

基于农贸市场环节的生鲜农产品“最后一公里” 关键问题研究

马 香,黄 瑀,孙梦凡
(东南大学成贤学院,江苏 南京 210088)

[摘 要]生鲜农产品“最后一公里”问题日益突出,传统农贸市场是一个不可忽视的环节。通过对南京市生鲜农产品批发市场及传统农贸市场的走访调查,发现农贸市场环节存在的一系列问题,并针对这些问题提出有效的解决方案,旨在通过对农贸市场环节的改善为生鲜农产品“最后一公里”问题提供解决思路。

[关键词]农贸市场;生鲜农产品;最后一公里

[中图分类号]F323.7

[文献标识码]A

[文章编号]1005-152X(2015)10-0018-03

Study on Key Issues in Last Mile Transportation of Fresh Farm Produce Based on Agricultural Product Marketplace

Ma Xiang, Huang Yu, Sun Mengfan
(Chengxian College of Southeast University, Nanjing 210088, China)

Abstract: In this paper, through visiting and investigating the wholesale markets and traditional agricultural product marketplaces in Nanjing, we identified a series of problems existing in these markets and then proposed several effective solutions to deal with these problems and improve the last-mile efficiency for the fresh farm produce in Nanjing.

Keywords: agricultural produce marketplace; fresh farm produce; last mile

1 引言

生鲜农产品物流成本高、环节多、损耗大,“卖难买贵”是一个长期困扰城乡居民的现实问题。学界对生鲜农产品的物流配送已有诸多研究,“最后一公里”问题亦得到了较多关注。近年来,不少地方实施了“产销对接”、“农超对接”、“直营直销”、“直供直配”等一系列措施以畅通农产品“最后一公里”,但成效并不明显。居民长期以来的消费习惯使得传统农贸市场依然是生鲜农产品终端销售的主力,而传统农贸市场环节存在的问题恰恰是解决生鲜农产品“最后一公里”问题的难点所在。

笔者通过对南京市典型区域农贸市场的走访调查,获取了大量一手数据,通过数据分析,发现南京市生鲜农产品流通在传统农贸市场环节存在的问题,为解决南京市生鲜农产品“最后一公里”问题提供建议。

2 南京市典型区域农贸市场调研及存在问题 分析

目前,南京市主要生鲜农产品批发市场有众彩农副产品物流中心、晓庄农副产品批发市场、浦口区农副产品批发市场、向阳桥批发市场等。其中,位于江宁区的众彩农副产品物流中心规模最大,承担着全市 70% 以上的生鲜农产品供应。生鲜农产品经由“批发市场—农贸市场/超市/直销店”进入消费环节,其中某些超市上游还往往存在二级批发商环节。尽管目前销售终端有多种形式,销售方式也出现了如在线订购、自动果蔬售货机等多种新花样,传统农贸市场依旧是消费的主力。通过对众彩农副产品物流中心及珠江路、桥北等典型的区域农贸市场进行调查,分别对不同区域农贸市场中零售商的进货批量、进货价格、运输方式、运输工具、销售价格、成本构成等要素进行对比分析,发现目前南京市生鲜农产品“最

[收稿日期]2015-07-31

[作者简介]马香(1983-),山东潍坊人,东南大学成贤学院讲师,研究方向:物流工程。

后一公里”在传统农贸市场环节仍存在一系列问题。

(1)蔬菜加价幅度高,运输成本影响大。价格调查选取众彩农副产品物流中心、向阳桥批发市场以及珠江路一带的进香河、豆菜桥、后宰门、香铺营、东箭道、彩多鲜和桥北一带的东门、泰来苑、桥北、旭日上城、春晖等农贸市场,其中众彩农副产品物流中心为主要的上游供货商,桥北地区农贸市场少量货源来自向阳桥批发市场。以黄瓜、西红柿、土豆、青椒、包菜、茄子等蔬菜为代表,分区域分环节计算均价并进行价格对比,如图1所示。

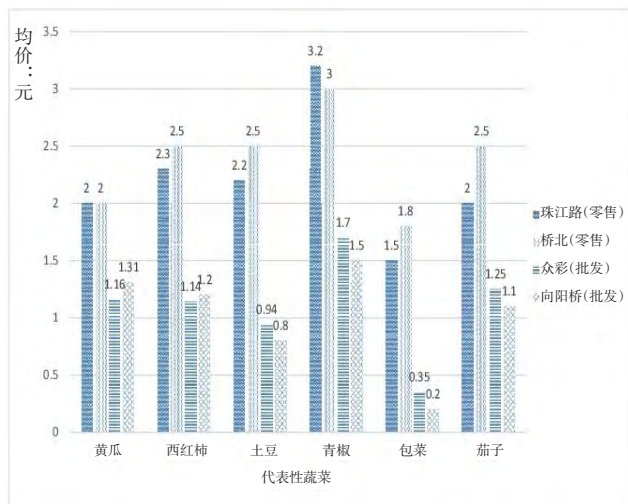


图1 不同环节不同区域代表性蔬菜价格对比

由图1可见,蔬菜从批发市场到农贸市场的过程中加价较多,批零差价较大。其中同种蔬菜桥北地区均价多高于珠江路地区,由于两地蔬菜来源基本都是位于江宁的众彩农副产品物流中心,桥北地区有长江大桥阻隔且运距较远,价格差主要由运输成本引起。

