

# 推动冷链物流高质量发展

本报记者 齐慧

## 产业聚焦

数据显示,截至目前,31个省(区、市)和新疆生产建设兵团累计报告接种新冠疫苗超33亿剂次。这么大的疫苗被接种,其背后冷链物流运输功不可没。

近几年,冷链物流在百姓生活中扮演了越来越重要的角色,除疫苗外,肉类、水果、蔬菜、水产品、乳品、速冻食品等均离不开冷链运输。在新冠肺炎疫情持续蔓延和消费升级快速提升的双重影响下,我国冷链物流展现出强劲韧性和巨大潜力。

“不过,我国冷链物流发展仍面临不少突出瓶颈和痛点难点卡点问题,难以充分满足市场需求。”交通运输部科学研究院现代物流研究中心主任萧赟指出,冷链物流是我国发挥强大国内市场优势和建设现代流通体系的重要领域,对保障食品和医药产品安全、建设人民满意交通、构建新发展格局具有重要意义,需要冷静面对机遇和挑战。未来,要通过构建国家冷链物流骨干通道,不断推动冷链物流高质量发展。

## 市场规模迅速扩大

近年来,我国冷链物流市场规模快速增长,国家骨干冷链物流基地、产地销地冷链设施建设稳步推进,冷链装备水平显著提升。数据显示,2020年冷链物流市场规模超过3800亿元,冷库库容近1.8亿立方米,冷藏车保有量约28.7万辆,分别是“十二五”末期的2.1倍、2倍和3倍左右。

萧赟分析说,当前,冷链物流市场蓬勃发展呈现出新特征,在物流供给规模增大和需求多样化的带动下,不同品类、不同来源产品的冷链物流发展细分加快,差异化服务增多;在生鲜电商、自采直销等新业态助推下,食品冷链物流形成产地放射、中心城市汇集的形态;随着交通运输网络的完善,冷链物流资源加快向综合交通枢纽城市、国家综合立体交通网主骨架汇集,在空间分布上更加集约。

与此同时,市场主体不断扩大。我国冷链物流企业之间整合、并购、重组加快,冷链仓储、运输、配送、装备制造等领域形成一批龙头企业,全国冷链物流“百强企业”规模占市场总规模接近20%,资源整合能力和市场竞争力显著提升。

“冷链市场需求增加、冷链行业监管规范、冷链产业资源投入力度持续增强等利好,将推动冷链领域全产业链加快转型升级,快速向数字化、智能化和体系化纵深方向发展,冷链产业持续向好。”顺丰冷链总裁危平介绍,2021年顺丰冷链及医药业务实现不含税营业收入78亿元,同比增长20.1%。当前,冷链行业处于企业规模小、竞争分散的阶段,但政府及社会的空前重视和加强监管,以及资本持续加码,均推动行业加速整合、走向高质量发展。



四川省华蓥市物流园区高兴货场,是目前川东渝北地区在建的发货量最大的货场,涉及冷链储运、煤炭、建材、石油等行业。

## 加快补短板

“总体看,我国冷链物流仍处于发展阶段,冷链物流体系尚不健全,存在冷链流通率偏低、损耗偏大、成本较高等短板,与经济社会发展要求相比存在一定差距。”萧赟说。

数据显示,虽然总量有较大提升,但我国人均冷库容量仅为0.13立方米,远低于美国(0.49)、日本(0.32)、韩国(0.28)水平。

专家指出,目前我国冷链基础设施薄弱,结构性失衡问题突出。中转联运换装和两端干支衔接易脱断链,城市人均冷库容量偏小,农村前端预冷和港站枢纽冷链设施资源不足,冷链物流设施在区域分布、产销地分布、温区功能等方面存在结构性失衡问题。

其次,我国农产品流通环节多,规模化、组织化程度偏低,流通效率低,导致物流成本增加,难以把控供应链质量,货物损耗率居高不下。目前,我国生鲜农产品物流成本占总成本的30%至40%,损耗率达10%至15%。

同时,我国冷链物流作业仍以人工为主,自动化智能化分拣、搬运、装卸等设施设备应用不足,冷链作业专业化水平不高制约整体效率提升。冷藏车等配套设施数量少且技术水平不高,特别是新能源冷藏车发展滞后。对比国际,我国冷藏车数量仅占货运汽车总量的0.3%左右,而主要发达国家占比高达0.8%至3%。我国冷链物流信息化程度较低,智能气调、精准控温、智能仓储、无接触配送、

大数据补货等新型冷链物流信息化技术仍在探索推广阶段,有很大提升空间。

“除硬件外,冷链物流标准体系还有待完善,目前冷链物流从生产到流通、消费各环节缺少统一标准,强制性标准少,衔接不紧密,全链条、协同化的冷链物流监管体系尚未建立,信息化监管能力不足,冷链专业人才培养不足,这些都制约了行业发展。”萧赟表示。

