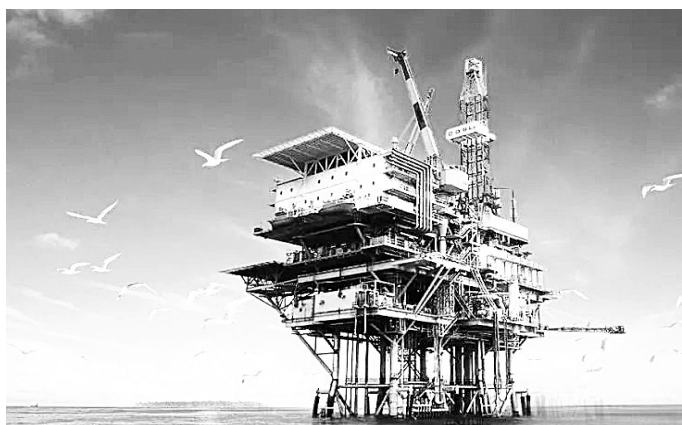


海工市场：“深冬”还是“黎明”

□ 全媒体记者 金赤



移动式钻井装置。



浮式液化天然气生产储卸装置。



铺缆船。

6月28日国际油价重上70美元关口。自2017年以来，国际原油价格企稳上行，给整个油气行业带来期许已久的曙光，使海工市场“冷天”多年后有所复燃。随着国内外海洋装备需求的增长，我国海洋强国战略的加快实施，为海工装备制造发展提供了广阔空间。对此，我国出台措施，加快提升产业发展质量和持续发展能力，今年年初，工信部等八部门联合印发《海洋工程装备制造发展行动计划（2017-2020年）》，明确了未来三年我国海工装备制造发展的总体要求、重点任务和保障措施。

在当前的背景下，未来海工市场是否能走出低谷？我国海工市场的发展又面临着哪些挑战？日前记者进行了深入采访。

近日，挪威船王 John Fredriksen 开始抄底海工市场的消息传出。继子工公司 Northern Drilling 决定收购大宇造船2艘超深水钻井船撤单后，另一家子公司 Seatankers 也首次进入海工支援船市场，收购了马尼拉造船的4艘“库存”平台供应船。以对市场敏感著称的 John Fredriksen 似乎已经明确地表明自己对海工市场的预期。2017年以来，海工市场触底企稳叠加装备价值持续低位，运营行业加快重组，部分运营商和资本开始实施抄底。据统计，2018年以来的全球钻井平台二手交易和转售数量达31艘/座，月均水平略高于2017年，远高于2015年-2016年。海工市场的持续低迷导致钻井平台的资产价格正处于历史低点，同时也成为船东“抄底”收购钻井平台的最好时机。

2017年下半年以来，国际油价止跌回升，进入上行通道。2018年，随着发达国家经济增速逐步好转，新兴经济体经济增速加快，全球原油需求将不断上升，石油库存持续下跌，国际油价也一直保持稳步上涨态势。

随着油价持续走高，无论是金融圈的银行保险和券商，还是油气田作业者，开发商，包括钻井和海上工程承包商、主流业者重回市场的脚步逐渐迈大，搁置的项目慢慢浮出水面，业界有观点认为，全球海工市场随着油价的逐渐稳定缓慢复苏，蕴育的机会正在生长。

尽管海工上游市场复苏迹象初显，但海工装备业产能严重过剩的事实不容忽视，国际油价走势目前尚不明朗。“油价出现回升，在一定程度上可以刺激油气开发商们增加投资，钻井装备的需求量和利用率都因此出现了增长。”中国船舶重工集团经济研究中心分析师徐晓丽认为：“不可否认的是，曾经海工建造市场的成交主力——钻井装备和海工船利用率仍然处于历史低位。”

2017年以来，全球油气开发恢复活跃，海洋油气勘探开发活动随之增多，同时带动了海洋装备新租需求的增长。据公开数据显示，2017年上半年和下半年全球钻井平台新租数量分别达到103份和94份，较过往两年翻了一番，超过2014年上半年水平，从租约总时长来看，2017年上半年和下半年分别为915个月和953个月，虽然较过往两年明显增长，但仍远不及2014年上半年水平。

全球海洋工程装备制造市场于2017年开始低位回涨，全年共成交海洋工程装备66艘/艘，94.5亿美元，以金额计，同比增长80.9%，较2016年翻了近一番，但仍较2011年-2014年的成交额相距甚远，海洋工程装备制造并未脱离低谷。截至今年5月初，全球海工装备制造成交量与去年同期相比下降44%。当前，虽然对于海工市场是否能摆脱“寒冬”，早苗得雨，还不可妄下定语。徐晓丽告诉记者，当前，全球经济复苏缓慢且脆弱，面临较大下行压力，以增长中枢下降、多元化退潮和全球化放缓为核心特征的全球经济新常态进一步强化。同时，政治与经济相互交织，形成复杂的局面，使海工工程装备制造行业的发展环境存在较大的不确定性。

2018年以来，国际油价稳步上涨，全球海上油气开发持续回暖，冰冻多时的海洋工程装备市场重现生气。虽然目前来说海工市场很难重现四五年前高度繁荣的景象，但是全球海上油气开发的热情有望被重新激发，这对“憋屈”已久的海工装备企业来说无疑是利好消息。

