

三农瞭望

# 别把农产品经纪人当成二道贩子

农产品流通离不开经纪人。日前,农产品经纪人技能竞赛决赛落下帷幕。今年该竞赛由农业农村部等3部门共同主办,首次纳入全国农业行业职业技能大赛赛项。近期印发的《加快农业农村现代化“十五五”规划》提出,“十五五”期间全国将培育3万名农产品骨干经纪人的目标任务。

农产品经纪人是连接田间与市场、打通生产和消费的纽带。农产品经纪人当然有中间商的职能,但如果只把农产品经纪人当成二道贩子就错了。消费者对农产品品质、安全的要求日益提高,采购商则渴求稳定、标准的供应基地。一名优秀的农产品经纪人,除了具备基础的价格谈判能力、交易撮合能力外,还要懂信息分析、会品质鉴别,要有真金白银的投入,包括分选设备和资金准备等,更重要的是对产业链进行优化整合。可以说,经纪人赚的是劳动收入、经营收入和风险收入。

随着供给日益丰富、产量不断增加,农业生产对流通的依赖越来越强。我国农业生产以小农户为主,但农户自己对接市场的难度较大。尽管农产品流通的软硬件条件

农产品经纪人是连接田间与市场、打通生产和消费的纽带。一名优秀的农产品经纪人,除了具备基础的价格谈判能力、交易撮合能力外,还要懂信息分析,会品质鉴别,要有真金白银的投入,更重要的是对产业链进行优化整合。

已今非昔比,但是农产品季节性区域性结构性滞销卖难依然时有发生。从生产者到消费者,农产品通常要经过田头收购、一级批发、二级批发、零售终端等多个环节,每个环节都要发生运输、装卸、损耗、人工等费用,使得流通成本居高难下。在以上情况下,农产品经纪人肩负着越来越重要的作用。

现代农业离不开现代流通,政策对农产品经纪人寄予厚望。按照规划,“十五五”时期,我国将培育500个产地冷链集配中心,完善农产品流通骨干网络,整合县域物流资源发展共同配送。建设50个省部共建农产品产地批发市场,培育3万名农产品骨干经纪人。以上举措,出发点是破解农产品产销脱节痛点、推动流通效率提升,落脚点是推动

农业做大做强、农民增收致富。

农产品经纪人并非新职业,其伴随农产品市场化而诞生和成长。过去,很多人感到农产品经纪人行业比较粗放,有的诚信服务意识和产业带动能力不够,有的甚至存在误导生产者、压级压价等现象。如今,从单一田间代办到全链条综合服务,从买卖价格博弈到结成利益共同体,从松散式人情交易到标准化持证经营,行业正发生系统性变化。通过竞赛,不仅有利于提升经纪人的职业感和荣誉感,而且为其规范化发展提供了方向。

培育壮大农产品经纪人队伍,不是颠覆农产品流通主渠道,而是重视市场、重视流通的体现。随着电商下乡和产地直采的发

展,传统代购代销模式受到冲击。当前,农产品经纪人队伍依然存在小散弱的现象,专业性、规范性有待持续提高。面向未来,农产品经纪人要做到“三有”:有信息,懂农业,做到及时准确发现需求、引导生产,让生产者产出好产品;有渠道,善经营,帮农户找市场、拓销路,让好产品卖出好价钱;有诚信,讲担当,规范自身行为、强化服务意识,与行业主体互利共生。

走好一颗子,激活一盘棋。以培育农产品骨干经纪人为牵引,农业经营者将加强市场意识和创新意识,提高竞争力。



李红娟

数据要素市场化配置是建设全国统一大市场的关键支撑,我国海量数据资源与丰富应用场景为数字经济发展积蓄了巨大潜力。近日,国务院关于建设全国统一大市场工作情况的报告中提到,部分新领域发展快、变化大,出现一些值得关注的新问题,特别指出数据市场处于发展初期,基础制度规则还不健全,高质量数据供给还不充分,赋能高质量发展仍有差距。

数据具有可复制性、边际成本趋近于零、规模效应等特征,既突破了传统要素流通与价值分配逻辑,也对产权界定、跨境交易、全域监管提出了全新要求。然而,当前数据流通、确权交易、收益分配等关键环节仍存在制度供给短板,难以适配数字经济发展实践需求;产业间数据供需呈现结构性失衡,部分工业、乡村的实体经济数字化转型面临优质数据供给短缺,容易催生低水平同质化“内卷”乱象。

