



■ 本版撰文 本报记者 霍玉茵 杨颖

编者按:酷暑,给了“冰凉经济”一个大展身手的机会,冷链物流顺势而起,成为资本新宠。目前,全国各地都在大力建设冷链物流中心,电商也为加码生鲜宅配绞尽脑汁。

然而,在投资热的背后,国内冷链物流发展过程中的问题也正

在逐渐暴露。冷链配送对各个环节的把控要求很高,一个环节出错,满盘皆输。不管是软硬件的建设,还是“最后一公里”的坚持;不管是损耗控制,还是操作流程,置身其中的企业还须多加努力。冷链“蓝海”近在眼前,究竟如何完善缺失的环节,值得思索。

生鲜宅配受宠 损耗由谁埋单?

与往年相比,今年的雨水并不算少,但即便如此,仍难以改变全国多地锁定多日的“蒸烤”模式。酷热难耐引得不少网友抱怨:“刚刚出门,人就被汗水浸透;地表温度太高,分分钟可以做铁板烧……”炎热的天气,无疑给了生鲜宅配一个借题发挥的绝佳机会。

生鲜配送成“蓝海”

“前几天,我从车站回家,觉得天儿太热就买了两个甜筒冰淇淋吃,可一个还没吃完,另一个就已经完全融化掉了。最近,室外真的是太热了,还是呆在有空调、电扇的家里最为稳妥。”小郑告诉《中国贸易报》记者,他现在除了上下班,已经很少在高温的室外活动了,更不愿意去逛超市和菜市场,所有的日常用品都是通过网路购买的。

连日高温催生了更多的“御宅族”,他们的吃喝用度一律叫外卖,“送货上门”的递服务一时间风生水起。而在众多的送货上门服务中,生鲜宅配是新兴的,也是广受欢迎的一种。

专家看法

物流中心建设密集 过热易伤身

夏季本就是冷链业的旺季,加之,随着生活水平的提高,人们对雪糕、冰淇淋、蔬菜、水果、海鲜、药品等商品的冷藏运输服务需求不断增多,近几年,新兴的冷链业趋势发展,资本对冷链市场持续关注,并不断注入“血液”。

从全国范围来看,浙江、重庆、山东、新疆等地都在大力建设冷链中心,动辄上亿元的投资规模足见商家对这类项目的“关注”热情。中国物流与采购联合会冷链物流专业委员会秘书长秦玉鸣在接受《中国贸易报》记者采访时表示,目前,中国冷链业还处于刚刚起步的发展阶段,与欧美等发达国家相比差距很大,但市场空间也大。“以美国为例,该国的冷藏车数量已经达到20万辆,而中国只有约7万辆,但中国的人口数量却是美国的4倍,所以中国这一领域的市场容量非常大。”秦玉鸣说,“在经济大环境不太好的情况下,与食品安全相关的冷链物流业未来的发展空间较大。况且,目前,中国的冷链物流市场还处于初步发展阶段,未来整合并购的空间很大,资本进入可以为以后龙头企业的出现做好铺垫。”

但问题是,大量投入到冷链物流中心建设中的资本对行业本身并没有正确的认识,盲目投资甚至重复建设的问题已经出现。而市场迫切需要的冷库建设并没有受到资本的足够重视。

北京市现代物流基地冷链物流研究中心主任刘卫战指出,随着客户需求的增加与国家政策的出台,冷链物流的理念已经得到广泛传播,然而,这种理念并没有延伸到生产的第一线。就农产品冷链物流来看,生产端的冷库建设存在大量空白。

雨润农产品集团冷链物流总监高卫平也表示,目前,国内冷库库容已经达到1900多万吨,重复建设低端冷库存在风险。但就他所知,农产品产地的冷链物流建设确实存在空白,目前还有待专业企业介入。

据了解,很多冷链物流项目团队极不专业,甚至有很多投资人认为只要打造出足够的产业规模,能够做到把农产品‘一冻一送’就是提供冷链物流服务。但打造冷链物流产业并非如此简单。冷链行业要求严格,若以冷库温度粗略划分该行业,温度保持在零下18摄氏度为低温库,高温库(高温气调库)的温度一般控制在2摄氏度至5摄氏度。两库温度、湿度不同,仓储内容也不同。低温库主要储藏未能第一时间进入流通领域的肉类、海产品及需要急冻的保鲜食品;而高温气调库则多用于储藏果蔬、奶制品及待售鲜切花等农产品。同时,冷链物流对各个环节的“接轨”要求也很严格,如果达不到这些要求,那么后续的生产建设会受到很大影响。

“最近,经济大环境不太好,很多资金都流向了冷链物流领域,但它们最主要的目的大都是在这一市场上‘圈地’,而非经营。”秦玉鸣告诉记者,在以‘圈地’为目的的冷链物流项目中,真正符合市场需求的冷库非常少,很多冷库由于前期规划不合理,设计不合理,建完后都成了摆设。

