



### 第十七届中国企业十大新闻十大人物年度盛典 暨第七届中国企业发展论坛

2012年1月8日·人民大会堂

详见 B04、C24 版

要  闻

我国将建立  
多元化航天投资体系

A02

铁道部长道歉

A03

外贸转折时间窗临近

A04

问  计  用  工  难  题

新产业工人接棒

A17

破解用工荒

A18

国企劳动用工调查

A19

结构性用工短缺将长期存在

A20



B01-B40



C01-C24

产  业 · 公  司

菲尼克斯中国战略升级

A05

SANYO 品牌退市  
家电多品牌战略福祸未知

A06

量跌利涨  
厨电业转型高端大功告成

A07

2012 年稀土出口配额  
传递稳定供应信号

A08

让开滦转方式更快更实更好

A09

河北钢铁：  
以一流标准打造一流企业

A10

王社平：国企需稳中求进

A11

峰峰集团：  
打造煤炭行业“道德方舟”

A12

视频网站大局未定  
差异化平台抢先机

A13

“东方”再定义地毯

A14

五轮投资成就民营地产龙头

A15

楼市寒冬  
开发商陷“非典型性”困境

A16



12 月 25 日,时速超 500 公里的试验列车在中国南车四方股份公司下线。这标志我国在高速列车前瞻性研究中取得了阶段性重大成果,有利于完善中国高速列车技术体系,将使我国在高速铁路领域拥有更大的国际话语权。  
CFP 供图

调查报告出炉  认定三大“人祸”

温州特大动车事故  
54 责任人受查处

■ 本报记者  闵云霄

28 日,国务院总理温家宝主持召开国务院常务会议,听取“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故调查情况汇报。同时,国家安监总局正式公布共计三万六千余字事故调查报告。

在此之前的 7 月 23 日,甬温线浙江温州市境内,由北京南站开往福州站的 D301 次列车与杭州站开往福州南站的 D3115 次列车发生动车组列车追尾事故,这次事故造成 40 人死亡、约 200 人受伤,直接经济损失 19371.65 万元。

牵动民众神经的动车事故报告出笼,包括铁道部原部长刘志军等 54 人受到查处,铁道部的高铁、动车公共安全问题又一次成为公众热议的话题。

12 月 23 日,小伊伊结束在上海新

华医院的住院治疗,回家过年。

两岁半的小伊伊是温州动车事故的最后一名获救者。7 月 23 日 20 时 30 分左右,北京南站开往福州站的 D301 次动车组列车运行至甬温线上海铁路局管内永嘉站至温州南站间双屿路段,与前行的杭州站开往福州南站的 D3115 次动车组列车发生追尾事故,后车 4 节车厢从高架桥上坠下。

关于事故的发生原因,出现多种说法。温家宝在温州查看情况时表示:对于此次事故的原因和处置工作有很多质疑,应当认真听取群众意见,严肃对待,给群众一个负责任的交代。

28 日公布的调查报告认定,这是一起因列控中心设备存在严重设计缺陷、上道使用审查把关不严、雷击导致设备故障后应急处置不力等因素造成

的责任事故。

国务院事故调查组通过周密细致的现场勘察、检验测试、技术鉴定、调查取证、综合分析和专家论证,查明“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故的原因是:通号集团所属通号设计院在 LKD2-T1 型列控中心设备研发中管理混乱,通号集团作为甬温线通信信号集成总承包商履行职责不力,致使研发的 LKD2-T1 型列控中心设备存在严重设计缺陷和重大安全隐患。

《中国企业报》记者查阅调查报告显示,铁道部在 LKD2-T1 型列控中心设备招投标、技术审查、上道使用等方面违规操作、把关不严,使其上道使用。雷击导致列控中心设备和轨道电路发生故障,错误地控制信号显示,使行车处于不安全状态。

(下转 A02 版,相关报道详见 A03 版)

国资委强化考核  
确保央企稳增长

■ 本报记者  李志豹

《中国企业报》记者从 12 月 28 日国务院国资委召开的中央企业负责人经营业绩考核工作会议上获悉,依据做强做优中央企业的目标与要求,中央企业明年将以业绩考核为导向进行结构调整,做到有进有退、有所为有所不为。向国家需要控制的领域进,向有技术优势的领域进,向有人才储备的领域进,向有核心竞争力的领域进,集中资源干好该干的事。

