

发布“快手三农红人计划”和“快手三农耕耘计划”

快手千万现金 20亿流量扶持三农创作者

本报讯 (记者 武晓瑜)“农业新时代·农民好生活”,10月25日,2023首届快手三农生态大会在天津举行。

会上,快手发布“快手三农红人计划”和“快手三农耕耘计划”,全面升级三农创作者服务体系。“快手三农红人计划”将在未来3年投入10亿流量资源,培育10万乡村红人,让50%乡村红人都有收入;“快手三农耕耘计划”将在未来一年投入10亿流量和1000万现金资源。大会同时颁发首届快手金麦奖,对优秀三农创作者予以表彰。

作为普惠的数字社区,快手在弥合城乡“数字鸿沟”、推进数字乡村建设方面发挥重要作用,成为乡村群体记录生活、分享社交、娱乐休闲、学习技能、创业变现的线上平台,不断催生乡村新产业、新模式、新生态。

数据显示,快手三农兴趣用户规模达3.3亿,乡村用户每天在快手互动量达7.8亿次,每月有4246万乡村用户在快手创作和分享,每月乡村用户发布3.78亿条内容,每年累计观看直播1165亿人次。

“快手三农的技术化、潮流化、产业化和

年轻化,共同组成了新农人社区的‘生命力’。”快手潮流生活业务负责人黄咪咪指出,快手平台上有大量的农业技术人才,构成农业生产的“新农具”,孵化了多元的乡村创作者,演绎属于现代乡村的“新舞台”;聚力了多种平台变现资源,形成当今农业经济的“新模式”;促进了更多乡村职业发展,成为更多青年返乡的“新选择”。

快手的愿景是让快手三农成为中国农村老铁最信任的社区和短视频平台服务乡村的排头兵。为此,快手将继续保持内容供给繁荣,满足三农内容需求;加大培养专业人才力度,推动乡村人才振兴;助力农业增产增收,拓宽乡村用户收入渠道;承担更多企业社会责任,服务好农村老铁。尤其是在扶持三农创作者成长和增收方面,快手全面升级三农创作者从入驻、成长到收入变现的全链路服务体系,助力每一位在快手发展的新农人获得更多丰收的果实。

黄咪咪表示,未来,快手三农将继续努力,携手平台上的三农创作者,让农技知识下沉,让农产品上行,让田园生活更美好,让乡村文化更流行。

西部水系秋色怡人



10月24日,俯瞰永宁西部水系,秋色美如画。28.4公里长的西部水系集防洪、排水、灌溉、生态景观等多种功能于一体,其中带状森林公园更是为银川城南筑起重要生态屏障。截至目前,全县湿地面积15万余亩,县域内重要湿地生态环境逐步向好,监测到湿地野生动物及迁徙候鸟20余种2万余只。

本报记者 陈秀梅 张艳丽 实习生 张嘉怡 摄影报道

“澎湃”电力助力大米远销广州

本报讯 “我们是机械化作业,灌溉、插秧、收割、烘干、脱壳、清杂、色选、装袋,每道工作程序都离不开电气化设备,对电力稳定性的要求非常高。”近日,宁夏正鑫源现代农业发展公司总经理包嘉鹏一边说一边在手机屏上轻轻一点,一笔远销广州的12吨叶盛贡米生意轻松成交。

近年来,国网吴忠供电公司根据企业生产经营情况,为该企业提供“三零三省”服务,安装了不同容量的变压器,共计1250千伏安,新建10千伏线路6千米,客户经理时常到合作社回访,及时了解客户用电需求,提升服务能力。

(方鑫)

■科普宁夏

开车遇到一个红灯 为什么就会一路红灯?

开车或骑自行车的时候,你有没有遇到过这样的场景:如果碰到一个绿灯顺利通过,就能一路绿灯;相反,只要有一个红灯拦你,接下来遇到的都是红灯……这背后有什么科学原理吗?

在普通的交通灯设计系统中,显示时间是固定的,这样就无法有效地利用道路交通资源。为解决这个问题,人们引入了车流量监测,通过车流量的大小,来自动调节红绿灯的显示时间。最常见的有感应回路系统和视频摄像系统。前者在地面铺设了环形线圈传感器,当有车辆通过线圈时,车的铁外壳使得磁感线圈电感发生变化,从而监测车辆。感应回路系统由于其简单性而被广泛使用。后者是我们在交通信号灯中看到的最复杂的系统。杆上安装的视频监测摄像机依靠视频技术来监测汽车,并与多个交通站点联网。不仅能识别车辆,并实时计算停靠点的车辆数量,还可以区分汽车和行人。

“遇到一个红灯,就会一路红灯”的现象,是道路设计师们花了几十年特地研究出来,防止交通拥堵的手段。

交通控制系统的核心问题就是如何在最短的时间让最多的车辆通过路段,原则就是如果前面路空,让新来的车快走,如果前面堵,就让新来的车慢点走。于是,人们想出了一个办法叫做“绿波带”,即车辆匀速行驶,进入绿波带区域时第一个信号灯为绿灯,那么下一个路口也能遇到绿灯。最大限度地保证车流到达路口都是绿灯,尽可能减少停车时间。

绿波带道路上的路口信号灯通常会设有绿波速度提示牌,在50—55km/h的速度最容易赶上绿波带。但是,如果碰上极端路况、车祸、有人闯红灯等事件,无法保持绿波速度的情况下,你可能会遇到绿波带的“死对头”——红波带,让你走一路,停一路,减缓你的通行速度。

当然,不是所有路段都可以设置绿波带。一条适合设计绿波带的路段需要满足许多条件,比如:不是主干道、干扰因素少、道路条件相近等。所以,绿波控制一般使用在中心城区到外围城区的干路上,目的是为了让中心城区的车辆尽快驶出核心区。而相对应的驶入中心城区的方向,往往不会设置绿波带。相反,有的地方会设置红波带,就是让进入核心区的车辆多等几次红灯,以减缓市中心的交通压力。 (科普中国)