

打造以发展“氟硅”产业集群为主要目标的环境生态化园区

衢州高新区：建设中国“氟硅之都”

■ 胡巧丽 本报记者 徐军

衢州位于浙江西部，钱塘江源头，四省通衢、商贸云集，孔子家庙，龙游商帮，历史遗迹的点滴中曾经辉煌不难想象。但在新的时期全国经济建设大背景下，相对全省平均水平，衢州是浙江欠发达地区，五年前人均生产总值不足全省平均的50%。

市场总在不断地嬗变与洗盘，为欠发达地区准备发展空间。谁对方向与机遇嗅觉敏锐，长于把握，谁就能抓住先机，加快发展。衢州借助原有工业基础，发展重化工业，恰逢我国工业化中期重工业加速发展之际，市政府除进一步加强工业基础，还着力构筑特色工业体系，积极培育主导产业。近年来，衢州经济实力快速提升，2010年，衢州在经济社会发展7项指标中，有5项指标增幅高于全省平均水平。

衢州经验何在？2002年以来，衢州以地方实情为基点，引导要素配置向特色工业倾斜，引导企业向园区集聚，最终形成衢州高新园区等10个特色产业基地。

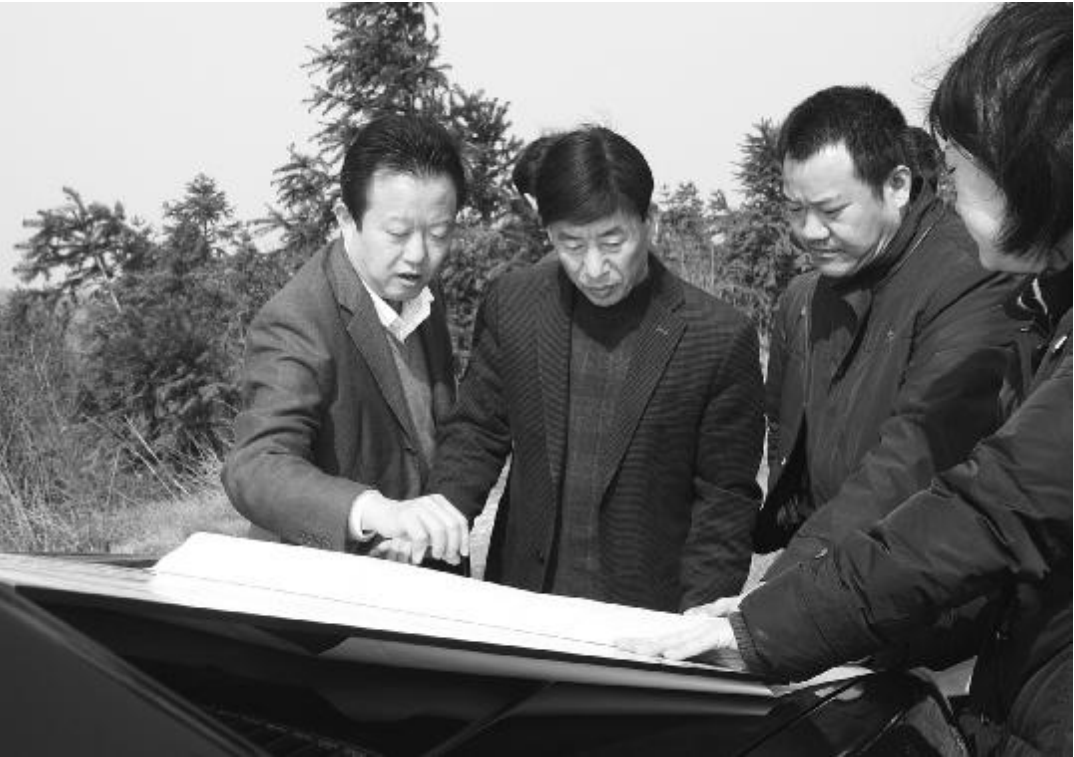
唯一同时具备氟和硅产业发展基础的基地

衢州高新园区全称浙江衢州高新技术产业园区，是一家以新材料为主导产业的技术园区，由浙江省政府批准设立，是浙江省地级市中唯一保留下来的独立建制的省级高新园区。园区成立于2002年6月，规划面积9.82平方公里。其中“浙江巨化中俄科技合作园”由国家科技部批准建立，占地2平方公里，作为园区的重要组成部分，它也是我国目前仅有的三个中俄科技合作基地之一。

