

“客观冷静探雾霾”系列之三

# 滚滚雾霾从何而来

本报记者 曹红艳



肆虐京津冀多日的雾霾还在持续着，网上有人贴出雾霾镜头引发了人们的围观。无论是延时摄影中扑面而来的灰霾，还是摄像镜头里滚滚而来的黑色气团，其所展现的“行走”路径，不禁让人生出疑惑，它们从何而来？

大家都知道，从地形地貌上说，华北平原三面环山、干旱少雨，燕山脚下的北京更像一个南面敞口的“簸箕”。大气专家告诉《经济日报》记者，华北平原的大部分地区处于同一个大气流场，常年盛行两个风场辐合带，也就是污染物汇聚带。一条是豫北—冀中南—北京—冀北沿线的风场辐合带，另一条是鲁西南—冀东—天津—冀北沿线的风场辐合带。在两条辐合带的影响下，该地区间污染物相互输送，互相影响，形成区域大气复合污染。

中国环境科学研究院柴发合研究员介绍，大量的观测分析和模式研究都表明，京津冀大气重污染主要是本地积累加上外地传输导致的。其中，京津冀三地自身排放量最大是最主要的因素，对PM2.5污染的贡

●华北平原的大部分地区处于同一个大气流场，常年盛行两个风场辐合带，地区间污染物相互输送，形成区域大气复合污染

●京津冀大气重污染主要是本地积累加上外地传输导致的，而自身排放量最大是最主要的因素，对PM2.5污染的贡献约为70%左右

●北京、上海等大城市因产业结构调整，工业和能源生产行业排放较少，机动车对PM2.5的贡献相对较大

献约为70%左右。

研究表明，京津冀区域国土面积虽然只占全国的2%，但2014年常住人口占全国的8%，煤炭消费占全国的9.2%，单位面积二氧化硫、氮氧化物、烟粉尘排放量分别是全国平均水平的3倍、4倍和5倍。在冬季采暖期间，京津冀主要城市的二氧化硫日排放量比年均水平增加近一倍。冬季污染物排放强度高，是导致京津冀区域重污染天气高发的根本原因。

具体而言，从全年PM2.5来源解析分析中，北京市区域传输贡献约占28%至36%，本地污染排放贡献占64%至72%；天津市区域传输占22%至34%，本地排放占66%至78%；石家庄区域污染传输贡献

23%至30%，70%至77%来自石家庄本地污染。

“京津冀区域正处在工业化和后工业化过程叠加的时期，燃煤、工业、机动车和居民生活排放量都处于高位。”清华大学王书肖教授认为，目前，京津冀区域的污染治理处于第二阶段，即污染的发生发展受自然边界条件的影响显著，比如风速、湿度、边界层高度等这些气象条件的影响。特别是在冬季采暖期间污染物排放强度大的情况下，这个表现就更加突出，一旦气象条件不利，就可能形成重污染。

北京大学谢绍东教授表示，PM2.5的来源分为一次来源与二次来源。一次来源又分为人为源与自然源。人为污染源是指

人类生活和生产活动形成的污染源，包括工业污染源、交通运输污染源、生活污染源等；自然源包括火山爆发、森林火灾、土壤和岩石风化等。二次源是指各污染源排出的气态污染物，如二氧化硫、氮氧化物、挥发性有机物和氨等，经过冷凝或复杂的大气化学反应而生成的二次细颗粒物。

谢绍东团队的研究显示，大气中PM2.5的主要化学组分包括：有机物质、元素碳、硝酸盐、硫酸盐、铵盐、氯盐、痕量元素等。各地来源解析结果表明，目前PM2.5的主要来源是燃煤、工业、机动车、扬尘和生物质燃烧等。

“各个城市和地区视产业结构各行业排放比例有所不同，例如北京、上海等大城市因产业结构调整，工业和能源生产行业排放较少，机动车对PM2.5的贡献相对较大。PM2.5组分在空间分布上有一定的差异性，即使是在北京市的不同辖区，组分也不完全相同。”谢绍东说。

由此可见，要彻底改善环境空气质量，必须坚持不懈地推进污染物减排工作，天不帮忙的时候，人就要更加努力。无论是政府、企业还是个人，都要肩负起污染物减排的责任，把对清新呼吸的迫切期待化为实实在在的行动。



