

指导单位:天津市国资委、天津滨海新区管委会、天津高新技术产业园区管委会

特别支持单位:天津市津南区政府 中国联通天津分公司 天津城建集团 天津农垦集团 中法合营王朝葡萄酒有限公司 天津郁美净集团 中国平安天津分公司 天津金耀集团

# 3年内,天津水清河碧

侯金梅/文

人人都喜欢“清凌凌的水,蓝盈盈的天”,它不仅带给我们美好的生存环境,更让我们身心愉悦。从日前启动的2011年津沽环保行动中了解到,天津已经启动新一轮3年清水工程。即用三年时间,对中心城区、滨海新区、环城四区和两区三县建成区河道进行清淤治理,消除黑臭,实现水清。

## 通官肠 断污流 重点河道水清清

因为天津缺水,过去河道中流淌的都是又黑又臭的污水。为了进一步提升城市的品位和改善人民的生活质量,天津从2000年开始投入大量的人力、物力、财力治理河道,对津河、卫津河等市区重点景观河道进行清淤。一转眼,已过去了10年,由于很多二级河道在汛期还要承担雨水调蓄和排涝功能。再加上这十年间,未对河道进行整治,如今很多河内淤泥严重,河坡或已破损,或因为当初根本没有进行护砌,杂草丛生。改造前的双峰桥一八里台桥之间的卫津河北段1.7公里范围内,因为水体无法自然流动,被称为盲肠,不管什么时候从那里经过都是臭气熏天;而在护仓河龙凤桥一大直沽泵站沿线,也存在多处污水直排现象,河道淤泥富积,水体黑臭,水质恶化,对周围环境影响很大。此次清淤工程就是通过打坝、调水、清淤和补水,最终实现河道水清的目的。

尤为治本的是,上一次河道治理后,天津二级河道基本实现了每隔7天与海水循环一次,这次通过建设泵站,将海水直接引入二

级河道内,一般2—3天就可以完成一个循环,然后再流入大海,让死水真正变成活水。

据了解,按照天津新三年清水工程目标,天津将用一年时间完成中心城区和滨海新区的水环境治理;用两年的时间完成环城四区河道治理;用三年时间完成两区三县建成区的河道治理,全部实现消除黑臭,实现水清。仅为实现今年目标,天津就将综合治理河道33条,修建截污管道200公里,新建污水处理厂13座,新增污水处理能力45万吨/日,配套建设管网397公里。

## 富营养 微水华 生态修复保水库

素有九河下梢之称的天津有着繁复的水系,但是因为含盐量特别大,这些地表水都不能用于工业更不能直接饮用,因此天津也是一个非常缺水的城市。目前人均水资源占有量仅为全国的1/16、世界的1/50。上世纪70年代,国家启动引滦工程,1983年,引滦水道开始向天津送水,至今,已输送201.6亿立方米滦河水,这条水道也成了天津经济社会发展生命线。但是由于近年来上游来水综合营养指数已经接近轻度富营养水平。承担储存在滦河水重任的于桥水库总体水质已为V类,水库综合营养指数接近轻度富营养水平。特别是2008—2009年的个别月份,在水库北岸浅水区和几个人库口的局部地区已经发生微水华,表明水体已呈现富营养化症状。专家分析,导致水体处于较高富营养化水平的原因,一是外源性氮、磷污染,二是水库内部营养盐的释放。此外,水库周边污染呈现上升趋势,也是不容忽视的因素之一。

为了保护水源地,2010年天津市启动刘相营示范项目建设,任务包括库区生态修复、库周村落环境整治和小流域河道治理等,主要是采用生物、物理等措施,削减水库营养盐负荷,促进水库生态系统向良性循环恢复;湖滨带生态保护工程修建防护林和芦苇湿地,以防止库周污水污染物侵入库内,保护库区生态系统。现在已经进入夏季,但有关负责人表示,经过治理后,预计今年库区水草和水藻数量将下降,水质富营养状况将得到改善。据悉,目前,于桥水库的监测项目共22项,包括总硬度、溶解氧、总氮、总磷、高锰酸盐指数、细菌总数、大肠杆菌菌群数等,以确保市民的饮水安全。

