

达曲村集体经济不断壮大,村民日子越过越好

种下致富果 走上小康道

奋斗百年路 启航新征程

同心奔小康

本报记者 邓崎凡

4月底,雪域高原乍暖还寒。在拉萨西南方向,距日喀则310公里的聂拉木县乃龙乡达曲村,农牧民开始忙碌起来了。青稞田里,轰隆隆的机器声中,拖拉机拖着长长的铁犁,将田地里的土壤翻了起来,一派热闹景象。

他们要种植西藏人爱吃的“收入比青稞高”的达曲村党支部书记乃久欧珠说。

乃龙,藏语意为“产青稞的地方”,属半农半牧乡,这里的农牧民群众靠种植青稞、油菜和土豆,牧养犏牛、牦牛、山羊、绵羊等为生。达曲村位于318国道沿线,距县城120公里,平均海拔4350米。

如今,小小的人参果成为当地群众的致富果。在“党支部+专业合作社”的模式带动下,达曲村集体经济不断壮大,村民们日子越过越好。

“空壳村”长出集体经济

“群众改种西藏人爱吃的,是对现代化科学

种植技术和对山东烟台援藏干部的信任。”乃久欧珠说。

多年来,达曲村种植品种单一,村民靠天吃饭,农牧民群众人均收入较低,村集体经济较为薄弱,2011年以前村年人均收入几乎为零。如何因地制宜破除“空壳村”的尴尬,早日实现村民致富的愿望,乃久欧珠看在眼里,急在心头。为此,村里多次召开两委会、党员和群众代表会,寻求致富良方。

经多方探讨,他们决定结合自身实际,以人参果产业为支撑发展农畜产品加工业并逐步扩大经营范围,同时采取“党支部+专业合作社”的模式不断壮大村集体经济。

西藏人参果,又名藏麻,生长在海拔3700米以上的高寒地区,是藏族群众农历新年和节日待客必不可少的美食。

聂拉木县得天独厚的自然环境,是西藏野生人参果生长的“天堂”。2011年5月,在县委政府和山东援藏的支持下,乃龙乡达曲村农产业加工合作社正式成立了。县政府投资50万元,山东援藏投资5万元,修建合作社业务用房,购买了磨面机、榨油机等机具,成立了加工作坊。

此后,对口援助单位又培育出产量高、果形优良的品种。乃久欧珠算了一笔账:“1亩青稞地能产青稞300多公斤,1亩地1年只有

1000元左右的收入。如果按亩产150公斤人参果算,1亩地的收入大概有四五千元。”

内外结合齐推动

找到了产业发展方向,新问题接踵而来:摊子是铺开了,经营活动怎么开展呢?

乃久欧珠带领党支部一班人挨家挨户做工作。大家的观念统一了:“村里的人参果必须由合作社统一收购并加工后出售,不得私自压价交易。”仅此一项便将原来群众个体出售的40元1公斤的人参果提高到加工包装后的70元1公斤,增加了群众的收入。

他们认识到,人参果合作社存在增收途径单一、收益周期长、既得利益少的问题,满足不了当地群众和有技能返乡青年在家创业的愿望。

面对这样的局面,他们决定继续探索发展壮大村集体经济的新路子。2015年4月25日,聂拉木县受尼泊尔大地震波及,损失较大。“既是挑战,也是机遇”,经村党员大会研究决定,合作社不断壮大人参果产业的同时,开展与灾后重建相关的工程机械运营,走多元化发展路子。2017年,以合作社结余资金为基础,村里拿出80.3万元购买1台装载机 and 1台挖机投入到灾后重建中。2018年,工程机械运营盈利26万余元。

不断提高幸福指数

村集体富裕了,党支部通过利用合作社历年利润设立的公用资金,不断提高群众的幸福指数。

近年来,村子里的面貌发生了巨变,村党支部在维护河道防护堤、维修更换饮用水管、美化村貌等方面投入资金达37万元;逢年过节,村民还能收到村集体的慰问品,6年来共发放慰问品折合人民币37万余元;村集体经济盈余额中帮助本村住院病人补助500元/人次;对考上大学、高中的学生一律奖励500元;在每年重要节日组织村民开展文艺汇演活动,增添节日气氛,增强群众交流。

“现在,村集体经济年收入有60余万元的盈利,村党支部是带领群众致富的主心骨。”达曲村村民们说,党支部把人心聚了起来,小康生活的大道越走越宽阔。



带农民工进城务工的农民工

(上接第1版)

