

从渔村作坊到现代船厂

台州造船业逐浪向蓝海

□ 周丽丽 李洲洋 李奔



船市观察

在沿海星罗棋布的船厂里，一座座船台上的一艘艘巨轮正在紧张地施工，工人们挥舞着焊枪，火花飞溅，机器轰鸣。“不仅订单接踵而来，我们的造船工艺还实现了质的飞跃！”台州市船舶工业行业协会会长梁新方在盘点行业盛况时难掩欣喜，台州造船业已跨越开放发展的1.0时代和规模扩张的2.0时代，正阔步迈入调整转型、全面做强的3.0时代。

从滩涂上叮当作响的“木船作坊”，到声名鹊起的“中国中小型船舶生产基地”，再到如今能建造十万吨级巨轮和各类科技型船舶的现代化船舶产业集群，台州造船业如何一次次穿越风浪，驶向更广阔的蓝海？



8500DWT 沥青船“WAVEPOWER”。台州振兴船厂供图

草根崛起：滩涂上的造船传奇

台州湾的滩涂孕育了独特的造船基因。

作为台州第一代造船人，王宝富从一名造船工人，到创办台州海滨船舶修造股份有限公司，与造船业打了40多年交道，对于造船业的发展如数家珍。

回溯20世纪80年代末，台州造船业还停留在“小打小闹”阶段，主力产品是木制渔船。

“那种现在看来普通不过、只有三米多长的木船，在当时就是

‘大船’了。”王宝富回忆，“载重普遍只有几百吨，上千吨的船非常罕见。”

1992年，市场经济的春风吹拂神州大地，民间资本如潮水般涌入造船领域。

一场深刻的变革开始了。钢制船舶取代了木制船舶，船舶载重吨也从几百吨增加到几千吨，甚至上万吨的货轮。凭借台州人的勤劳、聪明和天然的海域优势，21世纪初，台州造船业迎来了第

一个黄金时代。

从2003年起，台州船舶工业每年实现产值翻倍，其崛起的速度和迅速放大的产能令人瞩目。

历史数据证明了台州造船业这段时间的蓬勃——

2004年2月9日，第一艘出口欧洲市场的油轮下水，船舶设备配套国产化程度达91%；2005年7月8日，台州民营造船企业建造的第一艘两万吨巨轮“长峰8”号顺利下水……

2005年，全市完成造船471艘，计90余万载重吨，完成工业总产值78亿元（其中船舶出口总额近10亿元），从业人员达1.5万人。

2007年底，全市年产值上亿元的造船企业有28家，其中宏信、海丰、天时、振兴等4家船厂年产值超过5亿元。

2008年金融危机前，台州已手握欧洲油轮订单，船舶国产化率达91%，成为“中国中小型船舶生产基地”。

冰河时代：危机下的生存博弈

在火热的造船业带领下，台州船舶配套业、航运业也得到快速发展。

据统计，2008年，全市专门为造船业服务的配套企业达到70多家，占全省的一半以上，船用产品种类达到40余种。同时，台州市与船舶制造相关的泵与阀门、模具塑料、普通机械制造、船舶五金等具有一定的规模和生产能力，

为发展船舶工业提供有力的配套支撑，从而形成高效率、高效益的产业链。

“那时，有些菜场卖菜的也会参与到造船上来。凡事太过疯狂都不是件好事。”王宝富说，此时的造船业除了雄心壮志，更弥漫着金钱的味道。

2008年的金融危机，重挫了台州的造船业。全球金融海啸让行

业泡沫瞬间破裂，1.2亿元船舶两年贬值30%，台州市百余家船厂锐减至三十余家。

之后的十年间，台州造船产业规模从186亿峰值跌至2016年的33亿。这一切，倒逼企业构筑抗周期能力。

幸存者通过股份合作自建船队、转型自营航运等策略求生。也有如天时造船，承接南海采矿

船订单，开创技术突围路径。

浙江新洲造船股份有限公司负责人李欠飞说，他的做法是，在造船行业中从事专业化以及高科技与高附加值船舶制造，来维系着自己的一片“自留地”的生存。

“那几年，我造船基本没赚什么钱。为了留住技术人才与管理团队，想尽各种办法，就觉得会熬过去的。”李欠飞说。

绿色复兴：新质生产力启航

事实证明，只有坚忍和创新才能度过一个个轮回。

2022年左右，全球造船业迎来新一轮替换周期。承接这一波商机的，不再是社会上的游资，而是一帮经历过风雨洗礼的船东。他们大多在风雨中练好了内功，并且储备了一些造船团队和人才。

