

浙江造船业如何逆势上扬？

□ 金梁

全球贸易疲软，造船业却逆势上扬。

前三季度，浙江省造船完工率、新接订单量、手持

订单量分别增长33%、110%和73.5%，创下近年来最好成绩，增速领跑全国。历经多年寒冬，浙江船舶业终于迎来强势复苏。

造船业零部件多、供应链长、产业关联度高，是“经济的风向标”之一。对此，浙江将高端船舶与海工装备产业作为15个千亿级特色产业集群之一纳入“415X”体系，为海洋经济发展注入新动力，推动海洋产业向中高端攀升。

在新一轮市场周期中，浙江造船业准备好了吗？近日，笔者采访了一些船企、船协和相关部门。



船市观察



LNG船舶靠泊浙江嘉兴码头。嘉兴海事局供图

新一轮上升周期

4.2亿、0.7亿、10亿，这是近三年来浙江船舶行业实现的利润总额。受世界经济和疫情反复影响，数值起伏不定。

“今年前三季度，利润值已达到20亿元，复苏势头强劲，浙江造船业彻底迈上了新一轮上升周期。”浙江省船舶行业协会秘书长陈立新说。

这种喜悦，更多来自市场微观主体。

近日，在舟山长宏国际船舶修造有限公司加工车间，为地中海航

运建造的两艘11500箱液化天然气双燃料集装箱船顺利点火开工。当前，该公司手持订单59艘，总价值超过54亿美元，订单排至2027年。在三门健跳港区，台州枫叶船业有限公司一条载重8.2万吨的散货船离港下水，准备交付给境外船东，这是台州出口的载重量最大的散货船。今年以来，台州出口各类船舶整船货值，较去年同期增长2.6倍之多。

对于这些现象，浙江省发展规划研究院区域所高级工程师毛翰

宣有过一番研究。他认为，上一轮全国船舶行业周期从2003年开始到2008年结束，此后进入漫长的下行周期，目前中国船舶制造业产能利用率已回升至正常水平，手持订单充足，生产任务饱满，行业步入新周期。

“拐点已到，机遇就在眼前。”毛翰宣说。

那么，全球贸易增长乏力，造船业为何复苏态势显著？

一方面，全球船舶出现老龄化，一般来说，船龄25年—30年的

船舶需要更替，而上一轮船舶交付高峰出现在2002年之后。这意味着，新一轮替换周期拉开帷幕。同时，国际海事组织对碳排放等进行强制要求，加快催生大量船型绿色化和大型化的迭代需求。

另一方面，众多沿海国家和地区将海洋经济作为发展的新增长点，虽然目前全球经济不景气，但市场预期仍在，增加了对船舶的需求，释放出经济恢复的信号。

此外，还有钢材等原材料价格低位，韩国日本订单转移等因素。

对标先进学经验

中包括高端船舶与海工装备。

浙江省船舶行业协会高级顾问方新康认为，相比其他产业，浙江造船业现有产值并不高，只有当年巅峰时的三分之一，与江苏上海差距不小，但依然列入培育名单，足以说明其重要性。

对标先进，浙江可以学什么？“江苏的顶层设计，上海的微笑曲线两端，山东的产业协同……造船大省的很多经验都值得浙江去学，这些短板需要补齐。”方新康说。

通过梳理苏沪鲁船舶工业做法，笔者发现了不少门道——

江苏，跨区域布局“集群—基地—集聚区”共建国家级先进制

造业集群，高度重视“顶层设计—政策体系”精准落实，尤其是启东、泰州、扬州三地发展不同船舶产品，避免同质竞争；

上海，以自主设计和系统配套为重点，推动船舶行业向高端设计前端和制造服务后端双向延伸，尤其是采取“公司+联盟+基金”的运作模式，实现“技术创新—转移扩散—产业应用”全过程，孵化出特种船舶、船舶动力等王牌产品；

山东，加快船舶工业新旧动能转换，助推船舶与海洋工程装备总装建造企业与配套企业协同发展。尤其是青岛北海造船、中集来福士等“链主”企业带动一批省

内“专精特新”企业入链共同发展。

毛翰宣认为，浙江船舶工业要向高端船舶工业创新升级，应正视问题、借鉴经验、瞄准风口，尤其要健全顶层设计，研究出台专项扶持政策，加大省级层面统筹支撑。

此外，产能置换，是当前很多船企的呼声。毛翰宣建议，浙江要充分借鉴其他省份经验，加快研究明确全省统一的船舶产能置换比例，优先将船舶工业发展慢、项目少、闲置多的地区富余产能指标，向船舶发展势头好、招引项目多、但产能已封顶的地区进行科学合理的转移。