2009年,在跑工地期间,温小珍偶然听别人说金力永磁待遇不错,就特意留意了招聘信息。“正好他们当时在招人,我就直接去应聘了。”

进公司后,她做成型车间操作工。“要一直站着工作,一天要站10个小时。”相对于身体上的疲劳,温小珍坦言,更大的压力来自对技术的不熟悉,“一开始什么也不懂,只能慢慢学。”

温小珍现在还记起,当时是每周可以休息一天,但她基本上是一个月才休息一天。“一方面是想多花点时间到班组长、师傅请教操作技能,另一方面是想多赚点钱。”

帮助百余农民进城务工

夫妻俩踏实勤快,生活也一步步得到了改善。2016年,离异多年的小叔子因脑出血住院,需要人照顾,温小珍和丈夫决定扛起这份责任。

“毕竟是自家人,我们要尽到家人的义务。”住院5个月期间,温小珍白天上班,下班后还要照顾小叔子。夫妻俩借了不少钱,先后花费30多万元,但最终还是没能改变小叔子全身瘫痪的现实。

没有多少犹豫,夫妻俩将小叔子和其11岁的孩子接到了自家照顾。“加上我自己正在上学的两个孩子,一家6口人,但只有我和爱人能工作,所以负担很重。”尽管生活的艰辛让温小珍略显疲惫,但她的眼中却闪着光。“我现在工资已经比以前高了不少,多的时候能有八九千元一个月,少的时候也有四五千元,但还是不够。所以我要更努力,让自己的技术更上一个台阶,工资更上一个台阶,生活才能更上一个台阶,我的梦想就这么简单。”

进入金力永磁11年来,温小珍用自己的勤劳努力,从一名仅有初中文化水平的农民工,成长为车间的成型压机操作能手。拼搏多年的她,终于在城市中实现了自己的价值,也找到了自己的一席之地,但她始终没有忘记群山环抱的老家。

“回老家的时候,也有同村村民问我在城市里做什么,想托我帮他们介绍工作。”看着他们,温小珍想起当年的自己。近年来,她竭尽所能帮助村民尤其是贫困户,介绍他们进城务工,累计达100余人,分布在各行各业。

“当初是她坚持要带我出来,还亲自教会我操作机器。没有她的帮助,我不会这么快就过上好日子。”曾绍鑫是温小珍从村里带出来的第一个农民工,家庭曾经非常困难,年收入不足1万元。现在她已经是公司制粉工段的一名骨干人员,年收入超过5万元。

“作为一名农民工,在党委政府及工会的关心照顾下,我才能成长这么快。”面对荣誉,温小珍笑着说。

(上接第1版)

——管理创新。在国内首创机场建设与运营一体化模式,集中工程建设、设施设备、人力资源、科技力量等关键要素,克服了传统建设与运营脱节的问题,加强统筹推进;实施科学的总进度综合管控,把控节点、抓住关键、及时预警、压茬推进;打造超越组织边界的管理平台,各单位同心协力,确保工程按期投运。

——技术创新。开发应用103项新专利、新技术、65项新工艺、新工法;首创“空地一体化”全过程仿真技术;首创地井式飞机空调系统、全球规模最大的耦合式地源热泵系统,全新研发中空铝网玻璃;建成全球规模最大的空管自动化系统,国内首次全场运用同频互锁技术仪表着陆系统,首次应用进离场排序系统、国产气象探测系统;南航采用网架结合斜桁架,建成亚洲跨度最大的机库;航油工程首次采用8项国际领先技术,获得1项专利和5项软件著作权。

展示东方之美

除了创造了一系列新纪录外,大兴国际机场在航站楼的工程建设上,还实现了工艺水准和美学呈现的和谐统一。

中国民航机场建设集团有限公司规划设计院总规划师牧彤介绍,大兴国际机场的外形在整体设计上呈现放射状,5条指廊从中心向四周发散,宛如凤凰展翅。航站楼的中心顶部修建了巨大的六边形天窗,形成一个大型光庭。每条“指廊”顶部会伸出一条天窗,延展到各个“花瓣”的末梢,它的顶部直接与气泡状天窗相接,将屋面与承重结构一体化,简化了建筑形式,浪漫灵动。

