

铁路扩容在即 机车装备市场机会若即若离

■ 本报记者 郭伟

7月2日,李克强总理主持召开国务院常务会议,会议原则通过了《中长期铁路网规划》。有观察人士指出,该规划的出台,将为缩短我国原有的中东部地区铁路网络布局差异,构建四通八达的“大运能”铁路交通运输体系释放能量,同时,为铁路大扩容形成新的市场推动力,此既意味着我国的装备制造业的巨大潜能有待挖掘。不过,究竟花落谁家,有待观望。

大建设推动制造业转型

《中国企业报》记者梳理有关资料发现:截至2015年底,我国高铁运营里程已达1.9万公里,占世界高铁运营里程的60%以上,居世界第一位。目前,中国是世界上高速铁路发展最快、规模最大的国家,但是,我国铁路密度低于发达国家,路网布局不完善,中国铁路交通建设仍需要“扩容升级”。

业内专家认为,为实现上述目标,中国铁路交通建设投资数目十分惊人,2016年铁路将完成固定资产投资8000亿元,且年均投资额会保持这一水平,比2011年增长15%。而且未来五年我国城市轨道交通预计增加投资在1.84万亿元左右。由此得出,城市轨道交通投资将在“十三五”期间赶上铁路投资,如果部分二、三线城市也加入到城轨建设大军中,“十三五”实际投资还可能超预期。

“建设铁路网这一国民经济大动脉,既稳增长、更调结构,既增加有效投资、更扩大消费,是一举多得的利当前、惠长远重大举措。”国家发改委宏观经济研究院投资研究所政策室主任吴亚平对记者表示,为筹集建设资金,国家有地方铁路发展基金积累,下一步还将鼓励民营资本进入铁路建设。

如此庞大的建设市场,蕴藏着巨大的投资商机,它既对特种钢材、高标号水泥等形成超量需求,也推动着制造业转型,随着项目的逐渐建成,相应的机车运行,也将变为国内外众多机车企业竞争的方向。

大网络带动大装备

目前,我国的铁路运营里程虽然跨度长,但与西方发达国家的路网相比,依然存在布局不合理,运营线路较



首台南非22E型新型双流制电力机车在中国下线

集中,西部地区的客运及货运线路相对短缺,成为制约地域经济之后发展的一大障碍。国务院这次原则通过的《中长期铁路网规划》,其最终愿景是加快全国铁路运输网络的无缝连接,实现相邻大中城市间1至4小时交通圈,城市群内0.5至2小时交通圈。

为加速推进规划落地,国务院常务会议提出诸多举措促进铁路交通建设:比如,为实现相邻大中城市间1至4小时交通圈、城市群内0.5至2小时交通圈,我国打造以沿海、京沪等“八纵”通道和陆桥、沿江等“八横”通道为主干,城际铁路为补充的高速铁路网。再通过打通普通干线通道瓶颈、卡脖子路段,实现铁路交通基本覆盖县级以上行政区,推进与周边互联互通。

特别值得关注的是,近年来,我国城市轨道交通建设呈现出巨大热情。据城轨行业专家向记者透露,按照初步规划,至2020年我国城市轨道交通运营里程达到7400公里,预计增加投资在1.84万亿元左右,如果部分二、三线城市也加入到城轨建设大军中,“十三五”实际投资还可能超预期。

为促进沿线区域交流合作和资源优化配置,加速产业梯度转移,带动制造业和整个经济转型升级,国家将会着力培育壮大高铁经济新业态。有资料显示,国家目前已批复40个城市的轨道交通建设规划,规划总里程约8500公里,预计到2020年城市轨道交通实际新建里程有望达到5000公里,

年复合增速有望超过20%。2016年铁路将完成固定资产投资8000亿元左右,基本与上年持平。按照这个计划,相配套的机车装备,市场潜力可想而知。

竞争在所难免

普铁、高铁和城市轨道交通“三位一体”的战略性投资,可以说是新中国成立以来规模最大的铁路集中升级的机遇,给机车装备企业产品消化创造偌大空间。

无可置疑,不仅有中国金字招牌的中车集团在审视着这块诱人的大蛋糕,还将会有加拿大庞巴迪、德国西门子和法国阿尔斯通等欧美行业巨头,也在外国虎视眈眈地盯着这顿大餐,随时准备蜂拥疯抢。

国家释放出加大铁路建设的有效投资,提升铁路交通综合水平,能给机车装备企业带来哪些政策红利? 装备采购能否对接国际市场?

