

廣州

建设工程造价信息

GUANGZHOU JIANSHE

GONGCHENG ZAOJIA XINXI



GZZ *2015. 9*
2015年9月28日 总第284期

编印单位：广州市建设工程造价管理站

市造价站召开建材价格 信息化交流会议

8月中旬，我站邀请建设业主、施工企业、造价咨询企业及建材行业协会等单位的工程造价及材料价格专家召开了建材价格信息化交流会议。



会议紧紧围绕杨树荣站长提出的：“充分利用建设工程材料信息价测算发布系统，搭建沟通平台，实现建材价格信息数据共享”主题，各位专家畅所欲言、建言献策，为我站日后及时、

准确掌握建材价格动态信息，与市场行情接轨，扩充建材价格原始数据采集渠道，扩大建材价格信息覆盖面，自动化编制建筑材料编码，共享建材价格信息提出了许多切实可行的方法和建议。

（穆岚 摄影报道）

市造价站干部参观 “沙飞镜头中的抗战”展



纪念中国人民抗日战争暨世界反法西斯战争胜利70周年之际，市造价站于8月27日下午组织干部前往毛泽东主办农民运动讲习所旧址纪念馆参观了广州摄影家珍贵历史图片展——“沙飞镜头中的抗战”。

沙飞是中国摄影史上第一个提出摄影武器论的人，也是中国革命军队第一位专职摄影记者。作为红色新闻摄影工作者，沙飞和他的战友们拍摄和保存了中国革命战争时期最完整的照片档案。大家通过本次展览精选的百余幅沙飞摄影作品，透过他的镜头看到了中华民族抗击侵略者的历史，看到了中国人民的脊梁。



大家深受感动，决心以艰苦奋斗的优良作风严格要求自己，努力完成建设工程造价管理的各项工作，为广州城市建设做出贡献。



(刘海 摄影 杨林 报道)

目录

CONTENTS



广州建设工程造价信息

2015 年第 9 期

总第 284 期

2015 年 9 月 28 日出版

编印单位

广州市建设工程造价管理站

总编辑：杨树荣

编辑：邓达康、杨林

通讯员：王红霞、王悦、

肖丽、赖成、

梁伟鸿

网址：www.gzgj.com

封面：广州·暨南大学

富力教学大楼

广东省资料性出版物登记证号

粤内登字 A 第 10414 号

内部资料·免费交流

政策法规

住房城乡建设部 工商总局关于印发建设工程造价咨询合同 1

(示范文本) 的通知

建标〔2015〕124 号

住房城乡建设部关于印发推进建筑信息模型应用指导意见 2

的通知

建质函〔2015〕159 号

广州市人民政府关于印发建设广州国际航运中心三年行 7

动计划（2015—2017 年）的通知

穗府〔2015〕23 号

广东省发展改革委 广东省财政厅 广东省环境保护厅关于 27

调整排污费征收标准实行差别收费政策的通知

粤发改价格〔2015〕492 号

广州市住房和城乡建设委员会关于简化企业信息登记流 29

程的通知

穗建规〔2015〕800 号

广州市住房和城乡建设委员会 广州供电局有限公司关于 30

供电设施投资界面调整有关工作的通知

穗建公函〔2015〕982 号

广州市建设工程造价管理站关于发布 2015 年二季度《广 32

州市保障性住房和市政工程造价材料设备价格信息库》

的通知

穗建建价〔2015〕57 号

综合报导

我国将建统一的公共资源交易平台 33

广东与住建部携手 加快建设珠三角世界级城市群 35

《关于推进城市地下综合管廊建设的指导意见》专家解读 37

广州市建设工程造价管理站

建筑定额科:(020)83630305

审价科:(020)83630981

材料价格信息科:(020)83630620

传真:(020)83630321

办公室:(020)83630223

造价信息编辑部:(020)83630114

传真:(020)83630355

市政定额定额科:

市政、园林工程(020)83630102

安装、地铁工程(020)83630560

地址:广州市东风中路318号

嘉业大厦10楼

邮编:510030

广州市工程造价行业协会

联系电话:(020)83193925

(020)83195679

传真:(020)83187695

地址:广州市东风中路318号

嘉业大厦14楼

邮编:510030

承印:广州德艺彩印有限公司

联系电话:(020)87648617

地址:广州市天河区白沙水

路129号一楼103

邮编:510650

综合报导

粤桂黔牵手:经济带背后的中国命题 42

南沙港铁路有望明年1月份开工 连接珠三角腹地 47

2015年9月份造价管理信息工作例会综述 48

广州建设

广州打造第三条城市中轴线 600万人将受益 49

白云机场将建“巨无霸”交通枢纽 51

招标控制价动态

广州市房屋建筑工程和市政基础设施工程施工招标控制 53

价备案情况

建材信息

2015年7月份广州市主要原材料市场价格 58

2015年8月份广州市主要原材料市场价格 59

工程造价分析

广州市市政工程概算指标(2014) 60

工作研究

关于现阶段BIM技术在工程造价领域中应用的一些思考 63



住房和城乡建设部 工商总局
关于印发建设工程造价咨询合同（示范文本）的通知

建标 [2015] 124 号

各省、自治区住房和城乡建设厅、工商行政管理局，直辖市建委、工商行政管理局（市场监管委），国务院有关部门：

为规范工程造价咨询行业市场秩序，维护工程造价咨询合同当事人合法权益，住房和城乡建设部、工商总局制定了《建设工程造价咨询合同（示范文本）》（GF-2015-0212），自2015年10月1日起实施。现将合同示范文本印发给你们，请参照执行。在执行的过程中有何问题，请与住房和城乡建设部标准定额司、工商总局市场规范管理司联系。

原《建设工程造价咨询合同（示范文本）》（GF-2002-0212）同时废止。

附件：建设工程造价咨询合同（示范文本）（GF-2015-0212）（略）

中华人民共和国住房和城乡建设部
中华人民共和国国家工商行政管理总局
2015年8月24日

住房城乡建设部关于印发推进建筑信息模型 应用指导意见的通知

建质函〔2015〕159号

各省、自治区住房城乡建设厅，直辖市建委（规委），新疆生产建设兵团建设局，总后基建营房部工程局：

为引导和推动建筑信息模型（Building Information Modeling, BIM）的应用，我部研究制定了《关于推进建筑信息模型应用的指导意见》，现印发给你们，请遵照执行。

中华人民共和国住房和城乡建设部

2015年6月16日

关于推进建筑信息模型应用的指导意见

为贯彻落实《关于印发2011-2015年建筑业信息化发展纲要的通知》（建质〔2011〕67号）和《住房城乡建设部关于推进建筑业发展和改革的若干意见》（建市〔2014〕92号）的有关工作部署，现就推进建筑信息模型（Building Information Modeling, 以下简称BIM）的应用提出以下意见。

一、BIM在建筑领域应用的重要意义

BIM是在计算机辅助设计（CAD）等技术基础上发展起来的多维模型信息集成技术，是对建筑

工程物理特征和功能特性信息的数字化承载和可视化表达。

BIM能够应用于工程项目规划、勘察、设计、施工、运营维护等各阶段，实现建筑全生命周期参与方在同一多维建筑信息模型基础上的数据共享，为产业链贯通、工业化建造和繁荣建筑创作提供技术保障；支持对工程环境、能耗、经济、质量、安全等方面的分析、检查和模拟，为项目全过程的方案优化和科学决策提供依据；支持各专业协

同工作、项目的虚拟建造和精细化管理,为建筑业的提质增效、节能环保创造条件。

信息化是建筑产业现代化的主要特征之一,BIM应用作为建筑业信息化的重要组成部分,必将极大地促进建筑领域生产方式的变革。

目前,BIM在建筑领域的推广应用还存在着政策法规和标准不完善、发展不平衡、本土应用软件不成熟、技术人才不足等问题,有必要采取切实可行的措施,推进BIM在建筑领域的应用。

二、指导思想与基本原则

(一) 指导思想。

以工程建设法律法规、技术标准为依据,坚持科技进步和管理创新相结合,在建筑领域普及和深化BIM应用,提高工程项目全生命周期各参与方的工作质量和效率,保障工程建设优质、安全、环保、节能。

(二) 基本原则。

1.企业主导,需求牵引。发挥企业在BIM应用中的主体作用,聚焦于工程项目全生命周期内的经济、社会和环境效益,通过BIM应用,提高工程项目管理水平,保证工程质量和综合效益。

2.行业服务,创新驱动。发挥行业协会、学会组织优势,自主创新与引进集成创新并重,研发具有自主知识产权的BIM应用软件,建立BIM数据库及信息平台,培养研发和应用人才队伍。

3.政策引导,示范推动。发挥政府在产业政策上的引领作用,研究出台推动BIM应用的政策措施和技术标准。坚持试点示范和普及应用相结合,培育龙头企业,总结成功经验,带动全行业的BIM应用。

三、发展目标

到2020年末,建筑行业甲级勘察、设计单位

以及特级、一级房屋建筑工程施工企业应掌握并实现BIM与企业管理系统和其他信息技术的一体化集成应用。

到2020年末,以下新立项项目勘察、设计、施工、运营维护中,集成应用BIM的项目比率达到90%:以国有资金投资为主的大中型建筑;申报绿色建筑的公共建筑和绿色生态示范小区。

四、工作重点

各级住房城乡建设主管部门要结合实际,制定BIM应用配套激励政策和措施,扶持和推进相关单位开展BIM的研发和集成应用,研究适合BIM应用的质量监管和档案管理模式。

有关单位和企业要根据实际需求制定BIM应用发展规划、分阶段目标和实施方案,合理配置BIM应用所需的软硬件,改进传统项目管理方法,建立适合BIM应用的工程管理模式。构建企业级各专业数据库,逐步建立覆盖BIM创建、修改、交换、应用和交付全过程的企业BIM应用标准流程。通过科研合作、技术培训、人才引进等方式,推动相关人员掌握BIM应用技能,全面提升BIM应用能力。

(一) 建设单位。

全面推行工程项目全生命周期、各参与方的BIM应用,要求各参建方提供的数据信息具有便于集成、管理、更新、维护以及可快速检索、调用、传输、分析和可视化等特点。实现工程项目投资决策、勘察、设计、施工、运营维护各阶段基于BIM标准的信息传递和信息共享。满足工程建设不同阶段对质量管控和工程进度、投资控制的需求。

1.建立科学的决策机制。在工程项目可行性研究和方案设计阶段,通过建立基于BIM的可视化信息模型,提高各参与方的决策参与度。

2.建立BIM应用框架。明确工程实施阶段各方

的任务、交付标准和费用分配比例。

3.建立BIM数据管理平台。建立面向多参与方、多阶段的BIM数据管理平台,为各阶段的BIM应用及各参与方的数据交换提供一体化信息平台支持。

4.建筑方案优化。在工程项目勘察、设计阶段,要求各方利用BIM开展相关专业的性能分析和对比,对建筑方案进行优化。

5.施工监控和管理。在工程项目施工阶段,促进相关方利用BIM进行虚拟建造,通过施工过程模拟对施工组织方案进行优化,确定科学合理的施工工期,对物料、设备资源进行动态管控,切实提升工程质量和综合效益。

6.投资控制。在招标、工程变更、竣工结算等各个阶段,利用BIM进行工程量及造价的精确计算,并作为投资控制的依据。

7.运营维护和管理。在运营维护阶段,充分利用BIM和虚拟仿真技术,分析不同运营维护方案的投入产出效果,模拟维护工作对运营带来的影响,提出先进合理的运营维护方案。

(二) 勘察单位。

研究建立基于BIM的工程勘察流程与工作模式,根据工程项目的实际需求和应用条件确定不同阶段的工作内容。开展BIM示范应用。

1.工程勘察模型建立。研究构建支持多种数据表达方式与信息传输的工程勘察数据库,研发和采用BIM应用软件与建模技术,建立可视化的工程勘察模型,实现建筑与其地下工程地质信息的三维融合。

2.模拟与分析。实现工程勘察基于BIM的数值模拟和空间分析,辅助用户进行科学决策和规避风险。

3.信息共享。开发岩土工程各种相关结构构件数据库,建立统一数据格式标准和数据交换标准,实现信息的有效传递。

(三) 设计单位。

研究建立基于BIM的协同设计工作模式。根据工程项目的实际需求和应用条件确定不同阶段的工作内容。开展BIM示范应用,积累和构建各专业族库,制定相关企业标准。

1.投资策划与规划。在项目前期策划和规划设计阶段,基于BIM和地理信息系统(GIS)技术,对项目规划方案和投资策略进行模拟分析。

2.设计模型建立。采用BIM应用软件和建模技术,构建包括建筑、结构、给排水、暖通空调、电气设备、消防等多专业信息的BIM模型。根据不同设计阶段任务要求,形成满足各参与方使用要求的数据信息。

3.分析与优化。进行包括节能、日照、风环境、光环境、声环境、热环境、交通、抗震等在内的建筑性能分析。根据分析结果,结合全生命周期成本,进行优化设计。

4.设计成果审核。利用基于BIM的协同工作平台等手段,开展多专业间的数据共享和协同工作,实现各专业之间数据信息的无缝传递和共享,进行各专业之间的碰撞检测和管线综合碰撞检测,最大限度减少错、漏、碰、缺等设计质量通病,提高设计质量和效率。

(四) 施工企业。

改进传统项目管理方法,建立基于BIM应用的施工管理模式和协同工作机制。明确施工阶段各参与方的协同工作流程和成果提交内容,明确人员职责,制定管理制度。开展BIM应用示范。根据示范经验,逐步实现施工阶段的BIM集成应用。

1.施工模型建立。施工企业应利用基于BIM的数据库信息,导入和处理已有的BIM设计模型,形成BIM施工模型。

2.细化设计。利用BIM设计模型根据施工安装需要进一步细化、完善,指导建筑部品构件的生产以及现场施工安装。

3.专业协调。进行建筑、结构、设备等各专业以及管线在施工阶段综合的碰撞检测、分析和模拟,消除冲突,减少返工。

4.成本管理与控制。应用BIM施工模型,精确高效计算工程量,进而辅助工程预算的编制。在施工过程中,对工程动态成本进行实时、精确的分析和计算,提高对项目成本和工程造价的管理能力。

5.施工过程管理。应用BIM施工模型,对施工进度、人力、材料、设备、质量、安全、场地布置等信息进行动态管理,实现施工过程的可视化模拟和施工方案的不断优化。

6.质量安全监控。综合应用数字监控、移动通讯和物联网技术,建立BIM与现场监测数据的融合机制,实现施工现场集成通讯与动态监管、施工时变结构及支撑体系安全分析、大型施工机械操作精度检测、复杂结构施工定位与精度分析等,进一步提高施工精度、效率和安全保障水平。

7.地下工程风险管控。利用基于BIM的岩土工程施工模型,模拟地下工程施工过程以及对周边环境的影响,对地下工程施工过程可能存在的危险源进行分析评估,制定风险防控措施。

8.交付竣工模型。BIM竣工模型应包括建筑、结构和机电设备等各专业内容,在三维几何信息的基础上,还包含材料、荷载、技术参数和指标等设计信息,质量、安全、耗材、成本等施工信

息,以及构件与设备信息等。

(五) 工程总承包企业。

根据工程总承包项目的过程需求和应用条件确定BIM应用内容,分阶段(工程启动、工程策划、工程实施、工程控制、工程收尾)开展BIM应用。在综合设计、咨询服务、集成管理等建筑业价值链中技术含量高、知识密集型的环节大力推进BIM应用。优化项目实施方案,合理协调各阶段工作,缩短工期、提高质量、节省投资。实现与设计、施工、设备供应、专业分包、劳务分包等单位的无缝对接,优化供应链,提升自身价值。

1.设计控制。按照方案设计、初步设计、施工图设计等阶段的总包管理需求,逐步建立适宜的多方共享的BIM模型,使设计优化、设计深化、设计变更等业务基于统一的BIM模型,并实施动态控制。

2.成本控制。基于BIM施工模型,快速形成项目成本计划,高效、准确地进行成本预测、控制、核算、分析等,有效提高成本管控能力。

3.进度控制。基于BIM施工模型,对多参与方、多专业的进度计划进行集成化管理,全面、动态地掌握工程进度、资源需求以及供应商生产及配送状况,解决施工和资源配置的冲突和矛盾,确保工期目标实现。

4.质量安全管理。基于BIM施工模型,对复杂施工工艺进行数字化模拟,实现三维可视化技术交底;对复杂结构实现三维放样、定位和监测;实现工程危险源的自动识别分析和防护方案的模拟;实现远程质量验收。

5.协调管理。基于BIM,集成各分包单位的专业模型,管理各分包单位的深化设计和专业协调工作,提升工程信息交付质量和建造效率;优化施工现场环境和资源配置,减少施工现场各参与方、

各专业之间的互相干扰。

6.交付工程总承包BIM竣工模型。工程总承包BIM竣工模型应包括工程启动、工程策划、工程实施、工程控制、工程收尾等工程总承包全过程中，用于竣工交付、资料归档、运营维护的相关信息。

(六) 运营维护单位。

改进传统的运营维护管理方法，建立基于BIM应用的运营维护管理模式。建立基于BIM的运营维护管理协同工作机制、流程和制度。建立交付标准和制度，保证BIM竣工模型完整、准确地提交到运营维护阶段。

1.运营维护模型建立。可利用基于BIM的数据集成方法，导入和处理已有的BIM竣工交付模型，再通过运营维护信息录入和数据集成，建立项目BIM运营维护模型。也可以利用其他竣工资料直接建立BIM运营维护模型。

2.运营维护管理。应用BIM运营维护模型，集成BIM、物联网和GIS技术，构建综合BIM运营维护管理平台，支持大型公共建筑和住宅小区的基础设施和市政管网的信息化管理，实现建筑物业、设备、设施及其危险维修的精细化和可视化管理，并为工程健康监测提供信息支持。

3.设备设施运行监控。综合应用智能建筑技术，将建筑设备及管线的BIM运营维护模型与楼宇设备自动控制系统相结合，通过运营维护管理平台，实现设备运行和排放的实时监测、分析和控制，支持设备设施运行的动态信息查询和异常情况快速定位。

4.应急管理。综合应用BIM运营维护模型和各类灾害分析、虚拟现实等技术，实现各种可预见灾害模拟和应急处置。

五、保障措施

(一) 大力宣传BIM理念、意义、价值，通过政府投资工程招投标、工程创优评优、绿色建筑和建筑产业现代化评价等工作继续建筑领域的BIM应用。

(二) 梳理、修订、补充有关法律法规、合同范本的条款规定，研究并建立基于BIM应用的工程建设项目政府监管流程；研究基于BIM的产业（企业）价值分配机制，形成市场化的工程各方应用BIM费用标准。

(三) 制订有关工程建设标准和应用指南，建立BIM应用标准体系；研究建立基于BIM的公共建筑构件资源数据中心及服务平台。

(四) 研究解决提升BIM应用软件数据集成水平等一系列重大技术问题；鼓励BIM应用软件产业化、系统化、标准化，支持软件开发企业自主研发适合国情的BIM应用软件；推动开发基于BIM的工程项目管理与企业信息系统。

(五) 加强工程质量安全监管、施工图审查、工程监理、造价咨询以及工程档案管理等工作中的BIM应用研究，逐步将BIM融入到相关政府部门和企业的日常管理工作中。

(六) 培育产、学、研、用相结合的BIM应用产业化示范基地和产业联盟；在条件具备的地区和行业，建设BIM应用示范（试点）工程。

(七) 加强对企业管理技术人员和技术人员关于BIM应用的相关培训，在注册执业资格人员的继续教育必修课程中增加有关BIM的内容；鼓励有条件的地区，建立企业和人员的BIM应用水平考核评价机制。

广州市人民政府关于印发建设广州国际航运中心 三年行动计划（2015—2017年）的通知

穗府〔2015〕23号

各区人民政府，市政府各部门、各直属机构：

《建设广州国际航运中心三年行动计划（2015—2017年）》已经市委、市政府同意，现印发给你们，请认真组织实施。实施中遇到的问题，请径向建设广州国际航运中心领导小组办公室（设在广州港务局）反映。

广州市人民政府
2015年8月31日

建设广州国际航运中心三年行动计划 (2015—2017年)

建设国际航运中心是广州发挥国家中心城市功能的重要平台，是广州争当建设“21世纪海上丝绸之路”排头兵的重大举措，是广州深化改革开放、增强经济可持续发展能力，建立与国际接轨营商环境的重要支撑，也是南沙自贸试验区建设的重要抓手。为加快建设广州国际航运中心，制定本行动计划。

一、发展现状

（一）建设广州国际航运中心的有利条件。

1.中心城市功能突出。广州地处珠三角中心地

区，衔接港澳，辐射泛珠三角地区，面向世界，具有国家级新区和自由贸易试验区双重政策叠加优势。2014年广州GDP（地区生产总值）达1.67万亿元，经济总量连续26年居全国大城市第三位。综合交通枢纽功能突出，水路、铁路、公路、航空、通信、管道网络发达，广州港与世界100多个国家和地区的400多个港口有海运贸易往来。白云国际机场是全国三大枢纽机场之一，开通国内外航线200多条，广州是全国电信核心节点城市 and 三大国际互联网出口枢纽之一。广州拥有较为完备

