

锚定国家级冷链枢纽港 宁波打造“超级大冰柜”

生鲜农产品进城、冷链宅配、疫苗冷藏运输……这些都绕不开“冷链物流”。随着科技发展，百姓对美好生活有更高的追求，越来越多的生鲜制品通过全程冷链，跨越山海，远渡重洋，实现“从田头到餐桌”“从枝头到舌尖”的快速直达，巴西牛肉、俄罗斯帝王蟹、挪威金枪鱼、智利车厘子等来自五大洲的优选冷链生鲜，极大丰富了宁波市民餐桌。

面对发展空间巨大的冷链物流产业，拥有“全球第一大港”的宁波，近年来发力打造国际冷链供应链枢纽港，希望充分发挥港口资源优势，以宁波为基地，辐射长江经济带及周边市场，力争跻身全国冷链物流的“第一梯队”。

冷链物流的核心，是保鲜、安全、快速。在新一轮冷链物流发展浪潮中，宁波如何精准锚定冷链物流业的发展机遇，化解痛点、堵点，更快地从国内港口群的激烈竞争中“破圈”而出？

摘取物流业的“明珠” 宁波在下一盘大棋

“冷链物流是物流行业的‘明珠’，正面临发展的窗口期，宁波拥有大港优势，又位于长江经济带与中国南北沿海运输大通道的交汇处，是国家‘四纵四横’冷链物流大通道的东部重要节点，有非常好的发展条件。”宁波市商贸集团总经理杨茂印谈及冷链物流，言语中带着自信。

事实上，去年中国进博会上，中基商贸（浙江）有限公司与全球最大的肉食加工企业巴西JBS集团签下了三年、累计10亿美元的肉类进口大单，成为进博会一大亮点。从今年开始，来自巴西的牛肉、猪肉将登陆宁波，通过梅山国际冷链平台逐步覆盖宁波及周边市场，并通过长江经济带辐射江西、湖北、重庆等中西部地区，消费者将吃到更多价廉物美的进口肉。

作为宁波舟山港重要港区，梅山港区正昂首打造“千万级”集装箱码头。4月22日，记者来到梅山国际冷链平台建设现场，置身于一片热火朝天的建设场面中，600多位建筑工人在严把防疫关的前提下夜以继日加紧施工。

梅山国际冷链平台东临太平洋国际航道，总投资额约36亿元，占地面积约400亩，冷库容量可达30万吨，年周转率超过120万吨。据介绍，项目主体是一个“超级大冰柜”，其中三座36米高全自动仓设计标准国际一流、国内领先。项目一期于2021年12月开工，预计2023年底建成并投用，整体项目将于2025年全面建成。达产后，宁波有望成为全国“第四大”冷链枢纽港。

在项目展示厅，记者注意到，这个“大块头”项目将建设七大中心——国际冷链产品贸易集散中心、产品通关查验中心、生鲜食品加工中心、跨境电商交易中心等，其中不少是智能仓，自动化程度很高。

奉化方桥的宁波农副产品中心二期宁波冷冻食品市场也是一派紧锣密鼓的建设场面，预计今年年底这个家门口的“超级大冰柜”将投用。冻品市场将拥有4万平方米专业冻品交易区、3座全温段大型冷库，其最大库容量达10万吨，将打造为以肉类、水产类为主的全冷链、仓配一体式交易平台，可满足宁波及周边地区1000万人口的生鲜消费需求。

今年年初，宁波将梅山片区、奉化片区的冷链物流项目打包，向国家有关部门申报“国家骨干冷链物流基地”，以此为契机，将形成牵引带动、辐射带动、示范带动三大效应，助推长江经济带冷链大通道和都市圈冷链物流的高质量发展。



梅山国际冷链项目的布局效果图

发展冷链物流 宁波的机遇、堵点在哪里？

近年来，我国冷链物流市场规模不断扩大。而从国家层面和各省市“十四五”发展战略中，冷链物流行业都被提升到战略发展高度，予以重点突破、优化发展。

在我国沿海，上海、天津、广州是目前冷链物流的前三甲城市，宁波、青岛、深圳、厦门等紧随其后。

上海、广州、天津依托港口优势，大力建设冷链枢纽港，开展大宗冷链贸易，2019年进口量分别达到310万吨、314万吨和133万吨。而宁波口岸进口量规模小，以肉类为例，2019年进口量为13万吨，仅占全国总量的2%，虽然近两年进口增加明显，但占比仍然很小。

梅山国际冷链平台相关负责人表示，上海冷链物流业比较成熟，跨国企业集中，肉类、水产、水果进口量大，但受场地、冷库容量限制，部分业务有转移的迫切需求，同时随着消费升级迭代，宁波近年来进口水产、肉类增长明显。梅山国际冷链平台将打造供应链策源中心，而不是简单提供货品仓储服务，是从工厂到消费端，集贸易、加工、检测、营销于一体，实现精细化运营，提升客户黏性。

记者在调研中发现，虽然2016年宁波被商务部、财政部确定为“全国冷链物流综合示范创建试点城市”，经过多年培育，宁波冷链物流产业取得了积极进展，但与国内同类城市相比仍存在相当差距，表现在：基础设施规模小、运营模式单一，冷链保温车占货运汽车比例不到1%；冷链产业与港口优势联动不足；产业配套保障体系不够完善，冷链物流服务能力不足、流通成本较高、通关效率相对较慢等。

前有标杆，后有追兵 宁波如何“突围”？

最近，一则发在台州的行业资讯让宁波物流人扼腕叹息：4月10日，首批5622吨来自新西兰的猕猴桃抵达台州大麦屿港，台州当地政府部门、台州海关密切合作，用最短时间完成了集装箱的通关作业，其中60%的猕猴桃集装箱运到宁波中转交易。

据了解，全球猕猴桃领军企业佳沛集团原本一直登陆上海口岸，但受疫情影响，前段时间在附近的港口寻找合适的上岸备选口岸。在综合比较后，“佳沛”没有选择离上海更近的宁波，而是选择了台州。究其原因，一方面是台州方面闻讯后主动出击，积极与货主单位沟通，承诺政府部门联动，以最快速度保证通关效率，让货主吃下了“定心丸”；另一方面，“佳沛”考虑到宁波口岸目前对进口冷链商品查验限流限速，消杀成本较高，滞港时间可能较长，所以未选择在宁波“上岸”。

在冷链物流的发展道路上，宁波前有标杆，后有追兵。发展冷链物流，除了高水平的硬件条件外，也离不开城市的营商环境等软件。今年宁波市“两会”上，代表委员纷纷建言献策，建议立足港口这一“最大资源”，厚植开放这一“最大优势”，奋力构建“国际开放枢纽之都”大格局。

宁波市人大代表黄秦波建议，宁波打造国际冷链枢纽平台，其中重要一条就是依托北仑自贸、保税等体制机制优势，持续优化产业扶持政策，建议迭代制定冷链供应链产业发展专项扶持政策，实施“一链一策”，加快引进贸易、冷链物流、检验检疫、金融服务等全链条龙头企业、骨干企业，加快冷链产业链全链条要素集聚，催生聚变生态效应。他同时建议央地合作，规范高效安全开展进口查验管理和服务，建设全国一流的“冷链数智平台”，提升通关软环境。

市商贸集团总经理杨茂印认为，宁波亟需通过“政策洼地”和“服务高地”来强化宁波冷链物流产业的纵深发展，这也是当前比较迫切的战略性课题。

记者 周晖



梅山国际冷链项目东临国际航道航拍图