

## 东北官员密集造访沿海 统筹区域发展将获突破

5月4日,吉林省委书记王珉、省长韩长赋带领吉林省党政代表团来到上海考察。

下车伊始,代表团便马不停蹄地考察了东海大桥、洋山深水港、张江高科技园区、浦东软件园、浦东市民中心等上海近年来的发展“地标”。上海只是他们的第一站,下一站,他们的目标是另外一块经济热土——珠三角。

在这个草长莺飞的季节,吉林并不是第一个向东南飞的省份。在此之前,4月27日,同为东三省兄弟的黑龙江由省委常委、常务副省长杜家毫带队,率领一支庞大的学习考察团飞抵上海,进行了为期4天的考察活动。

四五月份注定是中国省级地方大员交流最频繁的月份——今年是地方大员换届后的第一年,考察互访比往年都来得频繁。

“新上任的地方大员已经熟悉了一段时间的地方情况,借此机会可以谈些项目,为接下来几年的发展打基础,因此,东南沿海地区成为首选。”某东南省合作交流办人士表示。

事实正是如此。他们分别带来了吉林省的数个开发区和哈大齐工业走廊。

在接见来访的客人时,上海市市长韩正则表示,上海与他们“各有优势,互补性很强,合作前景广阔”。“两地完全可以通过优势互补,各展所长,推动共同发展”。

而最近一段时间以来,中西部和东北地区的大员纷纷造访沿海,展开多方面的交流与合作。比如,江西、重庆、云南等党政代表团纷纷到长三角、珠三角进行考察。种种迹象表明,我国统筹区域发展战略将获得重大突破,区域经济整合也将成为推动我国经济社会发展的动力。

### 新形势下的握手

在建国后很长一段时间里,东三省和上海是中国工业的两面旗帜。东北以重工业见长,被称为共和国的长子,而上海则以轻工业傲视全国。

但是改革开放以后,上海和东三省走出了两条不同的发展轨迹。上海抓住了1992年邓小平南巡讲话之后的机遇,迅速地砍掉纺织、轻工等原先的优势产业。经历了痛苦的百万纺织职工下岗转型后,上海一方面大力发展金融等现代服务业,另一方面,将原先的重工业调整方向,转变为以研发和高科技为主的先进制造业。

而东三省却被庞大的重工业拖住了转型的步伐,在很长一段时间里,经济发展落后于全国的平均水平。东三省的领导对这点亦有清醒的认识。

“黑龙江地处边陲,受计划经济影响时间比较长,在改革开放和经济发展上还需要向上海学习。”杜家毫在两地领导会见时,诚恳地说。

但是,经济发展到今天,上海遇到了新的问题。“商务成本高,服务业需要外包,土地禀赋有限,制造业发展受到限制。”上海市社科院教授杨建文说。

而东三省,正在迎头赶上。以吉林为例,中央实施振兴东北老工业基地战略以来,2006年和2007年地区生产总值分别增长15%和16.1%,均高出同期全国水平。

在新的形势下,东三省和上海有了再度握手的空间,“上海有技术,有资金。”上海市交流合作办人士表示。而吉林土地资源丰富,劳动力成本低,能源充足,这些都是上海眼下最迫切需要的。

两地的领导对这点亦认识深刻。俞正声说:“上海和吉林的合作交流,既是吉林经济发展的需要,也是上海经济发展的需要,更是全国经济发展的需要,是符合市场经济规律的资源配置方式。”

俞正声进一步坦言,上海发展离不开全国的支持,必须在服务全国中寻找自己的定位,在服务全国中促进自己的发展。

### 东北“东南飞”

吉林和黑龙江两省领导人此次来沪,都有非常明确的任务。两地领导的背后,都有一支豪华经贸团,他们分别带来了吉林省的数个开发区和哈大齐工业走廊作为推荐重点。

在5月4日的“2008吉林(上海)经贸合作交流会”及合作项目签约仪式上,吉林与上海共签约71个项目,其中政府间框架协议5项,合作项目66项,总投资350亿元。而上海市的绿地集团、光明食品集团、复星集团等上百家企业,也纷纷要到吉林投资农业、食品加工、医药、旅游、房地产等领域,投资规模超过100亿元。

黑龙江此次来沪的收获同样丰厚。他们带来了诸多哈大齐工业走廊项目。所谓哈大齐工业走廊,是指从黑龙江省中部往西部,分布在由哈尔滨经大庆到齐齐哈尔160公里的交通沿线上的新兴工业带。4月29日下午,数十家上海企业、单位与哈大齐工业走廊项目当场签约。

