

农产品冷链物流破茧之路



断裂的“最后一公里”

“从超市刚买回来包装完好的冷冻肉,经过解冻后却闻到丝丝臭味;直接从冷藏柜里拿出来的酸奶,喝完却出现腹泻;打开包装完好的雪糕,发现冰与棍凝结成一团……冷链产品在运输环节和终端销售保存环节上容易出现‘断链’问题,一旦‘断链’,食品安全问题就迎面而来。”这些问题,我们或多或少的碰到过,或者听说过;上海广德冷链物流有限公司总经理林凤钦认为,要保证冷链产品的食用安全,必须要延伸末端供应链,使其实现和消费者的“无缝对接”,为冷链物流续航“最后一公里。”

“很多消费者购买商品尤其是食品类的冷链产品,都会关注生产日期和保质期,但却很少有人知道‘运输、储存、销售’等冷藏保存环节,这也正是食品卫生安全容易忽视的‘死角’。如果这一环节没有做好,冷链产品不仅达不到‘冷链’的效果,而且很可能就会酿成食品安全事故。”麦德龙电子商务公司总经理胡兴民如是表示。以果蔬为例,我国果蔬在采摘、运输、储存、分销等环节中的损失率在25%-30%,每年约有1亿多吨果蔬腐烂,直接损失高达1000亿元。

而在发达国家,果蔬损失率一般控制在5%以下。美国由于农产品全产业链以冷链物流为支撑,果蔬从田间到餐桌过程中的损耗率仅有1%-2%。可见,易腐农产品冷链应用率的差距,决定了农产品最终效益的差异。

目前,需要冷链保障的食品,主要是奶制品和饮料行业的低温产品、速冻食品、冰激凌以及一些蔬菜、水果、肉、水产品等。据不完全统计,1995年以来,我国速冻食品的产量以20%的速度递增,近几年来甚至以35%的高速度递增,远高于全球9%的平均增长速度。然而,目前我国只有10%的肉类、20%的水产品、少量的牛奶和豆制品进入冷链系统,而欧美国家进入冷链系统的农产品比例为85%,我国物流费用占国内生鲜产品的总成本高达70%。

在食品安全问题频发的大背景下,越来越多的行业引领企业将发展目光锁定在冷链物流上。但我国想要形成完整的、成熟的农产品冷链物流,还有很长的一段路要走。

双汇:中国冷链物流先行者

“生产好的肉制品,最重要的是要保持冷藏温度,不能脱冷。”双汇物流负责人指着厂房外停放的超级加长冷藏车介绍说。“工厂生产好的肉制品,进入恒温的冷库后,就由这些移库车辆运送至配送中心,然后再由配送中心通过配送车发往各个卖场。无论是移库车,还是配送车,全部是保

持恒温,保证全程冷链运输。”

“冷链是体现肉制品企业实力的一道高门槛,不仅需要巨大的资金投入,更需要时间和经验的积累”,业内人士认为,双汇之所以取得了丰厚的市场业绩,与它多年来一直倾力打造的完善冷链系统是分不开的。

众品:打造精品冷链物流

众品冷链物流定位于中国冷链食品服务集成商,紧紧围绕食品安全、营养与运营效率,以供应链管理和系统化管理理念为核心,综合应用现代管理方法、现代信息技术、物流技术、节能和温度监控技术,为客户提供统一、安全、高效、快捷的服务。

“在布局上,众品目前已在河南、华北、

东北、华东、西南等地区布局建设了8个产地物流基地,同时规划再建15个销地物流基地。未来,公司将把产地冷链物流基地和销地冷链物流基地相结合,使物流服务和市场网络覆盖全国24个省区,形成覆盖中国主要冷链产品产地、销地的冷链物流网路。”河南众品生鲜物流有限公司副总经理侯志林介绍说。

獐子岛:成立冷链物流公司

2012年7月18日,獐子岛全资子公司獐子岛锦达鲜活冷藏运输有限公司宣告成立,这是獐子岛首次涉足冷链物流业。这标志着獐子岛渔业在持续整合产业链资源战略上又迈出一步,獐子岛渔业也成为拥有育苗、养殖、加工、仓储、物流和销售全产业链的海洋食品企业。

獐子岛锦达鲜活冷藏运输有限公司注册资本2000万元,目前拥有20台斯堪尼亚大型冷藏运输车 and 数万平方米仓储能力,承运区域覆盖国内主要大中型城市,运输产品种类涵盖鱼虾贝类等鲜活水产品 and 果蔬蔬菜类农副产品,能有效保证活品在运输途中的新鲜度。

