

逐梦深蓝,舟山船舶与海工装备发展方向在何方?

——对话浙江欣海船舶设计研究院股份有限公司董事长李家兴

□记者 黄燕玲

对话

根据市统计局最新数据显示,去年,我市规上船企新接订单533万载重吨,同比增长173%。规上船舶制造业企业营业收入225.4亿元,同比增长57.2%。规上船舶制造业企业利润总额8亿元,自2012年以来首次盈利,效益恢复向好态势明显。

乘势扬帆,破浪前行。船舶与海工装备这一产业链要继续壮大发展,该在哪里下苦功?锐意进取,舟山船舶与海工装备的前路又在何方?

本次《对话舟山》采访到了浙江欣海船舶设计研究院股份有限公司(以下简称“欣海”)董事长李家兴,以他扎根行业20余年的经验,看舟山船舶与海工装备如何破浪以越?

人物名片



李家兴,1983年毕业于武汉理工大学船舶工程系,1997年成立浙江欣海船舶设计研究院股份有限公司,现任董事长。浙江省船舶先进制造技术研发中心专家组专家、舟山船舶修造块状经济转型升级专家服务组首席专家、中国船级社技术委员会首届设计分委会委员,被授予省部级领军人才、舟山市跨世纪学科带头人、舟山市有突出贡献的优秀专业人才、舟山市专业技术拔尖人才等荣誉。历年来主持或指导完成了货船、客船、滚装船、油船、液化气船、集装箱船、工程船、渔船等800余型船的设计任务,主持完成了国家、省、市各级的多个科研项目,荣获多个奖项。



欣海船舶设计研究院研发设计的“舟山船型”2.0版首制供油船4300吨级的“东方朝阳”轮在2023年12月28日顺利启航。该船首次实现了集重油、轻油、润滑油于一体的“一船多能”综合供应模式,标志着舟山国际海事服务基地船用燃料油供应船队正式开启了2.0时代。

锐意进取,船舶与海工装备迎来蓬勃发展

对话舟山:去年,欣海取得了诸多成绩,例如自主研发国内首个甲醇燃料加注船型,并获得CCS认证;设计的我国首艘混合动力海事供给船试航成功;承担的“浙江自由贸易试验区船用保税燃油供应‘舟山船型’技术研究”入选“浙十年·浙设计TOP100产品”……请问李董,企业在去年还有哪些创新之举呢?

李家兴:除了上述提到的成绩,我们还有许多突破,比如由我院研发设计的“舟山船型”2.0版首制供油船4300吨级的“东方朝阳”轮在去年12月28日顺利首航。该船首次实现了集重油、轻油、润滑油于一体的“一船多能”综合供应模式,标志着舟山国际海事服务基地船用燃料油供应船队正式开启了2.0时代。去年5月9日,由我院研发设计的新型豪华邮轮式客滚船“小岛你好”在浙江凯灵船厂开工点火、钢板切割,全面进入实质性建造阶段。该客滚船的整体设计体现了“交旅融合”发展的需求,在项目研发前期就考虑航线的业态发展,最大程度贴合了旅客旅途的需求,引入航空商务式的舱室空间,季度、地域特色的餐饮服务以及网红打卡空间等元素,打造成为舟山首艘高端、舒适、环保的新型豪华邮轮式客滚船。

由我院研发设计的江海直达66、江海直达29等5

艘1.4万载重吨江海直达系列船型接连完成系泊试验等工作,即将加入江海直达“运力池”,为江海直达船队再添新运力。

我们承担的《新型锚地海事综合服务船型研究》《地方性船检技术规范、检验指南研究(船舶设计单位设计能力确认方法指南)》《地方性船检技术规范、检验指南研究编制(海上独立罐式运散水泥船检验指南研究编制)》等科研项目顺利通过验收。

对话舟山:通过您的讲述,我们看到了欣海锐意进取的一年。放眼舟山,去年也是全市船舶与海工装备行业蓬勃发展的一年,定海区、普陀区均入选省级高端船舶与海工装备核心区。那么您认为,政府的推动会给舟山的船海产业发展带来什么样的促进作用?

