

2011-11
Marintec News

海事会讯

新场馆方案基本确定
展会规模将近**7**万平方米



高级海事论坛前瞻
张广钦——做强造船必须脚踏实地
2011年1-9月全国船舶工业经济运行情况
海工装备中长期规划出台
航运金融服务体系初步建立
2011年FPSO订购或达15艘

海事会讯

Marintec News

中国国际海事技术学术会议和展览会

2011-11

(2011年11月1日出版)

编辑出版：中国国际海事会展组委会

电话：021-62582582-6322/6341

传真：021-54661230

地址：

上海市茂名南路59号锦江饭店6322室

邮编：200020

网址：www.marintec.org

www.ssname.com.cn

E-mail:ssname@ssname.com.cn

电子版：www.ssname.com.cn/Magazine.aspx

CONTENTS

中国国际海事会展动态

- 1 2011 中国国际海事会展组委会召开扩大会议
- 1 新场馆方案基本确定 展会规模将近7万平方米
- 2 聚焦全球海事业界热点 共谋航运造船海工发展——高级海事论坛前瞻

展商信息

- 4 中船绿洲将在中国国际海事会展正式推出新型船用碟式分离机
- 4 Rockwool Marine and Offshore 公司欲借力中国国际海事会展积极开拓中国市场
- 4 TecnoVeritas Asia Pacific 公司重点推出节能和减排用装置

海事潮音

- 5 做强造船必须脚踏实地——访张广钦
- 7 围绕需求和规范 加快开发新船型——访黄平涛
- 9 上海船舶工业应以“新”取胜——访周振柏
- 10 实现政策新突破 加快上海国际航运中心建设——访沈晓苏
- 11 正视危机 积极应对 航运复苏会现曙光——访张守国

行业浅析

- 13 驶向蓝色梦想——中国造船业在培育中插上腾飞翅膀
- 19 2011年1-9月全国船舶工业经济运行情况
- 19 海工装备中长期规划出台
- 20 航运金融服务体系初步建立

简讯

- 21 上海船舶价格指数正式发布 二手船合同同时发布
- 21 拆船行业“井喷”
- 21 中船重工进入世界500强
- 21 “蛟龙”号5千米级海试圆满成功
- 21 世界首艘5000立方米全压式双罐LPG船在南通下水
- 21 2011年FPSO订购或达15艘
- 21 国家船舶出口基地授牌大会在京召开
- 22 广州成立航运交易所
- 22 我国船舶吨位丈量新规实施
- 22 IMO通过船舶能效规则要求强制减排
- 22 日本制定振兴政策，造船业或面临洗牌
- 22 中国自建首艘极地科考破冰船征名

公告

- 23 征文公告

目
录

第十六届中国国际海事会展组委会召开扩大会议

2011年9月27日上午，第十六届中国国际海事会展组织委员会在上海锦江饭店小礼堂召开工作会议。组委会副主席、上海市建交委交通发展处副处长李晨曦主持了此次会议。出席会议的有国家工业和信息化部、交通运输部、中国船舶工业集团公司、中船重工集团公司、中国船舶工业行业协会、中国造船工程学会、中国船舶重工国际贸易公司、上海市科委、市外办、市经信委、市对台办、市公安局、市国家安全局、浦东新区、市科协、市会展行业协会和造船工程学会等单位的组委会副主席成员，以及组委会各职能组负责人。

组委会主席、上海市造船工程学会理事长张圣坤首先对近两个月来的会展筹备工作作了全面汇报。

报告中谈到，当前，第十六届海事会展的准备工作已进入倒计时，论坛组织、境内外招展、观众服务、场馆安排等正按既定方案计划进度有序推进之中。从筹备情况看，预计本届会展的参展商数量、参展规模、参观人数都将超过往届，而且有颇多创新亮点。

此后，大家主要围绕新馆方案、三大活动方案、论坛安排、宣传组织、观众服务等会展筹备工作的具体环节发表看法，提出建议，寄望本届会展取得圆满成功。

本次会议就需要议决的几个问题达成一致意见如下：

一、开幕式地点原则上确定安排在室外广场举行，但要求注重细节和安全问题；

二、新场馆N1馆的交付使用总体上已不存在问题，当前需抓紧落实意向参展商的参展；

三、会展三大活动以及内外宾的接待需严格执行节俭办会的原则，具体时间和日程计划安排拟尽快确定，以便有关单位预先完成内部必要的工作程序。

组委会张圣坤主席在总结讲话中着重强调：第十六届海事会展已处于临战状态，一要注意进度，要有紧迫的时间概念，既要保质又要准时；二要注意细节，细节决定成败，我们务必要统筹考虑，分工协作，精心组织，精心思考，忙而不乱，有条不紊；三要特别重视安全，要求在一切工作中都要牢记安全第一，确保万无一失。

新场馆方案基本确定 展会规模将近 70000 平方米

9月27日，第十六届中国国际海事会展第二次组委会会议召开，会上就会展筹备过程中的几个关键问题进行了讨论和决议，其中新场馆方案是本次会议讨论的重要问题之一。从目前进度来看，N1馆的交付使用总体上已不存在问题，不出意外，300多家意向参展单位近期将有望陆续签订参展协议，赶上本届海事会展的末班车。第十六届中国国际海事会展的规模将在原计划上海新国际博览中心W1-W5馆的基础上增加新建成的N1馆，展览总面积将接近7万平方米。预计最终将有超过30个国家和地区的1500多家单位参展。

本届会展最初预定上海新国际

博览中心W1-W5五个展馆，展览面积共57500平方米，但境内外海事相关企业的参展热情非常高，在今年年初全部展位就已被销售一空，即便不增加新场馆也较上届增加15%。尽管预订展馆已经早早招满，仍有许多企业期望参展。为此，组委会采取了“意向申请”的方式为“准展商”进行预约登记。截止9月底，已有超过300家境内外单位“排队”等候参展。为了尽可能满足广大企业的参展愿望，组委会多次研究对策，制定了馆外搭棚或启用新展馆N1馆的两套方案。两套方案相比，后者的展示效果和W1-W5馆一样，优于馆外搭棚方案，受到各方的欢迎，但建造、审批进度将

是决定是否启用新馆的关键。为此，上海市建交委相关领导亲自协调展馆建设审批单位，在确保质量的前提下，加快了展馆建设进度。目前来看，N1馆的交付使用总体上已不存在问题，与组委会签订意向协议的广大海事企业也将如愿参展。

此外，本届会展的展商专业分类将参照汉堡海事展览会，确定分为57类，对船舶设备进行重点细分，并列出生类号和类目，可兼顾以主题词进行检索，方便使用。观众的组织工作也基本落实，100支专业参观小分队已发出登记表，预计今年专业观众将超过5万名。



聚焦全球海事业界热点 共谋航运造船海工发展

——高级海事论坛前瞻

“十二五”时期是我国建设世界造船强国、积极推进现代交通运输业发展、加快培育和发展海工产业的关键时期，也是推进科学发展、深化改革开放、创新驱动、转型发展的攻坚阶段。当前，由于诸多不确定因素的影响和突发事件的冲击，“主权债信危机”等各类风险频现，处于后金融危机时代的全球经济复苏形势呈现缓慢和脆弱的态势。全球航运市场持续低迷，造船产能严重过剩，船价走低，订单减少，同时汇率上升、成本上涨将进一步压缩造船业的利润空间；新一轮的绿色技术规范、公约和标准的门槛不断提高，石油输出地区局势动荡，国际油价高位徘徊，致使海事业面临诸多严峻挑战。2011年（第16届）中国国际海事会展的适时召开，将为海事相关产业和各关联企业应对困局并保持持续发展搭建理想平台。

本届会展学术会议——高级海事论坛将于今年11月28日至11月

30日在嘉里大酒店（毗邻上海浦东新国际博览中心W5馆）和新国际博览中心召开。论坛主题为“绿色创新 发展”，将由主论坛和技术分论坛两部分组成。其中主论坛由“主题报告专场”、“国际航运上海论坛2011（航运和港口专场）”、“造船专场”、“2011中国国际海洋工程装备高峰论坛（海洋工程专场）”、“海事金融专场”和“船舶配套设备和采购专场”六个部分组成。技术分论坛主要是技术性、专题性的研讨活动，将举行“海洋工程装备和船型开发与设计”和“海洋工程装备和船舶配套设备”两场技术研讨会。

（一）主论坛

1. 专场安排：本届主论坛专场的场次数量为历年之最，由2007年的四场、2009年的五场增加到今年的六场。议题涉及面进一步拓宽，在突出航运和造船产业发展的基础上，进一步强化和扩展了海工、港

口和海事金融及服务业等领域的内容，去年在上海成功举办的“国际航运上海论坛”将和航运专场有机融合，并新增设了海事金融专场。

主论坛专场的具体安排如下：

日期	专场名称	地点
11/29 下午	主题报告专场	A
11/30 上午	国际航运上海论坛2011（航运和港口专场）	B
	造船专场	B
11/30 下午	2011 中国国际海洋工程装备高峰论坛（海洋工程专场）	B
	海事金融专场	B
11/28 下午	船舶配套设备采购专场	C

A：浦东嘉里大酒店上海厅

B：浦东嘉里大酒店浦东厅

C：新国际博览中心W3馆

* 论坛语言为英文和中文。



中远集团总裁魏家福在 2009 年中国国际海事会展高级海事论坛航运专场激情演讲

2. 本届主论坛进一步凸现国际性和权威性特点, 将邀请超过 10 个国家和地区的政府部门、国际组织、管理咨询机构, 以及航运、港口、造船与海洋工程装备及配套知名企业、贸易和金融界的高官、高管和专家等 40 余位嘉宾, 开展多视角和深层次的讨论, 共论航运、造船和海洋工程市场之发展趋势, 共谋绿色、创新和发展之策略举措, 共建合作、互利和共赢之商贸平台。它是全球海事业界精英的一次重要聚会, 是全球海事业界相关市场和技术最新信息、观点和理念的精彩汇集, 也是和规模位列世界第二的国际海事会展相匹配的。全国政协常委、经济委员会副主任兼国家能源委员会专家咨询委员会主任张国宝, 工业和信息化部、交通运输部和上海市政府主管领导, 中国船舶工业集团公司、中国船舶重工集团公司、中国船舶工业行业协会, 中国造船工程学会, 浦东新区政府、宝钢集团、交通银行、工银租赁、进出口银行上海分行、中海集团、大连重工、中远船务、太平洋造船集团、交通运输部水运局、交通运输部海事局、交通运输部救捞局、中国船级社、七一一研究所等单位和国际船级社协会、北美海洋环境保护协会、欧洲船舶设备委员会、

波罗的海航交所、GL、克拉克松咨询公司、美国 M&H 能源服务公司、荷兰达门船厂、英国溢油应对公司、曼恩柴油机集团、瓦锡兰集团、罗尔斯·罗伊斯公司、壳牌公司、德国劳埃德基金公司、香港杰福瑞投资银行、XRTC 商业咨询公司的领导和高管等嘉宾权威性的演讲必将对海事业界人士充满吸引力, 预计有超过 1500 人次代表与会。

