

钢铁企业产业链还能向哪儿延伸? 循环经济环保服务成亮点

◆本报记者姚伊乐

十年潜行之后,“非钢产业”这一名词逐渐跳出钢铁行业“围墙”,为更多人所知。所谓非钢产业,是特指钢铁行业企业依托钢铁冶炼等主业发展起来的其他产业,涵盖资源综合利用、能源、节能环保、延伸钢材深加工、生产服务、工程技术、机械制造等产业。

日前,首届(2013)钢铁行业非钢产业大会在京举行。武钢、首钢、包钢、鞍钢、唐钢、荣程集团等钢铁企业在会上做了非钢产业发展的经验介绍。

中国钢铁工业协会副会长兼秘书长张长富在会上表示,钢铁行业企业要适应宏观经济发展的变化,在围绕市场和战略用户延伸钢铁加工产业,围绕钢铁生产流程发展电子商务现代物流产业的同时,还要围绕冶金渣、气、水的循环利用,变废为宝,研究发展循环经济和节能环保产业、新能源产业,助推全行业绿色发展。

钢铁行业面临高产能、高成本、低价格、低效益、严环保挑战,转型升级离不开循环经济和环保产业支撑

经过多年发展,我国钢铁行业已经进入产能和产量发展的峰值平台,进入到全行业转型升级的关键时期。张长富表示,面对“高产能、高成本、低价格、低效益、严环保”的挑战,行业只有转型升级一条出路。而这离不开循环经济和环保产业的支撑。

虽然钢铁行业总体运行情况总体评估好于去年,但是由于产能释放较快,钢铁的价格不断下行,再加上国外矿山企业的垄断,钢铁行业的盈利水平一直处于工业的最低水平。北京科技大学校长张欣欣表示:“中国钢铁行业还将长期处于困难状态”。

事实上,今年上半年在钢铁行业面临前所未有的严峻形势下,钢铁企业盈利水平开始两极分化。中钢协统计的86家重点钢铁企业,上半年盈亏相抵后的利润为22.67亿元,销售利润率为0.13%,企业亏损面为41.0%,同比上升3.79%;全国88家民营骨干钢铁企业上半年盈亏相抵后利润为12.43亿元,销售利润率为0.31%,企业

亏损面为47.7%,同比上升17.7%。

业内人士指出,充分利用“市场倒逼机制”和“环保造成的压力”,努力推进全行业的转型升级已经成了行业唯一出路。

循环经济是钢铁行业转型的支点、亮点,企业排放的污泥、粉煤灰、铁磷、铁红、钢渣、水渣等,均已发展成为发展非钢产业重要组成部分

“发展循环经济就是非钢产业的一个亮点,也是非钢产业中,对主业的可持续发展,产业升级促进作用最为明显的产业。”中国钢铁协会多种经营委员会常务副主任兼本钢集团公司副总经理许家彦表示。

2012年,我国大中型钢铁企业销售利润率仅为0.04%,而非钢产品销售利润率平均在3.5~6%。虽然没有达到全国工业行业6%的平均利润率,但已成为钢铁企业做出了巨大贡献。

“钢铁企业是否应该花大力气发展非钢产业,社会上存在争议,但是可以肯定的是不做非钢产业,钢企未来的日子肯定不好过。”中国冶金工业规划研究院李新创说。

钢铁企业排放的污泥、粉煤灰、铁磷、铁红、钢渣、水渣等废弃资源,均已成为发展非钢产业重要组成部分,并为发展循环经济开辟了新路。

利用高炉余热资源,新上TRP发电机组,高炉、转炉排放的煤气回收再利用等节能减排项目已悄然兴起,不但解决了钢铁企业废弃资源利用,而且还为发展非钢产业提供了新的经济增长点。

事实上,“发展循环经济已成为非钢产业的一个亮点”,许家彦表示,“十二五”以来,整个钢铁行业都坚持把发展循环经济作为非钢新上项目的重点。尤其是近年来,在《钢铁产业发展政策》、《节能减排综合性工作方案》等系列政策的要求下,各大钢铁集团在加快淘汰钢铁主体“高投入、高消耗、高污染、低水平、低效益”步伐,加快发展有利于循环经济的新项目。