李家兴:政府的推动对船海产业的发展必然是个利好的消息。如果可以推动船海产业公共服务平台的建立,更是意义深远。我觉得可以分四个方面来看。

第一,有助于“415X”战略的落实落地。高端船舶与海工装备产业是我省“415X”先进制造业集群培育工程的重要组成部分。舟山是我省船舶产业发展的主战场,在行业迎来周期性复苏、产业处于

新旧动能转换的关键时刻,建设船海产业公共服务平台,将有力推动“一个基地两个中心”(国家船舶与海工装备产业示范基地、国际绿色修船中心、国际邮轮修理改装中心)建设,从而有效推动“415X”战略的实施落地。

第二,有利于行业资源的整合共享。在政府支持下搭建船海产业公共服务平台,可以有效整合、集成舟山船舶设计、修造、配套、海事服务等全产业链资源,为船东、船厂提供一站式服务;可以有效推动行业智力资源、科技创新资源、仪器设备资源的共享,促进行业信息、技术、人才交流,实现以强带弱,培优补差,带动舟山船舶行业的整体发展。

第三,有利于船舶产业的延链补链。搭建船海产业公共服务平台,有助于找准制约船海产业发展的薄弱环节,以骨干船企为牵引,依托行业智库和科技资源,招引、培育一批创新能力强、影响力大的企业,提高舟山本地船舶配套、服务率。

最后,有利于船舶行业的焕新发展。搭建船海产业公共服务平台,有助于重构船海产业创新体系,打造全产业链集聚、全要素整合、创新链协同发展的技术创新高地,集中攻克一批制约船海产业发展的共性技术,补强发展短板,实现高端船舶的智能制造、绿色制造,加速船舶这一传统产业的焕新发展。

中间强两端弱,舟山的船海产业之痛如何化解?

对话舟山:您刚刚提到了搭建船海产业公共服务平台的诸多利好,为舟山船舶与海洋工程装备这一产业链的发展展望了美好的明天。那么结合企业发展实际,您觉得舟山在船舶与海洋工程这一产业链上还有哪些薄弱环节呢?

李家兴:“中间强两端弱”是舟山目前船舶与海洋工程这一产业链上最直观的问题所在,当然,这不仅仅是舟山的痛点,也是全省在这一产业链上的通病。

中间强,是指修造船能力强。在市统计局最新数据中,我们从市规上船企新接订单量、规上船舶制造业企业营业收入等数据中就可以看出。两端弱,则是指前端的船舶设计研发能力弱、后端的配套能力更弱。

我们先说前端,浙江省内及舟山大大小小的船舶设计公司十有几家,很多是十人以下的团队。这些公司为了应对生存压力,在船舶研发的投入和创新能力上比较薄弱,更多的是在速度和服务上做文章,从而造成船舶研发的科研氛围不够浓厚,原创性的项目少,大部分还只是处在一些产品实用性的应用延伸阶段。就船舶行业来说,科技创新能力落后于产业发展,原创科技创新的产品被抄袭现象严重。在设计研发等方面,我们的邻居上海就比我们做得好很多。

再说后端,我们在船舶与海工整条产业链后端的配套能力上是比较弱的,很多后端配件都需要从

外地采购。我们舟山目前没有一家船舶类的主机厂。

产业链前中后端的薄弱,也导致整条产业链上,企业创新力不够、高技能人才短缺等一系列问题,严重制约了舟山船舶工业的转型发展。舟山未来3-5年该如何发展?船舶与海洋工程如何从前端延伸到后端?又该在哪个区块重点发展?我觉得需要政府的顶层设计。作为企业,特别是民营企业,首先想到的肯定是活下去,对于比较远的规划相对会比较薄弱,良好的氛围形成还需要政府能从中引导和支持。

对话舟山:您刚刚提到了“中间强两端弱”的状况,也提到了产业链发展需要政府的顶层设计,那您觉得我们该如何去补链延链,政府部门、行业各方可以具体做些什么?

