



松花江流域防汛形势严峻

国家防总启动防汛IV级应急响应

本报北京8月7日讯 记者张雪从国家防汛抗旱总指挥部办公室获悉:松花江干流肇源河段自7月31日以来持续超警,嫩江干流自8月5日以来持续全线超警,黑龙江干流呼玛至胜利屯江段及勤得利江段也发生超警洪水。根据气象成因和历史洪水统计规律分析,未来松花江发生流域性大洪水的可能性很大,防汛抗洪形势严峻。为此,国家防总决定,自8月7日16时启动防汛IV级应急响应。

目前,松花江流域正处于防汛关键时期,国家防总今天召开松花江防汛异地会商,分析研判当前雨水情、汛情和防洪工程运行情况,对当前松花江流域防汛抗洪工作作出了全面部署。

7月份自然灾害直损1215亿元

未包括甘肃岷县漳县地震损失

本报北京8月7日讯 记者陈郁报道:民政部、国家减灾委员会办公室近日会同工业和信息化部、国土资源部等部门和单位对7月份全国自然灾害情况进行的会商分析核定,7月份,我国自然灾害以洪涝、地震、干旱、地质灾害为主,风雹、台风等灾害也均有不同程度发生,各类自然灾害共造成全国8158.4万人次受灾,333.4万人次紧急转移安置;农作物受灾面积7807.1千公顷,其中绝收1214.4千公顷;29.3万间房屋倒塌,148万间不同程度损坏;直接经济损失1215.3亿元(甘肃岷县漳县6.6级地震灾害损失正在核定,上述房屋倒塌和经济损失暂未包括此次地震数据)。

南水北调办监管工程质量

加大对参建单位的综合性考核

本报讯 记者李力 黄俊毅报道:为确保南水北调工程质量,严防意外,国务院南水北调办围绕“高压高压再高压,延伸完善抓关键”,采取4方面措施,加强工程质量监管。

4方面措施包括:一是严查质量问题。南水北调工程建设稽察大队、监管中心等单位加力查找质量问题,加大质量巡查密度,加大对参建单位的综合性考核。二是快速质量认证。各质量检查单位快速开展质量认证,评估质量问题对工程结构安全的影响,认定质量问题性质。三是从重责任追究。对检查发现危及工程结构安全、可能引起严重后果的工程实体质量和恶性质量管理违规行为,对有关单位和责任人实施即时从重责任追究和经济处罚。四是实施监管处罚。各质量检查单位建立质量检查奖励机制,凡检查发现质量重点监管项目的质量问题被III级以上从重责任追究的,给予质量检查人员2000元至1万元奖励。

首批淘汰落后产能部分企业名单

锌(含再生锌)冶炼行业

企业名称	淘汰产能(万吨)
湖北鄂西恩施鄂铸再生有限公司	1
湖南株洲市铨升铟业化工有限公司	2
湖南双峰县洋湖铸品厂	0.6
湖南衡阳市菱冲铸业化工有限公司	2
湖南永州市零陵兴达铸业有限公司	1.2
四川石棉县双华冶炼厂	0.6
四川石棉县吴家铸品厂	0.6
四川石棉县鑫科冶金有限公司	0.6
贵州水城宏达铸品厂	0.8
贵州六盘水市联营铟铸选厂	1.2

用环保标准倒逼行业转型

常理

此次公布的淘汰锌(含再生锌)冶炼落后产能名单,共涉及23个企业,淘汰产能14.62万吨。仔细观察就会发现,多数企业淘汰产能仅在1万吨以下,仅5家企业淘汰的产能过万吨,这与我国行业现状相符。

当前,我国锌冶炼行业结构不合理,小企业多且分散,产业集中度很低。分散的生产组织结构,不仅会导致企业粗放经营和重复建设,其过剩产能还会引发恶性竞争,压低了锌产品价格,严重削弱了我国锌工业整体竞争力。由于在前期建设、环保等方面投入较大,在一定程度上推高了大型锌冶炼企业的生产成本,导致其规模效应、先进工艺等优势在竞争中弱化。小企业由于在环保方面投入少,因而产品成本相对较低,市场价格更低廉,但其生产活动对环境的危害极大,产品质量参差不齐。

对于锌冶炼行业而言,淘汰落后产能能推动企业应用新技术主动淘汰外,还应提高冶炼企业在环保方面的敏感度。通过提高冶炼企业的环保成本,凸显落后工艺的成本劣势,迫使落后产能永久退出。如此一来,不仅能激励企业改进工艺,还能有效控制产能,促进行业健康发展。

(更多内容请关注中国经济网 www.ce.cn)

8月7日,中国铁路总公司宣布,近期将启动铁路机车、动车组、客车及货车采购工作,总购置规模超过500亿元。我国铁路装备市场正迎来新的发展机遇——

探访经济增长新亮点·铁路篇 ②

铁路装备市场“蛋糕”巨大

本报记者 齐慧

随着铁路大发展,我国铁路装备市场也迎来了新的发展机遇,市场前景广阔。

动车招标重新启动

沉寂了两年的动车组招标重新启动了。近日,中国铁路总公司召开党组会议,研究并确定了招标事宜。此次招标的有动车组、客车、机车和货车等,预计今年全年计划的招标额度为1000亿元左右。