“作为一座面向未来的国际化智慧机场,大兴机场航站楼在室内设计中也向世界充分展现着东方之美。”牧彤表示,机场室内空间的连通性很强,以白色色调为主,其荷叶般的内部结构覆盖了主要空间。

此外,为了让旅客在候机时拥有更多的休闲环境,在机场的5个指廊末端,还别出心裁地设计出了以丝园、茶园、瓷园、田园、中国园为主题的5个露天庭院,让旅客在候机时有美的体验。

福建漳州推行“窗口无否决权”服务机制

据新华社福州5月9日电(记者吴剑锋)市民到行政服务中心办事遇到问题,窗口工作人员不能以“不能办”“不清楚”答复,而是要告诉办事群众“该怎么办”,给予明确指引——这是近日福建漳州推行“窗口无否决权”服务新机制以来,各级行政服务中心的新面貌。

据了解,“窗口无否决权”服务机制,是指入驻各级行政服务中心及便民服务中心窗口工作人员对申请人提出的需求、诉求,特别是涉及非标准化的申请,不能简单直接地说“不行”。工作人员必须给申请人以合理解释和引导,若行使否决权则必须报备并得到批准。

根据新规定,对不属于受理范围的情况,工作人员不能简单说“不知道”,要亮出“指路牌”,告知办理方法和路径。对不符合申请条件、不能一拒之了之,要打出“明白纸”,向申请人讲清楚补充内容和改进方法,切实解决往返问题。对法律法规不明确的,要给出“答复卡”,建立快速便捷的沟通请示机制,在提请相关单位研究确认后,及时答复申请人,并报行政服务中心管委会备案。



雄安容东片区首批安置房6月底交付使用

5月9日,雄安新区容东片区已完成887栋安置房封顶。安置房内部装修、外立面施工、市政建设工作正在稳步推进。

作为雄安新区的一项重要民生工程,容东安置房项目占地面积391公顷,总建筑面积981万平方米,承担着征迁群众的安置任务。容东片区是雄安新区开发建设的先行区,是率先落实承接北京非首都功能的片区。今年6月底,容东片区首批安置房将交付使用,雄安第一批征迁村民都可以乔迁新居,成为雄安新区的第一批新市民。

本报记者 王伟 摄

网约车糊涂账 定价谁说了算

——平台服务费抽成谜团追踪

新华社记者 程士华 胡锐 何曦悦

市民吐槽网约车打车贵、司机抱怨平台抽成高,网约车平台收取服务费抽成究竟几何?你和司机对过账单吗?

新华社记者近日走访调查,对照乘客付款账单、司机收款账单明细,两者差距从25%至35%不等。围绕这些抽成,如何把“糊涂账”变为“明白账”?记者专访了网约车平台以及专家。

悄悄溜走的“抽成”

多名网约车司机对记者表示,滴滴网约车平台对网约车司机运营费用抽取平台服务费,每单抽取比例在25%左右甚至更高,而且并不透明。

记者近日在合肥的下午非高峰时段乘坐了一辆网约车,行程10公里。到达目的地后,记者与网约车司机孙师傅比对了账单,记者支付了24.29元,而司机师傅实际收入18.32元,简单计算发现平台抽成5.97元,抽成比例达24.5%。而且,司机账单中仅显示扣除了基础信息服务费0.5元,没有体现平台抽成情况。

晚上7点高峰时段,记者在合肥又乘坐了一辆网约车,行程3.5公里。在车上,记者跟司机苏师傅聊起平台抽成话题,苏师傅表示自己不清楚平台抽成比例,也不太关心这个话题:“反正要抽钱,你叫它少抽也不可能。”记者到达目的地后,与苏师傅比对账单,记者支付了9.75元,苏师傅实际收到7.31元,抽成比例为25.02%。

北京司机贾师傅反映,网约车平台抽成不固定,也没有一个明确的账单和解释,他们

一般也不方便向乘客支付了多少钱,所以对于平台抽成也只能听之任之。偶尔向乘客,就会发现高峰期或者是长途大单时,平台抽成能达35%甚至更高。“你跟客服沟通,人家根本就不管你这个。”贾师傅说。他也打电话询问过平台,但客服不保支支吾吾就是踢皮球。

一位网约车司机说,全国和他一样经常使用滴滴网约车平台的司机数以万计,每人每天都在被抽成,这是一笔巨额收入。还有的司机说,网约车平台公司运营、软件维护需要成本,公司也需要盈利,这是可以理解的。

