

产能过剩 核心竞争力不足 造船大国“大而不强”亟待转型破局

■ 邓中豪 张华迎

近年来,我国对外贸易蓬勃发展,对海洋空间和资源的依赖程度大幅提高,发展海洋经济、建设“海洋强国”已成为我国经济再上新台阶的必然选择。

船舶和海洋工程装备制造业是建设“海洋强国”的重要基石。近年来,我国造船业订单量稳居世界第一,并迅速成为海工装备制造大国。然而,我国船舶海工制造业仍面临“大而不强”的痼疾,在国际市场远未真正回暖情况下,缺乏核心竞争力的负面影响仍在持续显现。

造船业经历“暖冬” 但仍未迎来春天

在位于天津临港经济区的天津新港船舶重工有限责任公司,记者看到三艘绿色涂装、有十余层楼高的8000车位汽车滚装船已接近完工,正停靠码头岸线等待交付船东。不远处的50万吨级船坞内,一艘同型号的超大汽车滚装船和一艘由美国船东定制的医院船正在施工。

记者调研了解到,今年以来,我国造船工业出现回暖趋势,但经济效益等方面仍不乐观。

中国船舶工业行业协会近期发布的统计数据显示,今年前9个月,我国船舶工业保持平稳运行,三大指标中,造船完工量继续增长,新承接订单量止跌回升,手持订单量降幅收窄。

根据英国克拉克松研究公司数据,近5年来,中国造船业新接单量、手持订单量均稳居世界第一,造船完工量有4年位居世界第一。今年上半年,中国造船业三大指标再次站稳世界第一的位置。“从全球范围来看,中国已是当之无愧的造船大国。”中国社会科学院工业经济研究所副研究员胡文龙说,“中国正在由造船大国向造船强国迈进。”

中国船舶工业行业协会会长郭大成认为,当前全球造船业整体表现依旧低迷,市场需求仍不高。在此情况下,中国造船业能取得这样的成绩十分可贵,体现了中国造船业的竞争力。

天津新港船舶重工有限责任公司总经理王孝海介绍,2000年以来,在国家政策扶持和国际航运市场繁荣的刺激下,中国造船业取得长足发展。2008年之前,造船行业和航运业属于“暴利行业”,全球的造船厂都处于供不应求的状态。2008年国际金融危机以后,国际航运低迷不振,全球造船业迅速陷入低谷。到2016年行业最低谷时,公司已基本接不到新增造船订单。今年以来,全球造船业出现明显回暖,公司到今年7月份已接到6



艘8.2万吨散货船的订单,到年底预计还能敲定几批造船订单。

与此同时,一些重要指标呈现同比下降的趋势,也表明我国造船工业不宜过于乐观。中国船舶工业行业协会统计数据显示,今年1至9月份,船舶行业80家重点监测企业完成工业总产值2843.5亿元,同比下降6.9%;完成出口产值1103亿元,同比下降9%;实现主营业务收入2125亿元,同比下降12%;利润总额11亿元,同比下降55%。

王孝海认为,造船业最艰难的时期已经过去,但2008年之前的行业高峰期也一去不复返。“从行业来看,虽然造船订单同比去年有所提高,但去年的基数很低,当前与造船业景气年份不可同日而语。除此之外,受到行业恶性竞争的影响,造船厂利润大减。2008年以前,18万吨散货船合同价超过1亿美元,现在低于5000万美元,相当于打了五折。”

王孝海认为,造船周期一般为两年左右。全国造船完工量大幅增加,手持船舶订单量大幅减少,说明很多之前的订单已经生产完了,而新增订单无法弥补,这对连续生产形成考验。

中国船舶工业行业协会认为,今年上半年,新船价格走低和船东延期交付都加大了船企流动资金缺口,但金融机构对船舶工业的信贷政策却持续收紧,贷款难度不断增加,部分企业因为无法及时得到银行保函而丢失订单。上半年,受金融市场“去杠杆”等因素影响,流动性出现季节性和结构性紧张,我国船舶买方信贷利率高于日本和韩国的利率水平。融资难和融资贵将提高我国船企的综合

成本,降低企业的国际竞争能力,阻碍行业健康平稳发展。

业内人士认为,当前我国船舶海工制造业“大而不强”的问题仍然非常明显。

首先,海工装备产品偏低端,且核心装备和核心技术的自主化水平过低。

其次,船舶工业产能过剩,核心竞争力不足,利润空间大幅压缩。

转型升级方可迎来春天

业内人士认为,我国船舶海工工业仍然处于“寒冬期”,只有转型升级方可渡过难关。

第一,加大金融、财税政策支持与引导,推进我船舶海工工业走出困境持续发展。

中国船舶工业行业协会建议,金融机构积极落实国家有关支持船舶工业发展的政策,推动船舶工业转型升级。严格执行差别化信贷政策,对有技术优势、有市场的骨干造船企业要加大融资支持力度;鼓励中资、国资金融租赁机构发挥自身优势,积极在国内船厂下订单。

