

深圳交警有关负责人近日表示，公共交通网络完善后将在中心城区收取拥堵费，引发公众热议。缴了养路费该不该再收交通拥堵费？开征拥堵费能缓解交通拥堵吗？……

拥堵费,该不该征收？

【焦点】面对城市拥堵问题，近年来不断传出征收拥堵费的声音。对此，专家学者众说纷纭，管理部门不置可否，一些市民深表忧虑。

【观点一】同济大学教授蔡建国：目前针对私家车的收费已有购置税、燃油税、车船税、过路费、过桥费、停车费等多项，而且不少税费包含了城市基建、交通管理等费用，再征收拥堵费缺乏合理合法的依据。收费很简单，但由此带来的负面影响太大，不少市民要骂人的。

【观点二】中国工程院院士钟南山：收取交通拥堵费是一种行政干预手段，长期来看，对于缓解交通拥堵应是有效的。此外，汽车尾气是造成PM2.5的最大元凶，收取拥堵费对减少汽车出行数量有促进作用。从这两个角度看，我赞成收取交通拥堵费。

【观点三】北京大学第三附属医院院长陈仲强：需要首先搞清楚造成拥堵的主因是什么？是规划、建设问题还是管理问题。如果管理部门总是用收费来解决问题，不仅加重群众负担，也是一种缺乏智慧和能力的“懒政行为”。

【记者点评】收费只能抑制部分刚性需求，难以解决整个系统的问题。征收拥堵费之所以备受质疑，除了缺乏法律依据和民意基础，更因为没有什么管理智慧可言。

收了费就能管用吗？

【焦点】提出征收城市拥堵费者，主要理由是能够大缓解交通拥堵。事实上有这么简单吗？

【观点一】南京大学教授高抒：征收拥堵费可能导致不公。有钱人对收费并不敏感，开征拥堵费势必导致豪华车大行其道，影响社会公平。对于大量公务车来说，不管拥堵费多高，最后为其埋单的依然是公共财政。这样看来，收费真正限制的可能只是部分普通车主。

【观点二】全国人大代表林繁：仅靠收取拥堵费不可能解决交通拥堵问题。但也要看到，通过收取拥堵费这一经济杠杆，可以引导车主的行为，缓解道路交通拥堵压力，也可以提高车主的交通意识。

【观点三】全国政协委员宋林飞：无论限行、限牌，还是涨停车费、收拥堵费，都只是调节出行结构，不能抑制出行总需求。当前，解决拥堵最紧迫的任务是进一步做好道路规划、公共交通等方面的基础性工作，而非加征拥堵费。征收“交通拥堵费”是治堵的最后一招，不宜草率使用。

【记者点评】从伦敦等城市的实践看，征收拥堵费会陷入一个怪圈：限行或收费——短暂缓解——需求猛增——供给不足——更多限行或收费。我们有我们的国情，收费不宜简单“与国际接轨”，解决拥堵问题要靠“综合治理”。

如果收,该具备什么条件？

【焦点】对于京沪等大都市而言，或许拥堵费迟早“不得不收”。如果征收拥堵费，一些关键环节不容忽视：在什么前提下征收？在多大范围内收？

【观点一】同济大学交通工程系主任杨晓光：当前国内征收拥堵费并非“最后的选择”，时机还远未成熟。不要光看到伦敦、新加坡、纽约等国外一些大城市收，那是因为人家的公共交通设施极为发达，加之老城街道狭窄，通过提高管理水平挖潜的空间已相当有限，才决定收拥堵费。反观国内不少大城市，基本交通网络尚不完善，交通管理、道路规划等方面都有潜力可挖。为什么不为基础建设、管理升级上下工夫，反而老想着在收费上学国外城市？

【观点二】全国人大代表王生：如果征收拥堵费，一定要具体情况具体分析。例如，是大面积收取，还是在少数极端拥堵区域收取；是全天收取，还是分时段在拥堵高峰收取。行政管理部门不能搞“一言堂”，应该举行听证，广泛听取市民和专家的意见。征收全过程应该公开透明，让公众有据可查。同时不能“一收了之”，必须“专款专用”，用于缓解本地交通拥堵。

【观点三】北京市工商联副主席张太庭委员：收取交通拥堵费肯定不能采用在路上设卡收费，要采取智能化征收模式，否则只能是“堵上加堵”，到时又该怎么办？

【记者点评】征收交通拥堵费，是缓解交通拥堵的“最后一张牌”，只能是“不得不出”，而不应该是“主动去出”。

凌军辉、李志勇、陆文军
(新华社北京3月11日电)



