

中国粮食安全掌握在自己手中

吴洪英

“中国是大米消费大国,也是大米生产大国,若算上不断增产的玉米、小麦等,中国粮食自给根本不成问题。联合国粮农组织预计,截至2012年9月底,中国大米库存量达到9370万吨,创历史最高纪录。显然,中国粮食安全保障完全掌握在自己手中



新年伊始,公安部新颁布的《机动车驾驶证申领和使用规定》正式施行,随之各地驾考通过率急速降低。仔细看看就会发现,新驾考的考题和考试方式并没有什么不合理或者故意刁难之处,反而还比之前增强了科学性和可操作性。这样的考试,对新手司机来说有百利而无一害。无论驾考多么严格,规定多么缜密,离开执行者的实践就会变得苍白无力,而这个执行者首先就是驾校。驾校是驾驶员迈进汽车社会的第一环节,也是将不合格驾驶员与社会隔离开来

国际上每天都会有这样那样的热点新闻,有些是突发事件,也有不少纯属炒作。近日,少数西方媒体因为中国公布了2012年增加大米进口的数据,就开始炒作中国“已经成为一个大规模的大米净进口国”,并断言由此将导致国际市场大米价格上涨,同时推高小麦和玉米等其他粮食价格,进而引发国际粮食市场的恐慌。这些媒体如此轻易下结论,既片面又武断,由此“臆造”出来的所谓热点是不会有市场的。分析2012年中国大米进口量创历史新高原因,就很容易揭穿西方媒体“臆造”的所谓中国粮食安全阴谋论。其一,随着中国经济快速发展,人民生活水平日益提高,中国消费者对粮食需求也更加多样化,尤其对优质大米的需求明显上升。泰国米、越南米因颗粒饱满、色泽光亮、口感润泽,深受中国百姓的欢迎。其二,中国政府近年提高农民收入的政策在一定程度上推动国内大米价格上涨。据联合国粮农组织2012年9月发表的数据,2012年1月至9月,中国湖北籼稻价格上涨11%,达到每吨625美元,而越南和泰国优

质大米价格分别为每吨451美元和每吨598美元。显然,价低质优的进口大米会更受百姓青睐。其三,越南、巴基斯坦、印度等国“拓展中国大米市场计划”初见成效。泰国一直是中国进口大米的最大来源地,越南、巴基斯坦、印度等国近年也加大向中国市场推销大米。中国庞大的市场正日益成为拉动周边国家经济增长的重要力量。随着中国进口的大幅增加,旺盛的市场需求也成为推动世界经济复苏的发动机。中国是世界上最早种植水稻的国家,一直实现粮食自给自足。尤其近50年里,中国粮食及大米出口远超进口,期间只有4年是大米净进口国。从现实来看,中国也是大米生产大国,已连续9年实现增产,基本上能够满足中国消费者日益上升的需求。美国农业部数据显示,2012年中国大米产量为1.43亿吨,消费量达到1.44亿吨,似有100万吨缺口。但实际上,中国近5年里每年大米进口量保持在45万吨左右,只占全国大米消费的0.3%。若算上不断增产的玉米、小麦等,中国粮食自给根本不成问

题。同时,中国还是大米出口国。据中商情报网监测数据显示,2012年1月至11月,我国累计出口大米25.8万吨,出口额达2.47亿美元。从国际贸易来看,世界上主要大米消费国也是主要生产国,因此大米交易占国际贸易量的比例不高。联合国粮农组织最新公布的数据显示,2012年全球大米贸易量仅为3730万吨,占全球供应量的7.7%;其中,中国大米进口量约为230万吨至240万吨。显然,中国大米进口量仅占全球大米贸易量的6.4%,对国际大米贸易影响不大。中国粮食储备不断增加,加上国内外大米差价收窄,2013年中国大米进口量将有所下降。联合国粮农组织预计,截至2012年9月底,中国大米库存量达到9370万吨,创历史最高纪录。显然,中国粮食安全保障完全掌握在中国人自己手中,他人的无端猜忌只能是杞人忧天。



