



● 聚焦老百姓身边的“断头路”③

“京津冀一体化”能否打通 2300 公里“断头路”

专家表示,这需要各地打破自身利益的“一亩三分地”

本报讯 (记者杨召奎)“北京与河北之间有不少‘断头路’,经常是走着走着,路就没了,不得不掉头返回!”10月14日,经常在京冀之间跑运输的梁师傅告诉记者,北京与河北两地之间高速公路看似四通八达,但实际上,要从河北某个地方开车到北京,有不少道路无法直达。

河北省交通运输厅官员透露,从河北

通往京津两地,“断头路”总里程达 2300 公里。位于通燕高速和京平高速之间、可连通燕郊与北京的徐尹路就是被媒体多次提及的“断头路”,也是燕郊居民普遍关注的一条道路。徐尹路于 2010 年规划建设,西起朝阳区皮村,东至市界,通过潮白河大桥与河北燕郊的北环路衔接,但至今没有实现通车。

北京市政路桥养护集团现场施工负责

人表示,该条路 4 年未通车是因为工程需要两地对接,计划也要同步,并且涉及拆迁,所以进度比较慢。“按照计划,徐尹路将在明年年底前通车。”

10月14日上午,记者来到徐尹路与任李路的交汇处了解到,徐尹路二期工程已经修到这里。任李路西侧的道路虽然坑坑洼洼,但已经可以通车。而任李路东侧正在施

工,渣土车掀起的灰尘漫天飞扬。施工人员告诉记者:“按照现在的进度,明年年底应该能通车。”

“修路最难的就是拆迁,现在拆迁都完成了,其它就不是什么问题了,明年年底通车应该没有问题,我们现在比较担心的是潮白河大桥。2005 年买房子的时候,就听说要建潮白河大桥,如今 9 年过去了,这座桥依然没建

本报讯 (记者杜鑫)“从我们小区到城内只有一条主干道立汤路,短短几公里的路,早晚高峰开车至少要堵半个小时。”家住北京市昌平区天通苑的王硕近日向记者抱怨说,北京市规划委 2007 年就批复的北苑路北延工程以及北苑东路跨河桥工程两个缓解天通苑地区交通拥堵问题的建设计划,修修停停,直到今年仍未完工。

北苑路北延工程为北京市北部地区一条重要的南北向城市主干路,当初设计从立水桥到中滩村大街。有关方面曾表示,工程将在 2008 年年内完工。然而,10 月 10 日,记者来到北苑路北延工程处,没有发现施工人员和施工迹象,位于朝阳区的这一侧成了大型停车场。该道路被一条铁路和地铁 13 号线隔开的区域被居民种上了菜。“我在这儿都住 5 年了,这路一会儿说修,一会儿说不修,地荒着,不种菜挺可惜的。”一位在地里摘菜的大爷说。“我和家人分别

住在把北苑路北延工程阻断的 13 号线的两侧,每次聚在一起,都要绕行几公里。”家住附近的刘先生则抱怨说。

据悉,该工程施工方最近答复市民关于工程建设进度的疑问时称,相关拆迁工作尚未完成,穿越地铁线和铁路线的工程涉及多个部门,还在商讨方案。实际上,北苑路北延工程的建设一直不顺利。由于该道路需要跨越清河,跨河桥的建设一直拖延,经过多方

努力,直到 2011 年桥才开通。

而同样是在 2007 年批复建设的北苑东路跨清河桥至今仍未能完工。北苑东路目前分南北两段,南段在朝阳区,北段在昌平区,因涉及两个区,有诸多环节需要沟通,两段路被清河隔断了多年。

