

新首钢 绿色崛起

■ 本报记者 张龙

北京污染减轻了,首钢也发展壮大。

从当初北京石景山的1座钢厂,到如今遍布全国的10座钢厂,首钢在搬迁和跨区域重组中悄然“披上了绿色的外衣”。

首钢相关负责人告诉记者,首钢与其他企业最大的不同,就是进行了国内外没有先例的大型钢铁企业的搬迁调整,这是涉及国家、地方、企业、职工、环境利益的复杂系统工程。

该人士表示,首钢此次搬迁,会对落实北京城市总体规划有利,可以解决环境保护问题,而且有利于促进华北和环渤海地区钢铁布局调整,为我国中心城市钢铁企业搬迁调整探索经验。另一方面,也有利于提高我国钢铁工业国际竞争力,为发展循环经济、提高自主创新能力提供示范。此外,用高新技术改造钢铁业,向北京以外地区开辟新的发展空间,可以解决首钢压产带来的富余人员安置、企业竞争力下降、社会不稳定等一系列困难和问题,确保首钢和首都的安定稳定;从根本上实现首钢工艺升级、产品换代,同时带动非钢产业的发展,极大地提高首钢的综合竞争力。

2010年底,以首钢北京石景山钢铁主流程全面停产、曹妃甸首钢京唐钢铁公司一期第二步工程投产为标志,首钢搬迁调整的历史性任务基本完成。钢铁业形成了“一业多地”发展新格局。2011年还首次进入世界500强第325位。

去年,首钢销售收入达到2460亿元,同比增长4.9%,实现利润18.9亿元,资产保值增值率100.5%,集团在岗职工人均年收入同比增长10.6%。

首钢旧址: 北京绿色产业热点

位于石景山的首钢旧址将成为没有钢铁的“新首钢”。

首钢集团董事长朱继民表示,首钢搬迁后,在长安腾出一大块土地。“这块地在长安街的西沿线上,靠着永定河,为首钢带来了向高端产业转型的巨大空间。”

据首钢有关人士介绍,首钢停产,原有的厂区8.63平方公里土地将被重新开发,变身新首钢高端产业综合服务区。未来五年,首钢在北京地区将重点发展符合“人文北京、科技北京、绿色北京”定位的新兴产业,包括高端金属材料、高端装备制造、汽车零部件、生产性服务业、文化创意产业等。

根据《首钢工业区改造规划》,首钢工业区将被划分为工业主题公园、文化创意产业区、行政中心、综合服务中心、滨河生态休闲区、总部经济区、综合配套区七大功能区。规划范围主要以首钢约707公顷主厂址为基础,东起北辛安路和体育场西路,西至永定河,北起广宁路,南至京原公路,总用地面积856公顷。

首钢相关负责人告诉记者,北京市政府同意将新首钢高端产业综合服务区纳入中关村政策覆盖范围,为政策支持奠定了基础。目前市有关部门正在主持编制“新首钢高端产业综合服务区建设发展规划暨



本报记者 林瑞泉/摄

年度工作要点”,在机制建设、土地开发、污染治理、园区发展、基础设施建设、产业平台搭建等方面,为首钢量身定制更加明确具体的专项政策支持。

据了解,即将建设的首钢博物馆和中国冶金历史博物馆则将部分保留老首钢的“原汁原味”。目前,以“中国动漫游戏城”为标志的二通科技创意园,作为新能源、新材料研发基地的特钢“绿能港”等部分项目已经启动。首钢将全力推进“新首钢高端产业综合服务区”建设,实现全面转型。

预计到2015年,首钢在北京地区各产业的销售收入将达到1000亿元,打造一个没有钢铁的“新首钢”。

绿色搬迁: 符合钢铁产业沿海布局战略

武钢集团总经理邓崎琳曾说,鞍钢鲅鱼圈和首钢曹妃甸两大沿海基地的建成投产,是我国钢铁业转移沿海所取得的突破性进展。

首钢当年选址曹妃甸,亦是遵循钢铁业的“沿江、沿海战略”。首钢相关人士表示,选址曹妃甸遵循了钢铁产业布局,在发挥临港优势的同时缩短了物流时间。

此外,首钢还在福建进行了布局。

在搬迁之前,首钢已经意识到非搬不可。

“企业位于首都,其环保成本、水电费用、人工成本、运输费用较高,首钢今后也难以在北京获得长远发展。相反,搬迁到北京以外的地区,实现产业结构优化升级,反而可以为企业开辟广阔的发展空间。可以说,搬迁调整是首钢调整发展战略的最佳选择。”上述首钢相关人士称。

