

我国船舶配套业发展之路

作者:陈芳 来源:中国水运杂志 日期:2008年03月17日 点击:

船舶配套工业是现代造船工业的重要支撑和组成部分,与造船工业可谓唇齿相连,对其起着举足轻重的作用,船舶设备配套价值在整个船舶交易额中也占据着相当高的比例。专家指出,船舶配套工业是影响船舶成本、性能、效益、质量的重要因素,其技术水平的高低,产品质量的优劣,直接关系到一国船舶工业综合实力和出口竞争力的强弱。

目前全球新船订造日益活跃,我国船市持续走好,国内造船能力和规模加速扩大,造船吨位也连续位居世界前列,但是在新船订单迅速增多、造船产量不断提高和造船业突飞猛进的背后,船舶配套产品整体技术水平严重落后,致使国产设备的平均装船率不升反降,难以适应和满足现代总装造船发展要求,业内人士为之扼腕叹息。

目前我国三大主流船型本土化船用设备装船率很低,如果将高技术附加值船舶包括在内,配套本土化水平更低,与日本、韩国、挪威等造船国家相比存在很大差距。近年来进口船用设备的国内市场占有率不断扩大,造船企业采购成本居高不下,经济效益难以改善,对我国造船业的国际竞争力造成一定影响,对造船业可持续发展构成威胁,成为我国建设造船强国的一大障碍,使中国船舶工业发展越来越受制于人,处于所谓的“船壳工业”境况。

造成这一状况的原因,主要是我国船用设备产品总体技术水平与国际先进水平差距较大。企业和政府在船用设备生产领域的技术引进与改造、科研开发和装备等方面投入力度不强,很多企业不注重对引进的技术进行消化吸收、技术跟踪、二次创新、自主设计等能力素质的培养。许多国产船用配套设备在品种、性能、质量、规格和品种方面与国外同类产品相差甚远,无法满足中国船舶工业发展的需要,从而使主要船用设备及关键部件受国外设备厂商的制约程度日渐加深,只好过多地依赖进口。造船企业处于被动地位,不能保证正常的生产周期,导致成本上升,出现造船企业订单饱满、产量不断加大而经济效益不景气的局面。

目前配套产业的滞后已成为制约我国船舶业发展的主要瓶颈。相关专家表示,“十一五”是我国造船业向第一造船大国目标迈进、实现由大到强发展的关键时期,发展和振兴我国的船舶配套业已刻不容缓。去年8月份国务院常务会议审议并原则通过的《船舶工业中长期发展规划纲要》明确指出,到2010年我国主流船型船舶配套的平均本土化率要提高到60%。

在造船业走势看好的形势下,政府和企业应携手配合,发挥整体效能,加大船舶配套工业的投入力度。笔者认为,应从以下几个方面入手,提高我国船舶配套产业的整体水平。

1. 以开放的思路,走自主研发和技术引进相结合的道路。权威人士说过,不是自主创新的技术在竞争中永远都要跑龙套。根据《船舶工业中长期发展规划纲要》,“十一五”期间,发展船舶配套业要坚持有所为有所不为,重点支持优势产品,着力突破瓶颈环节,通过引进技术、消化吸收和再创新,提高关键船用设备国产化研制水平。所以船舶配套企业要在这种思想的引导下,加强船舶配套引进项目的规划和论证工作,积极引导外资和社会资本的进入,及时跟踪国外船舶配套先进技术,在消化吸收国外先进技术的基础上进行二次开发,推进配套专业化重组,从而形成和提高自主设计开发能力,培养自己的品牌产品,提高船舶配套设备装船本土化率和国际竞争力;同时,还要注意撇开传统的“国产化”思想,与先进造船国家的相关企业通过联合发展、合资合作、嫁接联动等方式,逐步提高国内船舶配套企业竞争能力和风险抵御能力,实现《船舶工业中长期发展规划纲要》中“到2010年,在船舶配套方面,我国主流船型平均本土化率将由目前的46%提高到60%,散货船将达到70%以上,船舶

主、辅机制造技术均达到国际先进水平”的目标。

2. 加快企业机制改革和创新步伐，建立和健全现代化企业先进经营机制和制度。阻碍企业发展的一个关键因素便是企业体制的落后。据了解，虽然我国一些船舶配套企业具备各种船用配套设施的生产能力，但是其组织结构和运作方式、运行机制仍然停留在传统模式上。所以，要通过强化资本营运和经营管理、革新技术、减员增效等措施，想方设法发挥员工的潜能和生产积极性，并提高企业的技术开发水平和产品质量，降低成本。

3. 建立和健全完善的全球化船舶配套设备售后服务网络体系。造船企业选择配套公司的一个重要条件，是其是否具备全球化网络化的维修服务。因此，船舶配套企业要逐步在世界各主要港口建立售后服务站及备品备件仓库，提高售后服务能力和范围。

4. 强化造船工业和配套工业的相互融合，完善造船供应链。配套企业应与造船企业建立符合总装造船的供应体系、战略伙伴关系与信任机制，实现信息共享，注重在船型开发阶段有针对性地进行配套开发。业内人士认为，应解放思想，突破行业领域和界限，充分利用机械、电子等行业的生产技术和能力，建立开放、广阔的配套体系，促进造船供应链的良性循环，以推动船用设备系列化、模块式和标准化。

船舶配套工业应在符合世界贸易组织要求和规则的大前提下制定切实可行、合理有效的产品发展战略，并逐步细化和修订发展规划，调整配套产品生产结构，与时俱进，力争将更多产品打入国际市场。（作者单位：武汉船用机械有限责任公司）

发表评论

告诉好友

打印此文

收藏此文

关闭窗口

上一篇：[运费上涨背后的沉思](#) 下一篇：[依托港口 培育泛北部湾区域经济增长极 ——访广西北部湾港务集团董事长叶时](#)

湘

文章评论

特别推荐

- [行业报告]长三角内河船员调查报告
- [风险投资]地主港融资策略及实现条件
- [港口研究]港口之春：宏观经济走到“十字街头”
- [航运研究]积极推进航运企业收费标准化
- [内河航运]建设长江黄金水道 发展现代长江航运
- [行业视点]金融危机对全球海运市场影响渐显
- [行业视点]美国金融危机对航运业的影响及应对措施
- [世界航运]马士基集装箱盈利飙升91%

友情连接

相关文章

- | | |
|------------------|-------|
| 上海内河游艇发展的思考 | 05-18 |
| 加快我国集装箱运输走出困境的步伐 | 06-12 |
| 厦门倾情邮轮经济 | 05-06 |
| 出口退税调整与经济形势分析 | 04-15 |
| 东亚/北欧航线集装箱运输由盛转衰 | 04-13 |
| 温州港直接经济腹地的现状分析 | 03-20 |

科学发展观下我国航海职业教育何去何从	03-18
环渤海港口企业组建营销联盟的可行性研究	01-19
应对经济危机下煤炭运输市场波动	01-08
金融危机对航运业的影响及对策分析	12-25

[关于站点](#) - [广告服务](#) - [联系我们](#) - [版权隐私](#) - [免责声明](#) - [网站地图](#) - [意见反馈](#) - [返回顶部](#)

Copyright @ 2008 Powered by ZGSYZZ.COM, 《中国水运》编辑部 All Rights Reserved.

热线电话: 027-82767375 传真: 027-82805539 E-mail: zgsyzz@vip.163.com

中国水运报刊社 版权所有 建议分辨率1024*768 IE6.0下浏览

[违法不良信息举报中心](#) [网络110报警服务](#) [鄂ICP备08002098号](#)