(2)生鲜农产品缺乏质量标准,第三方送货比例低。通过对零售商进货方式进行调查,发现桥北地区农贸市场有92.32%的零售商采取上门进货、自行运输的方式,4.78%采用批发商送货的形式,2.9%采用第三方送货;而珠江路地区80%采用自行运输的进货方式,20%由批发商送货,第三方送货几乎为零。

调查发现,由于生鲜农产品标准化程度低,缺乏严格可控的质量标准,零售商一般更愿意亲自到批发市场挑选货品,直接由批发商送货,经由第三方送货的意愿较低。

(3)运输工具技术含量低,客改货现象严重。通过对零售商进货所用运输工具的调查发现,桥北地区零售商使用频率最高的运输工具是电动三轮车,占46.09%,小型面包车占34.35%,而柴油三轮车和中型货车分别占19.57%和2.9%;珠江路地区零售商采用小型面包车进货的比例为76%,中型货

车的比例为20%,其余4%为电动三轮车。两区域零售商运输工具差异较大,一方面是运输距离和运输量不同导致,一方面是由于主城区与郊区对货运车辆的管制措施不同导致。

调查中所谓“小型面包车”实际为客运车辆,由于主城区采取严格的限货措施,零售商为规避限制而将原本用于客运的面包车改装为蔬菜运送车,且无论在桥北地区还是珠江路地区,客改货的比例都比较大。

(4)一次进货批量小,难以组织规模化运输。通过对零售商一次进货批量的调查,桥北地区零售商一次进货量在50kg-250kg的占58.50%,50kg以下的占33.82%,250kg以上的仅占3.33%;在珠江路地区,零售商一次进货量在50kg-250kg的占58.52%,50kg以下的占26.48%,250kg以上的占15.00%。

可见,传统农贸市场零售商的一次进货量多集中在50kg-250kg,一次进货批量小,且缺乏标准化的流转工具,难以组织规模化运输。

(5)日常经营成本高,蔬菜定价随意性大。通过调查,目前农贸市场零售商经营成本主要有摊位费、管理费、运输费用等,这部分费用合计在菜价中占比达到30%以上。同时,由于大部分零售商有自备车,调查并未计入其车辆购置成本、折旧及维修成本等,实际的费用占比可能更高。

进一步调查发现,摊位费、管理费等成本虽然占比较高,但并不是影响最终菜价的决定性因素。目前南京市有农贸市场300余家,性质各不相同,有街道办的、区部门办的,也有企业或个人承包的。不同性质的农贸市场摊位费差距极大,企业或个人承包的农贸市场摊位费可达公办农贸市场的3-5倍,但处于同一地段的农贸市场蔬菜售价差别却微乎其微。蔬菜零售定价随意性较高,政府对摊位费的补贴对终端蔬菜的降价作用不大,但散落在传统农贸市场周边的平价直销店价格却相对较低,不过由于平价直销店规模小,经营总量少,对市场的整体售价难以起到撼动作用。

3 基于传统农贸市场环节的“最后一公里”改善策略

(1)调整农贸市场上游节点辐射范围,优化配送网络。调查显示,目前南京市生鲜农产品的主要供应源为江宁众彩农副产品物流中心,其它农副产品批发市场规模较小,辐射能力不足。江北地区的农贸市场零售商需要穿越整个主城到江宁进货,造成了大量货物的过江、穿城流动,导致运输成本增加的同时也带来了不必要的交通需求。因此,调整上游批发市场的供应规模,梳理各节点的辐射范围,构建统一的生鲜农产品配送网络,减少多级网络和节点的建设,对减少农贸市场环节的运输成本是有必要的。

(2)制定生鲜农产品等级标准,提高直送比例。调查显示,传统农贸市场零售商多采用自有车辆直接到上一级批发市场进货的方式,导致在生鲜农产品的终端环节人工成本大大提高,且运输工具的使用效率极低。零售商不愿接受批发商直接送货的一大原因是生鲜农产品缺乏统一的等级标准,送来的货品质量无法保证。因此,即使开展共同配送,在缺乏质量标准的情况下,零售商的接受程度也不高。制定生鲜农产品等级标准,将生鲜农产品的规格、质量标准化,是提高直送比例的前提条件。

