

责编 王婷婷

倾听科技前沿的权威声音,领略第一生产力的无限前景

■ 你说·我说

文·乔志峰

北京交通部门提交建议:拥有车位才能摇号买车。国外多个城市实施的控车措施——购车需出示“车位证明”或将在北京实施。记者获悉,交通部门已提交建议,拟完善北京市机动车停车泊位“一车一位一编号”数据库建设,把拥有(购买或租赁)停车泊位作为申请小客车摇号资格审核条件之一。专家表示,这项措施等于给购车又增添了一个“门槛”,但实施起来易出现虚假证明、倒卖证明等现象,相关部门还需慎重论证。(11月6日《北京晨报》)

“以停车泊位控制机动车增长”,据说是从国外引入的“先进经验”,也算是“与国际接轨”之一种。

控车,应该与国际接轨,也没什么不好。但接轨不是简单的“拿来主义”,需要在充分进行调查研究 and 科学评估的基础上进行,不能不顾城市实际情况为“接轨”而“接轨”。否则,看似方便了政府管理,其实却可能损害市民利益,涉嫌懒政、惰政。并且,根据中国目前的现状,公车数量非常庞大,而绝大多数公车都不必担心停车位的问题。控车要做到公平合理,就必须对限制公车车数量也有个说法,不能总把板子打到私家车的身上。

同时,“以车位控车”要想顺利实施,也必须有一些必要的“前提”。最起码,城市里要有一定数量的

车位供市民购买(租用)。据了解,发达国家每辆车平均配1.3个停车位,而北京在1994年之前,没有居住区建设机动车停车设施的配套标准,老旧小区停车设施的欠账已经成了无法弥补的大问题。那么,这些小区的居民,是否就永远不能买车了呢?很显然,这对他们不公平。而类似的停车位不足的现象,几乎在每一个国内的大城市都存在,停车难的问题早已成为城市通病。城市规划建设缺乏前瞻性和长远眼光所造成的后遗症,不能让市民买单。

另外,城市里的车位也要让市民能够买得起。年初有媒体报道,北京四环内车位价格已达50万元。据

记者调查,北京核心地段如霞公府、天安国汇等豪宅,其产权车位价格已经达到60万—80万元之间,有的甚至接近百万元。就连我居住的省会城市,车位也动辄10几万、20万,“8万元的车20多万的车位”这样的“倒挂”现象屡见不鲜。车位价格高高在上且不断攀升,岂不让普通市民望“车位”兴叹?如果拿车位来限购车辆,买车会不会成为富人的专利?这样的举措,是否会给本就高烧不退的车位价格火上浇油?

因此,在政府还清车位建设不足的历史欠账、对车位漫天要价的乱象进行有效规范约束之前,“以车位控车”应慎行。

■ 第二看台

低成本航空离中国公众有多远?

飞机上虽然不提供饭菜,也没有饮料,但机票却便宜,百姓坐得起。低成本航空公司和低价机票在国外已流行40多年,目前中国公众还有多远?

百姓坐得起? 飞机

低成本航空运输产生于上世纪70年代。目前,全球有170余家低成本航空公司,市场份额占26%。中国民用航空局副局长夏兴华5日在此间举行的低成本航空运输研讨会上介绍,2002年8月,菲律宾宿务太平洋航空公司开通马尼拉至广州航线,中国低成本航空运输由此拉开帷幕。目前,中国市场已经有亚洲航空、捷星航空、欣丰虎航空等来自5个国家的13家外国低成本航空公司。但中国大陆目前只有一个低成本航空公司——春秋航空公司,2005年7月开始定期航班运营。

低成本航空运输让航空旅行飞入了“寻常百姓家”。以春秋航空公司为例,其推出的99元、199元、299元等“99系列特价机票”,让很多原来乘坐火车、汽车等地面交通工具,以及从未坐过飞机的人,开始尝试并熟悉航空旅行。今年冬春航季,春秋航空公司开通的河北省内的低成本航线——石家庄至唐山航线,有的机票价格最低仅为9元钱。

“飞起来”要跨几道槛?

