

如何实现扶贫攻坚下农产品物流的“最后一公里”

黄冰婷¹, 李 尧²

(1. 郴州职业技术学院, 湖南 郴州 423000; 2. 郴州北湖区政府办, 湖南 郴州 423000)

摘 要: 本文研究并分析了在扶贫攻坚的时代背景下, 农产品上行物流在物流单位成本、物流时效性、物流体系建设、物流金融等方面所存在的问题; 同时提出在物流基础设施、邮政物流体系、物流标准、物流专业化等方面的解决建议。

关键词: 扶贫攻坚; 农产品物流; 物流体系

2013年, 习近平到湖南湘西考察时提出了精准扶贫, 2017年, 习总书记在十九大报告中明确提出了确保到2020年, 我国现行标准下农村贫困人口实现脱贫, 贫困县全部摘帽, 解决区域性整体贫困, 做到脱真贫、真脱贫。

1 农村农产品物流发展困境

在实施精准扶贫过程中, 发展生产是其中最重要的脱贫方式之一。依靠自身现有资源优势, 地方政府在扶持贫困户大力发展特色产业的同时, 也陷入了商品流通“最后一公里”的瓶颈。如何打通这“最后一公里”, 实现贫困农户生产销售无缝对接, 是产业发展扶贫必须要面对的难题。尽管我国物流网络逐渐成熟, 干线及支线物流基本实现了畅通无阻。随着农村网点设立不断增多, 网络覆盖面稳步提升, 农村物流市场规模也进一步拓展。据统计, 2017年, 物流网络建设全国建制村基本全部覆盖, 直接通邮率已经达到96%, 农村地区的收投快件量超过100亿件。但就发展现状来看, 物流的双向流通发展不同步, 下行基本通畅, 上行障碍重重, 究其原因主要有以下几点。

1.1 农村地域广阔, 人口分散, 物流单位成本高

我国农村物流网络布点困难重重, 不仅网点辐射面积远超城区, 交通条件和人员密集程度都无法与城区相比。数据显示, 现今乡镇物流配送在30 km内的单位成本是城区的3倍, 当距离达到60 km时则增加到了5倍, 远高于物流商品自身的价值, 销售产品缺少利润, 农产品物流成本常常占到了农产品总成本的70%以上, 严重挫伤了农户发展生产的积极性, 影响农产品外销。我国农产品生产加工仍然具有农业社会小农经济特点, 普遍以家庭为单位。即使在得到国家精准扶贫政策支持, 生产技术可以得到保证的前提下, 产品的产量和质量也无法像工业化产品一样便于精细化和集约化管理, 再加上零散分布的地理位置、无法准确统计的产销量, 很难通过物流规模化效应降低物流成本。

1.2 产品差异化较大, 无冷链仓储物流体系, 物流时效性低

农产品最大的利益化就是保证其时效性。但由于地域文化、纬度气候的不同, 我国各地农产品的特点差异较大, 对

于物流的专业化要求高, 时效要求也不等, 很难形成一个完全统一的物流标准。这些农产品物流的特点都对提供物流服务的第三方物流公司提出了较高的要求。农产品作为物流商品, 本身存在难保存、易损坏、价值低等特点, 在物流过程中, 对于产品包装、储存、运输都有较高的要求。世界上物流业发达地区的农产品物流有90%以上均使用冷链物流。而我国农产品物流中不但极少使用冷藏运输, 即使使用冷藏运输, 也存在车辆专业化不足, 缺乏标准的保鲜冷链运输车厢和温度控制设施等问题, 无法为生鲜农产品的流通提供质量保障。而从田头到市场的冷链运输过程中也大多存在中断现象。农村现有的分散化生产也很难体现冷链的效益, 亦无法论证在这“最后一公里”农产品物流中, 在什么地方、什么环节建立冷藏库。较大的产品差异化, 又无冷链物流体系, 使得我们的农产品, 尤其是生鲜农产品的物流时效性较差。

1.3 服务对象文化素质不高, 物流从业人员专业性差, 物流体系建设难

中央提出提升农村产业发展的重要手段是构建农村一二三产业融合发展体系。而推进三产融合就需要物流发挥基础性、战略性和引领性的作用。我国现在的农村劳动力普遍呈高龄化现象, 农村人口受教育程度远低于城镇人口, 初中及以下文化程度占比超过80%, 受过职业技术培训的人不足10%, 农户对于物流认识有限, 绝大部分农民理解的农产品销售主要的利润在于提高产品的出售价格, 并没有认识到农产品物流成本的高昂对农产品销售带来的不良影响。另外, 普通农产品的物流渠道基本上是由农户自己解决或等待销售商开车上门收取。如果需要物流服务, 通常也没有专门的物流公司, 常为“一台车, 两个人”的微小物流服务商就完成了包装、运输、配送等所有环节。而这些农产品上游物流的从业人员, 绝大部分不具有专业知识, 也没有专业技能, 只是单纯对货物进行搬运、移动, 更不论包装的标准化。由于农户普遍文化素质不足, 物流从业人员专业性差, 即使进行物流技术推广、信息教育宣传, 收到的效果也不尽如人意, 专业物流人才和技术人才培养转化率低, 极大地制约了农

