

面向中亚国家的中国新疆农产品 物流模式探讨*

李红 张庆平 尤立杰

一 前言

农产品及其加工品出口必须通过报验、报关。为了掌握中国新疆农产品出口物流情况,笔者先后走访了新疆乌鲁木齐市海关、新疆出入境检验检疫局、新疆一类口岸和二类口岸以及相关物流企业,通过电话访谈、深入基层走访出境果蔬种植基地和出口食品企业,进一步了解其物流情况。通过座谈和交流,笔者发现,新疆农产品物流方面存在企业规模小、物流成本高、运输设备落后等问题,严重制约了新疆农产品贸易的发展。因此,面向中亚国家的新疆农产品物流模式值得深入探讨和研究。

二 新疆农产品追溯制度实施情况

中国新疆与8个国家接壤,有17个国家级口岸,12个省级口岸,农副产品运输方便。近年来,由于周边国家需求旺盛,快速拉动新疆农产品出口贸易增长。新疆已成为中国农产品的主要生产基地,也逐渐发展成为中国重要的农产品出口基地。一直以来,中亚国家都是新疆蔬菜主要出口市场。目前,哈萨克斯坦人均消费蔬菜73.54公斤,消费结构已经由以胡萝卜、洋葱和圆白菜为主的季节消费,逐步向多元化、年季平衡消费转变。2010年,蔬菜消费需求总量达到87.45万吨,其中反季节蔬菜需求量为44.4万吨。到2015年,消费需求总量将达到109.5万吨,其中反季节蔬菜需求量

为53.1万吨。哈萨克斯坦东部、北部地区反季节蔬菜需求缺口达到40万吨。

近年来发生的食品安全事件中,有关鲜活农产品质量安全的事件占了很大一部分,引起社会各界的普遍关注。为改变这一局面,确保“菜篮子”安全,建立农产品质量安全追溯制度是加强农产品质量安全监督管理和处理农产品质量安全事故的基本措施。

新疆出入境检验检疫局大力推行农产品种植基地和加工企业登记备案制度,提高了新疆农产品质量安全水平,已建成中国最大的番茄酱、啤酒花、红花和枸杞生产基地以及最大的特色林果产业带。其中,番茄种植基地面积突破200万亩,年加工能力超过150万吨,并形成多种深加工系列产品,生产加工能力位居亚洲第一位和世界第三位。如今,新疆的番茄酱、库尔勒香梨和哈密瓜已经打入欧盟、美国、加拿大和日本等高端市场,红花、枸杞和石榴等出口十几个国家和地区。新疆的肠衣、肉类、禽蛋和活牛羊出口也方兴未艾,地产蔬菜对中亚及周边国家的出口异军突起。中国新疆正成为在中亚及周边地区最大的“菜篮子”和“果盘子”。

在中国目前农产品质量安全追溯制度的

作者单位:新疆农业大学经济与贸易学院。

* 本文为新疆科技厅科技支撑项目《面向中亚国家的新疆农产品物流模式研究(2011~2012年)》(项目编号:201142162)的阶段性研究成果。

实践中,最大的问题就是小农经营。而日本、韩国农产品质量安全追溯制度的一个重要启示就是把农民有效组织起来。从经营角度看,农民联合起来不但降低了由于使用追溯码而产生的额外成本,而且提高了抵御市场风险的能力;而从政府监管角度看,则降低了行政管理的成本。行政管理成本太高,就会滋生贪腐行为,增加企业的负担和损害政府官员的良好形象。

三 新疆农产品外贸物流企业情况

因为农产品出口有资质要求,因此,新疆的农产品外贸物流组织屈指可数。仅乌鲁木齐市上百家国际物流组织中,开展农产品外贸物流的不到1/3,并且只是兼营。这说明新疆农产品外贸物流发展潜力巨大,还有广阔的发展空间。

从出口农产品品种来看,南疆主要是水果和干果,东疆主要是干果,北疆和乌昌地区主要是水果、干果和番茄酱等酱类产品。从农产品出口物流企业来看,在东疆,规模最大的是宋峰物流集团公司,这里90%以上葡萄干生产和出口企业的货物都是通过宋峰物流集团公司外运出疆或出国的。在北疆,塔城地区规模最大的仓储物流企业是塔城市永利商贸有限责任公司的永盛货场,出口哈萨克斯坦的蔬菜中有70%都是通过该货场发出的。在霍尔果斯口岸,规模较大、发展较好的农产品国际物流企业有新疆竞天投资有限公司的国际客服中心、伊犁恒信国际贸易物流有限责任公司和卡森国际物流有限责任公司,它们都已形成品牌优势。而金木国际、九鼎龙外贸和瑞威兰等一批新兴物流项目也相继开工。伴随霍尔果斯特殊经济开发区的建设,口岸仓储企业乘势而上。大力实施农产品保鲜库等物流仓储设施建设,实现物流业的快速发展,是新疆伊犁霍尔果斯口岸加大农副产品出口过程中的一项重要举措。在乌昌地区,国际物流企业分为两种:一种是国有企业,如新疆亚欧大陆桥国

