

粵港澳大灣區冷鏈物流發展的思考

左連村

[提 要] 冷鏈物流是物流業的組成部分,也是國民經濟發展的重要領域。粵港澳大灣區擁有良好的冷鏈物流發展環境,面臨良好發展機遇,也存在一些不利因素。應結合區域內多關稅區並存的實際,發揮一國兩制優勢,按照一體化運作方向,注重空間合理布局,完善區域內冷鏈物流標準化體系,促進冷鏈物流智慧化、高端化、國際化發展。大力推進粵港澳大灣區冷鏈物流供給側結構性改革,優化經濟結構和產業結構,形成需求牽引供給、供給創造需求的更高水平的動態平衡。

[關鍵詞] 一國兩制 粵港澳大灣區 冷鏈物流 一體化 智慧化 高端化

[中圖分類號] F207 [文獻標識碼] A [文章編號] 0874 - 1824 (2021) 03 - 0046 - 09

引言

冷鏈物流是物流業發展模式之一,也是物流業發展的細分領域。隨着我國經濟的持續發展和居民生活水平的不斷提高,人們對於高質量產品的消費意願逐步增強,冷鏈產品作為成本相對較高的消費品逐步進入人們的生活。特別是新冠肺炎疫情的發生,推動了冷鏈物流業爆發式擴展,冷鏈物流已經成為國民經濟新的增長點,對國民經濟起着越來越重要的作用。

物流業發展規律和世界冷鏈物流實踐表明,一個國家或地區冷鏈物流發展的快慢與經濟發展水平有着密切關係。經濟發展推動冷鏈物流發展,冷鏈物流發展也對經濟發展形成重要支撐。從世界各國實際看,一般表現為發達國家冷鏈物流發展水平較高,發展中國家冷鏈物流發展比較緩慢。從國內實際情況來看,由於區域經濟發展不平衡,冷鏈物流也呈現出不平衡的發展格局。粵港澳大灣區是中國開放程度高、經濟活力強的區域之一,在冷鏈物流發展方面走在全國前列。港澳地區的冷鏈物流發展已經基本與國際接軌,珠三角九市的冷鏈物流發展與發達國家相比仍然存在明顯差距。從大灣區整體看,冷鏈物流還有較大的發展空間。《粵港澳大灣區發展規劃綱要》明確提出要大力發展冷鏈物流產業,表明冷鏈物流在粵港澳大灣區建設中的重要性。^①深入研究和推進粵港澳大灣區冷鏈物流的發展對於實現粵港澳大灣區的戰略定位和戰略目標,對於科學把握新發展階段,深入貫徹新發展理念,加快構建新發展格局,以推動粵港澳大灣區高質量發展都具有重大戰略意義。

一、粵港澳大灣區冷鏈物流供需現狀

冷鏈物流是指冷藏冷凍類食品在生產、貯藏運輸、銷售,直到消費前的各個環節中始終處於規定的低溫環境下,以保證食品質量,減少食品損耗的一項低溫物流系統工程。冷鏈物流涉及初級農產品、加工冷凍產品、藥品和特殊產品等,鮮活食品及加工冷凍食品在冷鏈物流產品結構中所佔比重較大,成為市場供需的主要內容。

(一) 珠三角九市冷鏈物流供需狀況

首先,珠三角九市冷鏈物流供給具有良好基礎和能力,主要體現在冷庫、冷藏車、冷鏈基地和港口冷鏈物流設施等方面的建設和發展。

珠三角九市冷庫建設:廣東省的冷鏈物流基礎設施建設在全國名列前茅,冷庫容量位居全國第三,僅次於山東和上海(2019年江蘇略高於廣東)。截至2016年底全省擁有大小冷庫超過1,700座,冷庫容量300多萬噸,主要分布在廣州、深圳、東莞、汕頭、湛江以及陽江等地。根據相關資料顯示,2016年至2019年廣東冷庫容量一直呈現快速增長態勢。2016年307萬噸,2017年323萬噸,2018年340萬噸,2019年達到456.06萬噸,2019年冷庫出租面積529,600平方米。^②珠三角地區冷鏈物流相對發達,冷庫容量和出租面積一直佔廣東全省的主要部分。按照2016年珠三角地區與粵東西北地區冷庫容量分布比96.2:3.8來推算,2019年珠三角九市的冷庫容量仍佔廣東全省冷庫容量96%的比重。^③