李毅中建议,有关部门协调上下游开展供需对接,通过财税、信贷等优惠政策,缓解海工装备制造企业高端装备库存以及资金周转困难,以解燃眉之急,防止资金链断裂。

王孝海建议,采取财政、税收、贷款、租赁和保险等方面的政策措施,支持技术创新和重要产品制造本土化、国产化。鼓励和支持金融机构加快金融产品和服务方式创新,有效开拓海工装备制造企业的融资渠道。进一步探索改进适合行业特点的信贷担保方式,拓宽抵押担保物范围,支持符合条件的海洋资

源开发企业、海工装备制造企业融资和发行债券。

其次,以市场需求为导向,坚定淘汰落后产能,持续优化船舶海工品种结构。

李毅中建议,在着力化解过剩产能的同时,不断优化升级散货船、集装箱、游轮等三大主流船型,开发适应新规范新标准和超大型的新船型,比如说20万吨级的散货船、30万吨级的游轮、20万吨级的标箱集装箱船等等,集中发展特种船、工程船、工作船、海洋渔船等专业船舶,研发高附加值的专业用船,比如大型化学品船、液化天然气船、大型汽车滚装船,满足市场需求。

王孝海认为,目前中国造船业尽管在用工效率上远远低于日本,但整体来看,日韩可以生产的船舶中国都能生产。中国船舶工业下一步的发展方向,应是向欧美最顶尖领域发力。

业内人士建议,继续淘汰、关闭成本高、技术落后长期亏损的海工装备制造能力,控制低端产品制造能力的扩张。在自升式平台、半升式钻井等强项领域,进一步打造国际知名品牌;促进我国海工装备制造向高端化发展,研究开发海工动力以及传动系统、动力定位系统、海水淡化等关键系统配套设备,组织研究大型特种海工作业船、第七代深水钻井设备等。

第三,以科技创新为引领,提升我船舶海工工业核心竞争力,实现转型优化升级。

郭大成建议,全面推进中国船舶制造“品质升级”,着力构筑中国船舶制造品牌;着力培育一批优势企业,保证优质企业渡过“寒冬”;以科技创新带动全面创新,着力提高科技创新对产业发展的支撑力和引领力;将智能制造作为船舶工业管理升级和降本增效的主攻方向。专家认为,面对当前我国海工装备行业严峻的形势,要以创新发展和产业升级为中心,以制造技术新信息技术深度融合为抓手,提质量、创品牌、调结构、去产能、补短板,提升国际竞争力和持续发展的能力,促进海工装备行业攻坚克难,实现转型升级。

王孝海建议,鼓励产、学、研联合,建立以企业为主体的技术创新体系。引进国外先进的设计、生产技术和管理经验,加快与国外先进资源的融合,增强企业引进消化吸收再创新能力。进一步加强人才引进与培养,从体制机制入手,构建人才培养、引进、使用、评价、激励的新机制,培养一批高素质、适应国际竞争需要的船舶与海工装备制造业技术人员队伍。

傅小荣说,不管是生产装备还是钻井装备,发展方向都是新型化、大型化、智能化、重复利用以及安全环保方向。建议进一步加强上下游及横向合作,形成强强联合。进一步实践深水发展战略、走出去发展战略和产业延伸发展战略,为我国建设海洋强国提供保障。

鲜易网荣登 2017 中国产业互联网 TOP100 排行榜

■ 本报记者 李代广

12月13日,由国家工业和信息化部指导,国家工业信息安全发展研究中心、工信部软件与集成电路促进中心、北京市海淀区人民政府、中国科协企业创新服务中心、中国产业互联网发展联盟共同主办的2017中国产业互联网与数字经济大会在北京隆重召开,大会整体以“整合、融通、再造”为主题,围绕产业重构、转型升级等议题,组织国内外产业互联网领域的企业、专家、行业组织以及主管部门讨论行业热议话题。

会上,中国产业互联网发展联盟发布了“2017年中国产业互联网TOP100榜单”,中国产业互联网TOP100有四大“评选标准”:开放程度和普惠性、发展层级和领先性、市场规模和代表性、资本价值和成长性。面对竞争激烈的百强榜排名,鲜易网凭借快速发展,荣登2017中国产业互联网TOP100排行榜。