## 泥变土 再利用 生态城治污出专利

中新生态城是世界上第一个国家间合作开发的生态城市。未来它将成为“资源节约、环境友好、经济蓬勃、社会和谐”的新型城市。它也将成为综合性的生态环保、节能减排、绿色建筑、循环经济等技术创新和应用推广的平台,因此必须能实行、能推广、能复制,成为中国其他城市可持续发展的典范。为了凸显生态城建设的示范意义,国家领导人在生态城选址时就明确要求要选址在自然条件恶劣,不占用耕地的地区。因此,在中新生态城30km<sup>2</sup>规划面积内,原始自然现状条件非常恶劣,土壤盐渍化程度高,区域内水体及底泥普遍受到污染无法被直接利用。特别是生态城内的污水库,多年来承接化工废水,废水中所含重金属和难降解的有机物对库底底泥造成了严重的污染,不仅使库区内底泥和水体受到严重污染,更对

周边地区的环境安全构成重大隐患。

但是按照生态城指标体系和总体规划要求,生态城区域景观水体在2020年前要达到地表水四类水体标准,同时,要将治理后的污水库即清淤湖与比邻的蓟运河故道、蓟运河进行联通,构成生态城重要的河道水系和生态景观带。因此,彻底根治污水库污染底泥和污水,遏制污染造成的生态退化,改善区域生态环境质量,排除区域内环境安全隐患,并重建高质量生态与生活环境,成为中新天津生态城生态环境建设进程中的主要任务之一。

为了最大限度地实现污泥减量化、资源化与无害化,生态城确定污水治理采用预处理+生物处理+物化处理的技术路线,即污水经预处理后进入营城污水处理厂处理,底泥治理采用原位干法治理和湿法治理相结合的路线,其中对于100万立方米的轻度污染的底泥经处理后直接资源化利用,为生态城道路建设提供路基用土,实现资源的循环利用,有效减少外调土源;对于中重度污染底泥经处理后在现状污水库西侧造岛利用,对于重度污染底泥经处理后外运进行安全处置,实现污染底泥的最大化利用。目前,生态城已将这一整套新型污染湖库底泥资源化处置利用技术方案,申报国家发明专利。

按照生态城总体规划要求,治理后的污水库将用于旅游景观开发,在原有基础上,建设占地1.3平方公里的清淤湖,并在周边建设多个人工岛,用于建设会展、商业、住宅项目。构成生态城内具有生态特色的绿色核心。

我们可以想象,在未来的生态城,洁净的水将是这里的生命之源、生产之要、生态之基。

# 京沪高铁加速产业转移 天津承接潜力巨大

侯金梅/文 刘子强/摄

天津与上海实际相距1326公里,现在,跨越这看似遥远的距离只需5小时。京沪高铁的开通,不仅将环渤海城市串成串,而且直接联通了环渤海和长三角两大经济圈。天津社会科学院城市经济研究所陈柳钦教授预测,他将直接带动产业转移1000亿元以上。天津特别是日益壮大的滨海新区承接潜力巨大。

天津是京沪高铁上的五个始发站之一。现在每天开行9对与上海之间的高速往返列车。京沪高铁在天津停靠车站有两个,一个是天津南站,一个是天津西站。从北京始发的京沪高铁基本途径天津南站,并有部分停靠,天津始发的京沪高铁均从西站出发。因此对天津来说,京沪高铁开通最直接的受益者是天津西站的坐落地——红桥区。这里已经被天津市规划成城市经济发展的副中心之一。

红桥区发改委主任马政这几天特别忙,包括中央电视台在内的多个国家级新闻媒体都找上门来,约他采访。这在京沪高铁开通前可是请都请不来的。马政说,京沪高铁直接提升了红桥区的知名度,今年4月和5月,红桥区分别在北京和香港组织了两次招商会,只要一提及京沪高铁,大家马上明白了,我们这里未来潜力巨大。