的制造业、发达的商贸业、金融业等产业体系，国家中心城市、综合性门户城市地位不断增强。

2.商业贸易发达。广州有“千年商都”之称，是从未关闭过的对外通商口岸、泛珠三角地区外贸进出口重要通道、国内最重要的商品批发中心和专业市场集聚地。拥有广交会等知名会展品牌，形成了广塑交易平台、鱼珠木材交易中心、华南金属材料交易平台、华南煤炭交易中心、华南粮食交易中心等交易市场。2014年全市批发和零售业商品销售总额4.87万亿元，商品进出口总值1306亿美元。第4次荣登福布斯中国大陆最佳商业城市第一名，是人流、物流、资金流、信息流的交汇中枢。

3.航运发展基础较好。广州港是国家综合运输体系的重要枢纽，2014年完成货物吞吐量超5亿吨，集装箱1663万TEU（标准箱），分别位居世界港口第五、第八位。注册营运船舶1300艘，950万载重吨，占全省总运力48%。南沙港区至珠江出海口航道水深-17米，可满足目前世界最大集装箱船进出港要求。广州港已开通集装箱班轮航线123条，江海联运支线200多条，世界前二十位集装箱班轮公司均在广州港开展业务。聚集了港口航运、港口设计建设、航道疏浚、海上救助打捞、金融保险、海事法律仲裁、口岸通关等机构以及相关产业。临港工业、物流产业快速发展，已成为全国三大造船基地之一、国家汽车及零部件出口基地、珠三角装备制造基地。广州白云国际机场是国内三大航空枢纽之一，为中国南方航空、海南航空、深圳航空、联邦快递的枢纽机场及中国国际航空的重点机场。

4.腹地经济持续快速发展。珠三角地区汇聚了最具活力的城市群，是世界日用消费品重要制造基地，是我国经济最为发达的地区之一；泛珠三角地区经济总量占全国比例超28%，近年经济增长速度均高于全国平均增长速度，腹地产业发展

迅速，经济充满活力，经济总量大，为建设广州国际航运中心提供了重要支撑。

5.航运文化底蕴深厚。广州港是千年古港，是古代海上丝绸之路的起点之一，具有深厚的航海历史文化底蕴。黄埔古港、南海神庙是我国海上对外贸易交往的历史见证。广州汇集了多所具有航运相关专业及研发能力的高校和科研机构。广州海事法律服务体系较为完善，海事司法和海事仲裁能力在全国居领先地位。

（二）建设广州国际航运中心的差距和不足。

1.港口基础设施不足，能力不强，集疏运体系尚需完善，多式联运发展不平衡，物流园区和通道建设需进一步完善，物流服务能力有待提升。

2.航运服务要素集聚建设发展滞后，航运交易、航运金融保险、总部经济等现代航运服务业不够发达，国际化程度较低，现代航运服务体系不完善。

3.营商环境有待优化。与国际商事规则接轨不够紧密，现代信息技术与航运产业融合度不高，政务、口岸、投资贸易便利化等服务水平亟待提高。

二、指导思想与发展目标

（一）指导思想。

深入贯彻落实党的十八大精神和市委十届六次全会精神，紧紧抓住国家“一带一路”和自贸试验区战略机遇，围绕广州国家中心城市建设，发挥国家新区、开发区、保税区、高新技术开发区、南沙自贸试验区的政策优势和毗邻港澳的区位优势，对标世界先进国际航运中心，主动适应经济发展新常态，将建设智慧型国际航运物流枢纽和“互联网+航运+金融”新业态发展作为建设广州国际航运中心的两大战略支点，全面发展现代航运服务业，做到统筹规划、远近结合、重点推进、夯实基础，以珠三角城市群为依托，以泛珠三角地区为腹地，加强海港、空港联动发

展研究,发挥“海港”和“空港”枢纽双引擎叠加优势,举全市之力建设广州国际航运中心。实现国际航运中心、物流中心、贸易中心以及金融服务体系相互融合的局面。

(二) 发展目标。

经过三年的努力,进一步夯实航运基础设施,完善集疏运体系,促进航运要素集聚,建设航运功能区,推动临港产业发展,加快现代航运物流和服务业发展,促进航运金融保险、法律服务创新发展,建设智慧、绿色、平安航运,深化交流合作,改善营商环境。到2017年,广州港货物吞吐量达到5.5亿吨,集装箱吞吐量达到2000万标准箱;完成固定资产投资150亿元,新增港口通过能力8000万吨;新增国际航线20条,新增喂给港、内隔港20个;海洋工程装备制造实现年产值300亿元,船舶修造年产值200亿元;与航运产业相关企业注册数达到8000家以上,船舶注册拥有量1500万载重吨;航运及关联产业增加值占全市GDP比重提高0.5个百分点,初步形成广州国际航运中心的基本框架,奠定发展的坚实基础。

三、主要任务

(一) 继续加强基础设施建设,完善集疏运体系。

1.提升港口综合通过能力。2015年底基本建成南沙港区三期工程;抓紧推进前期工作,争取2015年底开工建设南沙港区远洋码头工程,2016年开工建设南沙港区四期工程、南沙国际邮轮码头工程、南沙港区二期工程11-12#泊位、南沙国际汽车物流产业园配套码头工程、番禺龙沙码头二期工程、南沙江海联运码头工程;争取2017年开工建设南沙港区国际通用码头工程。推进南沙港区和黄埔港区升级改造。开展在珠江口建设大型浮式LNG(液化天然气)接收站的可行性研究。

2.提高航道锚地适应能力。广州港深水航道拓

宽工程力争2015年底开工建设。为配合深水航道拓宽工程的需要,龙穴岛北部海域围堰工程力争2016年开工建设。抓紧开展广州港出海航道进一步拓宽加深研究工作,中期满足20万吨级集装箱船双向通航,远期满足30万吨级集装箱船双向通航。抓紧推进小虎作业区航道工程、桂山镇地(180GS)扩建工程、三牙排南埗地新建工程前期工作。配合省推进南沙港区至西江干线主通道建设和北江、龙穴南水道浚深升级。

3.拓宽港口建设投融资渠道。积极争取国家和省对航道、锚地建设维护工程的资金投入,吸引多元化主体参与港口基础设施建设,支持港口企业通过融资租赁、上市、发行企业债券、中期票据、债券融资和PPP(政府与社会资本合作)等模式筹资。

4.完善江海联运。实施珠江战略,布局建设内河航线网络,强化南沙港区江海联运枢纽功能。构建珠江—西江流域江海联运网络,形成粤桂水上物流通道。打造南沙驳运中心,发展江海直达。整合江海联运资源,组建驳船联盟,推动支线驳船网络航线共享、舱位互换。

5.完善水水联运。加快疏港快速道路建设,打通港口与广州中心城区和周边区域的货运通道。加快推进广明高速公路广州段建设。加快建设南沙连接周边地区的快速通道,包括广中江高速(岐马互通立交收费站末端至桂格大道连接线)、番莞高速(虎门二桥段)、黄榄干线、江中高速东延线、深茂公路通道(即深茂铁路跨珠江公铁两用大桥公路连接线)。加快黄埔港区疏港道路建设,推进实施港南路东延线、港南路改造、短火路改造、开发区西区东出口、港南路与广深沿江高速联络线、大沙东路四期工程,优化老港区疏港道路网络。

6.发展铁水联运。加快建设广州铁路大田集装箱中心站,利用广州铁路花都货运站、白云集装

箱站场、下元货站、中外运石龙铁路货场等场站优势，发展黄埔港区、南沙港区、新埔港区、花都港区铁水联运。积极推进南沙疏港铁路及其配套站场建设，构建南沙集装箱海铁联运枢纽。研究海铁联运集装箱快运模式，争取铁路部门支持高台集装箱铁路运价下浮和补贴措施。重点推进省内以及泛珠三角腹地的内陆港建设，形成以广州为枢纽的粤桂、粤湘、粤黔滇川渝3条铁水联运物流通道。

7.发展海空联运。依托南沙港区集装箱干线网络，探索建立快件海空联运通道。结合南沙跨境保税物流项目，开通香港机场—南沙保税物流园区海空快运通道。依托白云国际机场、白云空港综合保税区构建航空货运枢纽，逐步推进发展海空联运中转业务。

8.努力增加外贸集装箱班轮航线。积极拓展海向腹地，重点增加东南亚、南亚、中东、非洲、澳新、欧洲及美洲航线，提升广州港的集聚和辐射能力。加强与国际班轮公司、航运联盟的经营合作，吸引国内外主要班轮公司投资参与南沙集装箱码头建设经营。推动国际中转、中转集拼、甩挂运输业务发展，开展中资航运公司非五星旗国际航行船舶先行先试外贸集装箱在国内开放港口与南沙港区的捎带业务。鼓励外贸班轮公司在南沙保税港区发展国际中转业务。支持外商以独资形式从事国际海运货物装卸、国际海运集装箱站和堆场业务。调整港口收费和船舶使费，降低码头经营管理成本。争取国家支持在2018年前对在南沙港区开通的国际班轮航线按标准的85%收取引航费。

9.争取启运港退税政策试点。争取国家有关部门支持，协调推动省内佛山、肇庆、云浮、清远、江门等港口以及广西钦州、梧州、贵港等实施以南沙保税港区为离境港的启运港退税政策试点。对适用启运港退税出口企业，提供便捷的结汇、

退税手续，吸引外贸货物从南沙港区出口。

10.改善船舶进出港监管和服务。开展广州VTS（船舶交通管理系统）升级改造，实施船舶进出港电子签证。发挥广州海事局VTS中心、广州港通讯调度指挥中心船舶进出港调度作用，加强出海航道水域通讯调度“四统一”管理，充分体现安全绿色和公平公正。实施“阳光引航”工程，提供优质引航服务。加强港口船舶防污染应急体系和海上应急救援能力建设，提升出海航道安全水平和通航保障度。

11.提高港区绿色环保水平。加强港区大气污染防治和生态环境保护，推进散货码头环保系统、污水接收及循环利用处理系统建设，实现船舶废弃物综合回收处理，推进成品油码头油气回收治理。推动节能技术创新应用，加快物流装备和生产运营的绿色化改造，推进岸电设施建设以及港口机械设备“油改电”和“油改气”。实现2017年港口综合单位能耗比2014年下降5%，单位二氧化碳排放下降5%，把广州港建成“环境友好型”的生态文明港口。

12.大力发展低碳航运。推进设立粤港污染减排控制区，要求到港船舶使用低硫燃油，鼓励推广船舶使用LNG等清洁能源和新能源。引导企业优化运力结构，利用国家老旧船舶报废更新补贴资金，加快老旧船舶提前报废和更新，重点发展节能安全环保型船舶，提升船舶标准，控制船舶污染排放。

（二）推进航运功能区和临港产业发展。

1.加快建设南沙国际航运要素集聚核心区。依托南沙新区和自贸试验区政策优势，加快建设港口物流园区和航运服务集聚区。以集装箱、汽车滚装、海洋工程装备、临港工业、大宗散货和冷链物流为主，发挥南沙保税港区功能，建设集装箱处理中心和大型物流园区。建设航运企业总部高端集聚区，依托南沙明珠湾核心区，大力引

进航运企业总部聚集，打造世界级的高端航运总部集聚区。加快在南沙建设广州国际航运中心服务大厦和珠江船务大厦，积极吸引航运交易、金融、保险、法律、仲裁等各类企业和机构落户南沙，推动航运服务业集聚发展。完善南沙新区的生活、医疗、教育配套以及联系市中心的公共交通系统。

2. 进一步推进天河—黄埔航运综合服务区建设。在珠江新城、国际金融城区集聚发展航运服务、金融保险等功能。依托黄埔临港经济区建设，加快黄埔老港转型升级，保留必要的集装箱、件杂货等码头，以华南国际航运服务中心、中交港湾大厦和中远集团华南区域中心等项目为抓手，重点发展航运物流、船代货代、海事服务、航运技术、引航、船舶供应、航运咨询、经纪、商务等服务。依托广州航海学院发展航运高等教育，培养航运人才。

3. 建设沿江路—滨江路—琶洲航运总部集聚区。发挥该区域现有优势，引导航运企业、高端航运服务企业进一步集聚。支持中交集团、中海集团等建设南方总部基地，继续发挥政府机关、口岸管理、海事服务、企业总部、法律仲裁、船级社、航运资讯、航运教育、航运交易、行业协会等集聚功能。研究建设琶洲客运口岸项目，开通穗港穗水上客运快线。

4. 建设番禺花都增城内陆港物流功能区。番禺化龙片区重点发展商贸物流、汽车物流、件杂货运输。花都片区依托花都港和花都铁路货运站、集装箱货运站、花都物流园区和空港物流园区，发挥集水路、公路、铁路和航空于一体的集疏运网络优势，为多式联运发展提供中转、仓储、装卸、配送及信息处理等物流服务，延伸服务清远、韶关、湖南、贵州等地。增城新塘片区发挥水路、公路、铁路联运优势，以增城开发区建设带动物流发展，逐步辐射博罗、龙门、河源、梅州、江

西等地。

5. 发展临港工业。依托南沙港区、黄埔港区重点发展汽车、石油化工、电子信息、新材料、钢材深加工、核电装备、高压输变电设备、隧道机械、数控机床、环保家电等产业。支持南沙国际汽车产业基地、龙穴产业基地和大岗装备制造基地加快发展。

6. 做大做强海洋工程和船舶产业。支持中船集团大力发展海洋工程装备、船舶修造业，拓展FT-50（海上浮式生产储油船）、海上钻井平台和深水工程船等高附加值项目。支持广州船舶及海洋工程设计研究院（605院）和广东粤新海洋工程装备股份有限公司开展海洋工程船舶研制和智能化制造等创新项目。

（三）大力发展现代航运物流。

1. 促进保税物流发展。依托南沙自贸试验区、南沙保税港区、白云空港综合保税区、广州保税区、广州出口加工区，大力发展国际中转、国际采购、国际配送、国际分拨以及国际转口贸易，加快建设保税物流基地、保税期货交割基地、出口采购配送基地和保税离岸货物基地，形成与国际市场接轨的保税物流网络体系。

2. 发展集装箱物流。依托南沙港区大型集装箱专业化泊位，建立“港口作业区+临港物流园区（集装箱处理中心）+喂给港”的集装箱物流网络发展模式，开展集装箱运输配送、仓储、拆拼箱、加工及物流信息等服务，同时提供相关的口岸、交易、结算、金融、保险等配套业务，实现集装箱物流功能的“一站式”服务，构建与国际接轨的专业化、规模化、信息化的集装箱物流。

3. 发展冷链物流。引进世界先进冷链技术，在南沙、黄埔、番禺建设一批高标准的现代化冷链物流基础设施。在南沙自贸试验区、黄埔港区建立集口岸查验监管功能的冷链分拨中心。推进山姆冷链1号库、农产品物流有限公司冷库和交易中

心项目,积极引进普华斯等专业冷链物流企业,建设专业化冷链配送基地。支持冷链物流、海产养殖、冻品加工企业走出去,开拓海外冷链物流新商机,为广州港开通冷链物流邮轮航线提供支撑。

4.发展商品汽车物流。建设广州南沙国际汽车物流产业园,打造集汽车整车滚装、零部件、仓储配送、检测、改装、贸易、展示的汽车增值服务产业和商品汽车集散物流基地,做大做强整车进口和保税转口业务,在南沙自贸试验区积极开展平行进口汽车业务,加快建设沙仔岛综合性汽车枢纽港,支持在沙仔岛建设展示交易中心,开展汽车展示交易,争取“进口整车出自贸区抵税”等政策,推动江海联运物流运输方式,使广州港成为泛珠三角地区商品汽车滚装运输和进出口基地。

5.发展粮食物流。依托南沙港区和黄埔港区,以“粮油专业码头+粮油加工+粮油物流中心”模式,拓展和提升粮油交易、运输、仓储、加工、包装、配送等港口粮食物流功能,并逐步实现粮食供应链管理,使广州在国际粮食供应链中发挥重要作用。

6.发展大宗生产资料物流。加快建设铁树、宝钢华南钢材物流中心,为泛珠三角地区提供便捷的仓储、物流配送服务。以新沙港区、黄埔港区新建作业区为主形成煤炭物流基地,通过水水、铁水运输方式,为华南地区提供煤炭中转、仓储、交易、配送及增值服务。以黄埔、小虎石化作业区为基础,形成以水路中转和管道运输为主要物流方式的石油化工存储配送基地。以黄埔、南沙为主建设木材物流基地,打造国内最具影响力的木材交易和价格指数发布中心。

7.大力发展第三方第四方物流。鼓励运输、仓储、代理等传统物流企业通过参股、控股、兼并、合资、合作等方式整合资源,培育创新型物流企

业。积极引进美国ADM(阿利丹尼尔米德兰公司)、邦吉、法国路易达孚、中国智能物流骨干网等国内外大型物流企业在广州设立地区总部或营运中心,引导大型制造企业的自营物流机构向社会化、专业化的第三方、第四方物流企业转型发展。

8.大力发展跨境电商电子商务。依托政策优势和港口区位优势,加快“国家电子商务示范城市”跨境电商电子商务服务试点,建设南沙跨境电商电子商务服务试点园区、黄埔状元谷电子商务示范区、广州保税区、出口加工区跨境电商产业园。支持唯品会等本地电商做大做强,逐步在自贸试验区、保税港区、保税物流园区内形成跨境电商电子商务集聚区,以电子交易为核心、金融服务为支撑,积极推广现代交易方式,形成展示、贸易、物流配送相结合的集散中心。

(四) 加快发展航运服务业。

1.促进航运代理业做强做优。培育船舶代理、客货代理品牌企业,放宽外资股比限制,吸引外商及港澳企业在新沙自贸试验区登记注册,从事公共国际船舶代理业务,提升国际化水平。进一步扩大船舶代理业对外开放,鼓励符合条件的企业开展船代业务。推动黄埔的航运代理业优化提升和集聚发展。

2.大力发展船舶管理业。加强与国际性船舶管理公司的合作交流,吸引香港华林船舶管理公司和英国东方集团等世界知名的船舶管理公司在广州设立区域总部或分支机构,逐步形成专业化第三方船舶管理市场。支持外商在南沙自贸试验区独资经营国际船舶管理业务,开展航行国际航线的五星旗船舶管理,争取国家支持开展中国籍船员外派业务。培育1至2家具有国际竞争力的本地船舶管理企业。

3.培育船舶供应市场。发挥市场机制作用,加快船舶供应市场开放,鼓励社会资金投入船舶供

应服务业,放开船供企业注册地发展限制,促进资源整合,通过政府推荐、诚信评级以及用户满意度评定等方式,支持服务质量好、信誉高的企业扩大市场份额,形成船舶供应主渠道,鼓励骨干企业向船舶综合服务商转型。

4.建设华南国际船舶保税油供应基地。发挥现有保税库功能,引入国际船用保税油定价机制,增强市场调节功能,探索建立国际通用的质量认证体系以及保税船舶油市场的监督和管理模式,打造集燃料油采购、储存、分拨、贸易、加工、加注和港口服务等功能于一体的华南保税油中转基地和综合服务中心,提高对国际性船舶加油补给服务能力。充分利用自贸试验区优势,争取国家支持在保税库区内开展燃料油调和业务。支持骨干船舶供油企业开展国际船舶保税油供应业务,提供低硫燃料油等系列油品。优化口岸监管流程,简化审批手续,实施保税油供应企业信用管理制度。

5.建设粤港澳航运服务示范区。依托南沙自贸试验区建设,全面深化粤港澳航运业的合作与交流,鼓励港澳服务提供者在自贸试验区设立独资国际船舶运输企业经营国际海上船舶运输服务。将香港的自由港政策优势、高端航运产业优势与内地的资源优势有机整合,推进粤港澳航运服务行业管理标准和规则相衔接,将南沙打造为粤港澳航运服务示范区。争取港澳航线船舶按国内航线管理、粤港澳船员实行免签等粤港澳航运市场一体化政策。推进粤港澳航运服务业人员职业资格互认。推动粤港澳物流与会展、旅游等通航专业领域合作。

6.争取开展保税船舶注册业务。争取在南沙保税港区设立保税船舶登记机构,鼓励中资方便旗船舶到归登记注册,争取中资国际航运船舶特案免税登记政策。争取第二船舶通制度试点,允许加挂五星旗的中资方便旗船在南沙港区经营中国

沿海内支线及内外贸同船运输业务。开展国际船舶登记制度改革,创新船舶注册模式和管理制度。在落实国际船舶登记制度及相关配套政策基础上,自贸试验区海关特殊监管区域内中方投资人持有船公司的股权比例可低于50%,争取南沙自贸试验区船舶登记主体的外商出资比例突破50%的政策限制。简化注册程序,根据现行税收法律法规落实税费优惠。促进船舶检验机构发展,吸引外资船检机构入驻南沙。对迁入南沙区注册登记的船舶,其船舶检验证书在有效期内不重复进行检验。

7.大力发展航运经纪业务。建立与国际接轨的航运经纪规则,支持南沙自贸试验区新增“航运经纪”注册类别,发展专业航运经纪公司。支持在南沙自贸试验区内从事国际航运服务的经纪公司开设外汇账户,在外汇管理局授权限制范围内自由支付。鼓励成立航运经纪协会,规范航运经纪市场行为和行业标准,建立航运经纪人佣金制度。吸引国际著名的航运经纪人机构到广州开展业务。

8.大力发展船员劳务市场。创新船员劳务注册模式,设立国家级船员考试评估和劳务管理中心,加强与香港、新加坡在航运教育与培训、国际船员劳务市场供求信息等方面的合作。大力拓展国际船员劳务输出市场,积极培育一批国际船员劳务企业,吸引有实力的国际船员外派劳务服务公司在广州落户,建立国际化船员评估和劳务输出管理体系,完善船员劳务纠纷仲裁机制,初步形成向世界航运市场输送高素质船员的专业平台。

