

“构建现代粮食产业经济体系与发展模式研究” 特约专栏文章之四

DOI: 10.16210/j.cnki.1007-7561.2020.04.004

基于“一带一路”倡议的中国—东盟 跨区域粮食物流体系建设研究

卢星辰, 李腾飞

(国家粮食和物资储备局科学研究院, 北京 100037)

摘要: 加强中国—东盟粮食物流体系建设对于保障我国粮食安全具有重要意义。从优化粮食流通布局的现实需求出发, 以西南地区为主要切入对象, 分析了我国与东盟在“一带一路”背景下的粮食物流通道现状, 以及面临的突出问题。重点研究了跨区域粮食物流节点、物流通道、物流园区、基础设施等建设重点, 提出了中国—东盟跨区域粮食物流体系建设的总体布局, 在此基础上提出了实现国家战略和互利共赢的政策建议。

关键词: 一带一路; 粮食产业; 粮食物流; 通道节点; 粮食进口; 粮食安全

中图分类号: F323.1; TS-9 文献标识码: A 文章编号: 1007-7561(2020)04-0025-07

网络首发时间: 2020-06-17 14:29:43

网络首发地址: <https://kns.cnki.net/kcms/detail/11.3863.TS.20200617.1426.011.html>

Research on the China -ASEAN regional grain logistics system based on the belt and road initiative

LU Xing-chen, LI Teng-fei

(Academy of National Food and Strategic Reserves Administration, Beijing 100037, China)

Abstract: It is of significance to strengthen the construction of China ASEAN grain logistics system for ensuring China's grain security. Based on the need to deepen the China-ASEAN grain industry cooperation under the “Belt and Road Initiative”, this paper analyzes the current situation of grain logistics channels in Southwest China and ASEAN countries, and highlights the outstanding problems. Based on the consideration of optimizing the import structure and ensuring regional security, the China-ASEAN cross-regional grain logistics system construction based on the “Belt and Road Initiative” initiative was proposed, focusing on the analysis of logistics nodes, logistics channels, logistics parks and other cooperation channels to puts forward policy suggestions to achieve national strategy and mutual benefit.

Key words: the belt and road initiative; grain industry; grain logistics; channel node; food import; food security

收稿日期: 2020-04-26

基金项目: 中央级公益性科研院所基本科研业务费专项 (ZX1906); 外交部亚洲区域合作资金项目 (180005); 国家重点研发计划 (2017YFD0401401-05)

作者简介: 卢星辰, 女, 1995 年出生, 硕士, 研究方向为供应链协作、国际物流、可持续供应链、粮食产业经济。

作者简介: 李腾飞, 男, 1985 年出生, 博士, 副研究员, 研究方向为粮食安全战略、粮食产业经济、粮食流通。

随着国家“一带一路”倡议、长江经济带和孟中印缅经济走廊、中国—中南半岛国际经济走廊等重大战略的深入实施,我国西南地区(四川、重庆、云南、贵州、西藏)^①已从开发开放的末端转变为合作开放的前沿,正在成为国家面向东南亚、南亚的前沿和辐射中心。研究如何发挥我国地缘优势,特别是西南地区的区位优势,加快中国—东盟^②粮食物流通道建设,提升粮食产业合作层次,从更高层次上保障国家粮食安全和服务外交大局具有十分重要的现实意义。

1 建设东盟跨区域粮食物流体系的意义

1.1 有助于保障国家和区域粮食安全

西南地区与东盟国家开展互利共赢的农业生产和进出口合作具有得天独厚的地缘、人文、交通、政治、外交等条件,且已有先行一步的优势,具有实施国家开放政策的重要机遇,有利于进一步做大做强与东盟国家的粮食进口贸易,推动产业合作形成粮食安全产业支撑。当今形势下,我国的粮食安全不仅仅取决于粮食供给和需求的简单平衡,还取决于粮食的结构布局、储存、运输等一系列相关因素^[1]。其中,粮食物流方式的选择,物流方向的确定,物流体系的建立,物流信息化的实现都关系到粮食安全的实现。建立跨区域粮食物流体系可以解决时间和空间上的粮食供需差异,充分实现粮食的时间价值和空间价值,有效避免由于自然灾害等原因造成的供需不平衡问题,解决西南地区的粮食缺口,提高我国粮食安全的稳定性。

