



走进大国企

装备制造业巡礼

2007年10月18日 星期四 责任编辑:龚维松 邹陈东 美编:许华清



中国制造实现向中国创造的历史性跨越

开篇语

当制造业重心移动的轨迹划过英、美、日……逐渐向我国转移的时候,装备制造业作为基础性、战略性产业的作用日渐显现。

装备制造业不仅是国家工业化、现代化水平和综合国力的重要标志,还是经济社会发展的支柱性、战略性产业,发展水平体现了一个国家的工业化水平和综合国力。

经过50多年的发展,我国装备制造业取得了一系列重大成就,已经形成了门类齐全、具有相当规模和水平的装备制造业体系,成为经济发展的重要支柱产业,制造业规模目前已跃居世界第5位。

据发展改革委重大技术装备协调办公室介绍,“十五”以来,国家加大了对装备制造业的支持力度,依托国家重点工程和大宗产品订单,支持企业技术改造和科技攻关,实现重大技术装备自主化,逐步实现从中国制造到中国创造的历史性跨越。

“经过多年发展,重大技术装备研制不断取得突破性进展,技术水平明显提升,与先进国家差距在缩小。”中国机械业专业人士倍感振奋。

三峡工程大型混流式水轮机、河南沁北60万千瓦超临界火电机组、西北75万伏交流和三峡贵广正负50万伏直流输电工程等重大技术装备,核电常规岛、大型盾构机、重型燃气轮机、压缩机、铁路机车、船用轴……这些平日难得一见的大型装备,在“十

五”重大技术装备成果展揭开神秘面纱,集中展示了“十五”期间我国装备制造业发展取得的重大成就。事实上,2007年的系列“看点”只是我国装备制造业近年来发展态势的一个缩影。

对国家而言,显著成绩源于一个公理:一个国家的现代化不可能用钱从国外买来。装备中国工业的重任一定要由自己的装备工业来担纲。

有关数据显示,装备制造业作为国民经济的脊梁,其各项经济指标占全国工业的比重高达1/5至1/4。而作为高新技术的载体,信息技术、核技术、空间技术等,无一不通过装备制造业创造。

尽管取得了长足的进步,但不容乐观的事实是,目前我国光纤设备、集成电路、核电设备以及高端医疗设备等大部分仍靠进口,其核心技术仍掌握在外国

手中。来自机械工业联合会的数字显示,目前我国机械工业新产品贡献率为59%,仅是工业发达国家的1/10。发达国家机械工业新产品寿命周期一般为3年至5年,而我国新产品寿命周期为10年,并且机械产品中缺少具有自主知识产权和较强国际竞争力的产品。

在现实的差距面前,国内越来越多的企业认识到:只有进行机制创新,加大研发投入,攻克核心技术,才能赢得主动,有所作为。

国家领导同志指出,大力振兴装备制造业,对于全面落实科学发展观,促进经济结构战略性调整,加快转变经济增长方式,增强自我创新能力,维护国家安全具有重要意义。

装备不强则国不强,“振兴装备

制造业”成为中国装备制造业的孜孜追求。

振兴装备制造业对当前的资本市场来说,机遇非凡。《国务院关于加快振兴装备制造业的若干意见》明确提出,以市场为导向,发展壮大一批大型装备制造企业和工程公司。装备制造企业要加快建立现代企业制度,深化内部改革,转换经营机制。鼓励社会资金特别是大型国有和国有控股企业以并购、参股等多种方式参与国有装备制造企业的改革和不良资产的处置。对在重大技术装备制造领域具有关键作用的装备制造骨干企业,要在保证国家控制能力和主导权的基础上,支持其进行跨行业、跨区域、跨所有制的重组。大型重点骨干装备制造企业控股意向外资转让时应征求国务院有关部门的意见。鼓励

装备制造企业之间、关联企业之间、企业与科研院所之间的联合、重组,通过多种途径培育大型企业集团。发挥市场导向和政策支持的作用,形成一批跨行业、跨地区的集系统设计、系统集成、工程总承包和全程服务为一体的工程公司,参与国家重点工程项目的建设,并积极开拓国外市场。

在十七大召开的喜庆日子里,上海证券报集中推出重点领域装备制造企业先进典型群体,展现他们在振兴装备制造业方面坚持自主创新的丰硕成果和宝贵经验,尽管这些企业有些已经在资本市场上市,有些优秀企业还不为资本市场所熟知,但我们相信在不久的将来,他们都会在资本市场展现自己的华丽风采,成为推动中国装备制造不断创造新奇迹的核心力量。

封十

●鞍钢:自创中国钢铁核心技术

鞍钢的目标是,打造最具国际竞争力的钢铁企业集团,力争2010年进入世界500强。

●上海电气:紧握手世界顶尖火力发电技术

●太原重工:重奖创新 称雄重型机械制造业

●西电集团:由“助手”晋升“操刀者”

