

“一带一路”视阈下辽宁构建农产品国际冷链物流体系析论

■ 高立伟

摘要：辽宁省已经形成了构建国际农产品冷链物流体系的资源和物流体系基础，同时也具有地理区位、对外开放能力、相对稳定的国际市场以及政策福利等现实优势。因此，辽宁省农产品国际冷链物流的发展前景较为广阔。但是，辽宁省在推进构建农产品国际冷链物流体系的进程中也存在着基础设施不足、法规不完善、体系不健全、专业人才匮乏以及运输过程中的问题等一系列短板。本文认为，辽宁省可以从政府投资和引导、搭建平台、拓展市场、强化人才培养以及优化营商环境等方面推进省域农产品国际冷链物流体系的发展进程。

关键词：“一带一路” 辽宁省 国际冷链物流

当前，我国经济已由经济高速增长阶段转向高质量发展阶段。在高质量发展的背景下，强化冷链物流体系构建，不仅是补齐区域产品流通短板的客观要求，更是促进区域产业振兴和产品消费升级的必然要求。与此同时，在当前国家对外开放格局构建的重要时期，“一带一路”倡议成为了中国推动构建人类命运共同体的实践性策略和路径性举措，且已经取得巨大的成效。因此，辽宁省冷链物流业应该推进国际体系构建的进程，将自身融入到“一带一路”建设进程之中。

一、辽宁省构建国际农产品冷链物流体系的优势

一是融入“一带一路”建设的地理区位优势。辽宁省是东北地区唯一一个陆海双重对外开

放门户，沿边沿海的区位优势已经成为了辽宁省发展国际贸易、构建新型对外开放格局的优势所在。近年来，随着国家对外开放程度的逐步加深，更大范围、更宽领域、更深层次的对外开放格局正在形成，辽宁省借助其地理优势成为了东北地区对外开放的前沿以及国家构建向北及向东北亚地区对外开放的重要节点区域。2013年，我国提出了“一带一路”倡议，如今“一带一路”倡议已经成为了世界各国推进共赢合作、协同发展的重要平台和路径，也成为我国对外开放的重要平台。辽宁省借助地缘优势可以从三方面融入到“一带一路”建设中。其一，“一带一路”向北发展的关键节点。整个东北地区都是“一带一路”北向发展的重要节点区域，辽宁省作为东北地区对外开放的前沿具有了直

接优势，可以对接俄罗斯的远东开发战略以及东北亚地区各主要经济体的区域经济发展战略；其二，“冰上丝绸之路”推进的关键区域。借助“冰上丝绸之路”的系列化政策，辽宁省不仅可以拓展海洋贸易，还可以实现与俄罗斯以及西欧部分国家之间的海上合作，直接拓展了对外贸易的“朋友圈”；其三，东北海陆大通道的“途经点”和重要“结点”。辽宁省可以对接“中蒙俄经济走廊”构建东北陆海通道，进而成为“中蒙俄经济走廊”向南发展、向海发展的结点。

二是辽宁省的对外贸易能力得到了巩固性提升。近十年以来，辽宁省对外贸易出现了“非规律性”的增长方式。2015、2016、2019、2020年均出现了负增长的情况，2017年出现了跨越式的增长，但是总体来看辽宁省的对外

基金项目：2022年度辽宁省社会科学规划基金项目疫情背景下辽宁省与“一带一路”建设“融合性”研究，项目编号：L22BJY039。

贸易呈现出了增长的趋势，尤其是 2021 年在疫情防控常态化背景下对外贸易总额仍然达到了 7724.0 亿元，同比实现了 17.6% 的增长，其中出口的增长速度已经超过了全国平均水平，与亚洲、欧洲和北美洲的进出口额分别达到了 2010.7 亿元、606.6 亿元以及 370.2 亿元，同比增长率分别为 23%、36.2% 和 21.5%。

