

织就万里“鲜味通道”

远洋冷链如何撑起保鲜“生命线”？

□ 全媒记者 祁玲



全球最大的超低温冷藏运输船“新利56”轮。本报资料室供图

交货是门手艺 装卸充满艰辛 冷链海运发展日新月异

郭勇为在远洋冷藏船上干过八年，从秘鲁外海的鱿鱼到南极圈的金枪鱼，三大洋的风浪都刻在他的航海日志里。尽管身为船长，郭勇为仍自嘲，他们这行就像海上搬运气，专门给远洋渔船当移动冷库。“那些渔船在太平洋、大西洋撒网，舱满了就招呼我们过去接货。最远接过阿根廷外海的秋刀鱼，最近装过所罗门群岛的炮弹鱼，船头永远朝着鱼汛的方向。”郭勇为说。

按运输的渔获种类不同，冷藏船也有讲究，郭勇为告诉记者：超冷库货舱能冻到零下60℃，专门储存做刺身的蓝鳍金枪鱼，这种船吨位小，两三千吨的居多；普冷库就粗放些，零下20℃装七

八千吨鱿鱼正合适。一般远洋渔船上的冷库小得可怜，大点的也就几百吨。“碰上高产季，我们得像赶场子似的在渔场转悠，这条船装两百吨，那条船补三百吨。”郭勇为说。

海上交货是门手艺，但其中暗藏着危险。“渔船把鱼冻好了，用网兜吊过来，金枪鱼这种贵重货得格外小心——每条都要裹着冰甲，二百来斤的铁疙瘩，晃起来砸到了能要人命。”郭勇为回忆，有次在印度洋接货，浪大得快把早饭颠出来了，绳扣突然崩断，四百斤的鱼“咣当”砸在舱壁上，钢板凹进去半尺深。“现在想想后脊梁还发凉，幸亏当时弟兄们躲得快。”谈到这里，郭勇为仍心有余悸。

在冷藏船上工作很辛苦，最遭罪的是装卸。二十来个船员遇上高产期根本不够用，公司会派专门的海上搬运队。这些汉子常年在各条冷藏船之间流动，扛着十五公斤的冻鱼包在冷藏舱里穿梭，睫毛上都挂着冰碴子。“有一年春节前在秘鲁渔场，连续36小时装卸，有个新来的水手指头都冻伤了。”郭勇为说。

国内码头这些年变化挺大。郭勇为介绍：“早些年卸货全靠人工扛，现在舟山国际水产码头全换成岸吊作业，托盘整进整出。去年在青岛港看见无人叉车，能把冻鱼直接送进冷链车，这在以前想都不敢想。倒是国外码头还是老规矩，去年在秘鲁卡亚俄港卸货，用的

还是船上自带的吊机，八千吨货足足卸了二十天。”

那八年，郭勇为看着国产冷藏船逐渐发展起来。“去年见过最先进的国产超冷库，金枪鱼进舱自动分拣，传送带直接码垛，比当年人扛肩挑不知强了多少倍。”郭勇为感慨道。

如今郭勇为转行开科考船了，但梦里总有冷藏船上的情形：凌晨三点甲板上的探照灯，冷库里呵气成霜的搬运工，还有那永远飘着鱼腥味的驾驶室。“听说现在车厘子都走海运了，随着设备升级，相信以后会有更多种类的生鲜借冷藏技术从海路走进国内外市场。”郭勇为对远洋生鲜运输的发展充满信心。

自动温控 智能报警 冷藏集装箱为货物一路“锁鲜”

“你知道啥是冷藏集装箱不？这玩意儿就像一个会移动的大冰箱，专门装那些怕热怕冷的宝贝疙瘩。从巴西牛肉到智利车厘子，从疫苗到奶酪，都得靠它保鲜。”网络视频博主“西曼船长”在远洋航行上十年，他通过视频讲解了海上冷链运输中不可或缺的设备——冷藏集装箱。

在上一趟航程上，他驾驶的船装载了一千三百多个冷箱，每个都连着专用电源线，就像脐带似的从船上“吸电”。为了供这些电老虎，四台发电机24小时轰鸣，发出来的高压电先经过配电间“分

流”，再通过变电站降压到450伏，最后才能变成冷藏集装箱能用的电。这一路就像闯关，哪个环节掉链子都不行。

一个冷藏集装箱的运价是普通集装箱的3到4倍，为什么这么贵呢？不仅因为它运输成本高，因为它需要不停地供应电力保证制冷，货船在大海上航行孤立无援，上千个冷藏集装箱主要靠船员自己来维护，应对随时可能出现的机械故障。“西曼船长”讲述：有一天风浪大，有个冷柜的显示屏被震坏了，看不见温度。大副急得直冒汗，要是压缩机跟着出问题，整柜海鲜就得报废。船上的两

位电机师穿着雨衣在甲板上抢修，拆面板、换备件，折腾了三个小时才搞定。去年有艘船在印度洋坏了三台压缩机，整柜的三文鱼全部变质腐坏，保险公司赔了上千万。因此，船上常备着15%的备件，连控制板都有备份。

航程中最头疼的就是跨越赤道高温。“西曼船长”表示冷藏集装箱用的都是变频压缩机，能根据外界温度自动调节功率，再配合真空隔热板，比老式冷柜省电三成。不过再先进的设备也得靠人盯着，现在全船每天都要巡检三遍，盯着温控系统上跳动的数据，就怕

