

中国五金机电周刊

Electrical and mechanical hardware

指导单位:全国工商联五金机电商会

网络合作媒体:万贯五金机电网(<http://www.wanguan.com>)

2015年4月19日 星期日 运营总监:李洪洲 责编:杜高孝 编辑:唐勃 版式:鲁敏

投稿·咨询邮箱:ZGWJJD@yeah.net

新闻热线:028-68230696

企业家日报

5

行业动向

去年刚刚露出一丝曙光的造船业,今年却又重新跌入谷底。究其原因,今年增幅大幅下滑,既有去年基数较高的原因,也与国外船东经过补库存之后下单动力不足有关。近期,多个造船大省的扶持计划密集出台,尤其是金融支持成为造船大省新一轮救市的主攻方向,但目前来看市场尚没有改善向好的迹象。

船东弃船政府救市

我国造船业产能过剩发展堪忧

夏时

江苏是国内第一造船大省,江苏省经信委近日发布的数据显示,今年前两月全省造船业新承接订单量剧降 78.9%,而去年同期 281.9%的增幅似乎只是回光返照。南京一家造船厂负责人则反映:“船东和造船企业资金链都非常紧张,银行一直都不敢贷款,保函也很难开。”

资金一直是今年困扰造船企业的最大噩梦,在国家相关扶持政策出台后,江苏、浙江等省近期陆续落地政策,造船业新一轮“救市”即将上演。

造船业重回低迷

一季度一向是造船业接单旺季,然而今年并没有延续去年的反弹势头,而是重新回落到 2013 年水平。造船第一大省江苏在经历去年新订单井喷之后,今年出现大幅下滑。

数据显示,今年前两月江苏新接订单 110.2 万载重吨,同比下降 78.9%。而去年同期,江苏新接订单增幅高达 281.9%。综合来看,江苏省造船业三大指标依然位居全国首位,南通、扬州、南京、泰州四大造船基地仍然拿下了 88%的新接订单和 72%的完工量。

铁矿石价格暴跌,石油价格暴跌……从去年底开始,坏消息一个接一个地向造船业袭来。进入 2015 年以来,标志国际海运市场景气度的关键指标波罗的海干散货指数持续单边下行,截至 4 月 7 日跌至 583 点,创下 30 年来的新低。

分析人士认为,这表明,与大宗商品市场关系密切的旧经济模式正逐步失效,世界经济正向新经济模式转换。而这首当其冲的便是干散货船。旺季不旺的原因,多家造船企业向记者表示,今年增幅大幅下滑,既有去年基数较高的原因,也与国外船东经过补库存之后下单动力不足有关,“实际上,去年订船的很多投资性船东现在是被套住的,今年可能会出现很多弃船的。”

广东计量器具送检样品收发地方标准通过审定

纪锦

4 月 3 日,由广东省计量院起草的广东省地方标准《计量器具送检样品收发管理规范》通过了专家组的现场审定。

该标准以 GB/T27025-2008《检测和校准实验室能力的通用要求》、JJF1069-2012《法定计量检定机构考核规范》等相关标准和法规为基础,以规范计量器具送检样品收发行为为出发点,提出了适合广东省实际情况的计量器具送检样

品收发管理规范。该标准实施后,将为全省计量检定机构的送检样品收发管理工作提供标准化、规范化的指引,有助于提高全省计量检测服务业的整体服务水平。

近年来,广东省计量院致力于计量工作的标准化和规范化,共起草国家标准、规范和规程 63 份,地方标准和规范 16 份。本次起草的《计量器具送检样品收发管理规范》也是广东省计量院首次起草广东省服务业地方标准。

由卖产品到卖方案 国产机器人产业受制于人

国闻

近年来,随着人力成本的上升,应用工业机器人、智能机器人等正成为我国传统制造业企业转型的首选方案。在 3 月 30 日到 4 月 2 日举行的第十六届“深圳机械展”上,各种各样的工业机器人让人眼花缭乱。然而,记者调查发现,在这些智能化装备中,关键核心部位多是国外进口,国产机器人产业仍面临“受制于人”的尴尬。

我国机器人市场将达万亿规模

在“深圳机械展”上,记者看到三菱电机、马扎克、罗德斯等外企纷纷占据显要位置展台。“我们对这次的展会非常重视,中国市场每年都在以超过 20%的速度增长。”三菱电机自动化(中国)有限公司高级经理东靖洋说。

