

中药材成村民致富“良方”

本报通讯员 崔 剑



玄参



镇干部调研
中药材发展情况



村民出售中药材

“这药材好,色泽好,大小合适。”“82.5斤,84斤,80.3斤……”时下,正是玄参采收的好时机。在洛南县古城镇后庙沟村、南村、页山河村的药材收购点,一辆辆满载玄参的农用车轰隆隆开来,送货群众脸上洋溢着丰收的喜悦。收购现场被欢声笑语萦绕,一派丰收喜人的景象。村民高兴地说:“今年的中药材玄参产量大、价格好,为我们提供了致富的门路,种植药材也能富起来。”

兴一个产业,富一方百姓。近年来,古城镇借助区位和自然资源等优势,按照“一轴三线三示范”产业发展布局和企业引领、合作社统一管理、农户种植、订单生产的发展思路,依托页山河流域中药材产业基础,新发展千亩玄参和仁核桃,采取产前统一订购种苗、产中统一技术指导、产后统一销售的服务模式,不断发展壮大中药材产业,逐步将中药材玄参打造成了村民增收致富的大产业。

近期,到了药材收购时节,按照协议,各村及时发布了玄参收购公告,明确了收购价格、质量标准 and 交货方式。目前,全镇预计交易量达1200多吨,产值超过100万元,种植药材的村民户均增收3000元以上。下一步,古城镇将立足资源优势,瞄准市场需求,把中药材产业作为重点产业强力推进,聚焦打造万亩中药材种植基地,不断拓宽群众增收致富路,为乡村振兴增添新动能。



晾晒粉皮



企业引领
串起
产业链
条

本报通讯员 朱 鹰

“这些二斤秤,高高的!”12月16日,山阳县高坝店镇石桥村村民赵远宏在家门口“开秤”,卖出了今冬第一单红薯粉皮。当场拿到陕西致宏源远农产品有限公司工作人员付给的现金后,赵远宏的妻子在一旁乐呵呵地点着钞票,满脸欢喜地打着小算盘:“一斤15元,这个单子是400斤,刚好是6000元。”

赵远宏今年种了2亩地红薯,收获红薯3000公斤左右,加工淀粉600多公斤,预计加工红薯粉皮近500公斤。按市场价每公斤粉皮收益14块钱算,光种植红薯这一项,今年赵远宏就有七八千元的进账。

石桥村党支部书记南华森介绍,近年来,石桥村抢抓乡村振兴机遇,立足传统手工粉皮加工,下大力气在农产品商品化经营上做文章。村上通过“村集体经济+工厂+农户”的联农带农模式,以加工企业为产业基地,带动零星散户为工厂代工生产,工厂负责规范红薯粉皮加工工艺、保价回收和包装销售,带领农户持续增收致富。

目前,石桥村以陕西致宏源远农产品有限公司为依托,带领农户从事农产品的生产、加工、销售等经营活动。为了鼓励引导农户为加工厂代工生产,村上还多方筹集资金20多万元,为59户粉皮加工个体户修建了炉灶、加工棚,购买了加工器具。此外,公司还和农户签订了产业合作协议,公司负责保底价回收农户产品,把全村近400户群众镶嵌在“种植红薯—生产淀粉—加工粉皮—线上线下销售”产业链上,带动群众依靠发展传统产业持续增收致富,种植户户均增加经营性收入超过4000元。

说起今后的发展规划,南华森表示,说一千道一万,群众增收是关键。下一步,石桥村将聚焦群众增收,不断推动村集体经济的发展。围绕农产品商品化深加工,一手抓农产品生产经营,一手抓农产品特色品牌打造,进一步提高农产品附加值,拓宽群众增收致富路。同时,为了鼓励农户扩大红薯种植面积,保障红薯粉皮质量,村上将为种植面积超过1亩的种植户免费提供优质青苗,为种植面积超过2亩的农户免费提供1袋化肥。为进一步拓宽销售渠道,村上将通过网络直播带货、在电商平台开网店的方式销售红薯粉皮,不断促进经济发展,村民增收。



初具规模 仍需发力

——我市新能源汽车充电桩服务调查

本报通讯员 杨 迪

充电桩

充电桩的社会公用充电桩由私人投资建设,城区内充电站数量较少,多在城区边缘位置,部分充电站附近没有公用卫生间,也未为车主设置能够遮风挡雨的等待区。大部分电动汽车车主表示,他们只敢在城区跑,较偏远的乡镇根本没有充电桩,充满电也担心有去无回。而公共充电站冷热不均,热点地区排队充电,较偏远区域闲置无人,而距城区较远的镇办充电桩可充情况较为突出。