“如果这座桥建起来,住在天通苑东区以及更北的住户开车一路向南能直接到北五环。”出租车司机齐师傅告诉记者,这将大大

缓解天通苑地区的交通拥堵问题,正因此,当地居民十分盼望该桥能够尽快建起来。2010 年,有些居民甚至提议捐款建桥,以便接通新路。不过,未能如愿。

10月10日,记者在北苑东路靠近清河边的位置看到,已有施工人员在施工,一大半的河道已被拦截,一辆黄色的推土机停在工地上。负责该项目施工的北京市公联公司在回复记者采访时称,该桥预计 2015 年 6 月底完

工。

“涉及跨区县的‘断头路’问题,往往是城外的区县更积极将道路连接到城内,而城内的区县对此的态度一般不太积极。”清华大学副教授、清华规划院副总规划师、交通所所长段进宇认为,“断头路”往往是断在了各区县、各部门的沟通上。“城市交通系统涉及的部门很多,如果其中有个别部门有自己的想法,‘断头路’问题就很难解决。”

国家粮食局：节粮减损任重道远

本报北京 10 月 16 日电 (记者杨召奎)国家粮食局局长任正晓今天透露,我国每年因虫霉鼠雀造成的粮食损失达 200 亿公斤以上,在仓储、运输环节损失损耗逾 75 亿公斤,在加工环节造成的口粮损失超过 75 亿公斤,餐桌上的浪费更是触目惊心,有关方面估计,每年餐桌浪费食物价值达 2000 亿元。

今天是第 34 个世界粮食日,本周是第 24 个全国爱粮节粮宣传周。任正晓在当天的相关活动中表示,近年来,粮食主管部门以实施“粮安工程”为契机,大力实施农户科学储粮工程,使受益农户的储粮损失率平均下降 6%;大力开展仓储设施建设和“危仓老库”改造,推广储粮新技术,使陈旧仓房和露天储粮的损失率平均下降近 3%;积极引导加工企业开展技术升级和适度加工,使口粮资源利用率平均提高 7%。粮食流通各环节损失浪费率呈逐年下降趋势。

但他同时表示,农户科学储粮普及面积还比较小,产后晾晒整理和储存损失依然很大;粮食仓容整体不足,产区露天存粮依然较多;“四散”物流整体比例较低,推广任务依然艰巨;粮食加工企业过分追求“精、白、亮”,过度加工现象依然普遍;公共食堂倾倒剩饭剩菜、请客吃饭讲排场的现象依然存在,“光盘行动”远未成为全民行动,节粮减损任重道远。

9 月份全社会用电量同比增长 2.7%

据新华社北京 10 月 16 日电 (记者陈炜伟)国家能源局 16 日发布的数据显示,9 月份,全社会用电量 4570 亿千瓦时,同比增长 2.7%。数据显示,今年 1 至 9 月,全国全社会用电量累计 40975 亿千瓦时,同比增长 3.9%。分产业看,第一产业用电量 783 亿千瓦时,同比增长 2.4%;第二产业用电量 29827 亿千瓦时,同比增长 4.0%;第三产业用电量 5033 亿千瓦时,同比增长 5.7%;城乡居民生活用电量 5332 亿千瓦时,同比增长 1.8%。

温州市域轨道 S1 线成“示范线工程”

本报讯 经国家发改委批准同意,由中铁四局集团二公司参建的温州市域轨道 S1 线一期工程装备研发项目日前被正式列入“国家战略新兴产业示范线工程”。该项目不仅是首个被列入“十二五”国家战略新兴产业示范工程的轨道交通装备项目,也是温州市首个国家战略新兴产业示范项目。

据悉,在温州市域轨道 S1 期工程建设中,中铁四局集团二公司承建 SG14 标段是全线最大标段。开工以来,SG14 标段项目部大力加强现场管理,助推施工生产。他们针对征地难等困难,积极沟通协调,确保了工期按计划推进。

(洪克林 张方方 李旭)

