



A 冷链不“冷” 市场规模突破千亿

炎炎夏日，正是生鲜产品需求最旺盛、冷链物流大显身手的时候，随着我国生鲜电商交易规模的不断扩大，冷链物流市场也进入了一个快速升温的通道。

福州的林先生注意到，家附近的超市今年新增了丰富多样的海鲜品种，而且还提供加工服务。如今，越来越多的消费者喜欢通过互联网平台购买生鲜产品，敏锐的电商平台纷纷构建“三公里”生态圈，来实现30分钟快速配送上门。

冷链物流是指冷藏冷冻类食品在生产、贮藏、运输、销售到消费的各个环节中始终处于规定的低温环境下，以保证食品质量的一项系统工程。随着我国居民生活水平的提高，冷链食品需求大大增加，未来冷链行业发展前景可期。

最新发布的《2018年中国冷链物流行业发展前景研究报告》指出，2018年中国冷链物流市场规模将近3000亿元。预计到2020年，市场规模将达到近4700亿元。

另有统计数据显示，2017年中国冷链物流仓储市场规模约近4800万吨，随着冷链物流市场的快速增长，预计2018年冷链物流仓储市场规模将超过5200万吨。此外，2017年中国冷库容量超过4800万吨，未来将保持稳定增长，预计到2018年，中国冷库容量将超过5300万吨。

有专家表示，冷链物流快速发展的背后，离不开市场和政策的双向驱动。其中，生鲜物流的崛起是冷链物流快速发展的重要原因。

盒马鲜生福州茶亭国际店店长许春辉告诉记者，最近几月，每个月的销售额环比都是20%以上的增长。随着电子商务的迅猛发展，各大电商平台也加大了生鲜产品的供应，数据显示，2017年中国生鲜电商市场交易规模约为1391.3亿元，同比增长59.7%。生鲜电商的崛起，带动了冷链物流的快速发展。

除此之外，医药流通也是冷链物流的

重要应用领域。2017年，我国医药物流总额为3.02万亿元，同比增长11.3%，预计到2020年，我国医药物流总额将达到3.8万亿元，而冷链运输的药品市场规模或可达到1200亿元。

在流通环节，药品尤其是疫苗的运输要求全程冷链，一旦运输途中出现温度异常就会产生不可逆的后果。因此，顺丰、生物物流、京东、DHL等企业都在不同程度介入医药冷链物流，原有流通巨头国控、上药、华润、九州通等也纷纷加码物流配送中心的升级，部署冷链配送业务。

政策方面，2017年上半年，冷链物流就迎来了国家层面的指导意见——国务院办公厅发布的《关于加快发展冷链物流保障食品安全促进消费升级的意见》。意见中明确指出，到2020年，初步形成全程温控、标准规范、运行高效、安全绿色的冷链物流服务体系。

冷链物流在市场和政策的推动下，迎来前所未有的发展机遇。



本版配图均来源于网络，请作者与本报联系，以奉稿酬。

千亿版图谁能抢『鲜』一步?

巨头进军冷链『蓝海』

想要摘掉地产“帽子”的万科，在物流领域又有新动作。

近日，万科物流与太古实业举行并购签约仪式，将太古实业旗下太古冷链物流资产包收入囊中，具体包括上海、广州、南京、成都、厦门、廊坊、宁波在内的7座冷库。

这是商业巨头进军冷链“蓝海”的一个缩影。随着

冷链物流热度越来越高，在电商领域，京东、苏宁已开始布局，在快递企业中，顺丰、申通等也已加速抢占市场。

业内专家表示，随着市场需求进一步打开，将有多家企业布局冷链物流，传统物流企业依旧竞争激烈，跨界进入者则快速攻城掠地，冷链市场呈现群雄逐鹿之势。

B 抢滩登陆 巨头布局冷链版图

国家政策的大力扶持，加上巨大市场空间的吸引，让不少企业加快布局冷链物流。一些传统物流企业选择转型，一些生产商自建自营冷链部门，一些新的专业冷链商涌现，还有一些国外冷链巨头联手国内企业设立合资企业。其中，快递和电商企业的布局尤为迅速。

