

各抒己见

牵动整个钢铁业神经的铁矿石谈判即将到来,国内的钢铁“巨无霸”能否冲破国际铁矿石巨头的压制值得期待。更让钢铁业界担心的是,在全球经济增长放缓、成本压力、下游行业需求减弱的环境下,钢铁行业盈利的潜在风险和困难明显增加。而在这样的宏观背景下,钢企重组和产业集中度的问题自然成为人们议论的焦点。

“钢铁行业增长的拐点已经出现,那种靠需求旺盛,产品价格上涨,大家都赚钱的发展模式将很难再现了。中国钢铁产业必须在这场经济‘寒流’中加快兼并重组、加速产业结构升级,来应对全球经济的波动和衰退。”鞍钢集团的一位负责人说。

中国钢铁工业协会数据统计显示,前8个月,中国钢企的生产成本上涨了60%。而国内市场钢材价格进入7月后开始下滑,社会对钢材的需求继续减弱。截至10月份,全国大中型钢铁企业的亏损面有可能超过60%。而在今年1至9月份,钢铁行业亏损额达11.54亿元,是去年同期的18.06倍。由于钢铁产能供大于求,一些经营不善的企业将被迫关闭或重组。弱势企业只有与资源有保障、技术装备先进、市场稳固的企业重组,才能摆脱被淘汰的命运。

国资委的一位负责人表达了同样的观点:“钢铁业真正优胜劣汰的时候来临了。由于日子一直过得不错,钢企重组靠政府推动一直很难有所突破。今天,‘市场’这只

钢企重组在“寒风”中突围

原国锋

无形的手必将显示其巨大威力。”

不容置疑的是,由大型优势企业主导兼并重组,可以进一步把重组后的企业集团做强做大,并发展成为具有国际竞争力的世界级特大型企业集团。同时,充分发挥大型优势企业的主导作用,可以最大限度地照顾和协调政府、企业、职工个人在重组过程中的利益关系调整,调动各方面的积极性,实现合作多赢。正是由于此,钢企重组一直为政府和行业协会所力推。

实际上,从去年开始,通过兼并重组,国内钢铁业的集中度不断提升。今年以来,我国钢企兼并重组步入高潮。短短半年时间,山东、河北、广东、广西等省级“钢铁航母”陆续成立。按上半年的粗钢产量计算,我国前10大企业钢铁产量已经占到全国总产量的41.37%。

针对目前如火如荼的重组热潮,中国钢铁工业协会常务副会长罗冰生指出,重组的目的不是为了做大而做大,而是要把企业集团做强的前提下做大,充分发挥并购重组1+1>2的综合效应,带动双方企业的资金、资源、人才、装备、技术、产品等各方面生产要素的全面整合优化。所以,中国钢铁企业在兼并重组中一定要注意符合产业的科学布局和发展规划,要符合企业的战略定位和发展规划,避免盲目多元化倾向。兼并重组要避免盲目扩张,做好各种风险的防范和规避等。

国内钢企重组的实践也说明,要把原本独立运作的钢企重组成一个大型钢铁集团面临着诸多困难,从人事到管理,从公司策略到公司资产等,需要较长时间的磨合。

市场这只无形的手虽然威力很大,但要看到,在钢企重组过程中,包括地方利益等在内的各种非市场因素,仍然是钢企重组需要突破的最大障碍。建立健全和完善跨地区、跨省市企业并购重组的有效利益协调和平衡机制,实现钢铁产业在全国的合理规划和布局等,这些仍然离不开政府的积极引导、规范。

钢企重组市场发威,政府引导不能松懈。相信中国钢铁工业经过新一轮重组,会以崭新面貌出现在世界钢铁工业面前。

公司党委书记侯向东、时任总经理覃正标和集团公司的11位副职领导,先后全部到现场蹲点办公,解决难题。现任总经理赵瑞亮上任后没去机关上班而是直奔野三关。十六局建局50年,所有局领导集中到一个项目工点指导帮助工作,这是头一回。年逾花甲、已经离开集团公司总经理领导岗位的汪昭富今年以来四上野三关,在现场与员工们同吃同住3个多月,四公司总经理胡振潮从2007年底起就来到野三关隧道出口亲任项目经理。至于参战员工们不怕疲劳,不怕牺牲,忘我拼搏,吃苦奉献,在抢险关头振臂高呼“共产党员跟我上!”的感人事迹更是数不胜数。