“工欲善其事，必先利其器”，发展海洋经济，装备须先行。海工装备是有海的地方共同需求，中国目前面临着发展海洋工程的大好机遇，近年来，党中央、国务院高度重视海洋工程装备及高技术船舶的发展，且已明确表示深探蓝海经济，各相关部门大力推动，出台了相关政策进行支持。

早在2011年，工信部、海洋局等5部门就联合发布了《海洋工程装备中长期发展规划》。2015年5月，国务院发布《中国制造2025》，这是我国实施制造强国战略第一个十年的纲领性文件，适应海洋强国战略的装备需求，将海洋工程装备及高技术船舶确定为《中国制造2025》的十大重点发展领域之一，是我国战略性新兴产业的重要组成部分和高端装备制造业的重点方向。

工信部副部长辛国斌指出，“十三五”时期中国海洋工程装备制造业要找准转型升级与现实需求的结合点，提高发展质量的效率。争取到2020年，形成一批核心竞争力强的世界级先进海洋工程装备制造企业，力争步入世界海洋工程装备制造先进国家行列。

进入新世纪后，我国海工装备业迅速发展，逐步赶上并超越世界主要海工强国，目前与韩国、新加坡并列为主要海工建造大国。2011年-2017年，中国、韩国和新加坡年均市场份额分别为27.7%、16.6%和25.0%，合计占比为69.3%。2017年，中国海工接单20.7亿美元，市场份额下滑至21.9%，退居全球次席。

近年中国海工企业在全球竞争格局中接单份额领先，但总体来讲仍然处于产业链低端，在产业结构、自主研发、总装集成、自主配套、经营风险和商业模式创新方面的欠缺使我国海工产业仍将处于较长一段时间处于激烈的国际竞争中，短期内难以达到绝对竞争优势地位。业内人士指出，我国海工主流装备的自主设计能力不足、新型高端装备的设计建造仍属空白、基础性技术整体薄弱、配套设备发展明显滞后，装备技术水平和研发能力还远不能适应国内国际深海油气开发的需要。

问题 中国海工困难待解

徐晓丽表示，我国海洋工程装备业的创新能力和自主化水平与世界强国仍存在差距。深水超深水大型浮式生产储卸装（FPSO）、深水半潜式生产平台、大型液化天然气浮式生产储卸装置（LNG FPSO）及上部模块等生产储运装备、极地冰区型海洋工程装备、深远海养殖装备、南海人工岛礁、大型浅滩储油基地等面向未来市场需求的新型海洋工程装备面临较大困难，相关创新能力难以获得推广应用。

徐晓丽表示，我国海洋工程装备的核心设备和系统绝大部分被国外供应商垄断，以自升式钻井平台为例，本土化配套率仅为20%，严重制约了我国海

工工程装备制造业的整体竞争力。业内人士认为，我国船舶海工工业仍然处于“寒冬期”，海工装备产品偏低端，且核心装备和核心技术的自主化水平偏低，我国海工业亟待“强身健骨”、转型升级，才能渡过难关。

中国船舶工业行业协会会长郭大成建议，全面推进中国船舶制造“品质升级”，着力构筑中国船舶制造品牌。着力培育一批优秀企业，保证优质企业渡过“寒冬”。以科技创新带动全面创新，着力提高科技创新对产业发展的支撑力和引领力。将智能制造作为船舶工业管理升级和降本增效的主攻方向。面对当前我国海工装备行业严峻的形势，要以创新发展和产业升级为中心，以制造技术新信息技术深度融合为抓手，提质、创品牌、调结构、去产能、补短板、提升国际竞争力和持续发展的能力，促进海工装备行业攻坚克难，实现转型升级。

作为国家战略性新兴产业，海工装备是开发利用海洋的关键环节，从长远来说，海工装备具备较大的市场空间。从当前海工企业自身情况来看，各企业均积极进行供给侧改革，行业基本面已经有所好转。但当前全球原油的供需情况依然过剩，海工市场仍有“遗留未解决问题”，市场真正复苏时期还未到来。徐晓丽告诉记者，2014年下半年以来，油价断崖式下跌并持续在低位徘徊，海洋工程装备市场进入深度调整期，既给我国海洋工程装备制造业持续健康发展带来空前挑战和巨大风险，又给自主创新、实现赶超世界海工强国创造了机会。在新的形势下，应以国内外海洋经济发展和重大战略需求为牵引，积极调整投资策略和重点，综合施策，使我国海洋工程装备制造业实现产能快速调整和技术实力的跨越式发展。

现阶段，我国海洋工程装备的核心设备和系统绝大部分被国外供应商垄断，以自升式钻井平台为例，本土化配套率仅为20%，严重制约了我国海

工工程装备制造业的整体竞争力。业内人士认为，我国船舶海工工业仍然处于“寒冬期”，海工装备产品偏低端，且核心装备和核心技术的自主化水平偏低，我国海工业亟待“强身健骨”、转型升级，才能渡过难关。

