为外资银行提供更宽松制度环境

——有关部门负责人详解外资银行管理条例修改

本报记者 曹红艳 姚 进

政策解读

11月27日，国务院总理李克强签署国务院令，公布《国务院关于修改〈中华人民共和国外资银行管理条例〉的决定》，自2015年1月1日起施行。日前，国务院法制办、中国银监会负责人就《中华人民共和国外资银行管理条例》修改有关问题回答了记者的提问。

国务院2006年公布施行的该条例，对外资银行的设立与登记、业务范围、监督管理等作了明确规定，其中对外资银行准入和开办人民币业务规定了较为严格的条件。实践表明，条例的施行对于加强和完善对外资银行的监督管理，促进银行业的稳健运行发挥了积极作用，外资银行已成为我国银行体系的有益补充。

关于条例修改的背景，有关负责人介绍说，党的十八届三中全会提出，扩大金融业对内对外开放。中国银监会会同有关方面经认真研究评估认为，深化银行业对外开放，有利于更好地发挥外资银行的积极作用，促进国内外金融业在资金、技术、产品和管理方面进一步融合，提高金融资源配置效率，提升我国银行业服务和管理水平。适应这一需要，按照中央关于重大改革于法有据的要求，有必要对条例作出相应修改。

这次修改条例，是在全面深化改革的新形势下，对外资银行主动实施进一步的开放措施。修改的重点，是根据外资银行在我国设立运营的实际情况，在确保有效监管的前提下，适当放宽外资银行准入和经营人民币业务的条件，为外资银行设立运营提供更加宽松、自主的制度环境。

那么，在外资银行准入方面放宽了哪些条件？

有关负责人表示，一是对外商独资银行、中外合资银行在中国境内设立的分行，不再规定其总行无偿拨给营运资金的最低限额。条例原来规定，外商独资银行、中外合资银行在中国境内设立的分行，应当由其总行无偿拨给不少于1亿元人民币或者等值的自由兑换货币的营运资金。取消这一数额限制后，外商独资银行、中外合资银行可以根据自身的实际业务需求，在其分行之间有效配置营运资金。与此同时，条例关于外商独资银行、中外合资银行拨给各分支机构营运资金的总和不得超过总行资本金总额60%的规定维持不变，银监会将继续依法对外资法人银行实施资本监管，督促其建立与经营状况和风险承担水平相适应的资本约束机制。二是不再将已经在中国境内设立代表处作为外国银行（外国金融机构）在中国境内设立外商独资银行、中外合资银行，以及外国银行在中国境内初次设立分行的条件。取消这一条件后，外国银行（外国金融机构）在中国境内设立营业性机构可以自主选择是否先行设立代表处；设立代表处的，应当符合条例的有关规定。

按照条例原来的规定，外资银行营业性机构申请经营人民币业务，应当具备三方面条件，包括：提出申请前在中国境内开业3年以上；提出申请前2年连续盈利；国务院银行业监督管理机构规定的其他审慎性条件。这次修改对上述条件作了较大幅度的放宽，将在中国境内的开业年限要求由3年以上改为1年以上，不再要求提出申请前2年连续盈利，并规定外国银行的1家分行已获准经营人民币业务的，该外国银行在中国境内设立的其他分行申请经营人民币业务不受开业时间的限制。这样，有意愿的外资银行营业性机构可以在较短时间内更为便捷地申请开展人民币业务，更好地为“引进来”和“走出去”服务。

