

中粮：收购的不仅是粮食

■ 文 / 张恒

秋粮收购对维护粮食市场的平稳运行和调动广大农民的种粮积极性以及推动乡村振兴都具有重要的意义。但是，秋粮从生产、收获到终端销售整个产业链环节长、主体多，要想高质量地完成秋粮收购任务颇有难度。

为此，中粮集团有限公司（下称“中粮集团”）已提前成立了秋收领导小组，依托自身行情研判体系，密切跟踪粮食市场形势，及时了解重点地区、重点品种、重点时段的粮情，动态调整工作方案，统筹做好市场化收购和政策性收购，进而打造了“从田间到餐桌”的全产业链，打通了采购、物流调配到消费的各个环节。

胜在调研

随着今年新季玉米上市，作为调度玉米的主力军，在前期已做好调研工作的中粮集团业已陆续启动了各地区的秋粮收购工作，所涉地区包括东北、华北及西北，收购期将贯穿全产季，务求全力保障用粮企业的所需能量原料。

由于前期完成了包括调研在内的各类准备工作，中粮集团在玉米主产区广泛布局了收储网点，仓容准备充足。以东北大区为例，域内现有库点合计315个，收购能力、仓容能力及铁路发运能力可谓充足。

中粮集团旗下的中粮生物科技股份有限公司（下称“中粮生物科技”）是目前国内规模最大、技术最领先的玉米深加工企业之一，其粮食加工即以玉米原料为主，收购半径辐射黑龙江、内蒙古、吉林、河北、河南、安徽、江苏等多个省份。中粮生物科技各工厂已完成了收购设备、收购场地、化验设备的准备和调试工作，并逐级展开了入市收购。

中粮集团是中国大米加工和贸易的巨头企业，据官方数据显示，集团年稻谷加工能力已达495万吨，居全国第一。

今年4月、6月、9月，中粮集团先后三次组织工厂开展春耕、春播、秋收



定产调研，全面掌握了各工厂直收范围内的稻谷货源的种植面积、品种、成本、质量、产量等信息，为科学设计稻谷采购规划提供了坚实的决策依据。例如，经前期调研获悉，今年农资、化肥、农药等成本较去年有所上涨，以及托市价格较去年亦分别上调，于是中粮集团在收购价格方面就做好了高于去年的预算。

出于与稻谷相似的原因，今年花生的收购价格也较往年同期有所升高。

目前，中粮集团秋收花生米的主要工作集中于山东东区费县工厂和菏泽工厂，已收购花生17万吨。2022年中央一号文件指出“要全力抓好粮食生产和重要农产品供给，大力实施大豆和油料产能提升工程”。因而今年中粮集团收购花生米的范围远涉山东、河南、东北等全国花生主产区和工厂属地联建的花生种植基地，预计收购花生米22万吨左右，收购价格高于往年同期。

做好深加工

当下，中国的部分消费者仅仅片面地追求面粉、大米等粮食产品的“精、细、白”，却不了解过度的粮食加工会降低出品率，造成不必要的粮食损耗，更会导致营养流失。身为国内最大的农粮央

企，中粮集团一直积极发挥龙头企业的带头示范作用，倡导健康合理的消费理念。

早在2018年，中粮集团便牵头设立了“大米适度加工关键技术、品质评价体系与示范”项目，随即对大米加工精度对大米品质的影响规律进行了研究，最终确定了粳米和籼米的适度加工精度范围，为大米新国标修订引入了适碾概念，并提供了数据支撑，填补了这一国内空白。

在中粮集团科学加工减损的带动下，中粮福临门股份有限公司（下称“中粮福临门”）采用先进加工技术，以科技重塑大米品质——福临门自然香大米采用9%的黄金碾磨工艺，保留了大米的原生美味层。自2009年起，中粮福临门品牌的大米便多年蝉联全国大米类市场份额占有率为第一位，到2019年更是荣登中国顾客满意度指数大米品类品牌排行榜首位。

