

103条生产线今起停窑4个月——

东北三省水泥错峰生产带来多重效应

本报记者 李景

热点透视

采暖季通过水泥企业暂停燃煤煅烧,不仅将有效减少污染排放、减轻环境负荷、改善空气质量,同时也降低了企业产品库存、化解了部分产能,可谓一举两得。相关部门表示,今后将探索建立北方冬季采暖地区水泥错峰生产的长效机制,让错峰生产在北方地区常态化



程 硕作(新华社发)

12月1日,东北三省水泥企业错峰生产正式全面实行。这场历时4个月的统一停窑,将暂停103条水泥熟料生产线,共计4000万吨产能。此次错峰生产行动将执行到明年3月31日。

今冬采暖季,通过水泥企业暂停燃煤煅烧,不仅将有效减少污染排放、减轻环境负荷、改善空气质量,同时也降低了企业产品库存、化解了部分产能,是落实国务院化解产能严重过剩的有效举措,可谓一举两得。

东北三省水泥企业全面实行错峰生产的成果来之不易。黑、吉、辽三省协调联动工作曾一度较难统一,工作机制也较难快速建立。此前,部分企业认识不统一,个别企业认识不到位。此外,怎样在错峰期内避免邻近区域的边界市场摩擦,也是一个关键因素。

“但结果令人欣慰,”辽宁省经信委建材处处长柴志仁表示,“企业家们在错峰生产这个问题上顾大局、识大体,克服各种困难,打消各种顾虑,在冬季错峰生产协议书上签字,我们要感谢他们对错峰工作的理解和支持!”

同时,错峰生产得以实行,还要归功于前期扎实的调研工作。一方面,工信部原材料司联合相关部委组成调研组;另一方面,《经济日报》与《中国建材报》也组成调研组,分别多次深入实地调研,拿出了客观详尽的理论数据,为错峰生产提供了强大的支持。

错峰生产会带来哪些社会效益和经济效益呢?首先,目前华北、东北加上内蒙古地区每年冬季生产水泥熟料1.2

亿吨,如果全面停下来,将减少烟气排放7800亿立方米;其次,北方地区冬季和夏季温差达到40摄氏度以上,冬季生产增加20%的能耗亦可借错峰实现节约;再次,每年冬季华北和东北地区熟料生产将消耗煤炭2000万吨,如果全部改为夏季生产,将减少煤炭消耗400万吨;最后,若冬季华北东北地区停窑4至5个月,可以把水泥产能过剩由现在的51%减少到16%至21%,使之趋近于合理水平。

亚泰集团铁岭水泥有限公司总经理刘爱民告诉《经济日报》记者,“水泥熟料存放一冬后,强度大约降低2个兆帕,每个兆帕平均成本3元,每吨掉号损失则为6元。假设一个地区实行错峰生产后减少水泥产量1000万吨,则可直接减少掉号损失6000万元。同时也不必占用大量的流动资金,能节省不菲的财务成本。”

下一步错峰生产应努力落到实处。11月29日召开的东北三省水泥企业冬季错峰生产会议上,辽宁省水泥协会会长王友春在宣读各企业代表共同签署的《东北地区水泥行业冬季错峰生产承诺书》时表示,各水泥生产企业要切实遵守限定的停窑时间,确保停窑期间的水泥产品市场供应,安排好设备检修、员工培训等工作,保证错峰生产期间的职工权益,全面做到员工思想稳定、市场秩序稳定、企业运营稳定。

此次东北三省水泥错峰运行机制的建立与完善,需要三省联动、多方协调,对整个北方地区错峰生产,都具有

代表性和示范意义。可以说,东北三省实施水泥错峰生产所引发的多重效应,将带来更深远的影响。

中国建材集团北方水泥副总裁赵君认为,未来的错峰生产要常态化,“雾霾不是哪一个地区或哪一个行业造成的,更不能靠突击停产解决问题,需要全社会共同

编辑点评

水泥产业发展的新起点

孙世芳

水泥企业在供暖季错峰生产,是经济“新常态”下实现产业可持续发展的探索和实践。在冬天,让高能耗、高排放行业暂停生产,是化解产能过剩、加快节能减排的重大举措,利国利民。

水泥企业错峰生产的成功启动,给我们带来了一些启示。首先,统一协调、错峰生产,看似简单,但涉及上百家企业的经营计划和切身利益,能实现集体行动,是政府主导、行业协会、舆论引导以及骨干企业共同努力的结果,体现了我国在行业治理中的新思路、新作法。

