

刘亚楠,程书强,许 华. 新常态下西部地区农产品物流发展问题及对策[J]. 江苏农业科学,2017,45(1):276-279.  
doi:10.15889/j.issn.1002-1302.2017.01.075

# 新常态下西部地区农产品物流发展问题及对策

刘亚楠<sup>1</sup>,程书强<sup>1,2</sup>,许 华<sup>1</sup>

(1. 陕西科技大学经济与管理学院,陕西西安 710021; 2. 渭南师范学院,陕西渭南 714099)

**摘要:**经济新常态带来了物流业发展的新常态,农产品物流在经济新常态的影响下矛盾凸显,出现了农产品滞销、质量事故等一系列问题。西部地区作为我国农产品主产区,其农产品物流业发展面临重大的机遇与挑战。基于新常态下农产品物流发展的特点,从优势、劣势、机遇、挑战4个方面分析西部地区农产品物流发展状况,在此基础上提出其发展路径。西部地区要充分利用区位优势及政策优势,通过加强物流基础设施及信息化建设、引进先进技术、健全农产品物流保障体系、加强人才培养、发展绿色物流等措施克服劣势,同时推进互联网+流通以应对新常态下农产品物流所面临的挑战,这对于促进西部地区农产品物流发展、有效应对经济新常态对农产品物流的新要求具有重要意义。

**关键词:**新常态;西部地区;农产品;物流

**中图分类号:** F252      **文献标志码:** A      **文章编号:** 1002-1302(2017)01-0276-03

当前我国经济已进入新常态。李娟认为,农产品物流的发展对经济增长具有一定促进作用,同时受到经济产业结构的影响<sup>[1]</sup>。经济的新常态必将引起农产品物流业的新常态。西部地区是我国农产品主产区,对农产品物流的需求较大,然而由于经济欠发达及物流瓶颈的存在,价格波动大、农产品滞销等问题频繁发生。尤其是我国农产品物流业进入新常态增长阶段后,长期掩藏在快速增长下的诸多问题逐渐凸显,迫使西部地区农产品物流业必须加快转型升级,以适应经济新常态<sup>[2]</sup>。据统计,2015年西部地区主要农产品产量高达28504.4万t,占全国的36.4%,而第一产业产值却仅占全国的27.0%,造成产量与产值不同步现象的主要原因是农产品服务业落后,其根本仍在于农产品物流问题。基于此,本研究通过态势分析法(SWOT法)从优势、劣势、机遇、挑战4个方面分析经济新常态下西部地区农产品物流的发展现状,并提出西部地区农产品物流发展战略及对策,对解决上述问题、促进西部地区农产品物流发展、有效应对经济新常态对农产品物流的新要求具有重要意义。

## 1 经济新常态下农产品物流的新特征

国内外关于农产品物流的研究最早可追溯到20世纪初美国政府提出的农产品配送成本与因素问题,传统的农产品物流在流通运行中被作为成本项目进行管理。随着外部环境的变化,农产品物流的概念得到进一步完善。现代物流理论认为,农产品物流是实现农产品价值增值中的重要环节,包括农产品产后的收购、装卸、运输、储存、加工、包装等一系列活动,它是以信息技术为基础,通过科技、资源、创新的整合,实现农产品及相关信息从产地到销售市场的流动,最终满

足农户和消费者的需求<sup>[3]</sup>。

何黎明称我国物流业正迈入“新常态”发展阶段,经过了10余年高于20%的快速增长,我国物流业发展逐渐进入中高速增长阶段,扩大内需已成为物流高速发展的主要动力,物流业将面临前所未有的挑战<sup>[4]</sup>。受物流新常态的影响,农产品物流的发展也逐渐具有中国特色,呈现出转型期的阶段性特征,具体表现为:农产品物流总额增速放缓;整合和创新助推产业升级;服务趋向专业化和特色化,资源配置更合理、更高效;提倡绿色生态,坚持可持续发展;政策进一步利好,产业更受重视;资源投入成本逐步提高等。

