

迈向“船舶强市”的舟山路径

舟山市政协文史资料委员会



船舶产业是舟山的支柱产业，也是舟山的海洋特色产业。舟山船舶工业产值规模、税收贡献、从业人员和出口贸易额分别占全市工业各自总量的 1/3 以上，是名符其实的重要支柱产业，它的稳定与发展，事关舟山经济发展大局。当前，全球船市仍处于调整期，运价低位徘徊、运力相对过剩将成为新常态，并在短期内不会有根本的改观。舟山市相关部门和船舶企业必须积极适应行业新常态，把加快转型升级作为船舶产业突破困局、摆脱危机的关键环节，促进船舶产业持续健康发展，实现由船舶大市向船舶强市转变。

以推进兼并重组为抓手，着力优化产业组织结构

在国家有关部门将造船业列为限制类行业的情况下，以民营经济为主的舟山造船企业，当前面临的最大困难是融资难，以及由此产生的无法及时开具保函，导致难以接新订单，使生产经营全面陷入困境。要破解这一难题，必须以引进战略合作伙伴为抓手，通过兼并重组和合资、参股等手段，依托央企和国有大企业，优化资源配置，完善产业组织结构。前段时间，舟山市的长宏国际与中集集团、增洲造船与武船重工、东邦船厂与招商局集团，分别就联合重组事宜进行了很好的接洽与协商，开展了卓有成效的合作，并都取得了良好成效。如增洲造船作为武船重工产业布局的重要一环，双方优势互补、资源共享，既可解决武船重工在长江口外没有试航交船基地的问题，又可化解增洲造船融资难、保函难、技术升级难等难题，可以说是合作互利共赢的典范。为此建议：一是积极鼓励兼并重组。对上述已有良好合作意愿和基础的企业兼并重组，应重点鼓励，并采取有效措施，努力促成以央企和其它国有大企业为依托的跨地区、跨行业、跨所有制的兼联合，提升企业竞争力。二是推动要素资源集聚。对其它企业，也要充分发挥市场配置资源的决定性作用，以资本、产品为纽带，加大招商推介和企业重组力度，优化企业组织结构。推动要素资源向优势骨干企业集聚，提高产业集中度，培育一批核心竞争力强的先进船舶和海工装备制造企业，扩大中高端产品制造能力。三是淘汰部分落后船企。整合盘活市内造船资源，在鼓励企业并购重组的同时，促进落后企业转产转型和破产重组，利用市场和环保倒逼机制，淘汰一部分产能落后过剩、占用岸线过多、亩均税收过低、污染海洋环境的低、散、乱船企，推进舟山船舶制造业集聚集约发展。

以加强科技创新为核心，着力优化船舶产品结构

从国际船舶市场需求来看，散货船、油船、集装箱船三大主力船型虽然仍占市场主导地位，但在新船订单中的比重在逐年下降，并向绿色、节能、环保方面发展。新的市场增量主要来自液化天然气运输船、液化石油气船、海工辅助船、车客滚装船、豪华邮轮等技术复杂的高端船型。针对结构性产能过剩的情况，

舟山船舶行业应以技术创新为引领，适当降低三大主力船型所占比重，提升高附加值船与特种船的比重，推动船舶产品转型升级。一是优化三大主力船型制造。散货船、油船、集装箱船应加快推出一批自主研发的绿色环保船型，促进低碳船型研发与生产，争创国际品牌。二是保持优势品牌船型生产。中小型化学品船、远洋渔船、车客滚装船、拖轮等船型制造，舟山具有比较优势，要努力保持和稳固现有的这些优势品牌船型生产，鼓励中小型造船企业面向市场，实施差异化竞争，向专业化与特色化方向发展。三是加快进入高端产品领域。推进常石集团（舟山）豪华邮轮、扬帆集团 8000 车汽滚船、金海智造无人船等项目，促其早日开工建设。集中力量开发一批大型液化天然气运输船、超大型集装箱船、海洋工程辅助船等高技术、高附加值船舶，不断提升舟山船企的总体竞争力。四是积极研制江海联运船型。大力开发标准化、系列化、高效化的江海联运船型，尤其是开发江海联运多用途船，把它培育发展成为舟山的一个优势品牌船型。五是争取制造维修军品装备。舟山市一些有设施条件、技术实力较强的骨干船舶企业，应审时度势，积极参与军民融合发展，力争获得军工认证，在承接军用辅助船和浮码头、浮桥等军品装备的制造、维修上取得突破。另外，部分有技术开发能力的船舶企业，也可根据市场的变化，适时将部分产能转型到海洋工程装备的制造上。

