

疫情冲击下,农产品物流怎样“不断链”?

——对话秦玉鸣、刘乃郗、李成立

嘉宾

秦玉鸣 中国物流与采购联合会食材供应链分会秘书长

刘乃郗 中国农业大学国家农业市场研究中心研究员

李成立 北京中冷物流股份有限公司副总经理

主持人

农民日报·中国农网记者 赵宇恒
见习记者 欧阳靖雯

疫情期间,大城市“吃菜”问题备受关注。管控封控等措施下,怎样保证人们都能吃到新鲜农产品?问题背后的关键,不仅是农民怎样“卖菜”,更是怎样更好地“运菜”。此前有些地区高速路卡点频出,农产品跨区域流通受阻,导致产地“卖难”、销地“买贵”,给“菜篮子”保供稳价带来不少考验。为打通农产品上行的大动脉和微循环,国家层面密集出台多个文件,要求将保障流通环节作为保供稳价、促进消费持续恢复的重要举措之一。

眼下,全国疫情呈现稳定下降态势,农产品物流也逐渐恢复畅通。但平静下来,我们更应有些未雨绸缪的思考。针对疫情下鲜活农产品运销出现的一些问题,怎样进一步完善农产品应急流通体系?本报记者对话中国物流与采购联合会食材供应链分会秘书长秦玉鸣、中国农业大学国家农业市场研究中心研究员刘乃郗、北京中冷物流股份有限公司副总经理李成立,就此进行探讨分析。

疫情可能导致鲜活农产品产地“卖难”、销地“买贵”,而发展冷链物流可给产销两地市场错配留下“缓冲带”

主持人:疫情之下,作为保障居民“菜篮子”供给的关键环节,农产品流通还存在哪些堵点?疫情发生以来,国内农产品流通环境发生了哪些改变?

李成立:在涉疫地区这种“堵塞”最明显。对我们这样的物流企业来说,最头疼的问题就是中高风险地区各类通行证的申请。我当时最大的工作量就是跟各地的客户和当地政府管理部门协商、报备信息和申请通行证。

疫情发生时,农副产品、冷链食品进城经过的卡口管控力度常常会随着疫情形势进行调整,由此不少地区一度出现多证核验,核酸检测结果互认等问题。此外,还存在同一个城市不同高速卡口管控力度不同的问题,我们有时还需要指挥司机绕行别别的卡口。效率降低了不说,疫情下的运力缺口问题也被放大。不过,交通运输部门也在不断优化货车通行管控政策,货运物流不通不畅等问题也很快得到缓解。

此外,疫情防控形势严峻的时候,运力缺口不仅存在于干线物流,也存在于城市配送环节。如果说干线物流还可以外调司机支援,城市配送环节更需要熟悉城市道路的常住本地的司机。

秦玉鸣:疫情防控,不应该只是“防”,还要想办法怎么“通”。这考验的是精准施策的智慧,考验的是落实担当。我们在调研中发现,每逢疫情散点暴发,不少地区就反复出现防疫政策不统一、层层加码、“一刀切”管控措施,这些给供应链的稳定和物流通畅带来不少问题。此外,城市应急体系不够完善以及食材进出口防疫材料不互通等问题也被暴露出来。

疫情影响的是食材多元化运输的路径,单一渠道无法有效解决食材销售“最后一公里”困境,部分产地出现滞销的原因是在地头劳动力难寻,加上销地餐饮业和家庭聚餐业的停摆等,而餐饮采购在食材流通规模中占比近1/3。因此,要多元化拓展保障性流通路径,农批市场、餐饮、社区零售、电商宅配等食材供应链网络要及时联动运用,使得保供更加顺畅。

不过,在疫情防控常态化的背景下,这3年食材产业整体是稳步增长的。2021年中国食材消费市场规模已达15.09万亿元,2022年食材消费市场规模预估将突破16万亿元。伴随着食材产业的发展,我国食材流通的基础设施不断完善,食材流通相关技术条件日趋先进,流通政策体系不断完善,流通主体的组织化、产业化水平不断上升。

主持人:疫情下,鲜活农产品流通面临着哪些更为复杂的情况?

