

# 汇社会组织之能 集社会治理之力

## 金华市社会组织参与社会治理显成效



本报记者 汪基建 通讯员 张懿

金华,长三角26个中心城市之一,“沪杭金发展带”重要节点城市。作为市场大市,这里有流动人口320余万,每年登记入境外国人超50万人次,人口结构复杂、服务管理难度大。

面对繁重的社会治理任务,金华积极吸纳社会组织参与社会治理,逐步形成了“重大的事情合力办、应急的事情专业办、公共的事情商量办、基层的事情自主办、行业的事情自律办”的协同共治格局。

### 围绕“专”字 提高专业化

2016年2月16日晚7时许,浦江县大畈乡建光村3名孩童走失的消息迅速传播开来。由于走失地点附近地形复杂、山势险峻,除当地政府迅速组织大量警力和工作人员展开搜查,在金华市应急联动中心的指挥下,来自浦江、义乌、东阳、兰溪等地的多支专业社会救援队伍也加入其中。很快,义乌民间紧急救援协会的直升机也到达了现场。

义乌救援队负责人介绍,近几年,金华积极出台政府职能转移、政府购买服务、公益创投、孵化培育等政策,并强化党建引领,使公益社会组织蓬勃发展。如通过为救援类公益组织提供场所、资金及能力培训等软硬件支持,培育出20多家具有极高专业能力的救援组织。这些组织已纳入市应急联动中心、8890等服务平台,形成了“一键求救,多方联动”救援机制。而对于专业性强、表现突出的救援组织,政府还将它们纳入综治工作先进表彰,进一步激发社会组织参与社会治理的热情。

### 围绕“广”字 扩大覆盖面

对外贸易撑起了义乌经济的大半江山,由此产生的纠纷时有发生。由多名外商兼任调解员的义乌涉外纠纷调解组织在化解这些纠纷中发挥了积极作用。尼泊尔商人杰克说,作为外商“老娘舅”,他在调解外商与外商之前的纠纷中有相当优势,几年来,他已经调解了很多起这样的矛盾纠纷。

义乌涉外纠纷人民调解委员会开创了“以外调外”的先河,背后凝聚着当地政府特别是司法行政等部门的努力和支持。他们通过整合社会资源,建立社会调解组织,积极化解涉外矛盾纠纷。

这只是金华孕育社会组织参与社会治理的一个缩

影。最近几年,全市加强行业性专业性调解组织建设,每年培育100个社会组织和100名公民个人参与社会治理示范点建设,使社会组织向社会的每个角落延伸。

刘欣是金华开发区的一名退伍军人,有着一腔服务社会的热情。在有关部门的引导下,2014年,刘欣和几位志同道合的朋友一起,向民政部门登记成立了金华市悦欣社会工作发展服务中心。如今,他们参与社会治理的内容越来越多,出色完成“归途计划”等多个政府购买服务项目。

### 围绕“新”字 服务新业态

在金华,“哪里有需要,哪里就有社会组织”,而其中的行业组织就有420多家。这些行业组织不断跟进新业态的服务管理,通过承接履行政府部门的相关职责,形成对政

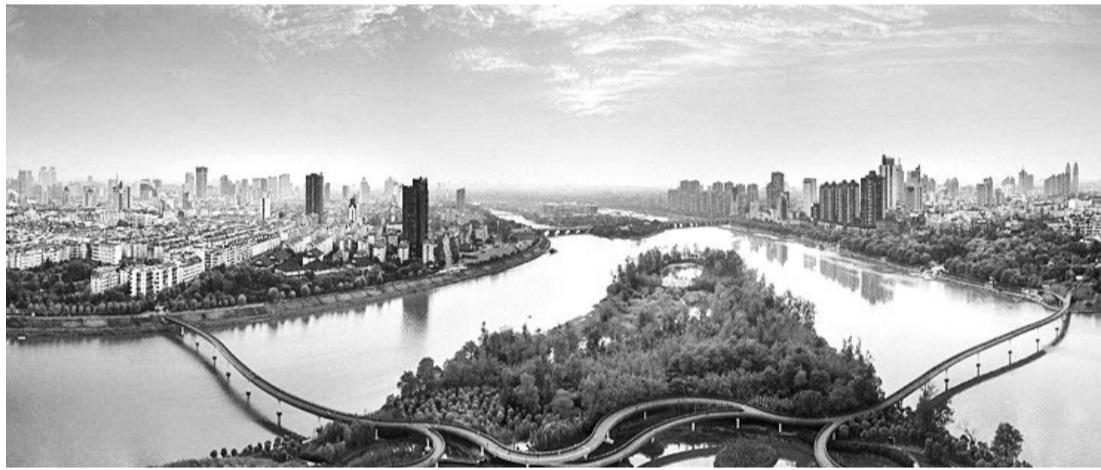
府功能的有效补充,已成为政府与市场、社会之间的重要桥梁纽带。

2016年,金华的快递量完成16.9亿件,总量位居全国第六、全省第二,快递业务收入突破百亿大关。面对如此海量的快递包裹,仅依靠政府的力量是远远不够的。金华借助政府职能转移,购买社会组织服务的东风,将政府部分监管职能和经费转移到快递行业协会,依靠协会力量,全面推行手机APP寄E通,在全省率先落实实名登记、开包验视和X光机安检3个100%措施,有效缓解了寄递业的安全管理问题。

