



渔民卖七块钱一斤,上市民餐桌时怎么就到了十三四?

一条鲅鱼的餐桌之旅

本报记者 李娜



分级后的鲅鱼装上货车,运到批发市场,鲅鱼开始踏上加价之旅。
本报记者 李娜 摄

我是一条来自渤海湾的鲅鱼,体重1斤,目前在我们家族中算是中等个头,大家习惯叫我“中鲅”,在市场上也最受欢迎。
从渔船再到岸上,我不停地被运到一个个陌生的地方,大鱼贩、中等鱼贩、小鱼贩、小小鱼贩……每坐一段距离的车,我的身价就会变高一些。一开始7元钱的我,最后走进市民菜篮子时,已经十三四元了。
想知道这是怎么回事吗?还是看看我的一次餐桌之旅吧!



渔船靠岸后,分完等级的鲅鱼等待运输。 本报记者 李娜 摄

>>> 只要进了网,一斤就卖七块钱

牟平区的老吴在海上已经忙活了30多年,他有一辆拖拉机、四条渔船。两条是30马力的渔船,另外两条比较小,用来运货。两条大点的渔船能带到海上的渔网有6盘,把渔网放下去一天,再收网倒鱼,经常捕到的就是鲅鱼。

靠山吃山,靠海吃海。出海捕鱼的人都盼着一帆风顺,

出海鱼满仓。但实际上,海上的收成是非常难以捉摸的。“和在陆地上种小麦不一样,麦子种下去能看到长势,能估量出收成。打鱼这事儿,有时候一船打几十斤,有时候打上千斤,没法说。”

除了捕捞的数量,老吴更关心的是价格。鲅鱼个头的大小、新鲜程度,是决定价格的两个重

要因素。今年,小鲅鱼的上岸价格大约是5元/斤,中鲅鱼7元/斤,大鲅鱼10元/斤。

“按今年的成本计算,鲅鱼平均每斤5元左右才能有赚头。”老吴算了一笔账,每天倒六七百斤鱼,鱼的价格如果在每斤5元以上,他才能赚到钱。“一个雇工的工钱一天是150元,我这里有15个工。”他说,

只要一出海,各种费用就都产生了。除了工钱,还有不断上涨的油价,打的鱼要是少,鲅鱼就算超过5元钱一斤,也不够当天的成本。

捕捞上来的鲅鱼个头大小不一,小鲅鱼的数量最多,然后是中鲅,大鲅鱼最少。“大中鲅都比较少,价格也就高一些。像中鲅,现在一靠岸就是7元一斤。”

>>> 联络大鱼贩,中间人功不可没

和多数人想象中的不一样,渔民自己是不卖鱼的。鲅鱼进了哪个渔民的网,这鲅鱼连岸都不用上其实就已经有了主。因为在渔民与大鱼贩之间有一个特殊的角色,就是中间联络人。

渔民把鱼捞上来之后,怎么卖、卖给谁,这都是由中间联络人负责的。一般来说,中间联络

人会与三五个渔家有个协议,他们出海捕捞的鱼不管数量多少,全部由中间联络人负责卖出,不收取任何联络费。

当然,联络人的另一端就是大鱼贩,他们之间也有协议。联络人要保证给大鱼贩提供固定数量的新鲜鲅鱼,而鱼贩则在收购价的基础上给联络人支付一

定的费用。

张利国已经干了十几年的鱼买卖,他属于鲅鱼买卖链条中的大鱼贩。他每次都是亲自从海边拉鱼,然后送到批发市场,他对整个链条非常明了。“鲅鱼上岸后一到我们手上,其实已经走了一道看不见的程序了,我拿的中鲅,价格

是7.2元一斤。”

张利国为每斤鲅鱼多支付的两毛钱,其实是中间联络人的佣金。

每天从批发市场忙完,他就会回到牟平海边,等待中间人帮他联络的那几个固定的渔家送鱼上岸,为第二天的生意做储备。

>>> 层层有分工,赚的都是辛苦钱

上岸7.2元/斤的鲅鱼,在零售市场上能卖到十三四块钱,价格上涨了近一倍,这些钱都进了谁的口袋?记者调查发现,鲅鱼从大鱼贩手里到市民餐桌,每个必要的环节都要加价,每个环节的加价幅度一般在每斤1.5元左右。

烟台市环海农贸城是烟台最大的海鲜批发市场,张利国头天下午从牟平拉来的鲅鱼,第二天凌晨两点就会出现在这个市场上。

一二斤重的中鲅鱼,在这里的批发价是每斤8.5-9元。二级鱼贩再向下分流给更小的鱼贩,价格就成了10元。小鱼贩再次倒手给农贸市场更小的摊贩时,价格就到了11-12元。而在零售摊贩那里,最终的价格就成了十三四块钱,或者更高。

“很多人都觉得干海鲜生意赚钱多,其实不然,因为环节多。批发价格是便宜,但实际上我们只是挣个中间的加价。”张利国苦笑着说,“我这个环节看上去

加价可能高一些,但是成本也高,也是最累的。”在张利国看来,他的工作强度是超出他身体承载能力的。他觉得自己就像一台机器,白天黑夜连轴转。他最想干的事情,就是哪天好好睡上一觉。

批发市场里的商户按照规模大小,渠道多寡也分为好多等级,大家都在为属于自己那部分加价终日忙碌着。他们面对的费用,比如摊位费、人工费、交易费、水电费、卫生费等,也是不一