际物流有限责任公司,其硬件设施齐备,发展条件好,软件建设完善,机构庞大;另一种是民营企业,有办事人员,有办公室,但既无仓储,也无运输工具,如新疆凯盛远国际物流有限公司、新疆瑞航国际货运代理有限公司。在南疆,目前,喀什地区经许可在册的经营货运站场的业户达129家,其中包括从事涉外物流性质的园区,如喀什经济开发区物流园。

四 新疆农产品物流企业模式探讨

在所调研的物流企业中,在新疆农产品物流业中具有龙头地位的企业主要有新疆竞天投资有限公司、永利商贸有限责任公司和宋峰物流集团公司。它们集物流、商贸、冷藏、仓储和加工等为一体,都有自己下属的物流公司,但是这些物流公司通常只有货场和仓储设施而没有运输工具,租用挂靠在运输公司名下的个人运输车辆。更多的物流企业并不能称其为真正的现代物流企业,它们多数是仅有几个人的货运信息部,规模小,提供的物流服务非常有限。目前,新疆农产品国际物流模式可以概括为以下几种。

(一) 物流园区主导型物流模式

1. 物流园区主导型物流模式行为分析

在大园区、大仓储、大物流的思想指导下,以物流带园区,以园区带动特色产业发展是宋峰物流集团公司目前的主要方向和经营目标。引进“蒙龙果业”、“葡萄凰果业”、“长瑞果业”等60余家中小型企业入住园区(均通过商检部门认证为葡萄干出口企业),壮大园区规模,收取场地租赁费,并集中配货。公司物流部业务员组织货源,货主交纳一定的担保费和信息费,运输工具挂靠物流部,基本形成了对地区农产品加工品的物流垄断。宋峰物流园是集停车、餐饮、住宿和娱乐为一体的大型停车场,可一次性停放500余辆大型货车。

该物流园存在的问题是,物流大,有规模效益,但不利于管理,车辆存在安全隐患。由于农产品生产的季节性限制,该物流园也存在

季节性,运营时间只有半年。

2. 物流园区主导型物流模式机制分析

宋峰物流园具有特殊的地理位置,它位于吐鲁番市郊的312国道旁,交通十分便利;为民营企业,机制灵活,有一家小的信息部,通过收集农产品信息、运输工具信息,进一步发展成为从事加工、仓储、配货、发货和场地租赁为一体的吐鲁番地区的垄断企业(可以影响葡萄干市场价格);得到当地政府的大力支持,具有相当规模;由于人才十分匮乏,农产品信息平台的建设、电子商务的应用亟待解决。如果在目前基础上不断加强和完善软硬件的功能建设,这种模式会继续保持旺盛的生命力。

(二) 仓储基地主导型物流模式

1. 仓储基地主导型物流模式行为分析

新疆永盛国际物流有限公司隶属于塔城市永利商贸有限责任公司,是集仓储、保鲜、加工、运输、配送和出口为一体的农产品贸易物流公司。针对哈萨克斯坦和俄罗斯的市场需求,塔城市永利商贸有限责任公司积极推行“公司+基地+农户+标准生产”的模式,经过5年发展,已在全国16个省市区57个县市建立287个农产品生产基地,该生产基地面积达30多万亩。兵团各团场有10万多名职工加入到该公司的合作组织中,年增收1000多万元人民币。该公司充分挖掘塔额盆地乃至全疆水果蔬菜生产潜力,以巴克图口岸为平台,以建设出口基地为突破口,以物流及贸易建设为重点,以扩大生产规模、树立品牌、提高市场竞争力为核心,通过生产基地建设、技术体系建设、加工仓储体系建设和物流体系建设,构建以水果、蔬菜为主的农产品出口基地框架,建成了面向独联体国家的农副产品生产、加工、贸易和物流集散中心。