1.2 有助于优化粮食进出口布局和品种结构

目前,我国粮食进口来源国相对单一,对部分粮食出口国的依赖度高,跨国粮食供应链风险集中,容易受到出口国政治、贸易、产量、基础设施等限制,加之跨国粮食巨头在纵、横双向垄断程度的加深,建立稳定的跨国粮食供应链体系

迫在眉睫。粮食物流体系是建立粮食供应链体系的基础,对促进粮食生产消费协调发展、增强服务国家宏观调控能力具有重要意义^[2]。东盟国家被誉为“亚洲粮仓”,基于“一带一路”背景,建设东盟粮食物流体系对确保我国粮食高效引进来和走出去有推动作用,可促进粮食进口来源多元化和品种结构优化,进而服务于国家的粮食安全和产业安全。

1.3 有助于做大做强西南地区的粮食产业

西南地区的粮食产业发展水平与全国发达省区相比,还存在明显差距、整体发展相对滞后。西南地区粮食行业要实现跨越发展,关键是产业的大发展,打造西南地区与东盟国家粮食贸易大通道建设,以开放倒逼改革,以开放开发牵引粮食产业发展,支持西南地区粮油企业“内联外闯”“走出去”,与中南半岛的稻米主产国加强合作,实施粮食和其他领域开发建设,将有效促进西南地区粮食行业的跨越式发展。此外,物流体系具有很强辐射和集聚功能,开展“一带一路”东盟粮食物流体系的建设,在吸引东盟沿线国家的优势企业、先进技术、高端人才和资金不断涌入的同时,充分发挥粮食物流的集聚、辐射和带动效应,为保障我国粮食安全,促进双方粮食产业的发展提供强有力的支持。

1.4 有助于提升我国粮食的国际市场影响力和话语权

虽然我国拥有中粮、中储粮等大型粮食集团,但其竞争力、国际影响力与国际四大粮商相比还存在差距,在物流供应链方面更是一个重要短板^[5]。构建与国际粮食安全形势相适应的物流体系,有助于促进现代粮食物流体系的构建,加快国有粮食企业改革,实现粮食资源、产权和品牌整合,进而培育一批与“一带一路”建设相适应的大型粮食企业集团,增强我国粮食企业在国际粮食市场上的话语权和影响力。

2 西南地区与东盟国家粮食物流体系现状分析

2.1 西南地区粮食物流现状分析

2.1.1 粮食流通趋势

一是粮食产销缺口不断扩大,粮食流入流出

① 我国西南地区包括重庆市、四川省、贵州省、云南省、西藏自治区共五个省市区,出于数据可得性,本文分析不含西藏。

② 东南亚国家联盟(Association of Southeast Asian Nations-ASEAN),简称东盟(ASEAN)。1967年8月8日成立于泰国曼谷,现有10个成员国:文莱、柬埔寨、印度尼西亚、老挝、马来西亚、缅甸、菲律宾、新加坡、泰国、越南。为便于表述,本文将其视为一体,并选取重点国家进行分析。

量呈上升趋势。西南地区是粮食消费重点区域,但由于地理位置限制,山多地少,导致粮食自给率较低,每年需要从外省调入大量粮食。同时在“北粮南运”的政策影响下,西南地区的跨省粮食流通量在不断增加^[4]。2015年,西南地区每年粮食流通量约 1 690.8 万 t,至 2018 年四省粮食流通量

增长了近 51.1%,见表 1。四川是粮食消费大省、粮食调入大省,粮食年消费量达 4 600 万 t,每年从省外调入粮食约 1 444 万 t,省内区间流通总量在 430 万 t 左右。云南 2018 年度调入量更是达到 260.7 万 t 的历史新高。重庆粮食自给率总体呈下降趋势,2018 年重庆粮食省外调入量达到 308.8 万 t。

表 1 西南各省 2015—2018 年国内粮食调入调出量

万 t

省份	2015 年		2016 年		2017 年		2018 年	
	省外调入	省外调出	省外调入	省外调出	省外调入	省外调出	省外调入	省外调出
云南	150.7	31.30	203.9	14.3	218.1	54.3	260.7	98.2
重庆	321.5	146.60	368.7	146.20	429.3	142.3	308.8	61.3
四川	713.5	63.50	887.9	89.00	985.1	106.0	1 122.8	203.3
贵州	224.1	39.60	354.7	58.2	403.6	165.9	434.8	65.0