早高峰时段，重庆市区一处路口堵车严重。 新华社记者 陈诚 摄

今日是我国第三十四个植树节

3月12日是我国第三十四个植树节，又一个植树的黄金季节如期而至。在这个播种绿色和希望的春天，人们纷纷走出家门参与植树造林活动，为建设绿色家园和生态文明贡献力量。

生态安，则国土安；国土安，则百姓安。党的十七大提出建设生态文明的重大战略，描绘出到2020年我国

建成生态环境良好国家的美好蓝图。无论是为实现生态文明重要目标，还是应对全球气候变化、生态危机加剧的严峻挑战，植树造林事业都肩负着重要的历史使命。

新华时评

全国已义务植树614亿株

今后10年要组织65亿人次参加义务植树、植树260亿株



种下“亲子树”迎接植树节

3月11日，浙江省台州市椒江区，小朋友与家长一起参与植树活动。植树节即将来临之际，浙江台州70多户家庭通过网络相约来到城郊空地，开展植树绿化活动，种下一棵棵“亲子树”，为城市添新绿。

新华社发(潘侃俊 摄)

新华社北京3月11日电(记者刘羊旻)全国绿化委员会办公室11日发布的《2011年中国国土绿化状况公报》显示，2011年我国城市人均拥有公园绿地面积11.18平方米，比上年增加0.52平方米。

公报称，国土绿化的深入推进，为人居环境逐步改善发挥了有力的推动作用。通过旧城改造增绿、庭院拆墙透绿、中心城区添绿、新区规划建绿、城郊

造林扩绿等多种形式，推动城市绿化快速发展，按照高标准大力开展城市绿化，已成为各地改善城市生态的重大举措。

我国城市人均拥有公园绿地面积11.18平方米

2011年全国城市建成区绿化覆盖面积161.2万公顷，比上年增长11.8万公顷。全国城市建成区绿化覆盖率、绿地

率已分别达到38.62%和34.47%。

北京、辽宁、吉林、黑龙江、浙江、福建、湖南、广东、广西、新疆等省市区继续深入开展“创绿色家园、建富裕新村”活动，不断加大四旁植树和农村庭院绿化美化力度，积极发展特色林果业，一批乡村被各地命名为森林乡村、绿化示范村等，乡村面貌逐步改善，呈现出生产、生态、观光、休闲于一体的田园风光。

