

■“走出去”

国务院总理李克强昨日主持召开国务院常务会议,部署加大金融支持企业“走出去”力度,推动稳增长调结构促升级;会议认为,统筹国内国际两个大局,加大金融对企业“走出去”的支持,是稳增长、调结构的重要举措,可以推动我国优势和富余产能跨出国门,促进中外产能合作,拓展发展空间,提高中国产品尤其是装备的国际竞争力,推进外贸结构优化升级。

■中日关系

外交部发言人华春莹昨日在例行记者会上表示,注意到日本将成立新一届内阁,中方将根据外交惯例处理有关事宜。在谈到对未来中日关系发展的期待时,她指出,保持中日关系长期稳定健康发展符合两国和两国人民的根本利益。中方一贯主张在中日四个政治文件基础上,本着以史为鉴、面向未来的精神发展中日关系。希望日方同中方相向而行,认真落实四点原则共识。

■“茶主任”

昨日,江西新余市原人大常委会主任周建华被江西省高级人民法院二审以受贿罪改判无期徒刑。办案人员透露,其敛财手段主要有“以茶会友”敛财。周建华因嗜好喝茶,被人称做“茶主任”,被组织调查后,办案人员在他办公室清点出393块普洱茶茶饼,这些茶饼中,贵的几万元,便宜的也价值近千元。“以茶会友”成为周建华编织关系网乃至权钱交易的重要方式。

■不救

12月23日晚,在京宣传新片《天将雄师》的著名影星成龙接受新华网专访,首度全面回应房祖名涉毒事件,澄清诸多公众谣传,剖白一个明星父亲的心声。“我没有动用任何关系去救他,”成龙说,“我希望他出来那天,也可以成为禁毒大使,把他的经过讲给年轻人听”。

栏目主持:陶凤

北京新机场明日开建

北京商报讯(记者 肖玮)数年等待后,北京第二座机场敲定于明日开建。昨日,北京商报记者从首都机场获悉,北京新机场工程于12月26日正式开工建设。新机场位于北京市大兴区榆垓镇、礼贤镇和河北省廊坊市广阳区之间。新机场定位为大型国际航空枢纽,规划建设7条跑道,满足年旅客吞吐量1亿人次需求。一期按2025年旅客吞吐量7200万人次、货邮吞吐量200万吨、飞机起降量62万架次的目标设计,建设4条跑道,70万平方米航站楼及相应的货运、空管、航油、航食、市政配套、综合交通枢纽等生产生活设施。

首都机场相关负责人介绍,根据国家发改委可研批复,机场工程投资799.8亿元,工期五年,计划于2019年建成投产。首都新机场规划建设规模开创了我国民航机场建设先河,在民航内外、全球范围引起高度关注。针对新机场在京津冀区域中的定位,首都机场也首次明确,新机场建设是京津冀协同发展中的交通先行、民航率先突破的重大举措。工程建成后,不仅能够缓解首都机场容量饱和的运行压力,满足北京及周边地区航空运输快速增长的迫切需要,提升我国民航业的国际竞争力,并将推动京津冀一体化发展,成为国家经济社会发展“新常态”下区域协同发展的新引擎。

北矿所欲引入国外矿业产权交易

北京商报讯(记者 蒋梦惟)随着日前北京国际矿业权交易所(以下简称“北矿所”)和北京国际矿业金融服务中心联合体作为中方机构,与俄罗斯黄金生产商协会(UGPR)在北京国际矿业城签约成为战略合作伙伴,国外矿业产权真正实现在国内矿业权交易平台交易也进入了倒计时。

昨日,北矿所相关负责人向北京商报记者独家透露,目前北矿所正在酝酿通过国外矿业行业协会在京落户,加速推进国外矿产,比如俄国的金矿等,能够在北矿所实现国内首个国外矿业权或股权交易。