园区自成立以来，坚持按照“政府主导，依托巨化，企业运作”的路子发展，依托全国十大化工企业之一、全国最大的氟化工基地——巨化集团公司（SH600160），以发展“氟硅”产业集群为主要目标，是全国第一家依托大型国有企业发展起来的化工新材料园区，也是目前国内唯一同时具备氟和硅两个产业发展基础的基地，2008年5月被科技部授予国家火炬计划浙江衢州氟硅新材料产业基地。

经过短短几年的建设，衢州高新区综合实力不断增强。去年实现营业总收入386.6亿元、工业总产值336.0亿元、净利润25.91亿元、上缴税额30.4亿元、出口创汇8.4亿美元。今年前四个月，企业发展态势加速上扬，工业总产值和税收同比增长分别达到68%、203%。

从这些数据中，可以看到一颗新星正在快速崛起，酝酿着未来明珠——氟硅工业。在全国产业转型升级节奏加快，国家强调节能减排、



衢州市委常委、常务副市长江汛波（左二）在衢州市政府副秘书长、高新园区党工委书记、管委会主任王良春（左一）陪同下视察园区二期建设

和谐发展和全球资源紧张的背景下，发展新材料是大势所趋。

衢州高新园区立志利用国内外资源做大做强氟硅化工核心产业，建设“中国氟硅之都”；孵化和培育一批拥有自主知识产权的高新技术产品和具有市场竞争力的高新技术企业，加快衢州高新技术产业发展。

“氟硅之都”是未来明星，一旦建成，将带领衢州高新区成为区域创新能力最强、经济增长最快、投资回报率最高和最具活力的新的增长区域之一，成为全国乃至全球举足轻重的新材料产业基地。

然而，这是一个长远目标。要实现长远目标，保持常青优势，必须打实根基，坚持保护环境、注重经济与社会的可持续发展。对衢州的重化工业而言，这个根基就是环境与安全。

对症下药，形成“一厂一策”整改方案

过去，重化工业发展以牺牲环境为代价，成为高能耗、高污染、高排放的代名词。现在这个发展模式已经落后。衢州因后发崛起而能看到先行者的得失，在打造“工业新城”的同时，着力发展新材料产业，拉长氟硅产业链，将环境与生态也纳入规划之中，与安全生产一起成为衢州工业发展必不可少的组成部分。

衢州市政府开展了衢化片区生态化建设环境安全整治，以高新园区为代表的几个区域主体，坚持市区域动、部门联动、政企联动，集中半年时间大力开展相关工作，目

前第一阶段工作进展良好。

整治活动拉开了生态化建设的序幕，活动时间从2011年7月1日开始至年底结束，市政府专门成立衢化片区环境安全大整治工作领导小组。

面对衢化片区企业现状，工作小组集中力量将大整治活动分三个阶段施行。首先，是排查摸底、制定方案，再组织实施、全面整改，最后检查验收、考核问责，衢州高新区管理委员会主任王良春将他们的工作形象地总结为“看病会诊、开方和复诊”。

至8月5日，“初诊”已基本完成。由高新园区、经信委、环保局、安监局、消防支队、质监局和巨化等单位组成的排查工作小组，根据国家相关规定设定整改验收标准，对高新园区39家企业完成了统一排查，其他区域17家企业陆续跟上。

接下来，是“开方”。专家将根据排查工作小组排查结果，逐家列出整改要求，形成“一厂一策”整改方案。工作小组将督促企业整改并掌握其进度，督促其在9月底前完成清下水标准化排口建设及PH、流量计安装联网工作；12月15日前完成废水纳管在线监测、空气中特殊污染因子的在线监测、在线视频监控的安装联网工作。

最后，是“复诊”。领导协调小组办公室将牵头对大整治活动实施综合验收，由市政府督察室配合，对因工作不实、措施不力造成工作延期的相关部门追究责任、实施问责；对整改后仍然达不到环保、安全要求的企业，依法实施停产整顿。一刀下去，力求落到实处。

