

# 农产品出村进城 冷链成了热话题

本报记者 孙琳



四川的猕猴桃、海南的芒果、大连的海鲜……在冷链物流的支撑下，品一口鲜桃，吃一顿海鲜变得唾手可得。

事实上，农产品出村进城，一路保“鲜”并不那么容易，这背后是强大的冷链物流系统在支撑。

俗话说，要真正做到保“鲜”，就必须“冷酷”到底。随着生鲜电商的崛起，特别是乡村振兴的推动，冷链物流的需求已开始大幅提升，随之冷链物流的短板也开始显现。如何补短板、防断链，让冷链物流不掉“链”，成了热话题。

## 冷链不“冷”，市场正热

上周日恰逢母亲节，昆明国际花卉拍卖交易中心一片繁忙景象，一辆辆鲜花冷藏物流车正排着长队装载鲜花，准备发往各地。看着这片繁忙的景象，昆明国际花卉拍卖交易中心有限公司总经理高荣梅有一分喜悦，但也有一分担心。

高荣梅告诉记者，昆明国际花卉拍卖中心作为国家发改委唯一立项支持的花卉拍卖市场项目，现在已经成为亚洲交易规模最大、全球第二的花卉拍卖市场。高峰期，每天有1000万枝鲜花从这里启程。而鲜花娇嫩，选择使用普通物流还是冷链物流对于鲜花花期有着极大的影响，也影响着消费者的体验。

“以普通玫瑰为例，在采摘地使用冷库分拣打包的玫瑰出仓后大概能存放7天，若不使用冷库存放花期将缩短1-2天。因此，为了保证鲜花的品质，我们必须需要全程冷链，并用冷藏车运输。”高荣梅举例说。但她的担心也源于此。“云南省的鲜切花85%左右是农户生产，产地采后处理环节（分级、整理、冷藏、保鲜）基础设施薄弱，运输环节存在专业冷场设备投入不够，难以实现全程冷链运输，导致鲜花产品到达消费地时品质严重下降。”

为了破解这个问题，昆明国际花卉拍卖中心加大投入研发出了专业用于花卉流通的物流标准化设施设备，如物流自动化流水线、载花台车、装载花桶等，这些花卉专用设备全面应用于花卉基地至交易中心的冷藏、运输过程，尽可能在供应链上游保住高品质产品。

但高荣梅也坦言，以企业之力守住了供应链上游，但其他环节冷链能否“冷”，她心里没有底，这也正是她的担心之处。

而事实上，高荣梅担心的也正是大家关注的。近年来，生鲜物流的崛起让冷链物流快速发展，成了农产品进城的“大动脉”。以果蔬、畜产品、水产品及花卉为代表的冷链物流，交易额每年增速达20%。到2020年，我国冷链物流市场规模已达到4700亿元。冷链市场一派“热闹”景象。

而与冷链市场“热”景象相对应的，则是全程冷链运输配套跟不上，冷链过程监管不到位、缺口大等各种问题。有关数据显示，因为受制于较低的冷链运输水平，我国每年仅果蔬一项的损失就达上千亿元。

一面是百姓生活的“鲜”需求，一面是冷链运输的不配套，冷链物流短板亟须补。

## 补短板 防“断”链

无疑，冷链物流需求正在激增，但冷链物流的短板也逐渐显现。如基础设施资源分

布就严重不均。

据了解，沿海区域以及一线北上广城市冷链基础设施设备数量较多，西部中部地区资源较少。拿冷库来说，大量冷库集中分布在东部沿海及中部发达地区，而国内还有大量特色农产品分布在西北、西南等地区，这些产地的冷库资源严重匮乏，一些优质农产品短期内很难面向全国市场销售。

这一点得到了云南的印证。记者从云南当地了解到，仅云南一省，截至2020年底，全省共建成冷库6446座、库容575万立方米。全省70家冷链物流企业共有冷藏运输车辆832辆，主要应用于蔬菜、花卉、水果、肉食品4个产业。

