

## 白手起家 广州造船厂应运而生

新中国成立前广东省虽有十多家小型船厂,但其能力都很小,主要是修造一些小型木质船艇。

随着国民经济的恢复,为了进一步保卫祖国的南海边防,根据毛主席提出的“为了反对帝国主义的侵略,我们一定要建立强大的海军”的指示精神,中央派出了代表团到苏联,并于1953年6月4日签订了中苏“六四”协定,根据这一协定和海军的要求,第一机械工业部会同有关单位考察后,决定在广州建造鱼雷快艇工厂,生产规划首先装配苏联转让的产品12艘,以后全部由工厂自行加工建造,批量生产。

1954年8月1日,在由爱国侨商谭礼庭先生创建的广南船坞的

基础上,广州造船厂(广船国际有限公司的前身)正式宣布动工筹建,工厂经过一年时间左右的建设,于1955年8月20日工厂与驻厂军事代表签订鱼雷快艇开工协议,这标志着广州新型舰艇建造的起步。这型鱼雷型快艇是大型木质鱼雷快艇,最大航速达到43海里以上。

从1955年8月20日第一艘快艇开工到1957年一季度共装配完工了12艘,由于这种快艇的制造是在苏联专家的直接指导下进行,全部器材由苏联供应,全部建造图纸及工艺文件也由苏联提出,采用流水定位建造法,在总装车间内共分四个阶段进行,每个阶段约一个月左右。

## 四次跃进 打造最强的特种船建造

回顾广州造船厂的发展历程,从1954年建厂至1978年实施改革开放,这20多年间,在舰艇建造方面共经历了四次跃进,为新世纪广船国际有限公司(以下简称“广船国际”)成为“华南地区综合实力最强的特种船建造和保障基地”打下了坚实基础。

第一次飞跃是由建造木质舰艇向建造钢质舰艇过渡。广州造船厂建立之初,就为南海海防提供了一批木质鱼雷快艇,但由于当时我国木材资源缺乏,无法大量生产,且这种快艇是攻击型战斗舰,平时用处不多,无法执行日常海防巡逻和护渔护航工作,为此工厂决定从木质快艇的制造转向生产性能更加优越的钢壳高速炮艇。

第二次飞跃是由建造小型舰艇到建造中型舰艇过渡。通过批量建造高速炮艇,广州造船厂锻炼了一支能建造小型钢质舰艇的队伍,在1959年6月,上级机关又下达了建造扫雷舰的任务给广州造船厂,这标志着工厂从建造几十吨级舰艇向

建造几百吨舰艇转型。

第三次飞跃是60年代初,根据党中央毛主席提出的“自力更生、发奋图强”的指示精神,广州造船厂建造了由我国自行设计、自行配套、自行制造的首型护卫舰。为满足生产需要,期间广州造船厂还对船台、管子车间等设备设施进行了改造。

第四次飞跃是70年代初建成我国第一代自主设计、具有远海作战能力的大型水面舰艇——导弹驱逐舰。1968年,上级机关正式给广州造船厂下达了建造导弹驱逐舰建造任务,该舰工程项目涉及25个省市,共3000多个工厂。经过近一年的生产准备,1969年8月开始首舰的线型放样,1970年3月1日首制舰船体开工,6月12日首制舰上船台。1971年4月28日,该型首舰下水。下水前夕,时任国家总理周恩来还专门发来指示——下水前要充分准备,确保安全,万无一失,一次成功。后经过多次海试,该舰最终于1974年6月30日完工入列。

4月23日,在中国人民解放军海军70华诞之际,中共中央总书记、国家主席、中央军委主席习近平出席在青岛举行的庆祝人民海军成立70周年海上阅兵活动。习近平的亲切问候和官兵们的铿锵回答,汇成阵阵声浪,在海天间回响。

“工欲善其事,必先利其器”,在中国人民解放军实现从无到有、从弱到强的华丽转身过程中,地处华南地区的中船集团旗下广船国际有限公司因军而生、勇挑重担,始终和人民海军休戚与共,为海军装备事业的发展作出了应有的贡献,并逐步成长为“华南地区综合实力最强的特种船建造和保障基地”。



## 与人民海军共成长

## ——广船国际发展历程回顾

回 通讯员 彭永桂 全媒体记者 龙巍

“千岛湖”号综合补给舰。广船国际供图

## 优良传统 建设水平稳步提升

遵照中央军委和国务院关于在军工企业实行驻厂军事代表制度的决定,为了确保军工产品质量,沟通军工厂之间的联系,配合工厂贯彻落实国家有关军工生产的方针、政策,经海军和主管工业部门商定,于1955年6月正式组建了驻广州造船厂军事代表室,其前身是1954年2月成立的海军修造部驻广州监造组。

