

第二次土地调查启动 将严把土地“闸门”

新华社电 根据国土资源部14日公布的《地籍管理“十一五”发展规划纲要》，我国将开展第二次全国土地调查，以摸清土地资源家底，为严把土地“闸门”、严格资源管理提供基础依据。我国第一次全国土地调查开始于1984年。

根据《地籍管理“十一五”发展规划纲要》，我国将在2010年前开展第二次全国土地调查，基本建立土地统一调查制度；全面、准确掌握全国土地数据，建立城乡一体化、四级（国家、省、市、县）联网互通的土地数据库；城镇地籍调查覆盖率达到100%以上，村庄地籍调查覆盖率达到95%。

调查将按照国家标准统一组织、统一标准、地方细化调查的方式，在全国范围内展开，内容涉及各类土地资源的数量、分布和权属。在统一土地利用分类标准的基础上，清查中国土地利用的现状，尤其是建设用地、耕地和基本农田的数量、分布和权属状况，并建立国家级和全国31个省级、331个市

级、2800多个县级土地利用现状调查数据库，实现土地数字化、信息化管理。

国土资源部地籍管理司司长樊志全表示，开展第二次全国土地调查，目的是摸清土地资源家底，为促进经济社会协调、可持续发展，为严把土地“闸门”、严格资源管理提供基础依据。

据悉，国家将在开展第二次调查的基础上，使国有土地使用权、集体土地使用权登记覆盖率达到95%以上；土地登记更加规范，登记资料查询更加便捷。

此外，国家还将以做好第二次全国土地调查为重点，进一步完善土地调查统计制度，健全全国土地利用动态遥感监测业务运行系统，形成科学的土地调查监测评价体系，掌握全面、现势的全国土地利用现状，为更加严格保护土地资源提供可靠的服务。

“十五”期间，我国已完成耕地后备资源调查；城市市区地籍调查完成86%，建制镇地籍调查完成64%。

财政部部长金人庆：我国加快推进财政管理信息化—— 财政预算将不再让人看不懂

综合新华社电 财政部部长金人庆14日说，我国计划3年内初步完成现代化的政府财政管理信息系统（金财工程一期）建设。这一系统将使我国政府数万亿元财政资金的使用和管理更加安全有效，政府预算规范透明，不再让人看不清、听不懂。

金人庆在此间举行的全国财政系统金财工程建设座谈会上说，“金财工程”将覆盖所有财政资金、辐射各级财政部门和预算单位，涉及4万亿元财政支出和1万亿元非税收入、债务收入以及6万多亿元行政事业单位资产的信息化、现代化管理，使预算“让别人看得懂”。

据悉，金财工程是通

过各个业务部门和各个环节的互联互通，以及详细记录每个用款单位每一笔财政资金收支的运行状态，可以对预算编制、预算执行、资产管理等财政资金运行事前、事中、事后的全过程进行实时监控，让财政资金都置于监督之下，实现阳光下的财政监管。

“所以，必须高度重视、加快建设金财工程。”金人庆说：“我们的计划是在3年内初步完成金财工程的一期建设，初步建成覆盖所有财政资金、辐射各级财政部门和预算单位的政府财政管理信息系统。在此基础上，争取再经过两年或更长一点时间的补充完善，使政府财政管理信息系统更加现代化。”

B02 广州仍有发展商大肆囤货储客

B03 科龙巨亏近37亿创上市公司之最

B03 黄光裕：国美将取消“厂家进场费”



航油基准价浮动幅度的谈判尘埃落定。另外南航称，进销差价调整，今年有望减少成本。时报记者 黄亦民 摄

航油谈判拉锯战 以基准价告终

南航与油料公司本周可望签约 航油价格暂不浮动

时报讯（记者 陈永华）国内航空公司与供油公司关于航空油料基准价浮动幅度的谈判，已尘埃落定，国内航空公司的国内用油按基准价执行，既不上浮也不下调。最近，多家航空公司与供油公司陆续签订协议，记者在采访中了解到，南航与华南蓝天航空油料公司也将可能在本周内落实协议。

双方谈判“拉锯”数月

今年初，民航总局下发《航空煤油销售价格改革方案（试行）的通知》（以下简称《改革方案》），根据改革方案，国内航空公司购买航油不再是全国统一价格，而是根据不同机场，采取不同的进销差价，而且航空公司还可以与供油公司协商交易的实际差价，两者将在油料基准价8%的浮动幅度内进行谈判。据悉，民航总局此举的目的是希望国内的航空煤油销售能逐步与国际接轨，按照市场价格波动。

上述改革方案从4月1日实施，国内航空公

司与供油公司则开始了4个多月的拉锯战。

“航空公司说成本太高，希望油料公司能给予优惠，按基准价下调8%实施。而油料公司则说新方案实施后，整体价格已经下降，所以要求航空公司按基准价上调8%来执行。”一位参与了“拉锯战”的人士告诉记者，双方一直处于胶着状态。据悉，在这4个多月中，航空公司与油料公司真正谈判的次数并不多，因为“很难继续谈下去”。

就这样，供油公司供油和航空公司用油都没有中断，而双方的谈判也同样保持。

大航空对其他条款有异议

在这场“拉锯战”中，供油公司在与民营航空等相对规模较小的航空公司谈判中，还是取得了一定进展。据悉，供油公司已与5家左右相对小规模航空公司达成了协议——基准价上调8%。

不过，大航空公司与油料公司的谈判却陷入“僵持”。在民航总局的

协调下，6月底，航空公司与油料公司基本达成一致——国内所有航空公司的国内航段，进销差价全部按民航总局指导的基准价执行。同时，油料公司已经把合同给予了各航空公司。

对此，小航空公司并没有更多的意见，毕竟最后交易价格比之前谈判的价格还要低。但大航空公司则对合同中的其他条款提出了异议。南航一位参与谈判的人士向记者抱怨，合同里附加的条款太苛刻了，他们还不能接受，希望能再协商。据说附加条款包括了付款的周期、推迟交款的处置措施、滞纳金比例等。

记者在采访中了解到，因为双方所签署的是格式合同，而且所有航空公司签订的合同都基本一样，因此修改的可能性不大。据悉，目前蓝天航空油料公司已陆续回收10多家航空公司送回来的合同。南航有关人士表示，估计本周内，他们也将会落实这份供油合同。

相关链接

南航今年有望减少成本8000万

华南蓝天航空油料有限公司有关负责人表示，虽然改革后，不同机场有不同进销差价，但从总体上看，收入水平降低了。根据民航总局下发的《改革方案》规定，以前所有机场统一收取480元/吨的进销差价，从今年4月开始调整为230~590元/吨。而且，用油量越大的机场，价格越便宜，以广州白云机场为例，其航油进销差价从原来的480元/吨，调整为380元/吨。蓝天油料公司预计今年供应油量达到144万吨，估算因为进销差价的调整，收入将减少3000万~4000万元以上。

另一方面，航空公司则认为因为目前油价太高，即使油料公司减少了收入，但这部分利润也不转移到他们身上。南航财务总监在接受记者采访时表示：“虽然进销差价总体下降，但涨得太厉害，航空公司还是不能因此增加利润。”因此，包括南航在内的公司希望能下调进销差价。南航一位主管油料进销的负责人告诉记者，南航一年在国内的用油量达到200万吨，因为进销差价调整，今年有望能减少成本8000万元。