9.发展邮轮游艇制造业。在南沙新区集聚邮轮游艇制造要素资源,加快建设南沙国际邮轮码头,支持南沙游艇基地、长洲岛游艇公共服务基地(一期)建设,抓紧研究黄埔、番禺邮轮码头建设,初步具备国际邮轮游艇综合服务功能。允许在自贸试验区内注册的内地资本邮轮企业所属

方便邮轮轮，经批准从事两岸四地邮轮运输和其他国内运输。鼓励港澳和国际邮轮公司在南沙自贸试验区内设立中外合资或独资邮轮公司，吸引皇家加勒比、歌诗达、丽星等国际知名邮轮公司在广州开辟国际航线始发和挂靠，对境外入境邮轮乘客实行“72小时过境免签”政策，支持国家邮轮旅游发展实验区和邮轮配送中心建设。支持境外商品保税船供业务发展。实施“144小时便利签证”措施，实施离境退税，争取离港免税政策，丰富免税商品供应，发展邮轮经济。建设区域性国际游艇博览交易中心，大力发展生产维修保养、展览、信息服务、培训等游艇产业，完善游艇产业体系，简化游艇入籍手续，推动粤港澳游艇驾照互认，允许港澳游艇自由进入南沙水域，对来往港澳地区的游艇实行检验检疫备案制度。深度开发“珠江夜游”，以大沙头码头、电视塔码头、天字码头、太古仓码头为重点发展游船游艇、休闲娱乐和商贸餐饮，构建富有特色的滨水休闲景观带。

(五) 加快航运金融保险创新发展。

1. 争取航运金融服务政策试点。落实南沙金融创新15条，开展航运金融市场准入和外汇政策试点。支持在南沙自贸试验区发展离岸金融业务，与港澳地区开展双向人民币融资，跨境人民币的借款等业务，鼓励自贸区内外的金融机构和企业从港澳及国外借用人民币资金。

2. 创新航运金融服务产品。培育航运金融市场，引导国内外金融、保险、融资、中介等服务机构落户广州，设立航运融资专营机构、分支机构，发展航运融资、信托、担保、投资、资金管理、商业保理、信用评级等服务业务。支持广州航运交易所探索开展航运交易、港航资产交易、航运保险交易、船舶融资租赁资产（产权）交易、航运资金结算、海损理赔、航运信贷转让、航运运价指数场外衍生品开发与交易等业务，为航运

物流企业提供融资安排和专业化的融资服务。支持和鼓励国内外企业在南沙自贸试验区内设立航运金融、保险服务外包公司，培育和发债票据分配、信息安全处理、IT（信息技术）服务管理、外汇管理服务等等第三方金融外包服务。

3. 大力拓展航运融资渠道。借鉴国外航运基金和信托模式，由政府出资引导，吸纳港航企业、金融机构以及社会资本等参与，设立广州航运产业基金和航运担保基金。支持社会资本设立航运产业私募基金、信托基金、投资基金、并购基金等商业基金。探索通过众筹模式等建航运发展基金，积极引进各类私募基金落户广州。鼓励大型船舶制造企业、港航企业和物流企业设立集团财务公司、担保、小额贷款、租赁等金融机构，拓宽民营中小航运企业融资渠道。

4. 加快发展船舶融资租赁业务。鼓励国内外企业在广州设立船舶融资租赁公司。支持融资租赁公司设立单船（单机）项目子公司，推动单船（单机）融资租赁以及跨境租赁、出口租赁等离岸业务创新。试点企业在南沙自贸试验区内设立项目子公司进行船舶离岸融资，在南沙新建造和购买二手船舶从事跨境运输。支持在南沙自贸试验区进行融资租赁业务创新试点，鼓励广州航运交易所有限公司研究探索与港澳地区及21世纪海上丝绸之路沿线国家开展跨境融资租赁资产交易业务，促进金融交易市场的发展。

5. 加快发展航运保险业务。在南沙自贸试验区探索开展航运保险创新业务试点，支持阳光保险等国内外保险机构、企业在广州设立区域性航运保险中心、分支机构或公司，发展船舶保险、海上货运险、保赔保险等业务；鼓励保险机构针对中小航运企业和服务业等开发保险产品；支持在南沙自贸试验区开展航运保险、海损理赔等业务，并试点开展港澳再保险业务。支持保险中介服务机构、保险经纪人积极开展海上保险相关业务。

提供专业技术配套服务。支持成立航运保险协会、船东互保协会,吸引国内外船东互保协会在广州设立分支机构,发起船东互保,发展保险保险,增强航运企业抗风险能力。

(六) 大力培育各类企业创新发展。

1. 培育航运总部经济。落实我市加快发展总部经济实施意见及配套政策,重点吸引各类航运企业设立总部或区域总部。对经认定的航运总部企业,加强发展用地保障,在符合规定的情况下实施灵活用地年限和土地出让金收取方式。支持拓宽航运总部企业融资渠道,引导金融机构加大对总部企业的信贷投放,协调组织银团贷款,鼓励金融机构开展产品和服务创新,探索对航运总部企业实行收费权及大宗商品仓单质押等融资。奖励航运总部企业落户,新迁入广州或在广州新注册设立且经认定为航运总部企业的,认定当年给予一次性资金补助。根据总部企业上一年度对地方经济社会发展贡献情况给予奖励。对航运总部企业办公用房给予补贴。同时积极培育本地航运企业发展,全面提高航运企业竞争力。

2. 做大做强龙头企业。支持广州港集团做大做强,加快广州港股份有限公司挂牌上市,推进资产证券化,拓宽直接融资渠道,支持广州港集团下属二、三级企业在新三板挂牌。支持广州港集团发挥港口发展航运金融保险的产业优势和平台作用,加快组建财务公司和融资性担保公司。支持广州港集团利用“三旧”改造政策,加快结构调整和转型升级。支持广州港集团申请办理跨境直贷、跨境发债业务。2017年前,广州港集团上缴的国有资本收益全部安排用于支持其相关发展项目,并按要求纳入市本级国有资本经营预算。广州港集团要主动承担港口基础设施建设任务,全力推进港口主业发展。支持中海散货、中远航运、中交集团、中船集团、中外运长航、省航运集团、广州发展集团、粤新海工等企业在广州发

展,在用地、融资、人才引进等政策方面给予倾斜。

3. 做大做强广州航运交易所。出台《关于做大做强广州航运交易所的若干意见》,争取交通运输部支持,加快省市共建,加大扶持力度,将广州航运交易所打造成立是广州、服务全省、辐射东南亚及海丝沿线的航运交易平台、航运信息备案中心和大数据中心,成为大力发展现代航运物流和服务业的重要平台。在南沙自贸试验区设立广州航运交易所有限公司,牵头抓紧建设航运服务中心(大厦),全面开展航运交易、航运金融、临港大宗商品交易、支付与结算、航运经纪以及航运信息等业务,加快推进广州现代航运服务业的发展。广州航运交易所有限公司享受南沙新区航运企业注册优惠政策。做大做强船舶交易市场,完善航运交易服务网点布局和船舶评估、竞拍等功能,与广西合作发展航运交易业务,提升航运交易辐射能力。

4. 组建广州远洋集装箱运输公司。加大招商引资力度,鼓励国内外港航企业及相关企业利用南沙自贸试验区政策,采用融资租赁等多种投资方式,组建广州远洋集装箱运输公司,按市战略性主导产业专项资金申请补助,重点在南沙港区开辟国际直航航线,填补广州没有远洋集装箱运输船队的空白。

(七) 加快智慧航运建设。

1. 建立航运大数据。依托国家超级计算广州中心、广州市电子政务云服务中心和广州市政府信息共享平台,建立数据交换共享机制和数据标准体系,整合政务、物流、通关、交易、金融等领域数据,建设港航企业、船舶、车辆、从业人员、货物、通航环境、空间地理信息、电子海图等港航基础数据库。建立港航企业、港航服务机构、船舶、车辆、从业人员诚信数据库。

2. 完善基础通信网络。加快推进“光纤到户”、

“无线城市”、TD-LTE/FDD-LTE（分长期演进/频分双工长期演进）等新一代宽带网络建设。推进IPv6（第6代互联网协议）网络规模化商用。实现珠江口水域无线宽带网络全覆盖，为船舶、监管部门、航运企业提供接入服务，深化电子政务网络建设，提升电子政务云应用水平。

3.建设智能感知体系。运用北斗/GPS（全球定位系统）卫星导航、AIS（船舶自动识别系统）、雷达探测监控、光电识别与跟踪、RFID（无线射频识别）等相关感知技术，实现港口、船舶、车辆、货物的智能感知，推广“智能闸口”和“一卡通”系统，促进多源信息共享和融合。按照国家标准建设港口作业综合视频监控网络，实现码头与监管部门视频资源共享。在港口推进自动化装卸设备、智能化流程优化与控制、管控一体化等应用，开展自动化码头应用试点。

4.推进“单一窗口”建设。建成广州国际贸易“单一窗口”，实现企业通过“单一窗口”平台一点接入、一次申报，监管部门“信息互换、监管互认、执法互助”，促进贸易便利化。

5.建设航运物流信息平台。整合物流信息资源，推动信息互联互通，提供舱位、货源、代理、通航信息、口岸通关、运输和物流状态等信息服务，提升航运物流“一站式”信息服务水平。逐步实现海运、公路、铁路、航空、内河水运等运输方式信息资源的共享和全程业务联动。

6.建设航运交易信息平台。发展航运运力、临港大宗商品、航运产权、船舶、航运人才、航运保险等交易，提供航运物流信息、交易、经纪、金融、保险、支付结算的综合服务。

7.发展航运电子商务。以“互联网+”思维，探索 and 建立航运电子商务新商业模式，鼓励扶持企业大力发展航运电子商务。

（八）提高航运法律服务水平。

1.完善航运司法服务。依托广州海事法院和航

运仲裁机构，发挥南沙自贸试验区优势，广州海事法院在南沙设立审判机构，按照有关国际公约和双边协定的规定，依法做好外国法院判决和外国仲裁裁决的承认、执行工作，提高司法公信力，提供公平公正的航运法律服务。

2.拓展国际航运仲裁服务。不断完善广州仲裁委的国际仲裁机制，创新商事争议解决方式，提高仲裁公信力。深入开展国际仲裁交流与合作，结合航运仲裁法律法规及国际仲裁公约，研究制定开放的仲裁规则，建设国际航运专业仲裁员队伍。在南沙自贸试验区组建广州国际航运仲裁院，按照国际惯例，提供多种语言、“三种法系”审理模式选择，提高广州解决国际商事争端的仲裁公信力，为航运物流、金融保险、航运服务等国际商事纠纷提供公平公正的国际仲裁服务。

3.发展律师、会计审计、咨询等服务。为更好地提供法律仲裁服务，落实CEPA（内地与港澳关于建立更紧密经贸关系的安排）及其补充协议，加强与港澳航运律师、会计审计、咨询等服务机构合作与交流，在南沙自贸试验区开展与港澳律师事务所合伙联营试点工作，支持外国会计审计、咨询等服务机构与中国会计审计、咨询等服务机构在南沙自贸试验区内实行联营。支持取得内地执业资格的香港、澳门航运律师、会计师、审计师、咨询顾问等在广州执业。

（九）加大交流与合作。

1.加强国际港口城市间交流合作。借鉴广州、洛杉矶、奥克兰三城经济联盟的经验，在友好城市和友好港口的基础上，推进创设21世纪海上丝绸之路国际港口城市联盟，开展航运、物流、投资、贸易、信息、科技、文化、教育等全方位合作，加强人员往来，增进友谊，形成双边推进、多边共建、互联互通、互利合作的发展机制。

2.加强与国际港口的交流合作。密切与海上丝绸之路沿线国家港口的往来，密切与国内外各航

运中心的协作,建立与各类世界级航运机构的合作关系,到2017年广州港新增10个友好港。支持港口间设立办事处,举办港口商贸推介活动,开展交流培训。支持广州港集团在北美、欧洲设立境外办事机构。

3.加强区域合作。发挥广州国家中心城市的辐射带动作用,推进航运资源整合集聚。密切与港澳协作,加强与前海、横琴自贸试验区合作,推动航运要素在粤港澳大湾区整合发展。依托泛珠三角经济腹地,密切与“珠江—西江经济带”沿线港口城市合作,支持市属港口企业参股、控股珠三角大型专业化码头,积极参与当地码头项目建设。落实穗莞战略合作机制,合作建设南沙港区二期工程,协作推进公共航道、锚地建设。落实广佛肇、云浮经济圈和广清一体化,推进西江、北江流域航运物流服务合作。积极推进和湛江港战略合作,在港口航线、航运物流和航运服务等方面优势互补,共同做大做强。

4.鼓励企业“走出去”。拓展境外投资融资渠道,积极利用国开行、亚投行、东盟基金、海丝基金等资金,鼓励企业在“海上丝绸之路”沿线国家港口城市投资港口基础设施、物流园区和临港产业,实现产业链延伸发展。

5.提升国际影响力。组织召开国际航运论坛和研讨活动,从2016年起每年举办一次建设广州国际航运中心论坛暨招商引资大会。举办21世纪海上丝绸之路沿线国家港口城市论坛,积极争取国际海运年会、泛太平洋海运会议年会主办权。积极吸引国际港口协会、国际航运协会等世界著名航运组织在广州设立分支机构。

四、保障措施

(一) 加强组织领导。

1.成立建设广州国际航运中心领导小组。市成立领导小组,各相关部门、各区及口岸单位、港航企业为成员单位,统筹推进建设广州国际航运

中心工作,研究制定广州国际航运中心发展中长期规划和年度工作计划,统筹解决广州国际航运中心建设和招商引资过程中遇到的重大问题。领导小组办公室设在广州港务局。各有关区成立相应领导机构,落实推进本区建设广州国际航运中心各项工作。

2.建立协调落实机制。领导小组办公室每年年初制定工作计划,定期组织召开领导小组会议,推进落实各项工作的开展。每年编制《广州国际航运中心发展报告》,每季度编制航运中心建设专报,及时反映航运中心建设工作推进情况。各有关区、市相关部门和单位负责有关工作的组织落实。

(二) 优化营商环境。

1.加强法制保障。营造市场化国际化法治化营商环境。对照国际通行规则,制定地方性法规、地方政府规章、行政规范性文件,加快《广州国际航运中心建设条例》制定,废止或修改不利于市场竞争、阻碍航运发展的各项地方法规,建设统一、公开、公平的营商环境,保障各类市场主体的合法权益。

2.深化行政审批制度改革。简政放权,精简行政许可事项,坚持“宽进严管”的原则,取消非行政许可审批,全面落实行政许可公开制度,制定并公布企业投资负面清单、政府权责清单和监管清单。推进电子政务系统建设,实行跨部门行政审批事项并联办理,推行“一站式”服务。在南沙自贸试验区和航运服务大楼港航服务集聚区实行“前台综合受理、后台分类审批、统一窗口出件”的“一窗式”服务。

3.深化商事制度改革。2015年在南沙自贸试验区完成“一照三号”登记制度改革,2016年起在全市推广“一照一码”登记制度。全面推进外商投资企业登记“多证联办”工作,推进企业注册全程电子化,推进企业投资项目备案《涉密事项

外)网上全程办。

4.深化事中事后监管。转变政府职能,依托商事主体信息管理和信息公示平台,建设统一的市场主体信用体系和市场监管信息平台,建立企业信用评价规则和定期回访机制,实施强制淘汰,确保具有资质的经营主体公平参与市场竞争,组织建立行业协会进行自律性监管。

5.推进口岸“大通关”建设。借力粤闽桂琼区域通关一体化改革,推行“联合查验、一次放行”等通关新模式,推进口岸管理相关部门建立和完善“信息互换、监管互认、执法互助”合作机制。推进海关“全通关”与检验检疫“直通放行”的深度融合,以南沙、黄埔为试点口岸,扩大进口货物直通放行试点企业和商品范围。加强与腹地城市、内陆港的通关合作,实现口岸服务的高效对接和进出口货物无障碍流动。

6.推行高效口岸通关模式。完善口岸快速验放机制和国际转运货物自助通关模式,综合运用FS6000、10986等高科技查验设备和智能化信息管理系统,实施提前申报、货到验放通关模式,建立“进口提前申报、船边分流验放”和“出口提前申报、卡口分流验放”的海关快速验放模式。在南沙港区试点以政府购买服务方式承担部分企业的海关查验费用。推进检验检疫“智检口岸”平台建设,优化检验检疫监管服务,提升通关便利化水平,分步推进与境外政府及境内外检验检疫认证认可机构信息互换互认工作。简化船舶进出口岸查验手续,改进国际船舶保税油供应监管方式。

7.推动粤港澳口岸通关合作。积极推动南沙新区、自贸试验区通关改革,协调中央驻穗查验单位,争取国家部委给予粤港澳通关合作示范区政策创新支持。

8.推动广州港口岸扩大开放。尽快划定广州港口岸整体开放范围,积极推动南沙港区集装箱三

期、中船海洋与防务装备股份有限公司南沙厂区造船码头、黄埔港区西基码头等重点口岸建设和对外开放。

(三) 加强规划和用地保障。

1.做好规划衔接引导。围绕国际航运中心建设,做好城市规划、用地规划、用海规划、产业规划、交通规划、港航规划的编制修订和衔接工作,保障港口建设项目顺利推进。港口规划岸线及后方土地的规划、建设事项应充分征询港口管理部门意见。启动编制建设广州国际航运中心中远期规划,加强海港、空港联动发展研究,全面提高广州国际航运中心的国际竞争力。

2.保障港口岸线和土地利用。集约使用港口岸线和港区用地,保证港区预留用地及疏港铁路、公路、临港物流园用地。在南沙新区新增60平方公里建设用地规模中,优先满足航运建设项目用地,龙穴岛土地优先用于港口、航运物流园项目建设。航运服务集聚区内建设港口物流、航运服务、金融保险等项目用地优先纳入近期建设规划年度实施计划、年度土地供应计划,土地出让金在符合规定的情况下给予分期缴交优惠。

(四) 加大资金支持力度。

加大对建设国际航运中心的资金支持,市财政每年安排1亿元,重点用于增加集装箱班轮航线、集装箱货源组织、喂给港和内陆港建设、航运业务创新、航运交易平台建设、航运人才引进培养、对外交流及其他相关项目。有关经费由建设广州国际航运中心领导小组办公室根据实际情况,按规定向市财政申请,用于支持相关行业发展。

(五) 加强人力资源开发。

1.加快引进航运高层次人才。制定《广州市引进航运高层次人才实施细则》及《人才引进目录》,将航运高层次人才纳入新制定的人才政策中予以重点保障,引进港口航运管理、航运物流、

航运服务、航运法律仲裁、航运金融保险、航运经纪、航运电商、邮轮游艇旅游服务等航运高层次人才。落实省市引进航运高层次人才的政策支持和优惠措施，在住房、户籍、子女入学、津贴补贴等方面对高层次航运人才给予政策支持。

2.完善航运人才培养体系。通过政策和资金支持，鼓励高等院校、培训机构培养各类航运人才。支持广州航海学院筹建广州海事大学，推进有关院校增设航运相关专业。争取国家在广州设立国家级船员评估中心，建设广州航运人才培训基地。与国际航运机构合作举办航运培训项目，培养国际化航运人才。支持符合条件的企事业单位申报

设立博士后创新实践基地和博士后科研工作站。通过项目合作、项目研发来吸引和历练人才。

（六）加强航运发展及创新研究。

争取国家和省支持在广州成立国家级航运发展创新中心。吸引国内外航运研究机构在广州设立分支机构。成立广州国际航运研究中心，与广州港务局港航发展研究中心合署办公，适当增加编制，增强我市航运研究能力。

附件：建设广州国际航运中心三年行动计划
项目表

建设广州国际航运中心三年行动计划项目表

序号	项目名称	项目内容	投资额 (万元)	进度要求	所属单位
一、港口基础设施建设项目					
1	广东港深水航道拓宽工程	珠江口至南沙港区作业区段按 10 万吨级集装箱船舶（不满载）双向通航标准建设，航道长度约 66.6 千米。	294000	2016 年开工建设，至 2017 年完成 50%。	广州港务局
2	广东港小虎作业区航道工程	按 8 万吨级油船单向乘潮通航（同时需满足 5 万吨级油船单向不乘潮通航，7 万吨级散货船单向乘潮通航）标准建设南沙作业区至小虎作业区段出海航道，航道长度约 8 千米。	69000	2016-2017 年开展前期工作，争取 2018 年开工建设。	广州港务局
3	桂山锚地（18CS）扩建工程	在现有珠江口桂山锚地（编号 18CS）的基础上扩建，满足 5 万吨级及以下船舶的引航、检查、候潮、靠台锚泊需求。	38000	2016-2017 年开展前期工作，争取 2018 年开工建设。	广州港务局
4	三牙排南锚地新建工程	在珠江口桂山锚地南侧的三牙排岛以南、横州岛与竹洲岛以北水域设置油船和其他危险品船的候潮、待泊、引航、检查和联检锚地，满足 4 艘 8 万吨级以下油船或其他危险品船同时锚泊要求。	5000	2016-2017 年开展前期工作，争取 2018 年开工建设。	广州港务局

续表:

