

三农瞭望

为什么要强调农资保供稳价

今年政府工作报告提出,完善农资保供稳价应对机制。眼下,春耕备耕正由南到北陆续展开,北方开始播种备肥,南方开始施肥打药,农资购销逐步进入旺季。

今年,农资供应能满足春耕需求,主要化肥品种供应稳定。不过,化肥价格仍高于常年水平。以2月6日为例,尿素批发价同比上涨6.4%,磷酸二铵、复合肥均上涨5%以上,氯化钾上涨4.2%。目前,春耕用肥高峰期还没到来,价格还存在波动的可能性。着眼当前和长远,完善农资保供稳价应对机制很有必要。

农资是农业的物化投入,涉及种植业的化肥、种子、农药以及畜牧业的饲料、兽药等。如今农业生产已进入高成本阶段,粮食作物的农资投入占整个生产投入的28%以上,园艺作物、畜禽养殖的占比则更高。尽管近年来部分农产品价格有所上涨,但总体低于农资价格涨幅。农资价格高位运行已成为影响农民务农增收的最大因素之一。

农资保供稳价关系农民切身利益和农产品供给。中央财政2021年、2022年分别下达200亿元、400亿元,对实际种粮农民发放一次性补贴,目的就是缓解农资价格上涨的影响,调动农民种粮积极性。这种补贴没有直接干预农资和农产品价格,也没有扭曲市场机制,不失为农资保供稳价的一种探索。今后,要完善农业补贴与农资价格联动机制,明确联动条件和范围,适时给予补贴。

化肥是农资保供稳价的焦点,减氮、控磷、增钾是科学施肥的趋势。我国氮肥产能充足,磷肥也能自给,钾肥则大部分需进口,且集中在少数国家。化肥生产离不开煤、电、气、硫磺、磷矿石等能源和原料。2022年,受俄乌冲突等影响,全球钾肥一货难求。2023年,外部环境依然充满不确定性。完善农资保供稳价应对机制,正当其时。

首先是产能。只有产量充足,价格才会稳定。应充分考虑化肥产品支农属性,稳定化肥生产企业的要素供应,在电价、用气、购煤等方面,给予化肥生产企业倾斜支

农资保供稳价关系农民切身利益和农产品供给。从产能、储备、流通等方面入手,完善农资保供稳价应对机制很有必要。今年农资保供稳价面临诸多有利条件,有能力做到稳农资从而稳农业。

持。在符合环保、安全生产等要求的前提下,推动企业缩短停产时间,提高产能利用率。要部门和地区联动,重点解决钾肥挖潜扩能、硫磺等原辅料保供等问题。其次是储备。化肥始于工业,用于农业,淡旺季分明。要建立科学合理的“淡储旺供”调控体系,淡季收储、旺季投放,发挥“蓄水池”作用,缓解供需矛盾。同时,帮国家化肥商业储备承储企业解决生产方面的实际困难。相较于氮磷,钾肥更易受国际市场影响。2014年,我国建立了钾肥国家战略储备。随着国际形势的变化,进一步

完善钾肥储备机制迫在眉睫。再次是流通。优化供应链有助于降本增收,畅通干线运输和末端流通同样重要。供销社系统是农资供应的主力军,一些省份的供销社送货下乡,河南省供销社酝酿组建全省重要农资采购联盟,这些压缩流通层级、提高流通效率的做法都是有益探索。从农民的角度来看,适度规模经营或委托农业服务主体代耕,都可以实现集中采购,降低成本。此外,规范农资产品市场秩序也必不可少。现在,农资市场劣币驱逐良币的现象在

一定程度上存在。不少地方有机肥难以推广,一个原因是质量不过关的有机肥以低价占据市场。要发挥农资打假作用,既规范秩序、净化市场,也引导农民科学用药、合理施肥,生产出更多绿色优质农产品。

从总体来看,今年农资保供稳价面临诸多有利条件。农资生产企业对稳定产能有预期,各地稳定上游能源和原材料的举措实施,政策调控手段多样,储备调节和进出口调节日益成熟。化肥行业供给侧结构性改革推进,农民的化肥农药减量增效意识提高。在加快建设农业强国的关键之年,有能力做到稳农资从而稳农业。



齐全亮

时希杰

今年政府工作报告明确,推动发展方式绿色转型。开年以来,多地出台重点领域节能降碳实施方案。节能降碳和数字化改造是实现传统制造业转型升级的必由之路,应有效运用绿色低碳技术装备和数字化手段对传统产业改造升级,让传统产业在新形势下焕发新动能。

传统制造业实施节能降碳改造升级,至少需要资金、技术以及经营主体三方面支撑。其中,以节能降碳服务企业为代表的经营主体是核心。节能降碳服务产业作为生产性服务业,在实现“双碳”目标特别是推动传统产业绿色转型方面发挥了重要支撑作用。节能降碳改造专业性较强,不仅涉及复杂的行业技术和工艺流程,有的还需要跨行业交互融合。俗话说“专业的事交给专业的人做”,如果企业自己实施改造有困难,可以从市场上寻找专业的节能降碳服务企业提供全流程专业化服务,将会产生事半功倍的效果。