面对如火如荼的冷链物流中心建设,秦玉鸣建议,政府应做好统筹规划,清晰地了解一个城市到底能够容纳多大规模的冷库以及怎样的布局才是合理的等。最重要的是,相关部门应对有意愿开展冷链物流中心建设的企业进行资质审核,以免造成不必要的浪费。

而对于那些真正投入到冷链物流中心建设上来的企业,秦玉鸣表示,这些企业应对投资的领域有清晰的认识。“现在,投资冷链项目的企业应该明确,到底选择的是产地的冷链物流中心建设还是消费地的冷链物流中心建设,这是两种截然不同的建设模式。”秦玉鸣说,“另外,企业也应针对所在地的产业和消费状况有清晰的认识,并且最好与较为成熟的团队合作进行项目运作。”具体到冷库建设上,冷链专业委员会发现了这样一些问题,比如冷库的设计不合理,依旧保持着上世纪五六十年代的设计水平等。所以,秦玉鸣建议,在建设上,应找一些专门的咨询机构做好前期咨询工作。

损耗由配送员和消费者埋单

然而,对于生鲜配送服务的发展现况,小陈有着自己的看法。小陈是某大型电商的配送员,对于生鲜配送,他又怕又恨。“我现在每天都很忙,忙得都没时间吃饭了。”小陈告诉记者,进入5月以来,随着气温越来越高,生鲜订单日渐增多,他们店铺的送货难度不断加大。因为天气太热,他每次都是中午以后才配送生鲜商品,送货时也总是希望生鲜货品可以在配送点被冻得更结实些。尽管已经非常小心,但他还是被迫买下了一些被客户退单的化掉了的脆皮雪糕等商品。

“送生鲜商品并不会多挣钱,还必须得买下那些因为损耗而被退单的商品,所以我们都不喜欢送生鲜商品。”小陈说。

中国冷链物流发展报告显示,中国冷冻产品损坏率达20%至30%,都有1200万吨的水果及1.3亿吨的蔬菜在配送过程中腐烂。而在欧美发达国家,超过80%的易腐食品已采用冷藏运输,损坏率不足5%。

记者手记

冷链“断链” 满盘皆输

炎炎夏日,很多食品容易发霉变质,尤其对于需要进行特殊保存的食品,湿热的天气更是一个很大的考验。据统计,每年春夏秋三季都是食物中毒事件的高发期,而食物中毒90%都是有害细菌繁殖超标引起的。这其中,一部分是因为消费者将食品买回家后储存不当造成的,另一部分则是由于食品运输、仓储和销售环节未全部实行冷藏或冷冻,致使食品变质。

于是,在处理食品安全问题频现的当口,更好地运用冷链运输,为消费者买到更新鲜、安全的食品提供保障,十分关键。但现实是,中国的冷链运输还处于起步阶段,成本居高、硬件设施尚不完善,“断链”问题仍然相当严重。

据了解,由于成本居高不下,在中国,农产品还很少采用冷链运输,因此,浪费严重,整体物流损耗达25%至30%。其中,水果的物流损耗为15%至30%,蔬菜为15%至20%。据专家估算,因冷链运输不发达,中国每年会产生1200万吨水果、1.3亿吨蔬菜的浪费,损失在1000亿元以上。另外,尽管全国冷链物流中心建设如火如荼,但“最后一公里”的物流不达标却还是在拖后腿。在“点对点”运输的最后一环中,很多产品都没有严格按照要求运送,所以,我们还会常常看到棉布包裹运输车的老旧“冷链”运送方式,还会吃到脆皮龟裂的雪糕,这不仅阻碍了冷链物流的发展,也影响着消费者的购买体验。

如今,很多消费者在购买食品时比较注意核对商品信息,尤其是在选购酸奶、冷鲜肉等冷链产品时,更是非常重视查验生产日期和保质期等。殊不知,在高温情况下,只有从生产到运输的整个过程中都遵照贮存标准执行,这些信息才能真正有效。可在现实中,一些冷链车为了节省成本,会中途关闭制冷机;排在超市门口等待进场的冷链食品不得不在暴晒下等候上架销售……这些不合规规范的运输流程,在一定程度上可能会造成食品的变质、腐烂,还可能使食品中的营养成分大量流失,有害细菌繁殖速度加快,不规范的冷链运输方式正为食品安全带来更大的威胁。

的确,冷链物流的投入很大。目前来说,运送成本与回报还不太匹配,从业人员的规范操作意识也有待提升,但无论如何,缺省个别环节来压低成本、不规范操作的做法是不可取的。

现在,中国的冷链运输业还处于起步阶段,相关的法律法规也并不健全,确实需要严格的技术标准和规范指导冷链行业的行为,使“冷链食品”能真正名副其实,并杜绝食品安全事件的发生。但相关企业也应该明晰,在这个阶段,企业如果好好把握是绝对有做大做强机会的,但前提是一定要严格操作,诚信经营。

冷链运输是环环相扣的,各环节做的不是加法,而是乘法,一个环节为零,满盘皆输。在商家为冷链“蓝海”而前赴后继时,强制性标准的颁布、各环节相关企业以及消费者对食品安全的重视,都将让这一行业更加规范而具活力。

