

我省拟修订残疾人保障法实施办法 残疾人占在职职工比例 不得低于1.7%

□记者 李占江 报道
本报济南3月27日讯 记者从今天召开的省人大常委会第三十次会议上了解到，我省将修订残疾人保障法实施办法。根据提请审议的《山东省实施〈中华人民共和国残疾人保障法〉办法(修订草案)》(以下简称草案)规定，用人单位应当按照不低于本单位在职职工总数1.7%的比例安排残疾人就业，比原实施办法提高了0.2个百分点。

草案还细化了若干残疾人社会保障规定，其中一条是残疾人可按照规定至少提前五年领取养老金。去年8月，省残联等提出的《关于加快推进残疾人社会保障体系和服务体系建设的实施意见》中表示，对0-6岁残疾儿童实施免费抢救性康复，在定点机构接受康复训练达不到入学条件的，救助年龄可放宽到9周岁。草案再次强调了这一“救早、救小”原则，提出县级以上政府应建立新生儿耳聋筛查和残疾儿童康复救助工作机制，残疾人康复机构应对残疾儿童提供抢救性康复服务，所需费用从基本医疗保险或新农合医疗基金中支付，不足部分由本级财政负担。

草案还提出，对参加城镇居民、城镇职工基本医疗保险和新农合的残疾人，医疗康复项目所需费用从基本医疗保险和新农合医疗基金中支付，并逐步扩大，提高残疾人医疗康复项目所需费用的支付范围和标准。对享受大病救助、医疗救助的贫困残疾人，《草案》再次强调，住院费用的自付部分救助比例不低于50%。

草案规定，对达到上学年龄却又无法进校园就读的残疾儿童、少年，县(市、区)政府应该组织老师和志愿者，采取社区教育、送教上门等形式实施义务教育，其学籍纳入户籍所在地普通小学、初中或特殊教育学校进行管理，并适当放宽其上学年龄。草案还提出适当放宽残疾学生的奖学金评定标准和助学金审核条件。

威海查获案值近1.2亿 钼铁走私案

□白晓 张军朴 李志伟 报道
本报青岛讯 记者从青岛海关获悉，近日威海海关缉私分局查获一起走私钼铁大案。该案中涉嫌走私钼铁610吨、铬铁192吨、硅铁78吨，案值近1.2亿元，涉嫌偷逃税款近2000万元，是海关总署开展“国门之盾”行动以来全国范围内查获的首起钼铁走私大案。

去年12月29日，威海海关对1票货物进行查验时，发现其内部夹藏大量铁桶装钼铁，遂对该票货物进行了查扣，并进一步由缉私部门立案展开调查。犯罪嫌疑人李某、金某、王某等在短短两个月内相继落网。在报关资料、提单、收货单等大量证据面前，犯罪嫌疑人供认，自2010年3月以来，王某即开始与境外收货人李某共谋，在国内采购钼铁、铬铁、硅铁等铁矿石，先发至威海某物流公司李某、金某处，后由李某、金某以夹藏方式走私出口到境外。

钼铁、硅铁、铬铁等铁矿石为国家限制出口商品，自2008年以来出口关税一直在20%左右，属于国家严格控制的“两高一资”商品。

海外经营如何化解“敌意”

——全国政协调研组和我省企业共商公共外交



□ 本报记者 魏然

随着中国对外开放的不断扩大，“走出去”的中国企业越来越多，这些企业在扩展海外业务的时候，经常会遇到意想不到的困难和障碍，既有制度上的、国情上的、环境资源方面的落差，也有文化、历史、心理、思维等深层次原因导致的障碍。

3月27日，全国政协企业“走出去”公共外交调研组和我省企业代表进行了对话，双方一致认为，中国企业“走出去”，急需强大的公共外交支撑。

会谈生意，不会面对舆论

“公共外交这个概念还是比较新的，因此我们到各处讲解时都带这样一张图，可以更方便明了地说明。”座谈会刚开始，全国政协常委、外事委员会主任赵启正就拿出一个题板，上面简明扼要地列明了政府外交、公共外交的异同。

他解释说，两国政府之间的交涉是政府外交，这是经过授权的、代表国家的外交。随着经济全球化，公众对于国际形势、国家地位空前关心，因为这会影响到自己的利益。“比如在某工厂工作的工人，如果外国禁运该厂产品，他们就会面临失业。”所以，现在公众作为主角承担起了公共外交的任务。“企业出国机会多，有经济实力，能够和外国政府打交道，因此扮演着重要的公共外交角色。”