在国家出台的钢铁行业政策中,可以清晰地看到对于钢企在沿海布局的要求。有分析称,从矿石、能源、资源、运输条件和国内外市场考虑,大型钢铁企业应主要分布在沿海地区。

2005年2月国务院正式批准了首钢搬迁调整方案,同意首钢实施压产、搬迁、结构调整和污染治理,在河北唐山曹妃甸建设一个新首钢。至

此,首钢搬迁调整的大幕正式拉开。

国家发改委关于首钢搬迁的批复中说,“对于首钢在河北唐山的曹妃甸新厂建设,要求按照循环经济理念,结合首钢搬迁和唐山地区钢铁产业实际,建设一个具有国际先进水平的钢铁联合企业。通过首钢的搬迁,还要加快河北省钢铁产业结构调整步伐。”同时,首钢的搬迁也写入了当时的北京“十一五”规划,“结合首钢等城市钢铁企业搬迁淘汰落后生产能力。”

首钢相关人士表示,从落实国家节能减排意义上讲,首钢搬迁调整具有两个显著的特征:首先,首钢搬迁是用先进产能替代了落后产能。比如首钢京唐钢铁厂集中应用了国内外先进技术220项,其中2/3为原始创新和集成创新的技术。仅两座5500立方米高炉就涉及60多项世界前沿技术,环保型渣处理技术、煤气全干法除尘技术等堪称国际钢铁行业的尖端技术。这些先进技术的应用,无疑将对提升节能减排的效果发挥重要作用。其次,首钢搬迁到河北,河北省相应关停了当地的落后产能。因而首钢搬迁后,虽然产能比在北京时略有增加,但有赖于新技术的广泛应用和关闭落后工厂,二氧化碳排放量不仅不会增加,反而有所减少。

以坐落在曹妃甸的首钢京唐钢铁厂为例,曾有人担忧“首钢京唐钢铁厂是否会给地区环境带来污染?”首钢京唐相关负责人用了“变废为宝,充分利用”8个字来描述厂区在环境保护上的思路。“以前我们只炼钢,现在我们不仅要得到钢,我们还要得到煤气。”该负责人表示。

原中国冶金部副部长、中国工程院院士殷瑞钰说,首钢京唐钢铁厂是国家“十一五”规划纲要的重点工程,是严格按照“新一代可循环钢铁流程”的构想建设的,从设计、施工到运行都体现着国家冶金行业的综合实力水平。

跨区域重组: 国家既定政策

首钢相关负责人告诉记者,目前,首钢已经在福建、贵州、河北、山西、新疆等地进行了布局,跨区域经

营策略从目前看是成功的。

国家《钢铁工业“十二五”发展规划》提出:“充分发挥宝钢、鞍钢、武钢、首钢等大型钢铁企业集团的带动作用,形成3—5家具有核心竞争力和较强国际影响力的企业集团”,将首钢列入了国家“第一梯队”行列。

宝钢集团董事长徐乐江年初曾指出,中国钢铁行业集中度很低,中国钢铁业虽然百万吨以上规模的钢铁企业数量占据了全球的半数以上,但是集中度很低,没有一家企业市场份额超过10%。“十二五”钢铁行业规划提出的兼并重组是大势所趋,在国家经济结构调整,行业进入微利运营的背景下,兼并重组一定会如火如荼;5年内,中国钢铁行业的版图将发生很大的变化。

