

帮着毕业生们租上房

又是一年毕业季。对于很多应届毕业生而言,租一处适宜的居住地,是走出校园步入社会后要解决的一件大事。

通常情况下,找靠谱房源可以通过正规交易平台查找,也可直接到房地产经纪机构或者住房租赁企业门店问询。

但无论用什么方法查找,有一些房源是不能租的。例如,私自加建夹层、扩建阳台或在楼顶搭建阳光房的属于违法建筑,应避开这类房子;不符合安全、防灾等工程建设强制性标准的房屋不能租,要关注房屋是否有所有权或不动产权证书,以及是否经过相应的竣工验收;违反规定改变房屋使用性质的,如房屋规划用途为办公但实际用于居住的,不能租;不符合建筑、消防、治安、卫生等方面安全条件的不能租,如房屋承重墙体、梁柱等关键部位存在开裂、倾斜或明显变形等安全隐患的,或房屋存在电路老化、逃生通道堵塞等

直观隐患。

有的城市规定,起居室即人们通常所说的客厅不得单独出租,厨房、卫生间、阳台、储藏室以及其他非居住空间不得出租用于居住。有的城市还规定,要以原规划设计的房间为最小出租单位,不得打隔断改变房屋内部结构,因此,通过改变房屋内部结构等方式分割出租的,如客厅隔断房,也不能租。

应严格避免违法群租。与其他人共同合租住房,对于刚毕业的大学生而言,租金相对便宜,但要严格遵守出租房屋人均居住面积标准。

实地查看房屋时要注意什么?应确认出租房屋是否有房屋所有权证书或房屋其他合法权属证明,查看房主或出租人的身份证件,确认房主和出租人的关系,确保出租人有权出租。出租房屋为转租的,要确认房主已书面同意该房屋可以转租,还要查看房主与出

租人约定的租赁期限。

此外,查看房屋是否存在隔断间、上下铺等情况,试用一下水、电、气、热以及家具家电和屋内设施等,关注房屋是否有新装修或添置家具带来的空气质量问题。

签订租赁合同是关键一步,应避免不规范租赁合同陷阱。要签订书面租赁合同,并尽量采用房地产主管部门或者房地产中介行业组织发布的租赁合同示范文本,不要轻信出租人的口头承诺,特别是要关注涨租、解约、退租、赔偿等条款。

保障好租金和押金安全,同样十分重要。租赁双方约定好押金和租金支付方式后,要在租赁合同中明确押金退还、扣留的具体情形。在房屋交接入住时,应提前同出租人一起对出租房及室内设施设备家具等进行仔细检查,填写物品交接清单并标明损坏状况,记录好水、电、

气表的数值。

我国正在加快建立租购并举的住房制度。多城市已出台住房租赁条例,规范住房租赁市场发展。目前,北京等地积极筹集保障性租赁住房房源,专门面向毕业大学生配租。毕业生和年轻人租房将迎来更多政策支持 and 更好的住房租赁市场环境。



三夏时节,新麦开镰。在河南省周口市沈丘县谢营村一处麦田,收割机隆隆作响。种粮大户赵鹏飞估摸着收获完成时间,打开手机上的“惠三农”APP,轻点几下就完成了售粮预约。地里粮情尚好,卖粮方便快捷,再加上最低收购价稳市托底,对于赵鹏飞来说,今年又是一个丰收增收年。

“我家种了1000多亩小麦,前阵子价格不理想的时候心里很慌。最低收购价启动之后,我心里算是吃了一颗定心丸。”赵鹏飞说。

为防止谷贱伤农,粮食最低收购价被视为保护农民利益、稳定播种面积、保障粮食安全的重要措施。根据小麦和稻谷最低收购价执行预案相关政策规定,当监测的粮食到库收购价格持续3天低于国家公布的最低收购价格水平时,由中储粮有关分公司会同省级相关部门和单位提出启动预案建议。经中储粮集团公司报国家粮食和物资储备局同意后,将在符合条件的地区启动预案。当预案启动地区粮食到库收购价格持续3天回升到最低收购价格水平以上时,及时停止预案实施,支持各类企业积极开展市场化收购。

