向绿而行，中国船舶何以赢得全球船东青睐

■中国城市报记者 孙雪霏

海洋经济向新向绿，作为国民经济重要增长极的有力支撑，中国造船持续领跑。今年1至9月，以载重吨（DWT）计，我国造船完工量、新接订单量、手持订单量三大指标全球份额分别达63.6%、81.8%、72.4%。绿色转型同样亮眼，新接绿色动力船舶订单国际份额达74.1%。今年3月的国民经济和社会发展计划报告，明确壮大绿色船舶等新兴产业。绿色船舶订单何以涌向中国？靠什么硬核技术赢得青睐？领跑之后又如何行稳致远？

绿色船舶何以受青睐

在中船集团沪东中华造船（集团）有限公司的船坞，第五代“长恒系列”17.4万立方米液化天然气（LNG）运输船正加快建造。液化天然气要在约零下163摄氏度的超低温下储运，对材料和工艺要求极高，LNG船也因此被称为造船业“皇冠上的明珠”。一艘这样的船可运送17.4万立方米液化天然气，能满足330万户家庭一个月的用气量。“现在基本上可以做到每个月交付一艘17万立方米LNG运输船。”该公司总经理助理、营销部部长王佳颖向记者表示，订单最晚交期已经排到了2031年。

一家企业的繁忙，是整个行业的缩影。记者从相关部门了解到，今年1至9月，国内造船三大指标全球份额均超六成，新接订单量同比增长163.2%。换句话说，全球船东每下十艘订单，八艘以上交给中国船厂，主导地位日益巩固。

总量领跑的同时，“含绿量”更值得关注。今年1至9月，我国新接绿色动力船舶订单国际市场份额达74.1%，比上半年提高5.7个百分点，LNG、甲醇、氨、纯电等清洁动力船，正成为订单主力。中国船舶工业行业协会副会长李彦庆认为：“1月至9月，新接订单量、完工量和手持订单量都是大幅度增长；同时，交付速度非常快，有许多船型都是提前一个月、两个月交付，体现出发挥制造业规模优势承接订单的能力。”

火热的不止液化天然气运输船。1至9月，我国汽车运输船新接订单占全球97.2%，同比增长766%；超大型油船、万箱级集装箱船新接订单国际份额分别达85.5%、82.7%。“全球新船订单向中国集聚趋势显著。”中国电子信息产业发展研究院（赛迪研究院）产业政策研究所助理研究员李沐斋认为，我国产品结构量质并进，从超大型油船、万箱级集装箱船到汽车运输船，高技术船型迎来全面放量。

“全球绿色船舶份额超三分之二都落户在中国。我们上半年就已经超过去年全年接单量，整个经济效益会有一个大的跃升，甚至超过历史最高峰，将对工业经济增长作出积极贡献。”李彦庆表示。

硬核技术何以赢市场

记者梳理发现，绿色船舶订单集聚我国船企并非单兵突进。今年以来多份政策接续发力，政策与市场同频共振。

今年2月，交通运输部等四部门印发《智能航运2030行动计划》，提出“鼓励航运企业率先开展适配性智能化改造与场景化集成”；并要求加强“新能源船舶建造、老旧设备更新、基础设施数字化转型等相关政策联动，引导社会资本共同支持发展智能航运，形成绿色智能航运发展政策合力”，绿色与智能加速融合。

今年4月，交通运输部海事局印发《关于推动航运绿色低碳转型发展的意见》，明确“到2030年……国际航行船舶碳排放强度相比2025年下降≥15%”。在这条硬约束下，船东加速下单，正是为了提前满足减排要求。

今年9月，交通运输部、工业和信息化部、国家能源局印发《内河新能源船舶推广应用行动方案（2026—2030年）》，文件提出：“推动新能源船舶发展是落实党中央、国务院关于碳达峰碳中和决策部署，加快建设交通强国、制造强国、能源强国的重要举措。”内河船舶绿色化由此有了明确路线图。

订单为啥都“跑”向了体验更好的商家？硬核技术是关键。受访专家分析认为，从甲醇双燃料主机、纯电推进系统到智能船载系统，我国绿色船舶技术多点突破，“凯拓”轮、“创新19”轮等一批新交付船舶二氧化碳排放减少九成以上，指标达国际先进水平。为什么是中国？专家进一步给出答案，我国具备船海产品全谱系总装建造能力，从超大型油船到汽车运输船、液化天然气船，绿色船舶谱系完整，可满足船东差异化需求。

国家海洋信息中心主任石绥祥在接受记者采访时表示，前三季度我国海洋生产总值8.5万亿元，同比增长4.9%，数据显示海洋经济实现平稳增长，结构不断优化，韧性继续显现，向新向优发展势头不断巩固。记者注意到，厚实的海洋经济底盘和完整产业链，让绿色船舶从图纸到交付，每个环节都有国内产业链配套支撑。

