**读书笔记五：**

在课程中，老师多次提到一些生鲜超市，例如盒马等，因此，本篇笔记将围绕冷链物流展开阐述。

提起新零售，大家会首先想到各种生鲜商超。诚然，凭借着耳目一新的购物体验与线上线下融合的消费特性，以阿里的盒马鲜生、苏宁的苏鲜生、永辉的超级物种等为代表的生鲜商超得以从各种零售新业态中脱颖而出。众所周知，生鲜食品容易腐烂变质，而消费者对食材品质与安全性的高要求，使得物流运输能力成为整个生鲜行业的关键所在。如此一来，一个名曰“冷链物流”的事物进入了大众视野，并成为各路商家竞相布局的焦点。

那么冷链物流到底是什么？“冷链物流”这个名字看似高冷，其实距离你我并不遥远。通俗地讲，由于生鲜产品从出厂到运输，再到消费者手中，需要消耗较长时间，不利于其保鲜，因此，人们想到，将冷冻工艺与制冷技术应用至生鲜产品的物流过程中，从而确保易腐易损产品在生产、贮藏、运输、销售到消费前的各环节中，始终处于特定的低温环境，以求保证质量、减少损耗。这便是所谓的“冷链物流”，通常应用于食品与农产品领域。试想，倘若“一骑红尘妃子笑，无人知是荔枝来”的故事发生在今天，那么，为了让杨贵妃能吃到宛如刚从树上摘下来的新鲜荔枝，其运输过程应该是这样的：首先，有专门的冷藏设备设计和制造商，为荔枝运输提供技术保障与配套设施，比如冷藏车生产、冷机制造等等；其次，要经过干线运输、冷库运营与城市配送等环节的相互配合，以此来确保荔枝在流通中始终处于低温环境之中，最终再到杨贵妃手中。

本质上讲，冷链物流还是物流，其核心目的自然是保障生鲜、快消品以及医药行业等特殊商品的品质。因此，除了具有一般物流的特点外，冷链物流还具有其他与众不同的特性。具体来说，冷链物流除了运输货物的特殊性与时效性外，还体现在以下两个方面：第一，过程的复杂性。冷链物流中的商品，在流通的过程中需要遵守3T 原则（流通时间Time、贮藏温度Temperature和产品耐藏性Tolerance）。由于商品的品质随温度与时间的变化而变化，因此不同的产品都必须要有对应的温度控制和储藏时间，要求运输者必须追踪监督商品的整个流通过程，这大大提高了冷链物流的复杂性。第二，高成本性。需要冷链运输的商品对时效和温度都有较高要求，且在运输的每个环节对温度和湿度都有较高要求，这就提高了冷链运输的成本。加之生鲜与其他易腐商品需要特定的运输设备、温控设备、保鲜设备和储存设备，这些均需要高额的投资，故而大大抬高了冷链物流的成本。至此，冷链物流的大致肖像已勾勒完毕。

那么冷链物流缘何被重视？长期以来，由于投入门槛高、运营成本贵、回报周期长等与生俱来的行业属性，冷链物流一直不温不火，2016年冷链物流收入甚至不到社会物流业总收入的3%。然而，眼下的冷链物流却摇身一变成为各路商家热捧的对象，苏宁、顺丰、万科、新希望甚至国家铁路局都纷纷开始进军冷链物流。以苏宁为例，现已形成了一张拥有40座冷链仓、覆盖173座城市的全国冷链网。得益于在冷链物流上的持续发力，前不久的苏宁“818”发烧购物节期间，消费者不仅接收到的生鲜商品有品质保证，还体验到了更为高效、精准的物流配送。

