

## 康菲承担渤海事件全部责任

## 环境索赔面临法律盲区

■ 本报记者 刘成昆

沸沸扬扬闹了半年的康菲漏油事件,事故责任终于有了定论。

国家海洋局11月11日公布蓬莱19-3油田溢油事故联合调查组对此次溢油事故原因的调查结论:“此次溢油事故是康菲石油中国有限公司在蓬莱19-3油田生产作业过程中违反总体开发方案,制度和管线上存在缺失,明显出事征兆后,没有采取必要的防范措施,由此导致的一起造成重大海洋溢油污染的责任事故。”

## 谁的责任?

6月发生漏油事件,国家海洋局在7月初就初步认定了漏油事件的责任在于康菲。

对于这次漏油,康菲和中海油一直对外宣称他们遇到了前所未有的情况,现有技术无法处理这样的漏油事故,将责任推为天灾。但事故的发生究竟是天灾还是人祸,这可以暂且不论,但事故发生之后,康菲一直不积极处理,甚至对公众发表不当言论,引起了国内舆论强烈不满。

记者研究了中海油与康菲合作开发渤海油田的史料后发现,这份合同第一阶段在2012年到期,届时双方需要重新商量条款,这或许是解开双方不积极作为背后的玄妙。

中国社科院经济学、法学博士后,北京工业大学副教授聂孝红认为,不排除此前康菲感觉中海油可能收作作业权,于是尽全力开发渤海油田,或者感觉因渤海储量下降,续约价值不大,不顾条件和成本大力开采,以期在合同到期后获得尽量多的权益油。记者就这个原因向康菲发了电子邮件,康菲未予回应。

中海油作为国家海洋油气资源的拥有者,相当长的历史时期中不具备海上油气的开采能力,员工却享受40万元的高薪。这种低效率与高收入之间的矛盾已经引起社会的普遍不满。记者根据中海油年初发布的资料做了仔细地研究发现,中海油在渤海漏油中也是不可忽视的因素。

蓬莱19-3是迄今为止中国国内建成的最大海上油气田,面积覆盖约3200平方公里,由康菲石油在1999年5月在渤海湾的11/05区块发现。开发区主构造可采储量为5亿桶,周边地区约为3亿桶。

而据中海油对外宣称,蓬莱19-3是去年中海油上产5000万吨的功臣,仅一个油田去年就增产250万吨,几乎是去年中海油增加产量的1/4。

据中海油去年年底对外通稿宣称,“十五”期间,中国海洋国内油气产量从2302万吨增长到3364万吨,“十一五”把目标定在5000万吨,而到了2009年底,“十一五”的第四年,中海油的产量也只有3925万吨,离5000万吨尚有1075万吨的缺口。

渤海油田将规划的“3000万方”目标改为“3000万吨”,增产600万吨,由渤海油田旗下的蓬莱19-3区块从2009年的500万吨提高至2010年的750万吨。而这600万吨的增量一半是由这个区块增加的。

因此,中海油与康菲不顾条件地开采,难免会出现这样的事故,不排除大跃进式的开采,导致漏油事故的发生。



CNS 供图

生。不过记者分别就此事发给中海油和康菲电子邮件采访,康菲否认,中海油未予以回应。

## 谁来赔偿?

关于谁来赔偿问题,虽然国家海洋局一直将板子打到康菲石油公司身上,但我国舆论却认为中海油也“罪责难逃”。

聂孝红认为,中海油不应当承担赔偿责任。他为了表达自己的观点,先追述了双方合作的历史。1994年,渤海油田是中海油跟康菲签合同,委托康菲公司勘探储量,1999年康菲经过勘探发现了渤海油田的丰富储量。之后双方签订合作合同,决定共同开发,中海油负责监管,具体作业由康菲公司负责,双方之间是合同关系。

这个情况适用《中外合作开采海洋石油资源条例》。条例规定,除合同另有规定外,外国合作者应负责开发作业和生产作业。直到中海油按照合同规定,在具备条件的情况下接替外方作业。