新世纪游轮总船长陈树培——

见证长江三峡畏途变坦途

本报记者 张 雪

行进中国 精彩故事

“弯、浅、窄、险！”提起三峡工程建成前的长江宜宾至宜昌航段，陈树培猛吸了一口烟，一字一顿地吐出了这四个字。

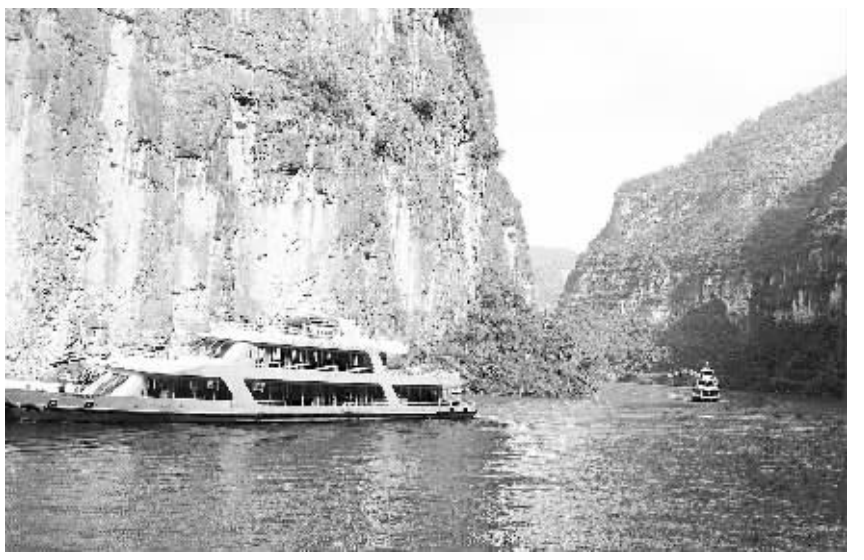
陈树培，新世纪游轮的总船长。今年是他在长江上航行的第39个年头。“21岁我第一次上船，拜师学开船。当时师傅就告诉我，干我们这行的就是‘在血盆里头抓饭吃’！”他回忆道。

陈树培跑的长江宜宾至宜昌航段，全长1045公里，被称为川江。“西陵峡中行节稠，滩滩都是鬼见愁。”川江两岸丘陵起伏，江中多险滩暗礁，湾多流急，古往今来被视为畏途，留下了“自古川江不夜航”的老话。

“那时跑川江的师傅，得有真本事，没经验的根本不敢跑，到处是暗礁险弯，有的地方要靠纤夫人力牵引过江，稍有不慎，轻的是搁浅、船被撞坏，重的可能连命都搭上。”对于自己曾经经历过的种种艰险，陈树培叹了口气，摇摇头，不愿多说。

“受航道条件所限，那时的川江根本行不了大船。都说长江是‘黄金水道’，至少在川江段是名不副实的。”陈树培说。三峡工程修建前，川江航道最大只能通行3000吨级船队，单向下水年通过能力仅为1000万吨。

1994年12月14日，三峡工程正式开工建设。从那时起，靠长江吃饭的陈树培格外关心这项工程的进展，“听说三峡工程能让我们的船好跑点儿。”



三峡工程蓄水后，上游江面明显变宽，水深大幅增加，极大改善了库区航道条件。 本报记者 张 雪摄

陈树培还记得，2003年，三峡工程开始蓄水成库。他眼见着库区江面明显变宽，水深大幅增加。“正常蓄水到达175米后，过去川江的浅滩、暗礁都被淹没了，三峡坝址到重庆之间的139处滩险、41处单行控制河段、25处需绞滩通行航段消除了。”库区航道条件的改善，终于让川江河段实现了全线夜航。不仅如此，三峡下游宜昌至武汉长626公里的长江中游河道，天然情况下枯水期通航水深严重不足，三峡工程建成后，通过流量调节，将葛洲坝以下最小流量由3000立方米/秒左右提高到6000立方米/秒以上，有效改善了航行条件。

“航道变宽，水位提高，事故减少，现在长江跑船容易多了。”陈树培说。过去的川江重庆段是全国水运安全的重灾区，据统计，1996年到2003年年均死亡85人，沉船28艘。之后10年，这两项指标分别下降了75%以上。

航道条件改善后，航运能力“水涨船高”。川江重庆段可通行船舶吨位从1000吨级提高到5000吨级，武汉至重庆可通行8000吨级，南京至武汉可通行万吨级，南京以下可通行5万吨级。

行船速度大幅提高。“过去，我开客轮往返重庆到宜昌一趟，至少需要80个小时，蓄水到达175米后，只需要60个小时。”陈树培说。

水运成本大幅下降。统计显示，2013年，重庆市水运平均运价为0.03元/吨公里，约为铁路的六分之一、公路的十五分之一。

港口建设顺势跟上。一批新建成的5000吨级港口群，强力支撑重庆港口货物吞吐能力在2013年底跃升到1.56亿吨，集装箱吞吐能力达350万标箱。

现在，60岁的陈树培已经很少亲自跑船了，但他喜欢站在江边，看江上船只往来、昼夜不停，三峡航运的发展速度远超出了他的想象。2013年，长江干线完成货物通过量约20亿吨，是美国密西西比河的3倍，欧洲莱茵河的5倍，稳居世界第一。航运的通达，吸引了产业布局加快向长江沿江地带和中上游地区集聚，有力拉动了沿江经济社会发展，2013年重庆市水运业对GDP增长率的贡献度为1.7%，直接和间接产出约占重庆市GDP总量的24%。“‘黄金水道’的名头总算是名副其实了！”陈树培说。

