

生产流通中食物损耗调查

新华社“新华视点”记者 蒋成 潘德鑫

超量使用种子、收割时大量粮食颗粒掉落或破碎、果蔬运输中大量腐烂……

农业农村部食物与营养发展研究所近期一项研究揭示,每年我国蔬菜、水果、水产品、粮食、肉类、奶类、蛋类七大类食物按重量加权平均损耗和浪费率合计22.7%,约4.6亿吨,其中生产流通环节食物损耗3亿吨。“新华视点”记者调查发现,生产环节播种粗放、采收不精,储运环节冷链不完善是造成食物损耗的主要原因。

播种粗放,采收不精

根据联合国粮农组织的定义,食物损耗是指食物在生产、收获后处理、贮藏、加工、流通等环节由于人为、技术、设备等因素造成的食物损失,不包括在消费端的食物浪费。

记者在田间地头调研发现,有的地方生产环节播种粗放、采收不精、管理打折,粮食损耗率较高。

在播种环节,一些小麦产区仍是“广种薄收”模式。由于播种技术、种植观念等不同,用种量参差不齐。天津市农业农村委二级巡视员胡伟通过研究发现,正常用种量在30至50斤,有的农户播种粗放,每亩播种量高达100斤。

到了收割时节,麦籽被收割机上的鼓风机吹落田里的现象比较普遍,收割机割台高速碰撞穗头也会导致掉粒损耗和籽粒破碎。这种情况容易让小麦发生霉变,影响后期储存。

一些水稻产区的农户反映,收割机作业过程中稻穗末端稻谷脱落、清选工序中籽粒不能及时分离等情况,都会产生相当数量的稻谷损耗。

农业农村部食物与营养发展研究所动物食物与营养政策中心主任、研究员程广燕研究发现,机械收割粮食环节损耗率最低可以控制在1.9%,但个别地区玉米机收总损耗率高达10%。

贵州省威宁彝族回族苗族自治县马铃薯种植大户管绍刚说,使用机械收获马铃薯的损耗率为5%左右、人工采收损耗率为15%。

存储运输损耗不小

记者调研发现,由于设备保障、专业知识不足,在储运环节中,蔬菜、水果、粮食等损耗量不小。其中,水果、绿叶菜等损耗达到惊人的地步。

有的粮食企业储粮设施陈旧老化,通风、温控等设施配备不足,发霉和虫蛀时有发生。2020年以来,随着粮食价格预期上涨,一些种粮大户惜售心理变



资料图。

强,但其储粮设施简陋,有的甚至无法及时烘干,损耗较高。

一些农户缺乏储存专业知识,果蔬产后储存环境温度、湿度把握不当。贵州蔬菜种植户李珍文说,一些小型果蔬基地,多种蔬菜、水果混合储存现象普遍,已损坏的果蔬产生乙烯会加剧其他果蔬成熟和衰老。

数据显示,果蔬生产及产后处理损耗最低可以控制在9.2%,最高则超过25%。

程广燕说,我国果蔬损耗率高与冷链化程度较低密切相关,大部分果蔬运输处于“裸奔”状态。据了解,发达国家冷链运输普遍在80%以上,我国目前仅为约30%。

记者调查发现,一些商家采用的“冷链”还比较原始,仅放几个冰块,有的甚至依旧用简陋的小棉被裹着生鲜品。“为了节约成本,冷链司机在运输途中私自关上制冷机的情况依然存在。”一位冷链企业负责人说。

“一车豌豆从云南发往北京,需要经过基地收集转运、批发商装车运输、农贸市场批发、零售商进货等环节,装箱搬运最少4次。”货车司机王大勇说,“非冷链条件下,一车30吨重的豌豆会产生近5吨损耗。”

如何减少损耗?

农业农村部食物与营养发展研究所提供的数据显示,我国七大类食物减损空间有五六成左右,若挽回一半的损耗和浪费,可每年节约2.3亿吨食物,能满足1.9亿人1年的营养需求。

受访专家和基层千群建议,通过加强冷链建设、构建全产业链食物减损标准体系等减少食物损耗。

普定县农业农村局蔬菜站站长邓飘建议,从“最先一公里”和“最后一公里”着手,加大预冷、贮藏、保鲜等农产品冷链物流设施建设投入,增加冷藏车购置使用,尤其是便于城市穿梭的小型冷藏车,保障冷链运输,完善生鲜食物终端配送机制。