珠三角九市冷藏車建設:相關資料顯示,廣東省冷鏈運輸車輛大部分集中在廣州、深圳兩地,珠三角九市所佔比例超過全省的90%以上,粵東西北冷鏈物流運輸幾乎都需要從珠三角調撥冷鏈車輛。根據廣東省十三五冷鏈物流發展規劃建設目標,全省冷鏈運輸車保有量由2016年的10,000輛擴大到2020年的15,000輛,冷藏車運輸率由2016年的48%擴展到2020年的55%,預冷保鮮比例達到30%。

珠三角九市農產品冷鏈物流基地規劃建設:根據廣東省政府2020年發布的《廣東供銷公共型農產品冷鏈物流基礎設施骨幹網建設總體方案》,廣東省將用三年時間,在廣州建設庫容約20萬噸的粵港澳大灣區中心冷庫,以此作為骨幹網運營管理中樞。同時布局農產品冷鏈物流產地網和配套建設冷鏈物流銷地網,建設冷鏈物流資源整合平台、冷鏈運輸配送平台、公共型智慧冷鏈物流信息服務平台。打造覆蓋全省特色優勢農產品主產區和主銷區、從田間到餐桌的全程一體化農產品冷鏈物流保障體系。到2022年,骨幹網運營管理的冷庫容量達160萬噸左右,新增冷藏車2,000輛以上、移動預冷裝置1,000台以上。

珠三角九市港口冷鏈物流設施:根據中物聯冷鏈委的資料顯示,2020年全國海港空港和陸港都擁有一定的冷庫設施,但海港冷庫佔比55%,為主要港口冷庫集中地。廣州港冷庫和深圳港冷庫是珠三角兩個最大的港口冷庫,庫容量分別是11.8萬噸和3.6萬噸。2020年建成的廣州南沙國際冷鏈項目定位為全國規模最大的臨港分配樞紐型冷庫功能的綜合性冷鏈物流基地,項目100公里範圍內覆蓋粵港澳大灣區和珠三角主要城市,打造立足灣區、輻射華南、面向全球的國際冷鏈物流樞紐,是目前全國最大的臨港冷庫。^④

其次,珠三角九市農產品冷鏈物流需求空間巨大。農產品冷鏈物流需求主要包括水果、蔬菜、肉類和水產品四大類。2019年珠三角九市農產品上述四大類產量規模達到2,156.56萬噸(個別項目缺少統計資料不計算在內),其中水果398.39萬噸,蔬菜1,334.18萬噸,肉類116.12萬噸和水產

品 307.87 萬噸。蔬菜佔比最大,達 62%。^⑤根據中物聯的統計資料,中國內地 2019 年以上四大類農產品冷鏈流通量比率分別是水果 30.3%,蔬菜 30.4%,肉類 21.4%,水產品 17.9%,依據這個平均標準計算,2019 年珠三角農產品冷鏈流通規模只有 606.26 萬噸,其中水果 120.71 萬噸,蔬菜 405.59 萬噸,肉類 24.85 萬噸,水產品 55.11 萬噸。說明大部分農產品在消費過程中沒有得到冷鏈保障。與歐美

發達國家冷鏈流通率均在 90% 以上的情況相比,珠三角農產品冷鏈物流的需求規模存在巨大上升空間。

(二) 港澳地區冷鏈物流供需狀況

首先,從港澳地區冷鏈鮮活食品需求來看。香港居民冷鏈鮮活食品的需求與居民人口的變動相適應,除個別年份受到疫情影響之外(如 2019 年的豬瘟),長期保持穩定,具體見表 1。澳門的鮮活食品主要依賴進口,也很少出口和轉口,因此鮮活食品的進口規模基本與市場需求規模相一致。澳門居民每年的冷鏈鮮活食品消耗基本上保持穩定,具體見表 2。2020 年受到新冠肺炎疫情的影響,港澳市場的鮮活食品需求出現

表 1 香港市民每天消耗主要鮮活食品(單位:公噸)

年份 種類	2017	2018	2019
蔬菜	2,427	2,330	2,361
鮮果	1,777	1,889	1,863
海魚	270	257	241
蛋品	333	350	370
淡水魚	156	153	151
鮮活家禽	22	22	21
生豬(頭)	4,273	4,312	2,610
生牛(頭)	48	47	42

* 資料來源:香港政府漁農自然護理署年報 2018-2019

短暫波動,但隨着疫情的緩解和好轉,市場又逐步恢復正常狀況。

其次,從港澳地區冷鏈鮮活食品供給來看。港澳地區冷鏈物流供應鏈暢通高效,冷鏈通道堅持質量標準,確保全鏈條安全不斷鏈。港澳冷鏈物流企業的業務運作涉及冷鏈物流的生產、代理、進口、運輸、倉儲、銷售等上下遊各個環節,形成了較為完善的冷凍冷藏鏈。港澳地區農產品供給主要依靠進口。香港農業生產穩定高效發展,但規模較小,2017 年農業總產值佔香港 GDP 的比重僅有 0.14%,香港農產品消耗超過 90% 來自進口。澳門基本沒有農業,所需農產品幾乎 100% 來自進口。^⑥

