



防止和纠正性别、年龄等就业歧视

今年发展主要预期目标包括,城镇新增就业1100万人以上。报告提出,各地都要千方百计稳定和扩大就业。今年高校毕业生超过1000万人,要加强就业创业政策支持和不断线服务。使用1000亿元失业保险基金支持稳岗和培训,加快培养制造业高质量发展的急需人才。此外,报告还提出,坚决防止和纠正性别、年龄等就业歧视,着力解决侵害劳动者合法权益的突出问题。

保持物价水平基本稳定

报告提出,保障粮食等重要农产品供应,保障民生和企业正常生产经营用电。增强国内资源生产保障能力,加快油气、矿产等资源勘探开发,完善国家战略物资储备制度,保障初级产品供给。保持物价水平基本稳定。报告强调把14亿多中国人的饭碗牢牢端在自己手中。具体措施包括:适当提高稻谷、小麦最低收购价;切实遏制耕地“非粮化”,防止“非粮化”;新建1亿亩高标准农田,新建改造一批大中型灌区。



继续支持新能源汽车消费

报告提出多项推动消费持续恢复的举措:多渠道促进居民增收,完善收入分配制度。发展消费新业态新模式。继续支持新能源汽车消费,鼓励地方开展绿色智能家电下乡和以旧换新。促进家政服务提质扩容。加强县域商业体系建设,发展农村电商和快递物流配送。

你关心的民生问题 报告都提到了

3月5日提请审议的政府工作报告强调,社会政策要兜住兜牢民生底线,提出切实保障和改善民生,坚持尽力而为、量力而行,不断提升公共服务水平,着力解决人民群众普遍关心关注的民生问题。

继续做好义务教育阶段减负工作

针对不同教育阶段、不同群体的现实关切,报告进行了回应:保障适龄儿童就近入学。继续做好义务教育阶段减负工作。多渠道增加普惠性学前教育资源。改善职业教育办学条件,完善产教融合办学体制。高校招生继续加大对中西部和农村地区倾斜力度。

教育

就业

粮食与能源安全

消费

生态环境

加快形成绿色生产生活方式

报告提出,加强污染治理和生态保护修复。强化大气多污染物协同控制和区域协同治理,加大重要河湖、海湾污染整治力度,持续推进土壤污染防治。统筹山水林田湖草沙系统治理。实现碳达峰碳中和是推动高质量发展的内在要求。报告提出,有序推进碳达峰碳中和工作。推进绿色低碳技术研发和推广。坚决遏制高耗能、高排放、低水平项目盲目发展。推动能耗“双控”向碳排放总量和强度“双控”转变,加快形成绿色生产生活方式。

医疗

实现全国医保用药范围基本统一

报告提出,居民医保和基本公共卫生服务经费人均财政补助标准分别再提高30元和5元。完善跨省异地就医直接结算办法,实现全国医保用药范围基本统一。推进药品和高值医用耗材集中带量采购。逐步提高心脑血管病、癌症等疾病防治服务保障水平,加强罕见病用药保障。推动优质医疗资源向市县延伸。

老人妇女儿童权益保障

适当提高养老金标准

针对老年人的社会保障,报告透露一系列利好消息:适当提高退休人员基本养老金和城乡居民基础养老金标准,确保按时足额发放。继续规范发展第三支柱养老保险。如何完善三孩生育政策配套措施备受关注。报告提出,将3岁以下婴幼儿照护费用纳入个人所得税专项附加扣除,发展普惠托育服务,减轻家庭养育负担。此外,报告还明确提出,严厉打击拐卖妇女儿童犯罪行为,坚决保障妇女儿童合法权益。

住房

改造一批城镇老旧小区

报告提出,坚持房子是用来住的、不是用来炒的定位,坚持租购并举,加快发展长租房市场,推进保障性住房建设,支持商品房市场更好满足购房者的合理住房需求,因城施策促进房地产业良性循环和健康发展。报告还提出,再开工改造一批城镇老旧小区。(据新华社)

制图/胡兴鑫

数十年前株洲人如何“出城”? 除了火车还有轮船码头

株洲晚报融媒体记者/伍靖雯

一条泥巴路 曾串联两种客运方式

视线移到芦淞区车站路尽头的湘江边,这是轮船码头的旧址,与正在改扩建的株洲火车站相对而立。如今看来,这一条直通串联的两种交通方式,仿若无声的传承。

株洲市文史专家仇民主还清晰记得,上世纪50年代,火车站广场不大,车站路到湘江边的轮船码头,还是窄窄一条泥巴路。不过,泥巴路两头都好不热闹,就拿轮船码头来说,这是当时株洲人往返周边地区的主要渡口,在霞湾、马家河等地都有停靠,后来还发展了去衡山县等地的班次,满足一些客商“出城”需求。