会议由国家工业信息安全发展研究中心主任尹丽波主持,工信部副部长罗文,中国科协党组成员、学会学术部部长、企业工作办公室主任宋军,北京市海淀区副区长李长萍等领导分别致辞。中科院院士倪光南、中国工程院院士房建成也分别作了主题演讲。

大会全面解读了十九大产业发展方向与相关政策指引,推动互联网、大数据、人工智能和实体经济深度融合,产业互联网区别于消费互联网的企业级互联网应用大市场,涵盖企业生产经营活动的全生命周期,通过网络提供全面的感知、移动的应用、云端的资源和大数据分析,重构企业内部的组织架构,生产、经营、融资模式以及企业与外部的协同交互,实现产业间的融合与产业生态的协同发展。

鲜易网能获得产业互联网Top30强,得益于鲜易网多年的创新实践探索的F2S2B的模式,更离不开线下实体经济对其发展的支撑。对于生鲜食品行业而言,有三大痛点:一是安全和溯源问题;二是成本控制问题;三是服务和体验问题,也是生鲜电商跨不去的门槛。

针对这三大痛点,鲜易网给出了经济有效的解决方案,鲜易网定位于F2S2B生鲜电子商务,依托食品产业链和温控供应链,集成生鲜食品交易能力、集采能力、食品安全保障能力和配送服务能力,解决了交易信息不对称、流通环节多、成本高等问题,提升了生鲜品流通效率,他们利用其沉淀数据发布的鲜易指数,成为中部地区乃至全国冻肉价格走向的风向标。

生鲜食品集采分销服务能力:鲜易网线下的生鲜食品集采分销服务平台,在全球拥有9个肉类和包装食品进出口资质,是河南省指定肉类口岸运营商,与美国、加拿大、智利、荷兰、英国、德国、西班牙等30多个国家和地区上百家厂商建立了跨境食品贸易合作关系,在国内建立覆盖360个城市食品流通服务平台,目前已覆盖186个城市,从源头方面,保障了食品安全的可控、可追溯。

我国能源转型进入关键期

■ 凌广志 王存福 陈碧琪

能源转型已经被上升到国家战略层面,受制于能源结构禀赋以及新能源技术本身的突破瓶颈,中国在新能源推广上显得步履维艰。以“绿色能源与低碳经济”为主题的2017三亚国际能源论坛近期在海南举行,与会人士认为,最近几年在部分地区出现大面积污染天气,给人们的健康带来了威胁,煤炭作为主要的能源是造成大气污染原因之一。专家认为,要打赢蓝天保卫战,就必须认识到我国作为能源消耗大国的现实,实施以气代煤代油的行动,探索新模式尽快实现能源转型。

“名副其实”最大能源消耗国

能源工业是经济发展的动力和血脉,无论发达国家还是发展中国家都把能源发展和安全摆在重要的战略位置,特别是当前宏观经济正面临着转型升级的重大挑战,能源的重要性愈发凸显。

国际能源署预计2020年中国能源需求将达到50亿吨标准煤,到2035年中国将超越美国成为全球最大的能源消耗国。

中国石油和化学工业联合会会长李寿生说,我国现在已经成为全球发展最快的原油、炼油和天然气生产大国。目前,中国原油产量位居世界第五位,约占世界原油产量的4.7%。2016年我国原油产量2亿吨,这是自2010年以来国内原油产量连续6年稳定在2亿吨以上;原油加工量5.4亿吨,较2010年增长1.9%。我国炼油能力在世界排名第二,仅次于美国。2016年,我国天然气表观消费量为2058亿立方米,在一次能源消费中的



占比增至6.4%。目前天然气消费结构中,工业燃料、城市燃气、发电、化工分别占38%、32.5%、14.7%、14.6%,与2010年相比,城市燃气、工业燃料用气占比增加,化工和发电用气占比有所下降。

天然气是中国推动能源生产和消费革命、实现绿色低碳发展的重要基础,按照我国能源发展“十三五”规划,2020年天然气在一次能源消费中的占比要力争达到10%。我国拥有13.7亿人口,按照去年约2100亿立方米的天然气消费总量测算,现在涵盖的人口是4亿多,仅满足了全国1/3人口的需求,还有2/3的市场尚待进一步开拓,目前华北、华中严重的“气荒”状况,也再一次证明中国天然气市场潜力十分巨大。

从页岩气到可燃冰,再到干热岩,今年以来,我国非常规能源发展获得多项重大突破,能源工业转型迈出了实质性步伐。但多位与会专家表示,我国能源转型面临诸多挑战,改革创新刻不容缓。从整体来看,无论是传统能源技术升级,还是新能源技术快速突破,我国能源工业都面临着从结构到技术、从管理到

