

重磅

H7N9禽流感致滨州家禽业损失1.8亿元

本报5月2日讯(记者 杨玉龙 通讯员 吴春霞 刘风民) 自人感染H7N9流感事件以来,滨州市的家禽产业受到了重创。据滨州市畜牧兽医局统计数据显示,滨州家禽业损失1.8亿元,其中种禽养殖环节损失0.6亿元,肉(蛋)禽养殖环节损失0.8亿元,屠宰加工环节损失0.4亿元,H7N9禽流感对滨州市家禽业健康发展所产生的不利影响尚无法估量。

自H7N9流感疫情发生以来,禽类产品价格大幅下降,对滨州市家禽养殖业造成巨大损失。为了摸清情

况,研究对策,4月28日,滨州市畜牧兽医局、滨州市财政局联合到有关县区开展了调查。当前情形下,六和、中慧、前胡等企业集团的年内标准化肉鸡场建设项目纷纷取消投资计划,大多养殖场户空栏观望,很多小型养殖户弃栏转产、外出打工。调查中多数养殖户表示因出栏亏损导致资金周转难以继,对以后的养殖前景和补栏信心严重不足。

根据调查摸底,滨州市共有种禽场24家,存栏父母代种禽171.24万只,受H7N9禽流感影响,雏鸡价格由每只3元降至0.2元,鸭苗由每只4元降

至1.5元,最低时卖到0.05元。多数孵化场将入孵蛋转为毛蛋处理,售价仅0.1元。有的种禽场将种蛋转为食用,每枚亏损2元左右。无棣博大畜牧有限公司是滨州市最大的种鸡场,日产鸡苗17万只,按现行价格计算,每天损失30余万元。

截至4月28日,滨州市29家肉禽屠宰加工企业产品库存8.57万吨,较3月份增加53.84%,大多数企业已接近最大库存容量。天禧牧业有限公司辛店分公司,正常日销售产品300吨,因其市场主要在南方,近1月以来,日销售仅1-2吨。因库存

产品数量多,销路不畅,大多数企业出现资金严重短缺,无力承担越来越多的产品库存,企业生产已不能正常运转,面临资金链断裂的危险。

禽流感造成的影响还远未结束,滨州市畜牧兽医局做出今后一个时期家禽产销形势的分析判断:规模较小的养殖户因当期出栏亏损将空栏观望,甚至大量退出养殖行业,养殖大户和规模养殖场也因资金周转困难而适当压缩饲养规模。预计第二季末至第三季度,滨州市家禽存出栏量将大幅下降,三个月后肉禽类产品供应可能出现断档。

城际公交开通首日遭出租车围堵

为滨州至阳信的C902公交;出租车司机称城际公交挤压了自己的生存空间

文/片 本报记者 张卫建 刘涛



方便、快捷、价格低

城际公交受市民欢迎

5月1日上午,滨州至阳信城际公交C902路开通,作为滨州市第二条城际公交线路,C902以其价格低、时间省受到乘客青睐。但就在开通首日,C902就遭到阳信县数十辆出租车在路上围堵,致使车辆无法正常运营。

对此,C902运营方滨州市交运集团和阳信县出租车公司都理由十足。滨州交运集团称他们很冤,推出的便民、惠民、利民举措受到无故干扰,最终利益受损的还是当地普通群众;阳信县出租车司机方面也感到无奈:“他们这么做直接严重挤压了我们的生存空间,但凡有一点办法,我们绝不这样。”

利民之举怎么走进了“死胡同”?

“滨州将在5月1日开通至阳信县的城际公交,成为近年来不少滨州市民的一种期盼,滨州市交通主管部门也提出了三年内开通滨州至绝大多数县区城际公交的方案。今年2月11日也就是农历的大年初二,滨州至惠民首条城际公交线路C901开通,虽然该线路目前还存在票价等问题并不尽如人意等问题,但因为是破冰之举,广大市民还是投以了期盼的目光。

距C901开通不足三个月时间,5月1日上午,滨州至阳信城际公交开通,作为滨州第二条城际公交,线路名称被命名为C902。相比较至惠民线路,C902公交化更为彻底,运行时间比原来的客运线路减少约一个小时;全程票价仅为原来的三分之二,根据路程不同还有3元和6元的梯级票价;站点经过阳信城区主要道路,乘客如果是去阳信汽车站,可以在阳信城区免费乘坐……

一直以来,乘车环境差、等候时间长,路上走走停停,服务态度不好成为一些乘客对县际客车的普遍印象。

借鉴先进城市经验,开通方便、

滨州交运集团:

好事办成这样很无奈

“5月1日早晨5:20,我们从阳信汽车站发出了第一班车,此后每20分钟一班,感觉都很正常,但就在当天上午9点左右我们发出的第五班车遇到了意外,”滨州交运集团第十公司副经理孙建忠说,“十多辆出租车在阳信联通公司附近围堵住了我们,他们什么也不说,就是不让车走。”