是什么让冷链物流越来越被重视？我认为原因有两个：

第一，居民消费升级与食品安全意识的提高。随着国民经济的发展与国人收入水平不断提高，人们对食品安全愈加重视，也更注重食材的新鲜程度，生鲜食品市场的火爆便是佐证。然而，我国食品的保质保鲜状况并不乐观。根据光大证券的研究报告，在我国的农产品中，仅果蔬一类，每年的损失额就可以达到1000亿元以上，这不仅影响农户与商家的多方利益，而且难以满足消费者的需求。此外，我国目前综合冷链流通率仅为19%，而欧美的冷链流通率可达95%以上。因此，我国大力发展冷链物流已是大势所趋。

第二，“毒疫苗”事件倒逼冷链物流的发展。2016年3月，山东省“数亿元疫苗未冷藏流入18省”的消息霸屏朋友圈，事件的不断发酵引发了国民对疫苗与其他药品运输的高度关注。而其中的破题关键便在于冷链。

近年来，国家对冷链物流的支持力度正不断提高，各相关职能部门发布的多个文件中提出了健全冷链物流体系，支持冷链物流基础设施建设等要求，督导冷链物流行业的快速完善。也正因为如此，冷链物流行业开始了迅速发展进程，且蕴含着巨大的潜在商业价值。根据中国产业信息网的估计，到2020年，我国冷链物流行业的市场规模将可以达到5000 亿元，年复合增速将超过20%。

光大证券的研究报告同样声称，冷链物流行业的整体平均毛利率在15%~20%之间，规模效应和学习效应的积累或许比其他物流方式更加明显，随着技术的不断进步、生活水平提升引导的消费升级，冷链物流势必将迎来发展的黄金期。

关于我国冷链物流的发展需克服三大障碍，客观地说，相较于欧美等发达国家，我国冷链物流行业起步较晚，若想实现行业的又好又快发展，目前还有三大障碍亟待克服：

第一，冷链基础设施建设不够完善。以冷库为例，我国冷库容量低的问题仍然突出。数据显示，2016 年我国冷库总容量达到10742 亿立方米，位居世界第三，而我国的人均冷库容量却与冷库总容量呈倒挂态势。2016 年，全球人均冷库容量为0.2 立方米，而冷链物流发展水平较高的国家人均冷库容量高达0.96 立方米，我国人均冷库容量仅为0.143 立方米。同时，我国沿海地区冷链基础设施相对分布较多，然而，承担了全国大部分生鲜农产品批发交易的中西部地区却冷链资源匮乏。不可否认的是，冷链物流的基础配套设施初始投资成本巨大，而这种投资在尚未形成规模效应时，盈利能力总是较低的。因此，仅靠民间资本力量很难实现快速发展与完善。发达国家的经验告诉我们，在发展初期，大多是由政府直接投资建设冷库等大型冷链物流基础设施，而我国在这方面仍有大量工作要做。

第二，冷链市场尚无统一的规范标准。我国冷链物流相关的法律法规和标准体系都不甚健全，缺乏必要的行业标准和监管机制。加之冷链运输货品种类繁杂，各地对于冷库、车辆的规范化要求差异大，对冷链行业的标准设立而言也是一种障碍。从本质上来看，冷链是通过集约化、标准化降低成本，从而实现利润的，所以前端企业生产、加工包装以及政策都亟需标准化和规范化。

第三，冷链信息化程度还有待进步。总体上看，同发达国家相比，我国冷链物流的各个环节目前还缺乏系统化、规范化、连贯性的运作，导致“断链”现象严重，冷链腐损率较高。在新零售热潮下，冷链物流的发展还应进一步得到物联网、大数据、云计算与人工智能等新兴技术的赋能，进而通过技术集成化、信息系统化、装备智能化、运作集约化的转型与升级，提高效率，降低成本。

尽管我国冷链物流行业处于起步阶段，距离国际先进水平尚有一定差距，但国家的重视与企业的发力，让人们看到了新零售时代里冷链的盛宴已经在路上。未来，冷链物流将会如何发展，广大消费者们又能获得哪些全新体验，且让我们拭目以待。