港澳農產品來自世界各地,進口量比較大的有中國內地、美國、澳大利亞、日本、南韓、新西蘭、泰國、荷蘭、台灣、加拿大等國家和地區,中國內地是港澳地區最大的農產品供應者。深圳海關數據顯示,從該口岸出境的新鮮蔬菜、水果、活禽等佔到香港市場的 85% 以上。香港的部分生鮮食品轉口澳門,澳門的活動物基本上 100% 由內地供應。

內地供港澳的鮮活冷鏈食品始終保質保量,貨源充足。根據海關總署 2019 年 4 月 2 日公布的《供港澳蔬菜備案種植場名單》,全國供港澳蔬菜種植場有 463 個,供澳 261 個。這些種植場也被稱為生產基地。統計顯示,廣東供港澳蔬菜種植

表 2 澳門鮮活食品進口狀況(單位:百萬澳門元)

年份 種類	2017	2018	2019
活動物	347	327	396
肉及肉製品	1,487	1,497	1,940
乳類產品及禽蛋	570	574	612
魚	1,297	1,311	1,389
蔬菜及水果	1,112	1,286	1,398

*資料來源:澳門統計年鑒 2019

基地 117 個,佔全國數量的 25.7%,其中珠三角 9 市有 64 個,佔廣東數量的 54.7%。廣東省供澳基地 76 個,其中珠三角有 52 個,佔廣東數量的 68.42%。廣東惠州是廣東最大的供港蔬菜基地,出口香港的冰鮮冷凍豬肉佔廣東供港量的二分之一,佔全國供港量的四分之一,出口香港的牛奶佔全國供港量的四分之一。其次是廣州、中山、東莞、肇慶、佛山等基地。供澳蔬菜基地有 23 個,中山在廣東省供澳蔬菜基地中排第一位,其次為佛山、肇慶、廣州、惠州等基地。廣東和珠三角這些供港澳蔬菜基地是粵港澳大灣區冷鏈物流合作發展的重要基礎。^⑦

內地對港澳鮮活冷鏈食品的供給長期保持穩定,即使在國家最困難的時期也沒有發生動搖。早在 1962 年,為保障港澳鮮活商品的供應,在中央的關懷下,內地開創了“三趟快車”運輸模式,定時、定點、定班,每天三趟專列分別自武漢、上海、鄭州三地始發,經深圳運抵香港,為港澳兩地居民帶去鮮活商品和冷凍食品。從 1962 年開通到 2010 年退出歷史舞台,“三趟快車”開行 48 年,保證了香港的勞務成本長期處於較低水平,成為香港社會保持活力的幕後英雄,被港澳同胞形象地稱為“生命線”。^⑧

(三) 粵港澳大灣區冷鏈物流供需分析

從一般經濟發展規律來看,隨着經濟的長期增長,自然會產生需求的高端化,高端需求對高端供給提出要求,從而推動高端供給的增長,高端供給又拉動高端需求的增長,這是一個互相促進又互為前提的動態平衡過程,國家宏觀層面是如此,行業層面也是如此。近年來我國冷鏈物流業在快速發展的同時,也存在不少包括基礎設施、倉儲運輸能力、企業主體、產品服務以及供應鏈等許多方面的結構性矛盾,這些矛盾集中體現為冷鏈物流供給和需求的矛盾,整體上表現為冷鏈物流總需求大於冷鏈物流總供給,供需矛盾的主要方面在於供給側。本文第二部分對冷鏈物流約束條件的分析也說明了這個問題。

港澳地區冷鏈物流業已經比較成熟,從其與國際市場的聯繫來看,基本上解決了“兩個一公里”的問題,斷鏈情況較少發生。加上港澳市場規模相對有限,港澳本身的冷鏈物流供需矛盾不是十分突出。但從港澳市場與珠三角和內地的合作來看,冷鏈物流操作過程還需要加強協調和一體化發展。同時由於香港澳門經濟都受到新冠肺炎疫情較大衝擊,通過擴大冷鏈供給來促進需求的擴大,進而拉動經濟的發展,也是重要的途徑之一。珠三角的冷鏈物流發展雖然比廣東省以外內地的一些地方和廣東省內珠三角以外的地方發展快一些,但由於整體上屬於內地一體化的經濟發展體系,在冷鏈物流供需關係上存在的問題與內地其他地方基本一致,冷鏈物流需求大於冷鏈物流供給同樣表現比較明顯。整體來看,粵港澳大灣區需要牢牢把握擴大內需這一戰略基點,明確供給側結構性改革的戰略方向,大力推進冷鏈物流供給側結構性改革,促進經濟結構和產業結構的優化,形成需求牽引供給、供給創造需求的更高水平的動態平衡。