样的。

“从海边拉货到市场,要保持新鲜,还要加冰,什么都要花钱。”张利国告诉记者,海鲜从海边到市场,每个环节都会产生费用,“就拿摊位费来说,每个季度就得6000多块。”

张利国去拉货的地方,比较近的是牟平,大约80里地,有时他还会去荣成和石岛等更远的地方。“跑得越远烧油越多,跑一趟牟平光油钱就得150多块,都是成本啊。”

>>> 终端零售商,一斤卖到十三四

大型的酒店、餐厅从批发市场上采购海鲜较多,而市民更多的则是从四处开花的农贸市场上选购。

目前正是鲅鱼上市的季节,鲅鱼也是烟台市民最常吃的海鲜之一。清炖鲅鱼,红烧鲅鱼、熏鲅鱼、鲅鱼水饺、鲅鱼丸子各种吃法,备受市民喜爱。今年海鲜价格偏高,但是并没有阻碍市民的选购。早上的红利市场,海鲜

区域的人是最热闹的。而全天经营的文化路市场海鲜摊位,也是市民经常光顾的地方。这些地方的海鲜要么是从较近的码头运过来的,要么是摊贩们从批发市场批发过来的。考虑到自己的出货量 and 物流成本,零售商贩们其实并不愿到海边收货,而是更乐于从较大的商贩那里提货。

刚过完中秋节,海鲜的价格已经回落。中鲅鱼的价格也从中

秋时的30元左右,降到了15元以内。“现在一斤多的中鲅卖14元/斤,再便宜一点13元/斤也卖,过完节的价格比较正常。”小何水产店的老板小何说。

小何知道鲅鱼上岸的价格,不过他觉得在流通环节上涨一倍很正常。“我这个店铺一年的租金是1.5万元,卖海鲜用水用电都多,每天开车去批发海鲜要烧油……反正各种成本加起来,

干我们这行的,每斤有个5毛钱的利润就算不错了。”

跟小何一样,干海鲜生意的商贩们认为,海鲜买卖链条的每个环节都是必要的,加价也就显得比较正常。因为每个环节都面临着水电费、人工费、燃油费、店租等,大家各自将这些成本分摊到海鲜上,每个环节的纯利其实都不高,没有外人以为的那么高。

●延伸调查

拉着鲅鱼过高速 不收任何通行费

13日,记者跟随张利国的车前往牟平收鲅鱼,去的时候跑的是公路,装了海鲜之后跑的是烟威高速。进高速的时候才发现,原来张利国的车拉着海鲜,不需要交钱。尽管从牟平回芝罘区只要5块钱的通行费,但张利国说起这个话题还是很开心。

从2010年12月1日开始,根据国务院稳定物价的相关通知,所有收费公路对整车合法装载鲜活农产品的车辆免收通行费。烟台市38个收费路口也全部纳入鲜活农产品运输绿色通道网络范围。

2011年8月,国务院办公厅又发布了《关于促进物流业健康发展政策措施的意见》,鲅鱼等农产品的物流发展被放在了优先的位置。农产品物流经营规模小、环节多、成本高、损耗大的问题,批发市场、农贸市场的摊位费用等问题,再次受到关注。

其实,为了降低鲜活农产品的价格,不只是高速通行费,摊位费已纳入政府视野,在海鲜捕捞的过程中,政府也在向渔民提供燃油补贴,以此弥补渔民的捕捞成本。从事国内海洋捕捞、远洋渔业、内陆捕捞及水产养殖并使用机动渔船的渔民和渔业企业,都是渔业成品油补贴的受益者。

一般来说,18马力左右的渔船一年可以获得5000元左右的燃油补贴。而一条270马力的渔船,则能得到20多万元的燃油补贴。这笔费用,对于出海捕鱼的渔民来说,非常重要。开发区一位大马力渔船的船老大曾对记者笑称,他现在在海上忙活一年,能挣到的纯利,差不多正好就是政府给的燃油补贴。

本报记者 李娜

●记者手记

政府应有所为 也应有所不为

每当农产品价格上涨时,就会有人站出来喊“流通环节太多,流通成本太高”,仿佛政府只要一统江湖,把所有环节取而代之的亲历来为才是王道。然而,事实真的是这样吗?政府在其中究竟该扮演怎样的角色?

前段时间国内有个城市出了一个新闻:政府为了降票价,直接在产地采购蔬菜,然后运到社区低价销售,并把这个模式称作“经验”。是的,对于一个社区来说,居民们能买到便宜菜确实是件大好事。然而,这一模式一旦在全国推广开来,效果恐怕将是灾难性的。且不说原本的蔬菜流通环节上的那些从业者今后怎么吃饭,单说这种行为是否涉嫌政府与民争利,恐怕也会引起诟病一片吧?

其实,一种商品的价格形成,主要是由该商品的供求关系决定的,这是一种市场自发调节的行为。一条鲅鱼从七元涨到十三四元,也是这样。整合这个链条上的任何一个环节,都应当考虑这个环节从业者的出路。这跟政府整治“蒜你狠”不一样,奸商囤货然后恶意炒作,当然要受到打击和制裁,但对于只适合短途运输的鲜活鲅鱼来说,必要的流通环节是不适合由政府包办的。

对于农产品价格的上涨,政府应该有所为,也应该有所不为。像开通“绿色通道”,对渔民发放燃油补贴,就是很好的政府有所为的好办法。要降低农产品的价格,政府还应该更好地发挥公共服务职能,在市场的建设和信息的提供方面做好服务。比如清理规范批发市场进场费,比如把摊位费等按法定程序纳入地方政府定价目录管理,都是一些很有效的有所为的办法。

本报记者 李娜

