

违法成本低廉 违法利润惊人

# 长江渣土倾倒利益链难断

“岸上管不到水上,水上管不到岸上”……多个相关职能部门也都表示“鞭长莫及”

**本报讯** (记者张聃)日前,记者来到武汉市新洲区双柳街陈路村,这里不少村民都目睹过船只向长江中倾倒渣土。“倾倒渣土的行为已持续半个多月。这些船一般是昼伏夜出,白天集结而来,到了晚上八九点钟就开始倾倒渣土,一干就是一通宵。”有村民反映,在渣土船到来之前,曾有人想通过当地村民疏通关系,让倾倒渣土行为不被举报查处,为此可按每吨渣土1元的价格支付“好处费”,而这些船只大的能装两三千吨,小的也能装近千吨。

事实上,向长江倾倒渣土的违法行为并非

首次出现,也并非仅仅发生在武汉市新洲区。在新洲双柳长江对岸,黄石、鄂州、黄冈等地曾多次查处倾倒渣土的船只。据了解,这些违法倾倒的渣土,大多来自武汉的市政建设工地。

“岸上管不到水上,水上管不到岸上,管码头的管不了船,管船的又管不了行为。”这样一个管理怪圈,在长江上造就了一个渣土倾倒的管理盲区。在武汉,这些渣土的源头难以查清,而多个相关职能部门也都表示“鞭长莫及”。

主管渣土运输的城管部门表示,他们仅对企业和车辆有无渣土运输资质具有审批监

管权,负责对路面上倾倒渣土的行为进行监督处罚,一旦渣土进了码头、上了船,他们就无力监管了。而港航部门的说法是,目前没有明文规定不可运输渣土。他们主要监管码头的经营资质,一旦离开码头,船只在江上的行为不是其管辖范围,海事部门、水务部门以及长航公安局也撇清了自己的关系,表示对倾倒渣土的行为不具备执法权,无法监管。

《工人日报》记者了解到,向长江倾倒渣土,不仅威胁河道通行,同时会对行洪、堤防等产生严重影响。我国《航道法》、《防洪法》等

法规,明确禁止在航道和航道保护范围内倾倒砂石、泥土、垃圾及其他废弃物,违法者将被责令停止作业、排除阻碍,或者采取其他补救措施,并对单位处5万元以下罚款,个人处2千元以下罚款。

然而,这样的罚款根本无法与倾倒渣土的暴利相匹配。一位知情人士向记者算了笔细账,以武汉的渣土水运到鄂州为例,从工地拿到的渣土处理费是每吨27元,渣土运到码头每吨5元,码头吊机费每吨4元,水运费每吨5元,再加上目的地的吊机费和运输费,清

理渣土的承包人最终每吨只能挣4元。而如果把渣土倒入长江,省去上岸环节,每吨渣土可以挣13元。

正处于大建设时期的武汉,每天渣土量非常大。据武汉市施工渣土砂石运输行业协会粗略估计,武汉每天有约一两万立方米的渣土通过水路外运,依据前述知情人的计算方式,其中的利润惊人。

有专家指出,在惊人的利润之下,既有低廉的违法成本,更有监管盲区,由此导致长江渣土倾倒的利益黑链难以斩断。

作业场所粉尘防爆指南出台

**本报讯** (记者王冬梅)近日,国家安全监管总局出台《工贸行业重点可燃性粉尘目录(2015版)》和《工贸行业可燃性粉尘作业场所工艺设施防爆技术指南(试行)》。这是我国首次制定作业场所可燃性粉尘安全方面的目录及指南。

《指南》的主要内容包括:安全管理的一般要求,防爆安全技术措施,除尘技术等关键设备设施安全要求,以及抛光打磨等典型工艺风险控制等。《指南》中明确要求,企业要针对实际情况普及粉尘防爆知识,吸取国内外同行业粉尘爆炸事故教训,向员工告知本企业可燃性粉尘爆炸风险及其防爆措施,完善粉尘防爆应急处置方案,完善安全管理规章制度,建立粉尘防爆工作的长效机制。

山东2.2亿贴息小额担保贷

**本报讯** (记者丛民)日前,山东省财政投入资金2.2亿元,专项用于提高小额担保贷款贴息,为促进大众创业、万众创新提供资金保障。

据山东省财政厅相关负责人介绍,提高小额担保贷款贴息,将更好打造良好就业创业环境。山东将符合小额担保贷款贴息政策的各类人群最高贷款贴息额度,由国家规定的5万元至8万元统一提高到10万元;将劳动密集型小微企业贷款最高贷款贴息额度,由国家规定的200万元提高到300万元。