序号	项目名称	项目内容	投资额 (万元)	进度要求	所属单位
5	龙穴岛北部 海城围堰工程	将南沙区龙穴岛北端约 550 公顷海域建设成为广州港深水航道拓宽工程疏浚上援纳区, 进行围堰建设。	50000	2015-2016 年上半年开展前期工作, 争取 2016 年下半年开工建设, 2017 年完成 80%。	南沙区
6	南沙港区 三期工程	在南沙区龙穴岛建设 4 个 10 万吨级、2 个 7 万吨级集装箱泊位、24 个 2 千吨级集装箱驳船泊位	749200	2015 年主体工程完工。	广州港集团
7	南沙港区四期 工程	在南沙区龙穴岛建设 2 个 10 万吨级、2 个 5 万吨级集装箱泊位和配套驳船泊位。	500000	抓紧推进前期工作, 争取 2016 年开工。	广州港集团
8	南沙国际邮轮 码头工程	在南沙区虎门大桥下游建设 1 个 10 万吨级和 1 个 22.5 万吨级邮轮泊位及配套设施。	190000	抓紧推进前期工作, 争取 2016 年开工。	待定
9	南沙港区 二期工程	在新沙港区(东莞麻涌)建设 4 个 7 万吨级泊位和配套驳船泊位 (11#、12# 泊位——广州港集团, 13# 泊位——虎门港集团, 14# 泊位——中粮集团)。	300000	抓紧推进前期工作, 争取 2016 年开工建设 11#、12# 泊位。	广州港集团、虎门港集团、中粮集团等
10	南沙港区近洋 码头工程	广州南沙近洋国际汽车综合服务产业园的码头配套工程。在南沙区沙仔岛建设 2 个 5 万吨级通用泊位, 6 个千吨级泊位和 2 个工作船泊位。	120000	抓紧推进前期工作, 争取 2015 年底开工建设。	广州近洋港口经营有限公司
11	南沙国际汽车 物流产业园 配套码头工程	南沙国际汽车物流产业园的配套码头工程。在南沙区沙仔岛建设 1 个 5 万吨级和 1 个 1 万吨级汽车滚装泊位。	120000	抓紧推进前期工作, 争取 2016 年开工。	广州港南沙汽车码头有限公司
12	广州南沙 汽车码头商品 汽车库工程	位于南沙区沙仔岛南沙汽车码头港区, 占地面积 1.4 万平方米。建设商品汽车停放及相关配套设施。	15000	争取 2015 年建成投产。	广州港南沙汽车码头有限公司
13	广州港南沙粮 食通用码头 5#、6# 仓库 工程	位于南沙区龙穴岛南沙粮食通用码头港区内, 建筑面积分别为 11871.2 平方米和 11883 平方米。	7215	争取 2015 年建成投产。	广州港集团

续表:

序号	项目名称	项目内容	投资额 (万元)	进度要求	所属单位
14	南沙港区国际通用码头工程	在南沙区龙穴岛建设2个7万吨级和1个10万吨级通用泊位。	220000	抓紧推进前期工作,争取2017年开工。	广州港集团
15	南沙江海联运码头一期工程	在南沙区龙穴岛建设12个1000吨级多用途驳船泊位。	110000	抓紧推进招商和前期工作,争取2016年开工。	广州南沙江海联运码头有限公司
16	宝钢集团华南钢铁物流综合服务基地配套码头工程	宝钢集团华南钢铁物流综合服务基地的配套码头。在南沙区龙穴岛建设3个5000吨级件杂货泊位。	43849	抓紧推进前期工作,争取2016年开工。	广州港集团、南沙资产经营公司、宝钢集团
17	番禺龙沙码头二期工程	在番禺区化龙镇建设1个5万吨级、1个4万吨级多用途泊位和1个驳船泊位。	120000	抓紧推进前期工作,争取2016年开工。	广东南沙港桥股份有限公司
18	长洲岛游船公共服务区(一期)	在黄埔区长洲岛建设水上游船泊位26个及北岸3000平方米服务中心。	10000	抓紧推进招商和前期工作,争取2016年开工。	广州长洲岛游船公共码头有限公司
19	国际金融城游船船坞码头工程	在天河区国际金融城建设游船和游船泊位。	待定	抓紧推进前期工作,争取2016年开工。	市重点办
20	南沙疏港铁路工程	自广珠铁路鹤山南站引出,经江门、顺德、中山、广州万顷沙至南沙港,长87.75千米。设鹤山南、黄圃、万顷沙、南沙港4个车站及南沙港区集装箱作业。	1316000	抓紧推进前期工作,争取尽快开工建设。	广铁集团、市发展改革委、南沙区
21	黄埔港区疏港道路工程	位于黄埔区,完成石化路、岗前路、信华路、大沙东路、艇夫路、海茵路、电厂西路等9条疏港道路建设,搭建“T”型疏港主干通道。完成黄埔东路改造和护林路建设,形成5条港口货运快速疏导线路,在黄埔中心城区基本实现港口道路和生活通道的分离。	待定	按市政府相关计划推进。	市住房和城乡建设委、黄埔区
22	广明高速公路广州段工程	起于番禺化龙镇(接东二环高速、广珠东线高速),终于佛山南海区陈村镇(与本项目佛山段对接),全长约30公里(塘坑段28.3公里),双向六车道。	616000	省督督办完工时间2015年12月。	广州交投集团、番禺区

续表:

序号	项目名称	项目内容	投资额 (万元)	进度要求	所属单位
23	广中江高速公路工程(包括放马互通立交连接线)	原江番高速公路,起于江门鹤山,经江门、顺德、中山,终于广州南沙大岗镇(接东新高速),路线全长约50公里(顺德段3.2公里),双向六车道。	1050000	省督导完工时间2016年12月。	南粤交投、南沙区
24	江中高速东延线工程	项目位于中山市、南沙区,处于启动研究阶段。	待定	按省政府相关工作计划推进。	市交委、住房和城乡建设委、南沙区等相关部门协助
25	虎门二桥工程	起于番禺东涌镇(顺接南二环高速、广珠东线),终于东莞沙田镇(接广深沿江高速沙田立交),全长12.89公里,双向八车道。	1130000	省督导完工时间2018年。	省公路建设公司、番禺区、南沙区、
26	物流园二期随城形成、三通一半工程	物流园二期位于南沙区龙穴岛、南沙物流园一期南侧,珠江水面下,需进行吹填以形成陆域。该项目用地面积约117万平方米,实际陆域形成加上江海联运码头、共建配套区、道路及绿化,实际吹填面积约为229万平方米。	100000	推动工程前期工作,争取2016年开工。	南沙区
27	琶洲客运口岸码头工程	在珠江区琶洲建设3-4个300客位高速双体客船泊位及相应码头配套设施。	待定	2015年完成前期准备,2017年前开通航线。	珠江船务企业(股份)有限公司、海珠区
二、航运物流建设发展项目					
28	山崎冷链1号库	位于南沙保税区出口加工区内,占地面积52649平方米,冷库规模5000吨。	10000	争取2015年建成投产。	广东山崎食品冷链有限公司
29	广州南沙国际汽车物流产业园	位于南沙区沙仔岛汽车码头后方,占地面积109.3万平方米,用于发展临港物流、商贸、会展、金融等汽车增值服务产业。	128000	推进前期工作,争取2016年开工。	广州港海嘉汽车码头有限公司
30	广州南沙近洋国际汽车综合服务产业园	位于南沙区沙仔岛东南侧,包括汽车滚装码头、仓储、贸易、展示及相关配套设施。	215000	推进前期工作,争取2016年开工。	广州近洋港口经营有限公司
31	广州南沙制铁综合物流园	位于南沙区龙穴岛南沙港区粮食通用码头后方,占地面积8.98万平方米。	15400	2014年建成,争取2016年实现达产创效。	广州南沙制铁综合物流园有限公司

续表:

序号	项目名称	项目内容	投资额 (万元)	进度要求	所属单位
32	宝钢集团华南 钢铁物流综合 服务基地	位于南沙区龙穴岛南沙二期西侧,用于发展钢铁电子商务交易、动产质押、加工服务及物流服务等综合服务功能。	90000	推进前期工作,争取2016年开工。	宝钢集团
33	南沙跨境电子 商务产业园区	位于南沙区龙穴岛南沙保税物流园区内,包括南沙国际物流园区四号仓库和保税物流园区13号地块。	73200	南沙国际物流园区四号仓库2015年完工。推进保税物流园区13号地块的前期工作。	广州南沙国际物流园开发有限公司、广东合捷国际供应链有限公司、广东广新贸易发展有限公司
34	黄埔国家电子 商务示范基地 状元谷园区	位于黄埔区护林路两侧,西至石化路、北临广九线以南区域交通用地边界,总用地面积约32.2公顷。	200000	争取2017年建成投产。	广东南物国际商贸城有限公司
35	广东合捷国际 南沙综合 物流中心	位于南沙区龙穴岛南沙保税物流中心内6#地块,共36452.33平方米。	17500	争取2015年建成投产。	广东合捷国际供应链有限公司
36	南沙国际农产 品物流中心	初步选址在南沙区东涌镇南沙大道以东的物流仓储用地,总建筑面积27万平方米。	100000	推进前期工作,争取2016年开工。	绿德丰投资有限公司
37	成立广州 驳船联盟	优化、增加广州通穿梭巴士航线设置,建立珠江-西江经济带快速水路集疏运网络,实施珠江-西江经济带城市共建。对珠江-西江经济带通过水路运输的货物实施奖励,推动中转集拼业务发展。		2015-2017年	广州港务局、广州海关、广东检验检疫局、南沙区、黄埔区、广东省航运集团、广州港集团
38	保利电商港 (一期)项目	位于南沙区万顷沙电子信息产业园,占地面积19.6万平方米,总建筑面积约58.6万平方米。建设电子商务交易运营中心、配套多层仓储物流设施以及配套办公设施,成为连锁商业客户提供城市配送业务、国际商贸服务的进出口贸易中心以及航运物流服务企业的总部管理中心,预计年营业额31.4亿元(含客户)。	63000	力争2016年基本完工。	广州保利电商港有限公司

续表:

序号	项目名称	项目内容	投资额 (万元)	进度要求	所属单位
39	上海安吉汽车物流有限公司华南汽车物流项目	位于南沙区, 用地约 17.5 公顷, 项目包括六大业务板块: 华南物流管控及信息处理中心、商品车仓储及集散中心、汽车码头及物流业务、供应链的延伸服务、零部件物流、进出口贸易和物流金融服务。投资建设相关硬件设施和软件系统。	57000	力争 2017 年基本完工。	安吉汽车物流有限公司
40	侨丰冷链物流中心	位于黄埔区, 占地 7.53 公顷, 建筑面积 2.75 万平方米, 建设厂房、大型现代化低温冷藏库 3 座, 办公楼、研究所、专家楼、宿舍楼。	16000	2015 年项目一期建成投产, 2017 年项目二期建成投产。	广东侨丰实业股份有限公司
41	广交集团黄埔现代物流中心	位于黄埔区, 占地约 1.11 公顷, 总建筑面积约 1.38 万平方米, 改造升级黄埔集装箱中转站, 建设高架立体自动化仓库。	10000	2015 年建成投产。	广州交通集团黄埔现代物流有限公司
42	横沙“大王片”冷库	位于黄埔区, 占地 2.153 公顷, 建设冷库建筑面积约 2.66 万平方米、商务楼建筑面积约 2550 平方米、配送用房建筑面积 2076 平方米以及其他配套设施。	10000	争取 2015 年建成投产。	广州市津乐冷库有限公司
三、航运服务业建设发展项目					
43	广州国际航运交易中心	引入交易、金融、保险、法律仲裁、港口、航运、物流、船代、货代、经纪、船舶管理、信息咨询和教育培训等各类企业、机构以及口岸管理部门进驻, 实现通航业务“一站式”服务。	200000	抓紧开展前期工作, 争取 2017 年开工建设。	广州航运交易所、广州航运交易所有限公司、市国土规划委、南沙区
44	珠江船务大厦	在南沙区建设珠江船务大厦	80000	2016 年建成。	广东省航运集团、南沙区
45	华南国际港航服务中心	在黄埔区建设集聚物流航运、信息服务、港口贸易及与港口业务有关的金融保险、船代、报关等服务, 打造成黄埔航运综合服务基地。	180000	2016 年完成一期, 开工建设二期。	广州港集团、黄埔区
46	中远集团华南区域中心	在黄埔区建设中远集团华南区域中心。	37000	2015 年完成前期报批, 力争 2016 年开工。	中远集团、黄埔区

续表:

序号	项目名称	项目内容	投资额 (万元)	进度要求	所属单位
47	中船集团华南地区总部	在荔湾区广船旧址建设中船集团华南地区总部。	待定	争取2016年完成前期工作,2017年开工。	中船海洋与防务装备股份有限公司、荔湾区
48	组建广州远洋集装箱运输公司	鼓励国内外通航企业及相关企业利用南沙自贸试验区政策,采用融资租赁等多种投资方式,组建广州远洋集装箱运输公司,重点鼓励在南沙港区开辟国际班轮航线。	待定	2015年开展前期研究,2016年启动。	广州港务局、市商务委、市财政局、广东省航运集团、广州港集团
49	通航商务聚集区	在南沙区北穴岛选择1至2平方公里土地开发建设北穴南中央商务区,引入香港船东企业总部、国际采购企业总部。	1630000	推动前期工作,争取2016年开展土地一级开发相关工作。	南沙区
50	黄埔卓志跨境电商电子商务交易中心	位于南沙区,规划总建筑面积89232.9平方米,建设集办公、公寓、发布中心、商业等于一体的电子商务综合载体。	80000	争取2017年建成。	广州市卓志物流服务有限公司
51	京东华南电子商务总部	位于黄埔区,占地10.53公顷,建筑面积约21万平方米,包括库房建筑面积16万平方米,科研楼建筑面积2.8万平方米,综合楼建筑面积1.8万平方米。	100000	争取2017年建成完工。	广州腾讯信息技术有限公司
52	中外运跨境电商集散中心	位于黄埔区,用地8.4公顷,建筑面积1.64万平方米,建设集物流、资金流、信息流为一体的跨境电商集散中心。	3200	争取2015年建成。	中外运黄埔仓码公司
四、智慧航运建设发展项目					
53	航运大数据中心	建立数据交换共享机制和数据标准体系,整合政务、物流、通关、交易、金融等领域数据,建设航运基础和诚信数据库。	3000	2015-2017年	广州港务局、广州港集团
54	智慧港口工程	建设智能一卡通闸口系统,实现“车-船-港”信息联动与动态监控,开展“无线港口”示范区建设,推进近海无线宽带网络覆盖。	4100	2015-2017年	广州港务局、广州港集团

续表:

序号	项目名称	项目内容	投资额 (万元)	进度要求	所属单位
55	广州船舶 交通管理 系统 (VTS) 升级改造	建设雷达站, 补充对黄埔大桥、二虎、南沙港和港珠澳大桥附近水域的雷达覆盖。	待定	2015-2017 年	广州海事局
56	国际贸易 “单一窗口”	实现企业通过“单一窗口”平台一点接入、一次申报, 监管部门“信息互换、监管互认、执法互助”。	待定	2015-2017 年	市口岸办、市商务委、市交委、广州港务局、广州港集团
57	航运物流 信息平台	整合物流信息资源, 推动信息互联互通, 提供船位、货源、代理、通航信息、口岸通关、运输和物流状态等信息服务。	5500	2015-2017 年	广州港务局、广州港集团
58	航运交易 信息平台	发展航运运力、临港大宗商品、航运产权、船舶、航运人才、航运保险等交易, 提供航运物流信息、交易、经纪、金融、保险、支付结算的综合服务。	2600	2015-2017 年	广州航运交易所
59	广东航运信 息备案中心	完善航运服务业统计指标体系, 健全信息发布制度, 打造全省港航数据处理中心和港航信息中心。	500	2015-2016 年	广州航运交易所
60	广州港物联 网集成应用 项目	建设物联网集成应用项目。	18000	2015-2017 年	广州港集团

广东省发展改革委 广东省财政厅 广东省环境保护厅 关于调整排污费征收标准实行差别收费政策的通知

粤发改价格〔2015〕492号

各地级以上市人民政府，顺德区人民政府，省直有关部门：

为确保我省实现节能减排约束性目标，促使企业减少污染物排放，保护生态环境，根据国务院《大气污染防治行动计划》（国发〔2013〕37号）、《节能减排“十二五”规划》（国发〔2012〕40号）等有关精神，按照国家发展改革委、财政部、环境保护部《关于调整排污费征收标准等有关问题的通知》（发改价格〔2014〕2008号）要求，经省人民政府同意，现就调整我省排污费征收政策通知如下，请遵照执行。

一、调整排污费征收标准

（一）污水中的五项主要重金属污染因子（铅、汞、镉、铬、类金属砷）排污费征收标准，每污染当量由0.7元提高至1.4元。

（二）废气中的二氧化硫、氮氧化物，污水中的化学需氧量、氨氮等四项主要污染因子，仍执行现行征收标准，即：二氧化硫、氮氧化物按每污染当量1.2元征收，化学需氧量、氨氮按每污染当量1.4元征收。

（三）危险废物排污费、噪声超标排污费以及其他废气、污水中其他污染因子的排污费征收标准暂不调整，仍按现行标准征收。

（四）在每一污水排放口，对五项主要重金属

污染因子均须征收排污费；对其他污染因子按照污染当量数由多到少排序，最多不超过3项污染物征收排污费。在每一废气排放口，对所有污染因子按污染当量数由多到少排序，最多不超过3项污染因子征收排污费。

二、实行差别收费政策

调整现行差别排污收费政策范围及计征方法，进一步促使企业自觉减少污染物排放。

（一）对全省范围内应缴纳排污费的排污者，其排放的所有收费的污染因子均实行差别排污费征收政策。

（二）企业污染物排放浓度值高于国家或省规定的污染物排放限值，或者企业污染物排放量高于规定的排放总量指标的，按污染因子排污收费标准加一倍征收排污费。

（三）同时存在第（二）款规定两种情况的，按排污收费标准加二倍征收排污费。

（四）企业生产工艺装备或产品属于《产业结构调整指导目录（2011年本）（修正）》规定淘汰类的，按排污收费标准加一倍征收排污费。

（五）企业污染物排放浓度值低于国家或省规定的污染物排放限值50%以上的，按污染因子排污收费标准减半征收排污费。

（六）有关超标、超总量、属于淘汰类生产工

艺装备或产品产生的污染因子排放量，按污染因子排污收费标准加一倍征收排污费，应分别计算。

三、完善污染物在线监测系统

各地要结合行业特点，加强对企业排放污染物种类、数量的监测，切实提高排污费收缴率。一是对已安装污染源自动监控设施且通过有效性审核的企业，应严格按自动监控数据核定排污费。二是扩大自动监控数据核定排污费的应用范围。2016年底前，所有国家重点监控企业均要实现按自动监控数据核定排污费。三是对排放污染物种类多、无组织排放且难以在线监控的企业，应按照国家环境保护部规定的物料衡算方法和监督性监测数据，严格核定排污费。四是加大政府从第三方购买专业服务的力度，由第三方负责安装、运营和维护污染源自动监控设施，确保监控数据真实、准确。

四、加强执法检查

各级价格、财政和环保部门要加强执法检查，并对排污费征收情况进行检查，严厉打击偷排偷放、

非法排放有毒有害污染物、不正常使用污染物防治设施等违法行为；坚决查处未按规定缴纳排污费或逾期不缴纳的行为，并按有关规定惩处，做到应收尽收；要向社会公开企业污染物排放、排污费征收及使用情况等信息，提高透明度；要设立举报电话及信息平台，对被举报的违法排污、擅自减征免征、缓征排污费等问题，发现一起，查处一起。

五、除本通知相关新的规定外，其他有关排污费征收、减免、资金使用管理等政策仍按现行国家和省规定执行。

六、本通知由省发展改革委、省财政厅、省环境保护厅负责解释。自2016年1月1日起执行。

广东省发展改革委
广东省财政厅
广东省环境保护厅
2015年8月17日

广州市住房和城乡建设委员会 关于简化企业信息登记流程的通知

穗建规〔2015〕800号

各相关单位：

为简化企业信息登记办事流程，自2015年8月1日起，在广州地区承接房屋建筑和市政基础设施工程的施工、监理、勘察、设计、招标代理、工程造价咨询、预拌商品混凝土、检测和施工图审查企业的信息登记流程，调整为企业自行网上申报，在广州公共资源交易中心网站公示，公示期满无投诉的即入库。现就具体事项通知如下

一、调整后流程图

CA认证 * 登记信息 * 公示 * 资料入库

二、公示范围及时间

公示范围为企业信用档案登记、信用档案续期、企业信息变更、业绩申报、业绩变更，流程提交次日凌晨0点开始计算公示时间，公示时间为5个工作日，其中至少含3个工作日，不足3个工作日的往后顺延。

三、注意事项

(一) 公示期间，如企业需要修改公示信息的，企业可自行修改信息，重新提交，按最新提交时间计算公示期。

公示期间有投诉的，经查属无效投诉的，可以入库。

(二) 对于2015年8月1日前，企业已提交的流程的办理方法：

1. 在原件核对环节，自动进入公示期。

2. 在审核阶段，通过了原件核对环节的，自动进入公示期；审核退回的，企业修改完善后再自行提交，自动进入公示期。

(三) 企业入库信息仍按分类记录，企业应严

格按照信息分类原则进行信息归类和入库，由于企业未按信息分类原则进行归类和入库而导致的相关后果，由企业自行承担。

(四) 企业利用企业库信息提交电子资审和投标文件时，应在对应的归类信息中选择资料，作为资审和投标文件的组成部分。

(五) 企业对登记的信息和上传的资料负责，上传的扫描件必须内容清晰可辨，因扫描件模糊导致评标时无法判断的，后果由企业自负。

(六) 2015年8月1日及以后入场招标的项目，产生中标候选人后，除按照相关法律法规进行中标候选人公示外，还需按照广东省住房和城乡建设厅《关于房屋建筑和市政基础设施工程建设项目招标投标全过程信息公开的管理规定（试行）》（粤建市〔2015〕57号）要求，对中标候选人投标选用的人员（项目负责人、专职安全员），以及企业诚信分计算所涉及到的全部入库业绩和奖项等资料的扫描件公示5个工作日，接受社会监督。