★借鉴

国外冷链物流发展的经验

们思考和学习。

各国政府高度重视冷链物流质量安 全体系建设,都制定了一系列涉及到农产品的生产、加工、销售、包装、运输、储存、标签、品质等级、容器和包装、食品添加剂和污染物、最大兽药残留物允许含量和最大杀虫剂残留物允许含量等有关标准和规定,对农产品进出口也有严格的检验和

认证制度,具有很强的可操作性和可检验性。同时,各国的实践证明,龙头企业在促进各国农产品冷链物流发展中发挥了至关重要的作用。只有企业真正自主经营,充分发挥龙头企业的作用,建立起不同运输方式间的竞争机制,才会促进冷链物流业的快速发展,形成了路铁海空多式联运,产地加工企业、批发市场与配送中心和第三方物流企业等多方参与、并存共赢的冷链物流发展模式。

海外基地缺乏 远洋渔业“桥头堡”亟待建设

目前我国远洋渔业公司多以捕捞生产为主,货物运输、油料补给以及冷藏、加工等后勤服务和配套设施基本依赖于境外公司,造成远洋渔业效益流失严重。业内人士建议尽快建立我国的海外渔业基地。

海外渔业基地缺乏 企业担心投资打水漂

我国远洋渔业船队在境外普遍缺少综合性的渔业基地,在渔船修造、后勤补给、加工销售等方面受制于人,增加了生产成本和不确定性,难以应对国际渔业产业化发展趋势的挑战。

中国海洋大学水产学院副教授慕永通说,远洋渔业已成为世界各国渔业发展的热点,并在地理范围及水域深度、捕捞品种等方面展开了激烈的争夺。而中国缺乏海外渔业基地,则成为近期业界反映最集中的问题之一。

目前,中国远洋企业在海外建立的渔业基地为数很少。在大连17家远洋渔业企业中,仅有3家建立基地。其中,大连国际合作远洋渔业合作有限公司在西非加蓬成立中方独资公司——中加渔业公司,投资2500万元建1000吨冷库一座及办公楼、仓库等基地设施;在非洲利比里亚成立的中利渔业公司,投资800万元建造了一座年制冰能力1万余吨的制冰厂,并投资1000万元建造了一座日冷冻能力50吨、仓储能力800吨的冷库。大连蓬远远洋渔业有限公司在西非加蓬成立中方独资公司——加蓬工业渔业

公司,投资2000万元建1600吨冷库一座及办公楼、仓库等基地设施。大连巨成远洋渔业有限公司在印尼投资3000多万美元建立3个基地,包括渔船码头、制冰厂、水产品加工厂、修船厂、冷库等设施。

据了解,海外基地数量紧缺,其中一个重要原因是境外建立渔业基地风险很大,企业担心投资会失败。大连海洋大学海洋科技与环境学院院长张国胜说,如果国外发生动乱,我国在当地建立的渔业基地可能会有很大风险,应考虑相对稳定的国家建立基地,以避免带来较大损失以及造成经济和人身安全等影响。

不过,业内人士同时指出,海外渔业基地建设虽然面临区域渔业资源减少、政治动荡等风险,但这是全世界渔业公司共同面临的问题,拥有自己的海外基地还是占优势。

参与全球渔业资源分配 加大援外渔业比重

据调查,发展海外基地不仅能使企业自身获得良好的经济效益,而且还具有显著的社会效益。它将可以提供良好的销售补给环境,减少渔船对当地环境和条件的依赖,拉长产业链,增大抵抗风险的能力,最大程度



地提高渔船的经济效益,带动更多公司和渔民从事远洋渔业项目生产,并为我国远洋渔业海外基地的建设提供有益的尝试和探索。那么,如何加快我国远洋渔业“桥头堡”建设?有关人士建议:

首先,出台远洋渔业基地建设补助政策。山东省荣成市好当家集团创始人唐厚远等业内人士建议,发展远洋渔业既是争取海洋渔业权益、参与国际资源分配的需要,也是优化渔业结构、加速我国现代渔业进程的必然选择,海外基地建设应该尽快提上日程。他们建议,国家应该根据各海域的渔获特点,将海外基地建设纳入远洋渔业发展规划,改善海外远洋渔业船队的后勤保障。

其次,实行“政府牵头、市场运作”的方式开设海外渔业基地,既能规避政治风险,也可直接受益于基地建设。由政府相关部门以海外项目投资的方式出面建设,并吸引、鼓励我国远洋渔业企业投资参与,在政策和资金方面给予补贴、扶持和引导,由政府和企业共同建设我国自己的海外基地。

第三,积极推动经济援助与境外渔业资源开发相结合。上海水产(集团)总公司董事长汤期庆说,过去我国很少以对外援助项目来换取当地渔业配额的资源。今后应把援外项目与渔业扩张、换取许可证、发展远洋渔业资源统一起来,与外交、援外联动,统筹安排,获取有效资源。

闫平