新华社记者 李博 摄

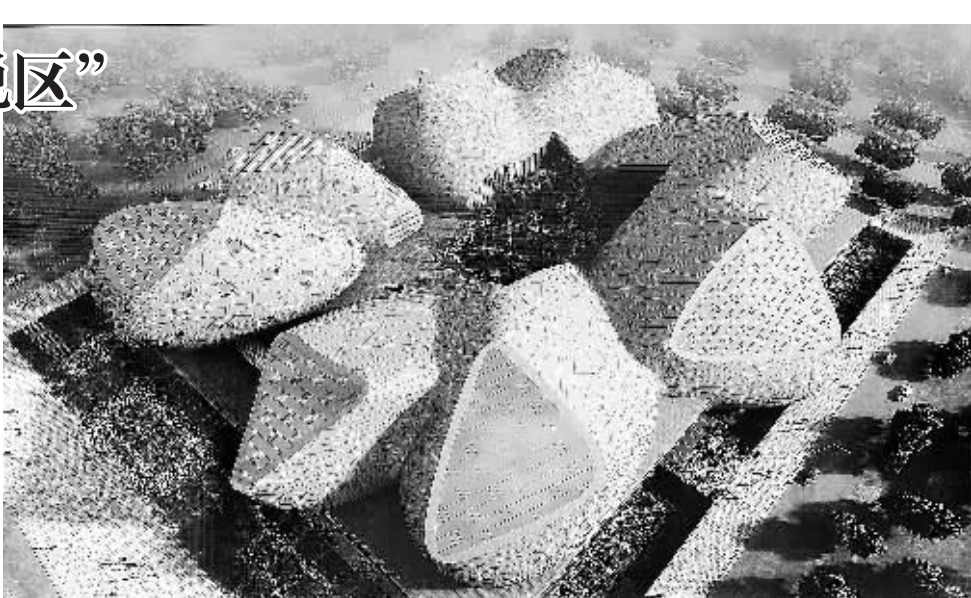
国内首个临空“文化保税区”在北京开建

这是北京国际文化贸易服务中心“国际文化商品展示交易中心”设计图。

3月11日，北京国际文化贸易服务中心在临近首都机场的北京天竺综合保税区奠基开建，这将是国内首个依托空港保税区建设的“文化保税区”，其运作平台是北京歌华文化发展集团与天竺综合保税区管委会合作建立的北京国际文化贸易服务中心。在3月11日的奠基仪式上，文化部正式将北京国际文化贸易服务中心命名为国家对外文化贸易基地并揭牌。

根据规划，基地规划用地260亩，建筑面积51万平方米，投资总额50亿元，预计将于2015年建成并运营，年营业额有望超过500亿元。作为文化部和北京市共同建设的国家级对外文化贸易基地，基地将在天竺综合保税区内以园中园的形式进行建设，为国际、国内文化生产、传输、贸易机构提供专属保税服务。

新华社记者 张旭 摄



现代跳蚤一般体长为1毫米至3毫米，而中生代跳蚤体型却十分“巨大”，通常体长在1.5厘米左右，有的种类甚至超过2厘米，这几乎达到了现代蟑螂的大小

揭开“巨型”远古化石跳蚤进化之谜

超过6500万年，而它们已与现代跳蚤相差无几。因此关于蚤目起源及其中生代的演化证据长期缺失。

这次能取得突破性的发现，关键在于我们发现9块中生代跳蚤化石。黄迪颖告诉记者，在这项研究以前，中生代的跳蚤仅报道过一例，即澳大利亚早白垩世的Tarwinia(距今约1.2亿年)。但由于它缺乏不少跳蚤的细节形态特征，此前学界对其分类位置及系统关系仍存在争议。而这次，黄迪颖的科研团队一共找到9块“巨型”跳蚤化石，它们分别来自内蒙古宁城县中侏罗世恐龙沟动物群(距今约1.65亿年)和辽宁北票早白垩世热河动物群(距今约1.25亿年)，一下将蚤目化石记录提前4000万年以上。

跳蚤祖先与后代有许多不同

正是这9块珍贵的化石，让人们有机会重新认识跳蚤这种常见寄生虫的起源演化及系统关系。令人惊奇的是，现代跳

蚤一般体长为1毫米至3毫米，而这些中生代跳蚤体型却十分“巨大”，通常体长在1.5厘米左右，有的种类甚至超过2厘米，这几乎达到了现代蟑螂的大小。

除了“体型”上的差异，这些远古跳蚤与它们生存在现代的“子孙后代”还有许多不同：它们的身体不像现代跳蚤般侧扁，而是更接近于背腹扁平；刺吸式口器较现代跳蚤更长；最特别的是，中生代跳蚤的后足并不具有跳跃功能，这说明那时的跳蚤只能爬不能跳。

“中生代的跳蚤正处于过渡时期，它们的特征让我们更清晰地看见跳蚤这种生物逐渐适应寄生生活的演化过程。”黄迪颖认为，新的跳蚤化石具有很长的刺吸式口器，这与中生代具有吸管的长翅目昆虫极为相似，有力支持了蚤目起源于长翅目的假说。随着一些带毛动物的出现，跳蚤祖先的翅膀逐渐退化并开始寄生生活。它们身上发育的各种棒状刚毛和向后的鬃毛好像一个个“倒刺”使其牢牢

“抓住”寄主毛发难以被抖落；而由背腹扁平进化为侧扁且变得微小的体型更有利于减小阻力，方便它们在寄主毛发间穿行；随着时间的推移，跳蚤的后足演化为跳跃足，它们的行动变得更为迅捷，弥补了它们由于体型变小带来的运动活动限制，而现代跳蚤甚至可以跳过它们身长几百倍的距离。

远古跳蚤如何生存仍是谜

“现代跳蚤95%寄生在哺乳动物身上，还有5%比较进化的类型寄生在鸟类身上。但是在遥远的中生代，跳蚤究竟怎样生存还是个未解之谜。”

黄迪颖向记者介绍，此次发现的中生代“巨型”跳蚤已具备适于寄生在具毛动物体表的特征。鉴于现代跳蚤的生存习性，研究人员首先推测它们的寄主是哺乳动物。中生代也存在很多带毛恐龙，这些“巨型”跳蚤长而尖锐且具锉状小齿的口器也可以穿透恐龙坚韧的皮肤，因而并不排除当时的跳蚤寄生在带毛恐龙体表的可能。