刘乃郗:农产品生长受不同区域环境气候影响大,供给的时空周期性十分显著。目前我国鲜活农

产品跨区域调配,跨季节销售的流通格局已经基本形成。据调研,鲜活农产品如果能保证在48至72小时内从产地送达餐桌,尽管品质损耗依然存在,但数量损耗并不明显,反之则不然。疫情下,物流节奏整体放缓,大大加剧了鲜活农产品在流通过程中的损耗,并传导至产地和销地两个市场,出现产地“滞销卖难”、销地“紧缺买贵”的现象。

在这种环境下,从产地端就将鲜活农产品“冷”下来,对完善现代流通体系意义重大。根据国务院办公厅印发的《“十四五”冷链物流发展规划》,到2025年,肉类、果蔬、水产品产地低温处理率将分别达到85%、30%、85%。这将会大大增强产地应对突发情况的弹性,给产销两地市场错配留下“缓冲带”。

秦玉鸣:与工业品不同,鲜活农产品具有季节性、周期性、不耐储运等特性,对物流的要求比较高,对运输条件的需求也更为精细化。

包括鲜活农产品在内的多数食材在运输过程中都需要温控保鲜,在疫情期间末端“最后一公里”运输阻力最大,加之冷藏运输车辆紧缺,常常要依赖保温箱冰袋等小包装温控体系。这增加了仓端包装等工作量,对物流时效影响较大。

尽管仍然存在区域差异,但目前我国的温控基础设施建设及运力水平整体较好。问题在于如何用已经打好的“地基”来“盖房子”增强温控物流能力,这需要管理部门充分运用现有的数据平台等信息化手段,提高精准监管能力。

构建与城市量级匹配的物流体系是大城市要下功夫研究的课题

主持人:疫情发生以来,我们在疏通农产品物流堵点方面积累了哪些经验?

李成立:其实开展疫情防控工作以来,在应急保供方面我们已经积累了很多经验。在因疫情导致物流效率降低的大城市周边设置中转仓,是做好疫情期间生活物资保供工作的有效途径之一。比如2020年初武汉的疫情最严峻时,城市周边设置了5个中转仓,所有保供车辆实际是在给中转仓送货,卸货都是当地工作人员负责,司机不下车,返程无需隔离,实现了无缝触配送。

当然,一个千万级人口的大城市,这5个中转仓的压力是可想而知的。最初由于人手紧缺叠加捐赠物资数量空前,而数字化管理技术应用没能跟上,一度造成物资积压。但很快,随着专业物流企业的介入,武汉应急保障物资调配局面迅速得到改观。物流企业利用自有的云仓管理软件进行商品、货位、库存、出入库等管理;所有的物资都贴码录入进行分类,然后统一分拣,凭借以往专业经验,很快就能分拣出库形成物流体系的闭环,两天时间,整个物流运转就通畅了。

主持人:在遇到突发情况时,对农产品销地而言,保供实际是在保物流,在这一点上,此次疫情给了我们哪些启示?

秦玉鸣:得益于近年来外卖、电商的发展,食材“最后一公里”配送目前已经十分市场化了。物流公司的数字信息系统较为完备,分拣配送效率也比较高,所以在应急保供时,物流环节完全可以交给这些专业的人去做。

产业链供应链安全、稳定、高效运行是个系统工程,涉及到人流、商流、物流、资金流、信息流等方面保障,也涉及到上中下游产业链的协同。而物流是保障供应链畅通基础性、先导性的因素。疫情下,食材保供企业、货运司机责任担当都是显而易见的,将会得到社会更多理解和尊重。

机遇与挑战并存,产业链上的企业要正视疫情防控常态化。伴随不确定性增加,对供应链、外部环境的及时可见性以及系统化反应等都提出了新挑战,要利用好智能化、数字化技术以及科学供应链管

理手段,打造供应链的多样性也成为企业突破的一大方向。

作为行业协会,我们一直在呼吁大城市要把物流体系建设作为基础设施建设的重要内容,社会发展到今天,物流的重要性不亚于水和电。特别对农产品自给率有限的超大城市来说,物流一旦按下“暂停键”,上千万居民的餐桌谁来负责?所以,我认为未来构建完整的与城市量级匹配的物流体系将会是大城市要下功夫研究的课题。

刘乃郗:在当前国内鲜活农产品流通格局中,批发市场依然是最有用的流通渠道。这里面有个简单的道理:物流网络替代难,供应链网络替代难上加难。从供应链角度看,目前70%以上的鲜活农产品产销对接渠道为传统农批和商超,只有20%左右走的是连锁配送,剩下不到10%才走的是电商、产地直销等渠道。批发市场和商超是鲜活农产品供应链网络的重中之重。

大城市终端市场的蔬菜大都来自本地的一级批发市场。北京新发地市场承担了北京80%以上的农副产品供应,上海江桥、西郊、江杨批发市场平均每天果蔬肉蛋上市量占上海全市的60%-70%。关闭了批发市场,谁来组织产地的货源,谁对接城市内错综复杂的需求,是个大问题。

从产销两端格局看,目前中国鲜活农产品的生产端仍呈现高度分散的格局,消费端的需求结构和空间分布也非常分散,这就要求两端都需要一些市场中间主体承担供应链网络节点的角色。

由于长久以来形成的农批渠道具有规模化、专业性、灵活性,传统产销对接渠道短时间内还无法被替代。批发市场犹如一座城市最大的中转仓、最稳定的蓄水池。所以在做好疫情防控工作的同时,也必须尽力保证大型农批市场和商超等传统供应链渠道的有序运转。

打通供应链数据信息,除了在信息基础设施上发力,也要加快探索合理的利益分配和激励机制

主持人:应急情况下,高速公路、国道等干线物流不畅一度给农产品运输造成阻碍,如何提高干线物流效率?

