

大势观察

塑料机械应以“高精尖”为行业目标

近年来,塑料机械工业发展迅猛,可以说已经达到了与国际同行比肩的地位,而时至今日,这个惯性还在延续,近几年五年都以高、精、尖的单机为标的依照每个时期世界领先水平来设定行业的执行目标。

2013年上半年进口塑料机械4257台,进口金额82144万美元,同比下滑了17.1%;出口塑料机械13.68万台,出口金额80748.6万美元,出口同比增长2.8%。

从数据中看出,上半年我国塑机贸易逆差为1395.3万美元,相比之下,我国塑料机械外贸逆差大幅缩小,而这并不是因为塑料机械行业技术的发展提高,而是由于国内外经济发展的变化。可想而知,如果经济形势良好的情况下,不提升技术水平,塑机还会带来多大的逆差?

我国塑料机械起始于20世纪五十年代末期,随着中国石油化学工业的发展,中国塑料机械工业逐步形成了一个独立的工业部门,迄今为止全国塑料机械生产企业

已发展到1000家以上,但具有一定规模、实力的企业约400家左右,企业产品科学创新度不够。与国外发达国家相比,我国虽然塑料制品的消费总量已经位居世界第二,但人均塑料消费量与发达国家相比却差距很大。且塑料机械产品精密度还有所欠缺,竞争力不强。

目前,国内的主要高端企业都被外企占领,而市场就是市场,十几年下来,市场就是不买账,不仅目标大都未能实现,和国外同行的价格差别却还在扩大。而且目前客户最注重的不是价格因素,而是生产效率、产品性能。企业需要通过做好技术升级以取得更大的附加值。过去国内制造业靠的是劳动力和资源的价格优势,现在这个优势越来越低,制造业要靠技术和品质取胜,这就要引进高端设备来满足需要。

其实我国塑机行业未来拥有巨大的挖掘发展空间,尤其是一些科技含量高、性能好、价格相对适中的机型,如特大型、精密、



●塑料片材机

专用注塑机,用于生产高阻渗性和耐热性包装材料等的多层共挤吹塑机,生产工业制件(汽车配件等)吹塑机械等,都有很好的发展前景。

虽说我国塑料机械行业与“高精尖”这个目标还有一定差距,但若是塑企能够逐渐从技术、人才培养上下功夫,相信这个目标将不再遥远。(阿尔)

轨道交通建设将为五金机床业提供巨大空间

轨道交通是显著提高交通运力供给能力的方式,可为缓解交通拥堵提供根本保障。随着城市交通拥堵的日益严重,国内城市轨道交通发展将进一步提速,未来将有很大的发展空间。

根据《2013~2017年中国城市轨道交通行业市场前瞻与投资战略规划分析报告》显示,轨道交通相关产业链规模可以达到数千亿元,共涉及相关行业达20多个,包括土建、机械、电气、电子及通讯业的技术密集型产业。不仅如此,城市轨道交通建设对引导经济发展有独到之处。

按照国家发改委规定,一个城市要建设地铁,其人口数量、GDP总量以及财政收入等都要达标,随着城市化进程加快越来越多城市会达到建设标准,因而轨道交通建设具有较大投资潜力。

在轨道加工和高速铁路枕枕加工方面,提速和高速轨道的建设以及改造需要新型提速道岔,对数控道岔铣床、道岔磨床的需求不断上升。高速轨道铺设在完全不同于枕木的轨道板上,需要专用数控轨道板磨床,大约每100km就需要配置一套。在车辆零部件的制造方面,动力部分、电力

机车和电传动内燃机车对机床的需求也是各不相同。电力机车加工重点是电机定子、转子和电机轴等,而电传动的内燃机车加工重点是柴油机、发电机以及传动件。车体部分,不同机车车辆的车体基本上是一个钢制框架结构,需要进行局部面 and 孔的加工。