## 2 经济新常态下西部地区农产品物流发展SWOT分析

### 2.1 西部地区农产品物流发展优势

**2.1.1 资源优势** 我国西部地区的资源优势主要表现在农产品产量及特色2个方面。在农产品产量方面,西部地区农产品产量较大且逐年增长。国家统计局数据显示,西部地区2014年农产品产量为:粮食16157.6万t、糖料10956.1万t、水果8228.1万t、牛奶1543.6万t、油料1000.5万t、肉类2631.4万t、棉花380.2万t、水产品650.3万t、麻类10万t、茶叶81.9万t、烟叶179.6万t、禽蛋416.2万t。总体上,西部地区农产品产量逐年升高,其中茶叶、水果产量增长较快,分别较上年增长10.5%、7.4%。从产量占比情况来看,棉花、烟叶、蚕茧、麻类、糖料、奶类产量均占全国的40%以上,尤其是糖料、棉花产量占比分别高达82%、62%。在特色农产品方面,西部地区拥有青稞、冬虫夏草、牦牛等特色农产品。丰富的农产品资源及其流通将为西部地区农产品物流提供更大需求。

**2.1.2 区位优势** 习近平总书记于2013年提出构建丝绸之路经济带战略,而西部地区各省市贯穿于丝绸之路经济带,具有独特的地理优势。西部地区位于东亚与中亚的结合部,其中,内蒙古自治区、甘肃省、新疆维吾尔自治区、西藏自治区、云南省、广西壮族自治区等6个省区与中亚及西欧部分国家相毗邻<sup>[5]</sup>;因此,西部地区是连接中亚、欧洲国家与东亚地区的交通要道,在国际贸易沟通方面起着重要的枢纽作用。另

收稿日期:2016-06-03

基金项目:陕西省软科学计划(编号:2015KRM030);渭南师范学院人文社科项目(编号:16SKZD08)。

作者简介:刘亚楠(1991—),女,陕西西安人,硕士,主要从事农产品物流研究。E-mail:yananliu0910@163.com。

外,随着经济的发展及国家投资力度的加强,西部地区的12个省市中,西安市、成都市2个省会城市已被打造成为西北、西南地区重要的物流枢纽城市,物流发展规模逐年扩大,对西部地区农产品向中东部地区流通发挥了重要作用。

2.1.3 自然环境优势 西部欠发达地区的工业经济不及东中部地区发达,因此其工业污染物排放量少,生态环境保护较好,优良的空气、土壤、水质等自然环境为农产品的绿色生产创造了有利条件。同时,部分地区昼夜温差大的独特气候也为特色农产品的优质生产提供了保障。

## 2.2 西部地区农产品物流发展劣势

2.2.1 人才短缺 人力资本投入是产业发展的关键因素,对农产品物流发展具有重要作用,主要表现在投入数量与质量方面。据调查,西部地区专门从事农产品物流业的人员较少,大多数是从事农产品产销的农民、小商贩等,他们的文化水平低,缺少专业的农产品物流知识,很难完成高质量的物流运作与管理。相关数据显示,我国西部地区物流企业从业人数中,农民工占比远远高于东部、中部地区,大专以上学历的从业人数仅为总人数的10.9%(表1)。可见,在农产品物流劳动力的投入方面,西部地区与发达地区存在较大差距。

2.2.2 现代化基础设施及技术落后 农产品物流基础设施及相关技术包括交通基础设施建设、运输设备、批发市场建

表1 我国三大地区物流企业的从业人数及素质情况

地区	从业人员数量(人)	大专以上学历人员比例	农民工比例
东部地区	4 904 442	0.700	0.150
中部地区	4 012 550	0.117	0.631
西部地区	4 582 653	0.109	0.676
合计	13 499 645	0.326	0.471

