

黑土地上劲吹“绿色风”

黑河绿色农业发展见闻

新华社哈尔滨电(记者李凤双、管建涛、王建)减少农药化肥,增加绿色有机,减少盲目种植,增加市场意识……近日,记者在黑龙江省北部的黑河市调研发现,这里的黑土地正在用多种“加减法”算出“绿色账”和“效益账”,推动农业发展提质增效,促进农民增收,加快乡村振兴。

黑河市爱辉区林丰农机合作社刚完成播种,今年规模经营面积达1.2万亩。与去年不同,这个合作社按照绿色生产标准体系,使用的是绿色环保除草剂,根据土壤检测配方,使用复合有机肥。

“去年我们注重增产,今年注重增效。”林丰农机合作社理事长侯文林说,绿色先行,每公顷耕地化肥使用量相比去年减少了100斤,

但由于这两年实行轮作,提高了地力,预计对产量影响不大。目前,林丰农机合作社已申请绿色认证,并和两家深加工企业签订了意向订单。

黑河市地处寒地黑土地带,生态优势明显。今年以来,为适应农产品市场需求的结构变化,黑河市提出将全域打造成农业绿色发展示范区,力争用三年左右的时间,全市的农产品全部达到绿色标准。

逊克县奇克镇是黑河市农业绿色发展示范区试点,位于该镇边疆村的祥泰现代农机合作社经营1.5万亩耕地,今年春耕化肥用量减少30%,减少部分用有机肥替代。

“虽然用有机肥增加了成本,但却提高了农产品品质,这是我们今后农业发展的方向。”祥

泰现代农机合作社理事长何亮说。

在黑河市爱辉区爱辉镇的一块农业绿色发展示范区,一辆大马力农机挂着喷药设备正在作业。据爱辉区农业技术推广中心工作人员张凤琴介绍,与传统的喷药技术不同,这个示范区采用的是播后苗前封闭除草技术,从去年效果来看,喷液量、除草剂药量实现了“两降低”,发展绿色有机农业。

近日,黑河市孙吴县哈屯现代农机专业合作社迎来了一位北京的客人。据合作社理事长王跃龙介绍,为了发展绿色有机农业,合作社从北京专门请来了一家食品认证企业,这家企业具有欧盟认证资质。“光说我们是绿色不行,还要有权威的第三方认证机构。”王跃龙说。

在增加优质农产品供给和减少农药化肥用量的同时,一些新型经营主体也在转变旧观念,增强市场意识,减少种植的盲目性。黑龙江省逊克丰禾现代农机合作社理事长侯宝柱说,今年合作社种了3000亩鲜食玉米,虽然同样叫玉米,但鲜食玉米被认为是一种蔬菜,市场价格是普通玉米的两倍以上。

黑河市委农办主任李维波介绍,今年黑河市已在所属的6个县区落实农业绿色发展示范区230万亩,落实玉米、水稻等有机种植面积3万亩,并将建设6个绿色农产品深加工项目,使黑河成为绿色有机农产品及加工制品的重要供给基地,拉长农业产业链和价值链。

我国将加快制修订 VR行业标准 突破核心技术

工信部副部长罗文5月21日在北京召开的2018世界VR产业大会新闻发布会上说



虚拟现实技术作为引领全球新一轮产业变革的重要力量

跨界融合了多个领域的技术

是下一代通用性技术平台和下一代互联网入口

近年来

我国虚拟现实市场规模快速扩大,产业创新高速发展



据工信部统计

2017年我国虚拟现实产业市场规模

已达160亿元

同比增长164%

新华社发(李栋制图)

1.4公里长万吨列车“亮相”京津冀

有助于减少重载卡车运煤对道路和空气污染的影响

新华社北京5月21日电(丁静、李溢春)20日,长近1.4公里的71320次万吨列车缓缓驶入并停靠唐山丰润西站。以此为标志,中国铁路北京局集团有限公司(下称北京铁路局)唐山机务段首次牵引值乘的滦平东至曹妃甸西间万吨列车正式开行。这是北京铁路局首次担当值乘万吨列车任务。