虽然都是经贸合作唱主角,但是两省的重点还是略有区别。“我们此行有两个目的,一是务实,就是谈项目,找资金;二是务虚,务虚主要是学习上海经济开发区和园区的先进管理经验。”黑龙江省考察团一位人士向记者介绍。

曾在浦东新区工作过的杜家毫,将开发区作为了此行参观学习的重点。他率领代表团,在两天里,一口气走访了金桥开发区、张江高科技园区和松江区等四大园区。“我们要学习考察上海在开发区建设方面的成功经验和做法。”杜家毫表示。

金桥出口加工区管理委员会常务副主任俞标表示,黑龙江在承接第二波工业梯度转移上具有独特的优势。哈大齐工业走廊能源充沛,土地辽阔,综合商业成本相对较低,而且,黑龙江本身就是我国装备制造业的基地,拥有大量的高科技人才和熟练的技术工人,因此,黑龙江将是下一步进行产业梯度转移的重要聚集地。

松江曾经是农业大区,和黑龙江现在的情况类似,但是上世纪90年代以后,松江经济社会持续快速健康发展,由农业大区转变成工业大区,目前全区生产总值已占上海地区生产总值的十分之一。“松江从农业大区转变成工业大区的成功经验对黑龙江的工业化进程很有借鉴意义。”一位考察团成员表示。

据《21世纪经济报道》

# 内地生在港就业率差强人意

对于许多到香港上大学的内地生来说,在香港接受教育固然是不错的机会,而毕业后能留下来大展身手才是更大的成功。不过调查显示,自香港开放内地生入读大学以来,尽管超过90%的内地生都有在港就业的倾向,却只有不到18%能实现自己的意愿。

### 内地生香港就业率不高

香港内地生人数这些年来增长迅速,香港高校每次赴内地招生都掀起热潮,一些省份的高考“状元”会清华、北大转读港校的新闻也常常见诸报端。

从2008年开始,香港特区政府将高校非本地生占学生总数的比例限制由10%提高到20%。可以想见,今后来港就读的内地学生会越来越多。

尽管很多到香港读书的内地生怀揣在港创业的梦想而来,但毕业后的“着陆”效果却差强人意,根据在港内地毕业生联合会日前公布的调查报告,他们在港成功留港者的比例不足18%。

事实上,除了一小部分“尖子”生还在读书时已被一些大机构垂青,毕业后即被录用外,大部分香港内地生求职时都碰到不少困难,最后选择返回内地另觅出路。

在港内地毕业生联合会的《2007-2008年在港内地专才雇主调查报告》由香港政策研究所资助完成。这份调查报告涉及香港四大支柱产业——金融业、贸易及物流业、旅游业、工商服务业的119家企业。调查显示,这些企业中有46%没有聘用过内地毕业生。

至于原因,超过八成企业表示“完全不了解”或“基本不了解”工作签证办理流程,29%的受访雇主坦言,是因签证问题而放弃聘用内地人才。即便是曾经聘用过内地学生的雇主,也有56%认为签证手续过于麻烦。

耿春亚介绍说,依照现行的政策,在港毕业的内地生办理签证手续需要花2到4个月的时间,但他们毕业后只有3个月合法逗留时间可以用来寻找工作,找不到就只有返回内地。耿春亚认为,繁杂而漫长的签证程序阻碍了香港雇主的签约意向。

除了签证问题外,由于香港还有内地生不能兼职和打工的相关限制规定,不少在港内地生缺少实习经验和沟通能力,也影响了



他们的就业竞争力。

### 内地生与香港本地生各有千秋

尽管内地生留港工作不乐观,但这份调查也显示,有56.5%的香港雇主愿意在港接受教育的内地人才列为首选聘用对象,其次才是香港本土人才。

调查显示,在对人才就业能力指标的评估中,内地生和本地生平分秋色。香港雇主对内地专业人才在自信、上进心、逻辑推理及判断力、书面表达能力、学习能力等8项指标上都给予优胜评价;而香港本土人才则在责任心、讲诚信、沟通表达能力、职业道德等9项指标中占上风。

在与香港企业的深入访谈中,受访者表示最看重内地生的三方面才能是:熟悉内地情况、书面写作能力强和勤奋上进。

香港雇主认为,和香港学生相比,内地生在语言、人脉及对国情的了解方面均占有优势,如果跨国公司或香港本地企业想进军内地市场,聘用内地生无疑是最佳选择。书写能力方面,香港和内地教育制度不同,内地青少年在中学、小学阶段已习惯撰写读书笔记、学习心得之类的总结,在文字的组织 and 表达上明显强于香港学生。