截至目前,山东省共有2.8万创业个人,545家小微企业获得财政扶持,8.75万多人直接或间接受益,小额担保贷款促创业带就业的倍增效应更加凸显。

善行者公益徒步活动举行

**本报讯** (记者赵剑影)由中国扶贫基金会主办的“2015壳牌善行·善行者公益徒步”活动9月12日在北京居庸关长城举行,活动将为贵州威宁地区贫困山区儿童筹集善款,援建爱心厨房,发放温暖包。

据主办方介绍,善行者公益徒步活动,旨在鼓励参与者以“亲近自然+自我挑战”的体验形式进行公益徒步,将运动与公益结合。截至今年9月10日,2015善行者已筹得善款428万元,超过4万人次参与捐赠。2015善行者筹集善款依然用于贵州威宁地区贫困山区儿童所在学校,为学校配备爱心厨房,为孩子们发放温暖包,让孩子们吃饱穿暖。



发挥着重要作用,同时能帮助我们更有效地满足不同的客户需求。

从2014年到2018年,我们将与中国的合资企业伙伴在新工厂和产品上共同投资182亿欧元——这是中国汽车业有史以来规模最大的投资项目。集团此次的投资行为考虑到中国政府继续发展西部经济的相关举措。

本土化的理念可以帮助我们开拓新市场。我们随时监控不同的市场以及具体的客户需求,据此开发产品并配合全球统一的MQB平台,按照不同地区的具体需求对产品进行高效的调整,例如在中国,专门针对该市场改款的车辆和车型是我们实现增长战略的重要基石。现在我们在中国的产品组合包括了从紧凑型轿车到豪华跑车的所有车型类别,SUV等新车型在早期阶段就已纳入当地的生计划之中。

令人欣慰的是,通过本土化增值,我们在自己的工厂创造了就业机会,同时也为供应商、服务运营商以及其他当地承包商之间催生了巨大的上下游就业效应。

《工人日报》:资源效率对于大众汽车有着非同一般的战略重要性,大众汽车提出,在产品的生命周期中,尽量降低产品对自然资源的消耗。中国的合作伙伴工厂将如何进行生命周期工程和资源效率提升?

**海兹曼:**大众汽车集团的可持续发展战略清晰地指出,制造汽车的耗能需持续下降。到2018年,大众汽车集团每生产一辆汽车,其二氧化碳排放、溶剂排放(VOC)以及生产废水量将在2010年的基础上减少25%。

我们目前全球约三分之一的电力需求由可再生能源满足。2012年~2020年,大众汽车集团将投资6亿欧元用于可再生能源的扩张,例如风电、水电、太阳能以及生物质能。

我们希望开发出能够最有效地利用能源、燃料和资源的产品。当然了,通过有效利用资源,我们不仅可以减少对环境的影响,还可以削减制造成本。环保、低成本、高效率的运输模式也是我们节能降耗的方向。

我们的企业目标是要求所有新车和技术在整个生命周期内的环保性能必须超过前代车型和技术。每一代新车必须比前代车型的效率高10%至15%。为实现这一目标,我们力求在开发过程的初期阶段就减少产品对环境的影响。“集团环保原则产品”将持续完善流程的关键目标确定为气候、资源和健康。

一期投资2.65亿欧元的大众汽车自动变速器工厂于2014年11月在天津投产,开始生产最新一代先进的双离合变速器,该产品在全球是首次生产。该工厂初期年产能将达45万台变速器;到2016年,年产能将增至120万台,全面达产后,大众汽车每年将可为中国市场超过100万辆汽车搭载新型变速器。配合着长春、上海大众工厂生产的第三代EA888新型发动机,大众汽车相关车型的百公里油耗量将比上一代产品降低0.5升,每公里二氧化碳排放量可减少12克。

# 国际产能合作 三方共赢

本报记者 杨兆敏

上周,在大连举行的夏季达沃斯论坛上,与“中国信心”一起,热词“国际产能合作”再度火热。

国际产能合作,其核心是“一举多得、三方共赢”。就发达国家而言,尽管拥有关键技术、先进装备,但成套设备和产品价格高,销路受限;对于发展中国家,拥有丰富的自然资源、低劳动力成本,可产业、产品多数处于低端;中国拥有中端装备产能,性价比高,综合配套和工程建设能力强,还拥有充裕的外汇储备,不过产业需要转型升级。