据介绍,这趟列车走的是唐呼线(唐山—呼和浩特)。全程运行289.6公里,运行时间约为270余分钟。一列万吨列车合计由105节车厢组成,长度近1400米,总重约1.0518万吨。按

图定开行20对列车计算,每天可运输煤炭约21.0360万吨,有助于减少重载卡车运煤对道路和空气污染的影响。

客车高速化、货车重载化是当前铁路发展的重要方向。从今年3月份开始,北京铁路局就对唐呼线管内行车组织、轨道、信号及接触网线路等基础设施进行了升级改造。

但万吨列车的牵引任务仍然充满挑战。据北京铁路局介绍,滦平东站至曹妃甸西站区间线路坡道坡度最大为12%,坡度超过6%的坡道有48处,超过10%的坡道有5处,

也就是说万吨列车从北向南是“一路下坡”,对列车制动和驾驶提出了新的考验。对此,唐山机务段从全段机车司机中择优选择、加强培训,按照“双司机+副司机”模式,由189名司机组成了63班万吨列车司机队伍。

设备方面,由于万吨列车的制动距离长、对钢轨冲击力和磨耗较严重,唐山工务段、唐山电务段已经对其运行径路上的所有道岔进行了检查和整修,依靠先进的微机监测和轨道探伤仪器,随时掌握线路设备运行状况,确保安全。

北京:1-4月PM2.5浓度同比降两成

新华社北京5月21日电(记者倪元锦)北京市环保局21日通报称,2018年1-4月,北京市PM2.5累计浓度59微克/立方米,同比下降22.4%;累计达标天数(指空气质量为“1级优”或“2级良”)为77天,同比增加4天,空气重污染(指空气质量为“5级重度污染”或“6级严重污染”)7天,同比减少8天。

通报指出,其中4月份,北京市PM2.5平均浓度为64微克/立方米,同比上升20.8%,PM10平均浓度同比上升,二氧化硫平均浓度同比持平,氮氧化物平均浓度同比下降,达标天

数为17天,重污染天数为2天。

专家指出,4月北京气象条件中等偏不利,本地及区域内污染排放量增大。今年4月平均湿度50%,较前两年平均提高14个百分点;1米/秒以下的小风频率为19%,较前两年平均增加5个百分点。这种条件容易导致污染物累积并二次转化。

此外,北京市环保局称,秋冬季错峰生产企业恢复生产、工地复工,区域内钢铁等行业生产进入高速推进阶段,货物运输、建筑施工排放强度高,这些导致了污染排放量逐步增

大。

据介绍,受区域输送、局地排放累积和二次转化综合作用,4月出现多次区域性污染过程。在“簸箕形”地形条件下,北京市山前地区易长时间处于小风静稳,形成污染物累积的辐合带;同时,污染过程中偏湿的东风、南风主导,导致污染物沿太行山前一带输送,在燕山前地区滞留,并发生二次转化,推高PM2.5浓度。

此外,外来沙尘叠加北京本地扬尘,造成PM10浓度偏高。

新华社重庆电(记者黎华玲、陶冶)最近,重庆市丰都县包鸾镇飞仙洞村的养牛大户张林聪在养牛界颇有点名气,不仅是因为他牛养得好,还因为他的牛粪卖得好,就连牛尿都实现了全利用。而在几年前,他常常因为牛粪污染被当地畜牧局、环保局教育要求整改。