造船风口在哪

造船周期上行，市场风口在哪？

1—9月，浙江船舶出口订单增势迅猛，船型结构发生变化。油船、气体船等数量猛增。过去2年，集装箱船市场的火爆行情有所回落，让散货船和油船的市场需求得到有效释放。

船型迭代加快的背后，蕴藏着诸多机会。

长宏国际准备建造的11500箱液化天然气双燃料集装箱船，就是一艘高附加值、高技术含量的船舶，这需要企业沉淀技术，做好相应储备。

一家舟山大型船厂负责人回

忆，2019年到全球修船巨头新加坡吉宝的修船厂参观时，车间里停的都是LNG船，这是他们一直梦寐以求的。

当下，航运业正在寻找一条脱碳之路，以LNG船为代表的绿色船舶将引领这轮上升周期。

“在绿色创新转型过程中，浙江尤其欠缺科研院所支撑。”毛翰宣举例说，上海拥有12家国家省部级船舶科研机构，浙江船舶科研机构数量仅4家，且尚缺乏领军型大型造船主体专业院所，产品从0到1的过程开发方面也尤显不足。

当然，浙江也有独特优势。“相对于造船，浙江的修船可

以说领先全球。”陈立新说，“世界修船看中国，中国修船看浙江”，浙江修船产业经过近几年的快速发展，已成为世界重要的船舶修理维护基地之一，占全省船舶工业产值的比重逐年增长，行业地位与日俱增，占全国比重连续3年超35%。

从今年浙江修船业务特征来看，呈现出以下特点：

维修改装船型价值提升明显。舟山鑫亚首次承修“梦想号”大型豪华邮轮，历时近5个月顺利完工；舟山中远完成“中远盛世”5000车位汽车滚装船的太阳能光伏系统加装，以及全球首例最大LNG双燃料动力集装箱船的带气

修理项目；

脱硫改装迎来小高峰。上半年，省内主要骨干船舶修理企业累计完成脱硫塔改装近百座，主营业务收入大幅增长53%。浙能集团旗下浙能迈领环境科技有限公司累计完成船舶脱硫改造（新建）95套，超过2022年全年交付数量，创历史新高。

浙江省经信厅高端装备处相关负责人表示，浙江船舶修理改装一枝独秀，无疑是浙江最具竞争力的板块，如何变优势为胜势，这是需要深思的问题。

如今，暖意渐显，浙江造船业蓄势待发。

武昌造船交付7200DWT 不锈钢化学品船“月丹”轮

本报讯（全媒体记者 杨瑾 通讯员 周建仁）10月31日，中国船舶集团武昌造船为上海君正船务建造的7200DWT不锈钢化学品船3号船“月丹”轮（如下图）交付。

据记者了解，7200DWT不锈钢化学品船系列船为无限航区的双相不锈钢化学品船，入级中国

船级社，具有高效节能、绿色环保、安全可靠等特点，可用于装载IMO规定的II、III类液体散装化学品。已交付的1号、2号船（“梧桐”轮、“木棉”轮）已安全稳定航行多个航次，其船舶性能、货运能力和经济效益得到船东方高度评价。



5000吨自航式全回转起重船“中天39”在南通下水

本报讯（全媒体记者 陈璐 通讯员 彭玉章）近日，上海振华重工启东海洋工程有限公司承建的立洋海工5000吨自航式全回转起重船“中天39”项目在江苏南通启东下水。

此次下水的5000吨自航式全回转起重船是一艘集运输、施工一体化的风电施工船，总长215

米，型宽51.8米，型深19米，最大吃水14米。船艉设置固定艉吊5000吨、全回转起重能力3500吨，主要用于10兆瓦及以上所有机组基础装、导管架、升压站安装等多种基础施工，单船便可完成港口装卸、海上运输、吊装及打桩等主要工序，抗风能力强，可延长深远海风电场施工气象窗口期。



1—9月

数说船舶

订单成交方面

全球共成交海洋工程装备订单**92**座/艘，成交金额约**102**亿美元。

| 具体船型 | 数量/金额 |
|-----------|-----------------|
| 海洋调查船舶 | 5艘、2亿美元 |
| 移动钻井装备 | 依然零成交，但下游需求十分活跃 |
| 工程施工类船舶 | 成交50艘、31亿美元 |
| 浮式生产和储运装备 | 13艘、64亿美元 |
| 海工支持船 | 24艘、4亿美元 |

完工交付方面

全球共交付海工装备**162**座/艘，金额约**112**亿美元。

| 具体船型 | 数量/金额 |
|-----------|--------------------|
| 工程施工类船舶 | 交付数量89座/艘，金额约50亿美元 |
| 浮式生产和储运装备 | 交付24艘、52亿美元 |
| 移动钻井装备 | 交付2座，均为自升式钻井平台 |
| 其他类型海工装备 | 交付数量总体变化不大 |

