

美 载毒列车

科创之声

近日,美国俄亥俄州危险化学药品泄漏事件处置情况引发关注。当地时间2月8日,发生了一场火车事故,一列载有危险品的列车在行驶过程中发生脱轨或损坏,其中一节载有危险品的车厢中有11节脱轨。从已公开的信息看,这起事故处置难称科学,各方担忧确有道理。

事故发生前的风险防范不科学。安全生产理应在防患于未然,安全第一,预防为主。从美国官方数据来看,载有危险品的列车脱轨事故频繁发生。根据美国联邦铁路管理局的统计数据,过去10年间,美国共发生列车脱轨事故12441起,平均每天3.4次,其中1.8次载有危险品。本次涉事的美国诺福克南方铁路公司多年来将利润置于安全之上,游说美国政府放松对危险品的监管。诺福克南方铁路公司并不是美国铁路系统中唯一一家为了逐利而忽视安全的企业。此次“载毒列车”脱轨原因,初步认定是车厢上的车轮轴承发生机械故障,暴露出美国货运铁路基础设施陈旧、运维能力不足的严重缺陷。

事故发生时的应急处置不科学。氯乙烯是合成聚氯乙烯的单体,主要用于制造聚氯乙烯塑料,即PVC塑料。事发后,列车运营方诺福克南方公司对其中5节车厢运载的氯乙烯进行所谓“受控释放”操作,将其排入一个事先准备好的坑道内点燃。有人说,装载压缩氯乙烯的车厢存在爆炸风险,氯乙烯在空气中燃烧生成水、二氧化碳和氯化氢,危害不大,该处置并无不妥。事实上,氯乙烯处置现场的视频和照片中黑烟浓重,这是危险化学品不完全燃烧的特征。氯乙烯的不完全燃烧能产生光气、氯化氢等有毒气体。光气是一种剧毒气体,曾在战争中被用作化学武器;氯化氢的水溶液就是盐酸,可形成酸雨。除了较早公布的氯乙烯外,脱轨列车上还装载其他多种有毒化学品,这些危险化学品燃烧、泄漏,带来的伤害是长期和慢性的。

事故发生后的危害评估不科学。“受控释放”仅仅两天后,当地官员就宣布,事故区域及附近居民区“空气和水质安全”,劝告被疏散的居民回家。现在,当地居民中,已有人出现头痛和恶心症状,还有人在社交媒体平台上传了当地出现死鱼、死狗、死狐狸的照片。事故产生的污染会持续相当长一段时间,如果采取科学干预措施,本可以缩减危害时间和危害程度。但如果对该事故的危害评估不到位,那后续的科学干预措施能找谁来出力实施呢?有专家预测,在无外力干预的情况下,此次事故造成的污染有可能会持续20年,甚至更久。

美国是全球领先的科技强国,其对危险化学品的安全管理和处置经验曾被许多国家学习。但俄亥俄州“载毒列车”脱轨事故的处置中,美国的种种表现堪称“负面示范”。化工在国民经济中占有重要地位,是基础产业和支柱产业,其涉及的危险化学品易燃易爆,有毒有害,是安全生产工作的重中之重。此次美国“载毒列车”脱轨事故触目惊心,国际社会应引以为戒,更加重视危险化学品的重大安全风险防控。