在国际国内环境发生重大变化的背景下,中央企业 2011 年仍然取得了不错的经营业绩。中央企业 2011 年预计实现净利润接近或突破 9000 亿元,经济增加值将保持在 3000 亿元以上。

2012 年国内外经济环境极其复杂,极其严峻。国资委副主任黄淑和在会上表示,明年的经济增长任务十分艰巨,考核应当发挥重要作用。

目标管理保“增长”

12 月 19 日召开的中央企业负责

人会议上,国资委主任王勇提出了 2012 年中央企业保增长的首要任务。而此次会议又将保增长列为明年中央企业业绩考核的中心工作、2012 年业绩考核的奋斗目标。2012 年的利润和经济增加值目标,原则上不能低于前三年的平均水平。

“不是单纯的规模扩张,要依靠内外部资源整合,结构优化、科技进步和管理创新等,进一步推动企业转型升级,增强企业活力和竞争力,实现企业科学发展。”黄淑和强调。

2010 年初,国资委确定了对中央企业采取经济增加值进行考核,转变了过去单纯追求央企营业收入规模、利润总额的做法。在目前外部经济形势继续恶化的大背景下,进一步推进和强化经济增加值的考核,具有重要的现实意义,对于经济增加值的考核,国资委要求,中央企业要在认真分析所属单位发展阶段、行业特点、功能定位的基础上,逐步扩大经济增加值考核的范围,2012 年要争取覆盖到所有三级企业。

同时根据国资委的要求,中央企业集团公司对二级企业的经济增加值考核权重要较上年有所提高,具备条件的企业应力争达到 40% 以上。

记者了解到,国资委将出台中央企业科技创新成果考核奖励办法。获得国家级科技奖励、专利金奖和主导制定国际标准的中央企业,在年度业绩考核中将得到加分奖励。

风险防控求“平稳”

继 2008 年第一次过冬后,中央企业即将面临第二个冬天。“中央企业要抓紧做好 3—5 年渡难关、过寒冬的应对准备。”黄淑和说。

黄淑和指出,在应对挑战的同时,中央企业也要积极抓住新的发展机遇,加快转变经济发展方式,推动结构调整和转型升级,做强做优主业,增强企业发展后劲,实现企业的可持续发展。

(下转 A02 版)

紫竹评论



500 公里时速  
与“7·23”报告

■ 本报评论员  李锦

近日,铁路系统连出两条世界瞩目的新闻。一条色彩鲜亮,一条有点暗淡——

12 月 25 日,我国更高速度的试验列车在青岛下线,这辆车时速将超过每小时 500 公里。

12 月 28 日,国务院常务会议听取“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故调查情况汇报。会议同意给予 54 名责任人员党纪政纪处分的处理意见。

这两件事似乎无关,然而在三天之内出现,这就容易使人们产生联想,觉得这两者之间很有关系。

首先,是对“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故发生的处理。国家安监总局公布长达 17000 字的事调查报告。对这件事的处理反映了政府对安全的重视,对稳健发展的重视,没有“安稳”两个字,何来发展? 国家领导人早就说要对人们一个交代,随着年根岁底的到来,终于让悬望的人们得到安慰。

国务院会议强调,要深刻总结“7·23”特事故的教训,认真整改落实,统筹做好铁路特别是高铁各项工作,推动高铁事业科学发展、安全发展、可持续发展。显然整改目的还是为了发展。

“建设发展高铁的方向是正确的。”国务院会议所特别强调的这句话很响亮,也很坚决,斩钉截铁,毋庸置疑。

高铁的方向是正确的,坚持发展高铁的方向不能动摇。咀嚼这句话,便可感觉三天前公布的时速 500 公里列车的新闻发布是意味的。曾几何时,“7·23”事件发生后,速度似乎是一个臭熏天的词,一时,世人有多少人借题发挥以痛加指责经济增长为能事。