国企“混改”开始突破传统边界

中国人保、腾讯、中国石化将通过发挥战略资源互补优势,共同探索业务创新

本报记者 于宛尼

购物到京东、1 号店,吃饭先到大众点评网订位、团购,开车用腾讯四维地图导航,即便是买张电影票也要用微信支付……这是腾讯员工张军的生活白描,未来,他的生活将会因一单举世瞩目的投资变得更为方便,“生活半径因加油站而变化。”

近日,中国人保、腾讯、麦盛三方共同发起设立的深圳市人人保腾讯麦盛能源投资基金企业正式与中国石化销售有限公司签署《关于中国石化销售有限公司之增资协议》,战略出资 100 亿元入股销售公司,占销售公司本次增资完成后 2.8%的股权。

该消息公布后,舆论焦点认为,中石化项目是国有企业混合所有制改革第一单,中国人保投资参与这一项目符合十八届三中全会关于“积极发展混合所有制经济”精神,具有重大的政治意义和社会影响力,也是践行运用保险资金支持国家战略和国家重大项目的“新国十条”精神的重要举措。

改革是不容易的,特别是中央企业的改革。对于国资国企改革而言,市场化与去行政化是并行的,这样的一项企业混合所有制改革会带来哪些变化?

9 月 24 日,中国人保品牌部有关负责人毛晓梅证实,引资完成后,中国人保、腾讯、中国石化将通过发挥各方战略资源互补优势,共同探索加油卡业务的创新,为客户提供更好加油体验。此外三方还将积极重点探索和挖掘非油品业务的未来增长潜力,提升非油品业务的更广阔增长空间。

据了解,非油品业务是指除了加油、充气等常规业务外,开展的其他诸如便利店、汽车服务、车联网、O2O、金融服务、广告等业务,被视作加油站未来的新增增长点。

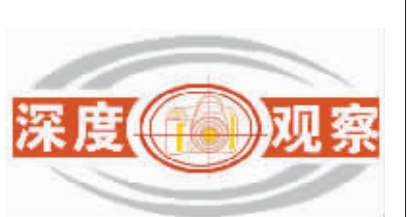
在一些国际石油公司,非油品业务和油品业务的利润对半开,而中国石化销售公司来自非油品业务的收入只占 1%左右。记者观察,中石化近来密集公布的 12 个战略合作,包括包括腾讯、新奥能源、海尔、汇源、复星集团、大润发、航美、宝利德、中国烟草等。

这些合作几乎都是围绕易捷便利店展开,站在中石化加油站平台上的跨界伙伴可谓百搭:大润发主要是为易捷便利店提供店面运营经验和供应商渠道;腾讯主要在移动支付、O2O、媒介宣传、大数据应用与交叉营销等领域进行支持;一号店主要对接电子商务,进行线上线下的互动;顺丰则在将“嘿店”入驻易捷的同时,利用中石化化的加油站做快递物流的“最后一公里”配送站点;复星目前的落地项目是在易捷便利店里开设了药品专柜,24 小时便民药店的计划也在进行中;海尔着重在互动营销、物流配送、油品销售等领域开展合作;新奥能源主攻天然气加气站业务。

在“混改”第一单中,中国人保作为另一家央企亦不无亮点。腾讯与人保的合作中,人保需要更多网点和渠道销售车险,而腾讯的支付业务和中石化多达 8000 万加油卡的潜在用户发生关联后,消费数据亦可以反向提供给人人保做投保人评估和定价。

值得关注的是,作为一家大型公司的战略调整,腾讯已经不想再做内容运营与商务运营方面的业务了。中石化广东公司已和微信在支付环节有合作,这可能成为未来扩大合作的模板。另外,腾讯在地图、车联网盒子等领域的投资项目,也可以和中石化加油站合作。

在腾讯战略转型与高速发展的背后,互联网巨头之间的业务边界越来越模糊,竞争冲突越来越强。同样作为央企的中石化、中国人保的改革共识应该是怎么把握平衡,业务层面和外部合作最重要的是理清内部利益分配。纵然,目前三方的合作协议还仅是框架性的,但投资者已经将一切美好的希望赋予到这次改革中。



石家庄“工厂”主题餐厅受追捧

《中国职场人领导力执行力报告》发布 “活力型”领导者最受员工拥戴

“零成本社会”将会到来?

