



导语:虽然全球经济增速放缓,发展前景仍存在较大不确定性,海洋工程装备制造业(以下简称海工装备业)的订单量却逆市而上,令业内感叹“这个行业不寻常”。与此同时,中共十八大报告提出建设“海洋强国战略,提高海洋资源开发能力”,让业内再次将目光投向海工装备业。

海工装备业犹如冬天里的一把火,不仅烧旺了整个行业,还点燃了

他们进入该领域的热情和动力。今年10月份,在香港上市的中国第一大民营船厂熔盛重工宣布,该集团位于新加坡的海洋工程研发中心正式成立,并接获1艘2000米深水钻井支持驳船总包合同。

并不是每个企业都能在海工装备领域赢得掌声,成就美好事业的背后都有不为人知的辛酸苦辣,企业如何进入海工装备领域并站稳脚跟?且听业内人士一一道来。

企业跃跃欲试 决战海工装备之巅

投资有风险 入行需谨慎

除熔盛重工外,在香港上市的中国第二大陆地石油钻机制造商宏华集团宣布将在江苏启东建设全球起重能力最大(2.2万吨)的移动式起重机,建成后服务于宏华海洋装备建造基地。由此可见,国内企业纷纷涉足海工装备业,争抢这块蛋糕。

主持人:如果大量企业盲目地进入海工装备业,是否会造成该行业产能过剩、加剧企业风险?

王志华:海工装备业是个充满希望和挑战的行业,很多企业都想往这个领域发展。不过,企业应当吸取过去中国传统制造企业一窝蜂挤入造船行业的教训,应当量力而行,毕竟海工装备业比船舶制造业门槛更高、风险更大。要进入这一领域需要具备较坚实的基础,也需要不断创新的技术。

罗为民:船舶制造业的产能相对于需求来说已经处于过剩状态,转型是一种必然。海工装备业比造船业门槛更高、要求更严,因此,进入海工装备制造领域应该有所准备,量力而行,应该尊重市场和行业的规律和规则,掌握行业相关技术、标准、规范等,结合自身实际,有选择性地进入。

张勇慧:如果企业未大量进行固定资产投资,只是用现有资产来做海工装备制造

造,应该不会引起产能过剩问题。

从国外情况来看,进入海工装备领域的企业主要有两类,一类是造船起家的企业,如韩国、新加坡企业;另一类是石油石化做装备制造、设计的企业。中国已进入和想进入海工装备领域的企业基本上也是这两类。

“想进入”和“能进入”之间还有距离,没有实力的企业很难进入海工装备领域。我担心的是,海工装备业“水”很深,如果企业在对许多问题没有形成概念的情况下急于进入该行业,反而会加剧风险。海工装备业虽然有吸引力,但竞争也十分激烈,如果没有进行深入调查研究,盲目进入该行业,这对企业而言并不一定

是好的选择,甚至有可能成为压倒骆驼的最后一根稻草。

王锦连:中国想进入该领域的企业很多,但真正有影响力的并不多。

企业要进入海工装备领域没那么简单。船舶制造业和海工装备制造业有相近的地方,船坞、滑道、岸线、场地、码头、焊接、切割设备等在海工装备领域都可运用到,模块化、总装化、集成化生产制造模式也相近,但也有很大区别:首先,服务对象不一样。如船舶制造业的服务对象是船东,而海工装备业的服务对象是石油勘探公司;其次,标准不一样。海工装备业有专门的标准和规范,比造船严格得多;再次,工作环境也不一样,海

工装备长期在恶劣的海况下工作,船舶则是在海上航行,工作环境相对较好,海工装备制造复杂性、产品安全性、可靠性等要求也远高于船舶;最后,海工装备的经营模式、工程总承包要求也与船舶不一样。这些都是造船企业要进入海工领域需要注意的地方。

点评:海工装备制造业就像块涂了蜜的蛋糕,不仅让身在其中的企业尝到了甜头,同时也起到了“招蜂引蝶”的作用。很多企业经不住海工装备需求量上涨和高附加值的诱惑纷纷加入到该行业中抢占市场。但是,投资有风险,入行需谨慎,“趋之若鹜”或将导致风险剧增,各企业要量力而行、了解相关行业规范。