中国低成本航空要大规模发展,仍存在以下四道门槛:一是中国低成本航空公司成本可控余地较少。夏兴华说,飞机采购不灵活,税收重。目前世界上大部分国家对飞机及关键部件进口不征关税,但我国航空公司进口主要机型飞机关税税率为5%,增值税率为5%。国家财税部门还拟对自用公务飞机征收15%的消费税;国外如果低成本航空公司选择二三线城市,或使用低成本航站楼,可以享受较为低廉的机场收费,但我机场收费标准是国家统一制订。二是我国民航可用的空域资源严重不足,成为制约航空运输发展的主要因素。首都机场有关负责人介绍,以今年夏秋季为例,仅在首都机场,每周就有60余家中外航空公司超过1000多个航班的起降时刻需求无法得到满足。三是飞行、机务、空管、签派等民航相关专业人员严重不足。夏兴华说,仅飞行员需求一项,2015年时中国民航的缺口将达到1.8万名。目前在中国就职的外籍飞行员,仅机长就多达1300多人。

四是低成本公司与传统公司在同一航站楼运营,不能简化流程,降低成本。马来西亚吉隆坡机场专门为低成本航空公司建造了亚洲第一座低成本航站楼。旅客的国内和国际航班抵离区域均在同一层,不设廊桥,旅客可从候机楼直接步行登机;新加坡樟宜机场的低成本航站楼没有设置自动扶梯和登机廊桥,行李托运系统也比较简单。

中国低成本航空如何“破茧而出”?

为让低成本航空真正“飞进寻常百姓家”,夏兴华认为,国家要在制度、政策以及规划层面,进行“破茧”。

一是研究放宽低成本航空公司在飞机采购、运价、航线准入等方面的政策。夏兴华透露,最近,民航局已经联合国家发改委,取消了国内航空旅客运输票价的下浮幅度限制,低成本航空公司就能充分发挥价格优势,惠及大众。

二是在政策导向上,要引导基础设施考虑低成本航空的发展需求;在机场建设标准、旅客流程规范、服务标准规章的制定修订过程中,要研究低成本航空的实际情况;在发展规划中,要体现出对低成本航空的关注。拟在北京新机场建设中规划低成本航空运输的候机楼。

三是着眼于长远规划,引导低成本公司与传统公司形成优势互补;在国内航线航班已有88%实现登记管理基础上,选择新疆、云南、内蒙古等省区内的航班实行备案管理试点,逐步扩大备案管理航班的范围;鼓励航空公司批量引进飞机,争取适当降低飞机及其零配件的进口关税。鼓励有条件的机场为低成本航空公司提供独立的候机楼等设施。

四是鼓励设立低成本航空公司。完善相关规章,进一步降低设立门槛,简化审批手续。支持大型骨干航空公司设立低成本航空子公司,鼓励民间资本和其他社会资金投入低成本航空领域。

五是修改和完善航空运输服务标准,对不适应发展的标准不再做强制性规定,如取消行李退票、行李尺寸、免费行李额等统一规定,鼓励低成本航空在确保服务品质的前提下提供差异化服务。(新华社记者 林红梅)

大部制形势下我国综合交通如何才能“走得好”

■ 将新闻进行到底

文·本报记者 林莉君

今年国务院机构改革和职能转变方案将铁路管理归口交通部,开启了我国交通行业的大部制改革。这对我国构建综合交通运输体系既是一个难得的机遇,也提出了诸多挑战。近日,由北京交通

大学主办的第八届中国交通高层论坛在京召开。与会专家、学者围绕“中国综合交通的新形势与新任务”“大部制形势下的综合交通体系建设”等主题展开充分探讨,并提出了应对策略。

——面临的问题——

各种交通方式发展不均衡 衔接不顺畅

铁道部经济规划研究院研究员杨瑛认为,我国综合交通体系建设面临的问题不能算是新问题,无论是大部制前还是大部制后问题差不多,各种交通方式发展不均衡,各种交通方式的衔接也不是很顺畅。虽然这方面有像上海虹桥机场和高铁站在同一个站,步