秦玉鸣:在抗击疫情时,有些地方打着“内循环”旗号搞地区经济,甚至借防疫由头设置壁垒、限制物流,出现封村断路、阻断交通、禁下高速等层层加码、过度管控的情况。要想物流体系的效率最大化,就必须破除这种地方保护的思想。

近日,《中共中央 国务院关于加快建设全国统一大市场的意见》发布,明确指出要破除地方保护和区域壁垒,不搞“小而全”的自我小循环,更不能以“内循环”的名义搞地区封锁。统一大市场对加快建设国内畅通高效、贯通城乡、安全规范的食材现代流通体系有直接的促进作用。但疫情期间物流行业的种种遭遇,明显与全国统一大市场建设要求背道而驰。

现阶段的物流市场割裂问题,不仅体现在行政区的空间概念上,也反映在线上系统不兼容导致的数字鸿沟上。其实,将包括司机、货品信息、行车路线等在内的应急保障物流信息搬上网,实现在线实时查阅,司机核酸检测结果、是否途经风险点位等一目了然,可以避免反复截停运输车辆。在技术层面上操作这些并不困难,难就难在数据获取和各个系统数据的打通上。

信息的打通对全国统一的智慧化物流建设意义重大,智慧物流的发展很大程度上就是依赖信息“一张网”。必要时,也许可以考虑让专业物流企业介入,协助调配司机和货车来提高效率,加强企业间共享运力资源,实现运营效率的最大化。

刘乃郗:供应链的数据信息如果能全链打通,那产销对接的问题就迎刃而解了,但难度也是显而易见的。拿批发市场来说,各大产地销地的批发市

场都有自己的数据平台,以什么方式让众多市场拿出各自的数据共享?数据是一种资产,但谁有权使用这个资产?数据的盈利增值归谁?谁来监管数据的使用?诸如此类的问题不仅是农产品供应链的难题。

此外,我国有上千万人在从事生鲜农产品经销业务,要掌握他们所有信息是很难的。而且现在农产品仓储物流载体的信息化基础都还比较薄弱,供应链数字化更是仅在少数场景下有一些应用,数据本身缺失也较为严重。一方面是现在技术应用模式还不是特别成熟,另一方面更重要的是农产品流通信息化、数字化的成本较高,尤其生鲜农产品中仍然有较多通货、大路货,技术升级的投入产出比很低,甚至是赔本买卖,这导致企业和经销商参与积极性都不大。想要打通全链条的数据信息,除了在信息基础设施上发力,也要加快探索一些合理的利益分配和激励机制。

在产地端对农产品进行一些初加工,不仅能提升应急情况下的流通效率,长远看也有利于产业高质量发展

主持人:提高农产品应急流通效率,产地还能做些什么?

李成立:我认为农产品想要更快速高效地走向市场终端,要在产地端就实现一定程度的标准化。目前我们运输的农产品大部分还属于初级产品,标准化程度不够,这对终端流通不太友好。在应急情况下,这个问题会更加凸显。比如产区运到北京、上海的蔬菜,到了销地后要再经过卸车、分拣,按不同个体的需求拆分后重新包装,不仅拉长了物流时间,反复装卸包装也会造成更大的损耗。

我们常会遇到这样的情况,一部车去产区装货,装满一车可能要花费2天左右,到销区边卖边聊的话可能又要一两天甚至两三天,但实际在途运输时间连1天都不到。如果农产品能在上游就进行一些初加工,比如预冷、消毒和清洗、做成标准包装,就能大大节省终端时间,延长农产品保鲜期,减少损耗。

秦玉鸣:今年3月1日起正式实施的《果蔬类周转箱尺寸系列及技术要求》与《果蔬类周转箱循环共用管理规范》两项国家标准,其实是对农产品物流标准一个很好的补充。标准周转箱是推动果蔬类产品标准化、单元化物流作业的关键。

试想,如果从产地装载这一步就开始使用标准周转箱,并贯穿整个流通链条,直至果蔬摆上终端市场的货架,仍然使用的是同一个标准周转箱,从产地到门店作业“一筐到底”,据估算,损耗可降低30%左右,物流效率也将显著提高,而物流成本也会相应下降。

同时,建议食材在原产地进行产品化和商品化操作。某平台让大家早上6点抢菜,是因为要根据需求在大仓里完成分拣、进入物流系统,运到前置仓、分销等,最后送到人们手里,过程复杂。如果在源头就行清洗、保鲜、分拣、打包,实现食材商品化,会方便很多。

这不仅能对提升应急情况下农产品流通效率、加强农产品保供能力起到重要作用,从长远看,对推动果蔬产品流通业规范、健康、可持续及高质量发展也具有现实意义。

主持人:遭遇因物流不畅导致的农产品“卖难”时,产地可以通过哪些方法“自救”?