中国船舶工业行业协会会长郭大成建议，全面推进中国船舶制造“品质升级”，着力构筑中国船舶制造品牌。着力培育一批优秀企业，保证优质企业渡过“寒冬”。以科技创新带动全面创新，着力提高科技创新对产业发展的支撑力和引领力。将智能制造作为船舶工业管理升级和降本增效的主攻方向。面对当前我国海工装备行业严峻的形势，要以创新发展和产业升级为中心，以制造技术新信息技术深度融合为抓手，提质、创品牌、调结构、去产能、补短板、提升国际竞争力和持续发展的能力，促进海工装备行业攻坚克难，实现转型升级。

作为国家战略性新兴产业，海工装备是开发利用海洋的关键环节，从长远来说，海工装备具备较大的市场空间。从当前海工企业自身情况来看，各企业均积极进行供给侧改革，行业基本面已经有所好转。但当前全球原油的供需情况依然过剩，海工市场仍有“遗留未解决问题”，市场真正复苏时期还未到来。徐晓丽告诉记者，2014年下半年以来，油价断崖式下跌并持续在低位徘徊，海洋工程装备市场进入深度调整期，既给我国海洋工程装备制造业持续健康发展带来空前挑战和巨大风险，又给自主创新、实现赶超世界海工强国创造了机会。在新的形势下，应以国内外海洋经济发展和重大战略需求为牵引，积极调整投资策略和重点，综合施策，使我国海洋工程装备制造业实现产能快速调整和技术实力的跨越式发展。

现阶段，我国海洋工程装备的核心设备和系统绝大部分被国外供应商垄断，以自升式钻井平台为例，本土化配套率仅为20%，严重制约了我国海

工工程装备制造业的整体竞争力。业内人士认为，我国船舶海工工业仍然处于“寒冬期”，海工装备产品偏低端，且核心装备和核心技术的自主化水平偏低，我国海工业亟待“强身健骨”、转型升级，才能渡过难关。

中国船舶工业行业协会会长郭大成建议，全面推进中国船舶制造“品质升级”，着力构筑中国船舶制造品牌。着力培育一批优秀企业，保证优质企业渡过“寒冬”。以科技创新带动全面创新，着力提高科技创新对产业发展的支撑力和引领力。将智能制造作为船舶工业管理升级和降本增效的主攻方向。面对当前我国海工装备行业严峻的形势，要以创新发展和产业升级为中心，以制造技术新信息技术深度融合为抓手，提质、创品牌、调结构、去产能、补短板、提升国际竞争力和持续发展的能力，促进海工装备行业攻坚克难，实现转型升级。

作为国家战略性新兴产业，海工装备是开发利用海洋的关键环节，从长远来说，海工装备具备较大的市场空间。从当前海工企业自身情况来看，各企业均积极进行供给侧改革，行业基本面已经有所好转。但当前全球原油的供需情况依然过剩，海工市场仍有“遗留未解决问题”，市场真正复苏时期还未到来。徐晓丽告诉记者，2014年下半年以来，油价断崖式下跌并持续在低位徘徊，海洋工程装备市场进入深度调整期，既给我国海洋工程装备制造业持续健康发展带来空前挑战和巨大风险，又给自主创新、实现赶超世界海工强国创造了机会。在新的形势下，应以国内外海洋经济发展和重大战略需求为牵引，积极调整投资策略和重点，综合施策，使我国海洋工程装备制造业实现产能快速调整和技术实力的跨越式发展。

现阶段，我国海洋工程装备的核心设备和系统绝大部分被国外供应商垄断，以自升式钻井平台为例，本土化配套率仅为20%，严重制约了我国海

工工程装备制造业的整体竞争力。业内人士认为，我国船舶海工工业仍然处于“寒冬期”，海工装备产品偏低端，且核心装备和核心技术的自主化水平偏低，我国海工业亟待“强身健骨”、转型升级，才能渡过难关。

中国船舶工业行业协会会长郭大成建议，全面推进中国船舶制造“品质升级”，着力构筑中国船舶制造品牌。着力培育一批优秀企业，保证优质企业渡过“寒冬”。以科技创新带动全面创新，着力提高科技创新对产业发展的支撑力和引领力。将智能制造作为船舶工业管理升级和降本增效的主攻方向。面对当前我国海工装备行业严峻的形势，要以创新发展和产业升级为中心，以制造技术新信息技术深度融合为抓手，提质、创品牌、调结构、去产能、补短板、提升国际竞争力和持续发展的能力，促进海工装备行业攻坚克难，实现转型升级。

作为国家战略性新兴产业，海工装备是开发利用海洋的关键环节，从长远来说，海工装备具备较大的市场空间。从当前海工企业自身情况来看，各企业均积极进行供给侧改革，行业基本面已经有所好转。但当前全球原油的供需情况依然过剩，海工市场仍有“遗留未解决问题”，市场真正复苏时期还未到来。徐晓丽告诉记者，2014年下半年以来，油价断崖式下跌并持续在低位徘徊，海洋工程装备市场进入深度调整期，既给我国海洋工程装备制造业持续健康发展带来空前挑战和巨大风险，又给自主创新、实现赶超世界海工强国创造了机会。在新的形势下，应以国内外海洋经济发展和重大战略需求为牵引，积极调整投资策略和重点，综合施策，使我国海洋工程装备制造业实现产能快速调整和技术实力的跨越式发展。

