

# 中国造船业何以惊叹世界

本报记者 邱海峰

世界最大水泥运输船圆满交船、亚洲最大改建半潜船顺利交付、全球最大集装箱船将在上海建造、世界最大LNG动力汽车运输船建造与设计合同生效……近期，一系列世界之最、亚洲之最船舶的建成或订单的落地让中国造船业再次成为全球焦点。



▲2017年5月10日，由山东荣成黄海造船有限公司建造的新建6500马力溢油回收船胜利505船顺利交付使用。

胜利油溢油回收船胜利505船由长江船舶设计院设计，荣成黄海造船有限公司建造，是中国自主知识产权，具有国际先进水平，对践行国家新型产业发展规划，推进海洋工程船舶发展转型升级迈出拓宽战略步伐。

杨志礼 汤鑫摄（人民视觉）

▼2016年12月20日，中国自主建造的第一艘极地科学考察破冰船在上海开工建造。根据建造计划，新船预计2019年建成，届时将与目前正在南极科考的“雪龙”号破冰船一道，双船组队、助力科考。

新船建造工程由国家海洋局所属中国极地研究中心组织开展，江南造船（集团）有限责任公司承担建造。所建新船续航力2万海里，自持力60天，载员90人，能以2-3节的航速连续破冰1.5米厚度的冰加0.2米的雪。

下图为极地科考破冰船的效果图。

（新华社发）



▲2016年12月6日，由山东渤海国际轮渡有限公司斥资建造的客箱船“海蓝鲸”号在山东省威海荣成市石岛黄海造船有限公司船厂顺利下水。

“海蓝鲸”号是中国自主研发、设计、建造的第一艘大型客箱船，载客定额810人，载货460标准箱，服务航速可达22.5节以上。“海蓝鲸”号满足国际公约对诸如安全返港、减振降噪、节能环保等方面的最新要求，对于促进中韩自贸区建设具有重要的积极意义。

初阳摄（人民视觉）

## 新接订单稳居第一

“韩国造船业期待已久的超大型集装箱船订单落入了中国手中，韩国造船行业普遍感到了‘切肤之痛’。”对于近日法国达飞轮船分别与沪东中华集团、上海外高桥造船公司签署超大型集装箱船建造意向书，韩媒如是评价。

韩国《中央日报》网站近日报道称，此次订单大战围绕历史上最大规模的集装箱船订单展开，因此备受瞩目。该订单包括9艘2.2万TEU级的超大型集装箱船，总订单额达到96亿元人民币左右。在此之前，世界上最大规模的集装箱船订单是三星重工今年5月建造的2.1413万TEU级集装箱船。而且，韩国现代重工业公司、三星重工业公司和宇造船洋公司等韩国三大造船公司集体参与了这场订单竞争，韩国业界也曾一度预测现代重工业公司有望拿下订单，但结果却打破了人们的预期，中国造船公司完胜韩国。

值得一提的是，在这一大单前，另一笔价值约52亿元人民币的订单也成功“落户”中企。6月29日，沪东中华造船（集团）有限公司与日本商船三井公司签订了4艘17.4万立方米大型液化天然气（LNG）运输船的建造合同。

上半年，中国骨干船舶企业批量承接8.4万立方米超大型气体运输船（VLGC）、11.5万吨成品油船、1.75万吨化学品船、1.55万吨货物滚装船、1.3万吨甲板运输船和极地勘探邮轮等一批高技术、高附加值船舶订单。上半年，中国新接船舶订单463万修正总吨，同比增长11.3%，位居全球第一，新船修载比（修正总吨/载重吨）达到0.4，再创历史新高。

总体来看，随着中国造船业的快速崛起，从衡量造船业整体发展的造船完工量、新接订单量、手持订单量这3大世界造船指标来看，中国造船业已多年保持世界领先地位。其中，根据英国克拉克松研究公司数据，近5年来，中国造船业新接订单量、手持订单量均稳居世界第一，造船完工量有4年位居世界第一、1年居第二。今年上半年，中国造船业3大指标再次站稳世界第一的位置。

“当前，全球造船业整体表现依旧低迷，市场需求仍不高。在这样的情况下，中国造船业能取得这样的成绩，十分可贵。而就市场竞争来看，目前基本是中日韩三分全球造船业天下的格局，而中国企业能成功击败韩国企业拿下大单，并从日本企业手中接过订单，这背后体现的是中国造船业的竞争力。”中国社会科学院工业经济研究所副研究员胡文龙在接受本报记者采访时说。

## 逐步迈向高附加值

长期以来，谈到中国造船业，不少人总会将其与低附加值联系起来，但如今人们或许该改变这一看法了。以这次史上最大规模的集装箱船订单为例，《中央日报》网站报道就表示，特别值得注意的是，这些船只要同时具备传统廉价内销锅炉和环保燃料液化天然气驱动系统，属于双燃料系统的高附加值船而非廉价船。因此，在这个订单上落选，更令韩国感到五味杂陈。

事实上，在快速发展的过程中，中国造船业正逐步从低附加值市场转向大型邮轮、LNG船和大型集装箱船等高附加值造船市场。中国船舶工业行业协会此前发布的《2017年上半年船舶工业经济运行分析》指出，上半年，中国骨干船舶企业建造的全球最先进6000吨抛石

船、全球首制2.5万吨LNG高压双燃料杂货船、全球最大3.8万立方米乙烯运输船、全球最大2.1万吨水泥运输船、全球最大1.9万吨客箱船、圆筒型浮式生产储卸油平台（FPSO）、半潜式海洋牧场、饱和潜水支持船等一批高端船型和海洋工程装备成功交付船东。2万箱集装箱船顺利出坞，8.5万立方米超大型乙烷乙烯运输船开工建造，全球最大非官方医院船等项目有序推进。

