

新观察



地沟油制药 须严格监督

□ 邓聿文

健康元地沟油事件正在调查中,在调查结果出来前,我们还不能说健康元明知故犯。在这种情况下,问题就变成了豆油勾兑地沟油制造7-ACA,会不会危及人体健康这样一个似乎是科学的问题。有些专家认为,地沟油作为微生物的发酵原料,只为微生物提供营养源,不是直接做辅药,就像庄稼只吸收肥料里的营养一样,不会对药品产生副作用。另一种意见则认为,药品制造在发酵过程中用油脂做营养源,如果采用地沟油,在当前的技术条件下,里面的杂质、致癌物等,具有很大的不确定性,因此无法检测,是有潜在危险的。还有一种意见认为,健康元生产的7-ACA是制药原料,国家规定其在生产过程中应该用食用豆油,如果用地沟油或其他任何的替代品,都是不行的,这是最起码的前提。当然,最后一种意见是基于健康元知晓其采购的原料为地沟油的假设,故存而不论。

实际上,在食品药品行业,用廉价的工业废料来作发酵原料,这在国外知名企业都是通用的做法,有些发酵原料实际就是食品工业的废料。换言之,纯从科学角度而言,如果有先进的技术确保地沟油或其他工业废料通过安全评估,也是可以用来做药品辅料成分的。从循环经济的角度说,废料也是一种资源。因此,地沟油并非一无用处,在某些地方是大有用处的。但是,如果把地沟油用于与人们的生活息息相关的领域和行业,除了需要技术的保证外,还要依赖于以下两个条件:一是全社会有很好的诚信意识;二是政府必须有严格的监管。但目前我们恰恰在这两方面都很缺乏,更何况技术上也存在难关,这就难以保证产品的品质。因此,笔者认为,为保证消费者的健康和安,至少在目前,政府都不应允许在食品、药品、饲养等与人们生活和健康密切相关的行业,地沟油与食用油勾兑。这个口子不能开,如果企业用地沟油做试

验,必须向监管部门报批,受到严格的监督。只有这样,才能彻底消除地沟油的隐患。同样,对于企业来说,鉴于地沟油用作制药辅料效果的不确定性,也理应本着宁信其有,不信其无的态度。要处理这场风波,需要健康元真正拿出对消费者和社会负责的精神,宁可损失已经生产的7-ACA的利润,而不是一味地辩解它无害。健康元若这样做,相信会得到市场的极大尊重,大家会由此感受到企业的诚意和对消费者的责任心。在各种食品药品安全问题不断曝光的背景下,任何有关这方面的信息都会刺激公众的神经,引起轩然大波。公众对地沟油的此种惊弓之鸟的心态,应予以理解。毕竟,生命的健康与安全是无法用金钱买来的。所以,对生产者——企业而言,必须有一个基本的道德底线,即不得明知某种东西有害人们的健康和安,为了利润而使用或生产该产品。特别对于上市公司而言,更要如此要求。

管理电动车不能 仅靠一部法规

□ 王传涛

从9月1日起,《机动车运行安全技术条件》新国标正式实施。新国标规定:时速在20公里以上、50公里以下,重量超过40公斤的电动车被作为轻便摩托车而纳入机动车管理范畴。电动车上路可能要办驾照、上保险了。面对刚刚实施的《机动车运行安全技术条件》出现了完全相反两种解读:一是,认为电动车要上牌、驾驶员需要考驾照买保险;二是,新国标改变的只是轻便摩托车定义,配套新国标的电动自行车管理办法尚未出台。面对这两种解读,公众有些无所适从。加强对电动车的管理会牵扯到大多数家庭和厂商的利益,但是,只要是上路的交通工具都应该纳入法治管理,这是符合公共安全的客观要求。

全国电动车的总数量不会低于2亿辆。另外,我国共有2000余家电动车生产商,限制电动车上路,涉及的人数与范围会非常之大。但是,又不得不承认,好似天使与魔鬼共一身,电动车的安全隐患同样非常严重。电动车时速几乎没有低于30公里的,骑电动车的人也确实应该掌握一定的交通安全知识和道路交法规。既要在最大程度上保障公众利益,又要强化对电动车管理的效果,应该成为当下交管部门思考的问题。而指望《机动车运行安全技术条件》单兵突进,自然不现实。电动车问题非常复杂,需要交管部门把工作做得更细致,并努力提高公共管理和公共服务的水平和质量。