哪个点冒红警报。“每天半夜两点的巡检最煎熬，海风夹着浪花打在脸上，冷得人直打哆嗦。看着满甲板的冷藏集装箱，就像看着一船的希望。从船长到机工，每个人都绷紧了弦。在这茫茫大海上，能依靠的只有自己。”

冷链海运技术的日渐成熟，支撑了全球温敏物资的高效流通，已成为全球物流无可替代的一环。可以预见，随着贸易深化与技术迭代，冷链海运将进一步成为保障人类健康、推动全球化产业协作的关键支撑，持续促进全球供应链的稳定与可持续发展。

全国两会定调2025年物流发展新方向

□ 李波

在今年全国两会的重要议程中，物流行业的变革与发展成为各界瞩目的焦点。聚焦全国两会，聆听物流新声音、关注物流新热点、深读全国两会物流议题，学习政府工作报告中的物流要点，我们得以洞察2025年物流发展的多维突破，深度思考当前物流发展的新动向与新变革。

发展迎来新环境

研读政府工作报告可知，2025年物流发展需融入消费升级和推进全国统一大市场这两大中心任务。

——消费升级

经济政策着力点更多向惠民生、促消费倾斜，以消费提振畅通经济循环，以消费升级引领产业升级，在保障和改善民生中打造新经济增长点。因此，物流发展新趋势要服务于消费，从消费升级中寻觅机遇、谋求发展。

推动更多资金资源“投资于人”、服务于民生，形成经济发展与民生改善的良性循环。全方位扩大国内需求，释放多样化、差异化消费潜力，加快数字、绿色、智能等新型消费发展，物流发展需融入其中，推动商品和服务高效流动，实现“畅通经济循环”。

实施提振消费专项行动，促进消费和投资更好结合，加快补齐内需尤其是消费短板，让内需成为拉动经济增长的主动力与稳定锚，而物流发展将推动大消费格局

的形成。例如，随着物流体系不断完善，商品流通网络向基层延伸，农村市场商品供给能力得以提升，消费潜能进一步释放。

——统一大市场

全国两会要求纵深推进全国统一大市场建设，破除地方保护和市场分割，综合整治“内卷式”竞争。全国统一大市场为物流快速发展创造了条件，而物流高质量发展也将助力统一大市场的构建。

2025年，交通运输部将继续落实《关于加快建设统一开放交通运输市场的意见》，打破区域和行业壁垒，促进多种交通运输方式协同融合，营造公平公正市场环境，进一步提升综合交通运输效率。

物流在区域经济发展中具有辐射、带动和先行作用，能够推进完善实施区域协调发展战略机制，构建优势互补的区域经济布局，加大区域战略实施力度；在统一大市场中，物流可发挥主体功能区战略的叠加效应，积极培育新增增长极；统一大市场离不开区域联动，而区域联动的基础在于物流，区域联动发展将成为中国经济高质量发展的新引擎。

迈入融合新阶段

“十四五”规划着重构建现代物流运行体系，推动物流业与制造业、农业深度融合，提升物流服务能力。物流产业要迈入新阶段，需全面加强产业的融合，使物流与产

业紧密相连。全国两会提出深化先进制造业和现代服务业融合发展试点，加快发展服务型制造，物流作为现代服务业的重要组成部分，在与制造业的融合中起着关键作用。

加快制造业重点产业链高质量发展，离不开物流的支撑。通过优化物流资源配置，加强物流与先进制造业、现代农业、战略性新兴产业、跨境贸易等产业的深度融合，提升物流对现代化产业体系的适应性。

通过加快先进制造业和现代服务业深度融合、加强仓网布局、加大科技创新以及推进减碳降碳等举措，推动物流体系降本提质增效，实现从生产到物流各个环节的优化升级。例如，菜鸟与比亚迪合作，借助大数据实现供应链“零库存”精细化运营，降低全链条系统性成本。

物流与工业互联网融合，通过工业互联网平台实现供应链全链条数据贯通，优化生产、库存和配送管理，提升供应链可视化与协同效率，促进上下游各环节有效衔接和精准匹配，进而提升供应链整体竞争力，降低全链条系统性成本。

以新质生产力为发展脉络，完善物流发展方式，因地制宜发展新质生产力，加快建设现代化产业体系，推动科技创新与产业创新融合发展，大力推进新型工业化，做大做强先进制造业，积极发展现代服务业，促进新动能不断积累、传统动能焕新升级。物流发展要打好“组合拳”，做好“融

合”文章，深入推进战略性新兴产业融合集群发展，深化先进制造业和现代服务业融合发展。

追求创新与突破

当前，我国物流供需适配水平和价值创造能力有待提高，反映出供需适配机制与系统解决方案的缺失，需要突破传统思维。比如，冷链物流的“断链”问题制约着行业发展，基础设施建设是重点，而融资则是难点，可进行融资创新；鼓励金融机构开发冷链专项信贷产品，借鉴医药仓储物流REITs超额认购经验，推动冷链基础设施资产证券化，吸引社会资本投入。

物流发展的顶层架构指明了智能化、绿色化、数字化的发展方向，全国两会中的物流话题延续了这一思路，并增添了新内容，不仅体现在创新层面，更要求发展新质生产力的角度，实现科技赋能。

将新技术、新产品、新理念引入传统物流市场。例如，顺丰同城接入DeepSeek大模型，加快即时物流场景智能化。发展智能网联汽车、智能仓储等，加快高性能纤维及其复合材料在轨道交通等物流领域的应用验证。新能源和智能网联汽车产业将迎来一体化发展，智能网联汽车的应用场景将进一步拓展。全国两会要求大力发展智能网联新能源汽车、智能机器人等新一代智能终端以及智能制造装备。