总体来说,这些加工属于一般性机械制造和柴油机制造的范围,通用性机床和专用机床需求较多,如大型立卧加工中心、龙门加工中心、数控镗铣床、数控立车、数控精密磨床以及曲轴车等。而在铁路日常

维修服务领域,主要工作内容之一是保障车轮和车轴的完好,对磨损的车轮、轴承进行及时的修复和更换,并在更换轴承时对车轴进行修理。因此,这一块对于数控车轮车床、数控不落轮对车床以及外圆磨床等都是必备的设备。同时,随着铁路部门的改革深入和列车跨局长途运行,维修工作量将大幅增加,维护维修工作将越来越集中到枢纽地区的机务段和车辆段,以门式车轮车床为核心的包括超声波探伤和磨损测量并自动回复原型最小切削量的生产线,将成为未来发展的方向。(慧聪)

线缆存量大 并购机会前景广阔

“对于产能陷入过剩的传统产业而言,由于存量庞大,并购机会非常多。”8月27日,远东控股集团董事局主席蒋锡培就通过并购解决产能过剩问题的模式谈到。

蒋锡培表示,对于产能陷入过剩的传统产业而言,由于存量庞大,并购机会非常多。远东控股集团作为主营电缆的领军企

业,将大力拓展多元化业务,如医药、房地产、农化和投资。目前集团既有实业平台,也有投资平台,二者协同并进,通过跨行业并购,实现企业的多元化发展。

蒋锡培同时认为,解决传统产业过剩不能仅靠并购手段,还需要上到中央、下到地方以及各行业、公司的密切配合共同加

以解决。应建立以政府为主导的体系,由政府制定每年淘汰目标和数量,同时行业应牢固树立社会责任感,转变观念,适应并购时代新要求。

近年来,国家采取一系列宏观调控措施,推动我国经济结构调整和产业升级,不断深化产业整合,积极支持市场前景好、有

效益、有技术、有助于形成规模经济和产业提升的企业实施兼并重组。不管是国有企业还是民营企业、上市公司以及拟上市公司,并购重组活动日趋活跃,并购融资需求快速增长,国内商业银行拓展并购业务的积极性也逐步提高。

(一诺)

东盟成为中国工程机械行业“粮仓市场”

■ 中路

从2011年下半年以来,受房地产调控、基建压缩等多重因素影响,国内工程机械市场持续低迷。但在国际市场特别是在东盟市场上,中国工程机械由于质优价廉,备受青睐,仍保持较快增长。目前,东盟市场已成为中国多个工程机械厂家的“粮仓市场”。

东盟国家对中国工程机械寄予厚望

“随着中国-东盟自贸区建成和发展,东盟国家关税达到很低水平,中国与东盟经济依存度也逐步加深。由于东盟国家制造业水平偏低,中国工程机械输入东盟国家有着地缘优势、贸易优势,合作前景广阔。”在9月5日召开的第四届中国-东盟工程项目合作与发展论坛上,马来西亚东盟工程科技园秘书长胡逸山说。

“中国的工程机械、汽车等产品在柬埔寨销售很受欢迎,希望中国企业与柬埔寨企业加强合作。”柬埔寨国务兼商业大臣占蒲拉西说,中国与柬埔寨的交流进一步加强,中国的工程机械产品在柬埔寨有很好的市场,希望通过进一步加强合作。

“我们希望更多中国企业到越南投资办厂,生产汽车零部件、工程机械,我们将在税收、土地等方面提供更多的优惠。”越南工贸部重工业司副司长吴文宙希望更多中国汽车企业到越南投资办厂。

目前,整个东盟地区的基建市场将会迎来一个火热的发展期。以泰国为例,泰国政府制定的国家发展战略第一项就是增加基础设施建设投资。据了解,泰国将增加2.2万亿泰铢(约合736亿美元)投资以进行基础设施建设,包括建造以曼谷为中心的四条高速铁路、跨国道路及工业港口。预计这个投资将大大降低物流成本。这对于中国工程机械行业来说是千载难逢的机会。

