

金融杠杆嫁接实业技术,打通融资和技术双重瓶颈 节能减排的“鲁信模式”



转型突围·鲁企正能量

作为省内最大的投融资平台公司,鲁信集团借助金融杠杆嫁接实业技术,破解了以往合同能源管理模式所面临的资金和技术两大瓶颈。莱钢余热发电等五个项目用1亿资金整合了三家银行,撬动了5亿投资,可实现年节约标煤近10万吨,年节水340万吨,年减少二氧化硫排放3500吨。鲁信在能源领域的诸多探索,已经为节能减排过程中如何更好地发挥金融杠杆作用这一课题提供了解决路径。



▲耀华鲁信为莱钢提供的综合污水处理项目。

文/片 本报记者 马绍栋

试水节能改造 剑指千亿市场

合同能源管理变废为金

“这就是去年新上的发电机组,完全利用烟气的余热。”在莱钢集团烧结余热发电项目车间,山东耀华鲁信节能投资有限公司董事长邱强指着身后一条条汇集来的管道和机组说道。山东耀华鲁信节能投资有限公司由山东鲁信能源投资管理股份有限公司与山东冶金设计院股份有限公司共同出资设立,专业在冶金行业从事节能减排的投资、运营一体化。

伴随着机组的轰鸣声,莱钢烧结机冷却时的高温烟气进入专门的余热锅炉系统,加热出的蒸汽再带动汽轮机发电。在车间隔壁的控制室里,可以清晰地看到实

时的蒸汽消耗量、发电量、使用量。

邱强介绍说,原来烧结机冷却时高温烟气作为废气白白排放到空气中,现在由鲁信联合山东冶金设计院,采用专门的技术将烟气收集起来,通过高效率的转化,发出的电除自用外,剩余直接供给莱钢生产线。“我们采用的是电价分享模式,假设用外网一度电是7毛,利用余热发电我们一度电给他4毛多,一度电和大网之间节省2毛多,节省出的这部分,我们再按照比例与莱钢分成。8年分享期间我来运行,8年合同期结束后,整套设备无偿移交给莱钢,这就是效益分享型的合同能源管理模式。”

在中标莱钢的项目中,污水处理是

另一种效益分享模式。邱强告诉记者,与余热发电的效益分享型不同,污水处理采取的是BOO模式,同样由耀华鲁信投资建设,具体运作模式为,每收集莱钢污水100方,处理后接近70方可作为工业新水返回莱钢各分厂使用,莱钢按70方新水支付费用,另外30%浓盐水可作为高温冲轧水使用,一点也不浪费。在这个模式中,莱钢不仅节省了排污费,而且能以较低的价格获得70方水,既实现了水的循环利用,也节省了费用。据邱强介绍,综合污水处理项目每天可处理1万立方污水,每年节省的费用是一个庞大的数字。

众所周知,鲁信集团一直以信托、创投以及投融资平台业务示人,此次试水节能改造领域是出于何种考虑呢?邱强说,随着国家对大气治理以及节能减排的监管要求日益收紧,节能环保领域已是风生水起,各高能耗企业的节能改造需求呈现爆发式增长,“根据山东省出台的《进一步加快节能环保产业发展的实施意见》,到2015年全省节能环保产业总产值将达5500亿元”,鲁信集团看中的是这个巨大的市场。而在国内一度风靡的合同能源管理模式,一方面要求有适合企业自身节能特点的成熟技术支持,再者要求大规模的资金投入,而且要面临超长回收周期的考验,“我们合资公司可以说一举破解了这两大瓶颈。”

记者了解到,作为鲁信集团重点布局的鲁信能源板块,目前正积极进军节能减排市场,已与莱钢集团、济钢集团、兖矿集团等多家大型耗能企业进行了成功的合同能源管理项目合作。目前已在工业设备节电、热泵技术应用、可燃气体发电、余热余压利用等领域搭建起先进的技术支持体系,在冶金、化工、煤炭、建材等行业和大型公用建筑节能领域进行了有益探索,所实施的节能项目年可节约标煤11.7万吨,减少二氧化碳4.18万吨,二氧化硫0.47万吨,为用户能耗指标降低发挥了重要作用。

