



堵车从上午早高峰开始,一直持续到晚上 11 点

“断头工程”导演“兰州史上最堵一天”

兰州正在实施“上跨下穿”工程 10 个、人行过街通道工程 50 个,力争堵车不超过半小时

本报讯 (记者康劲 特约通讯员徐宏玺)8月2日被许多市民称为“兰州史上最堵一天”,东西三条主干道遭遇大堵,南北交通干线也随即陷入严重的堵车。当日的堵车,从上午早高峰开始,一直持续到晚上 23 时。被称为“省门第一道”的天水路,南连兰州火车站,北接通往中川机场的高速公路,由于当日的堵车,造成许多旅客延误了火车和航班。

为了治理交通拥堵,兰州市在两年前开始实施机动车尾号限行措施,每日限行两个尾号,从去年开始,又在每年的 6 月至 7 月的兰州马拉松赛和兰洽会期间,实施更为严厉的限行措施——单双号限行。然而,严厉的限行治堵措施并未带来城市的通畅。

8月4日上午,兰州市紧急召开畅通交通“上跨下穿”工程新闻通气会,正式宣布要启动实施一批道路拓建、桥梁建设等交通基础设施工程。兰州市委常委、副市长俞敬东表示:“随着部分工程的竣工,兰州市交通拥堵

现象将得到一定程度缓解。”

据悉,所谓“上跨下穿”工程,就是对城区重要交通节点实施车行立交和车分流。先期计划实施的“上跨下穿”工程有 60 个,计划总投资约 46 亿元。其中,车行“上跨下穿”工程 10 个,人行过街通道 50 个。主要是围绕主城区中影响交通的重要节点进行改造和建设。同时,在“上跨下穿”工程开工建设期间,兰州市将对相关道路通过加强施工管理、交通管理和交通疏导等措施,保证堵车时间最

长不超过半小时。

有专家指出,兰州市目前交通拥堵的最大“病灶”就在于“断头工程”太多。南山路是兰州市规划的 4 条贯通市区的东西向城市主干道,2009 年开工时曾宣布 3 年内建成,但是截至目前未能完工,成为城市交通的一大瓶颈;雁滩地区是兰州市住宅密集区,7 横 9 纵的 16 条主干道中,除了雁西路南北竣工贯通外,其余 15 条路全都是“断头路”。多条道路走一半就被堵墙堵住,或者一些未拆迁的

房屋使本该宽敞的马路形成了交通瓶颈,还有一些道路路面坑洼不平,尘土飞扬……还有专家认为,立交少、车混流也加剧了拥堵。

记者在采访中了解到,在这次新闻通气会后,“上跨下穿”工程已在多个路段同时开工。许多市民在对政府实施的畅通交通新政表示欢迎的同时,也希望这些工程不要成为“断头工程”,修而不通、修修停停,长期不能完工,反而堵上添堵。

地方债玄机(下)

解开勒紧的缰绳

通过深化改革来化解风险被寄予厚望。比如,切实转变发展观念和政府职能,将政府从深度介入经济的轨道上拉出来,实现基础设施和公共服务投资多元化

本报记者 方大丰

哈佛大学经济学家格拉泽刚出版的《城市的凯歌》一书,把底特律单列为失败城市的典型。

格拉泽认为,底特律是所谓“大厦集群”的受害者。这个城市采用了以大企业为龙头,通过大规模地修建办公楼、体育场馆、交通设施等来刺激增长。这种大工业和基础设施先行的模式,违反了城市多元化的本性,使底特律依赖单一的产业,最终成为美国汽车业衰落直接受害者。

最近,有一些文章不约而同地提到,“鬼城”和民间信贷体系坍塌的地方——如佛罗里达和神木——其衰败景象不仅与底特律有几分相似之处,而其从兴盛到坠落的根源,均因为沿着单一的产业方向过度扩张。

越来越多的注意到,最近的一轮经济周期里,几乎所有的城市都采用了同样的增长模式和拥有相同的建设理念,依靠投资拉动 GDP 一骑绝尘。而政府作为单一的投资主体,对公共服务及经济事务的深度介入使得其无法不陷入“举债—投资—举债”的怪圈。