近年来一些人认为,在互联网时代书面写作能力已不重要,这是很大的误解。对一些跨国公司和机构来说,有高度的语言能力,能撰写一份出色的演讲稿和报告的人才价值



(资料图片)

得高薪聘用的。

中原人力资源顾问公司董事总经理周筠萍表示,香港金融及会计业因工作需要愿意聘请内地人才,以便调派他们到内地工作。

香港科技园企业拓展及科技支援副总裁张树荣说,科技园将在未来两年招聘4000多名高科技人才,希望可以吸引更多内地专才。他说:“企业应该增强对人才市场和相关政策关注,对内地及海外专才持开放态度,适时提供实习或兼职机会,让人才和企业获得双赢的发展。”

同时,调查也给香港内地生敲了警钟。内地毕业生在责任心、职业道德、专业伦理、创新想像力和国际视野上给雇主的印象不如香港学生,这一意见值得内地生重视和思考。因为作为大机构的雇主,虽然重视开拓内地市场,但如果员工责任心不足,缺乏承担或者视野不够开阔,在录用和升迁时也是不得不有所顾虑的。

### 内地生留港工作的前景

如今,内地生留港问题已经引起了香港社会的关注。有香港媒体认为,特区每年投入大量资源吸引和培养内地学生,大批学生毕业后不留港工作,是香港的巨大损失。来港就读的内地生是宝贵的人力资源,不仅有助于提升香港的人才素质,而且可以减轻香港的人口老龄化问题。

香港特区政府长官曾荫权在去年的施政

# 湖北十堰公交民营化尴尬谢幕

4月15日,十堰市发生市区公交全线停运事件,全市70万人的出行受到严重影响。

当天下午,十堰市委书记陈天会主持召开常委会,专题研究维护市区正常公共交通秩序问题。会上,十堰市委、市政府决定:收回十堰市公交集团公司的城市公交特许经营权。至此,在十堰市推行了5年、曾经“全国首家”的“城市公交整体民营化”改革,正式以“夭折”的结局尴尬谢幕。

### 公交整体民营化“第一家”

十堰市公交集团一公司司机秦军(化名)向记者证实,这是十堰公交5年来的第四次停运,每一次停运“都与公交改制有关”。关于这次停运的原因,秦军说:“是因为加班费的事。”

据他介绍,当时公司说是每月上班21天半,其他时间上班都算加班,有加班费。谁知后来又变卦了,上班时间按26天算,加班费当然随之剧减。4月14日,有司机到公司去反映,没有结果,于是第二天就出现了全线停运事件。

秦军所说的“公交改制”,是指“十堰市公交民营化改革”,此举始于2003年。

当年,温州商人张朝荣以每年800万元的价格买断了十堰市城区公共汽车22条线路,18年的特许经营权,“十堰市公交民营化改革”正式启幕。

生于1950年的张朝荣,原来是浙江省工业设备安装公司的工人,1985年在老家温州涉足公交行业,成立了自己的出租车公司。1995年,张朝荣的鹿城运输总公司与温州市公交总公司合资成立温州公交鹿城中巴有限公司,打破了当时温州国有公交企业的垄断局面,并在竞争中快速发展。

2002年6月,张朝荣受邀考察十堰,与十堰公交合作之意由此萌生。据十堰市一位官员回忆,当时,十堰市政府欲把公交公司作为国企改革的风头,来推动全市国企改革的步伐,而张朝荣也正在全国各地投资公交的打算,“双方一拍即合”。

2003年3月24日,张朝荣的温州市五马汽车出租公司与十堰市政府正式签订收购协议。按照协议,十堰市政府所持有的国有资本全部退出公交公司,张朝荣以3931万元的价格收购国有产权;新公司挂牌后,温州市五马汽车出租公司持有68%的股份,另外32%的股份由公交公司内部员工持有;新公司同时以每年800万元的经营费和附加费,买断十堰公交18年的特许经营权。

当年,《工人日报》和《经济日报》曾对此深入报道,并期待此次改革是“多赢”之举,为国内其他城市公交改革提供借鉴。

### 一再上演的停运风波

然而,对于被寄予“多赢”厚望的“公交民营化”改革,十堰市公交公司的职工却屡次以“停运”相抗。

十堰市公交公司原本是一家国有事业单位,随着“民营化”,职工们的身份一下子变成



(资料图片)

