

海纳百川 有容乃大



海洋财富网 | 网站首页 | 网站寄语 | 个人简历 | 海洋著作 | 题词鼓励 | 海洋访谈 | 学术论文 | 学术报告 | 媒体报道 | 获奖名录 | 科技成果 | 视频访谈 | 摄影作品 | 工作相册

论实施国家船舶工业建设工程

作者: 王诗成 文章来源: 海洋财富网 点击数: 205 更新时间: 2008-10-17

实施船舶工业建设工程,是国家产业结构调整和优化战略选择。船舶工业应该大有作为,也完全有条件成为国家新的经济增长点,并在国际竞争中夺取造船金牌,为促进和带动相关产业乃至整个国民经济的发展做出应有的贡献。

一、国内外船舶工业的现状

船舶工业是海洋产业中的重工业,也是技术、资金、劳力密集的行业。它的发展,可以带动钢铁、机械、电子、油漆、建材、轻工等50多个相关产业和部门的发展。同时,这一产业可以体现出一个国家的工业化水平,是一项基础工业。目前,全世界90%以上的货物是靠船舶运输的。纵观世界历史,英国、美国、西欧、日本及亚洲“四小龙”的发展与崛起,均不同程度上得力于发展船舶工业。日本在确定“加工贸易国”的经济战略和“面向全球”的海洋发展战略后,即把造船业作为实现这一战略目标的最重要的基础条件,列为“超重点”投资对象,采取一系列优惠政策予以扶持,终于使这一工业成为该国九大支柱产业之一。从20世纪60年代以来,日本的造船量一直占世界造船量的50%左右。韩国自60年代后期开始实施“以船舶工业先行,带动国民经济起飞”的战略方针,把造船业列为第六大战略产业大力发展,造船产量扶摇直上,1981年后一直雄踞世界第二位。仅船舶出口一项,韩国每年可赚取60亿美元的外汇。

我国的船舶工业自建国以来得到较快发展,近年来迅速崛起。“七五”期间的船舶工业总产值比“六五”时期增长83%。1990年,我国造船工业系统累计完成工业总产值55亿元,超过年计划17.9%;建造船舶63万吨,超过年计划10.8%;新船舶订单121万吨,其中出口船45万吨,出口品种也从一般散货船发展到技术复杂、自动化程度高的多用途船、大型冷风集装箱船、穿梭油轮、汽车运输船、石油液化气船等,大多数销往工业发达国家和地区。1996年,中国船舶总公司建造出口船舶161万吨,全年创汇11.9亿美元。我国连续5年保持世界第三造船大国的地位。

二、国内外船舶工业发展趋势

船舶工业随着世界海洋经济的迅速发展而发展,并显示出强大的生命力。据有关专家分析,这一行业在20世纪末和21世纪初将面临着极好的发展机遇。当前,世界造船业呈现出西方发达国家造船能力过剩,东方发展中国家造船能力加速扩张的局面。欧洲造船业一蹶不振,过去的20年中,欧洲在世界造船能力中所占比例已从40%下降到不足20%,即从每年850万吨下滑到大约300万吨。为了制止造船厂的亏损,经营者不得不减少并关闭了一些造船厂。自1975年以来,欧洲造船业提供的就业机会已从46万人减少到不足12万人。东亚造船中心正在崛起。1995年,远东地区造船产量已占世界份额的75%。占世界造船份额2/3的日本、韩国迫于国内高成本的压力,正向周边国家投入大量资金,兴建造船、修船厂。有关专家预测,未来的15年,世界船舶市场将出现需求高峰,年均需求量可达3500万~4500万载重吨。

