

粮食人事

筑牢粮食生产的生态底色

绿色是农业的本色,也是粮食生产的生态底色。加快推动经济社会发展全面绿色转型,要强化粮食安全的底线思维,在保障粮食和重要农产品有效供给前提下,加快转变农业绿色发展方式,培育绿色生活方式,筑牢粮食生产的生态底色。

一段时间以来,我国粮食生产受到资源环境制约,增产难度越来越大。农业绿色发展是破解粮食增产与资源环境矛盾的重要抓手。粮食生产高度依赖耕地和水资源,需要化肥、农药等农业投入品的大量投入。耕地和水资源数量的多少,化肥、农药投入的多少,决定着粮食和重要农产品供给能力的高低。改革开放以来,我国粮食生产取得举世瞩目的成就,但也付出巨大的生态环境代价,耕地质量下降,水资源短缺,土壤污染、水质污染、白色污染、秸秆污染、畜禽粪便污染,严重破坏了农业生态环境,制约着农业可持续发展。党的十八大以来,我国加强农业生产污染治理,取得一些成效,但农业污染问题仍十分严重。

当前,我国部分粮食品种再次出现阶段性供过于求的问题,但粮食供需长期平衡局面没有改变,确保粮食增产是保障国家粮食安全最有效的途径。加快推进农业绿色发展,应摒弃过去能耗大、污染重、

农业绿色发展是破解粮食增产与资源环境矛盾的重要抓手。要强化粮食安全的底线思维,在保障粮食和重要农产品有效供给前提下,加快转变农业绿色发展方式,培育绿色生活方式,筑牢粮食生产的生态底色。

效益低的粗放型农业生产模式,推进资源利用集约化、投入品减量化、废弃物资源化、产业链低碳化,突破资源环境瓶颈,构建与资源环境承载力相匹配、与生产生活生态相协调的农业绿色发展新格局,实现农业可持续发展、农民生活更加富裕、乡村更加美丽宜居。

推进资源利用集约化,要重点提高耕地和水资源集约化水平。耕地是粮食生产的命脉,水是粮食生产的命脉。近年来,我国强化耕地和水资源保护,加强耕地质量保护,建设高标准农田,推进节水灌溉,耕地质量不断提高,耕地和农田灌溉用水的有效利用水平提升,但一些地方仍存在耕地碎片化、土地资源利用低效化、大水漫灌等问题。要持续推进耕地保护与质量建设,强化高标准农田建设,推广滴灌、喷灌、微喷灌、渗灌、膜上灌等

节水灌溉技术,进一步提高农业耕地和水资源利用效率。

推进农业投入品减量化,重点做好化肥和农药减量化。化肥、农药是确保粮食稳产增产的重要保障,但过量使用不仅会增加粮食生产成本,还会造成土壤污染和水体污染。近年来,我国实施化肥和农药减量行动,化肥和农药利用率超过41%,但一些地方还不同程度地存在大肥大药的现象。要持续推进科学施肥,促进化肥农药减量增效,促进农业生产方式绿色转型,为推进农业绿色高质量发展提供更有力的支撑。

推进废弃物资源化,把生态包袱变为绿色财富。农村秸秆乱堆乱放、畜禽粪污和农膜等废弃物是造成农村环境污染的主要原因之一。古人讲“天无弃物”,世界上没有废品,只有放错了位置的资源。近年

来,我国加大农村废弃物资源化利用,全国畜禽粪污综合利用率达到78%,秸秆综合利用率超过88%,农膜回收率近年来稳定在80%以上,真正做到化害为利、变废为宝,农村生态环境有了很大改观。未来,要因地制宜发展“猪—沼—果”、稻渔种养结合的循环农业,进一步推进农村废弃物肥料化、饲料化、能源化、原料化、基料化,实现经济生态双赢。

推进粮食产业链低碳化。我国粮食采收、储运、加工、消费每个环节均存在“跑冒滴漏”现象。节粮减损等同于耕种“无形良田”,实现“绿色增产”可以减轻粮食供给压力,又能减少资源使用,是促进农业绿色转型的有效途径。要树立节约减损就是增产的理念,推进粮食全链条节约减损,以科技创新为支撑,强化制度刚性约束,尽快取得更大成效。



