道路网更密 桥梁更安全

本报记者 亢 舒

探访经济增长新亮点·城市基础设施建设 ③

加大城市基础设施建设，无论是中央还是地方都要投入大量资金。国务院发展研究中心研究员张立群说，“新一轮基础设施建设最大的亮点在于项目选择上既准且优。”钱要用在刀刃上，《国务院关于加强城市基础设施建设的意见》将重点放在了提升道路网密度和桥梁安全监测、加固改造方面。

公路桥梁建设提升经济效率

“要想富，先修路。”这是一句老话，其中也蕴含着经济学原理。经济交往日益密切的今天，城市的交通拥堵给百姓出行带来很多困扰，对生产成本和经济运行效率也产生了一定影响。

住房城乡建设部副部长仇保兴指出，近些年，全国每年都要投资7000亿元用于城市道路桥梁建设改造，但仍未从根本上解决城市交通拥堵问题。

《意见》提出，要加强城市道路、桥梁建设改造。要加快完善城市道路网络系统，提升道路网络密度，提高城市道路网络连通性和可达性；加强城市桥梁安全检测和加固改造，限期整改安全隐患；加快推进城市桥梁信息系统建设，严格落实桥梁安全管理制度，保障城市路桥的运行安全。各城市应尽快完成城市桥梁的安全检测并及时公布检测结果，到2015年，力争完成对全国城市危桥加固改造，地级以上城市建成桥梁信息管理系统。

交通投资对城市行业的区位选择和产业布局都将带来重要影响，基础设施的改善将产生良好的经济效益。同时，交通供给将给居民出行带来更大便利，有利于促进消费。交通基础设施建设也将带动钢筋、水泥、仪表、信息等相关产业发展，为城市交通相关企业发展提供机遇，为扩大就业增添岗位。

道路网密度亟待提升

很多人都认为“道路越宽交通越通畅”，其实这样的认识并不完全正确。城市道路是综合系统工程，道路网规划是否科学，以及其疏密程度是否适宜城市的发展水平，是决定交通是否通畅的关键。

为提高城市道路桥梁投资效率，更加有效地改善城市交通，《意见》提出，下一步城市道路桥梁的建设重点是“加快完善城市道路网络系统，提升道路网络密度”。

对此，仇保兴指出，一方面，通过改造道路网络结构，处理好道路的功能分级，在城市外围地区加强各功能区快速通道建设，在中心城区严格控制快速路和立交桥建设，按照“小街坊、高密度”的要求，加强次干路和支路建设，加密路网，完善微循环系统，提升道路网络的连通性和可达性；另一方面，加大道路交通管理系统建设，引导交通流量合理分布，通过精细化的交通工程设计，提高新建和改建道路的使用效率和安全保障水平，缓解交通拥堵。

仇保兴特别强调了“中心城区要严格控制快速路和立交桥建设”。主要干道的作用固然重要，可只有微循环系统更加繁密和顺畅，才有可能换来城市交通的畅通。提升道路网络密度，加强次干路和支路建设，将是今后城市道路建设的重点。

让城市桥梁安全稳固

随着我国城市快速发展，城市桥梁数量有了较大增长，城市桥梁安全管理工作任务繁重。目前，一些地方城市桥梁管理制度不完善、养护不到位、擅自降低桥梁养护等级、处理处置桥梁隐患不及时不得力等问题依然存在，影响城市安全运行。《意见》要求，各城市应尽快完成城市桥梁的安全检测并及时公布检测结果。只有全面细致地进行安全检测，才能有的放矢地对城市危桥实施加固改造。

桥梁信息系统建设是保障城市桥梁安全的重要支撑，有了这样一个系统，能对桥梁实时运行情况进行监测，一旦有问题发生，能够清楚明确地找到责任人。信息系统对于桥梁建设和管理还能起到督促作用。住房城乡建设部《关于加强城市桥梁安全管理的通知》明确要求，各地桥梁管理单位应及时建立桥梁档案资料和基础信息，确保做到一桥一档，并根据桥梁运行期间的各种检测数据等，及时更新城市桥梁档案信息，实现城市桥梁信息数据的动态更新和管理。