资深审计人张克描述:从公共广场到道路修建,许多地方政府投资于回报平白的项目,因此只能依靠滚转债务来偿还债权人。而且,“用发新债还旧债,总有一天这个循环会持续不下去。”他表示。

曾被仿效的重庆发展样本,揭示了地方债与城市管理之间的“深度关系”。很多人都在事后发现,“森林重庆、宜居重庆、畅通重庆、平安重庆、健康重庆”等五个重庆的建设,事实上是一种投资运动——4 年投资达 1.3 万亿元。重庆投资之所以能高速增长,则是源于 2003 年创建的“八大投”:由政府拥有、授权经营的重庆城投、高茂、高投、地产、建投、开投、水务控股、水投等公司。

事实上,“重庆基础设施的 75% 是这‘八大投’干的。”操作模式则为:政府向“八大投”注入土地资产,使其从银行处获得抵押贷款,

或者发行大量的城投债和信托产品融资。

显然,投资驱动的结果让包括重庆在内的诸多城市面临高负债隐患。

中国社科院金融所专家刘煜辉研究后得出结论:截至 2012 年底,非金融企业部门债务在 65 万亿元左右,相当于 GDP 的 125% 左右。

许多分析人士认为,这一数据是极高且不可承受的,高出目前经合组织国家的最高水平,且是成熟经济体企业债务与 GDP 比例一般水平 50%~70% 的 2 倍。

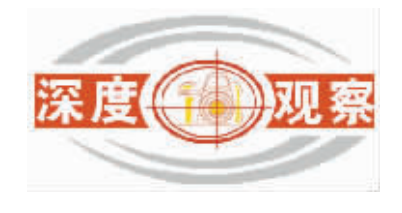
难怪有舆论据此担忧中国正在达到自身“增长的极限”,爆发金融危机的风险正在升级。

中央高层显然对此保持了足够的警觉,采取步骤控制地方政府旗下投资公司的债券发行量,而财政部还于去年禁止它们为了发售债券而将医院和学校等公共资产注入特殊目的的实体。

目前,在经济下行与金融风险的双重压力下,更多专家学者更倾向于“防风险比稳增长更重要。”

但拿什么来偿还债务和化解正在累积的债务风险,也是地方政府、监管层、银行必须共同面对的问题。“借新还旧”一度是短期缓解贷款压力的“万能钥匙”,但这把“万能钥匙”一旦被没收,人们担心会诱发多米诺骨牌效应,导致一场金融危机。

通过深化改革来化解风险被寄予厚望。比如,切实转变发展观念和政府职能,将政府从深度介入经济的轨道上拉出来,实现基础设施和公共服务投资多元化。此外,合理划分中央和地方事权财权,将地方债发行权更多交给地方,在增强透明度的基础上加强监管。



义乌圣诞用品出口 10 年来首次遇冷

8月8日,义乌国际商贸城圣诞用品专区一经营户着急地在电话联系业务。在圣诞用品集聚的义乌国际商贸城一区,虽然五彩缤纷的各种圣诞用品满目皆是,但很少有外商的身影。

浙江义乌是全球最大的圣诞产品出口基地,全球 65% 国内 80% 的圣诞用品出自义乌的小商品市场。往年 5 至 9 月是市场圣诞用品外贸出口的旺季,但今年圣诞用品外销十分清淡。张建成 摄

3 万斤病死猪肉何以“裸奔”到餐桌

新华社“新华视点”记者 涂铭

臭气熏天的冷冻室,发黑的冻肉,变质的猪肉脏……这是北京市房山区一处非法生猪屠宰点的场景,近 3 万斤病死猪肉,就从这里源源不断流向高校食堂和人们的餐桌。

令人惊奇的是,在长达一年多的时间里,竟然没有被一家监管部门发现,直至群众举报,才让涉及北京多个市场的病死猪肉产销链浮出水面。8 日,北京海淀区法院审理的这起案件,揭开了病死猪肉从屠宰点到餐桌的乱象。