生态化改造是长期工程，没有药到病除，只有通过严查严处，边整边改，限期达标，整治活动目标固然是让衢化片区水变清、天变蓝，固废、危废彻底根治，环境质量明显提升。四方会诊联动治病根，更长远的目标在于，力求引导重工业发生积极变化，众人合力夯实环境安全大基石，为衢州高新园区实现未来发展目标打好根基。

这不仅需要大整治活动，更需要长效管理，并从软硬件两方面着手。园区充分考虑到这一点，通过排查整改，强化监督，督促企业落实企业主体责任之外，还提出了四个“提升”、两个“全覆盖”。

两个“全覆盖”即在线监控、监测系统，污水纳管工作做到全覆盖。在线监控、监测，将污水管子接到企业家门口，将全面堵住“漏网之鱼”，使想钻空子、搞特殊的企业无处可钻，只能乖乖达标排放。

四个“提升”即全面提升工艺技术、装备设施、规范管理和人员素质水平。重化工业要彻底扭转“污”名，必须限制高污染、高耗能项目，倡导技术创新。衢州高新园区在开展工作时注重治旧控新，强化源头控制，坚持和完善工业项目决策咨询制度，即由省级专家对入园项目先行评审把关，领导小组对全部项目进行集中把关审定，不符合产业布局、不符合国家产业政策，环保、安全、投资强度等不能保障的项目，统统谢绝，以此严把入口关。

这一番措施率先实施后，衢州特色工业与生态化双拳齐握，不仅要后发崛起，在浙江省欠发达地区中率先崛起，而且力争基业长青。

而下游经营者最头疼的问题是找不到货源。此外，全国市场地域广阔，发达地区和不发达地区、一线城市和农村市场对产品的需求上存在很大差别，IT产业和日用消费品均比较突出。发达地区和一线城市很多被更新下来的产品在不发达地区和农村有广阔的需求市场，但若要使这些产品顺利地向需求地区流动，则需要对称的信息。

中国尾货网通过商业模式的创新，汇集信息，使各种尾货源头和数量庞大的尾货需求商家汇聚到一起，南北、东西部地区资源共享，最大化畅通渠道。此外，博货科技还通过旗下的《中国尾货》杂志，每月向全国30余家尾货市场直投15万册，层层传递尾货信息。

综合上述技术手段及服务，博货科技雄心勃勃，意欲建立一个贯通尾货上下游至终端的专业化、一站式综合平台，发挥互联网技术“无边界”、“低成本”、“高效快速”的特性，消除传统行业长期存在的信息严重不对称的问题。

现在，米克眼里的尾货蕴含一种突破，尾货网将是对传统行业的一种整合，满足制造业和消费者的双重需要，打通传统制造业监督二脉，以新的姿态参与中国经济发展。

目前，网站的注册企业用户已超万家，预计年底网站注册用户将达到10万家，日均访问量将超过500万PV，商家线上交易规模将超10亿元人民币，三年内交易规模有望超过数百亿元人民币。

警企联网剑指公共交通安全

“7·23”特大动车追尾事故引发高铁之问，又逢道路客运事故频频，公共交通安全神经再次紧张起来。四部委要求8月1日起，新出厂的‘两客一危车辆’安装卫星定位装置。

■ 郑连法 本报记者 徐军

治理交通安全隐患、遏制事故非朝夕之功，需要现代科技手段，更需多方联合监管，才能有力拉起安全防线，保障企业安全生产营运和人民生命财产安全。近日，开化交警就利用3G技术手段与企业网联联控，为如何管好道路交通安全做了示范。

事故频发，公路客运安全不容忽视

8月6日凌晨4时36分，沪昆高速江西上饶段，两辆半挂车追尾引发连环撞车事故，造成17人死亡，4人受伤。其中，侧翻撞向“福田”小客车的货车涉嫌超载和司机疲劳驾驶；发生事故的小客车核载9人，实载13人，严重超员，并在6日凌晨进入江西的梨园省际检查站时超速冲卡逃避登记检查，发生事故时车上9人当场罹难。