注:数据由相关资料整理而得。

家加大了对西部地区交通运输业的投入。2014年,西部地区公路里程达到1 793 877 km,较2013年增长3.4%,交通基础设施的完善极大促进了西部地区的商贸物流。然而,交通设施的改善主要用于城际交通,而西部地区偏远农村的交通基础设施仍然较差,农产品物流的“最初一公里”问题仍然存在,距离实现真正的村村通或延伸到田间地头的公路交通网络还有相当大的差距。

据统计,截至2015年,中国前20家农产品批发市场中,西部地区仅占3家,且均集中在四川省和重庆市,而广大的西北地区却没有规模较大的农产品交易市场。2014年底,西部地区农产品交易市场数量合计243个,仅占全国的14.45%,营业面积占全国的18.99%,总成交额也与东部、中部地区相差较大(表2)。

表2 2014年西部地区农产品交易市场概况

地区	市场数量(个)	总摊位数(个)	年末出租摊位数(个)	营业面积(m <sup>2</sup> )	成交额(万元)
西北地区	97	60 270	51 185	7 554 570	10 980 967
西南地区	146	119 417	109 564	4 925 663	24 860 216
合计	243	179 687	160 749	12 480 233	35 841 183
占全国比例	0.144 5	0.161 1	0.162 5	0.189 9	0.144 3

注:数据由《2015年中国商品交易市场统计年鉴》中整理得到。

农产品物流技术方面,冷链物流、标准化与监测等技术在西部地区推广程度仍不高。一方面,西部地区生鲜农产品大多未经冷藏与加工,而是以常温物流和原始产品为主,造成了肉类、奶类等生鲜农产品在物流过程中损耗量大、附加值低等问题。据统计,我国生鲜农产品损耗率为25%~30%,而发达国家仅为5%,高损耗率致使我国农产品物流成本居高不下,西部地区这一现象更为严重。此外,我国农产品加工前后的平均产值比仅为1:1.8,而发达国家则达到1:3.8。另一方面,西部地区农产品物流信息化程度与发达地区相比仍不高,尤其是偏远地区农户获取的农产品供求信息有限,从而导致农户盲目种植。

## 2.3 西部地区农产品物流发展机遇

2.3.1 政策机遇 2014年,《物流业发展中长期规划(2014—2020年)》和《关于进一步促进冷链运输物流企业健康发展》的颁布为我国物流业发展指明了方向。此外,随着西部大开发的进一步深化,以及“丝绸之路经济带”战略的实施,现代农产品物流中所要求的信息技术、专业技术等已从发达国家及地区逐渐扩散到我国西部地区,从而为西部地区农产品物流发展奠定了技术基础,营造了良好的发展环境。

2.3.2 发展潜力 西部大开发以来,东部与西部的经济发展差距逐渐缩小,尤其是“丝绸之路经济带”战略的提出,更是为西部各省份经济的发展提供了千载难逢的机遇。西部12个省

份的GDP从2013年的126 956.2亿元增加至2014年的138 099.8亿元,增长率为8.78%,高于全国7.88%的增长率。

农产品物流总额逐年升高,发展态势良好。中国物流与采购联合会最新发布数据显示,2016年第1季度全国社会物流总额达到50.7万亿元,较2015年同期增长6.0%,增速提高0.4个百分点,其中农产品物流总额增加2.9%。而2014年我国农产品物流总额达3.3万亿元,较2013年增长4.1%,较2010年增长高达18.3%,但农产品物流总额在社会物流总额中所占比例很小(表3),仅为1.55%。同时,跨境电商的发展也进一步表明西部地区农产品物流还有较大的发展潜力。

表3 2014年全国物流业运行情况

类型	物流总额(万亿元)	同比增长(%)	比例(%)
工业品物流	196.90	8.30	92.22
进口货物物流	12.00	2.10	5.62
再生资源物流	0.845 5	14.10	0.40
农产品物流	3.30	4.10	1.55
单位与居民物品	0.369 6	32.90	0.17
合计	213.50	7.90	100