其二,企业作为一种经济组织形态,不仅仅是市场的主体,同时也是承担社会责任

的主体。水泥错峰生产,是水泥企业履行社会责任的具体体现。

其三,东北水泥企业通过自己的实际行动,为还未实现水泥错峰生产的区域,以及其他传统产能过剩行业树立了样板。

早在《孟子·梁惠王上》,就有“数罟不入洿池,鱼鳖不可胜食也。斧斤以时入山林,材木不可胜用也”的记载,我们的先人很早就提出了休渔和间伐,这次水泥错峰生产也体现了中国智慧。

万事开头难。企业签了责任书,就要同心同德、实实在在地干下去,妥善安排好停产期间职工的生活待遇和岗位培训,积聚力量,在新的起点上实现平稳发展。

今年考生报名更加理性,跟风报名情况减少;职位条件设置更为合理,减少了盲目报考现象;报名纪律约束更加明确,挤出了随意报考的“水分”

本报记者

2015年度中央机关及其直属机构公务员录用考试公共科目笔试,11月30日在31个省(区、市)46个城市的900多个考点同时举行,共有120多个中央机关及其直属机构和参照公务员法管理的事业单位计划招录2.2万余人。据统计,本次考试共有141万人通过招录机关资格审查,105万人网上报名资格确认参加笔试,近90万人实际参加考试,参考率约为85.5%,参加考试人数与录用计划数比例为40:1。虽然招考人数刷新历史新高,但报名人数和平均竞争比都创下近5年来新低。

国家公务员局有关负责人表示,从今年报考情况看,考生报名日趋理性,报考比例较去年有所下降,主要有以下3方面原因:一是职位条件设置更加合理,资格条件设置更加详细,减少了考生盲目报考的现象。二是考生报名更趋理性。考生对公务员职业有了进一步了解,跟风报名情况减少,报名更趋理性。三是报名纪律约束更加明确。今年进一步明确,考生填报的报名信息必须真实、准确,不诚信行为将列入诚信档案库,报名注册更加规范,这在一定程度上挤出了随意报考和试考的一些“水分”。

这位负责人谈到,考试当天,中央公务员主管部门选派巡考人员,对全国31个省区市46个考点城市进行巡考,公安、无线电管理等部门还派专门人员和设备在场外巡视、监控,共同维护考场秩序。考试结束后,将启动雷同试卷甄别鉴定系统,对使用高科技设备作弊的行为进行筛查、认定和处理。

“对于认定为雷同试卷的,均按照违纪违规处理办法,视情节轻重,分别给予取消考试资格且5年内或终身不得报考公务员等处理。”国家公务员局有关负责人表示。

据介绍,公共科目笔试成绩、分数线和第一批进入面试的入选名单,将于2015年1月上中旬公布。国家公务员局有关负责人提醒,对考前临时无故放弃面试,且未在规定时间内告知招录机关的考生,将记入诚信档案。

铁路部门决定从12月3日起

提前15天退票不收退票费

本报北京11月30日讯 记者齐慧今天从中国铁路总公司获悉:12月1日起全国铁路客票预售期调整至60天后,为最大限度方便旅客,进一步优化退票、改签规则,自今年12月3日起,铁路部门对开车前15天以上退票的旅客,不收取退票费。

铁路相关负责人表示,铁路部门对15天以上的退票不收取退票费主要考虑是,15天为车票再次销售留出了比较充分的时间,铁路公共资源能够得到比较充分的利用。同时,为了让更多的旅客最大限度利用车票资源,减少占票浪费运力,同时也便于已持有车票旅客的行程调整,在其他列车有余票时,可以改签发到城市相同的车票。具体是,开车前48小时以上,可改签预售期内的任意车次;开车前48小时以内,可改签从办理改签之时至票面日期当日24:00之间的其他车次,不办理票面日期次日及以后的改签;开车之后,旅客仍可改签当日其他车次。

国务院严肃处理两起特别重大交通事故

本报北京11月30日讯 记者王轶辰报道:近日,国务院对沪昆高速湖南邵阳段“7·19”特别重大道路交通事故危化品爆燃事故和西藏拉萨“8·9”特别重大道路交通事故调查报告作出批复,认定这两起事故是责任事故,同意对事故有关责任单位和责任人的处理建议,依照有关法律法规,对涉嫌犯罪的41名责任人移送司法机关追究刑事责任,对其他责任人分别给予相应党纪、政纪处分和行政处罚。

