

解读新出台航道法

航道是我国重要的公益性基础设施，也是战略性资源，在支撑江河流域产业形成和发展流域经济上发挥了重要作用。从1995年起，交通运输部就开始了航道法的起草工作。近年来，全国人大代表、政协委员多次提出制定航道法的建议或提案。全国人大常委会2011年选择航道法进行了立法项目论证，并列入十二届全国人大常委会立法规划。历经全国人大常委会两次审议，航道法终于出台。

新出台的航道法客观反映了目前全国航道的管理现状和管理需求，规范和加强了航道的规划、建设、养护、保护，着力解决目前航道发展面临的主要问题和突出矛盾，定位准确，权责明确，制度合理，从法律层面为促进航运发展提供了重要的支撑保障。

明确航道划分技术等级规定

水运，是国家综合运输体系中最重要运输方式之一，相比其他运输方式，具有运量大、能耗小、成本低、污染少等优势。而航道又是水运的基础。我国现有内河航道通航里程近13万公里，沿海航道通航里程8000多公里，这些航道承载着约占社会货运总量11%和货物周转总量47%的货运量。

针对航道存在着技术等级低、通航条件差等问题，航道法规定，航道应当划分技术等级。包括现状技术等级和发展规划技术等级。并要求航道发展规划技术等级根据相关自然条件以及防洪、供水、环境保护等要求和因素评定。

航道规划是航道保护、利用的具体依据。航道法对航道规划专作一章规定。按照法律要求，航道规划分为全国航道规划、流域航道规划、区域航道规划和省、自治区、直辖市航道规划。按照利用的需要，明确了航道规划应当包括的具体内容，即航道的功能定位、规划目标、发展规划技术等级、规划实施步骤以及保障措施等。同时要求注重航道规划与其他规划的衔接。

发展航道同时注重保护环境

保护环境是我国的基本国策，航道法在制定中充分吸纳常委委员、地方和社会公众意见，明确在促进航道发展的同时，把保护环境作为一项重要原则予以遵循。航道法在总则中规定，规划、建设、养

解读新出台航道法

解读新出台航道法

护、保护航道，应遵循综合利用和保护水资源与保护环境的原则。在航道发展规划技术等级评定因素中体现“环境保护”内容，并要求编制航道规划应当依法进行环境影响评价。

同时，航道法规定，造成环境污染或者有其他环境违法行为的，依照环境保护法等法律的规定处罚。

明确航道建设质量安全责任

航道建设质量是保障航道安全的基础。航道法针对保障航道建设质量安全的关键环节和主要环节，设专章对航道建设作了规定。

航道法要求，航道工程建设应当遵守法律、行政法规关于建设工程质量管理、安全管理和环境保护的规定，符合航道规划，执行有关的国家标准、行业标准和技术规范；明确了航道建设各参与方的质量安全责任和交通运输主管部门的安全监管责任。

航道法对航道养护进行了专章规定。主要是从强化政府和航道管理部门责任着手，充实了航道养护的相关规定，要求国务院交通运输主管部门应当制定航道养护技术规范；负责航道管理的部门应当按照航道养护技术规范进行航道养护，保障航道处于良好技术状态；并对航道的巡查、维修、抢险等主要养护制度以及疏浚、清障等养护作业的相关要求作了明确规定。要求负责航道管理的部门应当合理安排航道养护作业，避免进行限制通航的集中作业和在通航高峰期作业。

为保证航道正常通航，航道法还明确规定，养护作业结束后，负责航道管理的部门应当及时清除对航道通航条件有影响的作业标志及其他残留物，恢复正常通航。

强化航道通航保护相关制度

“全国4186座航道上拦河建筑物中，能正常使用过船设施的仅621座；40972座桥梁中，其中不满足通航标准的占70%。”

这是今年4月，交通运输部部长杨传堂在十二届全国人大常委会第八次会议上作航道法草案说明时提供的一组数据。他说，实践中，拦、跨、临航道工程造成碍航、断航的问题比较突出。根据交通运输部设计，由于一些拦截航道的工程没有相应建设过船设施，导致建国初期全国内河航道通航总里程约为17万公里中有4万余公里属于中断航道。

针对拦、跨、临航道建筑物选址和建设对航道通航条件的要求保障不够，导致航道通航条件恶化的问题，航道法明确和强化了航道保护的相关制度。

航道法规定，建设跨越、穿越航道的建筑物、构筑物，应当符合该航道发展规划技术等级对通航净高、净宽、建设深度等通航条件的要求；在通航河流上建设永久性拦河闸坝，建设单位应当按照航道发展规划技术等级建设通航建筑物，并实现同步规划、同步设计、同步建设、同步验收、同步投入使用“五同步”；在航道保护范围内建设临河、临湖建筑物或者构筑物，应当符合该航道通航条件的要求。

为了保护航道的健康发展，航道法对在航道保护范围内破坏航道条件的一些行为作了明确的禁止性规定。禁止在航道内设置渔具或者进行水产养殖；禁止在航道和航道保护范围内倾倒砂石、泥土、垃圾以及其他废弃物；禁止在通航建筑物及其引航道和船舶调度区内从事货物装卸、水上加油、船舶维修、捕鱼等影响通航建筑物正常运行的活动；禁止危害通航建筑物、航道整治建筑物、航标等航道设施安全的活动等。

加大非法采砂行为处罚力度

“现在采挖砂的现象非常严重，有些地方已经酿成了一些很大的事故，在一些江河，滥采滥挖河砂成风，并且形成了一些‘砂霸’，和地方上的黑恶势力勾结，变成了一股势力。”

在航道法草案初次审议中，就有不少

委员对非法采砂的问题高度关注。的确，实践中一些地方非法采砂问题突出、屡禁不止，不但破坏航道，造成水上交通安全事故频发，还危及堤防，影响河道防洪安全。航道法经过两次审议，对非法采砂的规定不断完善，并加大了处罚力度。