3. 演讲内容丰富、紧扣当前热点, 极具前瞻性。本届高级海事论坛主论坛将分别就“国际航运、造船和海工装备市场的发展趋势”、“中国航运、造船和海工产业‘十二五’规划的思路、政策和举措”、“上海国际航运中心建设的新发展”、“船舶和海工的配套产业面临的挑战和机遇”、“最新绿色海事技术”、“海事金融的当前形势和相关金融企业的举措”、“墨西哥湾漏油事件对海工业的影响”和“休斯顿如何成为海工之都”等热点问题进行解析和诠释, 既有纵观全球经济、金融、航运、造船和海工产业走势的解析, 也有对中国航运、造船、海工及其配套产业和上海市国际航运中心等在“十二五”期间发展思路和举措的诠释, 还有各知名海事企业最新绿色技术和创新经验的交流, 论坛将有助于面临诸多挑战的

海事企业和机构及时了解市场新动向, 掌握技术发展新趋势, 高瞻远瞩, 调整战略, 开拓创新, 应对困境。保持自身的持续健康发展。

4. 会议形式多样化。除大会报告外, 在海事金融专场将尝试沙龙讨论的形式, 加强演讲嘉宾和与会代表之间的互动, 增强吸引力。

(二) 技术分论坛

1. 场次安排

日期	专场名称	地点
11/30 上午	海洋工程装备和船型开发与设计技术研讨会	D
11/30 下午	海洋工程装备和船舶配套设备技术研讨会	D

D: 新国际博览中心 W4-M6

2. 分论坛内容有三个突出。一是突出海洋工程装备和船型开发设计技术, 与国家发展战略相融合; 二是交流内容突出海洋工程装备创新产品与学术交流相融合, 展示海工装备的最新成果, 如“蛟龙”号载人深潜器关键技术与自主创新等; 三是突出海洋工程装备前瞻性与概念性产品研究, 如多功能模块海洋工程组合体设计研究技术等。

3. 国内首个由学会主导组建的院士工作站——上海中科电气(集团)有限公司院士专家工作站的专家将在分论坛上作“海洋平台电站关键技术研究”交流。

4. 学术交流与参观相结合。学术代表上午参加分论坛的, 下午参观展览会; 下午参加分论坛的, 上午参观展览会。

5. 分论坛突出国际化, 论文交流用英语演讲。

此外, 会展期间境内外各海事相关组织、知名企业还将有数十场颁奖、技术交流会和产品发布会等活动举行, 将极大地丰富本届中国国际海事会展。

中船绿洲将在中国国际海事会展正式推出新型船用碟式分离机

中船集团消息：南京中船绿洲机器有限公司自主研发的新型船用碟式分离机已经完成试验，并进入最后修正阶段，将于今年年底正式投放市场。该项目源于工业和信息化部科研项目《新型船用碟式分离机及燃（滑）油供应系统研究》，已获得4项国家创新专利。

中船绿洲研制的新型船用碟式分离机取消了传统的“比重环”调节结构，采用传感器技术来实现“油

水分界面”的调节。该公司与有关高校、科研院所及企业合作完成了高强度、耐腐蚀性强的新型材料的攻关及关键零件的结构强度模拟优化分析，攻克了薄壁不锈钢板成形、关键零件高精度加工、转子高精度动平衡等关键制造技术难关。该机采用先进的皮带传动结构形式，具有分离效率高、振动小、噪音低、运行可靠、适应物料广、安装空间小等特点。此外，新型船用碟式分

离机还配备了性能优越的集成模块和自动控制系统，可实现故障诊断和反馈控制，操作和维修简便，安装空间紧凑，能满足无人机舱的要求。

目前，中船绿洲正针对该型产品进行系列化设计，以满足不同功率主机的需要，并编制了企业标准和软件。该公司定于在这次第十六届中国国际海事会展上正式推出该产品。（摘自国际船舶网）

Rockwool Marine and Offshore 公司欲借力中国国际海事会展积极开拓中国市场

国家“十二五”规划纲要已将海洋工程装备制造列为新兴产业之一加以扶持，在7月份印发的《产业关键共性技术发展指南（2011年）》中，在船舶与海洋工程装备方面明确提出了舱室/环境噪声评价及降噪设计技术。

作为世界领先的岩棉厂商，Rockwool Marine & Offshore 将新型船用消声箔（Rockwool Marine Acoustic Foil）全面推向中国市场，为船舶吸声系统使用，如机舱、货

油泵房或类似场合，可用于任一被认可的Rockwool防火或隔热/隔声的设计中。

Rockwool Marine & Offshore 也向中国市场推出适用在H级结构的高端产品HC Firebatts 150和HC Wire Mat 150系列，并将在本届中国国际海事会展上进行展示。这两个系列的产品除了秉承Rockwool产品一贯的良好卓越的防火性能，还兼顾了其他主要的优势，降低容重，

减少工作步骤而提高效率，安装更便捷，不需要额外的铁丝网及良好的降噪性能。

同时，SOLAS针对2010年7月1日后建造的所有邮船/游船提出了最新修改规范“Safe return to port”，Rockwool Marine & Offshore 适时推出了新产品 Rockwool Marine Firebatts 100 PS，适用船只的水喷淋系统的防火隔热绝缘。

TecnoVeritas Asia Pacific 公司重点推出节能和减排用装置

VEEO 航行能效和排放优化装置（Voyage Energy & Emissions Optimizer）是 TecnoVeritas Asia Pacific 公司最新推出的一种旨在为船舶节能和改善环境的装置。VEEO 是一种监控和记录系统，它收集燃料流量、主机转速和轴功率，发电机与锅炉运转功率、GPS 和天气等数据，然后加以计算，并得出 EE01 指标。这样，船舶运营商就可以据此了解和改进航行能效和排放。

随着油价的飙升和人们对环境保护的重视，国际海事组织（IMO）海洋环境保护委员会（MEPC）于2009年8月17日发布了MEPC.1/Circ.

684号通报。其中提出了EE01（Energy Efficiency Operational Indicator），即能效运营指标，并提出了计算方法，用于指导运营者提高船舶的航行能效和减少排放。目前，这一指标还属于志愿执行的数据。VEEO已得到ABS认证，并已在新加坡APL船上实际应用。

ENERMULSION 燃油乳化系统（Fuel Emulsification System）用于减少燃油消耗和降低NOx排放。ENERMULSION系统利用超声波和空泡原理在油中注入适量的水，可形成一种稳定的、颗粒尺寸微小的油包水乳化液。这对含有高沥青质的

重油特别有效，对LFO、IFO、MDO等油质也有明显效果。

本系统加装在发动机燃油系统中，发动机本身不需改装，也不需要加装液柜。使用ENERMULSION系统除了可减少NOx排放，改善燃烧，减少颗粒，使发动机更加清洁的效果，更可节约燃油费用3~8%。本系统操作方便，无需乳化液贮存设备。ENERMULSION系统已在陆上电站运行，并取得了优异的效果。

如需了解详情，欢迎参观Marintec China 2011“3B17展台”

摘要：当前，国际金融危机对船市的影响还在继续，而中国船舶工业处于调整产品结构、转变发展方式、实现转型升级的关键时期。采取什么发展策略，着重解决哪些问

题，才能突破重重障碍，实现造船强国目标，成为业界关注的焦点。为让大家展开更充分的讨论，《中国船舶报》特别联手中国国际海事会展主办方推出“海事潮音”栏目，

凝聚智慧、统一认识，探寻中国船舶工业实现由大到强的转变之路。

——编者

做强造船必须脚踏实地

——访中国船舶工业行业协会会长张广钦



中国船舶工业行业协会会长张广钦在 2009 年高级海事论坛造船专场作主旨演讲

中国船舶工业近年来超常规发展，给中国造船人以充分的自信，超大型油船拿下，液化天然气船拿下，大型汽车滚装船拿下，最先进的自升式钻井平台也能建造，深潜器正在挑战世界最先进水平，在国际船舶市场所占份额逐年提升，这些成功让我们对建设世界造船强国信心满满，甚至忽略了船舶工业核心竞争力与先进国家的差距。中国船舶工业行业协会会长张广钦提醒业内，必须清楚地看到，中国船舶工业在科技创新、生产管理和工艺、海洋工程装备制造等方面与先进国家还存在较大差距，我们必须脚踏实地，不断攻坚克难，才能在日益激烈的竞争中，保持并扩大市场份额，全面提升产品技术水平，实现做强的目标。

应对新规应积极主动

近年来，国际海事组织制定了一系列新标准、新规范，包括共同结构规范、涂层新标准、拆船公约、新船能效设计指数、有害气体排放标准等，这些规范和标准以安全、节能环保为主要目的，各有不同的生效和实施时间表，有的已经开始实施。国内船企的习惯是，在规范、标准没有生效前不够重视，甚至对能否通过抱有侥幸心理，直到正式通过，才开始设法应对，以求在正式生效时达标。

针对这种现象，张广钦表示，日本、韩国和欧洲船界在应对国际海事新规上积极而主动，他们很早就开始进行节能减排等新技术研究，并力图把它上升为国际海事标

准，以便在新一轮竞争中掌握更多主动权，保持并扩大市场份额。他提醒业内，虽然某些标准和规范离生效看似还有挺长一段时间，眼前不满足这些新规要求的船舶仍可以进入市场，但在油价飙升、环保理念盛行的买方市场背景下，船东已经提前将未实施的标准和规范作为下单考虑因素。今年年初以来，船舶市场一个明显特征就是，节能减排性能好的船型在接单时占有较大优势。比如马士基在韩国订造的 1.8 万 TEU 大型集装箱船，就运用了一系列先进节能技术，其碳排放要比此前的 1.55 万 TEU 集装箱船减少 20%。在柴油机领域也是如此，船用柴油机制造企业在推出满足国际海事组织 Tier II 排放标准的船机的同时，纷纷开展满足 Tier III 排放标准的船机研究。

张广钦分析，前几年我国船企接单量之所以大幅增加，一方面是因为船市整体兴旺，另一方面是因为在船舶市场上常规船舶订单较多，特别是中国具有成本优势的散货船需求大。在这种情况下，我国不少造船企业满足于眼前的繁荣，忽视了船型优化和高技术船舶研发。“今后几年船舶市场上‘大路货’越来越少。即使是同样的船型，内涵也迥异，与前几年相比，会融入很多节能减排新技术。如果技术储备不够，接单将非常困难。”张广钦不无忧虑地表示。

满足新标准的前提是科技创新研发水平。对船企来说，要想在当

前和未来的市场中占据主动，超前研发极其重要。张广钦提醒业内，许多新标准不仅仅是未来某一天才生效的要求，而是船东的现实选择。一项新技术从研发到应用往往需要数年时间，中国船舶行业和船舶企业必须从现在起就高度重视创新和研发并付诸行动，坚持投入，只有这样，才能在一些关键技术上有所突破，才能与国外先进船企在订单争夺战中分庭抗礼。

管理、工艺仍需改进

随着劳动力成本增加、材料和物资价格上涨、人民币汇率上升，中国船舶工业具备的成本优势正在减小。张广钦认为，未来几年，工艺和管理将成为船舶行业降低成本的主要手段，船舶行业必须加强管理，加强新工艺研究和应用，提升生产效率。

通过数十年的转模和建模，我国船舶企业生产管理有了较大提高，造船周期大幅缩短，骨干船企常规船舶生产周期与日本和韩国接近，但每修正总吨工时数仍然居高不下，远远低于国际先进水平，劳动力成本较低的优势正逐渐被低效率所抵消。张广钦强调，我们要继续大力推进建立现代造船模式，特别是要追求精益造船，提高钢材及各种物资利用率，采用先进的装备，使用先进的工艺，提高生产精度和水平。