伴随着造船行业景气度高位运行，国内各大船企接单接到手软，台州的船企迎来一波订单高峰。

“当前复苏周期中，大部分台州船企手持订单排至2026年，高技术船舶占比超50%。”万隆船舶总经理助理洋宇介绍，眼下，台州船企手持订单的船型发生很大改变，传统货船建造数量大幅减少，取而代之的是新型的海工装备。

值得一提的是，近几年，台州市委、市政府根据台州船舶工业的实际情况，开展了船舶修造行业整治提升专项行动，围绕环保、

安全等，落实了一系列的整治措施，淘汰了一批“低、小、散”船企，全面推进船舶修造的绿色、环保、安全的规范化生产和管理。

通过政府顶层设计，台州领先于全国推进“绿色船舶”，赢得了市场先机——

“由于长江经济带中央环保督察，台州造船业经历了多次整治。3年多时间里，通过政治提升和支持帮助政策，船舶企业由原

来的106家减少到现在的40多家，但台州造船能力的三大指标没有减少，反而是逐年增长。”台州市经信局企业培育与产业转型升级处处长项林君说。

“台州船舶产品建造的更新换代、台州船舶企业的转型升级，与世界造船同步发展，台州建造的中小型船舶产品非常适应目前市场的需求和要求。”台州船舶行业协会秘书长杨隽斌说。

温州海事局行政处罚文书送达公告

“无名”船舶未持有有效的证书行政处罚案件（海事罚字[2025]07042040004-1-1）的《海事违法行为通知书》，现根据《交通运输行政执法程序规定》第十八条第五项的规定，采取公告方式送达，公告时间为60日，期止视为送达，请有关船舶权属人在公告期限内持权属证明材料到我单位处理。

中华人民共和国温州海事局
2025年06月20日

海事违法行为通知书

案号：海事罚字[2025]07042040004-1-1

当事人：余泽

联系地址：温州市瓯海区南白象街道鹤湖路28号

违法事实及证据：2024年8月29日，温州飞云江海事执法人员使用无人机巡航时发现：飞云江大桥附近水域一艘停泊于江内的“无名船舶”（船体黑色，船长约16米，船宽约3.4米，型深约1.7米），该轮未持有任何有效的船舶证书，经中国船级社实业有限公司评估其船舶结构、稳性、强度等

低于强制性标准和技术规范，且督促在三个月内未整改到位，存在严重安全隐患，其行为违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第九条第一款、第三十三条第一款之规定，余泽作为船舶所有人应当承担相应责任。当事人一年内未因同一种海事违法行为受到过海事行政处罚。本案违法事实有水运报登报记录、转账记录、现场视频、电子证据登记表、涉嫌违法整改告知书及送达回执、当事人余泽询问笔录、船舶状况勘验评估报告、身份证、王小双询问笔录、船舶买卖合同、现场

照片、微信聊天记录等证据支持。

你（单位）的行为违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第九条第一款、第三十三条第一款的规定，依据《中华人民共和国海上交通安全法》第九十五条、《中华人民共和国上海海事行政处罚规定》第九条的规定和《常见上海海事违法行为行政处罚裁量基准》第38项裁量基准，拟给予余泽没收船舶的行政处罚。

