

交通、区位等均没有明显优势的山区如何在经济发展中独树一帜,找准自己的定位

福建连城敢于舍弃环保问题项目

INC. 焦点

■本报记者 吴锋思
通讯员 黄水林

日前,记者来到福建省连城县工业园区,总投资8亿元的以晴生态科技园气势恢宏的生产大楼、研发大楼和花园式厂区建设叫人眼前一亮,10万级的净化车间里,茶叶籽油萃取精炼生产线忙着生产,蜂胶生产线正在安装调试。

“环境真好,项目真棒!”到过连城工业园区的人,都不禁要发出这样的赞叹。瞧,赛特新材料有限公司生产的真空绝热板是环保型新材料,产品在国际、国内市场供不应求;鑫晟大科技的生产改性竹炭和精制竹醋液项目是院士项目,前不久还被评为省级高新技术企业;鑫晶刚玉科技总投资7.5亿元的人造蓝宝石项目,是填补亚洲空白的光电产业上游核心项目,即将投产;正在建设的总装机容量30MWp连城中海阳光太阳能示范工程并网电站,是福建省首座兆瓦级大规模光伏电站……目前,该县工业园区的高科技、环保型项目就有20多个,总投资近30亿元。

连城工业基础薄弱,交通、区位等均没有明显优势,但该县在经济发展中,坚持环保优先、科技优先,倾力发展绿色工业、低碳经济,走出了一条山区经济发展的独特之路。

山区经济发展的困境

“八山一水一分田”是福建的真实写照,山多地少,森林覆盖率全国第一,但福建生态环境比较脆弱,山地面积占全省陆地面积的



85%以上,且土层薄,一旦植被受到破坏,生态环境将明显退化。

改革开放以来,依靠沿海的地理优势,福建经济取得长足发展,但和全国其它区域一样,长期以来,山区没有把资源开发利用与生态环境保护有机结合。生态环境在一定范围和一定程度上,出现了影响可持续发展的问题,生态环境退化使得经济发展付出了高昂的代价,环保的红灯已经亮起来。

“山区为了尽快摆脱贫困,在调控措施上,缺少有效地防范对资源进行耗竭性的利用(如过度采伐森林资源等)的调控措施,也引进了一些污染严重的项目,把污染转嫁给了山区,使山区洁净的环境受到破坏。”福建省环保部门官员指出,经过这几年的改革,虽然经济面貌发生了历史性变化,但生态环境

仍很脆弱。

“资源利用、自然环境保护和发展山区经济也有矛盾的一面,特别是在现有的物质基础不太丰富和技术水平相对较低的条件下,资源的利用效率往往较低,产生浪费和污染,又不利于节约、保护自然资源和优化环境。”山区如何发展,成为一道难题。

资源利用、自然环境保护和发展山区经济的辩证关系更大程度上是体现在矛盾的一面。

低碳经济成为首选

低碳经济已经成为当下社会各界普遍关注的热门词汇。

实际上,福建省一些山区县此前就很重视可持续发展。“改变以破坏资源为代价的粗放型增长方式,不能以牺牲环境为代价去换

取一时的经济增长。这样的经济增长,即使一时搞上去了,最终也可能要付出终生的代价。”

据连城县委书记林志坤介绍,该县在引进项目、大力发展工业的过程中,严把环境保护关,做到节能环保“狠、敢、舍”,“虽然工业基础还较为薄弱,但只要涉及到环保问题,不管项目投资多大,都敢于舍弃,狠下心来拒绝。”

所有新上工业项目都实行先期环境影响评价,把好项目环评、选址、审批关,杜绝污染重、效益差的项目落户连城。不久前,该县就婉言拒绝一沿海食品加工企业计划投资1亿元在园区兴建食品加工生产线的大项目,原因很简单——该企业要求废水直排。几年来,该县就先后拒绝了10多个环保有问题的项目。

连城县积极引导企业敢于投入、舍得投入,大力开发新工艺、新产品,实施技术改造,建设完善环保设施,开展清洁生产,使企业生产过程“三废”“减量化、再利用、资源化”,促进效益提高和产业结构优化升级。

在门口工业集中区,百花化学股份有限公司的新型环保涂料生产线加紧生产,鸿强有机膨润土精深加工项目正在试产,鸿和精细化工地技改项目建设如火如荼……这些项目都有一个共同点——都是在政府的支持、引导下,为解决环保问题,做强做大做优企业、落户该县实施的技改扩建项目。