管理粗放是不少船企的通病，张广钦认为，在船舶市场竞争更加激烈的情况下，产品质量是企业的信誉和生命。企业必须提高管理水平，用科学的管理保证产品质量。他特别强调，要加强劳务工管理，改变目前以包代管的劳务工用工模式，将劳务工管理纳入企业管理体系。只有这样，才能通过培训，使职工素质稳步提高，适应企业乃至整个行业产品和产业转型升级的要求。

发展海工要循序渐进

自《船舶工业调整和振兴规划》出台特别是海洋工程装备制造制造业被列入战略性新兴产业以来，海洋工程装备制造制造业成为业内关注的热点和不少地方船舶工业转型升级的目标。不断有新企业进军这一领域，已经进入的企业则雄心勃勃，制定了产值递增计划。张广钦认为，发展海工装备制造制造业，应该对这个领域有充分的认识，理清体系，找准突破口，循序渐进，只有这样，才能最终在高技术产品领域实现整体突破，攻克海工装备制造制造业的制高点。

张广钦说，海洋工程是一个专业性很强、体系复杂的领域，我们应该系统地分析这个市场的构成，有哪些主要产品体系，这些产品都由哪些企业生产，哪些是国内能够生产的，哪些是国内不能生产的，哪些是我们可以首先突破的技术，哪些技术是我们虽然短时间内难以突破、但必须进行预研的。然后，选择重点突破口，在政府和有关部门协调下，循序渐进，合力攻关，而不是误打乱撞，贪大求全。有些工作见效慢，但必须坚持，只有技术积累够了，才会有所收获。

某民营企业就是从海工细分市场

场入手，目前正组织大批技术人员进行海工配套装备的研发，而不是一开始就承接难度较大的自升式钻井平台订单。他们的策略是，在攻克这些配套装备制造难关的同时，熟悉海工领域，当若干个配套装备制造难关被攻克时，在自升式钻井平台建造领域实现“会师”，成为顶级总承包商。张广钦对这种做法表示赞同。他强调，海工装备制造制造业发展也应如此。政府及有关部门要及时有计划地帮助企业攻克难关特别是配套难关，发展海工装备制造制造业再也不能走船舶工业配套“短腿”的老路了。只有这样，才能最终做大做强我国海工装备制造制造业。

“或许船舶工业最困难的时候还未到来。”张广钦如此判断我国船舶工业的形势。他认为，国际金融危机爆发后，世界航运市场陷入冰冻期，而且未来几年的形势仍不容乐观。然而，随着我国拉动内需政策和《船舶工业调整和振兴规划》的出台，各地对船舶工业的扶持，加上国际船市的反弹，业内预期的优胜劣汰和结构调整进展缓慢。再过一两年，当手持订单大幅度减少时，才是我国船舶工业最困难的时候。“从现在起，我们必须认清形势，正视不足，努力奋斗，才能朝着造船强国的目标不断前进。”



9月21日，中船集团公司与华彬集团在北京签署2+2艘3000英尺钻井船项目合同。该项目是目前国内拥有完全自主知识产权并将完整建造的首个钻井船项目。

围绕需求和规范 加快开发新船型

——访中国造船工程学会理事长黄平涛

今年上半年，在新船订单价值和技术含量方面的弱势，使我国与造船强国韩国之间的差距再次凸显出来。中国造船工程学会理事长黄平涛表示，出现这种发展形势绝非偶然，我国船企应对此进行深刻反思，并从中吸取教训。今后，船企必须紧紧围绕船东需求，按照国际规范的要求，加大船型开发力度。

新船型开发不力，导致接单不利

根据英国克拉克松研究公司统计的数据，今年上半年，全球造船企业共承接新船订单3814.5万载重吨、1677.2万修正总吨，其中，韩国造船企业承接订单1830万载重吨、892.3万修正总吨，分别占总量的48%和53.2%；我国造船企业共承接订单1606.1万载重吨、507.8万修正总吨，分别占总量的42.1%和30.3%。从数据上看，韩国所占的市场份额在不断增加，而我国所占的市场份额在逐渐减少，出现这样的局面，关键在于韩国承接到一大批大型集装箱船和海工装备订单。最典型的就是，近一段时间，韩国造船企业先后承接了90艘大型集装箱船订单。

如此多的大型集装箱船订单，为什么我国船企却收获不多？

黄平涛指出，原因之一在于，过去一段时间，国内船企忙于应付现有的生产任务，严重忽视了满足船东潜在需求的新船型开发工作。事实上，大型集装箱船的市场需求早在六七年前就已经显现。2004年，马士基航运订造了第一艘万箱级集装箱船；2005年，中远集团不甘落后，先后向韩国现代重工和我国南通中远川崎各订造了4艘万箱级集装箱船。其实，2002年，中海集团



在向韩国三星重工订购5艘8100TEU集装箱船时就曾承诺，只要时机成熟，即在国内造船企业具备大型集装箱船建造能力时，马上转向国内订造新船。巧合的是，2003年，国家发改委在国家高技术产业化重大专项项目中下达了“8000箱集装箱船关键共性技术开发”的课题研究任务。课题完成后，国内船企具备了建造大型集装箱船的条件。2004年年底，中海集团兑现承诺，在沪东中华造船（集团）有限公司订造了5艘8530TEU集装箱船。这说明当时大型集装箱船市场需求已经开始显现，船东也向国内船企释放出市场信号，然而，我国船企在开发了8000TEU级集装箱船之后，始终停留在这个阶段，未能随即推出万箱级集装箱船新船型。

在之后的2005~2008年大型集装箱船建造高峰年中，我国船企大多忙于应对市场需求，承接那些易于建造且价格不菲的散货船订单，而对有巨大潜在需求的集装箱船很少过问。据不完全统计，在此期间，全球建造的8000TEU级以上大型集装箱船共有157艘，我国船企只承

建了其中的13艘，仅占8.3%。当时，国内具备大型集装箱船开发建造能力的船企寥寥无几，而且，仅有的几家具备建造能力的船企也无暇顾及新船型开发，由此导致国内船企陷入当前散货船订单下滑、集装箱船市场升温却难于接到订单的窘境。对此，黄平涛提醒国内船企：“虽然我们的三大主流船型建造都能达到市场要求，但是真正能开发大型集装箱船的企业有限，船企新船型开发能力不足，竞争力不够，导致过去接不到的大型集装箱船订单现在依然接不到。我国造船业与其他制造行业发展的模式非常相似，属于投资拉动型，即迅速扩大产业规模，承建低端产品，实现了粗放式增长，而现在，我们必须重视的是改变发展模式。”

新船型开发

要有方向、有手段、有数据

“国内船企必须吸取忽视大型集装箱船开发的深刻教训，积极开发满足船东需求和国际标准要求的新船型。”黄平涛强调，在当前全球十分重视安全和环保的情况下，

能否满足船东需求是拿到订单的关键，而不同的船东和不同的航线又决定市场对船型的需求不尽相同，因此，船企必须根据船东的不同意愿，针对具体的开发问题研究出普遍解决办法和特殊解决办法；同时，对船舶能效设计指数（EEDI）、协调共同结构规范（HCSR）等国际海事组织新规则也必须重点兼顾，尤其是 EEDI，在众多新规范中地位极其重要，船企必须给予足够的重视。

为了抢占市场，韩国目前已有多家船企宣布，根据 EEDI 要求推出新船型并计算出了碳排放量等数据。例如，韩国对外宣称其为马士基建造的全球造船史上最大的 1.8 万 TEU 级集装箱船，就比相近船型少 20% 的碳排放量。目前，国内也相继开发出碳排放量比同类船型低的新船型，如大连船舶重工集团有限公司的 32 万吨超大型油船（VLCC）、11 万吨成品油船，上海外高桥造船有限公司的 25.6 万吨散货船，上海船舶设计院的 20.5 万吨散货船。黄平涛强调，当前业界对部分已满足共同结构规范的船型能否满足 EEDI 要求说法不一，有的认为可以满足，有的认为很少部分能满足，但是，未来建造的新船满足 EEDI 等新规是硬指标，我们在船型开发时必须做到“知己知彼”，敢于跟韩国船企建造的同型船竞争，因此，对于新



10 月 18 日，韩国大宇造船海洋表示，从瑞典 Stena Bulk 公司获得 2 艘 17 万立方米 LNG 船订单，总值高于 4 亿美元，交付时间在 2014 年。

据《韩国经济》10 月 20 日报道，今年三季度，韩国新获造船订单占同期全球新发造船订单的 51.2%。至 9 月底，韩国出口船舶 443 亿美元，同比增加 23%，主要为高技术船舶。

船型是否真正做了优化、好在哪里、碳排放低多少等，船企要有翔实的数据进行支撑，真正做到有方法、有手段、有数据，绝对不能含糊。

加大投入力度，开展多方合作

黄平涛认为，韩国船企之所以能够不断快速推出新船型，主要原因在于他们足够重视人才，而且，注重力量集中、人才集中。相对而言，我国船企普遍规模不大、力量薄弱，如果再不重视新船型开发工作，等于雪上加霜，因此，有能力的船企应该加大资本和人才投入力度，拿出前几年集中投资扩能的魄力来开发新船型。

还要加强产业链上下游的多方合作。事实上，只要重视船型开发工作，将我们的设计建造技术与船东的需求有效结合，世界各国船东都是非常愿意在我国船企订造新船的，从这个意义上说，加强与船东的合作，有助于实现船型开发与船东需求之间的有效结合。

当前，曼恩和瓦锡兰已经成功研发出双燃料船用发动机，这为渡船、好望角型船、沿海及内河船率先使用双燃料发动机从而实现节能减排创造了条件。此时，船企应该积极跟进，在新船型的开发中解决如何设计、使用供气装置的问题，与相关企业共同推进新船型的研发工作。目前，双燃料动力装置正在长江流域内河船上得到推行，但其牵头或引导方并不是船企，而是船舶和航运界以外的公司。黄平涛认为，市场的需求就是推动力，如果船企能够主动介入或推动上下游关联企业多方合作，将有助于加快新船型开发的步伐。



由我国自主研发建造的新一代绿色环保型 20.6 万吨好望角型散货船，在上海外高桥造船有限公司举行命名交付仪式。它不仅是目前世界上建造的最大吨位好望角型散货船，也是我国迄今为止出口美国最大吨位船舶。

此外，黄平涛还强调，应对规范不能仅依靠船企单打独斗，

上海船舶工业应以“新”取胜

——访上海船舶工业行业协会会长周振柏



蓬勃发展注入了新活力。

对此，周振柏表示，目前上海拥有9个大坞，虽然硬件设施水平比以前大幅提升，但是相较于江苏、浙江等

“尽管当前经济形势复杂，船市依然低迷，但上海船舶工业还是拥有良好的发展环境和竞争力。上海船企应充分利用自身的优势，以市场需求为导向，在发展策略上坚持生产、优化、研发并举，不断提升企业实力。”日前，上海船舶工业行业协会会长、上海市船舶与海洋工程学会副理事长周振柏在接受记者采访时对上海船舶工业的未来发展充满信心，并表示，通过创新驱动、转型升级，上海造船业将真正踏上从“制造”转向“智造”的道路，成为国内船舶工业的技术及人才高地。

近年来，在国家和上海市政府的大力支持下，上海船舶工业抓住了历史机遇，在产业规模和技术水平上都实现了跨越式发展。一方面，两大船舶集团公司纷纷在上海拓展业务，特别是中船集团公司建设的中船长兴造船基地凭借着先进的流程布置及庞大的生产规模，已经成为国内最大的造船基地；另一方面，随着国际航运中心的建设，中国远洋运输（集团）总公司、中国海运（集团）总公司等大型国有航运企业也落户上海，为上海船舶工业的