目前,我国运输船队拥有100吨以上的钢质船舶2230艘,计1177.4万总吨。统计分析表明,这部分船只存在着老化、陈旧、大船比例低、国产船少等不合理状况。这就形成了船舶更新建造、旧船改装修理需求量大、任务多且大部分需在国内船厂完成的有利态势,为国内船舶工业发展提供了广阔的市场。目前,我国从南到北已形成一股发展这一产业的高潮。例如,广州文冲船厂经国家批准,投资1.9亿元,开始建造10万吨级干船坞,扩大修造船能力;广州海运局投资1亿元,建设浮船坞和码头,用于自身老龄船修理;上海海运局拟建造6万吨和3.5万吨船坞;交通部投资为南通船厂建造的15万吨级浮船坞已投入使用;上海外高桥建设10万~15万吨级船坞计划正在酝酿中;山海关船厂经中国船舶工业总公司批准建一座10万吨级干船坞;实力雄厚的大连船厂已兴建一座20万吨级修船坞等。

三、国内船舶工业发展目标设想及对策

1. 发展目标

船舶工业具有劳动密集型的产业特征,比较适合我国劳动力资源丰富、劳动力费用低的特点。同时,经过20年的发展,我国船舶工业已具备了大发展的良好条件和雄厚基础,在生产格局、科研开发、经营方式、市场运作等方面已与国际全面接轨。这是我国船舶工业发展的生命力所在。

船舶工业建设工程的目标是:抓住机遇,发挥优势,扬长避短,争取在21世纪上半叶使我国船舶工业



大海之子频道

海洋科普频道

海洋美食频道

海洋文化频道

海洋视频频道

商务平台频道

胶莱人工胶莱海河

海洋财富论坛频道

成为国民经济的支柱产业和新的经济增长点，届时将超过韩国，追上日本，成为世界船舶工业的金牌得主。

2. 主要对策

(1) 坚持“国轮国造”，国家采取倾斜政策，重点扶持国内船舶工业超常规快速发展。当前，在国际船舶市场上，日、韩两国和西欧的造船集团都在相互结盟，联合研制、竞标、设计、采购，并联合售后服务，进行跨国竞争。我国船舶工业则相当分散，未能形成规模经营和生产，生产成本难以降低，利润比较小。韩国名列前5名的造船企业，集中了该国造船产量的99%；日本前5名的造船企业集中了该国造船产量的45%；我国前5名的造船企业仅集中了全国造船产量的30%。近几年来，国内的一些地方和部门又在盲目地扩大规模，兴建中小型船厂，使我国大型造船厂生产能力不足，中小型船厂又严重过剩。从国际上看，各国政府都加大对造船业的扶持。有关资料显示，在57个造船国家里，有20个国家对造船厂发放船价补贴，44个国家给予税收优惠，45个国家实行“国轮国造”。与此相比，我国在政策扶持的内容、范围、力度上都有较大差距，船舶工业科技投入低、发展后劲不足的问题越来越突出。为此，国家应确立船舶工业的战略产业地位，把船舶工业列为新的经济增长点，纳入国民经济发展规划；制定船舶工业的产业政策和法规，促进造船业和航运业的同步发展；实行投资倾斜，增加投入，多方筹资，建立大型造船基地和相关船用配套企业。同时，还要加强行业管理，合理分工，提高产品质量和生产效率，解决集中度不高、中小船厂多而杂、重复建设等问题；在融资和财税方面给予支持，有计划地更新与发展国有船舶，逐步实行“国轮国造”的方针，合理安排对航运的投入；在科技发展和国产化方面制定优惠政策，设立舰船科技开发专项经费，重点用于高新技术舰船和高附加值船舶的开发。

(2) 为了有效地参与国际竞争，国内造船业应组建造船集团，实行强强联合，进行跨国竞争。近年来，在国内客运业海、陆、空三路的竞争中，海运由于受航速的制约，明显处于劣势。行家预测，水上客运要提高竞争力，必须朝着高速化、旅游化和现代化方向发展。我国水路发达，高速船发展前景极为可观。浙江沿海、珠江水域、广东至海南岛之间，高速客轮已广泛使用。但是，我国至今还未形成像样的高速船产业，以致目前国内高速船市场大多被国外的公司所占领。据统计，截至1995年夏，国内已在航的155艘高速船中，国产的仅有48艘。为此，造船工业应尽快建立高速船的专业厂家，并以专业厂为核心，联络各设计、研究院所及有关厂家，成立集设计、制造、航运和维修于一体的集团公司，建设具有我国特色的高速船生产基地。

(参考文献略，1996年7月)