

产经观察·高增长背后的双升级②

市场销售快速增长,技术创新成果丰硕

小叉车攀上新高峰

本报记者 李心萍



今年1至8月,全行业销售叉车75.57万台,同比增长58.4%。其中,国内市场销售55.72万台,同比增长近51%,出口19.85万台,同比增长84%。

作为全球第一叉车生产销售大国,我国叉车行业为何能“高原之上再攀高峰”?记者深入采访行业企业,探寻叉车业的成长密码。

度的保鲜仓,靠的正是各式叉车。

电动叉车负责将原料从货车上搬至入港口,堆垛机将原料叉取入库,穿梭车再将原料送至各自货位。整个作业过程中,电动叉车、堆垛机等叉车分工协作,尽可能减少人员使用。刘云华分析,在物流行业,受劳动力成本上升等因素影响,物流运营机械化、自动化正成为企业降低成本、提高效率的重要手段。“随着全球自动化物流仓储行业快速成长,市场将对功能多样的叉车保持强劲需求。”

机遇就在眼前,不过,想抢占新市场,叉车企业还需为传统叉车上“大脑”,发展智能叉车。

传统叉车全靠人工操作,可在智慧物流中,自动驾驶已成标配。近年来,叉车生产厂商各显神通。在导航模式上,有的企业选择磁轨技术,有的选择激光技术,还有的采用摄像头模式。此外,智能叉车还可扮演仓库的“眼睛”,承担收集统计数据、供系统分析提高效率的任务。徐工叉车将其生产的新品叉车全部联网上云,借助徐工工业互联网平台,提供远程保养、维修、系统提升等服务。诺力股份则通过收购相关企业,从传统设备制造商变身智能仓储物流解决方案提供商,通过提升软实力,让叉车产品越来越“聪明”。

产业联动催生新产品 国内锂电池产业的发展,助力行业企业在全中国率先推出锂电池叉车

在江苏超悦农业发展有限公司,车间内占地面积最大的就是20米高的冷链智能物流仓库。各类酱卤肉制品原料进出零下20摄氏

由户外变为室内,对叉车污染、噪音控制等要求更严,传统的内燃叉车难以符合要求。怎么办?“油改电”,推行电气化。

多年来,全球叉车业致力于研发排放更低、运行安静的电动叉车。起初,电动叉车普遍搭载铅酸电池,一次充电需耗时10小时。两年前,一次充电只需2至4小时的锂电池叉车在中国率先上市、闪亮登场,为全球叉车业开启了一场电池革命。

为什么中国能成为全球叉车业的领先者?采访中,答案愈发清晰:我国有强大而完备的产业体系。

从技术路径上看,锂电池叉车充电时间短、运行时间长,但过去受安全性和价格因素影响,一直未能得到推广:一来,作为物料搬运工具,锂电池叉车一旦发生爆炸,将直接危及仓储物品的安全,后果比乘用车严重,造成的损失也往往较大;二来,锂电池价格长期维持在铅酸电池的2倍,高昂的成本让叉车生产厂商望而却步。

转机悄然到来。近年来,随着我国新能源车市场的迅猛发展,锂电池行业迅速成长。“毫无疑问,我国的锂电池行业已位居世界前列。强大的配套能力、稳定的产能,为国产锂电池叉车的问世提供了机遇。”徐工叉车有关负责人胡斯勒说。

国产锂电池质量好、稳定性高、价格适宜,让锂电池叉车一上市就获得客户认可。锂电池与叉车两个行业间的成功联动,很快影响到全球同行业。随后,丰田等国际叉车龙头企业纷纷推出锂电池叉车产品。刘云华介绍,目前不少进口品牌向国内市场投放的锂电池叉车中,采购的多是国产锂电池电芯,电池组装也在国内完成。

不仅如此,实现碳达峰、碳中和目标,进一步为锂电池叉车拓展了市场空间。中

国工程机械工业协会副秘书长吕莹分析,在实现碳达峰、碳中和目标的背景下,内燃叉车的排放提高至国四标准,生产成本大幅提升,而锂电池叉车虽然一次性购买成本较高,但后续维护、使用成本低,越来越受到市场欢迎,应用场景也从室内逐步拓展至户外。

据统计,今年上半年,国内电动叉车销量达21.1万台,同比增长100.57%;我国电动叉车市场占全世界电动叉车市场的比重达32.51%,比2020年增加了9.34个百分点,位列世界第一。“虽然从存量看,内燃叉车仍占主流,但从增量看,电动叉车已经占据50%左右。”吕莹说。