## 铁路调新图 旅客咋选择

随着2016年底一批铁路新线的开通运营，从2017年1月5日起，全国铁路将实行新的列车运行图。新图运行对即将到来的春运起到了积极影响，让旅客出行有了更多选择。

**网友：**列车数量增加多少，新开了什么线路？

**主持人：**运行图调整后，全国铁路开行旅客列车增加135对，总数达3570.5对，其中动车组列车2332.5对。北京新增昆明、福田和绍兴方向高铁列车，届时首都北京将通过高铁列车与西南华南、华东和中南的时空距离进一步缩短。沈阳铁路局首次增开了大连北至武汉的高铁，运行时间由26小时压缩到11小时，实现从东北辽东半岛到九省通衢的朝夕夕至。呼铁局新增旅客列车2对，分别是包头至临河和呼和浩特至乌拉特前旗快速旅客列车。

**网友：**哪些线路的运力得到进一步提升？

**主持人：**全国最长高铁列车诞生。2017年1月5日，北京西至昆明南G403/4次列车的正式开行，诞生了中国铁路运行交路最长的高铁列车。全程运行2760公里，运行时间12小时53分，比过去最快直达特快列车运行时间压缩近21小时，不仅使高铁运力得到进一步释放，也在即将到来的春运期间，为旅客探亲访友、休闲度假，提供了更多选择。

长三角往西南云贵方向高铁运力提升41.7%。据统计，长三角上海、江苏、浙江、安徽三省一市地区2016年底至西南云贵方向开行列车23对，其中高铁12对。1月5日铁路新图实施之后，该地区往云南、贵州方向开行列车达28对，运力提升21.7%；其中增开高铁5对、增加高铁席位3336个，高铁运力提升41.7%。

**网友：**除新线外，新图还增开了哪些列车？

**主持人：**新图实行后，高铁运力得到较大释放，客流饱和区段出行压力将进一步缓解。为更好地满足广大旅客的出行需求，铁路部门将进一步优化运力资源配置，扩大杭深线、沪昆高铁等客流饱满方向运力。除新线外，新图还安排在已开通客专的基础上增开12对直通动车组列车，并安排15对动车组列车改为重联或长编组运行。

春运期间，铁路部门还将根据该方向客流情况，适时组织动车组列车重联运行或加开临时列车等措施提高运力，保障旅客出行。

(本期主持人 齐慧)



### 培训费管理办法修订

## 反对浪费制度建设再进一步

本报记者 崔文苑

财政部、中共中央组织部、国家公务员局近日对外发布修订版的《中央和国家机关培训费管理办法》，在培训计划管理、组织管理、培训项目分类管理和讲课费计算等方面对原办法加以修改，以进一步推进厉行节约反对浪费制度体系建设。

培训计划管理方面，新办法在重申各年度年度培训计划报中组部、财政部、国家公务员局备案的同时，强调临时增加的培训项目，须报单位主要负责同志审批，并在报销时提供单位主要负责同志审批材料。同时在监督检查环节，增加了“临时增加培训计划是否报单位主要负责同志审批”的内容。

培训组织管理方面，新办法在重申培训内容、用餐、活动等方面六项“严禁”、五项“不得”等禁止性规定的同时，强调“谁举办，谁承担费用”，不得向参训人员收费，严禁转嫁、摊派培训费用，并增加“是否存在奢侈浪费现象”监督检查内容。

与此同时，新办法明确指出了，实行培训项目分类管理，与会议费联动调整综合定额标准。按照《干部教育培训工作条例》“分类分级，全员培训”的要求，将培训项目分为三类，分别适用于省部级人员、司局级人员、处级及以下人员。考虑中央和国家机关培训基本在北京举行，原实行的180元住宿费标准难以保证需要，根据市场价格变化情况并结合会议费标准调整情况，适当提高培训费综合定额标准。

具体而言，一类培训住宿费调整为500元/人天，伙食费150元/人天，场地、资料、交通费80元/人天，其他费用30元/人天，合计760元/人天。二类培训对应标准分别为400元、150元、70元、30元，合计650元；三类培训对应标准分别为340元、130元、50元、30元，合计550元。

另外，原办法按半天计算讲课费不够精准，实际执行中存在一两个学时也按半天算的情况，此次修订，与《干部教育培训工作条例》按学时计算培训时间的规定相衔接，将讲课费计算单位由“半天”调整为学时，标准分别为：副高级技术职称专业人员每学时最高不超过500元，正高级技术职称专业人员每学时最高不超过1000元，院士、全国知名专家每学时一般不超过1500元。同时规定，讲课费按实际发生的学时计算，每半天最多按4学时计算。同时为多班次一授授课的，不重复计算讲课费。

## 国企混合所有制改革进入落地之年——

# 铁路白药新年踏上“混改”路

经济日报·中国经济网记者 刘瑾



近一段时间，国企改革尤其是地方国企改革，呈现出全面提速的状态。国企改革进入深水区，混合所有制改革步伐势必将进一步加快。同时，好的政策更需要执行力，推动各项改革举措落地开花——