建室以来,在上级党委和机关的领导下,驻厂军事代表室继承和发扬了人民海军的优良传统,养成了迎难而上,积极工作,实事求是,科学管理,严格要求,坚持原则,密切配合,大力协同的工作作风,与工厂的广大员工团结一心,工作在一起,在发展军工生产中走过了从建厂建室初期的旧杂舰船的改装到仿制中、小舰艇,发展到生产监造我国自

行设计、国内配套且技术较为复杂的舰船装备。这些舰船在收复西沙、捍卫南沙群岛领土主权的作战和其他重要军事科学试验活动中都立下了赫赫战功。

驻厂军事代表室在配合工厂完成建造任务过程中,他们在做好现场巡回检查的同时,还经常和各级管理人员、科技人员、职工一起分析研究产品质量,落实各种质保措施,确保舰船建造质量。在该系列导弹驱逐舰的最后一艘舰的建造中,工厂和军事代表室实行了目标生产和建造,从原材料进厂到现场施工都采取了一系列措施,不仅取得了主船体成型平整光滑、电缆、管路、敷设整齐,设备安装合理,而且该舰主动装置经受住了多次长时间、远距离航行的考验,受到部队和领导机关的好评。

## 织就交通联网 画出共赢同心圆

(上接第1版)

“一带一路”贯穿亚欧非大陆,一头是活跃的东亚经济圈,一头是发达的欧洲经济圈,中间是潜力巨大的腹地国家。与会嘉宾一致认为,首届高峰论坛以来,设施联通领域合作成果丰硕,已进入全面实施合作新阶段。

“习近平主席在中非论坛北京峰会上把ICT与交通能源和水一道列为中非合作重点领域,对广大非洲国家和国际电联是极大鼓舞。”会上,国际电信联盟秘书长赵厚麟表示,国际电联和中国2017年峰会期间签订了合作备忘录后,双方合作有很大的进展,此次与中国进出口银行还将围绕电信领域合作进一步签订备忘录。

“经济合作是各国人民互信、互助的基石。”非盟委员会基础设施与能源委员阿玛尼·阿布·赛义德说,借助“一带一路”的纽带,非洲联盟的成员在亚洲、拉丁美洲的服务拓展、能力建设和项目建设方面,已经取得突破式发展,希望通过各项需求继续为“一带一路”建设添砖加瓦。

## 软硬并举 推动“一带一路”高质量发展

基础设施是现代经济的骨架,骨架稳增长才有力。如何推动基础设施“硬联通”,加快合作“软联通”,推动“一带一路”高质量发展,是此次分论坛的一项重要内容。

马来西亚是最早响应“一带一路”倡议的国家之一。马来西亚交通部部长陆兆福表示,这是两国在互利共赢下实现贸易增长和投资增长的重要基石。马来西亚将会致力推动更多马中直飞航线,拓展马中两国在贸易和经济上的合作,也吸引更多中国游客来马观光。2015年马来西亚与中国港口联盟协议签署,今后还将陆续新增联盟港口。希望两国努力探索如何以高质量、高标准、高标准为目标,将共建“一带一路”在马来西亚走深走实。

国际民航组织秘书长柳芳介绍,民用航空已经快速增长为推动全球经济发展的基石,年客运量已达到35亿人次,全球贸易值的三分之一通过民航完成。预计2030年,民航航班数和客运量将会翻倍,带来巨大的经济发展潜力。她号召,加大航空发展的投资力度,更加全方位地推动“一带一路”建设。

新加坡贸易与工业部高级政务部长许宝琨表示,“加快设施联通”是亚洲各国政府的重要政策议题;预计未来10年,基础设施联通的投资将翻一番以上,到2020年,该领域的投资将达到每年2.5万亿美元。因此,基础设施是否实现互联互通决定着区域内经济活动能否进一步发展,只有建立更为高效的运输体系,简化过境通关手续并确保通畅,方可实现基础设施联通。

许宝琨介绍说,中新两国正致力于开展中新(重庆)战略性互联互通示范项目——新国际陆海贸易通道(CCI-ILSTC),建设一条多式联运多面贸易通道。联通“一带一路”,在中国西部、东南亚及其他更多地区之间开辟一条新的区域内贸易通道。

刚果(布)邮政、通信及数字经济部部长伊庞博表示,在中国政府的帮助下,刚果建成了现代化的信息和通信设施,国家光纤骨干网已覆盖刚果几乎全部领土。他还提出,在“一带一路”数字经济战略联盟框架内继续推进政府与社会资本合作计划(PPP)的发展,这不仅能通过拓宽融资渠道从而降低国家债务水平,还能学习中国优秀企业在