钢铁业困局难解冬天还漫长

□ 周荣祥

在钢材价格跌回18年前原点之际,宝钢股份抛出了50亿元的回购计划,市场仿佛被打了一剂强心针,有人开始乐观地预期行业即将触底反弹。但事实上,这个振奋人心的计划更多地只是公司资本层面上的一次运作,与行业基本面无关,更不意味着钢铁行业的投资价值已经显现。钢铁行业确实正处于一个前所未有的糟糕时期,但“1斤钢材的价格抵不上1斤豆粕”、“1吨钢仅赚1.68元”的现象绝不是最糟糕的,更悲惨的境地可能还远未到来。众所周知,产能过剩是造成中国钢铁业当前困境的根本性因素。即使是在下游行业需求增长全面放缓之际,今年以来日产粗钢产量仍保持在200吨的高位。因

此,行业能否走出困境,基本面能否改善,主要有赖于供求关系能否好转。但从目前来看,供大于求仍将是未来一段时间甚至是几年内的主旋律。回头来看,这几年间钢铁业的发展可谓“国进民退”的典型代表。在淘汰落后,提高行业集中度的口号下,地方政府纷纷强势主导和参与重组,最终使得行业前十家产量占总产量的比例从2005年的34.7%上升到2010年的48.6%,而另一项数据则可能更加直观,即5%的企业生产了73%的钢。当全行业回归到计划经济式的国企大一统时代时,问题随之而来。一方面,由于钢铁企业是传统的利税大户,因此在地方政府的支持或主导下,这些巨无霸企业往往会不顾成本、疯狂扩产,利润似乎无足轻重;另一方面,当整个行业利润日益微薄时,唯有扩大产能才能保持竞争优

势,这就令全行业陷入了一种愈过剩愈扩产的怪圈。事实上,类似的困境并非中国独有,只是因为种种因素,这种局面在中国体现得更为明显,要想解决也会更加困难。从西方国家发展经验来看,一般而言,一个国家或地区经济高速增长后钢铁产能都会过剩。譬如,上世纪70年代之前,德国、法国等欧洲9国的经济处于周期性增长阶段,其粗钢产量稳步上升,但随后由于产能扩张计划未得到纠正,供大于求的矛盾不断积累,导致其在1975年~1985年间出现了钢铁产能的严重过剩。欧洲钢铁行业约用了近20年的时间,才逐步解决了产能过剩问题。因此,即使中国钢铁业都知道问题的症结所在,但要走出行业困境依然需要一个漫长的时间。

俄罗斯入世利好中国企业

体合作中按照WTO规则使贸易便利化、投资便利化、知识产权保护走上健康渠道,企业预见性增强,提高了企业间合作的信心,有利于各成员国之间的合作。近年来,中国与俄罗斯间双边经贸合作快速发展,贸易规模迅速扩大。过去10年间,中俄贸易一直保持近30%的增长。2011年,中俄双边贸易额为792.5亿美元,比2010年增长42.7%。其中向俄出口389.0亿美元,比上年增长31.4%;自俄进口403.5亿美元,比上年增长55.6%。中国商务部世贸司副司长洪晓东表示,鉴于中俄经济间存在着明显的互补性,俄入世总

体来说,是利好中国企业。俄在石油、天然气、有色金属等原材料资源丰富,工业品竞争力较强,产业和外贸商品结构上的较强互补性,已成为双边贸易快速发展的内在动力。洪晓东认为,今后可通过贸易政策审议或争端解决机制等多渠道,促使俄罗斯经贸政策更为公开透明,解决可能出现的贸易问题,既维护成员利益,又不伤害双边经贸关系。在论坛上,俄罗斯联邦驻华商务副代表席卓夫·谢尔盖表示,作为全球领土面积最大的国家,俄罗斯“入世”也将给全球贸易注入新的增长动能。中国作为俄罗斯最大贸易伙伴,随着俄关税等市场准入条件的降低,中国制造业

特别是轻工业对俄出口将迎来新的发展机遇。中国企业界对俄罗斯入世的看法更具代表性。新疆八钢国际贸易股份有限公司总经理曹振说,俄罗斯入世后将进一步开放市场,并遵循世贸组织规则,对法律法规做出修改和完善,这些都有利于公司更好更快地发展对俄贸易。新疆财经大学教授段秀芳认为,俄罗斯的入世对提高上合组织成员国整个框架内的作用和影响将会起到很大的促进作用,也会使其之间的贸易走向国际化和规范化。此外,也使得成员国之间的贸易和投资活动向着更广更深的领域合作。