注:数据由《2015年中国物流统计年鉴》整理得到。

## 2.4 西部地区农产品物流发展挑战

2.4.1 国内外发达地区的竞争压力 随着现代物流业成为推动经济发展的基础性产业,各个国家和地区都在不断发展

自己的物流产业。目前,国外发达国家已经形成了完整的农产品物流体系,而国内东中部地区农产品物流的发展速度和水平也普遍高于西部地区,山东省、河南省等省份同样拥有较多的农产品资源,且其经济发展优于西部地区总体水平。另外,我国农产品物流业法律法规不完善。近年来虽然出台了一系列促进物流业发展的指导文件,但法律体系尚不健全,西部地区难免会遇到发达地区物流企业的不正当竞争。国外发达地区相对完善的农产品物流体系以及国内法律法规的不健全将为西部地区农产品物流的高速发展带来巨大的压力与挑战。

2.4.2 经济新常态对物流业发展的挑战 经济新常态下,我国农产品物流业发展的外部经济环境发生了重大变化,西部地区由于发展落后,面临的挑战更加严峻。(1)投入要素成本逐渐提高。近年来,我国物流企业劳动力成本约以20%的速度上涨,汽油价格也在2009—2013年中上涨了1/3左右。同时,由于国家对污染物排放的限制,农产品物流环境成本也

逐年提高<sup>[4]</sup>。(2)经济增长动力由出口和政府投资逐渐转变为国内消费和质量提升。西部地区农产品物流应加快产业结构调整,改善以往粗放型的增长方式,助推产业升级,培育产业发展的核心竞争力,提高农产品物流效率与质量。(3)随着生活水平的提高,消费者越来越关注农产品的安全性和保鲜性,这进一步增加了西部地区农产品物流业发展的难度。

### 3 新常态下西部地区农产品物流发展路径

#### 3.1 SWOT 分析矩阵

采用SWOT分析法(图1)对我国西部地区农产品物流发展的现状进行分析后发现,其农产品物流发展的优势和机遇大于其劣势,西部地区要充分利用区位及政策优势,并最大程度克服劣势,抓住机遇<sup>[6]</sup>。提出以下农产品物流发展策略,以应对新常态下农产品物流发展面临的挑战,实现西部地区农产品物流的快速与可持续发展。

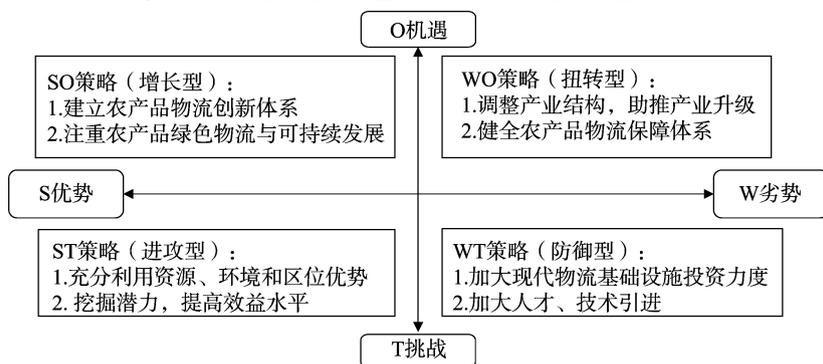


图1 新常态下西部地区农产品物流发展 SWOT 分析矩阵

#### 3.2 对策与建议

3.2.1 加强现代物流基础设施建设及物流硬件条件 物流基础设施建设的完善程度是农产品物流发展的基础,然而西部地区山区多,物流基础设施建设与发达地区相比存在较大差距,因此加强现代物流基础设施建设是西部地区农产品物流发展的关键。一方面,西部地区可充分利用国家政策,加大农产品物流园区建设的政策性扶持和资金投入,对农产品物流分拨中心、配送中心、配送网点进行科学规划与布局,充分发挥成都市、西安市两大物流枢纽城市的带动作用。另一方面,加大信息基础建设投资力度,提高农村信息化水平,努力消除偏远地区信息闭塞难题,提高农户获取农产品供求信息的能力。