(七) 企业应对本单位在广州公共资源交易中心登记的企业库的信息资料进行认真细致的清理，自查自纠，对不实信息要及时更正。

我委将加大力度查处违法违规行为和弄虚作假等不诚信行为。

特此通知。

附：广州公共资源交易中心办事指南链接地址
http://www.gggzy.cn/cms/wa/viewfrom?ck_infolist.jsp?siteId=1&channelId=49

广州市住房和城乡建设委员会
2015年7月29日

广州市住房和城乡建设委员会 广州供电局有限公司 关于供电设施投资界面调整有关工作的通知

穗建公共 [2015] 982 号

市各有关单位、各类企业：

为进一步促进经济社会发展，改善投资环境，做好服务群众“最后一公里”。广州供电局加大资金投入，对广州地区供电设施投资界面进行调整。现就有关事项通知如下：

一、调整原则

根据规划要求和用电需求，用电客户在规划用地红线范围内提供变电站用地或公用开关房的，广州供电局可将供电设施投资界面从原用电客户接入广州供电局电网的连接点调整至用电客户规划用地红线范围（以下简称“新调整界面”）。

用电客户自愿投资等其它情况仍按原供电设施投资界面执行（即用电客户负责投资从广州供电局电网的连接点以后受电设施，包括电气设备、土建）。

二、适用范围

广州地区除以下用电客户仍沿用原供电设施投资界面外，其他用电客户可选择新调整界面：

- 1.新建住宅小区；
- 2.临时用电客户；
- 3.机场、铁路等国家已发布供配电标准的特定行业；
- 4.钢铁、水泥等国家限制淘汰类、产能过剩产业；

5.国家对其安全生产有特殊要求的矿山、危化品行业。

三、工作要求

（一）符合新调整界面的用电客户，选择自行投资供电设施的，应按照国家 and 电力行业技术标准建设，并与广州供电局签订自愿投资协议，相关操作程序按原有关规定执行。

（二）符合新调整界面的用电客户，选择由广州供电局投资建设至规划用地红线范围供电设施的，应配合做好以下工作：

1.需建设公用开关房的，用电客户应在其红线范围内建设符合使用标准的线路走廊和开关房土建，并无偿移交广州供电局使用；广州供电局负责该开关房电气设备及电源侧线路投资建设。

2.需建设变电站的，用电客户应在其红线范围内无偿提供变电站用地及办理报建手续，可选择由广州供电局负责变电站土建，也可自行建设后由广州供电局按土建成本回购。变电站土建完成后，用电客户将产权移交广州供电局，由广州供电局完成电气设施建设。

3.用电客户应配合广州供电局完成红线范围外供电线路走廊相关报建工作。

4.为满足用电客户用电需求，确保供电设施项目具有合理的建设工期，应按以下时间提前向广

州供电局申请用电报装：

1) 报装容量在100kVA以下的用户，应在用电1个月前进行用电报装；

2) 报装容量在100-3000kVA（不含）的用户，应在用电6个月前进行用电报装；

3) 报装容量在3000-10000kVA（不含）的用户，应在用电12个月前进行用电报装；

4) 报装容量在10000-20000kVA（不含）的用户，应在用电18个月前进行用电报装；

5) 报装容量在20000kVA及以上的用户，应在用电36个月前进行用电报装。

5.用电客户如无法按以下时间完成相应工作时，用电时间则相应顺延。

1) 需在红线范围内建设公用开关房的，用电

客户应在用电前3个月完成红线范围内线路走廊和开关房土建建设并移交广州供电局。

2) 用电客户选择自行建设变电站土建的，应在用电前12个月完成变电站土建建设并移交广州供电局。

3) 用电客户选择广州供电局建设变电站土建的，应在用电前24个月完成变电站土建相关报批手续并移交广州供电局。

本通知自2015年9月1日起执行。

广州市住房和城乡建设委员会

广州供电局有限公司

2015年9月15日印发

广州市建设工程造价管理站
关于发布 2015 年二季度《广州市保障性
住房和市政工程常用材料设备价格信息库》的通知

穗建造价〔2015〕57 号

各有关单位：

为落实市领导对政府投资工程造价管理要求，我站根据市场上材料设备价格的波动情况，对 2014 年 12 月发布的《广州市保障性住房和市政工程常用材料设备价格信息库》的部分材料设备价格进行了更新调整。现发布更新后的 2015 年二季度《广州市保障性住房和市政工程常用材料设备价格信息库》(详见附件)。为相关政府投资工程计价选材提供参考依据，现予以发布。

各有关单位在使用《广州市保障性住房和市政工程常用材料设备价格信息库》过程中遇到问题，请及时向我站反应。

特此通知。

附件：《广州市保障性住房和市政工程常用材料设备价格信息库》(略)

广州市建设工程造价管理站

2015 年 8 月 28 日

我国将建统一的

公共资源交易平台

国务院总理李克强于8月18日主持召开国务院常务会议，部署加快融资担保行业改革发展，更好发挥金融支持实体经济作用；决定整合建立统一的公共资源交易平台，以管理创新促进资源配置高效透明。

会议认为，打造规范统一的共享共用公共资源交易平台，推动资源交易的“阳光”化运行、市场化配置、合理化定价、在线化操作，是深入推进简政放权、放管结合、优化服务改革、创新事中事后监管、建设现代市场体系的重大举措，对于提高政府管理水平和效率，防止权力寻租和滋生腐败，促进创业创新与公共资源的便捷有效对接，具有重要意义。

会议决定，在不增加企业和群众负担的前提下，整合分散设立的工程建设项目招投标、土地使用权和矿业权出让、国有产权交易、政府采购等公共资源交易市场。2016年6月底前，地方各级政府基本完成整合工作。2017年6月底前，在全国范围形成规则统一、公开透明、服务高效、监督规范的公共资源交易平台体系。

一是整合平台层级。

设区的市级以上政府要建立本地区统一的公共资源交易平台，县级政府不再新设，已设的转为市级分支机构。鼓励建立跨行政辖区的区域性交易平台。

二是整合交易服务信息系统，打破信息壁垒，实现开放共享。

各省级政府要按照国家标准和规范，建立全辖区统一、覆盖市县的电子公共服务系统。鼓励市场竞争，不得限制市场主体依法建设运营的电子交易系统接入。

三是整合场所资源。

充分利用现有各类交易场所，严禁新建楼堂馆所。探索通过政府购买服务等方式，使用由社会力量建设并符合标准要求场所。减少不必要的评标、评审。

四是完善交易规则。

清理各地公共资源交易规定，坚决纠正违法违规设置审批、变相审批、干预交易主体自主权等内容。有关部门要抓紧制定全国统一的公共资源交易平台管理办法和交易规则等，各省级政府要制定本地区平台服务管理细则。

五是强化监督。

依法公开交易公告、项目审核、成交履约、行政处罚等信息，对市场主体登记注册等信息实现交换共享，不得要求重复登记、备案和验证。打击违法违规行为，用高效“阳光”的公共资源交易平台更好服务经济升级、促进社会公正。

近日，国务院办公厅印发《整合建立统一的公共资源交易平台工作方案》（以下简称《工作

方案》),提出将工程建设项目招标投标、土地使用权和矿业权出让、国有产权交易、政府采购等公共资源交易纳入规范化、法治化轨道,实行全流程透明化管理。这是深入推进简政放权、放管结合、优化服务改革、创新事中事后监管、建设现代市场体系的重要举措,对于提高政府管理水平和效率,防止权力寻租和滋生腐败,促进创新创业与公共资源的便捷有效对接,具有重要意义。《工作方案》明确提出了整合目标:2016年6月底前,地方各级人民政府基本完成公共资源交易平台整合工作。2017年6月底前,在全国范围内形成规则统一、公开透明、服务高效、监督规范的公共资源交易平台体系,基本实现公共资源交易全过程电子化。在此基础上,逐步推动其他公共资源进入统一平台进行交易,实现公共资源交易平台从依托有形场所向以电子化平台为主转变。

《工作方案》确定了四个方面的重点任务。

一是有序整合资源。

设区的市级以上地方政府应整合建立本地区统一的交易平台。县级政府不再新设,已设的应整合为市级公共资源交易平台的分支机构。鼓励整合建立跨行政区域的公共资源交易平台。各省级政府要按照国家标准和规范,建立全行政区域统一、覆盖市县的电子交易公共服务系统。充分整合利用现有各类交易场所。推动实现专家资源全国共享。

二是统一规则体系。

清理各地公共资源交易规则,坚决纠正违法违规设置审批、变相审批、干预交易主体自主权等内容。有关部门要抓紧制定全国统一的公共资源交易平台管理办法和交易规则等,各省级政府要制定本地区平台服务管理细则。

三是完善运行机制。

建立信息公开和共享互认机制,依法公开交易公告、资格审查结果、项目审核、成交履约、行政处罚等信息,对市场主体登记注册等信息实现交换共享,不得要求企业重复登记、备案和验证。强化平台服务功能,构建社会评价机制。限期取消公共资源交易平台违规设置审批或以备案名义变相审批等活动。

四是创新监管体制。

按照决策权、执行权、监督权既相互制约又相互协调的要求,深化公共资源交易管理体制改革。运用大数据等手段实施电子化行政监督,强化信用机制建设,发挥行业组织和社会监督作用。

《工作方案》要求,各省级政府要建立相应工作机制,对行政区域内已有的各类公共资源交易平台进行清理,限期提出具体实施方案。在公共资源交易平台清理整合工作完成前,要保障原交易市场正常履行职能,实现平稳过渡。

摘自《中国建设报》

广东与住建部携手 加快建设珠三角世界级城市群

8月31日，住建部与广东省在广州举行部省共同推进城乡规划建设体制改革试点省建设领导小组第一次会议，会上审议通过了《落实部省共同推进城乡规划建设体制改革试点省建设合作协议2015年行动计划》（下称“《2015年行动计划》”）。

今年4月，住建部与广东省签订《共同推进城乡规划建设体制改革试点省建设合作协议》（下称“《合作协议》”）。会议透露，根据《合作协议》梳理出91项工作任务，我省将按照“全面启动、整体推进、重点突破”的原则，各有关部门协同合作，认真落实各项工作。

其中对于迫切需要且条件较成熟的26项任务将在2015年完成，包括申报城乡规划建设体制改革试点省，推进全省规划“一张蓝图”工程，开展规划大会战。其余65项任务在今年要取得阶段性成果，为实现城乡规划建设体制改革“一年见效、两年见好、三年见势”奠定良好的基础。

制订市县中心镇

“十三五”近期建设规划

根据《2015年行动计划》，今年我省计划与住建部联合向国务院提出申请将广东省作为国家城乡规划建设体制改革试点省，共建城乡规划建设先行区。

同时，为深入贯彻全省城镇化工作会议精神，落实《协议》中有关绘就全省规划“一张蓝图”、构建规划管理新秩序等有关要求，我省将开展规划大会战。

健全“以城市总体规划为统领，近期建设规划为核心，控制性详细规划为抓手”的城乡规划管控体系，用1年时间制订市、县、中心镇“十三五”近期建设规划，成为衔接国民经济和社会发展规划、土地利用总体规划，落实“三规合一”的实施平台。通过引导肇庆四会市开展“多规合一”试点，推广先行城市“三规合一”经验，完善“多规合一”的技术标准和操作规范。

会议透露，我省还将指导各市编制地方新型城镇化规划，实现与《广东省新型城镇化规划（2014—2020年）》和《珠江三角洲全域规划（2014—2020年）》的对接，加快实现数字空间规划的“一张蓝图”。推进佛山、中山、湛江、汕头、韶关市控制性详细规划改革试点工作。目前，广东省正在研究制定《广东省城乡规划建设大会战实施方案》。

重点加快建设

珠三角世界级城市群

在区域协调发展方面，我省接下来重点加快建设珠三角世界级城市群，以环珠江口湾区为核

心提升综合竞争力。部署开展珠三角城市升级行动，制定珠三角城市升级行动纲要编制指引。同时，出台实施城市更新，加快棚户区、城市危旧房改造的政策，按照“保障民生、传承文化、提升品质、持久活力”的有机再生原则，综合推进棚户区、城市危旧房、“三旧”改造和城市更新工作。

在加强城乡统筹方面，加快城市公共交通、自来水、生活垃圾和污水处理、体育公园等基础设施和卫生、文化、教育等公共服务向农村地区覆盖，促进城乡基本公共服务均等化。

会议强调，我省还将继续深入开展“三师”下乡服务活动，提升村镇规划建设水平。完善“三师”专业志愿者下乡服务信息平台，建立健全“三师”专业志愿者下乡服务工作机制，今年底确定3个“三师”专业志愿者下乡服务省级示范点。

相关

住建部与广东省召开推进城乡规划建设体制改革试点会议

试点要试出经验、成效和亮点

8月31日，住房城乡建设部与省政府在广州举行部省共同推进城乡规划建设体制改革试点省建设领导小组第一次会议，住房城乡建设部副部长倪虹、副省长许瑞生出席会议并讲话。会议通报了部省合作领导小组工作制度以及全省城乡规划大会战实施方案，审议落实部省《合作协议》行动计划，部署下一阶段工作任务。

许瑞生强调，率先在广东开展城乡规划建设体制改革试点工作，是我省落实国家关于全面深化改革部署的具体举措，是破解我省城镇化制约难题、提高新型城镇化发展水平的有效手段，是我省再创改革发展新优势的重要路径。各有关部门要扎实推进《合作协议》各项改革试点任务，确保开展试点试出经验、试出成效、试出亮点，为全国住房城乡建设改革和发展创造经验、提供示范。

摘自《南方日报》



《关于推进城市地下综合管廊建设的指导意见》

专家解读

1.《指导意见》出台的背景和意义是什么？

住房和城乡建设部城市建设司负责人：李克强总理高度重视地下管网等城市基础设施建设。强调指出，地下管网等基础设施是城市的“里子”，目前仍很薄弱，要着力补上地下管网等城市基础设施“短板”，满足不断扩大的民生之需，这是新型城镇化的应有之义，也是稳增长的有力支撑。张高丽副总理对地下管线和综合管廊建设提出工作要求。为落实国务院领导同志的指示精神，2013年以来，国务院先后印发了《国务院关于加强城市基础设施建设的意见》（国发〔2013〕36号）、《国务院办公厅关于加强城市地下管线建设管理的指导意见》（国办发〔2014〕27号），部署开展城市地下综合管廊建设试点工作。在试点的基础上，总结了国内外先进经验和有效做法，国务院办公厅下发了《关于推进城市地下综合管廊建设的指导意见》（国办发〔2015〕61号，以下简称《指导意见》），全面推进地下综合管廊建设。

加快推进地下综合管廊建设，统筹各类市政管线规划、建设和管理，不仅可以解决反复开挖路面、架空线网密集、管线事故频发等问题，还可以保障城市安全、完善城市工程、美化城市景观、促进城市集约高效和转型发展，有利于提高

城市综合承载能力和城镇化发展质量，有利于增加公共产品有效投资、拉动社会资本投入、打造经济发展新动力。

2.推进城市地下综合管廊建设的总体要求是什么？

住房和城乡建设部城市建设司负责人：要全面贯彻落实党的十八大和十八届二中、三中、四中全会精神，按照《国务院关于加强城市基础设施建设的意见》（国发〔2013〕36号）和《国务院办公厅关于加强城市地下管线建设管理的指导意见》（国办发〔2014〕27号）有关部署，把地下综合管廊建设作为履行政府职能、完善城市基础设施的重要内容。

一是要在做好试点的基础上，总结国内外先进经验和有效做法，逐步提高城市道路配建地下综合管廊的比例，全面推动地下综合管廊建设。

二是到2020年，要建成一批具有国际先进水平的地下综合管廊并投入运营，反复开挖地面的“马路拉链”问题明显改善，管线安全水平和防灾抗灾能力明显提升，逐步消除主要街道蜘蛛网式架空线，城市地面景观明显好转。

三是要立足于实际，加强顶层设计，积极有序推进。要做到规划先行，明确质量标准，完善

技术规范,满足基本公共服务功能。要以政府为主导,发挥市场作用,吸引社会资本广泛参与。

3.推进城市地下综合管库建设如何做规划先行?

住房和城乡建设部城乡规划管理中心主任刘佳福:推进城市地下综合管库建设,首先要编制城市地下综合管库建设规划。

一方面,要在开展城市地下管线普查的基础上,统筹各类管线的实际发展需要,结合地下空间开发利用、各类地下管线、道路交通等专项建设规划,合理确定地下综合管库建设区域、系统布局、管线种类、断面形式、平面位置、竖向控制等。综合考虑城市空间开发利用的远景发展,为地下综合管库的建设预留和控制有关地下空间。今年5月,我部发布了《城市地下综合管库工程规划编制指引》(建城[2015]60号),从编制主体、管理控制、编制内容以及成果要求等方面提出了明确要求,是各地编制城市地下综合管库建设规划的重要依据。

另一方面,各地要在编制城市地下综合管库专项规划的基础上,建立地下综合管库建设项目储备制度,组织编制五年项目滚动规划和年度建设计划。我部将会同有关部门和国家开发银行下发关于建立地下综合管库项目库的通知,组织指导各地做好这项工作。

4.按照什么标准建设城市地下综合管库?

上海市市政工程设计研究总院(集团)有限公司副总工程师王恒栋:地下综合管库工程是“百年工程”,要以当代国际水准为标准,综合考虑100年的工程需要。规划、设计、施工、管理等要严格执行新修订的国家标准《城市综合管库工程

技术规范》(GB50838-2015)。

一是要确保工程质量。

地下综合管库工程结构设计使用年限为100年。建设时应根据100年的设计使用年限和环境类别进行耐久性设计,按照城市生命线工程抗震减灾的要求,做到乙类建筑物的抗震设计和抗震建设。

二是要完善相关配套设施。

按照规范的要求,同步配套建设消防、供电、照明、通风、排水、监控等附属设施,提高智能化监控管理水平,确保管库安全运行。

三是要把好原材料质量关,确保工程建设符合质量验收标准要求。

四是要考虑全寿命周期费用最优的要求,减少运营期的维护和维修费用。

五是要推广预制装配技术,提高预制装配化率,推进新型建筑工业化。

5.哪些地区应该建设城市地下综合管库?

中国城市规划设计研究院水务与工程院副院长谢映霞:选择合适的地点、合适的类型、合适的时间建设地下综合管库是城市健康发展和可持续发展的重要保证。

一是选择在高密度建设地区。

二是选择在道路运输繁忙、交通量大的地区。

三是选择在地下空间开发利用需求高的地区。例如有轨道交通、高压电缆隧道通过的地区,应考虑一并建设地下综合管库。

四是新区优先建设、老区结合项目改造建设。

新区在建设初期,地下综合管库和道路、开敞空间的建设应同步进行;老城应结合旧城更新、道路改造、河道治理、地下空间开发等统筹安排

地下综合管廊建设。

6. 如何以市场化方式推进城市地下综合管廊建设?

北京大易咨询有限公司总经理金永祥：鼓励企业投资建设和运营管理地下综合管廊，推广运用政府和社会资本合作（PPP）模式。

一是积极培育大型专业化地下综合管廊建设和运营管理企业。

二是政府要为地下综合管廊PPP项目提供财政支持。

入廊企业缴纳の入廊费和维护费用还难以满足社会资本的投资回报，需要地方财政为地下综合管廊PPP项目提供适当支持，主要包括：投资补贴、贷款贴息、政府购买服务等。

三是社会资本可以采用多种形式。

如：入廊管线单位或入廊管线单位与专业管廊公司合资组建的公司作为社会资本方。还可以由入廊管线单位共同负责管廊投资并成立管业主委员会，由业主委员会选择专业的社会资本方负责管廊的建设和运营管理。

四是充分发挥中介机构的作用，为PPP项目提供咨询服务。

7. 如何在地下综合管廊建设中推广应用新技术?

中冶京诚工程技术有限公司副总经理李跃飞：城市地下综合管廊工程技术包括结构、电气、通讯、消防、监控、通风、排水、管线等多方面，技术应用要充分考虑地质、水文、地上地下空间环境条件的影响。推广应用新技术要把握四个方面的内容：

一是鼓励工程建设技术创新及应用。

鼓励各参建单位、科研院所，在结构类型、配套附属设施、工程材料、施工工法、运营管理等各方面开展技术创新及应用。

二是加强监督，做好新技术评定和试验工作。

地下结构工程一旦有质量问题，往往处理难度大，成本高；管廊内管线一旦燃气、漏电，关键配套技术故障等均可造成巨大影响。要进行技术应用前的评定和试验工作，规避风险。

三是创造良好环境，建立相应激励机制。

要积极为新技术研发立项、示范应用、奖项申报等方面提供支持。

四是工程示范，大力宣传推广新技术应用的成功案例。

8. 推进城市地下综合管廊建设需要加强哪些方面的工作?

