

构建我国农村物流系统的研究

王慧玲, 袁维海

(安徽经济管理学院, 合肥 230059)

摘要:发展农村经济是我国当前国民经济和社会发展的迫切任务。农村物流是农村经济发展的重中之重。而我国农村物流发展处于起步阶段,还缺乏运行有效的物流系统。本文在正确地认识农村物流系统的特点、客观地分析农村物流存在的问题及其原因的基础上,提出了切合实际的构建农村物流系统的策略。

关键词:物流;农村;系统

中图分类号:F321 **文献标志码:**A

“三农”问题是影响我国国民经济发展的重大问题。发展农村经济是解决“三农”问题的根本。农村物流是农村经济发展的必要组成部分。发展现代农村物流业,已成为解决农村经济大发展的重要举措之一,建立我国农村物流系统已势在必行。

随着我国经济和社会的发展,农民视野的开阔、经营意识的树立,传统的农作物种植将逐步多元化,也必将有越来越多的农民把发展目光锁定市场需求,实现农产品的优质化、多样化、特色化,对农产品流通的需求将日益增加。同时,由于农村经济生活水平的提高,消费意识和购买能力不断增加,各种优质日用品和工业品在农村的需求量将不断提升,为农村物资配送创造了另一个广阔的市场空间。农村物流市场前景看好,这是不言而喻的。而发展农村物流,不仅可以有效开发和利用现有的网点、网路资源,还可以营造良好的城乡服务环境,使农民切实看到物流服务带来的收益,增加农民对物流运作的认同,为在农村进一步开拓多层次物流配送服务市场打下坚实基础。

一、当前我国农村物流系统的特点

农村物流系统由输入和输出两部分构成,其中输出部分包括农产品输出、农产品深加工成品输出、乡镇工业产品输出;输入部分包括其它农村区域的农产品输入、城市工业品输入。具体见图1所示。

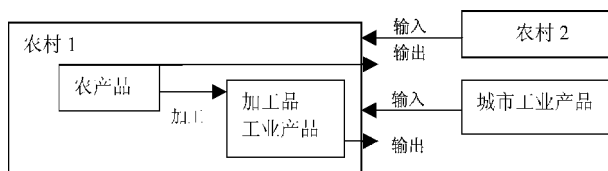


图1 农村物流运行图

(一)农村物流中,农产品物流是基础

农产品物流,是指为了满足消费者需求而进行的农产品物质实体及相关信息从生产者到消费者之间的物理性流动,包括农产品生产、收购、运输、储存、装卸、搬运、包装、配送、加工、营销、配送和信息活动等一系列环节。

目前,我国农产品物流是以常温物流或自然物流形式为主,农产品在物流过程中损失很大。有数据表明,我国水果、蔬菜等农副产品在采摘、运输、储存等物流环节上的损失率在25%-30%,而发达国家的果蔬损失率则控制在5%以下。另据统计,我国每年有3.7万吨蔬菜、水果在运送路上腐烂,如此之多的农产品足可以供养2亿人的生活。可见,以农产品物流为导向,发展农村经济具有重要的意义。当前我国农产品物流系统具有以下一些特征,值得我们研究。

1. 农产品物流的品种多样性。农村产出的农产品除小部分农民自用外,大都成为商品需要物流,数量之大,品种之多,形成了巨大的农产品物流。从农村产业看,农、林、牧、副、渔五业都涉及,其产出

收稿日期:2006-03-13

作者简介:王慧玲(1970-),女,安徽霍邱人,安徽经济管理学院,讲师,主要从事管理信息工程研究;袁维海(1965-),男,安徽怀宁人,安徽经济管理学院,副教授,主要从事管理理论与实践研究。

品种繁杂多样,物理属性迥异,这对农村物流提出了更高的要求。

2. 农产品物流的相对复杂性。农产品大都为有生命的植物或动物体,或其他生命体(微生物等)的载体,对加工、储存、保管、运输都有特殊的要求。农村物流服务对象既有无生命生产要素,如土壤、水、农药、肥料、塑料薄膜,也有有机生命,如植物的根、茎、叶、花、果、种子;家畜家禽的饲养及其肉、皮、毛、蛋、奶等。这些生物特性导致物流的运输、加工、保管相对复杂化。

3. 农产品物流需求具有不确定性。农业生产的自然环境与经济环境的特殊性,这两种因素的双重影响,使得物流需求具有不确定性。农作物和畜禽的生产是自然再生产,在其变为可用于加工和消费的产品前需要一个生物生长期,且生产周期长。