邻近省份，上海船舶生产能力及产量已不再独占鳌头。因此上海未来要从“体力造船”向“脑力造船”转变。他认为，长久以来，上海的造船技术始终在国内保持着领先地位，并拥有支撑研发所需的技术实力、信息资源和人才优势。因此，面对如今日趋激烈的国际竞争，在一些前沿船型和高附加值船型的研发上，上海船企应当仁不让，勇于率先跨出一步。他指出，国际金融危机爆发后，新船需求这块“蛋糕”迅速萎缩，接单难成为众多船企共同的发展瓶颈。上海船企应充分利用现有的管理和技术优势，结合自身的“拳头”产品，针对市场需求优化常规船型，同时开发出适应新规范、新标准的新船型，如节能环保船型、万箱级集装箱船，甚至是豪华游船等，以高技术取胜，以创新赢得市场。

对于上海市重点扶持的海洋工程装备产业，上海船企也纷纷瞄准时机大举进入。周振柏表示，眼下该产业还处于起步阶段，要形成产业链需要较长一段时间。上海海洋工程装备产业应在“十二五”期间进一步做好规划工作，以取得多元、稳步发展。在船舶配套业的发展上，他认为，目前上海在柴油机等产品方面已基本实现了本地配套，但许多关键的配套产品仍然依赖进口。未来船配产业不应只是引进，更要消化国外的专利技术，形成拥有自主知识产权的品牌，以提升上海船舶工业的综合竞争力。

周振柏最后表示，上海船企大多是大国有企业，因此一些企业还肩负着生产军品的重担。这些企业可以此为契机，实现军民结合发展，把好的技术和方法互补互用，取长补短，形成“以民养军，以军促民”的良性发展局面。另外，大型国企相对地方企业和民营企业而言，在体制和机制上不够灵活。上海船企应积极创新体制机制，寻求适应市场竞争的发展模式，为中国船舶工业的健康发展作出更大贡献。



中船长兴造船基地

实现政策新突破 加快上海国际航运中心建设

——访上海市城乡建设和交通委员会副主任沈晓苏

作为国家战略，上海国际航运中心的建设始终吸引着海事界的眼光。近年来，上海国际航运中心建设已取得了哪些关键性进展？目前面临着什么样的瓶颈与困难？年底即将举办的中国国际海事会展将为其带来何种影响？日前，上海市城乡建设和交通委员会副主任沈晓苏接受了记者的采访，对这些问题一一作了解答。

沈晓苏介绍，随着硬件设施的完善，上海国际航运中心在多项关键软实力上取得了不小的突破，上海国际航运研究中心、航运经纪人俱乐部、上海海事仲裁院、上海国际航运仲裁院、上海船舶交易市场经营管理有限公司、上海航运运价交易有限公司等航运服务机构相继成立，口岸服务环境和航运政策环境不断改善，综合保税区业务得到拓展，水水中转货物集拼运作模式和操作流程基本形成，并建成了沿江沿海 8 个口岸的货物集散网络体系。而利用上海航运交易所发布的新版上海出口集装箱运价指数作为结算标准，上海港 2010 年已累计完成对冲交易 1500 万美元，这不仅一举打破了我国在该领域的空白，还增强了上海港的国际话语权。他透露，目前上海航运经纪人俱乐部筹办了新造船指数公司，将开发编制中国新造船价格指数，以增强中国新造船价格对全球造船市场的影响。

对于上海国际航运中心今后的发展，沈晓苏认为，随着工作的深入，上海国际航运中心建设应在 3 个方面得到加强：一是要不断提高探索创新能力。国务院 2009 年下发的 19 号文件针对上海国际航运中心建设提出的一系列支持政策，目前

已基本落实到位，但与 2020 年基本建成上海国际航运中心的目标相比，政策上还要争取新突破，发展思路还要积极开拓。因此，下一阶段必须着力发掘综合

试验区先行先试优势，积极争取综合试验区政策创新，继续保持先发优势和领先地位。二是要进一步争取国家有关部委的支持。随着航运中心建设工作的深入，一些深层次问题不断显现，主要体现为税收制度、船舶登记制度、外资准入条件、船员国籍标准、航运仲裁法律适用等方面需要进一步与国际接轨，而这一系列问题的解决涉及多个部委，需要多方协调。因此，上海各相关部门要加强与有关部委的沟通，争取支持；同时，要进一步发掘地方力量，从人才引进、财政等方面加大支持力度，与中央政策形成合力，推动航运中心建设。三是要进一步发挥企业市场主体作用。航运企业是航运中心建设的主体，要着力推进各类中资航运企业充分掌握国际规则，积极主动参与国际市场竞争，占有和我国贸易地位相匹配的航运市场份额，取得和我国贸易地位相匹配的话语权，进而逐步调整国际航运市场规则，谋求国家利益最大化。

作为上海国际航运中心建设的一项重要内容，上海市建设交通委对中国国际海事会展的举办相当重



视。沈晓苏指出，这一海事会展在国际上具有较高的地位，已成为规模仅次于汉堡国际海事展的全球重大海事专业展。上海市建设交通委正按照工业和信息化部、交通运输部以及上海市政府的要求，与相关部门、单位成立第十六届中国国际海事会展领导小组，坚持科学办展、以贸促展的思路，积极推进各项筹备工作。

值得一提的是，为了搭建上海国际航运中心的交流平台，去年交通运输部和上海市政府在《加快推进国际航运中心建设合作备忘录》中明确将共同举办“国际航运论坛”。从今年开始，该论坛将与中国国际海事会展同期举行，以进一步吸引相关行业人士汇聚上海，共同探讨交流航运业的热点话题。这不仅将为中国国际海事会展注入新的活力，还将对上海乃至全国航运业、造船业以及国际航运中心的发展起到积极的推动作用。

正视危机 积极应对 航运复苏会现曙光

——访中国船东协会常务副会长张守国

“目前航运界比较流行的一种看法就是，今年亏损面扩大已成定局。”日前，中国船东协会常务副会长张守国在接受记者采访时表示，受多种因素影响，今明两年的航运市场不被看好，航运市场将呈U字形发展，且会在低谷徘徊一段时间。因此，“航运界要充分认识到危机的严峻性及持续时间的长久性，达成一致，面对现实，充分准备，理性发展，不盲目扩张船队，使供需关系尽快回到正常轨道上来”。

主流市场形势严峻

今年9月14日，是本轮国际金融危机的“三年祭”。3年中，人们一直在期待世界经济复苏，带动航运市场回到波罗的海干散货综合运价指数（BDI）的“万点时代”。但事实是，作为航运市场的主力——散货船、集装箱船和油船市场，今明两年面临的形势非常严峻。

张守国介绍，散货船市场自去年第四季度开始下行，今年更是持续低迷。去年，BDI平均在2600点左右，而今年年初以来基本上位于2000点以下，最近几个月甚至在1200点到1400点徘徊。根据今年5月中国船东协会散货专业委员会天津年会的数据，目前一艘好望角型散货船的日成本为24000~26000美元，但其出租价格最低仅为每天4000~6000美元。也就是说，船公司若将其投入营运，一天的损失将达20000美元。这种收支倒挂的情况导致闲置的船舶数量不断增加。与散货船市场一样，集装箱船从去年第四季度开始也遭遇厄运，一路下滑到现在。目前广州南沙港至欧洲的集装箱船航线日运费只有两三百美元，几乎接近“零运费”。而油船市场一直疲软。总体来说，航运

市场短期内难以看到复苏希望。

利空、利好因素参半

张守国分析，目前，影响航运市场复苏的利空、利好因素并存。其中，利空因素主要有3

个：第一，世界经济恢复缓慢。“一方面是由于金融危机初始阶段各国采取的救市政策目前未达到理想效果；另一方面，诸如欧洲主权债务危机、美国最高债务限额等对经济恢复不利的因素层出不穷，且目前无有效解决办法。”张守国不无担忧地表示，“这将大大影响人们对经济的预期，使人们普遍对航运市场的复苏不持乐观态度。”

第二，运力过剩压力仍然较大。虽然船公司拆了一些船，撤了一些单，但今明两年，每年仍将有几千万吨新建散货船、100多万TEU新建集装箱船交付使用。张守国认为，航运市场的变化，总体上还是要看运力和运量在供需关系上是否平衡。例如贸易量增长9%，运力增长12%，运力过剩的压力就会加剧，为了保住市场份额，航运市场竞争将异常激烈。

第三，船公司运营成本不断增加。《2006年国际海事劳工公约》即将在中国生效，这将使海员待遇大大提高，致使船公司劳动成本增加。据一些大的船公司介绍，目前燃油和海员的费用加起来在航运运营成本



本中占60%，而过去这个比例可能不到50%。再如为解决海盗问题，船公司改变航线、雇用武装护卫、加建保护舱等，也增加了很多成本。此外，欧盟近期加大了对班轮的监管力度，有多家班轮公司在接受欧盟的调查，船公司不能互相透露价格信息，不能共同安排运力，这给船公司提高效率、降低成本带来了额外的困难。

在上述利空因素出现的同时，利好因素也在累积。张守国表示，从全球宏观经济角度来看，面临国际金融危机带来的震荡，美国、欧盟和日本等世界主要国家和经济体都在调整自己的发展规划，这种调整有利于逐步消化国际金融风暴中所夹杂的各类不景气因子。我国“十二五”经济发展将着重于发展方式的转变，年均增速也将从“十一五”的11.2%下调至8%，这将有力抑制经济泡沫的扩张，实现经济软着陆。同时，中国进行的经济结构调整，更多着眼于民生，因此在加快城市化和保障性住房建设的进程中，对铁矿石、煤炭、原油的运输需求，仍会保持在一个较高的水平上。此外，航运业内部的利好因素

在逐步增多。张守国表示，对于这场严峻的危机，整个航运业已经达成共识，并采取相应措施积极应对，如调整船队规模和船队结构，拆解老旧船舶，寻找锚地闲置部分运力，加强管理，提高经营管理水平等。

“可以预期，随着各种内外利好因素的积累，航运市场的供需关系将渐趋平衡。严冬过后，春天终将迎来。”张守国说。

同舟共济 共渡难关

谈到如何应对危机，张守国认为，航运企业应站在行业整体长远发展的角度，不要把自己的利益和行业利益“脱钩”，要科学理性地对待面临的问题，规划好自身发展，加强风险防控，加强行业自律，不要盲目抄底，不要打小算盘，切忌“机关算尽太聪明”。当前，航运企业应该苦练内功，加强管理，降低成本，要把“猫冬”变成“冬训”，进行科技创新，通过新技术、新管理、新装备等手段，提升企业核心竞争力。整个航运界要共同努力，抱团取暖，心往一处想，劲往一处使，不能只让别人动手，自己袖手旁观。只有大家一起付出努力与采取行动，才能把损失降到最小，才能使市场早日恢复。

“走出市场低谷，仅靠航运企业还不够。”张守国表示，航运产业链上的相关部门及企业应该加强沟通、合作与协调，形成合力，联手应对危机。他认为，航运企业应该与货主企业真诚合作，建立稳固的战略合作关系，签订长期运输合同，锁定合理利润，真正做到运价上涨时不提价。而货主企业也应该体恤航运企业，不要过于压低运价，不要“毁约”，因为唇亡齿寒。只有大家共同携手发展，避免运价大起大落，才能确保行业健康发展。