现阶段，我国海洋工程装备的核心设备和系统绝大部分被国外供应商垄断，以自升式钻井平台为例，本土化配套率仅为20%，严重制约了我国海

工工程装备制造业的整体竞争力。业内人士认为，我国船舶海工工业仍然处于“寒冬期”，海工装备产品偏低端，且核心装备和核心技术的自主化水平偏低，我国海工业亟待“强身健骨”、转型升级，才能渡过难关。

中国船舶工业行业协会会长郭大成建议，全面推进中国船舶制造“品质升级”，着力构筑中国船舶制造品牌。着力培育一批优秀企业，保证优质企业渡过“寒冬”。以科技创新带动全面创新，着力提高科技创新对产业发展的支撑力和引领力。将智能制造作为船舶工业管理升级和降本增效的主攻方向。面对当前我国海工装备行业严峻的形势，要以创新发展和产业升级为中心，以制造技术新信息技术深度融合为抓手，提质、创品牌、调结构、去产能、补短板、提升国际竞争力和持续发展的能力，促进海工装备行业攻坚克难，实现转型升级。

作为国家战略性新兴产业，海工装备是开发利用海洋的关键环节，从长远来说，海工装备具备较大的市场空间。从当前海工企业自身情况来看，各企业均积极进行供给侧改革，行业基本面已经有所好转。但当前全球原油的供需情况依然过剩，海工市场仍有“遗留未解决问题”，市场真正复苏时期还未到来。徐晓丽告诉记者，2014年下半年以来，油价断崖式下跌并持续在低位徘徊，海洋工程装备市场进入深度调整期，既给我国海洋工程装备制造业持续健康发展带来空前挑战和巨大风险，又给自主创新、实现赶超世界海工强国创造了机会。在新的形势下，应以国内外海洋经济发展和重大战略需求为牵引，积极调整投资策略和重点，综合施策，使我国海洋工程装备制造业实现产能快速调整和技术实力的跨越式发展。

现阶段，我国海洋工程装备的核心设备和系统绝大部分被国外供应商垄断，以自升式钻井平台为例，本土化配套率仅为20%，严重制约了我国海

工工程装备制造业的整体竞争力。业内人士认为，我国船舶海工工业仍然处于“寒冬期”，海工装备产品偏低端，且核心装备和核心技术的自主化水平偏低，我国海工业亟待“强身健骨”、转型升级，才能渡过难关。

中国船舶工业行业协会会长郭大成建议，全面推进中国船舶制造“品质升级”，着力构筑中国船舶制造品牌。着力培育一批优秀企业，保证优质企业渡过“寒冬”。以科技创新带动全面创新，着力提高科技创新对产业发展的支撑力和引领力。将智能制造作为船舶工业管理升级和降本增效的主攻方向。面对当前我国海工装备行业严峻的形势，要以创新发展和产业升级为中心，以制造技术新信息技术深度融合为抓手，提质、创品牌、调结构、去产能、补短板、提升国际竞争力和持续发展的能力，促进海工装备行业攻坚克难，实现转型升级。

作为国家战略性新兴产业，海工装备是开发利用海洋的关键环节，从长远来说，海工装备具备较大的市场空间。从当前海工企业自身情况来看，各企业均积极进行供给侧改革，行业基本面已经有所好转。但当前全球原油的供需情况依然过剩，海工市场仍有“遗留未解决问题”，市场真正复苏时期还未到来。徐晓丽告诉记者，2014年下半年以来，油价断崖式下跌并持续在低位徘徊，海洋工程装备市场进入深度调整期，既给我国海洋工程装备制造业持续健康发展带来空前挑战和巨大风险，又给自主创新、实现赶超世界海工强国创造了机会。在新的形势下，应以国内外海洋经济发展和重大战略需求为牵引，积极调整投资策略和重点，综合施策，使我国海洋工程装备制造业实现产能快速调整和技术实力的跨越式发展。

现阶段，我国海洋工程装备的核心设备和系统绝大部分被国外供应商垄断，以自升式钻井平台为例，本土化配套率仅为20%，严重制约了我国海

工工程装备制造业的整体竞争力。业内人士认为，我国船舶海工工业仍然处于“寒冬期”，海工装备产品偏低端，且核心装备和核心技术的自主化水平偏低，我国海工业亟待“强身健骨”、转型升级，才能渡过难关。

中国船舶工业行业协会会长郭大成建议，全面推进中国船舶制造“品质升级”，着力构筑中国船舶制造品牌。着力培育一批优秀企业，保证优质企业渡过“寒冬”。以科技创新带动全面创新，着力提高科技创新对产业发展的支撑力和引领力。将智能制造作为船舶工业管理升级和降本增效的主攻方向。面对当前我国海工装备行业严峻的形势，要以创新发展和产业升级为中心，以制造技术新信息技术深度融合为抓手，提质、创品牌、调结构、去产能、补短板、提升国际竞争力和持续发展的能力，促进海工装备行业攻坚克难，实现转型升级。

