

山东加强山石资源开发管理

◆新上普通建筑石材矿山原则上设在集中开采区内 ◆年生产规模不足10万吨普通建材矿山许可证到期不再延续 ◆已有矿山2020年底前全部建成绿色矿山

□记者 袁涛 王川 报道
本报济南5月3日讯 山东将进一步加强对山石资源的开发管理,不断提高山石资源开发利用水平。根据省政府常务会议今天原则通过的《进一步加强山石资源开发管理的意见》,现有的普通建筑石材矿山,生产规模不足10万吨/年或剩余资源储量服务年限不足2年的,采矿许可证或安全生产许可证到期后将一律不再延续。近年来,我省大力整治和规范山石资源开发活动,关闭了一大批“小、散、乱”矿山,全省矿山数量大幅减少,山石

资源开发规模化、集约化、绿色化水平得到提升。省国土资源厅相关负责人表示,加强山石资源开发管理,建设绿色矿山,发展绿色矿业,是从根本上解决山石资源开发利用粗放、开采工艺技术落后,自然生态环境代价高等突出问题的必由之路。我省将落实禁采区退出、限采区收缩、开采区集聚政策,持续优化矿业开发布局,着力打造规模适宜、绿色发展、生态环保、安全生产、集约高效的大型矿业企业。根据部署,我省将按照减少布点、控制总量的原则,结合市场需求合理确定矿山

数量和年度开采总量。各地新上普通建筑石材(主要用作砂石骨料)矿山原则上要设在集中开采区内。我省将严格采矿权准入,山石资源开发实行资源储量和生产规模双控机制,新建矿山生产建设规模要与资源储量相匹配。全省新建露天开采普通建筑石材矿山生产规模不低于100万吨/年,矿山服务年限原则上不少于10年;其他用途的山石资源矿山生产规模不得低于各级矿产资源总体规划确定的最低开采规模。现有的普通建筑石材开采矿山,生产规模不足10万吨/年或剩余资源储量服务年限不

足2年的,采矿许可证或安全生产许可证到期后一律不再延续,由市、县(市、区)政府责令关停;生产规模10万吨/年(规划最低开采规模)以上,且采矿许可证剩余有效期在2年以上的,必须按照绿色矿山建设要求重新编制矿产资源开发利用方案,达到绿色矿山建设标准方可组织生产。我省还将把山石资源开发作为重点,大力推进绿色矿山建设。新设山石资源开采矿山必须按照绿色矿山标准建设,已有的山石资源开采矿山2020年底前要全部建成绿色矿山。



各界人士纪念济南“五三惨案”九十周年 居安思危 勿忘国耻

□记者 王世翔 报道
5月3日,济南3岁的杨茹茵小朋友向济南“五三惨案”纪念碑敬献鲜花。当天是济南“五三惨案”九十周年纪念日,各界人士自发来到“五三惨案”纪念碑前献上鲜花,表达哀思。当日,济南组织开展第20次防空警报试鸣日活动。1928年5月3日,侵华日军以保护侨民为借口出兵侵占济南,大肆屠杀中国外交官及军民6123人,打伤军民1700余人,制造了震惊中外的“济南惨案”,又称“五三惨案”。

年底前高危行业和规上企业基本建成双重预防体系

□记者 付玉婷 报道
本报济南5月3日讯 省政府安委会办公室日前印发《2018年全省安全生产风险分级管控和隐患排查治理双重预防体系建设推进工作方案》(下称《方案》)。按照《方案》,今年9月底前,省、市、县标杆企业双重预防体系要基本建成并有效运行;年底前,全省高危行业和规模以上企业双重预防体系基本建成并有效运行。我省将采取“政府购买服务”等方式,依托标杆企业成立的第三方服务机构,对企业双重预防体系建设情况开展评估。评估与联合惩戒激励挂钩。据介绍,对未开展双重预防体系建设或流于形式、未通过政府部门组织的第三方评估的,经负有安全监管职责的部门责令限期整改后,未按时整改或整改不到位的,存在严重违法违规行为或导致发生事故的,纳入失信行为“黑名单”管理,联合相关部门采取严格限制或禁止其新增项目的核准、土地使用、采矿权取得、政府采购、证券融资、政策性资金和财税政策扶持等措施。同时,双重预防体系建设纳入安险费率动态调节标准,被树为省、市、县级标杆企业且双重预防体系有效运行,通过政府组织第三方评估的,保险费率在基准费率的基础上分别降低15%、10%、5%。