作者简介: 黄冰婷(1984—), 女, 湖南郴州人, 讲师, 硕士; 研究方向: 物流管理。

村物流体系建设。

1.4 农产品物流投入少, 融资渠道窄, 物流发展无金融支撑

在进行产业发展过程中,“重生产、轻物流”的思想普遍存在,资金投入绝大部分在提高农产品的产量和质量上,极少对农产品物流方面进行投入,而现代物流恰恰是最需要大量稳定的资产投入的行业之一。同时由于农村普遍存在农户征信不完整、缺少优良融资信息来源、农业资产难以定价及抵押、金融支农政策体系不完善、经营风险抵御能力低下等原因,金融企业对农村农户贷款意愿不强成为一个现实问题。农户融资成本高,又无法获得更多的融资渠道,即便想要进行物流成本优化也很难得到金融服务的支持。

2 解决措施

针对以上存在的农产品物流中“最后一公里”的问题,提出以下的解决建议。

2.1 加大农产品物流基础设施的投入, 发挥邮政物流体系优势

发展农产品物流业的基本要求,就是要加强基础建设,提高固定资产投资,不断完善基础设施设备,提升农产品物流运输能力和运输效率。首先,要加强农村道路设施建设,增强农产品载具运力,加大农村“三通”工作覆盖率,夯实产品流通的物理基础。其次,要大力发展冷链物流,适当推广低温贮藏设施设备,提高蔬菜瓜果、禽肉水产等农产品保鲜保质能力,逐渐实现从源头开始的低温储藏、低温运输、低温销售,打造从田头到市场的冷链物流体系。最后,对现有农副产品批发市场提质改造,新建专业化的冷藏仓库,推进市场建设向现代化、专业化、集中化发展。

另外,在物流网络建设上,要充分发挥现有邮政物流体系优势,整合大型电商物流服务,中国邮政拥有遍布全国农村的实物传递网络和金融网络,经过多年发展,不仅在广大农村建立了良好的信用口碑,也积攒了足够的技术能力承担农村物流。近年来强势崛起的菜鸟网络、京东物流等也开展了诸如千县万村、双向物流等计划,各级政府应当搭建大型物流企业合作交流平台,构建信息共享机制,促使企业资源互补,推进农产品物流渠道不断发展。

2.2 支持大型农业企业建设自由物流, 整合微小物流经营户, 实现物流服务专业化

目前,农产品物流的主流发展方向是第三方物流,应采取多种形式的办法,打破行业界限,尽快培育出一批农产品物流企业。首先可以帮助大型农业企业进行企业物流各个环节的优化,同时鼓励企业利用自身在市场信息、销售网络和运销经营等方面的特长和优势,构建自己的农业物流实体。同时,努力扶持农村致富带头人、农民合作社和农业合伙人,鼓励他们吸纳当地农民加入,多渠道开展农产品生产、加工、销售服务。推进供销社综合改革,提高基层供销社、农民合作社联合社和农村产权交易中心建设覆盖率,加

强农村各组织之间的联合,运用管理和信息技术将它们连接在一起,并引导支持中小物流企业联盟。鼓励中小型物流企业采用联盟、合作等多种形式,实现资源整合与共享。支持农村物流骨干企业以品牌为纽带,采用特许加盟等多种方式,整合微小农村物流经营户,改善农村物流市场主体过散、过弱的局面。最终实现农产品物流的包装标准化,物流专业化。

2.3 多种途径加强农村物流专业人才培养和技能提升, 提高农村物流从业人员职业素养

构建地方农村物流从业人员数据库,进行农产品物流人才需求的调查与预测,多种途径加强农村物流专业人才培养。根据各地农产品物流特点进行有针对性的培养,积极培养物流从业人员在农产品流通、市场调查与预测、企业管理、电子商务、网络信息技术等方面的专业技能。与当地高职院校进行广泛的校企合作,委托培养农产品物流的相关专业人才,培育建立示范性物流产学研实习基地,强化物流技能教育,开展深度的校企融合,可开设试验性的订单培养班,为农产品物流储备人才。引进农产品物流专家型人才,提供农产品物流规划和物流项目建设的科学决策,保证农产品物流的长足发展。

2.4 争取专项资金, 鼓励社会资本进入, 大力发展农村供应链金融

地方政府部门需要对农村物流服务体系发展专项资金进行坚持不懈的争取,保证对物流基础设施、物流服务站、物流设备技术提升、物流信息系统建设、农村物流组织模式探索等项目的有力支持。财政政策上向农村物流系统建设倾斜;建立和稳定交通运输,农业生产、销售等对农村物流的支持资金渠道;保证地方政府对农产品物流的资金投入,推进相关部门扶持政策的融合,提升政策叠加效益。

鼓励社会资本进入农村流通领域,推进农产品批发市场向农产品物流中心升级,支持研发农产品冷藏保鲜技术、物联网应用技术,积极发展农村电商,形成产销一体化,保证农产品从农户家里到销售终端的全程无缝对接,解决生鲜农产品进城难的突出问题。大力发展农村供应链金融,拓宽资金筹集渠道,提高金融服务水平,强化金融创新,加大融资租赁等金融产品在农村物流中的运用。

[参考文献]

- [1]吴卫.中国物流经济低碳发展水平剖析及策略研究[J].物流技术,2014(21):192-194.
- [2]杨浩雄,田亚珍.我国鲜活农产品流通优化模式研究[J].广东农业科学,2012(13):222-224.
- [3]杨希玲.我国农产品物流问题浅析[J].市场研究,2012(3):18-21.