住房和城乡建设部城市建设司负责人：

一是加强管线的入廊管理。

已建设地下综合管廊的区域，该区域内的所有管线必须入廊，不得在管廊以外的位置上新建管线。既有管线在改造时，应有序迁移至地下综合管廊。

二是实行有偿使用制度。

入廊管线单位应向地下综合管廊建设运营单位交纳适当の入廊费和日常维护费，具体收费标准由地下综合管廊建设运营单位与入廊管线单位根据市场化原则共同协商确定。

三是提高运营管理水平。

城市人民政府要制定地下综合管廊具体管理办法，运营单位要完善管理制度，与入廊管线单位签订协议，确保地下综合管廊正常运行，做好突发事件和应急管理工作。

国家发展改革委有关部门负责人：根据日本等发达国家地下综合管廊经费收取和管理经验，结合我国实际情况，入廊管线单位向地下综合管廊建设运营单位交纳的人库费主要根据地下综合管廊本体及附属设施建设成本，以及各入廊管线单独建设和更新改造成本确定。日常维护费主要根据地下综合管廊本体及附属设施维修、更新等维护成本，以及管线占用地下综合管廊空间比例、对附属设施使用强度等因素合理确定。国家发展改革委将会同住房城乡建设部制定具体收费的指导意见，引导规范供需双方合理协商确定地下综合管廊收费水平，形成合理的收费机制。

财政部经济建设司负责人：地下综合管廊是百年工程，管廊容量满足长期管线增容和扩建需要，因此，在地下综合管廊运营初期，不可能达到所有管线均入廊，从入廊管线单位收取的人库费和日常维护费，往往不能弥补地下综合管廊的建设和维护费用成本。地方人民政府应建立财政补贴机制，根据实际情况，对地下综合管廊建设运营企业给予必要的财政补贴，确保企业合理稳定回报。

9.国家在推进城市地下综合管廊建设方面有哪些支持政策？

财政部经济建设司负责人：中央财政将发挥中央资金“四两拨千斤”的作用，积极引导地下综合管廊建设。2015年，财政部会同住房城乡建设部确定了10个试点城市，中央财政投入34亿元，计划三年内投入102亿元以上引导地方建设试点，拉动社会资本投资约176亿元。地方政府投资70亿元。今后，中央财政将继续通过现有渠道统筹安排资金予以支持。地方各级人民政府也要进一步

加大地下综合管廊建设资金投入。省级人民政府要加强地下综合管廊建设资金的统筹，城市人民政府要优先安排地下综合管廊项目，并纳入地方政府采购范围。有条件的城市人民政府可对地下综合管廊项目给予贷款贴息。

国家发展改革委有关部门负责人：支持符合条件的地下综合管廊建设运营企业发行企业债券和项目收益票据，专项用于地下综合管廊建设项目。为加大债券融资支持城市地下综合管廊建设的力度，今年上半年，国家发展改革委印发了《城市地下综合管廊建设专项债券发行指引》，从审核程序、审核政策、债券期限、配套政策、增信方式及品种创新等方面，为各类企业发行地下综合管廊建设专项债券提供了政策支持。将地下综合管廊建设列入专项金融债支持范围予以长期投资，具体办法正在研究制定。

国家开发银行评审二局负责人：加大城市地下综合管廊建设力度，有利于综合开发利用地下空间资源，提高城市发展质量，促进新型城镇化建设，是开发银行积极支持的重要领域。截止目前，开发银行与住房城乡建设部合作，共同推出贷款支持项目27个，拟建管廊940公里，贷款规模540亿元。同时，开发银行会同住房城乡建设部与吉林省签订协议，支持在吉林省范围内推进地下综合管廊建设。在项目的开发评审中，开发银行将根据国家政策和各地情况，综合运用PPP、政府购买服务、机制评审等模式，协助地方政府设计符合项目情况的建设与运营模式、融资模式和贷款期限。

住房城乡建设部城市建设司负责人：地下综合管廊建设造价高、投资规模大。为落实资金投

人、调动社会资本积极性，除了以上支持政策，我们向有关部门鼓励银行业金融机构在风险可控、商业可持续的前提下，为地下综合管廊项目提供中长期信贷支持，积极开展特许经营权、收费权和购买服务协议预期收益等担保创新类贷款业务，加大对地下综合管廊项目的支持力度。

10.推进城市地下综合管廊，政府、相关部门及单位应做好哪些工作？

住房城乡建设部城市建设司负责人：城市人民政府是推进城市地下综合管廊工作的责任主体，要加强组织领导，明确主管部门，建立工作协调机制，扎实推进具体工作。

住房城乡建设部将会同国家发展改革委、财

政部、工业和信息化部、人民银行、新闻出版广电总局、银监会、能源局等相关部门，建立推进地下综合管廊建设工作协调机制，加强对全国地下综合管廊建设管理工作的指导和监督检查。抓好地下综合管廊试点工作，尽快形成一批可复制、可推广的示范项目，经验成熟后有效推开。

各管线行业主管部门、管理单位等要各司其职，密切配合，共同推动地下综合管廊建设。中央企业、省属企业要配合城市人民政府做好所属管线入地入廊工作。

摘自《住房城乡建设部网》



粤桂黔牵手：经济带背后的中国命题

- 加速突破跨区域流动壁垒，粤桂黔三地联手为中国探路
- 一端连着珠三角一端连着大西南，为打破东西部失衡带来新想象

千里之外，犹如同城。

9月第一个周末，当贵州黔南州迎来又一波乘高铁而来的广东客时，老家在广西相州的白领黄伟提前结束假期，走出人潮汹涌的广州南站。同一时刻，建材商人吴坤走进广西南宁东站候车室，等待去往肇庆的高铁。

东来西往，身影穿梭，数据跳跃。

南宁铁路局称，今年暑运62天，南广高铁线上旅游客流、商务客流持续火爆，累计发送旅客257.7万人次。同期，贵广高铁沿线旅游客流也呈现井喷式增长，全线平均客座率高达100%。

消费、商机、资金、信息、技术，伴随着人员流动而快速流通。开通不到一年，贵广、南广高铁已经成为中国南方的黄金通道。根据去年底签署的有关协议，粤桂黔三省区将共同打造一条高铁经济带。这一由多个省政府签约确定、以高铁为枢纽的经济带模式，在全国都属探路之举。

中国高铁经济能够改变什么？粤桂黔合作能够带来什么？广东又能试验什么？发生在南方大地的这些探索，组成了一条经济带背后、一个意义深远的中国命题。

中国经济带相继进入“高铁时代”

国内逐渐迎来了“高铁时代”。“粤桂黔高铁

经济带”，这一由三地官方牵头、以高铁为枢纽的经济带模式，在全国都属探路之举。

8月底，《粤桂黔高铁经济带合作试验区（广东园）发展总体规划（2015—2030年）》获广东省人民政府批准实施，让这个“年轻”的经济带再次跃入人们的视野。

2014年12月，随着南广、贵广高铁正式开通，《广东省、广西壮族自治区、贵州省人民政府关于建设贵广高铁经济带合作框架协议》《粤桂两省区关于建设南广高铁经济带合作框架协议》正式签署，“粤桂黔高铁经济带”这一概念也随之诞生。

在此背后，一个重要的趋势是，从去年至今，多个跨越省市行政区的经济带正成为经济发展中的重要通道。其中一些还上升到国家战略的高度。

2014年9月，国务院印发《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》，迅速成为沿线省市的市场兴奋点。此外，2014年7月，经国务院批复，国家发改委印发了《珠江—西江经济带发展规划》，也引发了沿江地区的强烈关注。

而在此前，“城市群”也正成为国内常见的跨区域合作模式。以全国瞩目的京津冀地区为例，今年8月，京津冀协同发展领导小组办公室负责人

表示,京津冀整体定位包括“以首都为核心的世界级城市群”。此外,今年国务院还批复同意了《长江中游城市群发展规划》,以及《环长株潭城市群发展规划》。

而珠三角地区则是国内最早发展起来的城市群。2014年5月,广东省推进珠三角“九年大跨越”工作会议在广州召开,中共中央政治局委员、广东省委书记胡春华强调,要努力建设珠三角世界级城市群。而珠三角内的广州、佛山两市,则是国内城市之间探索同城化的先行者。

从京津冀、长三角到珠三角,随着越来越多城市连入高铁网络,不少城市借高铁发展城市建设、调整产业结构,高铁新城、高铁商务区纷纷上马,“高铁经济”这个概念也日渐深入人心。

在各省市的高铁经济发展中,高铁经济带主要出现在民间和媒体层面。2011年,在环渤海与长三角两大经济圈的京沪高铁开通后,沿线各省市城市围绕积极布局,有媒体惊叹,“京沪高铁托起了中国新经济带”。同时,“沿高经济带”也在长三角一些城市的新闻中出现。

但梳理历史不难发现,在“粤桂黔高铁经济带”被提出之前,国内基本上还找不到由省府定名、签署协议,并联合展开规划、建设的高铁经济带先例。

如果以2014年12月三省区签署协议为起点,粤桂黔高铁经济带诞生至今尚未满10个月。但这一经济带的诞生,实际上堪称中国高铁经济发展史上的里程碑式事件。

粤桂黔高铁经济带,这一由三地官方牵头、以高铁为枢纽的经济带模式,在全国都属探路之举。

突破跨区域流动壁垒高铁带来什么

如何突破行政边界,最终达到“促进生产要素自由流动和优化配置”,这正是国内经济带、城市群的发展命题。以粤桂黔高铁经济带为例,南广、贵广高铁横跨三省区13个城市,如何推动生产要素在不同的省市优化配置,这还是一道有待探索的宏大命题。

粤桂黔高铁经济带一开始就受到广泛看好。

“下一个时代,是客运时代,是休闲度假观光的时代。南广、贵广高铁的开通,给珠三角提供了改天换地的可能。”知名战略咨询专家王志纲说,“你想想,只要几小时就可以从酷暑难挡的岭南穿越到清凉宜人的贵州,这不仅可以开启一个巨大的旅游市场,由此引发的养老养生、休闲度假等新兴市场空间更是超乎想象。”

“只要我们傍上佛山这个‘大款’,那我们的产业和经济就上了一个层次了。”不久前,柳州市委常委、常务副市长刘传林接受南方日报记者采访,说出了柳州等桂黔两省区城市对高铁经济带的共同期待。

但经济带、城市群发展均涉及跨行政区合作,跨行政区合作需解决的问题远不只是基础设施建设那么简单。2014年出台的《国家新型城镇化规划(2014—2020年)》就提出,要建立城市群发展协调机制,推动跨区域城市间产业分工、基础设施、环境治理等协调联动,突破行政边界,促进生产要素自由流动和优化配置。

突破行政边界,最终达到“促进生产要素自由流动和优化配置”,这正是国内经济带、城市群的发展目的。然而在更深层次的合作发展中,如何推动生产要素在南广、贵广高铁横跨的三省区13个城市之间优化配置,显然有待破解。

在三省区政府统筹规划,协同发展之下,

“高铁+跨省经济带”的组合，被赋予了更符合市场规律的发展空间，让沿线地区的潜在需求迅速奔涌。

“高铁经济可以改变经济发展的空间，原来贵阳到广州要20多个小时，现在只用4个多小时，所以经济上很多要素的组合就能够流动起来。”贵州省委常委、常务副省长秦如培说。

三省区内有强有力的市场流动需求，是这条经济带生命力的根本。“高铁开通后，南宁和佛山是相等的一家，是兄弟城市！”广西—东盟经济技术开发区党工委委员、管委会副主任韦耿说，高铁经济背景下，开发区近年进入快速发展时期，特别希望跟广东，特别是全国制造业第五强的佛山开展产业合作，“背靠大西南，面向东盟的经开区完全可以成为佛山企业西进的产业跳板”。

生产要素流动需要突破传统行政区划界线，这是国内其他城市群、经济带的共同命题，也是粤桂黔高铁经济带的用武之地。

对于粤桂黔高铁经济带，知名财经作家吴晓波认为，该举措对于珠三角与长三角的区域竞争影响深远。他认为，佛山需要推动与高铁经济带沿线城市的产业合作，培育好与佛山产业关联的经济腹地。

打通东西部的广东探索

从南宁、贵阳到广州、佛山，一条经济带与一个试验区一端连接着位于沿海地区，市场经济活跃的珠三角；一端则连接着位于内陆，厚积薄发、资源丰富的大西南。打通沿海与内陆，解决东部西部发展不平衡，一直是中国改革开放和市场经济的重大命题。

南宁、贵阳、柳州、桂林、梧州……打开粤桂黔高铁经济带沿线城市名单，不少城市有值得

称道的资源和发展优势，而广州、佛山两座城市的主要经济指标，均处于领先地位。特别是以工业为主的佛山，成为了广东省探索粤桂黔高铁经济带合作的试验区。

试验区试验什么？广东省政府对《粤桂黔高铁经济带合作试验区（广东园）发展总体规划（2015—2030年）》的批复中显示，该试验区规划一区三园，其中广东园以佛山西站为核心区，主体区域面积达92平方公里。

省政府要求佛山市人民政府、省发展改革委，要努力把粤桂黔高铁经济带合作试验区打造成为高铁经济带发展先行区、粤桂黔创新创业合作集聚区、促进区域协调发展引领区、珠三角西部综合交通物流枢纽区和新型城镇化创新发展示范区，为三省区更大范围的合作积累经验 and 提供示范。

这与三省区此前的共识一脉相承。根据《广东省、广西壮族自治区、贵州省人民政府关于建设贵广高铁经济带合作框架协议》，三省区将发挥比较优势，积极整合资源，探索建立利益共享机制，促进经济要素优势互补，培育区域发展新优势，实现互利共赢、共同发展。

而今后，作为广东省的最新探索，该试验区将深化与贵广、南广高铁沿线地区合作，推动与粤西北、大西南地区产业梯度转移和协同创新发展，将试验区建成成为泛珠三角区域合作的重要平台、珠三角辐射大西南的“前沿阵地”和大西南融入珠三角的“桥头堡”，为我国高铁经济带建设探索经验、提供示范。

产业合作是试验区的重中之重。以制造业为例，试验区将以珠江西岸先进装备制造产业带建设为契机，力争在智能制造、汽车制造、节能环保、生物医药、新材料等领域取得突破，与高铁

沿线地区共建配套和外包基地，有效提升相关地区先进制造业发展水平。

目前，位于佛山市南海区的广东园已成为沿线各地关注的焦点。

以广西南宁为例，南宁市发展改革委副主任黄汉锋透露，南宁市已明确将与佛山在3个方面开展合作。分别为产业对接、经贸合作、文旅合作、科技教育人才交流、合作打造粤桂黔高铁经济带合作试验区。

据其透露，在产业对接上，南宁将错位发展、构筑跨区域产业链，加强与佛山当地铝加工工业和电子信息产业等方面合作。为此，南宁将不定期举办以企业为主体的产业合作洽谈会，加强产业园区战略性新兴产业、现代服务业、科技创新等方面的合作。

从南宁、贵阳到广州、佛山，一条经济带与一个试验区一端连接着位于沿海地区，市场经济活跃、开发程度高的珠三角；一端则连接着位于内陆，经济厚积薄发、资源丰富的大西南地区。

事实上，打通沿海与内陆，解决东西部发展不平衡，一直是中国改革开放和市场经济的重大命题。粤桂黔高铁经济带如能在跨行政区域进行产业、资源和创新协作的成功探索，将对国内区域经济发展作出重要贡献。

■粤桂黔合作大事记

2007年3月上旬

贵州省政府、广西壮族自治区政府、广东省政府及国家有关部门联合向国家发改委上报贵广高铁项目建议书。

2008年7月17日

广西壮族自治区与铁道部协商并签署《关于进一步加快广西铁路建设的会议纪要》。

2008年10月

贵广快速铁路在广西桂林正式开工建设。同年11月，南广高铁工程举行开工奠基仪式。

2011年12月

广东、广西签署《“十二五”粤桂战略合作框架协议》。

2012年11月

广东、广西两省区签署《推进两广经济一体化发展工作备忘录》《关于建设粤桂合作特别试验区指导意见》。

2013年12月

贵州出台《贵州省铁路建设大会战实施方案的通知》，提出加快推进贵阳连接周边省会和全国主要经济区的高速铁路建设，如连接长三角、珠三角、北部湾等地区的高速铁路通道。

2014年3月

贵州分别与广东、广西签署了《广东省人民政府、贵州省人民政府深化合作框架协议》《广西壮族自治区人民政府、贵州省人民政府关于进一步深化合作的会议纪要》。

2014年11月5日

粤桂黔三省区建设贵广高铁经济带签署合作框架协议相关工作部署会在贵阳召开。

2014年12月26日

贵广、南广高速铁路正式开通运营。同日，广东省、广西壮族自治区、贵州省人民政府关于建设贵广高铁经济带合作框架协议《粤桂两省区关于建设南广高铁经济带合作框架协议》正式签署。

2015年8月25日

《粤桂黔高铁经济带合作试验区（广东园）发展总体规划（2015-2030年）》获广东省人民政府

批准实施。

关注

高铁上的厚望：

以“创新的流动”

推动“创新驱动”

“贵广高铁开通后，贵阳与佛山、珠三角空间距离压缩，贵阳起到了承接珠三角产业转移目的地的作用，因此我们要不断推进产学研的联合。”近日，贵州大学常务副校长王红雷接受南方日报记者采访，谈及了高铁经济对粤桂黔创新驱动与协作的积极影响。

而就在今年7月，贵州大学和桂林理工大学的4名博士走进了佛山南海区瀚天科技城，进入企业开展科研实践。这是广西、贵州等地的高校首次参与南海的“博士进企业”活动，也是佛山专门围绕粤桂黔高铁经济带，对粤桂黔区域人才等创新要素交流合作的探索。

创新要素大流动

相比传统铁路运输拉动的货运潜力，高铁释放的是人才、技术、资金等创新要素的流动潜力。在粤桂黔高铁经济带沿线，多个城市进一步开展产学研合作，并探索合作机制的创新突破。“我们的企业和高校的人才流动太封闭，远远不够。因此我们要尝试合作的制度。”王红雷说。

粤桂黔间科研、创新合作不乏先例，然而在粤桂黔高铁经济带的背景下，这种省际间的创新协作开展得更加深入和密集。作为粤桂黔高铁经济带合作试验区（广东园）所在地，佛山尤其积极投入其中，不仅是高校与企业，相关政府部门也开始互动。

8月中旬，贵州省黔南州科学技术和知识产权局局长逢焕东带队到佛山开展科技合作交流考察。

佛山市科技局有关负责人称，双方就推进粤桂黔高铁经济带合作试验区发展的相关工作进行深入探讨，决定下一阶段继续就两地科技部门合作进行探讨和推进。

沿高铁布局高校资源

在各地的互动中，人才是一个关键。今年4月，佛山市南海区人才工作领导小组办公室相关负责人赴广西大学洽谈人才输送合作事宜，双方就构建校企合作信息共享平台，支持高层次人才创业等事项达成框架性协议。

6月中旬，南海区民营企业校园招聘会在贵州大学举办。不久后，广西科技大学鹿山学院有关负责人来到佛山参加了佛山市（禅城）“政校行园企”人才科研交流合作大会。

一些大学已开始主动思考围绕高铁布局。广西科技大学校长李思敏表示，广西科技大学与广西、广东、贵州、云南的高校都可以合作，学校在未来的5到10年与其他高校合作的定位是做好创新平台，成为连接这些高校和柳州产业的一座桥梁。

大学的力量将为试验区建设加码。佛山市南海区发改局有关负责人表示，7月，应南海区邀请，中山大学、广西大学、贵州大学组团考察粤桂黔高铁经济带合作试验区（广东园）建设情况，探讨在实验区内成立研究院工作。

不到半年，粤桂黔在产学研合作上的频繁互动，足以体现对彼此资源、产业互补的需求。“贵州大学在人才培养、科学研究、服务企业方面，愿意与佛山实体经济优势互补，与佛企加强合作联系可以实现双赢甚至多赢。”王红雷说。

摘自《南方日报》

南沙港铁路有望明年1月份开工 连接珠三角腹地

作为广州打造国际航运中心的重要内容之一，南沙港一直想建设一条铁路连接珠三角腹地。昨日，广州南沙港铁路环评全本开始公示，其中透露该项目预计将在明年1月开工，2019年年底完工。

最新公布的环评显示，南沙港铁路项目属于“十二五”时期广东省干线铁路网重点推进项目，途经鹤山、江门、顺德、中山、广州南沙等经济发达地区，与广珠铁路共同构成珠三角西部货运通道。自广珠铁路鹤山站引出，经顺德均安、中山小榄、东风、南头、黄圃、广州万顷沙至南沙港站，线路全长87.831公里。其中鹤山南站至南沙港站新建双线长79.464公里，南沙港站至南分区车场新建单线长8.367公里。

据悉，南沙港铁路新设鹤山南、黄圃、万顷沙、南沙港4个车站。黄圃站综合性货场1处、南沙港站综合性货场1处、南分区车场1处、南部集装箱装卸场1处。

南沙港铁路是珠三角西部货运通道的重要组成部分，通过广珠铁路向北辐射中南地区；向西沟通南广、柳肇铁路，辐射西南地区；向东衔接广深铁路。主要承担中南、西南地区外贸集装箱、能源及重要原材料运输任务。

在路网中，该铁路为中南、西南地区重要的铁水联运通道，据悉，南沙港铁路主要服务于南沙港区，对广州打造国际航运中心有重要的意义。

摘自《广州日报》

2015 年 9 月份造价管理信息工作例会综述

因假期关系,9 月份例会按照例延后一周在 9 月 11 日召开。

8 月份合同备案 272 个,合同金额 95.64 亿元。其中施工合同 125 个,合同金额 86.44 亿元;劳务分包 42 个,合同金额 3.13 亿元;监理 72 个,合同金额 1.33 亿元;合同结算 15 个,结算金额 4.72 亿元;补充协议、变更合同 14 个,合同金额 0.02 亿元;合同终止 4 个。

