

西宁农畜产品，何以成为“明星”

——盘点2024 西宁精彩(七)

立足乡村资源禀赋和产业发展基础，西宁在建设绿色有机农畜产品输出地中心城市上迈出坚实步伐。

牦牛、草莓、食用菌、高原冷凉蔬菜四个明星单品不断出山达海，绿色有机地标农产品的认证数量持续攀升。

百亩、千亩及万亩规模以上的蔬菜生产基地如同雨后春笋般接连涌现。

科技创新、集散交易、精深加工、质量标准四个功能中心的建设取得显著进展……近年来，西宁市发挥省会城市区位优势，立足乡村资源禀赋和产业发展基础，积极融入全省“四地”建设和现代农业发展格局，以提质、稳量、补链、扩输为路径，积极引领全省农业绿色发展，着力推进绿色有机农畜产品输出地中心城市建设。如今，“青货出青”成为亮丽的风景线，一幅充满生机与希望的农业新画卷正徐徐展开。

四大明星单品以“质”致远

农畜产品，何以成为“明星”？

西宁，被誉为“中国夏都”，拥有大陆性高原半干旱气候，年平均气温仅5.1℃，但日照时数高达2550.2小时。日照时间长、昼夜温差大的气候特性为农作物积累了更多营养成分，形成独特风味带来了得天独厚的条件，也造就了西宁农畜产品天然、绿色、有机的最大优势。

如今的西宁草莓已逐渐成为一张亮丽的城市名片！布局种植基地20个，夏季草莓基地2个，规模标准化基地4个，鲜食草莓产量1020吨、产值4708万元。质量优、病虫害少的西宁草莓苗也开始“登高望远”，全市累计输出种苗900万株，是全国市场上名副其实的“香饽饽”。

从“小透明”变为“大明星”，西宁高原冷凉蔬菜80%输出省外，进入粤港澳大湾区和长三角地区等10多个省份；

新建牦牛标准化规模养殖场4家，累计建成牦牛养殖场59家，全市存、出栏牦牛达32.21万头、16.61万头；

培育食用菌规模化种植基地20个，累计打造香菇、羊肚菌、大球盖菇标准化生产基地3个，年生产菌棒140万棒。目前输出4250吨，产值6213.9万元。

四大明星单品的效应逐步扩大，更多人品尝到来自高原的臻品美味，一大批

“养在深闺人未识”的农畜产品正走出青海、走向全国！

项目蓄势为“输出地”提供强力支撑

建设好绿色有机农畜产品输出地中心城市，必须有实实在在的项目支撑。

去年我市建设的湟中区国家现代农业产业园，包含产业产村融合发展等15个项目，打造全国冷凉蔬菜产业融合发展示范引领区；年产10万片医用牛心包膜加工项目，年产值9000万元，填补全省牦牛副产品高值化医用空白。推进亩产值300万元的4.0版草莓植物工厂，搭建“草莓全年采收、种苗周年繁育”科技示范平台，打造全省植物工厂样板……

同时，西宁将科技作为建设绿色有机农畜产品输出地中心城市的强大引擎。实施12项省级重大科技专项，涵盖高原冷凉蔬菜、牦牛病毒病防控等关键技术研究。QH2042杂交油菜亩产量增3%、产油量提5%以上；51%青稞挂面更是获得了双认证，让西宁的农畜产品更加有保障、有品质。

全力打造绿色有机农畜产品新名片

如何让“绿色有机”成为西宁农畜产品的金字招牌？我市采取一系列有效有力措施：

全年制定蔬菜标准化栽培技术标准9项，修订生产技术规程7个，蔬菜标准化生产水平能力显著提高；

全面推进绿色认证工作，新认定涵盖莜、豌豆苗等21个绿色食品，累计达430个；

在全省首推供港蔬菜基地认定工作，认定供港蔬菜面积2.74万亩；

一系列标准体系的制定，标志着西宁标准体系建设和品牌打造取得突破性进展，农业发展的绿色底色愈加鲜明！

近年来，西宁积极组织龙头企业参加“进央企、进国家部委、进外省市、进香港”等活动；借助对外交流平台，推动精深加工产品进入土耳其等国，一系列品牌培育宣推行动如火如荼展开……