另外,条例也有规定,“作业者和承包者在实施石油作业中,应当遵守中华人民共和国有关环境保护的法律法规,防止对大气、海洋湖泊和陆地的污染和损害。”从这条来看,防止污染和损害的责任方应当是作业者,现在作业者是外方,他有这个义务防止污染。

条例有法律效益,从前面的分析中已经明确责任方是康菲。现在溢油是康菲违反了我国法律法规附加给他的义务,责任应当由康菲承担。《中华人民共和国海洋环境保护法》规定,造成海洋污染的责任者应当赔偿。

我国海洋局等官方表态说责任在康菲。7月初海洋局第一次就此事召开新闻发布会,表达了康菲责任的认定。不过这次海洋局没有表态是谁的责任,只表达了漏油是谁的责任。中海油和康菲一直没有表态,双方没说是谁的责任的问题,也没说责任承担的问题。

通过聂孝红的分析,康菲承担一

切责任符合我国现行的法律法规,但民意自从事件曝光之后,就对中海油表示不满,多位专家也表示中海油应当承担部分责任,甚至作为业主,应当承担主要责任。但康菲事后强硬的表态有些显得主动引火上身,海洋局、中海油和康菲并未将我国现行法律法规的规定对外公布。

这个条例是在上个世纪90年制定的,当时我国石油勘探技术不成熟,需要引进国外的投资者,他们有技术,他们开采就应该保护我国的环境。在这种情况下,我国制定这样的条例是正当的,是保护我国企业和油气资源的方法。

在资源日益稀缺的情况下,作业方仅凭先进的技术就能获得如此多的权益油,我国在资源方面的牺牲较多,作业方几乎是空手套白狼。外国企业从中国获得如此多的权益,他们有责任、有义务保护我国的环境和保证作业安全。

虽然有现行法律法规证明了国家海洋局将责任全部定在康菲身上的正当性,却不知道海洋局和中海油为什么不对外捅破这层“窗户纸”。

此事对中海油和康菲的影响也是较大的。此事考验了中海油原来的开发模式,中海油的海上油田开发,多与外资石油公司合作开发,多由外资公司担任作业方,中海油掌握51%的权益。现在中海油的技术水平已经达到渤海油田开发的要求,2012年双方合同到期后,中海油不可能再与康菲合作。

## 漫长索赔路

确定了赔偿主体之后,就需要确定赔偿数额,厦门大学教授、能源经济研究中心主任林伯强认为,赔偿是这一系列环节中最艰难的一部分,这将是一个漫长的讨价还价过程。

中海油在其官网上表态,作为国家石油公司,中国海洋石油总公司尊重联合调查组的调查结论,并将积极督促作业者康菲石油中国有限公司做好后续事务处置工作。

记者向中海油新闻处负责人发去邮件询问,后续事务都有哪些,截至记者发稿,仍未能获得对方回复,而其“积极督促”的表态表明了中海油只是监督者,一切都由康菲承担。

林伯强认为,我国对康菲的索赔将是一个漫长的诉讼过程。渤海湾是环境敏感地带,我国政府在这件事上承受的社会压力较大,国家对此事会有比较强硬的表态。

康菲在9月份给记者发了一封邮件,邮件中透露康菲将成立一个基金,基金将对任何损害进行补偿。但林伯强认为,据常理推测,康菲对我国环境和渔民进行补偿没有质疑,但赔偿数额是关键因素,双方达成一致比较困难,诉讼将是一个漫长的过程。

离渤海漏油最近的事件就是美国墨西哥湾漏油事件,BP在开采美国墨西哥湾的海上油田时造成原油泄漏,对此,BP遭受美国几十亿美元的罚金,并成立了200亿美元的赔偿基金。墨西哥湾漏油事件虽对我国有借鉴作用,但我国法律并不健全且我国与美国的法律环境存在很大不同。记者调查翻阅了我国出现过的几起类似事件,发现我国获得的赔偿有限,远远无法与BP的赔偿相比。