数据来源:国家粮食和物资储备局统计资料。

注:上述数据仅包括国内省级调入调出,不含进口。

二是粮食进口量不断增加,粮食物流需求量快速增长。西南地区是我国粮食重要进口区域,2018 年受中美贸易战的影响西南地区粮食进口量有所减少,达到 201.75 万 t。西南地区粮食出口量相对较少,但呈现增长趋势,见表 2。由粮食进出口的变化趋势可以看出,西南地区对跨国粮食物流的需求不断扩大。以云南为例,云南省从泰国、老挝、缅甸等东盟国家的年进口量占整个亚洲国家的 69.3%。由此可见,中国与东盟国家跨境粮食物流协作力度不断增强,协作范围也更加广泛,对有效对接程度要求较高。

表 2 西南地区粮食进出口量

万 t

省份	进口			出口		
	2016 年	2017 年	2018 年	2016 年	2017 年	2018 年
云南	72.70	107.21	52.88	10.10	14.27	13.4
四川	68.10	97.39	84.26	0.42	0.3	16.5
重庆	134.45	113.40	64.36	0.08	0.32	0.7
贵州	1.80	2.29	0.25	0.09	0.05	0.1

数据来源:各省统计资料。

2.1.2 粮食物流体系现状

西南通道的重要特点是,沿主要铁路干线打造省会城市和区域中心城市布局粮食物流节点,发展重点是公路、铁路、水路联运和集装单元化运输。各省分别形成以本省份为主体的粮食通道,在西南各省粮食物流节点布局方面,各省市分别以打造以省会城市为核心的粮食物流节点,主要

包括昆明、成都、重庆、贵阳。其次,沿各省份粮食物流通道共建立起了 23 个物流节点,具体情况如下表 3 所示:

表 3 各省粮食物流节点布局情况

省份	节点
云南	以昆明为核心的八大物流节点包括昭通市、曲靖市、保山市、楚雄州、红河州、普洱市、大理州、德宏州节点
四川	成都为核心的 7 大物流节点:成都、眉山、宜宾、达州、南充、攀枝花、广元
重庆	以重庆为核心的 6 大物流节点,主要有万州区、涪陵区、江津区、长寿区、永川区、合川区节点
贵州	以贵阳市为核心,遵义市,贵安新区、安顺、铜仁、都匀、凯里、兴义、六盘水、毕节

2.2 东盟粮食物流现状分析

东盟国家具有得天独厚的地理、气候条件适宜种植水稻、玉米等粮食作物,是“天然粮仓”。目前,泰国、越南是世界上位居前三位的稻米出口国,缅甸、柬埔寨、老挝三国政府也制定了详细的粮食生产计划,不断增加本国稻米生产和出口,正在跻身于稻米出口国行列。

2.2.1 东盟国家粮食出口渠道

东盟国家稻米出口主要通过海运的形式^[2],大型粮食海运港口主要有兰茶邦港、高喜仓港和曼谷港。泰国稻米出口我国主要是通过海运和河运抵达中国广东、福建、浙江及云南等地港口,海运以兰茶邦港集装箱运输为主,河运主要是通

过清盛口岸与清孔口岸,以货船经湄公河抵达云南昆明,以袋装米为主越南水稻主产区位于湄公河三角洲,该区域稻米产量占越南总产量的90%。越南稻米出口以海港出口为主,海港主要有岘港、海防港以及胡志明国际港,河港以美萩港为主。柬埔寨是中南半岛重要的水稻生产国之一,但稻米出口量仅50~60万t。柬埔寨稻米主要经西哈努克港和金边港出口。西哈努克港是柬埔寨第一大海港,吞吐量400万t以上;金边港位于湄公河畔,距离首都金边30 km,是柬埔寨第二大港,吞吐量160万t以上,是柬埔寨农产品出口国外的重要港口。