目前,我市建设充电站的投资方不到4家,调查期间联系到经营较好的投资方只有2家。据介绍,一个充电桩的采购成本在8000元—6万元不等,加上场地、安装、维护、人工费用等支出,使得充电站建设前期资金投入大、回本时间慢成为制约投资者投资充电桩行业的主要因素。据调查,每个投资公司都有自己的运营平台和收费渠道,以缴费APP为载体,车主在第一次使用时要花费约15分钟的时间下载APP、设置、充值、缴费才能正式开始充电,有6.54%的车主感觉APP操作复杂。投资方的收费标准各不相同,充电站位置和充电时间段不同也导致充电费用差异较大,电费随着供电部门销售电价的调整浮动不大,但停车费和服务费及附加费用却无统一标准,不同地区差异较大。由于充值优惠力度不同,充值起步金额较大,车主通常会选择一个固定的运营商充值,有16.99%的车主认为充电整体收费贵。

通过实地勘察和调查,发现充电APP运营水平较低。在部分县,按照地图导航或者充电APP到达目的地后,却发现充电桩处于故障状态,而故障信息在APP上却没有显示,让车主白跑一趟。充电桩缺乏日常管理和维护,燃油车占用车位的现象屡见不鲜,充电车充电时占用导致充电桩使用效率大大降低。部分充电站维护情况较差,充电枪、充电桩损坏甚至没电的情况并不少见,甚至有的充电桩扣费但不充电。充电站内的休息、餐饮服务功能开发不完善。例如,在商州区车流量少或各县区位置较偏的充电站,大量的充电桩闲置,这些地方大多无等待区、餐饮区,甚至很难找到卫生间。夏天晒,冬天冷,遇上刮风下雨,给车主带来了很大尴尬和不便。

调查结果显示,车主们认为公用充电桩和家用充电桩各有各的好处,但更偏向于使用公用充电桩。调查者中,仅有10%的车主安装了家用充电桩,但有55.56%的车主虽然未安装充电桩,但未来考虑安装充电桩。可以看出,车主们对安装家用充电桩充满期待,却仍在观望。家用充电桩具有充电费用更低,使用时不等位减少时间成本的特点,但由于审批手续等因素制约,造成家用充电桩迟迟不能安装到,使得“充电自由”不容易。

目前,主要矛盾集中在社区物业方。物业“一言堂”,私设审批条件。有20.34%的车主表示,前期审批程序复杂时间较长,一些已经安装充电桩的车主和正在办理安装的车主共同反应:“供电部门需要物业提供允许施工证明,物业却说需要供电部门的同意才能盖章。”小区物业经常闭门不见,找到物业负责人却不认可供电局的安装工艺和质量检验,安装指导政策对小区物业方没有约束力,也没有第三方介入监督管理,迟迟不能办妥。小区电网容量、充电位有限。部分车主表示:“物业给出的理由是电力不足,以及人防工程有限制无法安装。”“没有私家车位,物业不让装。”我市老旧小区居多,小区可供安装充电桩的区域和车位拥挤,一些小区的客观条件不允许安装充电桩且难以协调解决方案,安装难题更加凸显。维护和管理责任不明确,物业方认为充电桩的使用安全和日常管理权责不明确,如果出现损坏,或者出现公共安全问题,无法判断和界定责任,怕未来有纠纷,索性不要安装,省事省心。

多方发力 统筹规划

目前,我国从汽车大国走向汽车强国的发展战略在逐步落实,随着新能源汽车迎来发展高峰期,充电基础设施建设成为落实发展战略环节中不容忽视的重要环节。充电基础设施建设整体规划建设需要多个部门协作、统筹规划。

加强土地规划,优化城市网络。建议优先利用公共停车场、大型商场地下停车场等土地资源作为建设城区公用充电桩的主要载体,按照城市布局,以城市周边开阔区域为主、城区内部定点集中区域为辅,逐步增加公用充电站、充电桩数量。进一步优化中心城区公共充电网络布局,加大外围城区公共充电设施建设力度,鼓励充电运营企业通过新建、改建、扩容、迁移等方式,逐步提高快充桩占比,并合理更换老旧充电桩,提升公用充电桩利用效率和用户充电体验。