封十一

●一汽集团:“创”造竞争力

“通过10年努力,一汽集团一定能够成为一个有竞争优势、具有完整体系能力的自主创新型企业。”一汽集团总经理竺延风说。

封十二

●中船集团:创新改变世界船舶业格局

作为我国船舶工业主要力量,中国船舶工业集团公司自1999年成立以来,始终坚持自主创新,以建设世界第一造船大国为目标,并因此实现了跨越式发展。

●浙大中控:为中国工业安装优良“心脏”

●恒天集团:研发投入年增两成

封十三

●一重集团:从自主化到国际化 究竟是什么令一重集团在强者如林的国内整个装备制造军团中独占鳌头?答案就写在它的创新之路上。

●南车时代电气:为城轨路上“中国印”

封十四

●南京汽轮:“人新我特”铸就产业辉煌

在南京汽轮,几乎每个员工都能自豪地说上几个公司自主创新的产品:……与同行相比,这些产品具有明显的“差异化优势”,使企业的核心竞争力得到显著提高。

●杭州制氧机集团靠自主创新赢得市场

●重庆川仪九厂“跟跑”变“领跑”

封十五

●二重:从“配角”到“大腕”

打开中国第二重型机械集团公司(下称“二重集团”)的网站首页,“装备中国,创造卓越”八个大字率先映入眼帘——这是二重集团的座右铭,也是它多年来持续超越、不断成功的秘诀。

●哈电集团:跻身世界发电设备制造前列

●国电智深:制造发电设备的“中国脑”

封十六

●厚积薄发 东风汽车展开亮剑行动

从十堰到武汉,从武汉到香港……东风汽车集团在国际化的道路上走得风生水起。

厚积薄发,东风集团开始亮剑行动!

在百舸争流的国际造船舞台,中国船舶重工集团的业绩引人注目:国际知名船东抱定“非中船重工不可”的心态,宁愿多付钱也要这家企业的产品。公司建造的船只70%都是出口到国外,订单已经排至2010年。究其原因,还是中船重工依靠自主创新,打出“科技优势牌”,打造了一个“制胜引擎”,才在激流澎湃的世界海洋里扬帆“领航”。记者走进这家大型国企领略着他们的风采神韵。

中船重工:依靠科技优势扬帆“领航”

◎本报记者 李雁争

自主创新:企业快速发展的秘诀

8月20日,中船重工旗下的大连船舶重工建造的11万吨成品油船27号船顺利交工。

11万吨成品油船是中船重工的代表船型之一,被国内外航运界誉为“中国大连型”,目前已批量承接40艘,建造周期达到国际先进水平。

11万吨成品油船的开发建造是中船重工坚持自主创新、实现科学发展的一个缩影。“要打造中国船舶巨擘,跻身国际一流,一定要走自主创新的路子,这是企业快速发展的‘秘诀’,更是未来的不变方向。”中船重工副总经理钱建平自豪地告诉记者。

38.8万吨矿砂船、32万吨超大型油船(VLCC)、18万吨散货船、6600箱集装箱船、23万吨FPSO、3050米半潜式钻井平台等大型高技术船舶和海洋工程产品成为集团订单主力,平均单船吨位已经由去年底的6.5万吨提高到今年上半年的10.8万吨;VLCC、11万吨成品油船、4250箱集装箱船、18万吨散货船、海洋石油平台等主力船舶和海洋工程产品订单都已超过30艘……在中船重工的订单上,这样的大型高技术船舶和海洋工程产品正成为主力军。

而在这些业绩的背后,是中船重工对科技创新不懈的追求和“不惜血本”的投入:每年产值的9%左右投入科技创新,仅2006年,企业投入自主开发的资金就达30多亿元。

国际公认“船舶工业两条腿”之一是船舶设备,但这正是中国的“短腿”。事实上,“船壳子”需要各种设备来填,船舶设备约占船舶总造价一半左右,在多功能滚装船、海洋工程船等高技术附加值船舶上,其价值比重甚至高达六成。

今年6月底,集团下属的大连船用柴油机厂建造完成了两个“巨无霸”:8K90MC-C超重型柴

油主机和7S80MC机超重型柴油主机。前者是目前国内建造的最大功率船用柴油机,单机功率达5万马力,后者使目前国内建造的最大油轮——30万吨VLCC首次装上国产柴油机。它们的诞生,结束了国内大型船舶柴油机依赖进口的历史。

高科技:扩大规模效应的决定性因素

“市场开发是决定企业能否长久生存的重要一环。”中船重工规划发展部主任刘悦对记者说。“在巩固造船主业发展成果的同时,公司利用自身技术、设施方面的实力,将优势扩大到相关产业和产品。高科技决定了我们规模效应的扩大。”