其一,数据产权界定模糊扭曲市场供给结构。当前数据权属缺少清晰法律规范,“谁采集、谁占有、谁获益”成为行业潜规则,政务公共数据和产业细分数据被区域、企业锁定,难以进入全域流通市场,大量有研发能力的中小企业难以获取基础数据资源,延缓了产业数字化升级的步伐。

其二,区域流通规则加剧局部“内卷”。全国多地数据交易所独立运营,各项标准不兼容,导致数据跨省流通的制度成本较高。中小微企业承担不起跨区域交易的隐性成本,只能在本地市场经营。一方面大量政务、产业数据没有得到有效开发,另一方面制造业、农业数字化转型缺少可用数据,行政区划阻碍了要素流动,供需失衡问题进一步放大区域间同质化内耗。

其三,协同监管缺位,形成“劣币驱逐良币”。传统属地化监管模式与数据跨区域流动天然属性不相适配,数字新业态存在监管真空。部分企业刻意压缩数据合规成本,形成不正当竞争优势;合规经营主体被迫同步降低竞争标准,研发资源不断在低价恶性竞争中被消耗,制约了数字产业整体提质升级。

深挖乱象根源,属地分割治理架构和数据全域流动特性存在结构性错配,衍生出多重矛盾。一是商品流通壁垒未完全破除,叠加数据市场区域制度分割,企业跨区域经营要承担双重合规成本,稀释了统一大市场建设红利。二是地方保护固化了数据规则壁垒,一些地方重复建设交易平台,区域分割从实体空间延伸到了数字领域。三是考核和财税配套机制有待优化,地方出于守护本地数据资源的诉求设置流通门槛,加剧了区域要素分割与无效竞争。

加快构建全国统一的数据要素基础制度体系,畅通要素流通循环,充分释放数据要素价值,亟须加快补上数据基础制度短板,系统化解属地治理与数据全域流动的内在冲突。稳步推进政务公共数据确权改革,搭建行政确权、市场化确权双轨运行框架,建立全域公共数据分层确权清单与动态更新台账,打通跨部门数据共享堵点。上线全国统一数据产权登记平台,简化跨省产权互认、数据资产入表流程,将数据流通共享成效纳入数字政府考核体系,充分释放数据资产价值。

打造全国一体化流通体系,拆除区域数据市场分割藩篱。统筹推进各地数据交易平台互联互通,出台全国统一的数据采集规范、质量评估体系、合规审核标准,建立跨区域数据交易收益均衡分配机制。布局国家级数据交易枢纽,整合分散化的地方交易业务,引导数据要素自由跨区域流转,投向实体经济数字化转型等场景,从供给、需求两端同步缓解结构性“内卷”。

完善跨区域协同监管体系,引导市场竞争转向创新驱动。建立全国统筹、分级落实的数据协同监管框架,统筹事前准入规范与事中事后穿透式动态监管,常态化开展跨区域规则互认、跨部门联合执法。清晰划定数据合规容错边界,区分安全红线与产业创新探索空间,依托差异化数据产品、自主数字技术构筑核心竞争力,以高质量差异化供给替代同质化低价竞争。

(作者系国家发展改革委经济体制与管理研究所研究员)

## 优化供给是服务消费必答题

年 巍

今年上半年,社会消费品和服务零售总额同比增长2.7%,6月份社会消费品零售总额同比由上月下降转为增长1.0%。其中,上半年服务零售额同比增长5.3%,比商品零售额快4.2个百分点;服务消费支出的占比在提高。

一组组数据、一个个案例,印证着消费结构之变,服务消费日益成为经济高质量发展的重要引擎。国际经验也表明,当人均国内生产总值超过1万美元时,服务消费占比将显著提高。随着“商品+服务”深度融合,还将催生更多新场景、新业态,创造新的消费增长点。

硬币的另一面,是服务供给还接不住需求的现实挑战:一些消费者吐槽“找个好保姆比找对象还难”;人口老龄化程度加深,与之相匹配的养老服务仍存在短板;节假日出游,有的景区人满为患,体验大打折扣……如何顺应新趋势,更好满足人民群众高品质服务消费需求,是发展服务消费必须解答的新课题。