在这种情况下,应用工业机器人正成为我国企业应对人力成本上涨的首选方案。环球资源企业事务总裁裴克对记者表示,根据环球资源旗下《世界经理人》杂志对我国中小



企业资金告急

“现在有订单也不敢接,一方面是船东付款条件太差了,另一方面银行不给开保函,船东也没钱下单。”南京武家嘴一家造船厂负责人周先生告诉记者,“现在预付比例越来越少,平均只有 5%,最低的只给 1%。”

近几年,越来越多的造船厂遭遇船东弃船。去年 12 月,舜天船舶就有 4 艘 64000 吨的散货船被国外船东弃船,在此之前,舜天船舶已经有 6 艘船遭遇希腊船东弃船。连续“踩雷”也让舜天船舶的业绩惨不忍睹,其不得不将 2014 年盈利预测由“3088.71 万元至 9266.12 万元”大幅下调为“-3706.45 万元至

2470.97 万元”,上年同期为盈利 1.24 亿元。

而继鼎盛重工去年发生资金链危机之后,省内另外一家知名船企明德重工也出现资金链断裂,最终沦入破产重组境地,而它也将合作伙伴舜天船舶拉下了水。

除了舜天船舶外,即便是有大量军工订单的中国船舶也难以独善其身,其营业收入虽然增长了近三成,可是净利润却只有区区 4419 万元,稍有不慎便会亏损,其资产负债率也重新升至 62%。

更惨的是广船国际,公司去年净利润 1.51 亿元,但若去除股权转让带来的非经常性损益,则是巨亏 6.05 亿元,而其造船毛利率竟然为-2.68%,公司资产负债率一度超过 80%。

“造船业产能过剩程度可以说和钢铁业差不多,特别是干散货船更严重。”南通一家大型民营船厂副总裁告诉记者。为了促进造船业结构调整,国务院于 2013 年 7 月 31 日下发了《船舶工业加快结构调整促进转型升级实施方案(2013-2015 年)》,其核心就是要

控制新增产能,优化产能结构,遏制产能盲目扩张。

无论是建造、接单,还是兼并重组,资金是造船业最大问题。周先生认为,“不解决融资的问题,不管大的小的都要倒,大企业更容易倒,因为他们开支太大。”因此,进入 2015 年,金融支持成为造船大省新一轮救市的主攻方向。

新一轮救市启动

如果说 2014 年更注重扶弱,那么进入 2015 年,则是要扶强。

2015 年元旦前夕,央行、国家发改委、经信委、财政部、交通部、银监会、证监会、保监会、国家外管局九部委联合下发《关于金融支持船舶工业加快结构调整促进转型升级的指导意见》(下称《指导意见》),造船业“金融救市”自此拉开大幕。

“金融支持是造船业最重要的,离开它都是无效的,因为船厂最缺的就是钱。”上述民营船厂副总裁表示。根据《指导意见》,银行业金融机构对产品技术含量低、无销路、持续亏损的船舶企业不得发放贷款,并推动其依法市场化退出。在风险可控前提下稳妥开展并购贷款业务。对符合条件的优质企业,贷款期限可延长至 7 年。

据了解,《指导意见》发布前后,工信部也发布了符合《船舶行业规范条件》的企业名单总共 60 家公司,业内俗称“白名单”,其中江苏省有 14 家,浙江省 8 家,山东省 4 家。这也让《指导意见》的落地更具有针对性和可操作性。

从今年 1 月份开始,造船大省纷纷出台《指导意见》的实施细则,近日,江苏省九部门联合转发《指导意见》,并附加了具体实施方案,江苏版实施方案共有四条,其中最令船企关心的就是信贷融资支持措施。

不过业内人士也同样存在担忧。“文件是有了,但是能否完全落实还是个未知数,从目前看,我们的融资环境还没有改善的迹象,但愿金融机构能够尽快转变态度。”

内燃机工业协会

2015 春季秘书长会议 召开

4 月 8 日,中国内燃机工业协会 2015 年春季秘书长工作会议在山东潍柴信息化大楼 202 会议室召开。潍柴动力副总裁佟德辉、协会常务副会长兼秘书长邢敏出席会议。

会议通报了 2014 年度中国内燃机工业经济运行情况及 2015 年度协会重点工作和计划。邢敏表示,协会将一如既往地发挥桥梁和纽带作用,服务企业发展,引领行业进步,为振兴和发展我国内燃机工业做出新的更大的贡献。

