

自主创新重振船政雄风

——我省造船业创下多个“全国第一”

本报记者 陈晓燕 刘益清

140 多年前，福建是中国船舶工业的诞生地，中国工业革命由此发轫。

140 多年后，福建成为中国船舶工业的新亮点，福建造船业踏上了复兴之路。

来自福建省船舶工业行业协会的数据显示，“十五”期间，我省船舶工业各项经济指标均大幅增长，船舶工业呈现又好又快的发展势头。今年 1 至 9 月，我省规模以上船舶工业企业完成工业总产值 63.8 亿元，同比增长 79%；预计年内船舶工业总产值将突破 100 亿元。

百年船政重现辉煌

在深水港岸线资源优越的闽东、闽南、闽东北沿海港口码头，一批新造船项目正加紧建设，船台、船坞、岸边到处是工人忙碌的身影，焊接声、切割声不绝于耳，一艘艘在建新船巍然挺立。

在泉州惠安，湄洲湾南岸斗尾港，目前我省最大的修船项目、总投资 33 亿元的泉州船厂修船项目一期工程已完工；列入《船舶工业中长期发展规划》、一期投资 47 亿元的泉州船厂造船项目目前已与台湾长荣集团签订合作备忘录，力争今年底动工建设。根据规划，泉州将打造由泉州大型修造船基地(包括泉州船厂修造船项目)和泉州船舶配套产业园区组成的泉州船舶工业基地，总投资 100 多亿元。船舶工业产业集群形成规模后，造船能力将达到 260 万吨，修船坞容量 80 万吨，船舶工业总产值达到 286 亿元。这里，将成为中国东南沿海最大规模的船舶修造基地。

在福安赛江两岸的民间船舶修造基地，处处呈现出红红火火的生产场面。据福安市船舶协会负责人介绍，今年福安市船舶修造业继续呈强劲发展态势，1 至 9 月共修、改、造、拆船舶 839 艘，实现工业总产值 26.19 亿元，同比增长 36.8%。目前，福安已崛起成为全国民间修造船集聚基地。

配套产业随之蓬勃兴起。投资 3 亿元的泉州百源船舶机械厂生产的船舶机械，将填补东南沿海船舶甲板机械配套生产的空白。船舶机电、船舶涂料、船舶物流一系列船舶配套产业项目破土动工。

省经贸委副主任、省船舶工业集团公司总经理郑新聪说，随着泉州、福安船舶产业集群的完善，加上厦门、福州两大传统船舶基地，我省将形成 4 大修造船基地，成为中国船舶工业新的亮点。

省船舶工业行业协会秘书长黄祥顺告诉记者，在船舶业的发展规划中，我省未来造船行业的蓝图已经绘就——以造船带动船舶工业产业链的形成，将福建建成东南沿海的修造船中心，使之到 2010 年船舶生产能力达到 350 万吨，力争达到 500 万吨，实现销售额 300 亿元；到 2015 年船舶生产能力达到 800 万吨，实现销售额 500 亿元，船舶总量占全国造船份额的 15% 以上。

自主创新激活船企

马尾造船股份有限公司自主研发的、出口德国的 700 箱集装箱船船台、码头周期各 40 天左右，造船周期达到国内先进水平；

东南造船厂出口新加坡的 59 米三用工作船实现年 39 艘的大批量生产，在国内居领先地位；

厦门船舶重工有限公司成功建造的出口英国的高附加值、高技术含量的 4900CARS 汽车运输船，为 20 年来国内首制，近 20 项核心技术获行业内技术创新奖；

……

省船舶工业行业协会秘书长黄祥顺对我省造船业的创举如数家珍。

光环的背后，是我省造船企业转变经济发展方式，让老船企重获生机的一个个创新故事。

在船政文化的故乡马尾，马尾造船股份有限公司总经理艾国栋介绍说，由于种种原因，2002年前马尾造船厂曾有两年交不出1艘船，流动资金紧缺，市场信誉下滑，工厂濒临破产边缘。从2003年开始，企业实施了一系列改革措施，按现代造船模式对原有车间进行重新整编，应用推广区域造船、总装造船、精度造船新工艺，基本建立了现代造船模式，劳动效率大幅提高，船舶建造周期一再提速。2006年，企业完成工业总产值10.53亿元，同比增长40%。

马尾造船公司的历史永远凝固着一个珍贵的镜头。2006年1月15日，胡锦涛总书记莅临马尾造船公司视察，殷切寄语：我们不能只干苦活、累活，要组织企业一起来攻关，争取在较短时间内改变船舶工业目前的状况。造船业不仅要做大，而且要做强。