4. 产品生产与消费在时间和空间上的不一致性。农业生产在整个生产周期的不同阶段,对农用品的需求在品种、数量、时效性上都不同,导致物流需求的不平衡性;另一方面,农产品的产出具有季节性,农产品的消费却是每日都发生的,农产品生产消费的这些特点对物流服务提出了更为特殊的要求。农产品生产季节性强,鲜活量多,不易贮藏运输,解决农产品的季节生产与全年消费、集中生产与均衡消费的矛盾,需要有完善的物流体系为载体。比如粮食的散装运输,水产品的冷冻运输,分割肉的冷藏运输,牛奶等制品的恒温运输,等等。

5. 地区间差异很大,品种各异。由于不同的自然条件,形成不同的农产品生产品种以及生产方式:南方的精细农业和北方的机械化大面积农业生产;云南、海南的反季节水果蔬菜和北方的一季作物生产;南方的高密度农户分布和北方的千里沃野一个村庄,这些都形成了鲜明的反差,必然要求整体上物流服务的多样性和个体上物流服务的专业化。

(二)在农村物流中,工业品物流是主导

改革开放以来,我国国民经济的基础设施建设,尤其是大中城市的基础设施建设取得了突飞猛进的发展。然而,广大农村地区的基础设施建设却还相当落后。特别是农村经济发展的不平衡,农业生产经营服务的配套体系还不完善,农村市场秩序比较混乱,“假、冒、伪、劣”产品充斥市场,影响和制约了农村经济的发展壮大。开拓农村市场,不仅有利于农村经济社会的快速发展和9亿农民生活质量的提高,而且有利于增强城市工商业的活力,促进城市工商业的发展。下大力气开拓农村市场,满足

广大农村居民生产生活的需要,特别是大力发展专门为“三农”服务的现代物流企业,不断发展现代经营方式,对开拓农村市场将发挥重要作用。

另一方面,我国农村乡镇工业获得了空前发展,并达到了一定的规模水平,如农产品的加工、大中城市工业的配套产品等等,这些大量生产的乡镇工业品需要运出农村,但目前它们的运输大部分是分散进行的,主要由各生产厂家自行承担运输,或有少量的运输外包,事实上农村工业品的物流成本很高,效率低下,需要专门化的物流企业为农村工业发展服务。

二、当前我国农村物流系统存在的问题及原因分析

(一)流通渠道比较单一

农产品的大宗物流一般都会经过生产者、产地市场、运销批发、销地市场、零售商和消费者这样几个主要环节。在整个物流链条上,由于农产品未经加工的鲜销产品占了绝大部分,而这样多环节的流通链条,无论是时间和流通效率,还是现有的保鲜手段都无法适应农产品的鲜销形式,因此,相当一部分新鲜产品由于运价、运力、交通基础状况和产品保鲜技术原因而损失巨大。当农产品集中上市时,物流不畅,加工能力不足,产销脱节严重,损耗情况更为突出。据有关部门统计,广东每年因水果、蔬菜等鲜活商品腐烂造成的损失达7.5亿元。目前农产品流通渠道比较单一,没有形成多渠道的营销体系。

(二)物流技术比较落后

“新鲜”是鲜销农产品的生命和价值所在,但由于鲜活农产品的含水量高,保鲜期短,极易腐烂变质,会大大限制运输方式和交易时间,因此对运输效率和流通保鲜条件提出了很高的要求。虽然近几年来,我国对基础设施的投入增加了不少,修建了许多高速公路,铁路也几次大提速,但由于各地外出打工人员的增加,使得交通运输用于物流服务仍不能满足需求,主要运输通道供需矛盾依然突出。另外,现代化的集装箱、散装运输发展速度缓慢,高效专用运输车辆少,运输车辆以中型汽油车为主,能耗大、效率低,装卸搬运的机械化低。

现在,我国的农产品物流是以常温物流或自然物流形式为主,农产品在物流过程中的损失很大。有数据统计,我国水果蔬菜等农副产品在采摘、运输、储存等物流环节上的损失率在25~30%左右,而发达国家的果蔬损失率则控制在5%以下,美国