2002年,马耳他籍油轮“塔斯曼海轮”与中国大连“顺凯一号轮”在天津渤海海域碰撞,塔斯曼海轮所载大量原油泄漏,污染了我国大片海域。2009年后,经过花费了600多万元的调查取证,天津市海洋局向肇事油轮索赔9479.25万元,天津市渔政渔港监督管理处索赔1784.8万元。

最后法院判令,塔斯曼海轮赔偿有关部门1513.42万元人民币,但这些费用与索赔额相比差距很大。大连石化爆炸事件发生一年后,大连市未获赔偿,中石油仅以追加投资了事。

不过林伯强认为这次不会出现这种情况。中国在相关方面的法律需要加强,这回比较麻烦,这次对促进我国法律出台有比较大的意义。这次事件对我国海洋环境的保护、相关法律法规的健全都是一个转折点。

## 快递业整合提速

■ 本报记者 李志豹

《关于快递企业兼并重组的指导意见》(以下简称“《意见》”)出台近半年,北京星晨急便速递有限公司(以下简称“星晨急便”)成为第一个“尝鲜者”。

11月24日,星晨急便与鑫飞鸿物流快递有限公司(以下简称“鑫飞鸿”)正式合并成立星晨急便·鑫飞鸿快递有限公司,新公司由星晨急便董事长陈平控股。

“这两家快递企业的整合具有较强的代表性。”中国快递咨询网首席顾问徐勇对《中国企业报》记者表示,《意见》颁布实施以来,快递行业的兼并重组并没有实质性动作,直至星晨急便与鑫飞鸿的重组。

## “星鑫组合”挤进前十

据悉,新公司定位于电子商务B2C、B2B服务的全国性快递公司,为广大企业及电子商务客户提供国内小件包裹速递服务。

公开资料显示,星晨急便速递成立于2009年,由宅急送快运原总裁陈平与几位合伙人创立,并于去年3月获得阿里巴巴集团注资。

鑫飞鸿成立的时间更早一些。鑫飞鸿成立于2002年8月,主要从事国际、内地及港澳台地区的双向收送速递物流业务,由于发家于华南,目前公司在华南的网络也比较完整。已经在广东珠三角地区的每个镇都设立了收件、送件及相关的快件服务机构。

与星晨急便合并之前,鑫飞鸿公司有40余个中转站,1100个网点。目前,新公司拥有运转及分拨中心150多个,网点数量3800多个。

记者同时了解到,合并前星晨急便速递和鑫飞鸿速递的总业务量为13万件/天左右,合并之后,快件量增加至17万件/天。

“两家快递公司合并后,在规模上已经由10名后挤进了行业前十名。”徐勇表示,兼并重组是企业快速做大规模的捷径。

事实上,被星晨急便控股收购的鑫飞鸿也是依靠收购迅速壮大起来的。

从2006年起,鑫飞鸿开始向全国扩张。第一站是江浙沪,它收购了奇速快递;第二站是华北区,它收购了一统快递;2010年5月,鑫飞鸿又并购了山东的D速快递。

值得一提的是,在选择星晨急便以前,鑫飞鸿曾经有过与海航的一段“恋爱期”。去年,海航收购天天快递之后,开始洽购鑫飞鸿。然而双方在持股比例和价格方面未达成一致,最终不欢而散。

## 仍面临合并难题

陈平对外表示,两家公司已经进行了两个月的整合工作,目前已经合并完毕。

“保留两个企业的名号有利于品牌及业务的延续,而所谓的整合完毕也仅是对外的一种“促销式”宣传而已。”然而,在徐勇看来,两家公司的整合才刚刚开始。

一位不愿透露姓名的鑫飞鸿人士告诉《中国企业报》记者,目前还没有注册成立新的公司,先是采用了“星晨急便·鑫飞鸿”的联合商号。

一个例子是,11月19日,星晨急便·鑫飞鸿温州分公司开业。星晨急便与鑫飞鸿的官方表述是,该公司成为星晨急便与鑫飞鸿合并以后,在华东大区以“星晨急便·鑫飞鸿”商号正式挂牌成立的第一家分公司。