但即便如此，据云南省农业农村厅按产业发展实际需求测算，云南蔬菜冷库仍缺口109万立方米，水果冷库缺口56万立方米，20个花卉主产区冷库缺口23万立方米，冷藏运输车辆理论缺口3000辆左右。此外是发展结构不合理。当前受制于较低的冷链运输水平，冷链行业首尾市场发展不平衡，冷链物流企业多数关注终端配送服务，忽略了产品产出时的运输、储存等环节，这就会出现全程“热链”，到了超市才进了冰柜。

对此，全国政协委员、交通运输部科学研究院副院长王先进在接受人民政协报记者采访时也表示，目前冷链物流最突出的问题就是脱冷断链，特别是衔接环节和运输环节的断链。

王先进认为，造成这个问题的原因主要有三个方面：首先是管理体制上部门职能严重交叉、主管部门缺失状态，监管体系不健全，标准规范难落地；此外基础设施供给结构不合理。他举例说，如我国人均冷库容量和冷藏车保有量分别约为发达国家的1/5和1/10；还有一点是龙头骨干企业规模化、组织化程度不高，我国冷链百强企业的市场份额仅10%左右，而美国前五强就超过50%，“小企业”难以承担“大投入”。

那么，断链问题如何解决？王先进认为，首先是要做好顶层设计，制定相关规划、管理办法、强制性标准，构建部门协同、央地联动的工作格局；同时健全管理机制，利用信息化手段，加强冷链事中监测与事后追溯，建立“许可准入—过程监管—服务评价—信息共享”的闭环式管理。

而相较于信息流通的虚拟网络，物流网络则需要实打实的基础设施支撑。因此王先进提出，要防止断链，还需要加快完善基础设施，优化冷链物流设施布局，推动冷链设施装备升级，实现产地的“最后一公里”，换装“中间一公里”，消费的“最后一公里”不断链；同时培育龙头企业，支持企业整合供应链资源，发展多式联运、甩挂运

输、共同配送等先进的运输组织模式，推动冷链物流集约化、规模化发展。

“总之，未来冷链物流必将向高门槛、新基建、大整合、强监管的阶段转折、转变。”王先进表示。

## 政策推动多方聚焦，冷链物流正提速

找问题，补短板，是为了强冷链，而国家政策的持续加码也让冷链物流提速有望。

2021年一开年，国务院就发布了中央一号文件《关于全面推进乡村振兴加快农业农村现代化的意见》，提出“加快实施农产品仓储保鲜冷链物流设施建设工程，推进田头小型仓储保鲜冷链物流设施建设，推进田头小型仓储保鲜冷链物流设施建设工程，推进田头小型仓储保鲜冷链物流设施建设”的国之大计。

与此同时，国新办和商务部也发布文件，采取多项措施建立现代流通体系，指出“国内冷链物流是短板当中的短板，发达国家的农产品腐损率不到10%，而我国肉类的腐损率约12%，果蔬更高约18%，到2025年每个县城都要有连锁商超和物流配送中心，乡镇要有商贸中心”。

而在最新发布“十四五”规划纲要中更是明确提出，建设现代物流体系，加快发展冷链物流，完善国家物流枢纽、骨干冷链物流基地设施条件，加强农产品仓储保鲜和冷链物流设施建设。

各地政府和相关企业也开始纷纷响应。记者从云南省了解到，2020年，云南省已经研究制定了《云南省支持农产品冷链物流设施建设政策措施》，对建设大型农产品仓储冷链物流设施投资超过1亿元的，按照10%标准给予奖补。对购置移动式冷库开展租赁服务的，投资1-2亿元按5%给予奖补等。对年用电量超过100万千瓦时的冷库经营主体，按照每千瓦时0.2元给予补助。截至目前，全省共收到奖补申报项目122个，申请补助资金17955.66万元。

云南省农业农村厅的同志告诉记者，在中央资金和省级奖补政策激励下，2020年全省已新建冷链设施1800座，新增库容75万立方米，新增和改造田头市场256个。下一步将继续加大政策力度，结合中央政策加快冷链物流发展。