病死猪肉“攻陷”高校食堂和超市

2012 年 9 月,北京市警方捣毁了位于房山区良乡镇侯庄村的一处非法屠宰点,而此时河北定州人吕江永已在这个隐蔽的院子里屠宰、销售病死猪已达一年多。

事后,北京市兽医实验诊断所对这些没盖检疫章的猪肉出具的检测报告称,猪肉组织中猪伪狂犬病等检测结果为阳性,可判定该批猪肉为病猪肉。

而这些可能对人体造成严重危害的“问题猪肉”被去皮后,堂而皇之出现在北京市海淀区

区锦绣大地农副产品批发市场,继而被批发到北京多家早市摊点和正规超市销售,一部分被直接销售到饭店、早点铺。

吕江永的老乡李红河在锦绣大地市场从事猪肉批发生意,2012 年春节开始从吕江永处进货。“正规渠道进肉一般 9 元多一斤,从吕江永手里拿只要 6.5 元,加价一元卖给零售商,还是比正规渠道便宜。”李红河说,他前后从吕江永手里进货 2 万多斤,获利 2 万多元。

据了解,吕江永从病死猪贩子手里拿货的价格是每斤 1 到 2 元钱不等,而吕江永的出货价在每斤 6 元左右。一年多的时间,吕江永卖出的病死猪肉近 3 万斤,获利十几万元。

因为担心猪心、肺、血脖肉有病,吕江永都扔了,但对于猪头、猪皮、其他内脏,吕江永却是“物尽其用”。“骨头是五毛一斤,猪头是一块五斤,猪小肠是一块一根,猪皮是七八块钱一张。”吕江永说,这些病死猪的猪头、内脏等一般被人买去做熟食,而猪皮则被人买去做肉皮冻。

“搭票”闯关检疫制度被“架空”

吕江永说,病死猪都是猪贩子送货上门,来源他也不清楚。

这些未经任何检验检疫的病死猪肉甚至被端上了北京邮电大学餐饮中心新食堂惠风餐厅的学生餐桌。2012 年 5 月开始,何某经营的公司向惠风餐厅供应五花肉和肉馅,而这些肉均是锦绣大地批发商田某提供的病死猪肉,而田某则是吕江永的另一个“大客户”。

高校食堂向来是食品卫生的“重地”,各高校食堂一般对食品原材料都有严格的检验检疫制度。惠风餐厅的经理程某说,何某每次送肉都给“动物检疫合格证明”。然而,这些病死猪肉又是怎样“检疫合格”后进入大学的食堂呢?

一般检疫票是“一猪一票”,每张票有编号,分割出来的每块猪肉也都有相对应的编号。“但事实上经常是一张票被反复使用,无论是市场管理人员,还是餐饮机构,都没有多少人认真去看。”一位办案警官说。

而这个巨大的漏洞为病死猪肉“裸奔”打开方便之门。据介绍,李红河和田某也从正规渠道进货,他们就拿着正规的检疫票,交给“下家”以应对进场检查,而很多市场和餐厅根本不会细看这些“张冠李戴”的检疫票。位于海淀区的北京城乡仓储超市猪肉摊

中铁七局电务公司举办新进大学生岗前培训班

本报讯 日前,中铁七局电务公司 2013 年新进大学生岗前培训班在郑州举行。该公司人力资源部部长朱孔新对新员工说,中铁七局是个大家庭,进入企业的第一堂将从这里开始,在这里,我们将把经验和感悟与大家分享。

据悉,此次“大讲堂”共计 6 天时间,重点围绕企业文化、规章制度、施工安全、技术管理等多个方面。新员工们将在六天时间内,通过授课老师演讲、新悦青年代表面对面交流的形式,全面了解企业发展历程和现状,并分享体会老员工们的成长经历,让每一位新员工尽快熟悉企业、实现梦想。(邢莹)

侯北所全力投入暑运保卫之中

本报讯 进入暑运以来,临汾铁路公安处侯马北站公安派出所积极动员全所民警全力投入到暑运各项保卫工作中,各项工作有序开展,辖区治安工作平稳,积极有效地保卫了运输生产安全。

该所结合本所实际工作特点,紧密围绕运输生产安全这一中心,开展了多项工作。一是他们根据夏季炎热易发火情火灾的特点,抽调专人,集中时间和精力,对辖区内的要害、重点部位认真排查了一遍。二是该所根据防汛季节特点,坚持雨前和雨中检查相结合,确保防汛期间的运输生产安全。三是该所根据夏季单位及宿舍窗户易开,易引发盗窃案件的特点,组织专门警力对辖区的防盗 29 处重点部位,进行了认真检查。(卫惠勇)