2.2.2 东盟与西南四省市的粮物流对接情况

中国西南省份与东盟国家有几千公里的陆地边境线,同时也存在相连的河流水域水系,云南的湄公河水系与东盟相通。我国与东盟国家对接的西南通道已初具规模,边境贸易正蓬勃发展^[6]。水运方式是东盟国家之间货物流通的主要运输方式,占比达89%,粮食作为低附加值的产品主要以水运的方式进入中国。中国从越南的粮食进口物流通道主要从越南粮食主产区沿京泰河到达海防港,从中国南海进入云南等国内各港口。泰国交通运输以公路和航空运输为主,主要的粮物流通道为:从泰国到中国昆明、泰国曼谷到云南西双版纳等农业物流专线将稻米等农产品出口到中国,主要运输工具为汽车。中国与缅甸的跨国粮食进口物流通道主要以水运为主,从缅甸仰光港装船进入安达曼海,经印度洋,过马六甲海峡到中国各港口。

3 “一带一路”背景下我国与东盟粮物流体系存在的问题

3.1 运输标准不统一

在粮物流国际运输过程中环节过多,导致物流成本增加,这主要是由于各国的铁路轨距或集装箱尺寸不统一造成的^[7]。越南铁路基于战争的考虑,轨距是1 200 mm的窄轨,而中国的轨距是标准轨,这就使得中国在与这些国家进行铁路货物运输时,到边境必须进行换装,增加了物流环节,从而大大提高了运输成本。以缅甸为例,中国与缅甸农产品贸易的主要通道是木姐—曼德

勒公路,这条全长400多公里的公路,仅有两车道,而且弯多坡陡。据缅甸商务部统计,在水稻收获季节,每天通过此公路从木姐运往云南的稻米运输车可达到150~170辆,一旦遇到车辆故障或司机抢道现象就会出现拥堵,甚至全线瘫痪,这种情况在雨季来临时更为严重。

3.2 大型的粮食进出口中转中心少

目前,粮物流中转一般借助于当地大型的港口或粮食口岸来完成,但是西南地区和东盟国家的港口或粮食口岸在基础设施等方面远远满足不了大量粮食出口或进口的需要,且大都分布集中,对稻米的运输非常不利。同时,国家在统筹安排上也存在极大的难度。由于东盟国家稻米加工、仓储设施和批发市场建设滞后,每年有近百万吨的稻米白白浪费。粮食进口到中国后需要进行加工,但在中国西南地区口岸缺少大型的粮食加工企业,中国的大型粮食加工企业主要集中在东部沿海地区,因此中国从东盟进口粮食量受到限制。

3.3 粮物流基础设施落后

跨国粮食运输的距离一般较长,货物量较大,对基础设施的要求相对较高。因此,基础设施作为粮物流构建的基础就显得尤为重要。西南地区粮食运转中心缺乏应有的粮食散装与装卸设备,导致大量粮食因无法及时装卸而囤积,使粮食得不到有效的快速运转。运输设施的简陋使大部分粮食在运输途中得不到质量保障,既花费高额的费用又难以推动问题解决。整个西南地区和东盟国家都面临高铁通达性差、铁路线及港口设施都出现不同程度的陈旧和老化、水路运输潜能未有效发挥等问题^[8]。柬埔寨的基础设施,不论是陆地、铁路、海运和空运,都相对低配,交通基础设施质量差,跨境运输网络不太成熟,城乡发展脆弱,联运系统的综合性较差。连接缅甸最大城市仰光和中部商业城市曼德勒之间的铁路设施陈旧,亟待修缮,不仅严重制约粮食的顺利出口,而且高昂的运输费用以及由于拥堵造成的延误也严重削弱了农产品出口的竞争力。

3.4 缺乏对西南地区粮物流体系的整体规划

西南地区粮物流通道设计,分别以各省市

为单位, 辐射周围乃至全国, 各物流节点会存在功能重复交替的现象。同时各个省份的角度不同可能出现“效益背反”现象, 如果没有共同的规划可以遵循制约, 各个环节各自独立去发展, 就可能使“背反”现象强化。缺少统一的统筹规划容易出现更严重的低水平重复建设现象, 不仅会出现资源浪费还会使物流功能重复, 增加不必要的成本。

3.5 国际通道建设推进难度大

首先, 铁路轨距不同。东南亚国家绝大多数使用轨距为 1 000 mm 的窄轨; 中国的铁路是轨距 1 435 mm 的标准轨。不同的轨道, 有不同的技术标准对于大宗货物的粮食来说就要重新装卸, 会造成大量的时间和人力成本。另外, 计划中的泛亚铁路网还存在几处断节, 缅甸和泰国之间还没有铁路。其次, 国家间的协调难度大。泛亚铁路是多边协调, 国家越多, 协同难度就越大, 这里面不仅有经济和基础设施的考虑, 还有政治、安全、民族等多重因素。最后, 统一泛亚铁路所经国家的海关、检疫、安全检查以及一些文件填报程序也有很大难度。每年高达 2 000 亿美元的资金需求更是泛亚铁路网不得不面对的残酷现实。

