

越南荔枝出口中国的物流风险识别及控制

■ 蒙莉丝 李银昌 广西财经学院

摘要:中越建交 70 周年之际,双边水果贸易采用“零关税”政策,形成“两国一检”通关模式。越南荔枝出口我国具备显著竞争优势,但较高的运输温度、湿度与光照要求,致使出口增速逐步放缓。为持续保持越南荔枝出口中国的竞争优势,中越应提高荔枝跨境物流重视程度,有效识别可能存在的物流风险。基于此,梳理越南水果出口中国的情况,探究出口物流发展出现的风险,从包装、仓储、过驳与时效等方面提出风险控制措施,以便中越双方更好地控制物流风险。

关键词:荔枝;冷链运输;中越;跨境物流;风险识别

截止到 2019 年底,中越进出口贸易总额高达 1168.7 亿美元,这也是双边跨境贸易连续第二年超 1000 亿美元。中国已经成为越南最大贸易伙伴国。其中,越南对华出口额达 414.1 亿美元;水果出口占比约为 75% 左右。受市场准入条件限制,越南出口我国水果主要类型包括火龙果、西瓜、荔枝、龙眼、香蕉、芒果、菠萝蜜、红毛丹和山竹 9 种。在 2020 年 6 月,越南农业和农村发展部正式与我国协商,获准对华出口榴莲、释迦、柚子、百香果与椰子 7 种水果,出口水果种类进一步增加。而在大批量越南水果输入我国时,受陆海冷链甩挂运输与口岸建设能力不足影响,大量水果跨境物流质量难以保障,荔枝当属典型代表。当下,越南荔枝出口市场占有率已位于世界第二。在 2020 年,中国已经成为越南荔枝出口最重要的市场,可消费超过 50% 以上的产量。且在 2020 年 6 月,中国与越南签订 5000 吨荔枝进口单,极大缓解越南荔枝积压危机。但随之而来的跨境物流风险,成为越南荔枝顺利出口我国的一大难题。

一、越南水果出口中国的现状

越南位于东南亚中南半岛东部,与我国广西、云南两地接壤,属于热带季风气候国家。越南所处地理位置优越、气候适宜,促成各类型水果良好生长,其水果整体种植面积约 60 万公顷,产量高达 660 万吨,占全球水果总产量 67%,促使水果出口效果显著。据越南海关总局数据统计,2019 年,越南水果整体出口额达 38.5 亿美元,高出既定目标 6.9%。越南出口市场涉及中国、

美国、韩国、日本和欧洲等 60 多个国家与地区。其中,中国是越南水果第一大出口市场,占比高达 66.8%。由图 1 数据显示,中国是当前进口越南水果最多的国家,这得益于双边地理位置以及供需端的匹配性。2018 年,越南对我国水果出口总量高达 122.92 万吨。但进入到 2019 年,越南水果出口到中国明显动力不足。2020 年越南工贸部进出口数据显示,越南出口中国果蔬从 2019 年 1 月的 72.6% 下降至 2020 年 1 月的 61.8%。其中,越南是我国荔枝进口的第一大国。据搜狐新闻与国际贸易中心统计数据,2018