鼓舞人心的话语像一股东风，推动企业在市场经济大潮中扬帆远航。2006年，马尾造船厂投入5500多万元技改资金，取得多项技术创新。700箱集装箱系列船台和码头建造周期双双控制在50天以内，试航交验在一天内完成，达到国内先进水平。今年7月交付使用的700箱船，23天实现试航目标，35天交付使用，再一次刷新了国内同型船码头舾装同期最短的历史纪录。该船型在德国汉堡海事会上被列为“标杆船”，为企业赢得了大批订单。

类似的故事也在厦船重工演绎着。

厦船重工是从2004年底开始承造汽车运输船产品的。厦船重工党委书记黄注成对记者说，这种船型具有运输车辆种类多、技术含量高、附加值高、建造技术难度大等特点，自1986年上海江南造船厂造过2艘之后，20年来国内一直没有其他船厂敢于问津。

在研制第一艘汽车船的日子里，面对国内建造经验的空白、技术研发的高难度，建造过程的复杂，项目作业的艰辛，厦船重工全体员工齐心协力，接连攻克了船体建造精度控制、边艙门制作、大型分段超重翻身、超难度下水等技术难关。其中多项技术工艺项目开创了中国船舶建造史上的先河，并创造出了船底最尖瘦、内部结构最复杂、下水难度最大、首制船建造速度最快的4项船台纪录。目前国际上已将该船型称为“厦门型”，这款船型也成为厦船重工批量化建造的核心竞争产品。截至目前，企业承接欧洲船东的汽车运输船订单共达到24艘，合同总额10多亿美元，生产任务排到2010年。

9月13日，厦船重工信息化二期工程通过评审验收。信息化使厦船重工生产效率不断提高。2002年前，厦船重工每年只能造一艘半船，实施信息化后，去年造两艘船，今年可以造4艘，明年预计可造7艘。厦船重工因此成为我国船舶制造业“数字化造船”的先锋。

在产品结构不断优化、船舶建造周期不断刷新纪录的同时，我省造船企业以节能、降耗、资源综合利用为重点，全面推广清洁生产，形成低能耗、高效率的节约型增长方式，动力能源消耗大幅下降。自2004年以来，马尾造船公司3年节约能耗累计达4232万元。去年，厦船重工降本增收达2000多万元。

民营船企成亮点

今年8月，福建冠海造船工业有限公司承接了4艘由香港龙运船务有限公司委托制造的8.03万吨散货轮，这是我省目前接单中最大吨位的船舶。由我省最大的海运企业——冠海集团公司投资的冠海造船工业公司2006年9月在基建尚未竣工的情况下，当年局部投产，今年1至9月完成工业总产值2.45亿元，预计全年突破3亿元，成为民营船企的一大亮点。

民营船企已成为我省船舶工业的生力军。据统计，2006年，我省民营船企产值达35亿元，占全省总量的一半以上。今年预计达65亿元，占全省的三分之二。

福建民营企业的造船史，是和闽东福安紧紧联在一起的。据统计，福安市现有修造企业31家，1000至10万吨级干船坞15座，总坞容量27.5万吨，造船船台32座，船台总容量32.16万吨，其中万吨级以上船台13座，5万吨拆船坞1座，已具备承修国内外10万吨级左右、承造7.5万吨以下各种船舶的能力。今年，福安船舶工业总产值预计达36亿元，占全省总量的三分之一。这里，已成为全国民间修造船较集中地区之一。

如今，福安船舶修理、改装的技术含量、附加值又有新的突破，民企船舶修造能力大大增强，

呈现出大批量、大吨位的经营势头。今年 5 月，闽东丛贸船业有限公司承接的 15 艘总吨位 95 万吨、最大单船吨位 8 万吨，创造了闽东船业接到国外最大水量订单、单船吨位最大、合同金额最多的“三个之最”；新远造船有限公司正式投入使用的 10 万吨级干船坞，共修理 6 艘 10 万吨级的外轮；马头造船有限公司单船修理价高达 5000 万元，创历史新高。

民营船企开始注重技术，力求提高管理、经营水平。丛贸、新远两家修造船企业从江南造船厂、青岛船厂引进一批专业技术管理人才，大大提高了造船技术水平和管理能力。今年 9 月，福安市成立了宁德职业技术学校船舶分院，首批招收 300 名学生，标志着福安船舶专业技术人才培养工程开始启动。

目前福安市已着手在赛江两岸规划建设湾坞半岛、白马、奎聚 3 个船舶工业区，促进船舶工业的产业聚集，致力于打造百亿船舶基地。为扶持船舶修造业的发展，福安市还成立了全省首家专门为民营船企提供信贷服务的担保机构——恒顺船务担保有限公司。目前，这家公司已为船舶企业提供担保贷款 1 亿多元。