二、粵港澳大灣區冷鏈物流發展條件分析

粵港澳大灣區冷鏈物流迎來良好發展機遇,具有十分有利的條件。同時也存在不少困難和問題,面臨不少挑戰,存在不利發展條件。

(一) 粵港澳大灣區發展冷鏈物流的有利條件

首先,疊加的政策效應為粵港澳大灣區冷鏈物流發展創造了有利政策環境條件。CEPA 的實施,為粵港澳大灣區冷鏈物流發展提供通關便利和冷鏈物流進出口業務量的增加。口岸部門的監管互認、信息互換和執行互動,使通關效率得到提高,進而促進大灣區冷鏈貨物流動,提高冷鏈物流

效率。同時也有利於內地與港澳冷鏈物流企業的合作與相互滲透,加速粵港澳大灣區冷鏈物流行業的有效融合,提升粵港澳大灣區冷鏈物流行業的國際競爭力。中國—東盟自由貿易區的建立,使得粵港澳大灣區進出口貿易不斷增強,特別是在農產品、能源和橡膠方面表現更為明顯。隨着粵港澳大灣區生鮮農產品進出口數量的不斷增大,也為粵港澳大灣區冷鏈物流發展帶來難得機遇。RCEP 協議的簽署和實施,將促進亞太地區貿易和投資的增長,推動產業鏈供應鏈穩定,進而促進亞太地區和全球經濟的發展。RCEP 貨物貿易零關稅產品數量整體上超過 90%,這在大型自貿協定中屬於高水平,服務貿易和投資開放水平也顯著高於原有的“10+1”自貿協定。RCEP 採用新技術推動海關便利化,促進新型跨境物流發展,採用負面清單進行投資准入承諾,大大提升了投資政策的透明度,這些都將為粵港澳大灣區冷鏈物流的國際化發展提供有利平台。

“一帶一路”國家戰略的推進,使得跨境冷鏈業務日益頻繁。依託“一帶一路”沿線國家基礎設施的互聯互通,對沿線冷鏈物流要素進行優化配置,形成粵港澳大灣區國際冷鏈物流樞紐,有利於促使冷鏈物流國際間的合作和冷鏈物流的快速發展。國家實施創新驅動戰略以及廣東自由貿易區的建立和運行,導致創新機制快速形成,創新成果不斷湧現,對外貿易和國際交流不斷擴大,這些對大灣區冷鏈物流的發展有着直接促進意義。《粵港澳大灣區發展規劃綱要》明確提出要推進粵港澳物流合作,大力發展冷鏈物流和第三方物流,提高供應鏈管理水平,建設國際物流樞紐,這為大灣區冷鏈物流發展提供了直接操作指引和政策依據。近幾年來,為支持冷鏈物流發展,國家和粵港澳大灣區地方政府圍繞冷鏈物流體系建設、冷鏈物流網絡布局、冷鏈服務質量和監管等許多方面相繼發布一系列促進冷鏈物流產業發展的政策法規,使得冷鏈物流產業政策環境持續改善,為粵港澳大灣區冷鏈物流的長期健康發展提供了有力的政策支持。

其次,良好的經濟發展環境是粵港澳大灣區冷鏈物流發展的重要基礎。改革開放以來,粵港澳三地合作不斷深化,已經形成多層次、全方位的良好合作格局。粵港澳大灣區經濟發展水平全國領先,擁有完備產業體系,經濟互補性強。香港、澳門服務業高度發達,珠三角九市已初步形成以戰略性新興產業為先導、先進製造業和現代服務業為主體的產業結構,經濟基礎和實力大大增強。根據國際經驗,人均收入達到 4,000 美元,冷鏈物流就會得到快速發展。目前粵港澳大灣區居民收入早已超越這一水平。2018 年,大灣區人均 GDP 2.33 萬美元,2019 年 2.34 萬美元,其中港澳地區人均收入早已進入發達經濟狀態,珠三角九市 2020 年人均 GDP 達到 17,205 美元。粵港澳大灣區在中國以及在世界都屬於經濟發展的增長極,經濟影響力位居世界四大灣區之首,活躍的經濟發展環境成為粵港澳大灣區冷鏈物流發展的重要基礎。