该物流公司存在的问题:运输中,由于计超站的罚款收取方式没有具体的标准,增加了企业运输成本。

2. 仓储基地主导型物流模式机制分析

塔城市邻近哈萨克斯坦和俄罗斯,距离巴克图口岸20公里,对果蔬等农副产品出口非常

有利,口岸蔬菜贸易十分兴旺。永盛货场在全国各地采购对方国家需要的果蔬,并负责运输、仓储、配货和发货。由于紧邻巴克图口岸,鲜活农产品可以及时送达哈萨克斯坦等国。巴克图口岸休关,还可以通过吉木乃口岸出关,不致因积压囤货而造成损失。口岸优势存在,这种模式就会存在。

(三) 农产品出口企业主导型物流模式

1. 农产品出口企业主导型物流模式行为分析

农产品出口企业的相关部门联系物流货运代理公司(运输公司、物流公司等),并签订相应合同,有实力的企业用火车通过阿拉山口口岸陆运至中亚国家,或者通过天津港海运至欧美等国家。公路方面,因周边国家不允许中国车辆装载回运货物,只能空车返回,加大了运输成本;同时,运输中不可预见的费用较高、国际联运计划经常不能满足等因素,限制了部分出口。

2. 农产品出口企业主导型物流模式机制分析

不论是国有企业(如新疆绿翔糖业股份有限公司),还是民营企业(如新疆天成番茄制品有限公司),发展均已达到一定规模,生产稳步推进。通过每年招标运输公司、签订运输合同的方式,这些物流公司会形成长期合作伙伴。一般先款后货,全款全货,按客户要求选择货物集散地或口岸,如鲜果、蔬菜、肉品和小商品一般从巴克图口岸出口,关税较低;像方便面、荞麦面和大米需求量少,时间要求紧迫时,会选择公路运输至霍尔果斯口岸,这样做效率高,但运费也高;而番茄酱、辣椒酱数量大,对储藏要求低,通过公路运输至奎屯,再通过铁路运至阿拉山口口岸,这是具有一定实力的农产品出口企业普遍采用的模式。

(四) 国际物流公司主导型物流模式

1. 国际物流公司主导型物流模式行为分析
新疆是全中国开通国际运输线路最多、营运里程最长的省区,加之优越的地理位置,很多物流企业在国内29个省、市、自治区建立了

多个业务网点,形成了功能齐全的物流网络系统。但大多数国际物流公司都是物流货代公司,只赚取代理费和运费。

2. 国际物流公司主导型物流模式机制分析

乌鲁木齐市是国际物流公司最集中的地方,但是几乎没有专门做农产品出口物流的企业,兼做的也很少,客观原因是由于农产品出口有标准和资质的特殊要求,而主观原因则是利润空间非常有限。

(五) 口岸主导型物流模式

1. 口岸主导型物流模式行为分析

口岸作为国际物流节点,在某种意义上可以被看做是一个综合性的物流中心,但又超越了一般概念的物流中心。口岸物流中心把来自各地的分散货物通过整合以后合理地配送到货物目的地。鲜活、易腐和冷冻食品对通关的时间要求很高。蔬菜的保鲜期较短,需求方也希望提供新鲜蔬菜。夏季蔬菜一般都是通过口岸模式出口,新疆多家农产品出口企业都把蔬菜种植基地建在口岸附近,尤其建在与哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦相连的吉木乃口岸、霍尔果斯口岸和吐尔尕特口岸附近。不仅节约了运输成本,还节省了时间,同时可以随时调货。而在口岸附近种植蔬菜,运输时间在1小时左右,路程不超过100公里,当天就可以检验完毕并出口到哈萨克斯坦和吉尔吉斯斯坦。

2. 口岸主导型物流模式机制分析

除了运距短外,将蔬菜种植基地建在口岸附近的另一个原因是方便检验。蔬菜属于法检商品,所有出口蔬菜都必须持有备案证号才可以出口。检验检疫部门设在口岸方便就地检验,在车辆通关现场开辟通关绿色通道。对符合条件的出口产品随到随验,快速放行,建立从存放、装卸、运输到出境环节的快捷通道。蔬菜出口的流程是先采摘,再在种植基地检验,然后运到国门出口,其中检验是最重要的环节。种植基地在口岸附近,检验完毕就可以迅速出口,缩短了出口时间。反季节蔬菜在中亚国家可以卖出好价格,同时还可以实现农民

增收。新疆地产蔬菜出口中亚国家运距短,运输成本与国内其他省区相比每公斤可降低1元人民币左右。再加上新疆地产蔬菜种类齐全,品质好,受到中亚客户青睐。目前,新疆向中亚各国出口的蔬菜主要有黄瓜、甘蓝、西红柿、辣椒、土豆和洋葱等。

