

相关链接

官僚主义威胁巴西两大赛事筹备

巴西是2014年世界杯足球赛和2016年夏季奥林匹克运动会承办国,但比赛场馆和交通设施建设一直进度缓慢。巴西前体育部长奥兰多·席尔瓦表示,巴西政府的官僚主义是“罪魁祸首”,可能造成巴西不能如期“交卷”。

席尔瓦认为,建设部门的官僚作风对巴西筹办一届成功的世界杯造成负面影响,他呼吁建设部门在程序上应当更加流畅,对一些事务的批准速度能够加快,以避免巴西世界杯的基础建设工程不能如期完工。他表示,巴西的机场建设工程尤其令人担忧。

官僚主义一直是巴西经济和社会发展的一大阻碍,也是滋生腐败的温床。就在席尔瓦发表上述讲话后不久,媒体接连曝光其贪腐丑闻,包括他在担任体育部副部长和部长期间,利用政府向各机构、团体拨款的权力,非法索取高达20%的回扣,总金额可能超过4000万雷亚尔(约合2280万美元)。

席尔瓦否认媒体传言,驳斥出现在报道中的各项“罪证”,但当最高法院宣布介入调查后,席尔瓦于2011年10月26日辞职。席尔瓦是巴西新政府2011年上台以来辞职的第6名部长级高官。

程序繁琐 税法复杂 时间拖延

在巴西开公司可能要等119天

身为世界第六大经济体,巴西的行政、法律、税收等各个领域一直未实现同步改革。在巴西开公司,程序之繁琐,税法之复杂,时间之拖延,让人叫苦不迭。分析人士称,如果不减少官僚主义,提高效率,巴西将在短期内失去竞争力。

手续繁复

法国厨师皮埃尔·科尔内-韦尔内打算在里约热内卢著名景区科帕卡巴纳开一家休闲食品店,可他怎么也没想到,为了获得经营许可,他花了近一年时间。

“整个过程就好像做一个游戏,”他说,“你需要一份文件,但为了得到那份文件,你得另外提交7份文件,而在办理那7份文件中的每一份时,你又会遇到新的要求。”

为了应对巴西各级官僚机构,科尔内-韦尔内不得不聘请了一名律师、一名货运代理人 and 一名会计专家,协助办理开店许可。

即便如此,他仍感到心力交瘁,因为每前进一步,都会遇到意想不到的新麻烦。在获得必要的文件证明后,下一桩头疼事便是缴税。

“我的小店出售蛋白杏仁饼干、冰棍和巧克力,每一种食品要缴不同的税,”科尔内-韦尔内说。

世界银行每年都要对各国开办企业、获得建筑许可、注册资产和缴税难易程度做出评估。2012年度全球报告显示,巴西在183个国家中名列第126位。在这里创业,平均要经历13道程序、119天方能开业。

腐败滋生

巴西政府研究机构巴西地理统计局2011年公布的数据显示,40%公司在开业后不到两年就关门大吉,大多因为业主耗不起时间和精力应对过多的法律文件和复杂的税收规定。

克里斯蒂亚诺·普拉多是里约热内卢一名成功的企业经理,有着丰富的创业经验。他说,在这里开办一项新业务至少要与12个政府部门打交道,而办妥所有文件要花费超过2000雷亚尔(约合1023美元)。

巴西圣保罗工业联合会一项研究显示,巴西2010年官僚成本高达463亿雷亚尔(约合236.8亿美元)。

如此高的创业成本为腐败创造了条件。在巴西,为尽快得到某份文件,贿赂相关人员是普遍做法。

里约热内卢州贸易联合会经济主管若昂·卡洛斯·戈梅斯说:“消除腐败的关键在于简化程序,提高效率,让巴西达到全球标准,而现在,差距实在是太大了。”

小有进步

不过,近年来,巴西已经在减少官僚主义方面做出一定努力。

一些大州,如圣保罗和米纳斯吉拉斯等,对地方官僚主义进行了治理。2007年,一项名叫“超级简单”的全国性改革统一了部分针对小企业的征税标准,大大降低了相关领域的官僚成本。2011年,此项

想要在美国的里约热内卢开公司是件非常困难的事情

本版图片由常国雄提供

飞机提前退役 拆了更加值钱

零部件可循环利用 或掀另类“绿色革命”

生意兴隆

在英国科茨沃尔德机场一角,几组工人正小心翼翼地拆卸飞机上最值钱的零部件,然后用推土机和切割机将机身解体。空地上停着几架拆了一半的大型喷气机,机身内部裸露,让人联想到影片《星球大战》中的场景。

15年前,英国工程师马克·乔治在科茨沃尔德机场成立空中抢救国际公司,专门经营废旧飞机分拆和循环利用业务。他花1000英镑从他供职的英国达恩航空公司购置了一架退役的748涡轮螺旋桨客机,耗时7个月,用一台盘式切割机将其分解。结果,仅4扇舱门就卖了4000英镑。