(3)引入专业化货车,整改客改货等非法营运现象。由于受到城市交通管制的影响,农贸市场周边将面包车卸掉座椅,封闭车窗,私自改装成封闭货车,进行非法营运的现象极为突出,同时,未取得营运资格的人非法从事货物运输等违规载货行为泛滥。而且由于没有根据货物的特点选择适合的车辆,导致所使用的车辆不能满足城市范围内运行的效率、安全、环保、市容等要求,成为交通管制的限制对象。根据生鲜农产品的特点及运输要求设计专用车辆保证运输的效率及质量已成为亟待解决的问题。

(4)开展共同配送,对配送车辆实施统一调度。目前,部分城市已开始共同配送试点工作,《南京市城市共同配送专项规划》也已编制完成。借此机会实施生鲜农产品的共同配送必将大大提高农产品“最后一公里”的物流效率,有利于资源的整合共享,提高实载率,降低物流成本。

农贸市场环节以分散经营为主,缺乏共同配送的基础,针对农贸市场的经营特点,建立以互联网和GIS、GPS等自动数据工具为基础的智能调度系统和监测系统,对送货车辆实施统一调度,扩大共同配送覆盖面,对于降低该环节的人工成本和物流成本有重大意义。

(5)打破传统农贸市场布局垄断,多种方式引入竞争。早些年南京市在农贸市场布局上曾出台“一里线”规定,即500m-1 000m(城区500m、郊区1 000m)半径之内设立一家农贸市场。布点的这种空间限制,客观上形成了农贸市场在一定区域内的“垄断经营”,同时不少农贸市场的摊位费被推高。

传统农贸市场的经营方式较为落后,一般采取把摊位切块细分为由个体各自拿货、分散经营的方式,人工成本高,经营效率低。通过与同一区域平价直销店的价格对比可以发现,平价店在价格上有明显优势,主要原因是平价店采取“统一结算、规模经营”的方式,大大提高了经营效率,降低了人工成本。

城市生鲜农产品零售网点布局应与居民需求相匹配,同

时引入多种终端经营模式,打破传统农贸市场的经营垄断。同时,促进传统菜场向生鲜超市转型,传统经营户向拣装、净菜、运销、理货等多渠道分流,提高经营效率,方能降低生鲜农产品销售中的人工成本。

(6)规范农贸市场收费,加大蔬菜零售价格监测力度。调查显示,目前南京市传统农贸市场有公办、企业或私人承包之分,二者在摊位费、管理费的收取标准上差别巨大,然而却存在同一片区私人市场零售商不敢涨价、公办市场零售商不甘心降价的现象,导致政府的补贴仅仅是补贴了商贩,却没有对最终菜价的降低起到预期作用,两类市场的蔬菜售价几乎没有差别,甚至出现平价店挂低价牌子售高价的现象。

由于蔬菜零售定价的随意性,物价部门的价格监测往往成了摆设。生鲜农产品的价格往往与农贸市场所处地段关系密切,而与公私性质无关,因此,根据区域人口密集程度及生鲜农产品需求量来制定补贴标准更加合理。另外,有必要研究补贴对最终销售价格的影响程度,推进传统农贸市场的经营方式转变比直接补贴个体商贩意义更大。

4 结语

通过对南京市生鲜农产品批发市场及传统农贸市场的走访调查,发现在农贸市场环节存在进货方式不集约、运输工具落后、运输效率低、经营方式落后、人工成本高、摊位费管理费等经营费用高、补贴乱、定价乱等一系列问题,针对这些问题提出了相应的解决方案,目的是通过对农贸市场环节的改善,为生鲜农产品“最后一公里”问题提供解决思路。

[参考文献]

- [1]刘达,庞毅.北京市蔬菜“最后一公里”问题的实证研究[J].北京工商大学学报(社会科学版),2012,27(4):44-50.
- [2]田明.江苏省果蔬类农产品物流配送模式优化研究[D].南京:南京农业大学,2012.
- [3]张建军.基于物流决策三角形的城市配送体系优化研究[J].物流技术,2011,30(12):72-75.
- [4]马晓丽,耿辛.北京市生鲜蔬菜物流运营模式研究[J].中国市场,2012,(28):38-40.
- [5]常浩.城市配送最后一公里问题的研究[J].商品与质量,2012,(3):40.
- [6]王艳霞.“最后一公里”问题的原因与解决对策[J].东北大学学报(社会科学版),2005,7(3):180-182.
- [7]吕元兴,梁子婧.徐州市蔬菜“最后一公里”价格调查研究[J].价值工程,2015,34(8):21-22.