现在公布列车每小时 500 公里,速度更快了。在公布对“7·23”事故处理决定前三天宣布加快速度,这似乎是一个颇有象征意味的新闻设计,似乎是宣示在处理安全事件毫不容情的同时,坚持高速铁路发展的决心也是不可动摇的。

建设高速铁路是从我国国情出发的正确抉择。中国是典型的大陆性国家,幅员辽阔,人口众多。东西和南北跨度分别达 5400 公里和 5200 公里,各省会城市之间平均距离达 1500 公里左右。与之相应的经济格局,呈现出区域经济发展不平衡、产业布局与资源分布不对称等特点。决定了生产过程与市场消费需要高速度、长距离、大运量的交通运输来实现。中国独特的经济和地理格局,决定了铁路在交通运输体系中的担纲作用。

高速铁路的建设深刻地改变着中国。高铁的意義在于,让中国经济“血脉”畅通地循环流动起来。目前,近 80% 的人口生活在沿海沿江地区,水运成本低廉形成明显的经济优势。高铁发展起来以后,内陆经济会得到大的促进,并由此改变经济学人口迁移规律,进而对交通运输体系和城市化格局带来重大影响。

短短 6 年,中国铁路大大加快了现代化建设进程,高铁已成为一张亮闪闪的“国家名片”。瑞典欧盟研究所研究员艾莲娜·卡尔森撰文指出,“中国发展高铁是非常明智的选择,将在找到新的经济支撑点的同时,占据未来新能源利用制高点、政治制高点……中国发展高铁,不是选择了一个交通方式,而是在谋划未来。”

当然火车开得太快了,便可能出事。然而出了事后,便慢了甚至停了下来,这是万万要不得的。2300 多年前,《吕氏春秋》中记载着因噎废食的故事。现在我们如果出了“7·23”事故,就让火车慢下来,让铁路建设停下来,是不是一种因噎废食? 避重就轻,人便活不下去,因为怕冻便不浇水,树便枯死,这是古人都明白的,我们难道不如 2300 多年前的古人么?

显然,对铁路事故的处理与铁路建设速度的加快,是一件事的两面,是稳中增长的一个鲜活例证。这自然使人想到稳定与增长的关系问题。

增长与稳定是 2012 年中国经济发展中的重大现实问题。两者相互制约、相互依存,是一个有机的整体。增长是核心,离开了增长,稳定就失去应有的意义。没有增长就不可能赢得稳定,在增长中求稳定,这种稳定是积极的稳定;没有增长就没有稳定的基础,在增长中保持稳定才是可靠的稳定;增长为稳定创造条件,稳定为增长提供保证。

当下经济发展的复杂性,决定着整个 2012 年都遇到稳定与增长的关系问题。12 月 5 日在中南海召开党外人士座谈会上,胡锦涛总书记指出,明年是实施“十二五”规划承上启下的重要一年,做好经济工作关键是要把稳增长、调结构、保民生、促稳定更好结合起来。这里胡总书记讲的“结合”二字,极为重要,这是“关键”。这无疑是基于实践经验基础上的对中国问题的规律性总结,也是对 2012 年科学发展的具体要求。显然,离开实践的具体进程,离开积极进取的发展原则,我们就不能完整地、准确地理解稳增长的内涵。相反,抽象、静止的理解“稳”,很可能形成一种新的“公式”,使稳定与发展二者相互制约、束缚手脚而致无所作为。

因此,在稳增长提出的时候,重新强调处理好二者关系,是十分必要的事。对“稳增长”三字应有更高的认识基点、更宽广的视界、更积极进取的理解。不管是领导干部,还是企业家,都要找到“稳”与“增长”的结合点,把握好各方面工作的力度,在动态中实现平衡,在平衡中求得增长,防止顾此失彼,从一个极端走向另一个极端。

两条似乎互不相关的新闻,因为时间靠得太近,又是出自同一部门,使得人们觉出彼此间联系的紧密,这似乎是在为“稳增长”做诠释,对科学发展做最新的讲解,亦如音乐中的协奏曲,一放一收,一快一慢,一紧一舒,一张一弛,很有韵律感,有相互映衬的和谐之美。