航道法规定，在河道内采砂，应当依照有关法律、行政法规的规定进行。禁止在河道内依法划定的砂石禁采区采砂、无证采砂、未按批准的范围和作业方式采砂等非法采砂行为。根据航道和保护范围内的其他地区采砂，不得损害通航条件。并对非法采砂规定了相应的法律责任。在航道和航道保护范围内采砂，损害航道通航条件的，由负责航道管理的部门责令停止违法行为，没收违法所得，可以扣押或者没收非法采砂船舶，并处五万元以上三十万元以下罚款；造成损失的，依法承担赔偿责任。

设定通航条件影响评价制度

根据航道保护的实际情况，航道法在总结实践经验并征求有关部门和专家意见的基础上，设定了航道通航条件影响评价制度。

杨传堂说，对不符合通航标准的拦、跨、临航道工程，如果没有必要的事前预防把关制度，一旦建成，到时候再要拆除或改建，必然代价巨大。因此，我国的航道管理条例规定，修建与通航有关的设施或者治理河道、引水灌溉应当事先征求主管部门的意见。但是，由于征求意见制度约束力较弱，航道保护问题一直没有得到很好的解决。

航道法规定，建设与航道有关的工程，建设单位应当在工程可行性研究报告阶段就建设项目对航道通航条件的影响作出评价，并进行审查核权的交通运输主管部门或者航道管理机构审核。建设单位报送的航道通航条件影响评价材料不符合本法规定的，可以进行补充或者修改，重新送审核部门审核。未报送航评材料而开工建设且逾期不补办手续的，将被处以二十万元以上五十万元以下的罚款。

根据政府职能转变要求和行政审批制度改革精神，航道法将航道通航条件影响评价作为工程项目审批、核准的条件，并最大限度缩小了需进行航道影响评价的建设项目的范围。 **（普法网）**

大交通视线

交通运输部日前发出《关于切实加强安全生产工作以通知》强调,全行业要以更加坚决的态度、更加务实的作风、更加有力的措施,从根子上消除重特大事故安全隐患,从治本上拿出切实可行的办法。各级领导干部要亲自深入一线督促检查,加大对重点地区、重点环节和重点企业的暗查暗访力度,及时督促整改落实。突出加强港口危险品作业和港口危化品罐区、长途客运、旅游包车、道路危险品运输、城市公交、轨道交通运营、水路客(滚)运输、渡口渡船等重点领域安全监管,对发现的安全生产问题要立即立案、安全隐患要坚决消除、安全漏洞要即刻堵塞。要加强道路运输、危险货物物流及存储等重点领域的实时监测与预警,全面做好应急处置和突发事件处置工作。

交通运输部日前发出《关于切实加强安全生产工作以通知》强调,全行业要以更加坚决的态度、更加务实的作风、更加有力的措施,从根子上消除重特大事故安全隐患,从治本上拿出切实可行的办法。各级领导干部要亲自深入一线督促检查,加大对重点地区、重点环节和重点企业的暗查暗访力度,及时督促整改落实。突出加强港口危险品作业和港口危化品罐区、长途客运、旅游包车、道路危险品运输、城市公交、轨道交通运营、水路客(滚)运输、渡口渡船等重点领域安全监管,对发现的安全生产问题要立即立案、安全隐患要坚决消除、安全漏洞要即刻堵塞。要加强道路运输、危险货物物流及存储等重点领域的实时监测与预警,全面做好应急处置和突发事件处置工作。

设定通航条件影响评价制度

根据航道保护的实际情况，航道法在总结实践经验并征求有关部门和专家意见的基础上，设定了航道通航条件影响评价制度。

杨传堂说，对不符合通航标准的拦、跨、临航道工程，如果没有必要的事前预防把关制度，一旦建成，到时候再要拆除或改建，必然代价巨大。因此，我国的航道管理条例规定，修建与通航有关的设施或者治理河道、引水灌溉应当事先征求主管部门的意见。但是，由于征求意见制度约束力较弱，航道保护问题一直没有得到很好的解决。

航道法规定，建设与航道有关的工程，建设单位应当在工程可行性研究报告阶段就建设项目对航道通航条件的影响作出评价，并进行审查核权的交通运输主管部门或者航道管理机构审核。建设单位报送的航道通航条件影响评价材料不符合本法规定的，可以进行补充或者修改，重新送审核部门审核。未报送航评材料而开工建设且逾期不补办手续的，将被处以二十万元以上五十万元以下的罚款。

根据政府职能转变要求和行政审批制度改革精神，航道法将航道通航条件影响评价作为工程项目审批、核准的条件，并最大限度缩小了需进行航道影响评价的建设项目的范围。 **（普法网）**

根据政府职能转变要求和行政审批制度改革精神，航道法将航道通航条件影响评价作为工程项目审批、核准的条件，并最大限度缩小了需进行航道影响评价的建设项目的范围。 **（普法网）**

常州交通运输

CHANGZHOU JIAOTONG YUNSHU

常州市交通运输局主管
常州市交通运输与物流协会主办2015年9月6日 第24期 总第792期
苏新出准印JS—D002号 内部资料免费交流
常州报业传媒印务有限公司承印

《航道法》化解航道管理“心病”——我市首宗“航道通航条件影响评价”开评

“不出问题没声音，等有了问题，才想起来找我们。”一直是航道管理工作者的“心病”。

近日，在龙城大桥的一处地铁施工工现场遇到了一个问题。按照我市地铁一号线设计，线路在龙城大桥下穿新运河改线段，并在大桥南堍堤岸开设一个由下向上的地铁通风口。对施工单位来说，这个通风口的工程量并不大，一周左右就可以搞定，但对市区运河航道有什么影响，不要说施工单位，就是设计单位恐怕也难搞清楚。按以往惯例，涉航道建设项目，多数建设施工只要不直接用航道设施，就不一定需要航道管理部门审批，而今后在航道范围内出了什么问题，则航道管理部门就有责任处理。有的航道管理人员戏称其为“事后诸葛亮，到时斩马谡就难了”，因此此类事情一直是

困扰航道管理部门的一块“心病”。3月1日,《《中华人民共和国航道法》(以下称“航道法”)正式实施,龙城大桥下的这个地铁通风口审批就不是一个星期搞定的事了。因为,这个通风口涉及到常州市区运河改线段,对现有航道造成了影响,根据新航道法规定,必须先要做航道通航条件影响评价(简称“航评”),审核通过之后才能施工。因此,这个通风口工程成为我市“航评”第一案而引起关注。

