

邮政快递业上半年支撑贫困县实现网络销售一千一百亿元

『快递下乡』覆盖乡镇超二万个

本报北京10月23日讯 记者吉蕾蕾报道:10月23日,国家邮政局召开2019年四季度例行新闻发布会。国家邮政局机关党委常务副书记张星朝表示,邮政、快递业上半年支撑国家级贫困县实现网络销售额1109.9亿元,同比增长29.5%,农村寄递实现了从“寄包裹”到“产包裹”的转变。
据介绍,近年来,国家邮政局着眼农村地区生产生活发展需要,引导邮政、快递企业服务末端下沉,丰富服务品种,帮助拓宽农产品销售渠道。同时,全面启动行业力量、全面加强贫困地区服务网络覆盖、全面提升贫困地区邮政业服务水平,不断满足贫困地区人民群众脱贫致富的用邮需求。
一方面,积极推广“寄递+农村电商+农特产品+农户”的产业扶贫模式,大力推进邮政、快递服务现代农业,为贫困地区产业转型注入新动能。截至目前,快递企业在全国打造了905个“一地一品”项目,全国年业务量超千万件的“快递+”现代农业金牌项目已达23个;邮政企业开展“一市一品”农特产品进城精品项目,今年前三季度,扶持地方主要特色农产品项目1143个,配送农特产品进城28.4万吨,同比增长69%,实现交易额38.8亿元,同比增长25.6%。
另一方面,以“邮政下乡”工程为基础,不断提升农村普遍服务达到新水平。今年以来,培育邮政包裹业务量超过10万件的农特产品项目已达65个,农特产品交易额超过500万元的项目50个,孵化了新疆大枣、碭山酥梨等多个优质扶贫品牌;惠及438个国家级贫困县7.1万户贫困人口,带动贫困人口增收2.3亿元,平均为每个贫困户增收3281.4元。
此外,以“快递下乡”工程为牵引,助力增收打开新局面。截至目前,快递网点已覆盖乡镇超过3万个,全国乡镇快递网点覆盖率达到95%,26个省份实现快递网点乡镇全覆盖。今年前三季度,823个贫困县收投快件超过39.24亿件,为贫困地区农民增收、农村繁荣作出积极贡献。

北京市续贷中心破题“过桥”“倒贷”难题

无需还本可续贷 企业解了心头急

经济日报·中国经济网记者 李佳霖



宽敞明亮的大厅里,中国工商银行、中国银行、兴业银行、招商银行、北京银行等15家银行为企业服务的8个专柜一字排开,白底蓝字的“北京市企业续贷受理中心”牌子赫然醒目。在北京市海淀区政务服务中心四楼,海淀区金融办续贷中心负责人徐利燕说:“截至10月17日,两个多月的时间续贷中心已为84家中小微企业高科技企业办理续贷申请,金额达6.1亿元,受理咨询业务90多笔。”
去年3月28日,中央全面深化改革委员会第一次会议召开,习近平总书记强调,全面深化改革进入了一个新阶段,要围绕金融工作服务实体经济,深化金融改革。根据会议精神,今年8月,由北京银保监局、海淀区政府推动设立的“北京市企业续贷受理中心”正式挂牌。作为全

国首个小微企业续贷中心,通过组织银行保险机构派驻人员在统一场所集中办公,为小微企业现场提供续贷受理审批及其他投融资服务,旨在为企业融资“开正门”,实现金融服务“可视”“可比”,在有效解决“过桥”“倒贷”问题的同时,推动进一步降低企业融资成本、提高信贷审批效率。
“我们公司是负责水文仪器引进和系统集成的高科技公司。现阶段多个项目都着急采购设备,但公司资金紧张,按照惯例公司需要偿还了本金才能再贷款。正在一筹莫展之时,了解到北京市企业续贷受理中心无需还本可续贷的优惠政策,我们赶紧通过续贷中心招商银行的专柜申请贷款400万元,只经过10天贷款就批下来了,解决了燃眉之急。”北京美科华仪科技有限公司财务总监黄茜说。