据了解,中国铁路总公司根据今年新增营业里程和客货运输增量情况,启动今年铁路机车、动车组、客车及货车采购工作,总购置规模超过500亿元,其中动车组招标不超过总金额的50%,主要用于在东北一带运行的高寒列车。这是自两年前“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故以来,动车组招标首次重新启动。

2011年和2012年,铁路多次启动货车、客车和机车的装备招标项目,但动车组装备招标一直暂停。与单价几十万元至千万元的铁路货车、客车、城轨地铁、机车相比,单价过亿元的动车组招标更有利于带动装备制造企业和相关产业发展。

专家表示,动车招标重新启动说明铁路的建设资金问题已得到解决,铁路重新步入快速发展的轨道。

2013年全国铁路工作会议提出,今年铁路安排固定资产投资6500亿元。其中,车辆购置及更新改造投资1300亿元,同比增长14.0%。而经过调整后,今年全年计划安排固定资产投资6600亿元,其中基本建设投资5300亿元。这意味着,车辆购置及更新改造投资力度还将加大。

铁路装备跨越发展

根据调整后的国家《中长期铁路网规划》,到2020年,全国铁路营业里程将达到12万公里,中客运专线1.6万公里,主要繁忙干线实现客货分线,复线率和电化率均达到60%,基本形成布局合理、结构清晰、功能完善、衔接顺畅的铁路网络,运输能力满足国民经济和社会发展需要,主要技术装备达到或接近国际先进水平。

截至2012年底,我国铁路营业里程达到9.8万公里,高铁运营里程达到9356公里。也就是说,我国还要完成2.5万公里铁路建设,其中包括6644公里的客运专线。这些线路都需要大量新的铁路设备。以厦深高铁为例,据广铁集团相关人员介绍,全长502.4公里的厦深高铁今年购置了20组时速200公里的动车组。一组200公里时速的动车组价格约1.5亿元,以此推算,仅

一条厦深铁路,在车辆方面就需要至少30亿元的投资。

铁路快速发展还将直接带动铁路装备制造产业升级。2004年至2005年,中国南车青岛四方、中国北车长客股份和唐车公司先后从加拿大庞巴迪、日本川崎重工、法国阿尔斯通和德国西门子引进技术,联合设计生产高速动车组,3年时间我国生产出140对,时速200公里以上的“和谐号”国产动车组。此后,我国又从时速200公里一跃登上了时速350公里的平台。我国自主研发的CRH380高速列车的最高运营速度,将比德国、法国的高速列车快60公里,比日本新干线快80公里,节能环保和综合舒适性也高人一筹。

专家预测,未来5年内,我国高速铁路建设仍将维持大规模投入。客运专线的建成将释放既有线路的货运能力,带动货运列车及既有线路的重载化改造。未来高铁、货运线路改造及城市轨道交通建设,将带动国内轨道交通装备发展。

需求运量不断上升

如此巨大的投资会不会导致铁路装备制造产能过剩?专家表示,这一点不用担心,因为铁路装备的快速发展是以需求



上海市长宁区一家电器商场最畅销的是风扇和空调(8月7日摄)。

近期,上海餐饮市场上一些老字号点心店仅冷面就日销千份,空调、风扇畅销,冷饮和熟食成为消费者夏日最爱。连续高温天悄然改变着上海夏令商品销售的格局,主打“凉经济”的商家们成了最大的受益者。

新华社记者 陈飞摄

八部门联合开展专项行动

严查稀土开采生产及流通环节违法违规行为

本报北京8月7日讯 记者黄鑫报道:工信部网站今天发布的《打击稀土开采、生产、流通环节违法违规行为专项行动方案》提出,将打击稀土非法开采,整顿违规生产行为,打击流通环节的违法违规行为,清理稀土废旧产品回收及综合利用企业,打击黑色利益链。

据介绍,专项行动将重点查处非法盗采、无证勘查和开采等违法行为,严厉查处稀土矿山生产存在的越界开采、超指标开采行为,取缔非法开采(回收)矿点,依法没

收矿产品及违法所得,并予以处罚;清理建设项目中违规回收稀土资源行为。

专项行动将重点核查冶炼分离企业矿产品来源、执行指令性计划和相关政策情况。依法没收其收购的非法开采和无法说明来源的稀土矿产品,依法没收矿产品及违法所得,并予以处罚。对无计划、超计划生产企业,立即责令停产。对无环评、环评批复文件的,责令停产整改。对2011年5月10日《国务院关于促进稀土行业持续健康发展的若干意见》发布后,未经国家有关部门批准新建的

冶炼分离企业或项目一律责令停产。

专项行动还将重点检查贸易企业购销的稀土矿产品,对买卖非法开采和无法说明来源的稀土矿产品,依法没收矿产品及违法所得,并予以处罚。对稀土贸易企业将收购的合法矿产品销售给无计划生产企业及购销无计划冶炼分离企业产品的,责令停止贸易行为。