4 打造东盟粮食物流体系的总体布局

依托“一带一路”倡议, 对接推动粮食跨境物流的衔接与合作, 逐步构建与八大粮食物流通道对接的进出口粮食物流通道。完善枢纽港口、铁路、公路等各类口岸粮食物流基础设施建设, 逐步形成一批重要的进出口粮食物流节点或加工园区。

4.1 建设国内西南粮食大通道

通过“外引”建设中老泰通道、中缅通道、中越通道三大国际粮食贸易流通通道, “内联”建设昆明—曲靖—昭通(水富港)辐射长江经济带通道和昆明—红河—文山辐射珠三角通道两大国内粮食贸易物流通道, 促进中国—东盟粮食共同体的建设, 深化“适度进口”粮食安全战略的实施。依托国内铁路、公路网布局中心通道和区域性物流节点, 通过各节点建设集粮物流、仓储、加工、交易、信息一体化综合粮食物流产业园区, 利用公路、铁路、水路优势, 全力打通便捷、经

济的西南粮食大通道。在西南三省一市内布局四条通道, 粮食物流通道可对接中欧班列、蓉欧快铁、“桂郑欧”班列和泛亚铁路等。

4.2 建设国际西南粮食大通道

积极建设国际西南粮食通道, 加快与周边国家和地区的粮食物流基础设施互联互通建设, 布局跨境粮食物流通道, 逐步形成一批国际粮食物流枢纽, 辐射全国。国际粮食通道主要以重庆、昆明为核心布局中越、中缅、中老泰中越老四大通道: 重庆—贵阳—玉溪—河内、重庆—昆明—瑞丽—仰光—皎漂、昆明—景洪—万象—曼谷、昆明—河口—河内—万象。建设面向越南、缅甸、老挝、泰国, 辐射全国的粮食物流战略大通道, 成为西南地区粮食企业和南亚东南亚国家粮油和农产品贸易合作的新纽带。

4.3 优化国内外物流节点布局

从保障国家粮食安全角度, 应着力构建符合我国粮食产销跨区域大流通体系。依托出省、出境铁路、公路通道和国际航运、中泰缅老越四条国际粮食物流大通道和贯穿西南地区的省内粮食通道, 建立以成都、重庆、贵阳、昆明四大省会城市为核心的物流节点。四大省会城市不仅是西南地区的主要产粮区和主要的粮食消费区, 又是粮食流入流出的关键节点。在区位优势的基础之上, 具有较为完善的基础设施体系和粮食产业基础。

4.4 加快国内物流园区布局

对接东盟粮食物流通道, 积极培育粮食物流园区, 提高粮食物流效率和物流效益, 发挥物流园区的区域辐射中心和蓄水池作用。重点支持起点高、规模大、功能配套、市场前景好、区域性强, 辐射作用大的骨干物流园区建设。在国内粮食通道上考虑在四川建设遂宁物流园区, 在重庆建设南彭、潼南物流园区, 贵州建设安顺物流园区, 在云南建设水富、曲靖物流园区。中越通道建设玉溪 1 个大型物流中心, 在基层收纳库、储备库和大型加工厂配置汽车散发散卸系统。中缅通道建设瑞丽、芒市、保山、楚雄 4 个大型物流中心, 在基层收纳库、储备库和大型加工厂配置汽车散发散卸系统。中老泰建设普洱、景洪、勐

