此页面上的内容需要较新版本的 Adobe Flash Player。
Get ADOBE® FLASH® PLAYER

驶向蓝色梦想 ——中国造船业快速发展纪实

来源：新华社

这是一个强国富民、拥抱大海的梦想——

新中国成立60多年，特别是改革开放以来，从仅能修造沿江、沿海中小型船舶，到设计建造液化天然气运输船、3000米水深海上钻井平台等世界船舶工业顶尖产品；从占国际市场份额如九牛之一毛，到造船完工量位列世界第一……中国造船业华丽转身。

面向浩瀚海洋，中国造船业承载着历史重托，肩负着未来期盼，扬起风帆，不断追寻着蓝色的梦想。

穿越时空，乘风破浪——中国造船业在艰辛中驶向蓝色海洋

历史是一面镜子，也是一部深刻的教科书。

上海，鲁班路600号江南造船博物馆。走进这里，穿越江南造船厂140年的历史，便走进了中国造船业最鲜活的教科书——

看这份印着“正式接管海军江南造船所”字样的上海军管会第一号命令，发布于1949年。国民党溃逃台湾前夕，把江南造船厂的贵重机器设备和工具材料全部运走，并将厂房设备悉数炸毁。当年5月25日下午，解放军进入上海，船舶工程专家王荣赶到船厂，厂房设备已成一片废墟……

就在这片废墟上，后来担任江南造船厂首任总工程师的王荣主持建造了中国第一代潜艇和第一艘自行设计、国内配套的万吨轮“东风”号。

这里，还记录着新中国成立以来许多第一：

中国第一艘大型综合性海洋科学考察兼远洋通讯船、中国造船业第一个国际著名品牌“中国江南—巴拿马型”散货船、第一艘液化石油气船、第一艘跨海火车渡轮……

以毛泽东、邓小平、江泽民同志为核心的三代中央领导集体和以胡锦涛同志为总书记的党中央高度重视造船业发展。在党和政府的关心指导下，新世纪以来特别是近年来，随着中国经济发展节节攀升，中国造船业迅速崛起。

2002年8月31日，大连船舶重工为伊朗国家油船公司建造五艘VLCC中的第一艘“伊朗·德尔瓦”号在世界惊叹的目光中签字交工。

VLCC是超大型油船的英文缩写，30万载重吨的VLCC是当今世界最大的通用原油远洋运输船型。其设计建造技术一直被发达的造船国家特别是日本、韩国所垄断。

“截至目前，我们已经设计建造了58艘VLCC，设计建造一艘VLCC的工期也缩短至10个月。”大连船舶重工集团总经理于逢平说。

这只是近年来中国造船业发展的一个缩影。从VLCC到液化天然气运输船（LNG船），从“好望角”型散货船到3000米半潜式海上钻井平台，一大批代表世界船舶工业顶级水平的中国船舶和海洋工程产品驶出国门，驰骋蔚蓝色海洋。

坚定意志，跨越发展——中国造船业在培育中插上腾飞翅膀

走向世界的第一步何等艰辛：1980年，香港爱国船王包玉刚、包玉星兄弟把原计划拿到日本去造的一艘2．7万吨货船订单给了大连造船厂，成为中国船舶工业自营出口的第一个合同。

没技术，没设备，对船东提出的各项国际标准更是不知所云。只有边学边干。

就拿非核心技术的刷漆来说，过去国内只要不漏刷、不漏油就行。船东却要求用日本油漆，还要符合瑞典标准。请来日本油漆商指导施工，要求十分严格，钢板上的锈除不净不行，除得太光也不行；漆刷薄了不行，厚了也不行；天太冷不能刷，太潮不能刷……工人们耐着性子，一遍遍返工重来。

1982年1月4日，“长城”号按期交船，符合合同要求。包玉星高兴地说，“长城”号的质量完全达到了“世界一流水平”。

20世纪80年代以后，在国家大力扶持下，中国开始大规模船舶技术引进和工厂硬件改造工作，中国造船产量不断增加，到1994年世界排名上升到第三位。

把发展船舶工业作为战略产业予以培育、扶持，把中国建设成世界造船大国、强国，这不仅是造船人的心声，更是国家的意志和行动。

2006年9月，国务院常务会议审议并通过了《船舶工业中长期发展规划（2006年—2015年）》。《规划》明确提出，“十一五”期间，中国将重点建设环渤海湾、长江口、珠江口区域三个现代化大型造船基地。这是国家首次制定的船舶工业发展规划，吹响了向造船大国、造船强国进军的号角。