通信基础设施、数据中心、云计算解决方案、智能服务领域积累的丰富经验。

“我们迫切需要弥补跨地区基础设施的空缺。”马耳他能源与水利管理部部长乔·米兹表示,马耳他非常愿意积极与各个国家和机构合作建立一个现代化、跨地区的综合交通运输网络。

## 开放共赢 构建“三位一体”大格局

汇集众智,相向而行。

从“加强政策和发展战略对接,深化伙伴关系”,到“推进互联互通务实合作,实现设施联通发展”,论坛上,与会嘉宾聚焦关键通道、关键节点和重点工程,深化重点领域务实合作,达成了涉及交通、能源、通信等领域的35项合作成果,在新时期构建“人类命运共同体”的实践历程中,写下了浓墨重彩的一笔。

对尼泊尔这样的内陆国家而言,实现互联互通有着尤为重要的意义。尼泊尔基础设施与交通部部长萨古比尔·马哈赛特表示,目前,尼泊尔政府与中国政府正致力于在“打造跨越喜马拉雅的立体互联互通网络”框架下,落实港口、公路、铁路、电力传输、航空和通信等重要领域的互联互通谅解备忘录,相信一定能促进中尼互联互通、促进中国与南亚地区互联互通方面发挥重要作用。

在东盟和大湄公河次区域合作计划中,老挝是唯一一个发展中内陆国家。老挝公共工程与运输部部长本占·辛塔冯表示,老挝将实现“内陆化”向“陆联化”的转变作为次区域和区域互联互通一体化的首要任务。目前,正全力开展区域互联互通互项项目,尤其是“一带一路”倡议下的7条南部运输通道。

“设施联通,是‘一带一路’建设的重要支撑。”东帝汶前总统、前总理夏纳纳·古斯芒表示,促进基础设施领域的联通,需处理好政府与市场的关系,充分发挥市场在资源配置中的决定性作用和各类企业的主体作用,同时注重发挥好政府的作用。

“塞尔维亚已经将联通性视为‘一带一路’的基石,这不仅仪包括基础设施,还包括联通性改革措施,这样才能实现交通系统的协同发展。”塞尔维亚副总理兼建设、交通和基础设施部部长左拉娜·米哈伊洛维奇表示,当前,和平、发展、合作依然是时代潮流,“一带一路”致力于互利共赢,提供了很多很好的交流合作机会,塞尔维亚要实现现代化交通,中国是一个强大的合作伙伴。

联合国副秘书长、亚太经济社会委员会执行秘书阿里沙赫巴纳表示,要最大限度发挥“一带一路”的作用,必须促进区域性和多边政策框架和标准的制定。交通、信息通信技术和能源等“硬件”基础设施,必须伴随各类协议、各类规则等“软件”的使用,从而实现经济走廊的无缝对接。应采取跨部门合作,实现资源共享和互补,道路、铁路、光纤电路、电力线及天然气管道统筹考虑,有效提升效率并节约成本。

开放包容,合作共赢。正如交通运输部部长李小鹏所说,各国将同舟共济,建设人类命运共同体,努力构建基础设施、制度规章、人员交流“三位一体”的互联互通大格局,让古老的丝绸之路重新焕发新生机,让更多人民共享“一带一路”建设成果。

乘着“一带一路”浩荡东风,中国正与世界一道,在打造开放型基础设施互联互通道路上铿锵前行。



## 船舶交易市场周评(4月17日至4月24日)

4月24日,上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为830.74点,环比上涨1.04%。其中,国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数

扬,预计二手散货船价格短期走势稳中

预计二手油轮价格短期将震荡反弹。本期,二手国际油轮成交量一般,共计成交8艘(环比增加3艘),总运力107.35万DWT,成交金额11760万美元,平均船龄15.13年。

沿海煤炭运输需求维持平稳,铁矿石和

## 二手船市成交活跃 船舶价格多数反弹

□ 谭朝阳

分别上涨0.86%、0.58%、0.05%、2.10%。

铁矿砂货盘维持平稳,在粮食和煤炭货盘增加的支撑下,国际干散货船运输市场整体好转,BDI指数稳步回升收于821点(周二),环比上涨9.61%,国际干散货船运价震荡上涨,二手散货船价格涨多跌少。本期,5年船龄的国际散货典型船舶估价:35000DWT-1215万美元,环比下跌1.74%;57000DWT-1690万美元,环比上涨4.21%;75000DWT-1901万美元,环比下跌0.59%;170000DWT-3004万美元,环比上涨0.30%。目前,巴西铁矿石集中发货,印尼煤炭、镍矿产量增多,南美的粮食贸易活跃,加上船用燃油价格上涨,船东因成本增加报价坚挺,国际干散货船运价和租金整体上