张林聪所在的丰都县地处长江三峡库区腹心地带,是传统的肉牛养殖大县。之前,丰都县在肉牛产业发展过程中也曾走过弯路,牛粪污染问题一度是当地肉牛产业做大做强关键瓶颈。

张林聪家的牛存栏量约200头,是养牛大户,也是牛粪污染大户。他告诉记者,以前的养牛户不懂污水处理,环保意识不强,丰都县一度是牛粪污染的重灾区。最初,少部分牛粪牛尿堆放在田里,大部分直排入村边的河水中。而这条河,是长江的一条支流。一进入雨季,雨水和粪污混合,大量排入长江。村民们回忆,当时河道岸边堆积的牛粪有人那么高,不仅臭气熏天,河水呈暗黑色,鱼类不断死亡,河道边的植被也大量枯凋。

据估算,一头牛一天排便25-30公斤。丰都县畜牧局副局长何川东说,全县按照21万头存栏量计算,每年面临着巨大的牛粪量,但一度因为配套设施装备和消纳条件跟不上,集中产生的粪污得不到有效处理,造成环境污染。

近年来,丰都县主动调整思路,从肉牛粪便无公害处理、资源化利用、全产业链建设等方面,使肉牛既成为富民产业也成为环保产业,成为贫困地区农业产业发展的鲜活范例,也是长江经济带“共抓大保护,不搞大开发”的生动实践。

据介绍,2014年,丰都县聘请中国人民大学专家团队进一步论证全县肉牛环境承载量,新划定畜禽养殖禁养区、限养区和适养区,将发展目标由55万头调减为40万头。对规模牛场按照“雨污分流、干湿分离、沼气发酵、污水处理、还田种植”的处理流程,实施工业化治污,并实行在线监测,对家庭牧场实行沼气发酵还田的自我净化发展方式。

2017年,张林聪所在的包鸾镇开始实施环管网2分离3配套政策,即雨污分流、干湿分离,干粪池(棚)、沼气池、污液储存池配套,目前已覆盖所有养牛大户。另外,丰都县和中科院南京土壤研究所的专家团队“牵上线”,利用拥有自主知识产权的“黑科技”,在肉牛养殖基地旁建立起国内领先的自动化有机肥生产线,把臭烘烘的牛粪变为大有作为的有机肥。

丰都县2013年开始引进沃特威、丰泽园等4家企业利用牛粪生产有机肥,配套生产能力达20万吨。引进重庆勋业食用菌种植公司和康地实业公司,带领农户常年种植双孢蘑菇1万亩,年处理牛粪6万吨。全县推行“牛沼草”“牛沼果”“牛沼菜”循环经济模式,养殖企业每年收购牧草、秸秆等农工副产物15万吨用作肉牛养殖饲料。丰泽园肥业有限公司总经理黄进说,制成有机肥是目前牛粪资源化利用趋势之一。牛粪为原料的有机肥,不仅可以给土壤提供大量营养元素,还对土壤结构的改良和土壤透水性以及保肥性等有很大的促进作用。对防治环境污染和资源的循环利用起到了很重要的作用。

另外,丰都县还积极探索利用粪肥种植蚯蚓,作燃料发电等资源化利用新途径,牛粪处理和资源化利用率达到95%,实现了产业发展与生态保护“双赢”效果。

张林聪的养殖场现有200头牛,仅凭卖牛粪给蚯蚓养殖户,一年可多赚一两万元,卖给有机肥厂的价格更高。牛尿则被排进沼气池,沉淀后的牛尿通过还田管网浇灌土地,达到了改善土壤质量、提高土壤酶的活性的目的。

记者在现场看到,张林聪家的牛棚外百米远,从还田管网排出的牛尿浇灌着他家的8亩地,郁郁葱葱的玉米长势喜人。“我们家的牛粪现在一坨不剩,都卖得完,牛尿也利用起来了,没有一丁点浪费,我现在是被表扬的对象啦。”张林聪高兴地说。

上海崇明:

