

3 年发生车祸 1281 次,本报记者实地体验云南昆石高速公路“死亡隧道”

# 阳宗隧道事故多发痛点在哪?

有关专家:公路修好后,后期服务跟不上;国标相对宽泛,应因地制宜出台地方标准

本报记者 黄榆

近日,云南本地媒体、网络上流传一种说法:云南昆石高速公路阳宗隧道堪称“死亡隧道”。

7月24日,昆石高速公路阳宗隧道一天之内发生23起交通事故。

7月31日,阳宗隧道内再次发生2人死亡、5人受伤的交通事故。

根据云南交警部门最近3年的统计,阳宗隧道路段发生车祸1281起,伤亡90余人。2015年阳宗隧道发生一般程序和简易程序处理的交通事故达到1万余起,是全省事故量最大的一个点段。

昆石高速公路全长78公里,是昆明通往滇东、滇南及通边、出海的主要运输通道。阳宗隧道位于昆石高速阳宗坝子与草甸坝子之间,地处山腰,隧道两侧均为坡道加弯道。双向均为3车道,全长约3公里。据了解,阳宗隧道因距离长、灯光照明

不稳定,容易引发道路交通事故,并发生交通拥堵。

## 隧道光照不足、车速快

8月10日,《工人日报》记者驱车进入阳宗隧道。隧道外面光线较亮,当车辆开进隧道时,虽然车速降到50迈左右,车灯也提前打开,但在进洞的一瞬间,眼前突然暗了下来,什么也看不清楚。在经过一两秒钟之后,眼睛才缓过来,慢慢适应隧道内的光线。

虽然隧道内车道为实线,但行驶过程中就有4辆小车随意变道。其中一辆微型车甚至连转向灯也没打,就突然从左侧车道并入,而且时速约在80~100公里,危险程度很高。

因为照明改造施工,从隧道口前方150米处就占用了外侧车道。隧道内限速临时调整为每小时40公里,隧道内广播反复播放安全提示。

记者看到,对于限速的调整,大多数驾驶员视而不见。隧道口速度监测显示,很多车辆都是以80余公里的时速驶入隧道。执勤交警说,驾驶员不仅不按限速提示行驶,而且跟车也非常近,一旦前车急刹,后车根本来不及停住,很容易造成追尾。

“隧道内光线昏暗,进入隧道就如同进了地窖,感觉阴森。”货车司机袁军说,整条路桥梁多、隧道多,虽然他在这条路上跑了无数个来回,由于隧道内的灯光比较弱,加上有些时候隧道内的灯只有头顶的一组,因此每次他开车从外面一进隧道时,眼前总有几秒钟的盲区,突然一黑,非常不适应。尤其是在太阳光线特别好的大晴天里,这种情况更为明显,有几次他的车险些与前面的车追尾。每次经过时,他心里都有些害怕。

## 国标相对宽泛,应考虑云南复杂的地形

对于上述情况,交警部门认为,长期以来

隧道内都是使用黄光源高压钠灯,设计之初是符合国家标准的。云南交投昆明东管理处相关人员也表示:高速公路从立项、审批、施工、验收都有一整套严格程序。高速公路的设计并没有问题,隧道内的照明也是符合要求的。但交警部门也表示,虽然初期能满足要求,但车流量早已突破设计流量,光线昏暗的问题就逐渐显现出来。

“在车流量剧增的情况下,频繁出现车辆追尾的问题反映出隧道内的灯光存在问题。由于隧道光线较暗,车流量又大,容易导致驾驶员对安全距离产生误判,同时该隧道内还有一个大转弯,昏暗光线同样容易导致驾驶员对弯道的半径产生误判。”长期研究道路交通安全的昆明理工大学交通工程学院副教授胡立伟说,“当公路坡度大于6%时,交通事故发生率会显著增加。但我国国土辽阔,所以公路设计标准相对宽泛,尤其像云南这样高原多山地形更为复杂,我认为按照相对宽泛的国标来修路,事故率会比平

原高。”

胡立伟告诉记者,云南乃至全国都有一个共性,就是公路修好后,后期服务跟不上,归根到底还是钱的问题。“例如,按照我此前提出的要求改造阳宗隧道的灯光系统,至少需要600万元。但昆石高速公路不是只有这一处隧道,改造费用对于公路管理方来说是不小的开支。”他说。

要破解事故痛点,或许必须采用综合性的治理方式。这种“综合性”不仅在于警方执法、路政管理、设施完善,地方政策或立法都应该纳入其中。胡立伟提出,应出台地方标准,以保证安全。

此外,高速公路坡度的降低势必意味着要投入更多的资金。现阶段每修1公里高速公路约需1.7亿元。对此,胡立伟表示,在地方性标准出台之前,设计、修建高速公路的企业更多会以国家标准中较为宽泛的标准来设计、施工,以降低成本。应该出台更为严格的地方标准,从根本上减少事故发生。



