

让中国冷链物流产业更好“热”起来

强化冷链基础设施建设,逐步建立冷链物流标准体系。特别是在食品冷链物流方面,应形成行业准入门槛,提升行业运作水平

□ 何欣荣

购买生鲜,是时下流行的消费选择。如何“保鲜”,则是令人头疼的事情。瞄准这个痛点,今年以来我国的冷链物流产业迅速发展。大笔资本涌入,布局从冷链仓库、干线运输到城市末端配送的各个环节,为消费升级和生鲜电商提供“保鲜”方案。

冷链行业小散乱 食品安全存隐患

今年6月底,上海市民周源收到朋友从浙江寄来的一箱杨梅。刚打开纸箱,就闻到一股浓浓的酒味。原来,因为天气炎热,加上快递途中有所延误,纸箱里的冰全化了,杨梅也都坏了,最后只好扔掉。

像周源这样的遭遇并不鲜见。中国食品工业协会的一份报告显示,由于冷链系统不完善,我国每年损耗约1200万吨水果和1.3亿吨蔬菜,数量十分惊人。

“冷链物流最大的挑战之一就是行业小散乱。年收入在5000万元以上的,就能进入冷链百强,行业尚未形成头部效应,大公司的带动作用没有充分体现。”专注于冷链供应链建设的宇培供应链集团高级副总裁姚继胤说。

行业小散乱带来了一系列问题:如很多冷链仓库都是单一温区,无法提供常温、冷藏、冷冻多元模式,不能帮助客户有效降低物流成本。冷藏车辆不够规范,部分车辆存在二手冷藏柜非法改装等问题,存在一定的食品安全隐患。

市场倒逼企业 行业格局生变

北京物资学院物流学院副院长王晓平表示,随着消费升级,消费者对食材的新鲜度要求越来越高。新零售群雄逐鹿,生鲜产品成为不少电商布局的重点。这些市场需求的变化带动冷链物流进入快速发展期。姚继胤也表示,从2017年下半年开始,感觉企业被市场推着走,冷链业务供不应求。

在市场和资本的双重推动下,行业格局逐渐生变。

部分零售企业和生产商自建冷链业务。如以生鲜电商起家的易果集团就成立冷链物流平台安鲜达。生产肉制品的双汇也成立自己的物流公司,打造从生产到消费的全程冷链。

快递物流企业纷纷开辟冷链战场。申通快递去年设立申雪供应链管理有限公司,提供冷藏、冷冻仓储和冷链当日配、次日配等供应链服务。顺丰控股近日宣布和美国冷链物流公司夏晖成立合资企业,后者是麦当劳的主要物流服务商。

值得一提的是,快递公司发力冷链物流,对快递“向下”服务农村市场、带动农民增收有重要意义。如申雪公司就在安徽砀山县投资建设大型冷链仓储物流项目,帮助砀山生产的水果缩短“从田间到餐桌”的距离。

第三方冷链企业迎来爆发期。近日,宇培供应链宣布与美团新零售业务“小象生鲜”开展深度合作。目前,宇培在全国运营冷链园区22个,总面积达45万平方米。考虑到我国生鲜产品进口的增加,宇培计划到2021年底在全球建成58个冷链园区。

市场空间巨大 体系亟待完善

“由于全程冷链的需要,冷链供应链涉及大量的资源整合,复杂性较高,这给专业的第三方企业提供了巨大的市场空间。”姚继胤说。

根据相关机构统计,目前我国冷链物流市场年复合增速超过20%,预计到2020年底将达到约4700亿元的规模。中国物流与采购联合会秘书长崔忠付说,我国一方面要强化冷链基础设施的建设,另一方面要逐步建立冷链物流标准体系。特别是在食品冷链物流方面,形成行业准入门槛,提升行业运作水平。

天津港“真金白银”给企业让利

烈日当头,一辆辆集装箱卡车穿梭在码头与堆场之间,好不热闹。这种景象,得益于天津港把眼光对准发展中的堵点和痛点,主动降低费用,“真金白银”给企业让利。港口在市场中扮演的角色,正在从“收费员”向“服务员”转变。图为一艘集装箱船停泊在天津港码头等待装卸。