不少中小企业都有类似经历。一般来说,银行流动资金贷款的使用周期为一年,贷款到期后,必须先还上期贷款,才能续贷。“每到此时一些企业就寻找过桥资金来还本,甚至寻找高利贷,这无疑加重了企业的负担。”徐利燕分析说。
面对中小微企业融资难与融资贵的痼疾,小微企业续贷业务按照中国银保监会积极创新小微企业流动资金贷款服务模式的要求,对流动资金周转贷款到期后仍有融资需求,又临时存在资金困难的小微企业,经其主动申请,提前按新发放贷款要求开展贷款调查和评审,在原贷款到期前签订新的借款合同的业务,成为小微企业融资纾困的有效渠道。
此外,中小微企业还可以“货比三家”。北京银保监局于今年2月印发《关于进一步做好小微企业续贷业务支持民营企业发展的指导意见》明确要求,银行业机构在满足内部控制和风险管理要求下积极开展小微企业续贷业务,提升服务实体经济质效。同时,采取标准化运营模式,对申请材料、业务

流程、审批时效等均有统一的标准规范。“续贷中心在海淀区政务服务大厅开辟8个专门窗口,由首期入驻的15家银行机构派驻专人进行政策解读、产品咨询、业务受理等。小微企业续贷还可‘货比三家’。”徐利燕介绍。
北京市海淀区是高科技企业的集聚区,满足续贷条件的此类企业较多,如何有效控制银行业的风险?北京市海淀区金融办主任刘建民表示,海淀区拟出台科技型中小微企业信贷风险补偿办法,进一步加大信贷风险补偿力度、扩展信贷风险补偿覆盖面、提高信贷风险补偿效率、提升信贷风险补偿的频率,并探索简化申报条件,提高支持效率。该办法针对普通中等、小微企业制定了不同的补偿比例,国家级高科技企业将在此基础上上浮一档。
“这个信贷风险补偿办法将和相关监管部门的引导性工作相互配合、相互补充,有利于激发金融机构服务中小微企业的主动性、积极性。切实降低小微企业融资总成本,更好解决小微企业融资难、融资贵问题。”刘建民说。

深圳民企外贸主体地位持续巩固 前三季度进出口1.22万亿元

本报深圳10月23日电 记者杨阳从深圳海关获悉:今年前三季度,深圳市进出口2.11万亿元。其中,民营企业进出口达1.22万亿元,增长5.1%,占同期全市进出口总值的57.7%,民营企业仍是外贸最大主体。
统计显示,今年前三季度,深圳市一般贸易进出口1.02万亿元,占同期全市进出口总值的48.2%;其中一般贸易出口5501.5亿元,增长8.8%,对全市出口形成3.9个百分点的正拉动。
从贸易伙伴看,深圳市对东盟以及“一带一路”沿线相关国家和地区表现较好。前三季度,对东盟进出口3072.8亿元,增长2.7%;对东盟进出口2276亿元人民币,增长15.5%;对“一带一路”沿线国家合计进出口4593.5亿元,增长5.7%。



10月23日,江西省上高县格林德能源集团有限公司员工正在生产线上赶订单。近年来,当地加快培育经济增长新动能,做大企业、做强产业、做优园区,推动产业转型升级。

广西:补齐基础设施短板 畅通“国际大通道”

(上接第一版)
为了加快项目建设、促进投资落地,广西从今年2月份启动了优化营商环境百日攻坚行动,聚焦国务院第五次大督查关注的企业开办、工程建设项目报建、不动产登记、获得电力、获得信贷以及用水、用气报装等营商环境7项重点指标,对标全国先进水平,进一步优化各类事项办理流程,精简材料数量,压缩办理时间。
这些措施加快了项目建设进程,促进了投资落地。上半年广西重大项目共完成投资3829亿

元。其中,自治区层面统筹推进重大项目完成投资1523亿元,同比增长38.9%,完成投资额创同期历史新高,已完成全年3000亿元攻坚任务的50.8%,实现时间过半、任务过半。
广西壮族自治区发展改革委主任刘宏武表示,各地要继续以推进重大项目建设攻坚突破年活动为契机,加强投资和重大项目监测调度,统筹推进总投资50亿元以上的标杆重大项目建设,全力解难题、破瓶颈,加快项目进度,推动形成更多有效投资,不断夯实稳增长基础。