“借助‘一带一路’倡议,中车已经将产品销往南美、北美、非洲、欧洲、亚洲、大洋洲等六大洲的102个国家和地区,全球83%有铁路的国家都在使用中车产品,其中包括内燃机、电机组等产品。”中车集团总裁奚国华此前对外表示,我国的装备能够博得国外用户的满意,靠的是过硬的产品质量和良好的信誉。

这次国家出台中长期铁路网络规划,是铁路对高端装备刚性需求的前

兆,很多企业可以借势发展。对此奚国华介绍,为开拓全球市场,中车在美国设立研发中心、在欧洲设立投资办公室,在亚洲和非洲设立大量聘用当地员工的制造工厂、维保公司和培训中心。

据了解,目前中车外籍员工已超过5000人。中车集团能够走出去融合国际经济发展,同时也希望外国的企业到中国争夺市场,我国的铁路装备采购市场,是按照国际惯例,开展公平竞争,国企、外企站在同一起跑线上,国外企业也能参与竞标,最终谁能胜出,靠的是实力说话。

市场的统一和开放,让西门子中国一级代理商、天拓四方科技有限公司看到希望。该公司市场部张淑娴介绍:西门子自动化控制与电气传动领域在城市轨道交通装备制造上形成一定势能,但与法国阿尔斯通(中国)投资有限公司及加拿大庞巴迪等其他国际知名企业相比,还有许多借鉴学习的地方,为此,她希望今年在中国的城市轨道装备项目上,能有更大的收获。

“国家加大西部铁路网络建设,不仅能有效改变全国互联互通的交通格局,还能拉动铁路上下游关联企业经济增长。”中国工程院院士郭东明认为,大交通建设,除了交通网,还有交通设施,国家应给予更多政策上的支持。不过,专家也提出,对装备制造企业进军铁路,应配套提出更高技术要求,最终必须符合我国现代铁路高速、高效运营的技术要求。

机械产业助推汶上经开区转型升级

■ 吴志强 本报记者 郭伟

“今年公司效益比前三五年要好很多了,总算是挺过难关了。多亏了经开区的同志们,企业才得以复苏增长。”山东众鑫机械有限公司总经理孙久强在介绍企业现状时,寥寥数语,道出了心中的欣喜,也映衬出了机械行业这几年的艰辛和不易。

长期以来,机械制造业作为山东省济宁市的汶上经济开发区的主导产业,拥有较好的发展基础和浓厚的发展氛围。近年来,受宏观经济形势下行压力的影响,产业发展面临着重重困境,进入了发展的低潮期。汶上经开区多措并举,精准施策,集中精力推动产业集群发展,实现产业的转型升级。

发展“阵痛”

机械产业规模较大但龙头企业缺乏,产业雄厚基础,但难掩“大而不强”之痛。

目前,汶上开发区有工程机械规模以上企业18家,产业发展整体的体量虽然不小,企业数量虽然不少,但却缺乏产业带动力强的“大块头”企业,与先进地区相比存在较大差距。

“加工能力较强,加工层次却不高。”开发区一名负责人介绍,汶上经开区内的工程机械企业,主要为世界

500强企业小松山推和行业100强山推、三一重工、柳工、徐工、厦工等大型工程机械企业生产配套件,包括推土机、挖掘机、装载机、道路机械等工程机械结构件,共计16大系列1500多个品种,年生产能力12万吨(80万件),年铸造能力3万吨,主要生产蠕墨铸铁、球墨铸铁等产品,为一汽等重点企业配套生产缸体、活塞、桥箱、壳体、变速箱等产品。虽然企业加工能力较强,但大多都是加工的产品配件,整机产能能力成为短板。