“发展低碳经济不仅是积极承担环境保护责任,完成国家节能减排指标的要求,也是我们调整经济结构、建设生态文明的要求。”

政府引导至关重要

“我们主要是看上了这里的投资环境,”将工厂从厦门“搬”到连城的福建赛特新材料

有限公司董事长汪坤明一语道破“天机”,“我们考察过厦门周边的不少地方,最终还是选择了连城,因为在这里投资,企业的事真正就是政府的事。”

专家指出,目前经济发展较为滞后的闽西闽北地区是海西绿色腹地战略定位的基础。根据生产力布局趋势,闽北新兴发展区域、三明—沙县城市一体化发展带、闽西工业集中区等山区新兴发展区域将成为海西纵深推进的前沿平台,闽西闽北山区的生态蕴藏着强大的优势和发展后劲。

因而山区生态经济规划正是在可持续发展思想的指导下,进行生产生活的各种规划,使山区的各利益群体以及山区外的相关利益群体的未来和现实利益得到满足。首先要制订以市场为导向的生态经济规划,发挥山区的比较优势,大力发展绿色产业,促进山海协作,以山区城市化发展促进山区经济的腾飞;其次要完善在政府的引导作用以及宽松政策支持下的生态经济规划,在投资政策、产业政策方面进行倾斜,并加大财政转移支付。

“山区贫困以及单纯地采取粗放型的经济增长模式,一个重要的原因就是交通、能源、通讯等基础设施建设没有到位。”专家指出,政府要加大投资政策倾斜力度,建设基础设施,同时要采取优惠政策鼓励私人企业进入基础设施建设领域和绿色产业领域,并采取股份制的形式集资、商业性运营,使投资者受益。

对于山区丰富的林业、矿产资源,应该放宽政策,积极合理地开发,将开发经营权下放,调动群众和开发者的积极性。同时,对于重点的资源应该划定保护范围,对于已过度开发资源,要进行限制和保护。

据铁道部运输局副局长兼营运部主任苏顺虎介绍,“网络订票不是仅仅针对高铁,在试点之初可能在某条线,或某条高铁进行试点,在比较容易的地方,然后逐步推开。”并且,在网上订票开通后,铁道部仍将采取措施保护非上网群体的购票权益。

同时,苏顺虎还表示,铁道部正在研究制订高铁月票,提供一些优惠政策。他说:“我们研究了多种形式的乘车卡,比如京津城际有个快通卡,但用得并不是非常好。至于是否可以优惠的问题,在运输能力得到大力释放之后,会认真研究,逐步解决。”

据了解,中国铁路具有很强的公益性,从2003年到今年上半年,铁路因各项公益性运输共计少收入1500亿元,这包括学生半价票优惠,对“三农”等重点物资减免运费等。



赵昉 摄

瑞典政府与吉利签署合作谅解备忘录

本报讯(记者姜文良)8月13日,瑞典政府投资促进署与浙江吉利控股集团合作谅解备忘录在北京正式签署。根据此备忘录,瑞典政府投资促进署将协助吉利与瑞典汽车行业展开深入合作,为吉利提供政策、流程、人力等方面的咨询与协助;吉利集团中国总部及瑞典分支机构将全面支持瑞典投资促进署在中国的工作,双方将保持密切的合作关系。

8月2日,吉利控股正式完成了对瑞典沃尔沃轿车的收购。此合作备忘录将有助于推动收购后的整合及后续合作。瑞典投资促进署副署长兼驻华首席代表陈永晟说:“值此吉利顺利完成收购沃尔沃之际,以吉利和沃

尔沃两个品牌的紧密合作为契机,推动两国汽车产业更广泛、更深层次的紧密合作。吉利与沃尔沃的合作是当今经济全球化的典型代表,瑞典政府投资促进署将全力支持吉利在瑞典的各项工作,双方在互惠的共识下将对方尽可能分享各自的资源。”

吉利控股集团董事长李书福表示:“瑞典政府投资促进署对瑞典的政策、商业环境和文化有着得天独厚的理解,对促进吉利与瑞方的交流与合作发挥了有力的促进作用。希望以此次谅解备忘录的签署为契机,双方深入沟通、精诚合作,继续积极地推动中瑞两国经济、文化的交流与发展。”