以实施“舟船舟造”为载体，着力优化行业产能结构

舟山作为海岛城市，既是造船大市，也是用船大市，渔业、航运业、旅游业以及岛际交通运输业等，用船需求量大且每年面临着更新改造的任务。据统计，舟山市现有 60 马力以上渔船近 5000 艘，“十三五”期间，需更新国内渔船 400 艘，远洋渔船 100 艘，总投资在 20 亿元以上。舟山市 23 家客运企业现有 180 艘客船，其中 39 艘为客滚船；今后 5 年还将新增一批客船，仅 2018 年开工建造的就达 18 艘。为此，必须大力实施“舟船舟造”，积极倡导和鼓励，让更多的本地船舶在舟山建造，提高本土化船舶的建造率。一是鼓励渔船更新改造，扩大建造能力。加快老旧远洋渔船更新步伐，提升远洋渔船装备水平。积极推动海洋渔船标准化更新改造，逐步淘汰老旧渔船，转型一部分钢质渔船建造企业从事玻璃钢渔船建造，实现钢改玻的转变。支持一部分中小型船舶企业转型从事渔船制造，扩大渔船建造能力，以扭转本地渔船大部分在外地建造的局面。对在本市建造的渔船，应优先给予更新改造的指标。二是支持客船加快更新，实行差异票价。目前舟山岛际交通运行的老旧客船比较多，客运企业之所以对客船更新改造的积极性不高，主要是从运营成本与经济效益的角度考虑。可借鉴高铁等交通运输的经验，对整洁、舒适、快捷的客轮区别于一般的岛际交通工具，实行差异化票价，以鼓励更多的老旧客船加快升级改造的步伐。三是突破高速客轮技术，实现自主建造。目前舟山运行的岛际高速客轮有 58 艘，可以说是全国拥有高速客轮最多的城市，但长期依赖外地建造，不能不说是一大遗憾。可选择本地部分骨干船舶企业，加强与科研院所的合作，争取在高速客轮的研发设计上有重大突破，并逐步实现高速客轮研发、设计、制造的自主化，以满足高速客轮长期持续更新的需求。四是切实采取有效措施，鼓励“舟船舟造”。尤其是对本地国资建造的行政执法、公务船舶以及救助打捞船舶、拖轮、客轮等，对舟山船舶企业应给予适当的优惠和倾斜，以支持这些船舶在舟山本地建造。

以生产“非船装备”为重点，着力优化市场需求结构

在造船市场持续低迷的情况下，把生产“非船装备”作为结构调整的重点补充，不失为船舶企业转型升级的一个正确选择。造船是综合性很强的工业，涉及数十个领域，其技术和生产能力具有很强的弹性和渗透力。当造船企业发展到一定阶段，或造船市场进入供大于求的时期，发挥造船的各项优势，进入相关领域已是必然选择。近年来，金海智造为跨海大桥工程制造钢箱梁、惠生海工和扬帆集团分别为浙石化舟山项目提供裂解装置和管桩设备、增洲造船承接潮流能发电项目，均取得了一定的效益。舟山船舶企业在坚守造船主业的前提下，应积极发挥各自的特色和优势，强化需求引导，发展“非船装备”产品，延伸主业，拓展新的市场空间。一是要关注重大技术装备。重大技术装备是我国“十三五”时期支持发展的重点

项目，也是很多传统产业转型升级的主要方向，部分装备有重型（需要走海路）、临港、与船相关联的特点，如大型港口机械、风电安装设备等，是船舶企业可以涉足的领域。二是要关注海洋产业装备。造船本身就是海洋装备制造业，与其它海洋产业装备生产有很强的关联性，如包括大型深海养殖装备在内的深水装备、海水淡化成套设备、潮流能发电装备等，造船企业在这些装备制造中可以大有作为。三是要关注技术相关装备。如跨海大桥工程中的钢箱梁等钢结构件，就与船舶企业所擅长的技术相关，而且船企现有的设备都可利用，可以说这方面的优势尽显，非常适合船企生产。四是要关注未来装备需求。比如按照我国关于推进绿色建筑的指导意见，装配式建筑将成为未来建筑的发展方向。在装配式建筑施工过程中，需要大量的建筑起重机械，而舟山现有的起重机械，在起重量、施工工艺和进度方面均无法满足施工的需要。