一个多小时后,在出租车公司负责人的调解下,被围困的C902被放

据了解,此前滨州至阳信县城的客运有两种,一是快客,共有6辆,全部属于滨州交运集团,目前仍在正常运行;另一种是普通线路客车,共有14辆,其中12辆属于滨州交运集团,2辆为个体经营;随着2辆个体被滨州交运集团全部买断,从今年5月1日起,这14辆普通客车被C902整体替代。

“因为我们设定的票价便宜,线路上还与阳信县内的部分城乡客车有重合,考虑到可能会与他们发生些纠纷,但没想到是出租车。”孙建忠告诉记者。

“归根结底还是利益。”在说起这次围堵事件的起因时,滨州交运集团第十公司一名员工说,“我们在阳信

城区设了多处站点,从车站发车至城区内各处都是3元,包括城郊也是这个价,而出租车起步价就是6元,从车站发车司机们一般要10元,还不打表,乘客们意见很大。他们认为我们这么做是直接抢了他们饭碗,但选择权是顾客自己的,选择经济实惠的出行方式是顾客的权利,谁也没权力剥夺。”

“在围堵中,出租车司机提出条件:不允许我们在城区设立站点,不能在城区拉客,只能走最偏僻的道路。”孙建忠说。

“本身是便民、惠民的好事,没想到成为现在这样子,我们实在无话可说。”滨州交运集团一名负责人告诉记者。

出租车司机:

不被逼到份上,也不这么做

5月2日中午,结束了对C902路的运通出租车公司全部出租车及司机集体出现在阳信汽车站,以这种方式表达抗议。

“这件事说出去,我们肯定不占理。好人都让他们(滨州交运集团)做了,而我们成了完完全全的坏蛋。”阳信县运通出租车公司驾驶员王刚(化名)告诉记者,“但话说回来,我们也要吃饭,不被逼到份上,我们肯定不会做出这样的举动。”

目前阳信县只有运通一家出租车公司,成立于2012年,目前有出租车69辆。王刚在公司中说话很有分量。“他们就是想把我们的生存空间给挤没了,这就是不让我们活。”王刚的语气中透漏着无奈。

“阳信在滨州各县区中经济条件相对落后,城区面积小、人少、街道也少,直到去年才成立第一家出租车公司,活根本不好干,平时还得忍受黑出租、摩的的挤压。如果说以前是两座大山,城际公交开通后就成了三座大山了。”王刚说。

“城际公交应该是线路应该是车站对车站的,但C902却是滨州汽车总站到阳信城区,从这一点上就说不过去。他们在阳信城区主要街道、闹市区设立站点,以价格低为卖

点,更要命的是去车站在城区还能免费乘坐,表面上看起来确实是群众得到实惠了,但也直接把我们的活路给剥夺了,县城坐车的本来就有那些,这样都被他们抢走了,我们哪还有客源。”王刚说,“话听起来好像我们都是为了自己利益而不去管乘客,但我们也是为了挣口饭吃,我们辛苦跑出租也是为乘客提供方便。”

“我们就是明显着受欺负,他们怎么不在滨州城区设站点?因为他们不敢。还有一点,我们阳信县城并不是没有城区公交车。从去年开始,我们县里成立了公交公司,运行得还不错。C902打的是城际公交的幌子,这和城区公交有什么区别?说白了,就是一辆大的出租车,招手即停,不是出租车是什么。”出租车司机李力(化名)说道。

对于要价高、不打表等现象,包括王刚、李力在内的出租车司机并没有否认,“我们也感觉不好,但这都是阳信县的一些实际情况决定的,县城小、出去县城路难走、生意难做……”

对于解决方案,运通出租车公司的司机们意见很统一:只要C902不走阳信城区、不在城区设站点,保证不会堵截。

最终解决方案 >>

C902在阳信城区内的站点取消

5月2日下午,阳信县交通运输局副局长刘永刚告诉本报记者,自1日上午发生出租车围堵城际公交事件后,阳信县交通局就一直在做双方工作,至2日下午有了初步方案。

“C902在阳信城区内的站点取消,还是运行原来线路客车的线路。阳信城区线路由阳信公交公司和阳信出租车公司运营,出租车保证不会再发生围堵城际公交事件。”刘永刚说。

“其实我们在通C902城际公交

之初,本没打算在阳信城区设立站点,是阳信方面提出请求后我们才修改的方案,现在出了事件后又让我们执行原来的方案,我们很费解。”滨州交运集团一名负责人告诉记者。

记者从滨州市交通运输局获悉,作为一项重点工作,2013年滨州市交通运输局力争年内完成滨州至惠民、阳信、博兴、沾化、无棣城际客运线路的公交化改造,开通滨州至各县区驻地(邹平除外)城际公交。



深入才有深度
深度决定高度