## 构建骨干通道

“十四五”规划开局之年,对中国冷链物流企业来说利好不断。冷链物流已由起初的新兴需求转变为社会发展的基础设施与刚性需求,冷链产业体系现代化进入了“快车道”。”危平说。

2021年底,国务院办公厅印发《“十四五”冷链物流发展规划》,要求聚焦制约冷链物流发展的突出瓶颈和痛点难点卡点,补齐基础设施短板,畅通通道运行网络,提升技术装备水平,健全监管保障机制,加快建立畅通高效、安全绿色、智慧便捷、保障有力的现代冷链物流体系。

围绕现代冷链物流体系总体布局,《规划》提出加快形成高效衔接的三级冷链物流节点,构建服务国内产销、国际进出口的两大冷链物流系统,建设设施集约、运输高效、服务优质、安全可靠的国内国际一体化冷链物流网络;建设北部、鲁陕藏、长江、南部等“四横”冷链物流大通道,以及西部、二广、京鄂

闽、东部沿海等“四纵”冷链物流大通道,形成内外联通的“四横四纵”国家冷链物流骨干通道网络。

今年4月,交通运输部牵头印发《关于加快推进冷链物流运输高质量发展的实施意见》,聚焦冷链运输发展面临的难点痛点堵点问题,积极采取有效措施,推进冷链物流运输畅通高效、智慧便捷、安全规范发展,为保障食品流通安全,减少食品流通环节浪费,推动消费升级和培育新增增长点,构建新发展格局提供有力支撑。

“交通运输贯穿冷链物流始终,是冷链物流发展的基础环节、重要载体和先导力量。未来立足国内国际两个市场,为充分发挥综合交通运输体系的作用,就需要各部门协同发力、整体谋划、综合施策,共同推动冷链物流高质量发展。”萧赟分析指出。

首先,优化冷链物流枢纽和通道布局。引导各地错位发展、分工协同,打造通达全球、服务全国、联动产业的冷链物流组织中枢,提升冷链功能的综合货运枢纽建设,综合强化城市配送中心及乡镇运输服务站的冷链服务功能。同时,发展冷链物流服务新模式新业态。结合新兴技术,推动冷链直达运输集约发展,深化枢纽、口岸、产业联动,进一步畅通冷链国内国际双循环。

其次,支持冷链物流基础设施高质量发展。推动港站枢纽强化冷链组织功能,支持具有冷链功能的综合货运枢纽建设,综合强化城市配送中心及乡镇运输服务站的冷链服务功能。同时,发展冷链物流服务新模式新业态。结合新兴技术,推动冷链直达运输集约发展,深化枢纽、口岸、产业联动,进一步畅通冷链国内国际双循环。

## 冷链物流市场新特征

- 差异化服务增多
- 形成产地放射、中心城市汇集形态
- 资源空间分布更集约
- 市场主体不断扩大

## “邮快合作”已累计

覆盖全国23.9万个建制村,但3000多个抵边自然村中仍有三分之二尚未实现直接通邮。必须持续强化农村邮政体系作用,完善乡村邮政基础设施,深入推进“邮快合作”。

“邮快合作”是快递进村的重要方式之一。国家邮政局最新发布的数据显示,目前,“邮快合作”已在31个省(区、市)全面推开,累计覆盖23.9万个建制村,覆盖率达48.5%,帮助快递企业代投快件约4亿件。这不仅是邮政发挥“乡乡设所、村村通邮”优势,代投快递企业快件下乡进村的具体表现,更是有效助力快递进村的重要举措。

这些年,快递进村不断取得新进展。截至2021年底,全国建制村投递实地打卡率保持在97%以上,西部地区建制村周投递频次三次及以上的比例超过98%。可以说,发展农村快递,让土特产走出去,让消费品走进来,既增加了农民收入,又提高了农民生活水平,对满足农民群众生产生活需要、释放农村消费潜力具有重要意义。

快递进村入户步伐加快,离不开农村邮政基础网络建设。在相关部门的共同推进下,邮政县乡村三级物流体系不断完善。在县乡,加强网络改造和设施配备,提升物流仓储、分拣处理能力。在村内,整合各类末端,拓宽服务内容。同时,持续推广“邮快合作”模式,越来越多的快递借助邮政三级物流体系走进乡村。

农村快递方便了百姓,但进村之后如何稳得住、可持续仍是一大挑战。我国农村村落地面广,布局分散,快递业务量少、物流运营成本高问题仍然突出,“进村”容易“驻村”难的问题也依然存在。国家邮政局摸底调查显示,目前,全国3000多个抵边自然村中仍有三分之二尚未实现直接通邮。这些抵边自然村大多位于高寒山区、戈壁沙漠和亚热带山岳丛林地区,地广人稀、交通不便,给直接通邮带来了很大难度。