该方案由工信部、公安部等八部委共同发布,专项行动将自今年8月15日至11月15日开展。

服务业统计部际会议召开

本报北京8月7日讯 记者顾阳报道:服务业统计部际联席会议第四次全体会议日前在京召开,37个服务业统计部际联席会议成员单位出席了会议。

据悉,《部门服务业财务统计报表制度》于2012年正式建立运行,旨在统一规范各部门的财务统计,建立起科学、统一、全面、协调的服务业统计调查制度。服务业统计部际联席会议召集人、国家统计局局长马建堂表示,要以第三次经济普查为契机,加大统计基本单位名录库建设力度,进一步规范、健全服务业相关分类标准和指标体系,加大服务业统计数据交换、共享力度,狠抓服务业统计数据质量。

浙首张地下配网导航图将发布

本报讯 伴随着电缆数字化普查工作的顺利进行,浙江省首张具有GPS定位功能的地下配网导航图即将绘制完成。

据国家电网富阳市供电公司负责人介绍,配网管理以点多、面广、量大著称,因而管理一度遭遇困境。而导航图可以将所有10千伏电缆及电缆井赋予电子标签,内容涵盖电缆井内的管道数量、照片、经纬度、路段、土建结构尺寸,每段电缆的属性规格、长度、起点、终点等,为电缆的管理维护和今后对电缆结构的重新设计、补充提供了翔实的数据。专家评价认为,定位导航图将大大提高线路故障处理效率,通过数字化管理促使电缆台账从“散乱缺”向“集整全”转变。(胡宇芬 盛成海)

本版编辑 张双 郭存举

更新车载导航地图咋这么难

本报记者 徐红

车载导航逐渐成为不可或缺的车辆产品,越来越多的车主养成了使用导航地图、精准查找地址的习惯。它之所以能导航,全靠预装的地图,地图若不准,谁还敢相信?

在北京工作的王先生,开的是一辆带有导航功能的2007年出厂的本田雅阁,但其车载导航地图一直没有更新。由于近年来城市道路变化快,王先生眼瞅着车上的导航地图越来越派不上用场。去年,王先生找到一家能提供地图更新服务的4S店,交了1600元,店家给了一张新光盘。他本以为这下可以再用两年,没料到地图数据仍然不尽如人意,许多已通车的道路都没标注。记者看到,那张光盘上标注的审图日期为2008年,仍然是四五年前老版地图。

遭遇“地图困境”的何止王先生一人,车载前装导航地图更新难、更新贵已经成为困扰车主出行的一大问题。车载导航地图更新真有这么难吗?

记者试着拨打了几家4S店的电话,接到咨询,对方都表示不能更新或拿不准。随即,记者又咨询了在国内推出第一张汽车导航电子地图的北京四维图新公司。他们表示,虽然可以帮忙找一张最新版的地图光盘,但由于地图激活活码是由车场掌握的,所以也无能为力。

4S店没辙,供应商也很无奈。从事汽车导航地图销售的北京龙图通信息技术有限公司董事长王志钢接受记者采访时表示,“车载导航地图更新的成本太高,编译一版新的地图,费用高达几十万上百万元,平均到每一台导航上,必然需要厂家支付高昂费用。因此,许多厂商对导航销量比较少的车型干脆不提供地图更新。”

记者在采访中了解到,汽车导航产品一般分为车载前装(即车厂出厂原配)、准前装(由销售公司加装)和后装(如便携式PND和车载DVD改装)。目前,前装大多配

置于国际高端品牌车上,意味着最终的地图要由外资汽车厂商把控。

要实现车载地图更新,就必须面对两大难题。其一,门槛较高。国内车载前装导航地图市场相对封闭,这在一定程度上制约了车载前装导航地图的市场开拓。其二,标准不一。目前,全球各大车厂为开发车载导航系统建立了众多不同的导航地图数据规格,连同一品牌的不同车型都可能采用不同的导航硬件,由不同的系统供应商提供,导航软件不同,导航地图光盘也在不同车型上很可能是不兼容的。

实际上,制约导航地图更新的标准问题,在全球范围内也普遍存在。如何统一导航产品中的数据格式,以满足未来数据生产、编译及更新的需求,已经成为当前全球各大车厂亟待解决的问题。

随着高新技术发展及地图成果逐步成熟,特别是我国自主品牌车辆前装、准前装

导航的介入,地图更新成本和价格不断走低,前装导航成本已从8000多元下降至2000多元,前装地图更新也下降到1000元以下,准前装和后装导航地图更新更是低到150元到200元。

王志钢说,将来前装导航和手机导航将逐渐取代后装导航。随着越来越多带有通讯功能的导航仪进入市场,未来用户不再需要单独购买某一版本的地图光盘,而可以购买一个时间段内的地图升级服务。服务期间,用户每次启动车辆都可以从服务器获取最新的地图数据,或通过手机在PC上下载更新地图,然后通过简单的USB接线,在开车过程中将更新地图自动导入车载导航仪。

