

因建设部门与管理部门存在一道“玻璃门”……建设只用三五个月,开通却耗时五六年

兰州多座地下人行通道建成后无法使用

本报讯(记者康劲)

“安定门十字的地下通道,建成多年却不能使用。今年3月我们

就向政府的民情热线反映过,答应很快协调,但半年多又过去了,还是没有人管……”

9月13日,一位兰州市民向《工人日报》记者如此抱怨。

安定门十字是兰州市区交通要道,沿线

居民区多,人流量大。但这条解决市民出行难题的地下人行通道,建成5年,不仅无法使

用,而且因为施工占道,导致步行的人流要与

汽车擦身“同行”近30米,安全隐患极大,当地居民多次投诉始终未得到解决。

在兰州,建成却无法使用的地下人行通道还有许多处。记者实地探访了几处建成却未开通的地下通道,发现其入口多被护棚封堵,周围杂草丛生。

记者了解到,这些已建成的地下人行通道“休眠”的主要原因在于建设部门与管理部门之间的一道“玻璃门”。

以前,人行天桥、地下通道“谁建设,谁管

理”,但其管理却因“脏乱差”等问题被市民诟病。2016年4月,兰州市城管委根据《兰州市城市管理攻坚战实施方案》的要求和“属地管理、权责统一”的原则,将全市过街天桥、地下通道管理权限下放各辖区环卫局。此后,人行天桥和地下通道的卫生、市容状况一度改观,但部门间的“玻璃门”也由此产生。

按照分工,人行天桥和地下通道的建设任务由兰州建投集团负责,工期短则三五个月,长则半年左右。工程完工后移交兰州市城

管委,但部分地下通道却“交”不出去。采访中,记者了解到:作为建设部门,兰州建投集团认为城管委办事繁琐、推诿,设置程序过多,有的材料要重复提交、重复证明;而城管委认为,地下通道选址、招标、施工、验收等相关部门资料手续不完备,部分工程存有隐患,接收后一些地方存在塌方、积水的危险。

双方各执一词,是非难辨,从建成到通行,在市民眼中“分分钟”能够办成的事情,就这样被“卡壳”数年。



九部门要求做好秋粮收购工作

“互联网+粮食交易”购销新模式受重视

本报讯(记者杨召奎)

近日,国家发展和

改革委员会、国家粮食和物资储备局、财政部、农业农村部、中国人民银行等九部门联合

印发通知要求,切实做好2018年秋粮收购工作。

粮食产区要积极发展“互联网+粮食交易”

购销新模式,充分发挥国家粮食电子交易平台

交库、仓单融资等供应链服务产品的作用,

统筹线上线下资源,进一步拓宽营销渠道。

通知要求,产区要采取有效措施,统筹组

织引导辖区内中央企业分支机构、地方骨干

粮食企业和其它多元市场主体,按照市场机

制积极入市开展经营活动,提高市场化收购

比重。

通知还要求,各地人民银行、银保监会各

派出机构等部门,要积极引导金融机构,适应

统筹线上线下资源,进一步拓宽营销渠道。

通知明确,严格按照最低收购价执行预案等粮食收购政策规定,切实加强收购流程管理、强化“转圈粮”“以陈顶新”“先收后转”的防范措施,重点防范“打白条”、压级压价、抬级抬价、拒收农民交售符合标准的粮食、买卖“人情粮”、骗取收购资金和补贴等各类坑农害农的行为。

瞄准高精尖产业 产业层次提高

报告称CBD进入高质量发展阶段

本报讯(记者杜鑫)