要破解快递进村的难题,补齐农村快递的这些短板,必须持续强化农村邮政体系作用,在服务能力、供给质量、政策协同等重要环节发力。农村快递不仅需要在大村布设服务网点,助力快递的通达,农产品出村也需更为精细化包装、仓储等增值服务。要持续完善乡村邮政基础设施,加强乡村道路汽车化水平,使之成为工业品下乡和农产品出村双向流通的重要渠道。要支持县级邮件处理中心建设和乡镇邮政局的升级改造,鼓励快递、电商等企业共同进驻、集约共享。

农村快递发展是系统性工作,涉及产业多、管理部门多,参与市场主体多,单纯依靠市场作用,很难使农村快递“进得去”又能“可持续”。应坚持市场主导、政府引导的方向,充分发挥已有的优势,深入推进“邮快合作”,促进“邮快合作”快递进村良性发展。进一步完善邮政快递合作运行模式,衔接服务标准,增强运力人力、提升服务质量,确保代投快件接得住、投得出、效率高、服务好,让广大人民群众更多更好地共享经济社会发展成果。

业界点睛

# 大兴机场综保区首批货物顺利通关

本报记者 顾阳

4月25日上午10时许,数辆满载货物的大型集装箱货车缓缓驶入北京大兴国际机场综合保税区(一期)(简称大兴机场综保区)主卡口。随着智能系统迅速识别车牌号,道杆自动抬起放行指令,大兴机场综保区首批货物实现顺利通关,标志着大兴机场综保区(一期)正式进入运营阶段。

“这批进口货物共20票,总货值约1343万美元,包括芯片、电子产品和红酒等,每票货物价值在几千美元至500多万美元之间不等。”北京海关隶属大兴机场海关综合业务二科王伟介绍,该批货物入区后,将分别办理保税物流、加工、储存等海关业务。

大兴机场综保区是贯彻落实习近平总书记“国家发展的动力源”重要指示的生动实践,是全国首个也是唯一跨省级行政区域综

保区,是首都“两区”建设的重要承载地,更是助力京津冀协同发展的重要平台。据介绍,大兴机场综保区规划面积4.35平方公里,定位为大兴机场临空区的产业驱动引擎、服务业扩大开放的先行先试区、我国空港型综合保税区的创新发展引领区、东北亚地区参与全球贸易的核心节点。

为此,北京海关充分发挥海关处于国内国际双循环相互促进重要交汇枢纽作用,以打造“监管最有效、通关最便利、设施最先进、管理最科学、资源最集约”的综保区为目标,结合地方发

展需求,研究创新全流程的监管措施和方案。

“我们发挥北京市服务业扩大开放综合示范区、自由贸易试验区、综合保税区‘三区’政策叠加优势,积极研究争取更多创新政策和改革举措落地,为大兴机场综合保税区创新发展提供有力支持。”北京海关尹娟副处长说。据悉,大兴机场综保区依托区港一体化发展实际,探索建立了全国首个“一个系统、一次理货、一次查验、一次提离”的高效通关监管模式,结合现有“两步申报”“先入区、后报关”监管模式,大幅提升了货物通关时效。

“目前,大兴机场综保区区港一体化通关模式实现了‘三智’,即智能卡口秒级验放、智慧查验助推通关、智慧仓储库尽其用。”大兴机场海关关长孙继伦说,通过全流程信息化

管理,海关查验作业效率全面提升,企业物流作业成本有效降低。此外,企业还可申请开展分类监管业务,通过信息管理系统与海关对接,将企业货物管理精确到库位,企业可随时根据需要将保税货物清关转换为非保税货物,并通过大兴机场综保区智慧管理系统模拟过卡,实现“货不动即清关”。

为充分释放国际航空枢纽优势,服务京津冀协同发展,助推北京“五子”联动,北京海关一方面坚持“一企一策”,率先重点扶持综保区先行入区企业平稳起步,形成示范效应,下好先手棋;另一方面持续关注签约企业及拟入区企业动向,支持综保区结合自身实际发展特色细分产业,形成优势互补、错位发展格局。

“我们持续优化营商环境,借助区港联动效能,探索提升通关智能化、贸易便利化水平,助力打造高精尖智能制造中心、生物医药保税研发中心、国际供应链集散中心、高端消费展示交易中心、类海外环境试验中心等五大特色中心,强势推动‘两区’成果如期收效。”对大兴机场综保区发展前景,孙继伦充满了信心。

未来,北京海关还将积极创新海关政策,助力大兴机场综保区构建综保区创新产业体系,为临空区发展提供核心引擎,助推国家京津冀一体化发展战略在大兴机场综保区这片热土上形成京津冀一体化发展的生动实践,为打造“对标国际一流自由贸易港区”的目标贡献海关力量。

大兴机场综保区规划面积 4.35平方公里

## 打造五大特色中心

- 高精尖智能制造中心
- 生物医药保税研发中心
- 国际供应链集散中心
- 高端消费展示交易中心
- 类海外环境试验中心

## 大兴机场综保区首批进口货物

共20票

包括芯片、电子产品、红酒等

总货值 约1343万美元