腊3个大型物流中心,在基层收纳库、储备库和大型加工厂配置汽车散发散卸系统。

5 加强中国—东盟粮食通道对接的政策建议

5.1 提升仓储设备、改善仓库水平

西南地区仓储基础设施落后、仓库数量不足、仓储技术跟不上等方面,急需改善仓储条件。我国与东盟国家边境缺少仓储设施,增加了粮食变质的风险。强化粮食仓储设施和物流体系建设管理责任,提升责任主体意识,加大粮食仓储设施维修改造和物流体系建设项目资金投入,建立粮食仓储设施维修改造和物流体系建设长效机制。云南主要是加强曲靖、文山、邵通、临沧,及边境地区芒市、保山、蒙自地区的仓储设备改进。重庆和贵州主要包括万州、涪陵、九龙坡;贵阳、遵义、毕节、六盘水。东盟国家的仓储设施主要在曼德勒、木姐、河内、金边、万象等地加强改善。由于气候原因,西南地区和东盟国家相对潮湿,对这些地区的仓储设备改善重点是通过仓房防潮防雨、保温隔热进行更新改造,并根据实际需要配置机械通风等储粮设备,保证长期储粮安全。

5.2 加强信息平台建设

在布局建设跨区域粮食物流通道过程中,探索建立一套完整的跨区域粮食物流信息管理平台,覆盖中国企业在海外投资和运营的所有粮食码头,及时掌握国际粮食产品交易和物流情况,加强风险防控。建立全省外向型、开放型统一的粮食物流信息系统,是推进通道散粮运输、提高粮食流通效率的重要条件。加强对外与国家粮食物流信息网相连。逐步构建连接粮库、粮食市场、粮食加工企业的综合性、多功能的粮食物流信息网络系统。建立信息共享、协同工作、辅助办公的网络化应用平台,及时提供国际、全国和省内各地粮食市场信息。实现对短期粮食价格走势的监测预警,增强粮食价格动态监测预警能力。

5.3 建设粮食进出口检验监测体系、增强口岸服务功能

检验检测监督能力建设要以粮食贸易通道各州(市)粮食质检站、重点县站、骨干粮库、加工企业、批发市场的质检机构为依托,根据现有管理体制和设施装状况,按照规范化、标准化的原则,完善设备配置、经营场所改造和适应市场

功能,使之成为粮食流通中的质量等级检验、粮油储存品质研究、品质测报、行业服务等多功能质量检测体系。强化粮食主管部门对粮食质量安全监管的主体地位,基本建成覆盖各省各州(市)级城市、粮食主产县和边贸口岸的粮食检验监测体系。依托口岸粮食进出口中转基地和粮食边贸市场,逐步在边贸口岸向上对接省级粮食质量监测中心和州市级质检中心,实现进口检验监测能力全覆盖。加强沿线国家技术标准体系的对接,推动口岸基础设施的建设与合作,推进建立统一的跨国粮食供应链协调机制,促进“一站式”通关、直接换装、多式联运的有机衔接,降低跨国粮食物流成本。

5.4 改善运输方式

一是加强中国—东盟粮食物流体系骨干通道、中泰印缅经济走廊骨干通道联系,优先贯通骨干通道内国家高速公路和普通国道,推进繁忙路段扩容改造,加快连接口岸的国家高速公路建设和普通口岸公路提级改造。考虑环境因素,加强中缅链接的公路设施建设。二是加强西南地区与口岸国家的铁路建设。积极推进重庆至昆明高铁建设,加快推进攀枝花至大理铁路项目,昭通至攀枝花铁路、保山至芒市铁路、芒市至猴桥铁路项目。加强与南亚、东南亚国家协同合作,扎实推进中老铁路,中泰铁路,中越老街—河内—海防铁路跨境项目建设进度。三是加强与流域相关国家沟通协调,共同推进澜沧江—湄公河次区域国际高等级航道建设。提升西江航道通过能力和通达范围,提高航道等级,构建干支衔接的高等级航道网络。统筹推进柳黔江、左江、右江、红水河、桂江、贺江、绣江等干支流航道建设,形成上游通、中游畅、下游优的内河航道网络。加强长江上游航运中心建设。优化港口布局,深化“水水中转”“水铁中转”合作,全面提升内河航运要素聚集能力,进一步畅通沿江地区与“一带一路”沿线国家的货物贸易渠道。

5.5 加强多式联运建设,促进各种运输方式无缝衔接

在“一带一路”倡议下,国家要将打造跨国粮食物流进口通道,构建跨国粮食供应链系统纳入“一带一路”交通基础设施互联互通网络建设规

划, 将“一带一路”沿线主要农业大国的铁路、水路和公路及铁水联运、铁公联运、公水联运、铁公水联运等粮食物流通道合理布局到规划中。加强沿线国家技术标准体系的对接, 推动口岸基础设施的建设与合作, 推进建立统一的跨国粮食供应链协调机制, 促进“一站式”通关、直接换装、多式联运的有机衔接, 降低跨国粮食物流成本^[9]。