的蔬菜水果在物流环节的损耗率仅有1~2%,相比之下我国农产品物流系统亟待提高。

同时,农产品加工包装能力比较低下,品牌数量少、覆盖率低。品牌及包装产品一般是粮油等大宗农产品的初级加工品,进入市场的鲜活农产品基本上仍以散装原产品为主。近几年来,农产品加工企业以及流通环节的初加工、简单包装的品牌产品数量虽有增长,但所占的市场份额仍然很小,这导致了流通环节的利润主要来源于市场间的差价而不是加工增值。

(三) 农村物流投资不够

一直以来,我国在农业增产上的投入是全力以赴的,但保鲜技术和物流等后续农产品处理加工方面却明显相对投入不足。从农业产业链的整体来看,如果能够更多地关注生产、流通、加工一条龙的产业链经营,开发采用保鲜技术使果蔬损耗率减少一半,就意味着增产水果500多万吨,蔬菜3000多万吨。

美国农业目前的生产环节投入比例为30%,产后投入比例为70%;人员也是生产环节的人少,采后加工服务的人多。国外水果经过采后储藏加工,增值比例为13.8;我国是11.8的水平,原因在于我国的农产品绝大多数是由产地以原始产品(采摘后的初级状态)的形式销售,而农产品附加价值的真正实现是在非产地,所以我国农产品鲜销的方式限制了农产品的增值。我国采后商品化处理为1%,保鲜储藏比例不足20%,加工比例不到10%。中国生鲜冷链薄弱的现状和数量型的农产品生产形成很大的矛盾,问题不解决,高损耗的状况也将难以根本扭转。

(四) 物流信息体系不健全

农产品物流的流向和流程,以及由此而产生的效率和效益与农业物流的信息体系密切相关,而现在农业物流信息系统所能提供信息品种和质量都不能满足需要,缺乏有效的信息导向,农资和农产品物流的流向带有盲目性,流程不合理,这是导致在途损失严重,影响流体保值增值的重要原因。物流服务信息化程度很低,很多物流企业仍采用最原始的信息传递和控制方法。这降低了物流服务水平,很难与国际惯例接轨。长期以来,农民对市场供求信息的获取渠道单一,手段缺乏,滞后失真现象严重,赶不上市场变化,要改变这种状况迫切需要建立完善的信息采集、加工整理和发布体系。

(五) 市场集中度低,缺少骨干企业

大部分物流企业规模较小,尚未形成规模经济。物流管理不够科学,再加上技术落后,因此普遍缺乏竞争力。特别是在中国加入WTO后,可能会使物流业受到强烈的冲击。

(六) 管理分散,社会服务水平低

由于条块分割,部门分割,缺乏统一规划,地方保护势力依然强大,重复建设加剧,甚至在同一地方,出现了大家一哄而上搞物流的现象。加之市场机制还不健全,我国物流企业处于小、少、散、弱的局面,难以形成有效的社会服务网络。

(七) 农村物流业人才培养滞后

物流人才是实现物流现代化的根本条件,市场上符合要求的物流人才奇缺,而且层次较低。虽然近年来我国高等院校正在兴起物流工程硕士等高等人才培养工作,物流师职业资格的考试也比较火爆,以及政府和企业等组织的临时培训班,每年培养的物流人才仍远远不能满足整个物流行业的需要。

(八) 物流的专业化、网络化和社会化程度不高,导致物流的功能作用尚未得到充分发挥

由于受传统体制的影响,我国的物流行业还带有一定的行政和部门色彩,很大程度上妨碍了物流业作用的充分发挥。现在,我国物流业内各经营组织所拥有的物流设施、设备为数不少,但利用率却普遍偏低。据统计,物流业仓库的使用率一般才只有50%左右。很少有物流企业能提供全国性或全球的物流服务网络。而先进国家的大部分物流企业都能为客户提供全球性的物流服务,因而能适应企业跨国经营的要求。

(九) 地方政府对农村物流业缺乏指导

在美国、日本、欧洲物流发展的过程中,可清楚的看到政府对本国的物流发展做出规划和提出实施原则,以指导行业发展;同时又要制订必要的政策法规对物流进行监控、协调和管理,促进市场经济及物流业的发展。在日本,由于企业和政府的共同努力,使物流管理得到了飞跃性的发展,也使日本迅速成为物流管理的先进国。在我国,目前物流管理体制不合理,专业化、社会化程度低,有关土地使用和交通运输方面的法规有待建立和健全,政府作为物流基础设施的投资主体,除了为物流配送提供基础设施平台之外,还需要发挥政府的主导、规划、协调作用,保证物流市场实现公平有效的竞争。从各地看,许多政府已先后出台了推进物流业发展的有关政策,这一方面反映了对物流发展的重视,另一方面也说明了国家缺乏统一的物流规划,到目前为止,我国