刘慧

洪群联

立足实际护好母亲河

樊良树

来自水利部黄河水利委员会的信息显示,近日,黄河最下游的国家水文站——利津水文站测得实时流量1850立方米每秒。通过实施黄河水量统一调度,黄河实现自1999年以来连续25年不断流。这充分彰显了黄河保护与治理的卓越成效。

黄河是中华民族的母亲河。党的十八大以来,党中央立足黄河实际,不断提出新理念,进行新探索,努力推动黄河流域生态保护修复。近年来,随着《黄河流域生态保护和高质量发展规划纲要》、黄河保护法相继实施,沿黄地区坚持生态优先、绿色发展,因地制宜、分类施策,先后出台黄河生态保护与修复的相关条例,统筹推进流域生态环境保护工作,流域生态面貌明显改善。

党的二十届三中全会审议通过的《中共中央关于进一步全面深化改革、推进中国式现代化的决定》提出,推动重要流域构建上下游贯通一体的生态环境治理体系。未来,推进黄河流域生态保护修复,应多措并举,既维持黄河生态系统结构和功能的稳定性,维护河流健康生命,又确保黄河长治久安、实现流域高质量发展。

以水资源的节约集约支撑黄河流域生态保护修复。精打细算用好水资源,深度实施农业节水增效、工业节水减排、城乡生活

节水,“有多少汤泡多少馍”。以雨养、节水为导向,根据各地不同的水土资源条件,有的放矢推广选用经济实惠的节水耐旱植物,选育适合当地自然条件且方便管护的花种、树种、草种。优化防治沙模式,推动形成乔灌草结合的立体生态修复模式。

统筹考虑黄河上中下游生态环境差异,抓住水沙关系调节这个枢纽,完善水沙调控机制。在黄土高原采取退耕还林、淤地建坝、发展高效旱作农业等方式加强流域生态保护修复,确保黄河中游水土流失面积、强度“双下降”,水土保持率、削减入黄泥沙“双增加”。在人口稠密、汇聚更多生产力的黄河下游,加大黄河三角洲湿地生态系统保护修复力度,促进黄河下游河道生态功能提升和入海口生态环境改善。

推进黄河流域生态补偿机制全覆盖。遵循“谁污染谁治理”“谁受益谁补偿”“谁保护谁受益”原则,建立补偿与赔偿、有为政府与有效市场更好结合的生态补偿机制。系统考虑黄河流域上中下游自然资源禀赋和经济社会发展水平,建立覆盖全流域的生态补偿机制。突出流域保护的协同性、系统性、协同性,约束激励并重,鼓励受益地区与生态保护地区通过资金补偿、对口协作、技术指导、产业转移、人才培养等方式建立利益共同体。



2024年前7个月,全国各口岸入境外国人1725.4万人次,同比增长129.9%

朱慧卿作(新华社发)

协力推升“中国游”持续走热

“China Travel”有多火?国家移民管理局近日发布数据显示,今年前7个月,全国各口岸入境外国人1725.4万人次,同比增长129.9%;来华旅游外国人预计拉动消费超1000亿元。大力发展入境旅游,对带动我国旅游业整体水平提升、拉动经济和消费、促进对外开放、传播中华优秀传统文化和文明成果具有十分重要的意义。去年以来,我国相继对多国试行单方面免签政策,与部分国家实行互免签证政策,推出扩大144小时过境免签等一系列便利外国人来华政策,外籍人员来华数量不断攀升,带动入境旅游市场。但也要看到,外国游客来华旅游还存在一些“堵点”和“难点”,应持续优化完善过境免签等政策措施,扩大活动范围、增加联动区域、优化开放布局,进一步提高政策含金量、吸引力,协同发力提升外国人来华在华便利度。

(时锋)

企业存款不盲目

莫开伟

储户存款的收益潜力,满足了企业对低风险、稳定收益、灵活管理理财产品的强烈需求。另一方面,企业存款“搬家”,不改变资金流向实体经济,只是变换了一种途径。

理财有风险,投资需谨慎。值得注意的是,企业存款“搬家”同样会面临一些风险。银行理财产品与存款是两类性质完全不同的投资行为,存款保本付息,即便银行破产也有存款保险基金以及破产清算“兜底”;而银行理财产品,资管新规已明确打破“刚兑”,实行“卖者尽责、买者自负”的原则。此外,银行理财产品受市场投资波动影响较大,收益不固定,再加上投资的底层资产受到银行理财产品管理人的理财知识、风险控制能力等多方面因素制约,不确定性较大。