“近年东盟国家进入发展新阶段,市场潜力巨大,中国企业在‘走出去’的过程中,应更多考虑地缘相近、文化相亲、产业互补性高的东盟市场。”中国—东盟商务理事会中方常务副秘书长许宁宁说。

许宁宁介绍,在电力、路桥、电信、铁路、

机场建设等项目工程承包方面,中国企业具有成本、技术优势。截至2012年底,中国在东盟工程承包签署合同额达1478.7亿美元,完成营业额970.7亿美元。

企业利用博览会抢滩东盟市场

在位于南宁国际会展中心的第十届中国-东盟博览会室外展区,最引人注目的便是国内众多工程机械厂家的“亮相”,柳工、玉柴、三一重工、中联重科、徐工等企业悉数到场。

“柳工产品在东盟国家也保持着良好的市场口碑,出口份额年年攀升,2012年销量超过2000台,销售收入约7亿人民币,出口份额约占公司国际市场销售的16%。东盟市场已成为柳工的‘粮仓市场’。”柳工国际营销事业部总经理罗国兵说。

罗国兵介绍,柳工在东盟地区成立了10家经销商、超过30个销售和服务网点。2011年9月,柳工在新加坡建立了柳工亚太子公司,作为公司在亚太地区的销售、贸易枢纽和配件分销中心,利用新加坡辐射亚洲及太平洋地区的枢纽优势,更贴近客户及加速响应客户需求,为亚太区客户提供优质的服务,“柳工以高品质的产品和服务赢得了东盟客户。”他说。

柳工还针对东盟市场的用户需求进行深度开发。2011年8月,柳工针对泰国的实际,成功研发出了超长臂装载机,该产品采用具备自润滑功能的轴承,工作装置不需打黄油,更好地满足粮食铲运等类似工况的特殊要求;同时满足客户要求的高卸载、大斗容,并拥有良好的举升平稳性和操作灵活性。2011年超长臂装载机实现销售126台,较上年市场增长近20倍,市场占有率提升至29%。2012年以来,这一产品的销量更是超过了200台。

“2013年上半年,玉柴发动机海外进入量超过1.6万台,比去年同期增长了40%;东盟市场表现尤其优秀,2013年1—7月完成全年目标的61%;在东盟市场的销量已占玉柴海外出口销量的35%左右。”玉柴集团公司董事局主席晏平说。

晏平介绍,截至2013年7月,玉柴在东盟市场保有量达到73954台,仅在越南市场



保有量就超过了6万台,玉柴产品广泛服务于越南的汽车行业、工程机械、农业机械、船舶行业等相关领域。

迅速兴起的东盟机械市场正在引起中国工程机械企业越来越密切的关注,三一、中联等行业龙头企业在开拓东盟市场方面同样成效显著。

拓展东盟 须稳妥推进避免无序竞争

记者调查发现,在拓展东盟市场的过程中,国内的工程机械行业也非一帆风顺,须充分准备稳妥推进。

一是隐性的、技术性的贸易壁垒需引起重视。当前,一些国家设置了“无形”的贸易壁垒,例如通过设定较高的排放标准、限制关键零部件的出口等,对中国企业设置障碍。中国企业要“走出去”发展,首先要努力掌握核心技术,这样才不会受制于人。

二是对法律、政策环境的了解程度要加强。企业“走出去”发展不可避免地要遇到用工纠纷、产品质量纠纷等一系列问题,要在国外合法合规的经营,必须了解当地的法律法规,以避免不必要的麻烦。

三是须对当地政治、治安、文化环境有较深入了解。东盟国家虽与中国地缘相近,但仍存在文化差异,各国有着不同的管理模式。须对所在国政治、治安、文化环境多加了解,顺应当地的文化,既急于求成也不大刀阔斧,尊重已经形成的管理模式。