从事节能降碳服务的企业多为中小企业,体量小,数量大。据相关行业协会统计,目前,节能降碳服务企业数量接近1万家,从业人员达80多万人,是创造绿色价值、吸纳社会就业的有效渠道。近年来,国家大力支持中小企业发展,涌现出一批拥有核心技术、“小巨人”和专精特新企业,依靠技术门槛、高品质和差异化服务,在市场竞争激烈的节能降碳细分领域中占据一席之地。

节能降碳服务业能够带动绿色技术、装备制造等新兴产业发展,为经济高质量发展增添更多“绿动力”。目前,节能降碳服务企业普遍拥有自己的擅长领域和专长技术,能够提供诊断咨询、改造实施、投资融资等“一站式”节能降碳服务。如果在政策上再“添把火”,其在传统产业转型升级方面将发挥更大作用。

加强资金支持。传统产业改造升级项目很多需要整体更换生产装置或工艺流程,投资大、回收期长,既需要政府资金引导,也需要社会资本跟进。应加大这一领域的财政性资金支持力度,同时引导各类金融机构摒弃“谈高色变”的“一刀切”做法,科学界定项目内容,给予积极精准支持。

给予政策倾斜。节能降碳服务企业多是自带绿色属性的中小企业,也是“双碳”背景下推动传统制造业转型升级的生力军。对这类企业应当给予更有力的金融支持、更大幅度的税收优惠,为其健康发展创造更加有利的市场环境。应加强服务对接,主动为企业办实事、解难题,营造良好营商环境。

积极稳妥转型。在推进经济高质量发展进程中,做大新兴产业增量与做优传统产业存量不可偏废。在我国传统制造业存量较大的情况下,需要对后者给予更多重视。应加强对重点领域节能降碳改造工作的组织,充分发挥各类行业协会、规划设计机构的专业支撑作用,加强绿色技术供给和项目实施指导,保障转型过程平稳有序。

道阻且长,行则将至。传统产业转型升级是一项周期长、见效慢的工作,需要坚定信心、保持定力、久久为功,调动各种可以调动的积极因素,推动经济高质量发展不断迈向前进。

洞见

警惕“数字藏品”陷阱

一张普通的网络截图,一旦标榜为“数字藏品”,身价就能从几元炒到成百上千元。不少玩家经不住诱惑纷纷入圈,结果直到钱打了水漂,才发现自己被骗。近日,安徽省合肥市蜀山公安分局破获了一起以发行“数字藏品”为幌子的诈骗案,抓获7名犯罪嫌疑人,涉案金额200多万元。诈骗团伙谎称发行的“数字藏品”系“大师名作”,通过承诺回购、限量发行等骗局造成饥饿营销的假象,诱导投资者争相买入。实际上,投资数字藏品需要具备一定条件,发行数字藏品也要具备相应资质。投资者应在投资过程中擦亮双眼,核验平台资质,慎重决策,避免盲目跟风,落入陷阱。

(时 锋)



陶小莫作

本版编辑 原 洋
来稿邮箱 mzjgc@163.com

广铁集团 助力粤港澳大湾区经济发展

晨曦微露,动车启动,沉睡的粤港澳大湾区苏醒了。

自2012年以来,广铁集团积极有序推进广东地区的铁路建设,铁路网络不断织密,构建了以粤港澳大湾区为核心,汕头、湛江为极点,轴带支撑、多向联通的高铁、普铁、城际等多网融合交通网布局,“轨道上的大湾区”已从蓝图变为现实。

10年光阴流转,广铁集团积极克服各种严峻挑战和考验,特别是近3年新冠疫情的冲击,勇毅前行谋发展,各项工作取得历史性成就。广东地区铁路营业里程由2012年的2846公里增至2022年底的5341公里,增长87.7%,其中时速200公里及以上铁路增至2448公里,增长337.9%,增速位居全国铁路建设前列。扩充后的铁路网规模,为粤港澳大湾区的经济建设注入了强大活力。

高铁线路在粤港澳大湾区大地上不断延伸。10年间,广铁集团先后建成投产南宁至广州高铁、贵阳至广州高铁、赣州至深圳高铁、江门至湛江高铁等17条新建铁路,高铁线路纵横交错,复兴号动车贴地飞行。2018年9月23日,香港加入全国高铁“朋友圈”;2021年底,赣深高铁顺利开通;2023年1月15日,广深港高铁顺利复通,实现广东全省“市市通高铁”。广东高铁建设步入快车道,高铁已成为沿线群众出行的“主通道”、区域经济发展的“新引擎”、乡村振兴的“加速器”。