完善县城、镇办、高速公路的布局和建设。建议搭载乡村振兴规划,结合新能源汽车下乡活动,推进镇办充电基础设施建设,把充电站建设纳入城镇化建设规划,加快补齐县城、镇办充电基础设施建设短板,加速实现电动汽车充电站“县县全覆盖”、充电桩“乡乡全覆盖”。重点在机关、车站、乡村物流基地等地开展充电基础设施建设点建设。分阶段加快布局高速公路快充桩覆盖,将快充站纳入高速公路服务区配套设施范围,扩大充电网络覆盖范围,鼓励建设“光储充”一体化充电站,积极探索商业化新模式,满足新能源汽车

用户远距离行驶需求。

提升充电桩维护管理和运营质量。应该在政府机关、企事业单位、工业园区等内部停车场加快配建相应比例的充电桩,或预留建设安装条件,满足公务用车和职工私家车充电需要。鼓励单位和园区内部充电桩对外错峰开放,加强充电桩维护维修,加强管理,提升公用充电供给能力。整合一套互联互通的运营APP,增加充电桩反馈界面,对市面上出现废弃、损坏的充电桩规定时间范围内进行维修并定期维护,保障公用充电桩的利用率。政府部门可出台相应的补贴政策,一方面对投资运营充电站的企业进行补贴,缓解投资压力,缩短运营商投资回报周期;一方面鼓励充电站发展周边建设,增加餐饮、休憩、购物、洗车等服务,提升车主充电体验,提高充电桩利用率,提升运营质量,创造更多盈利空间。

创新发展 提升能力

统筹规划新旧小区家用充电桩配建。新建居住小区要确保固定车位100%建设充电设施或预留安装条件,预留安装条件时需将管线和桥架等供电设施建设到车位以满足直接表接电需要,配建项目规划报批、竣工验收等环节需接受依法监督。结合城镇老旧小区改造及城市居住小区建设补短板行动,对具备安装条件的居住小区,要求配建一定比例的公共充电车位,建立充电车位分时共享机制,为老旧小区车主充电创造条件。

完善居住小区充电桩建设推进机制。相关部门应统筹协调,共同推进居住小区充电设施建设与改造,并要求居住小区物业等管理单位应积极配合用户安装充电设施并提供必要协助;业主委员会应结合实际与物业协商,明确物业服务区域内充电设施建设的具体流程、使用规范、管理职责。

创新居住小区充电服务商业模式。鼓励充电运营企业或居住小区管理单位接受业主委托,积极开展居住小区充电设施“统建统营”,统一提供充电设施建设、运营与维护等有偿服务,进一步提高充电设施安全管理水平和“绿电”消费比例。鼓励“临近车位共享”“多车一桩”等新模式。



经济观察

发展新能源汽车是交通领域碳减排的重要路径,也是全球汽车产业的重要发力方向。随着我市新能源汽车使用数量的不断增加,充电基础设施——充电桩建设规模也实现了快速增长。近日,国家统计局商洛调查队采取实地走访和发布电子问卷等方式,就商洛市新能源汽车充电基础设施服务保障能力等相关情况进行了调研。

供不应求 发展迟缓

商洛调查队通过实地走访充电站、与相关企业面对面访谈了解到,目前全市充电基础设施(充电桩)规模在320台左右,分为公共专用、社会公用、私人自用三种类型。其中,由国网商洛供电公司在商州区、山阳县、丹凤县、洛南县等城区投资建设的充电桩有98台,为公共专用充电桩;由国网商洛供电公司投资建设的沪陕、福银高速商洛市辖区服务区的10座充电站有40台充电桩,由商州区内私人公司投资建设的充电桩约80台,为社会公用充电桩;全市家用充电桩在100台以上,为私人专用充电桩。

商洛调查队了解到,截至9月底,全市挂牌登记在册的电动汽车有1754台,其中,新能源纯电动汽车1026辆,新能源插电式混合动力汽车728辆,这就意味着公用充电桩服务1754辆新能源汽车,车桩配比率达1:8,公用充电桩明显供不应求。

密度不足 覆盖面小

据了解,目前我市充电站建设起步晚,覆盖密度不足,主要投资建设在商州城区,六县城区数量较少,乡镇更是稀缺。

调查结果显示,仅有22.22%的车主很了解我市公用充电桩的分布情况、充电桩的充电流程和价格;71.9%的车主表示公用充电桩不够多,密度不足,充电很不方便;18.3%的车主表示公用充电桩的地点找不到,找不全。一些单位投资建设公共专用充电桩,大部分建设在机关单位院子内,外部社会车辆不能随意进入充电,且公共专用充电桩数量较少均为慢充,需要排队,高峰期排不上位的情况时有发生;公用