



题 目 中国造船业发展史中的策略

课 程 形势与策略

学生姓名 李宇瑞

学 号 2023141440000

专 业 电气类

授课教师 杨龙杰、李程

二Ο二三 年 十二 月 31 日

中国造船业发展史中的策略

**摘要：**本文以以我国首艘国产大型游轮“爱达·魔都”开启商业首航为切入点，回看近代中国造船业的发展，并分析其中的策略之道。

**关键词：**中国近代；造船业发展史；策略；

引言

新华社上海1月1日电（记者 贾远琨） 1月1日，国产首艘大型邮轮“爱达·魔都号”在上海吴淞口国际邮轮港正式开启商业首航。中国人乘坐自己的大型邮轮出海旅行的梦想成真，这无论对于中国造船业还是邮轮产业来说，都是一个全新的开始。

（摘自新华社《国产首艘大型邮轮“爱达·魔都号”开启商业首航》）

近日，我国首艘国产大型邮轮“爱达·魔都”开启商业首航的新闻，将中国船舶制造业带入了人们的视野，对此本文将深入探究中国船舶制造业的发展史，以及其背后的重要决策。

不同于其他单一密集型产业，船舶制造业是资金、技术、劳动力三重密集型产业。在资金上，船舶总装制造厂需要靠水，岸线、船坞、重型机械是基本需求，同时单船制造成本很高，还需要企业有大量流动资金进行周转。技术上，船舶建造已经是一项复杂的系统工程，仅总装厂就涉及机械、电气、设计等数十个专业工种，在国民经济116个产业部门种，船舶制造业与其中97个部门发生关联，关联面高达84%。劳动力上，由于船舶制造的高度定制化，所有生产环节需要工人操作或实时介入，仅一个大中型船厂就需要1-3万人的劳动力。同时由于船舶承载国际经济交流的属性，造船业还是一个高度国际化的产业，并且依赖珍贵的国家资源。这就导致船舶制造业不可避免的带有政治性。

从古至今，造船业都是一个国家（非内陆国）经济、政治的综合反映，亦是一个国家意志的体现。所以此次中国船舶制造业完成大型邮轮研发生产的突破，其意义重大。

世界造船业

造船业是一个国家经济、政治的综合反映，同时本身又高度国际化，这就决定了，造船业受到世界政治格局的重要影响。纵观全球造船业发展史，有一个显著的特征，“强周期性”。

伴随着造船业的强周期性，全球造船业发生过三次产业转移。在1950年之前的一百多年，全球造船业的中心在欧洲，尤以英国为首。1956年，第二次中东战争导致苏伊士运河关闭，意外造就了日本的崛起。1973年，日本造船产量超越了整个欧洲的总和，成为全球造船中心。这是现代造船业第一次产业转移。同年，第四次中东战争爆发，世界陷入“第一次石油危机”，导致了后来的全球经济危机，全球造船业进入低谷。而此时韩国提出“造船立国”的口号，顺势而起。并于2000年，以占全球43%的造船产量，首次超过日本，成为世界第一大造船国。这是现代造船业第二次产业转移。而第三次产业转移的目的地就是中国。

中国造船业的发展史（1978——2010）

中国的船舶制造业始于江南造船厂，是洋务运动“睁眼看世界”的产物。而中国现代造船业始于全球造船业的低谷期。改革开放前夕，国家经济紧张，由于在中国所有产业中，唯造船业产能最集中、技术完善、附加值高，所以政府决定将造船业推进国际市场。中国造船业以香港市场为切入点，打开了国际市场。1980年到1982年两年间，中国签订了77艘出口船合同，帮助中国造船业完成了生产转型并与国际接轨。

造船业没有停步，率先进入国际市场撑起中国经济转型的造船业，再次成为了经济体制改革的先锋。1982年5月4日，六机部撤销，同时宣布中国船舶工业总公司成立。原六机部全部直属单位整体划入船舶总公司，将中国造船业从过去的行政体制，改变为一个统一的经济实体。这是中国改革开放后第一个由政府部门改组的经济实体，在当时引起了巨大轰动，为中国经济体制改革蹚出了一条路。事实证明，中国船舶工业总公司的成立是成功的。新中国成立以来最大规模的技术引进工作，就是这一时期在船舶工业总公司引导下进行的。在统一协调下，中国造船业的技术、标准、制度开始与国际接轨。先后引进国外7大船级社5000多项国际标准，并逐步培育自主设计能力，建立了完整的造船结构，为后来的崛起奠定基础。1995年，中国造船产量达到175万DWT，超越德国，首次成为世界第三。

但是1997年，亚洲金融危机爆发，各国的进口能力减弱，船舶市场供过于求，中国造船业受到严重波及。又逢国内税收政策调制，取消了对沿海能源运输船和远洋船的优惠政策，造船成本上升，造船业出现全行业亏损。1999年7月1日，中国船舶工业总公司全面拆分改组。行政职能交给国防科工委，原直属单位和资产按地域拆分为两大船舶集团，实现政企分开。两大集团以长江为界，以北重组为中国船舶重工集团（CSIC），以南重组为中国船舶工业集团（CSSC）。这次改革不是简单的一分为二，而是管理、运行、经营全面改革。尽管受到内外质疑，但是中国造船业经受住了考验，成为出口支柱，撑起了工业经济。