让旅客出行更美好,广铁集团倾力打造综合立体交通体系,加快推进轨道交通四网“大融合”,积极推动干线铁路、城际铁路、市域(郊)铁路、城市轨道交通的有效融合。突出粤港澳大湾区内广州、深圳两大核心铁路枢纽地位,补足枢纽内通道能力,强化枢纽各站互联互通,构建枢纽格局,一步步实现广州、深圳铁路枢纽“四面八方、四通八达、面向全国、连接东南亚”的重要目标。下一步,规划将高铁、城际、城市轨道交通引入广东省主要机场,全面打造空铁联运综合交通枢纽。

时光流转,高铁建设在不断提速。在完善广东地区特别是粤港澳大湾区高铁主骨架的基础上,广铁集团着力进行高铁线路的“联网”“补网”“强链”工作,全面扩充广东省内联通及对外铁路通道,为粤港澳大湾区高质量发展加油提速。目

前,正在加快推进深圳至江门、广州至汕尾至汕头、广州至湛江、梅州至龙川、深圳至深汕合作区高铁建设以及贵广铁路改造等工程。下一步,将力争武平至梅州、漳州至汕头、广州至广南联络线、湛江至海口、广州东站改造及广州东至新塘五六线、新建西丽站等项目尽早开工,进一步加强粤港澳大湾区与周边地市、省外经济圈城市的快速联系,形成广深地区至粤东、海峡西岸城市群、华东地区的沿海高速新通道。同时,推动广清永高铁、柳广铁路建设,全面促进粤港澳大湾区与成渝地区双城经济圈的沟通,打通大湾区至西南地区的货运通道。届时,粤港澳大湾区



广深线动车组行驶在粤港澳大湾区东莞市石龙大桥

域内乃至整个广东地区,高铁飞驰,物畅其流,经济发展影响力和驱动能力进一步辐射华东、中部、西南等地区。

依托日益发达完善的铁路网,广铁集团持续扩大动车开行覆盖面,更大范围推广运用5G、大数据、人工智能等技术,不断优化客运产品供给结构,实施服务便捷工程。完善刷脸进出站、无感支付、验脸合一和智能引导,改善车站市政交通接驳、站车基本服务,保障老年及脱网人群服务。加密粤港澳大湾区城市间动车组开行,增加广深地区向粤东西北地区的运力投放。加大一日往返、夕发朝至等列车开行力度,发展“高铁+航空、共享汽车、海运”等联程联运服务,率先打造高铁出行生态圈。

悄然过去的时光中,无数张纸质车票,已隐入手机中。售票之变,换来的是旅客越来越好的出行体验。自2012年春运起,广铁集团全面实施互联网售票。目前,互联网售票已经成为旅客购票的主要渠道。截至目前,互联网售票日常占比为87.7%,2023年春运占比达88.3%。从2012年到2022年,广东地区日开行旅客列车从318.5对增加至1015.5对,动车组由251.5对增加至909.5对,增长261.6%。2022年,广东地区铁路发送旅客1.7亿人次,其中动车组发送1.5亿人次,占比87.8%,客发量居全国前列。

十载奋力前行,广铁集团围绕振兴铁路现代物流,全面推动铁路“大物流”体系建设,目前已形成“干线通道+集疏运体系+内陆港”高效衔接的现代物流体系。全面构建粤港澳大湾区双循环新发展格局,加快“大物流”体系建设。先后开通运营广州大田、增城西及深圳平湖南等7个物流基地,改变了广东无千亩级大型铁路物流基地的局面。建成南沙港铁路、湛江东海岛铁路等疏港铁路,建成投产惠州炼油二期、湛江钢铁基地等8条专用线,集疏运功能进一步补强。下一步将加快建设疏港铁路,完善集疏运体系,推进集装箱运输“公转铁”,协调推进一批专用线建设,着力解决既有平盐铁路、南沙港铁路等疏港铁路与港口之间“最后一公里”问题。在高铁构建联网成片的基础上,启动高铁物流基地建设,加快推动粤港澳大湾区高铁物流发展。

自2013年在东莞石龙站首次开行中欧班列以来,广铁集团中欧、中老等国际货运班列始发站陆续增加了大朗、平湖南、广州国际港、常平、江门等站,抵达国家原来的中亚5国,逐步辐射17个欧亚国家。按照客车化模式,增加点对点货运班列开行。目前粤港澳大湾区始发货运班列线条达50多条,形成覆盖国内主要省市的铁路快捷运输网络。

步入新征程,广铁集团奋力建设路网更加发达完善、运输服务更加优质的铁路强国,加速推进广东地区铁路建设,更好地服务地方经济社会发展。(数据来源:广铁集团)

高铁列车从广州南站出发

行驶在佛山境内贵广高铁动车组

2023年农历新年粤港澳大湾区开出的中欧班列