锂电池叉车势头正猛,不少行业企业又将目光转向下一代技术。

“无论是铅酸电池还是锂电池,都需要充电,一定程度上影响叉车的工作效率。而氢燃料电池加氢速度快,可让叉车长时间持续工作,性能完全可与内燃叉车媲美。”胡斯勒介绍,徐工正在全力研发氢燃料电池叉车,目前样车已经下线。据介绍,叉车对氢燃料电池技术要求不太高,制造成本也能较好控制,而且叉车一般是小范围内作业,无需投资建设加氢站,所以叉车与氢燃料电池不失为一种较为理想的组合。

“蛋糕”有望继续做大 国际市场正日益成为中国工程机械的新“蓝海”

9月1日,诺力股份北美地区第二家仓储中心正式开业。这个面积1000多平方米的仓储中心,将用来满足当地代理商和客户日益增长的产品需求。近年来,长期注重开拓国际市场的诺力股份还在越南、马来西亚建立了生产基地。

徐工叉车也是国际化的坚定实施者。“依托徐工辐射全球187个国家和地区的庞大高效网络,徐工叉车的产品已远销巴西、泰国、马来西亚等20个国家和地区。”胡斯勒说。

走向国门、走向国际市场一直是我国许多叉车企业的目标。长期以来的坚持,造就了近两年的“丰收”。2020年,全行业出口叉车18.2万台,同比增长18.87%;今年上半年,全行业出口叉车13.9万台,同比增长83.06%。

叉车行业能实现“丰收”,有多重因素。吕莹分析,一方面,全球工程机械行业产业链较长,新冠肺炎疫情在全球蔓延,打破了正常的供应链条,而我国统筹疫情防控和经济社会发展,产业体系完备,产业链完整,有效弥补了国际产能缺口,进而扩大了市场;另一方面,经过多年发展,我国企业的海外营销和服务体系日益完善,实力也越来越得到国际市场认可。“国际市场正日益成为中国工程机械的‘蓝海’,我们完全有能力保持优势、稳住市场。”

展望未来,叉车行业企业信心满满。“目前,公司国内国际两个市场同时抓,国际市场占60%,国内市场占40%,未来,‘两翼齐飞’的格局仍将延续。”刘云华说。胡斯勒则表示,到“十四五”末,徐工叉车将力争实现产品销售超50个国家和地区、海外销售占比超50%的目标。

上图:在杭州临安区青山湖科技城杭叉集团内,工人们正在新能源叉车生产线上组装叉车。

人民视觉

观察台

企业在寻找投资和发展方向时,与其仅仅盯住“风口”,不妨延展思维,多留意市场第二、第三落点,或许就能避开竞争“红海”,甚至发现新“蓝海”

叉车,一个过去市场表现一般的专业设备,近两年却异常火爆,今年以来,市场销售量增幅甚至超过50%。

叉车走红,很大一个原因在于智能制造和智慧物流的加速发展。制造业和物流业这两大传统产业转型升级,为同处传统行业中的叉车带来了市场空间,也为其带来了向电动化、智能化升级换代的机会。这对传统装备制造制造业无疑是重大利好。

其实,一个小行业得益于大环境变化而“鲤鱼跃龙门”,这样的现象过去并不鲜见。比如电冰箱,几十年前还属于医疗设备。1956年,生产我国第一台冰箱的北京雪花冰箱厂,当时就叫北京医疗器械厂。改革开放后,随着我国居民收入增加、生活水平提高,冰箱逐步由医用设备和少数家庭才买得起的“奢侈品”变成了进入千家万户的耐用消费品,市场规模也就呈几何级数放大。

对于行业内部企业来说,专业性很强的小众产品迎来爆发性增长既是机遇也是挑战。产品大众化之后,市场竞争一定会更加激烈。行业内部企业固然拥有先发优势,但如果不能适应新的市场环境和竞争态势,往往难以享受到新机遇带来的红利,甚至还有被后来者挤出去的风险。只有尽快适应竞争格局的变化,行业内部企业才可能立于不败之地。当然,后来者也不能盲目乐观,认为新“蓝海”里的机会俯拾即是,而要立足自身比较优势、打造独特竞争优势。

智能制造带火叉车的更深层意义在于,它再次诠释了一个经济学命题:当所谓“淘金热”到来时,先赚到钱的往往是卖铁锹的。企业在寻找投资和发展方向时,与其仅仅盯住“风口”,不妨延展思维,多留意市场第二、第三落点,或许就能避开竞争“红海”,甚至发现新“蓝海”。

其实,越是重大技术变革,孕育的商机就越大,带来的衍生性、延展性机会也更多。比如,5G、云计算、大数据、人工智能、节能减碳等领域,都是当下的“风口”,它们在创造巨大市场空间的同时,一定会孕育出诸多类似叉车这样的“衍生商机”,关键就看我们能否用心去发现和把握。