如果说精神是动力,那么,先进的科学技术则是开凿高风险隧道的利剑。十六局集团的建设者们依靠科学攻坚克难,他们运用当今世界最先进的超前预测预报手段,建立系统的安全预警机制,采取探、排、绕、堵、防等多种措施,突破了多道岩溶隧道的施工技术难关。大支坪隧道四次发生重大突泥突水,但由于探测严密准确,施工规范,措施得力,没有发生一起死人事故。2008年9月30日和10月7日,大支坪隧道Ⅰ线和Ⅱ线隧道胜利贯通。开凿野三关隧道的建设者们更是步步为营,攻难克险,奋勇拼搏,终于用心血和汗水换来了隧道胜利贯通的炮声。

推进供热体制改革离不开热计量改造,而群众的支持与配合、资金的落实是破解热计量改造难题的关键。请看唐山市如何——

破解供热体改难题

本报记者 王 炜

11月上中旬,北方地区将陆续进入供暖季。自2003年以来推行的供热体制改革取得了明显进展。截至目前,北方采暖地区70%以上的城市已经完成了采暖“暗补”变“明补”的改革,收费率、供热服务质量普遍提高。供热体制改革的另一重头——既有建筑热计量改造仍然在试点阶段,进展相对较慢。如果

居民仍然不能自主调节用热,供热无法按计量收费,供热体制改革对节能减排和节省家庭供热支出的巨大作用就无法体现,采暖费改革也就失去了意义。

今年煤炭价格大幅上涨,供热企业成本普遍翻番,部分地区热源紧张,各地采暖费涨价引起广泛关注。在这样的背景下,热计量改造能否快

速推进,事关节能减排目标能否完成和每个普通家庭能否过一个舒适而“实惠”的冬季。

目前制约热计量改造推进的两大问题,一是“人”的组织——如何获得千家万户的支持和配合;二是“钱”的落实——大量改造资金从哪儿来。记者日前来到供热改革试点城市河北省唐山市,近距离观察当地如何求解这两大难题。

大力宣讲,试点先行,灵活解决每一个问题——用耐心细心换来群众的支持

耐心细致地讲解改造的技术、过程和好处。同时,组织成立居民代表委员会,广泛征求各家各户对改造的意见建议。居民们逐渐明白自己是改造的最终受益者。认同者多了起来,到改造正式开始时,几乎每户都签订了改造协议。

河北一号小区的成功改造,为其他地区项目改造的群众工作提供了最有力的帮助。两年来,不断有各个项目部请来的群众代表到河北一号小区的现场参观,无需更多语言,代表们认可了,小区居民进而也对改造敞开了大门。

除了“上课”,灵活优惠的做法进一

多方筹集资金,6种模式同步推进——地方财政还须更多资金支持

全面铺开,资金压力会进一步加大。

“现在最需要的是地方财政的支持。”代冠军认为,国家要求改造资金要按照“谁受益、谁投资”的原则,由当地政府、供热企业、职工所在单位和个人共同负担。而目前的实际情况是,供热企业、单位和热用户承担了这笔费用,影响了热力公司改造的积极性,也增加了用户的负担。

“供热改革有利于节能减排,有利于供热市场化改革,也缓解了供热价格上涨造成的群众不满。无论从哪个角度看,地方政府都是真正的受益者,这项

资进行改造,然后从每年的采暖费收益中收回成本,并取得一定利润。三是由供热企业垫付资金,组织改造,成本从供热费中收回。四是由政府组织成立节能改造专业公司,对需要改造的建筑实施拆迁,在原址重建符合节能要求和实现热计量的高层住宅。建成后部分用于原住居民回迁,剩余住房销售以收回成本。五是直接引入房地产开发商,采用房地产开发的模式,对需要改造的小区进行整体拆迁。六是企业主体的自主改造,冀东水泥集团的丰润一区采取的就是这种模式。