北矿所股东之一、北京国际矿业城投资人刘玉川介绍,俄罗斯黄金生产商协会作为国外首个入驻国内的矿业行业协会,将在矿业城内设立项目展示空间、会议室及办公场所,让投资人在前往北矿所的同时也能了解国外矿产项目的具体情况。目前,中国香港矿业联合会、澳大利亚北布省能源局、加拿大育空省政府、魁北克省政府、阿尔伯塔省政府、安大略省政府、纽芬兰省政府也已经初步达成了合作意向。

(上接1版)

北京新思维:人口倒推发展布局

北京产业转移为周边地区也带来了新机遇,白沟玉兔皮具有限公司总经理张金英在提到大红门服装产业向白沟转移时非常激动,“确定大红门部分商户要迁过来后,我们的销售额增加了7%-10%,可以说大红门的到来带火了白沟,也提振了我们的生意”。

重在管控交通

交通拥堵一直是北京“城市病”的主要特征之一,郭金龙表示,继续加大轨道交通建设力度,开工建设4条新线,开通14号线中段、昌平线二期。抓好苹果园交通枢纽、驻车换乘停车场等重点项目建设,实施微循环道路疏堵工程。深入研究交通需求管理的政策措施,大力整顿停车秩序,提高智能化管理水平。

北京市交通委发布的2013年北京市交通运行分析报告显示,2013年平均每天堵车1小时55分钟,与2012年同期相比延长了25分钟,根据北大国家发展研究院2014年的研究结果,北京因交通拥堵每年约造成700亿元的损失,其中超过80%为拥堵时间损失。

北京交通大学经管学院教授赵坚指出,以往解决交通拥堵问题,主要靠增加公路、地铁线路,从供给方面来解决问题,但是随着北京汽车保有量越来越多,城市格局日益成熟,仅靠供给端已不能解决交通问题,还要加强交通需求管理入手。目前采取的限行、限号都具有一定的需求管理的性质,但从国际经验来看,交通需求管理的目的是主要是增加私人用车成本,增加公共交通出行率,提高停车费、征收拥堵费都是可以选择的措施。

北大国家发展研究院教授胡大源则认为,北京的交通拥堵有一部分原因是城市多中心叠加,北京是政治中心、经济中心、文化中心、金融中心、科技中心,应该使城市布局呈现多中心分散布局的状态,既可以大大缓解交通压力,也使城市布局更加合理。

市委十一届六次全会闭幕 郭金龙表示

发展京津冀不惜牺牲局部利益



郭金龙明确京津冀三地一盘棋,只有融入协同发展,才能更有效地激活北京优质资源

昨日,中共北京市委十一届六次全会在北京会议中心闭幕,审议并通过了《中共北京市委关于贯彻落实党的十八届四中全会精神全面推进法治建设的意见》(以下简称《意见》)。中共中央政治局委员、北京市委书记郭金龙在会上再次将京津冀协同发展的地位提至空前高度,明确强调,只要是京津冀区域整体发展需要的,就要克服困难去推进,即使牺牲局部利益也在所不惜,并为北京明年京津冀年度任务项目清单制定了交通、生态环保和产业转移三大方向。值得注意的是,《意见》进一步将四中全会依法治国理念落地,明确提出北京将建设法治中国首善之区,率先建成法治政府。

京津冀一盘棋 有效激活北京资源

全会上,郭金龙在部署明年工作时,对于京津冀区域协同发展的工作特别着墨。他明确,京津冀三地一盘棋,增强整体性。“只有融入京津冀协同发展,才能更有效地把北京的优质资源激活,更好地解决北京市自身发展中的难题。只要是区域整体发展需要的,就要克服困难去推进,即使牺牲局部利益也在所不惜。”郭金龙提出。