在当前的市场形势下，作为中国航运业的行业组织，中国船东协会正积极建议政府部门进一步加强宏观调控，加大市场监管力度，并



上半年A股十大“巨亏王”曝光，航运业占据了第1、3、7、9四个位置。和电力企业几乎“平分秋色”。

波罗的海贸易海运交易所干散货运价指数（BDI指数）近期涨势迅猛，10月份之后连续报在2000点上方，上周BDI更是上涨8.65%至2173点。不过，短期刺激过后，行业困局难改，反转格局仍然遥远。

出台优惠政策或措施，以帮助航运企业降低经营成本、有效应对危机。其中包括：建议政府部门在推动企业拆船上发挥积极作用，对于企业拆船产生的利润，不征收25%的所得税；建议海事部门加大港口国检查力度，特别是针对老旧船舶或船况较差的船舶进行重点检查；呼吁国家相关部门充分考虑船员职业的特殊性和国际性，进一步改进船员个人所得税征收制度。

另外，张守国介绍，我国中小

民营航运企业在获得金融机构资金支持方面面临较大的困难，这将对我国航运业运力和产权的结构性调整产生重大的影响。目前，中国船东协会正加强与金融机构的沟通，抓紧研究相关办法。

“信心比黄金更重要，”张守国对记者说，“虽然航运市场总体不景气，但是阳光总在风雨后，只要大家坚定发展信念，航运业终会迎来黎明的曙光。”

驶向蓝色梦想——中国造船业在培育中插上腾飞翅膀

这是一个强国富民、拥抱大海的梦想——新中国成立 60 多年，特别是改革开放以来，从仅能修造沿江、沿海中小型船舶，到设计建造液化天然气运输船、3000 米水深海上钻井平台等世界船舶工业顶尖产品；从占国际市场份额如九牛之一毛，到造船完工量位列世界第一……中国造船业华丽转身。

面向浩瀚海洋，中国造船业承载着历史重托，肩负着未来期盼，扬起风帆，不断追寻着蓝色的梦想。

穿越时空，乘风破浪——中国造船业在艰辛中驶向蓝色海洋

历史是一面镜子，也是一部深刻的教科书。

上海，鲁班路 600 号江南造船博物馆。走进这里，穿越江南造船厂 140 年的历史，便走进了中国造船业最鲜活的教科书，让人真切感受到中国造船业发展的艰辛与辉煌——

看这本奏折，为李鸿章 1865 年所上，江南造船厂的前身江南机器制造总局由此而生，但积贫积弱的年代注定了中国造船业的命运多舛。

看这支长长的铆钉枪，1946 年前，这里造出的船完全靠它将一块块钢板铆牢。

看这份印着“正式接管海军江南造船所”字样的上海军管会第一号命令，发布于 1949 年。国民党溃逃台湾前夕，把江南造船厂的贵重机器设备和工具材料全部运走，并将厂房设备悉数炸毁。当年 5 月 25 日下午，解放军进入上海，船舶工程专家王荣瑛赶到船厂，厂房设备



2003 年 1 月 7 日，一列货运列车徐徐开进停靠在广东湛江北港码头的“粤海铁 1 号”渡轮，准备跨越琼州海峡驶往海南南港码头。我国第一条跨海铁路粤海铁路当日开通，海南从此结束与大陆不通火车的历史。这是一个强国富民、拥抱大海的梦想——新中国成立 60 多年，特别是改革开放以来，从仅能修造沿江、沿海中小型船舶，到设计建造液化天然气运输船、3000 米水深海上钻井平台等世界船舶工业顶尖产品；从占国际市场份额如九牛之一毛，到造船完工量位列世界第一……中国造船业华丽转身。面向浩瀚海洋，中国造船业承载着历史重托，肩负着未来期盼，扬起风帆，不断追寻着蓝色的梦想。

(新华社记者周文杰摄)

已成一片废墟……

就在这片废墟上，后来担任江南造船厂首任总工程师的王荣瑛主持建造了中国第一代潜艇和第一艘自行设计、国内配套的万吨轮“东风”号。

这里，还记录着新中国成立以来许多第一：中国第一艘大型综合性海洋科学考察兼远洋通讯船、中国造船业第一个国际著名品牌“中国江南—巴拿马型”散货船、第一艘液化石油气船、第一艘跨海火车渡轮……

20 世纪 80 年代，当中国向世界打开国门之时，中国造船人投身国际市场，经历了 80 年代末船舶市场大萧条和 90 年代末亚洲金融危机的考验，中国造船业在艰辛探索中蓄

势待发。

以毛泽东、邓小平、江泽民同志为核心的三代中央领导集体和以胡锦涛同志为总书记的党中央高度重视造船业发展。在党和政府的关心指导下，新世纪以来特别是近年来，随着中国经济发展节节攀升，中国造船业迅速崛起。

2002 年 8 月 31 日，大连船舶重工为伊朗国家油船公司建造五艘 VLCC 中的第一艘“伊朗·德尔瓦”号在世界惊叹的目光中签字交工。

VLCC 是超大型油船的英文缩写，30 万载重吨的 VLCC 是当今世界最大的通用原油远洋运输船型。其设计建造技术一直被发达的造船国家特别是日本、韩国所垄断。

三年前与伊朗签订建造合同时，中国未曾造过一艘 VLCC。一切都要从头开始。

船东提出了苛刻的条件：一般的 VLCC 使用寿命是 20 年至 25 年，他们提出“疲劳寿命”要 40 年；一般的 VLCC 对舒适等级没有要求，他们提出要达到豪华游轮的舒适度……科技人员奋力攻关，4000 多名员工奋战在车间、船坞、码头。

桑尼，负责监造这艘 VLCC 的伊朗人，每日在船上，一道道工序，一个个节点，“吹毛求疵”找纰漏。当 90 多个试验项目均经过了严格检验，平日不苟言笑的桑尼不吝溢美之词：这艘 VLCC 比我们在其他国家建造的 VLCC 性能更优越，取得的认可证书肯定也更多！

员工们的眼睛湿润了。事后有媒体评论说，VLCC 可以承载起 30 万吨原油，却装不下中国造船人为之付出的心血和汗水。

“截至目前，我们已经设计建造了 58 艘 VLCC，设计建造一艘 VLCC 的工期也缩短至 10 个月。”大连船舶重工集团总经理于逢平说。

这只是近年来中国造船业发展



2010 年 6 月 20 日，由大连船舶重工集团为香港友谊帆公司承造的中国香港籍 30 万吨油轮“新阳萨瓦罗克”首航，驶往新加坡。该轮是当年由大连船舶重工集团承造的 4 艘 30 万吨级油轮。（新华社记者郭昱摄）



2010 年 6 月 20 日，由大连船舶重工集团为香港友谊帆公司承造的中国香港籍 30 万吨油轮“新阳萨瓦罗克”首航，驶往新加坡。该轮是本年度由大连船舶重工集团承造的 4 艘 30 万吨级油轮。（新华社记者郭昱摄）

的一个缩影。从 VLCC 到液化天然气运输船（LNG 船），从“好望角”型散货船到 3000 米半潜式海上钻井平台，一大批代表世界船舶工业顶级水平的中国船舶和海洋工程产品驶出国门，驰骋蔚蓝色海洋。

这是一条中国造船完工量的增长曲线：2005 年突破 1000 万吨，两年后突破 2000 万吨。从 2007 年到 2009 年，以每年 1000 万吨的速度增长。2010 年一年增长了 2000 万吨。“十一五”期间，中国船舶完工量

以年均 43% 的速度疾速增长。

这是一幅世界造船中心更迭的路线图：1956 年日本超越英国成为第一造船大国，世界造船中心开始从欧洲转向东亚。20 世纪 70 年代，韩国造船业快速崛起，并在 2003 年争得世界第一的“宝座”。中国继 2008 年造船完工量、新接订单量和手持订单量超过日本后，2010 年这三项指标全面超过韩国，一跃成为世界第一造船大国。

挪威船级社总裁石万胜说，中国船舶工业从几乎一无所有到如今的世界领先地位，这样的快速发展令人惊诧。美国《远东经济评论》赞叹道：“中国造船业打造新神话！”

中国造船人对“神话”一词有着自己的注解：创造的力量来自近代以来落后挨打的屈辱记忆，来自实现民族复兴的强大意志，来自勇于超越、敢为人先的英雄气概，来自不畏艰险、顽强拼搏的伟大精神。

“在充分竞争的国际市场上，中国造船业杀出了一条血路。”中国船舶工业集团总经理谭作钧倍感自豪。

从渤海湾，到长江口，再到珠江口，面向大海，中国三大造船基

地如三颗明珠熠熠生辉。

1920年，孙中山在《建国方略》中描绘了“年可造各种船只200万吨”的蓝图。如今，中国造船年完工量超过6000万吨，占世界市场43.6%。

坚定意志，跨越发展——中国造船业在培育中插上腾飞翅膀

2003年注定成为中国造船业酝酿腾飞的新起点。

这是当年中国造船业的一张日历表：

1月7日，我国首艘跨海火车渡轮“粤海铁1号”承载着第一列货运列车鸣笛出发，海南从此结束与大陆不通火车的历史。

2月，日本《世界舰船》载文称，20世纪90年代以来，中国的造船业瞄准世界先进水平，积极推进政企分离，全面增强企业活力。

5月3日，中国南通中远川崎造船厂拿到建造4艘超大型集装箱货轮的大订单。

……

那一年5月，从船舶工业界到国家决策层开始酝酿建设世界第一造船大国的目标。

“建设世界第一造船大国”。不少外国人最初听到这一消息都认为是“痴人说梦”，他们的依据是中国当年拿到的全球份额仅有10%。但他们不了解中国人深埋于心底的百年雪耻之情，无法体会中国人在站起来后奋力追赶的坚定决心，更难以估量这种情感与决心之上的国家意志。

中国船舶工业的发展正是在这股不断汇聚的力量中获得新生。

打进国际市场，才有希望。但走向世界的第一步又是何等艰辛：1980年，香港爱国船王包玉刚、包玉星兄弟把原计划拿到日本去造的

一艘2.7万吨货船订单给了大连造船厂，成为中国船舶工业自营出口的第一个合同。

没技术，没设备，对船东提出的各项国际标准更是不知所云。只有边学边干。

就拿非核心技术的刷漆来说，过去国内只要不漏刷、不漏油就行。船东却要求用日本油漆，还要符合瑞典标准。请来日本油漆商指导施工，要求十分严格，钢板上的锈除不净不行，除得太光也不行；漆刷薄了不行，厚了也不行；天太冷不能刷，太潮不能刷……工人们耐着性子，一遍遍返工重来。

后来，这艘“长城”号航行一年回国检修时，工人们看到船体油漆簇新如故，再比比以前造的轮船出一趟远洋回来就锈痕斑斑，打心里服了那位日本老师和这个瑞典标准。

1982年1月4日，“长城”号按期交船，符合合同要求。包玉星高兴地说，“长城”号的质量完全达到了“世界一流水平”。

上午签字，下午起锚。“鸣……”笛声中包含了中国几代造船人对出口万吨轮的无限渴望，也宣告了中国船舶走向世界的雄心。中国造船工业翻开了崭新一页。

20世纪80年代以后，在国家大力扶持下，中国开始大规模船舶技术引进和工厂硬件改造工作，中国造船产量不断增加，到1994年世界排名上升到第三位。

进入新世纪，中国造船业站到了腾飞的新起点上：我国劳动力成本较低且整体素质较高，拥有地处北温带的漫长海岸线利于造船作业，尤其是经过改革开放后工业和科研体系奠定了比较雄厚的基础。

