

全国已收获冬小麦面积1.26亿亩 进入收获高峰

中原粮仓,风吹麦浪遍地金。河南省邓州市文渠镇李洼村的麦田里,传来收割机隆隆的轰鸣声。“农机给力,1500多亩麦子两天工夫都收完了!”荣冠农作物种植合作社理事长刘韶威介绍,合作社种的是弱筋小麦,亩产在1100斤左右,跟厂家签订了专用品种收购协议,销路不愁。

记者从农业农村部获悉:截至6月1日17时,全国已收获冬小麦面积1.26亿亩,收获进度37.27%,进入收获高峰,进度比去年快约16.8个百分点。当日机收面积1363万亩、投入小麦联合收割机22.84万台。四川、湖北麦收已基本结束,河南、安徽进度约六成半,陕西过两成。

农机主力军作用凸显。今年“三夏”,各地预计投入各类农机具超1650万台(套),压茬推进夏收、夏种和夏管机械化作业。其中联合收割机60多万台,参与跨区作业的达到20万台以上,可以保障“三夏”正常作业需求。

农业应急救援能力提升。今年农业农村部进一步加强农机应急救援能力建设,组织各地统筹建设“平急两用”的区域农机社会化服务中心和区域农业应急救援中心,加快建立健全防灾减灾农机储备和调用制度,壮大常态化农机应急作业服务队规模。

目前,黄淮海麦收8省份已建设区域农机社会化服务中心1980多家、区域农业应急救援中心1090多家、常态化农机应急作业服务队4950多支,储备了一批移动式烘干机、履带式拖拉机、履带式收获机等应急作业机具,全力以赴夺取夏粮丰收。

应对后期可能出现的不利天气影响,农业农村部将加强跨区机收组织调度,确保农机运输通行顺畅,抢抓农时加快麦收进度,同时组织技术力量巡回指导机手规范作业,确保颗粒归仓。

来源:人民日报

4条高铁票价为何调整?

——铁路专家谈市场化票价机制

“有升有降”



6月15日起,京广高铁武广段、杭深铁路杭甬段和沪昆高铁沪杭段、杭长段4条高铁上运行的时速300公里及以上动车组列车,由原来的固定、单一票价机制优化调整为灵活折扣、有升有降的市场化票价机制,相关列车车票于6月1日开始发售。

高铁车票价格为何调整,有何依据考量?就公众关心的问题,记者采访了国铁集团客运部副主任朱文忠和北京交通大学交通运输学院教授聂磊。

问:为何选择京广高铁武广段等4条高铁实行市场化票价机制?

聂磊:主要考虑到这4条高铁覆盖华南、东中部经济较为发达地区,综合交通运输体系较完善,各种交通运输方式竞争充分,且开通10余年来一直实行固定、单一票价机制,其间高铁运营维护成本发生了较大变化,现行票价机制已明显不适应市场化经营形势。票价优化调整后与其他交通运输方式的比价关系更为合理,有利于充分发挥综合交通运输体系作用。

同时,与周边其他高铁线路上运行的同类动车组列车票价水平也更为平衡,有利于在铁路企业内部形成合理的比价关系,完善铁路客运产品价格体系,为人民群众提供更好的出行服务。

问:如何理解4条高铁由目前固定、单一的票价机制优化调整为灵活折扣、有升有降的市场化票价机制?

朱文忠:固定、单一的票价机制是指同一高铁线路、同一站间、同一速度等级的动车组列车,不分淡旺季、开车日期、发到时刻、旅时长短等因素,均执行相同的票价。市场化票价机制是指综合考虑季节、日期、时段、旅时等因素,以公布票价为上限,对动车组列车票价实行不同幅度的折扣,充分体现有升有降、优质优价的市场原则。

问:此次4条高铁票价优化调整,票价如何体现“有升有降”?

朱文忠:实行市场化票价机制后,综合考虑列车发到时刻、停站多少、旅时长短和客流分布等各种因素,以公布票价为上限合理确定各次列车车票的具体执行票价。即对一些车速较快、长期供不应求的列车车票执行不打折票价,对一些停站较多、方便沿线旅客出行的列车车票执行打折票价。以武广高铁为例,这次执行不打折票价的均为上座率较高的列车,而执行打折票价的均为上座率较低的列车。

整体看,实行市场化票价机制后,执行不打折票价和执行打折票价的列车数量基本相当,体现了“有升有降”。票价“有升有降”既丰富了旅客乘车选择,也能够通过价格杠杆调节均衡客流,进一步提高铁路运输资源利用效率。

问:此次票价优化调整的4条高铁平行线路上的普速列车是否会减少开行数量?

朱文忠:考虑到铁路运输服务的普惠性、均衡性、可及性,铁路部门始终保持着普速旅客列车的开行规模。此次对票价优化调整的4条高铁平行线路上的普速列车开行数量没有调整计划,现有京广铁路武广段普速列车112对,沪昆铁路沪杭段普速列车77对、杭长段75对、杭深铁路杭甬段14对仍将继续开行。

问:高铁客流不均衡主要表现在哪些方面?

朱文忠:大数据分析显示,目前高铁客流不均衡主要表现为:一是不同日历客流差异大。节假日、双休日旅客发送量一般为800万至1800万人次,而周一至周五工作日则在600万至1200万人次,峰谷差近三分之一。二是不同停站客流差异大。列车途中停站多少、旅行时间长短,对客座率影响明显。以武广高铁为例,因为执行同样票价,G883次在武汉站至广州南站间,中途停2站,旅行时间为3小时54分,平均客座率达到94.2%;G1135次中途停7站,旅行时间为4小时39分,平均客座率仅为54.6%。三是不同时段客流差异大。因为票价无差异,早7点前、晚9点后开行的列车客座率普遍不足60%,明显低于全路高铁列车73%的平均水平。

来源:新华网

山东6000多万亩 小麦陆续集中收获



6月2日,在临沂市郯城县庙山镇,参加小麦机收减损技能大比武的农机手驾驶联合收割机在收获小麦。

当日,山东省“三夏”生产开机暨小麦机收减损技能大比武启动仪式在山东临沂郯城县举行,标志着山东省6000多万亩小麦陆续集中收获。

新华社记者 摄