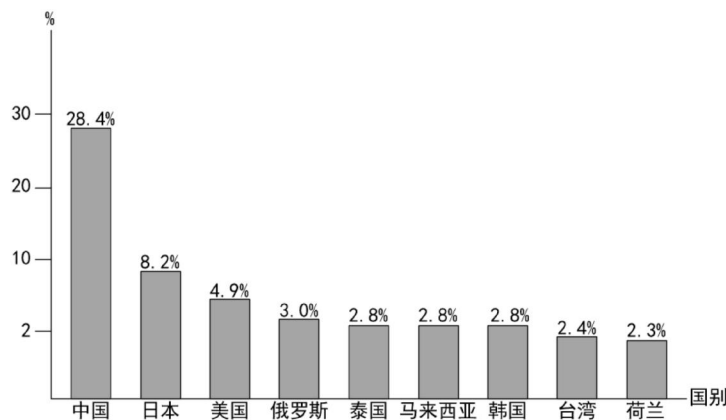


图 1 各国占越南水果出口比例

数据来源:国际果蔬网

[作者简介]蒙莉丝(1986—),女,广西财经学院讲师;研究方向:跨境贸易、产业经济。李银昌(1984—),男,广西财经学院讲师;研究方向:区域经济、产业经济。

年,越南荔枝在供应季期间,出口到中国总量已经超过 8.35 万吨,价值超过 3390 万美元。2019 年,越南仅北江区域约有超过 9 万吨荔枝出口至中国。2015-2019 年,越南荔枝出口中国数量平均每年增长 4.64%。2020 年初至 5 月 26 日,越南出口中国荔枝已达 6466 吨,较去年同比增加 37%。

二、越南荔枝出口中国的物流发展状况

当前,越南荔枝出口中国,已经形成了相对成熟的跨境物流配送体系(见图 2)。由图 2 可知,越南荔枝在出口我国时,涉及包装、仓储、通关、报关、清关等环节,主要采用陆运与海运配送方式。在此基础上,深入分析越南荔枝出口中国的物流发展状况。

(一) 配送方式

在国际贸易合作中,越南在铁路基础设施上的投入严重不足,只能满足国内交通运输需求,无法实现远距离运输,其铁路货运只占到跨境物流运输货运量的 4%。受此影响,越南荔枝出口我国可供选择的运输方式较少,仅局限于陆、海运,若有部分加急或远距离运输产品也仅能采用航空运输。

1. 公路运输。公路运输是中越实现荔枝跨境物流运输的重要途径

之一。2018 年 9 月,中越国际道路货物运输成功试运行,全程 1309 公里,大约节约 40%运输时间,这为中越陆路运输提质增效。越南现有 13 条通往中国、老挝等地的高速公路,146 条国道,总长度合计 23816 千米,以公路运输为主的跨境物流占据了越南近 60%的市场份额。但由于越南大部分公路路面退化率已经超过了 40%,导致荔枝在运输过程中,经常遇到道路堵塞与安全问题。

2. 海路运输。荔枝的保存与运输对于环境要求非常高。荔枝贮藏的适宜温度要求控制在 1~3℃,湿度控制在 90%~95%之间。果农通常会采用海运集装箱方式将荔枝运输到中国,成本造价低,且海上温度较低。但是,荔枝若长时间处在湿度较大的环境当中,会影响口感,降低果子品质。荔枝运输还具有时限要求,而越南涉及荔枝运输的主要港口数量仅为 17 个,这一问题导致荔枝难以实现长途运输,只能局限在周边国家、地区实现货物周转运输。据相关数据显示,虽然越南出口中国有超过 80%的荔枝运输采用水路运输方式,但多数只能运输到海南、广西、福建等沿海及附近城市。

3. 航空运输。与公路运输相比,采用航空运输实现荔枝跨国配送的份额一般较小。但航空运输作为一种特殊的货物运输方式,能够在短时间内完成货运,满足加急产品货

运需要。截止到 2019 年底,越南共拥有 24 个机场,内含 3 个国际机场。其中,仅有河内内排国际机场设有货物运输站点,可以实现加急、中型件等货物运输。部分机场虽涉及国际航班,但无法实现货物运输。

(二) 运送形式

越南荔枝在运往中国时,通常采用陆路运输方式,包括大货车甩挂运输、集装箱冷链运输及冷链运输三种方式。

1. 甩挂运输。这种方式是以带有动力的主车为主,通过拖带满载荔枝装置驶向目的地。甩挂运输可以提高荔枝运输时效,减少车辆空箱空载问题,有效降低运输成本。迄今为止,中越已经形成了跨境物流的甩挂运输企业联盟,建成 2 条跨境直通运输+干线甩挂运输试点线路,具体为武汉—南宁/凭祥—河内与深圳—南宁/凭祥—河内,目标主要服务于中越商品运输。

