

基于新形势和新常态下 对江苏船舶工业的新思考

陶永宏，王 欢

(江苏科技大学船舶产业经济研究院，江苏镇江 212003)

摘 要：在经济全球化的今天，海洋工程和船舶工业一直处于动态变化中，同时也面临着巨大的挑战，本文阐述了海洋和船舶工程目前所处的新形势和新常态，并由此引发对它的新思考，分析了江苏船舶与海工产业存在的不足，提出了发展总体导向，以实现船舶海工转型升级，推动进一步发展。

关键词：海洋工程；船舶工程；新形势；新常态；新思考

1 新形势

海洋工程和船舶工业的新形势主要包括国际造船、国际海洋工程等产业新形势以及国家和政府的政策新形势，我们要把握住目前形势的走向，促进海洋船舶的发展。

1.1 产业新形势

(1) 国际造船业新形势

2015 国际造船业：

表1 2008—2015 年世界造船三大指标

年份	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
韩国	3450 (38.7%)	4410 (37.9%)	4655.7 (31.9%)	5291 (31.1%)	4844 (32.8%)	3336 (30.4%)	2591 (28.5%)	2936 (30.5%)
日本	2770 (30.3%)	2920 (25%)	3138.8 (21.5%)	3182 (18.7%)	2930 (19.8%)	2468 (22.5%)	2264 (24.9%)	2109 (21.9%)
中国	2090 (22.9%)	3540 (30.4%)	6120.5 (41.9%)	7665 (45.1%)	6021 (40.7%)	4534 (41.4%)	3629 (39.9%)	3922 (40.8%)
其他	9.0%	6.0%	4.7%	867 5.1%	982 (6.6%)	618 (5.6%)	602 (6.7%)	657 (6.8%)
世界								
总量	9130	11640	14607.4	17002	14777	10956	9086	9624

注：此表数据来源于英国克拉克松研究公司。

2016 年1-5 月份中国造船业：1-5 月份，全国造船完工1548 万载重吨，同比增长18.9%；承接新船订单786 万载重吨，同比下降77.4%；5 月底，手持船舶订单1.3818 亿载重吨，同比下降8.2%，比2014 年年底下降7.5%。

(2) 国际海洋工程产业新形势

2015 年全球海洋工程装备新接订单规模为416 艘/340 亿美元，出现较大程度下滑。此外，世界海洋工程装备产业格局也出现了较大的变化。中国以139 亿美元的订单总额位居榜首，市场份额由2013 年的24%上升到了2014 年的41%，首次超过韩国拔得头筹。

2016 年一季度，随着平台类订单急剧减少，海工船需求也大幅下滑。全球海工船共成交43 艘、金额为24.3 亿美元，同比分别下降65.0%和41.4%。其中，平台供应船（PSV）和三用工作船（AHTS）共成交29 艘，同比大幅下降69.1%。

2016 年，1-4 月中国市场份额下降到全球第三，全球竞争仍然激烈。

（3）国际航运指数走势

2015 年2 月8 日，BDI 报收于509 点，创近30 年来的新低；2016 年2 月19 日BDI 为290 点，创多年来新低，半年来一直在低位徘徊，近期有所反弹；2016 年9 月29 日达到888 点。但考虑到航运市场运力过剩、运费较低的状况短期不会明显好转。

（4）江苏船舶与海工产业形势

2015 年全省造船完工量为182 艘982.1 万载重吨，同比增长55.5%，其中出口船舶占总量的93.6%，占世界市场份额的16.8%，占全国份额的43.3%。新承订单量为96 艘235.9 万载重吨，同比下降85.1%，其中出口船舶占总量的91.1%。占世界市场份额的4.7%，占全国份额的16.9%。手持订单量为1014 艘5986.3 万载重吨，同比下降11.8%，其中出口船舶占总量的95.3%。占世界市场份额的19.6%，占全国份额的43.8%。

1.2 政策新形势

（1）“十三五”规划启动

重点扶持高端海工装备，并配套出台推动船舶兼并重组，高技术船舶走出去等政策。《规划》提出到2020 年高技术船舶、海洋工程装备及关键配套设备制造能力明显增强，进入世界海洋工程装备制造先进国家行列。其中，高技术船舶、海工装备核心技术主要产品国际市场占有率达到30%以上。

（2）“中国制造2025”起航

海洋工程装备及高技术船舶是“中国制造 2025”重点发展的10 大领域之一。船舶工业的《中国制造2025》开始起航。

“十三五”时期，我国船舶工业也将进入3.0 发展的关键时期，由此引入的大数据、云计算、物联网、3D 打印、虚拟仿真、人工智能化等技术，构成了船舶工业《中国制造2025》的技术基础，船舶的设计、生产、制造、使用、维护、售后、物流则构成船舶工业全寿命周期产业链，为转型期的船舶制造和海工产业的发展带来了重大契机。