成都的限行政策 在近两年内 不会颁布

——专访成都汽车商会会长张政

□ 戴礼容

2012年8月31日,第十五届成都国际车展开幕。车展首日,四川成都汽车商业协会会长张政先生接受了记者专访。据张会长介绍,成都的限行政策在近两年内不会颁布。记者:张会长,您好!今年已是成都第十五届国际车展,与往年相比,您觉得这次车展有什么不同?张政:受整个经济市场的影响,今年的车市有小幅的下滑。我们看到有些品牌在本次车展上没有亮相,有一些品牌展台也略有缩小。受到销售上的影响,无论是商家还是消费者都更加理性对待这个市场。

记者:目前广东、北京都已经出台了限购政策,上海车牌以拍卖形式也属变相限购,而成都也成为全国第四大汽车市场,您觉得成都限购政策离我们还有多远?张政:我们商会的存在就是为了协调商家与政府之间的关系,为我们汽车经销商服务。北上广之所以会出现限购政策,追根究底是汽车过度发展,交通建设跟不上汽车市场的发展,所以才会出台这样的政策。所以为了缓解成都的道路交通问题,我们成都汽车商会与政府协商,并建议加速地铁发展,修建高架,推迟限购的到来。如果要说具体时间,那就看我们的高架和地铁建好以后的表现,如果这些交通设施建好以后能达到我们的预期,那成都的限购将还有很长一段时间。

记者:成都已经成为各大车企必争之地,成都车市的高速发展离不开你们商会的帮助,请张会长为我们介绍下成都汽车商会这么多年来对我们成都汽车市场都做了哪些贡献?张政:我们主要就是给汽车市场提供一个更宽松、更开放的经营环境,所以说成都才能得益于第三城的美名。比如说有些企业来了之后遇到一些困难,我们给予他大量的支持,包括落地,还有就是政府和有关的职能部门出台一些影响经济发展的法律法规,我们都积极协调。我们就是服务于这个行业,这本身也是我们的宗旨。

记者:商会的成立是不是主要是我们集团商家组建成立的吗?张政:成都汽车商会与其他的商会,包括本地有很多汽车组织都不一样,因为我们是直接受成都市工商联,也就是成都市政府的领导管理,服务于企业,也就是说我们是政府与企业的桥梁与纽带。

记者:对于现在的汽车行业,无论从销售还是从售后情况还不够完善,那么对于现在的情况您有什么样的看法呢?张政:其实汽车行业解决了很多的就业,不过发展太迅猛,这种井喷式的发展的确是在全球罕见,属于一个很不正常的发展,所以导致了这个行业里一些不正常、不健康、不符合经济规律的状况。特别是人才奇缺的问题直接限制了行业的发展。本身汽车行业的就业人员、技术人员就有限,跟国外相比,人才缺口达到了50%。特别是售后和技术人员这一块,奇缺,还有专业管理人员。

记者:作为商会有什么样的举措来缓解这样一个现状呢?目前有吗?张政:目前所有的事物都要按照经济规律办事,自然的经济规律它会淘汰或者是补充,因为大专院校也看到了这一点,目前都在加强和增加汽车专业人才的培养,预计要缓解这个问题可能需要3到5年的时间。

记者:对于今年的现状咱们看到确实不是太好,我想问一下在明年,您作为专业人士能不能给我们预见一下明年的车市会是如何的?张政:这个主要还是要看国家的宏观调控,比如说房地产加上龙头的基础行业,基本建设,中国的金融放款的情况来看,经济环境继续恶化的话,我想汽车市场还是不会有春天的。

□ 闫文陆

上海合作组织成员国俄罗斯不久前正式加入世贸组织(WTO)。这成为正在乌鲁木齐举行的中国—亚欧博览会的一个热门话题。来自政府、企业及学术界的看法是俄罗斯入世总体来说是利好中国企业。中国世界贸易组织研究会会长、中国首任驻世界贸易组织大使孙振宇在参加亚欧博览会“区域经济合作论坛”时说,俄罗斯加入WTO面临诸多挑战,短期来说,大幅度降低关税会对中小企业产生冲击,但中小企业如果能很好地应对就能健康发展。他认为,按照国际组织规则规范化,大幅度降低关税为上合内部合作提供了更广阔的空间,加入WTO的各上合成员国之间,在具