邱强告诉记者,下一步鲁信能源将依托母公司投融资平台优势,推出节能基金和产业基金。另外,成立股权基金,鲁信作为基金管理运营方,将资金完全用于节能减排领域的投资。“比如下一步列入国家推广的节能环保企业,他们有专项技术,我们参与股权,逐渐将技术和资金结合,形成一个大的链条,用产业基金支持股权发展,共同做合同能源管理项目。”

投融资平台搭桥 破解资金技术困局

“作为甲方来讲,我们当然想进行节能改造,且不说达标排放是企业生存的必要条件,光内部巨大的成本压力就逼得你想办法进行节约挖潜。”对于为何与耀华鲁信进行如此大手笔的合作,莱钢集团能源保障部一位人士告诉记者。

“莱钢为什么选择合同能源管理模式推进节能技术?很简单,两大难题制约莱钢想干节能而没法干。一是资金,从2008年以来,各单位资金压力都非常大,没有

钱干;第二,关键技术存在风险,一旦上了设备节能效果不好,甚至对原有的生产系统构成威胁,那后果不堪设想。”该人士说道。

面对莱钢的困局,耀华鲁信借力山东冶金设计院进行节能技术设计、方案制定,而运作项目所需的资金则让鲁信集团得到了发挥其投融资平台效应的机会。

“我们发挥投融资的优势,前后整合了三家银行的信贷资源,合资公司注

册金只有1个亿,最终在莱钢中标的5个项目共撬动了近5个亿。”邱强介绍说,例如烧结余热项目和浦发银行合作,对方有专利绿色贷款和世界银行的绿色资金;而干熄焦项目则是和农业银行合作。

记者了解到,随着5个项目陆续落地投产,耀华鲁信已经开始步入了滚动发展的良性轨道。莱钢现在已经开始结算,分享款每年都将实现稳定的现金流。

(上接 B01 版)

目前国内经济舱机票实行多级票价系统。航空公司在确定航线的基准票价后,会根据市场需求和订票情况发出不同折扣的机票。此外,头等舱和商务舱的机票定价也于2010年起放开,无需再遵循此前的固定价格——头等舱票价是经济舱全票价的150%,公务舱票价是经济舱全票价的130%。

“虽然现在特价机票挺常见的,但放出的低于五折的机票其实只占较少的部分,整体算下来,机票的折扣通常不会超过全价的45%。”山航收益管理部运价管理经理孔令岩告诉记者,山航的打折幅度平均在七折左右。

一位航空业内人士告诉记者,近年来,

每到淡季,或是与高铁等其他交通方式竞争激烈的航线,都会放出两三折的低票价。这次的机票价格松绑对主流航空公司的影响并不算大,受整体经济形势和三公消费受限等诸多因素影响,今年的票价水平普遍不高,而航油和人工成本却在增加,即使允许航空公司自行定价,也要考虑到盈利问题。

对于廉价航空公司,特价机票得到正名无疑是一个利好。白菜机票也不再是廉价航空的心头之痛。记者了解到,2006年春秋航空就曾因为推出过1元特价机票遭到济南市物价局15万元的高价罚单,最终撤出济南。

目前国内廉价航空主要有春秋航空、吉祥航空和西部航空,业内人士分析,机票

新政将对低成本航空公司整合销售渠道、增加价格调节手段等方面产生正面影响。由于这几家航空公司本身就主推低成本航班,这类型公司会率先尝到政策的甜头。

特价机票市场有望常见

尽管多家主流航空公司都对新政策保持观望态度,但面对外有高铁内有廉价航空的激烈竞争,可以确定的是,特价机票将更为常见,廉价机票时代将加速到来。

“每趟航班的成本相对固定,如果能增加一个乘客就能多一份盈利。为了和高铁争取客人,保持山航的上座率,我们下一步会考虑在部分航线加大机票的优惠力度,推出更多超低折扣的‘白菜机票’,甚至是

99元机票。”孔令岩说。

记者了解到,目前济南并没有国内廉价航空公司进驻,国外廉价航空已有一家来自韩国的易斯达航空公司开通济南-首尔航线。

也有业内人士指出,航空干线主要由国有大型航空公司掌控,支线航空发展相对滞后,缺少支线航空为干线航空输送客源,使干线航空的上座率无法提高,这也导致了航空价格居高不下。受体制所限,国内航空成本普遍高于国际水平,机票价格限制也没有完全放开,这都成为制约中国航空业发展的巨大障碍。对当前的中国航空业而言,取消机票价格下限无关痛痒。如果不打通航空产业链的垄断环节,一切都是空谈。