赵启正分析认为，目前，中国企业“走出去”主要以三种方式进行：一是在外国建立实体工厂，二是在外国并购，三是输出劳务，现在还有输出服务的，比如软件设计、产品设计等。总体来看，中国企业“走出去”还处于初级阶段，对国际市场缺乏深入的认知和全面的把握，对于国际惯例、通行规则还不够熟悉，也不太善于开展公共外交。

“我想大家都想知道一些事件，比如中海油收购美国优尼科失败、华为收购美国的通信公司失败等。”这些收购在法律上没有问

题，合作方也没有问题，但是没成功，为什么呢？舆论一片反对声：议会认为是对美国的威胁，怎么能让中国企业，还是中国的国有企业收购我们的企业呢？工会反对，企业到了中国人手中不会裁员、降低待遇，把工厂停了或者迁走？美国参议院的一篇报告指出，中海油失败的原因之一是没有进行有效的公共外交去消除政府和民间的反对声音。

“我们的很多企业在对外交往中，会谈生意却不会面对舆论，不会应对媒体和公众，这就是缺乏必要的公共外交。”

“山东好汉打到外国去了”

在开展公共外交方面，也不乏成功的企业和案例，其中就有山东的企业。

说起在澳大利亚的投资经历，兖矿集团有限公司董事长王信非常自信：2004年，兖矿依托技术优势成功收购因矿并自然起火关停、九易其主的澳大利亚澳思达煤矿。他们的煤层6-24米深，但他们不会分层采，也不掌握综采放顶技术，开采4米厚其他都扔掉了；由于技术缺陷，煤矿深采容易自然起火，澳大利亚规定煤矿超过500米深就不能开采了，资源回收率非常低。但对兖矿来说这个技术非常简单。兖矿花320万美元将其收购，每年收入800万澳元，安置了190人，连续5年被新南威尔士州评为安全生产最好的示范矿井。

打开局面之后，兖矿就注意到的收购机会，发现发展前景最好的是非利克斯公司，包括五个公司还有码头、铁路等。金融危机之前他们不同意收购，但危机来了他们非常恐慌，董事长、总经理找兖矿谈合作。当时他们的股价从23美元跌到7美元，澳元贬值，两相叠加兖矿认为这是收购的好时机，就100%收购了他们股权。当时美国、香港股市分析人士都认为，这么大的收购澳政府是不会批准的。兖矿和当时的澳大利亚总理陆克文及其他官员多次商谈，展示企业实力：你们回采率40%，我们80%多，是你们两倍；你们三五百米井下就着火，我们采1000多米都没事……最后他们理解了，支持了，很快就批了，并建议立法在全国使用兖矿的技术，兖矿的综采放顶等6项技术全部专利注册。

“这就是公共外交的威力。”赵启正说，他们计划开一个全国性的企业“走出去”公共外交论坛，希望山东企业能去讲一讲经验。“很多企业没有胆量、没有能力做到和外国的高层对话，你们有这个能力。山东好汉打到外国去了。”企业家所做

情，很多都是政府外交达不到的，效果比政府外交要好，和政府外交的互补性很强。

中介不健全阻碍“走出去”

去年，烟台万华实业集团有限公司收购匈牙利最大的化工集团BC公司时，初期被认为是敌意收购，是来“偷技术”和“关工厂”的，对方通过媒体散布负面信息，匈牙利政府和公众一片反对声，政府甚至向我国驻外机构施压。万华及早意识到这些困难，聘请了一家世界顶级公关公司做好各种危机应对方案，与匈牙利驻华使馆进行充分沟通，向对方展示自己的实力和收购诚意，最终化被动为主动，扭转了匈牙利民众、媒体、政府对万华的看法，收购成功。

“但是遗憾的是，在这宗花费2亿多元的收购中，中国的服务机构没有赚到一分钱，全部被外国公司赚走了。”万华公司常务副总裁郭兴田说，中国企业“走出去”，相应的辅助服务机构不健全。



□新华社发

“户户通”缩小城乡信息鸿沟

信息鸿沟，是城乡公共服务均等化的一大“拦路虎”。数据显示，截至2011年，全国仍有6亿多农民主要靠地面无线模拟信号收听收看广播电视。“转动天线找信号，刮风就看雪花点”，是不少山区农民看电视的真实写照。

2011年国家启动直播卫星“户户通”工程，决心在2015年前彻底攻克这一难题。宁夏经过试点，已基本实现农村广播电视全覆盖。图为宁夏固原市三营镇团结村房屋外安装的“户户通”设备(2011年10月14日摄)。