由于处于产业链价值低端,产品附加值较低,企业发展靠的是廉价劳动力和高投入、高消耗,赚的都是“辛苦钱”,制约了企业的效益提高和规模扩大。近几年来,由于市场需求低迷与产能过剩的矛盾日益加剧,促使中国机械制造行业进入寒冬,汶上开发区也未能幸免,表现在市场需求降低,产品库存较多,产能严重过剩,共同导致了企业不能及时收回前期投资成本,给企业生产经营带来严重困难。

抱团取暖

信心比黄金更重要。虽然经济下行压力给许多行业,特别是机械制造产业带来了严重的冲击,产业发展陷入低潮,但汶上经开区并未消极等待。汶上经开区积极深入

企业开展调研,与企业家座谈,了解企业所需所求,鼓励企业家们坚定信心,保持定力,攻坚克难,力争早日摆脱困境,实现产业复苏。

经开区充分发挥行业协会沟通政企、协调内部、监督行风、研究问题、服务企业的作用,与工作推进组共同研究产业发展问题,研究制订产业发展规划和方针政策,引导企业转型和产业升级,形成推动工程机械产业发展合力。

山推公司是山东省国有大型企业,在工程机械制造领域占有重要地位。本地有很多机械加工企业都是山推的配套企业,尤其是众鑫,是山推最大的铸铁件配套企业。

2013年以来,山推公司根据发展定位,逐步将铸铁、铸钢业务外迁。2015年,获悉山推传动分公司计划外迁两条铸铁生产线后,经过深入接触考察,认为该生产设备水平先进,布局合理,效率高,自动化程度高,加工的产品尺寸精度、表面精度以及内在品质等指标都达到了国内领先水平。山推以自动生产线作价入股,与众鑫公司合作,并吸纳华诚锻造、沃尔鑫等区内企业入股,成立新公司。新公司计划2016年下半年建设,2017年底建成投产,2018年销售收入预计可达1亿元,2022年预计可达3亿元。新公司将逐步打造成为江北及全国先进的铸铁制造加工基地。

山推的案例提振了区内其他企业的信心,许多关联企业通过多方的合作,实现了“抱团取暖”。截至2015年年底,已实现销售收入26.9亿元,利税4.4亿元,利润1.7亿元。

创新聚集后发力

除了合作发展,经开区还重视企业的科技创新。

区内的华力机电公司,在全国创造了首台的云数据中心,这一中心围绕着企业需要,设立一个第三方服务机制,由过去那种企业来维护变成我们们来提供专业人员维护,并且运用了现代技术,较高效能、准确率极高、成本极低的这样的服务方式,显示了企业发展的后发优势。精良海纬因生产的产品精度高、品质好,被铁科院认定为唯一指定的高速制动盘生产厂家,为中国高铁的发展贡献了自己的一份力量。

至此,汶上经开区制定了机械产业发展“三年倍增”计划,确保“十三五”期间销售收入年均增长30%左右。预计到2016年底,实现主营业务收入35亿元,利税5.74亿元,利润1.92亿元。到2020年底力争完成销售收入100亿元,利税16.4亿元,利润5.8亿元,建设完成百亿元产业,为县域经济社会发展探出新路子、做出新贡献。

中国铁路机车制造 迈向世界先进水平

“十二五”期间,面对激烈的国内外市场竞争和繁重的改革发展任务,中国铁路机车车辆装备制造企业紧紧抓住全球轨道交通产业持续发展和我国经济结构战略性调整的机遇,把“创新、品牌、效益”放在突出位置,坚持创新驱动,深化改革调整,转变发展方式,推动中国铁路机车车辆装备制造水平迈向世界先进水平。