郭金龙透露,中央成立了京津冀协同发展领导小组,正在制定整个区域总体规划,大力推动交通一体化、生态环保、产业转移等重点领域率先取得突破,北京市要在这方面制定年度任务项目清单,交通方面,要加快京沈客专、京张铁路、京台高速等跨区域交通干线建设,打通一批断头路,促进交通服务管理一体化;生态方面,要协同推进张承生态功能区建设,实施水源保护林等合作项目,推动京津保中心区生态过渡带建设;产业方面,要以现有项目为基础,

集中力量打造曹妃甸产城融合发展示范区,加快北京新机场征地拆迁和外围设施建设,推进临空经济区规划编制和启动实施。

在中国社科院当代城乡发展规划院副院长张朝伟看来,“不惜牺牲局部利益”的说法主要指的就是北京短期可见的眼前利益,包括北京将部分资源转移到天津、河北去,虽然短时间内减少了财政等各方面的收益,但长期来看,是更能够帮助自己凸显差异化优势的必经之路。此外,张朝伟特别提出,郭金龙所提打通断头路等方面正是现在很多一体化策略中三地存在分歧的,天津、河北积极对接的同时,“其实,所谓局部利益也应综合平衡区域整体利益与地方自身利益,不偏不倚地共同推进多方面一体化。”张朝伟称。

首善之区 北京将建成法治政府

对于近日来重新掀起讨论热潮的“依法治国”,《意见》进一步明确了北京

版的实施思路,为北京制定了建设法治中国首善之区,率先建成法治政府的目标。《意见》明确,本市将完善规范性文件备案审查制度,把所有规范性文件纳入备案审查范围,禁止制发带有立法性质的文件,依法撤销和纠正违宪违法的规范性文件。

具体而言,《意见》提出,完善法规起草机制,提高市人大专门委员会、人大代表及社会组织提出或起草法规案的比重。完善法规审议表决机制,对法规草案的重要条款可以单独表决。充分保障人大代表参与立法的权利,建立专业代表小组全面参与立法工作机制,完善立法听证制度,对一些重要条款可专门召开立法听证会。推进重大行政决策地方立法,健全重大行政决策民主协商制度,健全专家论证和社会稳定风险评估机制。

中国政法大学副教授张劲也表示,此前北京的“重大行政决策民主协商制度”并不健全,过去的许多重大行政决策

今日评
Today's review

“功不可没”不能解释“成本黑箱”

韩哲

交通运输部日前首次发布全国收费公路统计公报,在2013年全国通行费收入3652亿元,还本付息支出3147亿元,总体亏损661亿元。

一次值得鼓励的简单之举,却引发如潮吐槽,“亏损”并没有获得想要的理解,而是被追问为什么会亏损。是不是亏无止境,收费也就无止境了呢?

终于,交通运输部坐不住了,昨日在官网上发表文章《中国特色的收费公路政策功不可没》,辩解正是因为30年公路收费政策,成就了如今以10.44万高速公路为骨架、总规模达到435.62万公里的公路系统。公路收费解决了资金不足,缩短了路网形成时间,节约了全社会的发展成本,提高了基础设施供给的质量和效率。

交通部说的是实话,但没有说出实话的全部。收费公路功不可没不假,但是这个跟收费公路的糊涂账是两码事。老百姓没说收费不可以,但收费要收的明明白白,这一点,即使交通部晒了账本,但信息公

开仍是不及格,只告诉你结果是这个样子,却不告诉你为什么导致这个结果。

一直以来,收费公路就是一个成本黑箱,成本收益竟几何,公众全凭猜。公众只是被动地接受信息,比如收费年限要延长,比如收费金额要提高,理由只有一个,亏空。至于为什么亏空,从来都是语焉不详,反正是不收不抵支。

基于历史惯性,收费公路几乎成为地方财政的提款机,并且成为“肥水衙门”,运营管理费用高企。交通部此次给出的运营管理支出数字是457亿元。老百姓就想知道这457元是怎么算出来的,这个数字是干干净净的,还是藏着猫腻,但对不起,交通部到此为止,惜字如金了。

457亿元的运营管理支出是否合理,得看明细账,得看里面的行政成本和人力成本合不合理,是否存在着冗官冗员,是否存在着薪酬福利滥发,是否存在着各种七七八八的非支出混迹其中,老百姓是

有这个疑问的。公路部门的人觉得很委屈,却不愿在阳光下跟老百姓对质解释,岂不是无解?