正因为属于我市“航评”第一案,熟悉“航评”申报材料、评价步骤的人还相当缺乏,本市也没有机构具备“航评”资质和经验,这次“航评”还是找南京的一家单位来做,要耗费较长的时间。“虽然航评耗时很长,但在工程开展前,对整个项目对航道可能会产生影响的所有细节都考虑进

去,这也极大降低了事后发生问题的可能性,尤其像地铁这样重大的项目,一旦开头即使发现问题要回头也很难了。市区航道管理站法制科科长蒋晓栋介绍,“同时也更有利于航道部门以后的监管,将以前“事后监管”的管理模式提升为“事前把关”。随着次数的增加,对于航评过程的熟悉,耗时也会有所减少。”

总体来说,航道管理从“事后监管”变为“事前把关”,虽然会在工程前期增添一道程序,多耗费一些时间,但与过去“建后拆除”或“推倒重建”相比,在社会成本上还是要大得多的。

本报讯 8月25日,金坛区永泰驾校投资300余万元新建的半挂牵引车驾驶培训训练场地(见图)改造完毕,填补了我市A2车型培训项目的空白,也进一步优化了我市驾驶员车型配置,更好地服务于大型客货车驾驶人。根据公安部123号令《机动车驾驶证申领和使用规定》,申请增加大中型客货车准驾车型的,需要经过桩考、坡道定点停车和起步、侧方停车、单边桥、曲线行驶、直角转弯、限宽门、通过连续障碍、起伏路、窄路掉头、模拟高速公路、连续急弯山路、隧道、雨雾天、湿滑路、紧急情况处置等16个项目的考试。由于牵引车车体较大,考试科目多,开设A2驾照培训项目需要面积较大的场地,很多驾校觉得增设这个培训项目成本太大,效益太低,造成我市无处可学A2驾驶证的尴尬局面。

经多方协调,金坛永泰驾校去年11月在薛埠镇租用花山生态园,投资兴建大型客货车培训基地。该训练场占地800余亩,目前已建设改造完毕,可以满足全市A1、A2车型学驾人员培训及考试场地条件。至此,我市驾驶员培训项目涵盖A1、A2、A3、B1、B2、C1、C2、C5,基本能够满足市民学习各种车型的驾驶培训需求。 **（蕪轩）**

武进危运启用电子运单

本报讯 武进区将于10月1日起全面实施危险货物运输电子运单管理制度。

据悉,该项制度将管理部门与危化企业纳入电子运单管理系统,各危运企业在发车前必须规范填写并上传电子运单,经管理部门确认后打印纸质运单,由驾驶人随车携带备查。危险化学品生产、经营、储存、使用企业及危险废弃物生产、经营企业要根据危运车辆随车携带的纸质运单,对执行装载货物的车辆,从业人

员等信息进行比对,对比结果不符的,不得安排发货,装载,也不得接收危险废物。

电子运单管理制度的实施,有助于管理部门加强对危险货物运输源头及道路运输等各个环节的监管,提升对危险货物运输的精细化、精准化管理水平。该区运管处还将组织危运企业进行一次集中培训,确保该项制度顺利落实到位。 **（武进运管）**

史志军督查常溧高速

本报讯 副市长史志军日前在督查常溧高速绿色通道和环境整治工作时要求,要坚持常溧高速公路生态绿道和综合环境整治的高标准设计和高标准施工,把握各项工作任务节点要求,抓好保障措施的落实,快速推进,力争在年底前全面建成。

目前,常溧高速公路进入绿化工程施工,实施的绿化工程为项目红线内及路侧区绿化38.1万平方米,合计绿化面积110.3万平方米,完成工作量2850万。剩余房建区绿化正在实施,已完区域加强养护管理和枯死苗木更换、补植,计划于8月底前完成。 **（赵云霞）**

我市赴福建推介“乐在常州”

本报讯 日前,常州旅游促销团奔赴厦门,参加“中国(厦门)国际休闲旅游博览会”。“畅游江苏·乐在常州”展位获得了厦门市民以及福建旅行社同行的高度关注,前来咨询、洽谈的人流不断,各类常州旅游宣传折页、手册更是得到了众人的青睐。

随着常州与厦门两地直达航班加密至每天3趟以及高铁的开通,厦门逐渐成为常州旅游的重要客源地之一,两地旅游界的合作日益密切。去年9月,市旅游局还参加了“第十届海峡旅游博览会”,扩大了常州旅游在福建地区旅游市场的知名度。

在“乐在常州”专题推介会上, **（下转第二版）**

金坛通洋船厂三体消波艇试航

本报讯 由江苏通洋船舶有限公司自主研发的三体消波艇,日前下水试航成功。

这款三体消波艇船长13.5米,型宽3.6米,型深1.6米,定员6-10人。它采取双机驱动,双桨推进,主船体及上层建筑材料全部采用全焊铝镁合金,最高航速达73公里/小时。该艇主要用于海事巡逻救助,具有承担夜间、雾天等恶劣气象条件下实施搜寻救助的能力,能在蒲氏7级风气象条件下正常巡航与实施应急救援,对被救助人员进行临时安置和紧急转移。

此次江苏通洋研发的“三体消波艇”,通过对水流阻力进行“分流”,达到快速、平稳、安全并不影响其他船舶的效果,其中消除船侧波浪90%,艉浪70%,减阻约15%。同时增设船体及槽内气垫减振阻尼技术,减缓高速冲击,改善耐波性,提高乘坐舒适性。三体消波艇结合了玻璃钢船艇轻快、钢质船艇结构强等优点,加上采用三体船体结构设计方法,使全船具备轻、快和行驶阻力小,产生波浪微小等优点。

