

向滴滴快的颁发专车牌照,对司机、车辆和平台等都有规范

上海专车市场将告别野蛮生长

本报记者 钱培坚

“十一”长假过后的第一个工作日,上海市交通委在“共享经济下的约租车模式上海创新和探索”论坛上,正式宣布向滴滴快的专车平台颁发网络约租车平台经营资格许可。这是国内第一张专车平台资质许可。年前还被上海有关部门定性为“黑车”的专车终获“合法性”。

10月8日当天,上海媒体又报道了出租车行业的两件大事,其一,在正式实施出租车调价的同时,上海重申出租车行业改革思路;其二,一家由工会主导的出租车企业发起了挤水“份儿钱”的攻坚。10月10日,交通运输部发布出租车行业改革指导意见和管理办法的征求意见稿,明确了出租车行业改革思路和重点举措,规范“专车”等新业态发展等内容赫然其中。业

内人士认为,在身份明晰、运营合法之后,专车市场将告别野蛮生长。

创新与管理的“最大公约数”

专车的出现,满足了一部分市民的乘车需求。但由于监管缺位,专车在发展过程中,不乏资本的戾气和规则缺失的恶性竞争。从简单的“黑车”定性到发出国内首张专车牌照,上海显然有了全新的思维。上海市交通委主任孙建平表示,上海市对“专车”的态度一贯是鼓励创新,但底线是依法合规,司机、车辆、平台都要有所规范。

据上海交通委介绍,约租车车辆的运营有较高标准,对车辆、档次、使用年限等作出了明确的规定;网络约租车平台将统一购买运营性的交通事故强制责任险、第三方运营人责任险、承运人责任险、乘客意外伤害险,

每车最多能提供600万元的保额。此外,约租车公司将对司机年龄、驾龄、过往驾驶记录等设置明确的准入条件,建立培训制度。约租车公司还将对接入平台的车辆和司机进行严格的安全检查,建立健全服务规范,设置乘客投诉渠道,维护消费者的合法权益。

对此,新华社在短评中指出,有了“互联网+”这一新引擎,城市交通一定会有更大的改革动力和更多的创新可能。政府部门应该打破利益藩篱,直面行业创新的挑战,创新管理模式,让百姓拥有更多获得感。与此同时,专车行业也需明白,一个受到合理规范的专车行业,才是各方都能长久得利的行业,这是创新与管理之间的“最大公约数”。

专车“合法地位”日渐明朗

在上海专车试点管理方案和研讨中,有

两点最受利益各方的关注。其一,专车的运营车辆,其二是专车的价格定位。

据了解,在上海试点中,并未对参与专车运营的车辆性质进行特别规定。但交通运输部征求意见稿中明确提出,私家车要作为专车使用,就必须变更私家车车辆性质为营运车辆,未取得出租客运证从事专车运营,接入未取得《道路营运证》的网络平台或接入两个以上的网络平台,司机最高罚款3万元。

在上海试点中,对投入互联网专车运营的车辆总数未设上限、也不设下限,交由市场调节。但专车的定价必须略高于传统出租车,和传统出租车形成“有序的错位竞争”关系,以降低对既有出租车市场的冲击。

“这次颁发给滴滴快的的经营资格证书是专车牌照,不涉及快车和顺风车等。”孙建

平认为低价打车和专车的定位不符。但是,他没有明确表示其他还未获得牌照的平台是否合法。

“目前只是试点方案,很多细节还比较模糊,需要进一步细化,尤其是交通部的具体管理办法出台后,还要根据该办法进行再调整。”孙建平在谈及此次试点成功的可能性时称,一切都在探索中,可能成功,也可能失败。

虽然征求意见稿与上海方案还有一些有待理顺的问题,但专车“合法地位”日渐明朗。关于专车的定位,上海迈出了关键的第一步。

有业内人士认为,随着监管方案的出台,在身份明晰、运营合法之后,未来各大平台将围绕价格、服务等展开竞争,专车市场将告别野蛮生长时代。

关注贫困,助力“穷人”脱贫致富

本报记者 杨兆敏

贫困是社会的伤疤,难以愈合。上周,这一伤疤备受关注。

“为了制定促进福利和减少贫困的经济政策,我们必须先了解个人的消费选择。”10月12日,瑞典皇家科学院决定,将2015年诺贝尔经济学奖颁发给普林斯顿大学教授安格斯·迪顿。诺奖评委会在其官网上发布新闻稿称:“在增进对这个问题的理解方面,安格斯·迪顿的贡献无人能出其右。”

毫无疑问,迪顿获奖,与当前全球面临的贫富两极分化日趋严重,贫困人口增加,不平等加剧等问题有关。瑞士信贷发布的2014年《全球财富报告》显示,全球10%最富有的人掌握全球87%的财富,并得出结论:虽然全球财富总量在加大,但财富分配不平等现象在日益加深。