手持订单方面

全球手持海工订单**513**座/艘，**782**亿美元。

| 具体船型 | 数量/金额 |
|-----------|---------------------------------------|
| 移动钻井装备 | 在手订单仅46艘，较2014年高峰时期降幅高达82% |
| 建造施工装备 | 在手订单216艘 |
| 浮式生产和储运装备 | 在手订单57艘、375亿美元，其中FPSO在建船舶订单28艘、307亿美元 |



数据来源于克拉克森、中国船舶工业行业协会 全媒体记者刘知微制图

河北海事：同舟共“冀” 向海而兴 助力沿海经济高质量发展

（上接第1版）进一步推进国际贸易“单一窗口”使用，提高口岸通关效率，加强口岸执法合作和监管信息互通共享，全面推行国际航行船舶海事通关零等待时，营造更优质的口岸营商环境。

值得一提的是，今年7月，由河北海事局牵头建立渤海海域“2+2+3”七星联动海上溢油应急协作机制，标志着河北省沿海溢油应急处置能力达到5150吨，为建设平安智慧绿色港口发挥积极作用。

向深挖潜 助力海运业实现高质量发展

今年7月28日，满载40万吨铁矿石的“远谷海”轮成功直靠曹妃

甸港，实现了40万吨船满载直靠常态化。满载的40万吨船舶不再需要从其他港口减载货物后再进入渤海湾，这对降低铁矿石运输成本、增强进口铁矿石物流链韧性、提升河北钢铁产业效益和港口竞争力意义重大。

据李义良介绍，为深入推进与沿海三市战略合作落地实施，河北海事局持续推出优化营商环境12项举措，积极打造河北省海运业高质量发展的新引擎。同时，深度融合中国（河北）自贸区曹妃甸片区建设，推出19项服务举措，其中3项得到国务院自贸区工作部际联席会的肯定。

“国际航行船舶‘模块化’检查”还被列入国务院自贸区第七批改革试点项目，成为河北首例在全

国复制推广的实践案例。曹妃甸自贸区现已成功吸引8个港航企业项目签约，8家船舶管理公司落户，46艘国内航行船舶登记落户。

“在每年的中国航海日活动周上，主场专项活动达30多个，参与单位和机构有230多家，大幅提升了河北港口和沧州作为海滨城市的知名度和吸引力。”刘波说。截至10月20日，在河北注册登记的航运公司数量已达到154家。

为助力船企发展，支持河北船员队伍发展壮大，河北海事局积极推动河北省在全国率先将3项船员职业纳入职业技能培训补贴政策目录。据悉，截至10月20日，河北海事局助力扶持河北7家培训机构共培训船员1.7万人次；

加大组织考试频次，完成船员考试679期，同比增长242.9%；参考人员2.3万人次，同比增长207.9%。目前，河北省海船船员队伍已达2.7万人。

民生为本 保障“人享其行、物畅其流”

9月13日，中石油京唐LNG接卸站“MWSAIMER”轮、新天LNG接卸站“SHAGRA”轮于同日抵达曹妃甸港，并安全接卸液化天然气20.8万吨，折合气态天然气2.9亿立方米，这是河北海事局辖区内首次实现“双船双泊位”同时接卸。

9月15日，中石油京唐LNG码头接卸的LNG，是俄罗斯天然气首

次通过“北方航道”交付中国，进一步增强了海运LNG供应链的韧性。

“夏保暑、冬保供，全年保能源。”多年来，河北海事局挑能源保供的历史重任，立足新发展理念，在创新中走向新发展阶段。

发布会上，河北海事局通航处处长刘振涛介绍，河北海事以努力建成多方参与、合力共建的“北方能源运输海事保障引领区”为目标，着力打造“矿路港航电”全链条能源运输保障模式。截至10月20日，该局今年已累计保障2.3万艘次电煤运输船舶安全航行，电煤下水量5.68亿吨。

据刘波介绍，沧州海事打造的全国煤炭下水港中“机制最优、举措最实、效率最高、航道最

畅、服务最好”的“五最”电煤保供样板区，实现了煤炭港区5万吨级船舶双向通航常态化，以及7万吨级船舶双向通航首航。今年前3季度，保障黄骅港电煤安全运输1.55亿吨，与去年同期持平，为电煤持续稳定供应发挥了重要作用。

同时，记者还从现场了解到，在不久前的旅游旺季中，河北海事针对海上旅游安全，重点加强对海上旅游的安全监管，持续强化防范化解重大风险，形成“四保三防”工作体系，在2023年旅游旺季保障了秦皇岛、唐山旅游游船4.2万艘次、海上游客117.9万人安全出行，同比分别增长236%和232%，滨海旅游成为“这么近，那么美，周末到河北”的重要目的地。