8 月下旬,我站顺利完成建筑与装饰工程安全文明施工措施项目费率相关数据的摸查收集,并提供省总站。此项工作得到以下单位的大力支持,特给予表扬:广州市恒盛建设工程有限公司、广东保利房地产开发有限公司、广州市第二建筑工程有限公司、广州珠江工程造价咨询有限公司、广州市百业建设顾问有限公司、中国建设银行股份有限公司广东省分行。

《2015 年广州市房屋建筑工程技术经济指标》已进入复核阶段,将于 10 月中下旬发布,敬请留意。

与 7 月份对比,8 月份主要原材料市场中除了中砂、碎石和松杂饰板材价格不变,其他材料价格均有不同程度的跌升:线材升幅在 6.51%左右,螺纹钢升幅在 6%左右,型钢跌升,热轧厚钢板升幅在 3.93%左右,热轧薄钢板微升,焊管升幅在 2.25%左右,流体管跌幅在 4.20%左右,冷轧不锈钢卷板跌幅在 3.73%左右,球墨铸铁跌幅在 2.55%左右,电解铜跌幅在 4.54%左右,铝锭跌幅在 2.71%左右,锌锭跌幅在 2.63%左右,复合普通硅酸盐水泥 P.C 升幅在 2.57%左右;普通硅酸盐水泥 P.O 升幅在 5.10%左右,汽油跌幅在 8.12%左右,柴油跌幅在 4.88%左右,重交沥青跌幅在 1.87%左右,高密度聚乙烯 HDPE 跌幅在 2.98%左右,三型共聚聚丙烯 PP-R 跌幅在 9.68%左右,聚氯乙烯 PVC 跌幅在 2.09%左右。

广州打造第三条城市中轴线 600万人将受益

《广州东部生态城市中轴线规划》已在广州规委会会议上进行汇报，明确提出东部生态廊道将打造成为国内领先、国际一流的百里生态长廊，都会区受益人口将高达600万。

除了目前已建成的传统中轴线和基本建成的珠江新城新中轴线，广州将规划建设第三条中轴线。记者9月16日从广州市国土规划委了解到，《广州东部生态城市中轴线规划》已在广州规委会会议上进行汇报，明确提出东部生态廊道将打造成为国内领先、国际一流的百里生态长廊，都会区受益人口将高达600万。

主持该次规委会的广州市市长陈建华表示，广州东部生态城市中轴线是广州未来的中轴线，将成立专门机构刚性实施规划。此外，广州将保护北帝沙、大吉沙、大埔沙、海鹈岛、大刀沙、虎头岛等全部江心岛，将不再作开发。陈建华还表示，等到规划稳定，政府正式批准后，要成立生态廊道特别是东部生态城市中轴线的管理机构，对规划进行刚性实施。

恢复2000余公顷生态空间

广州进行东部生态城市中轴线规划，是实现战略规划“三纵四横”生态廊道结构的划线落地。

“三纵”是指流溪河—芳村花卉保护区—大夫山生态廊道，火龙岗—南沙港快速路生态廊道和帽峰山—东二环—海鹈岛—狮子洋生态廊道；“四横”是指北二环—新塘生态廊道，珠江前、后航道生态廊道，金山大道—莲花山生态廊道和沙湾水道生态廊道。

方案提出，在市域生态廊道体系基础上，按照生态廊道的基本控制标准，结合生态格局、生态连接度等分析，细化三级廊道规划，明确了区域生态廊道—组团隔离带—城市绿道3级城市生态廊道体系。广州都会区三级生态廊道系统1352公里，包括区域生态廊道293公里、组团生态廊道532公里和城市绿道869公里。方案提出都会区生态廊道分期实施计划，近期（2015—2020年）优先开展都会区东部生态廊道规划建设；开展智慧城、金融城、海珠生态城、大学城等近期市重点建设地区范围内成熟地区的生态廊道建设；优先开展生态脆弱区域规划建设中远期（2020—2030）建立项目库，完善三级廊道体系建设。

东部生态廊道将发挥极大生态效益，其目标是恢复2000—3000公顷自然生态空间，都会区受益人口600万。

抓住机会建设广州东部绿轴

在会上,陈建华表示,从1984年至今,广州用了30年的时间规划建设生态绿道,尤其重视城市形态和生态绿道的分割,对城市总体规划的重大作用。但很遗憾的是,2000年广州城市总体规划出来后,没料到广州发展那么快。广州东部生态城市中轴线规划是迟来的,但总比不来要好。“规划广州终极人口1500万,实际上实施不到10年就达到了。”陈建华说,在2000年到2011年,广州年均耗地38平方公里,11年间耗掉的400平方公里,起码有30%是在中心城区扩张的,而广州中心主城区面积也就是1000平方公里。2012年,广州编制城市功能总体规划时,发现要落实“三横四纵框架结构”,建设广州东部绿轴已经到了要抓住最后机会的时候,由此开始了长达3年的重新规划。

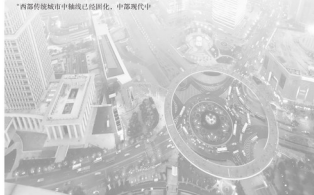
“西部传统城市中轴线已经固化,中部现代中

轴线也已经固化,东部是未来生态城市中轴线。”

陈建华表示,此次提交规委会进行汇报的广州东部生态城市中轴线规划方案,请各位专家委员都带回去,然后再认真修改。等到规划稳定,政府正式批准后,要成立生态绿道特别是东部生态城市中轴线的管理机构,对规划进行刚性实施。

广州东部生态城市中轴线规划方案中还提出,要把珠江未开发的岛的全部作为生态农林用地和湿地进行控制。陈建华表示,广州已计划将珠江前航道与佛山交界位一直到南沙之间的江心岛,包括北帝沙、大吉沙、大嶼沙、海涌岛、大刀沙、观龙岛等江心岛不再进行开发。对于已经进行开发的建设用地,能够征回来的就要征回来,改为绿地公园等,比如海心沙就作为公园建设。

摘自《南方日报》



白云机场将建“巨无霸”交通枢纽

第二航站楼 2018 年建成投用 机场第二高速 2018 年底开通 广州南广州北至机场城际年内开工

2018 年，在第二航站楼建成使用之际，穗莞深城际轨道新线白云国际机场（下称“白云机场”）至广州北站段、广佛环线广州南至白云机场段、机场第二高速公路等项目有望同步完成。近日，广州市政府办公厅在市政府官网挂出关于进一步加快民航发展的实施意见。未来的广州，将与国内、东南亚主要城市形成“4 小时航空交通圈”，与全球主要城市形成“12 小时航空交通圈”。

引入广佛环线及穗莞深 2 条城际

广州是五大国家中心城市之一，也是综合交通枢纽节点城市之一。铺开广州地图，北有白云机场，南有南沙港、高铁站，环河相连、纵横交错，四通八达，一个“连通世界、辐射全国”的现代立体交通体系跃然纸面。

按规划，广州将围绕白云机场建设一体化的综合交通枢纽，完善集运输体系，统筹建设时序，确保航空运输与其他交通运输方式的有效衔接。

具体举措包括，增加新的连接中心城区的高快速通道，机场第二高速公路项目力争于 2015 年内开工建设，确保 2018 年底前建成通车。引入珠三角城际轨道交通，穗莞深城际轨道新线白云机场至广州北站段、广佛环线广州南至白云机场段项目于 2015 年内开工，力争与第二航站楼同步

建成使用。

同时，将完善机场集疏运公路通道体系，争取 2015 年二季度开工建设迎宾大道、广花快速路北延线、机场北进场路项目，加快珠三角环线增城至花都区、花都至东莞等高速公路建设。

在强化机场工作区内道路与外部主干路网的衔接方面，广州将推进空港大道、航港大道东延线、钟港大道等道路建设，实现机场与周边地区基础设施一体化；加强空铁联运、空港海港联动，加快推进广州北站综合交通枢纽建设，研究建立机场与广州北站、机场与广州港南沙港区的快速通道。

跨境电商可享通关便利

广州作为国家“一带一路”战略中的重要一市，如何发挥广州作为 21 世纪海上丝绸之路重要起点城市的区位和商贸文化优势，至关重要。

实施意见明确，将航空运输作为广州未来参与国际中高端竞争的重要抓手，突出航空运输在促进广州与东南亚、南亚、大洋洲、非洲、中东、欧洲互联互通中的主导作用；搭建以广州市为起点的“空中丝路”，与国内、东南亚主要城市形成“4 小时航空交通圈”，与全球主要城市形成“12 小时航空交通圈”。

值得关注的是，实施意见在推进白云机场“大通关”建设方面，着墨颇多。按要求，广州争取扩大白云机场旅客过境免签证、通程值机政策的实施范围，通程航班政策适用范围扩大至南航全部经广州中特的航班，并逐步推广到其他航空公司；还将充分利用外籍旅客72小时过境免签证政策、国际中转旅客24小时免检政策，推出免签过境旅客免费“广州1日游”项目。

广州还将推进落实海关和检验检疫部门“一次申报，一次查验，一次放行”通关作业模式，打造空港口岸一体化信息平台，提高通关效率，优化通关环境。充分发挥白云机场综合保税区的带动作用，支持在机场建立跨境电商便利通关试点。同时，加强白云机场口岸建设，增设二号航站楼国际口岸服务功能。

建设南沙新区商务机场

空港经济的带动作用，有目共睹。实施意见提出，广州将依托白云机场构建航空货运枢纽，优先发展航空物流业，建立大物流、大市场、大品牌格局。支持临空产业企业改制上市，到“新

三板”及广州股权交易中心挂牌。以空港经济区、白云机场综合保税区为重点，打造国家航空经济示范区。

实施意见强调，将充分利用广州作为全国低空空域管理体制试点的政策优势，加快广州及周边低空空域划设及有效管理，推进低空空域便利化、商业化运营，打造全国低空空域管理运行服务先行区。吸引有实力的通用航空企业落户，重点发展商务飞行、短途客货运、低空旅游、警务飞行、医疗救助、农业生产服务等通用航空业务。

同时，广州将依托珠三角区位优势和经济优势，建设南沙新区商务机场，打造白云机场商务航空服务基地，布局商务航空服务全产业链，构建商务航空服务网络，成为国内主要的商务航空营运中心；加快建立以广州为枢纽的省内直升机运营网络，构建完善广州与香港、澳门之间的直升机网络。

摘自《南方日报》

广州市房屋建筑工程和市政基础设施工程 施工招标控制价备案情况

序号	登记号	工程名称	建设单位	备案日期
1	GZ-2015-0634	广州市海珠区骏劳中学校园改造工程	广州市海珠区骏劳中学	2015.08.03
2	GZ-2015-0635	广州白云国际机场综合信息大楼施工总承包工程	广东省机场管理集团有限公司工程建设指挥部	2015.08.03
3	GZ-2015-0636	广州市第八人民医院新址二期项目感染病住院楼、医技楼工程施工 总承包	广州市重点公共建设项目管理办公室	2015.08.03
4	GZ-2015-0640	广州气象卫星地面站室外工程	广州气象卫星地面站	2015.08.05
5	GZ-2015-0641	呼吸疾病国家重点实验室（东风西路校区）改造工程项目	广州医科大学附属第一医院	2015.08.04
6	GZ-2015-0644	2015 年广州花山机楼高低压系统改造项目-高低压系统改造工程	中国电信股份有限公司广州分公司	2015.08.04
7	GZ-2015-0645	107 国道（荔新公路-新沙大道）燃气管道工程	广州东部发展燃气有限公司	2015.08.04
8	GZ-2015-0646	上步桥拓宽工程-旧桥维修加固工程施工专业承包	广州市广园市政建设有限公司	2015.08.03
9	GZ-2015-0647	荔湾区外语职中中八校区用电扩容工程	广州市荔湾区外语职业高级中学	2015.08.05
10	GZ-2015-0649	贸易职中新装 1*630KVA 变工程	广州市贸易职业高级中学	2015.08.06
11	GZ-2015-0650	广州广橡企业集团有限公司双一乳胶厂办公楼	广州广橡企业集团有限公司	2015.08.05
12	GZ-2015-0651	市教育局财经学校华侨新村校区校园维修改造工程	广州市财经职业学校	2015.08.05
13	GZ-2015-0652	石溪村消防通道升级改造工程施工总承包	广州市海珠区重点工程项目建设中心	2015.08.07
14	GZ-2015-0654	广州市妇女儿童医疗中心（珠江新城）儿科门诊日间病房改造工程	广州市妇女儿童医疗中心	2015.08.10
15	GZ-2015-0655	广州科学馆地块建构筑物爆破拆除工程施工专业承包	广州市海珠区国有土地上房屋征收办公室	2015.08.10

续表

序号	登记号	工程名称	建设单位	备案日期
16	GZ-2015-0656	海珠区珠江后航道滨水地区景观工程(天鹤湾-光大花园)道路升级改造	广州市海珠区重点工程项目建设中心	2015.08.10
17	GZ-2015-0657	广州市红十字会医院住院综合楼项目前期工程施工总承包	广州市重点公共建设项目管理办公室	2015.08.10
18	GZ-2015-0658	广州职业技术学院迁建一期安置区项目房建工程(标段一)施工总承包	广州教育城建设指挥部办公室	2015.08.10
19	GZ-2015-0661	广州职业技术学院迁建一期安置区项目房建工程(标段二)施工总承包	广州教育城建设指挥部办公室	2015.08.10
20	GZ-2015-0662	南航新机场机用后勤保障楼消防工程	中国南方航空股份有限公司	2015.08.10
21	GZ-2015-0663	流溪河森林公园月牙湖景区供电及供水等设施配套工程——供电设施配套工程	广州景致风景园林设计咨询有限公司	2015.08.11
22	GZ-2015-0664	流溪河森林公园月牙湖景区供电及供水等设施配套工程——供水设施配套工程	广州景致风景园林设计咨询有限公司	2015.08.11
23	GZ-2015-0665	2015年至2016年4条街道排水维修项目施工总承包	广州市海珠区建设和园林绿化局	2015.08.06
24	GZ-2015-0667	华南微生物资源创新中心大楼消防设施工程施工专业承包	广东省微生物研究所	2015.08.13
25	GZ-2015-0668	南沙口岸大厦十五至十八楼装修、机电、消防工程施工总承包	广州南沙国际物流有限公司	2015.08.12
26	GZ-2015-0670	广州地铁大坦沙项目永久用电工程	广州市地下铁道总公司	2015.08.13
27	GZ-2015-0671	园林景观示范基地及苗木实验基地温室改造及维护	广州市林业和园林科学研究院	2015.08.10
28	GZ-2015-0672	钟落潭镇竹料大街改造工程施工总承包	广州市白云区钟落潭镇人民政府	2015.08.07
29	GZ-2015-0673	园林景观示范基地及苗木实验基地维护	广州市林业和园林科学研究院	2015.08.11

续表

序号	登记号	工程名称	建设单位	备案日期
30	GZ-2015-0674	广州航信绿地中心办公楼装修及机房工程	广州民航信息技术有限公司	2015.08.13
31	GZ-2015-0675	天河区红十字会医院住院大楼工程(永久用电工程 2×1600KVA+1×500KVA)	广州市天河区项目建设办公室	2015.08.14
32	GZ-2015-0676	广汽菲克生产准备物流中心施工总承包	广州广汽商贸物流有限公司	2015.08.13
33	GZ-2015-0677	江高镇新楼村进村道路改造等三项工程	广州市白云区江高镇人民政府	2015.08.05
34	GZ-2015-0678	广州地铁 2015 年运营业务工程施工 B 标	广州市地下铁道总公司	2015.08.11
35	GZ-2015-0679	广州市轨道交通六号线二期、七号线一期【车站公共区墙面采购及安装工程】	广州市地下铁道总公司	2015.08.18
36	GZ-2015-0680	广州市轨道交通四号线南延段、九号线一期【车站公共区墙面采购及安装工程】	广州市地下铁道总公司	2015.08.18
37	GZ-2015-0681	广州市轨道交通四号线南延段、六号线二期、七号线一期、九号线一期【车站公共区吊顶系统采购及安装工程】	广州市地下铁道总公司	2015.08.18
38	GZ-2015-0682	广州市轨道交通四号线南延段、六号线二期、七号线一期、九号线一期出入口雨篷制作与安装工程	广州市地下铁道总公司	2015.08.18
39	GZ-2015-0683	广佛线工业大道中、工业大道南、南洲路道路修复工程施工总承包	广州市海珠区住房和建设水务局	2015.08.10
40	GZ-2015-0684	越秀游泳场体育设施改造工程施工总承包	广州市重点公共建设项目管理办公室	2015.08.19
41	GZ-2015-0685	南航新机场机组后勤保障楼机电安装工程	中国南方航空股份有限公司	2015.08.20
42	GZ-2015-0686	广州市轨道交通四号线南延段(金洲至南沙客运港)轨道工程轨道施工总承包项目	广州市地下铁道总公司	2015.08.21

续表

序号	登记号	工程名称	建设单位	备案日期
43	GZ-2015-0687	广州市轨道交通十三号线一期（鱼珠至象岭）轨道工程轨道施工总承包项目	广州市地下铁道总公司	2015.08.21
44	GZ-2015-0688	广州市轨道交通四号线南延段、九号线一期【车站公共区天然石材与不锈钢制品采购及安装工程】	广州市地下铁道总公司	2015.08.21
45	GZ-2015-0689	广州市轨道交通六号线二期、七号线一期【车站公共区天然石材与不锈钢制品采购及安装工程】	广州市地下铁道总公司	2015.08.21
46	GZ-2015-0690	广东工贸职业技术学院白云校区道路及配套工程施工总承包	广东工贸职业技术学院	2015.08.17
47	GZ-2015-0691	荔湾区中小学校舍安全工程	广州市第四中学	2015.08.24
48	GZ-2015-0693	南北校区体育设施修缮工程	广东外语外贸大学	2015.08.25
49	GZ-2015-0694	广东省黄村体育训练基地运动员宿舍项目施工总承包	广东省建筑工程监理有限公司	2015.08.25
50	GZ-2015-0695	广州市轨道交通八号线（凤凰新村至白云湖）轨道工程轨道施工总承包项目	广州市地下铁道总公司	2015.08.27
51	GZ-2015-0698	广州市胸科医院整体改造扩建项目前期工程施工总承包	广州市重点公共建设项目管理办公室	2015.08.26
52	GZ-2015-0699	西湾路地块旧城改造项目（住宅小区范围及幼儿园部分）地下车库交通标识系统、停车场管理系统、安防监控系统	广州市荔湾区旧城改造项目中心	2015.08.27
53	GZ-2015-0700	太和镇 2013 年市财政扶持中心镇建设工程施工总承包	广州市白云区太和镇人民政府	2015.08.27
54	GZ-2015-0702	广州白云国际机场扩建工程噪音区治理龙都区治理项目安置区建设融资施工总承包招标工程	广州市花都区空港经济管理委员会	2015.08.31
55	GZ-2015-0703	黄圃镇 2015 年第一批农村路灯亮化建设工程施工专业承包	广州市南沙区黄圃镇人民政府	2015.08.24

续表

序号	登记号	工程名称	建设单位	备案日期
56	GZ-2015-0704	荔枝湾片区(昌华苑社区、建庆社区)微改造优化提升“三线”整治工程—强电工程施工专业承包	广州市荔湾区建设项目管理中心	2015.08.31
57	GZ-2015-0705	市教育局医药职业学校花都区防护栏改造、加建校园路灯项目	广州市医药职业学校	2015.08.27
58	GZ-2015-0706	广州市轨道交通十三号线(一期)墩美和官湖主变电站建安工程施工总承包项目	广州市地下铁道总公司	2015.08.28
59	GZ-2015-0710	南洲路振兴大街排水改造工程施工总承包	广州市海珠区建设和园林绿化局	2015.08.27
60	NS-2015-0058	南沙区大岗镇南村坊村中心公园工程施工总承包	广州市南沙区大岗镇人民政府	2015.08.10
61	NS-2015-0059	南沙区榄核镇蔡地沙涌河堤清淤砌石工程	广州市南沙区榄核镇人民政府	2015.08.17
62	NS-2015-0060	广州港南沙港区粮食通用码头新建宿舍会楼工程施工总承包	广州港股份有限公司	2015.08.20
63	NS-2015-0061	冯马文化公园建设工程、冯马文化公园周边环境综合提升工程	广州市南沙区横街镇人民政府	2015.08.19
64	NS-2015-0062	万顷沙十五涌以南配套道路路网工程(万环南路)施工总承包(标段一)	广州市南沙区基本建设办公室	2015.08.21
65	NS-2015-0063	南沙湿地“一湖一景”工程施工	广州市南沙区农林局	2015.08.25
66	NS-2015-0064	万顷沙十五涌以南配套道路路网工程(万环南路)施工总承包(标段二)	广州市南沙区基本建设办公室	2015.08.21
67	NS-2015-0065	广丰三厂专用变电站项目用地平整及软基处理工程施工总承包	广州南沙开发区土地开发中心	2015.08.25
68	NS-2015-0066	南沙区沙尾二小学变压器报装工程	广州市南沙区教育局	2015.08.21
69	NS-2015-0068	广州市南沙区环岛路与江南路交界东南侧地块排水渠迁改工程	广州南沙开发区土地开发中心	2015.08.28
70	NS-2015-0069	南沙区横街镇2015年农村路灯建设工程	广州市南沙区横街镇人民政府	2015.08.27