把发展船舶工业作为战略产业予以培育、扶持，把中国建设成世界造船大国、强国，这不仅是造船

人的心声，更是国家的意志和行动。

经过充分调研，2006年9月，国务院常务会议审议并通过了《船舶工业中长期发展规划（2006年—2015年）》。《规划》明确提出，“十一五”期间，中国将重点建设环渤海湾、长江口、珠江口区域三个现代化大型造船基地。这是国家首次制定的船舶工业发展规划，吹响了向造船大国、造船强国进军的号角。

在广州珠江入海口一个叫龙穴的岛上，有一片小树林。每当开工建造一艘新船，船厂就和船东在这里共同栽下一棵龙眼树，留下历史的记忆。如今这片“船东林”已有36棵龙眼。盛夏此时，枝头上的果实累累欲坠。

七年前，这里只是伶仃洋畔一个人迹罕至的海岛。如今，它是中国最先进的三大造船基地之一。它叫中船集团广州龙穴造船基地。

负责建设这个基地的广州中船南沙龙穴建设发展有限公司总经理王京一记得，2004年第一次上岛时，这里不通路、不通水、不通电，一片蛮荒。

“回首基地建设之路，一个字：难！”但是，为了造船大国的梦，这位因少时看了电影《甲午风云》而矢志造船业的北方汉子，选择留在这个潮湿闷热的岛上。

“更难的是边建基地边造船。”余宝山，中船集团总经理助理兼龙穴造船公司董事长记得，2006年10月28日，30万吨船坞正在开挖建设时，一份4艘30.8万吨VLCC建造合同已经攥在手中。

2010年1月24日，腊月初十，龙穴造船基地建造的第一艘拥有自主知识产权的VLCC“新埔洋”号启程首航，万人涌向码头……

正是坚定的国家意志，正是超前的战略决策，中国造船业抓住了2003年至2008年国际航运市场红火的大好机遇，扶摇直上。

然而，大海并不总是风平浪静，世界经济暗潮汹涌。

2008年，国际金融危机席卷全球，造船业首当其冲！国际贸易先行指标——波罗的海指数一度从10000多点跌到600多点。中国造船业订单量大幅度下跌。

严峻时刻，国家及时出台了《船舶工业调整和振兴规划》，对船舶工业的发展目标进行上调，对船舶配套、海洋工程提出了更具体的要求。



2010年5月9日，一位游客在上海世博会中国船舶馆展示的钻井平台和半潜式储油船模型的能源区拍照。（新华社记者郭昱摄）



2009年3月9日，大连船舶重工集团的一名造船工人对船舶底部进行打磨作业。针对金融危机对造船业的影响，大连船舶重工集团2009年出台了十大举措，包括全面提高质量管理水平，实现由速度效率型向质量效益型转变，加快产品的升级换代，全面紧缩基本建设投资，降本增效，开源节流等。（新华社记者任勇摄）

工信部装备工业司副司长李东介绍说，国家鼓励银行加大对造船

业信贷融资力度，通过买方信贷形式把订单留在国内。同时，保障骨干船厂资金不断线。这对造船业复苏起到有力支撑。

就是在困难的2010年，中国造船业逆风飞扬，造船完工量同比增长超过40%，造船完工量、新接订单、手持订单三大造船指标全面超越韩国。

“世上无难事，只要肯登攀。”见证我国船舶工业腾飞的国家发展改革委原副主任张国宝感慨地说：“造船

工业的发展表明，培育一个产业国家意志的重要性。造船工业能够做到的，其他产业领域也应该能够做到。”

当坚定的国家意志成为产业的后盾，一切惊涛骇浪都阻挡不了中

国造船巨轮驶向强国梦想的航程。

勇于创新，开拓奋进——中国造船业在锻造中挺起坚强脊梁

美国学者詹·阿德金曾绘就这样一幅图画：一艘是郑和的宝船，占据画面主体；一艘是哥伦布的旗舰，大小只有前者的四分之一。

哥伦布的航海活动要比郑和晚87年，航船规模也比郑和船队小得多。令人深思的是，新大陆在哥伦布执着的探索航程中逐渐清晰，而郑和之后明王朝的禁海令和清朝的闭关锁国政策，使“中国人把头转过去，背向海洋”。

历史的比较是复杂而痛苦的，民族复兴的意志是深厚而强大的。打开国门、面向大海，勇于创新，开拓奋进，是当代中国人的必然选择。

作为沪东中华造船有限公司中国第一艘液化天然气船建造项目的负责人，1998年，王衡元在项目筹备阶段来到韩国。一位韩国船企负责人的话至今让他记忆犹新：“你们造不出LNG船，还是来买我们的吧。”

这位负责人的话在当时并非毫无道理。LNG船与豪华游轮并称为

造船工业皇冠上的明珠，是货运类船型中技术难度最高的一种。

建造 LNG 船的主要材料是一种只有 0.7 毫米厚耐超低温的特殊钢材，焊接中不能有汗滴上，不能有手指印，焊接要求一次成功，稍一抖手就可能造成工时上百倍的返修，找遍中国，没有一位符合条件的焊工。

不仅如此，LNG 船需要将天然气冷却到零下 163℃ 进行液化，即使是中国实验室里也很难造出这一温度空间；LNG 船内维持低温的 5 万多个木制绝缘箱的制作精度标准是丝，这在中国的木制行业闻所未闻……当时的中国，建造 LNG 船的起点几乎是零。

造？还是不造？

王衡元的回答是：不造，中国造船业就没有活路，拼死也要一搏！

尝试，失败，再尝试……艰苦磨砺刻骨铭心。2008 年，中国第一艘 LNG 船试航成功。

第一艘 LNG 船起步的艰辛是当时造船业处境的一个缩影：中国造船业技术水平较低，国外先进的船企封锁核心技术。在世界市场上不想被人牵着鼻子走，就只有自主创新。

大海，总是让人浮想联翩。

同样作为当今世界船舶工业的顶尖产品，海上钻井平台关乎一国海上石油能力的大小，世界顶尖的海上钻井平台自然也成为中国造船人必须“啃”下的一块“硬骨头”。

2003 年春天，大连船舶重工承建了我国首座 400 英尺自升式钻井平台。

万事开头难，设计是第一道关口。

造船精英研究起钻井平台成了门外汉。他们从“零”开始，向书本学、向前辈请教、向船东请教，

消化基本设计图纸……

整体布置难，平台尺度只有 VLCC 的 1/4，但电缆的用量却是 VLCC 的两倍；高压管系设计难，有的高压系统设计压力最高可达 1 万多个大气压，相当于 1 万多米深的海底压力，一旦泄漏，后果不堪设想……但他们仅仅用了 5 个月的时间完成设计，开工建造。

钻井平台大量采用高强度钢，焊接十分困难。技术人员经过一年多上千次的实验、分析，成功解决这类钢板的焊接等一系列工艺和建造技术。

第一次升船，大家的心提到了嗓子眼。

施工人员把三个桩腿分段固定后，利用齿轮分段升空，90 人分成三组，站在一人宽的探出主船体外侧的工装通道上，有人挥臂喊号子，连续“拔”了 8 个小时才把三段桩腿拉上平台。

焊接要求高，不管刮风下雪，开焊就不能停下。焊工们爬到脚手架上，在用篷布搭起 1 平方米刚够容身的小棚子里一呆就是一天。夜晚，四周万籁俱寂，微弱的灯光、黑黢黢的海水、焊枪发出的声音陪伴着他们。焊接高温烤得脸疼，刺骨的寒风吹得背寒，但没有一人退缩。

2005 年 3 月 26 日，高空桩腿对接成功，工期比计划提前了 60% 以上。指导专家美国船级社验船师吴晨曦感叹道，中国造船人的意志超乎想象，建造的速度和质量超乎想象。

正如大海总是波涛汹涌，创新的道路更不会一帆风顺，在这条崎岖之路上走着的是无怨无悔的中国造船人：

他们志存高远，坚守着强国必经略海洋的梦想。山海关船舶重工有限责任公司技术中心主任王杰

平放弃留在大城市发展的机会，放弃优厚的待遇，在风吹日晒中建造了世界第一条海洋风车安装船；

他们不甘人后，锐意创新，实现一次次超越。沪东中华造船有限公司电焊高级技师秦毅，在国外封锁技术的情况下，苦练本领成为中国第一位掌握 LNG 船特殊钢焊接工艺的焊工；

他们不求回报，在平凡岗位上埋头苦干。大连船舶重工有限公司装配工战怀奎，为提高作业效率，创新工艺，参与建造的 2.8 万吨多用途集装箱船被国际同行广泛赞誉；

……

创新让中国造船业的变化翻天覆地：

从以前的甲板机械、螺旋桨、大型曲轴等基础设备都要依靠进口到目前船用发电机和曲轴实现国产化，一批船用设备还拥有了自己的品牌，实现了批量出口。

创新让中国造船业赢得了前所未有的世界地位：

如今，中国自主开发、设计、建造的 17.5 万吨“好望角”型散货船在国际市场上广受欢迎，在这种船型上我国已拥有了定价权和话语权。

如今，中国即将建造第七艘 LNG 船，这艘船完全由中国自主设计，出口方是世界知名能源公司美国埃克森美孚和世界知名海运公司日本商船三井，中国的造船技术获得世界认可。

……

起航中国，扬帆世界。目睹自己亲手建造的一艘艘巨轮在五湖四海乘风破浪，只有中国造船人才更能体会出其中的传奇与艰辛。

面向未来，科学发展——中国造船业在转型中驶向强盛新航程

离上海市不远的长兴岛上，每天清晨都会看到这样的场景——

约 8 公里的海岸线上，海浪拍岸，巨大的船坞停靠着一艘艘正在修造的船舶。船坞旁，5000 多名江南造船公司的干部职工以班组为单位，整齐排列，在晨曦中开着班前会。他们奋力齐喊“加油！加油！加油！”声震大海。

中国造船人以此警示自己，在驶向未来的航程中，总会面临新的风险和挑战。他们没有任何自满的资本，需要不断奋进。

追赶与超越，竞争是如此激烈。就在中国造船业夺冠不久，韩国造船业卷土重来。今年上半年，韩国获得全球船舶订单一半以上，超过中国。

韩国《朝鲜日报》评论说，韩国成功的秘诀，就是放弃与中国在散装货轮的竞争，抢占高附加值船舶领域。

世界船舶市场风云突变：上半年世界新船订单量大幅下滑，预计全年将比去年下降 40%。但超大型集装箱船、海洋工程装备等高新技术产品需求量上升。上半年，高附加值船型订单被韩国公司大量揽走。超大型集装箱船中国只接了 7 条，韩国接了近 70 条。

国际造船规则剧烈变动：国际公约将设定船舶排放、节能、安全等新门槛。以排放为例，今后 5 年内船舶排放可能在现有基础上降低 30%。根据中国船级社统计，我国有三分之一的船厂面临出局的风险。

中国造船业又一次到了生死攸关的关键节点。

挑战、忧患，从主管部门到企业负责人，乃至普通职工无不感到形势之严峻。

李东讲了这样的差距：中国大量制造船舶的动力心脏柴油机，但



设计和品牌是德国人和芬兰人的。中国每造一台柴油机，就要交一份专利许可费，占到总制造成本的 10%。

公司副总经理盛纪纲，有着 20 多年工龄的“老造船”，心里有本账：高附加值的 LNG 船，中国去年所占世界份额仅为 6%，而韩国占到世界的 81%。

“要记牢这本账。”盛纪纲常常对职工们说，光靠苦干不行，关键要看核心竞争力，那就是品牌、管理和技术。

洪刚，10 年前加入外高桥公司担任电焊工。此前，曾在一家中韩合资造船厂工作过。他作了这样的对比：韩国一流造船企业每造一修正吨船只要 10 个小时，中国一般企业要 40 个小时以上。韩国的造船效率是我们的 4 倍，我们的劳动力成本是他们的四分之一。但是，一些韩国企业通过合资形式来华或在东南亚建厂，一旦劳动力成本降下来，他们的效率优势就会突显。我们压力大啊！

