

舟山船舶大市是如何崛起的

□李永明 王辉

因海而生、向海而兴的舟山，这些年来借助“八八战略”在海岛地区的落地生根，驶上了海洋经济发展的快车道。回望过去20年，可谓千帆竞发，百舸争流，而“八八战略”在舟山掀起的第一股蓝色旋风，无疑是船舶大市在舟山的崛起。

一

舟山船舶大市的崛起，与习近平同志的亲切关怀和鼓励重视是分不开的。

习近平同志一到浙江工作，就将视野投向了蔚蓝色的海洋，把大力发展海洋经济列入了“八八战略”。

他指出浙江要抢抓国际船舶工业重心东移的机遇，把船舶工业搞上去。他还要求在中国修造船业争取成为世界第一的过程中，浙江要占有一席之地。

对得海独厚的舟山船舶工业，习近平同志更是寄予了殷切的希望。他在主政浙江时，到舟山调研的第一家企业是船舶企业——浙江扬帆船舶集团有限公司。他曾多次调研舟山重点船舶企业。舟山最大的国有船企中远船务(舟山)有限公司，舟山投资最大的民营船舶项目金海湾船舶修造基地，舟山引进的第一家外资船企日本常石集团(舟山)修造船有限公司，都曾留下了习近平同志考察的足迹。他要求把舟山建设成为全国重要的船舶修造业基地。

习近平同志的指示重若千钧，为舟山海洋产业特别是船舶工业的发展提供了根本遵循，指明了前进方向。

船舶是开发海洋的重要载体，船舶工业是现代工业的集大成者，有着“综合工业之冠”的美誉，它是临港工业的龙头产业，又是航运业、港口业、海洋工程等的重要基础，更是现代海洋产业日新月异的缩影。

而舟山又具有发展船舶工业得天独厚的区位和资源优势：舟山位于我国南北海运和长江出海的交汇处，仅每年上海港和宁波舟山港进出口船舶就有1万多艘次。全市水深15米以下海岸线有200.7公里，属世界罕见，这为加快发展船舶修造业提供了极好的条件。

2003年是舟山船舶工业发展的分水岭。根据习近平同志擘画的“八八战略”和“把舟山建设成为全国重要的船舶修造业基地”的嘱托，市委、市政府从舟山实际出发，审时度势出台了“六六决策”，在此基础上，因地制宜、扬长避短确定了“3×3”产业发展重点和建设“四个基地”的目标，其中的一个产业重点就是船舶工业，一个基地是全国重要的船舶修造业基地。

细心的人们注意到，从那一年开始，市委、市政府在向外介绍舟山的资源优势时，在市内重要的会议安排部署产业重点时，传统的“渔、港、景”提法，已被“港、景、渔”所替代。这个被悄然排到第一位的“港”字，意味着港口和以船舶修造业为代表的临港工业地位前移。舟山，从传统的渔业经济，开始向着现代海洋经济转变。

向海图强，机遇无限。依托海岸线长、深水良港多等自然资源优势，紧紧抓住全球船舶产业转移和国内制造业繁荣的机遇，将船舶工业作为打造先进制造业的优先发展产业，成了全市上下的共识，舟山吹响了建设全国重要的船舶修造业基地的集结号。

二

舟山船舶工业历史悠久，可谓我市最古老的行业之一，但到上世纪末，还是以修造木质渔船为主，造船水平远远落后于国内先进地区。要建设全国重要的船舶修造业基地，摆在舟山面前最大的问题是，船舶工业的基础比较薄弱。2003年，全市虽然有船舶修造企业151家，但产值合计仅为18.3亿元，平均每家企业的年产值只有1200万元。在建造船型方面，以渔船、小型散货船、杂货船为主，单船最大建造能力只有1.5万载重吨，最大船坞修理能力也只有7.5万吨级。

习近平同志“把舟山建设成为全国重要的船舶修造业基地”的战略擘画，将舟山船舶工业的定位提升到了一个新高度，为舟山修造船业的发展带来了勃发的生机。为此，必须把舟山放在全国的格局下和全球的视野中来谋划，明确发展方向。

市委、市政府以习近平同志的指示为总遵循，根据舟山的区位优势、产业基础和人文传统等实际，对舟山船舶工业的发展作出了清晰的部署：瞄准国内一流、国际先进的定位，坚持修造并举、以造为主的方向，坚持高起点、大投入、大产出的发展方针，力争把船舶工业培育成为舟山海洋经济中具有实力的支柱产业，把舟山打造成为国内领先、国际著名的船舶修造业基地。

方向明确后，接下来就是要扎扎实实地去行动。当时，市里经过讨论后认为，要把舟山船舶修造业从传统工业的范畴中脱胎出来，纳入到先进制造业的轨道上来培育和发展，需要加强顶层设计、宏观管理和统筹协调。对此市委、市政府经多次研究，决定成立由市长任组长、分管工业的副市长和一位市人大常委会副主任任副组长的全市先进制造业基地领导小组，下面专门设立了船舶修造业基地建设办公室(简称市船舶办)，作为日常办事机构，对全市船舶工业发展实施统一规划、协调和管理。市政府还设立了市级船舶工业发展专项资金，每年安排从500万元起步，后来增加到不少



