

亚吉模式： 央企“走出去”战略升级“样本”

■ 本报记者 赵玲玲

近日,连接埃塞俄比亚和吉布提两国首都的非洲第一条电气化铁路亚吉铁路10月5日正式通车。这条全长752.7公里,设计时速120公里,总投资约40亿美元的亚吉铁路是由中国铁建股份有限公司(以下简称“中国铁建”)、中国中铁股份有限公司(以下简称“中国中铁”)等中央企业共同承建。

“中国铁建通过亚吉铁路建设创造了以铁路来带动沿线国家经济发展的‘亚吉模式’。”在中国铁建董事长孟凤朝看来,“亚吉模式”对于中国经济的对外开放有两层含义:一是通过中国标准实施的铁路项目,把包括建设、装备、运营在内的全产业链带出去;二是通过铁路带动沿线经济发展,建设沿线经济带,实现国际产能合作。

中国铁路 中国标准

事实上,在国家“一带一路”、周边国家互联互通、中非“三网一化”等战略部署下,加快中央企业产能“走出去”,推进国际产能合作正在成为一种新趋势。

早在2015年6月,推进中央企业参与“一带一路”建设暨国际产能和装备制造合作工作会议上,国务院总理李克强批示:推动国际产能和装备制造合作,是新阶段下以开放促进发展的必由之路,既有利于顶住经济下行压力,实现中高速增长,迈向中高端水平,也是与全球经济深度融合,在更高层次上嵌入世界产业链条,实现优势互补、合作发展的共赢之举。

显然,铁路“走出去”正是“一带一路”倡议中促进互联互通的重要抓手。中国铁建中土集团董事长袁立对《中国企业报》记者表示,亚吉铁路是中国企业在海外首次采用全套中国标准和中国装备建造的铁路,也是中国企业在海外建设的第一条全产业链“走出去”的铁路,是经济对外开放战略提供新的模式。

亚吉铁路是从投融资到运营的全产业链跨国电气化铁路项目,是中国海外第一个集投融资、设计、施工(土建、轨道、电气化、通讯信号)、主要装备材料、监理、机车、运营为一体的全产业链、全流程“中国化”的跨国电气化铁路项目,全部使用中国标准,对中国铁路标准“走出去”有着重要的示范意义。

“亚吉铁路的实施在埃塞俄比亚周边国家产生了良好的示范效应,对其他非洲地区铁路规划产生了积极的推动作用。亚吉铁路的技术标准、建设模式和工程质量已成为非洲各国建设本国铁路的重要参考。



一名列车司机登上首发列车 徐云华/摄

南苏丹、卢旺达、乌干达、多哥、肯尼亚等多国政府代表团专程派人赴埃塞俄比亚—吉布提项目考察学习。”袁立称。

“以前,中国经济向外走,主要靠贸易,也就是产品输出,企业多数是自发地、零散地‘走出去’。现在,则是通过全产业链‘走出去’,由产品输出的单一模式,转变为产业能力的输出,并开始采用中国标准。以亚吉铁路为代表的国际产能合作是根据国际市场需求和中国经济内在发展阶段提出的构建跨国产业体系的战略,是‘走出去’战略的升级版。”资深国资专家李锦在接受《中国企业报》记者采访时如是表示。

抱团出海新样本

记者在采访中了解到,亚吉铁路项目是由中国金融投资、铁路建设、机车、经营管理等多家央企共同合作参与。除了修建铁路,由中国铁建中土集团与中国中铁组成的联营体更是参与了该铁路的运营管理招标,并成功获得亚吉铁路未来6年的运营权。

在浩浩荡荡的出海大军中,央企是当之无愧的主力军。数据显示,目前我国非金融类对外直接投资70%以上为央企;我国对外承包工程营业额总额60%以上为央企。

在李锦看来,央企抱团出海,既是全球经济复苏乏力、中国经济增速调整对央企的一种倒逼,也是央企发展成为具有国际竞争力跨国公司的需要。

“以前,散兵游勇、各自为战的中国企业在国际上失败的教训很

多。中国企业需要在整合资源的基础上抱团出海。”李锦称,“我们要营造基础设施相对完善、法律政策配套的具有集聚和辐射效应的良好区域投资环境,引导国内企业抱团出海、集群式‘走出去’。”

