

上海“扩大开放100条”行动方案，17条措施涉及构筑更加开放的现代服务业和先进制造业体系。其中，第45条和46条同船舶设计研发制造相关。

上海振华重工(集团)股份有限公司(ZPMC，下称“振华重工”)是国内重型装备制造企业，国有控股A、B股上市公司，成立于1992年，以港口机械制造为主，总部设于上海，目前在上海本地及南通等地设有10个生产基地。2017年，振华重工营业收入达到218.6亿元，归属于上市公司股东的净利润达到3亿元。

日前，振华重工开展“上海扩大开放100条”集体采访活动，就“扩大开放100条”行动方案对振华重工的未来发展作出解读。

豪华游轮：皇冠上的钻石

“扩大开放100条”中，第45条提到，取消船舶设计、制造、修理等环节外资限制。第46条提到，支持外资发展豪华邮轮等高端船舶制造、船舶设计研发等产业链高端环节，支持外资高端船舶装备、关键零部件项目落地。

振华重工官方资料介绍，振华重工主营业务中最主要的，一是港口用大型集装箱机械和矿石煤炭等散货装卸机械。岸桥产品远销海外101个国家和地区，市场份额达到70%以上。二是海洋重工，如巨型起重船、铺管船和各种工程船、各种平台以及动力定位装置和平台抬升装置、船厂用龙门起重机等。

“通过这几年船舶业的快速发展，我国实际上是造船大国了。但对一些高端船型，像豪华游轮，这是我们船舶业皇冠上的钻石，我们国家没有。”豪华游轮项目的未来发展是“扩大开放100条”行动方案出台后振华重工海工集团副总经理、技术研发中心总经理王文涛所重视的。

豪华游轮的设计理念与振华重工此前的船舶设计理念存在很大不同。“豪华游轮不只是造一个船，而是一套产品，因为豪华游轮上配的所有娱乐设施，包括装修都讲究舒适豪华的体验。这是一个产业链。”王文涛认为，豪华油轮作为一个文化载体，对它的设计首先要考虑文化因素，必须先明确游轮的主题才能进行设计。这与工程类型的常规设计是两个概念。

“虽然说（豪华游轮）市场前景好，盈利也好，但它绝对是一个很大挑战，以我国目前的储备来讲，不管是设计还是制造，与国外都有非常大的差距。”

豪华邮轮研发和建造技术长期以来只集中在少数几家欧洲大船厂手中。目前，世界80%以上的豪华邮轮均由芬兰、意大利、法国、德国四国船厂建造，给欧洲带来了丰厚的回报。

此前，日本三菱重工涉足豪华游轮领域。三菱重工为德国邮轮公司AIDA Cruises建造的2艘豪华邮轮，累计给三菱重工带来了高达近24亿美元的巨额损失。三菱重工的亏损使其停止接收豪华邮轮订单并决定退出这一市场。

目前，振华重工在豪华游轮的业务领域已经做了前期考量。“‘100条’的制定其实是瞄准这个领域，也说明我们相关部委非常清楚我们跟世界先进领域的差距。如果在这个方面给予支持，我想对我们的产业发展一定会带来很好的环境。”

数字化转型：做港口领域的阿里巴巴

振华重工把自己定位为2.0时代，从2.0转型升级到4.0，振华重工提出，要从卖装备到卖系统，做整个系统总承包；从卖硬件到卖软件，软实力方面要加强；要做互联网，从2.0时代的生产模式、管理模式、商业模式转变为4.0时代的新模式。

“振华重工的战略，叫‘一体两衣’，实体是我们的装备，两衣是资本运作加互联网+。”振华重工海工集团执行总经理、启东海洋工程公司董事长袁晶介绍。

在设备领域，振华重工装配物联网技术和云计算平台，收集运行中的设备性能，最后形成智能化特征分析，原先的一次性设备销售转型成抓服务市场，为客户提供整个生命周期的产业链供应。

振华重工有28条高端海洋运输船，此外还有海工贸易、海工高端装备，通过对船舶、设备的信息数据收集，掌握整个海工运输的贸易网流向，“这些都是我们现在在做的，也是未来的发展方向。”振华重工的港机遍布100多个国家和地区，在港机方面，振华重工对港机的物流、货流、路线进行数据收集和分析，从而对行业发展提供数据支撑和服务。

“‘100条’里直接和港机相关的，没有这么明显的条目，但实际上讲到了先进制造业和服务业。其实现在我们要做到从单机设备到系统、从硬件到软件的转换。”振华重工智慧集团技术研发中心总经理单磊认为，通过物联网、云计算技术的后台，把服务端产业向全球扩展，“如果扩大开放，参与全球竞争，和国内的、全球的厂商一起合作，把好的系统融合在一起，一方面提升自己的竞争力，同时整合各家优秀企业之后给全球客户提供整体解决方案。”

单磊说，今年振华重工收购了一个平台，期望把集团打造成港口领域的阿里巴巴，“靠大数据信息采集，做好供应商的库存管理。”

关键零部件：真正实现造芯

“我们现在很多高端船舶还处于造壳阶段，真正造芯，关键的核心配套件很多还是依赖进口。”袁晶说，国内的海工装备，从国外进口的比例至少在20%-30%，有些甚至有40%-50%的关键零部件需要从国外进口。

从国外进口，面临三个问题。一是供货周期，海运至少增加30天左右的运输时间。二是成本问题，“从国外进口，不管怎样成本都是相对较高的。”三是售后服务，地域差异使得售后服务得不到较好保障。袁晶认为，“如果所有装备国产化，对我们成本的控制，对我们利润的提升，对生产制造的周期控制都有很大提升空间。”

“扩大开放100条”第46条提到，支持外资高端船舶装备、关键零部件项目落地。

“关键零部件政策，对振华重工、对中国船舶制造企业是一个契机。”振华重工一直与国外顶级设计企业、装备制造商进行洽谈，期望通过投资、合作，让这些企业能在中国设厂，进一步提升国产配套件的设计研发，真正实现造芯。

“取消船舶设计、制造、修理的外资限制，（国外企业）倒过来可以参与到我们国内，这是双向的，对于我们国内合资的设计研发部门或单位而言，更有利于数据化管理，吸收国外的先进技术和经验。”王文涛说。

对于船舶领域的外资进入，国企是否会紧张？“开放对我们可能会有冲击，但我想是短暂的，不会有深远的冲击。”袁晶认为，振华重工应该有自信，通过开放，原先不足之处得到提升。“这个世界本来就充满着竞争和合作，如果我们仅仅闭关锁国，就没有很大的发展空间。冲击肯定会有，但通过我们的努力会逐步适应。我们有这个底气。”