2021年，中粮集团的一个项目获得了两个国家级科技奖项——“玉米淀粉及其深加工产品的高效生物制造关键技术与产业化”项目荣获国家科学技术进步二等奖和专利金奖。

这一项目围绕玉米精深加工领域中

玉米淀粉提取、淀粉水解制糖以及以糖为底物生产发酵制品的三大核心产业链条，突破了关键技术瓶颈，打破了外国的技术与设备垄断，提高了制造效率，创新开发了玉米淀粉高效制备技术、淀粉糖高效生产技术及高效发酵关键技术，推动中国淀粉生产综合技术水平跃居世界首位，奠定了国产淀粉糖的国际竞争优势，确立了中国在柠檬酸和谷氨酸行业的全球领先地位，助力国家粮食产业全面高质量发展。

在玉米加工领域，中粮集团首创生物浸泡与酶促分离相协同的玉米淀粉高效制备关键技术，突破了玉米纤维中联接淀粉机械分离极限，淀粉提取率提高至95.7%，率先在中粮标准化60万吨生产线应用并在行业推广，支撑中国成为淀粉生产第一强国。

中粮集团创新采用本土生产的非常规饲料原料，减少饲料资源匮乏对生猪产能的影响，进一步降低了粮食消耗。由此，大部分的农副产品都可以作为优良的蛋白质原料，不但可以增加农业收入，还能稳定农业产业链。

中粮佳家研发团队通过研究大量的文献资料和调研，发现合理利用动物的补偿生长效应能够提高饲料的利用效率，节约饲料，改善动物的生产性能。该团队又在大量调研的基础上，积极利用中国本土生产的甜菜粕、米糠粕、玉米DDGS等粮食副产品替代了常规大宗原料豆粕，平抑豆粕价格高企对生猪成本的影响，在缓解原料短缺压力的同时降低了生产成本。

完善全链条

在收储网络方面，中粮集团依托粮库、码头、加工厂等设施，科学布局收储网点，力求强化收储能力和扩大收购规模。具体而言，中粮集团坚持以自有库专用线为依托，以社会资源为辅助，打造铁路、集装箱、公路联运多元物流体系，进一步提升中转能力，满足收购流通的需要。

以北良港为例。北良港是国内先进

的现代化粮食中转码头，此地多年来一直承接国内粮食流通，是东北地区“北粮南运”的主要枢纽港，在粮食行业具有重要地位。港内现有可用于“北粮南运”的3万—7万吨级散粮装船泊位3个，年中转能力900万吨；粮食筒仓仓容197万吨；专业化散粮车3400辆。此外，北良港铁路专用线也与国家铁路网相连接，散粮装车点星罗棋布于东北的广袤产区。

中粮集团充分发挥铁路、水路等多渠道物流布局优势，加强工作效率与服务力度，充分发挥全产业链优势，全力确保各地粮油等民生物资“三保一稳、质量不降、供应不断”。今年4月，上海疫情发生后，中粮集团全力保障上海市农粮食品供应，保障了封控区、管控区、防范区的物流畅通与供应充足。

完善销区延伸至终端客户的布局是中粮集团的一项重点工作，旨在优化客户合作模式，在稳定大客户黏性的同时，大力开拓中小客户的销售潜力，研究改进对中小客户的服务措施，结合内外贸打造客户群体，与中小客户形成战略良性互动，以期互利共赢。

玉米产业内上下游之间多以一口价形式定价，一口价的贸易形式易将贸易双方变成博弈关系。中粮集团主动探索创新交易模式，通过基差业务与用粮企业连成一体，既有利于用粮企业合理安排生产、降低库存，也能提高用粮企业择价的自主性和灵活性，以便更好地参与贸易，并能促进玉米价格市场化机制的形成发展。

2021年，玉米基差报价逐渐“常态化”“系统化”，基差销售逐渐“规模化”，为国内期货和玉米基差贸易的推广起到了示范效应。

在供应端，中粮集团依托区域平台管理中心，对内连接大米工厂完成中粮福临门大米产品采购，对外依托布局全国的销售区、中转仓库及优质物流供应商，密切配合，高效服务，确保及时、保质地将优质大米产品送往各大销售市场，触达覆盖全国100%省级行政区、97%地级市、80%区县市场的销售区域。E

上接》01版

“两桶油”携手宁德时代入局电池租赁 让“充电比加油更方便”

值得一提的是，今年8月1日，中石

化福建石油与宁德时代在福建合作建设的首个“光伏充检”加能站在福建宁德闽东路加油站建成投营。去年中石油集团与宁德时代合作负极材料项目实现对接。而上汽集团更是早在2017年就已与宁德时代在动力电池领域展开合作。