国家层面已有部署。不久前印发的《扩大消费“十五五”规划》,明确了“十五五”时期消费领域发展的思路目标、重点任务和政策举措。促消费六大重点任务中,“促进服务消费提质惠民”位列第一。

从一日三餐的品质餐饮,到“一老一小”的养老托育;从说走就走的文旅体验,到强身健体的体育消费,桩桩件件都有具体安排。

以发展文化和旅游消费为例。今年夏天,多个省份相继推出夏日消费系列活动和真金白银的补贴政策。比如,广东通过研学游以及一系列促消费政策,打破单一消费场景局限,构建起全域夏日经济新生态;天津策划在夏季举办1000余项文旅活动,重点推出“水波荡漾”“夏日清凉”等百余项特色内容,让更多市民与游客共享文旅发展成果。进一步看,夏日消费活动尤其考验城市的公共服务能力——从提高景区排队效率到保障食品安全,再到畅通消费维权通道,每一个环节的“舒适度”都直接影响消费者的口碑传播。拿出绣花功夫完善基础设施、提高服务水平,才能让消费者满意而归。

消费转型,承载的是民生向往。从养老、托育,到医疗、文旅,补上的每一个服务短板,都可能催生新的消费热潮和增长点。在技术迭代下,服务新业态新模式将会以更多“看得见、摸得着”的方式融入经济脉络,书写发展新篇。

(中国经济网供稿)

## 研发设计要与制造业共进步

在近日举办的人工智能大会上,众多企业展示了其研发设计服务在人工智能助力下加速向自主执行、仿真验证和全流程协同升级。国务院此前印发《关于推进服务业扩能提质的意见》,强调提高研发设计专业化、国际化水平,推动其从企业内部支撑环节,向独立的高附加值服务形态转型。目前,全球产业竞争正在由单一产品、单项成本竞争,转向技术体系、工业标准和综合解决方案等更高层次的较量。作为生产性服务业的关键环节,研发设计对先进制造业的作用日益增加,成为催生新技术、新产品的重要纽带。

近几年,我国研发设计服务规模持续扩大,结构不断优化。2025年,全社会研发经费支出达3.93万亿元,同比增长8.1%;高技术服务业规模以上企业营业收入增长7.9%,技术合同成交额达到7.6万亿元;国家级工业设计中心累计达415家。这些数据表明,以研发设计为代表的生产性服务业,正加速从制造业的辅助环节向价值创造的核心环节跃升。

然而,我国目前研发设计仍存在优质服务供给不足、政策衔接不畅等短板,难以有效支撑制造业向更高层次跃迁。首先,专业化、系统化研发设计能力薄弱,大量研发设计服务商只能提供常规管理服务,缺乏生产流程改造能力,难以及时响应制造业快速迭代的产品设计与定制化需求。以装备制造行业为例,部分设计机构局限于零部件优化或外观改良,无法提供适配特定工况的系统化解决方案,改进整条生产线的能力则更为稀缺。

王 聪

发展动力应从要素投入驱动转向创新驱动,支持研发设计服务商紧扣现实需求,加大基础性、原创性研究投入力度。在政策层面,出台研发设计专项支持政策,促进现代服务业与制造业政策有效衔接。例如,将设备更新和技术改造补贴,延伸 zur 原创产品设计、新型工艺产业化推广等环节。产业园区建设应从规模扩张转向产业集群能力建设,引导资源从同质化竞争严重的热门制造领域,转向创新平台与应用场景建设,逐步化解研发设计等生产性服务发展滞后、资源低水平重复配置等结构性矛盾。

在供需层面,针对专业化、系统化研发设计供给不足短板,应支持头部企业将内部研发设计能力向外开放,快速扩大优质服务供给,促进产业链上下游紧密协同。培育引导一批定位精准、专业过硬的第三方服务企业进入市场,共同构建支撑制造业高质量发展的生产性服务体系。



王 铎作

□ 时 铎

漫 评

## 为AI研学降降虚火

“六天开一家公司”“一岁开启少年创业之路”……今年暑假,AI研学一跃成为市场“顶流”,走访科技企业、实操AI工具等项目五花八门,过度包装、夸大营销等乱象也随之出现。“速成AI神童”等宣传语,令不少人对AI研学营产生争议。AI研学,本是顺应时代发展的一种教育探索。随着人工智能技术渗透社会各领域,AI素养已成为青少年的必备能力。然而在科技赋能的外衣下,当下不少AI研学成为教培业收割焦虑的另一种套路。