四是中国工程机械企业应尽量避免无序竞争。一些工程机械企业高管告诉记者,由于国内工程机械企业竞相开拓海外市场,有的企业采取“价格战”,损害了中国工程机械品牌在海外市场的形象,亟待行业自律,维护中国品牌形象。作为“走出去”拓展市场的企业,柳工等企业希望中国在对外投资政策上给予企业更大的自主权,以利于企业进一步拓展海外市场。

超高分子量聚乙烯管 将迎来机遇



■ 陈行

近年来,各地政府纷纷加大对尾矿的治理力度,而做好尾矿回收利用则是治理尾矿的重点。尾矿回收利用的兴起,也给相关行业带来巨大的机遇,特别是承载尾矿输送使命的超高分子量聚乙烯管更是前景无限。

尾矿变身另类宝藏

尾矿,作为选矿中分选作业的产物,是目标组成含量最低的部分,据悉矿山企业每年产生的尾矿约占当年工业固体废弃物的30%。长期以来,尾矿处理方法一般是当做矿山地下开采采空区的充填料就地填埋。这样不仅会对生态环境造成一定的污染——大量的尾矿不仅占用了巨幅的土地,造成水土流失、水土污染、河道淤塞乃至生态环境的破坏,而且也会造成矿产资源没法得到充分利用。

洛阳国润管业销售经理李福军说:没有所谓的垃圾,只要放错地方的资源,尾矿也是如此。在尾矿造成严重危害的同时,它也有着不可低估的价值。尾矿其实并非是没有利用价值的废料,只是目前技术水平和经济条件达不到。

据专家介绍,广西南丹的锡多金属矿有61个尾矿库,在总量2522万吨的尾矿中,含有大量的有色金属锡、锑、铅、锌、银、金、钨、钼以及非金属矿砷、硫等,品位都在国家工业品位指标之上,有些已达到大型或特大型,规模初步测算有30亿元人民币的资源量。其他矿藏例如四川攀枝花铁矿的尾矿中也含有铜、镍、钨、钼等十几种有益组分,相当于一座大型有色金属矿山。

除此之外,尾矿还可以化身新型建筑材料。8月19日河北临城县经济开发区投资2.1亿元建设了5条超细矿渣微粉生产线,保护环境、实现绿色可持续发展的同时,也延伸了水泥产业的链条。

超高分子量聚乙烯管 助力尾矿回收利用

因此,加快尾矿回收利用不仅可以减轻环境污染压力,也可以实现很大的经济效益。特别是经过30多年的改革开放,我国资源相对不足的矛盾已经日渐凸显,尾矿回收利用已经到了比较迫切的地步,加快尾矿回收利用刻不容缓。

尾矿回收利用的兴起,也给一些行业的发展带来巨大的机遇,例如尾矿回收机械、新兴尾矿输送管道——由于有色金属和黑色金属的尾矿硬度高、流速快、流量大,对管壁的冲击、磨损和腐蚀比较厉害,目前普遍使用的钢管和塑料管存在较大的安全隐患,而近些年兴起的超高分子量聚乙烯管不仅耐磨而且适应变形能力强,更适合尾矿的输送。

李经理介绍说,超高分子量聚乙烯管的耐摩擦性高于一般的合金钢超高分子量聚乙烯管的6.6倍,冲击韧性值在现有的工程塑料中也是最高的,而且它可以耐酸性化学物质的侵蚀。另外超高分子量聚乙烯管安装简便,比重仅为钢管的八分之一,安全可靠、快捷方便,不仅可应用于尾矿输送领域,还广泛应用于石油、纺织、造纸、食品、化工、机械、电气等行业。

超高分子量聚乙烯管在国外很早便得到普及,特别在美国应用更是广泛。而我国对于超高分子量聚乙烯管材也是非常重视,2001年科学技术部将其列为国家科技成果重点推广计划,国家计委科技部也将超高分子量聚乙烯管材列为优先发展的高科技产业重点领域项目。随着尾矿治理工作的推进,超高分子量聚乙烯管势必会有更大的发展空间。