2. 集装箱冷链运输。2017 年,首趟中欧班列(中国南宁—越南河内)实现跨境集装箱运输,为中越荔枝货运提供新途径。但该运输方式无法满足荔枝对于光照与温度的要求,一直没有充分应用在中越荔枝运输中。据南宁货运中心主任王轶介绍,集装箱冷链运输方式有效缓解荔枝物流堵塞问题,为中越开通荔枝跨境冷链双向流通体系奠定基础。

3. 冷链运输。2019 年,中越首列冷链班列实现开行,为越南荔枝运输提供冷链物流大通道。这种运输方式保证荔枝无论是在装卸、中转运输还是更换产品包装情况下,都能促使箱内处于中恒温状态,保障荔枝的口感与果质。在中越公路配送过程中,专门设有多处冷链运

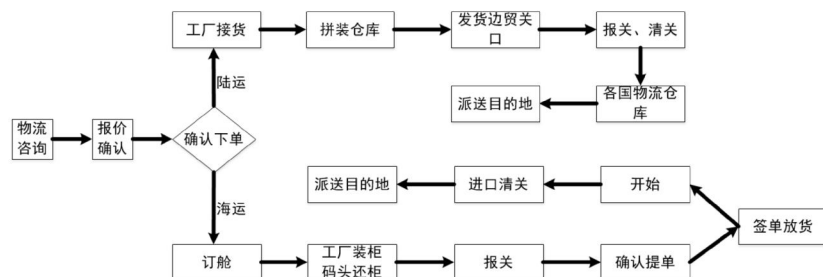


图 2 越南荔枝出口的物流环节

输的“绿色通道”与“冷藏水果中转站”，可减免荔枝运输过程中由于多次中转产生的费用。中越荔枝贸易跨境物流运输过程中，冷链运输因需要基于甩挂运输前提之上，加上运输成本昂贵，实际使用率并不高。

（三）运输路径

当前，中越荔枝物流运输多通过广西凭祥综合保税区实现货物交接与运输。据了解，广西凭祥综合保税区和边境贸易监管中心已经与越南谅山—同登口岸建立联系，建成中越贸易经济群，初步形成成熟的边境贸易互联互通运输体系。围绕广西地区，我国已经开通多条中越荔枝运输路线，包括凭祥—越南海防、凭祥—越南胡志明市、凭祥—越南—马来西亚等“荔枝运输黄金路线”。其中，凭祥—越南—泰国—老挝—马来西亚线是越南荔枝通往我国最短的陆路运输路线。除了广西之外，我国云南也打通了连接越南荔枝贸易运输的交通物流网络。该路线通过云南河口口岸，途经越南老街国际公路，直达越南各省市，可实现越南大部分省市地区荔枝出口。

三、越南荔枝出口中国面临的物流风险

（一）包装损坏风险

荔枝将近有85%以上的含水量，属于不可抗压、鲜嫩极易腐蚀的农产品。而在荔枝运输过程中，越南多采用竹筐、瓦楞纸板箱、塑料箱、木箱等普通包装。在这种包装方式下，无论是专车运输还是大宗水果集体运输，都会导致荔枝互相碰撞挤压与损坏，降低荔枝出口质量。具体分析来看，第一，竹筐优点在于材

料便宜，取材方便。但相应的缺点是由于形状不规则，坚实度较差，往往导致荔枝在运输过程中发生挤压，造成果实损伤。第二，瓦楞纸板箱也是荔枝常用的一种包装方式。但瓦楞纸板一旦经水浸湿或加工不规范，就会使箱体犯潮，容易引起荔枝腐烂。第三，塑料箱结实、强度高，会使荔枝表皮造成损伤，易发生腐烂，通常不会受到越南果农青睐。第四，木箱包装本身重量较重，会加大荔枝运输与操作过程中的阻力，进而产生更多人力与运输成本，影响物流效率提升。