位经营者江某也是李红河的“下家”之一,凭借着李红河提供的检疫票,有的时候甚至不用检疫票,江某就顺利地把这些病死猪肉摆上了超市的货架上,而这些去皮肉一般都是绞成肉馅卖给顾客。

就这样,国家严格规定的猪肉检疫制度被“架空”。

检验关口缘何道道“失守”

我国对猪肉生产的监管是分段监管,即从养殖、屠宰、加工到销售划分为多个环节,每个环节设置相应的监管部门,涉及动物检疫、工商、卫生、质监、食品药品监督管理等多个职能部门。办案人员表示,从这几个非法屠宰点的设立、病死猪肉贩卖到病死猪肉流入市场直至进入老百姓餐桌,没有一家监管部门发现其中存在的问题。

办理了类似案件的北京市石景山区检察院检察官王硕管表示,食品安全法颁行以来,各级政府均成立“食品办”作为流通领域食品的协调管理机构,但因缺少相关行政法规规范,目前,全国范围内对于“食品办”这一特殊职能单位的设立方式还很不统一。

据了解,2011 年年底,京津两地公安机关曾查处一起含“瘦肉精”猪肉的非法屠宰点,数吨“问题猪肉”流入北京市场。高校食堂被病死猪肉“攻陷”,也说明一些餐饮机构的食品安全管理形同虚设。一些餐馆、食堂、超市的检验、监管流于形式,让问题猪肉流入餐桌的最后一道关口失守。(据新华社)

一生只想干好引航一件事儿

——记第二届全国十佳引航员、广州港高级引航员卢沙

本报记者 于宛尼

第一次记住广州港引航站是因为其 80 后引航员参加相亲节目《非诚勿扰》,女嘉宾心动不已,在网络上迅速走红,而真正走进广州港引航站则是因为第二届全国十佳引航员卢沙。

8月4日,卢沙从桂山岛基地出发,坐引航船从软梯爬到大船上。引航船与大船之间有 4 米左右的高度差,年过 40 岁的他身手矫捷,背着书包迎着海浪从高处一跃而起拽住软梯,侧身攀爬。软梯随着海浪有些摆动,卢沙稍有不慎就有掉进海里的危险。

在这海浪与软梯的摇曳中,卢沙在广州港一干就是 31 个春秋,“一生能把一件事干好就知足了。”这是卢沙的心愿。

广州港水域跨广州、东莞、深圳、珠海、中山五市,出海航道环境复杂,船舶通航密度大。据海事部门统计,每天进出广州港出海航道的船舶多达 1900 多艘次,其中需要引航的船舶就有 30 多艘次。

内敛、沉稳的卢沙是高级引航员,1982 年来到广州港工作,从引领小船到而今引领大船,他见证着广州港改革开放以来的日新月异。

上世纪 90 年代的广州是一座飞速改变中的城市,每年每一天都在变。这样的经济发展也带动了周边水域的发展。“那时,修船厂、拆船厂生意红火,但是工厂所处位置都是航行条件较差的水域,进出的船舶性能较差,我们常常要引领无动力的船舶进出港口。”愿意挑战的卢沙在那时

就开始苦练本领。

主机是船舶的引擎,也是它的心脏,如果一艘行驶中的船舶失去主动力,意味着船上的人将要全部或者部分丧失对船舶的自主控制能力,其后果让人不寒而栗。

几近完美的拖带方案,囊括了拖轮设备情况、海巡和护航艇的要求、天气和潮水变化、航道的选择、引航员的配置、交接抵港的时间和时机等。这些方案的制订与实际操作,让卢沙在年轻时就变得“小心翼翼”。

卢沙告诉记者,引航员从接到引航任务,到登船与船长短短几分钟沟通交流后,就立马接替船长指挥船舶,每一次都容不得半点马虎。作为一名引航员,要了解包括天文、地理和无线电航海、气象、高级消防、港口情况、避碰、英语等各种技能,航海技术中要求最高的就是船舶的进出港靠泊,相当于飞机的起飞和降落的那十几秒钟。