第三,現代化的綜合交通網絡成為粵港澳大灣區冷鏈物流發展的重要保障。交通是經濟發展的先行官。《粵港澳大灣區發展規劃綱要》多次提出要加強交通互聯互通建設,構建現代化的綜合交通運輸體系。目前,粵港澳大灣區已初步形成以廣州、香港、深圳、澳門、珠海為樞紐,其他城市為節點的多核放射線與環線結合的現代綜合交通網絡,粵港澳大灣區的高速公路、鐵路、軌道交通、港口和機場無論是總體能力還是總體交通量,都在世界各大灣區中名列前茅,已基本達到現代化發展水平,為粵港澳大灣區進一步發展打下了堅實基礎。現代化的綜合交通網絡在粵港澳大灣區的建設過程中,有助於冷鏈物流運輸大通道的形成,冷鏈物流行業將直接受益,成為粵港澳大灣區冷鏈物流發展的有力支撐條件。

第四,對外開放的優勢成為粵港澳大灣區冷鏈物流發展的有利條件。香港作為國際金融、航運、貿易中心和國際航空樞紐,擁有高度國際化、法治化的營商環境以及遍布全球的商業網絡,是全

球最自由經濟體之一。澳門作為世界旅遊休閒中心和中國與葡語國家商貿合作服務平台,作用不斷強化,多元文化交流的功能日益彰顯。珠三角九市是內地外向度最高的經濟區域和對外開放的重要窗口,在全國加快構建開放型經濟新體制中具有重要地位和引領作用。粵港澳大灣區發展綱要提出多項國際化發展鼓勵措施,強調一致對外,加強對外開放合作。這將為冷鏈物流走向國際市場帶來重大機遇。國際化發展優勢是粵港澳大灣區冷鏈物流發展的有利條件。

第五,“一國兩制”是促進粵港澳大灣區冷鏈物流發展的重要制度優勢。粵港澳大灣區是在一個國家、兩種制度、不同關稅區條件下推進區域深度合作,這不僅是世界上最任何灣區都不具有的制度特徵,也是國內其他任何區域發展中都不具備的制度特徵,是沒有先例的開創性、探索性事業。粵港澳大灣區發展規劃綱要提出要支持港澳融入內地發展大局,將進一步推進大灣區經濟一體化發展,市場化機制的的作用將會得到更充分發揮,有利於促進粵港澳優勢互補,實現共同發展,這對於粵港澳大灣區冷鏈物流是獨特的發展機遇。

(二) 粵港澳大灣區發展冷鏈物流的不利條件

首先,冷鏈物流企業規模較小,行業集中度不高。冷鏈企業的發展規模無論是從全國來看還是從粵港澳大灣區來看都顯得較小。根據中物聯冷鏈委統計,2015年中國百強企業收入總額不足冷鏈市場的10%,美國前5強冷庫企業佔市場份額約63%。2018年中國冷鏈物流百強企業總營收約佔2018年中國冷鏈物流市場總規模的13.79%,冷鏈市場集中度雖然有一定加強,但整體上中國冷鏈物流行業基本上還處於較早期階段。^⑨廣東的冷鏈物流企業數量在全國各省區中排在前列,其中珠三角九市佔有較大比例,但基本上都是中小型冷鏈物流企業,多為供方和需方自己提供物流服務,第三方冷鏈物流企業的比例較低,不具有整合冷鏈物流企業的能力,也缺乏市場控制力。香港澳門的冷鏈物流企業在規模上也不大。冷鏈物流行業小規模運作模式,導致行業集中度不高,無法提升市場化和社會化程度,無法形成規模效應,企業運營成本高盈利水平低已經成為冷鏈物流行業的普遍現象,也成為冷鏈物流發展的短板。受到冷鏈物流產業規模和冷鏈運輸能力的限制,冷鏈物流需求得不到滿足,使我國農產品損耗率高達25%,而發達國家農產品損耗率則只有5%左右。這直接導致整個物流成本的提高。

其次,冷鏈物流發展不平衡。廣東及珠三角九市冷鏈物流區域發展不平衡,產地冷鏈物流中心以及預冷站的建設投入不足,普遍缺乏不同層級的冷鏈集散中心,尤其是大型農產品批發市場及區域性配送中心缺少冷凍冷藏設施,導致大量生鮮產品在產地的浪費。中心城市和節點城市冷鏈設施建設不平衡,部分需求量較大的城市,冷鏈物流配送中心數量較少,基礎設施布局與需求規模不協調。冷凍倉儲結構不合理,功能相對單一,低溫庫所佔比例較高,保鮮冷庫佔比較低。冷鏈物流園區建設遲緩,港口冷鏈物流中心建設不足。配送體系不完善,斷鏈情況經常存在。配送節點、配送方式、配送工具、配送管理和配送信息技術應用等,都存在發展不平衡的問題。