星晨急便的核心业务是电子商务配送,即侧重于3公斤小包裹市场,而鑫飞鸿的客户以企业为主,经营的产品主要为商务传统快件,流转以汽运为主,其运输线路遍布全国。

陈平表示,两家公司各有所长,能够做到优势互补。星晨急便的优势在项目业务、管理和信息化方面,而鑫飞鸿的优势则在于覆盖网络较全。

“互补的同时也必然会产生排异性,新公司必须做出相应的业务整合。”徐勇的建议是,在干线上合并,而在“最后一公里”上要保持差异。

当然,新公司面临的市场机遇也显而易见。中国国家统计局局长马军胜11月22日表示,政企分开的邮政体制改革以来,中国快递业务总量五年翻了一番半,年均增长率达27.23%,日均处理量从2007年的300万件增长到今年的1300万件。“中国快递市场成长速度快、潜力大,市场规模已排名世界第三位。”

徐勇认为,新公司的当务之急是加快企业文化之间的融合,其次是注入资金加大投入,来提升服务能力与品质。

## 行业兼并重组提速

今年以来,国家密集出台了有关快递业的鼓励支持政策。上半年,发改委出台了鼓励快递业发展的政策,把快递业列入鼓励发展的产业目录。

到了6月份,直接针对提高快递行业集中度、鼓励兼并重组的《关于快递企业兼并重组的指导意见》由国家邮政局发布实施,显示了国家推进快递业重组的决心。

《意见》提出以“市场化、产业化、现代化”为方向,鼓励指导快递企业通过兼并重组建立健全现代企业制度,加快转型升级,进一步做强做大。

“兼并重组是国家提出的政策,也是快递业转型升级、实现现代化快递的必经之路,我们不能总是家族式企业,通过兼并重组活动,我们的企业将会迈上一个现代化企业管理台阶,这个态势将会继续加快速度。”中国快递协会副会长兼秘书长达瓦日前表示。

今年8月底,国家邮政局发布《快递企业等级评定管理办法》,中国快递协会于11月1日又公布了《快递企业等级评定实施细则》。

据了解,中国快递协会将邀请相关专家和消费者代表等组建全国快递企业等级评定委员会。由该委员会根据各家快递企业的服务水平、人员素质、服务时效和信息化管理水平等进行综合评定并挂星。评定结果将分为五星、四星、三星和四星4个等级。

快递企业等级评定的办法和实施细则出台后,快递业纷纷展开各项准备工作以在明年获得一个好的等级评定。

业内人士表示,该实施细则的出台,规模较大、经验丰富的快递企业将得到高的评级;规模较小的企业若想得到较高的星级,势必要加大资金投入与提高服务水平。

“等级的评定具有明显的马太效应。”在该人士看来,等级高的企业势必会相应得到更多的订单与品牌认知度,相反,等级低、跟不上标准的小企业或许只能在生死边缘挣扎。

“这也是激发排名并不靠前的快递企业联手从而做大规模的原因之一。”徐勇说。

上述人士认为,随着各种相关政策及具体操作措施的出台,快递企业之间的兼并重组速度会越来越快。

达瓦透露,国家邮政局正研究向外资快递企业进一步开放国内快递市场。这也意味着外资对国内快递企业的并购将会逐步开放。可以预见,国内快递市场的竞争将更为激烈。

## 一流企业:创新驱动

(上接第三版)

不仅仅是电子在信息领域,中国的石油石化、钢铁、纺织、机械、船舶、有色金属、汽车等行业主要产品的生产能力和产销规模都已经位居世界前列,并在一批关键技术、核心技术上取得突破。