作为国家战略性新兴产业，海工装备是开发利用海洋的关键环节，从长远来说，海工装备具备较大的市场空间。从当前海工企业自身情况来看，各企业均积极进行供给侧改革，行业基本面已经有所好转。但当前全球原油的供需情况依然过剩，海工市场仍有“遗留未解决问题”，市场真正复苏时期还未到来。徐晓丽告诉记者，2014年下半年以来，油价断崖式下跌并持续在低位徘徊，海洋工程装备市场进入深度调整期，既给我国海洋工程装备制造业持续健康发展带来空前挑战和巨大风险，又给自主创新、实现赶超世界海工强国创造了机会。在新的形势下，应以国内外海洋经济发展和重大战略需求为牵引，积极调整投资策略和重点，综合施策，使我国海洋工程装备制造业实现产能快速调整和技术实力的跨越式发展。

机遇 转型升级抢占“高点”

进入新世纪后，我国海工装备业迅速发展，逐步赶上并超越世界主要海工强国，目前与韩国、新加坡并列为主要海工建造大国。2011年-2017年，中国、韩国和新加坡年均市场份额分别为27.7%、16.6%和25.0%，合计占比为69.3%。2017年，中国海工接单20.7亿美元，市场份额下滑至21.9%，退居全球次席。

近年中国海工企业在全球竞争格局中接单份额领先，但总体来讲仍然处于产业链低端，在产业结构、自主研发、总装集成、自主配套、经营风险和商业模式创新方面的欠缺使我国海工产业仍将处于较长一段时间处于激烈的国际竞争中，短期内难以达到绝对竞争优势地位。业内人士指出，我国海工主流装备的自主设计能力不足、新型高端装备的设计建造仍属空白、基础性技术整体薄弱、配套设备发展明显滞后，装备技术水平和研发能力还远不能适应国内国际深海油气开发的需要。

徐晓丽表示，我国海洋工程装备业的创新能力和自主化水平与世界强国仍存在差距。深水超深水大型浮式生产储卸装（FPSO）、深水半潜式生产平台、大型液化天然气浮式生产储卸装置（LNG FPSO）及上部模块等生产储运装备、极地冰区型海洋工程装备、深远海养殖装备、南海人工岛礁、大型浅滩储油基地等面向未来市场需求的新型海洋工程装备面临较大困难，相关创新能力难以获得推广应用。

徐晓丽表示，我国海洋工程装备的核心设备和系统绝大部分被国外供应商垄断，以自升式钻井平台为例，本土化配套率仅为20%，严重制约了我国海

工工程装备制造业的整体竞争力。业内人士认为，我国船舶海工工业仍然处于“寒冬期”，海工装备产品偏低端，且核心装备和核心技术的自主化水平偏低，我国海工业亟待“强身健骨”、转型升级，才能渡过难关。

中国船舶工业行业协会会长郭大成建议，全面推进中国船舶制造“品质升级”，着力构筑中国船舶制造品牌。着力培育一批优秀企业，保证优质企业渡过“寒冬”。以科技创新带动全面创新，着力提高科技创新对产业发展的支撑力和引领力。将智能制造作为船舶工业管理升级和降本增效的主攻方向。面对当前我国海工装备行业严峻的形势，要以创新发展和产业升级为中心，以制造技术新信息技术深度融合为抓手，提质、创品牌、调结构、去产能、补短板、提升国际竞争力和持续发展的能力，促进海工装备行业攻坚克难，实现转型升级。

作为国家战略性新兴产业，海工装备是开发利用海洋的关键环节，从长远来说，海工装备具备较大的市场空间。从当前海工企业自身情况来看，各企业均积极进行供给侧改革，行业基本面已经有所好转。但当前全球原油的供需情况依然过剩，海工市场仍有“遗留未解决问题”，市场真正复苏时期还未到来。徐晓丽告诉记者，2014年下半年以来，油价断崖式下跌并持续在低位徘徊，海洋工程装备市场进入深度调整期，既给我国海洋工程装备制造业持续健康发展带来空前挑战和巨大风险，又给自主创新、实现赶超世界海工强国创造了机会。在新的形势下，应以国内外海洋经济发展和重大战略需求为牵引，积极调整投资策略和重点，综合施策，使我国海洋工程装备制造业实现产能快速调整和技术实力的跨越式发展。

现阶段，我国海洋工程装备的核心设备和系统绝大部分被国外供应商垄断，以自升式钻井平台为例，本土化配套率仅为20%，严重制约了我国海

工工程装备制造业的整体竞争力。业内人士认为，我国船舶海工工业仍然处于“寒冬期”，海工装备产品偏低端，且核心装备和核心技术的自主化水平偏低，我国海工业亟待“强身健骨”、转型升级，才能渡过难关。

中国船舶工业行业协会会长郭大成建议，全面推进中国船舶制造“品质升级”，着力构筑中国船舶制造品牌。着力培育一批优秀企业，保证优质企业渡过“寒冬”。以科技创新带动全面创新，着力提高科技创新对产业发展的支撑力和引领力。将智能制造作为船舶工业管理升级和降本增效的主攻方向。面对当前我国海工装备行业严峻的形势，要以创新发展和产业升级为中心，以制造技术新信息技术深度融合为抓手，提质、创品牌、调结构、去产能、补短板、提升国际竞争力和持续发展的能力，促进海工装备行业攻坚克难，实现转型升级。