如宝钢、鞍钢、武钢、华菱、本钢、济钢等特大型钢铁企业,利用主体排放的各种固体废弃资源深加工和综合利用,效果尤为突出。

“能为企业带来现实的利益,尤其是

经济效益的项目,只要稍加引导,企业就会主动投入,自我发展。”鞍钢集团矿渣开发公司总经理苏兴文表示,就像循环经济、环保等新兴战略产业,做好了,有利于环境保护,更有利于企业转型。他们近些年就在这方面开展了不少探索,也获得了不少实惠。

钢铁、建材同是高资源消耗、高能耗行业,被公认为最佳产业链组合;不少企业瞄准整个行业,发展环保产业

循环经济催生了行业节能与环保产业迅速发展壮大,不但有利于解决了行业的污染治理问题,还成为行业企业新的经济增长点;部分环保企业已经走出行业,进入广阔的社会市场。

钢铁、建材同是高资源消耗、高能耗行业,又被公认为最佳产业链组合。钢铁工业的冶金固体废弃物经深加工后生产出的高附加值产品,作为原料用于建材行业后,可以节约资源,减少排放,实现两大行业和谐发展。目前,固废综合利用是钢铁行业综合利用项目中发展最快的板块之一。

以鞍钢为例,2012年钢产量达到了2100万吨,产生钢渣300余万吨,经磁选加工后,生产精品钢铁物料120余万吨,鞍钢矿渣开发公司借此实现了百万吨钢铁物料深加工基地的目标。

苏兴文表示,随着规模的进一步扩大,经测算,当鞍钢钢产量达到4000万吨时,深加工后提取的钢铁物料,相当于一个较大型采选厂一年的产量,鞍钢也节约几十亿元的采选厂建设资金。

同时,冶金渣高附加值产品用于钢铁、建材行业后,按市场价格测算,每年将实现42亿元的销售收入;同时,鞍钢每年可减少二氧化碳排放量2165万吨。“目前仅矿渣综合利用这一块的年产值就达5亿元。”苏兴文说。

武钢也成立了金属资源公司,推进对高炉水渣、钢渣、含铁渣资源、氧化铁皮、酸洗铁红等二次资源的综合利用。如通过300万吨矿渣微粉项目的建设,将高炉水渣转化为矿渣微粉,实现水渣产品化,提高资源转化率。

同时,武钢还加强与国内大专院校、水泥制品终端客户的合作,开发矿渣微粉生产高端防漏材料等延伸产品,提



钢铁企业排放的污泥、粉煤灰、铁磷、铁红、钢渣、水渣等废弃资源,均已成为发展非钢产业重要组成部分,并为发展循环经济开辟了新路。
张庆民摄

高微粉产品附加值。目前已形成冶金渣深加工综合利用、废钢加工仓储社会贸易及主业保产、钢渣循环利用与绿色建筑、钢铁粉末冶金与铁基制品、铁氧体磁性材料制品五大产业板块。“将逐步建成国内钢铁行业循环经济领域的领军企业。”武钢集团相关负责人表示。

在依托钢铁企业内部资源发展的产业之外,也有不少企业瞄准了整个行业,发展环保产业。河北钢铁集团充分利用区域内钢铁企业环境治理服务市场广阔的优势,扩大与国内外节能环保技术服务、装备制造企业的战略合作,成立环保服务产业公司,重点围绕烟气脱硫脱硝综合净化、废水资源回收处理、煤气干法除尘等方向,培育节能环保产业。

发展不平衡,科技含量不高,缺乏系统规划,非钢产业需提升市场竞争力

尽管发展蓬勃,但总的来说,循环经济和环保产业总的产值无法和矿产资源、国际贸易、钢材深加工、工程技术服务等相比,即便是加上综合利用项目,在非钢产业中的比例仍然甚小。