本报北京 10 月 16 日电 (记者杜鑫)“中国向零边际成本社会的迈进将确保其在第三次工业革命时代中的领袖地位,并且为一个更公平、更可持续、更繁荣的后碳生态文明铺平道路。”美国著名思想家、华盛顿特区经济趋势基金会主席杰里米·里夫金今天在京举办的“2014 第三次工业革命高峰论坛”上表示。

里夫金认为,物联网正极大地提高人类社会的生产率,很多商品或服务的成本已趋

近于零,从而在本质上被免费提供。其结果是企业利润枯竭,知识产权概念淡化,传统意义上资源紧缺的观念逐渐让步给资源过剩的思潮。在未来几年,几乎所有的经济领域都将被卷入“零成本”模式。无处不在的通信网络正在与初期的可再生能源互联网、处于萌芽状态的自动化物流和交通运输网络连接,以此扩大全球影响力,从而建立一个分布式的神经网络——这就是第三次工业革命。

其次,32%的职场人拥戴的是柳传志式的“向导型领导者”。向导型领导具有高瞻远瞩的视野和很强的计划能力,乐于把具体

的管理事务委派给其他人,而自己全神贯注于制定总体战略,并指导战略实施。

技术型员工最欢迎的是雷军式的“创新型领导者”。他们善于描绘技术进步的前景,并鼓励员工朝着这个目标努力工作。

在营销类员工中最受欢迎的则是陈欧式的“表现型领导者”。他们热情洋溢,好交朋友,口才流畅,重视形象。他们工作高效且善于建立同盟,但缺点是容易过于乐观,往往无法估计细节,在执行方面需要高专业度的技术精英来配合。

参与此次调研的职场人最无法忍受的领导类型是“权术思想过重”,80 后、90 后职场人尤其反感厚黑、防人等思维模式,其他令员工无法忍受的还有“缺乏担当、遇事爱推卸”和“工作指示朝令夕改”的领导。



■本报记者杨明清 通讯员王文辉

作为以“海洋经济”发展为主题的第九个国家级新区,青岛西海岸新区不断完善产业结构,构建起船舶和海工装备制造、海洋生物、港口物流、滨海旅游以及现代海洋渔业等三次产业完善的现代海洋产业体系。今年上半年,新区的海洋经济增加值完成 260 亿元,同比增长 15%,高于全区生产总值增幅 5.2 个百分点。

园区集聚效应初显 海洋生物产业特色鲜明

日前,青岛西海岸新区海洋生物特色产业园又孵化出一家科技型蓝色企业——青岛吉海营养科技有限公司,该企业由明月海藻集团投资建设,主要从海藻中提取盐藻多糖等活性物质生产海洋功能食品。目前,企业已完成设备调试,即将投入试生产。

而就在今年 7 月份,该集团的另一家控股子公司——青岛明月生物医用材料有限公司,成功取得第一类医疗器械生产备案凭证,产品成功可贴,即将投入试生产。去年,园区企业了解,1 吨海带的市场价是 0.8 万元,提取加

工成海藻酸盐价值提升到 1.6 万元,继续加工成终端产品海藻酸盐医用敷料市场价值将达到 240 万元,价值提高近 300 倍。

海藻养殖、海藻活性物质提取、海藻活性物质纯化及功能化改性,以及基于海藻活性物质的新产品开发和应用,已经成为蓝色海洋经济中一个具有鲜明特色的新兴产业链。

目前,新区海洋生物产业主要集中于青岛胶南海洋生物特色产业园,该园区是国家高技术研究发展计划成果产业化基地、山东半岛蓝色经济海洋特色园,规划面积 5000 余亩,包括两个生物产业集聚区:一个是以明月海藻集团为核心的北部园区,一个是以聚大海藻为核心的南部园区。去年,园区企业完成主营业务收入 59.5 亿元。其中,北部园区

