



万邦船舶重工(舟山)有限公司俯瞰。 通讯员 褚葛晓明 摄

进入5月,气温逐渐攀升,浙江船舶业早已火热如夏:台州船舶修造行业聚集地松门镇,一季度工业总产值冲高至5.62亿元,同比增长30.8%;舟山定海区船舶修造业增加值激增31.3%,拉动规上增加值增速9.4个百分点……

回溯更长周期,数据更具说服力:2024年,浙江造船完工量、新接订单量、手持订单量三大指标连续第四年保持两位数增长,全国占比分别为11.7%、10.3%、8.7%。其中,船舶完工量市场份额较2023年提升2个百分点,稳居全国第三。

“造船业的黄金周期到了!”走访中,不论是船舶行业专家,还是船企负责人都表示,全球船舶行业复苏浪潮中,浙江造船业正全面驶入新一轮上升通道。

浩瀚的大海,总有波浪起伏;全球造船业,有高峰也有低谷。15年前,舟山的造富神话犹在耳畔:“在沙滩上搭个船台就能赚大钱。”结果没过几年,市场浪潮的泡沫退去,船市从灰色变为黑色,再到血色……

再逢行业上行周期,浙江造船是否会重复当年的路径?行业能否在热潮中守住发展定力?近期,本报记者走访舟山、台州等地,探寻浙江船企穿越产业周期的生存密码。

订单排到2028年

5月的舟山,船厂一派繁忙。

记者来到舟山定海长白岛,太平洋海洋工程(舟山)有限公司厂区巨型分段构件堆叠成山,船台上焊花飞溅,机器轰鸣,码头泊位挤满了各式巨轮。

不久前,一艘223米的集装箱船结束船体油漆翻新,进入出海试航阶段,从进坞到试航仅用70余天。“船坞利用效率直接决定企业利润。”太平洋海工生产项目部长周伯群坦言。

放眼厂区,散装船、半潜船、汽车滚装船等各类船型停满船坞,或修或造。周伯群感叹,当下“一坞难求”,调度团队每天绞尽脑汁协调泊位,想着各种法子给船腾位置。

船坞紧缺、产能受限、交付不快——这是当前船企普遍遇到的“三座大山”。

以太平洋海工为例,企业主要承接北欧、韩国等国际订单。“从目前来看,我们新接订单依然很多,已排至2028年,部分客户想插队都难。”太平洋海工造船事业中心成本科长袁露亮出订单曲线图。

得益于完备的工业基础、高效的成本控制和持续迭代的技术能力,去年全球70%新造船订单流向中国。

舟山市经信局相关负责人表示,自去年起,造船市场形势大好,订单量稳步提升,以长宏国际船舶修造有限公司为首的修造船企业抓住机遇,积极优化产能结构,全力推进造船业务,产能大幅提高。

向南沿浙江海岸线,台州温岭松门镇的船企同样订单饱和。在浙江振兴船舶修造有限公司,14个船台全负荷运转,企业去年投入2000万元升级喷砂、喷涂车间,从一喷一涂增加到三喷三涂,彻底解决了雨天喷涂难题。“在建24艘船舶中,最大8.2万吨的散货船造价2.5亿元。”该企业副总经理张灵敏透露,现有15艘船的订单,建造工期已排到明年年中。

邻近的浙江合兴船业有限公司刚交付了一艘无限航区甲板运输船,这是今年建成的第四艘船,订单已排至2027年。问及对行业波动的看法,企业负责人直言不讳地表示:“行情不是自己能决定的,我们专注提升建造效率。”

面对行业上行,合兴船业没有盲目扩张,而是坚持练好“内功”。这两年,企业一直优化船舶建造的工艺流程,缩短造船周期,现在已经可以多建造20%的船舶。最近,企业正追加投入,调整场地布局,进一步优化分段建造流程,有望进一步缩短建造周期。

手握订单小步跑,是多数浙江船企的共识。不过,也有部分船企和专家表达了少许担忧。一家宁波船企负责人告诉记者,对于造船业而言,好日子永远没有紧日子长,如果10年算一个周期,好年景可能不过两三年,之后就是渐进式下滑。

“估计本轮新建造船行情可持续到2028年前后,2028年后可能有所减少。”位于宁波的浙江新乐造船股份有限公司总经理助理冯计才表示,船舶企业要想长远发展,必须提前布局,做好应对形势下滑的准备。



宁波新乐船厂工人正在制作船舶构件。

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 晏 通讯员 张博文 郑莞女

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,超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



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!”在访谈中,胡海涛提及的一个故事引起记者兴趣。

原来,舟山中远海运重工去年为40万吨级矿砂船“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碳的船舶改装订单,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

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,这是我们实打实的家底。”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路进行修检,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,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,主营航修国际航行船舶,填补宁波地区无航修国际航行船舶空白。

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。

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。

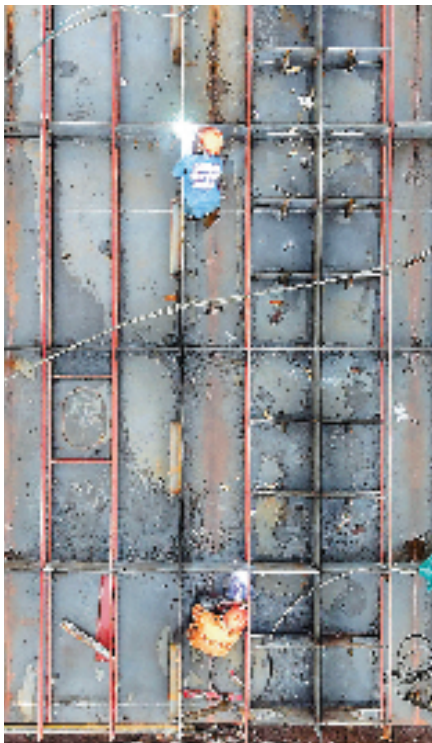
当前,中国造船大国地位进一步巩固,市场份额已连续15年居世界第一。船龄到期和环保需求拉动的这一轮新景气周期为中国船舶产业升级发展提供了历史机遇,但不可忽视的是,每一轮新周期往往伴随着产业转移进程和行业洗牌的风险。

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,世界造船业冠军挨个交棒,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修造船市场,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发展研究所所长)



近日,临海市一家船企,工人在修造船舶。 视觉中国供图