高荣梅则告诉记者，目前昆明花拍中心已经在云南省内44个花卉生产区建立了50多条运输路线，前端集货站新增建设面积23000平方米，冷库面积1900平方米，服务农户350余家。现有冷链物流运输体系每天约完成300万枝的前端运输工作，保障了300公里内的鲜花及时参与当天的拍卖交易并完成物流中转。未来还将加大对冷链物流的投入，保障鲜花品质。

高荣梅相信，在政策的持续推动和多方的努力下，不仅是云南的鲜花，消费者餐桌上的农产品也可以真正“鲜”起来。

## 相关链接

# 冷链仓储救了无花果的急

本报记者 孙琳

没有鲜艳的花朵，没有诱人的香气，只有甜蜜的果子。据《本草纲目》记载，无花果味甘、性平、无毒、治喉疾、主开胃、止泻疾、治五疝，有“千年仙果”和“21世纪健康守护神”之称。

这小小的无花果形成的产业，是四川省内江市威远县重点发展的特色优势产业之一，也是该县产村相融、促农增收的重要抓手，在该县新店镇、界牌镇等地，均分布有无花果基地。

而就是这样的一个优势产业，在新冠肺炎疫情期间也受到了不小的影响。

“无二产的特色产业是非常脆弱的，一旦遇到特殊天气、集中上市或者像去年的新冠肺炎疫情影响，一产就将很难维持下去。”威远县金四方果业有限公司董事长游勇回想起去年的情形还记忆犹新。

“好在公司之前有所准备”。游勇说，去年由于新冠肺炎疫情疫情影响，当地农民销售困难，金四方公司比往年多收购了5000吨无花果鲜果，7000吨柠檬，500吨桑葚，通过新鲜水果的精深加工，避免了当地农民的血本无归。这得益于公司早先投入的精深加工生产线，更重要的是冷库的支撑。

“发展农产品精深加工，冷链物流非常关键。”游勇说，有了冷链物流仓储等配套，就可以实现季节收购、全年生产、错峰销售，有效提高果蔬利用率，减少损失。

游勇告诉记者，公司现有的冷冻保鲜库15000平方米和一个速冻无花果加工配送中心。由于无花果、柠檬、樱桃等产品的特殊性质，保鲜周期只有一天到两天或一个月，不易贮存，使用冷冻保鲜库后，就能够有效降低新鲜无花果的损耗，实现错峰加工、错峰错峰销售，延长销售时间，拓展销售半径，增加产品的附加值，促进农民增收，同时吸引更多农户加入此行列中。

尝到了甜头，金四方公司继续加大投入。游勇透露，公司已经联合正章（深圳）实业有限公司新建15000平方米金四方二期工厂，预计投资8000万元，建设AD.FD果蔬加工、果酱生产线，冷链仓储物流等，即将于今年7月投产。

自建自救，根据市场需求加大投入，公司作为市场主体正在积极拓展。不过游勇也坦言，作为企业资金压力还是很大，所以他也希望能更多得到政府政策上的支持。“希望能明确冷链物流的主管部门，特别是对冷库的用电、设施、用地制定优惠政策，重点扶持专业市场，农产品加工龙头企业，特别在集中产地初加工和冷链仓储物流中心建设的用地方面给予政策支持。”游勇认为，这应该是很多企业的呼声。

随着国内新冠肺炎疫情防控形势的转好，市场的恢复给了游勇很大的信心。“今年公司还开开了新的销售模式，积极和春秋旅行社、中青旅合作，推出了‘中国无花果之乡威远一日游’旅游观光线路，每天能吸引四五百人到无花果博览园和无花果生产厂区观光购物，带动更多果农共同发展，靠劳动致富，使产区变景区，田园变公园，产品变礼品。果农的生活会越来越红火。”游勇充满信心地说。