三是港口能级不断提升，集群发展效应初步形成。港口资源是辽宁省经济发展的最重要资源。近年来，辽宁省借助国家沿海经济带建设的政策红利已经初步形成了港口集聚发展的效应。尤其是近一段时期以来，辽宁省港口建设更是能级不断提升，2022 年 7 月出台了《辽宁省港口管理规定》，强化了智慧港口和绿色港口的建设，加速了港口的现代化和时代化发展进程。目前，辽宁省海运航线已经实现了全球范围内的发展，开通了至澳大利亚的陆海复合联运航线，同时外航航线已经拓展至 93 条，联通了全球 160 多个国家和地区。

四是政策叠加福利逐步显现。随着冷链市场的需求量逐步增大，国家以及辽宁省陆续出台了一系列支持冷链物流发展的政策，国家以及省域支持国际冷链物流体系构建的政策体系正在形成，这为辽宁省发展国际冷链物流业奠定了坚实的政策基础。2021 年国务院出台了《“十四五”冷链物流发展规划》，制定了

“服务国内产销、国际进出口”的冷链物流发展原则。同年，国家发改委印发了《国家骨干冷链物流基地建设实施方案》，建设了 24 个国家骨干冷链物流基地，其中辽宁省沈阳市位列其中。2022 年，辽宁省印发了《辽宁省冷链物流高质量发展实施方案（2022—2025 年）》，明确提出了构建国际冷链物流体系的目标。

二、辽宁省构建农产品国际冷链物流体系存在的问题

（一）冷链基础设施建设不足

目前，辽宁省的农副产品运输仍然以自然物流以及常温物流运输为主，对于农副产品保存、冷藏、冷冻运输的基础设施、装备以及技术较为缺失，限制了区域冷链物流的发展进程。当前在美国、日本以及韩国冷链流通比例达到了 95% 以上，农副产品运输腐损率均小于 5%，而在我国的东北地区相应数值为 5% 和 20%-30%。辽宁省是东北地区冷链物流运输体系相对比较发达的省份，但是其冷链物流运输仍然存在一定的短板。一是冷链运输技术较为落后，当前辽宁省 80% 左右的鲜活农副产品运输仍然使用传统的塑料布、帆布以及棉被等设施进行运行保温，现代化的冷链技术应用很少；二是农副产品腐烂率较高。在辽宁省每年的果品和蔬菜运输中，年腐

烂率分别达到了 1200 万吨和 1.3 亿吨；三是专业化的冷藏运输车数量偏低，仅占整个辽宁省货运汽车的 0.3%；四是缺乏冷链基础设施建设的大量资金。在当前的市场规则下，政府经济已经很难通过公共设施建设渠道来完善冷库、低温贮存库等冷链物流基础设施。建一座万吨级的冷库需要 4000 万元左右，年运营费用接近 800 万元。这部分资金从政府角度很难划归专项资金拨付，后续维护以及管理等方面也很难实施实时的监督机制。

（二）区域冷链物流法规不够完善

我国冷链物流产业起步较晚，辽宁省内冷链物流业还没有形成一定的规模，所以，辽宁省内缺乏专项的冷链物流体系的政策约束机制，对于相应的限制标准和参照依据缺乏统一的约束；在国际冷链运输进程中，国际区域合作机制还没有正式建立，跨国合作还缺乏统一的规划、原则以及监督和服务机制，致使一些企业存在不了解国外市场、缺乏获取合作信息的平台以及对于合作后期利益信心不足的状况。

（三）冷链物流体系不够健全

辽宁省标准化冷链物流体系一体化程度较低，虽然近年来一直在积极推进冷链物流业的建设进程，冷链物流的标准化、正规化以及服务化的能力有所提升，但是仍然存在着不少问题。例如，鲜活农产品供应链断裂，上