中国已成为世界上高速铁路发展最快、系统技术最全、集成能力最强、运营里程最长、运营速度最高、在建规模最大的国家

中国高铁:依靠自主创新领跑世界

INC. 观察

■本报实习生 张东岳

投入运营6920营业公里,安全运行2.8亿公里,运送旅客5亿多人,最高运营时速350公里,这些数字见证着中国高铁一跃成为世界铁路“领跑者”的自主创新之路。

8月11日,铁道部运输局综合部主任李军介绍,中国已成为世界上高速铁路发展最快、系统技术最全、集成能力最强、运营里程最长、运营速度最高、在建规模最大的国家。

上座率普遍较高

郑西高铁自今年2月6日开通运营截至8月6日,郑州铁路局共发送旅客126.1万人,平均上座率127.2%。武广高铁自2009年12月26日开通运营截至8月10日,广铁集团管内各站累计发送旅客989.6万人,上座率为91.6%。武汉至广州方向共发送旅客502.4万人,上座率90%。今年7月以来,采用公文化运营模式的高铁平均上座率达到120%以上,日均发送88.1万人次。事实上,高铁上座率普遍较高,并不像传言中国票价较高而不乐观。

带动相关产业升级

中国高速铁路投入运营以来,有力促进了沿线区域经济发展,带动了相关产业升级,改善了人民群众生活,其重要作用日益显现。随着京津、武广、郑西、沪宁等一批高速铁路的通车运营,环渤海、长三角、珠三角、关

中平原、武汉城市圈等区域的发展方式转变明显加速,新的经济格局正在加快形成。

据介绍,高速铁路陆续开通,使既有铁路通道能力紧张地区的货运能力得到了较大释放,2010年1~7月,全国铁路货物发送总量累计完成21亿吨,同比增加2.5亿吨,增长13.7%。胶济客专、武广高铁、京津城际、沪宁高铁和郑西高铁这五条线路的开通共计增加固定货物列车83对,折合日均10200车、62万吨左右,年增加货物运输能力2.3亿吨。

我国重要煤炭生产基地平顶山中等平煤集团运输公司副经理吴斌,通过几组数字进行了对比。

据他介绍,“中平能化集团煤炭主要供应河南、湖北、湖南、江西、广东、广西等地区,集团90%以上的煤炭外运需要通过广南线。今年1~5月份运输指标显示,从平顶山东站外运煤炭958万吨,去年同期为748万吨,增长了210万吨,增幅达28%。”

网络订票进入实质阶段

目前,铁路网络订票项目已经进入了实质性推进阶段,技术方案基本确定。李军透露:“网络订票系统依靠信息技术的不断提高

与制定国际行业标准是拥有行业话语权的重要手段。”

记者在三一重蒙采访时得知,该企业的产品不仅仅是含有专利技术,更重要的是三一重蒙的产品,有一项项国家标准、行业标准支撑覆盖。几年来,三一重蒙参与了数十项各类标准的制定工作。其负责人坦言,他们从研发技术、研发产品,到研发标准,走的是一条以创新为支撑的转型之路。

从“铁西制造”到“铁西创造”,越来越多的铁西企业撑起了代言“国字号”产品的大旗。沈阳市铁西区区长、沈阳经济技术开发区管委会主任李松林认为:“目前,已由过去的市场决定标准逐渐演变为标准引领市场。企业要从制造走向创造,必须发展高科技,必须拥有制定技术标准的能力。”

制定产品标准 掌握行业话语权

沈阳从“铁西制造”走向“铁西创造”

本报讯(记者顾威 通讯员卞松林)素有“东方鲁尔”美誉的工业重镇沈阳铁西区一批企业参与代表行业领域最高水平的标准制定,沈阳市委常委、铁西区委书记李继安近日接受记者采访时说:“今天,从‘铁西制造’开始走向‘铁西创造’,越来越多的铁西装备制造企业开始从制定产品标准,提升产品核心技术入手,在国内外市场拥有了响当当的产品话语权。”

行业技术标准的制定在很大程度上决定着一个企业在本行业的“话语权”。在散料输送产品领域,近年来北方重工围绕提高自主创新能力和核心制造能力,积极采用国际先进设计标准和制造标准,并依托国内外大型工程项目,研制出宽带2400mm矿用带式输送机、2万吨/小时港口大运量带式输送机等技术产品。在此基础上,北方重工参照借鉴国外最新行业技术标准,于去年制定出我国带式输送机的国家技术标准。