7月29日凌晨6时许，京藏高速宁夏段，一辆载客10人的面包车遇前方追尾事故，减速慢行并中途下车，被后方一辆大货车追撞，造成5人死亡，2人受伤。该事故未发生严重超载、疲劳驾驶或违法运营等明显违法违规行，但司机的小疏忽造成了惨痛伤亡。

7月以来，全国公路发生多起震惊全国的重特大交通事故，浙江也不例外。据不完全统计，7月以来杭甬两地已连续发生8起大型工程车交通事故，造成9人死亡，20多人受伤。经交警和相关部门开展专项整治活动及中共浙江省委常委、杭州市委书记黄坤明批示“加大整治查处力度”，势头有所遏制，然而此类顽疾已如黄梅时节雨，交警年年防，事故年年发。

当前，我国正处于高速公路建设迅猛发展时期，2010年全国高速公路总里程7.4万公里。同时，中国是世界上公路客运量最大的国家，将来航空、铁路再发达，受人口密度所限，公路客运仍将是我们最主要和最占主导地位的交通方式。因此，公路客运安全不容忽视。

利用3G技术，遏制违规违法行为

症结和软肋的存在，为道路死神带走年轻生命大开方便之门，舆论则将矛头指向客运、运输企业和公安交通管理等政府职能部门，发出质疑，要求从源头上杜绝不安全因素，对监管监控提出更高要求。

然而，传统管理方式按下葫芦起来瓢，交警备感无奈。对此，浙江省衢州市开化县交警部门想出新招，并予以大力推行：他们利用3G无线技术、GPS卫星定位等现代科技手段，整合现有设备和公安视频监控系統，动员县内各重点运输企业联合监管，形成管理合力，有效从源头遏制重点车辆违规违法行为，掐灭肇事苗头。

自实施该管理模式以来，驾驶员开车更加小心，一旦有超速、开车接听电话等存在安全隐患的行为也能被及时纠正，起到了良好的预防作用，监管效果立竿见影。数据显示，今年1至6月份，该县384辆重点车辆共发生13起轻微事故，没有人员伤亡，其中长途客车发生4起，比去年同期下降了50%，尤其是95辆出租车发生9起，比去年同期下降了88.8%以上。该出租车公司原被列入省重点监管单位，每月发生事故达10多次，致使各大保险公司不敢接保，乘客也怕坐车，经营惨淡，难以正常运转，车辆出让。企业与交警联网共同监管后，情况大为好转，客人敢坐，旧车升值，保险公司也争相投保。

而此前，客运车辆、危化品运输车、出租车、校车学生接送车等重点车辆的交通安全一直是社会关注的焦点，也是公安交通管理部门最为重视的热点、难点问题，原有管理模式存在不足，开化也不例外。“尤其是长途客运车辆，行驶在外地时，交警部门的源头管理常常存在失控盲区。”开化县公安局交警大队大队长叶槐宏向记者表示。为此，开化县公安局交警部门在去年年底筹建公安交通指挥中心时，便筹划能否发挥新科技的优势，整合现有设备、系统，积极探索重点车辆源头管理的新招，以提升全县的交通管理科技水平。

交警部门的设计是，动员县内各重点运输企业安装车辆监控系统，对长途客车、旅游车实行动态视频监控，对危化品运输车、出租车实行卫星监控管理，并将所有监控系统终端接入交警指挥中心“千里眼”平台，实现指挥中心和运输企业的联合实时动态监管。

如此一来，虽然劳师动众，但一下子解决了长期存在的管理难题，并变猫捉老鼠为双方共赢。

四部委要求，有关车辆要卫星定位

客运车辆等重点车辆安装监控系统后，道路运输企业可以发挥自身的力量，对其车辆进行严格监管，随时掌握车辆的位置和运行状况。同时，监控系统还能实时监控车内状况、驾驶员是否疲劳驾驶以及车辆是否受到外来侵害，如广东省之前就曾通过GPS视频监控破获过抢劫案。另一方面，可以随时记载有无超速违章，方便有关部门监督。据叶槐宏介绍，交警与运输企业联网监控后，警方会定期向车辆单位通报车辆违法等相关情况，和企业共同形成管理合力，真正实现重点车辆全路线、全天候的源头管理模式。