还没有一套完整的物流业发展国家产业政策和产业规划,而地方政府在进行物流规划时多从本地区利益考虑,这势必将延缓跨地区、跨行业、全国统一的物流大市场的建立。

三、构建农村物流系统的策略

随着我国经济和社会的发展,农村经济的开放程度不断扩大,农村商贸的社会化、市场化正在加速发展,农村市场已呈现出多条经营渠道、多种经济成份、多种经营形式的新格局。农村经济迫切需要提高商品流通的组织化程度,于是引入现代物流方式来促进农村流通的现代化,无疑是新时期发展农村经济一条切实可行的途径。

(一) 地方政府一定要重视农村物流业的发展,加快农村物流发展规划

地方政府在农村物流的发展中具有举足轻重的作用。地方政府对农村物流的规划、引导能使农村物流发展少走弯路,促使农村物流健康、有序的发展。为此,地方政府必须从思想上高度重视农村物流的发展,充分认识到农村物流在农村经济发展中的地位 and 作用。

在地方政府对农村物流的规划和引导中,要因地制宜,区别对待,适宜发展。如城市郊区应大力加强超市配送化的新鲜农产品物流供给;远郊的农村应尽可能进行工厂化的管理和经营,加强产后的包装和加工管理,进行品牌化经营;等等。

地方政府在重视农村物流发展的同时,要打破地区封锁,建立农村物流的绿色通道。地方政府要科学借鉴国外的先进经验,加大政府对农村物流体系建设的支持力度,在政策、法律法规、标准制定等方面加强宏观管理的同时,虚实结合,择优选点,抓点带面,重点扶持,加快发展。

(二) 建立农村物流园区,实行集约化经营

在农村重点乡镇或城乡结合部,建立若干个物流园区,进行集约化经营,发挥物流园区的辐射作用,是农村物流发展的一条路径。因为农村物流是一个典型的“双向物流”,物流园区通过“双向物流”,将农民需要的农资产品、生活日用品配送到广大农村地区,配送到农民手中,再将农民生产的农产品通过粗加工,配送到城市的超市、商店,配送到城市居民的餐桌上,使现代物流成为联结农村和城市的桥梁和纽带,成为帮助农民致富的渠道。

(三) 建立农村物流骨干企业,发挥示范带头作用

农村物流业的发展及其对农村经济的贡献最终是由物流企业完成的,没有物流企业的运作,农村物流的发展是一句空话。因此,要发展农村经济,构建农村物流系统,振兴农村物流企业是发展我国农村物流的切入点。近年来,地方各级政府在农村物流园区、农村市场、龙头企业建设等方面投入了一定的资金,但是同农村经济发展对农村物流的需要相比,地方政府在支持农村物流骨干企业建设方面,还有大量的工作要做。在今后对农村物流的支持政策中,除了基础设施建设,物流人才培养、物流技术投入外,建立农村物流骨干企业应成为地方政府投资的主要热点,因为这是连接城乡经济、促进协调发展、弱化二元结构的“接口”。此外,社会融资,不可能用于分散的小企业,也只能通过建立骨干企业来实现融资效益。以农村物流骨干企业为载体,使得我国的金融政策可以通过政府、企业联合推进现代农村物流体系的建设发展,为国家投资民营企业、支持物流体系建设,提供一个很好的载体,同时也是服务“三农”的重要方面。

另一方面,农村物流骨干企业的成长和发展,在一定的范围内,能够发挥示范带头作用,这一点在农村物流发展中具有不可估量的意义,发展一个,带动一片。

(四) 加强农村物流基础条件的建设

根据我国农村经济目前的基本情况,加强农产品批发市场的建设,是现阶段提高我国物流管理水平的一个突破口。建立以农产品批发市场为核心的适合我国国情的物流体系,进一步加大批发市场的监管力度,完善市场的各项法律法规,在流通市场内部建立符合国际标准的检验检疫中心,为农产品贸易发展服务。农产品物流的顺利运转,需要良好的基础设施的支持,既包括农产品物流基地、保鲜库、冷藏库等的建设,也包括公路、铁路、航空、航海等交通运输条件的改善。