业内人士分析,由于今年新季小麦生长期遭遇干旱和干热风考验,市场存在减产预期,新麦刚开镰时,价格曾一路走高。之后随着主产区收割全面展开,市场形势发生变化,很多地方因抗旱得力、管理到位,小麦产量不减反增。此前有企业因担心减产囤了一些陈麦,采购新麦热情有所下降,价格回落趋势明显。

在此背景下,时隔5年,小麦最低收购价政策重启。6月6日晚,国家粮食和物资储备局发布关于在河南省启动2025年小麦最低收购价执行预案的通知,同意自6月7日起在河南省符合条件的地区启动2025年小麦最低收购价执行预案。6月21日,安徽省符合条件的地区也开始启动预案。

截至6月30日,河南省已分8批在17个地市启动小麦最低收购价,启动收购库点166个,优化300余条作业线。安徽省收购工作正有条不紊推进,已在合肥、淮南、阜阳、滁州等地启动53个最低收购价收购库点。

开仓收粮后,如何保障“点开人齐”,让农民卖得安心、卖得舒心?中储粮河南分公司相关负责人介绍,第一批确定的收储库点基本覆盖小麦主产区,单日卸车能力达10万吨以上,确保收购工作有序开展。

“库区新升级了智能粮库集中管控平台,从人门登记到卸粮入仓再到粮款结算,全流程操作更便捷高效,粮食入库效率大幅提高,能够有力保障收购工作高效推进,助力小麦颗粒归仓。”中储粮安徽分公司阜阳直属库副总经理王景伟说。

盈富粮业有限公司总经理王朝阳深耕粮食贸易行业多年,在他看来,此轮小麦最低收购价政策启动后效果立竿见影。“政策托底作用充分发挥,兜住农民‘种粮卖得出’底线,不仅保障了农民收益,更为国家粮食安全上了锁。”

本版编辑 陶 珏 潘卓然 美 编 王子莹

内河航运比较优势进一步释放

本报记者 齐 慧

近日,全国多地高温天气频发,电煤需求大幅提升。除了大秦、浩吉等重载铁路发挥重要作用之外,各大港口码头、内河航道上,运煤船只往来如织,保障能源供应安全。

四通八达的内河运输,在助力做强国内大循环、支撑国内国际双循环中发挥了重要作用。我国历来高度重视内河航运,自2005年起,长江干线货运规模已连续20年位居全球内河首位。当前,我国正处于构建新发展格局、推动高质量发展的关键阶段,继续做强内河航运,推动其全要素全链条高质量发展、有效降低全社会物流成本,显得尤为重要。

政策支撑补短板

内河航运是综合交通运输体系的重要组成部分,具有运能大、成本低、绿色低碳等比较优势。党的十八大以来,我国航道网络体系不断完善。数据显示,2024年我国三级及以上的航道里程达到1.6万公里,比2012年增长了62%,长江、西江、京杭运河等主干线大通道能力持续提升,江汉运河、江淮运河建成通航,平陆运河等一大批重大工程加快推进,国家高等级航道建设不断加快。

与此同时,内河港口能力不断提升,2012年以来年均增长10个万吨级以上泊位。2024年,内河亿吨大港已达23个,是2012年的2.3倍。随着内河港口和航道能力提升,2024年内河货运量达49.5亿吨,是2012年的2.2倍;货物周转量达2.2万亿吨公里,是2012年的2.9倍。

经过多年不断投入,我国内河运输取得了显著成绩,形成了一定的比较优势,但面对高质量发展的要求,还存在一些短板。交通运输部副部长付绪银介绍,不足主要体现在航道方面,如京杭运河、长江、西江还存在堵点卡点,港口枢纽的辐射能力还不强,运输组织化水平也不高,相较于公路、铁路、航空发展还不够。