驾校的社会责任

马立群

的重要关卡。如果这个关卡存在漏洞,将带来危害公共安全的重大隐患。也就是说,必须让培育司机的驾校承担起应有的社会负责,真正树立起交通安全意识,才会发挥新驾考的作用,进一步提高交通安全水平。多年来,我国道路交通事故死亡人数屡次位居世界第一。客观地说,交通事故频发的原因是多方面的,但许多不合格驾驶员的出现是其中不容回避的一大原因。有统计表明,70%以上的重大交通事故与新手司机有关。有人曾戏称很多驾校是“马路杀手”的

摇篮,就是对以往驾考中各种弊端的讽刺。很多在国外回来的人,特别是既考过国外驾照又考过国内驾照的人,都认为国内考驾照太容易了。凡参加过驾校培训的人都知道,只要进了驾校,驾校和学员的目的只有一个,就是早日通过考试,拿到驾照。这本无可厚非,关键是驾校都有着自己的经营理念和一套与之利益紧密相关的产业链,各类驾校之间的竞争也日趋白热化。于是,在拍胸脯承诺只要交足钱就包学员拿到驾照后,驾校在培训时间、实地驾驶、交规考试等方面开始精打细算、投机取巧。很多

驾校都存在着“快进快出”的现象。不少驾校急功近利,只是热衷于把学员培训成一个略懂驾驶、能够应付考试的“机器”。他们的培训课程基本围绕着让学员顺利过关而设计;学员也是为了急于拿本上路,自然乐于积极配合教练苦练能通过驾考的“一招鲜”。欧美一些国家汽车普及率虽高,但交通事故发生率低,究其原因就在于政府有关部门的管理得当,推行严格的驾照考试制度。同时,驾校自身也严格加以管理。在这方面,确实需要我国的驾校认真思考,承担起更多的社会责任。

新闻漫谈



许一滔作

不考研也可通“罗马”

韩秉志

2013年研究生考试已经尘埃落定。笔者的一位朋友今年已是第二次参加考研,然而,走出考场的他却并不轻松。据统计,今年全国考研人数达到180万左右,研究生报考人数已经连续8年达到百万人以上,连续3年以超过10万人的幅度增长。研究生考试火了,但众多本科毕业生为何要读研?近几年高校毕业生就业压力日趋增大,不少本科生形成一个观念:考研是更好就业的敲门砖。然而,考研真的就意味着改变就业命运吗,大学生只有考研才能实现就业梦想吗?越来越多的学生以功利之心来对待大学生活,这样的趋势着实令人担忧。

考研或许可以改变一些人的命运,但它也是一种博弈。2012年研究生考试的报录比为3.2:1,大多数考生仍是失意者。不仅如此,选择考研还意味着放弃了一些可能的就业机会。在将近半年的复习时间中,衣、食、住、行样样需要支出,经济投入和时间投入大幅增加。高投入带来硕士研究生对就业的高预期,但是高投入却并不意味着高产出。有数据显示,2009年至2011年,硕士研究生的就业率连续3年都低于本科生;另据广东省教育厅发布的信息,硕士研究生初次就业率已持续7年不如专科生。

笔者在采访中注意到,一些用人单位虽然招聘要求研究生学历,但他们也会关注应聘者本科学校的背景;另外一些招聘单位则更为看重个人综合能力,对学历是否为研究生并不在意。由此可见,通过考研获得更好职业发展的背后,是学历、能力、阅历等多项综合素质的体现。学校应该把更多精力用在如何引导学生适应社会需求上,而考生则应理性看待学历问题,把重心放在提高个人素质上。人们常说:条条大路通罗马,不考研也可到达“罗马”。

本版编辑 王薇薇

Email:mzjjgc@163.com