作为国家战略性新兴产业，海工装备是开发利用海洋的关键环节，从长远来说，海工装备具备较大的市场空间。从当前海工企业自身情况来看，各企业均积极进行供给侧改革，行业基本面已经有所好转。但当前全球原油的供需情况依然过剩，海工市场仍有“遗留未解决问题”，市场真正复苏时期还未到来。徐晓丽告诉记者，2014年下半年以来，油价断崖式下跌并持续在低位徘徊，海洋工程装备市场进入深度调整期，既给我国海洋工程装备制造业持续健康发展带来空前挑战和巨大风险，又给自主创新、实现赶超世界海工强国创造了机会。在新的形势下，应以国内外海洋经济发展和重大战略需求为牵引，积极调整投资策略和重点，综合施策，使我国海洋工程装备制造业实现产能快速调整和技术实力的跨越式发展。

现阶段，我国海洋工程装备的核心设备和系统绝大部分被国外供应商垄断，以自升式钻井平台为例，本土化配套率仅为20%，严重制约了我国海

工工程装备制造业的整体竞争力。业内人士认为，我国船舶海工工业仍然处于“寒冬期”，海工装备产品偏低端，且核心装备和核心技术的自主化水平偏低，我国海工业亟待“强身健骨”、转型升级，才能渡过难关。

中国船舶工业行业协会会长郭大成建议，全面推进中国船舶制造“品质升级”，着力构筑中国船舶制造品牌。着力培育一批优秀企业，保证优质企业渡过“寒冬”。以科技创新带动全面创新，着力提高科技创新对产业发展的支撑力和引领力。将智能制造作为船舶工业管理升级和降本增效的主攻方向。面对当前我国海工装备行业严峻的形势，要以创新发展和产业升级为中心，以制造技术新信息技术深度融合为抓手，提质、创品牌、调结构、去产能、补短板、提升国际竞争力和持续发展的能力，促进海工装备行业攻坚克难，实现转型升级。

作为国家战略性新兴产业，海工装备是开发利用海洋的关键环节，从长远来说，海工装备具备较大的市场空间。从当前海工企业自身情况来看，各企业均积极进行供给侧改革，行业基本面已经有所好转。但当前全球原油的供需情况依然过剩，海工市场仍有“遗留未解决问题”，市场真正复苏时期还未到来。徐晓丽告诉记者，2014年下半年以来，油价断崖式下跌并持续在低位徘徊，海洋工程装备市场进入深度调整期，既给我国海洋工程装备制造业持续健康发展带来空前挑战和巨大风险，又给自主创新、实现赶超世界海工强国创造了机会。在新的形势下，应以国内外海洋经济发展和重大战略需求为牵引，积极调整投资策略和重点，综合施策，使我国海洋工程装备制造业实现产能快速调整和技术实力的跨越式发展。

工工程装备制造业的整体竞争力。业内人士认为，我国船舶海工工业仍然处于“寒冬期”，海工装备产品偏低端，且核心装备和核心技术的自主化水平偏低，我国海工业亟待“强身健骨”、转型升级，才能渡过难关。

中国船舶工业行业协会会长郭大成建议，全面推进中国船舶制造“品质升级”，着力构筑中国船舶制造品牌。着力培育一批优秀企业，保证优质企业渡过“寒冬”。以科技创新带动全面创新，着力提高科技创新对产业发展的支撑力和引领力。将智能制造作为船舶工业管理升级和降本增效的主攻方向。面对当前我国海工装备行业严峻的形势，要以创新发展和产业升级为中心，以制造技术新信息技术深度融合为抓手，提质、创品牌、调结构、去产能、补短板、提升国际竞争力和持续发展的能力，促进海工装备行业攻坚克难，实现转型升级。

作为国家战略性新兴产业，海工装备是开发利用海洋的关键环节，从长远来说，海工装备具备较大的市场空间。从当前海工企业自身情况来看，各企业均积极进行供给侧改革，行业基本面已经有所好转。但当前全球原油的供需情况依然过剩，海工市场仍有“遗留未解决问题”，市场真正复苏时期还未到来。徐晓丽告诉记者，2014年下半年以来，油价断崖式下跌并持续在低位徘徊，海洋工程装备市场进入深度调整期，既给我国海洋工程装备制造业持续健康发展带来空前挑战和巨大风险，又给自主创新、实现赶超世界海工强国创造了机会。在新的形势下，应以国内外海洋经济发展和重大战略需求为牵引，积极调整投资策略和重点，综合施策，使我国海洋工程装备制造业实现产能快速调整和技术实力的跨越式发展。

现阶段，我国海洋工程装备的核心设备和系统绝大部分被国外供应商垄断，以自升式钻井平台为例，本土化配套率仅为20%，严重制约了我国海

工工程装备制造业的整体竞争力。业内人士认为，我国船舶海工工业仍然处于“寒冬期”，海工装备产品偏低端，且核心装备和核心技术的自主化水平偏低，我国海工业亟待“强身健骨”、转型升级，才能渡过难关。