正是坚定的国家意志，正是超前的战略决策，中国造船业抓住了2003年至2008年国际航运市场红火的大好机遇，扶摇直上。

勇于创新，开拓奋进——中国造船业在锻造中挺起坚强脊梁

作为沪东中华造船有限公司中国第一艘液化天然气船建造项目的负责人，1998年，王衡元在项目筹备阶段来到韩国。一位韩国船企负责人的话至今让他记忆犹新：“你们造不出LNG船，还是来买我们的吧。”

建造LNG船的主材是一种只有0．7毫米厚耐超低温的特殊钢材，焊接中不能有汗滴上，不能有手指印，焊接要求一次成功，稍一抖手就可能造成工时上百倍的返修，找遍中国，没有一位符合条件的焊工。当时的中国，建造LNG船的起点几乎是零。

王衡元的回答是：不造，中国造船业就没有活路，拼死也要一搏！

尝试，失败，再尝试……艰苦磨砺刻骨铭心。2008年，中国第一艘LNG船试航成功。

同样作为当今世界船舶工业的顶尖产品，海上钻井平台关乎一国海上石油能力的大小，世界顶尖的海上钻井平台自然也成为中国造船人必须“啃”下的一块“硬骨头”。

2003年春天，大连船舶重工承建了我国首座400英尺自升式钻井平台。

万事开头难，设计是第一道关口。造船精英研究起钻井平台成了门外汉。他们从“零”开始，向书本学、向前辈请教、向船东请教，消化基本设计图纸……

2005年3月26日，高空桩腿对接成功，工期比计划提前了60％以上。指导专家美国船级社验船师吴晨曦感叹道，中国造船人的意志超乎想象，建造的速度和质量超乎想象。

如今，中国自主开发、设计、建造的17．5万吨“好望角”型散货船在国际市场上广受欢迎。如今，中国即将建造第七艘LNG船，这艘船完全由中国自主设计，出口方是世界知名能源公司美国埃克森美孚和世界知名海运公司日本商船三井，中国的造船技术获得世界认可。

面向未来，科学发展——中国造船业在转型中驶向强盛新航程

离上海市不远的长兴岛上，每天清晨都会看到这样的场景——

约8公里的海岸线上，巨大的船坞停靠着一艘艘正在修造的船舶。船坞旁，5000多名江南造船公司的干部职工以班组为单位，在晨曦中开着班前会。他们奋力齐喊“加油！加油！加油！”声震大海。

中国造船人以此警示自己，在驶向未来的航程中，总会面临新的风险和挑战。他们没有任何自满的资本，需要不断奋进。

世界船舶市场风云突变：上半年世界新船订单量大幅下滑，预计全年将比去年下降40％。上半年，高附加值船型订单被韩国公司大量揽走。超大型集装箱船中国只接了7条，韩国接了近70条。

国际造船规则剧烈变动：国际公约将设定船舶排放、节能、安全等新门槛。根据中国船级社统计，我国有三分之一的船厂面临出局的危险。

中国造船业又一次到了生死攸关的关键节点。

环顾世界，造船格局深刻变革，科技较量更加凸显。欧美国家虽然造船业日益衰微却牢牢控制着设计和技术的龙头，日本启动了以“低碳船舶”为核心的新一轮船型优化工程，韩国正在强化高技术船舶优势，巴西、俄罗斯等国通过国轮国造措施加入到竞争行列……

百舸争流，不进则退。

2011-08-12

关闭窗口

公司地址：北京市海淀区昆明湖南路72号　邮政编码：100097　电子邮箱：csicl@csicl.com.cn
Copyright © 2011 中国船舶重工股份有限公司 CHINA SHIPBUILDING INDUSTRY COMPANY LIMITED
京ICP备10030373号