第三,冷鏈物流標準化體系建設滯後。粵港澳大灣區冷鏈物流技術標準不統一,標準體系不完善,明顯降低冷鏈物流發展效率。粵港澳大灣區冷鏈物流技術標準化的建設有四個方面的問題需要面對。即港澳的標準、珠三角九市(內地)的標準、粵港澳大灣區內部標準的統一以及與國際標準接軌。香港澳門的冷鏈物流整體上已經與國際接軌,標準化建設已經比較成熟,雖然大部分農副產品從廣東輸入,但由於港澳有着相對獨立的冷鏈貨運通道,能夠堅持自己的標準。內地與珠三角的冷鏈物流標準化建設起步較晚,存在冷鏈標準體系不健全、標準制定矛盾較多、不同行業標準協調不易、已有標準推廣效果不明顯等多方面的問題。粵港澳大灣區冷鏈物流標準的統一還需要一

個發展過程。冷鏈物流標準化建設的滯後,是粵港澳大灣區冷鏈物流發展面臨的重大挑戰。^⑩

第四,缺乏大數據平台支撐,冷鏈物流公共信息系統尚未建立。冷鏈物流產業發展的特殊性,必然要求通過信息共享機制節約資源和降低企業成本。但由於我國冷鏈物流信息技術的研發和應用推廣相對緩慢,整體冷鏈物流的信息技術水平比起發達國家還存在一定差距。目前粵港澳大灣區大數據系統和公用型社會化冷鏈物流信息綜合平台尚未建立,大量冷鏈物流信息缺乏銜接機制,信息數據成為商業機密和競爭策略,致使農產品產銷信息對接不暢,供需不匹配,影響冷鏈物流行業整體效率的提升。相對於日益擴大的冷鏈物流業,冷鏈物流共享信息系統平台的建設和完善顯得相當滯後。

第五,冷鏈物流人才缺乏。無論是整個中國內地還是粵港澳大灣區,都面臨着冷鏈物流專業人才缺乏的情況。主要表現在冷鏈物流人才供給不足,創新能力弱,對冷鏈物流人才重要性認識不夠,沒有引起高度重視。從人才培養看,目前國內本科專業目錄還沒有設置冷鏈物流專業,物流專業培養的人才遠遠滿足不了冷鏈物流行業發展的需求。粵港澳大灣區發展規劃綱要無論是對吸引國外人才,還是鼓勵港澳人才到內地就業創業都提出了相關的舉措,但實施起來並不容易。稅收制度、出入境管理、醫療保險、住房、社會福利、科研經費管理、國籍問題等等方面都仍需進一步協調,所以大灣區內冷鏈物流人才的聚集和流動都還存在一定難度。冷鏈物流人才不足特別是掌握冷鏈技術和管理的高端人才嚴重不足,已成為制約冷鏈物流健康快速發展的瓶頸。

最後,社會制度差異和物流管理體制差異對冷鏈物流發展帶來不利影響。在發揮“一國兩制”優勢的同時,社會制度差異也給粵港澳融合發展帶來一定的困難。從經濟貿易領域來看,明顯存在經濟自由度、市場開放度、營商便利度及社會福利水平等方面的差異,這些差異對珠三角九市與港澳在經濟貿易融合方面產生一定障礙,市場互聯互通會受到一定影響,生產要素高效便捷流動的局面也不易形成。冷鏈物流在這種差異化的社會制度下要做大做強面臨不小的挑戰。從合作機制和體制層面來看,內地和香港在物流管理體制方面存在着明顯差異,也會增加物流企業間的合作難度。同時,粵港澳大灣區在發展冷鏈物流過程中如何加強協同性和包容性,如何正確處理合作與競爭的關係,如何在更高層次上推動區域創新等許多方面都面臨思想和行動的挑戰。總之,如何在粵港澳大灣區建設中,把堅持“一國”原則和尊重“兩制”差異有機結合起來,堅守“一國”之本,善用“兩制”之利,是一門高超的管理藝術。

三、粵港澳大灣區冷鏈物流發展思路

(一) 推進粵港澳大灣區冷鏈物流一體化發展。推進冷鏈物流一體化發展是粵港澳大灣區物流業發展的方向。首先,加強冷鏈物流管理體制的協同創新,建立統一的協調機構,理順粵港澳大灣區內部不同關稅區的冷鏈物流管理體制和運行機制,為冷鏈物流一體化發展提供制度保證。其次,推動港口群冷鏈一體化和機場群冷鏈一體化發展。建設粵港澳三地更加便捷的一體化冷鏈物流交通網絡,推進多式聯運服務,促進多種合作模式協同發展。第三,加快通關一體化建設。實現口岸基礎設施互聯互通,創新通關模式,建立鮮活產品綠色通道,優化通關流程與作業方式,創新冷鏈監管模式和優化冷鏈監管流程,助力大灣區冷鏈物流快速發展。第四,構建冷鏈物流信息共享平台,促進冷鏈信息共享和冷鏈基礎設施設備共享,共同開拓冷鏈業務市場,共同提高冷鏈綜合服務能力。^⑪