交警部门的动议得到了该县各运输企业的大力支持。目前，该县共有68辆长途客运车辆和旅游包车安装了3G车载无线视频监控系统，95辆出租车和37辆县内短途客运车辆安装了GPS卫星定位装置。

7月21日，记者在指挥中心现场体验了交警利用该监控平台“飞行”执法。当天下午14点30分，监控系统上显示，此时共有68辆开化牌照的长途客车行驶在衢州境外，最远的在上海、广东。指挥中心负责人郑连法轻点鼠标，开始对长途客车进行“飞行巡查”，鼠标滑过，每一辆车内的4个摄像头画面都会同时出现在屏幕上，同时该车的行驶速度、路线、车辆乘员人数、驾驶状态和车前情况一目了然。

据统计，开化交警部门启用该实时监控系统以来，已纠正客运车辆超速、司机接听电话等各种安全隐患10起，在很大程度上避免、减少了安全事故的发生，得到了客运企业和乘客的一致好评。

此前，交通部、工信部等四部委曾发布通知，要求8月1日起，新出厂的‘两客一危车辆’（指所有旅游包车、三类以上班线客车和运输危险化学品、烟花爆竹、民用爆炸物品的道路专用车辆）应安装卫星定位装置。中国公路学会客车分会秘书长、中国公路车辆机械总公司副总经理裴志浩认为，网联联控技术是很有效的监管措施，卫星定位装置安装之后，应该尽量加快推行网联联控的力度。

（上接第九版）

在这样的情况下，一方面尾货大受欢迎，另一方面也出现了仿冒品和假冒品扰乱了正规的尾货市场。

业内人士分析，金融危机初期，外贸大幅退单，尾货在短期内大量积聚，而到了金融危机中期，外贸订单大量减少，国内的加工厂难以为继，纷纷倒闭或转型。大量加工厂的倒闭或转型，直接导致了尾货量减少，国内一些新开的尾货市场货源无法保持稳定，只能用大量正货填充市场，导致其性价比无法吸引普通老百姓。一些新开的尾货市场既没有价格优势，知名度又低，客流自然就会减少。非尾货占的份额太大，市场的总体价格必然会提升，其价格的竞争力就会丧失。而对于现阶段纺织服装尾货货源状况，有调查表明：23.53%的商户认为较为充足，35.30%的商户认为货源稀缺，认为适中的占41.17%。如此看来，整个市场的优势已经在下降，要想扭转局面，则需要规范。

国务院发展研究中心原副主任鲁志强用16个字概括了尾货市场的现状：应运而生、发展迅猛、瑕瑜并存、亟待规范。

为了促进尾货市场健康发展，2009年7月，国家有关部门出台了《尾货市场经营管理技术规范行业标准》，尾货市场主管部门以及相关企业也开始了规范化发展的有益探索。

首先，要提高尾货市场的准入标准，加强质量监管，提升市场服务，保护知识产权，加强品牌授权，进行尾货市场的科学合理规划。

其次，要拓展行业领域，推动市场细分。目前尾货主要集中在服装、皮鞋领域，电子、日用陶瓷甚至生产资料尾货市场都有待进一步开发。不同层次消费群体的吃、穿、住、用、行中都有尾货存在，只有向多种、多等级商品线并存的模式发展，才更能使消费者“淘货”更方便，所“淘”之货更实用。

再次，要促进商业模式创新。尾货市场业内企业要构建比较完善的销售服务体系，建立相应的物流配送、财务收支系统、价格体系。突破单纯以收租金为主的摊位制市场局限，以得到更多消费者和品牌商的青睐。

这些工作光靠厂家、商户和消费者任何一方都无法做到，而国家监管部门及相应法规毕竟不能够直接参与到整个产业链条上来。因此，如果能够有一个第三方来整合这个庞大的市场资源，是可以受到各方欢迎的一件事。

中国尾货网打造尾货业电子高速公路

截至2011年6月底，我国网民已近5亿。如此庞大的基数，为电子商务的繁荣准备了温床。

浙江博货科技有限公司正是在