2024年8月，西宁草莓入选全国首批“气候好产品”和“立秋节气名优特产品名录”。2024年9月，西宁冷凉蔬菜上榜全国“处暑节气名优特产品名录”，2024年10月，我市成功申报“国家冷凉蔬菜黄金种植区”国字号区域品牌和国家级气象高质量发展试点城市。一则则好消息的传来，为西宁打造绿色有机农畜产品输出地中心城市增添新动力。

西宁绿色有机农畜产品正走向全国

西宁绿色有机农畜产品输出渠道和平台建设正向多元化方向发展。

在北京、上海等多地建立农产品专卖店、旗舰店20余家，衔接省内高速公路服务区，开设“智驿助农专柜”15家，销售23类60余种特色产品，在杭州、成都等布局前置仓10处，引入产品45种。

推进三级物流体系建设，大力发展电子商务，培养电商人才，以高效快捷的物流输出体系、开放协同的市场营销体系和电商服务为支撑，让西宁绿色有机农畜产品驶入高质高效发展的快车道。

多元化输出渠道稳步拓展、多领域输出平台搭建、主动衔接招引输出项目，西宁正以前所未有的力度全力推动绿色有机农畜产品输出地中心城市建设。

“听说我们的高原冷凉蔬菜在南京很受欢迎，真是太好了！”

“牦牛肉正走向越来越多粤港澳大湾区的餐桌！”

“我们的菌棒根本不愁卖！现在许多慕名而来的客商专程来找我们供货。”

……

西宁绿色有机农畜产品俘获了越来越多消费者的心：大通牦牛大宗交易项目30吨牦牛肉进入粤港澳大湾区消费者的餐桌；首个西宁在香港开设的“青海·西宁城市生活馆”“河湟田源”区域品牌产品展销体验馆的注册会员达8万人，130余种高原特色农产品精彩亮相；以明星单品冷凉蔬菜为代表的500公斤豌豆黄运往澳门、香港市场……“绿色有机”的品牌越擦越亮，来自西宁的优质产品正不断出山达海，香飘四方。

（记者 李静）

扛牢责任 真抓实干

聚力在现代化新青海建设上走在前作表率

敦煌铁路(青海段)完成股道无缝化升级改造

本报讯(记者 一丁 通讯员 韦鹏程)为有效消灭敦煌铁路(青海段)线股道钢轨接头，降低维修成本，提高设备质量，为2025年春运提供坚实保障，1月5日，为期14天的敦煌铁路(青海段)股道无缝化升级改造施工工作顺利完成。这是记者1月6日从中国铁路青藏集团有限公司获悉的。

据悉，敦煌铁路于2019年12月全线开通运营，在青海和甘肃开行货物列车的同时，青藏集团有限公司在敦煌铁路青海

段区间开行7583/7584次西宁至马海站公益性“慢火车”，满足青海地区群众出行。敦煌铁路全线开通以来，青藏集团公司管内各货运营业站发送货物量也大幅提升，大大加快了沿线地区矿产资源的开发和企业的发展。为消灭钢轨接头病害，提高线路设备质量，为2025年“春运”提供高质量设备基础保障，青藏集团公司德令哈工务段统筹协调、超前规划，组织人员提前进行现场调查，以现场实际精准施策，科学制定施工方案，紧抓施

工安全，研判风险关键，强化人员安全教育，保证了首次股道无缝化升级改造工作高质量完成。

“此次敦煌线股道无缝化整治施工共涉及马海、大柴旦、红柳、鱼卡等共计14个站场28条股道，同步完成钢轨焊接及冻胶结等工作。施工完成后将有效消灭敦煌线股道钢轨接头，降低维修成本，提高设备质量，为列车运行提供有力的设备保障。”德令哈工务段重点维修车间党支部书记解宇飞说。

青海民族大学两产业学院揭牌成立

本报讯(记者 永凯明)日前，青海民族大学现代高原生物医药产业学院、数字文旅产业学院成立大会暨揭牌仪式举行，为青海民族大学高质量推进科技创新、人才培养、校企合作等工作矗立起新的里程碑。青海民族大学、中国科学院西北高原生物研究所、青海省药品检验检测院、青海省藏医院相关负责人以及全省21家医药、生态、文旅等领域企事业单位负责人参加。