(二) 注重粵港澳大灣區冷鏈物流布局合理化。推進產業發展合理布局是粵港澳大灣區發展

的基本要求。冷鏈物流產業應根據灣區目前的實際,加快空間合理布局和結構優化。首先,鼓勵企業加大對高溫冷庫建設的投入,以滿足消費者對於生鮮果蔬類產品的需求。根據市場供求情況,廣州、深圳和佛山等城市應將建設重點放在冷庫種類的協調和數量的增加,根據冷庫需求的增長擴大冷庫的規模。其次,在香港、澳門、廣州、深圳四大中心城市建設大型冷鏈物流樞紐,發揮香港-深圳、廣州-佛山、澳門-珠海強強聯合的引領帶動作用。同時推動珠海、佛山、惠州、東莞、中山、江門、肇慶 7 個節點城市冷鏈物流中心的建設,發揮中心城市和節點城市不同規模的冷鏈產品集散功能。第三,構建點線面全覆蓋的冷鏈物流發展體系。加強產地冷倉建設,做好產地預冷處理,完善配送體系。加快投資建設綜合型的冷鏈物流園區,促進港口冷鏈物流中心的發展。形成主要城市間高效連接的網絡化空間格局,構建產地預冷、冷鏈運輸、市內配送中心和銷售終端緊密相連的閉環式冷鏈模式,減少斷鏈的可能,形成點線面全覆蓋的粵港澳大灣區冷鏈物流發展體系。

(三)加強粵港澳大灣區冷鏈物流標準化建設。標準化是冷鏈物流這種特殊行業發展的靈魂。粵港澳大灣區冷鏈物流業標準化建設應突破傳統思維,創新發展。首先,應提升對冷鏈物流標準化的認知能力。認識冷鏈物流標準化建設的重要性,堅持冷鏈標準制定的科學性,提高企業推行標準化和消費者購買標準化冷鏈產品的積極性和主動性,進而提升冷鏈物流的質量和水平。其次,重構大灣區冷鏈物流標準化體系,研究和推進港澳冷鏈標準和珠三角九市(內地)冷鏈標準的協調和統一,逐步與國際標準接軌。第三,建立全程冷鏈物流可追溯系統,嚴格冷鏈物流標準的執行。通過建立冷鏈物流全程質量檢查與監督機制,嚴密監管產品在冷鏈物流各環節中的運行狀況,從而掌握企業冷鏈物流標準化執行狀況,為完善冷鏈物流系統提供有力的保障。第四,政府部門為標準化推廣提供引導和支持,建立冷鏈物流服務管理規範體系。¹²

(四)促進粵港澳大灣區冷鏈物流智慧化發展。冷鏈物流智慧化是冷鏈物流明顯的發展趨勢。智慧冷鏈物流強調將冷鏈物流的硬件和智慧物流的信息獲取、加工處理優勢進行融合,通過信息化將冷鏈物流系統升級改造,健全信息系統,建立企業生產、加工、儲運、銷售全程冷鏈監控和管理平台。在科學技術的推動下,冷鏈物流必然向供應鏈一體化、數字化發展,信息化、可視化、智能化以及無人化將是冷鏈物流發展的主要特徵。粵港澳大灣區應抓住數字化經濟發展的大趨勢,加快推進冷鏈物流的智慧化發展。¹³

信息共享和大數據支撐是粵港澳大灣區打造智慧冷鏈的關鍵所在。首先,加強冷鏈物流理念創新與技術研發,以理念創新引領技術創新。加大對冷鏈物流企業、研究機構和高校的研發投入,促進粵港澳三地合作研發,推動冷鏈物流思維創新、技術創新和經營管理創新。其次,以數字經濟為引領,推動粵港澳大灣區冷鏈物流的裝備和技術升級。隨着大數據、人工智能的發展,冷鏈物流裝備技術應與時俱進,進行升級換代。主要包括倉儲管理裝備與技術、運輸管理裝備與技術等。¹⁴第三,加快粵港澳大灣區冷鏈物流信息化建設。冷鏈物流信息化應在國家冷鏈物流的發展方針和方向的指導下,以一般物流行業的信息技術為依託,結合粵港澳大灣區的實際進行創新性建設。第四,加強對各種新技術的應用,包括射頻技術、3S 技術及冷鏈物流信息化技術等,大力發展“互聯網+”冷鏈物流,提高冷鏈資源綜合利用率。