国务院同意事故调查组提出的工作防范措施建议,要求各地区、各相关部门和企业深刻吸取事故教训,认真研究事故防范和工作改进措施,始终坚守“发展决不能以牺牲人的生命为代价”这条红线,建立健全“党政同责、一岗双责、齐抓共管”和“管行业必须管安全、管业务必须管安全、管生产必须管安全”的安全生产责任体系,深入贯彻新《安全生产法》和相关法律法规,全面落实企业安全生产主体责任,推进依法治理,加大道路危险货物运输和客运“打非治违”和安全监管执法力度,严防类似事故再次发生。

2014年7月19日2时57分,湖南省邵阳市境内沪昆高速公路1309公里33米处发生特别重大道路交通事故危化品爆燃事故,造成54人死亡、6人受伤(其中4人因伤势过重医治无效死亡),直接经济损失3000余万元。

2014年8月9日14时37分许,西藏自治区拉萨市尼木县境内318国道发生一起特别重大道路交通事故,造成44人死亡、11人受伤,直接经济损失3900余万元。

本版编辑 闫静 徐胥 王宝会

宝钢汽车板演绎“客户思维”

本报记者 李治国



微利时代,从每一个环节要效益,已成为宝钢企业管理中的“新常态”。面对咄咄逼人的竞争对手,宝钢的管理也从企业内部延伸到企业外部,提出了“精品+服务”的理念,从产品设计生产之初一直管到产品实际应用之后,在为客户创造价值的同时,也大大提升了宝钢产品的附加值和竞争力,避免陷入单纯而又低级的价格竞争,从而保持公司产品在市场份额和较高的溢价能力,开创出一条差异化的竞争之路。宝钢人将这一绝招叫做“供应商早期介入”(EVI, Early Vendor Involvement)。

宝钢EVI最为成功的应用是在汽车板上。近年来,汽车行业轻量化发展趋势和需求明显,“环境友好、安全、长寿命和低成本”成为推动汽车工业发展的持续动力。针对这一变化,持续占据我国汽车市场一半的宝钢,围绕EVI做了两件事。

一是根据客户需求,持续进行技术创新。宝钢是国内唯一的汽车板全品种的钢铁供应商,也是唯一具备第一、二、三代超高强钢研发和批量供应能力的钢铁厂商。2013年7月,宝钢Q&P980钢种成功全球首发,实现了宝钢汽车板产品研发应用从“跟随”到“引领”的重大突破。

专家点评

网络时代的供应链管理创新

宋 华

“如今的竞争不再是单个企业之间的竞争,而是网络间的竞争,谁拥有网络的优势,谁就拥有竞争上的优势。”迈克尔·波特这句名言,真实反映了当今网络化经济时代下的供应链管理精髓。宝钢的管理创新,就是从供应链管理切入的。

作为商业生态中的企业或供方,要想在高度全球化、动态化的市场中立足发展,必须做到:一是要与客户形成全过程、全周期的伙伴关系,在供应链运行的最初阶段协同供应商和客户设计流程和产能。这种融合的、功能交叉的团队能尽早发现问题,仔细考虑抉择所产生的优劣,这样,在后续的产品和业务开发循环中,设计和运营的变异就会减少,否则就需

花费大量时间去做弥补工作。这正是宝钢提出的“供应商早期介入”的本质。

二是在网络化经济时代,作为供应商,要从简单的产品供应转为服务供应,创造使客户成功的价值。显然,这一目标的实现,既需要供应商转变思维,更好地探索客户真实的价值诉求或疾苦,还需要组织网络中的各类主体,包括供应商的供应商、客户(甚至客户的客户)、技术合作伙伴,以及其他机构进行协同创新和发展,从单纯强调高性价比产品供应,走向链式、聚合式、辐射式的网络创新,如同宝钢提出的让客户感觉“这正是我想要的”,帮助客户实现价值和更持续的发展。

三是要使供应链运营体系顺应并支

撑管理目标的实现。“供应商早期介入”不仅仅是理念和行为上的变革,更是需要整个供应链体系的支撑。这包括供应链结构的变化,即采用什么有效的治理、沟通、交流和互动方式实现协同创新发展;需求管理、客户关系管理、供应链关系管理、资金管理流程,以及组织内和组织间的计划(供应链运作规划)、组织(供应链协同生产管理)、协调(供应链的知识管理)及控制(供应链绩效和风险管理)等关键要素,如何因应新的伙伴关系和客户价值诉求。这些都是宝钢实施EVI的挑战和进一步发展的方向。

(作者系中国人民大学商学院副院长、教授)