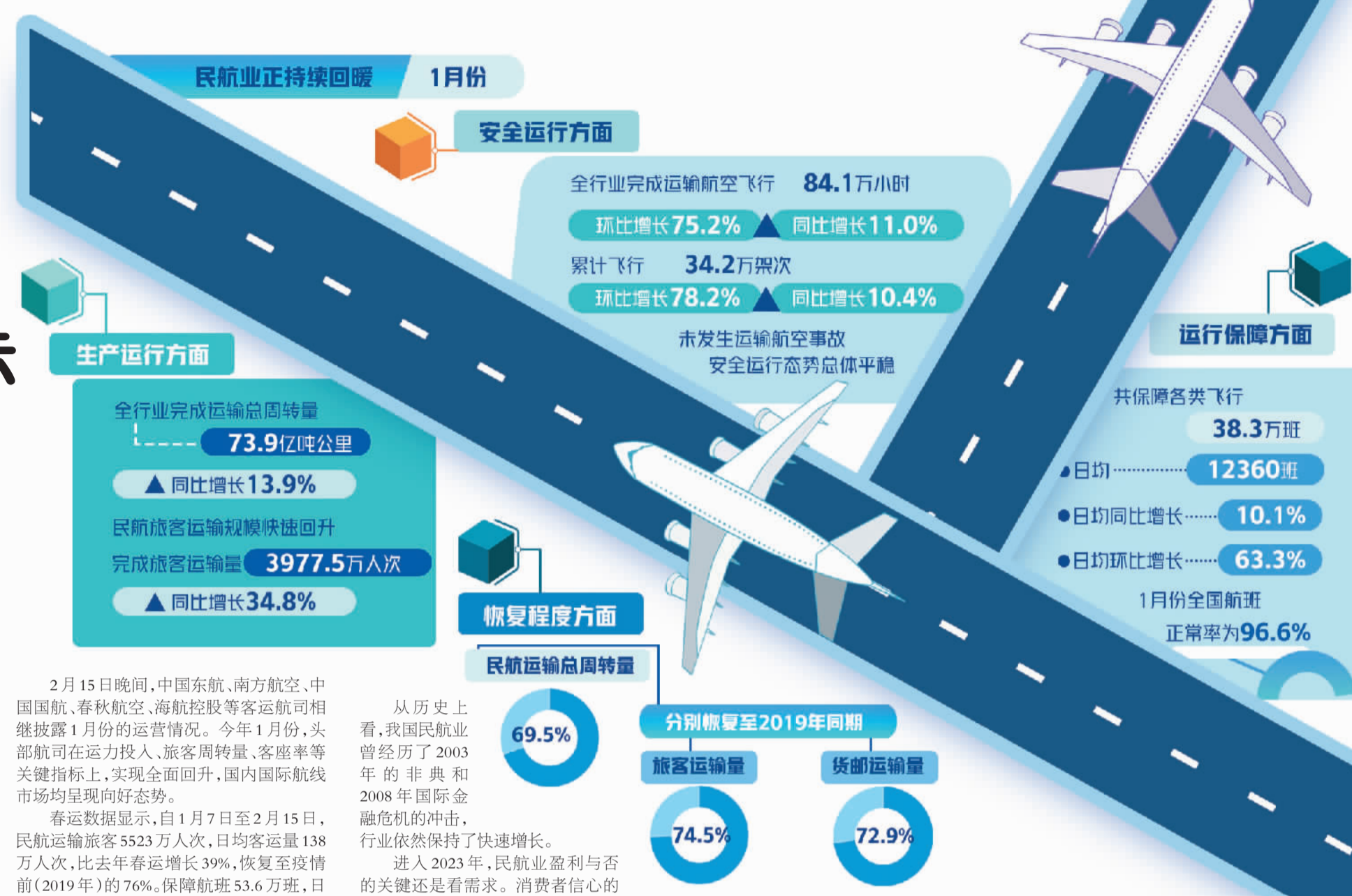


李惠敏

视点

中国新闻奖专栏

民航市场复苏态势明显



2月15日晚间,中国东航、南方航空、中国国航、春秋航空、海航控股等客运航司相继披露1月份的运营情况。今年1月份,头部航司在运力投入、旅客周转量、客座率等关键指标上,实现全面回升,国内国际航线市场均呈现向好态势。

春运数据显示,自1月7日至2月15日,民航运输旅客5523万人次,日均客运量138万人次,比去年春运增长39%,恢复至疫情前(2019年)的76%。保障航班53.6万班,日均1.3万班,同比增长15%,恢复比例超过八成。平均客座率74%,同比提高10个百分点。航班正常率96%,与去年持平,比疫情前提高16个百分点。

从各方面数据来看,民航业在这个春节摆脱了惨淡经营,取得了开门红。民航业至暗时刻是否已经过去,2023年能否打出翻身仗?