我们相信,在新一轮科技革命和产业变革加速演进的当下,国内外市场上还会不断涌现出新的、巨大的“衍生商机”。及时发现、精准把握这些商机,相关企业就能收获累累硕果,实体经济就会更加枝繁叶茂。

抓住市场的「衍生商机」

萧然

资讯速递

我国首个智能深水钻井平台开钻

本报电 (记者丁怡婷)记者从中国海洋石油集团有限公司获悉:由我国自主设计建造的首个智能深水钻井平台“深蓝探索”日前成功开钻,标志着我国智能化深水油气装备发展迈出了实质性一步。据介绍,“深蓝探索”平台是为深水油气勘探开发量身定制的最新型半潜式钻井平台,历时4年建造完成,最大作业水深1000米,最大钻井深度9144米,集成了传统锚泊型钻井平台和现代动力定位型平台的性能优点。该平台搭载智能运维系统平台,可实时采集生产运维数据,实现云端处理、远程协同和优化决策;可实现主、辅井口同时作业,相比常规单井口模式,综合作业效率可提高35%,进一步增强我国在中深水海域的油气勘探开发能力。

2021年中国国际信息通信展将举行

本报电 (记者韩鑫)记者日前从工信部获悉:以“创新点亮数字化未来”为主题的2021年中国国际信息通信展览会将于9月底在北京举行。此次展会旨在充分展示信息通信领域新兴技术和应用创新成果,促进全球信息通信领域交流与合作。目前,我国已建成5G基站超100万座,占全球70%以上,5G终端用户突破4亿。本届展会汇聚了国内外代表性企业,将以丰富的案例和场景展示5G等技术在工业制造、能源、交通、教育、医疗、文旅、车联网、智慧城市等领域的最新应用成果,全方位展示信息通信技术促进数字化转型的创新成果。展会特设信息无障碍专区,将展示信息通信行业在助力老年人、残疾人等群体融入信息化社会、以数字赋能便利百姓生活方面取得的积极进展。

安徽首条长江隧道盾构机始发

本报电 日前,芜湖城南过江隧道盾构机自长江北向长江南始发掘进,标志着安徽首条过江隧道正式开启穿越长江之旅。由中铁十四局承建的芜湖城南过江隧道全长5.96公里,其中3.96公里采用直径15.07米的超大直径泥水平衡盾构机施工。国家最高科学技术奖获得者、中国工程院院士钱七虎指出,该隧道施工中,盾构机要一次长距离穿越越基岩段近1800米,并有4种不同地层转换,南岸江滩600米范围内还藏有可燃气体甲烷,是迄今为止长江流域施工难度最大的隧道之一,将为中国乃至世界的大盾构施工提供宝贵的经验。(李美华)

新视点

源头减量,分类管理,提升综合利用率

多举措让建筑垃圾“变废为宝”

赵鹏昊 王子凯

近年来,随着新型城镇化不断推进,不少城市的面貌日新月异。但与此同时,建筑垃圾也随之增加,制约城市可持续发展。如何合理处置城市建筑垃圾、发展循环经济?在国家发展改革委印发的《“十四五”循环经济发展规划》(以下简称《规划》)中,建筑垃圾资源化利用示范工程被列入“十四五”发展循环经济的重点行动。

2020年建筑垃圾综合利用率达50%,根据《规划》,到2025年,我国建筑垃圾综合利用率要达到60%。

尽管资源回收利用率不断提升,但快速增长的建筑垃圾仍给城市的垃圾消纳和处置能力带来不小的考验。采访中,笔者发现当前城市建筑垃圾处置仍面临一些难点——

垃圾处理随意,有效回收率不足。

以北方某城市为例,当地建筑废弃物资源化利用中心项目产能规模为每年100万吨(不含焚烧残渣),但今年以来仅处置6万吨,建筑垃圾原料接收量不足1万吨。在项目总经理谭成海看来,建筑垃圾处理的难点在于垃圾的有效回收,“许多城市建筑垃圾被随意

掩埋或丢弃,并没有进行合理合规的处理。”专家表示,造成这一现象的原因,主要是由于当前随意丢弃建筑垃圾的成本过低,亟待执法层面加强监管惩戒。

再生产品认可度低,缺乏市场竞争力。

“回收行业主要通过生产再生产品营利,但目前施工行业对再生产品的使用较为谨慎。大量施工项目在设计阶段不允许使用再生产品,导致再生产品用途有限,在市场上缺乏竞争力。”谭成海说。

推进建筑垃圾资源化利用,既要多方联动,也须久久为功。“建筑垃圾随意填埋会破坏土壤与地下水,影响生态环境。”蒋建国认为,相关部门应加强协同管理,遏制随意倾倒、丢弃和填埋等行为。谭成海建议,在明确

本版责编:韩鑫