中国船舶工业行业协会会长郭大成建议，全面推进中国船舶制造“品质升级”，着力构筑中国船舶制造品牌。着力培育一批优秀企业，保证优质企业渡过“寒冬”。以科技创新带动全面创新，着力提高科技创新对产业发展的支撑力和引领力。将智能制造作为船舶工业管理升级和降本增效的主攻方向。面对当前我国海工装备行业严峻的形势，要以创新发展和产业升级为中心，以制造技术新信息技术深度融合为抓手，提质、创品牌、调结构、去产能、补短板、提升国际竞争力和持续发展的能力，促进海工装备行业攻坚克难，实现转型升级。

作为国家战略性新兴产业，海工装备是开发利用海洋的关键环节，从长远来说，海工装备具备较大的市场空间。从当前海工企业自身情况来看，各企业均积极进行供给侧改革，行业基本面已经有所好转。但当前全球原油的供需情况依然过剩，海工市场仍有“遗留未解决问题”，市场真正复苏时期还未到来。徐晓丽告诉记者，2014年下半年以来，油价断崖式下跌并持续在低位徘徊，海洋工程装备市场进入深度调整期，既给我国海洋工程装备制造业持续健康发展带来空前挑战和巨大风险，又给自主创新、实现赶超世界海工强国创造了机会。在新的形势下，应以国内外海洋经济发展和重大战略需求为牵引，积极调整投资策略和重点，综合施策，使我国海洋工程装备制造业实现产能快速调整和技术实力的跨越式发展。

现阶段，我国海洋工程装备的核心设备和系统绝大部分被国外供应商垄断，以自升式钻井平台为例，本土化配套率仅为20%，严重制约了我国海

工工程装备制造业的整体竞争力。业内人士认为，我国船舶海工工业仍然处于“寒冬期”，海工装备产品偏低端，且核心装备和核心技术的自主化水平偏低，我国海工业亟待“强身健骨”、转型升级，才能渡过难关。

中国船舶工业行业协会会长郭大成建议，全面推进中国船舶制造“品质升级”，着力构筑中国船舶制造品牌。着力培育一批优秀企业，保证优质企业渡过“寒冬”。以科技创新带动全面创新，着力提高科技创新对产业发展的支撑力和引领力。将智能制造作为船舶工业管理升级和降本增效的主攻方向。面对当前我国海工装备行业严峻的形势，要以创新发展和产业升级为中心，以制造技术新信息技术深度融合为抓手，提质、创品牌、调结构、去产能、补短板、提升国际竞争力和持续发展的能力，促进海工装备行业攻坚克难，实现转型升级。

作为国家战略性新兴产业，海工装备是开发利用海洋的关键环节，从长远来说，海工装备具备较大的市场空间。从当前海工企业自身情况来看，各企业均积极进行供给侧改革，行业基本面已经有所好转。但当前全球原油的供需情况依然过剩，海工市场仍有“遗留未解决问题”，市场真正复苏时期还未到来。徐晓丽告诉记者，2014年下半年以来，油价断崖式下跌并持续在低位徘徊，海洋工程装备市场进入深度调整期，既给我国海洋工程装备制造业持续健康发展带来空前挑战和巨大风险，又给自主创新、实现赶超世界海工强国创造了机会。在新的形势下，应以国内外海洋经济发展和重大战略需求为牵引，积极调整投资策略和重点，综合施策，使我国海洋工程装备制造业实现产能快速调整和技术实力的跨越式发展。

现阶段，我国海洋工程装备的核心设备和系统绝大部分被国外供应商垄断，以自升式钻井平台为例，本土化配套率仅为20%，严重制约了我国海

工工程装备制造业的整体竞争力。业内人士认为，我国船舶海工工业仍然处于“寒冬期”，海工装备产品偏低端，且核心装备和核心技术的自主化水平偏低，我国海工业亟待“强身健骨”、转型升级，才能渡过难关。

中国船舶工业行业协会会长郭大成建议，全面推进中国船舶制造“品质升级”，着力构筑中国船舶制造品牌。着力培育一批优秀企业，保证优质企业渡过“寒冬”。以科技创新带动全面创新，着力提高科技创新对产业发展的支撑力和引领力。将智能制造作为船舶工业管理升级和降本增效的主攻方向。面对当前我国海工装备行业严峻的形势，要以创新发展和产业升级为中心，以制造技术新信息技术深度融合为抓手，提质、创品牌、调结构、去产能、补短板、提升国际竞争力和持续发展的能力，促进海工装备行业攻坚克难，实现转型升级。

作为国家战略性新兴产业，海工装备是开发利用海洋的关键环节，从长远来说，海工装备具备较大的市场空间。从当前海工企业自身情况来看，各企业均积极进行供给侧改革，行业基本面已经有所好转。但当前全球原油的供需情况依然过剩，海工市场仍有“遗留未解决问题”，市场真正复苏时期还未到来。徐晓丽告诉记者，2014年下半年以来，油价断崖式下跌并持续在低位徘徊，海洋工程装备市场进入深度调整期，既给我国海洋工程装备制造业持续健康发展带来空前挑战和巨大风险，又给自主创新、实现赶超世界海工强国创造了机会。在新的形势下，应以国内外海洋经济发展和重大战略需求为牵引，积极调整投资策略和重点，综合施策，使我国海洋工程装备制造业实现产能快速调整和技术实力的跨越式发展。