科技创新是企业第一驱动力

2010年4月10日,英国石油公司租赁的“深水地平线”海上钻井平台在墨西哥湾水域发生爆炸并沉没,其开采的马孔多油井随即大量漏油,酿成美国历史上最严重的原油泄漏事故。2012年5月9日,中国首座代表当今世界最先进水平的第六代半潜式深水钻井平台“海洋石油981”的钻头在南海荔湾6-1区域1500米深的水下探入地层。该钻井平台首次采用了最先进的本质安全型水下防喷器系统,在紧急情况下可自动关闭井口,能有效防止类似墨西哥湾事故的发生。前车之鉴后事之师,海工装备业的创新发展尤为重要。

主持人:现在中国各行各业都在谈创新,进入海工装备领域的企业应如何创新?

王志华:相对国内造船业,海工领域的设备国产化水平更低,所有核心海工设备都需从国外进口,这些技术无一例外都掌握在欧美企业手中。现在国内很多企业都在做海工,但其合同总额的60%至70%都用于海工设备的进口,而且国内诸多海工企业没有设备进口价格的话语权。所以,在发展海工装备整体制造技术

的同时,必须着力研发核心海工设备技术,并逐步提高国产化水平,否则只能做大而不能做强。

张勇慧:海工装备业的技术创新与其他信息技术等行业有所不同。在海工装备业中,需要创新,但不是每天都有大量的创新,不像电子、IT行业,创新速度极快。举例说,假设有100个新概念和100个主意,但最后真正能被行业接受的可能还不到10个。这个行业是对新概念、新技术相对保守的行业,因为装备要在海上应用,对技术

的可靠性等要求较高,否则可能会发生美国墨西哥湾那样的灾难性事故。

作为用户,对新的概念和技术都会有很多顾虑,新的东西肯定也会用,但不会大规模地运用。同时,被淘汰的技术不是因为没有时间消化而是本身在实践过程中存在问题,或者说这一技术创新成本太高,并不适合行业、客户的需要。在海工装备领域并不是最好、最先进的技术就一定会成功,只有可行又可靠,比较经济的技术才有市场。

王锦连:海工装备业的创新很重要,首先是海域环境的复杂性需要创新,因为要根据海域的不同环境来设计,而且都是小批量单件生产;其次,海工领域需要因“客”制宜,要根据客户需求改进技术。

目前,欧美企业位于行业第一梯队,韩国、新加坡等位于第二梯队,中国在海工领

域属于第三梯队。高端产品设计、关键技术被第一梯队企业垄断,第二梯队国家的企业在海工装备制造领域实力也非常强,在全球市场占据了主要份额,特别是韩国。中国海工装备业起步虽在上世纪60年代,但长期注重浅海海工装备,没有全方位对外开放,与国际接轨较晚,进入新世纪,中国海工装备制造业取得长足发展,已拥有了一批骨干企业,生产了一批当代先进的海工装备,但占世界市场份额依然较小,研发能力也较为薄弱。现在,国家很重视海工装备业的发展,根据这两年发展的情况来看,未来,中国能成为海工装备大国和强国。

国内企业要创新,要做到以下几点:第一,从战略性的层面认识海工装备业;第二,建立、健全海工装备业体系;第三,加强国际间的合作交流;第四,加大科技创新力度;第五,加快人才队伍建设;第六,加强与

客户的沟通,了解市场需求。

罗为民:海工企业要创新,首先要从理念上创新,要有系统规划,并深入研究产业的技术特点。相对于韩国和新加坡等国来说,中国的海工装备制造企业还处于起步阶段,只有经过更多的项目积累才能形成优势和特色。学习的同时不能总复制别国技术和跟在其他国家后面走,要充分发挥自身特点,做到技术先行,这样才能使整个产业链有所发展。

点评:海工领域的创新除了要了解客户需求、不一味复制别国经验外,还要注意研发技术的经济性和可靠性。以前各行各业都说技术是第一生产力,而在这第一生产力中,创新是第一核心竞争力,如能将二者完美融合,就是企业的第一驱动力。企业应以技术为龙头,在行业整合,优势互补,优化资源的同时,积极推动“中国创造”的进程。