## 工信部等 11 个部门发文 引导企业创新管理提质增效

新华社北京8月11日电 工业和信息化部、国家发展和改革委员会、财政部等11个部门11日印发《关于引导企业创新管理提质增效的指导意见》，鼓励企业通过降低成本、创新生产经营模式和质量管理方法等,实现管理增效和创新增效,提升发展质量,增强竞争力。

近年来,我国企业生产经营成本持续上升,部分行业产能严重过剩,产品价格不断下降,企业面临着更加严峻的环境。新形势下,引导企业创新管理、提质增效,既是企业有效控制成本、提高生产效率的迫切要求,也是应对当前经济下行压力、稳增长的重要手段。

指导意见提出,要引导企业通过加强成本管理和控制,强化资源能源集约管理,加强质量品牌管理和风险管理等措施,全面管控生产经营成本,积极延伸产业链,拓展发展新空间。

为此,工信部等相关部门将组织开展企业管理创新总结推广等活动,加强示范推广。同时,还将研究建立企业评价指标体系,引导企业对照标杆查找出差距和薄弱环节,加以改进。此外,还将通过严格监督执法,加强市场价格监管、减少行政审批等,为企业营造良好的市场环境。



本报讯(记者赵剑影)“2015年,首旅集团总资产突破500亿元,营业收入突破380亿元,约占北京市旅游收入的8%。资产证券化率达到25%。品牌价值406.72亿元,位列我国旅游服务行业第二位。”日前,谈起这一连串的数字,首旅集团党委副书记、副董事长、总经理刘毅有些自豪。

据介绍,近年来,首旅集团积极落实深化董事会建设和国有产权流转试点改革,促进放管结合落地,切实提高企业运营效率。自2015年7月至今,首旅集团在北京市国资委的授权范围内,经履行集团内部审核程序后,审核通过产权流转事项共计82个。其中,向国资委上报申请核准项目7个,自行批准评估备案项目9个;批准协议转让项目3个,批准无偿划转项目4个;审核通过产权登记项目共计59个,涉及产权总金额150亿元。

作为试点企业,首旅集团内部资产重组及国有产权置换开辟了“快捷通道”,项目审

## 加快退出低效资产,提高国有资产活力和配置效率 首旅集团探索国有产权试点改革 “国企改革时,要把国有资产的重组与职工的安置整体考虑”

批周期比放权之前平均缩短了近七成。不仅节约时间成本,增强产权流转时效性,还促进企业整合,优化了国有资产结构;加快退出低效资产,提高了国有资产活力和配置效率,提升了国有资本市场价值。

刘毅表示,为了保证国有产权流转试点工作有序开展,首旅集团搭建了完善的管理体系,制定了产权管理基本制度,并按照不同产权管理行为编写了管理办法,明确了各环

节操作流程。同时,深入梳理分析了产权登记历史遗留问题,积极研究制定解决方案。

国有产权流转试点改革,不可避免地要在国有资本走向上做文章。首旅集团作为吸收就业的重点企业,共有职工5万多人。如何让这5万多人资本有序进退时权益得到很好的保障,尤其重要。“开弓没有回头箭,国企改革市场化改革中必然要有破有立。”首旅集团党委书记、董事长段强说,“国企不同于一般企业,不仅要实现国有资产提质增效,更要保证好职工的权益。”他介绍说,首旅集团近些年正在推进混合

所有制改革,推动国有资本的有序进退。

“在有进有退中,如何看待职工和资产的关系能否做好安置工作的重点。”段强说,“国企改革时,要把职工看作国有资产的一部分。如果说经营管理算是轻资产,那职工就是和土地、房屋这些重资产紧密相连的。作为服务业为产业定位的企业,职工对于我们来说,尤其重要。国有资产在一些行业进退时,职工可以跟随资产的进退进入到新的行业中去。这不仅能避免安置中出现问题,还增强了职工和企业之间的凝聚力,提高了国企改革效率。”

## 湖北、山东发生安全生产、道路交通事故 安监总局派工作组赴现场指导事故处置

本报北京8月11日电(记者王冬梅)国家安监总局今天接到湖北省宜昌市当阳市马店砭石发电有限公司高压蒸汽管道发生爆炸,初步了解,已造成21人死亡、5人受伤。

当天,国家安监总局还接到山东省淄博市博山区博沂路掩的村路口,一辆货车先后与

一辆公交车、一辆大型客车、一辆小客车及一辆二轮摩托车相撞。初步了解,造成10人死亡、26人受伤,具体伤亡情况还在进一步核实中。

对此,国家安监总局高度重视,作出部署:立即派出工作组紧急赶赴湖北和山东事故现场,指导协助地方全力做好现场救援和事故处理工作。

## 新能源车指标火爆背后诸多问题待解

其关键技术和充电桩等配套设施仍需不断优化和改进

本报记者 杨召奎

日前,北京市小客车指标管理系统发布消息显示,本期累计收到个人示范应用新能源小客车配置指标申请和确认延期的共18104个(包含确认延期者)。截至6月,今年的新能源车配置号牌仅剩13460个,意味着今年提供给个人的5.1万个个人新能源车号牌即将被分配殆尽。