（蒋建君 杨旭林 戴惠林）

机场国际空港物流中心及免税店验收

本报讯 经过3个多月的紧张改造,位于常州国际机场物流有限公司的国际空港物流中心日前完成货物进、出港及配套仓储区堆场等地的改造建设,并通过南京海关验收。

验收组先后听取了常州国际机场物流有限公司关于空运货栈类海关监管场所建设及改造情况工作汇报、机场免税店建设报告,并按照《中华人民共和国海关监管场所管理办法》,对现场建设和设施设备进行实地查看。验收组认为,常州国际机场海关监管场地的围网、监控、海关专用查验设施等已基本符合海关要求,且物流操作平台能够与海关的系统顺利对接,具备了国际空运的海关监管条件。同时,免税店各项数据也符合海关要求,具备了监管运营的海关条件。 **（机场物）**

好意搭乘交通事故损害赔偿

车辆同乘分为有偿和无偿两种情形。有无偿同乘发生交通事故,可按照乘车人与承运人之间的客运合同关系处理赔偿问题。好意同乘便是交通事故损害赔偿中无偿同乘的一种特殊情形。

一、明确驾驶人同乘者之间的法律关系好意搭乘是指机动车驾驶人无偿同意搭载他人搭乘其机动车的行为,搭车人所搭乘的机动车是非营运车辆,乘客目的地与机动车行驶目的地仅仅是巧合或者顺路。搭车人未经机动车驾驶人同意而搭车的,不构成好意搭乘。驾驶人同搭车人之间不能简单认定为“无偿服务的运输合同关系”。因为合同是双方对彼此之间的权利义务所做的具有法律效力的约定。一方违反其当初的约定,要承担因此而产生的违约的法律责任,但好意同乘者同机动车驾驶人之间不存在这种约束。

如果机动车驾驶人一开始接受了好意同乘者的搭乘要求,后来在运输过程中,又因为某种原因造成其不能将同乘者运送到目的地,而要求其中途下车,则不能要求机动车一方承担违约责任。因此,好意同乘者与机动车驾驶人之间应是一种要约与承诺的关系。在好意同乘者作出了同乘的要约之后,机动车驾驶人作出了承诺,要承担保障前者在运输过程中的人身和财产安全的义务,而不是“将其安全地送达目的地的义务”。

二、要正确适用好意搭乘赔偿所涉及的法律规定

《民法通则》第一百零六条第二款规定,公民、法人由于过错侵害国家的、集体的财产,侵害他人财产、人身的,应当承担民事责任。《合同法》第三百零二条规定,承运人应当对运输过程中旅客的伤亡承担赔偿责任,但伤亡是旅客自身健康原因造成的或者承运人证明伤亡是旅客故意、重大过失造成的除外。

前款规定适用于按照规定免票、持优待票或者经承运人许可搭乘的无票旅客。

《道路交通安全法》第七十六条规定,机动车发生交通事故造成人身伤亡、财产损失,由保险公司在机动车第三者责任强制保险责任限额范围内予以赔偿;不足的部分,按照下列规定承担赔偿责任:(一)机动车之间发生交通事故的,由有过错的一方承担责任;双方都有过错的,按照各自过错的比例分担责任。《最高法院关于审理道路交通事故损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》第二十条“免费搭乘机动车发生交通事故造成搭乘人损害,被搭乘方有过错的,应当承担赔偿责任,但可以适当减轻其责任。搭车人有过错的,应当减轻被搭乘方的责任”。

三、好意同乘至少四种赔付方式:

1、交通事故是由于对方车辆造成的,应当由对方车辆承担损害赔偿,机动车驾驶人对其不承担损害赔偿的连带责任。

2、交通事故是由于机动车驾驶人重大过失造成的,其要承担损害赔偿的责任,但一般不全部赔偿,具体的赔偿份额要斟酌交通事故的具体情况而定。

3、好意同乘者在交通事故中没有过错,承运人要赔偿其因交通事故造成的大部分损失,具体数额要综合考虑交通事故对双方的影响以及双方的经济条件等情况;如果好意同乘者在交通事故中有过错,可按其过错程度,适当减轻承运人的责任。但承运人赔偿的份额一般不应低于40%,这符合“优者负担风险”的原则,也与《道路交通安全法》加重机动车驾驶人责任的立法精神相吻合。

4、好意同乘者在交通事故中有重大过失或者其损失是由于其故意造成的,机动车驾驶人可以免责。 **（法律快车）**

铁路医保政策解答

一、为什么要建立铁路医保?

我国基本医疗保险制度建立时,其统筹模式主要是市(州)或县级统筹,各统筹地区的医保中心都有自己独立的医保管理系统,在该统筹地区参保的职工,只能在当地定点医院刷卡就医。限于当时的政策和技术原因,无任何一家医保机构能够解决铁路沿线职工看病就医刷卡问题(医保联网需专线网络)。假设在成都的站段参加成都市医保,那么工作地在西昌、广元等地的职工生病住院要么只能到成都市范围内的定点医院,要么按异地就医办理、全额垫付,这样就会给外地职工就医带来极大的不便。因此,在经地方政府同意后铁路医保单独运行。

二、国家铁路局现有的医保定点医院、药店有多少?职工医保待遇水平如何?铁路医保一直致力于扩大联网数量,方便职工看病就医。目前成铁局四川境内联网刷卡医院成都市内39家、市外34家;联网刷卡药店成都市有116家、成都市外铁路沿线有62家;同时公布了未联网定点医院117家,就医时可以先行垫付,然后到铁路医保报销。贵州省境内联网刷卡医院29家,联网刷卡药店

102家,未联网定点医院56家,在川、黔黔联网医院及药店两地互通,即在四川、贵州参保的路局职工均能在以上的联网医院及药店刷卡就医购药。成都铁路局联网机构数量在全路居于前列。

铁路医保待遇目前铁路医保报销比例较多数地方医保高。

三、铁路医保为什么不能与所有的医院、药店联网?

因铁路职工人数多而分散,且联网刷卡需要人力成本和网络成本等因素,多数医院及药店没有与铁路医保联网的积极性。

四、铁路医保什么时候移交地方管理?