“如果开展三方合作,就能把各自优势结合起来,可以用较低的价格提供较高质量的装备和产品,降低建设成本,更好地满足不同国家的需要。”李克强总理在开幕式致辞时说,“我们愿在其中发挥承上启下的

桥梁和纽带作用。”

李克强总理的倡导得到积极响应。国际货币基金组织副总裁朱民从全球经济潜在增长率放慢的背景下分析认为,“国际产能合作”不仅能够将中国资本与技术带到全球,更是推动全球投资贸易发展与经济增长的绝佳机遇。

朱民在接受媒体采访时分析认为,今年全球贸易增长水平低于全球GDP增长水平,在近30年来尚属首次。同时,全球实体经济走弱趋势凸显,成为全球各经济体面临的巨大挑战。“国际产能合作显现了全球宏观经济政策协调合作的重要性,需要全球范围的政策协调与合作来创造有利空间,推动全球资本流动与投资贸易。”

其实,关于“国际产能合作”,早在今年5月,国务院就公布了《关于推进国际产能和装备制造合作的指导意见》,明确将钢铁、有色、建材、铁路、电力等12个行业作为重点,分类实施,有序推进。

“国际产能和装备合作已经迈出了实质性步伐。”9日,国家发改委主任徐绍史在夏季达沃斯论坛的一个分论坛上介绍,为更好地了解境外国家对国际产能和装备合作的诉求,国家发改委联合外交部已经进行了一轮国别调查,涉及国家和地区共60多个,目前已经和亚洲、非洲、拉美、欧洲的15个国家签订了合作协议。

比如,中国和哈萨克斯坦确立的第一批产能合作项目有25个,涉及金额约230亿美元;双方最近又选定了第二批42个项目,涉及金额为300亿美元。中国和俄罗斯除能源合作外,双方已决定合作修建莫斯科到喀山的高铁,全长700多公里。

“对于采用中国标准、中国装备和中国技术的项目,中国政府在融资上会予以支持。”徐绍史表示,这种融资上的安排,可以是双边的,一个国家对一个国家,一个地区对一个地区,也可以是三方的。“中国政府欢迎多边国际组织,以及区域性、国际性金融机构一起参与产能和装备合作。”

一周焦点

本报浙江海宁9月13日电 (记者杜鑫)今天,参加全国部分新闻单位夜班编辑赴浙江走基层活动的编辑、记者来到海宁皮革城采访皮革专业市场发展情况。皮革城A座门口“皮城金融”的大红电子滚动标语吸引了不少人的注意。

海宁中国皮革城股份有限公司副董事长钱娟萍介绍,皮革行业大都是做实业的人,却十分重视线上线下的结合,充分利用互联网这个工具。2014年,海宁皮革城结合海宁皮城APP打造123网络购物节。通过下载APP、关注微信、玩游戏等其他多种形式发红包,配合购物抽奖的形式,将线上用户引流到线下消费。

值得一提的是,海宁皮革城还积极发展跨境电商,其今年与韩国电商企业理智约合作,打造皮革城专属的“连锁市场的跨境O2O”模式,把韩国的各类时尚商品在中国进行跨境直销,并把海宁皮革商品在海外直销。

## 打造网络购物节 发展跨境电商 互联网+海宁皮革城联通线上线下

不久的将来,大众汽车集团将向中国客户提供从插电式混合动力汽车到纯电动汽车在内的20多种新能源汽车。此外,每款车型的百公里油耗量将比上一代产品降低0.5升,每公里二氧化碳排放量可减少12克

# 大众汽车:“高能效”深耕中国市场

文/于宛尼

对于大众汽车来说,2015年注定不平凡。

2014年,大众汽车集团的销售量首次超过1000万辆。这让大众汽车集团距离2018年成为世界领先的汽车制造商的经营目标更近了一步。但是,在不确定性成为世界经济新常态之时,今年上半年,大众汽车集团旗下各乘用车品牌中国的销量为173.99万辆,同比下跌3.9%。而前7个月,两家合资公司中,上海大众销量同比下跌3.3%,至103.85万辆,一汽-大众则销量下滑13.7%,至90.50万辆,大众汽车集团整体在华销售减少5.3%。