张德江曾指出,“十二五”时期,是我国加快工业转型升级、转变工业发展方式的重要时期,由工业大国向工业强国转变必须迈出重大步伐,由“中国制造”向“中国创造”转变必须取得显著进展。

在这条道路上,以华为和中兴为代表的中国一流企业正在凭借技术优势,厚积薄发,逐渐成长为世界一流企业。

从中国企业联合会的研究报告中可以看出中国企业向世界一流企业前进的路径。

该报告指出,纵观我国企业技术创新过程,引进、消化、吸收、再创新是绝大多数企业技术进步的路径。进入上世纪90年代以来,一些领先企业开始在自己积累的基础上,自主研发,期望通过自身努力掌握核心技术或关键技术,培育自主品牌。从创新

链的角度来看,绝大多数企业是从生产制造起步,逐步向工艺设计、产品设计、研究开发、基础研究推进,走的是逆向创新之路;近年来,少数企业在新兴产业和新产品的创新中开始走向创新之路,从基础研究、概念设计、产品设计开始做起,并逐渐掌握一些行业或产品的主导权。

## 企业创新主体地位尚未完全确立

王忠禹指出,从总体上看,目前我国企业的创新主体地位尚未完全确立,创新能力还比较薄弱。

有关数据显示,中国企业的研发投入人已经占到全社会研发投入的73%,但其中近80%用在了实验发展方面(即用来改进生产技术、工艺、产品外形等),仅有6%用在了基础研究领域,说明企业的研发投入主要用在研发领域的低端。中国大中型工业企业研究开发经费占销售额的比重只有0.96%,远低于发达国家3%左右的水平;开展研发活动的企业仅占规模以上企业的8.5%。

一些参与调研的企业反映,企业

技术创新在政府层面缺乏统一规划、协调,顶层设计不足,这些年出台的促进企业创新的政策措施非常多,但由于缺乏执行的基础和条件,没有牵头落实部门,使得这些政策的效果大打折扣。

《重点工业企业技术创新能力问题研究总报告》指出,近年来,虽然企业承担各级政府科技计划项目的比重在逐年提高。但从科研项目最初的指南到后期的评审,还是专家和政府主导,没有真正发挥企业了解市场、了解行业的优势,并没有真正反映企业的创新需求。而随着载人航天工程、探月工程、大飞机等国家重点科技项目相继取得重大进展,使得政府主导、集中力量办大事的创新体制得到某种程度的强化,社会各界似乎更加偏爱这种创新推动方式。但是从国内外成功经验来看,在市场经济体制下,这种方式只能局限于极少数关系国家长远发展和根本利益的战略性项目,绝大多数创新项目仍然应该实行市场主导,由企业自主决策、自主完成。因此,必须合理界定政府主导创新和

市场主导创新的范围和领域,政府

在大多数应用型创新项目中只能起到引导、服务和营造环境的作用,而不能越俎代庖,由政府大包揽来代替企业进行创新决策。

不容忽视的是,中国企业联合会的报告显示,与国际先进水平相比,中国重点工业的整体技术能力还有较大差距,比如汽车工业在整车测试技术、整车试制与装配技术等方面,石油化工行业的核心技术和专有技术,实用高效的炼化一体化相关技术等方面,有色金属工业在新材料研发、生产技术装备、金属回收率、有色金属产品单位平均能耗等方面,装备制造业的光纤制造装备、集成电路制造装备,核心石油化工制造装备、数控机床、高端医疗装备、创新药等方面,船舶工业的LNG、VLCC和大型集装箱船制造技术等方面。

整体技术能力的不足还体现在专利数量较少等方面。数据显示,中国研发投入和企业专利产出等跟国际先进水平相比还有较大差距。2009年中国大中型工业企业中有发明专利授权的企业仅占4.7%;大中型工业企业共有授权发明专利14277件,约每三家企业有一件。