2002 年 6 月,45 万吨超级油轮“哈特船长”要从广州港桂山岛地引领至新会市“沙堆”拆船厂,途经高栏岛和银州水道。这艘油轮船长 370 米,宽 70 米。卢沙接到任务后紧锁眉头。据悉,银州水道一段三海里的路程水深只有 3 米多,加潮高也只有 6 米的水深可用,“6 米的吃水对于超级油轮来说是一种排空状态,舵叶和螺旋桨都失去应有的功率。”卢沙说,“那会儿,港口只有几艘 3500 匹马力的港作拖轮可用。”

分析船舶构造以及天气、洋流情况、航道特征,卢沙制定了三艘港作拖轮合作

业的引航计划。起拖带作用的八字缆突然发生错位,受天气引航和糟糕的助航设备困扰,面临紧张的锚位选择和锚泊定位……卢沙克服一个难题,把超级油轮“哈特船长”安全引领到新会“沙堆”拆船厂。

做引航员记住的都是险情和困难,卢沙的工作经历中似乎总是与“无动力”较劲。

2011 年 9 月 1 日,风雨袭来,卢沙在船上无电力、无供电、锚机和系统等设备不可使



第二届全国十佳引航员扫描·中国引航协会、工人日报社、中国水运报社联合评选

中国汽车产业开放过度 自主品牌管理要松绑

本报讯 (记者于宛尼)中国汽车行业对外开放过度,自主品牌站不起来;但对内搞活限制太多,多头管理,引起汽车业内专家担忧。这是记者在 8 月 2 日召开的“纪念中国汽车产业 60 周年——中国自主品牌发展论坛暨第四届中国自主品牌汽车博览会”上获悉的。

上半年汽车行业呈现稳定增长态势,汽车产销量分别达到 1075.17 万辆和 1078.22 万辆,同比分别增长 12.83% 和 12.34%。

中国汽车市场光鲜的背后却有着难以逾越的内部障碍。中国欧洲经济技术合作协会会长徐秉金说,进口汽车市场全部放开,但中方却没有话语权、定价权;合资汽车里,技术大部分还是外方的,中方的核心创新能力不足,这些都是客观存在的差距。中国长安汽车集团股份有限公司副总裁连刚也表示,自主品牌资本金底子薄,依靠自身资本市场融资能力很难实现

创新体系支撑;核心技术依然在模仿引进和消化吸收阶段;制度、标准、流程、人力等一系列基础管理能力比较匮乏。

对此,会上有专家呼吁,不能与国外汽车企业无限制的合作,目前的状况是对外开放过度,对内搞活不足。汽车行业的管理要“松绑”,对外国品牌、合资品牌要“限制”,在这一点上应当向日本、韩国学习。论坛由中国机械工业联合会、中国欧洲经济技术合作协会联合主办。



保障地方经济发展和民生改善 镇江在全国率先开展安全 5A 级电力用户创建活动

本报讯 (记者王伟 通讯员王亮 陈成)8月6日,江苏省镇江市召开“百家企业(单位)争创 5A 级电力用户试点活动动员部署会”,在全国率先开展 5A 级电力用户创建活动,以此加强用电安全管理,提高用电安全标准化、信息化建设水平,防止和减少用户涉电事故的发生,保障地方经济发展和民生改善。

针对全市七分之一的电网事故都由客户端造成的现状,镇江供电公司联合政府相关职能部门,决定于 2013 年 7 月-2015 年 12 月在全市所有非居民电力用户中开展“加强用电安全标准化建设、争创安全 5A 级电力用户”活动。据介绍,该项活动将着重制定电力

用户安全评价标准,强化电力管理标准化、信息化建设;实行百分制考核;达到 90 分以上的用户授予“安全 5A 级电力用户”称号,而 60 分以下则为不合格电力用户,下达限期整改目标。

镇江市将推进用户端电力安全管理信息化手段的运用,建设用户在电能量可视化管理系统,保障企业用电安全;由电力管理部门、安监部门和有关专家对电力用户进行全面检查,排查和消除一批涉电安全隐患;开展电力管理能力和电工的专题培训,确保所有用户的电力管理人员培训率达到 100%,电工持证上岗率达到 100%。