近年来,我国大规模开展高标准农田建设,提高全程机械化水平和作业标准化程度,推进产地冷藏保鲜设施建设,加强粮食仓储和流通设施建设,有效减少农产品的产后损失。

记者在非黄种植大县贵州普定县看到,为了减损,该县在非黄基地建立清洗、整理、分级、包装、预冷一体的非黄采后商品化处理配套设施。邓飘说,“目前,全县非黄商品化处理配套设施齐全,非黄全产业链损耗降低了50%以上。”

业内专家建议,加快构建全产业链食物减损标准体系,推动先进技术、工艺、设备等及时应用于食物减损实践。如一些山区因地形原因不能使用大型机械采收,可研发适用于不同地形、不同品种的高精度农业收割机械,同时开展农民技术培训,提高作业的规范性和精准性。

程广燕建议,做好蔬菜等非耐储运生鲜农产品产销衔接,提高食物系统供给效率与韧性。加大产地预处理,推广净菜,对食物的边角废料进行集中高效分类处理,最大程度提高食物利用水平。新华社贵阳4月17日电

交通运输部推动主要网约车货运平台公司降低过高抽成

新华社北京4月17日电(记者叶昊鸣)记者17日从交通运输部获悉,为保障交通运输新业态从业人员合理劳动报酬水平,将推动主要网约车和货运平台公司降低平台过高的抽成比例或者会员费上限,并向社会公开发布。

交通运输部近日印发《2023年推动交通运输新业态平台企业降低过高抽成工作方案》。根据方案,针对网约车平台公司,各城市交通运输主管部门组织在本地运营服务的网约车平台公司部署推进落实工作;督促在本地运营服务的各网约车平台公司与从业人员代表、行业协会等沟通协商,保障从业人员合理劳动报酬水平;主动向社会公告降低本企业过高抽成比例上限的工作安排。各省级交通运输主管部门对在本省份运营服务的网约车平台公司落实工作情况调研督导。交通运输部指导各省、城市交通运输主管部门督促主要网约车平台公司明确工作安排、时间节点及责任人;持续跟踪掌握各项目标任务进展情况及存在问题,定期调度各网约车平台公司;组织对落实工作进行评估和总结,将宣传推广各地及企业推进降低过高抽成比例、保障交通运输新业态从业人员权益的典型经验做法。各主要网约车平台公司将在5月底前基本完成降低过高抽成比例上限有关工作。

针对货运平台公司,方案指出,相关省级交通运输主管部门组织在本省份注册的货运平台法人公司,与货车司机、行业协会等沟通协商,降低过高的抽成比例或会员费上限,保障货车司机合理收入;主动向社会公告本企业降低过高抽成比例或会员费上限的承诺。各省级交通运输主管部门对在本省份运营服务的货运平台公司落实情况进行调研督导。交通运输部指导相关地方交通运输主管部门督促主要货运平台公司制定实施方案,明确工作安排、时间节点及责任人;持续跟踪掌握各项目标任务进展情况及存在问题,定期调度货运平台公司;组织对落实工作进行评估和总结,宣传推广各地及企业推进降低过高抽成、保障货车司机权益的典型经验做法。各货运平台公司将在10月底前总结保障货车司机权益的工作经验和成效。

(记者王希)

央企违规经营投资责任追究工作再深化 国资委发文要求“查大案、盯高发、治顽疾”

新华社电 记者从国务院国资委获悉,为切实维护国有资产安全,有效防范化解重大风险,国资委已下发通知持续深化中央企业违规经营投资责任追究工作,提出各中央企业要把“查大案、盯高发、治顽疾”作为做好责任追究工作的主攻方向。

根据国资委网站4月17日发布的《关于做好2023年中央企业违规经营投资责任追究工作的通知》,国资委要求中央企业进一步健全违规经营投资责任追究工作体系和工作机制,强化责

任追究“反向查、正向建”作用。

通知明确,中央企业要紧盯重大违规问题;紧盯违规问题高发领域,强化对企业权力集中、资金密集、资源富集、资产聚集部门和岗位的监督,严查股权投资、工程建设、资金管理、对外担保、金融业务等领域违规问题线索,依法依规追究有关人员责任;对国资委三令五申严禁的融资性贸易、“空转”“走单”虚假业务问题“零容忍”。

通知要求,中央企业要持续构建权责清晰、约束有效的经营投资责任体

系,健全用好责任追究工作机制。通知明确,对新设立的中央企业或新投资并购的子公司,要同步明确责任追究职责主体,建立工作制度机制,确保工作体系有效覆盖。

据了解,近年来中央企业持续推动违规经营投资责任追究工作走深走实,责任追究工作体系不断健全,追责力度精度持续提升,企业合规经营理念有效强化,为促进中央企业高质量发展提供了有力保障。