有专家分析认为,在钢铁行业发展中,其目前更多地表现为“支点”作用,通过对主业或者说企业整体节能、减排等工作的服务和促进,撬动产业升级,增强企业综合竞争实力。

“目前非钢产业的发展仍面临一些困难和问题。”许家彦分析说,“产业发展还不平衡,整体盈利能力还不是很强;部分单位非钢依托主业生存状况还没从根本上转变,自己闯市场的能力相对薄弱;一些单位对非钢产业投入不足,导致产

品的科技含量不高,缺乏市场竞争能力。”

据了解,目前绝大部分企业非钢产业的发展水平总体还较低,尤其是非钢产业的整体质量或产值总量还不强。特别是多数企业的非钢产业发展定位、发展方向仍然不明朗。

李新创认为,关键问题在于缺乏对非钢发展自上而下的战略性规划和系统发展目标研究,没有详尽可行的实施方案。“有的企业虽然做了非钢产业发展规划,但不能坚持下去,小富即安,决策犹豫徘徊。往往主业出现回暖后就因为企业人财物平衡等原因而将规划搁置,影响非钢产业的稳定、健康发展。”

同时,非钢产业间缺少关联性,难以形成互动。李新创解释说,大多数非钢企业的产业结构中,彼此之间少有存在依存关系,同一集团各非钢企业之间,竞争的多,彼此支持和互动的少。

“这导致各个非钢企业在社会同行业中或者是本身实力较弱,在市场上没有竞争力和话语权,只能被动跟风;或者是大而不强,无法参与社会上同行业竞争;或者钢铁企业内部,同一业务有多家单位参与,形成内部竞争,在社会市场竞争中难以发挥合力作用。”李新创说。

非钢产业领域应高度重视环保产业,跨产业集成环保服务体系;以企业废钢回收、加工为基础,逐步发展城市矿产资源开发

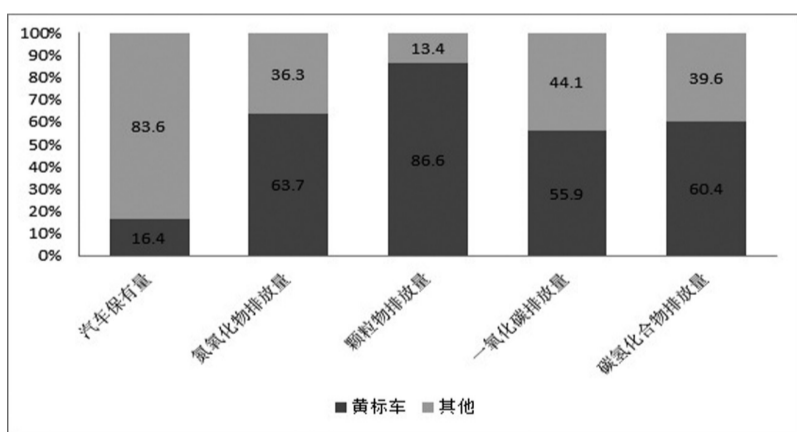
“要继续坚持科技创新的理念”,针对非钢行业现状,许家彦建议,首先,要在非钢项目、产品研发、技术开发、科技人才队伍培养、引进国外先进技术

和消化吸收组织等方面下功夫。比如,鞍钢从2008年到2010年仅3年时间,先后与英国、德国、比利时等5家企业合资合作建设高新技术项目。同时,鼓励和扶持钢铁辅业单位与国内外高校、科研机构合作,加速科技成果转化等。其次,要着力开发利用二次能源和二次资源,努力发展非钢产业的循环经济。

对于非钢产业项目的选择问题,李新创认为,延伸产业链建设是重要方向,应优先选择有助于掌控资源和市场的产业领域;同时,钢铁主业结构需调整,非钢产业结构也必须优化,重点发展有优势的产业项目,积极参与社会专业化分工和经济结构大调整,特别是特大型企业有能力参与新兴产业的开拓发展。

比如,非钢产业领域应高度重视环保产业项目的发展。环保产业项目应该包括以“环境工程总承包(托管)”为龙头,集烟气治理(除尘、脱硫)、污水处理等工程设计、研发、设备及产品制造、施工、运营管理为一体的具有较为完整产业链的“跨产业集成环保服务体系”。有条件的钢铁企业应高起点发展环保产业。