“怎么办？现在能造的，我们要造精；没有造过的，要研发储备，具备这个能力！中国造船人从来不会服输。”江南造船公司设计部部长伍朝晖说。虽然没有造过万箱以上的集装箱船，但伍朝晖已经带领着设计团队成功预研了 1.8 万箱集装箱船。

环顾世界，造船格局深刻变革，科技较量更加凸显。欧美国家虽然造船业日益衰微却牢牢控制着设计和技术的龙头，日本启动了以“低碳船舶”为核心的新一轮船型优化工程，韩国正在强化高技术船舶优势，巴西、俄罗斯等国通过国轮国造措施加入到竞争行列……

百舸争流，不进则退。

李东说，“十二五”时期，我们要以科学发展为指针，适应国内外航运和海洋经济发展的新变化，顺应世界绿色造船发展的新趋势，以转方式、调结构为主线，更加注重创新驱动，更加注重技术和品牌优势，更加注重质量、效益和效率，努力实现由造船大国向造船强国的转变。

只争朝夕，时不我待。

站在江南造船厂这个曾经的历史起点，盛纪纲誓言铮铮：“转弯之处好超车，中国造船业将在更高起点上实现新的跨越。”

从造船大国迈向造船强国，凝聚着数十万中国造船人再创辉煌的雄心壮志，更激荡着世界造船古国再度复兴的豪迈激情。

面向未来，中国必将迎来更大发展，中国造船业必将乘风破浪，扬帆远行，创造更加辉煌灿烂的明天。（来源：新华社）

2011年1-9月全国船舶工业经济运行情况

2011年1-9月，船舶工业行业经济运行总体平稳增长，但受全球经济下滑、航运市场持续低迷的影响，新承接船舶订单大幅下降，手持订单持续萎缩，企业利润增幅回落，行业发展面临严峻挑战。

一、经济运行的基本情况、特点和问题

1、造船完工量保持增长、新承接大幅下降

1-9月，全国造船完工量5101万载重吨，同比增长18.3%，9月份当月完工786万载重吨，环比增长67.2%。新承接船舶订单2902万载重吨，同比下降42.8%。截至9月底，手持船舶订单量16886万载重吨，比上年同期下降13.8%，比2010年底下降14.5%。

2、工业总产值保持增长

1-9月份，全国规模以上船舶工业企业1526个，完成工业总产值5734亿元，同比增长24.6%。其中船舶制造业4437亿元，同比增长24.7%，船舶配套业673亿元，同比增长32.8%，船舶修理及拆船业568亿元，同比增长15.7%。

3、船舶出口增幅趋缓

1-9月，规模以上船舶工业企业完成出口交货值2394亿元，同比增长16%，增幅下降1.9个百分点。其中，船舶制造业2063亿元，同比增长16.3%；船舶配套业73亿元，同比增长14.9%；船舶修理及拆船业222亿元，同比增长11.8%。

1-9月，全国完工出口船舶4305万载重吨，占全国造船总量的84.4%；新承接出口船订单2162万载重吨，占新接订单总量的74.5%；手持出口船舶订单13863万载重吨，占全部手持订单总量的82.1%。

4、销售收入继续增长

1-8月份，全国规模以上船舶工业企业实现主营业务收入4383亿元，同比增长27.1%。其中船舶制造3348亿元，同比增长29.2%；船舶配套产品制造业530亿元，同比增长28.0%；船舶修理及拆船业457亿元，同比增长13.1%。

5、实现利润增幅下降

受成本上涨，低价船交付比例增大等因素影响，船舶工业实现利润增幅出现回落。统计显示，1-8月份，船舶企业实现利润总额328亿元，同比增长24.5%，增幅下降8.2个百分点。其中：船舶制造277亿元，同比增长25.5%；船舶配套产品制造业26亿元，同比增长22.3%；船舶修理及拆船业22亿元，同比增长23.8%。

1-8月份，船舶工业企业主营业务收入利润率7.5%，同比下降2.1%。与全国规模以上工业企业相比，主营业务收入和利润总额增幅分别低于全国工业平均水平4.6和3.7个百分点。

6、承接新船订单结构出现变化

9月份，我国船舶企业承接新船订单结构出现了积极变化。扬子江船厂承接的两艘10000箱集装箱船订单正式生效。在海洋工程装备方面，熔盛重工承接了2艘穿梭油轮订单，中远船务工程有限公司获得了两艘铺管船订单，中船集团上海船厂接获2+2艘钻井船订单，这是我国船厂本年度第二次接获钻井船项目，对我国海工行业的发展具有积极意义。

7、市场竞争更加激烈，企业亏损额加大

9月当月，我国船舶行业仅承接船舶订单94万载重吨，是2009年6月以来月度成交的最低订单量。到9月底，全国约有30%的船厂没有接到订单，其中重点监测的43个船舶企业有4个没有接到订单。缺少新

接订单，已使部分企业明年上半年可能陷入开工任务不足的困境。部分中小船厂已出现停产、转产现象。

船舶企业亏损面和亏损额有所增加。截止8月份，全行业亏损企业249个，亏损额26.6亿元，比上年增亏37.9%，其中造船企业的亏损额增幅较大，114个亏损企业的亏损额比上年增长1.1倍。

二、市场预测

多数专家认为，未来船舶市场将呈现出需求结构变化明显，LNG船、大型海工装备等市场依然活跃，符合国际造船新标准、新规范要求的节能环保型船舶更让船东看好。新船价格，特别是散货船价格持续低迷，油船价格也在低位徘徊。集装箱船订单成交活跃程度将出现减缓迹象。

预计今年第四季度，我国船舶行业运行速度将温和回落，但主要经济指标仍能保持两位数增长，全年造船完工量将超过6000万载重吨，新承接船舶订单继续低迷，由于每月造船完工量远超出新承接船舶订单量，手持船舶订单将加速下降。（摘自中国船舶工业行业协会网站）

海工装备中长期规划出台

国家发改委等4部委16日下发《关于印发海洋工程装备产业创新发展战略（2011—2020）的通知》（以下简称《通知》），推动海洋工程装备产业发展。《通知》提出，未来十年要重点发展主力海洋工程装备、新型海洋工程装备，并且支持符合条件的海洋工程装备制造企业上市融资和发行债券。

据记者了解，此次发布的海洋工程装备制造中长期发展规划，是《国家战略性新兴产业发展“十二五”规划》的细化补充。

海洋工程装备提升至国家战略

《通知》明确指出，海洋工程装备产业是开发利用海洋资源的物质和技术基础，是我国当前加快培育和发展的战略性新兴产业。

海洋工程装备主要指海洋资源（特别是海洋油气资源）勘探、开采、加工、储运、管理、后勤服务等方面的大型工程装备和辅助装备，具有高技术、高投入、高产出、高附加值、高风险的特点，是先进制造、信息、新材料等高新技术的综合体，产业辐射能力强，对国民经济带动作用大。

此次《通知》明确了发展海洋工程装备产业的方向，并确定了主力海洋工程装备（包括物探船、工程勘察船、自升式钻井平台、自升式修井作业平台等）、新型海洋工程装备、前瞻性海洋工程装备、关键配套设备和系统、关键共性技术等 5 大战略重点。

根据《通知》，到 2015 年，基本形成海洋工程装备产业的设计制造体系，初步掌握主力海洋工程装备的自主设计和总包建造技术、部分新型海洋工程装备的制造技术、以及关键配套设备和系统的核心技术，基本满足国家海洋资源开发的战略需要。

《通知》要求，到 2020 年，形成完整的科研开发、总装制造、设备供应、技术服务产业体系，打造若干知名海洋工程装备企业，基本掌握主力海洋工程装备的研发制造技术，具备新型海洋工程装备的自主设计建造能力，产业创新体系完备，创新能力跻身世界前列。

加大政策支持力度

对保证目标的实现，《通知》从加大支持力度、鼓励研究开发和创新、改善金融服务方面给出了明确的表述。

《通知》指出，要加大国家投

入力度，推动要素整合和技术集成，努力实现海洋工程装备产业核心技术重大突破。结合海洋工程装备产业特点，进一步落实相关税收支持政策。

此外，要鼓励研究开发和创新，《通知》明确，要鼓励企业、科研机构、高校对重点项目和重大工程进行联合攻关；鼓励企业加大投入，并落实企业开发新技术、新产品、新工艺发生的研究开发费用在计算应纳税所得额时加计扣除的优惠政策；鼓励国内企业开展海外并购；推动国际海洋工程装备技术转移。

在金融支持方面，《通知》提出，要有效拓宽海洋工程装备制造企业融资渠道。鼓励金融机构灵活运用票据贴现、押汇贷款、保函等多种方式，支持信誉良好、产品有市场、有效益的海洋工程装备企业加快发展；按照有关政策规定，进一步探索改进适合海洋工程装备产业特点的信贷担保方式，拓宽抵押担保物范围；积极开展海洋工程装备的融资租赁业务；支持符合条件的海洋工程装备制造企业上市融资和发行债券。

“从长远来看，海洋工程装备产业有着巨大的发展空间。”中国船舶工业综合技术经济研究院首席研究员包张静说，从目前来看，政府对海工产业的支持将长期持续下去。（摘自上海证券报）

航运金融服务体系初步建立

2010 年上海地区船舶险和货运险总量达到 21.94 亿元，占全国相关业务量的 17%，相当于国内其他五大主要港口业务量总和。记者从发布会上获悉，随着航运金融服务的不断拓展，上海已初步建立航运金融服务体系。

据上海市建交委主任黄融介

绍，交通银行等金融机构相继成立了专门的航运金融部门，太保、人保获批成立航运保险运营中心，国际贸易结算中心外汇管理试点正式启动，期货保税交割业务取得突破，航运产业基金初步组建；单机单船融资租赁正式启动，交银租赁、招银租赁公司的 5 架飞机项目和 1 艘远洋方便旗船舶项目率先实现试点运作，国银租赁 20 架“援疆”飞机项目也在机场综保区设立了项目公司。

在运价衍生品交易上，上海也有了新突破。上海航交所发布的新版“上海出口集装箱运价指数”被全球航运界权威媒体《劳氏日报》评价为集装箱运价最权威和最准确的指数之一。自今年 6 月 28 日上海航运运价交易有限公司成立以来，国内基于此指数的衍生品交易量约 180 万手，交易额超过 150 亿元，为航运企业锁定运价收益、规避运价波动风险提供了一种新的机制。

据悉，2001 年发布的中国（沿海）散货运价指数（CBFI），已成为反映国内水运市场行情的晴雨表。为更及时地反映市场，今年航交所对 CBFI 进行重大改革，9 月 1 日起每日煤炭运价指数（CBCFI）正式对外试运行，以适应沿海运价中远期交易需要，为企业提供规避运费风险的管理工具。