因此,要完善政策体系,不断补齐内河航运发展短板。据介绍,交通运输部正以加快建设交通强国为统领,构建新时代内河航运高质量发展的“1+1+N”政策体系。

付绪银介绍,第一个“1”是今年3月份交通运输部联合国家发展改革委印发的《推进实施内河水运体系联通工程行动方案》;重点聚焦基础设施的“硬联通”,提出着力优化主干线大通道、全面畅通高等级航道网、巩固提升港口枢纽能级等方面17项重点任务,力争到2030年,建成横贯东西、辐射南北、陆海双向、内外畅通的现代化内河水运联通体系。

第二个“1”是交通运输部等6部门印发的《关于推动内河航运高质量发展的意见》(以下简称《意见》),聚焦高质量发展这个主题,以全面构建畅通高效、绿色智慧、安全韧性、保障有力的现代化内河航运体系为目标,从7个方面提出了23项重点任务,推动设施装备和运输服务水平提升,进一步释放内河航运的比较优势。

一个“N”是围绕内河智能航运、绿色发展、智慧转型等方面陆续出台多个专项行动,统筹推进内河航运基础设施“硬联通”和运输服务“软提升”,全面推进内河航运全要素、全链条高质量发展。例如,将和长三角三省一市实施长三角内河航运高质量发展先行区行动。

提升效率降成本

2024年中央财经委第四次会议提出,深化综合交通运输体系改革,形成统一高效、竞争有序的物流市场。

付绪银表示,围绕发挥内河航运大运量、低成本的作用,要在着力提升运输效率上下功夫。



在济宁能源集团山东新能船业有限公司,新能源船舶在进行舾装作业。 新华社记者 郭绪雷摄

一方面,要提升内河运输的组织化水平,增强规模效应。《意见》提出,鼓励相关航运企业开展网络平台水路货物运输业务。研究建立适应新业态发展的管理制度,促进平台经济规范健康发展。专家表示,平台经济具有船和货匹配的优势,发展具有物流查询、运输组织功能的内河水运网络货运平台,有利于缩短船舶空驶和等货时间,减少船找货、货找船等情况,从而建立有效衔接,提升运输组织效率和船舶经济效益,降低运输成本。

另一方面,要做好与其他交通方式衔接,提升便利程度。《意见》提出,加强内河航运与重点临港产业、物流业的衔接,推动有条件的地区实现短支航道“通港达园”。付绪银介绍,在畅通水运末梢方面,水运与公路相比缺少“门到门”的服务能力。以长三角为例,当地内河航道与重点工业城镇产业园区存在联通不足、服务产业发展不够等问题。为此,长三角三省一市积极探索建设一批投资小、里程短、实施快、效益好的“通港达园”航道,打通“最后一公里”,减少换装和中转环节,让航道直接延伸到企业、园区门口,有效节约成本。目前已建在建的共有15条航道。

此外,《意见》提出,因地制宜发展船队运输。“目前国外的一些主要河流还保留着船队运输方式,甚至有些是以船队运输为主。”付绪银表示,船队运输运量大、能耗低,成本低,鼓励长三角等地区培育船队经营主体,是对内河运输降本提质增效进行的积极探索,可充分利用航道和船舶标准化条件,既提高运输能力,也提高运输效率,进一步降低物流成本。

科技赋能促转型

6月16日,全球首艘智能研究与教学实训两用船“新红专”轮从大连出发,开启2025年中国航海日系列活动。

“新红专”轮是全球首艘集自主航行、远程控制 and 岸基信息支持于一体的科研与教学实训新型船舶,该船由中远海运重工和大连海事大学携手打造,在智能系统拓展、船舶操控AI模型算法等方面实现了新突破。

目前我国水运开发强度已经较高,面对交通运输的新要求、绿色低碳的新目标,还需要在科技创新、绿色低碳转型、智能航运等方面进行积极探索。“党的二十大和二十届三中全会作出了加快发展新质生产力的战略部

署,我们抢抓新一轮科技革命和产业变革机遇,推动水运行业数字化、智慧化转型。”交通运输部水运局局长杨华雄表示。

智慧航道建设取得明显成效。目前,全国电子航道图发布里程超9950公里,长江干线电子航道图与京杭运河苏北段、赣江、汉江等支流航道以及长江口电子海图实现了互联互通,江苏、浙江等地实现了船舶过闸“一次申报、一键过闸、一体调度、一屏管控”,长江智慧航道武汉创新示范区、苏南运河等一批