山东首条直飞欧洲客运航线开通

青岛机场加速迈向“区域性枢纽机场”

□ 梁旭日 张善敏

我省告别没有直飞欧洲航线历史

3月27日傍晚，由德国汉莎航空公司执飞的空客A340-300大型宽体客机降落在青岛机场，成为山东境内首条直飞欧洲客运航线，也是青岛机场继突破“千万大关”跨入大型机场行列后的又一个历史性突破。

青高-法兰克福航线具体航点为“青岛-沈阳-法兰克福-沈阳-青岛”，由德国汉莎航空公司A340-300型宽体远程客机执飞，每周二、四、六执行3班，具体时刻为：晚21:05从青岛起飞，22:45抵达沈阳，次日凌晨00:15离开沈阳出境，当地时间早上5:35(北京时间11:35)到达法兰克福；返程时间为22:15(北京时间4:35)从法兰克福起飞，次日14:30抵达沈阳入境，15:40从沈阳起飞，17:25到达青岛。新航线设有222个经济舱位，44个商务舱位，经济舱前期执行2900元(不含税)的优惠票价，乘客可到各航空售票处或登录汉莎官方网站查询购票。

“这条航线采用‘一票到底、行李直挂’的模式，全程由同一架飞机执飞，且在沈阳停留时间短，是赴欧出行的理想选择。”青岛国际机场集团有限公司相关负责人介绍，过去，青岛机场旅客前往法兰克福需提前乘坐航班赶往北京、上海等地中转，如遇天气、流控等因素容易带来行程不便，青高-法兰克福航线的开通，为青岛乃至周边地区居民出行带来极大方便，借助山东发达的公路、铁路交通网络，



在跑道上滑行的空客A340-300客机

旅客可在出行当日前往青岛机场，从容办理相关乘机手续，开始欧洲之行。

同时，作为我省首条直飞欧洲的客运航线，青高-法兰克福航线也将为两地的经贸往来“插上翅膀”。近年来，我省和德国经贸文化交流日益频繁，但由于没有开通空中航线，很大程度上制约了双方经济合作的深化与发展。新航线的开通，不仅标志着青岛机场国际客运航线开发迎来了新起点、新突破，也将进一步拉近山东和德国的距离，成为山东和德国之间文化旅游和经贸发展的新引擎。

为开辟洲际航线，启用保税油库项目

近年来，国内民航运输产业持续升温，航线网络发展向国际化延伸的需求和趋势日益凸显。面对市场竞争，青岛机场坚持航线、航班网络建设与客源、货源组织拓展相结合的大市场开发战略，大力拓展洲际航线。

早在2010年上半年，青岛机场即开始着手与德国汉莎航空的接洽工作。为把握市场先机，加快合作启动，青岛机场主动牵头协调沈阳机场共谋合作发展，先后数次赴北京、上海与汉莎航空总部及中国区高层会晤，商量合作事宜，全力配合汉莎航空在青市场调研工作，赢得了合作伙伴的认可。经过1年多的大量市场工作和深入谈判沟通，与汉莎航空就合作开发洲际客运航线达成合作共识。

当中，为了降低和化解航空公司因油价攀升，而导致的在青航线开发成本增加、运营风险加大、观望情绪加重的被动局面，青岛机场启用了保税油库建设项目，最大限度协助航空公司解决洲际航线开发运营成本问题。这项国内同类机场罕有的国家优惠政策，大幅度降低了航空公司的运营成本，为与汉莎航空的合作增添了有力砝码。为建立和支撑洲际远程航线创造了优势条件。这一项目每年可为执飞国际航线的航空公司节省约4000万元运营成本，也使青岛机场成为继北京、上海、广州、深圳机场之后，全



通航仪式上，青岛国际机场集团有限公司董事长张敬言和德国汉莎航空公司董事戈凯交换礼物。

国第二批享受该政策的机场。

2011年7月，青岛机场、沈阳机场、汉莎航空三方在青岛共同签署了青高-法兰克福国际航线战略合作协议，航线合作全面进入实质性阶段。之后，经过积极努力，最终促成汉莎航空做出于2012年3月开通青高-法兰克福国际客运航线的决策。

“连接日韩、面向世界”

国家民航局在民航“十二五”规划中将青岛空港定位为“区域性枢纽机场”、“面向日韩门户机场”。在这一定位下，针对容量受限、时刻紧张的状况，2011年以来，青岛机场明显加大了国际化的步伐，构筑开放型航线网络。近年来，青岛空港发展迅速，国内、国际两个市场齐头并进，互促发展，航线网络向国际化延伸的需求和趋势日益凸显。