CBD作为带动区域

经济增长的重要力量,进入了提质增效的高质

量发展阶段,积极培育和发展高精尖产业既是

经济形势使然,亦是CBD自身产业结构演进的

要求。这是中国社会科学院城市发展与环境

研究所、中国商务区联盟、社会科学文献出版社

近日共同发布的《商务中心区蓝皮书:中国商务

中心区发展报告NO.4(2018)》得出的结论。

蓝皮书指出,CBD知识技术密集度高和

创新氛围活跃的资源禀赋赋予了其发展高精

尖产业的天然使命,重点吸引了产业链条中

的研发设计、品牌服务、会计咨询和运营决策

等高端环节。同时,总部型、知识型、平台型和

互联网等新兴经济业态也大量在CBD涌现。

而生产要素投入少、资源配置效率高、经

济社会效益好是CBD高精尖产业的重要特征。

2017年,深圳福田CBD、北京CBD、重庆

解放碑CBD和广州天河CBD的地均GDP

均超过了100亿元/平方公里。此外,各CBD

通过创新高精尖产业用地方式、加强企业信

用评估及监管、推广楼宇服务管理标准化和

完善产业发展政策支持环境等途径,为高精

尖产业发展创造良好的营商环境。

蓝皮书认为,众多CBD瞄准高精尖产业,

逐渐推动传统的商务服务业、房地产业、批

发零售业转变为高端商务服务业、金融业、

文化创意产业、科技信息服务业、总部经济等

高层次产业,这些高层次产业不仅提升了整个

CBD的生产效率,同时为区域经济增长

做出了积极贡献。不过,囿于历史和体制的局

限、发展阶段和条件的差异,CBD发展仍面

临着对高精尖理念存在理解偏差、高端人才

相对短缺、知识产权保护滞后以及产业政策

的精准性和长效性不足等问题。

休渔结束全面开捕

9月16日,在浙江宁波象山县石浦

渔港,渔船开向东海。

当日12时起,我国黄海、东海等海域全面开渔,各类渔船驶向大海,开始生

产作业。

新华社发(张培坚 摄)

应急管理部调度指挥台风“山竹”应急救援工作

本报北京9月16日电(记者王冬梅)

9月16日17时台风“山竹”登陆我国,应急管

理部立即调度,主要负责人在部指挥中心与

广东省消防总队和江门市、阳江市、珠海市、

深圳市等台风首批过境区域消防支队视频连

线,了解最新灾情和救援情况,调度部署救援

救灾。要求密切关注重大警情和前置力量准

确度,积累实战经验,不断提高恶劣环境下救

援的机动性、有效性和安全性。

9月16日15时,应急管理部召开应对台

风“山竹”会商研判视频会,召集气象、防

汛、交通等部门会商,分析研判最新风情雨

情灾情,细化调度台风登陆前后的应急救援

救灾工作,要求坚持以人民为中心的发展思

想,做最充分准备,精准救援、科学救援、安

全救援,尽最大努力减少人民群众生命财产

损失。

应急管理部已经派出由消防、救灾、应急

指挥等部门组成工作组,分头赶赴广东、广

西、海南3省(区)受台风影响的重点区域和

核心区域。

截至9月16日18时,广东省消防部队共接

到台风警情533起,出动车辆818次、人

员4235人次,其中涉及车辆、房屋人员被困

紧急救援132起,营救群众243名、疏散

2102人,抽水排涝15起,清除广告牌、倒塌

树木和简易棚等91起,其他353起。

9月16日15时35分,广东省阳江市消

防支队接到求助电话称,江城区雅白一线城

西街道路口附近数名渔民下落不明。消防

人员抵达现场后全力搜救,赶在台风登陆前,

将被困在阳江江西大桥桥底的6名渔民逐一解救。目前,6名渔民已被安置在最近的救护点。

截至9月16日17时,广东、广西、海南

三省(区)紧急转移安置69.5万人。

截至目前,消防增援力量已经到达台风

登陆区域,广东省消防部队未接到重大警情。

指挥员已经全部下沉到一线,全力做好应对

海水倒灌、暴雨、城市内涝的应急救援准备。

2017年中国仲裁机构受案量继续高速增长

新华社记者 郁琼源

中国国际经济贸易仲裁委员会16日发布《中国国际商事仲裁年度报告(2017)》显示,2017年,全国仲裁机构受案量继续保持高速增长,涉外仲裁案件的数量稳步上升。2017年,全国253家仲裁委员会共受理案件239360件,比2016年增加30815件,增长率达15%。

根据报告,中国国际经济贸易仲裁委员会受理仲裁案件2298件,涉案标的额人民币718.88亿元。平均个案标的额高达人民币3128.29万元,创历史新高。

“当前,中国国际商事仲裁正面临着历史上最好的发展机遇,同时也面临着国际市场竞争的巨大挑战。”中国国际经济贸易仲裁委员会副主任兼秘书长王承杰16日在中国贸促会例行新闻发布会上介绍,我国的国际商事仲裁始于1956年贸仲委的设立,迄今已有62年历史。随着国家改革开放不断深化,对外贸易投资迅猛增长,“一带一路”倡议稳步推进实施,我国的仲裁事业蓬勃发展,国际商事仲裁也在良好的政策环境下迈上了一个新的台阶。

