

撑起冷链物流尚需“联盟”发力 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/37/2021_2022__E6_92_91_E8_B5_B7_E5_86_B7_E9_c31_37029.htm 在我国的生产与流通消费过程中，落后的冷冻保鲜技术不仅造成了巨大的经济损失，还给人们的饮食安全构成了威胁。在食品安全事故频发的今天，食品的保鲜越来越受到来自消费者、供应商、零售商的广泛重视，冷链物流这一专业性较强的物流市场也因此急剧升温，成为人们关注的焦点。冷链物流悄然兴起 全球知名的战略咨询公司科尔尼的专家认为，国内功能单一、成本高昂的物流水平，使得为冷冻食品提供物流服务的供应商多数还停留在“地窖”式运作的水平，在对温度有特别要求的食品中，只有15%得到了妥善的保存，这个比例与欧美同类产品达85%的比例形成强烈对比。由于完整独立的食品冷链体系尚未形成，从整体冷链体系而言，我国的食品冷链还未形成体系，目前大约90%的肉类、80%的水产品、大量的牛奶和豆制品基本上还是在没有冷链保证的情况下运销。另有数据显示，我国果品种植面积已占世界果品种植面积的18%，年产量占世界总产量的13%。蔬菜种植面积占世界蔬菜种植面积的35%，年产量占世界总产量的40%。但是，由于我国果蔬采收和流通设施落后，造成果蔬采后腐损严重，物流成本高。有关部门估算，全国每年果品腐损近1200万吨，蔬菜1.3亿吨，按每公斤一元计算，经济损失超过上千亿元。冷链物流发展的滞后在相当程度上影响着食品产业的发展。来自中国连锁经营协会的调查显示，随着国人饮食观念的不断进步，普通消费者正日益关注食品的冷冻保鲜状况。从政

府层面来看，改变国内落后的冷链物流面貌已经被提到议事日程。2004年底，国务院在“关于进一步加强农村工作提高农业综合生产能力若干政策的意见”中明确提出，各地要“加快建设以冷藏和低温仓储运输为主的农产品冷链系统”。今年2月，交通部面向全社会公开宣布，2005年底我国将基本建成全国鲜活农产品流通“五纵二横绿色通道”网络，首次构建全国范围的低成本鲜活农产品运输网络。这一网络将利用现有的国道网，总里程将达到2.7万公里，较原有的“绿色通道”增加1.6万公里。网络建成后，将直接连通全国30多个省会城市、71个地市级城市，形成覆盖所有具备一定规模的重要鲜活农产品生产基地和销售市场。冷链物流在国内的兴起，吸引了众多物流企业进军冷链物流市场。今年2月21日，中国外运集团宣布，将通过收购股权的方式持有福建漳州裕和集团旗下的上海裕和冷藏快运有限公司60%的股权，上海裕和更名为“中外运裕和低温物流有限公司”，此举标志着中外运集团将大举进军低温物流冷藏市场。锦江集团旗下的上海食品公司在这方面也先走了一步。他们认为，上海每天上市的生鲜副食品达6700万吨，冷藏冷冻食品的年消费增长率达8%以上。在大卖场，冷链商品占到20%以上，市场前景广大。上海食品公司拥有市内外18个冷库，总库存量达13.8万吨，开发低温物流有独特的优势。为此，他们与大众交通股份有限公司和日本三井物产株式会社合资成立上海新天天大众低温物流有限公司，这是国内第一家低温专业物流企业。

基础薄弱步履维艰 专家分析，冷链物流产品之所以持续升温，一个重要的原因源自人们对食品安全的追求，而越来越多的高品质低温食品需求量的日益增大，进一步促进了冷链物

流业的迅速发展。然而，冷链物流远非提供冷藏仓库和冷藏运输车辆那么简单。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com