“两无化”大米对标国际一流

新华社上海5月21日电(记者朱翊)记者从上海崇明获悉,今年崇明将尝试1万余亩水稻田生产不用化学肥料、不施化学农药的“两无化”大米,各项标准和流程都对标国际一流。

5月21日,2018中国·崇明“两无化”大米战略合作启动仪式在崇明区举行,崇明区政府向此次制定的5家“两无化”水稻生产基地代表正式授牌。启动仪式后,“两无化”大米就将进入种植阶段,预计将于今年10月前后上市。

按照上海市委市政府提出的“崇明将来在农业生产中做到全岛不用化学肥料,减少农药的使用,最终不使用农药”的要求,崇明农业主动对标国际一流标准,在全区水稻规模种植基地中遴选约4万亩优质水稻田。其中1万亩将探索研究“两无化”水稻生产新模式,重点发展优质水稻订单农业,推进绿色稻米产业升级。

上海市水稻产业技术体系首席科学家曹黎明博士介绍说,除了优异的自然条件外,崇明在种植绿色、有机水稻方面有着很多积累,不少合作社已经通过稻虾等种养结合的模式实现了使用有机肥,不用化学农药的目标。”曹黎明说,“在多次尝试后,崇明有底气用严苛的种植标准来生产‘两无化’水稻,对标国际顶级大米,比如日本的越光米。”

“两无化”大米极为严苛的产品标准,使得今年的种植依然存在风险。据悉,为了保障敢于创新突破的种植户的受益,“两无化”大米的生产种植还投了保险,即便因为气候、台风等意外因素影响了“两无化”大米的收成,相关农户的受益依然能够得到保障。

今年,崇明的“两无化”大米将全部以订单化、网络化、新零售等方式进行销售。

「黑科技」让养殖户点「粪」成金

长三角更高质量一体化协同:

沪苏共建「嘉昆太」协同创新核心圈

“嘉昆太(嘉定、昆山、太仓)”协同创新核心圈将在科技、产业、资源、市场、人才等领域推进同城化谋划、联动式合作和协同化发展

新华社上海5月21日电(记者李荣)长三角更高质量一体化协同创新发展又有新进展。上海市嘉定区与江苏省苏州市21日签订战略合作协议,共同构建“嘉昆太(嘉定、昆山、太仓)”协同创新核心圈,在科技、产业、资源、市场、人才等领域推进同城化谋划、联动式合作和协同化发展。

上海市嘉定区委书记、区长章曦认为,嘉昆太都拥有各自发展的特色和优势。共同构建嘉昆太协同创新核心圈,将重点以科技创新领域的合作共赢为突破口,进一步深化全面战略合作,着力打造长三角更高质量一体化协同创新发展的示范区。

嘉定是上海科创中心重要承载区和先进制造业强区。苏州是江苏产业重镇,其下辖的昆山、太仓连续多年位居全国百强县前列。根据此次合作协议,将推进长三角三地的同城化谋划,探索“党建共建”,并以“规划同圈”引导城市、产业、社会、生态等各个方面的合理布局;以“科创同圈”集聚创新要素,整合创新资源;以“产业同圈”延伸产业链、提升价值链;以“交通同圈”提高基础设施,特别是交通路网的联通共享;以“生态同圈”共筑生态保护联防联控格局;以“民生同圈”提升区域群众获得感、幸福感和安全感。

“嘉昆太”协同创新核心圈将进一步实施联动式合作,针对区域产业发展差异化的特点,探索联手建设产业发展“园中园”“共建园”,带动形成区域间生产要素、企业主体、产业链条的“合作网络”,探索建立“嘉昆太”市场信用体系共享机制,联合打造“嘉昆太”企业诚信圈;探索建立“嘉昆太”高技能人才柔性流动机制,逐步形成高技能人才资源集聚态势。

出租车上的便利店,你愿意埋单吗

有人觉得给生活提供了方便;也有人认为存在食品安全、行车安全等隐患

新华社上海电(“中国网事”记者谭慧婷、王辰阳)乘客买零食饮料首单只要一分钱,司机可以获得额外收入……近期上海不少出租车开起了“车载便利店”。“中国网事”记者采访发现,有人表示欢迎,觉得给生活提供了方便;也有人提出质疑,认为存在食品安全、行车安全等隐患。便利店开到出租车上,你愿意埋单吗?