随着国家医疗保险制度的健全,统筹层次的提高,网络信息技术的发展和完善,异地就医结算等问题逐步解决,由“封闭运作”纳入属地管理,使医疗保险回归其“社会保障”本质属性的条件和时机日渐成熟。路局近年来一直致力于医保移交地方政府管理工作,在重庆市移交重庆市医保于2012年实现全市统筹基础上,成都铁路局管内重庆39家、市外34家;联网刷卡药店成都市有116家、成都市外铁路沿线有62家;同时公布了未联网定点医院117家,就医时可以先行垫付,然后到铁路医保报销。贵州省境内联网刷卡医院29家,联网刷卡药店

312国道常州段路面维修

本报讯 8月25日,312国道常州段路面提升工程开工,计划至9月底完工。

本次提升工程东起常州无锡交界(K166+400),向西终于常州丹阳交界处(K206+779),施工里程40.379公里,将对部分路段路面进行铣刨和重新摊铺,对局部路面病害进行维修,并更新相关附属设施,同时对奔牛收费站广场进行“白改黑”改造。

此前,有关部门对312国道常州段路面提升工程交通组织方案进行了评审,要求施工单位要进一步稳定三阶段交通组织方案分步实施的具体时限,严格控制各施工断面封闭施工作业区长度,每个路段宜控制在500米以内,按照《江苏省公路工程施工段管理办法》中一级公路封闭车道施工作业的要求,规范布设施工区域交通安全设施,确保标志、设施齐全醒目,昼夜有效。鉴于无锡交界至长虹路高架、邹区

集镇路段交通流量有一定的不确定性,平、高峰期间交通流量变化大,施工单位应做好与辖区交警部门的对接工作,及时调整交叉口施工组织,缩短交叉口路口的施工时间,避开高峰期间施工作业。在无锡、镇江交界以及232省道、江宜高速、青阳路高架入口等处设置醒目的施工提示标志,引导过境货车合理分流以缓解施工路段的交通压力。

(赵云霞 谢鹏 周钰)

金坛开启“互联网+旅游”2.0

本报讯 日前,华夏宝盛园联合国内主流旅游网——途牛旅游网在南京金陵饭店举行“华夏宝盛园自驾旅游沙龙”。这是金坛旅游在“互联网+旅游”新的突破,一改以往单一的网上销售模式,将旅游产品线上线下活动进行整体打包推介,

从此次金坛旅游步入“互联网+旅游”2.0版。

活动现场通过视频和现场解说为途牛星级会员介绍了文化旅游精品项目——华夏宝盛园,宝盛园以其绝佳的地理位置,灵秀的自然风光、丰富的物华馆藏、时尚的房车营地吸引了大家的眼球。期间

还穿插了“寻宝竞猜”、“免额大奖抽奖”等精彩互动环节。宝盛园园主辛长宝先生、文化顾问刘萍女士及途牛网高管等从不同的角度先后对宝盛园项目概况及自驾游线路进行了介绍。宝盛园秀丽的水景、珍宝盆景与奇石等馆藏瑰宝激发了众人的向往。活动期间,

上阮赏花节、长荡湖龙虾节、水果采摘节等一波波的旅游营销活动不断袭来,为金坛旅游快速发展提供了强大推力,而如今的“互联网+旅游”2.0版更是为金坛旅游发展插上了腾飞的翅膀。

(常旅宣)

直别、金茅一级路首段交工验收

本报讯 直别、金茅一级公路首段日前通过交工验收。

去年开建的直别公路是金坛区直通溧阳的又一条一级公路,起于丹阳市的延陵镇,从金坛区区的长溪、朱林两镇穿过,南至溧阳市别桥镇,全长20多公里,

设计时速60公里,首段起于朱林镇境内的340省道,终于溧阳交界处的别桥镇,全长1.975Km,双向6车道,投资1亿多元。

金茅一级公路首段全长5.168公里,总投资1.985亿元,双向4车道,设计时速80公里,该段公路东起于建社线,西段至扬溧高速公路。项目建成后将使茅山东麓公路网络等级低的格局得到大幅提升,拉动当地旅游业的发展。

(金建管 史跃建)

普货危货混装 司机浑然不知

日前,武进区运管处执法人员在中吴大道附近路检时发现一可疑车辆。经查,该车装载有大量袋装环氧树脂颗粒、袋装棉纱,棉纱下方装载有12桶桶装液体。可该车驾驶员却声称,他也不知道桶里装载的是什么液体,这批货物是他早上从南通某货运公司装载的,准备运到郑陆镇的某涂料厂去。

执法人员将其中一桶液体打开取样测试显示,这些桶装液体属于二级易燃液体,为危险货品,接触明火或遇到高温立即燃烧甚至引发爆炸,一旦引燃车辆上装载的棉纱等货物,后果不堪设想。而这辆被查车辆是普货车,驾驶员也只有驾驶普通货物运输车辆的从业资质,均不具备运输危险货物的资质。执法人员对驾驶员和车主进行了严厉的批评教育,并立即通知南通某货运公司接受处理。据悉,8月以来,武进运管处已查处6起未经许可从事危险货物运输的违章案件。 韩仁菊

快件起火损毁 邮管及时处置

日前,百世汇通常州分公司的一辆快递三轮车在派件途中,由于线路短路引起自燃,导致车上59件快件不同程度受损,没有造成人员伤亡。

为做好损毁快件的善后处理工作,市邮管局要求涉事企业立即安排专人与收件人进行联系,通过多种方式积极做好有关理赔工作,最大限度保护消费者合法权益。目前,企业通过登门致歉等方式完成理赔51票,取得绝大部分客户的谅解,保障了消费者的合法权益。市邮管局随即向全市邮政、快递企业下发紧急通知,要求认真排查车辆等各类安全隐患,汲取教训,防止类似事件再次发生。

日前,经过常州交通技师学院老师3天的上岗集中培训,金坛汽车维修一、二类企业的262位从业人员分别拿到了企业技术负责人、机修工、电气工、钣金工、油漆工、业务接待员和价格结算员等7个工种从业资格证书。

《汽车维修业开业条件》新国标7月1日实施后,汽修行业从业人员急需培训,而企业又怕影响经营抽不出人员参加系统培训。常州交通技师学院了解到情况后,主动与金坛汽修行业主管部门联系,采取送教上门的形式,既保证了学时和培训质量,又减轻了企业负担,得到企业好评。

黄卫国 谭小东 朱双富供稿

景晓龙

别人的东西咋可随便拿?