大众汽车如何在中国市场延续传奇?面对市场调整,如何布局新的产品线,并秉承一贯的可持续发展战略?9月11日,德国大众汽车集团管理董事会成员、大众汽车集团(中国)总裁兼CEO海兹曼(Jochem Heizmann)对本报坦陈,有一句谚语:“风向转变之时,有人筑高墙,有人造风车”。用此形容大众汽车在中国的战略部署再恰当不过。车辆销量并不是衡量成功的唯一标准,盈利能力、客户满意度和可持续性对大众汽车而言也同等重要。

风再起时,高能效战略启程

《工人日报》:中国政府规定了新型环保技术和可持续行为的发展路线。节能减排是大势所趋,中国第三阶段油耗限值标准已于今年1月1日起全面执行,这给所有乘用车企业布置了一道“作业”。今年平均油耗值要控制在6.9升/百公里以内。在中国制造汽车将面临哪些新挑战?

**海兹曼:**中国的飞速发展,世界瞩目。面临新挑战,进一步走向繁荣离不开谨慎的资源管理,进一步实现创新也离不开数字化革命的推动,同时为每个人提供一个良好的环境,这三者构成了中国改革之路的基石,也充分反映了我们为未来制定的远大目标。

中国政府公布的油耗限值是到2020年百公里油耗不得超过5升,这比欧盟制定的到2020年将二氧化碳排放量降至5升的目标更具挑战性。原因很简单:中国只有1%的汽车用柴油发动机,而且中国人更喜欢舒适宽敞的汽车,这样的汽车自然也更重。

因此,既要顺应节能降耗的大势,又要满足消费者的舒适度渴望,是汽车企业必须从

全局考虑的挑战。应对挑战,我们必须考虑所有潜在而可行的技术解决方案,包括先进的车辆和动力系统以及新型驱动系统。

电动车,不是退而求其次的选择

2011年4月上海车展上的一幕让人记忆深刻。没人知道大众汽车集团CEO文德恩(Martin Winterkorn)出现在上海车展比亚迪展台究竟是一次预先安排好的行程,还是他的随性而为。轻装简从的文德恩仔细观察了比亚迪的发动机、变速器以及电动车,他随身带了一个小工具来检查漆面和缝线。

从2010年的北京车展开始,“Think Blue.蓝·创未来”就一直是大众汽车在国内各大车展参展的主题;同时,Think Blue也成为大众汽车全球统一的企业新规划,而这个主题已经延续了5年。

《工人日报》:在这5年中,大众汽车已通过全线产品安装TDI(涡轮增压柴油直喷发动机)、FSI(汽油直喷发动机)以及TSI(双增压直喷发动机)等类型发动机,配合DSG双离合技术,实现了大众汽车所提出的BLUEMOTION蓝驱梦想——“驾驶享受的最大化和燃油消耗的最低化”。正如您所说,最难的是实现2020年乘用车平均油耗降至5升/百公里的目标,单靠传统燃油车是否可实现这样的目标,在新常态的市场环境中,大众汽车集团(中国)将如何布局?

**海兹曼:**今后,大众汽车必须更好地保护环境,进一步降低二氧化碳排放量。在这一过程中,单纯凭借传统燃油车的技术优化很难实现最终目标,我认为电动汽车的发展将发挥着关键作用,同时,中国政府称二氧化碳排放量将于2030年到达峰值,然后开始下降。这就意味所有排放源都要参与到减少碳足迹的进程中,包括能源供应商、家庭以及汽车业等各行各业。在中国,今后会有更多的像北京、上海、广州一样的城市采取措施来限制车辆登记。这将推动各地,尤其是特大城市,对新能源汽车需求量的上升。

插电式混合动力汽车是大众汽车集团在中国开发新能源汽车的重点所在。我们应该意识到,插电式混合动力汽车是中短期内最佳的解决方案,而电动汽车的开发是长期目标。我们目前正在与中国的专家讨论这方面的问题。我们不仅需要找到促进高效电池开发解决方案,还需要优化零部件,改进传统动力车

型和电动车型节能的问题。

《工人日报》:任何新事物从无到有都面临选择,大众汽车选择以插电式混合动力汽车作为高能效战略发展的“利器”,出于什么目的考虑;另辟蹊径式的前进,面临最大的挑战是什么?