清华大学社科院战略新兴产业研究中心主任吴金希在接受《中国企业报》记者采访时指出,所谓“抱团”,不应仅仅是企业之间抱团,还要让各种资源抱团,把中国企业的技术、装备和融资结合起来,形成更大的抱团“组合拳”。

国际产能合作魅力显现

亚吉铁路的开通是中国政府践行承诺、推进“一带一路”战略的重要标志性成果。“亚吉铁路的建设,开启了促进当地经济发展的‘亚吉模式’。这条铁路的开通,必将大大焕发沿线中心城市、港口、机场等基础设施的资源活力,有力促进当地工业、农业现代化和城镇化发展。相信在不远的将来,亚吉铁路沿线将成为两国重要的经济带。”孟凤朝称。

埃塞俄比亚是个以农业经济为主的内陆国家,落后的基础设施以及缺少出口,严重限制了其进出口贸易和工业的发展。亚吉铁路建成后,吉布提至亚的斯亚贝巴的运输时间将从公路运输的7日降至10个小时,这将促使两地的客货运输从完全依赖公路转变为70%依靠铁路。亚吉铁路投入使用后,将成为埃塞俄比亚出海大通道,开辟埃塞俄比亚乃至东非腹地物资、出口的通道,带动一条经济带,拉动沿线地区的工业化和城市化。

孟凤朝介绍,“亚吉模式”,使得中埃吉三方合作,发挥了“1+1+1>3”的国际产能合作的魅力,给各方都带来发展红利。

以铁路承建方中土集团联营体签约亚吉铁路六年运营权为例,这一工程为当地创造了不少就业机会。仅在埃塞俄比亚,就有2000多名当地员工接受铁路运营培训,包括乘务员、火车司机、技术人员等。而铁路建设累计雇用3万多名当地员工,让非洲兄弟也能具备铁路建设能力。中国企业将利用这段时间,把中国铁路的运营理念传授给埃塞俄比亚和吉布提员工,其中包括如何对铁路系统进行妥善保养等。6年后,中国企业将会把铁路运营管理权交还给两国铁路人才,让非洲人民真正承担起自主运营亚吉铁路的能力。

“当前,全球经济持续低迷,国际贸易增速大幅下降,国际投资跌宕起伏前行。国际产能合作,将中国制造业的性价比优势同发达经济体的高端技术相结合,向广大发展中国家提供‘优质优价’的装备,帮助他们加速工业化、城镇化进程,可以凝聚全球经济稳定增长的新动力。”在李锦看来,“‘亚吉模式’显示,中国企业要在国家‘一带一路’、周边国家互联互通、中非‘三网一化’等战略部署下,从开放中不断扩大增长空间,尤其是要积极参与国际产能合作,加快全产业链‘走出去’,以提高有效供给催生新需求,进而实现中国经济加速转型升级,拓宽国际合作领域和发展空间,增进与相关国家各领域交流和互信,为促进世界繁荣进步注入正能量。”

传统产业谱新篇 环保业务占鳌头

(上接G01版)

郭成洲向记者介绍道,世人眼中高污染、高能耗的水泥企业,实则身怀吸污纳废的“神功”。近年来葛洲坝水泥将目光投向了城市生活垃圾处理,积极参与城市环境建设,“推广应用水泥窑协同处置生活垃圾技术”就是其中最为浓墨重彩的一笔。

2014年11月20日,葛洲坝水泥与在水泥窑协同处置固废研究及应用领域处于国际领先水平的公司——中材国际强强联合,成立了葛洲坝中材洁新(武汉)科技有限公司,快速推进利用水泥公司现有新型干法水泥生产线协同处置城市生活垃圾和固体废弃物项目。