2016年3月,金华市公安局江南分局破获一起案件让“跑腿公司”的监管问题浮出水面。金华市成立了家政服务行业协会,为规范“跑腿公司”等家政服务行业的经营行为搭建了平台,通过对全市登记在册的1509个家政服务行业企业和商家开展摸排调查,填补监管漏洞,杜绝隐患。

这几年,网络经济已成为金华发展的新引擎,网络经济领域的法律服务社会组织应运而生。这些组织承担着对网络经济企业的法律服务、风险排查、纠纷化解等职能。其中,网络经济矛盾纠纷调处中心每年开展2次法律风险排查,这种做法在国内属于首创。

据金华市综治办负责人介绍,金华社会组织已超过4900家,发展呈现出数量多、增长快、分布广、种类全的特点,并以超脱的身份、灵活的形式以及有效的服务等优势,越来越受到当地政府、企业和社会公众的认同。



交通运输部有关负责人就《指导意见》回应热点——

# 共享单车监管将更严格



人民日报

刘志强

5月23日,交通运输部召开今年第5次例行新闻发布会。会上,22日刚刚发布的《关于鼓励和规范互联网租赁自行车发展的指导意见(征求意见稿)》(以下简称《意见》)成为媒体关注的焦点。交通运输部新闻发言人吴春耕、运输服务司副司长蔡团结、科学研究院城市交通中心主任研究员杨新征就相关问题回答了提问。



### 是否对共享单车总量进行控制?

目前,全国累计投放的共享单车已超过1000万辆。“的确,有的城市部分区域已经出现车辆过剩现象,这在各城市间存在差异,用户需求量、通行条件、停放条件、投放现状等方面都不尽相同。”蔡团结分析道,像有些区域的“超负荷”现象可能是运营企业的组织管理、车辆调度等线下服务能力不足造成的,并不单纯是投放总量的问题;有些则是企业投入量过大造成的,需要区别对待,“因此还是要坚持属地管理,鼓励城市根据自身特点、公众出行需求和互联网租赁自行车发展定位,研究建立与城市空间承载能力、停放设施资源、公众出行需求等相适应的车辆投放机制,引导运营企业合理有序投放车辆。同时也要求运营企业加强线下的运营调度,避免局部区域出现车辆严重过剩现象。”

### 共享单车停车点

#### 怎样设置?

根据《意见》,各城市对不适宜停放的区域和路段,可制定负面清单,实行禁停管理;而对城市重要商业区域、公共交通站点、交通枢纽、居住区、旅游景区周边等场所,则要施划配套的自行车停车点位。“在停车点位设置方面,我们充分考虑了互联网租赁自行车‘随借随还’的

特点,避免设置过多限制,采取负面清单加正面清单的模式,在停车方面寻求各方的最大平衡点,保障老百姓方便安全使用。”蔡团结说。

### 今后会推出共享单车报废制吗?

“我们在《意见》里没有做出具体规定,而是提出要加强互联网租赁自行车标准化建设,鼓励制定团体标准、地方标准、企业标准,并适时制定基础通用类国家标准,这其中包括了互联网租赁自行车的相关技术要求。”蔡团结表示,将来在制定具体技术标准时,将和有关部门再一起广泛征求意见。

### 信用体系建设能否更加有力?

“我们在调研中了解到,一些城市与企业建立了信息共享机制,实现对严重违法失信人员交通违法失信行为信息的行业共享,运营企业也会据此停止其使用车辆的资格。”吴春耕认为,这一举措可以促进用户守法规范使用车辆,是社会共治的有益尝试,“随着《意见》的正式实施,政府层面会建立一个更广的信息共享机制,实施更有力度更广范围的惩戒,对规范用户行为将发挥更好的作用。”

### 为何不鼓励发展共享电动车?

杨新征告诉记者,目前不同城市对发展互联网租赁电动自行车的认识是不一样的,有的城市认为,电动自行车车辆自重较重、车速较快,容易引发交通事故,电池也存在一些安全风险隐患,因此提出暂不发展;也有的城市认为,共享电动车解决了部分居民中短距离出行需求,而基于安全考虑,采取了比较审慎发展的态度,“最终,《意见》还是采取了折中方案,即不鼓励发展互联网租赁电动自行车。”