

河北经济纵横·国资专版

86项科研成果获得专利授权,国内首创两碱一化特色循环经济模式

三友集团:传统制造业蝶变之路

赵会平 本报记者 王军

传统制造业如何立足自身、挖掘优势、实现蝶变?唐山三友集团作为全国纯碱、化纤行业龙头企业,国内首创了两碱一化(纯碱、氯碱、化纤)特色循环经济模式;精心打造了有机硅第二循环经济园区,实现了由无机化工向有机化工的成功转型。该集团董事长、党委书记么志义说,科技创新是企业制胜基因、效益源泉。

“是科技的前瞻理念、科技的内生力量,突破了固有思维模式,打破了传统制造工艺,让三友续写了一个个成功而惊人的传奇。”业内专家如此评价。

国内首创 浓海水生产纯碱新工艺

早在2003年6月三友化工股票上市后,三友集团即确定以三友化工股份公司带动集团整体发展战略,么志义指出:三友化工要发挥“领头羊”作用,科技人员首当其冲,必须勇于突破固有思维,敢于大胆尝试冒险,想前人所不想、前人所不为;必须研究解决制约发展的资源瓶颈,积极探寻“大手笔”,不断开辟新技术、新工艺、新材料应用的新路径。

从2006年至今,广大科技人员进行了几千次试验,先后解决了利用锅炉烟道气除钙、利用电石渣除镁、盐泥高效压滤、浓海水预热及浓缩等多项难题,并成功开发了浓海水用于纯碱生产的新工艺,在国际纯碱发展史上续写了崭新的一页。

海水淡化技术在生产人类所需淡水的同时也会产生大量含盐度极高的浓海水,通常这些浓盐水如果直接排入大海,对海洋环境和海洋生态将造成极大破坏。而这项由三友首创的浓海水综合利用项目却从根本上解决了这一环保技术上的世界难题。该项目总投资5亿元,2011年1月8日正式开



三友集团烧碱及PVC生产装置区一角

工,12月26日正式投产。年可处理利用浓海水1800万立方米、减排二氧化碳4万吨、综合利用原盐60万吨、节约水资源1000万立方米,年创效3.5亿元。而今,三友浓海水综合利用增浓项目已经全面开工。通过扩大浓海水使用规模,浓海水总使用量将增加一倍以上,年新增效益近一亿元。

“三友的浓海水综合利用项目填补了河北省浓海水综合利用技术空白,提升了我国浓海水综合利用工业化水平,为海水淡化与海洋化工的联合发展做出了有益探索和成功实践。”业内专家分析时指出。

国内唯一 纤维素纤维研发基地

粘胶短纤维是利用竹、木、棉短绒为原料生产的可自然降解的绿色纤维,其结构组成与棉花相似,具有天然纤维的属性,同时又具有天然纤维所不可比拟的特性,染色靓丽性优、可纺性好、手感柔软,用其织成的织物不会产生静电,更适合人体穿着。但在上世紀八九十年代,由于粘胶行业环保技术要求高等因素,包括并不被业内专家学者看好。三友的2万吨粘胶短纤维

项目建设正起步于此,它是国家“八五”重点项目,设备和技术全部由奥地利兰精公司、德国埃伯纳公司引进。

“必须依靠自力更生走出自己的发展之路。”“不掌握核心技术,就会永远受制于人。”“要向洋设备动刀,不怕失败,大胆地碰,大胆地试。”么志义多次这样强调。多年来,正是紧紧依靠科技,三友化纤走过了第一条引进、消化、吸收、再创新的发展之路,自主设计、研发、制造、安装了大型纺丝机、精练机等核心设备,由最初的一条线、一个品种、2万吨产能,发展成现在9条线、六十大类100多个品种、45万吨产能,成为行业以品牌和技术领先的龙头企业,被授予“国家高新技术企业”、“国家级循环经济试点单位”,国内唯一一家“纤维素纤维研发基地”。

“使用低成本、绿色原料浆生产高端粘胶纤维产品,这在粘胶行业内几年前是想都不敢想的,但在三友却成为活生生的现实。”许多同行竖起大拇指这样称赞。

特种浆创下 企业历史之先河

日前,三友浆粕20吨特种浆样品

出口到芬兰,如果试用成功,标志着会有批量订单从欧洲飞来,这将创下企业历史之先河。

国内浆粕企业大多为民营或私有企业。“船小好掉头。”一遇危机要么限产,要么关门。作为三友化纤的原料基地,面对粘胶短纤维市场持续低迷、国内外木浆溶解浆全面主导市场的大背景,加之国际融解浆成本低冲击国内棉浆市场,特别是随着三友化纤以科技成功破解了原料的瓶颈制约,致使棉浆失去成本和售价优势,逐步退出市场,等等,都给三友浆粕新形势下转型、生存、发展带来严峻课题和挑战。