山东开展机构编制“条条干预”专项检查

□记者 张春晓 通讯员 葛健 报道
本报济南讯 日前,省编办印发《关于开展上级业务部门干预下级机构编制事项行为专项检查的通知》,确定对省、市两级部门单位开展专项检查,整治上级业务部门通过拨付经费、考核验收、评估达标、调研督导等形式的“条条干预”行为。据介绍,此次检查的对象为省、市两级党的机关、人大机关、行政机关、政协机关、审判机关、检察机关、群众团体机关、各民主党派机关和工商联机关以及承担行政管理职能的事业单位。检查的主要内容包括三方面:以项目审批、资金分配、考核督查、评比表彰、达标验收等为条件要求下级部门单位设立机构、配置职能、提高机构规格、增加编制和领导职数的行为;以颁布规章、印发文件、制定行业标准等形式对下级部门单位机构设置、职能配置、人员编制和领导职数配备作出规定的行为;以召开会议、调查研究、检查指导工作、沟通交流情况等机会对下级部门单位机构设置、职能配置、人员编制和领导职数配备提出要求的行为。



立夏时节农事忙 无人机麦田病虫害

□记者 方立 通讯员 周广学 报道
5月3日,广饶县陈官镇的麦田上空,益农植保农民专业合作社的技术人员在操作植保无人机对麦田进行喷洒农药作业。与传统喷药方式相比,无人机省人工、效果好、无间隙。5月5日是“立夏”,正值小麦抽穗、灌浆的关键时期,全省各地农民抢抓农时,对小麦进行防病虫、防干热风、防倒伏等“一喷三防”作业,确保夏粮丰收。

“散乱污”让一些产业面临生死抉择,武城推共享模式,催生96家“共享工厂加盟公司”

平台内部资本链接、劳动力链接、产业上下游链接,形成利益共同体



□ 本报记者 张雪峰 王世翔 本报通讯员 王玉磊 吴华
地处鲁西北鲁冀交界的德州武城县,民营经济较为发达,特别是改革开放后,当地一些镇村逐步形成了中央空调配件制造特色产业集群,成为当地主要的富民产业。然而无资质无手续从业者众多,“散乱污”问题严重,产品附加值低,“乱藤缠死好树”让产业集群优势难以发挥,转型升级停滞不前,在新形势下面临生死抉择。

村这样的小作坊有十几家,生产起来有噪音和废气等污染,但是大家只能忍着,因为家家户户都靠这个挣钱。在镇上工业园的中威集团,是当地成长起来的一家中央空调配件龙头企业,2005年就是国家非金属材料标准起草单位,在镇县帮助下,取得了消防认证、机电安装和环保资质等,但近些年企业发展一直难以取得突破,究其原因,与面大量广的“散乱污”企业低成本恶性竞争不无关系。而如今,原本是竞争关系的张新桥却成了中威集团的“合伙人”。原来,2017年3月份,他的小作坊明确列入“散乱污”企业,张新桥也明白,这次取缔“散乱污”,国家下了大决心,是大势所趋。当地相关部门答复明确:如果还想继续自己干,需要另建厂房,跑环评和资质手续等。他盘算,这对自已来说困难且不划算。

资金、设备、技术、人才、管理、服务、品牌、市场等,未来将以清洁、共享、双创为主线,打造一个智慧型产业平台。为避免大家各自为战,过程中一个关键点就是采用了“合伙人”制,通过平台内部资本的链接、劳动力的链接、产业上下游的链接等,结成利益共同体:比如在统一质量管理下,合伙人可使用中威集团品牌和营销渠道,销售后分成;比如原来上下游的采购多是现金付款,现在财务管理共享后各个合伙人平台内部结算,减轻流动资金压力;比如对平台内所有工人进行统筹调配,工资可根据订单量由相关合伙人分担,减少了用工成本。