行不用了多长时间就能换乘的好现象,但这样的案例还比较少,也算是刚刚出现,这个问题还没有得到太多解决。越来越多严重的问题是,我国各种资源非常紧缺,包括土地等。环境污染越来越严重。这些问题给大部制下的综合交通体系建设提出了严峻的挑战。

体制上业务职能和系统要素被人为分割

“快速发展的各种交通方式已经让交通基础设施满足了‘走的了’的需要,未来更重要的是‘走的好’。”长安大学经济管理学院孙启鹏副教授说。他认为,在发展交通系统发展上,“有很多需要综合的事情,这些问题可能有很多方面的解决,但是我觉其中体制方面是最基础或者最根本的问题。”目前整个体制方面存在的问题一个是业务职能上的分割,客

运、货运、辅助服务分别按在各方面管理部门单独管理,虽然在交通运输部,但是不是在大的系统内,这样的话就会阻碍了客运一体化、综合化、便捷化,多式联运,无缝衔接等。另外就是系统要素的分割,机、载运工具、基础设施,政策制度和智能化的运用,这样一些系统要素,同样也是分属在不同的机构,因此带来一体化和数据的共享等是受到限制的。

——路该怎么走——

促进综合交通体系发展的关键是创新

“交通发展是我国全面建成小康社会和现代化发展重要内容,国家经济社会发展群众便捷安全出行,以及应对资源能源、环境约束和防灾减灾等,对综合交通体系发展提出了迫切的需求。”中国交通运输部科技司司长赵冲久说,促进综合交通体系发展的关键是创新,注重单一运输方式和注重发展综合交通体系是两个不同的历史阶段地跨度是全方位也

是巨大的,也是不容忽视的,理念创新是首要任务。“在基础设施严重短缺的时期,各种运输方式的供给都很不足,这时以提高供给能力为主,加大建设力度,提高供给能力是正确的。但是当各种运输方式都获得一定的发展,需要综合考虑运输体系时,就需要精细化研究区域的或者城市的交通运输需求,研究最佳的供给方式。”赵冲久说。

统筹规划推动综合交通发展

“交通运输业大部制改革的目标是统筹协调各种运输方式发展,满足并引导经济社会发展需求,优化运输结构,降低全社会交通成本。”杨瑛说。她认为,对于综合交通体系建设来说,规划的作用非常重要,应该通过规划统筹发展目标、资源使用、资金分配和价格安排。

杨瑛说,综合交通要做到统筹发展,需要具备一些必要的条件。首先要有一个完整的、成系统的组织机构。“交通运输部组建起来仅仅具备了最基础的条件,从机构组建到能够真正发挥作用,任重道远。组织机构应该包括各个层次,政府、专业的研究机构和参与机构和公众利益相关人。”另外,还要有科学合理的职能设置和覆盖全面的制度设计。

“交通运输部新的‘三定’方案(定职责、定机构、定编制)还没有看到,从文件上看看铁路规划和政策放到部门当中,是否是科学合理,需要经过时间来看。部门内部以及相关部门之间协调配合机制,形成决策、执行和监督职权分明、权责对等,高效运转也不是一朝一夕的事情。”杨瑛说。

“交通运输部新的‘三定’方案(定职责、定机构、定编制)还没有看到,从文件上看看铁路规划和政策放到部门当中,是否是科学合理,需要经过时间来看。部门内部以及相关部门之间协调配合机制,形成决策、执行和监督职权分明、权责对等,高效运转也不是一朝一夕的事情。”杨瑛说。

促进现代物流业发展

“促进综合交通发展关键是促进现代物流业发展,现代物流业发展是综合交通运输发展的应有之意。”赵冲久说,综合运输体系的发展是流程再造的过程,为现代物流的发展提供基础条件,提供优质的服务。流程再造的过程是管理创新的过程,需要体制

机制和政策创新,科学技术创新是强大的动力,现代信息技术的发展使运输资源整合成为可能,新工艺、新装备的发展使运输方式之间的衔接更加顺畅,信息终端设备和信息推送方式的发展使更多的人享受交通的便捷,参与交通的建设,提出更高的要求。