文旅消费需求的改善为民航业复苏创造了良好条件。据文化和旅游部数据中心公布的数据,春节7天,全国国内旅游出游3.08亿人次,同比增长23.1%,恢复至2019年春节假期同期的88.6%;实现国内旅游收入3758.43亿元,同比增长30.0%,恢复至2019年春节假期同期的73.1%。随着文旅消费信心的修复,将带动交通、餐饮、住宿、大消费等广泛领域更快复苏。

从单日旅客运输量看,1月27日(正月初六)达到179万人次,创下自2021年5月6日以来的行业单日新高。从机场方面看,旅客吞吐量恢复到2019年春运同期90%以上的有66个机场,其中54个机场恢复比例超过100%。从热门航线看,北京、上海、广州、深圳、三亚、成都等城市间航线需求旺盛,北京—三亚、广州—上海、深圳—成都等15个客流量排名靠前的航段客座率超过85%。单程机票均价接近千元,比去年同期增长29.9%。今年的民航春运可谓是量价齐升。

从历史上看,我国民航业曾经历了2003年的非典和2008年国际金融危机冲击,行业依然保持了快速增长。

进入2023年,民航业盈利与否的关键还是看需求。消费者信心的修复将助推民航业逐步复苏。

除了需求之外,成本也是影响民航业盈利的关键因素。航空公司的营业成本主要由航油成本、航空器折旧和员工薪酬组成,三者合计占营业成本的比例在80%左右。其中,折旧和薪酬相对来说较为刚性和固定,航空油料成本则是可变成成本,主要受国际原油价格影响波动较大。

国际原油市场经历了2022年的剧烈震荡,2023年逐步从断供的恐慌中走出,进入减量后的再平衡状态。俄乌冲突主导的地缘政治影响回落,风险溢价基本被挤出市场。但由于供应端脆弱,主要发达国家经济面临衰退风险,需求恢复充满挑战,原油市场供需层面仍存在较多变化。2023年,国际原油市场将面临较多不确定性因素。但总体来看,国际油价整体水平将明显低于2022年。

保障能力也是民航业在恢复过程中需要考虑的重要因素。当前,民航恢复设施设备需要重新调试、保养,人员需要恢复培训,如果面临需求激增,保障系统没有准备好,有可能会造成大面积的航班延误。欧美国家就曾出现类似问题。2022年6月,英国伦敦希思罗机场就曾出现大面积航班取消、行李堆积等混乱情况,主要原因是夏季航班量大幅增长,而机场严重人手不足。对此,相关航空公司和部门要吸取经验,避免因保障能力不足对民航市场复苏造成太多阻碍。

从今年春运期间的情况看,国内航班正常率高达96%。中国民航局对航空安全方面高度重视,研判安全形势、市场形势,制定了安全措施,为实现民航市场“开门红”奠定了良好的基础。考虑到保障能力、人员轮换调配,以及实际市场需求等多方面因素,同时也结合国外一年来的开放经验,国际航空市场不会在短时期内迅速复苏,而会以稳步增长的节奏逐步恢复。预计到2023年暑运时,国内民航运输市场才可能恢复至疫情前体量。

此外,疫情未来发展形势尚不明确,这也是影响民航市场复苏的最大不确定因素。考虑到航空公司恢复运营,国际航班受

到市场需求、运力安排、时刻协调、中外航空当局批复等多重因素影响,国际航线恢复需要较长准备时间。此外,历经3年疫情影响,旅客跨国出行意愿或许仍需一段时间逐步恢复。总体来看,国内航空市场的恢复进度将快于国际航空市场。

当前,民航运输市场需求进一步释放,我们对民航业盈利恢复应抱以更多信心。短期内航油成本或有所回落,人民币汇率或保持相对强势,国内民航业中长期供需关系将得到改善,民航业将迎来更好发展良机。(作者系中国航空运输协会研究员)

天津航空各项数据向好

本报记者 周琳

数据显示,2023年春节假期,国内客运航班量相比2022年春节同期,增长34.68%,恢复至2019年春节同期近九成水平。

虽然短期内客流难以完全恢复,但航空业已开始走在重回正轨的节奏上。以亚洲最大的E190系列机队运营航司——天津航空为例,今年以来,天津航空执行航班量已恢复至2019年的72%。旅客运输人次恢复至64%,各项数据持续向好。春节期间,天津航空执飞航班1600余班次,累计运输旅客近20万人次,比2022年航班量增长81%。旅客运输量增长114%。

今年年初,全国民航工作会议确定的目标是,2023年总体恢复至疫情前75%左右水平,力争实现盈亏平衡。业内人士认为,航空业的恢复是逐步的,国内航线的恢复会比国际航线快。

目前,天津航空航班整体正常率达

85%。2023年,天津航空将以天津地区为试点,通过航机传媒合作形式,与天津地区旅游景点、酒店、演出单位合作,吸引更多客户。“我们将通过打造‘飞系列’‘轨道上的京津冀’等产品,预售、尾舱各阶段补充客源,强化自有渠道获客能力。同时,利用宽体机优势,稳定执行高收益航线,分阶段有序恢复、加密国际及地区航线。”天津航空市场部总经理韩文治说。