为建设交通强国努力奋斗

傅志寰

我国交通实现现代化。交通强国建设势在必行。
把我国建设成为社会主义现代化强国,要求交通先行,发挥支撑作用。要建设交通大通道,构建经济走廊,打造发展的脊梁;依托高速、便捷、网络化的现代交通,缩短时空距离,促进区域一体化;激活交通乘数效应,催生高铁经济、港口经济、空港经济,成为发展的新引擎;融合互联网,发展智慧出行,支撑“门到门”、个性化、多样化服务,使人们享受出行快乐。
建设交通强国要走出自己的路。美、欧、日等国经过百余年发展,许多经验值得借鉴。然而,一个国家的交通发展必须立足自己国情。我国国土面积大、人口多、能源多煤少油、环境脆弱,资源禀赋、交通需求、发展阶段都有自己的特点,不能简单照搬他国发展经验,尤其不能采用美国“汽车+飞机”模式,而要大力发展绿色交通、公共交通。要发挥我国集中力量办大事的制度优势以及在交通部领域领先优势,走中国特色的交通强国之路。
贯彻落实《建设纲要》建设交通强国
《建设纲要》明确了我国交通发展的总体思路,即“构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系”,“打造一流设施、一流技术、一流管理、一流服务,建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国”;确立了2035年基本建成交通强国,本世纪中叶全面建成交通强国的发展目标。与此同时,《建设纲要》也对建设交通强国的任务做出清晰的阐述,就基础设施、交通装备、运输服务、科技创新、安全保障、绿色发展、国际合作、队伍建设、治理能力、保障措施等方面提出要求。尤为重要的是,为了实现上述目标任务,《建设纲要》强调指出,必须“推动交通发展由追求速度规模向更加注重质量效益转变,由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融

合发展转变,由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变”。这三个转变简言之即是:推动高质量发展、推动一体化发展、推动创新发展。本文从此切入,阐述对交通强国建设的理解。
关于推动高质量发展。对照高质量发展水准,我国交通领域尚有很多不足之处。基础设施布局不尽合理,城乡发展差距较大;绿色交通占比不高,能耗排放问题突出;农村基本公共服务薄弱,物流成本居高不下;安全水平不高;国际竞争力不强。推动高质量发展就是要精准发力,调结构补短板,建设现代化高质量综合立体交通网络;构建便捷顺畅的城市(群)交通网,优先发展公共交通,破解城市交通拥堵;形成广覆盖的农村交通基础设施网,促进交通建设与农业发展有机结合。构建多层次综合交通枢纽体系,促进公路、铁路、水路、航空和城市交通深度融合。推动高质量发展就是要提高交通服务水平,实现出行服务快速化、便捷化,基本公共服务均等化;着眼“全出行链”“全供应链”,提供一站式“门到门”一流服务;客运建成大城市1小时通勤圈、城市群2小时交通圈、全国主要城市间3小时交通圈;货运发展多式联运,降低物流成本,建设高效快件运输体系,形成国内1天送达、周边国家2天送达、全球3天送达的物流圈;加速共享交通等新业态、新模式的发展;改善农村客运服务,创新农村物流发展模式。推动高质量发展就是要大力发展绿色交通,促进土地、海域等资源的集约应用;优化交通结构,推广使用清洁能源交通工具;大城市构建以轨道交通为骨干、以公共汽车为主体的综合交通系统;营造宜人的步行和自行车出行环境。推动高质量发展就是要提升交通安全水平,构建完善的交通安全管理体系,强化应急救援能力,解决道路交通事故伤亡率过高的问题。推动高质量发展就是要深化国际合作,构建联通周边、服务世界的重要通道,建设综合交通国际门户枢纽,布局海运、民航、铁路全球

服务支点;打造国际知名交通企业和品牌,提升竞争能力。
关于推动一体化发展。尽管我国基本形成了综合交通运输管理体制,但规划、建设、管理等环节尚待进一步理顺;法律法规建设滞后于行业发展。推动“一体化发展”就是要完善综合交通运输管理体制,统筹铁路、公路、水运、民航、管道、邮政等基础设施规划建设,促进融合发展。推动运输结构优化,支持大宗、长距离货物运输从公路向铁路、水路转移。发展公共交通,用价格机制调节私人汽车的使用。健全交通运输法律法规体系,制定《交通运输法》,填补交通运输基础性法律的缺项;适应形势发展和新技术、经济新业态的涌现,修订、制定法律法规。
关于推动创新发展。尽管我国交通科技取得了许多标志性创新成果,但自主创新能力仍显不足;一些重要装备的核心技术受制于人,智能化总体水平有待提高。推动创新发展就是要构建世界先进的交通技术体系,着力提升创新能力,突破核心技术,解决汽车、船舶、飞机等核心技术受制于人的问题;攻克载运工具节能技术,降低能耗排放;发挥我国电动汽车在产能、技术研发、充电基础设施建设上的优势,实现“换道超车”;保持高速铁路领先地位,研发时速400公里级高速列车系统,攻克低真空管道高速磁悬浮铁路技术;巩固交通土建和港机技术的领跑优势。推动“创新驱动发展”就是要提升智能交通水平,发挥我国智能交通发展在市场、技术和制度的相对优势,建设综合运输智能管理平台和城市智能交通系统,优化交通规划、调度指挥、运维管理,助力破解交通拥堵难题,推进车路协同技术研发,集中力量组织攻关,实现自动驾驶。
当前,《建设纲要》已经发布,目标任务已经明确。作为交通人要为把我国建设成交通强国而努力奋斗,为实现中华民族伟大复兴作出贡献。
(作者系中国工程院院士)