王珏玢(新华社南京专电)

三大电信巨头布局成都 打造“云计算”产业集群

新华社成都3月11日电(记者陈健)中国联通IDC互联网数据中心成都基地近日正式签约，至此包括中国电信、中国移动在内的三大电信巨头都已在成都布局云计算数据中心。按照成都市政府的规划，到2015年，成都云计算产业将建成云服务、基础软硬件设备生产和云终端产品制造三大产业集群，产业规模达到3000亿元。

成都市经信委副主任李长虹介绍，按照《成都云计算应用与产业发展“十二五”规划纲要》，到2015年，成都将基本建成云计算模式下的技术、应用和产业三大体系，构建政务云、社会云、企业云和高性能计算云四大基础平台，形成云服务、基础软硬件设备生产和云终端产品制造三大产业集群，培育一批在国内具有较强实力和影响力的云计算领先企业，云计算产业规模达到3000亿元，云服务规模占全国市场的比重超过10%。

车企观察

近日，吉利汽车与沃尔沃汽车在上海签署协议，为全面提升吉利汽车品质，打造吉利汽车旗下高端自主品牌，吉利将使用沃尔沃授权的先进技术。业界认为，这是中国汽车企业打破外资核心技术垄断地位的一大突破。

中国汽车技术研究中心资深专家黄永和对新华社记者说，沃尔沃向吉利转让技术，是中国汽车企业跨国并购取得的后续成果，也是跨国汽车公司首次向中国本土企业转让先进技术，将进一步推动中国汽车产业更好更快发展。

在成功实现海外并购后，如何为我所用，加快中国汽车产业发展，国内汽车企业进行了成功的探索。

抓住千载难逢的好时机

随着中国汽车市场持续快速发展，汽车零部件跨国公司不断加大对中国的投入。这些外资汽车零部件公司凭借技术、管理和既有客户关系等优势，在先进发动机、自动变速器和汽车电子等领域占据了绝对主导地位。

一场突如其来的国际金融危机，给自主品牌汽车企业带来通过海外收购掌握核心技术的机会。在国际金融危机冲击下，许多外国汽车企业的资产被严重低估，花不多的钱就可以得到以前根本不卖给你的核心技术。

北京太平洋世纪汽车系统有限公司收购通用全球转向与传动业务，京西重工收购了美国德尔福减振制动部门、吉利收购澳大利亚DSI变速器工厂、万向收购美国DS、比亚迪收购日本狄原磨具厂、北汽收购萨博整车平台、吉利收购沃尔沃等等——这一系列成功的海外收购，成为中国汽车产业实现技术跨越的一个捷径。国内汽车企业抓住时机，通过海外并购，以较低的成本，获取到梦寐以求的汽车国际品牌、核心技术和国际营销渠道。

海外并购目的是什么

比亚迪总裁王传福对记者说，比亚迪收购日本狄原磨具厂后，把一半日本员工交流到中国，进行技术指导，再把比亚迪国内员工派到日本进行学习。通过这种双向交流，在很短的时间里，掌握了汽车磨具的核心技术，大大改善了汽车磨具水平，提高了国产比亚迪汽车的品质。

北汽通过收购萨博汽车整车平台后，在此基础上打造北汽自主品牌轿车，大大缩短了产品研发周期。作为中国自主品牌代表企业的吉利汽车，不仅成功收购了国际著名豪华汽车品牌沃尔沃，还收购了世界第二大独立自动变速器企业——澳大利亚DSI公司。从成功收购澳大利亚DSI公司的第一天，吉利汽车就谋划如何把收购来的技术为我所用。吉利汽车董事长李书福表示，收购不是目的，关键是通过海外并购帮助国内企业尽快掌握汽车核心技术，提高中国汽车产业的研发水平和技术水平。

张毅(新华社北京3月11日电)

“威风”袭威海



3月11日，威海金海湾大酒店的海边栈桥上掀起浪花。当日，受冷空气影响，山东威海迎来大风降温天气，海上风力7-8级，阵风9级。威海市气象台发布海上大风黄色预警信号。威海各海区风大浪急，层层涌浪冲向海边礁石，掀起巨大浪花。 新华社发