唐山市将根据各个项目的不同情况,选取其中一种或几种模式。“供热改造没有先例可循,国外的模式和技术并不完全适合我国国情,只能边探索边推进。需要群众、地方政府、供热企业共同支持。”代冠军说。

10月22日,冷空气带来的一场秋雨使唐山气温降到12摄氏度左右。虽然还没有供暖,但76岁的翟云海老人并不担心窗外的寒风。他穿着衬衫外加毛衣,正在家里修剪植物,桌上的电子温度计清晰地显示着22摄氏度。”

而两年多以前,即使冬天暖气片烧得烫手,家里的温度也从来没有超过14摄氏度。晚上看电视,全家人都得裹着棉袄。另一边,供热公司即使开足马力,仍然被埋怨“暖气烧得不热”。

究其原因,是因为房子“不保温”。翟云海老人家住河北一号小区509号楼,这个小区是唐山大地震以后集中建设的第一批住宅,大多墙体比较薄,窗户用的是密封性差的铁窗甚至木窗。这样的房子热量“跑得快”,冬天即使全力供热,室内温度仍然偏低。

2006年,作为中德合作的示范项目,唐山市对河北一号小区的3幢楼房进行建筑节能改造和热计量改造。工人们在翟云海家里换上了美观的钢制暖气片,并加装了调节阀和计量表。同时,家里所有的窗户都换成中空玻璃的塑钢窗,施工单位又对楼房进行了外墙保温改造。

从当年冬天开始,翟云海的冬天变得温暖了。“调节阀一共有5挡,一般只要调到3挡,即使外面零下七八摄氏度,家里也能保持22摄氏度左右。”老人告诉记者,去年春节,家里的两盆花破天荒地在大冬天盛开。

改造以后,房子“保温”了。每次出门,翟云海就把暖气阀关掉,即使两三天以后再回来,家里仍然有20摄氏度左右。

更令老人高兴的是,现在用热可以像用水用电一样,从计量表上直观地读出数字。通过调节阀门,可以根据气温控制用热量,减少

热计量改造与节能改造同步进行——舒适、节能、省钱兼顾

了不必要的浪费。去年采暖季,翟云海按照22元/平方米的收费方式预缴了1000多元采暖费。采暖季结束后,供热公司根据实际用热量,退还了近300元的采暖费。

据河北一号小区节能改造指挥部工程技术部负责人郭法清介绍,改造后三栋示范楼平均耗热量比过去减少30%,用户室内平均温度由过去的14℃上升至23℃,居民的采暖费支出至少节省了15%。目前,改造已在小区铺开,总共有20幢楼,1255户将在今年采暖季前完成改造。“全部完成以后,这个小区的采暖用煤可以比过去节省一半左右。”郭法清说。

在采暖费制度改革已经完成、对近年新建住宅加装热计量装置进展顺利的基础上,对唐山市而言,更艰巨的工作是如何对2200万平方米既不节能、又没有热计量装置的建筑进行改造。“只有同步进行既有建筑的节能改造和热计量改造,才能既满足舒适度,又达到通过计量收费调动用户行为节能的目的。”唐山市建设局副局长代冠军告诉记者。

唐山市计划用3—5年对这2200万平方米既有建筑同步进行节能改造和供热系统计量改造,届时,每年采暖季可节约标准煤32万吨,减少二氧化碳排放83万吨。今年,已开工32万平方米,目前完成约7.3万平方米。

中国联通重组进入收官阶段

本报电 中国联合网络通信有限公司日前正式公布了公司内部机构设置和负责人,这标志着联通的重组工作已进入收官阶段。据了解,中国联通内部机构设置突出了客户服务定位的原则,共设置市场部、个人客户部、家庭客户部等28个部门,以及18个直属的生产支撑单位。此外,联通此次单独设立了移动网络公司,主要负责3G移动网络的建设、维护等工作。(王 政)