企业将存款“搬家”至银行理财产品无可厚非,但应根据自身的风险承受能力,合理确定“搬家”规模,千万不能“把鸡蛋放在同一个篮子里”。同时,企业还要提高财务管理人的风险把控能力,树立科学理性的投资理念,正确处理收益率、流动性、投资风险三者之间的关系,充分认识资管产品的复杂性和潜在风险,随时关注产品的底层资产、投资策略、风险等级等信息以及市场动态和政策变化,及时调整投资策略,避免存款盲目“搬家”。(中国经济网供稿)

搬家

银行理财登记托管中心日前发布的《中国银行业理财市场半年报告(2024年上)》显示,截至2024年6月末,银行理财市场存续规模为28.52万亿元,较年初增加6.43%,同比增加12.55%。

银行理财产品投资规模的扩张,不少人觉得是居民存款“搬家”所致,事实上企业存款“搬家”亦作了不小贡献。央行日前发布的金融数据显示,前7个月人民币存款增加10.66万亿元,其中,住户存款增加8.94万亿元,非金融企业存款减少3.23万亿元。企业存款去了哪里?理财产品是一个重要去处。数据显示,今年上半年,622家上市公司购买银行理财产品的资金占比从2023年的7.92%提升至9.08%。

提高资金运用效率和实现盈利最大化是企业目标,企业存款“搬家”至银行理财产品乃意料之中。考虑到银行多轮大幅下调存款利率,不仅下调了大额定期存款利率,甚至有些银行宣布停止发行大额存单。再加上严格监管,整治资金空转和规范银行手工补息等举措,让银行不易给企业存款补贴,高额存款利息,这些都导致企业选择存款“搬家”。

对企业存款“搬家”要理性看待。一方面,存款“搬家”可让企业资金收益提高、盈利能力增强。尤其是银行理财产品在对公产品的设计上,具有偏重低波稳健、流动性

精准补短板提升交通效能

蒋瑾玢

据交通运输部消息,上半年我国完成营业性货运量269.9亿吨,同比增长4.1%。全国港口货物吞吐量达85.6亿吨,同比增长4.6%;全国跨区域人员流动量324.1亿人次,同比增长7.4%;交通固定资产投资达1.7万亿元。我国交通运输主要指标实现较快增长。一直以来,我国综合立体交通网建设取得显著成就,为畅通国民经济循环贡献良多。交通基础设施不断完善,综合立体交通网的主骨架空间布局已基本形成,连通了全国超过80%的县(市、区),服务全国90%左右的经济和人口。重大工程项目扎实推进,深中通道、北京大兴国际机场、京张高速铁路等重大项目建设投运。运输服务能力与水平大幅提升。今年上半年,在航班量同比增长13.4%的情况下,航班正常率达到了86.37%,全国快递业务量已经突破800亿件,较去年同期增长23%，“人享其行、物畅其流”的美好愿景正加快实现。

一系列政策的相继出台,助力便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化交通体系的形成。2021年2月份印发的《国家综合立体交通网规划纲要》,部署了优化综合立体交通布局,推进综合交通统筹融合发展、推进综合交通高质量发展

的三方面主要任务。交通运输部和国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政局等部门于2022年10月份印发的《关于加快建设国家综合立体交通网主骨架的意见》,描绘了一幅更加具体的图景,规划了国家综合立体交通“6轴7廊8通道”主骨架建设,明确了包括提升加快智慧升级、推进绿色转型、提升安全水平在内的10项重点任务,提出到本世纪中叶将实现全面建成现代化高质量国家综合立体交通网,拥有世界一流的综合交通基础设施体系的宏伟目标。

综合立体交通网加速成型,但仍存在关键技术缺失、多式联运缺乏标准化和协调机制、区域发展不平衡、综合交通枢纽辐射能力不强等短板。针对此,应聚焦解决突出问题,提升交通网络的整体效能,推动交通行业转型升级和可持续发展。

完善顶层设计,确保综合立体交通网建设与经济社会发展需求相适应。增加对综合立体交通网建设的政策支持和资金投入,鼓励社会资本参与综合立体交通网建设,设立专项资金支持关键性、基础性的交通基础设施项目。深化运输结构调整,统筹协调铁路、公路、水运、航空等多种运输方式之间的信息共享和互联互通,提升协同运输水平。加强交通基础设施的空间布局