资料图片

于2000万元。

市船舶办组建以后，即着手对全市船舶企业进行了广泛深入的调查研究，在此基础上，高起点编制了《舟山市船舶工业发展规划(2004-2020)》。这一规划按照合理布局的原则，确定了全市一批5万吨级以上修造船项目的选址，并在招商引资项目落地过程中严格把关，防止低水平重复建设。

针对舟山船舶工业突出的“低、小、散”问题，我市还在全行业组织开展了整合提升专项行动，重点是鼓励企业对小型船舶修造设施设备进行改造升级，促使企业向规模化和大型化方向发展。同时鼓励企业通过联合兼并，整合生产要素，淘汰落后生产设施和工艺。对重点国有企业则实施机制转换，通过外资嫁接等，进行公司制度改革，激发内在活力。

三

船舶工业不仅是劳动和技术密集，更是资金密集型产业，这一产业特性决定了要大发展必须大投入。

于是，市委、市政府确定2003年为招商引资年，出台了一系列政策举措，加大招商引资的力度，积极寻求与国内外大型船舶企业的合作，争取大项目落地，并为外来企业提供优质的营商环境。“梧桐树”引来了“金凤凰”。

在世界船舶修造业声名显赫的日本常石集团，在对我国东海岸上多个港口城市进行选址考察后，2003年决定投资3545万美元在岱山秀山岛建设造船基地，主要建造船舶驾驶室和货船分段，并实现了当年投资，当年投产，第一年就顺利生产3座大型船舶驾驶室出口日本。

2004年，我国最大的国际航运企业中国远洋运输集团与新加坡圣科海事集团合作，确定在普陀六横岛投资25亿元，建设中国最大、世界一流的大型船舶修理和海洋工程基地，成为舟山当时引进的规模最大的投资建设项目。中远船务(舟山)有限公司一成立，同样实现了当年投产，当年赢利。

常石集团和中远集团两大项目的成功落地和顺利投产，不仅让舟山在全国修造船行业中的地位迅速攀升，更为重要的是产生了极大的示范作用，招商引资“吸附效应”立刻显现，一大批国资、民营、外资巨头闻风而动，纷至沓来：

香港嘉里集团旗下的新加坡太平洋集团，投资2.5亿美元，在定海长白岛成立了太平洋海洋工程(舟山)有限公司，主要生产石油勘探平台、修理改装海洋工程装备等，力争创建中国乃至世界一流的海洋工程基地。

有着50年历史的舟山老牌船企扬帆集团从沈家门整体搬迁至鲁家峙新厂，新厂址面积比原厂扩大了5倍。集团还投资近30亿元在蚂蚁岛建立新的东海岸造船基地。

由我市民营企业家在岱山长涂岛投资建设的金海湾船舶修造基地，包括30万吨级、25万吨级、20万吨级船坞等项目，船坞总规模107万吨，为国内最大。

国内综合性大型工程公司惠生集团，在岱山秀山岛成立了舟山惠生海工公司，致力于打造全国一流的海洋工程装备和港口起重生产

基地。

本土民营的舟山鑫亚船舶修造有限公司响应政府号召，将六横西浪嘴15万吨级干船坞转让给中远船务(舟山)有限公司后，又在东浪嘴建造了20万吨级和8万吨级两个干船坞。

舟山民营企业永跃海运公司在普陀小干岛投资建设了舟山历史上第一座30万吨级船坞，之后国际航运集团新加坡万邦集团与其合作，组建了舟山万邦永跃船舶修造有限公司。

几年间，一大批国内外企业纷纷进入舟山船舶行业掘金，船舶修造企业如雨后春笋般涌现出来。

四

大项目的落地让舟山船舶工业插上了腾飞之翼，全市崛起了一座座船舶城。在岸边、在海湾、在港畔，映入眼帘的是魁岸的船台、雄大的船坞、高耸的吊机，还有巍峨的巨轮和忙碌的工人。

船舶工业一马当先，成为舟山实施“八八战略”的排头兵，见证了“舟山速度”。从2003年至2007年，我市规模以上工业企业造船完工量由6.5万载重吨，发展到106.1万载重吨，年均增长101.0%；全市规模以上船舶工业实现产值从14.2亿元增加到172.6亿元，年均增长87.0%。这样的发展速度，在舟山工业发展史上是从来没有的。

5年时间的跨越式增长，使船舶工业规模飞速扩张，一举奠定了舟山作为全国船舶大市和重要的船舶修造业基地的地位。2007年，全市船舶工业产值首次超过水产品加工业，成为舟山第一支柱产业。有人对此评价道：“船老大”超过了“渔老大”。