过去红桥区在天津仅是一个生活区。大企业少,大的商贸娱乐设施少,大型的社会基础设施也比较少。蜿蜒的海河从区内经过,更使得这里的交通南北不通,东西不畅。天津市决定将京沪高铁的始发站放在西站后,加大了对西站周边交通道路的升级改造,现在跨越海河的桥梁已经增加到5座,铁路、地铁、公交、出租、长途客运在西站周围汇聚,正在建设的“地下直径线”又将天津西站与天津站连接成一体,各种交通工具之间实现换乘。这标志着红桥区不仅打通了通向天津各个区的交通干线,而且已经一跃成为国家级的交通枢纽。

众多企业看好高铁开通后蕴含的商机,纷纷落户红桥,商业地产价格随之直线上升,从过去买一亩地只需300万元,现在已经涨到了1000万元,即使这样还是炙手可热。马政



说,前不久,我们刚刚整理出来一块土地,马上就被企业摘走了。这让我们也很振奋。要知道现在在全国的土地市场都不是很景气。

地价上涨迫使低端产业选择出局,带有金融业、现代商贸服务业背景的大公司纷纷进驻。马政说,京沪高铁一开通,位于西站前广场附近的陆家嘴金融广场也破土动工了,这是一个建筑面积为45万平方米的建筑物,由两个甲等写字楼,一个五星级酒店和一个国际社区、一个国际学校组成。未来这里将被打造成北方金融总部基地。另一个大型商贸建筑是即将竣工的水游城,这是由上海鹏欣集团投资开发的。为了加大区级招商引力的主动性,增加对科技型企业的扶持力度,红桥区政府已经将这1个项目4个甲级写字楼全部买下,符合条件的企业入驻这里可以在房租上给予很大的优惠。此外,在距离西站前广场(北广场)一公里处,光荣道市产业园已经初具规模。三个主体工程年底即可开业。据悉,未来西站不仅有连接长三角的京沪高铁,还要有连接东北地区的津秦高铁,连接保定的津保高铁,因此光荣道市产业园被定位为面向全国的中小型企业北方总部基地。

陈柳钦教授说,在经济学领域里有一个投资收益递减规律,这是市场经济中一个极重要的规律,也是经济学家普遍承认的一个规律。所谓“效益递减”就是:投资效益并不随投资规模的盲目扩大而递增,而是达到某一临界点后,收益递减。因为人力成本、生活成本等等不同,同样是投资一元钱,假设在上海等发达地区的收益可能只有三毛钱,但是在天津就有可能达到六毛钱,这就带来产业的转移。京沪高铁开通后,天津、上海、南京等地的商业人士不管去哪里都可以实现一日往返,时间距离短了,人们的视野反倒宽了,人才的流动会更加频繁、更加紧密。现在红桥区已经动起来了,上百家科技型企业到这里参观,与他们接洽,这对本土企业也是挑战,应该积极谋划应对,增强抢抓机遇意识,或者是加大招商引资力度,承接产业转移,促进产业优化升级。

远见者稳进

## 该是尊重技术的时候了

求是/文

连日来,电梯事故已经成为社会关注热点,7月5日,开通不到两年的北京地铁4号线惨案突发。上行自动扶梯突然发生逆转,多名乘客猝不及防摔倒,造成1死,3重伤,27人轻伤。肇事的电梯——奥的斯品牌513MPE型号扶梯,一年前在深圳也发生了同样的事故,所不同的是,北京地铁的人流是往前倒,而深圳是往后倒。7月11日晚,由港铁运营的深圳地铁4号线清湖站的上行扶梯再爆运行至1/3处时,突然停顿后逆行,扶梯上的乘客猝不及防摔下,造成4人受伤。此次发生事故的扶梯是品牌为法国世界上最大的公共运输设备制造厂商之一CNIM生产的电梯。

由于目前关于北京地铁4号线事故的真正原因还没有完全水落石出,所以对于傲慢的奥的斯公司处理此次事故的做法,我们暂时不做讨论,我们在此要反思的是,此次事故背后折射出的产品检验和维保问题。