3.2.2 提高农产品物流科技水平 经济新常态下,农产品物流科技水平的提高至关重要。发展物流先进技术不仅可减少耗损,间接提高农产品产值,还可有效控制有害微生物孳生,保证农产品安全。西部地区的生鲜农产品主要有葡萄、哈密瓜、番茄、牛肉、羊肉等,要充分利用国家政策扶持和资金支持,积极引进冷链物流、包装、深加工、监测等先进技术,提高农产品的安全性和附加值。

3.2.3 加强农产品物流人才培养 通过加强农产品物流人才培养,提高物流主体的专业化与规模化。人才培养与引进可为农产品物流发展提供人才支持,然而由于西部地区经济欠发达、教育落后等原因,严重缺乏农产品物流的专业人才。西部地区要加强农产品物流的相关教育,鼓励校企合作,培养农产品物流的高素质综合人才。物流企业要重视员工培训,

不断提高员工素质,并借鉴学习发达地区先进的物流企业管理方法。此外,大力发展农业合作社、农业协会等中介组织,加快培育和发展农产品第三方物流,促进农产品物流规模化和专业化,同时又更好地服务于农民,增加农民收入。

3.2.4 健全农产品物流保障体系及提升物流效率 建立完善的物流保障体系是西部地区农产品高速发展的基础,新常态下西部地区农产品物流保障体系的构建可从发展物流金融、健全法律法规方面着手。首先,鼓励发展物流金融,降低农产品物流风险。西部地区山区多,交通不便,货运交通事故屡见不鲜,农产品物流事故的发生对农户和物流企业均造成巨大损失,因此物流金融的发展将有利于降低物流风险。其次,制定相关法律法规,打造公平的农产品物流竞争市场。抓紧研究农产品物流方面的立法,对农产品的包装、储运、批发等环节建立相关法律,对农产品市场的管理及物流企业不正当行为的处理也应公布实施细则。同时要加大执法力度,维持规范有序的农产品物流市场秩序,营造健康的外部环境。

3.2.5 促进农产品物流可持续发展 随着环境污染问题的出现,国家对生态环境的重视程度不断提高,绿色物流已成为发展趋势。由于西部地区农产品物流发展落后,废弃物没有得到有效处理,造成环境恶化,因此绿色物流对新常态下西部地区农产品物流业的可持续发展具有重要意义。农产品绿色物流分为安全物流、环保物流、循环物流,要实现农产品物流绿色化,必须从源头抓起,推动农资供应、农产品种植、采摘、包装、储运等整个物流环节的绿色化,加强农产品物流过程中

诸宁扬,丁生喜,葛丽亚. 基于人口资源环境承载力评价的青海省重点开发区域新型城镇化问题[J]. 江苏农业科学,2017,45(1):279-285. doi:10.15889/j.issn.1002-1302.2017.01.076

# 基于人口资源环境承载力评价的青海省重点开发区域新型城镇化问题

诸宁扬,丁生喜,葛丽亚

(青海大学财经学院,青海西宁 810016)

**摘要:**依据区域人口资源环境综合承载力理论,从人口城镇化、资源城镇化、环境城镇化3个方面构建青海省新型城镇化水平评价指标体系,运用状态空间和熵值法对青海省重点开发区域新型城镇化水平进行定量评价。分析青海省重点开发区域新型城镇化发展的制约因素,提出青海省重点开发区域新型城镇化健康发展的对策建议。结果表明,青海省重点开发区域新型城镇化发展的影响因素有以下几点:(1)青海省重点开发区域新型城镇化的主要影响因素在资源环境领域;(2)青海省重点开发区域新型城镇化综合承载状况理想值与现实值差距大;(3)青海省重点开发区域内部各县新型城镇化发展水平差异大。因此,青海省重点开发区域新型城镇化水平提升的对策有5个:(1)加大科技研发投入,提高生产技术水平;(2)积极调整产业结构,提高非农产业就业比重,提升居民收入;(3)加强环境保护力度,提高污染治理水平,提升环境承载力;(4)合理开发利用土地等自然资源,优化空间布局,提升资源承载力;(5)平衡区域差异,实现区域可持续发展。