2014·中国故事

微调查

工业技术研究院要不要转制为企

本报记者 郑明桥

工业技术研究院被认为是推进产学研对接的有效形式，然而到底属于事业单位还是属于企业，成为制约工研院发挥作用的重要因素。能否打破政府兜底的惯性，激励科研人员突破旧体制思维，是工研院能否真正推动产、学、研对接的关键

如何将科教优势转化为创新发展优势，打通科技成果转化渠道，这是不少地方发展都面临的普遍难题。湖北武汉市通过建设一批工业技术研究院，探索创新之路。

工业技术研究院被认为是推进产学研对接的最佳模式之一。去年12月27日，武汉市政府与武汉大学签署共建武汉遥感与空间信息工业技术研究院协议，标志着武汉市第10家工研院正式成立。工研院的快速建设已成为武汉市创新驱动发展的一大亮点。

武汉的10家工研院从性质上分为企业和事业单位两大类。近日，《经济日报》记者走访发现，两类不同性质的工研院在科研成果转化方面存在较大差异，命运迥异。

武汉市科技局相关负责人介绍说，“目前武汉的10家工研院中，注册成企业的有5家；生物技术工研院、光电工研院这2家是事业单位；另外3家工研院只揭牌，未实质性运营。”

武汉生物技术工研院是事业单位。2009年挂牌以来，已入驻企业40家，但多半尚未盈利。武汉生物技术工研院办公室主任王作燕说，“我们正忙着研究股份制改造的问题，希望成立一家下属股份制企业，走出难与高校、企业拧成一股绳的困境。”王作燕说。

做事业单位还是注册为企业，也成为影响武汉新能源研究院发展的症结所在。2009年，武汉新能源研究院揭牌，但是5年来，至今没有实质性运营。相关负责人、华中科技大学能源学院副院长周铭透露：“症结就在于是成立事业单位还是注册成企业，在很多老师看来事业单位更保险。”

周铭认为，作为事业单位的科研机构一直以来存在“铁饭碗”、“吃皇粮”的思想。加之事业体制下行政化倾向严重，存在着用人制度不灵活、人员流动困难、收入分配缺乏弹性等问题，严重影响事业单位的生机与活力。

与之不同的是，注册成企业的5家工研院却展现出勃勃生机，有效促进了武汉“产学研”的创新驱动发展。资料显示，目前该市注册为企业的5家工研院进入转化阶段的科技项目共33个，如导航与位置服务工研院正在转化13项科研成果，评估价值约2800万元；武汉地质资源环境工业技术研究院已预备转化8项科研成果，评估价值约3600万元。据悉，这两家工研院都是去年9月才注册成立的企业。

武汉新能源汽车工业技术研究院院长曾春年说，“以工研院的模式转化成果，比传统高校研发路径要快2年至3年。”从挂牌成立至今，武汉新能源汽车工业技术研究院已经向市政府申报了9大研究项目。这个全新的工研院，主要进行新能源汽车整车及整车控制系统、动力系统等领域原创性科技成果、专利技术和新能源汽车技术标准的研发，孵化一批新能源汽车及关键零部件核心企业，共建3个至5个国际一流水平的研发中心。在新能源汽车工研院的计划里，将为武汉汽车产业新增100亿元以上的拉动规模。

“能否打破政府兜底的惯性，能否激励科研人员真正突破旧体制思维，是工研院能否真正推动产、学、研对接的关键。”武汉市科技局有关人士表示。

“让该退出的退出，在工研院体系中引入竞争机制最为重要。”武汉导航与位置服务工研院总经理韩绍伟认为，“能者多支持，不能者少支持，再慢点的不支持。”他建议，政府帮忙的前提是，让人才、资金、市场说话，而非让每一个工研院都存活下来；在扶持方式上，事后奖励优于事前补贴，帮助企业提升产品竞争力、打开市场比支持企业大楼建设重要。

国际新闻论坛年会举行

本报珠海12月20日电 记者李满报道：由光明日报社和珠海市委联合主办的第十六届“中国国际新闻论坛”年会20日在广东省珠海市举行。中宣部、外交部、中联部、中国记协、广东省委宣传部等有关领导及来自中央和全国各地约50家媒体代表出席。