同样可喜的是，舟山修造船业开始脱胎换骨。2004年之前，舟山具备万吨级以上船舶生产能力的只有扬帆集团一家，2007年底，全市已有12家能修造5万吨级以上的船舶企业。之后，舟山船舶工业的能力和档次不断攀升，10万、20万、30万载重吨的大型船舶陆续从船坞驶向大海。

舟山还创造了不少“船舶神奇”。舟山建造的巴拿马级大型5300箱集装箱船成功下水，成为当时浙江船企建成的最多箱位的集装箱船。海上穿梭油轮、浮式海工船、海上石油生活平台、全球首艘CSR54500吨级散货船、全国首艘可容纳5000辆汽车的滚装船等陆续交付，标志着舟山船舶工业不断向高难度、高技术含量挺进。其中，中远船务(舟山)有限公司还被英国劳氏船级社评为亚洲三家最佳修船企业之一。

舟山修造船业的异军突起，也悄然改变了中国船舶工业版图，舟山成了船舶工业重点投资和发展的新晋区域。国家相关部门印发的《船舶工业中长期发展规划(2006-2015年)》，提出长江口地区大型造船基地，讲的还是重点发展“以上海、南通为主”。后来的《船舶工业“十二五”发展规划》明确改为重点发展“以上海、苏中地区、舟山为主的长江三角洲地区造船基地”，船舶工业成为舟山经济的又一张“蔚蓝色名片”。

勃兴的修造船业，也带动了其他行业的发展。如在被称之为“船舶岛”的普陀六横，数以千计的世代代代以捕鱼为生的渔民，纷纷弃海上岸，有的搞起了船配产业，有的开旅馆办饭店，有的干脆进修造船厂当起了工人，这些“华丽转身”的渔民，收入有

了很大的增长。

五

船舶行业如大海一样潮起潮落，有一定的周期性。随着2008年世界金融危机的爆发，全球经济增长放缓，世界航运业从巅峰跌入低谷，船舶工业深受牵连。但由于造一艘大船的周期一般在2-3年，船舶修造业对外部环境的反应有滞后性，直至2010年全行业的日子都挺好过的。2011年起船舶业持续低迷，开始了漫长的寒冬。

在整个行业产能过剩的过程中，舟山船舶企业普遍出现了交船难、接单难、盈利难的困境。面对严峻挑战，舟山船舶行业进入了调整转型期，一路筚路蓝缕，不断寻觅突破路径。

针对整个行业产能过剩的状况，舟山船舶工业开启了从迅猛发展到整合提升的3.0时代。培育龙头企业，鼓励兼并重组，推进整合集聚，淘汰落后产能，优化发展环境，促进产业升级，打造布局合理、结构优化、环境友好的现代船舶工业体系。

危中寻机，逆境求生。十多年来，在全球船舶行业全面洗牌的形势下，舟山船舶工业加快转型升级，展现了强大的韧性。从传统造船到新兴海工，从“舟山制造”到“舟山智造”，从粗放修船到绿色修船，舟山船舶修造业不断创新、提升、转型，市场竞争力持续增强。舟山船舶制造不仅实现了散货船、油船、集装箱船等三大主力船型的自主批量建造，而且开发了一批绿色环保船型和高技术、高附加值船舶，并在LNG开采、加工平台、非船工程等领域取得了历史突破。舟山修船业已能承接包括豪华邮轮、LNG运输船在内的高技术含量维修业务。

十年一挥间，踔厉开新篇。舟山船舶工业经受了国内外船舶市场竞争激烈的考验，昂首屹立于中国修造船业的第一方阵。目前，全市船舶工业的产能已达到年造船700万吨，年修理万吨级以上船舶3000艘以上。去年，我市船舶工业企稳回升，再呈好势头。据市经信局统计，2023年全市规模以上船舶工业企业实现产值340亿元，同比增长28.1%。其中造船企业同比增长37.6%，造船完工量、新接订单和手持订单等三大指标分别比上年增长44.4%、73.1%和82.8%；修船企业产值比上年增长23.8%；海洋工程装备制造比上年增长165%。

如今，舟山船舶修造业已跨入一个新的时代，建成了全国首艘2万吨级江海直达船舶，开启了江海联运新局面；建造了具有自主知识产权的LNG海上加注船；建造了全国首座海上浮式风电平台；为全球最大的极地LNG平台制造了重要模块；开发了全国最大吨位无人艇……舟山中远海运重工、舟山常石集团、舟山惠生海洋工程等一批骨干造船企业，2023年产值增长幅度都在35%以上，有的甚至翻了一番。鑫亚船舶、龙山船厂、万邦重工等一批修船企业，业务稳定发展，位于全球修船一流企业方阵。

浩瀚的海洋凝结着深蓝的梦想，深邃的历史洞见着广阔的未来。舟山船舶大市的崛起，见证了“八八战略”引领着舟山海洋经济破浪前行的发展历程。在新的起点上，作为舟山海洋经济脊梁的船舶工业，正扬帆远航，乘风破浪，为舟山建设现代海洋城市书写新的绚丽华章。