### 政策落地有待加强

2017年被认为是国企改革落地实施的关键一年，国企改革或成为贯穿全年的重要投资主题。刚刚闭幕的中央经济工作会议也为混改发出积极信号，会议明确要深化国企改革，混合所有制改革是国企改革的重要突破口。

公开资料显示，近一段时间，国企改革尤其是地方国企混改，正呈现出全面提速的态势。截至目前，全国共有近20个省份已经出台地方发展混合所有制经济的指导文件。

“政策的东风有了，却还没有春风化雨，自然融化不了‘冻土’。因此，需要进一步加强政策执行力度，让好政策加快落地。”李锦表示出自己的期待。

以民营经济较为活跃的浙江省为例，浙江省国资委主任冯波声接受《经济日报》记者采访时表示，目前浙江省已相继出台了加快国有资产证券化、明确企业功能定位实施分类监管、混合所有制企业职工持股试点等20项规范性文件，为后续因企施策、分类改革、完善监管提供了“施工图”。

“目前，浙江国有资产证券化率为47%，比2010年末提高了25个百分点。”冯波声表示，将加大混合所有制改革力度。扎实抓好企业上市，加大资本运作力度，持续注入核心资产，力争“十三五”末省属国有资产证券化率达到75%左右。

“中央和地方对混合所有制改革十分重视和期待，尤其是近来把混改作为国企改革突破口，政策非常清晰。今年还是以供给侧改革为主线，国企改革尤其是混改与供给侧改革的联系将更加紧密。随着国企改革进入深水区，混合所有制改革步伐将进一步加大。”李锦说。

### 配套措施联合推进

目前，推进混合所有制改革主要有三种方式，一是引入非国有资本参与国企改革；二是引入非国有资本参与国有企业改革，国有资本投资运营公司对发展潜力大、成长性好的非国有企业实行股权投

资；三是探索实行混合所有制企业职工持股。

国有重点大型企业监事会主席季晓南表示，2017年国企重点领域实质性改革步伐将加大，混合所有制改革、混改企业职工持股、国有资本投资运营公司组建等将加速推进。

据介绍，此前国家发改委会同国资委等部门在电力、石油、天然气、铁路、民航、电信、军工等领域选择了7家企业或项目，开展第一批混合所有制改革试点。截至目前，正在组织审议批复试点方案，其中4个已经批复实施。

“今年，要进一步推动混合所有制改革的步伐，首当其冲的是解决环境问题，包括政策环境、法制环境、舆论环境等，这

些对改革都是非常重要的。”李锦表示，许多民营资本纠结于控股问题。一方面，民营资本担心“关门打狗”，把所有权看得很重，另一方面，国企把民营资本视为“洪水猛兽”，主要是怕背上国资流失的黑锅。这涉及国企改革的追责与免责问题，既要有追责机制，也要有免责机制。

“事实上，改革是市场化改革，不是私有化改革。”李锦说，国企改革很重要的一点是解决所有权和经营权分开，这个问题解决了，才能将混合所有制向前推进的思想障碍清除。

此外，还需要其他改革的配套，如劳动保险制度改革和税制改革等，降低企业的人员、税负、土地及物流成本等，增强民营资本投资实体积极性。



## “混”出新局面

文 立

混合所有制改革不是简单地吸收非国有资本进入国有企业，而是要通过股权多元化达到建立现代企业制度、转换经营机制、提高经营效率的目的。2017年，在推进混合所有制改革进程中，要吸取过去的经验和教训，“混”出一个新局面。

此次“混改”的思路有了新转变，突出了“先难后易”。以前的改革多是“先易后难”，但这次“混改”不同，要先“啃硬骨头”，明确要求在垄断性比较强的七大领域必须有实质性突破。

实现真正意义上的“混”，要创造出混合后的新体制。比如，试点引资规模要达到一定比例，要引入负责任的积极股东，要依照《公司法》严格落实混合所有制企业董事会职权，形成制衡有效的法人治理

结构和治理机制。通过融资，不仅仅获得资金，同时也得到了新股东在资本运作、管理经验及资金方面的支持与帮助，激发了企业活力，市场化的运作也增强了企业实力，提高了国有资本运营效率。

要让“混改”给企业带来看得见的好处。通过混合所有制改革，可有效放大国有资本的带动力，发挥其影响力，促进我国实体经济良性发展。国家鼓励混改，同时加快推进国企整体上市的步伐，一方面积极发展混合所有制经济，非国有经济可通过交叉持股与国企实现优势互补；另一方面，国资投资项目允许非国有资本参股，非公经济将共享发展红利，同时有利于破除行政垄断、消除非公经济发展的“玻璃门”。