光明日报总编辑何东平在致词中表示，举行中国国际新闻论坛年会，就是要进一步深入学习习近平同志关于要培育有中国特色的大国外交理念，建立以合作共赢为核心的新型国际关系，争取世界各国对中国梦的理解和支持等一系列指示，使我们的思路更加开阔，思想更加解放，也使我们所从事的国际新闻报道为实现“两个一百年”的奋斗目标和中华民族伟大复兴的中国梦营造更好的舆论环境。

与会者就“新媒体下的国际新闻报道”议题进行了交流。论坛还推选出2014年“十大国际新闻”和“国外十大焦点人物”。

本版编辑 徐 胥

成绵乐客运专线开通

本报成都12月20日电 记者钟华林 齐慧、实习生颜丽楠报道：成(都)绵(阳)乐(山)铁路客运专线今天建成通车。线路开通后，成都至江油的运行时间由原来的2小时05分缩短至1小时14分，成都至峨眉山的运行时间由原来的2小时12分缩短至1小时22分。这是四川乃至西南地区正式开通运营的首条城际高速铁路客运专线。

成绵乐高铁客运专线线路全长312.85公里，自北向南，沿成都平原中轴线，一路穿过西部人口稠密、经济发展迅速的绵阳、德阳、成都、眉山、乐山5个城市。

据成绵乐客专承建单位——中国铁建十四局集团成绵乐指挥部总工程师李双军介绍，该区段14次跨越河流，16次跨越高等级公路，5次跨越既有铁路线，施工难度，安全要求极高。在机场路5.5公里的城市高铁隧道施工中，运用了多项新技术，特别是在西南地区首次实施桥梁桩基托换技术，即用类似“移梁换柱”的技术，在保证隧道上方成雅高速立交桥等桥梁正常通行的情况下，对影响隧道施工的墩身或桩基进行托换，成功实施十处桩基托换，没出现任何问题。

据成都铁路局介绍，成绵乐铁路客运专线自江油起，经绵阳、德阳、广汉、成都、彭山、眉山、夹江、乐山至峨眉山，全长314公里，设江油、绵阳、德阳、广汉北、成都南、双流西、眉山东、乐山、峨眉山等21个车站。建设标准为客运专线，初期运营时速200公里。运营初期开行动车组17对。

12月20日，一组动车行驶在成绵乐客运专线罗江东至德阳站区间。 新华社发

成绵乐客专建成后，将是西安至成都客运专线的连接点：向北延向广元、西安，与郑西、京广高铁相连，形成成都至北京8小时快速客运通道；向南延向宜宾、贵阳，连接贵广铁路，形成成都至广州6小时快速客运通道。

有关专家表示，该客运专线的修建，将有利于加强成都与绵阳、德阳、乐山等城市的联系，增强成都作为中心城市的辐射带动作用，促进区域城市化进程，加快区域经济协调和健康发展，同时也有利于沿线城市旅游资源结合形成环线旅游线经济带，为沿线城市的服务业和商贸业带来发展机遇。

“好记者讲好故事”巡讲报告会举办

本报讯 记者孙璇 禹洋报道：首都新闻战线“好记者讲好故事”巡讲报告会日前在中国记协举办。

厦门电视台记者林懿琳、新疆电视台记者海米提·买买提、赤峰日报社驻站记者王玉清等讲述了深入基层一线的采访经历，分享新闻事件背后的感人故事，畅谈采编工作的真实感受与深切感悟，体现了记者崇高的职业道德与职业精神，弘扬了社会正能量。

今年8月以来，中宣部、国家网信办、国家新闻出版广电总局、中国记协面向全国新闻战线组织开展了“好记者讲好故事”演讲活动，全国万余名新闻工作者参加，在社会各界引发持续热烈的反响。由全国优秀记者代表组成的巡讲报告团将于12月下旬开始在全国各省市区举行巡回演讲。

中央民大与央广联手培养少数民族新闻人才

本报讯 记者周明阳报道：中央民族大学新闻学(藏语基地班)与中央人民广播电台西藏中心共建签约仪式日前在京举行。中央民族大学文学与新闻传播学院、藏学研究院和中央人民广播电台民族节目中心三方合作，共同培养既懂语言又懂业务的少数民族卓越新闻传播人才。

藏语基地班由文学与新闻传播学院和藏学研究院联合成立。中央人民广播电台民族节目中心是专门对少数民族地区听众播音的对象性广播节目。此次共建既为国家民族广播电视新闻工作宣传培养了人才，又是对高校学科建设、人才培养的有益探讨。