每一步都要迈得稳

据中国船舶工业协会11月份发布的统计数据显示,今年1月至9月,全国规模以上船舶工业企业1636家,完成工业总产值5845亿元,同比增长2.6%。海工装备业完成工业总产值达206亿元,同比增长17.8%。全国规模以上船舶工业企业完成出口交货值2035亿元,同比下降11.6%。海工装备业完成出口交货额达14.4亿元,同比增长45.6%。

中国产业海外发展和规划协会秘书长胡卫平曾表示:“未来10年是中国海洋石油发展的黄金时期,海工装备业将大有可为。”

主持人:进入海工领域的企业应把什么作为重点和目标?

张勇慧:中国海工装备制造业在国际产业链中处于相对低端的位置。由于起

步较晚,基础没有他国好,因此当前的侧重点还是要做好目前所承接的产品、业务,建立自己的声誉,积累技术实力和经验,逐渐地发展壮大。这一领域很难实现跨越式发展,所以企业需要一步一个脚印地走下去。

王志华:海工装备市场一定会有从欧美向韩国、新加坡再向中国转移的一个过程,这种趋势已经在发生,而海工设备制造

核心一定也会从欧美国家往中国转移,因此,企业现在的目标是向核心的高端技术方面扩展。

王锦连:首先,应重视深海海工装备技术,因为深海装备技术的比例越来越大,这是发展趋势,虽然难度非常大,但只有朝这方面发展才有出路。其次,重视海工装备配套设备的同步规划,在依靠船舶行业配套力量的同时,走社会化发展海工装备专

用配套设备之路。

点评:未来,深海勘探或成为海工装备领域的发展重点。与此同时,无论哪家企业选择迈入海工领域,都想在该领域“攻城略地”,所以每迈进一步就要迈得稳健。这就需要企业有一个明确的目标、方向。未来,中国海工装备企业定会占据高端海工装备市场,成为世界海工装备领域的佼佼者。

评论:

海工装备助海洋经济“扬帆起航”

海洋资源的开发、海洋经济的发展离不开各类海洋工程装备。所谓“工欲善其事,必先利其器”。事实证明,现在的“器”已不仅仅是“善事”的工具,与其相关的制造业已成为在危机中拉动经济前进的驱动力。海洋工程装备制造行业(以下简称海工装备业)在这场危机中已显现出帮助海洋船舶工业(以下简称船舶工业)“扬帆起航”的强大动力,不少企业也跃跃欲试。

当前,经济形势低迷,船舶工业受到欧美债务危机冲击,但危机是挑战,也是机遇。中国船舶工业领域企业应正视挑战,转“危”为“机”。国外企业,如韩国三星重工集团、现代重工集团、STX造船有限公司等,正是经受住了金融危机的洗礼,才会破茧成蝶,成为巨头。

人们常说:“生命是有限的,希望是无限的,我们要在有限的生命中找到无限的希望,就看你如何去寻找。”相信在每一个行业中,危机是有限的,机遇是无限的,要在有限的危机中找到无限的机遇,就看决策者如何去掌控。如果说船

舶工业是“冬天里的守望者”,海工装备市场出口的逆市上涨,是否预示着“冬天已经来了,春天还会远吗?”

当然,海工装备业能否真正成为船舶工业版图上的一片沃土,首先取决于国家的规划。今年年初,相关部委发布的《海洋工程装备制造业中长期发展规划》提出的目标为:2015年,年销售收入达到2000亿元以上,工业增加值率较“十一五”末提高3个百分点,其中,海洋油气开发装备国际市场份额达到20%;2020年,年销售收入达到4000亿元以上,工业增加值率再提高3个百分点,其中,海洋油气开发装备国际市场份额达到35%以上。这就给海工装备企业指明了方向。

其次,内需是中国经济的增长动力之一,也是海工装备业发展的动力所在。正如中国船舶重工国际贸易有限公司副总经理罗为民所言,国内海工装备业的发展也要靠内需的拉动。只有中国石油天然气开发领域不断扩大,开发项目越多,海工装备企业才有更多一显身手的机会。