8月24日上午9点多,溧阳市民费先生乘5路公交车到约好的客户饭店去交费。车行至职高站点,费先生边接电话边下了车。这时司机陶师傅从车内后视镜里看到,一位坐在前面的中年乘客走到后面座位上,坐下来时手里多了只拎包。见陶师傅询问,拿包乘客红着脸说包是自己的。陶师傅说:“车上就这几个人,你明明坐在前面的,什么时候坐到后面去

的?别人掉的东西,怎么可以随便拿?”被说得哑口无言的乘客,不好意思的放下包,赶紧到站下车走人。

车到终点站后,陶师傅将包交到车站调度室。半小时后,心急如焚的费先生找到调度室问包的下落,见包内东西一样不少,费先生一个劲的道歉。他说,包内的一本帐单有部分来往客户的帐目,金额价值数十万元。

王婷 史丽丽

武进两绿化工程 获“戈裕良杯”

本报讯 由江苏恒诺园林承建的环湖西路绿化工程(滆湖互通—延政西路)、环湖东路及武进大道西延伸绿化工程日前获得2014年“戈裕良杯”园林绿化优质工程奖。

“戈裕良杯”园林绿化优质工程奖是常州市市级荣誉,主要奖励在园林绿化方面有突出成绩的工程。此次参评的绿化工程近40个,14个绿化项目获奖。

环湖西路(滆湖互通—延政西路)绿化工程位于武进区嘉泽镇,与花博会主场馆隔岸相望,是花博园展区的重要道路,沿路有亭子、花坛等丰富的绿化景观,为周边市民提供了良好的休闲、出行和居住环境。环湖东路及武进大道西延伸绿化工程位于武进经济开发区,绿化面积约195000平方米,项目主要采用自然式造型,利用大草坪营造整体大气的氛围,同时与行园路、自行车道相呼应,体现了低碳交通的理念。

(黄丽雯)

长深高速溧阳西互通至360省道连接线(长山路)工可通过省厅行业审查 该项目路线起自与104国道交叉处,止于规划建设360省道,接天目湖景区环湖西路,全长8.4公里,一级公路标准建设,投资3.1亿元。项目建成后将对江苏中关村产业科技园和天目湖景区开发起到服务促进作用。(曹一新 金路办)

金坛联合打击非法运输车辆 金坛治超、公安部门7月初联合整治非法运输车辆以来,到目前已检查车辆2700余辆,其中查获非法运输车辆220辆,超限车49辆。(曹一新 金路办)

市公路站、武进公路处开通路政微信公众号服务、官方微博 微信公众号展示了市公路站的情况、职能,同时为群众提供快捷方便的服务,零距离进行许可查询、投诉举报、路况报幕。而用户只要搜索新浪或腾讯微博上的“常州市武进区公路管理处”,就能关注该处发布的公路资讯。(潘敏芝 张烨)

青洋路工地有了“流动书架” 日前,武进公路处精选250多本图书,在青洋路项目部工地建立“流动书架”,丰富一线职工的业余文化生活。该处还将开展书香工地、农民工书屋、送文化进工地等“流动书架”系列活动,让阅读成为干部职工的习惯和生活方式。(何秋斌)

交服出租车司机子女蛋糕DIY 日前,来自常州交服8个出租车驾驶员家庭的10名小朋友,参加了该公司组织的“感恩父母 分享幸福”蛋糕DIY活动。大家在专业蛋糕制作师的指导下,亲手制作美味的蛋糕,并将劳动成果带回家和家人共同分享。活动不仅丰富了孩子的暑期生活,培养了动手、动脑能力,更让父母与孩子享受天伦之乐的同时,促进情感交流。(朱艳娟供稿)

《意见》支持符合条件的企业通过发行企业债券、公司债券和债务融资工具等方式筹措铁路建设资金。允许符合条件的、以新建项目设立的企业为主体发行项目收益债,支持重大项目发行可续期债券。鼓励社会资本投资铁路的企业通过IPO、增发、资产证券化等方式筹集资金用于铁路建设。

民航 东莞CBD国际航空港日前正式开工,其全国首创的O2O旅行平台,市民轻点手机就能一步完成全球机票、全球酒店、全球签证、登机牌、行李托办的办理,出发当天专车到车门接送至候机楼,乘坐会员尊贵直送机场。国际航空港拥有3000平方米服务面积和9000平方米停车场,距广深高速2公里,直驶东莞地铁R2线蛤地出口。

厦门站活动结束后,常州旅游促销团还分别赴福建龙岩、南平举办旅行社座谈会。(常旅宣)

大交通视线

铁路 日前,国家发改委、财政部、国土资源部、银监会、国家铁路局五部门发布的《关于进一步鼓励和扩大社会资本投资建设铁路的实施意见》,明确了社会资本投资铁路的多渠道收益来源。

《意见》提出重点鼓励社会资本投资建设和运营城际铁路、市域(郊)铁路、资源开发性铁路以及支线铁路,鼓励社会资本参与投资铁路客货运输服务业务和铁路“走出去”项目。支持有实力的企业按照国家相关规定投资建设和运营干线铁路。

未来社会资本参与铁路投资与运营的方式更加多样化,如支持社会资本以独资、合资等多种投资方式建设和运营铁路,向社会资本开放铁路所有权和经营权;推广政府和企业合作(PPP)模式,运用特许经营、股权合作等方式,通过运输收益、相关开发收益等方式获取合理收益;支持铁路总公司以股权转让、股权置换、资产并购、重组改制等资本运作方式盘活铁路资产,广泛吸引社会资本参与,扩大铁路建设资金筹集渠道,优化存量资产结构;拓宽铁路发展基金吸引社会资本的渠道,扩大基金募集规模。

在收益保障方面,《意见》提出具有“高含金量”的条款,即推动实施土地综合开发。社会资本投资铁路享受国家有关支持铁路建设实施土地综合开发的政策,通过开发铁路用地及站场毗邻区域土地、物业、商业、广告等资源提高收益。支持盘活既有铁路用地,在符合土地利用总体规划的前提下,鼓励新建项目按照一体规划、联动供应、立体开发、统筹建设的原则实施土地综合开发。