因此,不管是交通部首次就收费公路进行信息公开也好,还是在官网发文强调收费公路功不可没也罢,对于老百姓而言,总是一种“鸡同鸭讲”的感觉。因为老百姓的疑问并没有得到回答,不仅没有纾解质疑,还有点堵天下悠悠之口的意思。只不过老百姓的纳税人意识渐长,对这么点粗线条的信息公示并不买账,反而让交通部有点下不来台。

面对公众的质疑和不屑,交通部门接下来要做的不是高悬免战牌,将信息公开的步子迈回去,而是应该直面质疑,将信息公开一步步完善,打破黑箱。如此,老百姓的不满情绪会平复,同时也倒逼公路部门在财务方面更加严格,让公众挑不出错来。既然我们选择了依法治国的方向,就不要总想着还可以将“成本黑箱”进行到底。

国家能源局送三大政策“礼包”

光伏业分布式发展破解并网难题

北京商报讯(记者 王畔君)虽然临近年底,但是国家对光伏行业支持力度没有减退,国家能源局昨日发布了三项与光伏建设相关的文件,要求做好2014年光伏发电项目并网工作、推进分布式光伏发电应用示范区建设,做好太阳能发展“十三五”规划编制工作。业内认为,国家出台的一系列扶植政策,有利于进一步壮大国内光伏市场,明年将是大气污染防治年,在利好政策带动下,光伏发展有望迎来新一轮爆发期。在《推进分布式光伏发电应用示范区建设的通知》中,国家能源局明确,在国家能源局已公布的第一批18个分布式光伏发电应用示范区外,增加浙江嘉兴光伏高新区、江苏镇江经济开发区等12个园区,新增光伏装机容量152万千瓦,30个分布式光伏应用示范区2015年规划建设容量将达到335万千瓦。

“政府进一步扩大分布式光伏发电示范区,对于行业是重大利好,有利于进一步做大市场,给企业带来商机。”英利绿色能源相关负责人王志新指出,2011年之前,公司90%以上的产品都是出口国外,国内市场占比仅在个位数,虽然国际出口受阻,但国家仍大力发展国际市场,从2012年开始,中国基本就成为了全球最大的光伏应用市场,国内市场在公司占比中也不断提升,去年公司35%左右的产品是销往国内的。

王志新向北京商报记者透露,以往

光伏产品主要是销售给国内大型光伏电站,但随着国家鼓励分布式光伏发展,并且出台了诸多优惠政策,目前分布式光伏市场增长很快,截至目前,英利已经在全国建成了6999个分布式光伏电站,成为国内建设分布式光伏电站最多的企业之一。

而在《做好2014年光伏发电项目并网工作》中,国家能源局要求,电网企业要及时做好项目并网前的准备工作,简化内部管理流程,提高工作效率,力争具备并网条件的项目在今年12月底前实现并网运行。此外,《做好太阳能发展“十三五”规划编制工作的通知》则明确,太阳能发展“十三五”规划期为2016-2020年,发展目标展望到2030年。

国家能源局数据显示,今年上半年,全国风电弃风电量72亿千瓦时,平均弃风率8.5%,造成经济损失接近35亿元。

厦门大学中国能源经济研究中心主任林伯强认为,光伏行业的发展不仅要靠装机容量的提升,更要看并网情况,如果建成之后不能并网,就意味着严重的浪费。目前我国经济不景气,用电量增速放缓,火电、水电等发电都出现了过剩,在这种情况下,光伏发电稳定性较差,并网也更加困难。未来应该优先发展分布式光伏发电,实现发电量就地消化,既可以促进行业发展,也不用担心并网问题。