

# 解决果蔬过施化肥当有统一行动

□ 唐伟

造成了农产品的成本增加,也带来了农作物的质量与安全隐忧。调查显示,我国目前已成为世界上最大的化肥和农药使用国。过去30年间,全国农业的化肥使用量增加了45倍,而同期世界使用量仅增加了7倍,我国每公顷耕地化肥的使用量是世界的3倍。

基于对化肥过度使用带来的严重危害,有政协委员针对农民不愿费力使用农家肥的问题,建议“要大幅提高农药、化肥的价格,让他们用不起。”尽管这一提议遭到了非议,不过如何破解化肥使用依赖症,却不能只靠种植者的自我约束,而需要通过政府的引导,从农产品安全的高度去整体推进,以供给侧改革为切入点,转变化肥的投入和使用方式,最终实现科学种植。

有证据显示,化肥的过度使用,会造成边际效应的不断下降;化肥使用得越多,产量的增长越缓慢,

最终达到一个相对饱和的状态。更重要的是,过度使用化肥会造成严重的环境污染,并改变土壤的结构,对农业的可持续发展带来危害。作为一种传统的生产方式和行为习惯,要改变种植者对化肥使用的依赖,就应从转变认识、政策扶持、供给转变和政策引导等方面入手,综合发力才能见到效果。

在认识上,应当通过对过度使用化肥危害性的宣传,帮助种植者算成本账和明细账,让他们在算账中去认知危害,减少使用的主动性;在供给上,应当通过有机肥来替代化肥,用更加环保、更清洁的肥料代替化肥,同时应当限制化肥的生产和使用,从总量上进行控制;在政策上,应当通过财政、金融、土地等综合杠杆,鼓励加强有机肥和生态肥的研发力度,以实现化肥品种的替代。同时可以改变时下农业补贴的投入模式,对于农民使用农家肥给予政策倾斜。

这一点日本的做法值得借鉴。面对农产品化肥、农药污染带来的负面代价,1992年后,日本有关部门就决意从减少农药、化肥的使用量开始,告别此前的环境破坏型农业。其主要措施是,相关部门和专家给环保生态型农业界定了标准,农业研究中心先后推出了多种新型技术,提供可观的农业改良基金贷款和大幅度免除农业机械的税金来提高使用积极性,然后则是进行规模化、基地化的科学种植,以夯实科学种植的基础。

解决果蔬过度施用化肥当有统一行动。扭转国内化肥过度使用的现状,当立足于国情并吸收国外的经验,通过政策调整、政府引导、科技推广、技术普及,强化农业合作组织建设和规模种植效应,从国家战略的高度,在巩固粮食产量的基础上,为提高粮食安全提供强大的制度保障。

## “禁早到校”也是一种教育失责

□ 汪昌莲

夏季已至,记者今日从甘肃省皋兰县石洞小学获悉,该校推行夏令时管理时间,为防止出现老师和家长的监督空档,7:50、14:50前禁止学生早到校。(5月10日央广网)

不到规定时间校门不开,是很多中小学校的做法。校方出此规定的理由是:作息时间之外,老师均未到校,此时让学生入校,无人管理,存在安全隐患。但在笔者看来,禁止学生提前入校,与其说是学校替学生安全负责,不如说是校方替自身的“安全”考虑,而采取的一种推卸责任的手段。

其实,校门紧闭,将学生拒之门外,存在更大的安全隐患。比如,提前到校的学生因无所事事,可能会选择去网吧、游戏机室等场所“混时间”,这就间接地将学生推上了网瘾之路;又如,因校门紧闭,学生大量聚集在校园周围,不仅给交通造成了压力,而且也给了不法之徒作奸犯科,将罪恶之手伸向学生提供了可乘之机;再如,校门按时打开后,集结的学生蜂拥而入,容易引发拥挤踩踏事故。

校门不应设置时间的“门槛”,要随时向学生敞开,这就要求学校健全安全制度,对学生肩负起监管之责。首先,应建立安全保卫制度,配备专职的保安和门卫,实行24小时轮流值守,对早到的学生,无条件放行,并对其进行校园内的活动,实行有效监护。同时,学校应配备专职的生活老师,实行24小时轮流值守,除负责住校的学生衣食住行安全之外,还应应对早到或迟走的走读学生肩负起监护之责,确保所有在校学生的安全。

## 企业版“奇葩证明”也该治了

□ 陈广江

员工的亲人去世需要办丧事,企业竟然索取“证明”。近日,安徽滁州全椒县十字派出所民警就依据规定拒开这样一份“证明”。原来,谢女士夫妻在上海打工,公司为防止员工“骗假”,规定员工若有亲属过世,必须由当地派出所开具证明,否则按事假扣工资。(5月10日《新安晚报》)

请假办丧事,也要派出所开证明,这事儿真够奇葩。类似现象并非个案。近期以来,随着相关法律法规的完善以及多地派出所的“怒怼”,来自政府部门及事业单位的“奇葩证明”已较为少见,但来自银行、保险、私企等社会机构、非公立单位的“奇葩证明”依旧存在且格外刺眼,如键在证明、单身证明等,不一而足。