轮船码头一直作为专门的客运码头使用,其前身是宝庆码头(邵阳船只专用)。相关资料记载,1955年,省交通厅内河航运局投资3万元,在这里用花岗岩条石砌成阶梯式码头,有石阶80余块,下首的主码头宽10米、长40米,上首两侧的子码头各宽4.5米、长10米,固定在岸边作为浮码头使用的趸船有2艘。

这个码头建成之前,建宁码头主要承担客运功能。所以其刚通航期间,也被大家喊为“新客运码头”。

民营轮船公司兴起 与外商争夺市场份额

湘江是长江主要支流之一,全省的黄金水道,但株洲的轮船客运事业发展并非一帆风顺。

清朝光绪年间,与列强签订的一系列不平等条约,激发了一群有识之士在湖南开办内河航运事业的斗志,抵御外资控制中国内河航运。

1897年,当时湖南最大的内河航运公司——鄂湘善后轮船局成立,次年,湘江轮船首航株洲,也成为株洲轮船客运的开端。

这也带动了民营轮船公司的兴起。但当时,部分民营企业除了自身实力有限,还要面对外商的夹击,可谓举步维艰。

1900年,安化茶商梁啸岗租赁4艘“小火轮”船舶,开辟长沙至株洲的短途航线,但由于英、日等国势力勾结官府作难,半年后即宣告倒闭;1905年,商人唐绅自购“小火轮”一艘,由湘潭开航株洲,但同一年,日本日清轮船公司可载客100人的浅水轮开航,专开长沙至株洲,日清公司与国内民营轮船企业激烈争夺市场份额,迫使一些民营轮船公司停航倒闭后,顺势推高船运价格。

1931年,“九·一八”事变后,日清轮船公司的华工罢工,在社会各界声援下,使日本的轮船公司“无一乘客,无一件货”,被迫停航。

抗战时期,因敌军轰炸,株洲的客运轮船停航,直到解放后随着需求复苏。

多条航线满足客运需求 除了“过河”还能“跨城”

1955年,轮船码头建成后,设为省交通厅内河航运局株洲站。仇民主收藏的资料,录有这里的航运基本信息,包括株洲到湘潭、株洲到三门、株洲到王十万等航线,以及开航时间等。

比如,株洲到湘潭航线,开航时间为每天早上9点,沿途停靠霞湾、马家河、向家塘、易俗河、河口。这条航线从1950年开始运行,到1987年6月,随着汽车客运班次增加、人们弃舟乘车而停航。

1964年初,这里有了株洲到三门航线,每日2班,座位314个,每天下午3点40分开航,停靠地点包括小麦港、石家埠、雷打石和霞石埠。同年6月,该航线又新增延伸至王十万的客船,每天中午12点开航,除了原有的株洲到三门的线路,还增加了昭陵、淦田、龙船港、华石、梅冲、朱亭、彭皮港等停靠地点。

1971年,株洲到王十万航线继续延伸至衡山县,满足人们的“跨城”需求。这条航线沿途停靠寺门前、三棒树、石湾镇等地,于1981年停航。

公路兴起 轮船码头成为历史

酷爱收藏历史资料的仇民主,还保存着轮船码头的珍贵照片资料。一张照片里,砖木结构的候船室“浮”在近江处,一条约可容纳两人并肩通行的走道,连接候船室与码头阶梯,不远处,轮船正在驶近。

1981年,省交通厅内河航运局投资42万元,在河堤内建设1400平方米的站房和候船室,旅客上下码头告别了长长的石阶,更为方便。

不过,从1984年起,随着个体经营汽车客运兴起,公路网络四通八达,湘江客运市场逐步萎缩,到1992年客班停运,这里也成为人们的记忆。



▲仇民主从轮船码头搭船的船票。伍靖雯/摄

航 线	里程 (公里)	开航 时间	停 靠 地 点
株洲—湘潭	37	9:00	霞湾 马家河 向家塘 易俗河 河口
株洲—三门	29	15:40	小麦港 石家埠 雷打石 霞石埠
株洲—王十万	74	12:00	小麦港 石家埠 雷打石 霞石埠 三门 昭陵 淦田 龙船港 华石 梅冲 朱亭 彭皮港

▲仇民主收藏的轮船码头相关资料。受访者/供图