2015年7月份广州市主要原材料市场价格

材料名称	规格	单位	市场价格 (元)	与上期对比 (%)
线材	Φ10 以内	吨	2180.00	-7.00
螺纹钢	Φ10 以外	吨	2200.00	-7.49
型钢	综合	吨	2611.00	-4.52
热轧厚钢板	8-30	吨	2389.00	-9.76
热轧薄钢板	1.5-6	吨	2263.00	-9.09
焊管	Φ48*3.25	吨	2533.00	-5.13
流体管	20#	吨	3688.00	-4.70
冷轧不锈钢卷板	304	吨	13506.00	-5.60
球墨铸铁	Q10-Q12	吨	2042.00	-2.76
电解铜	1#	吨	40853.00	-5.17
铝锭	A00	吨	12418.00	-3.26
锌锭	0#	吨	15245.00	-5.10
复合普通硅酸盐水泥 P.C	32.5	吨	272.00	-4.23
普通硅酸盐水泥 P.O	42.5	吨	294.00	-2.00
中砂	工程用砂	立方米	86.00	0.00
碎石	10-30	立方米	101.00	0.00
松杂枋板材	同转用料	立方米	1280.00	0.00
汽油	92#	吨	7315.00	-13.64
柴油	0#	吨	6233.00	-5.56
重交沥青	70#-90#	吨	2833.00	-2.98
高密度聚乙烯 HDPE		吨	10967.00	-2.08
三型共聚聚丙烯 PP-R		吨	9500.00	-4.62
聚氯乙烯 PVC		吨	5842.00	-4.07

注：本市场价格并未包括市内运输、保管、财务等费用，不能作为建设工程材料价格预结算的依据，只能作为建设工程材料价格变动的参考数据使用。

2015年8月份广州市主要原材料市场价格

材料名称	规格	单位	市场价格 (元)	与上期对比 (%)
线材	Φ10 以内	吨	2322.00	6.51
螺纹钢	Φ10 以外	吨	2332.00	6.00
型钢	综合	吨	2629.00	0.69
热轧厚钢板	8-30	吨	2483.00	3.93
热轧薄钢板	1.5-6	吨	2278.00	0.66
钢管	Φ48*3.25	吨	2590.00	2.25
流体管	20#	吨	3533.00	-4.20
冷轧不锈钢卷板	304	吨	13002.00	-3.73
球墨铸铁	Q10-Q12	吨	1990.00	-2.55
电解铜	1#	吨	39000.00	-4.54
铝锭	A00	吨	12082.00	-2.71
锌锭	0#	吨	14844.00	-2.63
复合普通硅酸盐水泥 P.C	32.5	吨	279.00	2.57
普通硅酸盐水泥 P.O	42.5	吨	309.00	5.10
中砂	工程用砂	立方米	86.00	0.00
碎石	10-30	立方米	101.00	0.00
松杂枋板材	周转用料	立方米	1280.00	0.00
汽油	92#	吨	6721.00	-8.12
柴油	0#	吨	5929.00	-4.88
重交沥青	70#-90#	吨	2780.00	-1.87
高密度聚乙烯 HDPE		吨	10640.00	-2.98
三型共聚聚丙烯 PP-R		吨	8580.00	-9.68
聚氯乙烯 PVC		吨	5720.00	-2.09

注：本市场价格并未包括市内运输、保管、财务等费用，不能作为建设工程材料价格预结算的依据，只能作为建设工程材料价格变动的参考数据使用。

广州市市政工程概算指标(2014)

1. 综合道路

序号	名称	计算规则	单位	综合指标					备注
				建安工程费		建设工程 其他费 (12%)	基本预 备费 (5%)	概算价	
				不含 暂列金额	含 10% 暂列金额				
1	综合沥青混凝土道路工程	按道路总面积计算, 包括车行道、人行道、绿化带面积	元/m ²	842~1087	919~1187	110~142	51~66	1081~1396	包括道路及附属排水、照明、交通设施、绿化工程。不包括交通监控、软基处理和大型土石方。考虑铺砌花岗岩侧平石、花岗岩人行道砖。
2	综合水泥混凝土道路工程	按道路总面积计算, 包括车行道、人行道、绿化带面积	元/m ²	738~963	806~1052	97~126	45~59	948~1237	
3	沥青混凝土道路	按道路总面积计算, 包括车行道、人行道、绿化带面积	元/m ²	552~602	603~657	72~79	34~37	709~773	综合考虑不同道路等级、不同断面尺寸、不同路面结构等特征, 并包括挡土墙、排水沟等附属设施。不包括软基处理和大型土石方。考虑铺砌花岗岩侧平石、花岗岩人行道砖。绿化带占比越小, 造价越高。
4	水泥石灰土道路	按道路总面积计算, 包括车行道、人行道、绿化带面积	元/m ²	448~478	489~522	59~63	27~29	575~614	
5	附属排水	按道路总面积计算, 包括车行道、人行道、绿化带面积	元/m ²	150~280	166~306	20~37	9~17	195~360	综合考虑不同管径不同材质, 不包括渠化工程。管径大小、管道材质不同造价差异较大。
6	附属交通	按道路总面积计算, 包括车行道、人行道、绿化带面积	元/m ²	65~90	71~98	9~12	4~5	84~115	不包括交通监控。设置密度不同造价差异较大, 道路越宽、每公里造价越大。
		按道路长度(km)计算	万元/km	120~300	131~328	16~39	7~18	154~385	
7	附属照明	按道路总面积计算, 包括车行道、人行道、绿化带面积	元/m ²	45~70	49~76	6~9	3~4	58~89	不包括外电。材质品牌、标准不同造价差异较大。
		按道路长度(km)计算 按道路长度(km)计算	万元/km	75~220	82~240	10~29	5~13	97~282	

续表

序号	名称	计算规则	单位	综合指标					备注
				建安工程费		建设工程 其他费 (12%)	基本预 备费 (5%)	概算价	
				不含 暂列金额	含 10% 暂列金额				
8	附属 绿化	按道路总面积 计算,包括车 行道、人行 道、绿化带面 积	元/m2	30~45	33~49	4~6	2~3	39~58	包括行道树、绿化带 种植。苗木品种、规 格不同造价差异较 大。
		按绿化面积计 算	元/m2	180~250	197~273	24~33	11~15	231~321	

附注:综合道路工程指标,包括道路及附属排水、照明、交通设施、绿化工程,不包括交通监控、软基处理和大型土石方,具体内容见指标备注。

2. 综合立交高架桥

序号	名称	综合指标					备注
		建安工程费		建设工程 其他费 (12%)	基本预 备费 (5%)	概算价	
		不含 暂列金额	含 10% 暂列金额				
1	钢筋混凝土结构	3956~4945	4320~5399	562~702	244~305	5125~6406	综合考虑钢筋混凝土桥梁各类型结构、不同桥高、不同跨径等特征。不包括照明、交通、绿化。桥梁跨径越大、高度越大,造价越高。
2	钢和钢筋混凝土组合式结构	5452~7435	5954~8119	774~1055	336~459	7064~9633	综合考虑钢、钢筋混凝土桥梁各类型结构、不同桥高、不同跨径等特征。不包括照明、交通、绿化。桥梁钢结构比例越大、跨径越大、高度越大,造价越高。
3	钢结构	10930~12917	11936~14106	1552~1834	674~797	14162~16737	工程实例分析数据,实际案例中较少采用全钢结构。以钢箱梁结构为主,综合考虑不同桥高、不同跨径等特征。不包括照明、交通、绿化。桥梁跨径越大、高度越大,造价越高。

附注:综合立交高架桥工程综合指标,综合考虑桥梁各结构类型、不同桥高、不同跨径等特征,其计算规则为桥梁水平投影面积,包括主桥和引道面积,具体内容见指标备注。

3. 综合天桥

序号	名称	综合指标					备注
		建安工程费		建设工程 其他费 (12%)	基本预 备费 (5%)	概算价	
		不含 暂列金额	含 10% 暂列金额				
1	钢筋混凝土结构	3956-4945	4320-5399	562-702	244-305	5125-6406	综合考虑钢筋混凝土桥梁各类型结构、不同桥高、不同跨径等特征。不包括照明、交通、绿化。桥梁跨径越大、高度越大，造价越高。
2	钢和钢筋混凝土组合式结构	5452-7435	5954-8119	774-1055	336-459	7064-9633	综合考虑钢、钢筋混凝土桥梁各类型结构、不同桥高、不同跨径等特征。不包括照明、交通、绿化。桥梁钢结构比例越大、跨径越大、高度越大，造价越高。
3	钢结构	10930-12917	11936-14106	1552-1834	674-797	14162-16737	工程实例分析数据，实际案例中较少采用全钢结构。以钢箱梁结构为主，综合考虑不同桥高、不同跨径等特征。不包括照明、交通、绿化。桥梁跨径越大、高度越大，造价越高。

附注：综合天桥工程综合指标，综合考虑桥梁各结构类型、不同桥高、不同跨径、主桥面积与梯道面积比例等特征，其计算规则为桥梁水平投影面积，包括主桥和梯道面积，具体内容见指标备注。

关于现阶段 BIM 技术在工程造价领域中应用的一些思考

江苏建咸建设管理有限公司 吴志一

近年来, BIM 技术在很多工程建设领域的应用中崭露头角, 逐步获得相关行业的认可, 在工程造价方面, BIM 技术也被视为新兴应用技术, 吸引了众多关注。但是, 一段时间以来, 相关研究文章侧重于概念普及和前景展望, 探讨实务操作的相对较少, 实用方面停留在“最后一公里”, 徘徊不前; 面向工程造价应用的 BIM 软件产品, 没有贯穿整个建设环节的完整明确的技术路径, 缺乏有效整合的产品, 基本上拘泥于原有功能模块的堆叠。就应用层面而言, 目前 BIM 技术和工程造价实际上没有真正融合在一起。究其原因, 是当前技术条件下, 对如何在工程造价实务中使用 BIM, 达到什么目的、解决什么问题缺乏理性和明确的认识。认识不清和高好高远必然导致 BIM 技术在工程造价领域具体应用上的举步维艰。

探讨 BIM 技术的应用, 就必须客观地认识我国现阶段 BIM 的技术特点。

一、BIM 由设计团队创建

以房屋建设为例, 项目建设单位先提出具体需求, 再由以建筑师为首的设计团队完成设计方案, 接着就可以将设计方案转化为最初的 BIM, 为什么说是最初的, 是因为设计是一个由粗到细的认知发展过程, 依靠各个相关专业的在设计过程中

逐步深化完成的, 中途会反复修改完善。当设计定型后, BIM 也随之定型。

分析这个 BIM 形成过程就可以知道, BIM 是由以建筑师为首的设计团队创建的, 依据各相关专业提供的各种构件单元的形态和空间位置参数, 通过视觉形象来体现虚拟设计成果, 这个模型本身并不能直接反映出各专业设计的计算过程, 与工程造价数据没有直接的关联, 也就是说这个阶段没有工程造价信息, 对构成 BIM 本身, 并没有直接影响。如果说设计团队中配置了工程造价专业人员, 那么所起的作用也仅仅是作为建筑师的专业顾问。造价数据是伴随设计数据而生, 精度也受控于设计精度。因此工程造价人员应该是 BIM 的使用者, 而不是创建者。BIM 技术的运用推广, 必须是让后续使用人员能够直接利用设计团队的 BIM 成果, 提高工作效率, 也就是 BIM 能够贯穿应用环节, 而不是要求使用人员重新建模(甚至是根据不同的使用要求多次建模)来增加额外的工作负担。正如不能要求工程造价人员完成设计文件一样, 不能让 BIM 成为工程造价人员面临的新技术壁垒, 成为多余的累赘, 失去 BIM 技术推广的意义。

二、现阶段 BIM 中所涉及的部分信息数据还必须人工处理

BIM的本质不再是矢量图形的集合,实质已经转化为数据库。BIM所包含的信息数据可以分为两类,一类是和构件单元形态尺寸和空间位置相关的数据,这类数据是在设计过程中由设计团队创建并输入,控制了BIM的形成,是不可或缺的直接数据,可以输出传递,但对于工程造价专业而言,仅传递这样的信息数据是不完整的;另一类数据则是附加信息数据,用以表明构件单元的材料种类、包含附属信息情况等。BIM软件开发商面临的课题就是如何传递这类数据来满足后续专业的高效利用。由于第二类数据处理的复杂性和特殊性,实际上导致了BIM运用的分化和重复建模,形成了基于设计方案展示的BIM、基于各种专业用途的BIM、基于建设管理的BIM等,失去了BIM的统一性和便捷性。

目前的BIM软件尚不能自动生成能满足工程造价所需的、能够达到施工图纸这样完整而详细的信息数据。附加的伴随性数据仅部分可以通过软件推导生成,更多地还必须依靠人工干预输入或者检查调整。

这里要澄清一种认识上的误区。许多人认为,既然现在的BIM能够完整地用于飞机设计制造,能够3D打印各种零件进行装配,解决建筑物更应该举手之劳。但是实际上现在还是做不到。BIM技术是随着计算机应用普及,从辅助设计软件衍生拓展而来的,这些软件从诞生那天起,其核心功能就是提供各种图形处理能力,注重的是各种图形空间构成和视觉表现,集成的数据库功能只能关联处理对象的形态参数和材质参数。发展到现在,BIM软件虽然已经可以顺利地处理均质材料的构件,对于关联于同一构件具有相同几何参数

的不同材料也可以接受,但是对于钢筋混凝土构件这样的复合构件,处理面临困难,以钢筋混凝土梁这种常见构件为例,在同一根梁里的钢筋不仅有着不同类型,形态位置也各不相同,甚至锚固筋已经伸出梁这个构件以外。这对现有的BIM软件而言,实际上是一个构件还包含了另外的形态和材质完全不同的构件,工程造价专业人员并不在意钢筋在构件中的具体几何形态和空间位置,只关注钢筋的种类、数量和用途等这些数据,因此可以通过人工干预的方式进行特殊的参数化处理。这实际上反映了计算机图形应用与计算机数据库应用之间的不同,二者之间的联系纽带还需要人工干预的方式形成关联。

因此,现阶段造型设计团队的BIM能够自动计算并传递全部附加信息数据,或者设计人员克服认知时序和专业障碍代为输入相关附加数据,来满足工程造价工作的全部需求是不现实的,还只能依靠专业人员有针对性地甄别、调整和补充完善相关专业数据,但放弃设计提供的BIM,让专业人员另起炉灶建模,可以救一时之急,但绝不是好的解决问题的发展方向。

三、现阶段BIM尚不能替代施工图纸

工程建设全过程中,每个阶段形成的工程造价数据因依据不同而精度不同。施工图阶段最早形成具体而完整的工程造价数据信息,这个阶段有详细的施工图纸为依据,可以列明完整的造价子目和材料的品种、数量,进而衍生出人工、机械等其他相关数据,这是目前套价分析软件的核心应用环节。需要注意的是,目前这个阶段的工程造价工作如同工程施工一样,无论是技术方面还是法律法规方面,仍需要各专业的施工图纸、

设计说明和相关规范作为实施依据。而到目前为止，BIM还不能代替施工图纸。前面提及的钢筋混凝土梁例子，就说明了目前BIM的表达能力是有限度的。

四、正确认识和利用目前BIM技术提供的有效信息

要清醒地认识到BIM技术的局限性，不仅存在于BIM形成的认知过程，也受到目前BIM软件平台能力的客观制约。解决现阶段BIM技术在工程造价中的实际应用问题，关键在于如何正确认识BIM技术所能直接提供的有效资源，研究这些有效资源在应用过程中所起作用，再寻求可以实现的技术途径，妥善加以利用。

BIM的本质是通过数字模型来表现构件单元物理形态和所在空间位置的集合，即能够提供全部构件单元形态尺寸和所处位置的信息，至于其他信息，都是附加的、非必须的，有可能伴随BIM传递，也可能需要另外的设计文件另行说明。打个比喻，构件单元就如同房屋建筑中的房间，设计师可以传递房间数量、形状和空间位置的信息，但无法在提供设计成果时就能告知你每个房间具体使用的人数和放置什么样的家具，这些信息虽然在设计时，是设计师需要考虑的因素，就如同需要考虑投资规模限制因素一样，但是实际的准确数据显然需要在后续应用环节才能生成。所以既不能违背客观认知规律，指望设计师来提供所有应用数据，也不能因为设计师的数据不完整，应用者就另起炉灶，在完善后续数据的同时，又把设计师做过的建模工作再重复做，甚至还不止一次重复。正确的做法应该是在客观过程中，根据需要，对信息数据按照授权，采用逐步添加的

方式进行完善，最终由数字信息模型转化到完整的信息数据库系统。

回到工程造价领域，研究BIM技术的应用，实质上就是探讨BIM技术能够准确提供的全部构件单元信息如何加以利用。这些信息虽不能满足具体工程造价工作依据的全部需求，但却正是开展造价动态信息管理所不可缺少的重要信息，例如，工程变更引起了构件单元本身物理属性或所处的空间位置信息发生变化，必然影响到关联相应构件单元上的工程量发生变化，再引起相应工程造价的改变，这样，BIM中有关构件单元提供的数据信息，虽然不一定参与具体工程量计算，但是却为受到影响的具体数据打上了构件单元的归属属性标签，可以起到索引指针的作用，通过这种标签指针，就能利用计算机数据库软件，迅速查找列所指向的有关工程造价数据。这样就实现了工程造价成果与BIM技术的动态关联应用。

五、现阶段BIM技术应用方案

通过上述分析，不难看出，BIM技术应用提出的关键要求，就是具体工程量要和BIM提供的构件单元之间实现——关联。当这个问题解决了，BIM技术和实用之间的关系困扰就迎刃而解。

为此，需要工程造价专业人员改变原来工程量计算习惯，变为按照BIM中每个构件单元来逐一处理相关工程量数据，再借助于数据库系统来分类管理有关数据。这样做，其实只是要求专业人员调整原有工程量数据的汇总处理方式，并不会增加专业人员额外工作负担，而且同一构件单元所有相关数据的计算底稿都按构件单元编号集中存放，避免分散于不同的计算书中，有助于计算底稿的快速检索和纠错。

另外,需要按照数据库管理的要求,为每个构件单元所涵盖的工程造价事项信息添加多个属性标签。BIM中每个构件单元必然包含了构件分类和空间位置的基本属性,这个构件单元中所涵盖的工程造价事项也均继承了这些基本属性。除此之外,所涵盖的工程造价事项还有具有自身的特定属性。以钢筋混凝土梁中的纵向受力钢筋为例,其属性不仅有所属构件单元带来的基本属性,还有自身的材料属性、材料等级属性、材料规格属性、数量属性、长度属性、重量属性等。这些属性均必须按照数据库管理系统的要求加以标注后输入数据库,随后就可以利用数据库管理系统的相关功能,按照需求指令完成检索、组合、汇总,并可以将输出结果导入现有的套价软件中,进一步完成各种工程造价的分析运算,快速获得不同需求的工程造价成果组合。

综上所述,目前BIM技术在工程造价领域中的实用方案是:

第一步,利用BIM技术提供全部构件单元的唯一编码信息。最佳方案是直接利用设计人员提供的BIM,如果现阶段软件技术实现不了,也可以暂时采用BIM转换成人工直接重新建立BIM方式代替,但无论哪种方式形成的BIM,都必须具有提供符合数据库处理需要的构件单元统一编码输出功能。

第二步,为具有编码信息的构件单元输入该构件单元所涵盖材料的子属性信息和工程造价事项相关数据,建立相应的数据库系统。根据编码信息,按照管理授权许可,通过人工干预方式,按照规定格式和相应科目内容,为每一构件单元检查核实、补充完善相应构件单元所涵盖材料的子属性信息和其他工程造价事项相关数据,过程

中可以逐步依靠辅助软件的发展来减轻输入工作量和提供预警纠错。

第三步,当数据库完成后,根据不同的分析汇总指令,由BIM软件系统完成计算统计,并将有关工程量结果按照规范要求输出,再将输出结果导入套价分析软件,最终形成有关工程造价。当只需要局部造价数据时,通过指令,汇总涉及到的相关编码信息的构件单元,就能迅速获得相关的工程量数据,再进一步形成造价数据。

六、结语

总之,新技术的生命力在于实用,节省重复或繁重劳动,便于高效管理才是现代科技应用的精髓所在。BIM技术的应用推广,必须建立在实用高效的基础之上。

BIM在工程造价中的应用不是为了加贴科技进步的标签,而是要让工程造价从业人员切实感受到BIM技术带来的资源占用释放、工作效率提高和收益增加,这样,BIM技术才能真正在工程造价行业中生根和发展。

BIM作为一种新兴科技,是汇集计算机图形技术、数据库技术和具体专业领域相关知识进行的综合应用。在具体的工程造价应用中,面临项目周期跨度长、具体应用需求复杂、差别化大的困扰,目标过高过多,会导致开发整合应用软件困难重重。只有研究BIM技术的特点,正确了解其现阶段局限性,才能深入探讨其有效利用的方法,提出务实的现阶段应用解决方案,同时工程造价领域的专业人员也需要积极学习BIM相关具体知识,调整部分工作模式,才能有效地配合BIM应用的推广。



广州建设工程造价信息

广东省资料性出版物

登记证号:粤内登字A第10414号

发送地址:广州市东风中路318号嘉业大厦10楼

发送电话:020-83199446 83193925

邮编:510030

网址://www.gzgczj.com