全要素智慧航道加快建设,初步实现了“一图联江海”“一键过船闸”“一体智慧化”。

随着经济社会绿色低碳转型,推动内河航运绿色化、低碳化发展成为主旋律和新趋势。截至2024年底,我国国内航行的船舶中,运用新动力、新燃料的船舶有1000多艘。岸电、油气回收设施以及“美丽航道”“绿色航道”建设逐步实施推进,港口、船舶和航道三大航运要素绿色化发展迈出了关键步伐。

纺织工业碳排放强度大幅降低

本报记者 刘 瑾

记者日前从中国纺织工业联合会获悉,近两年纺织服装行业平均碳排放强度降幅超14%,行业绿色发展步伐加快。

中国纺织工业联合会会长孙瑞哲介绍,我国纺织工业从末端治理到全链优化,从线性消耗到循环利用,“降碳、减污、扩绿、增长”一体发展、系统推进,2005年至2022年行业碳排放强度下降超60%。

“纺织服装行业低碳转型质量提升,碳排放强度持续下降。”中国纺织工业联合会副会长阎岩表示,近两年纺织企业平均排放强度降幅超14%,品牌企业表现更为突出,下降了18%。

据中国纺织信息中心等机构发布的《中国纺织业脱碳可再生能源投资可行性研究报告》显示,我国纺织纤维加工量占全球总量50%以上,纺织工业年碳排放量约占全国碳排放总量2%,行业碳排放主要源于能源使用。因此,中国纺织工业联合会推进的“时尚气候创新30·60碳中和加速计划”,将绿色电力作为核心减碳路径之一。

“时尚气候创新30·60碳中和加速计划”实施4周年企业调研显示,绿色电力占企业总用电量的平均占比从2022年的8%上升至目前的23%,2022年至2024年纳入“时尚气候创新30·60碳中和加速计划”的企业,碳排放强度降幅超14%。

孙瑞哲表示,我国纺织业绿色发展正在发生重大变革,除了绿色电力使用占比持续扩大外,依托先进解聚技术、化学回收技术和生物转化技术,传统废弃物重新进入生产循环。新材料发展也正在减少对传统石化原料的依赖。

“推动专精特新中小企业向绿色低碳转型,对助推纺织行业乃至国家实现碳达峰目标,具有重要的现实意义。”中国纺织工业联合会行业发展部主任、中国纺织规划研究院副院长郭宏均表示,专精特新企业在行业绿色低碳转型过程中,能聚焦关键领域、关键技术,如绿色低碳纤维材料技术、纺纱技术、印染技术、废旧纺织品循环利用等,促进上下游企业协同参与绿色低碳发展,推动产业链、供应链绿色化改造。

“当前,纺织行业碳中和面临着不少挑战。”国

家气候中心主任巢清尘表示,纺织行业供应链长且分散,中小企业减排能力有限;再生材料成本高、规模化不足,消费者接受程度有待提高;纺织行业碳排放核算标准不统一。纺织行业应推进能源结构优化,推广再生材料应用,开展生物基与循环技术创新,建立全生命周期碳管理体系,并开展跨行业合作。

孙瑞哲建议,纺织行业要推进从纤维到成衣的全产业链碳足迹核算;推广可持续纤维、生态染料、节水工艺等绿色技术规范;建设涵盖全链条的环境、社会和公司治理(ESG)创新体系,推动企业减碳实践转化为可交易的“碳资产”。此外,要发挥龙头企业引领作用,推动产业链协同减排;强化绿色纤维、无水少水印染、废旧纺织品循环利用等关键领域技术创新,加速前沿绿色科技产业化应用。

“要打造优势互补、风险共担、利益共享的创新共同体。推进全球务实合作,优化产业布局。”孙瑞哲表示,纺织行业要探索构建稳定高效的纺织品跨国循环利用体系。