领跑之后如何行稳致远

领跑之下更需清醒。从订单大国到绿色造船强国，还要闯几关？

中国工程院院士、中国舰船研究设计中心研究员徐青表示，转型之路仍存诸多卡点：“绿色燃料供给不足、成本偏高，国际航运减排规则碎片化，国内老旧船队更新压力巨大。加注设施不足、价格偏高，船东有船也可能‘加不到、加不起’；各国规则不一，适配多套标准推高合规成本；存量船更新更需巨额投入。这些卡点个个关乎产业链协同，单靠船厂无法解题。”

“产业转型不能只依靠技术单点突破，需要政策、产业、金融、标准协同发力，多条技术路线并行探索，在响应国际减排目标的同时兼顾国内产业承受能力。”徐青认为。

如何把协同落到实处？受访专家建议，首先要回答好“燃料与标准”这道题。沿江沿海甲醇、LNG、绿色氨等加注设施加快布局，规程、规范持续完善，让船舶有燃料可加、加注安全合规。

其次要保持技术路线开放协同。受访专家认为，不同燃料各有适用场景，企业应避免低水平重复建设，向动力改造、加注服务、检测认证等高附加值环节延伸，以差异化巩固优势。

智能化是另一关键路径。在辽宁省大连市，恒力造船（大连）有限公司副总经理王雷展示人工智能排程（AI排程）：“一个年钢材加工300万吨的船厂在排产上极其复杂，通过引入AI排程技术，原来需两人耗时一到两周进行的工作，现在只需两到三小时即可完成，有效实现了多要素均衡生产。”智能化正放大产能优势。

展望“十五五”，李沐斋认为四大趋势值得关注。一是在手订单充裕，手持订单已排至多年以后，为行业提供稳定“基本盘”，企业面对短期波动更有缓冲；二是智能船舶由概念演示走向商业试用，少人化、无人化场景逐步落地；三是绿色船舶需求持续释放、节奏温和，受燃料和成本约束，转型不会一蹴而就；四是智能制造由先发船厂向全行业渗透，带动全行业效率提升。

自然资源部海洋战略规划与经济司副司长孟庆垒表示，下一步将坚持高质量发展，加快培育海洋新质生产力，促进“蓝色引擎”韧性与活力进一步增强。

一艘绿色巨轮连着制造强国图景，把技术做强、配套做全，中国船舶业定能驶向零碳未来。



近日，在江苏省靖江市，江苏新扬子造船有限公司多艘大型船舶同时开工建造中。 人民图片

经济深观察

算好供热明白账，关键在理顺价格机制

■孙雪霏

随着北方地区陆续供暖，居民又开始盘算起自家的“取暖账”：出差或房屋空置时，能不能少用热、少交费？室温能不能自己调节、用多用少看得明白？节能省下来的钱，能不能让自己得实惠？这些朴素诉求，背后其实是同一个问题——供热的价格机制。

我国供热计量改革起步并不晚。2003年启动试点，2007年《城市供热价格管理暂行办法》就已确立基本热价与计量热价相结合的两部制热价。截至2025年底，北方采暖地区集中供热面积达147.5亿平方米。与此同时，计费方式与实际用热还不完全匹配，部分计量设施的作用有待进一步发挥。不久前，住房和城乡建设部等六部门印发《城镇供热“温暖工程”三年行动方案（2026—2028年）》：方案在总体要求中提出“提高供热系统精细化管理水平”，又在“健全供热长效保障机制”部分专门部署“健全价格机制”。把这本账算明白，关键正在于理顺价格机制，稳妥算好民生、节能、效益“三本账”。

算好民生账，让群众看得懂、信得过。热不同于水、电、气，它会传导、能渗透，顶层、边户与中间户的用热量天然存在差异。正因如此，业内专家多主张“一楼一表”、楼栋计量、楼内分摊，现行《供热计量技术规程》也为这一思路提供了依据。这启示我们，改革不能“为计量而计量”，更不宜“一刀切”，而要因地制宜、分类施策：条件成熟的稳步推行分户计量，条件不具备的先以楼栋总表计量、合理分摊，同时把室温达标核验、投诉受理处置等保障做扎实，让居民在温暖不打折的前提下参与改革。

算好节能账，让“谁节能、谁受益”落地。从各地实践看，计量收费可带来15%—30%的节能效果，生态效益实实在在。把节能潜力释放出来，既需要引导居民合理调节室温、及时报停空置住房，从源头减少无效供热；也需要硬件配套跟上——新建建筑同步配齐温控阀、平衡阀和数据采集设施，避免“只装表、不配套”；存量建筑则结合老旧小区改造和设备更新，稳步推进节能改造。

算好效益账，让企业既有保障，也有动力。这是改革最难也最关键的一环。供热管网折旧、热源维护等固定成本刚性较强，一旦用户少用热，企业收入相应下降，成本却不会同步减少，这正是部分企业对计量改革态度审慎的原因。两部制热价恰恰是对症之方：基本热价覆盖固定成本，计量热价反映变动成本，再辅以成本监审和政策性亏损补偿，就能让企业从精细调节、挖潜降耗中获益，把“要我改”变成“我要改”。

供热连着千家万户，也是观察公共服务改革的一个窗口。把价格机制理顺，群众才能明明白白消费，企业才能有作为有动力，社会才能收获节能增效成果。一本账算明白，多方共赢的暖意才会真正持久。