附带3年以上长期租约。

受美国政府宣布将不再给予部分国家和地区进口伊朗石油的制裁豁免的影响,国际油价大幅上涨。布伦特原油期货货价收于74.51美元/桶(周二),环比上涨3.89%。原油轮运价持续上升,成品油轮运价小幅波动,二手国际油轮船价全体上涨。本期,5年船龄的国际油轮典型船舶估价:47000DWT-2357万美元,环比上涨0.18%;74000DWT-2160万美元,环比上涨0.15%;105000DWT-3028万美元,环比上涨1.27%;158000DWT-4501万美元,环比上涨1.89%;300000DWT-6254万美元,环比上涨0.87%。目前,国际油轮即期运价平稳,油轮1年期租费率稳中有涨,

港口因大风封港,以及大量船舶滞港等待煤炭或海砂装货,市场可用运力减少,沿海运价持续反弹,二手沿海散货船价格平稳波动。本期,5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价:1000DWT-143万人民币,环比上涨0.34%;5000DWT-820万人民币,环比下跌0.40%。目前,钢厂利润继续提升,钢厂扩大产能积极性增强,对铁矿石需求增加。在运输海砂利润较好,煤炭运输需求略有改善,以及燃油成本上升的大环境下,船东报价高企,沿海散货运价继续上涨,预计散货船价格短期稳中有涨。本期,沿海散货船成交量萎缩,成交船舶吨位以1000DWT、10000DWT左右为主,船龄为10-15年之间。

## 福州海事局关于打捞清除2艘沉船的公告

福州海事局管辖水域内的闽江口内港区、闽江口水域存在两艘沉船,具体为沉船1,“浙苍机86”,沉船概位26°07'56".9N/119°35'13".6E,2003年3月28日沉没;沉船2,“浙苍机196”,沉船概位26°08'11"N/119°50'51"E,2006年9月9日沉没。

上述两艘沉船危害船舶航行安全,且存在污染海域的风险,需要尽快打捞清除。根据《中华人民共和国海上交通安全法》《中华人民共和国打捞沉船管理办法》,请上述两艘沉船所有人、船舶经营人以及其他利害关系人自本公告发布之日起60日内主动与福州海事局联系,按照程序打捞沉船、主张权利或提出异议。公告届满之日,无人申请打捞、主张权利或提出打捞异议的,我局将按照国家相关法律法规予以打捞清除(联系人:陈伟,电话:0591-83684018)。

特此公告。

中华人民共和国福州海事局  
2019年4月18日

本报讯(全媒体记者 黄玲 管登红 通讯员 俞俊伟)近日,由中船集团所属江南造船建造的21000TEU超大型集装箱船系列第三艘——“中远海运银河”号(COSCO SHIPPING GAL-AXY)(见下图)正式交付中国远洋海运集团有限公司。该船由中船第七〇八所设计,是当今世界最大箱位的集装箱船之一。

“中远海运银河”号汇集了

当今世界最先进的设计理念和最优良的建造工艺,具有大重量、低能耗、低排放和智能化的特点。船总长400米,船宽58.6米,型深33.5米,最大吃水16米,设计航速22海里/小时,最大载重量198000吨,最大载箱量21237TEU,配备1000个冷藏箱插座,入英国劳氏船级社(LR)和中国船级社(CCS)双船级。

据悉,该型船配备了超长冲程高

## 超大型集装箱船顺利交付

箱、重箱和高箱的有效载能力,突破了超大型集装箱船的结构设计的关键技术。

效主机,采用高效螺旋桨及节能装置;通过定制化设计船体线型和舵桨,进行多航速、多吃水的线型优化,达到优异的水动力性能和经济性指标;该船配备机舱监测报警系统、能效管理系统和闭路电视监控系统等多种设备,可实现无人机舱的运行状态及对全船各关键部位的实时监控;驾驶室集合了最先进的航行控制系统、全船局域网系统及船岸卫星通讯系统,可以确保船舶在全球海域的安全航行和船岸信息交流。

此外,“中远海运银河”号在大幅度提升船舶装载能力的同时,充分考虑航线揽货种类和配载操作的实际需求,加大配载灵活性,提高冷箱、危险品箱、重箱和高箱的有效载能力,突破了超大型集装箱船的结构设计的关键技术。