据了解,水泥窑协同处置城市生活垃圾作为一种新的垃圾处理方式,技术日臻完善,节能环保效果显著,可以完全消除垃圾填埋和焚烧发电等传统垃圾处理方式造成的环境危害,且全国绝大多数水泥企业都是使用新型干法水泥窑,具备了在全国推广使用的条件。

目前,水泥窑协同处置生活垃圾技术已率先在葛洲坝水泥老河口公司示范应用,生活垃圾日处理能力达到200吨,按全年运行300天计算,即处置规模为6万吨/年,可满足老河口市及周边地区城市生活垃圾的日产日清,处理过程不会产生“二次污染”,确保了生活垃圾处理的“无害化、减量化、资源化”。

经测算,每2.5吨可燃物替代1吨实物煤,每年可节约10800吨实物煤,节约用电345600KWH,节约6075吨黏土质原料,同时每年可减排二氧化碳4.2万吨以上,极大地改善了城市生态环境。

据洁新科技公司总经理蔡正介绍,该公司利用水泥窑协同处置城市生活垃圾系统集成及工程化应用技术是在汲取国内外已有经验的基础上,借助调查研究、实验分析、实践验证、工程总结等方法,历时17年研发才完成的,是适合中国国情的具有独创特征和知识产权的利用水泥窑协同处置生活垃圾的系统集成技术。该技术拥有国家发明专利3项、实用新型专利10项。“与传统生活垃圾处置方式相比,该项目采用的技术是一种工艺简洁、处置规模大、成本低、环保节能的高效处置方式,具有四大优点:一是对水泥质量无影响;二是无害化彻底;三是适用性强、运行稳定;四是处置能力强,可快速复制推广。”

郭成洲表示,未来5—10年内,水泥产业不可能大幅度削减也不会再大规模扩张,如何在传统产业基础上衍生出新的经济增长点是公司一直努力的方向。通过示范项目的建设与运营,葛洲坝水泥将进一步加强技术、资源整合,完善、创新商业模式,实现从点到面、从省内到省外的快速复制、推广的发展模式,从而在价值链整合过程中建立新的竞争优势,为“成为水泥行业的环保领跑者”提供坚实支撑。

转型升级助力开拓新格局

葛洲坝集团作为最先行国企改革的企业,2013年高管换届之后通过业务结构改革和混合所有制改革,实现了跨越式增长。目前,葛洲坝集团已经实现了投资、建筑、环保、房地产、水泥、装备制造、民爆和金融八大业务齐头并进的业务格局。

同时借助环保与PPP的发展机遇,公司致力于打造成为国内一流的工程项目投资—建设—运营服务商。2016年以来,尤其是上半年,葛洲坝大动作不断,先后与南京市江北新区、贵州省人民政府、四川省环保厅、贵阳市白云区人民政府签订了投资合作协议,广泛投资,大力开展PPP业务。

毋庸置疑,PPP模式已经成为政府类项目的主流模式,而今明两年将是PPP项目加速落地时期。有分析认为,葛洲坝集团在承接PPP业务的过程中具有融资成本低、央企背景、激励机制三大优势,已经成长为国内央企中开展PPP业务的标杆企业。

对此,聂凯则表示,“考虑到PPP项目一般规模较大,对企业综合实力要求比较高。PPP模式下强者恒强,未来PPP项目或将会加速向综合实力雄厚的企业集中。而公司具有央企背景,综合实力雄厚,在拓展PPP项目方面更具优势。”

此外,公司在制定转型环保战略规划后,以固废资源再生、污水污泥处理、水务为突破口,2015年实现环保营收65.60亿元,占全部收入比重7.97%,2017年规划目标提升至30%。“‘十三五’期间环保方面总投资有望达17万亿元。”聂凯认为,新兴产业的反哺值得深思,“今年,新兴产业的利润增长接近30%,每年增幅都在10%左右,这样的回报非常值得期待。其实企业做好转型升级就三点:判断正确,战略正确,操作正确。如何做到八大板块业务收放自如,通过商业模式降低投入成本是接下来需要谋划的重点。”