（二）时效控制风险

对于越南荔枝出口来说，各运输方式时效性、温度与湿度控制会直接关系到荔枝的品质与口感。其一，中越由于经纬跨度大，在运输期间，荔枝所受到的温度与湿度会产生较大波动。荔枝一旦受到不同温度影响，会加速成熟，无法实现长时间储存，进而出现腐烂发霉情况。加上水果易传染特性，若一个荔枝出现发霉腐烂，将会造成整个车厢荔枝发霉变质。其二，中国加严水果的检验检疫标准，导致越南荔枝无法按照约定时间进入中国境内。大量关口出现荔枝积压问题，运输车内温湿度无法有效控制。这一问题导致荔枝在未进入中国境内就提前成熟，在进入中国之后出现熟透发霉变质情况。其三，中越双方会指定区域口岸进行荔枝跨境交易，交易完成后会执行返程运输。这种情况不仅会增加荔枝运输路程，也将会使荔枝不断更换运输方式，如陆路切换海运运输，出现温度与湿度波动情况。这既影响荔枝进入中国境内时间，也会因为温度、湿度不同影响其品质。

（三）仓储质控风险

越南荔枝在运往中国时，其存储离不开适宜温度与通风干燥的仓储环境。通常情况下，越南果农为保证荔枝长途运输与储存，会提前采摘半熟果子。在这样条件下，荔枝无法继续获取充足光照，造成果子甜度下降，酸度增加，影响荔枝出口果质。加之越南水果物流企业较少，对于仓储设施方面的投入明显不足，尚没有形成统一的仓储库房。导致荔枝在被采摘下来之后，只能放置于普通的仓储库房，极易被果蝇、老鼠等害虫损害。部分仓库还缺乏对于温度与湿度的科学合理调节，致使荔枝因受潮出现腐烂变质问题。而且，中越荔枝边境口岸道路较窄，无法同时通过2辆以上的运输车辆。边境口岸每天最多也只能通过1500辆运输车，内部超负荷运载现象严重，这就使得荔枝冷藏车被迫在双方口岸处滞留。但口岸配套仓储设施不足，导致荔枝出现严重损耗，增加运输成本。

（四）人工过驳风险

人工过驳是指当大船、火车等停靠码头、摆装卸平台之后，人工负责货物的装卸操作与其他港口作业。甩挂运输是中越荔枝物流的主要方式。在具体运输中，冷藏车跨境过驳只能通过人工完成，欠缺精细化操作，影响荔枝果质。中越边境双方规定两国荔枝运输冷藏车必须在指定区域口岸，按要求对车辆进行甩挂与返程运输。这样就会导致冷藏挂车数量不足、无法统一规格与品质、时有发生挂车纠纷情况及无法避免跨境过驳。同时，中越荔枝还存在部分小额边境贸易。中越客商需要在货物监管情况下，完成车辆过驳。这种情况导致中越客商与果

农基于成本与运输特性的考虑,在甩挂运输过程中较少使用托盘,列车难以开展机械化操作,只能通过人工实现车辆跨境过驳。这样一来,由于人工过驳无法达到机械化运作的精准度,会延长荔枝车辆滞留时间。且在过驳过程中,也会因车门开放,造成冷气外泄,降低荔枝储存时间,影响其口感与质量。另外,中越同一个地区会出现不同的甩挂中转点,加之跨境报关检验流程复杂,而物流企业为减少成本,多会采用人工跨境过驳替代机械过驳,这再一次提高人工过驳风险。

四、越南荔枝出口中国的风险控制策略

(一)包装风险控制:加强针对性包装方式应用

当前,中越双方可以从不同角度继续改善荔枝运输包装方式。首先,中国客商要向越南荔枝供应商提出严格要求,严禁出现荔枝裸装运输至中国现象。其次,鉴于荔枝利润较低,故建议中越双方采用包装效果好、成本低的材料进行包装。例如,可以采用水果网套、泡沫箱或者高密度聚乙烯箱包装荔枝。并在泡沫箱上打孔,维持荔枝在运输过程中良好的通气性,也可以避免箱内二氧化碳与氧气过多,加快荔枝成熟。再次,可以在纸板箱内放入薄膜袋与硬质硅窗,或将注水的保鲜冰袋放置于包装箱内,有助于荔枝在运输过程中的保鲜与维持果质。再者,中越可以采用“荔枝带枝寄”方式,最大限度的保证荔枝的原汁原味。最后,针对冬季运输过程可能会冻坏荔枝,物流企业可以采用密封包装处理,并放置吸潮防霉片,保证