# 物流业降本增效 沈南鹏委员的关注和建议

本报记者 孙琳

在去年8月《2020胡润全球独角兽榜》发布的榜单上，全球共32家物流领域独角兽企业上榜，有16家来自中国，其中8家为红杉资本中国基金所投资。

过去10年，投资基金在物流行业发挥了重要推动作用，加速了规模化建设从而降低社会物流成本，带动更多民间资本进入。同时，作为最早嗅到物流业发展大势的创业投资机构来说，在诊断与决策间一同见证了我国物流业的成长与壮大，也能从一个独有的视角对物流业的发展给出一些真知灼见。

虽然因为新冠肺炎疫情防控的要求，身在香港的沈南鹏委员没能参加全国政协经济委调研组围绕“打通制约经济循环的关键堵点”，聚焦“深化流通体制改革、降低物流成本”的实地调研，但他告诉记者，他为此做了深入调研，并提出了几个方面的关注。

## 国际物流、干线运输和信息共享成本相对较高

在中国物流企业快速壮大的过程中，主动融入国际物流体系是帮助中国制造通向全球、全球商品进入中国的重要途径。

从沈南鹏实际调研的情况来看，2020年下半年起，由于出口多、进口少，导致海外集装箱回国难度加大，国内箱源匮乏。公司预订了舱位，却无箱可用情况时有发生，一些拥有箱源的货代公司还借机涨价。在他调研中有企业反映，2020年12月期间，集装箱加价幅度由原先的50-100美元/箱提升到500美元/箱。同时各级货代服务收费、船公司各类拖箱费及坏污箱费等费用，均缺乏统一收费标准可循，客户权益得不到保障情况时有发生。

为此，沈南鹏建议，相关部门应加强与船公司沟通，鼓励运回空箱加大国内箱源供给，协调公开箱源数据；同时通过设立一批国际物流行业标准化试点，对拖箱费、坏污箱费制订相应统一服务和价格标准，推进行业标准化建设。

此外，沈南鹏发现，目前按轴收费模式未充分考虑到快速、快运等行业以轻抛货运输为主的实际情况。如行业某头部企业的干线运输线路按轴收费后，比按重量收费金额上涨了10.51%，部分线路收费增长率甚至超过100%。

为此，沈南鹏提出，可推广大中型货车车辆主线分段优惠政策，根据日间夜间分类，结合车型和吨位设计收费系数；拓展集装箱车辆优惠政策，ETC折扣和集装箱车辆优惠叠加使用可以扩展至全国，降低商贸物流成本。

关于各类节点信息共享渠道不畅问题，沈南鹏则表示要给予重视。如从国际物流的全流程来看，拖车我们有北斗，船舶定位我们有自动识别系统，但其他节点信息服务目前仍存在不足，如港区、运力、码头堆场数据等，各个港区的数据分散且独立，缺乏顶层公共服务平台。

为此，沈南鹏提出，可推动有条件的快递公司、航空公司、机场、港口进行系统对接，实现运价和载运能力等信息实时共享，业务对接线上操作。行业主管部门通过交通物流综合大数据平台，对行业公共数据统筹归口管理，对从业者有广泛需求的ETC查询、绿通预约等数据，提供便捷高效、价格合理的获取方式，也可发挥企业平台规模和场景优势，探讨可否有机会参与到数据信息平台建设中。

## 监管制度要跟上创新需要

由于货运行业的“小、散、乱”，也让货主和司机之间的纠纷维权事宜屡见不鲜。以沈南鹏调研的某货运平台的统计数据表明：每年受理近28万起关于运费纠纷的投诉，涉及金额7.2亿元。

“要改善这种情况就需要从加快建设信用制度体系入手。”沈南鹏建议，行业主管部门应统筹管理失信名单，并同“信用中国”及时交换共享，对失信主体实施多方位的联合惩戒；同时可通过相关技术与信息共享，保障消费者与服务方个人隐私，对行业探索交易节点打卡、运输过程可视化等应用场景。

而随着新技术的日新月异，无人车、无人机等先进技术设备也开始进入物流行业，但由于政策不明、主管部门不清等因素，目前造成无人货运技术难以落地运营的局面。为此，沈南鹏认为，应支持快递物流企业运用无人车、无人机等先进技术开展末端投递，在指定地区建设无人车、无人机创新应用试点，在一定范围内提供行驶路线和空域。同时政府可指导电商企业与物流行业进一步数据共享，从而推动“无人技术”的发展。