法国经济学家托马斯·皮凯蒂所著《21世纪的资本》在全球大热,也从另一个角度进行印证。这本讨论世界贫富差距问题的严肃学术著作,去年一出版即连续几周占据亚马逊排行榜榜首。

本月初,包括中国女药学家屠呦呦在内的三位科学家,获得了2015年诺贝尔生理学或医学奖,表彰原因是“他们在寄生虫疾病治疗研究方面取得的成绩”。这种疾病,更多地出现在贫困人口中肆虐,有人由此把今年的这一奖项解读为“关注穷人”。

贫困,从某个角度而言,其实就是人的消费水平的高低。10月4日,世界银行宣布,为反映近10年来全球不断上升的生活成本,世行按照购买力平价计算将国际贫困线标准从此前的一人一天1.25美元上调到1.9美元。

改革开放30多年来,中国成功使6亿人口摆脱贫困,为全球减贫事业作出重大贡献。中国减贫成就,是发展带来的成果,更是政府高度重视的结果。迪顿就认

为,中国是一个依靠自身力量解决贫困和基础福利问题较为成功的国家。然而,消除贫困实非易事,国家统计局数据表明,截至2014年底,中国农村贫困人口还有7017万人。

16日,“减贫与发展高层论坛”在北京举办。会上,中国宣布,全面小康是全体中国人民的小康,不能有人掉队。未来5年,中国将通过精准扶贫,使中国现有标准下的贫困人口全部脱贫。

研究者认为,迪顿关于收入与消费的微观细分研究,对于各个国家特别是发展中国家具有重要意义。中国人民大学国家发展与战略研究院研究员宋扬撰文认为,迪顿最主要的学术贡献在于提供了定量测量家庭福利水平的工具,以此来更准确地定义和测量贫困,对更加有效地制定反贫困政策有着重要意义。

当贫困不再是经济问题,而成为社会问题时,经济学家的任务,是对贫困问题做出客观描述并为决策者提供政策制定依据。迪顿的研究,恰恰是为测量贫困程度提供了方法,而非制定消除贫困的具体方案。消费与收入密切相关,在面临消费不足的困境时,准确细分消费是制定有效性政策的前提,迪顿的方法,或许有助于启动消费这驾马车。

面对贫困和不公平,悲天悯人的迪顿是客观的。他说,人类不断向前的故事,其实也是一个造就不平等的故事。当把全世界作为一个整体时,人们同样看到这样的现象:当一部分人从贫困、匮乏、疾病以及死亡中逃脱之时,另外的人则继续被困在这些漩涡中。

或许,人们所能努力的,就是尽量减少留在漩涡里的人。

一周焦点

我国涉危涉化园区环境安全形势依然严峻

环境保护部10月下旬起开展涉危、涉化环评专项检查

本报北京10月18日电(记者王冬梅)为进一步强化涉危、涉化建设项目环境管理,环境保护部10月下旬起将对部分省(区、市)重点化工园区及涉危、涉化重点建设项目开展环评专项检查,如发现问题,将立即督促地方整改。

环境保护部副部长潘岳介绍说,当前,我国涉危、涉化园区和建设项目面临的环境安全形势依然严峻,布局性环境风险,仍然是威胁环境安全、公众健康甚至社会稳定重大隐患。

潘岳指出,此次环评专项检查将抽查重点化工园区及涉危险化学品港区、石化、化

工、有色金属、港口码头等重点行业省级及以上环保部门批复的重点建设项目。对化工园区(港区),重点检查是否开展规划环评、规划环评要求是否落实、周边规划变化情况,是否新增环境敏感保护目标、存在的环境风险和整改计划,对涉危险废物重点建设项目,现场抽查危险废物管理情况、危险废物处置是否符合相关规定,整改要求是否落实,是否仍存在问题,对涉危险化学品重点建设项目,检查重点建设项目是否落实了环评和验收提出的环境风险防范措施。



体验“秋收”乐



10月17日,市民在学习打稻。
当日,京西稻主产区北京市海淀区上庄镇举行为期一个月的“稻香收割体验季”活动。

新华社记者 高健钧 摄



10月16日,拾花工在新疆生产建设兵团十三师哈密火箭农场采摘新棉。
近期,新疆哈密种植的40多万亩棉花逐渐吐絮,来自全国各地万余名拾花工来到哈密采摘新棉。

新华社发(蔡增乐 摄)

据新华社北京10月18日电(记者王宇)农业部副部长余欣荣18日表示,无论从农产品供求关系还是从农药自身发展阶段看,我国在农业生产中推进农药零增长战略水到渠成、正当其时。

