

# 又见火爆造船行情,浙江船企勤练内功—— 修炼穿越周期的定力

本报记者 金 梁 郑亚丽 沈 曼 通讯员 张博文 郑莞女

万邦船舶重工(舟山)有限公司俯瞰。 通讯员 范晓明 摄

## 修造并举稳步前行

船企火热开工,数据一路拉涨,这是蛰伏十余年之后的一次史诗级释放。

上一轮船周期高峰,浙江船舶工业总产值一度超千亿元,同时也出现了民间资本盲目涌入、“低小散”一哄而上的问题。之后,航运业陷入低谷,浙江近八成船厂停产,上千家中小船企破产倒闭。

新周期再至,浙江船企已重塑产业基因。

记者坐船来到舟山六横岛,探访当地龙头企业舟山中远海运重工有限公司。船坞内,一艘长270多米、通体赤红的15.4万吨

穿梭油轮正在建造,即将完工交付。

“很多船东主动找我们询价,这是以前无法想象的。”公司法务与风险管理部副总经理胡海涛感慨道,前些年,他们一直以修船为主,但最近几年造船订单直线上升,反超修船业务。

这并非个案。长宏国际这几年新造船订单数量可观,船期排到了2029年;太平洋海工去年造船业务占比四成,今年提高至六成,2026年有望到七八成;新乐造船为保障现有订单交付,暂停航修(修理临时故障,通常利用停

港时间或随船抢修完成)国内航行船舶……

面对订单高峰,很多船企保持着冷静和克制。“目前公司扩大产能的投资,都是基于在手订单安排的。”胡海涛分析,本轮船周期一个重要因素是国际海事组织对碳排放等气体排放进行强制要求,加快催生大量船型绿色化和大型化的迭代需求,然而当前外部环境错综复杂,航运业未来怎么走,还需要观望。

正因如此,浙江船企并没有因为盲目追求造船的高利润而彻底放弃修船业务。“造船业有行情起伏,但是修船需求是源源不断的,这是我们实打实的底。不少船企负责人有此同感。

“浙江的修船业在全国都排得上号。”行业相关人士告诉记者,2024年浙江船舶修理实现产值187.5亿元,同比增长15.4%,稳居全国第一。

浙江修船业之所以发达,得益于天时地利人和。

就普通货船而言,每年例行年度检验、两年半一次中期检验、五年一次特检的行业要求,构成了庞大的修船市场,是为天时;舟山地处宁波舟山港和洋山港附近,背靠两个国际大港,毗邻国际海运主航道,是为地利;这些年浙江自由贸易试验区加强制度创新,助力舟山发展船用保税燃料油加注产业,让过往船只在加油期间顺利进行修检,是为人和。

复盘浙江船企的发展逻辑,颇有“晴时备伞旱修船”的智慧。修造并举,是船企应对行业变化的法宝,也是他们面对关税挑战时的底气所在。

站在舟山中天重工有限公司的3号码头头,凉爽的海风吹得人清醒,也让人满怀期待。公司负责人告诉记者,这个已经交工验收的30万吨级舾装码头,计划今年申请对外开放,届时中天重工接待外轮修理的能力可以提升30%。

未雨绸缪不止于此。新乐造船正筹建一座20万吨级的干船坞,主营修国际航行船舶,填补宁波地区无航修国际航行船舶空白。

## 专家观点

### 向高端化 绿色化突围

赵立龙

船舶工业是为海洋运输、海洋开发及国防建设提供技术装备的综合性产业,是国家实施海洋强国和制造强国战略的重要支撑。

当前,中国造船大国地位进一步巩固,市场份额已连续15年居世界第一。船龄到期和环保需求拉动的这一轮新景气周期为中国船舶产业升级发展提供了历史机遇,但不可忽视的是,每一轮新周期往往伴随着产业转移进程和行业洗牌的风险。

上一个周期是中国船企争夺全球市场份额,这一轮周期则是我国船舶工业在产品结构高端化、绿色化升级等方面突围。可以预见的是,从英国、日本、韩国再到中国,世界造船业冠军接棒交椅,随着中国船舶产业依托工业比较优势+技术升级优势+绿色技术体系支撑优势不断加速突破高端造船市场,未来增长的潜力和空间巨大。

在全球船舶产业经历“超级周期”与深度调整交替震荡的背景下,浙江船舶产业呈现出逆势突围的独特韧性,从甲醇燃料改装到风能动力创新,从豪华邮轮到特种工程船,从汽车运输船(PCTC)到万箱级LNG双燃料集装箱船,逐渐探索出一条高端升级、绿色替代的进阶之路。这一突围绝非偶然,背后离不开浙江船企对技术创新的坚持。