云内轿车柴油机具备批量投放市场条件

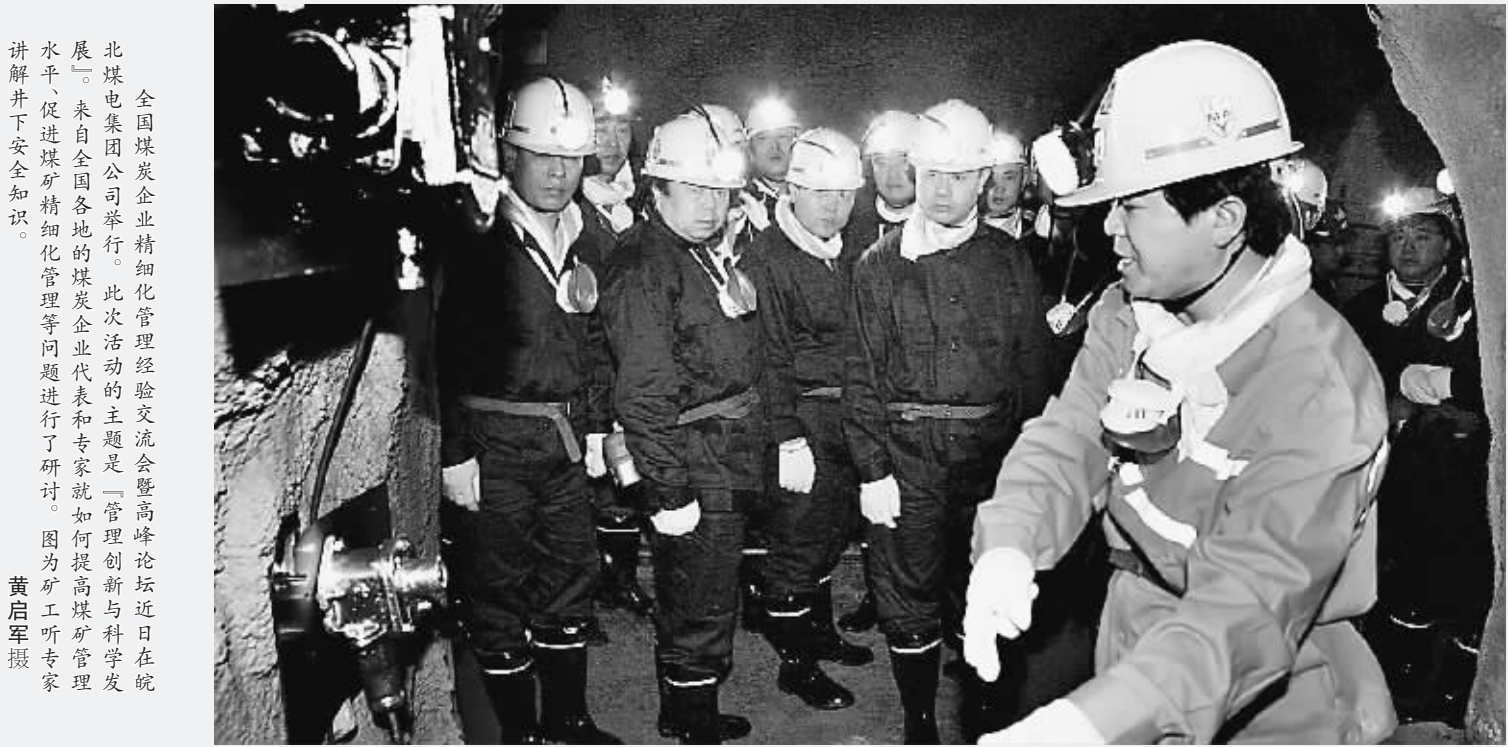
本报电 由昆明云内动力股份有限公司开发的D16TCI、D19TCI轿车柴油机,经过一年多的整车标定和台架辅助开发,其性能已比较稳定,具备了批量投放市场的条件。该柴油机由云内动力与德国FEV发动机技术公司合作开发,拥有自主知识产权,排放达到欧4标准,功率、扭矩、油耗等指标达到国际同类产品先进水平,可用于轿车、SUV、MPV、高档商用车等车型。(霍 诺)

2008海水淡化及水再利用国际会议举行

本报电 由天津市人民政府和国际脱盐协会联合主办的“2008海水淡化及水再利用国际会议暨设备展览会”近日在天津举行。本次会议的主题是“海水淡化,水资源可持续发展战略”,来自20多个国家的120多家海水淡化技术商、设备商、材料商、工程师分别就海水淡化的发展趋势、技术工艺、核心材料以及能源与环境等几大领域进行研讨和交流。(邬晓薇)