(五) 优化整合资源,加快农村物流信息化建设

在农村物流的建设中,农村物流信息系统的开发是农村物流上台阶的关键一环。加快农村物流信息化建设,建立和完善农村物流信息收集、整理和发布制度,为农村物流发展提供及时、准确的产销信息服务,从而扶持发展农产品和工业品连锁经营、配送、超市、电子商务等现代流通方式。

信息流为农村物流系统的正常运转,提供支持和保障的作用。首先,信息是农村物流活动的基础

(下转第 69 页)

间,抢先推向市场,既可以获取定价权和超额垄断利润,为后续产品的研究开发提供经费,也可以在群雄并起、竞争者激烈时抢先撤退,转向新的产品和服务。

四、结论

与发达国家相比较,中国银行业的个人金融业务开展得比较晚。所以就目前而言,这项业务还比较落后。但是,在国家经济体制改革的外部动力和银行业寻求新的利润空间的内部动力的推动下,在技术的推动下,中国银行业已经意识到个人金融服务的战略重要性,并且在发展这项业务时,也取得了一些进展。商业银行业应该进一步加快个人金融业务

务,力求从客户服务和产品研发上取得突破,在竞争中保持不败。

参考文献

[1] 肖北溟. 商业银行个人金融产品的比较及策略分析. 金融论坛, 2003(4).
[2] 孔薇薇,魏媛媛. 商业银行个人金融服务的国际比较. 学术交流, 2005(1).
[3] 翟立宏. 个人金融产品的特性:不同角度的考察及启示. 经济问题, 2005(1).
[4] 贺瑛. 个人金融产品策略. 浙江金融, 2005(8).
[5] 刘志友. 商业银行拓展个人金融服务业务的研究. 农村金融研究, 2000(8).
[6] 任碧云. 我国银行发展个人金融业务之探讨. 金融研究, 2001(7).

Personal Financial Service of China Banking

CAO Hui - yu

(Economics and Management School of Southeast University, Nanjing 210096, China)

Abstract : The process of personal finance service supplied by China commercial banking is reviewed in the article. The concept of personal finance service is introduced. The characteristic of personal finance service is immateriality , un - standardization , simultaneity of production and consumption and easy - elapse. There are shortcomings including circumstance and inner management. Commercial banks have to expedite personal finance service in virtue of exterior power and inner power. They should strengthen the customer policy and product policy.

Key words : Commercial Banking ; Personal Financial Services ; Financial Product

(上接第 61 页)

和保障。假如没有信息,农村物流系统将陷于瘫痪,无法正常运作。因为每一个子系统信息的输入和输出,都是下一个子系统运行的前提和基础,也是整个农村物流系统相互沟通、调节、运转的支持和保障,是农村物流大系统能够高效运行的关键。其次,信息是农村物流系统经营决策的保障和支持。决策是企业最基本的管理职能,它对于复杂的、动态多变的农村物流系统尤为重要。农村物流企业经营的范围和目标是根据各种信息,对这些信息进行分析、研究和论证之后方能进行相关的决策。信息的真实性和可靠程度决定农村物流经营的成败和农村物流企业

的生死存亡,根据虚假的信息做出的错误决策有可能会造成企业全局性的失败和破产。所以,我们必须强调信息在农村物流系统中经营决策的支持作用。

参考文献

[1] 仪秀琴,付洪垒,刘桂华. 我国农村物流发展前景分析. 农村经济, 2004(4).
[2] 王新利. 我国农村物流模式分析. 经济与管理研究, 2004(3).
[3] 苗青,白玲,曲鹏. 符合区域经济增长模式的现代物流经济的研究. 物流技术, 2004(4).
[4] 李学伟,曾建平,卢勃. 中国物流交易模式理论. 清华大学出版社, 2004.

Study of Setting Up the Our Country Rural Logistics System

WANG Hui - ling , YUAN Wei - hai

(Anhui Economy and management college , Hefei 230051 , China)

Abstract : Developing the rural economy is the urgent mission of our current national economy and social development. The rural logistics is importance in the rural economy development. But our country rural logistics development is placed in a beginning stage , also lacking to efficiently operating logistics system. This paper presents practicable strategies of setting up the rural logistics systems in foundation of knowing rightly the characteristics of the rural logistics , analyzing objectively its existent problem and its reason.

Key words : Keywords: logistics ; country ; system