对这类“奇葩证明”,靠行政力量“一刀切”治理既不妥当,亦不切实际,而应通过法治方式和市场方式来解决。比如,像“奔丧证明”等刁难员工的现象已涉嫌侵犯劳动者合法权益,当地劳动保障监察部门应积极介入,约谈或警告企业负责人,视情况给予相应的处罚。同时,鼓励员工投诉和举报,加大社会监督力度,让企业版“奇葩证明”成为过街老鼠,也让管理者认识到自己行为的荒唐。

## 路口一年48起车祸 呼唤整治行动

□ 前溪

在过去一年里,黑龙江省林甸县有个农村家庭,经历的有据可查的车祸共有48起。在或晴或雨或雪的天气,不同颜色、不同档次、不同载重的汽车开到这家门外,然后在一个直角拐弯处失去控制,在他们家制造了一场又一场车祸。路口是两条道路相交形成的一个直角。这是从大庆市开往齐齐哈尔市的大齐高速公路的辅路,与一条名叫“林长路”的乡村公路交汇。(5月10日《中国青年报》)

只因住马路直角拐弯旁,一年经历48起车祸,这样的生活谁能受得了?但凡遇到这样的事,总要找政府部门解决。可事实上,“有关部门”太神秘,总是找不到,且给出的“借口”也太奇葩:镇政府和交警所说,路是“国务院修的,省设计院设计的”,他们管不了。县里则告诉他们,既然是“镇民”,那么就应由镇里负责。反正问题总是不给予解决,由着车祸不断发生。

其实,相关官员均知道这个“危险地段”,也知道车祸不断发生。但总是将其当作“历史遗留问题”。之所以发生一年经历48起车祸,显然是当初的设计有问题。不少司机从高速下来,发现要转弯时已经来不及了。事故多发生在晚上关灯后,司机们根本意识不到

路的尽头有户人家。冬天的事故远超其他三季,厚雪被碾压成冰,路面和“镜面”一样,刹不住车。交通事故,既威胁到这家人的生命安全,也威胁到过往司机的安全,从生命的角度看,也应该早日解决。可尽管这户人家不断上访,但并没有彻底解决问题,只不过是每一轮上访过后,小院附近就多了一样东西。不知是哪个“有关部门”立的:“慢”字警示牌,监测摄像头,车辆减速带。这些固然能够起到警示作用,但却是治标不治本。最彻底的办法要么是改道设计,要么是让这户人家搬迁。可对于当地政府部门来说,这两种方案均不愿意做,因为代价太高。改道设计不太可能,让这户人家搬迁又要给予补偿费。可相比于生命的代价,这其实并不算什么。难道一定要等到出了人命才会解决这个问题吗?

一年经历48起车祸的危险路口,是一段羞耻的路口,也是一段责任缺失的路口。这说明,相关职能部门没有以民为本,没有真心实意为民办实事,解决困难。从某种程度上说,这更是一段缺乏敬畏生命的路口,如果以往的损失加起来,恐怕也是一笔不少的数目。总之,一年经历48起车祸的危险路口是“耻辱”标本,有关方面应该采取整治行动了。

## 漫画

作者/ 张建辉



《西安市城市道路“以克论净深度保洁”作业标准(试行)》已经执行一个月了,5月5日,西安市城市管理局通报了检查评比排名,西安新城、长安、高陵、曲江、高新、沣渭新区符合标准并列第一,靠后三位分别是碑林区、莲湖区和临潼区。

西安地处黄土高原,风沙且缺水,又是旅游发达的城市,这样的城市,要保持干净整洁的面貌,确实有点难度。但如果把城市清洁的责任都压在环卫工人的身上,恐怕是不公平的,也难以达

到持续的效果。街道上的灰土,垃圾数量,取决于环卫工人的清扫频率,也取决于周边环境。周边是否有工地在施工?垃圾桶的设置,摆放是否足够合理?绿化程度如何?是否还有裸土的街道?商业摊贩是否密集?行人包括游客的素质如何?这些都直接影响到清洁效果。总之,要搞好一个大城市的“深度保洁”,需要市政、市民、游人等多方面的协作努力,当地政府应主动地有针对性地采取措施,改善卫生状况。(5月11日《人民日报》客户端)

# 青岛海关力推“一带一路”建设 助山东向西开放跑出加速度

□ 陈星华

1172.7万票一体化报关单顺利通关,这是丝绸之路经济带海关区域通关一体化改革两周年的最新数据。这项改革由青岛海关牵头,67.4万标箱货物集疏,这是青岛多式联运海关监管中心启动运营后截至今年4月底的最新数据。这个中心是全国首家沿海多式联运海关监管中心;5项倡议,这是青岛海关联合西安海关等推出的促进“一带一路”区域物流供应链一体化的最新举措,青岛和西安分别是“一带一路”建设中重要的沿海和内陆城市。