“一谋生存道,二辟新路径,三求发展路”,是三友浆粕解读么志义董事长科技治企理念的不二妙方。经过密集调研、积极探索,他们充分认识所处产业性质、产业地位和产业规律,果断实施施工工艺升级改造和产品结构调整,相继投入2000万元,硬是在精制棉、特种浆、长丝浆等从未触及过的高端浆种领域独辟了一条生路,成功实现了企业转型,进而夯实了企业的生存发展基础。从确定施工方案,到四条生产线全部转型,仅历时半年,比原定期提前了三个月,实现了在同行业率先转型,抢占了市场先机。10月份精制棉日产达到200吨以上,班产突破71吨大关,创下行业同等规模新纪录,跃居全国最大规模纤维素醚用原料最大企业。

纤维素醚俗称行业“味精”,被广泛用于石油、医药、陶瓷、食品、建筑等领域。目前,三友浆粕立足向高端产品要效益,通过积极引进、合作等方式,正在谋划实施向精制棉下游纤维素醚产业延伸,实现多元化发展。

“企业转型、效益提升,归根到底是一种创新能力的检验。必须用创新来把握自己的命运,以更快、更多的创新来参与国际国内市场的竞争。”么志义谈道。

河北机场管理集团总经理、党委书记张彦杰

探索民航大众化战略 实现航空惠民

本报记者 王军

石家庄正定国际机场(以下简称“石家庄机场”)是全国民航大众化战略首个试点单位,2010年6月29日,民航局和河北省政府签署了《关于加快推进河北民航发展的会谈纪要》,确定石家庄机场在民航大众化战略实施上先行探索,自此,石家庄机场在管理、运行、服务产品创新等诸多方面,做了许多有益的探索与实践。

日前,记者就石家庄机场民航大众化战略试点工作采访了河北机场管理集团总经理、党委书记张彦杰。

准确定位 创造“石家庄机场模式”

《中国企业报》:石家庄机场是民航大众化战略首个试点单位,请您谈谈大众化试点的背景。

张彦杰:石家庄机场1995年建成通航后,最初的定位是“首都机场的主要备降和分流机场”。这个定位是行业机场布局与运输节点的定位,但并非机场发展的定位,更不是航空运输在河北经济发展中的定位。

大众化试点的提出,是在2010年6月,其实施得益于河北省委、省政府与民航局的大力支持。大众化战略与我们“低成本枢纽”理念在本质上是一致的,在石家庄机场开展民航大众化试点工作,有实践基础,也有很强的可行性。

从实际情况来看,大众化试点大大助推了石家庄机场“低成本枢纽”建设,使各项工作——尤其是协调难度较大的陆空无缝衔接,诸如石家庄新火车站至机场的快速通道,高铁至机场快速通道建设等,向前迈进了一大步。

《中国企业报》:石家庄机场大众

楼与旅客班车,则是为了实现一个便捷性。

运输生产总量持续、快速攀升。石家庄机场从2009年旅客吞吐量132万人次,到2010年实现翻番,2011年突破400万人次,创造了中国民航业内独有的“石家庄机场发展模式”。2009年—2011年石家庄机场旅客吞吐量和货邮吞吐量分别实现了年均60.3%和29.5%的高速增长。3年的时间,旅客吞吐量从100万人次增加到400多万人次。

大众化航空 需要更优越的政治环境

《中国企业报》:《国务院关于促进民航业发展的若干意见》中提出,到2020年“航空服务覆盖全国89%的人口”的目标,大众化航空发展的前景乐观。目前,石家庄机场大众化试点工作还存在哪些问题?作为一个先行探索者,您有什么建议?

张彦杰:如前所言,航空运输的大众化是一个综合工程,其中的核心是“低成本”,或者说是“降低成本”。我的理解是,一是要降低航空公司的运营成本,二是要降低旅客的出行成本,这两个做到了,也降低了社会运行的总成本。

围绕这“两个降低成本”,我们做了很多工作,从管理到一线,有很多创新。概括来说,就是打造一个服务平台,建设空地两个网络,引进票价有吸引力的(低成本)航空公司。空中的航线网络建设是为了实现一个通达性,而地面网路,设立、连接省内便捷的陆空“点”与“线”——城市候机

试点工作仅仅两年,我们仍然需要谦虚学习,积极实践。“善始者,未必善终;善行者,未必善成”。为了航空大众化“善终”和“善成”,我们需要努力不懈,需要社会各方、更多的人关注、支持我们的工作。

打造中国的 低成本枢纽机场

《中国企业报》:2012年7月国务院发布《关于促进民航业发展的若干意见》,提出“要整合机场资源,加强珠三角、长三角和京津冀等都市密集地区机场功能互补”,请问石家庄机场将如何抢抓新一轮民航发展机遇呢?