尚未建立档案资料和基础信息的既有城市桥梁，管理单位要及时进行桥梁资料收集、整理和检测评估定级等，建立完整的信息档案。新建城市桥梁竣工验收合格后，城市建设主管部门应督促建设单位抓紧办理桥梁移交工作。办理桥梁移交时，建设单位需将完整的桥梁竣工资料一并移交给桥梁管理单位，对于竣工资料不完善的，管理单位不予接收。

《意见》还明确了桥梁加固改造和桥梁信息管理系统建设的时间，即到2015年，力争完成对全国城市危桥加固改造，地级以上城市建成桥梁信息管理系统。

企业尝鲜“先入区后报关”

上海自贸区首票试点货物入区进库

本报上海10月9日电 记者吴凯 杨学聪报道：今天中午12：00，捷开依（上海）物流有限公司的集装箱货车缓缓驶入上海自贸试验区海关卡口的专用“快速验放车道”。货车司机不像往常一样下车盖章，而是将提货通知单上的条形码对准车道上新装的扫描器，“嘀”声响起，电子屏即显示“放行”，卡口栏杆自动抬起，货车入区后顺畅驶向公司仓库。

这票从韩国蔚山进口、货值359万美元的电解铜，是通过“先入区、后报关”这一新型监管方式进入自贸区的首票货物。此前一天，物流公司接到货物即将到港通知，即通过上海自贸试验区海关监管信息化系统向海关发送了提货申请，不到10分钟就收到系统自动生成的回执。凭借提货通知单回执，企业在货物到达港口尚未办结海关手续前，就直接从港区提箱装货、先行运货进区入库。记者了解到，这种先凭进口舱单信息将货物提运入区、再在规定时限内（自运输工具进境14日内）向海关办理进境备案清单申报手续的方式，变“先报关、后入区”的“串联式”通关为“并联”进行，大大提高了通关效率。

“‘一线放开’并不是放松监管，而是在‘安全有效管住’前提下的‘放开’。”上海海关加贸处副处长邱海滢表示，为了切实履行国境保护职能，一线进境货物从港口运至试验区途中继续实施海关监管车辆运输、GPS全程定位监管模式。同时，车辆通过试验区海关卡口时，能够在系统中一次性完成车辆GPS信息核销、车牌及集装箱号自动识别、货物信息扫描验核，以及卡口自动抬杆验放等程序。据测算，实施“先入区、后报关”这一新型监管方式后，车辆过卡入区的平均时间从6分钟缩短至30秒。

据了解，目前上海海关已确定6家区内企业试点“先入区、后报关”模式，并将根据实际效果不断优化完善操作规程，待运作成熟后逐步复制、推广。作为首批尝鲜的企业，捷开依（上海）物流有限公司副总经理张耀婷告诉记者，“大宗商品市场价格波动较大，对货物的流转入库时间要求很高。采用新模式后，企业货物入区通关时间可缩短2至3天，物流成本平均减少10%。”

首日近600人次办理业务

本报上海10月9日电 记者沈则瑾报道：远离中心城区的上海自由贸易试验区综合服务大厅昨天人头攒动。据统计，截至昨天17点30分，服务大厅单日共接待企业咨询1480人次，窗口办理业务577人次，总共2057人次。

这是记者今天从浦东新区推进中国（上海）自由贸易试验区动员大会上获悉的。上海市政府副秘书长、自贸试验区管委会常务副主任戴海波介绍说，自贸试验区综合服务大厅国庆长假日均有800人至1000人前去咨询。

据悉，9月份在自贸试验区范围内有600多家企业注册名称获得工商核准。根据自贸试验区新政，如果这些企业符合自贸试验区备案制条件，即有望入驻自贸试验区。这一数字相当于外高桥保税区往年一年的新增企业数。