2017年7月12日，京东宣布在冷链领域与日本物流巨头雅玛多签署战略合作协议。京东称，双方将在生鲜冷链、跨境物流、全球贸易、物流技术等领域展开全面合作。这是京东物流首度与国际物流巨头合作。

截至2018年5月，京东物流已在10个城市（沈阳、北京、郑州、武汉、上海、南京、杭州、西安、成都、广州）建成13个冷链仓，B2C网络覆盖超过300个城市，仓库日均订单处理能力达百万件。

除了自营的冷仓，京东还和

部分供应商之间合作建立了协同仓，仓库由供应商在原产地建立，但其中应用的管理系统、作业流程、培训工作和物流冷链相关配套基础设施则由京东提供，通过缩短中间环节，实现产地直发，48小时送达。

作为另一家知名电商，苏宁同样不甘落后。2018年，苏宁大力进行多城市冷链仓布局；2月，苏宁建成使用北京、上海、广州、南京、武汉等八个城市的冷链仓；5月，杭州、重庆、深圳、福州等7个冷链仓全面建成并投入使用；6月，苏宁物流位于南京的冷链仓完成搬仓升级，仓库规模增大三倍；6月底，苏宁新增徐州、天津量大冷链仓。

截至2018年7月，苏宁物流全国冷链仓达到17座，全国覆盖范围达到173城。

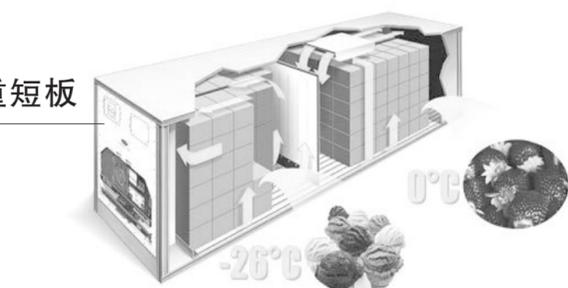
凭借苏宁物流冷链物流体系，超过80%的订单可以在24小时内送达。另外，用户通过线上

C 直面差距 亟待补齐多重短板

各大电商纷纷挺进生鲜业务，但业务背后，是对电商们一整套复杂供应链体系的考量，而和发达国家相比，我国的冷链行业在标准化程度、智能化水平以及冷链设备等方面，都存在较大差距。

据福建省物流协会会长李兴湖介绍，目前发达国家（欧洲、美国及日本等）易腐食品的冷藏运输率已超过90%，冷链流通率约为95%—98%，某些产品（比如肉禽）冷链流通率更是达到100%。而中国仍有大部分生鲜农产品在常温下流通。部分产品在屠宰或储藏环节采用了低温处理，但在运输、销售等环节又出现“断链”现象，全程冷链的比率过低。

商务部统计数据显示，当前我国果蔬、肉类、水产品的冷链



流通率，即在物流过程中采用冷链物流的比重，分别为22%、34%、41%，冷藏运输率分别为35%、57%、69%，与发达国家平均水平差距较大。

从事国际货运代理行业已经很多年的健诚业国际货运代理有限公司总经理曾杰告诉记者，近年来，他们公司东南亚进口水果的量越来越多，但同时他们的压力也越来越大，因为在进口水果运输过程中，他们付出的冷链物流费用也是呈现出了越来越高的趋势。

李兴湖表示，相较于一些发达国家，我国冷链物流行业起步较晚。目前，我国对于冷链物流的需求虽然旺盛，但是由于冷链设施投资成本巨大，众多企业对冷链物流的投资持谨慎态度，我国冷链设备投入与发达国家相比严重不足，冷链流通率和运输率不及发达国家。

中国食品工业协会的调查显示，由于冷链系统不完善，每年约有1200万吨水果和1.3亿吨蔬菜被浪费，我国冷链物流相较于普通物流的成本也要高出四至六成。

曾杰建议，应加大三四线城市和广大农村的冷链物流基础设施建设。此外，还要加快冷链设备的研发，降低冷链物流成本。“有数据显示，我国常温物流运输的利润率仅有8%，而发达国家冷链的利润率高达20%—30%。较高的冷链物流成本成为阻碍很多物流企业进入的门槛。”李兴湖说。