李家兴:针对舟山船舶工业可持续发展的需要,从我比较熟悉的前端而言,可以重点提升船舶研发能力,为舟山船舶工业可持续发展提供有力的科学技术支撑。

例如,我们可以引进一些央企科研院所,并将这些大型研究所与本地龙头企业进行合作,这既解决大型设计院落地舟山时的“水土不服”,又能提升本地设计院的人才储备。

另外,我们也需要深度整合市内船舶行业公共服务资源,有效嫁接市外行业智力资源、研发资源和服务资源,打造本土化的船舶行业服务“国家队”。重点建设一库(船海产业专家智库)、一云(“船舶

云”数字化服务平台)、一厅(行业公共服务大厅)、一热线(船舶服务热线),将船东、船企、高校院所、配套企业、服务机构等产业链上下游企业紧密“黏合”,打造舟山船舶修造整体品牌。

对话舟山:去年,舟山出台了《关于支持船舶与海工装备产业高质量发展的若干意见(送审稿)》。欣海作为产业链上的企业,您觉得该《意见》对于舟山船舶与海工装备高质量发展起到了什么样的作用?

李家兴:作用还是很大的。首先,优化调整产品结构。加大对重点研发项目的科技支持,建立市级船舶与海工装备首台(套)产品遴选和奖励机制,助力企业“首制首设”。这个首设就是对我们船舶研发前端工作的最大认可。

其次,鼓励企业技术创新。欣海作为省级重点企业研究院,在25年的发展之路中,一直遵循科技创新引领发展之路,也在科技创新中尝到了甜头。研究院多年来跟踪船舶行业科技创新前沿,为提高关键核心技术研发和基础研究工作的能力做了很多工作,也有些收获,例如设计了国内首艘江海直达船型,国内首艘保税油燃料供应船等等。

当然我们也有困惑,现在欣海在一些高附加值船型和新技术研发方面还有些力不从心,主要还是缺乏人才共享和技术引领。如何打破地域的局限,共享共通技术也是欣海一直在探索的路上摸索前进。

剑指未来,舟山船舶行业的下一个风口在何方?

对话舟山:从您的回答中看得出来,您一直没有停止对船舶与海工装备行业的探索。了解您的创业史之后,我们不难发现,您在创业过程中一直关注科技赋能、产业升级,从引进全市第一套船舶设计开发软件,到设计全国首艘江海直达船、研发低硫船用燃料油供应标准化船型等,牢牢把握时代需要。您认为,今后舟山如果想要延长船舶与海洋工程产业链,下一个风口在哪里?

李家兴:从我多年从业的角度来讲,我始终相信,船舶绿色生态技术发展是未来的风口。

习近平总书记在第二届联合国全球可持续交

通大会上的讲话中表示:“建立绿色低碳发展的经济体系,促进经济社会发展全面绿色转型,才是实现可持续发展的长久之策。”结合国家“3060”的双碳目标,因此我认为,今后的风向将趋向于形成绿色低碳交通运输方式,加强绿色基础设施建设,推广新能源、智能化、数字化、轻量化交通装备,鼓励引导绿色出行,让交通更加环保、出行更加低碳。

对话舟山:那您觉得面对这样一个发展趋势,舟山又该如何锐意进取?

李家兴:从当前国内航运业和造船业发展形势来看,距离“3060”目标还有很多工作要做,这需要从国家产业链层面做好顶层规划,充分调动上下游相关企业参与船舶减排方面技术研发的积极性,推动绿色能源转型的高质量发展。

舟山具有独特的区位优势,同时岛屿众多,车客渡船是水上交通的主力,根据车客渡船航线固定、燃料充装方便的特点,最为适合应用替代燃料或电池动力。考虑到建造以及运营成本、基础设施可行性、现有法规完备性等因素,现阶段对于车客渡船建议优先发展电池动力。

本版图片由受访者提供