出租车司机姚燕军的车载便利店已经开张两个半月了,靠这个小小的便利店,姚师傅第一个月多挣了600多元,第二个月挣了400多元。“我头两个月的销量都是全上海前十名,还额外获得了销售奖励。”姚师傅说,“生意还不错,一般3天就要补货,但是随着便利店公司给乘客的优惠越来越少,买的人也变少了。”

记者在姚师傅车上体验了车载便利店。车的前后门槽、前排车座的椅背上都被零食塞得满满当当,但并不显得空间拥挤。通过扫描椅背上的二维码,就可以在网上选购,线上支付后直接取走商品。

姚师傅介绍,通常年轻人一上上车就对便利

店很好奇,会主动询问如何购物。据了解,姚师傅的出租车便利店是由其所属的上海海博出租和天津一家创业公司汪汪便利合作运营的,商品均由该创业公司负责提供。

据了解,近年来,部分出租车企业希望通过各种创新的方式,帮助司机创收。海博出租的工作人员介绍,为了提高司机收入,同时结合乘客对饮品和食物的需求,公司决定参与车载便利店项目。

该工作人员表示,目前海博出租的车上零售业务还处在试运营阶段,大概有200辆车参与试点,司机的提成约为销售额的15%。据悉,在开展此项业务前,海博出租咨询了上级主管部门,但相关法规尚未明确,有关部门也无法答复是否可行,公司就抱着尝试的心态进行了创新。

“目前,上海的业务还处于发展初期,出租车司机比较乐意接受新事物,项目也受乘客欢迎。”汪汪便利表示。

杭州、南京、深圳等地都出现过车载便利店,有的项目已经停止。从车载便利店诞生开

始,部分乘客就心存疑虑。

——食品安全由谁来负责?海博出租回应称,他们只是提供销售场所,商品都是由汪汪便利提供,出租车司机通常不会囤货。汪汪便利表示,公司具备食品经营许可证等完整经营资质,会对食品质量进行把关,并为所有出租车乘客及所经营食品分别投保乘客意外险和食品安全险,且配有售后保障。

——出租车司机是否会分心影响安全?姚师傅认为,开车才是主业,车载便利店顶多算是个“外快”。海博出租表示,司机只需要介绍该项业务,不会花费太多时间,食品包装均是软性包装,发生安全事故的可能性小。

——如何保证乘客不偷拿货物?根据姚师傅反馈,他的车载便利店经营两个半月来,从未发生乘客拿东西不付钱的情况。汪汪便利表示,他们的商品丢失率很低,“我们相信乘客的素质。”

网友“熙熙而乐”建议,可以将车载便利店进行改良,在车座背后贴上可购商品的海

报,乘客用手机下单成功后,司机在路边合理停车并从后备箱取货给乘客。“既不干扰驾驶员开车,也不占用乘客空间,还能避免急刹车时商品飞出意外伤人,更能防止不法分子在商品上做手脚。”

复旦大学公共卫生学院教授厉曙光表示,出租车的本质是为公众提供出行服务,与食品经营服务差别较大,在相关法律法规不完善的情况下,车载便利店项目可能会影响正常的市场秩序,相关的创新创业行为要适度开展。

上海市食药监局一位监管人员说,近年来食品的业态不断刷新,监管部门在守住安全底线的前提下,对新业态并非简单说“不”。例如,对于自动售卖机等业态,监管部门要求平台方必须有相关许可证,但不需要每一台机器都办证。不过,每一台机器要有合适的位置,不能随意摆放。

记者获悉,对于车载便利店这种新业态,监管部门正在研究相应的管理方法,需要多部门形成合力。