业界专家建议，国家应提供税收优惠，并建立和完善社会冷链基础设施体系，从而激励企业将更多食品、生鲜等纳入冷链物流中来，系统地提升全社会的冷链水平。

冰上丝绸之路：中国与世界的新通道

（上接第1版）

“以北极航线为主要依托的‘冰上丝绸之路’，给了我们一个新的、更近的能源通道选择。”李振福表示，北极地区未探明油气资源占全世界未探明油气资源的22%，包含了大量未被发现的天然气和石油，随着北极通航环境的改善，“冰上丝绸之路”的共建，对我国来说，是一个开辟海外能源基地的难得机遇。

以中俄能源合作重大项目亚马尔液化天然气项目为例，其在今年7月首次通过北极东北航道向中国供应LNG，平均用时20天左右，比通过苏伊士运河的传统航线节省20天以上。“在‘冰上丝绸之路’背景下，亚马尔项目以及后续开展的更大范围合作，可能会改变世界范围内天然气的供需格局，显著减轻我国能源进口方面的压力。”李振福说。

北极事务切入点

近年来，北极自然环境和地缘政治环境不断变化，北极问题已经成为当今国际事务的核心问题之一，其中，北极航线问题又是北极的焦点问题之一。

作为北极的重要利益攸关方，中国如何在综合国力迅速增长、国际地位日渐提升的情况下，更好地介入北极事务？“共建‘冰上丝绸之路’，是参与北极治理的中国方案。”李振福认为，北极是重要的全

球公域，而且重要性会随着气候变化、海冰融化的推移而提升，北极距离中国并不遥远。

“‘冰上丝绸之路’为我国参与北极事务提供了一个很好的切入点，这个切入点没有那么敏感，是很好的平台和机会。”

现阶段，根据中俄双方“冰上丝绸之路”共建合作内容，将涉及港口基础设施、能源勘探、通航保障等领域，以此打开两国在能源贸易、港口基础设施建设、极地科考、文化交流等领域的新局面。

“通过‘冰上丝绸之路’，中国争取北极航线权益将由难转易，腹地国家政治态度将有所转变，合作理念将更深入国际社会。”李振福解释，中国属于海陆复合型国家，争取北极航线区域的海洋权益存在着时间上的“先动劣势”，与北极距离较远使中国又存在空间上的“地缘劣势”，争取北极航线权益从客观上看，对于中国将是极大的挑战。而“冰上丝绸之路”的提出，使中国成为了北极航线开发建设的重要参与方，恰逢其时地为中国创造了争取权益的机会，也为中国日后在地缘政治复杂、大国竞争激烈的北极地区建立“中国方式”的地区主导规范创造了可能。

潜力大有待共建

建设“冰上丝绸之路”对我国经济、交通、贸易、文化等方面，都将起到积极促进作用。李振福认为，经

济方面，“冰上丝绸之路”将促进中国释放更多经济能力，带动地区经济发展，促进全球经济增长；交通方面，中国沿线城市交通条件将大幅改善，腹地区域逐渐走向互联互通；贸易方面，中国国际贸易地位将逐步上升，“外溢效应”不断惠及域外国家，国际贸易体系稳定发展。

“‘冰上丝绸之路’两端连接的东亚和西欧，占据了世界主要国际海上贸易量，届时将会推动世界航线中心进一步向北扩散，世界的经济、贸易和海上运输格局都会随之发生重大改变，世界海运网络也将更加趋于均衡化。”李振福介绍。

发展潜力巨大，但李振福保持着审慎的乐观。“‘冰上丝绸之路’还在初步建设中，很多条件还不具备，其商业化前景依然局势不明，扑朔迷离。”李振福告诉记者，北极航道的窗口期只有三到四个月，对于航运企业来说，还不足以缓解航运和贸易压力。