统计显示，截至今年6月，全国共有换电站1582座。东吴证券此前研报分析，在国内多重利好因素下，换电将迎来发展风口，预计2022年以后将快速放量，2025年当年新增换电站将超过16000座，新增设备投资额超600亿元。中航证券更看好换电市场，预测2025年国内换电站数量将超过2万座。

促使降低购车成本

数据显示，国内现有换电相关企业675万家，其中2019年新增3710家，同比增长27.98%；2020年新增166万家，同比增长34871%。今年前10月，新增336万家，同比增长18483%。同时，大量的

资本也开始涌入。

截至目前，国内新能源汽车保有量已突破1000万辆，市场渗透率已接近30%。新能源汽车已从导入期迈入成长期，行业发展重点转向消费者需求和体验提升，但是电量补给问题依旧是新能源企业无法绕开的痛点之一。

面临充电桩充电时间长、电动车和充电桩数量不对等问题，直击行业痛点的换电模式吸引了大量企业的关注和参与。

与充电桩相比，换电具备补能速度快、延长电池寿命、减少电网冲击、提升二手车残值等优势。

进入换电模式，对于企业、消费者而言都有利好。捷能智电“车电分离”的换电模式，对消费者而言，将带来全方位的补能新体验：以租代买，意味着只用购买车身，可以降低初始购车成本；可充可换的补能方式也更加便捷；车辆也更加保值，可以免去电池衰减带来的整车估值降低；除此之外，与充电桩需要半个小时的充电时间比，换电只需要几分钟，节约时间；

过充过放的情况减少，换电模式也更安全。

此外，捷能智电通过开创补能新业态，推动加油站向综合能源服务站转型，为能源服务端打造新的增长点。在电力网络端，它可以平衡电网负荷，构建虚拟电厂，有力提升总体效能。在电池制造端，在提升产业规模的同时，它还可以促进电池梯次利用，带来巨大的环保效益。

“换电无论对于消费者、主机厂，还是城市的管理者而言，都具备非常大的价值。”时代电服总经理陈伟峰表示，短期来看，随着新能源汽车保有量的快速提升，换电模式和充电模式将互为补充，共同支撑消费者的补能需求。长期来看，换电站将成为能源互联网重要的基础设施，未来超充的广泛应用也离不开换电站平衡电网的功能。

“此次中石油等巨头入局，对于新能源车是一个利好消息。”在行业分析师张德欣看来，巨头入局换电行业具有带动作用，今后不仅可能有更多企业进入赛道深耕，多种补充能源方式也会反过来带动新

能源车的销量。

换电标准化时代或将来临

有观点认为，虽然存在着种种好处，当前换电模式还存在痛点。比如，各企业的电池标准、换电站标准不统一，换电业务也无法打通品牌间的壁垒，易造成重复建设；基于车电分离模式，电池出险定损、赔付及残值交易尚无国家规范；换电站土地资源紧缺等。

随着新能源汽车的快速发展，换电模式作为一种新的补能方式，得到了国家政策的大力支持。但是，不同规格补能设施的重复建设、不同车型换电互不兼容等问题又延缓了产业的发展速度。

1月21日，国家发改委等部门印发的《提升电动汽车充电基础设施服务保障能力的意见》提出，推进纯电动汽车车载换电系统、换电通用平台、换电电池包等标准制定。

此外，宁德时代方面表示，目前公司积极参与整车和电池标准化工作，包括安全、性能、尺寸、平台化等方面。电池尺寸标准化是行业的共同期待，标准委员会、行业协会也在积极推动，但需要一个过程，需要各方逐步达成共识。

中石油表示，为了加快普及换电模式、推动标准统一、提升用户体验，中石油将充分聚合合作各方在清洁能源供应、新能源汽车及电池研发、智能网联和智慧交通等方面的优势，积极构建租赁新平台，将电池作为能源服务的一部分，为行业提供标准化、通用化的普适性解决方案。

业内人士指出，捷能智电的横空出世，背后既有整车企业、电池企业，又有掌握着庞大加油站终端的中石油、中石化，资源组合极其全面，或将推动换电标准化时代的来临。E