在二手船交易业务上，上海航交所的交易品种由原先的散杂货船、集装箱船、油船等扩展到冷藏船、挖泥船、工作船、液化气船等特种船型，基本实现了全覆盖。交易业务不断充实，拍卖、评估、招投标、法律咨询等服务比重有所提升。根据《船舶交易管理规定》的要求，航交所已建立“中国船舶交易信息平台”，为船舶交易营造了公开、透明、竞争有序的市场环境。航交所承担研发的“船舶价格指数”基本完成，自 2011 年 4 月起开始内部试运行，拟于 2011 年第四季度对外发布。（摘自中国船舶报）

上海船舶价格指数正式发布 二手船合同同时发布

上海航运交易所历时逾一年编制的“上海船舶价格指数”，以及该所与中国船东协会联合编制的《二手船买卖标准合同》，在沪正式对外发布，此举意在规范国内船舶买卖行为，突显上海乃至中国在国际船舶市场的地位。

由沪航交所独立编制的“上海船舶价格指数”，含5个综合、17个典型船舶估价。可以预见，新指数将为国际国内船舶买卖提供价格参考指标，帮助中国的船舶交易在国际船舶买卖市场中取得更多话语权。（摘自《文汇报》）

拆船行业“井喷”



以淘汰老旧船舶来削减过剩运力的做法，使曾沉寂多年的拆船行业如获新生。今年上半年老船拆解刷新历史新高，整个拆船行业迎来井喷行情。据克拉克松统计，今年3月份，全球共拆解船舶83艘，合计350万载重吨，创下自2010年4月以来的新高。挪威投行 Arctic Securities 预计，今年干散货市场的拆船量有望攀升，年内拆解船舶吨位可达3000万载重吨。截至6月中旬，全球老船累计拆解159艘、1155万载重吨，为历史最高纪录，其中好望角型船由于25年以上的老船揽货困难，已经有44艘、689万载重吨运力拆解。（摘自中国远洋航务）

中船重工进入世界500强

7月7日，《财富》杂志公布了2011年世界500强企业名单，中国船舶重工集团公司榜上有名，以营

业收入210亿美元名列第462位，成为中国首家进入世界500强的船舶企业。成立12年来，中船重工营业收入增长了9.8倍，利润总额由亏损2.67亿元增长到2010年83.5亿元，综合实力和核心竞争力明显提升，向世界一流企业迈出了坚实步伐。（摘自中船重工集团网站）

“蛟龙”号5千米级海试圆满成功



北京时间7月28日12时15分，刚刚在东北太平洋海域成功完成第三次5000米级海试任务、成功潜至5188米海深的“蛟龙”号稳稳地被收回到甲板，回到“向阳红09”母船的怀抱。此刻，设在北京的“蛟龙”号载人潜水器5000米级海试视频慰问活动现场爆发出一阵阵热烈的掌声。国土资源部副部长王世元，国家海洋局党组书记、局长刘赐贵，中国科学院副院长阴和俊出席了慰问活动。作为“蛟龙”号的研制总体技术责任单位，中船重工副总经理李国安出席活动并致辞，“蛟龙”号总设计师、七〇二所研究员徐芑南等一同出席。中央电视台对海试过程和慰问活动进行了现场直播。（摘自《中船重工》）

世界首艘5000立方米全压式双罐LPG船在南通下水

28日上午，在南通海事部门的现场监控下，世界第一艘5000立方米全压式双罐LPG(液化石油气)船“DJ1001”在南通启东下水。

该船由南通太平洋海洋工程有限公司与启东连兴港造船厂合作生产，总长99.9米、型宽17.4米、型

深11.7米，设计吃水7.2米。该船是太平洋海工与卢森堡一公司所签订的6艘同类型LPG船建造合同中的第一艘，其余另有4艘已开工建设。（摘自中新网）

2011年FPSO订购或达15艘

虽然最近存在出现“双谷衰退”的迹象，但浮式生产储油船(FPSO)的订单量还是会增加。

据海洋工程分析机构 ODS-PET RODATA 指出，目前在经济衰退的情况下，主要石油公司还是促进油田开发的项目，但是油价下滑会产生消极的影响。分析师 Kelvin Sam 表示，预计在今年 FPSO 订单量会达到15艘。

以去年为例，FPSO 订单量达到了23艘，巴西 Petrobras 公司订购的8艘 FPSO 占一大部分，还有巴西 OGX 公司订购了4艘 FPSO。但在明年由于经济衰退、成本提高、造船厂的船坞不足等因素，其订单量会有所降低。

现在，现代重工、大宇造船海洋、三星重工等韩国的3个巨头造船厂拥有了大量的其手持订单量，在这样的情况下，如果油价保持现在的水平，那么 FPSO 订单会持续增加，到2014-2015年其交付量会达到顶峰。（来源：造船速报）

国家船舶出口基地授牌大会在京召开

9月5日，商务部、工业和信息化部在京召开国家船舶出口基地授牌大会，认定广州市、上海市（崇明县）、大连市、南通市、泰州市、青岛市、舟山市、武汉市、威海市、厦门市、福州市、重庆市（涪陵区）



等 12 个地区为国家船舶出口基地。工业和信息化部总工程师朱宏任和商务部副部长蒋耀平出席会议并讲话。(摘自商务部网站)

广州成立航运交易所

9 月 8 日, 广州航运交易所成立仪式举行, 该所将在广州港口中心挂牌, 为广东、华南地区乃至泛珠三角地区的航运交易提供场所、设施及信息服务, 是不以赢利为目的的事业单位。



广州航运交易所是目前国内第三家、华南地区首家航运交易所。该所将开展船舶交易、大宗货物交易、航运经纪服务、人力资源评价及输出、发布行业信息等业务, 并将引入政府、国有、民营乃至境外资本做大, 以活跃航运服务市场, 提高航运资源配置能力, 提升航运服务效率, 带动航运金融、航运保险、航运仲裁等高端服务业的发展。(来源:中国船舶报)

我国船舶吨位丈量新规实施

自 9 月 1 日起, 由国家海事局制定的《船舶吨位丈量统一管理实施细则》(试行) 正式实施。这对全国船舶吨位丈量工作统一管理长效机制的建立和有效抑制“大船小证”现象的发生将发挥重要作用。

据了解, 此次船舶吨位丈量统一管理规定的实施范围为在我国登记或拟在我国登记的船长 20 米及以上的国内航行船舶。具体做法是: 2011 年 9 月 1 日及以后建造的船舶, 在建造检验过程中需进行船舶吨位丈量复核; 2011 年 9 月 1 日前已营运的船舶, 结合修理进坞情况进行

船舶吨位丈量复核。自 2011 年 9 月 1 日起, 各级船舶检验机构不再对国内航行船舶签发“船舶吨位证书”。(摘自《中国船舶报》)

IMO 通过船舶能效规则要求强制减排

7 月中旬, 国际海事组织(IMO) 在其英国伦敦总部召开了海上环境保护委员会(MEPC) 第 62 届会议。会议最终以投票方式通过了《国际防止船舶造成环境污染公约》附则六有关船舶能效规则的修正案。这是第一个专门针对国际海运温室气体减排的强制性法律文件。

修正案适用于 400 总吨及以上的所有国际航行船舶, 将于 2013 年 1 月 1 日生效, 即该日期以后建造的 400 总吨及以上的所有国际航行船舶须满足新的能效标准。同时, 修正案也规定缔约国主管机关可在修正案生效后, 自行决定推迟 4 年执行船舶能效标准, 加上修正案第 21 条中有关第一个 2 年适用阶段的“折减率”为 0 的规定, 主管机关可在修正案生效后, 最晚推迟 6 年, 即到 2019 年 1 月 1 日才执行新船能效标准。(摘自中国交通报)

日本制定振兴政策, 造船业或面临洗牌

针对当前日本造船业遭遇的订单持续低迷, 日本政府日前发布了新造船政策报告。报告中认为, 日本造船业需要通过 3 个步骤来加强竞争力。首先是整合业界, 通过产业活力再生法, 实施减税政策, 包括行业之间进行合作共同接单、共同生产, 收购拥有技术公司等方式; 其次是进军新市场, 通过官民合作或利用国际合作银行为油船和海洋开发项目融资; 第三, 加快接单步伐, 加强民间金融机构及造船厂合作, 成立为船厂提供金融支援的出口船舶基金, 获得更多国外订单。

另外, 日本国土交通省发布的振兴日本造船业的《产业活力再生

特别措施法》中指出, 要通过合并或合作手段实现产业重新洗牌, 推动业务多元化, 从而确保企业的国际竞争力。(摘自《中船重工》)

中国自建首艘极地科考破冰船征名

据国家海洋局极地考察办公室党委书记秦为稼介绍, 目前, 中国新建一艘极地科学考察破冰船的项目已得到国家发改委正式批复, 现正进入实施阶段, 即将向国内外开展设计招标, 并将在国内自主建造。根据计划, 国家海洋局将在 11 月正式推出征名方案。

根据设计规划, 中国新建的极地科学考察破冰船将采用国际先进的最优船型设计, 电力推进系统, 破冰等级为 PC3 (即在两极水域混有陈冰的次年海冰中, 破冰厚度不低于 1.5 米海冰加 0.2 米雪), 连续破冰速度 2—3 节; 船舶总尺度为长 100 米—120 米、宽 20 米—24 米, 最大吃水 9 米, 轻载排水量 8000 吨级, 续航力 20000 海里, 载员 90 人, 自持力 60 天, 能满足南北两极海域航行和绿色环保要求。

据介绍, 在科学调查功能设计上, 将充分考虑系统性、兼容性和柔性, 涵盖物理海洋、海洋化学、海洋生物、海洋地质、海洋地球物理、大气科学等众多专业, 同时具备一定的考察站后勤物资补给能力。



雪龙号已于近期在上海船厂完成维修

征文公告

为更好地宣传中国国际海事会展，加强对参展企业的服务，会展组委会将在会展筹备阶段制作电子版《海事会讯》，发送到有关行业企业、有关政府部门和个人，让关心中国国际海事会展的朋友及时掌握会展相关信息。

该电子刊物将主要由行业浅析、简讯和会展动态三部分组成，有需要发布企业产品、技术动态的会展参展企业请将稿件以 DOC 文件形式发送至会展官方邮箱（ssname@ssname.com.cn），邮件标题请以“《海事会讯》征文+企业名称”形式，会展组委会将对征文进行筛选和必要的编辑。

若有疑问请致电：021-62582582-6341/6322 叶先生 范先生

会展邮箱：ssname@ssname.com.cn

中国国际海事会展组委会

2011-10-30

2011 年中国国际海事会展登记表

我希望参观展会

我希望参加高级海事论坛 我单位希望赞助论坛活动

我的信息

姓名：_____先生/女士 职务：_____

单位名称：_____

单位地址：_____

邮编：_____

电话：_____ 手机：_____

传真：_____ E-mail：_____

网址：_____

备注：_____

填表说明：

- 请在“□”打“√”
- 此表复印有效
- 请准确填写左表，以便我们及时与您联系
- 免费参观展会，参加高级海事论坛将收取参会费用，具体费用我方将在收到您的登记表后电话告知
- 如果您还有其他想法，请在备注中注明，我们将及时与您联系

投递方式：

传真：021-54661230

021-54661270

E-mail:

ssname@ssname.com.cn

地址：上海市茂名南路
59号锦江饭店6322室

邮编：200020



联系我们：



上海市造船工程学会

联系人：王凌志女士

地 址：上海茂名南路59号锦江饭店6322房间

邮 编：200020

电 话：(86) 21 62582582-6323/6322

(86) 21 64730107

传 真：(86) 21 64721270

E-mail : ssname@ssname.com.cn