另外，李振福还表示，建设“冰上丝绸之路”是一个长时间、广范围的过程，不仅需要中俄共建，还需要其他国家共同建设，才能真正实现其价值。但从目前来看，只有中俄两国较为积极，这样也不会带来更大的贸易和经济方面的影响以及效益。“无论是‘冰上丝绸之路’还是‘一带一路’，都无法靠一国之力完成，只有通过国际合作、建立沟通协商机制等措施，才能实现合作开发，以期达到高水平的规模效应。”

从“老三样”到“新三宝”

（上级第1版）

数据显示，志愿服务总队成立近8年，共参与救援149次，累计共有576人次参与志愿搜救活动，成功救助遇险船舶250艘次，成功救助遇险人员1934人，人命救助成功率99.6%。

高救助成功率离不开硬件的辅

助。孙新宇介绍，镇江水上搜救最大的变化体现在设备的更新换代上。就水上人命救助而言，装有智能化的监控视频信息管理平台的海巡艇早已代替了当年四处透风的小木船；接到报警后，在指挥中心就可以全方位地了解事故现场情况，最短时间调集周围力量参加水上搜救。甚高频、海

事通和执法记录仪等现代化设备取代了30年前的“老三样”——红旗、哨子和喇叭，成为海事执法人员现场执法的“新三宝”。

“现在民众对水上救援力量更加关心了，参与度和积极性也更高了。”志愿服务总队多年的努力和成长让孙新宇感到欣慰。

商丘市政府与京东物流达成战略合作

构建共生物流生态

本报讯 8月14日，商丘市人民政府与京东物流正式签订战略合作协议，双方充分发挥各自优势，重点在物流仓储、云计算、大数据、跨境电商、金融等领域进行合作，共建以物流为基础，结合商流、资金流、信息流的“四流合一”供应链基础设施，提升商丘市整体供应链效率，加速商丘产业优化升级。

根据合作协议，双方将开展六大领域的合作。一是建设智慧物流配送服务体系。京东物流支持商丘建设集约化的综合仓储设施，建设以现代信息技术为依托，集物资集散、仓储加工、多式联运、城市配送、信息处理、配套服务等功能于一体的物流仓储运营中心。二是打造商丘市无界零售的标杆。帮助商丘建设一体化的智慧供应链能力，在新通路、无人超市、仓配一体、冷链等方面积极合作。依托商

丘铁路土地资源，设立铁路口岸检查区，引进铁路查验班列运营，实施班列货物运营。强化铁路对“一带一路”建设的服务支撑作用，共同探讨和推进“商欧”班列的开通。三是构建智能城市生态与企业数字化产业交易平台。京东为商丘企业和公共部门提供基于云计算大数据人工智能的综合解决方案，积极探索产业市场和消费市场

双方数据互通，实现消费互联网和产业互联网的融合。四是开展金融科技领域合作。京东为龙头企业上下游企业提供供应链金融综合解决方案，实现产融结合。与商丘市商业银行合作，解决当地存款支持商丘企业发展的难题，助力商丘品牌快速健康发展。五是双方合作共建“京东发展商创新示范园”。以京东益世“全流程电子化工商集群注册平台”为基础，开创集群注册和地

址托管等创新模式，从而降低商丘企业注册成本，助力商丘企业集聚和产业升级。六是推动农村电商与电商扶贫。整合商丘优势特色农产品，依托电商平台、品牌传播等手段，采取募集资金、预售产品、寻求产业帮扶等方式方法帮助贫困人口脱贫，带动商丘6个贫困县销售当地特色农副产品，助推商丘精准扶贫脱贫工作。

本次商丘市人民政府与京东物流达成战略合作，意味着京东物流在中原地区的战略布局落下重要一子。未来京东物流将致力于加强商丘社会供应链基础设施建设，打造高效、精准、敏捷的物流服务，通过技术创新，实现全面智能化的物流体系，同时还将与合作伙伴、行业、社会协同发展，构建共生的物流生态，推动商丘市经济社会发展更加出彩。（王胜昔 张富义）