周期性波动本质是产业结构与市场需求错配的显性化,真正的破局之道不在于对抗周期,而是通过技术创新为用户创造新的价值。船舶产业的周期波动永远不会消失,浙江船舶工业通过技术创新构建价值壁垒,通过政策创新平滑波动曲线,完全能在周期洗礼中实现螺旋上升。随着绿色航运需求爆发和智能船舶革命深化,浙江若能持续巩固“技术—制度”协同创新的战略定力,必将从“造船大省”进化为“航海科技强省”。

(作者系浙江省工信院区域经济研究所所长)

中国新闻  
名专栏  
**流域**



5月14日,舟山市普陀区小干岛上的船舶维修企业船坞内一派繁忙景象。

视觉中国供图



舟山中远海运重工有限公司的新造船试航。

本版图片除署名外均由受访者提供

## 向绿向新借势而强

船舶业,未来路在何方?

正如众多船企所言,与其对外部环境影响焦虑,不如集中力量办好自己的事。顺应船舶产业周期规律,浙江造船业已形成了独特的应对策略。

其一,逐绿而行。

“去年我们给船只加装转子帆(利用风力产生推力的装置),还上了央视新闻!”在采访中,胡海涛提及的一个故事引起记者兴趣。

原来,舟山中远海运去年为40万吨级砂矿船“SOHAR MAX”轮加装了5个折叠式船用转子帆,该装备每年可减少约3000吨二氧化碳当量的排放,成为全球修船业绿色转型的标杆案例。

除了转子帆技术,记者还听到脱硫塔安装、球鼻艏改装、导风罩改装、光伏改造等新名词,这些全是浙江船企的双高(高产值、高附加值)业务,都与绿色船舶相关。

万邦船舶重工(舟山)有限公司行政总监王海玲透露,企业曾借船舶脱硫装备改装达到营收峰值,本以为第二年回归正常,结果又意外拿到了大量节能减排的船舶改装订单,形成了稳定的增长曲线。

不论是修船还是造船,浙江船企都在逐绿而行,朝着高附加值和低污染的方向发展。2024年,浙江订单中高技术、高附加值船舶占比近6年来首次突破50%,较上年同期提升8个百分点。在浙江船企去年的订

单中,全年新接绿色船舶订单同比增长71%,占新接订单总量的24%,连续三年保持增长。

其二,向新而进。

传统认知中,船舶业常与“脏乱差”标签挂钩,但实地走访中记者印象改变了很多。

行走在各大船企,眼前来往的是身着干净工装的工人,四周是林立的塔吊,井然有序的厂房,修造船还用上了机器人。

在万邦船舶重工(舟山)有限公司船坞中,一台具备吸附能力的涂装机器人正沿着一艘散装船外壁平稳移动。随着机械臂精准喷涂,一道道均匀致密的漆膜在阳光下泛起光泽,而工人仅须在船底下拿着遥控器指挥。

在舟山中远海运的数字化管控室,点击进入“搭载船系统”,正在建设船只的3D模型映入眼帘,建造的流程和进度等信息,在屏幕上一目了然,让钢板切割到管路铺设,每个环节均可追溯。

在舟山中远海运的数字化管控室,点击进入“搭载船系统”,正在建设船只的3D模型映入眼帘,建造的流程和进度等信息,在屏幕上一目了然,让钢板切割到管路铺设,每个环节均可追溯。

这种“智变”绝非偶然。面对全球船舶制造业智能化浪潮,浙江船企正不断加大科研力度,以科技创新来引领行业发展、强化自身话语权和硬实力,持续从劳动密集型向技术驱动型跨越。

其三,借势而强。

在浙江的“415X”先进制造业集群中,高端船舶与海工装备产业是15个特色产业集群之一。2024年,浙江还印发了《浙江省高端船舶与海工装备产业集群建设行动方案》,政策红利正在持续释放。

对众多船企来说,集群就是他们发展要借的“势”。

去年,浙江在全国率先提出,将海洋渔船设施设备更新改造纳入“两新”计划进行推进。截至今年4月初,船舶制造“大户”舟山就成功上报了35艘老旧船舶拆解项目,申请“两新”资金6855.73万元,助力船舶行业高质量转型。

省发展规划研究院产业发展所高级工程师徐强认为,当前我省还存在绿色船舶技术创新能力有限、绿色燃料供应体系不完善、基础设施配套不足、创新生态尚未成熟等短板,这些问题既要靠船企个体的努力,更要依托集群协同创新,通过强链补链锻造出浙江船舶业的核心竞争力。

浩瀚的海洋,向来不是风平浪静。逐绿、向新、聚势——这三大战略锚点,是浙江船企穿越周期、勇往直前的秘诀所在。



近日,宁波市一家船企,工人在修造船舶。

视觉中国供图



宁波新乐船厂工人正在制作船舶构件。