**关键词:**青海省;状态空间法;人口资源环境承载力;新型城镇化

**中图分类号:**F061.5 **文献标志码:**A **文章编号:**1002-1302(2017)01-0279-07

人口资源环境承载力是一个国家或地区资源的数量和质量,对该空间内人口的基本生存和发展的支撑力<sup>[1]</sup>。党的十八大提出要走“集约、智能、绿色、低碳的新型城镇化道路”,

收稿日期:2016-07-26

基金项目:国家社会科学基金(编号:15BJY003);青海省科技厅软科学计划项目(编号:2016-ZJ-605)。

作者简介:诸宁扬(1992—),女,江苏南京人,硕士研究生,主要从事区域城镇化与可持续发展研究。E-mail:1371597977@qq.com。

通信作者:丁生喜,硕士,教授,硕士生导师,主要从事区域经济发展与城镇化研究。E-mail:qhdxxjdxs@126.com。

的质量检验、废弃物处理、多级利用等。积极发展新兴“互联网+回收”模式,利用互联网促进各回收网点信息的沟通,从而促进农产品资源的再利用与可持续发展。

3.2.6 推进《互联网+流通》文件 互联网为各行各业的发展带来巨大变化,2016年商务部制定《互联网+流通》文件指出了信息化对于物流业发展的重要作用。农产品物流信息化有利于物流资源的整合与共享,形成优势互补的市场机制,同时也能促进农产品物流朝向一体化、精益化、敏捷化发展。推进《互联网+流通》文件,关键在于加强农产品物流信息化与标准化。麻黎黎提出积极推进物联网、云计算、大数据等技术,建立开放的协同平台与农产品物流网络、制定大数据配套政策及规范、完善物流标准体系等措施来提高农产品物流效率<sup>[7]</sup>。西部地区要充分利用互联网技术,整合各类物流资源,建立服务于农户、农产品加工企业、消费者的物流信息服务平台。促进农产品流通模式多元化,大力发展农产品电子商务、农超对接等新型模式,将互联网与实体物流相结合,并依据西部各省市特色农产品的特点选择适合的流通模式,以

所以新型城镇化是区域人口、经济、社会、资源、环境协调发展和高效发展的多元演变过程<sup>[2]</sup>,区域人口资源环境承载力水平体现新型城镇化的质量。青海省2014年发布的主体功能区规划中,重点开发区域包括东部重点开发区域和柴达木重点开发区域2个部分,其中柴达木重点开发区域的格尔木市已在2015年成功入选国家级新型城镇化城市试点名单,说明青海省重点开发区域将在未来承担更多的新型城镇化建设任务,但是从区域承载力角度对青海省重点开发区域进行新型城镇化的研究鲜见,这不利于青海省重点开发区域新型城镇化的综合建设。本研究从人类活动影响、资源供给支持、生态

降低农产品物流成本。

## 参考文献:

- [1]李娟.农产品物流和农业经济增长的互动性探讨[J].农业经济,2015(8):125-126.
- [2]杨光.新常态经济下流通产业发展趋势研究[J].商业时代,2014(36):4-5.
- [3]施先亮.我国农产品物流发展趋势与对策[J].中国流通经济,2015(7):25-29.
- [4]何黎明.“新常态”下我国物流与供应链发展趋势与政策展望[J].中国流通经济,2014(8):4-8.
- [5]范晓林.中国西部地区现代物流业发展研究[D].北京:中央民族大学,2011.
- [6]任燕,黄燕,杨怡莎.关天经济区文化旅游发展研究——基于SWOT-PEST分析[J].西安财经学院学报,2014(1):45-50.
- [7]麻黎黎.大数据时代下我国农产品物流的瓶颈与突破[J].农业经济,2016(3):126-127.