事发两天后,国家质检总局专门发出紧急通知,要求全国停止使用奥的斯513MPE型扶梯,请问,为什么国家质检部门会允许这样的扶梯通过检验?地铁公司招标为什么会认可存在缺陷的扶梯中标?出了事之后把责任都推给电梯制造商,可这种供求关系是怎样形成的?这不单单是企业的问题,各个环节都应该承担责任。

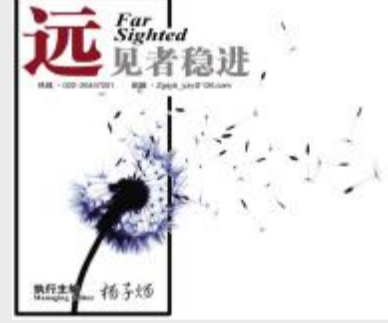
据电梯业内人士透露,目前电梯行业竞争激烈,供过于求,厂家一般会低价竞标,中标后就只能自己消化成本了,当然,因为客户不懂技术指标,生产企业就应该按实际载客能力配备电梯,确保使用者的生命安全。但中标企业提供产品时是否考虑到这点了?谁来监督?近日,有媒体爆出,电梯检验行业准入门槛低,交钱就拿证,已经成为不争的事实。

同时,随着中国成为全球最大的电梯生产和生产基地,电梯维保业已经成为“汽车维修业第二”。业内人士指出,目前中国电梯维保行业是一个即将没落的行业,有些小公司什么电梯都敢接,不管能不能维保好。据介绍,一台10层左右的电梯一年维护费用8000元到10000元左右,有些电梯维保公司一年2000元就可以做,这种公司一般不是靠维保费,而是靠更换配件从中赚取利润。

一位维保公司人员介绍,按目前工资标准,一个电梯技工一个月的人力成本大约需要4000—5000元(工资+五险一金),一个人可以负责大约30台左右,小的电梯维保公司因为成本问题很难留住好的维修技工,再加上负责的电梯太多,难免会有问题。由于中国目前维保市场存在严重的恶性竞争,互相压价,电梯维修工资待遇不高,还要24小时待命,精神紧绷,出事直接找维修工,连节假日都无法陪家人,越来越多的人离开了这个行业,目前已经到了青黄不接的境地。

《晏子春秋》有云:橘生淮南则为橘,生于淮北则为枳。仅一水之隔的香港,港铁车站同样也采用了奥的斯513MPE型扶梯,但香港机电署表示该型号扶梯无设计问题,国外也无该型扶梯设计缺陷的报道,难道频繁发作的电梯事故也是“中国特色”?

该是我们重新尊重技术的时候了。



## 中荷人寿入津 分享环渤海商机



侯金梅/文

环渤海被视为未来牵引中国经济增长的第三极,环渤海地区的发展潜力本身就蕴含着巨大的商机。日前,中荷人寿保险有限公司天津分公司正式成立,使其在环渤海经济圈的战略布局更加完善。

中荷人寿保险有限公司筹建于2002年,由北京银行与ING保险共同组建而成,公司注册总资本15.5亿元人民币,目前总部设在辽宁省大连市,并在北京、辽宁、山东、河南、大连、安徽设立6家分公司。2010年,作为首批批准进入保险行业的四家银行之一,北京银行成功入股中荷人寿,为公司发展注入新的活力。依托北京银行天津分行的销售团队,中荷人寿天津分公司将以银保产品为先导,进军天津保险市场。

中荷人寿董事长史元说,中荷人寿将把其“更轻松”的差异化服务理念带到天津。除了人生各阶段所需保险保障服务外,客户通过身边的银行可以享受一对一的专属服务;可以通过中荷人寿独特的体验式客户沙龙活动,配置自己的资产,规划自己的未来;中荷人寿会通过短信告知客户所购买产品的情况,让客户随时了解保单状态;当客户遇到问题时,可以享受客服中心全年24小时不间断电话咨询。除此之外,中荷人寿还为VIP客户提供当地医疗专家预约、导医等健康管理服务,让客户在所需要之时,一个电话就能为其做好就医的安排,健康生活变得更加轻松。