根据《中华人民共和国行政处罚法》第四十五条、第六十三条和第六十四条的规定，你（单位）可在收到本通

知书之日起3日内向本机关进行陈述申辩。逾期不陈述或者申辩的，视为你放弃上述权利。5日内向本机关要求组织听证。逾期不要求组织听证的，视为你放弃上述权利。

拟作处罚的海事管理机构名称：中华人民共和国温州海事局

拟作处罚的海事管理机构地址：温州市鹿城区海事路8号

拟作处罚机关的联系人和电话：马宏岩 0577-65609019

中华人民共和国温州海事局

2025年06月12日

7000车位LNG滚装船“鲲鹏”轮开启首航

本报讯（全媒体记者 石孟国 通讯员 李默）6月19日，由安徽省港航集团旗下航瑞国际公司投资建造的首批7000车位LNG双燃料汽车滚装船2号船“鲲鹏”轮（见下图）完成建造，并在上海开启首航。这是继“黄鹄”轮后，安徽迎来的第二艘远洋滚装船。

据悉，“鲲鹏”轮船总长199.9米，型宽38米，设12层甲板（其中4层可升降甲板）、7000个标准车位，采用燃油和天然气双燃料

动力，满足国际海事组织现行最严苛的NOx排放法规Tier III要求，可装载包括乘用车、卡车、工程机械以及新能源汽车在内的各型车辆。

“鲲鹏”轮首航投入中国—西北欧航线，将从上海出发，抵达德国不莱梅哈芬。首航搭载奇瑞、江淮、捷途、北汽、金龙等品牌5056辆商品车，约合7.6万立方，为中国车企开拓西北欧市场提供新的有力支撑。



江南造船承接上港集团20000立方米LNG加注船项目

本报讯（全媒体记者 孙木子）6月18日，中船集团江南造船与上海国际港务（集团）股份有限公司正式签署20000立方米液化天然气（LNG）加注船合同，这一合作是对国家“努力打造世界一流的智慧港口、绿色港口”政策的积极响应以及公司和上港集团共同布局新能源航运领域的深入合作。

据悉，该船采用LNG蒸发气作为燃料并配置变频节能系统，温室气体排放可降低25%左右；

采用全回转电力推进系统，配置2台全回转推进器和1台大功率艏侧推，可实现加注船自主靠离泊、原地回转及横向平移等功能，大幅提升加注船港口作业和加注作业的灵活性。

同时，该船搭载最新的船舶智能系统，可实现船舶安全管理、设备健康管理、智能货物管理和岸基管理等功能，并满足中国海事局最新颁布的《船舶智能监控系统技术指南1.0》要求。

马士基新一批甲醇双燃料集装箱船将投运

本报讯（全媒体记者 许愿 通讯员 史国）6月18日，马士基为其船队中第14艘新造甲醇双燃料集装箱船“柏林马士基（Berlin Maersk）”（见下图）举行命名仪式。“柏林马士基”轮是马士基新造的17480TEU系列船舶中交付的首艘，后续还将有五艘同型号的集装箱船加入马士基船队。

据悉，“柏林马士基”轮将于7月7日首航上海港，服务连接东亚与北欧的AE3航线。该轮的设计与此前“安妮马士基（Ane Maersk）”轮非常相似，但船体更

宽，可装载更多集装箱，是马士基船队中迄今最大的甲醇双燃料集装箱船。

马士基船队技术负责人 Ole Graa Jakobsen 表示：“自2021年决定订购首艘甲醇双燃料船以来，我们取得了长足进展，许多其他船公司也都投资于这一推进技术。全新‘柏林马士基’系列船舶在全球首艘甲醇双燃料船‘劳拉马士基’和之后的‘安妮马士基’的经验基础上建造，它彰显了我们在创新和优化方面的持续努力，建立了新的行业效率基准。”



北海造船21万吨LNG双燃料散货船开启油气二合一试航

本报讯（全媒体记者 马榕蔚 通讯员 白鹏 封岳）近日，中国船舶集团青岛北海造船有限公司（简称“北海造船”）为日本MOL公司建造第三艘21万吨LNG双燃料散货船41号船开启油气二合一试航，较年度计划节点提前17天。

据悉，该船建造阶段，项目组通力推进各项关键节点，其中空船称重、主机系泊等均提

前计划完成，为后续工作赢得宝贵时间窗口。LNG加注小组通过仅4天就实现LNG加注，效率提升约20%。

此外，在质量管控方面，项目组通过技术攻关与工艺改进，试航前未封闭意见较已交付的两艘船舶相比分别减少约65%和49%，意见封闭率约90%，实现试航完整性与建造品质的双维度跃升。