荔枝鲜度。

(二)过驳风险控制:进行柔性化过驳模式设计

为减少中越荔枝跨境冷链运输过程中的过驳次数,中越客商可以设计“运输-口岸甩挂-跨境配送快线-执行返程”的跨境运输模式,强化过驳方式设计,实现荔枝跨境过驳的有机协调。在同一跨境运输模式下,中越客商或者物流企业可积极采用托盘运输与机械式过驳方式,强化过驳过程中时效、温度、湿度及品质方面控制。若不得以采用人工过驳方式,则需要对操作人员进行专业化培训,设计合理的过驳方案。其中包括人员使用、集装箱调配与距离控制等内容,精准控制荔枝跨境运输过程中车辆过驳。针对荔枝运输过驳,中越双方应设计基于机械与人工过驳的标准。例如,在装卸、包装、温度、搬运与监控等方面进行明确规定,进而减少过驳过程中荔枝损坏程度。

(三)仓储风险控制:建立完善性果储货仓制度

为改善中越荔枝货运过程中的存储环境,保证荔枝新鲜度与口感,中越政府应建立健全荔枝储货仓制度。通过完善配套设施,提升货运过程中的仓储运行效率,满足荔枝仓储运输硬件要求。政府应在政策制度方面出台仓储行业标准制度,通过法律、资金方面的扶持,提高中越荔枝仓储运输效率。中越客商则可以在原有仓储运输基础之上,明确果储货仓制度,提高仓库管理人员基本素质。确保仓储人员了解防火、温度与湿度调节方面知识,保证荔枝仓储良好运行,降低仓储风险。此外,荔枝由于气味甘甜,会吸引果蝇,导致其发霉变质。中越客商可在

果储制度上,增加害虫监控制度。要求仓储企业在荔枝仓储室内安装仓储害虫监控器及AF粘板,达到仓储情况实时监控目的。加上荔枝对于仓储环境有较高要求,故建议中越物流企业可借助传感器技术,安装若干无线电温湿度记录仪RS-WS-DC-COS04-5,针对贮藏环境实施全方位实时监控,以保障荔枝新鲜度。

(四)时效风险控制:设置合理化运输路线与甩挂站点

当前,中越已建成河口-老街、东兴-芒街、凭祥-同登跨境经济合作区。基于此,应继续加快广西、云南及其他地区与越南接壤地口岸的打造,继而增加中越荔枝运输路线与甩挂中转点。中越两国也可以利用跨境经济合作的政策优势,规划建立具有现代化、信息化的统一大型水果跨境运输甩挂中转点,尽可能降低车辆运输路径与停歇耗时,提高荔枝运输车辆的利用率与通过对接效率。针对中越两国跨境货车甩挂脱节问题,双方政府可以在不同口岸设置“穿越快线”站点,并引入经验丰富、知名的国际物流公司,用于规范两国货车甩挂站点运输,协调荔枝穿梭配送。▲

参考文献:

- [1]任为.泰国香米出口中国物流风险识别及预防[J].对外经贸实务,2020(1):88-92.
- [2]杨清.中越跨境水果冷链物流运输的现状及其对策[J].对外经贸实务,2018(10):54-57.
- [3]腾讯网.中国进口6466吨越南荔枝,比去年增加37%,为啥不买国产货?[EB/OL].<https://new.qq.com/omn/20200602/20200602A00NMH00.html>[2020-06-02].
- [4]刘民坤,蒋丽玲,陈湘漪.“一带一路”背景下中越跨境旅游合作区开发路径研究[J].经济研究参考,2015(53):94-96.