培育孵化出 10 多家科技型蓝色企业,涉及海洋功能食品、海洋生物医药、海洋化妆品、海洋生物肥料四个领域。

据悉,青岛西海岸新区以明月集团、聚大洋集团等为代表的“海洋生物产业集聚区”,将围绕海洋生物精深加工产业领域,打造“232”亿级规模产业,即两个百亿级产业、三个十亿级产业、两个亿级产业,完善发展与产业配套的服务体系,把该园区建成国内最大、水平最高的海洋生物研发转化基地、产业发展加速器、海洋优势产业先行示范基地。

产业链上下关联 远洋渔业打造全产业链模式

正在建设中的 10 艘 2100 千瓦以上的

新型高性能专业远洋渔船,将为海洋渔业增添新活力,作业区域将首次拓展到万里之外的大洋,赴北太平洋和西南大西洋公海从事捕捞作业,并一举打破青岛远洋渔业无深海作业的现状,远洋渔业开始真正走向“远海”。

走向“远海”,是海洋渔业产业取得突破的一个缩影。新区正从完善渔业产业链、增加产品附加值等方面着手,重新定义这一传统产业。规划建设 12 平方公里的“国际远洋渔业产业园”,以总投资 102 亿元的中国北方(青岛)国际水产品交易中心和冷链物流基地为龙头,打造千亿元产业链,力争 2020 年在基地交易的远洋渔船达到 1000 艘,年卸鱼量 300 万吨以上。规划建设“现代渔业试验基

地”,以水科院黄海水产研究所海洋食品研发及良种繁育基地为中心,集聚省级良种场 6 家、市级农业产业化龙头企业 4 家,龙头企业和规模化健康养殖基地 20 余家,园区带动良种覆盖率 90%以上。

届时,海洋渔业这一古老产业,将在新区焕发新生机,建成科技化、现代化的全新产业链,实现该产业发展联动式、规模化的历史跨越,真正从“近海”走向“远海”,从“浅蓝”迈向“深蓝”。

加快自主创新 船舶和海洋工程产业蓄力发展

北船重工建立了 280 多人的研发队伍,制定并正式发布企业标准 5 项,自主开发应用程序软件 78 个,批量承建并出口的 18 万载重吨散货船被誉为“中国超级货船”,主要指标到达国际先进水平……齐耀瓦锡兰船用柴油机攻克了高压燃烧和燃气再循环技术难题,达到国际领先水平……这一系列优秀的科研成果诞生于海西湾船舶与海洋工程产业基地。

据了解,园区共设有各类研发机构 17 家,其中国家级和省级研发技术中心各 4 家;获得国家专利 67 项,其中发明专利 26 项,累计投入科研经费 25 亿元,自主创新硕果累累。

作为“山东半岛蓝色经济海洋特色园区”之一,海西湾船舶与海洋工程产业基地处于中日韩世界船舶制造业“金三角”中心地带,是商务部、工信部批准的首批国家级船舶出口基地和新型工业化产业示范基地。园区聚集了包括北船重工、武船重工、中海油海洋工程等船舶制造与海洋工程企业及各类配套企业 100 余家,形成了以海洋工程为主的完整产业链和产业配套能力较强的大型产业集群。今年上半年完成产值 127 亿元,同比增长 11.3%。

目前,该基地已成为全国四大船舶与海工制造基地和“国家级船舶出口基地”,造船能力突破 400 万载重吨,世界首艘具备 3000 米深水铺管能力的“海洋石油 201”号、亚洲最大深海油气平台“荔湾 31”、国内首艘 300 米饱和潜水母船“深潜号”从这里驶向“深蓝”。