余欣荣在此期间召开的“农药使用量零增长战略实施研究与应用”课题开题会上表示,新世纪以来,我国粮食生产实现历史性的“十一连增”,粮食产量连续8年稳定在5亿吨以上,连续两年超过6亿吨,具有了实现农药减量的“底气”,同时,农业基础设施、科技装备、抗灾能力、农业生产组织方式都有较大提升,科技进步取代依靠增加资源要素成为推动我国农业发展

本报讯(记者杜鑫)“城市内交通和城市外交通发展遵循完全不同的规律,但国内很多地方,城市内交通和城市外交通是一个部门负责的,并且按照相同思路建设,结果导致我国很多城市的城镇化发展水平还处于中期,交通拥堵已经到了晚期。”住房和城乡建设部原副部长仇保兴近日在“2015(第四届)国家城市发展市长论坛”上表示,我国的城市交通规划建设思路有很长一段时间受到了误导。

在上述以“城市价值再建与产业重构”为主题的论坛上,不少与会专家就城市交通拥堵问题发表了看法,纷纷建议:通过合理选择提升城市价值。

中国科学技术协会副主席陈章良说,中国的城镇化道路,不能再走先拥堵、污染再治理的老路,应该要有创新,有科技含量,应该

本报记者 蒋菡

9月末的傍晚已经有了些凉意,陕西省安康市汉江大桥下,40多岁的戴先生刚刚结束了一个小时的游泳,收拾衣物要回家了。每天早上6点半,他会来汉江中游一个小时,晚上7点,再来游一个小时。“等天冷了,晚上就不游了,但早上还坚持。”在汉江中畅游已经成为了戴先生生活中必不可少的一部分。

说起汉江,这位土生土长的安康人一脸自豪和满足:“我在汉江里游了40年了!汉江水一直很干净,大概是我国中部最干净的大河了。尤其是为了‘一江清水送北京’,这些年沿岸的很多工业企业都拆了,江水更干净了,鱼明显比前几年多了。”虽然夜色中灯光昏暗,但借助手电筒,还是能看到一条条食指长的小鱼儿在江水中欢快地游弋。

9月20日,《工人日报》记者随全国人大环资委组织的中华环保世纪行新闻采访组来到陕西,围绕“落实执法监管责任,强化城镇污水处理”主题进行采访。安康就是其中的一站。

很多人可能并不了解安康这座江边小城,作为南水北调中线工程重要水源涵养区,其境内汉江流长340公里,年出境流量262亿立方米,占丹江口水库来水总量67.5%。穿城而过的汉江水,不仅滋养这里的每一个人,还调向更远的北方,滋养更多的人。保护好汉江水,也就格外重要。

对此,安康市副市长鲁琦向记者坦陈:“一方面生态环保对我们上项目、上企业要求

农业部:推进“农药零增长”正当其时

的主要因素,农药减量的技术条件基本具备;此外,近年来主要农产品国际国内价格出现倒挂,这为统筹利用国际国内两个市场两种资源、适度进口农产品、实施“农药使用量零增长战略”提供了战略空间和重要机遇。

据介绍,当前我国农药使用过程中主要存在用量大、使用不规范、利用率低等三大问题,

国家城市发展市长论坛与会专家支招城市交通拥堵问题

基础设施建设要有超前性和科学性

走智慧城市、绿色城市的道路。基础设施建设要有超前性和科学性。

据悉,不同交通方式占有的道路资源是不一样的,私家车占用的交通空间是自行车的20倍。仇保兴认为,城市内交通的思路应该是有有限的交通空间,满足最大的出行需求,所以不应该不断拓宽道路,不应该选择支持发展私家小轿车的模式,而应该选择支持

发展公共交通,提升城市的价值。

《瞭望》新闻周刊副总编辑王军举了北京的例子:北京经历了“摊大饼”的发展模式,北京市通州区现在有130万人口,而通州区仅是这130万人口中绝大多数人睡觉的地方,这些人大部分每天要进城,带来巨大的交通压力。可喜的是,北京过去10年一直在推多中心的布局,城市不能只有单一中心。

安康是南水北调中线工程重要水源涵养区,贫困人口70多万,既要扶贫又要治污——

重要的是把资金用到位

更严,促使我们转方式、调结构,不能再粗放式开发,不能再走先污染、后治理的老路;另一方面,由于历史上水运发达,我市城镇大多沿江河而建,汉江及重要支流沿线有132个城镇、环保、排污设施欠账大。所以我们感到在汉江水质保护工作中责任大、任务重、压力大。”

据了解,该市着力构建城镇污水处理长效机制。建立汉江水质保护联席会议,联合执法、案件移送、监督检查、目标考核、责任追究制度,大力推广“河长制”,实施网格化、流程化监督。今年还将建成南水北调汉江水质保护应急指挥中心,进一步完善汉江水质实时监控体系。