(五)推進粵港澳大灣區冷鏈物流人才與服務高端化。冷鏈物流的發展離不開專業人才,特別是冷鏈物流標準化技術、服務標準、管理方法等愈加複雜,對從業人員提出了更高要求。因此要推動冷鏈物流人才向高端化發展。應鼓勵高校加快冷鏈物流人才的培養。增設大學本科及以上層級的冷鏈物流專業,優化人才培養方案,推進冷鏈物流專業課程改革,加強冷鏈物流實驗室建設,培養

應用型、複合型、技能型和創新型冷鏈物流人才。發揮企業在冷鏈物流人才培養中的作用,通過職業培訓、校企合作以及人才引進等措施,形成多層次的人才教育培養體系。完善粵港澳大灣區冷鏈物流人才管理體制,建立冷鏈物流人才共享機制,推進冷鏈物流人才一體化運作,建立科學的獎懲機制,提高冷鏈物流人才的層次和質量,全方位建設大灣區冷鏈物流人才高地。冷鏈物流服務具有多元性和相互性的特徵。服務高端化就是要以高效、一體化的供應鏈服務為特徵,建立覆蓋冷鏈物流全鏈條的現代服務體系。發揮政府、行業協會和企業的協調作用,推動冷鏈物流服務質量的提升。

(六)促進粵港澳大灣區冷鏈物流國際化發展。對外開放是粵港澳大灣區發展的突出優勢,冷鏈物流的國際化也是必然的發展趨勢。首先,在雙循環新發展格局下,堅持以國內經濟大循環為主體,同時積極開闢冷鏈產品的國際通道,加強國際合作,形成冷鏈物流國內外雙循環相互促進。其次,加強境內外冷鏈物流節點與服務網絡鋪設,在重要進出口樞紐點建設冷鏈物流園區和冷鏈物流中心,對接國際冷鏈物流機構,建立國際合作平台,參與國際冷鏈規則制定,在全球物流與供應鏈網絡中發揮更大作用。^⑤第三,培養冷鏈物流龍頭企業,打造冷鏈物流國際化品牌。第四,建立冷鏈物流海外倉儲。海外倉儲作為一種新型跨境物流模式,能夠提高效益,降低成本,也能提高消費者的體驗。特別是跨境冷鏈物流,海外倉儲可以克服環節多、鏈路長、成本高、風險大等缺陷。第五,加強粵港澳大灣區冷鏈物流產業合作與協作,推動冷鏈物流產業鏈的整體性,提升冷鏈國際競爭力。

①中共中央、國務院:《粵港澳大灣區發展規劃綱要》,北京:人民出版社,2019年。

②⑨⑭中國物流與採購聯合會冷鏈物流專業委員會、國家農產品現代物流工程技術研究中心:《中國冷鏈物流發展報告(2020)》,北京:中國財富出版社有限公司,2020年。

③葛春鳳等:《促進粵東西北農產品冷鏈物流發展的對策研究》,天津:《產業創新研究》,2018年第5期。

④龐彩霞:《全國最大冷鏈母港——廣州南沙國際冷鏈項目封頂》,北京:《經濟日報》,2020年6月29日。

⑤數據來源:根據珠三角九市2019年國民經濟與社會發展統計公報綜合整理。

⑥⑦古小東:《粵港澳大灣區農業合作發展:現狀、問題與對策》,廣州:《政法學刊》,2019年第4期。

⑧張曉東:《“三趟快車”與港澳特供》,上海:《檔案春秋》,2017年第8期。

⑩趙皎雲:《中國冷鏈物流標準化建設的現狀及方向》,北京:《物流技術與應用》(冷鏈增刊),2019年第4期。

⑪張恬:《粵港澳大灣區城市智慧物流產業升級及供應鏈生態閉環系統研究》,北京:《物流技術與應用》,2019年第10期。

⑫陳丙成等:《構建我國冷鏈物流標準體系的思考》,湖北襄陽:《物流技術》,2020年第5期。

⑬秦玉鳴:《冷鏈物流發展趨勢預測》,北京:《中國物流與採購》,2020年第24期。

⑮何黎明:《我國物流業2020年發展回顧與2021年展望》,北京:《中國流通經濟》,2021年第3期。

作者簡介:左連村,廣東外語外貿大學南國商學院教授。廣州 510420

[責任編輯 劉澤生]