下游衔接缺乏有效性，尤其是下游配送和传输环节更是缺少“最后一公里”机制。在当前辽宁省鲜活农副产品冷链运输进程中，70%以上的大型批发市场缺乏冷藏冷冻设备，致使交易过程中衔接环节“腐烂率”大大提升。再者，在实际物流运输中，设备标准、技术标准还缺乏统一性，尤其是在国际冷链物流进程中，与国际标准的统一问题一直限制着农副产品的出国速度。另外，在辽宁省冷链物流系统中，企业大小不一、性质不一、运输能力不一，在相关行业法规缺失的情况下，这就导致了行业内很难形成相对统一的行业道德和政策约束机制。

（四）专业化人才较为匮乏

构建系统化的区域国际冷链物流体系，必须要有专业的信息沟通平台，进而需要专业的人才。尤其是在当前“互联网+”“人工智能”“物联网”以及“大数据”等新技术新观念的时代背景下，专业的技术人才、语言人才以及信息沟通人才显得尤为重要。但是在传统的冷链物流运输体系中，传统的“物流”和“运输”的认知还占有一定的市场，对于“物流人才”的认知还停留在“可有可无”的阶段。其实，在进行国际合作对接中对于各种专业的设备的使用、过境通关手续办理、对方市场需求以及市场政策、纠纷处理等方面都需要专业的人才进行办理。

三、辽宁省构建国际冷链物流体系的路径

（一）政府加大投资和引导力度

国际冷链物流体系的建立不是一朝一夕的工程，应该从区域经济发展、对外开放以及运输体系完善等多角度、多层面去设计和考量。在这项长久性工程中政府应该担任两个角色。第一个角色是投资和建设主体。想要构建运输体系完善的冷链物流体系，冷链物流基地、产销冷链集配中心、冷藏保鲜设施是必然的骨架支撑，但是这些固定的基础设施不仅耗资巨大，且土地使用、手续办理以及资金回收等过程复杂繁琐。相对来说，如果政府通过专项资金和专项项目建设，相关程序、要求和时间上都能够在一定程度上得以简化和缩短。辽宁省当前已经拥有一个国家级骨干冷链物流基地（沈阳市），下一步应该从“通道+枢纽+网络”现代物流网络体系构建的角度出发，利用大连市、营口市以及锦州市等港口和交通节点城市建立冷链物流集散中心，同时强化中心城市的冷链设施能力。另外，可以依托沈阳市、大连市、锦州市等重点区位城市的卫星城、卫星乡镇布局建设一批冷链运输服务站，并配齐冷库设备和运输车辆，进而逐步形成省域内的冷链物流运输体系。之后，在现有的跨境合作体系和框架内拓展农副

产品冷链合作内容，提升区域冷链产品国际竞争力。第二个角色是引导。市场是实现资源有效配置和自由流动的重要手段，冷链物流基础设施以及冷链储存和运输设备的建设也应该在政府的引导下进入市场运行机制之中，政府可以通过项目建设、技术招标、国企合作以及项目外包等方式引进第三方物流企业入驻省域物流体系，进而可以提升冷链物流的效率和技术水平。再者，政府应该从夯实基础的角度完善省域内现有的冷链物流平台，支持具有口岸功能的港口、机场、铁路等完善冷链产品转运功能，在综合保税区、跨境合作区以及自由贸易区等特殊经济区能增加冷链产品加工、贮存以及转运功能。

（二）搭建合作服务平台

冷链物流在我国兴起时间较短，但是在当前社会经济发展现实下需求量却非常大，这就导致相关体制机制、服务监督平台不够完善，跨境冷链物流合作更是缺乏对应的专项合作规划、合作机制以及服务和监督平台。近年来辽宁省对外开放速度较快、区域农副产品的资源较为丰富，在此基础上构建国际冷链物流合作体系可以从以下几方面着力。一是政府成立专业的冷链服务机构，在调研当前省域、国内以及国际冷链物流发展现状的基础上制定农副产品冷链加工、运输、贮存技术标准，并建立符合国际标准的认证体系。二是协助企业