谈到环保、水泥和民爆领域进行的多次混改为公司带来的变化,聂凯给出了充分的肯定,“目前葛洲坝已完成26起重组并购,但是我们从来不是为了‘混’而‘混’。葛洲坝的混改是先行一步的,混改给公司注入了强大的民企优秀基因,一系列管理制度的改革大幅提升了公司内部员工的积极性,管理效率和创新执行力得到了极大增强。”同时,对于现阶段社会大众关于央企管理的众说纷纭,聂凯也表示出了担忧,“改革是唯一出路,要知道管理到底管什么,如何设计管理模式,员工、资本、管理、企业文化如何相辅相成。但凡领导者的观念不变,就会把企业拖死,把小股东拖死。”

镇海炼化 将环保进行到底

(上接G01版)同时,公用工程部摸索现有条件下锅炉工况,通过提高锅炉脱硝氨水量,锅炉出口氮氧化物和二氧化硫排放指标可以达到2017年标准。

自动化技术 降低油气污染率

继二氧化硫、氮氧化物之后,VOC(挥发性有机物)将成为下一个大气污染治理重点领域。今年年初,储运部焦化汽柴油罐区VOC油气回收设施顺利投用。该设施采用“低温柴油吸收—吸收脱硫”工艺处理方法,主要处理焦化汽油罐、焦化柴油罐罐顶油气。进、出口排放处监测数据经过对比,油气处理率达98.22%,达到了设计要求。另一套

VOC油气回收设施在乙烯西区常压罐区,采用活性炭吸附工艺,具有流程简单易于操作的特点。自去年7月投用以来,经回收设施处理后的排放气达到了国家现行标准要求,明显改善了粗裂解汽油罐区及周边环境。

4月11日,镇海炼化算山码头汽油装船过程和过去有些不同,一根管线从船体联通到新投用的油气回收装置。装置采用“低温汽油吸收加活性炭吸附”工艺,先进控制的自动化技术,可以回收装船时产生的95%以上的油气,吸附塔出口油气浓度低于10克/立方。

今年春季,宁波市组织100余名环保从业人员到镇海炼化学习罐区尾气回收处理工艺,对罐区周围清新的空气赞不绝口。

污水回用超饮用水指标

“如果从2013年算起,3年时间里公司各种污水回用量达到了2550万吨,相当于1个半西湖水的量。”镇海炼化公用工程部副总工程师虞碧川介绍道。

乙烯高盐污水回用装置是镇海炼化公众开放日的“景点”之一,经过处理的高盐污水口感清甜,公众品尝后无不称奇。乙烯高盐污水回用项目于2014年5月投用。装置采集世界上先进的“超滤膜过滤加反渗透膜过滤”工艺。超滤膜是一种孔径极小的滤膜,头发丝的直径约为超滤膜孔径的3000倍,当水通过超滤后,水中的胶体、细菌及大部分有机物都会被去除掉,水会变得非常清澈。反渗透膜

过滤技术其孔径约为超滤膜的1/20,仅仅比水分子的直径略大,盐类、杂质都比膜孔径大而无法通过,产出了非常纯净的水,而且指标优于饮用水指标。镇海炼化还实施一系列技术创新,通过优化自清洗过滤系统,保证自清洗过滤器稳定,优化顺控和联锁,提高工作效率。

镇海炼化在氧化塘回用污水系统新增设4台流砂过滤器,高位水箱及污水提升泵等设施,炼油污水回用能力由600立方米/小时提升至800立方米/小时,确保了污水回用水质,降低了炼油循环水场的新鲜水使用量。

通过先进的工艺和科学的管理,镇海炼化吨油新鲜水单耗0.289吨,吨油外排污水0.06吨,保持国际领先,工业用水重复利用率达到98%以上,基本实现炼油工业废水“零排放”目标。