业内人士分析认为,北京普通小客车摇号指标压缩,针对新能源汽车推出的一系列促进政策,包括新能源汽车“不限行”、中签率高等优势,都令新能源汽车指标成为炙手可热的“香饽饽”。

从北京普通小客车摇号情况来看,普通小客车指标则依然延续一号难求的态势。截至8月8日,北京小客车配置指标累计收到个人申请和确认延期的有272万多个。而上一期,725名普通小客车申请人中才有1名幸运儿中签。本轮,这种难度将延续,甚至加剧。此外,根据北京市“十三五”时期交通发展建设规划,北京市机动车的摇号指标将再次紧缩。普通小客车中签率的不断降低,让一些消费者“退而求其次”。

与此同时,2016年是新能源汽车补贴退坡前的最后一年。在北京,续航里程大于等于250公里的纯电动车可以获得国家、地方补贴各5.5万元,累计11万元。如果到明年,同等续航里程的产品只能获得补贴累计8.8万元。尽管新能源汽车关键零部件的成本随着产业规模在逐年下降,但是从消费者的角度考虑,需要多掏2.2

深度观察

## 官方出台鼓励政策 社会资金成北京园林绿化建设生力军

本报北京8月11日电(记者杜鑫)记者今天从北京市园林绿化局获悉,近3年来,上百亿社会资金通过PPP项目、绿化基金等方式,参与平原地区规模化苗圃、果树产业、湿地公园等项目,成为北京园林绿化建设的生力军。

据介绍,北京市园林绿化部门为了吸引民间资本参与项目建设,出台了一系列鼓励政策。比如,在规模化苗圃建设工程中的苗圃建设用地方面,要求区县政府协助解决,市政财政对投资企业给予土地流转补助,城市发展新区、城市功能拓展区每亩每年补助1500元,生态涵养发展区每亩每年补助1000元,并且允许建设临时生产附属设施等。在利好政策刺激下,规模化苗圃项目3年建设共预计吸引社会资金60余亿元。总投资中,市级政府土地流转补助资金约2.8亿元,占5%,其余95%投资全部由企业筹措解决。

参与投资园林绿化建设的企业也在经营中获得了利润。以规模化苗圃建设为例,在经营期内,企业通过出售苗木获得利润,经营期满后,将留下一个每亩栽植有30株以上乔木、种类不少于5个的景观生态苗圃。

据北京市园林绿化局有关负责人介绍,未来计划通过PPP方式,由当地政府和企业在房山区和通州区各建设一个高标准的水湿地公园。由企业进行项目投融资,政府以特许经营权等方式使企业获得一定回报,达到政企合作、风险共担、收益共享的效果。

新华社记者 周相吉 杨玉华

进入夏天,山城重庆炎热难耐,但重庆市退休教师袁超却在四川东部的山林间享受着清凉。在四川省巴中市通江县文峰乡,上百位老人跟袁超一样,开始了今年的盛夏康养。

在四川、安徽等多个地方,记者发现不少异地的老人,他们为寻找养老居所而迁徙,流向带有季节性特征,形成特殊的“候鸟”老人现象。这在刺激康养产业发展的同时,也提示着需补上医疗、保险、消费等康养产业链上的新短板。

## “候鸟”老人激活康养大市场

家住北京的于鸿泉老人退休后,先后在北京、江苏等地老年公寓居住。如今,他在攀枝花市一栋康养公寓里享受着阳光花海。

于鸿泉说,2014年5月他来到攀枝花,在市区租房住了一年,感受了整个春夏秋冬,发现这里干旱少雨,花果飘香,春日阳光充足,特别适合老人居住,就留了下来。2015年6月,他住进了一家民营机构运营的康养公寓,这里住着来自全国各地的老人,最大88岁,最小67岁。该公司总监周蓉说,这里床位有限,还不能满足市场需求。

每年冬季,大量外地老人涌入攀枝花,宾馆、农家乐“一床难求”。攀枝花市旅游局副局长彭德清说,每年10月后,到攀枝花住上1

至3个月的游客达到10万人次。整个冬季,攀枝花旅游者大约500万人次。

因生态环境优越,大别山革命老区安徽省金寨县近年来也成为迁徙老人养生地。一位浙江老人说,近两年都和老伴来金寨避暑,住在乡村农家院子便宜,算算在城市的空调费、生活消费,跟到山下住差不多了。大山里空气好,吃的东西也更健康。

金寨县旅游部门相关负责人介绍,金寨在2014年获得“中国长寿之乡”称号。以此为名片,该县着力打造养老产业,吸引了大量游客前来养老养心。

在巴中市通江县金山村,一家旅游投资公司正扩大投入,依托村容村貌发展养老产业。这家公司的董事长杨学林说,目前已经滚动投资6000万元,远期规划将达到2.8亿元。经过规划的居家式养老房屋350多套、出租式养老房屋50多套,已住进来自全国各地的老人。