体制等一系列重大的挑战。

集成互补分布式能源是发展方向

针对目前能源结构和大气污染的现状,围绕能源结构的优化和如何扩大可再生能源的比重,中国政策科学学会执行会长郑新立认为,要加快天然气进口的基础设施和船舶的建设,加强国内天然气特别是页岩气的勘探开发,包括海洋可燃冰的勘探开发,加快煤制天然气和煤炭的清洁高效利用,加快生物质能和可再生能源的开发利用。

郑新立举例说,在鄂尔多斯盆地每年煤的产量9亿吨,如果能够用现在比较成熟的低温热解法,从里面把它的天然气和油的小分子提取出来,每年可以提供一亿吨左右的石油和天然气,可以代替相当一部分的天然气和石油的进口。

郑新立表示,通过进口、通过开发利用我们国内的天然气资源,力争天然气的消费量在我国一次能源结构里尽快达到10%,特别是重点大气污染地区加快提高天然气的使用

比重,这将为打赢蓝天保卫战取得决定性胜利做出重要贡献。

与会专家认为,在继续做好煤炭清洁高效利用这篇大文章的同时,稳步发展风电、太阳能等可再生能源,大力发展天然气分布式能源和天然气调峰电站,积极推动乙醇汽油、生物柴油等生物质能源发展,在民用、工业和交通领域积极推进以气代煤、以气代油。

李寿生认为,在传统能源新技术不断取得新进展的同时,新能源技术也在创新发展。目前,最令人瞩目的应该是新能源汽车,以及氢燃料电池、生物质燃料等一系列新能源技术的突飞猛进,为能源行业发展提供了难得的战略机遇。

长丰能源有限公司董事长兼CEO林华俊认为,结合目前我国能源使用现状,如何高效、友好地利用有限的能源,已经成为能源利用的焦点。而调整产业结构,转变经济增长方式的关键做法,则是对一次能源的利用结构进行调整。

“积极开发新能源,不断改进能源转换技术,提高能源利用效率,创新能源利用技术和供应服务商业模式,实现节能减排,对促进我国经济快速发展、实现产业升级和环境保护具有长远的战略意义。”林华俊说,我国的能源体系正处于大变革阶段,而且未来变革将进一步提速。可以预期,中国能源行业必然会朝着多种能源有机整合、集成互补的分布式能源方向发展。

林华俊表示,希望国内拥有更多的天然气资源,提升天然气作为一次能源的使用比重。近年来长丰能源与国内外能源方面的研究机构、知名企业广泛合作,不断在技术服务领域开拓创新;积极探索国际LNG的贸易渠道,筹建国际能源交易平台,发展基于综合利用的能源利用项目,推动多能互补集成优化项目并初具成效。此外,长丰能源与法国电力集团在三亚海棠湾开展低碳智慧能源项目,改善能源结构,为清洁能源的可持续发展探索道路。

运用“超微粉碎——改性” 一体化生产工艺摆脱“黑”时代 浙江丰利炭黑粉碎 生产线持续热销

日前,上海某贸易公司向浙江丰利叶向红总经理打来报喜电话,称赞炭黑粉碎生产线已在泰国的生产企业安装成功,投入使用,所产炭黑的各个指标均达到要求,泰商十分满意。另外一家外商闻讯后也要下单订购同款设备。原来这家上海贸易公司是专门遴选国内优秀超微粉碎设备销往国外的合作伙伴,是丰利的老主顾,已向丰利多次采购数台粉碎设备销往日本,由于设备运行稳定,日本使用单位反馈良好,口碑甚佳,所以在2016年初,专程前来丰利再次下单订购销往泰国。

这款设备为何如此获得外商的青睐?

目前我国90%以上的炭黑是用油炉法工艺生产,该工艺因粉尘污染等问题,使炭黑生产行业一直难以摆脱“黑”时代。针对这一状况,国家高新技术企业浙江丰利粉碎设备有限公司自主研发成功新款粉碎设备,用机械研磨的物理方法,对炭黑进行粉碎,由集料器、脉冲和风机等配套装置对粉碎后的物料进行收集,然后用机械冲击的方法对物料进行表面包覆改性,提高其分散性,得到满足使用要求的改性炭黑。整套设备运用“超微粉碎——改性”一体化生产工艺,解决了炭黑生产的粉尘污染地问题,使整个产品在生产过程中清洁环保。整套流程采用自动控制,简化了生产流程,提高了生产效率,从而降低生产成本。目前,该生产线已被国内炭黑主要生产企业采用,热销日本、泰国等东南亚市场。

咨询热线:0575-83105888
83100888 83185888 83183618
网址:www.zjfengli.com
邮箱:zfengli@zjfengli.cn
中文搜索:浙江丰利