新疆各口岸连接着四通八达的交通线路,农产品能够通过公路、铁路和航空等线路很容易地到达各个口岸,进而加大了农产品在口岸的聚集。口岸承担了物流仓储中心、配送中心和物流园区等的作用,基于比较先进的信息网络技术,通过供应链管理经过一定的通关手续快速地把农产品配送到农产品需求地。在整个农产品流通的过程中,农产品物流的效率大大提高。边境口岸物流服务功能的发挥,有助于降低经边境口岸进出境的物流成本、提高边境口岸的物流运作效率、优化进出境货物在边境口岸地区的物流运作环节,为双边或多边贸易的发展提供良好的物流服务环境。

(六) 外贸物流模式的选择

所谓合理运输,就是按照货物的特点和合理流向以及运输条件,走最少的里程,经最少的环节,用最少的运力,花最少的费用,以最短的时间,把货物运到目的地。国际货物运输就是要根据所运商品的特定要求,综合考虑速度、价格、质量等因素,求得其最佳效益。

新疆鲜活农产品主要采用公路运输方式,直接运到霍尔果斯口岸、都拉塔口岸、巴克图口岸或吉木乃口岸通关后进入哈方市场。鲜活农产品是微利产品,使用农产品冷链物流很不现实,几乎不用冷藏车,短时间内采用一些民间土办法保温,否则农产品价格太高,根本没有市场。

加工农产品通常以两种运输方式出口。一种是通过公路,将加工农产品直接运往阿拉山口,再装上火车运到中亚、俄罗斯等地;二是通过公路将加工农产品先集散在奎屯站,之后再装上火车运往阿拉山口口岸或天津港海出口。有时,由于车皮不足,也可能集散到乌鲁木齐东站或北站,再发运。大宗农产品一般

不走国际铁路联运,只有服装、鞋帽等小商品才使用国际铁路联运。

五 农产品外贸物流存在的问题

随着新疆农产品出口贸易的持续增长,新疆的农产品物流较前几年有了较大的发展,但是相对于农产品贸易的发展,新疆农产品物流企业的发展、农产品物流基础设施的建设都有些滞后。通过调研,笔者将新疆农产品外贸物流方面存在的问题做如下归纳。

(一) 物流企业规模小,服务功能不健全

目前,新疆从事农产品物流的企业绝大多数不够规范。这些企业规模小,人数少且不专业,也没有完善的仓储设施,因此,所能提供的物流服务仅限于为客户提供货物运输。规模稍大些的企业可以为客户提供简单的仓储服务,但是能提供保鲜及冷链物流功能的企业不多。由于多数属于民营企业,在发展过程中常受到资金、技术等诸多因素的限制。

(二) 物流管理程序复杂,物流成本高

由于燃油价格和人工价格上涨,使得运输成本不断增加,此外,虽然国家对鲜活农产品设有绿色通道,不收过路费,但是在运输过程中,由于计超站的罚款收取方式没有具体的标准,一些企业要花更多的钱用于打通关系,企业将这些费用计入运输成本,这样,运输成本甚至占到企业收入的50%以上。在一定意义上可以说,新疆目前还没有一个大型的、现代化的物流企业,物流企业非常薄弱,物流费用必然增加。另外,高速公路乱收费,最终都要抬高物流成本。

(三) 农产品运输设备落后,无法适应对方国家要求

农产品与工业品不同,是有生命的动植物产品,在物流过程中存在包装难、装卸难、运输难和仓储难等问题。为降低水果、蔬菜等农产品在采摘、运输和储存等物流环节上的损失,多数发达国家都要求,产品必须一直处于采摘后生理需要的低温状态,即形成一条冷冻链:

田间采摘后预冷→冷库→冷藏车运输→批发部冷库→超市冷柜→消费者人工箱,使水果、蔬菜在物流环节的损耗率仅有1%~2%。目前,在对中亚国家的农产品物流中,加工类的农产品在运输时对运输工具没有特殊要求,但对鲜活农产品的运输,哈萨克斯坦则有明确规定,即必须使用符合他们要求的冷藏车运输。

(四) 某些国家设置障碍,控制国际运输市场

中哈双方虽然签署过关于中哈国际汽车运输的框架协议,但是,2010年,哈方在执行过程中总是以各种理由对中国的货运司机设卡拒签,即使签也是一月一签,而中国都是一年一签。这样,更多的企业只好从国际货运市场退出,也有的企业退而求其次,雇佣双方国家的驾驶员以解决公路联运的问题。