建立专项的、全面的农产品冷链发展管理机制,消除源头性和质量性风险。三是建立“政府搭台、企业唱戏”的国际合作机制。借助国家“一带一路”倡议的合作机制实现与多国家、多地区之间合作平台的搭建,进而实现外国市场调研、法律分析以及合作对接的一站式服务,助力冷链企业走出去。四是政府借助国外合作友好城市、境外园区以及国家间的合作机制与实施对接的同等级外国政府间签订冷链合作规划和意见,夯实跨境冷链合作的政策基础。

(三) 拓展农副产品冷链运输对接市场

在“一带一路”建设背景下,辽宁省国际物流通道建设已经取得了阶段性成效。因此,辽宁省农产品冷链物流可以积极对接这些战略通道构建跨境合作运营机制。一是借助“冰上丝绸之路”发展,北上连接俄罗斯以及欧洲部分国家。二是借助我国对外开放政策,对接东北亚地区的日本、韩国和朝鲜等国,实现近距离的农产品冷链物流合作。三是借助“中蒙俄经济走廊”夯实东北海陆大通道建设,利用中欧班列将省内的农产品资源通过冷链运输的方式输入到蒙古国、俄罗斯以及欧洲各国。四是借助“21世纪海上丝绸之路”向南在对接我国东部沿海地区运输能力的基础上,积极进入东南亚地区的农产品冷链产品流通市场。

(四) 强化专业冷链物流人才培养

近年来辽宁省农产品冷链物流发展速度较快,对于专业人才的需求量也比较大,但是针对专业冷链物流发展的创新型、具有国际视野人才的培育却仍处于探索阶段,可以从试点和实验的层面建立冷链专业人才培养模式。一是引导和推动省属高校设置冷链物流相关专业,从基础阶段培育专业人才;二是建立冷链相关专业研究机构,通过智库建设、专家培养等方式提升省域内冷链物流业的专业化发展水平;三是推进校企和校际间合作进程,强化协同育人模式的建立;四是健全社会层级的冷链培训机构,开设专业培训课程,提升从业人员的专业素质。

(五) 优化营商环境

营商环境是辽宁省乃至于东北地区振兴发展,构建对外开放新格局的“硬伤”所在。农产品冷链物流业是一项多式联运、全链条、全方位协作的产业新模式,需要多层级政府、部门以及各类机构的协同运作。因此,更加需要政府和有关部门在深化“放管服”的基础上,规范市场运行机制,简化过境通关、运输贮存手续,在质量检测、资质检查以及监督服务等方面建章立制,提升服务便利化水平。同时,应该积极完善农产品冷链物流业“绿色通道”机制,确保农产品冷链物流业运输时间最短、

线路最优以及运输工具最良,进而逐步形成省域内农产品冷链物流业大发展格局。■

参考文献:

[1] 牢记嘱托 辽宁实践 融入大格局 打造新前沿——关于辽宁奋力推进更高水平对外开放的报告[EB/OL].<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1746071612661253108&wfr=spider&for=pc>.

[2] 张润卓. 辽宁鲜活农产品冷链物流存在的问题及对策[J]. 中国商贸, 2015,(2).

[3] Проблемы логистических каналов китайско-российской приграничной торговли и анализ контрмер для их решения в контексте проекта “Один пояс, один путь”[EB/OL].<https://creativeconomy.ru/lib/111701>.

[4] МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ : Логистика внешних рынков. Россия-Китай. Практика взаимодействия. Технологии, оборудование, сервисы[EB/OL].<https://www.cemat-russia.ru/business-program/reports/11553/>.

[5] 张德权, 艾启俊. 蔬菜深加工新技术[M]. 化学工业出版社, 2003.

[6] 高立伟. 疫情防控新阶段辽宁省融入“一带一路”的困境与路径[J]. 北方经济, 2023,(2).

(作者单位: 辽宁工业大学马克思主义学院)

责任编辑: 康伟