由北方重工集团制定的带式输送机及矿山洗选设备国家标准超过了世界行业技术标准,标志着中国企业在这两个领域已经站在了全球行业技术最前沿。

在激烈的市场竞争中,沈阳机床集团始终坚持以专利和标准为手段来打造核心竞争力。在标准制定上在行业里先行一步的沈阳机床集团,不断把技术创新成果补充到标准中,始终掌握着标准的“话语权”。过去,重大型龙门移动式车铣中心在重点领域需求一直很旺盛,但长期被国外企业垄断,进口不仅价格高,供货期长,还经常受到国外新产品出口壁垒的限制。沈阳机床率先突破了该类产

INC. 随笔

■本刊特约主笔 刘勇

最近和一位在国内组织汽车比赛的朋友聊起来,他感慨很多。他所组织的比赛,是“中国”字号的,按理说国内企业应该都愿意参加,但实际情况却相反,不但很难拿到车队赞助,那些号称追赶世界水平的整车制造企业也不愿意提供车辆,有些甚至还愿意让自己的车被拿去比赛。

这位朋友组织的赛事包括房车(即轿车)赛和方程式赛车。他可以为厂家提供数据采集,比如比赛之前发动机调试,以及比

赛过程中的各项数据。结果还是一样的尴尬,这些数据拿给厂家研究院后,大都被束之高阁。

汽车其实最早源于赛车。这项运动一直是汽车企业前仆后继的合作项目之一。在国外,很多整车企业都常年赞助车队,其品牌也随着车队成绩变得越来越出色。

这可能也造成一个误区,国内企业只把眼光放在那些国际大赛上,他们希望通过赞助比赛来获得国际化的品牌形象。比如达喀尔拉力赛上,奇瑞花了几千万元人民币改装两辆车去比赛,这两辆车如果是量产销售,每辆也就十几万元人民币。

事实上,在我们看不到的赛车赞助背后,是厂家强大的数据采集和分析能力。不久前

大众汽车在中国举办了第二届高酷杯汽车比赛,高酷是大众的一款进口跑车。

随着高尔夫的国产,很多人都猜测,高酷也会国产。而在进口与国产之间,高酷杯的比赛为大众提供了极佳的数据采集,这些数据和比赛中的反应,都是大众国产时难得的资料。这也是大众汽车赛事运动的哲学和理念。他们一贯采用特别接近消费者的量产车举办和参与赛事。

同样的故事在其它厂家身上很容易找到。在2010年的法国勒芒耐力赛上,米其林不仅成功地夺得了连续第13个勒芒耐力赛冠军,还在所有四个组别(LMP1、LMP2、LMGT1和LMGT2)中大获全胜。合作车队

在这项世界知名的赛事中获胜,米其林轮胎

在这项世界知名的赛事中获胜,米其林轮胎进一步提升了耐久性和竞争优势功居至伟。米其林新款耐力赛轮胎速度更快,里程更长,同时刷新了赛事圈速和赛程距离的纪录,在整场比赛中使用的轮胎数量更少。

而你你知道吗?米其林在比赛中用的轮胎,开发花费了一整年时间。事实上,米其林在2009年的勒芒24小时耐力赛结束的那一刻,就已经开始了新轮胎的研发工作。这些研发的民用产品,就是其在运动轿车轮胎领域出色的品牌溢价。

中国企业一直担心自己的品牌不够好,技术不够出色,很多时候希望与外方合作来获得先机,但这个以合资进行的技术转换,始

赛车背后的学问

所谓的市场换技术,倒不如说市场换能力。中国企业在与先进企业合资的过程中,要学习人家的研发、管理以及对赛事的态度

终未见明显效果。原因就是,人家是花费大力气做的东西,仅仅通过几年合资就拿给你,也说不过去。

我一直觉得,所谓的市场换技术,倒不如说市场换能力。中国企业在与先进企业合资的过程中,要学习人家的研发、管理以及对赛事的态度。

我们一直都对F1比赛倾注热情,还在上海修建新赛道。但问题是,F1也是个测试的过程,而不仅仅是观赏。比如,在法拉利车队的F1比赛里,数据采集和遥测技术的关键型工具主要用于赛车中的诊断、性能分析、模拟、开发。数据记录器,能够记录无限制的通道数量,最高通道记录速率达到5kHz,快速记录速率达到50kHz,整体采样率为18万抽样/秒,存储内存为615M抽样,每个典型的80秒圈时的最高数据量为15M抽样。

正是这些数据帮助法拉利成为跑车中的佼佼者。对于聪明的企业来说,赛车是最好的测试机会,而不是一次品牌合作。从长期发展看,技术才是品牌的基础。