(五) 批发市场功能不健全,制约了农产品出口物流集散作用的发挥

批发市场虽然完成了基本的硬件设施建设,但是整体的物流集散功能还不完善。市场内没有专门的分拣、配送中心和资金结算中心,无法提供最新的电子交易信息,对于进场的农产品没有设立相应的市场准入机制。因此,虽然为农产品生产企业提供了一个交易的平台,但无法为农产品出口企业提供货证齐全、手续完备的大批量农产品。出口企业不愿意从批发市场进行集中采购,进而使批发市场在促进出口农产品物流集散方面的功能没有有效发挥出来。

六 农产品外贸物流发展建议

在当前新疆实现跨越式大发展的经济形势下,建立和完善农产品物流体系,对于扩大新疆农产品出口、促进农村和农业发展、保证农民增收方面具有十分重要的意义。根据调研结果,结合新疆的实际,提出三点建议。

(一) 加大政府补贴力度,夯实农产品外贸物流基础

针对当前新疆农产品国际物流基础设施

建设严重不足、农产品物流企业弱小的现实,要有意识地培养和扶持一些大型的、现代化的物流企业,使小和散的局面得到根本改变。应当制定全方位的扶持政策,如财政政策以减轻物流企业的税负,货币政策向物流企业倾斜,在土地利用上为物流企业提供更为便利的条件。建议政府从两个方面加大补贴力度,进一步夯实农产品国际物流的基础。一是建议政府通过优惠政策引导农产品物流企业增加保鲜库库存能力,促进保鲜技术、冷藏车更新及物流信息化网络建设等农产品物流基础设施建设;二是给予相应的基础设施建设配套资金投入,确保新疆农产品国际物流基础设施建设实现科技化和现代化。

(二) 实施优惠政策,提高农产品物流企业的竞争优势

在进出口企业备案、进出口商品配额许可证、经营资质和加工贸易审批等业务上,凡涉及外向型农业发展、促进新疆农产品出口的,应给予重点倾斜。针对新疆农产品物流企业成本增加和资金短缺等方面的突出问题,政府部门应加快实施优惠政策措施,在增强企业活力的同时,提高其抵御风险的能力;加大对农产品物流企业的贷款力度,建立主要用于支持物流企业研发、国际市场开拓和应急管理的专项基金;降低企业成本费用,削减对农产品物流企业的行政收费,对鲜活农产品的运输,尤其是地产农产品的运输提供政府补贴。此外,遏制运输乱收费,物流成本也会有大幅度的降低。

(三) 扩展农产品物流企业服务功能,提高企业物流服务能力

没有完善的农产品物流体系,新疆的农产品要想推向国际市场,任何通关便利化建设都只能是一纸空文。当前,在强化农产品生产企业能力的同时,更要扩展农产品物流企业的服务功能,提高企业的物流服务能力。因此,建

议充分利用对口支援省市在农产品物流方面已有的成功经验和模式,结合新疆当地的实际情况,通过举办物流人员培训班、国际货运市场培训班、与成功企业座谈、到高等院校深造等方法 and 渠道,促进中小型农产品物流企业迅速、健康地成长起来,并制定相应的财政、税收、金融和技术服务等支持政策,培育出更多具有现代意义的、真正的农产品物流企业;总结出一套新疆农产品物流企业的成功经验,通过这些企业的带动,全面提升新疆农产品物流企业的综合物流服务能力,为实现新疆农产品出口的跨越式发展提供更好的服务。

在国际货物运输的过程中,要切实加强货主、运输企业、商检、海关、银行、港口、船代 and 货代等部门之间的联系,使之相互配合、密切协作,充分调动各方面的积极性,形成全局系统观念,共同完成国际货物运输任务。特别是作为货运代理企业,还要综合运用各方面的运力,要以综合运输系统和国际贸易整体的系统利益出发,除了努力争取本企业的经济利益以外,更重要的是考虑系统效益和社会效益,在完善企业自身的同时,要考虑企业的社会责任。

主要参考书目:

- 1.《新疆发展外向型农业面临的问题与对策》, <http://istock.jrj.com.cn/article,000061,899132.html>
2. http://www.xinhuanet.com/chinanews/2009-11/14/content_18232186.htm
3. 吕淑华、李远新:《减少运输成本 缩短出口时间 新疆蔬菜出口商口岸圈地忙》, <http://www.tianshan-net.com>, 2010年5月10日。
4. 郭静、刁莹:《我国物流费用居高不下 成本比世界平均高一两倍》, <http://www.cnr.cn>, 2011年7月31日。
5. 李占军:《物流企业实施并购整合的策略研究——以河北省物流产业集团有限公司为例》,《中国流通经济》2011年第6期。

(责任编辑:李丹琳)