《意见》支持符合条件的企业通过发行企业债券、公司债券和债务融资工具等方式筹措铁路建设资金。允许符合条件的、以新建项目设立的企业为主体发行项目收益债,支持重大项目发行可续期债券。鼓励社会资本投资铁路的企业通过IPO、增发、资产证券化等方式筹集资金用于铁路建设。

民航 东莞CBD国际航空港日前正式开工,其全国首创的O2O旅行平台,市民轻点手机就能一步完成全球机票、全球酒店、全球签证、登机牌、行李托办的办理,出发当天专车到车门接送至候机楼,乘坐会员尊贵直送机场。国际航空港拥有3000平方米服务面积和9000平方米停车场,距广深高速2公里,直驶东莞地铁R2线蛤地出口。

厦门站活动结束后,常州旅游促销团还分别赴福建龙岩、南平举办旅行社座谈会。(常旅宣)

工作交流

大力推广物流金融服务 促进实体经济转型升级

常州市交通运输与物流协会

随着我国经济发展进入新常态,稳增长、调结构,实体经济,尤其是中小企业成长发展受到从中央到地方各级政府的关注和重视。

近年来,我们针对物流业发展对实体经济支撑作用和中小企业融资难的问题,重点开展了“物流金融”向“供应链金融”延伸发展,解决中小实体企业融资难、融资贵问题的专项调研。

一、常州市中小企业地位及融资难题

1、中小企业的“支柱地位” 根据市经信委中小企业局数据:2013年我市企业总数约为9万多,其中中小企业就有8.4万个,占95%左右;中小企业实现增加值3255亿元,占当年全市GDP的74.64%;全市工业增加值的79%,销售收入的73%,税收的70%以及产品、技术和服务出口总额的83%是由中小企业创造的;全市服务业增加值1975亿元中,中小企业完成了1467亿元,占74.29%。

2、中小企业发展融资难题及其症结

在市经信委中小企业局《2013年常州市中小企业年度发展报告》中,融资难问题被称为“首当其冲的问题”。

2013年,全市各商业银行对中小企业贷款余额为1605.04亿元,按70%融资限度推算,至少还有4956.06亿元缺口没有得到解决,占75.53%。但对于金融机构而言,已解决的25%部分却风险频频,中小企业不良贷款率仍居高位,不良率达到1.58%,并呈加快增长态势,银行方面不得不谨慎为之。据我市主流媒体透露,全市9万多家中小企业中,能顺利从银行融资的不足10%。

常州市委、市政府对中小企业关爱有加,研究出台了诸多优惠扶持政策,为中小企业健康发展排忧解难;对于中小企业融资难、融资成本高问题,给予高度重视,采取了一系列具体措施。但因为涉及一系列实际的体制性、机制性和系统性原因,中小企业融资难题仍然难以根本缓解。

调研表明,中小企业融资难、融资贵问题的根本症结,在于其固定资产少、经营不确定性高、管理不规范和信用意识差,导致在银行金融机构的信用等级评价不高;而中小企业自身长期习惯于使用抵押、担保等方式来获取流动资金或长期贷款,却对仓单质押、应收账款融资、存货质押等新型融资方式不了解,从而导致“不动产担保资源不足,动产资源闲置”的问题。据了解,仅全市制造业“两项资金占用(产成品资金和应收账款)”就达1000亿元,以至被银行业界形容为“捧着金饭碗要饭吃”;还有,就是一些中小企业存在“举债意识强烈,还债意识不足”,信用意识的问题。当然,目前银行、金融业针对中小企业动产资源的融资产品研发滞后,也是一个重要症结。

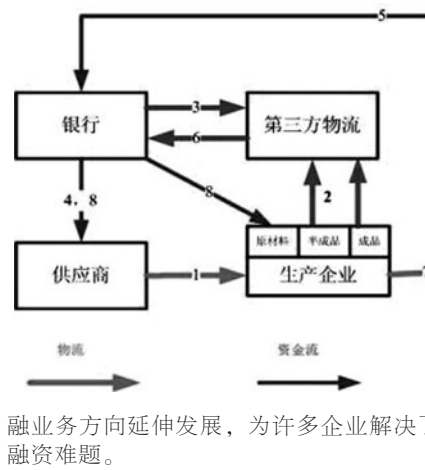
二、物流金融蓬勃兴起,供应链金融推广势在必行

1、物流金融蓬勃兴起 近年来,资本市场和各类金融机构看中企业动产融资的巨大市场潜力,结合现代物流业高速发展成果,进一步与物流业深度融合,使物流金融业务取得了突飞

猛进的发展。原本分属两大业,相互关联度甚微的银行业和物流业快速进入了联动发展阶段,物流金融、供应链金融已成了金融机构的热门产品。平安银行“2012年中国供应链管理调查”表明,中国已有37%的企业参与供应链金融,未来3-5年将有58%的企业涉足供应链金融,供应链金融包括在线供应链金融将迎来一个峰值,年增长率将超过30%已是经济界的共识。2010年以来,中国供应链金融以20%至30%的速度上升。据Demica公司统计,进入新世纪以来,发达国家的供应链金融市场,年平均成长率为10%-30%。2013年,全国进入物流金融市场的资金量达到3万亿元。互联网金融、供应链金融将改变传统金融模式,使资金流更畅通、更透明,加速了金融的市场化改革,使货币这种市场要素在市场资源的优化配置中起到更大的作用。



目前我市许多物流仓储企业或商贸市场都与金融机构联手,开展以仓单、应收账款、预付货款质押为主要形式的物流金融业务。据调查,全市进入物流金融市场的资金量超过100亿元。其中仅中国物流有限公司一家年监管价值就超过50亿元,监管点发展到64个,从事物流金融业务人数占公司总员额80%;同时,与华夏银行等金融机构合作,积极从物流金融业务向供应链金