“一带一路”是中国的,更是世界的。在山东,在服务“一带一路”建设的大军中,青岛海关主动融入、主动参与、主动思考、主动作为,努力做改革创新的排头兵、服务“一带一路”建设的先行者。

## 通关一体化改革 打通通关高速路

海程邦达国际物流有限公司是丝绸之路经

济带海关区域通关一体化改革的受益企业之一。改革后,企业可以凭电子放行信息直接从口岸提取货物,不需使用监管车辆运输,运输方案可以不再受监管运载工具限制,运输成本大幅降低。比如从青岛到霍尔果斯的陆运成本,每个集装箱会降低一两千元,改革让公司每月降低物流通关成本近20万元。

丝绸之路经济带海关区域通关一体化改革由海关总署授权青岛海关牵头,于2015年5月1日启动,被誉为“一带一路”《愿景与行动》公布后,首个由中央机构层面出台助力“一带一路”的具体举措。

改革覆盖山东、陕西、新疆等9省区内10个海关,区域内企业可以自主选择申报口岸和查验地点,一地注册后可在任一海关报关,形成“十关如一关”的通关新格局,铺设了一条贯穿丝绸之路经济带的通关高速路,为沿线9万多家企业搭建了从青岛出境的“低成本、高效率”大通道,助青岛港口打造了腹地竞争新优势,为青岛外向型经济发展注入新的活力,去年青岛港在中西部主要省份的市场占有率提高了5个百分点。

截至今年4月底,丝绸之路经济带海关区域

通关一体化改革运行满两周年,区域海关共审核一体化报关单1172.7万票,其中跨关区报关单占比9.8%,居全国五大通关一体化板块之首。

## 多式联运 架起物流黄金通道

在青岛多式联运海关监管中心,每个月山东路桥国际货运代理公司都有700多个标准集装箱,装满汽车配件、电子产品、轮胎等货物,搭乘班列发往中亚。在路桥公司从事货运代理工作的曲强,差不多天天都要到这儿办理多式联运业务。

“海运货物从青岛入境,经过阿拉山口或者霍尔果斯,然后再到中亚,时间上要节省7天左右。”曲强说,海铁联运有更加便利的条件,为企业争取到了更多的客户和货源。

2014年12月27日,全国沿海首家多式联运海关监管中心在青岛胶州正式投运。多式联运就是海陆空铁等多种货物运输方式的组合形式,体现了综合效率和优势,多式联运海关监管中心将各种运输方式的货物进行换装、仓储、中转、集拼、配送,通过整合监管资源,优化监

管流程,实现运转高效率、低成本的目标。青岛海关优化多式联运口岸监管模式,赋予中心运抵报告发送功能,相当于把港口搬到了铁路中心站,实现了港站互联,胶州本地企业出口货物全流程时间压缩三分之一以上,推动中心站开通中亚、中蒙常态化国际班列,加强与西安、郑州、乌鲁木齐等丝绸之路经济带区域海关的对接协作,简便联运监管手续,推动多式联运业务快速发展。

今年前4个月,中心集疏货物11.9万标箱,箱量同比高位增长22%。目前,胶州铁路陆运口岸开放已列入《国家口岸发展“十三五”规划》,青岛“一带一路”跨境集装箱多式联运工程获批国家首批多式联运示范工程项目。

## 物流供应链一体化 推动港口“向中西部延伸”

在通关一体化的基础上,青岛海关积极推动“一带一路”区域物流供应链一体化。

今年4月6日,青岛海关关长韩森带队赴西安考察,在西安国际港务区组织“西安-青岛推动‘一带一路’区域物流供应链一体化座

谈会”,并联合西安海关等提出推动“一带一路”区域物流供应链一体化倡议。倡议内容包括:一是高标准高层次推动物流供应链供给侧结构性改革;二是打通双向国际贸易铁路物流通道;三是推动航运企业布局内陆;四是推进通关监管便利化;五是建立全方位合作机制。

山东青岛和陕西西安是“一带一路”沿线重要的沿海和内陆城市,青岛港是世界最大的综合性港口之一,西安国际港务区是西安市融入“一带一路”建设的重要承载区,西安和青岛分别建有全国首家和全国沿海首家多式联运海关监管中心,两地港口和多式联运海关监管中心之间具有很好的合作基础。

国务院领导近期在山东考察时要求,沿海港口“不仅要面向东部,还要向中西部延伸”。青岛海关将推动青岛港与沿线铁路中心站等重要物流节点无缝对接,协同沿线海关等部门打造“单到底”全程全网联动的一站式通关监管模式,把港口功能向西延伸,打造内陆最便捷的东方“出海口”,把中欧班列开到海边,开通山东省向西开放的“黄金通道”,促进沿海与内陆协同发展。

## “讲文明 树新风”公益广告

文明用语

你好~

谢谢~

不客气

没关系

请问...

抱歉~

请把握好文明的“尺”度

| 文 | 明 | 城 | 市 | · | 你 | 我 | 共 | 筑 |