王承杰说,2014年以来,贸仲委每年发布中国国际商事仲裁年度报告,对推动我国国际商事仲裁的理论研究和实践发展,促进我国国际商事仲裁制度的完善和仲裁事业的进一步发展,具有重要而现实的意义。

(据新华社北京9月16日电)

三亚实行新建商品房限时网签

住房和城乡建设局房产信息中心提交当月销

售房源网签备案资料,审核通过后,予以网签

。值得关注的是,三亚房地产市场从9月1日

起开始实行限时网签,即当月销售当月网签。

每月1日至25日,开发商应向三亚市

住房和城乡建设局房产信息中心提交当月销

售房源网签备案资料,审核通过后,予以网签

。如未能在限期内按要求提交,不再受理

办理。

来的一种交通运输新业态。新平台在满足人们消费需求的同时,也暴露出不少问题。

近日,北京市民闫女士在使用“货拉拉”搬家时,因搬家师傅迟到且态度不好,在订单结束后就给了两星评级,不想当天就接到了多个骚扰辱骂电话,甚至威胁要上门来打她,无奈之下她只好报了警。“电话的内容都是在指责和辱骂我,质问我为什么要给上午送货的司机差评……我已经把这个号码拉黑了,手机也不敢开机,这些人已经严重影响了我的生活。”闫女士说。

不久前,一位货运司机通过APP接单乘客的消息更是在网上引发热议。一位北京网友日前发帖称,自己因打不到出租车,用“货拉拉”约到了一辆注册为拉货用途的面包车,即便在没有货物的情况下,司机也同意载他到指定地点。司机称:“载客比拉货划算,不用装货、卸货,跑起来也快,省了很多麻烦。”但是据“货拉拉”官方称,该平台是一家同城货运平台,车辆不能接客运订单。“货拉拉”工作人员表示,目前平台没有自查的方式,只能通过用户在线举报和申诉。确认载客行为后,会对涉事司机进行封号等处理。

此外,记者还发现,同城货运平台对入驻车辆是否具备相应货运资质也缺乏有效监管。当记者以司机的身份向“货拉拉”客服人员询问,没有通行证能否加入平台时,客服人员并没有表示不能加入。

不同于传统“马路游击队”,不再看人下菜、坐地起价

新型货运平台受青睐,监管短板需补齐

用户自己和司机商定,平台没有明确规定。

有业内人士表示,相比于传统的“马路游击队”,新的同城货运平台明码标价,极大压缩了以往短途货运“看人下菜”“坐地起价”等随意定价的空间,服务品质也得到了一定的保证。

“用手机上的搬家软件就沒碰到过这样

的问题。”徐晓军说,他在APP上上下单后,很快就有司机接单,平台根据他输入的选用车型、出发点、目的地等信息测算出价格。“我约的是一辆厢货,20公里左右的路程,平台预估的运费是170元,最后花了178元。我东西多请师傅帮忙搬也只花了200元,而且师傅服务态度非常好。”

徐晓军所说的“搬家软件”是一款同城货

运APP,记者下载该APP发现,它实际上是

一个连接货车司机与用户的网络平台。APP

上有小面包车、中面包车、小货车、中货车等

车型,在北京地区的起步价分别为30元、56

元、68元、120元,超出5公里后每公里分别加收3元、4元、4元、5元。人工搬运费需要

接六七单,收入翻了一番。

虽然接单方便了,但货运平台上的注册司机没有了挂靠公司,个人很难办理通行证,因此白天只能在五环外拉货。“我尽量不跑市里,如果被交警发现,不但要罚款100元,还要扣3分,那就得不偿失了。”司机王师傅告诉记者,他一般都在北京天通苑附近拉货,但大量订单分布在五环内,如果政策进一步明确和放宽,同城货运的业务量可能进一步提升。

服务质量与司机管控是“互联网+”货运公司的核心能力。记者采访发现,这种同城货运APP与传统搬家公司的另一个不同之处在于,加入平台的司机不但需要接受严格的审核,还要定期接受平台的常规培训和安全培训。