早在2005年4月底,首钢总公司正式与贵州省人民政府签订《水钢股权划转协议》,如今已经形成主体生产设施达到年产生铁260万吨、钢300万吨、钢材180万吨的规模;2009年首钢先后与山西长治钢厂、贵阳特殊钢厂、新疆伊犁钢厂实施了联合重组;2010年,首钢总公司、首钢控股公司、吉林省国资委、吉林省建通投资公司、通化钢铁集团股份有限公司又签署了《通钢集团重组协议》。重组完成后,首钢总公司及首钢控股公司将合计持有通钢集团77.59%的股份。通钢当时的产能在500万吨,而首钢将通过淘汰落后产能、置换扩产,将通钢产能提升至750万吨。

据记者了解,通化钢铁公司实现利润5.1亿元,在钢铁全行业效益下降的情况下大幅度扭亏为盈。首钢又联合重组了福建凯西钢铁公司,凯西钢铁公司已列入国务院批复的《海峡西岸经济区发展规划》,扩大了首钢新产品在东南沿海的市场空间。

有专家指出,经过几年来的收购整合,加上首钢迁钢和曹妃甸项目的产能,首钢在短短几年内已经完成了3500万吨左右的产能布局。首钢已经从单一区域、单一产业发展的企业,转变为跨区域、以钢铁为主业的多元化方向发展的国际化企业。

首钢方面表示,今年计划集团销售收入2470亿元,实现利润20亿元,钢产量3235万吨。

中国首款自主开发重型柴油机 高压共轨电控系统批量投放市场

潍柴破冰 电子控制核心技术

■ 本报记者 郭江涛

由潍柴集团自主开发、具有自主知识产权的重型柴油机高压共轨电控系统——ECU研制成功,5月8日上午,潍柴动力在自己的研发中心举行发布仪式,宣布中国首款高压共轨电控系统经过严格的排放试验、道路试验和三高验证,即将正式批量投放国内市场。国外企业在此领域的垄断局面将因潍柴的这一新技术上市而被打破。

“发动机电控系统是传统柴油机的核心技术,其中ECU是整个电控系统的核心,基本上可分为三个模块:硬件、底层操作软件及应用层控制软件。ECU的最重要价值体现在应用层控制软件,而硬件和底层操作软件可以由专业公司按照企业的要求定制。目前成熟的柴油机电控系统全部被国外公司垄断。ECU相当于发动机的大脑,有没有自己的ECU,代表着一个企业有没有长足的核心竞争力。由于缺乏电控系统的核心技术,我国柴油机工业的发展长期严重地受制于人,产品成本提高,利润率下降。因此,柴油机电子控制技术已成为制约我国柴油机工业发展的瓶颈。”

早在上世纪八十年代,我国柴油机电控系统的研究工作就已经开始,特别是从二十世纪九十年代中期开始,有很多大学、科研机构和企业开展了电控系统研发。然而,ECU的软件与硬件开发都需要经验和知识的积累,由于基础薄弱、技术力量分散,加上缺乏足够的人力、资金投入和有效的组织管理,我国电控技术研发进展缓慢。这导致ECU产业化过程步履艰难,开发多处在样试或中试阶段,许多成果甚至还停留在实验室里。在技术方面,我们与国际先进水平虽有一定差距,但如果能够实现产业化,还是有可能在发展过程中不断完善和壮大自身实力的。然而,残酷的市场现状却如一座大山,横亘在技术产业化的道路上,让中国企业难以逾越。

以振兴民族工业为己任的潍柴,很早就意识到了开展自主电控系统研发的必要性和重要意义。这些年来,潍柴一直努力掌握自主核心技术,加强自身的原始创新能力,以适应发动机电控系统日益加速的升级换代步伐,使中国内燃机工业彻底摆脱在核心技术方面的对外依赖。