“当前中企建造的高附加值船舶越来越多，这符合市场需求的变化，特别是随着国际市场对船舶环保、技术等方面要求的提升，高附加值船舶正成为重要的竞争领域。”胡文龙表示，而随着中国船企加快布局这一市场，积极推动技术水平的改进与提升，并加强国际合作、引入全球创新资源，中国造船业在高附加值船舶市场的竞争力持续提升。

与此同时，在政策上，国家也大力支持造船业加快转型升级。今年1月，工信部等六部门联合印发了《船舶工业深化结构调整加快转型升级行动计划（2016—2020年）》（下称《行动计划》）。专家指出，该计划有3点特别值得留意：一是强调船舶工业配套，加强配套保障以提升中国船舶工业的整体效率。目前中国已经开始建造国产豪华游轮，这种船更需要强大的配套能力；二是打造中国品牌，这是中国制造进入新阶段的必然要求；三是提出金融和保险支持，鼓励金融机构和保险机构支持船舶工业。

## 未来前景依然光明

“从全球范围来看，中国已是当之无愧的造船大国，而且随着创新能力的增强、结构体系的改善、市场竞争

力的提升以及国内需求的加快释放，中国正在加快转向造船强国。”胡文龙说，尽管目前受国际市场持续低迷的影响，中国造船业面临着订单难接、利润下降、外部风险等问题，但就整体形势而言，中国造船业仍将能保持优势，未来前景依然光明。

国外市场研究机构Research and Markets今年6月份发布的《中国造船业研究报告：2017—2021》就预计，未来几年中国造船业将有很大的发展空间。其中，在国际市场上，中国船企拥有比日韩更低的成本优势；与此同时，国内市场需求也在不断增加。

中国造船业面临的外部环境有所改善。国际造船业权威咨询机构克拉克松近日表示，自从金融危机爆发后，全球造船业历经约10年产能过剩与贸易活动锐减的打击，如今该行业终于开始出现“根本性的转变”，换句话说，造船业目前正在复苏当中。

中国船舶工业行业协会预测，2017年，全球经济增长有所回升，海运贸易需求略有增长。部分细分船型市场开始出现复苏，成品油船、中小型化学品船、支线集装箱船、液化气船以及特种船舶市场需求空间较大。预计2017年，中国造船完工量约4000万载重吨，新承接船舶订单量有望比上年增长。

面对着总体向好的前景，未来几年，中国造船业到底能够实现怎样的发展？

《行动计划》给出了明确目标：到2020年，力争步入世界造船强国和海洋工程装备制造先进国家行列。力争造船产量占全球市场份额在“十二五”基础上提高5个百分点，海洋工程装备与高技术船舶国际市场份额达到35%和40%左右；产业集中度大幅提升，前10家造船企业造船完工量占全国总量的70%以上；科技创新能力进入世界造船先进行列。

## 由大到强靠“内功”

邱海峰

近年来，受全球经济增长乏力、贸易增速明显下滑的影响，全球航运市场持续震荡，国际主流船舶市场需求表现低迷，世界造船业整体陷入困境。而作为世界最主要的造船大国，中国的造船业也深受影响，3大造船指标绝对量均不同程度地出现下滑，不少船企面临发展难题。

具体来看，一些船舶企业订单量大幅下降，经营生产面临严重挑战。同时，船舶制造的利润明显下降，价格方面的恶性竞争有所增加，船企的发展与生存受到严峻挑战。此外，在手订单的风险也在加剧，特别是一些船东由于自身经营困难或是破产倒闭等原因，船企造出的船无人接收或是被提出难以实现的接收条件……一系列接单难、经营难、风险大及产能过剩等问题困扰着中国造船业的进一步发展。

面对着巨大的挑战，除了考虑外部的环境影响，练好内功应是中国造船业的重中之重。而所谓的内功，就是要求

中国造船业能充分把握时机，推动整个行业的结构调整转型升级，实现中国造船业由大到强的转变。

而要实现这一转变，化解过剩产能就是必然的选择。当前，整个行业内低水平重复竞争、风险外溢等问题已经影响造船业及整体经济的发展。对此，有必要引导社会资源向优势骨干企业集聚，促进落后企业转产转业和破产重组，不断压减过剩产能。同时，加快调整优化产业结构，培植培育一批创新能力强、专业化制造及管理水平高的世界级造船企业。

此外，技术水平的提升也应成为重要发展方向。中国造船业不能再简单地走低附加值市场徘徊，而要更多地布局高技术船舶国际市场，进而提高整个行业的发展水平。这就要求船舶企业在能耗经济性、环保性、安全性、智能化水平以及前沿技术研究和创新方面多下功夫，加强独创性研究，打造中国品牌，

不断提升建造大型邮轮、智能船舶等方面的技术水平。

与此同时，还需加强国际合作。一方面要深度接入国际规则，既充分了解国际造船规则及其最新变化，也积极参与国际造船规则制修订；另一方面要不断提升开放水平，船舶企业应充分利用国外优势资源，与国外先进企业、机构加强合作，积极学习国际上高水平的技术，加强吸引海外高端人才，在合作学习中不断进步。

可以期待的是，如果能在创新、结构优化、国际合作等方面有更多、更好的发展与突破，并在开拓海外市场的同时大力发掘国内市场潜力，同时政府做好鼓励引导工作、加强金融领域等方面的支持，那么，中国造船业将能把当前的挑战转变为弯道超车的机遇，进而加快脚步迈向造船强国。



8月8日，一艘船舶停靠钦州保税港区码头。广西钦州港是祖国南方的千万吨海港。目前，钦州港正在全力构建面向东盟的国际大通道，形成与“一带一路”有机衔接的重要门户。

新华社记者 张爰林摄