●2015年具有里程碑意义

- ①2015年6月1日,中国南车股份有限公司和中国北车股份有限公司重组合并,中国中车股份有限公司(中国中车)正式成立;
- ②2015年6月8日,南车和北车分别在上海证券交易所和香港联交所复牌上市;
- ③2015年8月,中国南车集团、中国北车集团经国务院国资委批准完成合并重组。

●中国中车成全球巨无霸

重组合并后的中国中车,继承了原中国北车、中国南车的全部业务和资产,实现了双方的技术、研发以及各项资源的融合,成为全球规模最大、品种最全、技术领先的轨道交通装备供应商,经营规模跻身世界500强行列。

- ① 按照干线铁路、城市轨道交通、新能源、新材料、金融和服务业、其他新兴产业六大产业布局;
- ② 中国中车以铁路装备、城市轨道交通及基础设施、新兴产业、现代服务为四大经营板块;
- ③ 打造以轨道交通装备为核心,跨国经营、全球领先的大型综合性产业集团。

●中国机车关键技术实现重大突破

中国中车以中国标准研制成功的动车组,成为突破动车组核心技术、掌握自主知识产权的国家战略体现。相继构建了以国家重点(工程)实验室、国家工程(技术)研究中心、国家认定企业技术中心等为主体的创新平台。

- ① 牵引变流技术、微电网技术、制动技术等核心技术,打破了国外技术和产业垄断;
- ② 开发研制了以高铁为代表的系列技术先进、安全可靠、具有价格优势的各类高端轨道交通装备产品,实现了从“引进技术”到“中国制造”再到“中国创造”的跨越;
- ③ 形成了较为完善的轨道交通装备的创新平台、产品开发平台和生产制造平台;
- ④ 设立了中车研究院和10个海外研发中心;
- ⑤ 建设完成5个国家重点/构成实验室、4个国家工程技术研究中心、19个国家级企业技术中心、45个省级研发机构或省级企业技术中心;
- ⑥ 初步搭建了支撑产品研发设计的试验验证平台和协同仿真平台;
- ⑦ 构建了6个产业技术创新战略联盟。培养和造就了一支包括2名工程院院士、65名首席专家、392名资深专家、1511名专家等核心人才和领军人物在内的23000名科技人才队伍,为实现技术创新提供了有力支撑。“十二五”期间,中国中车累计授权专利13292件,其中发明专利2075件、国际专利115件;
- ⑧ 主导起草行业技术标准691项、国家标准174项,主持起草国际标准56项,实现国际标准起草“零”的突破。

●紧抓“一带一路”战略机遇

中国中车紧紧抓住国家实施“一带一路”战略的难得机遇,大力实施“走出去”战略。中国中车现已拥有58家境外子公司,分布于六大洲21个国家,其中包括通过海外并购、投资近30亿元收购的以英国丹尼克斯和德国博戈为代表的5家具有行业影响力的国外企业。

- ① 中国中车产品已出口全球六大洲近百个国家和地区,海外签约额从2011年的19亿美元增长到2014年的68亿美元,年均增长53%;
- ② 出口产品实现从中低端到高端的升级,出口市场实现从亚非拉市场到欧美市场的飞跃,出口形式实现从产品出口到产品、资本、技术、服务等多种形式的组合出口;
- ③ 出口巴西的地铁车辆成为巴西世界杯一道夺目的中国元素;
- ④ 出口南非机车,一举打破了欧美企业长达60年垄断南非机车市场的局面;
- ⑤ 向美国波士顿出口284辆地铁车,不仅是中国轨道交通整车产品首次登陆美国市场,也是中国高端装备企业首次进入美国跨国投资/经营,在全球范围内产生强劲的品牌辐射效应;
- ⑥ 在南非、马来西亚、土耳其、美国和伊朗设立了本地化生产基地;
- ⑦ 在美国、德国、英国、捷克、瑞士等国家相继组建了10个海外研发中心,其中在马来西亚投资建设的东盟制造中心,成为中马产能合作的典范。

(本报记者综合整理)

本版主编:田晖