尽快确立综合运输政策的责任主体

“交通运输是实施公共政策程序的典型领域,也是从传统规划审批行政转向政策管理的典型领域。”北京交通大学经济管理学院荣朝和教授在做题为“交通大部制应该尽快从规划转向政策管理”报告时指出,“在我国建立正式的综合运输政策制定与实施程序发展阶段已经到来,交通大部制为我们提供明确制定主体的条件。”

荣朝和提出,从宏观政策协调的角度上分析,既

然设立了交通运输部,它就应该作为中央政府在交通领域宏观运输政策制订的一个责任机构。“应该进一步明确交通运输部‘三定’方案中综合运输制订主体的职责,尽快推进研究制订公布综合运输政策的白皮书。最好能够让政策白皮书实际引导规划方向,这样可以避免交通资源配置失误造成的损失和代价过大的问题。交通运输部的政策管理转型也可以成为国家在更大范围内进行行政改革的先行试点。”

——延伸阅读——

交通部“三定”方案将出台

11月5日,据《21世纪经济报道》报道,接近交通运输部的消息人士透露,交通部的“三定”(定职责、定机构、定编制)方案近期将正式对外公布。

该人士称,交通部的三定方案涉及范围更广,其目的是在3月份铁道部被拆分的前提下再进一步加快推进交通运输各个部门之间的整合,推行这一领域的第二步大部制改革,为综合运输体系建设创造

一个良好的平台。

此外,长久以来,名义上隶属于交通运输部的三个国家局(国家铁路局、国家民航总局和国家邮政总局)一直游离在部之外,其职能运作未能真正统一到综合交通运输规划和建设的框架中来。此次交通运输部的“三定”方案有望研究、制定和落实解决这方面的问题,建立部与三个国家局的新工作机制。

在红海深潜中升级 在蓝海遨游中转型

文·刘明忠

背景下,集团的球墨铸铁管依然保持了行业前三的利润收益和成本控制水平,差异化的产品结构调整有效地抗击了市场萎缩与价格冲击下的行业寒冬。

通过多年创新发展,集团核心企业新兴铸管股份公司主导产品——离心球墨铸铁管生产规模已经达到180万吨,居世界第一。铸管综合技术水平实力位居世界前列,成为全球离心球墨铸铁管最大供应商,国内市场占有率已超过45%,并将民族品牌成功打入国际市场,覆盖集团80%的资产和人员。

作为处于全面竞争领域的中央企业,新兴铸管集团在学习中成长、在创新发展中提升,不断强化内涵在红海深潜中升级,抢抓先机在蓝海遨游中转型,着力“调结构、促转型、强创新、抓改革、严考核、促发展”,不断抢占巩固科技、市场和服务中心高地,以行业排头的有力臂膀铸造长青企业,托起美丽中国梦。

依靠产品升级 打造企业新增长

近年来,新兴铸管跳出钢铁看钢铁,站在用钢行业的角度视野审视钢铁产业,努力寻找新的市场空间,不断打造企业新的增长极。在国内率先开始了球墨铸铁管研发制造,开始了产品结构升级与调整布局的有力步伐,球墨铸管产品已经成为创利增效的主导产品和市场利器。

管件、特种流体用复合管等高端产品,广泛应用于建筑给水、通讯、电力、石油、化工、制药、食品、矿山、燃气等领域,的新型工程;同时,积极探索全方位的产品工程服务,探索BOT等市场模式,锻造服务核心竞争力,推动自身由单一制造商向制造服务商的市场身份转变,为自身发展创造了新市场需求和利润增长点,也为持续推动传统钢铁行业的转型升级发展趟出了一条有益的探索与贡献之路。

实施结构调整 引领行业新方向

集团骨干企业际华集团股份有限公司(际华股份),是目前中国纺织服装行业竞争力前10强企业,是国内最大、历史最悠久的军需轻工企业,也是国内唯一的全系列军需产品供应商。近年来,服装纺织行业遭遇出口疲软、内需趋缓、原材料和人工成本高企、订单向东盟国家转移等多重复杂侵袭。面对严峻外部环境,集团在际华股份积极采取系列措施寻求结构调整,实施“强二进三”,探寻自身发展空间,引领行业发展方向。