网约车平台公开相关数据

对于网约车司机有关平台“抽成”的质疑,滴滴网约车公司对记者进行了回复。

据滴滴网约车公司CEO孙枢介绍,以2020年数据为例,滴滴网约车司机收入占乘客应付总额的79.1%。剩下20.9%中,10.9%为乘客补贴优惠,6.9%为企业经营成本(技术研发、服务器、安全保障、客服、人力、线下运营等)及纳税和支付手续费等,3.1%为网约车业务净利润。

部分网约车司机提出滴滴收“高抽成”之后再补贴司机和乘客、为何不直接降低“抽成”的意见,滴滴网约车公司回复称,为激励司机在雨雪天气、早晚高峰、节假日出行高峰、需求旺盛的区域多接单,平台会通过补贴激励司机多劳多得、优劳优得。如果完全按照“平均主义”,那意味着失去供需调节的弹性,高峰期和热点区域就更难打到车了。

但对滴滴的解释,一些网友并不认可,认为有大而化之、转移视线之嫌。面对滴滴网约车公司给出的服务费计价规则和清单数据,有的网约车司机认为,相对于网约车平

台,司机是分散的、无组织的个体,处于天然弱势地位。平台制定、提高服务费收取标准,司机只能被动接受。

合肥市出租车司机朱师傅告诉记者,最近一年多来,网约车平台对出租车司机免费服务也变成了抽成服务费,根据每一单里程进行收费,距离越长,收费越高。至于服务费标准制定的过程中,何时开始收、何种方式收,应该收多少,司机完全没有话语权。

记者发现,网约车平台以格式合同形式向司机提供的服务合作协议中,要求司机必须同意“按照我司不时更新的费用结算标准……定期或不定期进行结算”。北京盈科(成都)律师事务所律师谢斐表示,按照民法典确立的平等主体之间商事合作法律原则,网约车平台的结算标准和内容应该清晰透明,不能云遮雾罩。同时,法律有明确规定,平台方以格式合同不合理地免除或者减轻其责任,加重司机责任、限制司机主要权利的,应视为无效。

网约车平台抽成,究竟谁来“定调”?

平台成本几何?服务费收取标准如何制定?广大司机和乘客如何表达诉求?面对网约车平台抽成,一连串问题接踵而来。

2016年施行的《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》规定,国务院交通运输主管部门负责指导全国网约车管理工作。办法还规定,网约车运价实行市场调节价,城市人民政府认为有必要实行政府指导价的除外。北京航空航天大学工业与信息化法治战略与管理重点实验室办公室主任赵精武说,办法已过去5年,互联网时代下特别是新冠肺炎疫情后,新经济飞速发展,应该与时俱进,出台

可操作性更强的实施细则。

中国政法大学法学院副院长张力认为,网约车平台都是业务遍布全国的大公司,对于这种超越地域的互联网新经济形态,地方政府相关部门在规则制定上难以奏效,需要国家相关部门积极作为,既要在监管体制机制层面创新,也需要在社会高度关注的具体问题上及时响应公众诉求,比如借鉴对传统出租车行业价格听证会等方式,对网约车平台定价机制、服务费抽成比例等方面进行规范。

一位长期关注网约车领域、在中国信息通讯研究院供职的专家建议,从反垄断、劳动者权益保护等层面对平台加强监管。这位专家认为,考虑到对行业垄断认定难度较高,比如对企业市场支配地位的认定,其是否具有合理商业理由等,都需要大量证据,实操难度大,需要创新反垄断监管机制。一些国际组织正制定的“数字服务法”“数字市场法”是一个探索,比如这些法案提出当某个平台当地用户数量达到当地人口10%比例时,就把该平台列入反垄断的重点监管企业目录,无须再套用传统反垄断复杂标准进行认定,从实际操作层面,更容易实现对平台的有效监管。

赵精武认为,形成较大规模以后的平台公司为传统行业赋能的同时,也出现了服务费抽成不透明不合理、强制入驻用户“选独家”等新问题,不利于优化营商环境。大型平台公司是经济发展中的新市场主体,因此有必要在监管层面找出新办法、新思路。

另外,也有部分网约车司机建议,相关部门、群团组织应采取有效机制,为保护网约车司机合法劳动权益提供支持。

(新华社合肥5月8日电)