再比如,城市矿产资源开发项目也应成为重点。蕴藏于报废汽车、废旧设备、电线电缆、通讯工具、家电、电子产品中,可循环利用的钢铁、有色金属、贵金属、塑料、橡胶等废弃资源的再生利用规模化产业,其价值相当于原生矿产资源。随着中国工业化和城镇化的发展,城市将是未来最大的矿山。“城市矿产资源开发可以以企业废钢回收、加工为基础,逐步发展。”李新创说。



仅占汽车保有量16.4%的“黄标车”排放了63.7%的氮氧化物、86.6%的颗粒物、55.9%的一氧化碳和60.4%的碳氢化合物。

◆本报记者周雁凌 季英德 王学鹏

山东省黄标车提前淘汰信息管理系统日前正式开通,持有黄标车的车主或单位可登录网站,自主进行黄标车提前淘汰申报,并按规定申领补贴资金,这标志着全省黄标车淘汰工作已经全面启动。

记者了解到,从今年10月1日起,山东省已经开始实行黄标车提前淘汰补贴制度,提前淘汰黄标车的补贴以《报废汽车回收证明》时间为准,区分车型和使用年限给予差别化补贴,超过规定期限后不再补贴。自2013年12月1日起,设区市的建成区将禁行黄标车。到2015年底,淘汰全部黄标车及老旧车116万辆。

数量不多排放惊人 加速淘汰势在必行

山东省黄标车约有116万辆,1辆黄标车平均相当于5~10辆左右新车排放

在机动车中,黄标车对污染最大。由于黄标车制造时间较早,制造标准较低,排气污染较重,有关研究表明,1辆黄标车平均相当于5~10辆左右新车排放。据统计,仅占汽车保有

量16.4%的“黄标车”排放了63.7%的氮氧化物、86.6%的颗粒物、55.9%的一氧化碳和60.4%的碳氢化合物。

据山东省环保厅副厅长谢锋介绍,作为机动车保有量大省,截至2013年6月底,山东省机动车保有量为2282万辆,其中,汽车1195万辆,黄标车约有116万辆,占全省汽车总数的10%左右。2012年,机动车氮氧化物排放量46.87万吨,占全省氮氧化物排放量的27%。加快淘汰黄标车减少机动车尾气污染对于改善大气环境质量,保障公众健康具有十分重要的作用。

山东省不断加大对机动车排气污染防治力度,省政府印发的《山东省2013~2020年大气污染防治规划》和《山东省2013~2020年大气污染防治规划一期(2013~2015年)行动计划》中要求,规范机动车管理,加快黄标车淘汰步伐,明确到2015年底,淘汰黄标车、老旧车116万辆。大力推进城市公交车、出租车、客运车、运输车(含低速车)集中治理或更新淘汰,杜绝车辆“冒黑烟”现象。

今年10月17日,山东省政府还印发了《山东省机动车排气污染防治规定》,以政府令的形式明确实行黄色环

保检验标志机动车淘汰补贴制度,对黄标车实行限制通行制度。在山东省设区市的建成区,自2013年12月1日起禁行黄标车。公安机关交通管理部门应当加强对黄标车禁行区域和道路的管控,依法查验机动车环保检验标志,及时查处黄标车进入禁行区域和道路的违规行为。

补贴鼓励提前淘汰 奖励推动工作落实

区分车型和使用年限给予差别化补贴,鼓励早淘汰、快淘汰;依据各市淘汰数量、补贴金额、淘汰进度进行考核奖励

为加快淘汰黄标车步伐,山东省制定出台了《山东省黄标车提前淘汰补贴管理办法》(以下简称《办法》),设立专项用于黄标车提前淘汰的补贴资金。

山东省还规定了补贴政策时间为2013年10月1日至2015年12月31日,根据淘汰黄标车的车型和使用年限,分4个时段给予差别化补贴。第一时段为2013年10月1日至12月31日;第二时段为2014年1月1日至6月30日;第三时段为2014年7月1日至12月31日;第四时段为2015年1月1日至12月31日。