产、低成本快速扩张,为下一步加快发展、做强产业提供了条件。县域培育一个主导产业不易,资源散了就难再聚起。在武城县委书记张磊看来,“散乱污”是生产组织的“散乱污”,而不是生产要素的“散乱污”。去年在环保整治中,武城县严格关停1017家“散乱污”作坊企业,但通过引导龙头企业设立“共享工厂”,帮助有转型能力和愿望的企业实现涅槃重生,已产生了96家“共享工厂加盟公司”;原来的“散乱污”企业主、农民工成为新型的合伙人、产业工人。以中威集团为例,预计产业工人年均工资性收入4万余元,各类合伙人年均收入达到10万元以上。另外一家龙头企业美弘公司“共享工厂”建成投产仅一个月就实现销售收入1200万元,加入平台的合伙人业务量平均增长40%以上。

当地经深入调查研究,践行新发展理念,借助中央环保督察契机,分类施策、疏堵结合,引导生产要素通过“共享工厂+合伙人”机制形成利益共同体,探索推进县域经济动能转换、乡村产业持续振兴的新路径。“一开始原料是玻璃钢,后来是铝合金。厂房是农村民房改建的,有订单就找村民来干,价格卖得很低,也不交税,赚了就是自己的。”鲁权屯镇是全国闻名的中央空调配件生产基地,小李庄村46岁的张新桥打初中毕业就干这一行。他说,本

这个时候,中威集团向他伸出了橄榄枝:为他提供标准化车间,其他企业可将资金、设备、劳动力等生产要素整合进来,大家资源共享。2017年8月份,张新桥带着五六名工人加入中威集团“共享工厂”。中威集团董事长张传义介绍,“共享工厂”由环保倒逼、在政府的服务和引导下产生,首先共享的是具备环评手续、治污达标的厂房,但实际运作中共享的还有

很快,张新桥感受到了实实在在的益处。订单多了,而且原来产品怎么便宜怎么做,现在对产品性能要求较高的医药、生物、食品等细分市场的企业客户多了,从原材料到生产都要加强质量管控,但附加值也高了。他决定不再风口、风阀、风管等什么配件都生产,而是联合三四个合伙人众筹100多万元购置先进生产设备,专门生产“正压送风口”,与共享平台上的其他加盟者通过契约分工协作。2017年下半年以来,中威集团共招募合伙人30多个,产业工人200多人,其中有张新桥这样的生产型、创业型合伙人,也有很多技术合伙人、销售合伙人,张传义表示,这些帮助中威集团实现了轻资

张磊表示,这一共享模式打通了产业链、优化了供应链,留住了产业人才、规范了产业秩序、促进了产业升级,既富了“老板”,又富了“老乡”。记者还了解到,2017年,武城县中央空调产业在大量关停“散乱污”企业后用电量增长19.78%,货运周转量增长23%,税收增长35.05%,户均税收贡献由2016年的9.8万元增长到2017年的24.8万元。今年第一季度,该产业实现工业用电量、税收同比增长均在七成以上。

推进综合试验 实现动能转换·重大项目聚焦

国家高速列车青岛技术创新中心落地,将为中国高铁不断输出重大关键技术——

“国之重器”有了“最强大脑”

□ 本报记者 付玉婷 毛鑫鑫

装备制造是实体经济根基,每一步发展牵动国家利益。要说近年来出镜率最高的“国之重器”,很多人会“点名”高铁:中国高铁已实现从“跟跑”到“领跑”的弯道超车,企业大跨步“走出去”,频频斩获出口大单,叫响“中国制造”。

过去十多年,中国高铁从引进消化吸收,到全面自主创新,走出了一条富有特色的创新驱动发展之路。不过,全面自主创新不代表所有环节都掌握了主动权。记者了解到,以电磁制动系统为例,目前由一家德国公司一统天下,国内不少高速列车车型还需从这家公司成套购买设备。一旦轨道交通实验室建成,有了电磁制动系统等综合性试验平台,国内轨道交通领域试验和验证条件的空白就能被填补,这将大大加速上述系统国产化进程。

力。国家高速列车青岛技术创新中心工作人员高翔指出,这是一项还处在探索阶段的高新技术,也是创新中心一项重要课题——已进驻的五个项目中两个都与它相关:计划总投资分别为5.1亿元和110亿元的高速磁浮实验中心项目和高速磁浮试制中心项目;另有一条5公里磁浮试验线,主要是为高速磁浮交通系统研发提供开发、测试、评估及验证等平台支撑,今年9月也将开工。