2001年4月2日，第一次全国船舶工业行业管理工作会议在南京召开，意味着中国船舶工业在经过二十多年的摸索后，终于形成了行业管理体系。12月11日，中国正式加入WTO。此后，中国外贸订单和海运需求暴增，进而带动了造船业进入上升，中国造船业进入前所未有的爆发期。

2003年，国际公认韩国造船业超过日本，成为世界第一。同时，中国造船完工量641万DWT，占世界11.8%，超过整个欧洲的总和。此后中国造船业继续蓬勃发展，2005年，中国造船完工量1212万DWT，是2003年的两倍；2006年，完工量1452万DWT，占全球份额19%；2007年，完工量1893万DWT，份额突破23%。2008年中国造船完工量达到2881万DWT，占全球29.5%，全面超越日本，成为世界第二。2010年，中国造船完工量6120万DWT，占世界41.9%，全面超越韩国，位居世界第一。

但是由于造船业“强周期”的属性，2010年，中国造船业在金融危机的冲击下逐渐萧条。

困境中的自救

在众多关于造船业产业转移的描述中，都会将其中的转移原因解释为“劳动力成本优势和工业基础”。但造船业是一个庞大的产业，而且天然带有三重密集性和国家安全色彩，没有任何一个国家会放任造船业转移。

1961年，OECD成立，专门为发达国家提供前瞻性政策研究。1964年4月，OECD成立了第五工作组，专门负责造船业，以协调全球造船业。

在中国造船业快速发展的这几年里，OECD多次启动国际造船协定谈判，想要全面落实造船行业的反补贴条例，但是中国始终认为需要对发达国家和发展中国家进行区别。国际造船协定其本质是一个“美好的愿景”，由于其“扩张-兼并重组-集团”的产业逻辑，最终会形成寡头垄断竞争市场。这也就是为什么造船产业转移不可逆转的原因。而在寡头垄断竞争市场中，每个寡头厂商都需要预测其他寡头的行动，并且寡头背后还存在政府影响，这是经济学中一个典型的多元博弈模型。所以国际造船协定成了限制竞争对手的发展以求“和平发展”的“美好愿景”，但是更多时候它却是被作为一种武器使用，例如当年的欧美对日本，2002年的欧日对中韩。中国当然明白协定背后的利益，但仍在努力促成和平，为发展中国家谋求发展的机会。

2003年中国造船业崛起后，船厂新接订单快速增长，船台供不应求。2003年，中国造船完工量641万DWT，2010年，造船完工量6120万DWT。七年时间，增长近十倍。2006年8月，两部委联合发布《船舶工业中长期发展规划（2006-2015）》。在投资管理中，却出现了限制。

(三十四)新建大型造船设施项目须符合以下条件:1、项目总投资一般不低于 20 亿元，项目资本金占固定资产投资的比例不低于 40%。

……

(三十九)未获得国家核准或备案的造船设施建设项目和船用低、中速柴油机生产项目，土地管理部门不批准建设用地，金融机构不发放贷款，证券管理部门不核准发行股票并上市，工商行政管理部门不办理新建企业登记注册手续。

（摘自《船舶工业中长期发展规划（2006-2015）》第二章）

这种与发展周期相背的政策，通常被称为“逆周期调节”。回顾造船业历代产业转移，这是第一次出现政府在增长阶段实施逆周期调节。但如此强力的措施也没能挡住市场对金钱的渴望。在资本涌动的时候，作为中国造船主力的南北船，开始了资产整合。南船将外高桥船厂、澄西船厂注入中船集团主体，开始上市。北船旗下大连造船重工和大连新船重工整合重组为大连船舶重工，也就是今天的大连造船厂。2007年3月，国防科工委颁布文件，首次对中国造船业的基本生产条件和要求进行了统一规范。7月，船舶分段和非机动船舶享有的17%和11%出口退税优惠取消。8月30日，全国船舶工业工作会议在青岛召开。这是国防科工委自改革开放三十年来，首次举办全国船舶工业大会。会议核心是两点：一、重心要从规模转向效益；二、鼓励发展配套企业，不要涌向造船厂。

金融危机发生后，国际造船业已经是寒冬前夜，所有企业都意识到手持订单消化完之后，将会面临产能过剩的地狱，日本、韩国都收缩了本土造船业准备渡冬。按理，中国造船业也应收缩。但没有。2009年6月，在金融危机发生半年后，也是造船业寒冬来临前半年，国务院办公厅发布《船舶工业调整和振兴计划》。当年的调整计划中，整份文件从头到尾都没有提过一次收缩产能，反而要求扩大船舶需求，稳定造船订单，对船厂加大融资贷款支持。继在2006年逆周期之后，2009年，中国再次选择了逆周期。2009年逆周期之后，中国造船业在2010年和2011年有了一定订单，止住了快速下跌的势头。2013年后，国际市场逐步回暖，规模以上船厂已经开始接单。