据介绍，自贸试验区下一步将完成“制度创新、服务业扩大开放、功能拓展、法制保障”等4个方面的重要任务。

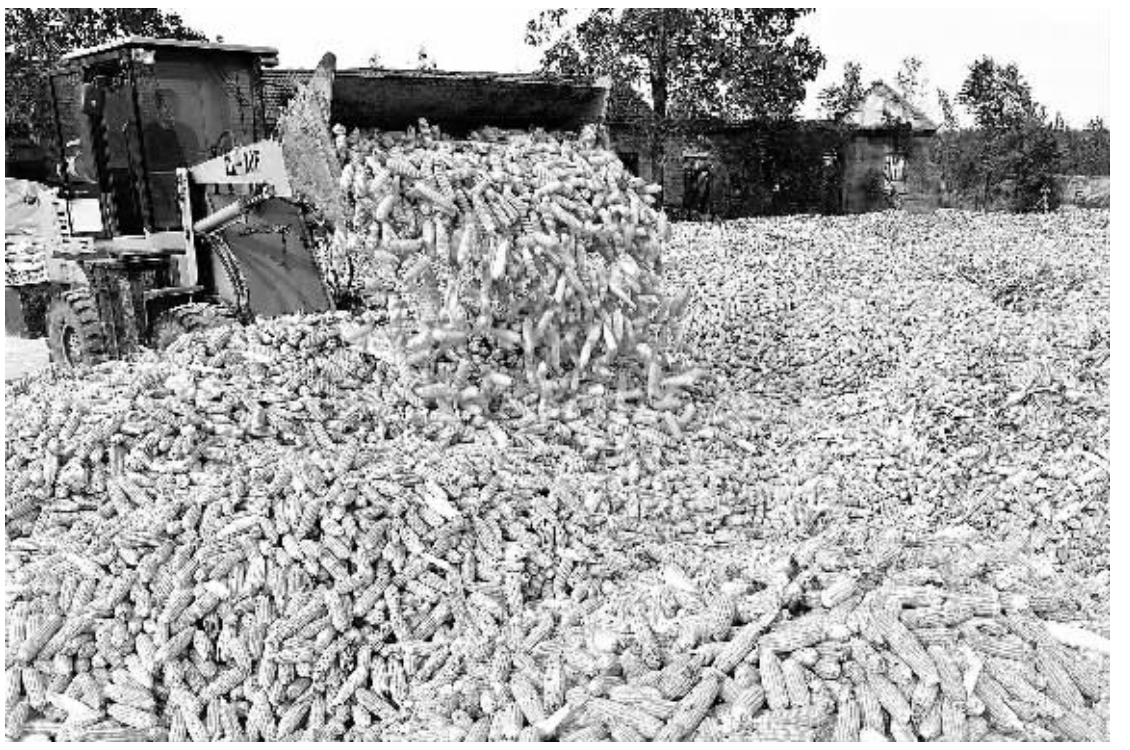
中国资源综合利用协会更名为中国循环经济协会

本报讯 记者杨开新报道：为更好地发挥行业协会作用，加快推进循环经济发展，建设生态文明，促进经济发展方式转变，经民政部批准，中国资源综合利用协会更名为中国循环经济协会。

中国资源综合利用协会成立于1995年，现有会员700余家。协会成立18年来，在相关部门的支持指导下，贯彻落实节约优先方针，在推动资源综合利用、发展循环利用方面做了大量工作，为发展循环经济提供了理论和实践基础。中国资源综合利用协会更名为中国循环经济协会，是加快发展循环经济、建设生态文明的迫切需要，是深化政府行政体制改革、发挥行业协会作用的客观要求。

中国循环经济协会将以科学发展观为指导，贯彻节约资源和保护环境基本国策，落实循环经济促进法，按照循环经济发展“减量化、再利用、资源化，减量化优先”原则，推动构建循环型产业体系，资源再生利用产业化、绿色消费等，提高资源利用效率，源头防治环境污染，推进绿色、循环、低碳发展，加快建设生态文明，促进我国经济可持续发展。

中国循环经济协会将为各级政府和有关部门推动循环经济发展、建设生态文明提供技术支持；为行业、企业和会员单位提供政策、管理、技术、市场等专业服务；不断提高服务水平和质量，更好地发挥桥梁纽带作用。