揭牌仪式上，与会嘉宾为现代高原生物医药产业学院、数字文旅产业学院揭

牌，并向两家产业学院理事会成员颁发了聘书。随后，青海民族大学现代高原生物医药产业学院、数字文旅产业学院理事代表作了表态发言。

近年来，在省委省政府的坚强领导下，全省上下立足“三个最大”省情定位和“三个更加重要”战略地位，加快打造生态文明高地，高质量建设产业“四地”。高校作为重要的科研创新阵地和人才培养基地，肩负着重要的历史使命。现代高原生物医药产业学院和数字文旅产业学院的成立，标志着青海民

族大学在推进教育教学改革、深化产教融合方面迈出了坚实的一步，顺应了校企合作、科研创新的时代要求。下一步，青海民族大学将全面落实党的二十届三中全会精神，围绕生态文明高地和产业“四地”建设，全方位加强人才培养、科学研究、技术创新、企业服务、学生创业等工作力度，全流程加强一体化、示范性人才培养实体建设工作，探索产教融合新路径，努力培养更多符合产业需求、具有创新精神和实践能力的杰出人才。

营运车辆的停运损失如何计算？



董致晶 西宁市城西区人民法院立案庭 三级法官

发生交通事故时，经营性车辆无法从事正常的经营活动，而保险公司通常以停运损失不属于其承保范围为理由不予赔偿，那么营运车辆的停运损失应当由谁来赔偿呢？损失如何计算呢？

案情简介：

2024年7月，王某驾驶的小型轿车与李某驾驶的出租车发生刮蹭。经交警部门认定，王某承担此次事故的全部责任，出租车车主李某不承担责任。李某驾驶的出租车因事故导致车辆受损停运5天，李某要求王某赔付5天的停运损失1500元，王某认为李某的主张不合理，拒绝赔偿。2024年8月，李某将王某诉至西宁市城西区人民法院。

裁判结果：

城西区法院经审理认为，停运损失是指依法从事货物运输、旅客运输等经营性活动的车辆，因无法从事相应经营活动所产生的合理停运损失。王某违反道路交通规则造成本次事故发生，应对事故产生的合理损失承担相应的责任。李某的车辆具有合法的出租汽车运营资格，其主张因本次事故产生的停运损失，合理部分应予支持。事故发生后，李某未及时将车辆送修，在车辆送修前又进行了营运，故其主张车辆送修前的损失，没有事实及法律依据，法院不予支持。因此，法院认定王某赔偿李某车辆自送修之日起至实际修理完毕共计3天的停运损失，结合李某事故发生前六个月的平均营运收入，扣除相应的营运成本支出后，判令王某赔偿李某3天的营运损失800余元，李某主张的车辆送修前2天的停运损失属于扩大部分的损失由李某自行承担。

法官说法：

损害赔偿的基本目的在于填补被侵权人所受到的损害，即“填平原则”，被侵权人得到的赔偿应刚好填补其损失，不能有获利。因交通事故产生的停运损失作为一种间接损失，根据《最高人民法院关于审理道路交通事故损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》第十二条第三款的规定，道路交通事故造成依法从事货物运输、旅客运输等经营性活动的车辆，因无法从事相应经营活动所产生的合理停运损失，当事人请求侵权人赔偿的，人民法院应予支持。因此，停运损失确实不属于保险公司交强险及商业三者险承保范围内，该损失应由侵权人赔偿。

那么，法院在审理案件时，如何认定“合理的停运损失”呢？第一，停运期间应为车辆无法从事经营活动的合理期间。事故发生后，如果车主及时将车辆送修，停运期间一般为送修之日至实际修理完毕之日。实践中，有些车主急于将车辆送修或者维修完毕后急于提车，导致车辆停运时间过长，这种情况下对因车主急于送修或者提车产生的扩大部分的损失可能得不到法院支持。第二，停运损失的计算标准通常参照车主提供的有效营运收入的证明或受诉法院所在地上一年度交通运输行业标准并结合本地客运车辆平均营运收入水平确定。

在此，法院也提醒广大营运车辆车主依法运营、安全行驶，发生交通事故后，及时将车辆送修，并督促修理厂及时维修，避免损失的扩大，如因自身原因急于行使权利导致损失扩大的，不得就扩大的损失要求对方赔偿。

(文字整理 记者 顺凯)

平安西宁 法官说法



本栏目由西宁市中级人民法院、西宁晚报合办