新华社 毛振华 摄



用物联网技术提升中国快递物流效益

“快益”项目基于物联核向量技术支撑的共享包装箱,复制集装箱的租赁模式,借助“共享经济”有望提升中国快递物流效益

□ 许婧

“可重复使用2000次,100%回收,零排放,可折叠保存”,这种基于物联核向量技术支撑的共享包装箱,就是上海市侨商会会员、华侨华人专业人士郑之敏如今领衔研发、即将大面积投产的“快益”项目。

“我喜爱研究,从小实求是。”在爽朗的笑声中,郑之敏聊起了自己“四个十年”的故事。

1979年,郑之敏考入上海海事大学,就读计算机专业,毕业后被分配至海运行业工作数年。

尽管这份工作“含金量”颇高,但郑之敏还是想出国留学,于是辞职,自费前往加拿大留学,“第一个十年就是学习、接受教育”。

1990年,郑之敏研究生毕业后留在加拿大工作。1993年回国探亲时,他敏感地发现中国改革开放大潮下潜藏着重

大机遇,于是开始接触国际进出口贸易,慢慢拓展到引进国际企业和海外科技人才到中国来。“这第二个十年我做的,就是侨务部门所说的引资、引智。”郑之敏说。

2000年左右,认为“时机成熟”的郑之敏决定回家乡上海创业。经过近十年打拼,2009年底,由上海市政府侨务办公室牵线搭桥,郑之敏创办了加海科技有限公司就在上海张江高科技园区举行了加海科技张江研发基地成立庆典。

作为国家高技术研究发展计划(“863”计划)射频识别(RFID)技术与应用项目的依托单位,加海科技还是国家税务发票防伪专利技术的提供者。

“第三个十年一直在上海张江,第一个高科技项目是为国家税务票证防伪技术提供了15年的服务,约1/5的地方政府税务发票采用了我们的技术,也算是利用自身的优势为中国做了一点小小的贡献吧。”郑之敏微笑着回忆。

始终保持一颗“学习之心”的郑之敏并未停下项目研发脚步。随着共享经济、电商等的兴起,加之越来越多的零售商和制造商选择利用RFID技术来追踪它们的产品,快递过度包装问题促使他研发“快益”。

“‘快益’可回收可循环利用,是保护环境的好帮手。”郑之敏表示,相比市面上能使用20次左右的轻流箱,箱体报废后不能降解回收的现状而言,1个“快益”可使用2000次,可节省1600米胶带纸,相当于16卷长度100米、宽度为6厘米的胶带纸。“快益”同时还配备了一次性海关锁保证运输过程的安全,不被第三方打开。

用户收到“快益”包装的货物后,可以将其折叠放在家中,等下次快递员来时收回,或者用户通过APP直接购买,快递员回收后以共享出租的方式将“快益”放置到快递物流网络中运行,并从每次包装配送中获得收益。

郑之敏表示,这一模式的

应用得益于他曾在海运行业工作的经验。复制集装箱的租赁模式,再借助“共享经济”,郑之敏对安装了向量芯片的“快益”很有信心。在他看来,这将颠覆传统小件物流的形式,从根源上解决对生活环境的污染和破纸箱带来细菌,杜绝快递公司脏乱差的现象。他期待物联核向量技术在未来能成为物联网的核心技术供应商,为传统产业的发展提供技术支持。

郑之敏的期待并不是“海市蜃楼”。“快益”发布后的20天内,就有30多家电商和物流公司前来洽谈,20多家当即敲定购买,需求量预计达500多万个;发布至今不足3个月,已有投资者进行投资。

不过,郑之敏也坦言,“快益”面临发展瓶颈,最主要的是产能不足,不具备大面积运营的条件,希望今年年底前在全国设立运营公司,借助科技的力量,用“快益”来提升快递物流效益。

下好港口“一盘棋”

□ 李洪兴

“船放在港口最安全,但那不是造船的目的。”的确,港口不仅是停船的,更要联结起水上岸上、上游下游,让一个地区“活”起来。

重庆果园港的工人郭晓,对此感受颇深。谈到果园港的变化时,郭晓说起自己的“思维之变”:以前把自己当“码头工人”,现在则是“港口工人”。码头变港口,有啥不同?这和近几年来果园港的建设变化有关。随着长江经济带建设的推进,重庆明确了打造长江上游航运中心的定位,果园港从以前的散货码头,变成了如今的国际大港、航运中心,“这里大有希望”。果园港之变,映照着长江流域的立体交通与协同发展之变。