全省将区分车型和使用年限给予差别化补贴,补贴标准最高的重型载货车、大型载客车为1.8万元/辆,补贴标准最低的微型载货车、微型载客车为0.2万元/辆。为鼓励早淘汰、快淘

汰,第一时段按补贴标准的110%执行;第二时段按补贴标准的100%执行;第三时段按补贴标准的90%执行;第四时段按补贴标准的80%执行补贴,以后年度不再补贴。

山东省财政厅副厅长文新三表示,以2006年挂牌的小型载客车为例,第一时段提前报废可以获得7700元补贴,2015年报废则只能获得5600元补贴,相差2100元。“可以说,淘汰越早,得到的补贴越多。”

补贴时间、标准明确了,资金从哪里来?山东省规定,黄标车提前淘汰补贴资金由省市财政共同负担,西部隆起带省级负担60%,市县财政负担40%;其他地区省级负担40%,市县财政负担60%。省级资金采取“提前预拨,定期清算”办法,省财政厅根据各地黄标车保有量等因素,向各市财政部门预拨补贴资金。

据了解,山东省财政在足额落实补贴资金的基础上,还将建立考核奖励制度,鼓励各市加快工作进程。省财政厅会同省环保厅、省公安厅、省商务厅、省交通运输厅分四个时段,依据各市黄标车实际提前淘汰数量、补贴金额、淘汰进度三项指标,对各市进行考核奖励,奖励资金总额分别为4000万元、8000万元、8000万元、1亿元。同时,规定第一次考核时工作进度低于10%的,第二次考核时工作进度低于25%的,第三次考核时工作进度低于40%的,以及第四次考核时工作进度低于60%的,均不能获得奖励资金。

先报废再领补贴 确保不再回流市场

车主申请、环保初审、车辆报废、注销登记、申领补贴,环保、财政、公安、商务等部门各司其职,审核各环节

为方便车主淘汰黄标车,山东省要求各市设立由环保、财政、公安、商务等部门组成的黄标车补贴联合办理窗口,办理补贴资金申报手续。

围绕规范黄标车淘汰补贴工作,山东省要求相关部门明确分工,各司其职。其中,环保部门负责审核是否属于提前淘汰的黄标车,综合协调黄标车淘汰补贴工作;商务部门负责审核《报废汽车回收证明》,监督管理淘汰黄标车拆解,提供报废汽车拆解(回收)企业及网点的地址,并向社会公布;公安交通管理部门负责审核和办理《机动车注销证明书》;财政部门负责黄标车提前淘汰补贴资金的发放和审核;交通运输部门负责运营黄标车提前淘汰的监督管理工作。

车主提前淘汰黄标车领取补贴需要进行哪些步骤?根据规定,车主主要先登录山东省黄标车提前淘汰信息管理系统,注册账号并填写《山东省黄标车提前淘汰补贴资金申请表》。各市环保部门将进行初审,确定是否属于提前淘汰的黄标车。经确认的,由车主将车辆交至所在地报废汽车拆解(回收)企业,领取《报废汽车回收证明》。然后,车主主要携带回收证明到市公安交通管理部门办理注销登

记,申领《机动车注销证明书》。

最后,车主到黄标车提前淘汰补贴联合办理窗口,由办理窗口对补贴资金申报表和提交的相关材料进行审核,经审核符合条件的,予以发放补贴资金。

记者了解到,车主在办理提前淘汰黄标车过程中,必须将车辆交至具备报废汽车回收拆解资质的企业处理,才能取得《报废汽车回收证明》进而领取财政补贴,确保提前淘汰的黄标车能够彻底进行完全拆解,不再流入市场。目前,经山东省商务厅认定,全省具备报废汽车回收拆解资质企业共有20家,17市均为具备资质的企业。

**国家环境服务业
华南集聚区**

诚招企业入驻

政策资金	15亿元的专项资金支持
入驻奖励	50~1000万元资金奖励
人才奖励	100万的落户安置费
创新奖励	300万~1000万的单个项目科技技术创新奖励
交通优势	地铁10分钟直达广州,半小时到达广州白云机场
市场需求	华南地区2000亿的环保市场需求
网站:www.chinaesi.org	电话:0757-86227613 86393633