航空业是一个系统工程,复苏需要一个过程。天津航空今年将从备份运力编排、航线结构优化、航班衔接等前端发管控要求,加强过程考核,强化过程管理。天津航空客舱部总经理李杰表示,天津航空将以服务为中心,优化升级服务程序,着力打造“津津有味”系列客舱餐饮服务品牌,结合旅客画像,每季度至少推出一款天津特色服务产品,满足旅客多样出行需求。

链接



近日,首台国产HA级重型燃机在河北秦皇岛经济技术开发区哈电通用燃气轮机(秦皇岛)有限公司完工下线。该机械核心部件全部实现国产化,可通过天然气掺氢有效提高天然气燃烧效率,降低碳排放。王继军摄(中经视觉)

求真

□ 本报记者 王金虎

年报逾期、信用修复要收费吗

近日,山东济南市商河县市场监管部门接到多名群众反映,有不法分子冒充市场监管工作人员,声称“逾期未年报,请及时补报年报”“您已被列入经营异常名录,请及时申请移出”,并发送年报链接,诱骗按程序操作并缴费。经相关部门核实,这些信息都是诈骗信息。

近期,还有多地市场监管部门对此发出提醒。比如,湖北省襄阳市襄城区市场监督管理局提醒营业执照办理、年报及信用修复不收费,谨防诈骗。广西百色靖西市市场监管局提醒广大经营者,所有市场主体通过国家企业信用信息公示系统报送年报不收取任何费用,营业执照无需认证。

根据规定,企业、个体工商户、农民专业合作社等市场主体每年都需要报送年报。报送年报程序是什么?如果未按时年报,会有什么后果?如果被列入经营异常名录,市场主体该怎么办?

记者了解到,今年初,山东省市场监管局发布了《关于全省市场主体和外国企业常驻代表机构2022年度年报公示的公告》,对报送年报的主体、时间、方式等事项进行了明确,并开展了广泛宣传。

目前,山东省的市场主体既可以通过电脑登录国家企业信用信息公示系统(山东),点击“企业信息填报”,也可以用微信关注“山东市场监管”微信公众号,点击菜单栏“公共服务—年报入口”,自主报送公示年报,这些都是权威的年报方式,操作起来也非常便捷。

企业年报到底收不收费?记者在市场监管部门了解到,对报送年报、信用修复等,不会以任何理

□ 相关部门介绍,不会对报送年报、信用修复等以任何理由收取任何费用。如果有不法分子以年报报送、信用修复等为借口,用电话、短信等方式要求收费或转账,那么请广大市场主体务必提高警惕,切勿受骗,如果被骗要及时报警。

□ 市场主体因未按时年报而被列入经营异常名录以后,如果想要移出,就需要先补报年报。补报完成后,向属地市场监管部门提出申请,就可以移出经营异常名录。

由收取任何费用。如有不法分子以年报报送、信用修复等为借口,用电话、短信等方式要求收费或转账,请广大市场主体务必提高警惕,切勿受骗。

如果未按时年报,会有什么后果?济南市市场监管局信用处处长韩继军介绍,市场主体每年年报的时间是1月1日至6月30日,未在期限内年报的,将会承担法律责任。比如,某公司需要年报,在1月1日至6月30日随时可以进行,如果超过6月30日仍未年报,该公司将被依法列入经营异常名录,市场监督管理部门可以对其处1万元以下的罚款。

“当然,被列入经营异常名录也是可以申请移出的。”山东省市场监管局信用处副处长张海峰告诉记者,市场主体因未按时年报而被列入经

营异常名录以后,如果想要移出,需要先补报年报。补报完成后,向属地市场监管部门提出申请,就可以移出经营异常名录。值得注意的是,在这所有的过程中,市场监管部门是不收取任何费用的。

为了防止被不法分子诈骗,市场监管部门提醒广大市场主体,切勿轻信来历不明的电话或短信,因为一旦拨打短信中预留电话或点击短信内链接,不法分子就会设法诱导用户提供个人身份信息、银行账号、密码、手机号码、验证码等敏感信息,进而实施不法行为。相关部门表示,如遇到类似不明电话或短信时,切莫相信,更不要按陌生电话或短信的提示进行付费或转账,谨防上当受骗。