作为中国内燃机行业的排头兵,面对经济新常态,潍柴不等不靠,率先垂范,在结构调整、转型升级和技术创新等方面主动作为,不断寻求新的突破。当前,潍柴集团紧紧围绕“打造最具成本竞争力、最具核心技术竞争力和最具品质竞争力的产品”开展工作,用优势产品提升企业核心竞争力,用差异化产品赢得客户信赖,在行业内继续发挥引领和标杆作用,争取为中国内燃机工业腾飞做出新的更大贡献。(冉闻)

兰州装备制造业“走出去”取得良好开端

权五

近年来,甘肃兰州装备制造业加快转型升级,促进技术创新,把推进装备制造“走出去”作为重要战略目标之一,主要以产品输出、海外并购、建立研发中心等形式为主,取得了良好开端。

目前,兰石集团已与中亚、西亚、非洲等 50 多个国家和地区的客户建立了业务联系,获得出口装备订单 50 余台(套),其中仅土耳其曼斯坦就实现出口订单钻机 15 台;兰州星火机床超长规格卧式车床的生产技术居行业领先地位,产品销往 20 多个国家和地区;兰州高压阀门有限公司多项产品填补了国内阀门行业替代进口的技术空白,广泛应用于石油、煤化工、天然气、冶金、航空航天等领域,远销美国、德国、俄罗斯等国家和地区;兰州海默科技确定了全球化经营目标,已成为目前国际市场上主要提供项计量产品和服务的四家厂商之一,填补了该领域国内空白;兰州陇星沃尔凯采暖设备制造有限公司现有钢制、铜铝复合、铝制散热器和铜管对流散热器等系列产品,产品出口意大利、美国、德国等欧美多个国家和地区。

下一步,兰州市装备制造业将大力发展高端智能装备,充分发挥“一带一路”的重要作用,积极引进战略投资,通过引进东部沿海和中亚、西亚优秀企业,激发内生动力,利用国际国内资源,发展两个市场,努力将兰州新区装备制造产业园培育成为国家向西开放的桥头堡和示范区。

钢铁行业“十三五”将迎来“严寒期”

郑阳

近期,在由冶金工业规划研究院举行的“2015 年钢铁规划论坛”上,全联中小冶金企业商会名誉会长赵喜子表示,“‘十三五’期间将是中国钢铁行业最难过的五年,而在此期间,民营钢企两极分化格局将基本形成”。

赵喜子同时表示,未来生存最困难的是那些产能 100 万吨以下的小钢企。“这些小钢企综合实力较弱,转型或者升级的难度大,合规审查难以通过。另外,由于资产规模小,资金实力不够导致环保欠账多,这些钢企在 5 年之内将会出局”。

众所周知,国内众多钢企都在生存线上挣扎,而民营钢企的日子更是“水深火热”,赵喜子表示:“2012 年以前,民营钢企觉得行业的寒冬只是周期性的,钢企咬咬牙,挺两年就过去了,但是如今四年过去了,寒冬仍在持续,而且有越来越冷的趋势,钢企这时候方才发觉,行业萎靡并非周期性的,而是规律性使然。”

根据世界发达国家和产钢大国的发展规律我们可以看出,人均产钢 600 公斤便开始进入峰值平台。5 年左右之后开始大幅下降至 500 公斤左右,开始进入严重过剩阶段。“按照这个规律,我国人均产钢在 2013 年就已经达到了 600 公斤,这样算来,进入峰值平台期已经两年,如果按照峰值平台期 5 年左右来计算,那么在 2018 年按照人均 500 公斤钢材,可以推算那时钢产量将下降到 6.5 亿吨至 7 亿吨之间,这意味着我国 8 亿多吨的钢铁产量还要缩减 1.5 亿吨左右。”赵喜子说。

因此,在其看来,今年乃至“十三五”期间,特别是 2018 年以后,将是中国钢铁最难过的时期。在这样的行业前景之下,钢企转型已经不再是随口说说,而是迫在眉睫,而在赵喜子看来,目前民营钢企在企业转型问题上实行得较为成功,据对 90 家民营钢企统计的数据显示,2012 年、2013 年、2014 年吨钢利润分别为 100 元、56 元、68 元。“从这一组数据可以看出,民营钢企的利润水平还是高于同期行业平均值的。”赵喜子表示。

而民营钢企的在应对行业寒冬上所采取的措施也是颇具针对性的,民营钢企通过强化市场反应机制,充分运用网络手段,瞄准客户,坚持多品种小批次的销售策略。有分析称,钢铁电商可以通过对应钢铁产业链不同上下游,从产品角度提升整个钢铁行业的流通效率。