在国际航线上，今年以来，青岛机场可谓“动作”频出：3月1日，青岛机场开通广州-青岛-洛杉矶货运航线，首条直飞美洲洲际航线的诞生，对于增强青岛空港国际货物中转运输能力，着力构筑口岸海陆空立体式、强辐射、跨越式发展具有重要意义。3月19日，青岛机场再添至韩国釜山的客运航线，至此，青岛至韩国航线每日平均达到26班，基本实现“公

文化”运营。3月27日，青岛机场开通青高-法兰克福航线，结束山东没有直达欧洲航线的历史。

特别是在日韩航线这一青岛机场国际航线业务的“黄金线”，为青岛打造区域性枢纽机场奠定了基础。“连接日韩”方面，执行2012年夏季航班计划后，将通达仁川、釜山、东京、大阪、名古屋、福冈等6座城市，航线8条，日均进出港航班46班，平均不足30分钟，就有一架客运航班从青岛机场飞往日韩地区，并逐步发展成为“日韩空中快线”。

届时，青岛机场拥有的国际、地区航线将达13条，分别通达洛杉矶、新加坡、仁川、釜山、东京、大阪、福冈、名古屋、法兰克福以及中国的香港、台北、高雄等城市，每周国际航班密度达300余班。空港口岸的发展和壮大，对青岛经济社会发展起到了明显的助推作用，青岛机场的国际化程度也进一步提升。

在国内航线上，执行2012年夏季航班计划后，青岛机场“沟通南北”方面，将连接厦门、长春、沈阳、杭州、哈尔滨等17座城市，航线20条，日均进出港航班达32架次；“辐射西部”方面，将连接乌鲁木齐、银川、兰州、西安、成都等12座城市，航线23条，日均进出港航班58架次。

目前，青岛机场已开通定期航线108条，其中国内航线95条，国际(地区)航线13条，通达

47个国内城市，9个国际城市，3个地区城市，每周进出港航班密度达2000余班，形成了“沟通南北、辐射西部，连接日韩、面向世界”的开放型航线网络布局。

航线拓展为蓝色经济“插上翅膀”

在经济全球化背景下，航空运输已经不仅仅是一种交通运输方式，而且成为区域融入全球经济的快速通道。

当前，青岛市十一次党代会绘制了“率先科学发展，实现蓝色跨越，加快建设宜居幸福的现代化国际城市”的宏伟蓝图。这一目标的实现，离不开民航业的战略支撑，机场的充分国际化更是首当其冲的核心工程。青岛机场也出台了支持民航发展的政策，加大了对航空公司开辟航线的扶持力度，青岛机场将加强战略谋划，切实提高增速，使青岛机场成为助推蓝色经济、提升城市能级的中坚力量。

为服务好山东半岛蓝色经济区建设，加快区域性门户枢纽建设和国际化步伐，青岛机场将持续加大日韩航线航班开发力度，建立并巩固至仁川、东京等东亚重要城市的1小时飞行圈，全面开发日韩市场；同时借助中转功能延伸东南亚、中亚、西亚市场，并逐步拓展欧美市场。依托高密度的日韩航线优势，建立与郑州、西安、成都、重庆、昆明等中西部重点内陆城市的航空中转链接，纵深打造以青岛机场为支撑，有效衔接中西部地区，快速中转日韩等地的区域性门户枢纽功能；借助广州、深圳、厦门等机场航线网络优势和区域运营优势，设计开发以广州、深圳、厦门为中转，衔接东南亚航点的航线网络功能。进一步突破青岛机场航线网络布局的局限性，延伸和拓宽网络通达程度，增强自身作为区域门户枢纽的辐射力和带动力，架设青岛与美洲、大洋洲、欧洲、非洲以及取转其他各国的桥梁。

依据规划，到2015年，青岛机场的客流量将达到1850万人次；到2020年，这一数字有望达到2900万人次，货运吞吐量达45万吨，起降架次达22万架次。

同时，随着民航业的快速发展，临空经济所带来的人流、物流、资金流将有效刺激青岛的经济活力，对推进全市转型升级、促进产业结构产生深远的影响。未来，青岛机场周边将建设空港城，主要发展临空经济，建设现代物流中心、飞机维修中心、高端人才生活中心，形成高新技术产业的聚集区，成为发展蓝色高端经济的重要载体。