在“进三”方面,积极推动际华股份自身从制造业向制造服务业发展,从制造业向现代

服务产业转变。际华股份与欧洲著名跨国企业合作,学习借鉴奥特莱斯升级版等全新商业模式,发挥集团轻工板块企业地域布局优势和资源优势,打造集商贸、娱乐、休闲、文化于一体的现代服务产业,打造基于世界高端品牌折扣消费、融餐饮、休闲娱乐、室内体育、文化风情、文化产业、旅游消费等衍生产能一体化的大型商业综合体和商业业态,在全行业确立全新的业务模式与增长点。同时,集团还继续加快驱动品牌连锁店建设,推动轻工板块产融结合和园区经济,推动门店实体与电子商务的线上线上相耦合的营销模式创新等。

在“强二”方面,首先是推动服装设计、制作技术、经营管理不断创新提高,推动中国服装与国际化接轨,迅速改进现有的设计研发理念,提高工艺制作水平,依靠3D自动测量、3D编织、3D制版等3D制衣技术引领制衣潮流,加大智能纺织车间开发投入,推广纺织工业物联网,充分挖掘大数据的商业价值,在丰富产品的内涵、提高产品的舒适度上下功夫,提升竞争力。

集团注重科技创新,产品创新,品牌创新,商业模式创新以及组织模式创新,并推行

“225”管理创新体系,在科技创新和产品创新方面,积极引进合作力量,与国际时尚全面接轨,全面推行协同式创新,开放式创新,创造需求、引领消费,实现际华百年品牌的重焕新颜。目前,集团轻工板块呈现出勃勃生机。职业装、纺织、制鞋、印染、皮革、药业等企业业绩突飞猛进,在调结构、促转型的路上迈出了建设的步伐,体现了坚定的行业推动力。

强化创新集成 培育产业新趋势

如何引领重工机械企业走出近年来行业市场激烈竞争的“红海”,找到属于自己的发展“蓝海”?新兴铸管近年来积极培育产业新趋势,开拓产业发展新空间,在国内率先进入并实现了由装备制造者向应急救援产品、技术与方案的集成供应商的成功转身,以实际行动践行了央企责任。“十二五”期间,新兴铸管制定了“两院两院一联盟一中心”的应急产业发展规划,着力打造了融应急救援行业总研发基地、孵化基地等功能为一体的应急救援科技创新园。组建的应急救援产业技术创新战略联盟和应急救援科技企业孵化中心,着力形成500亿元的应急救援产业规模。

在实现产业培育和成为应急救援产业的发起者和领跑者的过程中,新兴铸管不断寻求创新的思维、创新的技术、创新的产品、创新的渠道、创新的人才、创新的模式等,既充分发挥了自身作为军队保障性企业、产业跨度广的既有优势和天然基础,更全力加大了在科技研发和科技创新上的投入力量,经过创立并依托新兴铸管中央技术研究院、应急救援技术工程研究院和部分三级企业博士工作站、技术研究中心,联合各大高校和科研院所,协调产学研军民多方力量,发挥应急救援产业技术创新战略联盟优势,致力研发填补国内空白的新技术、新产品,打造了以科技创新和模式创新为核心的竞争力优势,赋予了企业以持续发展的内生力量。

目前,新兴铸管已经成为国内最大的应急救援装备研发生产商和应急救援防护用品研发供应商,拥有自主研发大功率排水装备、净水车、医疗救护车、矿用救生舱、城市警用巡逻信息平台、防护服装、防护鞋靴、防护面料等等全套应急救援产品设备,并成为突发灾害项目整体解决方案提供者,在汶川地震、玉树地震、舟曲泥石流、四川雅安地震、甘肃岷县地震等重大灾害救援活动中参与救灾保障服务,获得广泛应用,展现了自身作为中央企业在履行社会责任、服务保障民生方面的更大作为。(作者单位:新兴铸管集团)