张彦杰:《若干意见》的出台是民航发展历史上的第一次,表明国家已经把民航业作为社会经济发展的战略性产业。可以说,《若干意见》的出台必将给河北民航业、石家庄机场的科学发展带来前所未有的机遇。

经过几年的探索和实践,石家庄机场找到了一条明确而清晰的发展之路,那就是积极实施“大众化”、“差异化”、“精细化”三大战略,打造中国的低成本枢纽机场。借助《若干意见》的出台,我们首先要加快全省机场布局。同时,我们还要加快航空产业发展,重点打造临空经济和通用航空。目前,石家庄临空经济区加快了设立综合保税区的跑办工作。为实现空港与机场的互动发展,做大做强航空物流产业,省政府专门出台了对石家庄机场客货运发展的扶持政策。唐山市从今年开始被列入低空开放试点,5月4日,中航工业集团与河北省政府签署《深化通用航空产业战略合作协议》,石家庄通用航空产业基地将建成中国通用航空产业化发展的重要基地,年产通用飞机500架以上。

访谈



河北港口集团董事长邢录珍

建设绿色港口 实现绿色增长



河北港口集团董事长邢录珍、总经理李敏在现场指导工作

本报记者 王军

《中国企业报》:河北港口集团是我国第一个省级港口集团,秦皇岛港也是世界最大的干散货运输港口,一个经常装卸原油、煤炭、矿石的港口,你们是如何打造秦皇岛港美丽的环境?有什么秘诀?

邢录珍:河北港口集团的码头设施主要布局在秦皇岛港、唐山曹妃甸港区、沧州黄骅港综合港区。目前,曹妃甸、黄骅港区正在建设之中,秦皇岛是以煤炭输出为主,又紧邻著名旅游城市秦皇岛市区,环境保护压力确实很大。可以说,环境保护和增产减污是事关港口生死存亡的大事,必须坚持发展与节约能源、保护环境同步进行,将清洁生产、绿色增长作为重中之重的任务常抓不懈,才能保证企业实现可持续发展。

我们按照科学发展观要求,一直在思索如何把港口办成一个环境友好型企业。在环境保护方面,我们下了工夫最大,采取了蓝天、碧水、绿地、节能减排四大工程。蓝天工程主要是指煤尘、矿粉的治理,近年来,集团先后投资数亿元,上设备、上措施,把环境保护搞好。碧水工程是指渤海湾保护好,打捞漂浮物,收集机舱、船舱里面的污水,通过处理厂处理到清洁标准后再排放,做到了污水不处理绝对不排放,港区水质达到甚至超过了国家规定标准。绿地工程是把港口绿化、美化。节能减排工程是指依靠科技进步实现节能减排效益。这四大工程,虽然没有直接产生经济效益,但是环境效益和社会效益是非常明显的,港口生态环境不断改善,空中不见黑烟尘,地上不见沙尘土,水中不见漂浮物,不仅使今天的人们感受到这种效益,还给子孙后代打下了一个非常好的基础。如今,港口的天是蓝蓝的天,水是蓝蓝的水,地是绿绿的地。

《中国企业报》:港口发展面临的一个最大压力是如何处理发展与环境保护问题,河北港口集团是如何解决这一难题的?

邢录珍:河北港口集团的愿景就是打造和谐生态新海湾,要做对社会负责任的企业。最近5年,港口集团在环境保护方面投资总额达6.25亿元。我们不仅重视吞吐量、经济效益等指标,而且高度重视节能环保等指标,在全集团牢固树立起“构筑绿色枢纽、共享碧海蓝天”的环保理念,在集团整体发展战略中明确实施“发展循环经济,建设生态型、花园式港口,营造绿色的生态环境”的环境保护发展战略。在谋划港口发展过程中,注重节约使用岸线资源,保护沿海生态环境。在港口建设中,始终高度重视环境保护,严格执行国家各项环境保护要求,在工程设计、建设、验收过程中始终把环保作为首要项目,同步进行。在港口生产经营中,严格遵守国家法律法规和标准,坚持综合治理,确保污染物达标排放,逐步改善港区生态环境,努力实现企业与自然环境的和谐友好。

简单形象地说,我们在环境保护方面实行了“冲”、“洗”、“盖”、“喷”、“堵”等有效措施。“冲”就是及时冲洗码头、道路,保持港区整洁;“洗”是指建设洗车池,让进出港口的车辆洗干净车轮子再走;“盖”是指给煤堆、矿石堆进行篷布苫盖;“喷”是指采用洒水喷淋抑尘;“堵”是指在煤炭作业现场建设了数公里长、亚洲最大的防风网,堵住漂向城市的煤尘,做到了运煤不见煤尘、装矿不见矿粉。我们要求职工特别是环保工作者,要向对待恋人一样对待港口环保工作,经常为她梳妆打扮,让她光彩照人。

河北港口集团环境保护工作要实现“三个转变”,即:转变生产方式,走资源节约、环境友好、质量效益型发展之路;转变管理方式,依靠科技进步实现绿色生产,依靠体制机制保证节能减排长效化;转变工作方式,通过改革生产流程实现节能减排,打造与自然、社会和谐发展的环境友好型港口。



喷洒系统覆盖了秦皇岛港所有煤炭堆场