2008年,潍柴集团启动了自主ECU的研发工程,充分利用集团内部的战略资源,加大研发投入和人才引进,建成了世界一流的电控研发平台。电控研发团队在分析和消化吸收国际现有成熟产品的基础上,采用国际先进的开发技术、工具和手段,配备了完整的开发工具链,明确组织架构,优化传统的ECU开发验证流程,建立起了与开发相关的各种规范,也建立了ECU软硬件开发环境。经过几年努力,潍柴目前已经建成了中国顶级的研发实验基地,通过整合国内相关资源,彻底攻克了发动机电控系统的技术难关,一举掌握了这一核心技术。潍柴自主ECU采用32位高性能微控制器,经过了各种严酷的试验,包括三高试验、-40—105℃的高低温试验、盐雾试验、高达10g的振动试验、电磁兼容EMC试验和1700多小时的加速寿命试验,确保ECU能在各种复杂的环境中正常工作。自主ECU的轨压稳态控制精度在10bar以内,最多支持5次喷射,能够实现整车和发动机各个子系统的控制、诊断及服务测试,满足国V的排放要求,使用寿命长达20000小时。

ECU的研发投产,不仅推动了我国汽车及零部件行业自主研发的进步,为发动机行业的技术进步做出了重大贡献,也使得潍柴当仁不让地成为了该领域的技术领导者。ECU投产,可大大降低电控发动机的成本,且适应市场需求的后续新功能开发将会提速,柴油机燃油系统匹配应用的灵活性将大为增强。

自主电控系统的产业化,提高了潍柴对市场及技术路线的掌控及主导能力,增强了中国内燃机工业在国际市场的竞争力和话语权。随着产业化步伐的加快,电控柴油机的开发成本会进一步降低,开发周期将逐步缩短,服务及维护能力将会大大增强。同时,自主电控平台的建立,将有助于创建发动机零部件供应市场新秩序。随着中国首款自主开发重型柴油机高压共轨电控系统ECU批量投放市场,潍柴计划于未来两年将自主ECU从小型发动机覆盖到大型发动机,使潍柴电控技术达到国际先进水平,同时打造一支世界领先的全方位电控研发团队。

“国有企业”的核心价值

(上接特刊第十版)

国有企业是中国的命根子

这句话不是出自中国哪位领导人,而是出自德国前总理施密特之口,其说服力就更强了。

党的十八大的即将召开,关系到一个新型社会形态社会制度的兴衰。在西方人眼里,这个没有按照西方常规路径发展起来的国家,是个巨大的“未知数”。他们总是力图按自己的思维来改造世界。

在这个特殊时刻,我们对国有企业的价值与地位更需要有充分的认识与清晰的见解。

国有企业核心价值体系在外表现为对中国与人类的贡献,在内表现为观念形态的反映。以先进、忠诚、艰苦、奉献为标志的中央企业精神已经融入到企业文化之中,通过坚持不懈、持之以恒的努力,正在真正成为国有企业干部职工的普遍共识、自觉行动和精神力量。我们对中国特色国有企业改革发展成功道路充满自信,对国有企业肩负的神圣使命和重要责任充满自信,对发展壮大国有经济充满自信。要认真总结国有企业改革发展成功实践,不断深化对国有企业改革发展客观规律的认识,不断丰富和完善中国特色国有企业改革发展理论体系。

国有企业不仅是社会主义公有制的主要表现形式,也是社会主义基本经济制度的主要特征,它在中国特色社会主义事业中,对经济、政治、文化等各个领域都发挥着不可替代的巨大作用,是中国社会长治久安的主要经济基础。

历史比任何滔滔雄辩更能呈现真理,更能留下启示。今天的人们在讨论“中国奇迹”时,目光更多地聚焦在这10年中国发展的狂飙突进,而奇迹的发生,正是因为国有企业的强力支撑。

10年的实践,正在回应“中国威胁论”的臆断,回应“国企退出论”、“国进民退论”、“国企垄断论”等一切围绕于它的想象和疑问。它谱写了社会主义国有企业最为激昂人心的雄浑乐章,不仅让一个新型社会制度在中华大地展现蓬勃生机,也让一个五千年古国大步赶上时代进步的潮流。

国资委的核心价值

(上接特刊第二版)

当然,现在,我们搞国有企业,有时不是市场化,比如垄断就不是市场化的东西,所谓垄断,是排斥和窒息竞争,并不是大就是垄断,垄断和规模大是两回事,规模大有可能垄断,比如说微软,通过自己的市场竞争,全产品份额很大,可能占到80%以上,这是人家公平竞争的结果,但为什么又有人说它垄断呢?如果它利用自己的市场地位,排斥竞争的话就是垄断,比如它自己搞了一个浏览器,谁买浏览器,就要买它另一个东西,进行捆绑销售,就是垄断。