随着生意扩大,他21岁的儿子布拉德利大学一毕业就加盟家族企业。如今,空中抢救国际公司是欧洲最大的废旧飞机停放场,自成立以来,已分拆并循环使用近400架喷气机。

即使当下经济不景气,空中抢救国际公司依然生意兴隆,不断招兵买马。目前,公司雇有43名员工,每年分拆并循环使用44架飞机。

“一架现代喷气机可以分拆成2000个零部件,循环使用率接近100%;而一架飞行年龄达20年的飞机,可以拆成400到500个零部件,”布拉德利说,“从飞机引擎到照明装置,几乎所有部件都可以重新找到用武之地,可能只有灯泡和旧轮胎没法再利用。”

银行作主

送往空中抢救国际公司分拆的

航空制造业两巨头波音公司和空中客车公司竞争激烈,新喷气机售价大幅下降,以至于一些“壮年”飞机仅服务7年就宣告“退役”。这些退役飞机大多属于银行。精明的银行家发现,如果把飞机分拆成零部件循环使用,所得利润可能比让它们继续翱翔蓝天高50%。于是有人说,喷气机的未来在于“分解”,它将掀起一场另类“绿色革命”。

退役飞机成了景区旅馆



飞机大都属于银行,如美国银行、西班牙国际银行和苏格兰皇家银行等。通常情况下,由银行和租赁公司决定飞机是否报废,而不是航空公司。

由于飞机飞行一定时间后必须送往维修部门检修,每次耗资120万英镑。银行认为,与其支付这笔庞大的开支,不如让已达一定飞行年限的飞机提前“退休”。

迄今为止,空中抢救国际公司接手的最有价值的飞机是前便利航

空公司的波音737,飞行年龄仅7年,所有者是一家中国银行。这架飞机若继续执行飞行任务,可获利1250万英镑;若分拆成零部件循环使用,可获利1880万英镑。其中最值钱的部件是两台引擎,合计940万英镑。

空中抢救国际公司根据客户要求,先后拆下电子设备、水力系统、飞行控制仪、制动系统、内饰、舱门、空调和起落装置等。

其中最不值钱的部件是制造机

身的铝皮,价值约3000到4000英镑。它们被北安普顿一家废品收购公司收购,其中大部分进入啤酒和饮料业,被制成罐头。

不同“归宿”

分拆的零部件有各种“归宿”,比较有趣的是流出航空领域,被艺术家、雕塑家、家具制造商、装饰公司 and 电影公司等收购。有些收藏者会购买一些特殊部件,比如飞行摇杆。

机舱座椅有自己的市场:其中30%回流到航空领域,其余销往学校、艺术院校和私人收藏家。经济舱联排座椅(3座)公开售价175英镑,商务舱座椅(2座)200英镑,头等舱座椅250英镑。

住阁楼的人喜欢购置机舱座椅作为备用椅,甚至备用床。

布拉德利曾遇到一名客户要为他家庭影院添置座椅。他订了6把椅子,希望安装全套电子设备,以便观看航班上提供的影片。为此,他花了1500英镑。

舱门、机身和舷窗可以重新抛光、塑型,成为艺术品,因而颇受艺术工作者青睐。22岁的威尔·沃姆斯利以自己的名字开了一家设计公司,经常利用飞机零部件制作一些别致的作品,比如用油箱和飞机轮子制作时尚咖啡桌、用舷窗制作装饰镜等。

他对公司前景非常乐观,虽然目前生意不算红火,但发展稳定。他最近从空中抢救国际购置了一扇舱门,准备为一名客户制作一个大型相片框架。

唐昀

相关链接

乘客、环境获得『双赢』

银行让未达正常报废年限的飞机提前“退休”,令乘客和环境获得“双赢”:乘客可以乘坐最新、最省油的喷气机,而环境也因为旧飞机的诸多零部件循环使用而得到改善。

目前,英国和美国最适合开展旧飞机回收业务。美国有一些类似空中抢救国际的公司,内华达州沙漠中有停放废旧飞机的大型工厂。

市场对新飞机的需求增长加速了旧飞机回收业的发展。最新数据显示,经历2011年的短暂低迷之后,波音和空客今年的订单重拾升势:波音为643架,空客为1419架。

空客公司2011年发布的全球民用航空市场预测显示,未来20年,全球市场对新增客机和货机的需求量将达到27800架,其中客机(100座以上)26900架、货机900架,总价值达3.5万亿美元。

此外,航空业仍在扩张,中国和东南亚各国的航空公司蒸蒸日上。这些因素进一步促使银行和租赁公司将“年轻”飞机送往空中抢救国际之类的公司进行分拆。

自公司成立15年来,空中抢救国际在英国和欧洲一直没有像样的竞争对手。这家父子企业很快将迎来第500架等待分拆的飞机。“我们期待今年能创下这个纪录,”布拉德利说。