一艘船从签单到交付，通常需要1-2年，所以世界大事对造船业的影响，往往都需要两年后才会体现出来。这个特点造就了造船业的“矛盾性”，即它同时拥有“前瞻性”和“滞后性”。前瞻性在于，船厂需要对未来的形势做出预测，然后再决定单量，以平衡产能；滞后性在于，无论未来形势如何变幻，都只会影响到1-2年后的船厂，因为手里有订单，这个时间足够船厂作出反应。这也就更加说明了中国两次选择逆周期调节的高明之处，策略之深令人赞叹。

寒冬之后

2014年，中国造船业走入了最严寒时刻。大量中小船企关停倒闭，大型船企也只多撑了一年。从2009年到2016年，168家造船厂关停倒闭。这七年中，船舶工业政策不断出台。2009年，调整和振兴规划；2013年，结构调整转型升级方案、化解产能过剩意见；2014年，船舶行业规范。密集的政策引导着供给侧改革，巩固了造船产业基础。

在2016年之后，寒冬终于过去，造船业开始恢复生机，中国造船业开始合并重组。2019年7月1日，北船、南船宣布进行战略性重组。10月25日，国务院正式批准联合重组。11月26日，重组后的中国船舶集团在北京成立，成为全球最大造船集团。值得注意的是，韩国造船业在高技术船舶依然有一定优势。2020年的中韩造船业指标对比中，中国在全球占比压过韩国，但修载比低于韩国。修载比，就是修正总吨（CGT）和载重吨（DWT）之比。修载比越高，说明承接的高端船舶越多，也就意味产业附加值更高。而韩国造船业的中端造船业，在产业寒冬和中国竞争之下，已所剩无几，中韩造船业的差距，已经缩小到了以LNG为代表的高端船领域。2023年上半年，中国造船业已承接LNG船14艘，占全球总量35%，市场份额正在扩增。如果产业是战场，那么现在中韩造船业已是围城之战，LNG就是最后一块城池。但我们的问题不在于如何攻城，无论攻还是围，都只是当下一个选择。我们的问题是，在攻下之后，在选择之后，会是什么？

新时代的发展

2021年，全球新船订单量达到1.2亿载重吨，打破了此前5年中7000万的平均值，新船价格指数达到2009年以来最高点。当年，中国船舶工业行业协会发布造船产能利用监测指数（CCI）达742点。这个指数为中国造船业风向标。以700为中线，低于700代表产能较冷，高于则较热。这是中国造船业自2012年步入寒冬以来，首次回升到中线。

2022年，受欧佩克减产、俄乌冲突、美国页岩油产量不足影响，LNG需求大增，LNG船日租金突破48万美元，为2021年两倍，当年全球LNG新船订单超过160艘。2023年9月11日，俄罗斯油船“Leonid Loza”号从俄罗斯摩尔曼斯克港口出发，行驶北极航线，抵达中国宁波北仑。这是世界首艘非冰级的常规油船穿越北极航线，意味着北极航线即将打通。同时，受碳中和影响，IMO国际航运新规已于2023年正式生效，对2013年之前和之后交付的船，依据EEDI和EEXI两种计算方式评估CII碳排放指标，航运业将面临更严格的技术指标。新的造船热潮，新的航线，新的国际规范……种种因素预示着，全球造船业，已经进入第六个周期。

2022年，中国车企开启出海战略，集体登陆德国慕尼黑车展，将战线拉到欧洲汽车工业腹地。在汽车出海背景下，航运业专用汽车滚装船迎来爆发。巨大的需求再一次推动了中国造船业的复苏。

2023年11月，由外高桥建造的，中国首艘国产大型邮轮“爱达·魔都号”在上海交付，中国造船业正式攻向日韩都不曾攻下的豪华邮轮领域。也成为全球唯一一个，同时具备自主建造航空母舰、LNG、大型邮轮能力的国家。

结语：

从古到今，造船业都是一个国家经济、政治的综合反映，亦是一个国家的意志体现。

从LNG到豪华邮轮的攻克之路，就是中国主要矛盾转变的体现。以LNG为代表的工业船舶，是人民日益增长的物质文化需要同落后的社会生产之间的矛盾；以邮轮为代表的消费船舶，是人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分的发展之间的矛盾。

2023年7月，中国工信部发布报告，2023年上半年，中国造船业三大指标全面增长，无论载重吨还是修正总吨，均占世界总量46%以上，继续领跑全球。

但是，我们需要思考未来的走向，以应对当前形势并制定相应的策略。现在，我们正站在中国时期的起点，对中国造船业充满信心，并期待它在全球舞台上发挥引领作用。我们应该思考：中国时期之后会发生什么？会是不断循环的周期，还是胜者和败者的轮替？当中国时代结束时，我们将何去何从？我们能否超越周期的限制，成为历史车轮下的开创者？这个问题不仅仅涉及造船业，更关乎整个中国。历代人民为国家的发展做出了巨大的牺牲，而今天我们站在历史的十字路口，面对着未知的前方。在当前复杂多变的国际形势下，我们需要审时度势，制定明智的发展策略。

参考文献：

1.《中国造船业：从寒冬中走来的制造业长子》 温竣岩