在城镇生活污水处理方面,“十二五”以来,该市已建成污水管网178.66公里,县级污水处理厂11座,安康市住建局副局长段平告诉记者,污水管网平均每公里造价80万元,而在山城安康,1公里大约要200万元。

有专家表示,经济欠发达地区用市场方式更容易把污水处理厂建起来,但运行中如果不加强监管,也更容易出现问题。目前安康的生活污水处理设施只建到县一级,未来汉江沿

线几十个集镇将首先纳入,解决管网覆盖率任重道远。

统计显示,安康市污水日设计处理能力14万立方米,实际日处理平均6.41万立方米,负荷率52.88%。记者走访安康的江南污水处理厂时了解到,其负荷率为68%,而全国平均水平大概在80%。负荷率低不仅意味着有些该收集的污水可能没收集到,还有一个直接后果就是导致污水处理厂成本较高,而这又会对其正常运行带来影响。

城镇工业污水治理方面,该市355家工业企业共有废水治理设施92套,日处理能力4.4万吨,年处理废水560万吨,处理率达到90%以上。

一方面,污水处理工作需要持续增加资金投入,另一方面,为了从源头上减少污水排放,加快发展方式转变,“十二五”以来,安康市累计关停“两高”企业300余家,直接减少产值近300亿元。这“一加一减”之间,正如鲁琦坦言的:“地方政府面对保护和发展的双重压力。”



工业企业环境保护研讨会举办

本报讯(记者王冬梅)由环境保护部和香港环境保护署联合主办的“第二届工业企业环境保护研讨会——环境影响评价与排污许可制度的融合”近日在京举行。环境保护部副部长潘岳表示,尽管工业企业污染防治近年来取得积极进展,但仍存在环保管理较为粗放、污染物排放总量过大、超标排放或违法排放等问题。

据潘岳介绍,环境保护部将通过强化环评制度,特别是以规划环评制度为引领,全面推进和完善环境保护各项制度。

吉林石化召开科技大会

本报讯(记者彭冰 通讯员冯立波 张晓君)吉林石化近日召开科技大会,记者从会上获悉,该公司碳纤维技术研发获2014年度国家科技进步二等奖,环保型丁苯橡胶系列新产品等15项成果获吉林省和中国石油集团公司奖励,97项专利获得授权。

据了解,在行业产能严重过剩、同质化竞争日益激烈的形势下,吉林石化全力组织实施科技创新,成功开发出6大系列12种“差别化、高端化”新产品,从而赢得明显的竞争优势,其中,“拳头产品”聚乙烯管材料,已主导国内管材专用料市场。

朔州车务段深挖安全冷门问题

本报讯 日前,山西太原铁路局朔州车务段开展“汲教训、挖冷门、研风险、控关键、抓根子、强管理”活动,不断夯实安全管理基础。

据悉,该段正视安全生产滑坡现实,把“隐藏较深、不易发现,对安全危害极大的问题定性为安全生产“冷门问题”,通过开展活动,深挖冷门问题。段管内39个车站根据各自的作业实际、设备特点,开展冷门问题自查活动。段安全科、运统科专业管理人员对日常现场检查发现的冷门问题逐周梳理、汇总,并择机召开专题会议,连同车站上报冷门问题进行集中会诊、研判风险点、明确管控关键、制定安全措施,确保冷门问题能够安全可控。(刘维德)

宁波轨道交通建设提速

本报讯 为了确保宁波轨道交通1号线二期工程2016年3月30日前开通试运营,来自中铁上海工程局的建设者们紧紧抓住当前施工黄金时期,倒排工期,科学组织,全力攻坚,确保工程早日开通。

据了解,宁波市轨道交通1号线二期工程线路全长约25.4公里,是连接宁波市中心和北仑区的重要通道,全线设车站9座。中铁上海工程局主要负责鄞隘站、大碇站、松花江路站等3个车站的风水电设备安装、站场内的装修装饰、钢结构及外幕墙施工和运营前的运行调试、运营开通、保修期服务等项施工。据项目负责人预计,12月中旬,3个车站将整体移交运营公司。(蔡祥重 杨帆)

天津自贸区 秦皇岛直营中心挂牌

本报讯(特约记者朱润胜 通讯员李永利)近日,中国(天津)自由贸易区秦皇岛进口商品直营中心挂牌成立,这是河北省内第一家由天津自贸区授权成立的进口商品直营中心。作为服务京津冀协同发展战略、“一带一路”的重要措施,未来直营中心还将把天津自贸区红利辐射到石家庄、唐山、承德等河北多地。

据了解,中国(天津)自由贸易区秦皇岛进口商品直营中心主要经营从天津东疆保税港区或天津其他口岸进口的食品和一般日用消费品,通过减少流通环节,降低商品价格。

中华环保世纪行