现阶段，我国海洋工程装备的核心设备和系统绝大部分被国外供应商垄断，以自升式钻井平台为例，本土化配套率仅为20%，严重制约了我国海

工工程装备制造业的整体竞争力。业内人士认为，我国船舶海工工业仍然处于“寒冬期”，海工装备产品偏低端，且核心装备和核心技术的自主化水平偏低，我国海工业亟待“强身健骨”、转型升级，才能渡过难关。



本文图片来源于网络，请作者与本报联系以奉稿酬。

游艇产业迸发新活力

□ 全媒体记者 张弛

随着人民生活水平的提升，尤其是中产阶级的崛起带来的消费需求，极大地刺激了游艇产业的发展。

近年来，游艇展会及活动数量呈直线上扬趋势。滨水地区纷纷举办展会及活动，通过展示游艇产品、宣传自身游艇旅游优越的自然条件及优惠政策，旨在倡导健康、高品质休闲生活方式，满足不同人群的休闲需求，助推游艇消费市场的形成，从而为旅游业注入新元素，让游艇产业迸发新活力。

日前，记者就我国游艇产业发展状况进行了采访。

利好政策激发产业活力

中国游艇产业历经几十年发展，已经开始进入稳定的发展期。在游艇产业的推动发展过程中，也收获了多项利好政策。

2014年8月，国务院发布了《关于促进旅游业改革发展的若干意见》，其中提到了继续支持邮轮游艇、索道缆车、游乐设施等旅游装备制造国产化，积极发展邮轮游艇旅游。

2015年8月，国务院办公厅出台的《关于进一步促进旅游投资和消费的若干意见》，从国家层面明确提出培育发展游艇旅游大众消费市场。游艇业作为旅游新业态，将迎来新的发展机遇，游艇旅游将成为带动旅游业转型升级、扩大旅游投资、刺激旅游消费的重要引擎。

2015年9月，工业和信息化部、发展改革委、交通运输部、质检总局、旅游局、民航局等六部委联合

发布了《关于促进旅游装备制造发展的实施意见》。这是国家六部委为贯彻落实《国务院关于促进旅游业改革发展的若干意见》精神，推动旅游装备制造发展的举措，推动明确了发展大众消费游艇产品这一任务。

2016年12月，在《国务院关于印发“十三五”旅游业发展规划的通知》中明确指出：“制定游艇旅游发展指导意见，发展适合大众消费的中小型游艇。”

据了解，今年6月8日在大连游艇展会期间，中国船舶工业行业协会船艇分会受工业和信息化部工业装备司委托，围绕《关于促进游艇旅游发展的指导意见》（征求意见稿）组织开展了专题研讨会，旨在培育发展游艇旅游大众消费市场，促进开展游艇租赁业务，推动我国游艇产业及装备发展。

业内人士表示，这些政策给中国游艇产业带来了重大利好。借助政策的东风，游艇旅游将成为带动旅游业转型升级、扩大“旅游+游艇”投资、消费的重要引擎。

消费市场潜能获释放

游艇产业被誉为“漂浮在黄金水道上的巨大商机”，综合经济效益可观。我国拥有众多水域资源、大量码头以及停泊区，游艇产业具备快速发展的良好环境。水上旅游一直是旅游经济中被看好的一大板块，近年来，随着水上旅游业的兴起，游艇消费市场潜力也开始逐渐释放。

根据近年来游艇产业的大数

据报告分析显示，海南地区游艇消费已成为生活方式主流，消费者年平均出航频次十余次，每次人均500元左右。以2018年春节黄金周期间的三亚游艇旅游市场为例，三家游艇码头7天共接待出海人数2.59万人次，门市售价平均为1万元/3小时的各类游艇、帆船共计出海2695艘次，据估计带动相关消费收入2亿元以上。而上海亦已成为游艇消费的后起之秀，实现人均消费800元左右。

广东省游艇行业协会会长武田表示，随着粤港澳大湾区的推进，广东游艇行业也迎来了良好发展机遇。根据广东省游艇行业协会的一项预测：基于粤港澳大湾区人口7371万人以及7%的平均增长率，以人均游艇保有率1560人/艘计算，在不考虑人口增长等因素情况下，粤港澳大湾区的游艇需要47200艘，这个规模商业效益达73亿元，能造就21万个就业岗位，其拉动下游产业的经济效益达210亿元。

记者了解到，我国游艇消费市场尚处于发展早期，潜能巨大，随着我国人均可支配收入的逐年增长和大众化消费观念的升级，受相关利好政策的带动和水上旅游设施的进一步完善，营收和利润将迎来大幅度增长。

游艇市场期待厚积薄发

随着滨海旅游的不断升温，游艇消费市场的不断增长，也为游艇产业的发展提供了更多机遇。行业相关人士也表示，我国中小型游艇消费市场厚积薄发，



我国游艇产业进入稳定发展期。 本报资料室供图

以消费带动制造以及相关配套服务业，将进一步带动游艇产业的转型升级。