港口,作为承载长江经济带发展的重要载体,如何有效发挥功能,是一个重要课题。不少城市兴建港口,力求依托航运之变带动城市之兴。于是,当我们打开长江的流域图,数十个港口星罗棋布,显得有些过于密集。发展的意愿无可厚非,但是“比肩接踵”的港口如何做到航运整体的效率最大化?如何协调好水、路、港、岸、产、城等多方面关系?这些问题

关系到长江经济带的发展质量,协同建设与资源整合,显得尤为重要。

江上的问题,根子在岸上;港口的问题,关键在产业。有专家指出,长江流域一些港口大而不强,同质化比较严重。港口的同质化,实质上是依托港口物流的产品和产业的同质化。从目前看,长江经济带的发展,还有无序低效竞争和产业同构等问题,存在圈地盘、抢资源等现象。

港口要引导产业,产业更要支撑港口。近些年来,这一观念的改变已成为沿岸各地共识。以前谈及港口与产业的关系,东部地区如上海、宁波等,会比较清晰;现在,很多港口建设都会考虑二者关系。要正确把握自身发展和协同发展的关系,努力将长江经济带打造成为有机融合的高效经济体。不管是港口还是城市,只有把自身发展放到长江经济带的大局之中,实现错位发展、有机融合,才能真正形成整体合力。

每艘船都会靠岸,对港口人来说,就是要把“船的家”建设好、管理好、运营好。而对于长江经济带来说,更要让港口成为节点,串起高质量发展的一盘大棋。

资 讯

长安与蔚来成立新能源技术公司

本报讯 蔚来汽车近日透露,由长安汽车与蔚来汽车共同出资打造的合创公司“长安蔚来新能源汽车科技有限公司”落户南京江宁开发区,其业务将覆盖智能网联与新能源汽车产业技术研发、零部件生产、运营服务等全产业链。

区别于传统意义上的合资公司,该合创公司在股权分配上进行了创新。长安汽车与蔚来汽车持股比例各占45%,另外10%的股份将由管理层持股,并以此来吸引全球人才。

对于本次该合创公司落地南京市江宁区,蔚来汽车创始人、董事长李斌表示,南京江宁是智能电动汽车、智能电网的发展重镇,长安蔚来的战略合作是机制和模式的创新,总部落户江宁有助于产品进入更加大众的市场。

目前“长安蔚来新能源汽车科技有限公司”国际化管理团队已初具雏形,正在面向全球吸纳具有互联网思维的管理人才。

(闫晓虹)

三大电信运营商备战5G

本报讯 中国电信近日发布2018年半年报,至此,中国三大电信运营商上半年“成绩单”发布完毕。数据显示,三大运营商上半年合计共赚约817.7亿元,日赚约454亿元。

数据显示,2018年上半年,中国移动运营收入实现3918亿元,同比增长2.9%;中国电信营业收入1930.29亿元,同比上升4.7%。中国联通营业收入1491.1亿元,同比增长7.9%。三大运营商2018年上半年营业收入共计约7339亿元,净利817亿元,日赚约454亿元。

中国计划在2020年实现5G商用。中国电信在发布业

绩时表示,在2017年率先启动6城市5G创新示范网的基础上,2018年试验规模继续扩大。

中国联通计划在北京、天津、青岛、杭州、南京和武汉等16个城市开展5G试点。近日,中国联通北京公司发布“5G NEXT”计划,到2018年底有望建成300基站规模的5G网络。

中国移动发布业绩时表示,下半年将继续积极开展5G网络规模试验及业务应用试验,持续壮大5G联合创新中心,积极探索跨行业融合应用,推动5G商业模式尽快成熟。(刘育英)

公 告

北京晟希餐饮管理有限公司亦庄分公司(统一社会信用代码91110302MA007N8252)遗失公章、财务专用章、合同章各一枚,特此声明作废。

特此说明
2018年8月24日