优质的AI研学比拼的不该是营销噱头,而是兼具知识性、趣味性、精细化的硬核课程,这是研学机构的核心竞争力所在。为此,行业要摒弃浮夸营销,深耕优质课程;监管部门也应整治虚假宣传等乱象,为AI研学降虚火,让其发挥出应有价值,帮助青少年在实践中逐步认识、理解人工智能,提升科学素养。



扫码要警惕内容

## 倡导“行进中的低碳”

吴云志 王 彬

国务院印发的《“十五五”碳达峰行动方案》,明确提出加快交通运输领域低碳转型,深入推进交通运输用能低碳化,并提出到2030年新能源汽车保有量占比力争达到30%、新能源营运交通工具保有量占比达到25%。交通运输是国民经济和社会发展的基础性、先导性、服务性行业,也是国家节能减排和应对气候变化的重点领域之一。加快交通运输低碳转型,是推动行业高质量发展、促进经济社会发展全面绿色转型的重要举措。

从各地实践看,我国交通运输绿色低碳转型步伐不断加快。例如,湖北省武汉市上线“武碳江湖”碳普惠平台,将公交、地铁、骑行等绿色出行行为转化为个人碳减排量,已有超150万人使用;山东省寿光市推动新能源货运规模化应用,绿色货运专线年运输量超过610万吨,每年节约运输费用580余万元,其中搭乘绿色货运专线年减少柴油消耗770万升、降低碳排放2.5万吨,作业效率提升30%。又如,福建省落实新能源清洁能源营运船舶补贴政策,对新建内河船舶和沿海船舶分别按每总吨2200元、1000元给予补贴。

今年4月份,交通运输部海事局印发《关于推

动航运绿色低碳转型发展的意见》,提出“着力推动航运绿色低碳转型发展取得新成效”,从船舶更新、能源替代和运输组织优化等方面作出部署,为航运业绿色低碳发展提供系统指引。5月份,交通运输部等11部门印发《推动新能源重卡规模化应用实施方案》,明确提出加快推动新能源重卡规模化应用,并围绕补能设施网络建设、零碳公路运输通道打造和新能源重卡应用场景拓展等作出安排,推动公路货运装备加快新能源化。

不过,治理协同不够顺畅、运输组织集约化水平不高、绿色技术应用效能尚未充分释放等短板也切实存在。因此,应进一步统筹机制建设、运行提效与科技赋能,提倡“行进中的低碳”,让绿色真正成为交通运输高质量发展的鲜明底色。

健全绿色交通治理长效机制。加强绿色低碳交通运输规划统筹,明确重点领域的发展目标和实施任务,强化不同层级规划协调,健全动态调整和督促落实制度,防止目标分散、任务落空。完善交通运输节能降碳法规标准,细化基础设施、运输装备和运营管理等领域的能耗排放要求,严格市场准入与淘汰退出,推动行业主体依规开展绿色改造。

夯实能耗与碳排放统计监测基础,统一核算口径和数据标准,加强重点用能单位能源审计与绩效考核,准确识别高耗能环节和减排薄弱点。

优化交通运输组织方式。提升客运供需适配水平,引导客运企业依据客流变化科学安排运力和班次,强化企业协同与服务衔接,缓解运力闲置和低效运行问题,增加车辆有效载客水平,降低单位客运量能耗。推动绿色货运集约发展,促进货源、运力与物流资源统筹衔接,完善货物集散、干线运输和末端配送安排,压缩空载行驶和无效周转空间,提升物流资源配置效率,实现货物运输降本增效。

强化绿色交通科技创新支撑。推动技术研发与交通运输实际需求精准对接,围绕运输装备能效提升、运行污染控制和复杂场景调度等突出问题开展攻关,避免科研供给与一线应用脱节。加强成熟技术的场景验证和规模化应用,统筹技术性能、运营成本与配套条件,推动具备节能降碳效益的成果加快进入交通建设和运输运营。统一不同运输方式的数据采集、交换和使用标准,打通行业部门、运输企业和业务系统之间的信息壁垒,提高跨方式运输协同与资源配置能力。