短评

投资要往“洼地”去

林火灿

随着中国经济发展从高速增长阶段转向高质量发展阶段,许多大项目、大工程不能再走过去依靠投资刺激增长的老路。但是,这并不是不要投资,而是强调不能再搞低水平的投资和重复建设。
固定资产投资具有很强的乘数效应,尤其是基础设施投资有着很强的带动性,每增加一笔投资就会带来大于这笔投资额数倍的社会总需求和国民收入。更重要的是,只有补齐基础设施领域的短板,才能有效提升中国经济的“木桶容量”,才能更好地增进民生福祉,才能吸引人才和创新要素集聚,增强创新动力,促进地区转型,推动经济增长。
今年以来,广西围绕重点项目建设,铁路项目建设、北部湾港口能力建设和陆海主干线运

营,着力破瓶颈、补短板、强弱项,这既能形成更多有效投资,也能补齐基础设施的短板,夯实经济增长和未来发展基础。
当前,我国在基础设施领域还存在着许多短板,中西部地区发展不平衡不充分的问题依然比较突出,东部一些地区在交通、水利、能源、信息、管网等领域同样存在“短板”。因此,在稳增长中,须准确理解把握中央精神,在不搞“大水漫灌”和强刺激的同时,立足当前、着眼长远,既要保持一定的投资节奏和力度,又要把握好投资的方向和准度,精准聚焦基础设施的短板领域,聚焦影响民生改善、环境保护和增强发展后劲的领域,扩大有效投资,为促进地区转型和推动经济增长蓄积力量。

铁轨之上赛技能



10月23日,正在陕西西安举行的“振兴杯”铁路行业青年职业技能竞赛暨全国铁路第四届新入路青年职业技能竞赛铁路工决赛中,选手在认真比赛。2019年“振兴杯”铁路行业青年职业技能竞赛共有4个参赛工种,来自18个铁路局集团公司的54名参赛选手参加角逐。
杨静龙摄(中经视觉)

专家观点

交通是基础性、服务性、引领性、战略性产业,是兴国之要、强国之基。中共中央、国务院发布的《交通强国建设纲要》(简称《建设纲要》)为我国交通现代化设计了宏伟蓝图,赋予我国交通人以崇高使命。建设交通强国是实现中华民族伟大复兴的重要内容,也是把握新技术革命机遇,打造世界一流交通系统的必由之路。
我国交通发展形势与使命
新中国成立以后,我国交通事业取得历史性大发展。运输能力从改革开放之初的瓶颈制约到20世纪末的初步缓解、再到目前的基本适应的转变,为我国经济社会快速发展提供了有力支撑。综合交通网络基本形成,基础设施规模和客货运量位居世界前列。科技创新取得突破,高速铁路、高速公路、深水港、大型机场建造技术达到世界先进水平,港珠澳大桥等一批工程闻名世界,复兴号高铁路车、C919大型客机成为我国亮丽名片。运输服务不断改善,交通事故逐年减少。行业治理能力明显增强。国际影响力、国际竞争力显著提高。我国已成为名副其实的交运大国。然而,相比发达国家,在基础设施、服务水平、能耗排放、道路安全、创新能力等方面还存在不小差距。目前我国还不是交通强国。
随着我国发展进入新时代,交通发展也将进入新阶段。主要矛盾转变为人民对美好生活的向往与交通发展不平衡不充分的矛盾。广大群众不但不要求“走得了”,还要“走得好”。展望未来,我国产业结构、能源结构将发生重要变化,城镇化、人口老龄化成为趋势。与此同时,世界新一轮技术革命正在重塑全球经济结构,经济全球化以及“一带一路”倡议的实施,都要求