

陈瑞爱代表建议构建安全规范的智慧农产品市场体系

# 线上线下融合发展 破解农产品流通之困

一场突如其来的疫情,让很多地区的农产品陷入滞销的困境。为了破解这一难题,各地通过官员直播带货、线上平台销售等方式,来推动农产品的销售。

“各个地区通过直播带货等方式,帮助很多地区的农产品从‘滞销’变‘脱销’,帮助农民解决了燃眉之急。但通过这次滞销事件可以看出,我国智慧农产品市场体系的建设工作仍然任重道远。”全国人大代表、华南农业大学兽医学院教授陈瑞爱说。

近年来,我国各级政府对智慧农产品市场体系建设给予充分重视与支持,取得了一定的成果。但不可否认的是,农业供给侧改革和农产品去库存问题依然突出。由于没有形成高效畅通的农产品市场体系,大量优质农产品“产得出,卖不好”的现象时有发生,直接影响农民增收致富和农村经济发展。

针对这一问题,陈瑞爱在十三届全国人大三次会议上提交了关于建设安全规范的智慧农产品市场体系的建议。

“如何升级传统农产品批发市场业态和交易模式,提高农产品供给质量和流通效率,以更丰富多样、优质安全、营养健康的产品满足城乡居民的消费需求,实现产销高效对接,成为新时代给予农产品市场体系建设的重要任务。而构建安全规范的智慧农产品市场体系,促进线上线下融合发展成为解决农产品流通困境的关键。”陈瑞爱说。



## 完善智慧农产品市场信息体系

长期以来,农产品批发市场承担着近70%以上的农副产品流通任务。随着农业供给侧结构性改革的深入推进,农产品批发市场逐步进入爬坡升级阶段,但总体上大部分农产品市场还落后于农产品流通需求,缺乏总体性的规划布局,建设规模和水平比较低,远未形成高水平、全方位、大流通的市场体系,尤其三四线城市的农产品批发市场,设施设备普遍落后,服务功能不完善,农产品流通仍然停留在粗放式的低水平阶段。

“农产品市场综合性、网络化程度低,与大流通需求不匹配。当前,农产品流通建设

相对薄弱,农民卖难、买难的问题依然突出。”陈瑞爱说。

陈瑞爱建议,加快完善智慧农产品市场信息体系。

综合性、高效性的信息网络运行,能增强农产品流通各环节之间、各地区之间的沟通与交流,对于完善市场体系、建立大流通格局具有特殊的凝聚作用。

“因此,要持续加强全国农产品电子信息平台建设,尤其需要推动城市电子信息网络向农村地区延伸建设,重点建立高覆盖、权威性的农产品信息网络,通过信息化手段最

大限度地将各地区分散、小型的农户、农场和地域市场联结起来,开展农产品市场供求与价格信息收集、分析和发布工作,及时、准确地实现生产者与营销者的生产数据、产品运输数据、仓储数据、配送数据及分销收据的互联互通,并对于各平台使用者提供定制中长期市场预测分析,通过人工智能预测需求。”陈瑞爱说。

同时,陈瑞爱还建议完善智慧农业生产标准体系和智慧农产品市场的宏观调控体系,从而为实现农产品高效流通提供软件支持。

## 全面升级改造农产品批发市场

目前,各地农产品中心批发市场的农产品交易平台已基本采用电子化结算方式,拍卖、期货、电子商务等新业态逐步兴起,据农业农村部数据显示,到2020年,农产品电商交易额将达到8000亿元,年均增速将保持在40%左右。

尽管如此,我国农产品生产标准化、专业化程度依然处在一个较低的水平,与迅猛发展的智能化流通需求不匹配,成为制约我国农业产业化的瓶颈。

陈瑞爱说,在我国,很大一部分农产品生产仍以农户分散经营为主,这种低组织化程度不利于农产品标准化生产的有效实施,还

造成市场交易费用和信息搜寻的成本提高,而且,农产品产地普遍缺少储藏、保鲜等加工设施,加工技术相对落后,农产品总体包装简陋、分级粗糙、加工水平不高,有的农产品甚至没有包装,同时,我国在农产品深加工能力方面也比较欠缺,很多农产品都是初级产品。

上述种种原因,直接导致我国农产品现代化流通的增值潜力相对偏低,难以满足智能化流通的需求。因此,全面升级改造现有农产品批发市场,已经非常迫切。

陈瑞爱建议,从各地区基层抓起,发挥各自优势完善市场分集包装、加工整理、检验

检测、冷藏保鲜、物流配送等设施和功能,重点培育具有加工整理、预冷保鲜和冷链物流综合发展的现代化农产品批发市场。同时,结合区域市场发展实际,持续推进“农超对接”“农宅对接”工程,通过数据智能化规划项目,精准选点,调控物资流动,提升市民对农产品的消费体验,同时节约流通成本。

“在持续推进智慧农批市场转型升级的同时,还要健全智慧农产品批发市场营销网络和打造农产品流通枢纽。只有这样,才能建立起智慧农产品流通主体优势突出、新型流通模式协调发展的多层次流通格局。”陈瑞爱说。

## 加强智慧农产品物流网络建设

农产品通常具有易腐性、季节性和地域性等特性,要实现从“农田”到“餐桌”的顺畅流通,离不开成熟的物流体系支撑。在我国,农产品运输一般都利用公路,而铁路基本上没有得到有效利用,运输过程环节多而繁琐,导致运输成本居高不下、运输时间长、产品损耗大。

据各省市多年来相关的统计数据显示,国内生产总值的18%以上是社会的物流成本,且我国粮食物流成本占农产品物流成本总额的40%,而生鲜农产品,如水果蔬菜等物流成本占农产品物流成本总额的60%,而同等产业结构的发达国家物流成本一般控制在10%左右。因此,我国农产品的现代流通运输渠道改革任务依然任重而道远。

陈瑞爱指出,物流发展水平滞后,偏高的

运输成本和损耗与终端营销高效益的需求不匹配。针对这一问题,建议加强智慧农产品物流网络建设,降低农产品运输过程损耗与流通成本。

一方面,发挥铁路运输网络优势,减少流通中转环节,降低物流成本。

据调查显示,我国目前90%的冷链运输都是利用公路运输完成的,由于公路运输网络辐射半径较小,地域管理特性明显,在农产品物流运输中需处理繁多复杂的中转环节,大大增加了运输成本。而当前我国铁路交通网络异常发达,但物流运输利用率不高。

“因此,应以提高铁路运输农产品的效率为目标,处理好铁路运输和公路运输之间的配合和衔接关系,加强铁路冷链物流的设备

设施配套建设,建立具有中国特色的高效农产品铁路运输网络,减少农产品运输的中转环节,降低农产品流通成本,提高农产品运输的集约程度。”陈瑞爱说。

另一方面,加强智慧农产品冷链物流仓储体系建设,降低过程损耗。

对保鲜要求较高的农产品运输,最大的问题是运输过程中的损耗仍难以解决,加大了产品成本,直接影响了终端销售价格的形成。当前,大多数地区因规划、资金、技术、人才等原因,尚未形成成熟高效的农产品冷链物流仓储体系,暂处于探索发展时期。

“应当不断结合新时期降成本、促流通的需求,加快农产品冷链物流仓储体系的建设进程。”陈瑞爱说。

(蒲晓磊)