## 亟须加快乡村物流、航空货运基础设施建设

出村进城，随着乡村振兴大幕开启，乡村物流基础设施建设也被提上日程。从相关数据来看，全国仍有74.9%建制村没有村级快递服务站。而在部分偏远地区站点进行短途运输时，往往出现因车辆不满载而成本浪费或多个站点串行时，时效无法保障等现象。

为此，沈南鹏提出，建议完善乡村物流配送体系，各地方政府应加强农村物流配送中心、农产品冷链等公共服务基础设施和村级网点的补贴力度；探索由乡镇职能部门进行协助，采取定点投放、共享配送站点、灵活就业等方式，打通“最后一公里”。

而相较于“最后一公里”，出村进城再走出去，航空物流也亟待提升。沈南鹏认为，针对部分机场货运信息化落后、货物清关及运单管理等基础信息不畅通现状，可加快统筹机场客货运区域的规划、建设、运营和管理，通过货运设施改扩建、扩大货运区域纵深尺度，提升机场内货物运输便捷性及快速运输的高效性。同时可建设航空物流公共服务平台，支持积极开展航空电子货运试点，鼓励结合实际需求开展空空中转等业务。优化简化货运安检流程，完善机场口岸联检设施，加强专用设备配套等来提高通关效率。

# “在优化营商环境面前，没有旁观者”

## ——郑州市中原区政协专题协商议政营商环境

营商环境是打造城区经济比较优势的紧迫任务，也是牵动城区发展全面提升的综合抓手。因此，优化营商环境得到河南省郑州市中原区委、区政府的高度重视，被列为当前全区重点推动的一项工作。“在优化营商环境面前，没有哪一个部门是二线部门，也没有哪个干部是旁观者、局外人，必须全区一盘棋，上下一条心”，区委书记乔登在3月8日召开的全区优化营商环境工作推进会上要求。

围绕这一主题，4月下旬，中原区政协召开常委会会议，组织全体常委和部分委员监督员进行专题协商议政。会上，针对目前营商环境存在的问题，委员们给出“建立健全一站式回应的投诉维权机制”“真正形成优化营商环境的常态长效氛围”“健全企业联络员制度”等系列建议。

侯超常委提出，建立健全一站式、回应的

投诉维权机制，确保企业投诉便捷、维权高效，件件有回音、事事有着落。李建辉常委建议，健全和加强企业联络员制度，形成全流程全覆盖的保姆式服务，进一步助推新项目高效优质落地。

宋红军常委则表示，“优化营商环境是一项系统工程。我区既要加强优惠政策和制度措施的精准宣传，使企业决策与政府信息对称，还要加强工作人员业务培训，强化营商环境评价评估，如邀请第三方评估机构参与监督和评估”。

“为更好服务科技创新发展，建议抓紧编制科技企业基础数据，建立上下游可视化的精准服务，打造特色化科技服务平台，同时围绕推动黄河流域生态保护和高质量发展的国家战略，以数字黄河为重点，支持本土科技型企业练好内功，积极争取国家资金或项目”，

李佩君委员说。

潘景新委员建议，围绕市场主体的开办、经营、退出等全链条各环节，从金融、法律、中介、咨询等各方面提升服务、促进发展。如协助企业做好数据信息的保护，加强对信息盗用滥用行为的打击；设立专门服务窗口或平台，公布监督联系电话，更好发挥营商环境监督员的作用……

“设立政策宣讲专班、定制政策‘套餐包’，做好惠企政策的精准解读、投放和落实；完善行业管理措施、创新信息化监管方式，形成市场主体自律、行业协会自治、社会监督自警为基础的大监管格局……”杨勇委员提出见解。

“要以此次会议为契机，充分发挥政协专门协商机构作用，努力消除营商环境中的瓶颈顽疾。”中原区政协主席刘守斌表示。

(王有强 宋伟明 秋硕 王永涛)