**海兹曼:**从制定标准的角度来看,电动汽车充电标准的制定很棘手。我们的插电式混合动力车不需要特别的公共充电设施,利用普通的家用电源插座即可轻松充电。然而,要想推广纯电动汽车,首先必须建立快速充电



图为大众汽车自动变速器天津工厂的工人在装配车间进行零部件调试。 于宛尼 摄

的基础设施。为了电动汽车的未来发展,我们必须立即为快速充电制定通行的标准。目前,中国在这方面未出台统一标准,例如,目前还无法完全靠沿途充电桩来驾驶一辆纯电动车从北京到上海,这是因为基础设施不健全。不过即使有了健全的基础设施,也可能没有可供遵循的通行标准。因此,我们需要发展独立、稳定的充电技术。这样一来,我们把研发投入优先放到插电式混合动力技术中更为适宜。

从汽车行业的角度来看,研发新型电动汽车无疑可以帮助实现二氧化碳的减排。因此,我们非常期待中国政府能通过法规和补

助为新型电动汽车的市场开发提供有力支持。而且,我们也很高兴看到相关的政府措施已经开始初具成效——2014年,新能源车的产量已实现增长。我深信,通过携手合作,我们能一步步迈向正确的方向,在中国实现可持续发展交通的宏伟目标。

成本问题是大众汽车面临的最大挑战。就目前而言,电动汽车行业的技术投入耗资巨大,所以客户需要政府补助才买得起电动汽车。一方面,电池技术成本需要进一步降低,另一方面也要通过扩大产量或批量生产

来削减成本。我们期待电动汽车在未来能达到传统车型的价格水平。由于实施了模块化生产战略,不久的将来,我们将向中国客户提供从小型车到大型车和SUV,从插电式混合动力汽车到纯电动汽车在内的20多种新能源汽车。我们不能让电动汽车成为一种退而求其次的交通工具。它在各个方面都必须尽善尽美,技术成熟、安全实用且价格适中。

不能为求增长,而不惜一切代价

《工人日报》:2018年前,大众汽车集团在中国将引进超过20款电动汽车,主要为插电式混合动力车型,而第一款国产车型为奥迪A6混动,将于2016年投产。毫无疑问,这是大众汽车将新技术在中国大范围推广的行动,应对大规模的新车型引进和生产,大众汽车都做了哪些准备?

**海兹曼:**作为亚太地区最大的市场,中国在未来一段时期内将保持中高速增长。由于个人出行需求不断增长,汽车的市场需求在今后若干年里还将保持上升的态势。然而,增长速度将会放缓,而且增长重心也有可能从沿海大城市转移到内陆地区。

MQB平台为未来大众汽车集团几乎所有的发动机横置车型提供了一个统一的技术框架。它使我们能够在不同车型中使用相同的部件,从而降低每辆车的研发成本和生产时间。借助MQB平台,我们可以单独替换个别零部件,从而快速应对不断变化的客户需求。

从长远来看,它可以应用到集团旗下多个品牌,在同一生产线上生产不同类型的汽车。2012年,大众汽车、奥迪、西雅特和斯柯达等品牌都引入MQB平台。到2014年,基于该平台生产的汽车已超过250万辆。2014年,奥迪A3e-tron、大众汽车帕萨特和帕萨特旅行版以及高尔夫系列的高尔夫Estate CNG、高尔夫GTE、高尔夫电动车和高尔夫Sportsvan也都是基于MQB平台打造而成的。在生产方面用于实现模块化的工具则是模块化生产平台(MPB),它制定了整个生产过程在设备方面的相关标准。

《工人日报》:经济学史一再证明,如果没有增长和竞争,就没有创新,很多优秀的企业都力求在生态、经济和社会可持续发展之间寻求平衡,成为一家负责任的公司。大众汽车集团(中国)如何与合作伙伴把握好平衡点?

**海兹曼:**限制公司增长是违背竞争机制的。大众汽车的战略并非不计代价地实现增长,而是可持续的增长。事实上,通过提供优胜的解决方案和创新征服市场是竞争的本质。

在市场不断变化和经济充满不确定性的背景下,我们在努力保持并提高自身竞争力的同时,也将持续推进产品组合的多元化。大众汽车将大力实现本地化价值的政策,不仅为我们带来了诸多经济优势,也减少了我们的风险。这种做法在支持本地化发展方面