国企也是同样的道理,做的大并不一定是垄断,但如果它排斥竞争,就是垄断。

国企的股份化是可以做的,但我说的市场化的意思重点不在这。首先,资源不应该由少数企业控制,比如说历史形成的三大油,我个人认为,真要能保证能源安全,不应该光靠国企就能保证。

该领域的市场化应该向外资、民企开放,但现在的局面是开放也没有用,因为三大油已经掌控了整个局面。那怎么办呢?可以从进口权方面做起,对民企外资开放,市场准入应该加大。

第二,推进公平竞争。政府不应该视国企为自己的唯一基础,进行特别照顾,而是应该反垄断,谁妨碍竞争去打谁。只有这样,国企才能步入良性发展轨道。因为越是不能竞争,国企越会失去活力。

像完全竞争的国企,比如说彩电、通信设备、汽车行业,它的领导不是仅仅当好官就能管理好企业,而像烟草行业,到哪儿去都能赚钱。由此,我的个人判断是,如果一个领域不需要特别的管理经营能力、什么都不用干就能大把赚钱的话,它就不是竞争领域,就有垄断的风险。

如果将来50:50(外商持股50%)放开的话,更需要真本事了。所以,我个人认为,下一步应该对外资和民企进一步放开市场准入,让它们和国企公平竞争。这可能暂时会让国企痛苦,但从长远的观点来看,对国企恰恰是有利的。

而国资委的目的是国有资产的保值增值,它可能本上不希望引进竞争,结果就会导致垄断,排斥竞争,没有了竞争,国企真正要做好,并不容易的。这就需要国资委对自己的定位与时俱进。

现在实际中存在一种现象,贷款给国企即使亏了也没关系,贷给民企

如果亏了就有责任,这样不公平的竞争环境下怎么搞好经济?

第三,去行政化。比如,我们谈论较多的“淡马锡”和法国电力,都是市场化经营的典型,董事会里可能有政府的代表,董事会外的经理人是市场化招聘的,而不是我们现在的行政级别,与行政挂钩的话势必导致企业市场规律的失灵。所以,从这个角度上来说,国企改革的方向应该是市场化、去行政化。

在所有权不私有化的情况下,一步步推进国企的市场化改革,应该是未来的方向。

《中国企业报》:有专家提出国企边界说,即国企必须限制在具有国家战略意义的关键领域。国企要从那些不具有战略意义和战略意义不明显的领域撤出来,把这些空间让渡给民营企业。您认为呢?

王志乐:现在,国企占有的领地一步步扩大,我是不赞成的,国计民生的领域国企占据就可以了,因为国企历史上天然的东西容易对其它企业形成排斥,为了自己的健康发展,也应该引进竞争,像电信,凭什么只有那三家,别人做你要堵?还有能源、资源(钢铁等)等,如果把什么领域都圈进自己的领地的话,其实是不利于

长期发展的。

国企也不一定非得从一些领域撤出来,进行股权多元化就可以自然解决了。

《中国企业报》:国企改革,是中国改革开放30多年过程中最艰难最具有牺牲性的部分,始终伴随着思想的争论与实际利益的博弈。近年来,“权贵资本主义”的提法频频见诸报端,您如何理解这个提法?您觉得实际上有“权贵资本主义”现象吗?

王志乐:在市场化过程中,出现的一些问题应该具体分析。我觉得现在有一种丑化市场经济的氛围,把不好的地方都往市场经济身上泼。我个人来看,很多不好的东西恰恰不是市场化导致的,而是由于干预过多,不按市场规律做导致的。

2006年以后,中国人世的过渡期完成,承诺的一些事都已经差不多完成了。当时出现了外资收购的现象,一些人就盲目恐慌,导致了很多领域的倒退。

等2010年思想又重新扭转过来后,我们已经失去了几年宝贵的机会。所以,今后,国家应该用一种开放、改革、包容的态度来看待国企改革,走出一条真正的市场化路子。