金华市汽配产业从业人员近20万

本报电 浙江省金华市发挥当地的五金产业优势,引导企业研发制造创新型、节能环保型汽车,带动了冶金、机械、电器、电子、塑料制品等相关行业的长足发展。截至目前,金华市汽车摩托车及零部件生产企业达1700多家,汽配产业关联企业达2000多家,关联产值达500多亿元,从业人员近20万人,涌现出“青年”、“万里扬”、“今飞”、“康迪”等一批龙头企业。(缪 宏)



全国煤炭企业精细化管理经验交流会在皖北煤电集团公司举行。此次活动的主题是“管理创新与科学发展”。来自全国各地的煤炭企业代表和专家就如何提高煤矿管理水平、促进煤矿精细化管理等问题进行了研讨。图为矿工听专家讲解井下安全知识。黄启军摄

众志成城克险难

——中国铁建十六局集团员工拼搏建设宜万铁路纪实

王立武

级工程难题”。

全线有8座一级重点风险隧道,十六局集团承建其中名列第一和第二的野三关隧道出口段和大支坪隧道进口段,I、II线正线掘进长度19.9公里,虽然管区长度达9.95公里,但能见天的地段只有从野三关的出口到大支坪进口的区区91米。铁道部领导多次指出,宜万铁路建设的成败,关键在于隧道,而隧道施工的成败,关键在于野三关和大支坪等一级重点风险隧道。

在开凿野三关和大支坪隧道艰苦卓绝的施工中,十六局2000多名参战员工可以说经历了近5年充满艰辛、拼搏的悲壮长征。

2007年8月5日凌晨1时许,野三关隧道苦桃溪斜井进口方向作业面突发特别重大的突泥突水,隧道被块石、泥沙堵塞220米,泥石流将挖掘机、自卸车等大型机械设备冲出500多米远,

并全部扭曲解体。由湖北省政府组成的事故调查组经过深入调查后定性,这是一起因自然灾害引发的安全事故。

重大的突泥突水,不仅发生在野三关,大支坪隧道也时有发生。在十六局集团管段,先后要穿越大断层13条,穿越溶洞溶腔158处,发生过大规模的突泥突水35次,隧道内就是一个不折不扣的“水帘洞”……

卢永堂对记者说:最艰难的时刻,铁道部、铁道部宜万铁路建设总指挥部、中国铁建股份公司的领导十分重视,多次现场指导。十六局集团公司更是庄重承诺:全力支持宜万铁路建设。集团公司机关先后从大本营拿来现金3100多万元投入现场购买机械设备、科技仪器、工程材料。集团公司董事长刘汝臣在爱人不幸病故后不到一周,就强压心头悲痛,风尘仆仆赶到现场办公。集团

2008年10月18日上午10时18分,经建设者4年零2个月的顽强拼搏,宜万铁路难中之难的头号重点工程,全长13.846公里,被专家和院士称为世界级工程难题的野三关隧道Ⅱ线胜利贯通。

承担野三关隧道出口段建设任务的是中国铁建十六局集团,建设指挥部指挥长卢永堂说:“没有哪一条铁路建设能像宜万铁路这样,牵动着铁道部和中国铁建股份公司领导的心,牵动着十六局17000多名员工的心,它饱含着建设者的心血和汗水、奋斗与挑战。”

4年零2个月,1500多个日日夜夜,一个个苦乐与共,生死与共,奋勇拼搏的镜头,仿佛过电影一般在他们的脑海中闪现……

项目部总工程师李庚许说:“宜万铁路东起湖北宜昌,西止重庆万州,全长377公里,是我国铁路网‘八纵八横’主骨架——沪汉蓉快速客运通道的重要部分,对实施西部大开发战略和经济社会发展、增强民族团结意义重大。”

然而,宜万铁路集山区铁路艰、难、险之大成,是目前国内已建和在建铁路中建设难度最大的铁路。所经地区山高壁陡,岩溶、断层、暗河、滑坡、瓦斯、高地应力等不良地质广泛分布,特别是岩溶隧道所遇到的突水突泥风险,规模和处理难度为国内外罕见,被众多专家和院士称之为“世