目前,中船重工培育开发的风能蓄电池、昆船物流、武船钢结构等一批产品,不仅服务于三峡工程、神舟系列飞船发射等国家重大工程,而且一步步走向国际市场。

2007年,国外公司以开放源代码为前提与昆船公司合作进行物流开发,标志着集团公司在这一领域得到国际同行的推崇。心脏药物支架、钛合金制品、煤矿用液压支架、大口径厚壁无缝钢管等是中船重工近两年发挥技术优势开发的新产品,销售额连年攀升,并已占据了这些领域的制高点。适应节能降耗需要,开发的余热锅炉、火炬回收系统等新产品快速发展,取得了良好的经济效益和社会效益。

今年上半年,中国船舶重工集团公司各成员单位大力开拓市场,精心组织安排非船产品生产,抓紧实施相关重点项目建设,实现了非船产品产销两旺和时间过半、任务过半。民品非船经济总量153亿元,同比增长58%,占中船重工经济总量的比重上升到37.4%。非船达到三分天下有其一,标志着集团公司经济结构进一步优化,抗风险能力进一步增强。

正是在科技创新的有力推动下,中船重工实现了持续快速健康发展,2006年与2000年相比,

总资产、经济总量、主营业务收入、利润总额等主要经济指标实现了六年翻两番,在今年国家质检总局评选的“中国名牌产品”船舶行业三个产品中,中船重工两项产品榜上有名;申请获得国家专利以及发明专利的数量,连续两年在国防科技工业系统名列第一。

在近新公布的中央企业2006年度经营业绩考核榜上,中船重工连续三年被评为A级。连获三年A级表明中船重工已步入快速健康发展轨道。

科技创新:不变的引擎动力

据统计,中船重工占据了国内造船市场份额的三分之一,占世界造船能力的约6%。2006年中船重工总资产达到1300多亿元,总产值600多亿元,净利润25亿元。今年1-7月份,中船重工承接船舶订单创历史最好水平,目前手持订单任务已安排到2010年,为实现持续健康发展奠定了坚实基础。

目前,中船重工正在大连、青岛、山海关等地大规模兴建造船基地。据预测,到2010年公司造船能力将达到1000万吨/年,总产值将超过1200亿元。在优秀的发展业绩面前,中船重工看到更多的是“不足”与“忧患”。钱建平在接受记者采访时,依然讲的是差距:“和日本、韩国等造船业先进的国家相比,在单位效益等方面依然有着不小的差距。”

根据已经确定的目标,中船重工将被打造成中国船舶业“最大最强”和国际一流的船舶集团。如何实现这一目标?公司党组书记、总经理李长印这样告诉记者:“科技创新推动了中船重工的发展,也将为实现集团的未来优势发挥显著作用。”为了提高自主创新的起点,中船重工正大力加强与国际知名公司的合作交流,以适应国际造船规范的要求。今年上半年,国外公司以开放源代码为前提与集团昆船公司合作进行物流开发,

在这一领域,中船重工得到了国际同行的推崇。

中船重工的创新之路浓缩了我国船舶工业的发展历程,而在中船重工再次扬帆起航之际,中国船舶工业正在大步前进,开始了新一轮的发展。

整合思路确定:步入资本市场

中船重工在资本市场只有一家上市公司,这严重影响了企业进一步的发展,消息人士透露,中船重工对旗下配套企业整合上市的思路已经确定,目前计划将旗下16家与造船配套的企业整合成一家股份公司,并通过此公司实现A股上市。但一些具体情况还在商定之中。

有消息称,其上市计划首发约16亿股A股,募资60亿至70亿元。

值得注意的是,国防科工委对中船重工的上市思路支持态度。在“全国船舶工业工作会议”上,国防科工委副主任金壮龙明确表示,鼓励企业提高资本运作水平。“要充分利用资本市场,推进做大做强。一方面利用资本市场或上市公司平台提升融资能力,另一方面积极利用资本市场,推进企业改革重组,加快建立现代企业制度,创新运行机制和管理模式。”

不仅如此,市场消息称,中国船舶重工集团的上市计划已初步得到国资委、财政部和证监会的支持,且中国船舶重工股份有限公司的注册资本将提高至约40亿元人民币。

但是原渤海证券、现中信建投高级分析师高晓春表示,“由于中国船舶重工集团产品涉及军品较多,而且旗下各企业也比较复杂,因此中船重工在对待上市问题更为慎重,预计今年完成整合的可能性不大。”

“中船重工将旗下配套企业整体上市,不仅会促进整个中船重工集团的发展,对于A股市场的整个船舶制造板块都是一个利好。”高晓春分析。