按照《“十三五”国家技术创新工程规划》所描述的,为突破产业转型升级过程中的关键技术瓶颈,我国在事关国家未来发展的重大产业技术领域建设战略目标明确、运行开放高效、资源整合能力强的国家技术创新中心,构建形成对产业发展辐射和带动作用强的技术创新网络。其中,体制机制创新是国家技术创新中心建设的重中之重。这意味着,国家高速列车技术创新中心在建设过程中,不仅要为提升本产业研发能力和装备水平发挥应有作用,更承担着为后续技术创新中心建设在体制机制和管理模式等方面探索模式、积累经验、打造样板的重任。

“领跑”背后,是以自主创新不断抢占产业发展制高点。“这需要持续突破重大关键技术,将主动权牢牢掌握在自己手里,而创新中心就是一个不断输出重大关键技术的‘最强大脑’。”近日,记者探访国家高速列车青岛技术创新中心,该中心副主任赵明花这样解释道。

在更多环节争取创新主动权

不仅是山东新旧动能转换重大项目,还列入国家、省、市三级“十三五”规划,并且是国家科技部、国资委批复并推动建设的首个国家技术创新中心——国家高速列车技术创新中心(下称“创新中心”)自诞生起就注定不凡。

以首批五个项目为基础,后续还将有一批重点科技专项签约进驻。据介绍,创新中心会重点建设高速列车技术与产品研发、科研成果产业化、大数据与应用服务“三平台”,高速列车产业技术合作转移与辐射、国际化轨道交通装备检测认证“两中心”以及创新资源网络——到2030年,全面推动高速列车技术创新成为我国高端装备制造产业的“新名片”和引领世界高速列车科技与产业发展的“火车头”。

为了便于说明,赵明花透露了不少“复兴号”的研发细节——试验里程61万公里,相当于绕地球赤道跑了15圈;为敲定一个性能最优的车头形状,海量数据打印出的A4纸堆了1米多高……“从研发到批量生产,‘复兴号’用了五年时间,而它仍属于传统轮轨技术。”赵明花表示,高速磁浮作为一种新模式,开发时间可能会更长;另外,如何在技术先进性和实用性、民生性之间找到平衡,也是开发高速磁浮列车必须要考虑的。

“更灵活,更有效率,是我们在模式探索上的目标指向。”赵明花说。记者了解到,青岛与中车集团在广泛调研、认真论证基础上,已提出了构建新型事业法人实体机构的技术创新中心管理体制和运行机制的想法,由中车集团工业研究院有限公司和青岛市科学技术局共同发起开办国家高速列车技术创新中心,实行不核编制、不定机构规格、不明确经费形式的“三不定”管理运行机制。去年9月,国家高速列车青岛技术创新中心作为事业法人实体已正式注册成立。

来自经信委的数据显示,山东轨道交通装备产业规模占全国的17%,2015年开始位居全国首位,并有着配套产业协同发展的良好局面。2016年9月,科技部、国务院国资委正式批复由中国中车集团和青岛市共同建设国家高速列车技术创新中心。到今年3月20日,首个项目“轨道交通车辆系统集成国家工程实验室”(下称“轨交实验室”)按计划开工,时间刚好过去一年半。“推进速度挺快。”赵明花说,对创新中心的重视,正是山东乃至中国近年来坚定核心技术自主创新的真实写照。

攻坚磁浮技术 道路曲折前途光明

西起上海轨道交通2号线的龙阳路站,东至上海浦东国际机场,这条全长29.863公里的铁路是国内目前唯一一条高速磁浮专线。不同于其他列车需要接触轨道,磁浮列车以磁极间的吸引力和排斥力推动列车运行,因此在速度和使用寿命上会更有优势。然而,上海这条磁浮专线是由德国制造的。

但她始终认为,在创新中心,纠结有哪些技术难点其实并无必要,更无需“神化”任何一种已经有的车型,“按现在的创新研发水平,难题总会解决;最关键的是提出颠覆性的技术,创造一个人们现在可能还无法想象的高速列车的未来”。

首个国家技术创新中心将 积累经验打造样板

在重大产业技术领域规划建设的20家国家技术创新中心中,国家高速列车技术创新中心成为首个批复建设的。赵明花说,这“首个”的意义,远非数字序列所能表达的。