融业务方向延伸发展,为许多企业解决了融资难题。 2008年,常州法莱斯特地板有限公司在转型发展,投入巨资囤积优质原材料和建设海外原材料初加工基地之际,恰逢“连环担保陷阱”,陷于资金链断裂困境。虽经地方政府帮助,国内生产资金得以缓解,但海外基地资源无资金盘活变现。由于得到中国物流有限公司第三方物流全程外包和物流金融服务的支持,法莱斯特得以盘活海外资源,进入了海外原料在国内实现增值变现,再投入海外基地续建,海内外两个市场稳步扩大的良性循环,并以契约方式定期结算,促进了双方共赢发展。 该案例实质就是物流企业应用物流金

融手段,用法莱斯特在途物资作质押,为其提供融资服务,及时解决企业流动资金问题。

但是,传统物流金融业务的发展,也受制于风险的识别与控制难度。近年屡屡出现的“一物多质”、“跑路”、甚至“骗贷”、“烂尾”等问题,就在于监管环节对风险识别、预警和控制的难度很高。2010年开始,频频爆出物流金融违约事件,给物流金融业未来的发展造成巨大压力。目前银行、物流对质押贷款业务普遍持谨慎态度,大多正进行收缩和调整。

2、供应链金融推广势在必行

正在快速崛起的供应链金融服务,应用“供应链管理”原理,通过经管理的供应链数据,向供应链相关企业提供金融产品服务。银行向供应链核心企业授信,通过资产担保、信用担保等方式为供应链上下游企业提供包括供应链管理、订货计划管理、收款与发货管理、融资管理、资金管理、质量管理、信息共享、风险预警等供应链金融服务。等于将针对众多中小企业的小额贷款业务,合并针对核心大企业的大额贷款业务,将对单个中小企业的风险信用评估和监管,转移到对资信等级高的核心企业,从根本上降低风险控制和监管难度,在整体上降低供应链融资成本,获得显著的经济效益。

传统线下操作的供应链金融业务因为各参与方跨行业、跨地区及信息不对称也存在一些缺陷:一是银行出于谨慎只选择大型央企作为供应链核心企业,大量有价值的供应链难以进入;二是银行业缺乏供应链的识别和组织能力,也难以介入;三是—般物流企业作担保或进行实物质押监管风险较大。

中国物流有限公司供应链金融事业部秉承“互联网+”思维,集实际操作经验、教训于一体,投巨资创建了“金融物流宝”——“在线供应链金融平台”产品,打通了融资企业、物流监管企业和银行三者之间信息阻隔的“最后一层窗户纸”,使银行能将物化的资金流转化为在线数据,并与供应链核心企业对接,向供应链上的所有企业提供更便捷的在线融资、结算、理财等综合融资服务,通过全面实现商流、物流、资金流、信息流的“四流合一”,为金融资本与实体经济及供应链中的所有企业的良性互动、互信合作提供了平台,并由此实现供应链金融的线上运行,在操作环节上有效解决了传统线下操作存在的缺陷。

通过“在线供应链金融平台”,四流合一,封闭运作,信息实时共享,实现了供应链上的贸易背景真实,申请用途真实,资金使用正确,贷款回流及时,监管合规合规的五大原则。使之监管方便,风控难度大大降低。 三、推广应用“在线供应链金融平台”,助推实体经济转型升级 “供应链”中的核心企业,在不增加自

己流动资金占用的前提下,利用自身高资信等级的“无形资产”,可帮助供应链上的中小供应商企业解决流动资金融资难题并降低融资成本,提高其忠诚度,巩固战略合作伙伴关系,增强以自己为核心的供应链竞争优势,利益巨大;而融资企业是物流金融业务中最大的受益者,可以获取近乎原本只有高资信等级核心企业才能获取的低利率贷款,且手续便捷;参与其中的第三方物流企业,可以获得较为稳定、不断成长且利润率远高于传统物流的业务,并显著提升供应链中的地位。

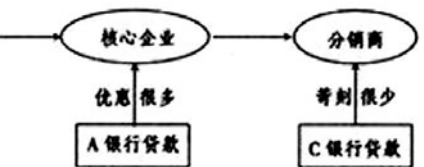


图1 传统融资模式中银行与供应链企业的关系

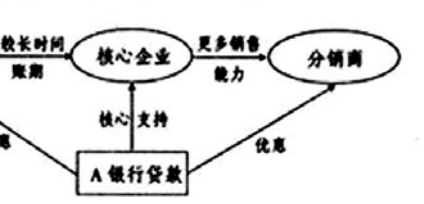


图2 供应链融资模式中银行与供应链企业的关系

正因为各参与方可以实现“共赢”,且企业须实现主辅分离,与物流组织成链,信息系统与银行在平台对接,对实体经济转型升级也会起到很强的促进和推动作用。

另外,在线运行的信息透明、公开、实时特质,可以推动金融业与工商、物流服务企业之间建立互信,方便做出征信评价;以解决融资问题为切入点,调动工商和物流企业重组流程,实现主辅分离,管理升级的积极性;迫使第三方物流企业在供应链的角色,从末端的简单“质物监管者”向“供应链管理者”角色转变,从物流服务提供商向供应链管理服务商转型升级。供应链金融,尤其是在对在线供应链金融助推实体经济转型升级的作用同样具有重要意义。

四、对推广“在线供应链金融平台”的建议

1.建议加强对银行业的宣传、招商力度;加紧开展对各大产业供应链的识别、调查工作和核心企业的识别认定工作;积极向广大中小企业宣传、推介物流金融和供应链金融服务产品。组织开展试点工作,对参加试点的中小企业进行主辅分离和信息化过程所付成本给予部分补偿。 2.建议将银行对中小企业的部分授信额度,用于试点供应链;以不挤占试点供应链核心企业的银行授信额度;同时给予试点单位一定时间、一定数额的贴息帮助。 3.由发改、经信、交通、商务等政府部门协同,选择管理有序、运作规范、有一定信息化基础、信用良好的物流企业给予重点扶持。对已经开展物流金融或供应链金融合作的参与方,进行线上运作试点,总结“在线”运作的利弊得失和难点及风险,以便找出化解问题、弥补缺陷的办法。 4.积极发挥行业协会作用,及时跟踪掌握试点情况。另外,通过开展各种有效活动和教育培训,进一步推行物流金融发展,促进物流业和实体经济的转型升级。(图片来自百度)