10月9日，山东省邹平县明集镇邢家村的村民正在晾晒玉米。

目前，山东省玉米收割接近尾声，并开始播种小麦。

本报记者 李树贵摄

全国学生营养办通知要求

供餐企业执行“黑名单”制

本报北京10月9日讯 记者韩秉志报道：针对当前营养改善计划实施中存在的突出问题，全国学生营养办日前印发通知，要求对供餐、食品原材料供应企业(单位)严格准入门槛，执行供餐“黑名单”制。

通知要求，妥善解决食堂从业人员待遇和食品配送费用等地方责任问题。要按与就餐学生人数之比不低于1:100的比例足额配齐食堂从业人员。要将食堂从业人员工资、社保待遇和食品配送费用纳入地方财政预算，不得挤占学校公用经费和营养膳食补助资金。要严把食堂从业人员入口关，严格执行定期体检和持证上岗制度。

通知指出，要严格落实食品采购“四统一”等工作制度，有效防范食品安全问题。要大力推行粮油等大宗原材料政府统一招标、统一采购、统一分配、统一运送的“四统一”制度，从源头和过程上监管食品安全。要充分发挥膳食委员会的职能作用，使之成为沟通学生、家长与学校管理层的桥梁。

通知强调，要严格落实实名制和公开公示制，有效防范资金安全问题。要充分应用实名制学生学籍信息管理系统，对受益学生数、补助标准等情况进行动态监控。要定期公开公示营养改善计划的政策法规、政府采购、资金使用，以及受助学生名单、膳食补助收支、食堂饭菜价格等情况，将营养改善计划实施全过程置于阳光下。

热词解读

互联网金融

随着大数据时代的来临，数据的大量积累和数据处理能力的不断提升促进了互联网金融业的发展。作为传统金融业与互联网结合的新兴领域，互联网金融具有透明度高、参与广泛、中间成本低、支付便捷、信用数据更为丰富和信息处理效率更高等优势。

互联网金融业从单纯的支付业务向转账汇款、跨境结算、小额信贷、现金管理、资产管理、供应链金融、基金和保险代销、信用卡还款等传统银行业务领域渗透，在金融产品和服务方面的创新弥补了传统金融业的不足。

商业银行、证券公司等金融机构不断完善电子银行和网上商城等平台，运用科学分析手段对海量数据进行分析和挖掘，在充分了解消费者的消费习惯和行为特征的基础上推出更加多样便捷的金融服务，带动金融效率的提升和服务成本的下降。

互联网金融业在资金需求方与资金供给方之间提供了有别于传统银行业和证券市场的新渠道，提高了资金融通的效率，是现有金融体系的有益补充。互联网金融业依赖大数据分析有助于解决信息不对称和信用问题，提供更有针对性的特色服务和更多样化的产品，交易成本的大幅下降和风险分散提高了金融服务覆盖面，尤其可使小微企业、个体创业者和居民等群体受益。

以阿里小贷为例，截至6月末，阿里小贷投入贷款总额已超过1000亿元，客户超过32万户，户均贷款额度4万元。与此同时，受益于参与者广泛及对消费者行为与偏好的精确把握，阿里小贷的不良率只有0.84%，低于商业银行的平均水平。

作为一种新的金融模式，互联网金融业也给金融监管、金融消费者保护和宏观调控提出了新的要求。与传统金融业相比，互联网金融业的风险主要集中在消费者信息安全和风险管控等方面。要积极适应趋势性变化，开展相关研究和立法工作，充分认识和合理评估互联网金融业发展的特点及潜在影响；明确监管部门，提高监管的针对性和有效性，引导互联网金融业健康发展；加强金融消费者的教育和保护，为金融体系创新及金融支持实体经济发展创造良好的市场环境。

（叶 文整理）

广发银行 CGB 特约刊出

“碧海行动”消除水道“梗阻”

本报记者 齐 慧 通讯员 马艳玲

日前，在天津港水域沉没的皖爱江06轮全部打捞出水，至此，天津水域3艘主要碍航沉船打捞任务顺利完成。

6月，交通运输部海事局召开天津海事局辖区碍航沉船打捞试点工作领导小组第一次会议，标志着以公共航行安全为目的的渤海及以东水域碍航沉船打捞计划正式启动。会上选取天津水域为全国首个沉船打捞试点，将筹资1750万元对天津水域3艘主要碍航沉船进行试点打捞，以此全面推动环渤海水域的沉船打捞清除工作。