刘乃郗:当物流不畅时,若能做好产地尤其是田头冷藏保鲜设施建设,将有效延长农产品保鲜期,为物流运输争取更多时间。

近几年,除了固定的田头冷库,一些发达地区也在探索推广类似集装箱式的移动冷库。这种形式对季节性农产品和远距离运输来说是很方便的,但实际推广效果一直不尽人意,究其原因,还是投入产出

比效果不佳。对产地而言,必须要在冷链储运效果与经济划算之间找到平衡。

农业农村部近年来开展的农产品产地仓储保鲜冷链物流设施建设,具有保供给、减损耗、降成本、强产业、惠民生的多重价值,相当于给了农户一个丰收和增收的“稳定器”。一方面,当行情不乐观或者流通暂时受阻时,有一个缓冲区可以把农产品在成熟期足量收获储存起来,不至于白白损耗在田间地头,或被迫集中流向某个小范围市场贱卖。另一方面,也能通过田头预冷设施,大大降低农产品收获后商品化处理阶段的损耗。更重要的是,它还可以增加产地端的供给弹性,平滑临时市场阻滞带来的波动,稳定生鲜农产品的供应周期。因此从当地产业可持续发展角度看,产地仓储保鲜冷链物流设施建设是非常必要的。

搭建应急物流体系要充分激发市场主体的活力,疏通城市内“毛细血管”配送,特大城市还需建立安全保障仓

主持人:面对突发性公共事件,为保障农产品顺利端上居民餐桌,在物流方面能提前做些什么准备?

秦玉鸣:首先需要有一个科学的分级响应机制。一旦出现类似疫情这种突发性公共事件,从管控到封控乃至“封城”,每一步都应该有可以立即启动的响应机制,触发相应措施。

应急状态触发后,中转仓、“应急保供白名单”上的企业都要立刻行动起来,并且从上游供应端到中转仓到末端配送,每个流通环节都要有相应的“白名单企业”,这样整个链条才能完全打通。

李成立:搭建应急体系要充分激发市场主体的活力,既包括国有企业,也包括民营企业,还有线下商超和线上平台,要充分释放保供能力,不能只把保供责任都压给地方国企和社区志愿者。

还要疏通城市内“毛细血管”配送,完善大数据系统建设,提升配送效率。特大城市还需要建立安全保障仓,现在这部分还是相对薄弱的。

刘乃郗:在市场配置机制暂时失灵时,要有良好的应急工作机制能顶上,尤其是可能需要短期的计划配置应急机制来弥补市场配置机制失灵所留下的空白。

在城市全域流通全面受阻的特殊极端情况下,按标准分配的效率可能更高。比如将蔬菜水果肉蛋奶运至城郊中转仓、周边批发市场或城市里的大型商超,让各类市场主体都参与进来,就地转化为商品化处理车间,按照家庭、人口、保鲜期等因素定量组合打包,通过各类终端直接配送标准件。这样可以极大地缓解供应链网络缺失、产销对接不畅的难题。事实上,目前大城市周边县市送到餐厅的鲜活农产品,大多都在产地就进行了净菜处理,有较为完善的系统和流程。应急情况下还可以将这些系统利用起来,处理家庭包装用的食材。

不过,这种应急机制搭建起来也存在一些难点。一方面是部分特殊消费群体对鲜活农产品的特殊需求必须满足,这需要专业团队支持。另一方面应急机制的有序高效运行需要探索完善,在事件过程中的运营成本如何优化、如何协调跨部门协作、如何开展有序计划配置的市场监督管理,都需要更加精细化的解决方案。

主持人:在当前我国农产品大流通的格局下,搭建应急物流体系已经成为农产品保供的一道必答题。农产品物流不只包括在途运输,从产地物流、干线物流、销地物流到配送的“最后一公里”,诸多环节中有一处掉链子,就可能影响到城市居民的“菜篮子”。在搭建应急物流体系时,要有大局观、开放性、灵活性,更重要的是把功夫下在平时。物流体系建设的“地基”打得牢,应急物流体系才能建得稳,遇到突发情况方能供得上、不断链。