《中国制造2025》明确中国船舶与海工产业，努力实现中国制造向中国创造、中国速度向中国质量、中国产品向中国品牌三大转变。

（3）“一路一带”战略影响深远

我国深入推进“一带一路”国家战略，涉海基础设施和大型装备是建设21 世纪海上丝绸之路重要保障建设丝绸之路经济带将带动包括港口、公路、铁路、航空等在内的交通基础设施建设，为船舶企业创造了市场机遇。而“一路”则为船舶企业带来了更加直接的利好，那就是由海运贸易和海洋资源开发带来的海洋装备需求。

（4）“长江经济带”惠及造船产业

2014 年9 月，国务院印发《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》，明确提出要进一步开发长江黄金水道，加快推动长江经济带发展，打造中国经济新支撑带。发展长江经济带已上升为国家战略。长江经济带的建设，必将推动长江地区货物运输量的增加，进而带动航运业的发展，与航运相关的下游产业——造船业也必将迎来更大的发展空间。随着长江经济带的发展，必将对船舶配套产品、船舶制造带来新的市场需求，这将给我国造船业带来发展机遇。

（5）军民融合提出新要求

我国海上特别是东海、南海方向海洋领土和权益维护形势严峻，海上执法维权力量薄弱，岛礁建设严重不足，远海保障能力短缺，海洋权益遭受严重挑战，强大的技术装备是保障国家安全、维护海洋权益的重要物质基础。

船舶工业是典型的国防工业，也是重要的军民融合工业，江苏船舶工业在军民融合方面应该有担当、有作为。

（6）工业4.0 倒逼船舶工业4.0

相比其他行业,劳动密集型的船舶工业智能化、信息化进程相对滞后,表现在我国船舶工业开始全面进入3.0 时代的同时,工业4.0 已经被广泛提出,且很快上升为国家战略,因此船舶工业需要将3.0 和4.0 相融合,进入船舶工业3.0 和4.0 并行发展的时代。

船舶工业“4.0”,关键是实施“互联网+造船业”行动计划,充分利用云计算、大数据、物联网等技术,进一步改造传统造船工艺设备和工艺流程,提升造船过程的标准化和信息化水平,实现两化深度融合。

2 新常态

2.1 产业发展新常态

从国内来看。目前我国经济处于增速换挡、结构调整和政策转型“三期叠加”的态势。在此态势下,船舶工业进入新常态运行期。预计未来较长一段时期,我国造船完工量将3500—5000 万载重吨之间波动,江苏造船业占全国三分之一强,进入1200—1700 万载重吨之间波动从国际来看。由于国际航运指数在创新低后一直在低位徘徊,加之石油价格大幅走低,是否能够尽快走出低谷尚难乐观,此直接制约了海工装备、海工船等类船舶的需求,加之受世界经济复苏放缓,我国经济新常态的下行压力较大等影响,造船业进入新常态运行期。

2.2 转型升级新常态

根据克拉克松数据统计,2013 年底,我国船舶工业的产能利用率仅为64%,明显低于国际常规水平。针对船舶工业,有关部委专门印发了《船舶工业加快调整促进转型升级事实方案(2013-2015)》,指出要加快船舶工业的转型升级。2013 年1 月,工信部出台了《关于加快推进重点行业企业兼并重组的指导意见》,明确了船舶行业兼并重组的目标和任务。

目前来看,我国造船业产能过剩现象仍然较为突出,转型升级成为船舶工业的长期性工作,转型升级进入新常态。

2.3 科技创新新常态

国务院、工信部和江苏省坚持创新驱动发展,始终把科技创新作为提高船舶与海油工程产业核心竞争力的重要工作来抓,深入实施科技创新推进工程,科技创新能力和水平不断提升,科技创新成为新常态。

江苏船企研发投入强度、研发人员占比等关键指标不仅长期落后于韩国和日本,而且明显低于两大集团成员单位,自主知识产权产品少,创新动力不足,在当前国际造船新标准和技术要求不断提升的背景下,面临的技术挑战不断加剧。“十三五”江苏船舶工业科技创新必须加强。

2.4 军民融合新常态

党的十八届三中全会明确提出:推动军民融合深度发展作为深化国防建设和军队建设改革的重要举措,我国军民融合发展将迎来新的历史契机。

船舶产业作为军民融合的核心产业之一,必将获得新的发展机遇,船舶工业的军民融合成为新常态。

3 新思考

江苏船舶与海工产业存在不足:结构性产能过剩突出,行业抗风险能力不高,低端产能过剩,高端产能不足;产业综合技术实力待提升;船舶配套产业发展仍然滞后;管理水平差距较大。江苏船舶与海工产业发展的核心动力:转型升级、创新驱动。