建立多式联运协调机制, 支持多式联运公共信息平台建设, 加快不同业务系统之间的对接, 推动多式联运信息交换共享。大力发展综合运输, 加快建设多式联运中转设施, 促进各种运输方式无缝衔接。推动以集装箱多式联运为核心的中转场及无水港、无轨站建设, 构建以公铁联运为基础的多式联运集疏运网络体系。结合国家多式联运发展方向, 积极推进跨境集装箱多式联运发展, 重点推进以交通枢纽节点为主要环节的专业性多

式联运系统建设。

参考文献:

- [1] 张义博. 新时期中国粮食安全形势与政策建议[J]. 宏观经济研究, 2020(3): 57-66+81.
- [2] 王军. 中粮集团: 加强粮食物流体系建设服务宏观调控[J]. 中国粮食经济, 2020(1): 31-34.
- [3] 程永波. 进一步加强国际粮食供给渠道与物流通道建设[J]. 中国粮食经济, 2019(12): 30-31.
- [4] 杨蕙铭, 李辉, 曹阳. 云南“一带一路”粮食物流节点体系研究[J]. 粮油食品科技, 2019, 27(2): 73-78.
- [5] 孙红霞, 赵予新. “一带一路”框架下跨国粮食进口物流通道探讨[J]. 对外经贸实务, 2019(6): 90-92.
- [6] NGUYEN T Y, 张锦. 中国-东盟物流通道研究[J]. 综合运输, 2018, 40(9): 95-100.
- [7] 邓庭文. 越南河内国际物流发展对策研究[D]. 广西大学, 2016.
- [8] 贺嘉. 中国与东盟跨境物流协作研究[D]. 广西大学, 2019.
- [9] 赵光辉, 姜彦宁. “一带一路”倡议下我国物流企业发展的制度设计与策略研究[J]. 物流技术, 2018, 37(8): 1-8+14. ㉞

(组稿: 黄京娣)

· 信息窗 ·

实施优质粮食工程粮食产后服务体系探索产后科学服务新模式

2017年, 财政部和我局正式启动实施优质粮食工程, 支持各地建设粮食产后服务体系、粮食质检体系和开展“中国好粮油”行动。“产后服务体系”作为优质粮食工程重要组成部分, 是服务农户、促农增收的有效载体, 更是落实国家“三农”政策, 适应农业体制变革, 引导粮食产业发展的重要工程。通过建设专业化经营性的粮食产后服务中心, 有偿为种粮农户提供清理、干燥、收储、加工、销售等服务, 旨在帮助农民、合作社、粮食经纪人等解决市场化收购条件下收粮、储粮、卖粮、清理、降水干燥等一系列问题, 减少粮食损失浪费。

项目启动以来, 紧紧围绕整合粮食流通领域的现有资源, 建设多功能的粮食产后服务中心, 引导分等分仓储存和精细化管理, 为种粮农民提供服务, 帮助农民好粮卖好价、促进粮食提质进档、推动节粮减损、增加农民收入、实现“优粮优储”, 例如, 湖北天星粮油股份有限公司按季节为周边种粮农民开展菜籽、小麦、稻谷、油茶籽等烘干服务, 提高农户售粮质量等级。安徽滁州艾塘粮库通过与上市公司合作, 为周边农户提供农资、农机具、物流运输、技术指导等增值服务, 取得了良好的效果。

按照产粮大县全覆盖的建设目标, 26个省份和新疆生产建设兵团计划建设粮食产后服务中心5000多个。截至2019年底, 2017—2018年度首批启动建设任务的16省建设完成率90%左右。有的省份因地制宜, 在项目实施中继续开展农户科学储粮建设, 为农户配置实用、经济、安全、可靠的科学储粮仓、新装具, 山东、黑龙江等省份建设10余万套。针对各地粮食烘干的问题和实际需求, 积极探索解决粮食烘干环保改燃的技术难题。

下一步, 将继续积极稳妥推进产后服务体系, 评估已建成中心发挥的成效, 梳理总结产后服务模式经验, 落实相关支持政策, 为更好地发挥产后服务体系的重要作用营造良好的外部环境。

(来源: 国家粮食和物资储备局官网, 2020年6月8日)