了私人企业的员工,这令大多数职工难以接受。“宁拿政府的500元,也不要私人老板的800元。”当时有人扬言。

2002年12月11日,为抵制即将到来的改制,十堰市全市公交线路停运一天。

据原公交公司一位职工透露,当时职工主要有三怕:一怕下岗;二怕收入减少;三怕政府垄断企业后,从此撒手不管。

2003年6月,新公司成立不久,因为“遗留问题”没有解决,公交集体停运事件再次上演。此事还引发了“退股”风波,原先持股的职工纷纷退股,曾令“新官上任”的张朝荣倍感苦恼。

尽管市政府和公交公司采取了一些措施来解除职工们的后顾之忧,但职工们的部分担心,还是变成了现实。

“收入明显少了!”司机赵敏(化名)抱怨。改制前,赵敏每月能拿1800元左右,现在只能拿1300元,“还不如人家小中巴司机,他们每月都拿1800元。”

据司机们反映,“公交民营化”以后,他们的工资实行“底薪+提成”制,每月的工资包括底薪、公里提成和收入提成。

“底薪一降再降!”司机秦军反映,“刚开始是1100元,后来降到800元,再后来降到500元,2008年1月1日以后,加了100元,成为现在的600元。”

“如果不改制,我们的工资肯定和里市其他事业单位一样,涨了好几百了。”秦军很无奈。

职工们还反映,公司“扣钱扣得厉害”:超油、欠趟、假事、事故,等等。违反就要扣钱。另外,每月的收入情况还排名次,倒数后三名当月的收入提成减半,如果连续三个月倒数,则底薪减50元。

“现在物价这么高,我们工资这么少,还这样扣钱,我们是逼得没办法了才停运。”十堰市公交集团某职工告诉记者。

据了解,发生在2008年1月12日的第三次停运事件正是因工资而起。当时,一公司一位名叫孙东风的司机,在扣除各项费用后只拿到了11.82元的月工资,他为此停运抗议,同事纷纷响应,造成市区公交全线停运。

对此,十堰市建委副主任朱天峰曾对媒体表示:“停运集中暴露了市公交集团在营运、管理、职工福利待遇等方面存在的突出



(资料图片)

问题,特别是后两次,反映的是司乘人员与经营者之间的矛盾已达到难以调解的地步,整个公司的管理和运行已不能履行为广大市民提供公交服务和维护正常公交秩序的职能。”

### 尴尬谢幕

4月15日,在发生第四次停运事件的当天下午,十堰市委迅速召开常委会。会议决定:立即成立维护公交正常秩序领导小组,负责处理恢复公交秩序的各项具体工作;市政府依法收回特许经营权,全面接管公交公司;16日起,按出车时间要求全面恢复公交车运营秩序,对不按时上班的员工一律视为自动离岗。

至此,曾经国内首家、计划18年的十堰市“公交民营化”改革,在仅仅推行了5年之后便“夭折”,最终不得不以“政府重新收回”的结局尴尬谢幕。

关于“收回”的原因,十堰市政府提供的材料称:“这两次全线停运,充分反映出现在的公司经营已经不能对公司实行有效管理,已经不能维护企业的稳定和正常的营运秩序,已经不能为市民提供安全可靠的公共交通服务。因此,为了维护城市公共交通秩序,保障广大市民正常享有公共交通权益,根据现行法律法规和特许经营协议,依法收回特许经营权。”

对此结局,十堰市民反应强烈。市民们在肯定“民营化”改善了十堰的公交设施的同时,也对“政府收回”表示欢迎,“公交是公益性事业,老板是来赚钱的,毕竟政府控股会让人放心些。”

同时,也有人认为“收回”之举表示质疑。在十堰本地论坛“秦楚论坛”上,网友“金路驼”认为,政府这样太草率了,现在给人的感觉是政府并没有变成服务者,还是计划经济的管理者,需要你进来投资的时候好话说尽,出了问题就把责任都推在别人身上,政策的朝令夕改只是想进入十堰的投资止步不前,造成十堰的产业和资金进一步外流,最终吃苦头的是十堰市民。

据了解,下一步,十堰市政府有关部门将按照现代企业制度要求和“国有主导、多方参

报告中表示,吸引更多优秀学生来港就读,不仅能扩充香港的人才库,提升人口质量,更能创造多元化的文化和学习环境,拓宽本地生的视野。特区政府将推出包括增加非本地生名额、放宽内地生留港资格、开放非本地生暑假实习和校内兼职等一揽子鼓励措施。