沉船严重影响航运安全

在天津市海事局提供的一张沉船分布图上，密密麻麻地标记着73艘沉船的确切位置以及编号。这73艘沉船就是目前渤海海域的沉船总量，也是为期5年的“碧海行动”的工作目标。

沉船是船舶航行的主要风险源之一。目前，渤海内有10多个港口，每年有数十万艘船舶进出，特别是超大型船舶吃水深，尤其害怕触碰沉船。

沉船不仅危害航线，还有海洋环境污染风险。随着流入渤海的淡水逐年减少，渤海的自身净化能力越来越弱。而沉船年代的增加及海流、海浪的作用，更加剧了沉船上存油外泄的可能，形成水域污染风险。据不完全统计，目前在渤海水域可统计的沉船上至少存有重油500多吨，轻油600多吨，还有许多沉船未报告存油情况。

为保障通航安全、清除海洋环境污染隐患，由国家财政出资、交通运输部牵头组织了“碧海行动”。按照计划，该行动将历时5年。今年内，天津海事局组织对渤海湾碍航性最高的3艘沉船实施打捞。至2016年，交通运输部海事局将牵头组织打捞渤海湾内73艘沉船。

打捞应避免二次污染

按照计划，“碧海计划”5年间将完成渤海海域全部沉船的打捞工作。交通运输部将坚持稳步推进原则，分4步逐步落实：第一步，继续实施2012年沉船打捞工作计划。2012年制订的第一步打捞计划是对渤海水域严重碍航的14艘沉船进行打捞。在天津辖区3艘沉船的试点打捞工作完成后，2014年正式启动渤海湾“碧海行动”计划；第二步，实施对2012年以后新增13艘碍航沉船的打捞，尽快制订打捞计划，以便减少打捞费用。第三步，实施对渤海湾另外14艘碍航沉船的打捞；第四步，实施打捞清除污染源计划。

在此过程中，交通运输部坚持减少污染原则，确保在清除污染源的过程中不带来新的污染。

以刚刚打捞出水的“中旭1”为例，“虽然船内的存油只有2吨左右，且大部分已经自然挥发，但仍要避免沉船打捞过程中的二次污染。”天津市海事局通航处工作人员张春雨告诉记者。

据了解，渤海湾沉船打捞的黄金期一般为沉没后的一个月，而“中旭1”轮已经沉没3年多，五分之四的船体都已经陷入泥沙中。要将“中旭1”轮打捞出水，作业方不仅要先把船挖出来，还要将船舱里的泥沙吹出来。相比水下拆解，浮吊出水难度更大、成本更高，但却能更好地保护环境。

统筹综合效益和公益性

为什么到目前为止还有这么多的沉船没有被打捞出来呢？

天津市海事局的工作人员坦言，沉船打捞是“赔钱买卖”。以“中旭1”轮为例，打捞合同的中标价格高达600万元，但沉船出水后只能以废钢处理，第三方评估价只有40万元左右。

专家就此表示，不能把沉船打捞当作“生意”，而要通过综合测算打捞成本、可能造成的环境风险，以及治理费用、可能对航道造成的安全隐患等多重因素，要算“大账”。换言之，沉船打捞应更多地考虑综合效益及公益性。基于此，行动确定，沉船中确定无主或船东放弃无力打捞的，打捞费用将全部由财政拨款。

交通运输部有关负责人表示，渤海湾“碧海行动”计划意义重大、影响深远。为了建立沿海碍航沉船打捞工作的长效机制，交通运输部下一步将研究制订中国沿海沉船打捞计划，并逐步建立中国沿海和内河沉船数据库。有关部门还将申请课题立项，研究沉船的沉没时间长短、入泥深度、海底地质、存油释放、船体腐蚀等相互之间的关系，以及与打捞难易程度、打捞经费数额等相互之间的关系，同时建立起与沉船数据库之间的关系。

本版编辑 张 双 郭存举