总体导向:船舶制造品牌化,船舶配套高端化,船舶设计本省化;海工装备规模化,海工配套本土化;游艇制造产业化;船舶修拆绿色化。

3.1 服务海洋经济大发展

海洋经济地位重要。2014 年全国海洋生产总值达到59936 亿元, 占国内生产总值的

9.4%，比上年增长10.4%；2014 年全国涉海就业人数达 3554 万人；主要海洋产业增加值 25156 亿元，比上年增长8.1%。

3.2 提升科技创新推动力

从发展模式来看。江苏船舶工业在较长一段时期产业增长方式粗放，科技创新能力较弱，产业发展诸要素中，科技创新的贡献率较低，“十三五”时期，必须转变增长方式，由要素驱动、投资驱动向创新驱动转变，由要素投入向效率提升转变，由规模提升获取贡献向科技创新求贡献转变。

海洋工程领域的创新需求则更多，工业和信息化部已经连续三年发布我国《海洋工程装备科研项目指南》，分别就工程与专项、特种作业装备、关键系统和设备、共性技术与标准等方面提出了海洋工程装备重点科研方向。

《江苏省加快船舶产业转型升级与海洋工程装备发展三年（2013-2015 年）工作方案》五大重点发展计划之二：技术创新提升计划，新增国家级、省级企业技术中心，争创国家级技术创新示范企业。

3.3 促进军民融合更深入

国防大学《中国军民融合发展报告2014》认为目前我国的军民融合度在30%上下，表明我国的军民融合正处于由发展初期向发展中期迈进的阶段，处在由初步融合开始向深度融合推进的阶段。船舶产业是重要的军民融合产业，但其军民融合度还非常低。

江苏造船业在数量和规模上具有优势，但和央企相比，在涉军产品的生产和研发方面基本没有，“十三五”时期，随着军民融合政策的不断推进，参股、共同研制、乃至生产将逐步成为可能，江苏骨干造船企业和配套企业应积极参与，力争“十三五”在军民融合方面取得更大成就。

江苏省十分注重推动船舶工业军民融合发展，《江苏省加快船舶产业转型升级与海洋工程装备发展三年（2013-2015 年）工作方案》五大重点发展计划之五：军民融合发展计划。

3.4 实现转型升级新成效

“十三五”期间，在转型升级成为新常态下，江苏船舶与海工产业要实现转型升级新成效。积极引导船舶企业加大转型升级力度。对于企业技术改造、研制重大新产品、国内首制并具有先进性的船型以及建立技术研发和检测平台等给予鼓励和奖励。优化存量资源，加快兼并重组，以市场为导向，鼓励支持优势骨干企业通过兼并、收购、联合、参股等多种形式重组资源闲置企业，促进资源优化配置和专业化分工。认真贯彻国务院《船舶工业加快结构调整促进转型升级实施方案（2013~2015）》文件。

3.5 寻求高端配套新突破

2014 年，我国船舶配套产品出口额为31.76 亿美元，同比增长3.5%，但进口额为48.25 亿美元，同比增长19.7%，表明我国高端配套产品进口依赖度较大。

2014 年世界船配产品市场冰火二重天，凡是与LNG 船、豪华邮轮、冰区加强型船、破冰船和特大型集装箱船相关的配套产品市场就好，反之，越是低附加值的产品就竞争越激烈，下降幅度越大。

同样，我国海洋工程装备制造业的发展近年来已经取得巨大进步，但海洋工程装备的配套业我国国内配套率还非常低，除了系泊链、平台起重设备、应急发电机等少量配套设备之外，绝大多数是从国外进口的，可以预见的是这里的发展机遇是非常巨大的。

3.6 关注“大船舶产业”新增长点

“大船舶产业”包含船舶造修产业、船舶配套产业、海洋工程装备及配套产业、游艇邮轮产业、以及为船海制造服务的生产性服务业。

“十三五”时期，“大船舶产业”将产生一些新的经济增长点，如游艇邮轮产业、海上风力发电产业、海水淡化产业等。

特别是游艇邮轮产业具有非常广阔和长久的发展前景，是《国民旅游休闲纲要》（2013—2020 年）明确提出需要积极发展的旅游休闲产品，是汽车、房地产消费升级的必然替代品。“十三五”时期游艇、邮轮产业发展持续升温，游艇的设计、装潢、建造、营销、管理等方面具有巨大的市场需求，在人才培养、研究合作、科研攻关等方面带来新的发展机遇。