香港入境事务处已经表示,香港非本地学生毕业后无条件留港1年工作制的计划,最快可以在今年暑假实施,希望可以吸引内地人才留港发展。

对于特区政府的新政策,香港企业也表示欢迎。一些受访企业称,乐意为内地专才提供实习和兼职的机会。

香港政策研究所副主席潘国城也认为,特区政府逐步放开内地人才在港就业的政策,为专才发展提供了空间。他说:“希望政府可以加快行政流程,尽早实施新措施,减少内地人才在港就业的阻碍,为香港未来发展吸引更多更优秀的人才。”

### 内地毕业生如何看待港就业

根据在港内地毕业生联谊会发布的《2007在港内地专才发展年报》,58%的留港发展的内地毕业生对在港的职业发展满意度较高:分别有15%和43%的受访者对留港的职业发展表示“很满意”和“较满意”,持负面意见的仅占2%。其中,大部分受访者认为自身的内地背景、专业技能是自己留港发展的独特优势。

对表示愿意留港发展的在港内地生来说,银行、贸易、传媒等成为他们最希望从事的行业,而电信产业、生物医药等高新技术产业以及法律、房地产等行业则排名靠后。内地学生认为,未来留港发展的最主要障碍是工作经验缺乏和社会关系薄弱。

调查还显示,87%的在港就读的内地学生对在香港的学习生活总体“满意”,只有1%的受访者“不满意”。此外,也有40%的受访者认为学习压力大或很大。

据在港内地毕业生联谊会统计,近年来赴港就读的本科生和研究生日人数以每年近千人的速度增长,目前到香港高校就读的内地学生总数已超过14000名。其中,自2001年至2007年共有1078人留港工作。 据《环球》

与、规模经营、有序竞争”的原则,进一步深化公交公司改革,实行国有资本控股、社会资本广泛参与的投资管理体制,形成多元化的投资新格局,保证政府对公益事业的有效监管。

### 难以看清的幕后纷争

“因为我们经营不善?是他们政府不作为,补贴没有到位!”针对十堰市政府对公交集团公司“经营不善”的指责,张朝荣十分愤慨。

张朝荣告诉记者,自己接手前,公交公司其实是亏损,2002年亏损760万元。接手后,2003年当年公司实现经营收入6700多万,利润106万元。2004年收入为7900多万,赢利119万元。但随后三年分别亏损500多万、900多万和700多万元。

关于2005年以后接连亏损的原因,张朝荣称是“油价暴涨”。张说,公司营运线路22条,营运车辆386辆。每天的油耗就是20多吨,成本很高。他说,在这成本突增的紧急关头,十堰市政府却没有依据国家有关政策进行补贴,导致公交集团公司经营陷入困境,“这与政府补贴缺失有关,不能理解为经营不善”。

张朝荣称,十堰市政府应该补贴的三方面:低票价、油补和公益性义务。张说,公交公司为了改善十堰市民的出行条件,更新了车辆,完善了服务,还承担了社会福利,包括老年人、残疾人、现役军人免费乘车,学生优惠,仅这方面的免费就达到了7800万元。但是政府并没有落实“公交优先”的承诺,没有给予相应补贴。

对此,政府表示已经对公交集团进行了油补,只是以抵账的形式进行。他介绍说,当初安置职工时,公交集团向市财政借款1500万元,后来,市政府在发放燃油补贴时就直接从中抵扣了。

关于“7800万元”的公益补贴问题,政府表示确实没有落实,因为张朝荣违约在先,一直没有按合同缴纳每年800万元的特许经营权出让费。

张朝荣一直没有按合同缴纳每年800万元的特许经营权出让费,为何直到今年才被提及?以前为何没有被追究?政府“不补”与张“不交”是否存在某种默契?所有被访对象都对此讳莫如深。

张朝荣告诉记者,4月15日下午5点,市领导找到自己谈话,并告知经过常委会决定,公交公司经营权被政府收回。同时,公交公司临时党委召开了中层以上干部会议,从会议召开开始,公司所有财物被临时党委接管,张本人签字已经无效。

“我不同意也可奈何。”张朝荣说。经历这次失败之后,他可能再也不会投资公交了,“再也不敢了”。

目前张朝荣已经回到温州。他表示,针对十堰市政府的收回决定,他已经提出“听证申请”,因为有很多后续问题还没有解决,他的律师下周将会来到十堰,“采取法律手段维护自己的权益”。 据《瞭望东方周刊》