



中国行业发展研究报告系列丛书

中国船舶工业 发展研究报告

国务院第二次全国经济普查领导小组办公室 编著
国家国防科工局信息中心

 中国统计出版社
China Statistics Press



中国行业发展研究报告系列丛书

中国船舶工业 发展研究报告

国务院第二次全国经济普查领导小组办公室 编著
国家国防科工局信息中心

 中国统计出版社
China Statistics Press

(京)新登字 041 号

图书在版编目(CIP)数据

中国船舶工业发展研究报告 / 国务院第二次全国经济普查领导小组办公室, 国家国防科工局信息中心编著.

--北京: 中国统计出版社, 2011.12

(中国行业发展研究报告系列丛书)

ISBN 978-7-5037-6462-2

I. ①中… II. ①国… ②国… III. ①造船工业—经济发展—研究报告—中国 IV. ①F426.474

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 281324 号

中国船舶工业发展研究报告

作 者/国务院第二次全国经济普查领导小组办公室
国家国防科工局信息中心

责任编辑/徐 颖

装帧设计/杨 超

出版发行/中国统计出版社

通信地址/北京市西城区月坛南街 57 号 邮政编码/100826

办公地址/北京市丰台区西三环南路甲 6 号

网 址/www.stats.gov.cn/tjshujia

电 话/邮购(010)63376907 书店(010)68783172

印 刷/河北天普润印刷厂

经 销/新华书店

开 本/710×1000mm 1/16

字 数/41 千字

印 张/3.25

版 别/2012 年 1 月第 1 版

版 次/2012 年 1 月第 1 次印刷

书 号/ISBN 978-7-5037-6462-2/F.3094

定 价/20.00 元

中国统计版图书, 版权所有, 侵权必究。

中国统计版图书, 如有印装错误, 本社发行部负责调换。

《中国行业发展研究报告系列丛书》

编辑委员会及编辑人员

编委会 主 任：马建堂

副主任：张为民 罗 兰 徐一帆 谢鸿光 许宪春 李 强
郑京平 鲜祖德

编 委：（按姓氏笔画排序）

王 耀 汲凤翔 李天渊 李 扬 刘 冰 刘富江
刘扶民 许剑毅 何黎明 孟庆欣 宋跃征 杨宽宽
杨 柳 严建辉 吴 强 吴 涛 吴朝晖 张翠娜
罗建国 钟守洋 赵志平 高素梅 贾明星 索沪生
韩 明 彭志龙 葛江河 蔡 进 蔡惟慈 戴 斌
魏贵祥

编辑部 总 编 辑：严建辉 杨宽宽

副 总 编 辑：钟守洋 李天渊

编辑部主任：赵淑焕 杜德军

《中国船舶工业发展研究报告》

编委会及编辑人员

编委会 主 任：罗建国

副主任：李 延 张卫华 周学文

编 委：邢俊玲 林 丽 孙国梁 翟 虹

编辑部 林 丽 孙国梁 翟 虹 罗彦平 刘红涛 许红彬

杜 婧 赵 越 吴伟颂 刘耀东

编者说明

第二次全国经济普查已圆满结束。通过普查，基本摸清了我国第二、三产业的规模、布局 and 结构，查清了第二、三产业的效益情况、技术现状和生产要素，查明了第二、三产业的能源和水资源消耗状况，查清了第二、三产业所有单位的基本情况。为了更好地开发利用已经取得的信息资源，对国民经济各行业（产业）发展状况进行研究，服务于社会各界，国务院第二次全国经济普查领导小组办公室组织相关行业（产业），对其发展现状、发展前景、行业集中度等方面进行分析研究，现在呈现在读者面前的《中国行业发展研究报告系列丛书》，是此次研究的成果，对我国经济发展方式的转变，产业结构的调整、经济发展水平的提高，将起到重要的作用。

鉴于作者水平有限，不当之处请指正。

2011 年 8 月

目 录

一、中国船舶工业发展的历程及成就	(1)
(一) 中国船舶工业发展的基本历程	(1)
(二) 中国船舶工业的发展成就	(4)
二、近年来中国船舶工业的发展情况	(8)
(一) 船舶工业综合概况	(8)
(二) 船舶工业分行业发展情况	(11)
三、船舶工业主要集团、重点企业发展概况	(21)
(一) 船舶工业主要集团	(21)
(二) 重点企业	(23)
四、金融危机冲击下的中国船舶工业	(26)
(一) 金融危机对我国船舶市场的冲击	(26)
(二) 危机应对之策与《船舶工业调整与振兴规划》的出台	(29)
五、我国船舶工业经营发展环境分析	(32)
(一) 我国船舶工业的竞争优势	(32)
(二) 我国船舶工业的竞争劣势	(32)
(三) 我国船舶工业面临的机遇	(35)
(四) 我国船舶工业面临的外部挑战	(36)
六、推动船舶工业发展的政策建议	(37)
(一) 将高技术、高附加值船舶制造业及海工装备制造业作为战略性 产业来培育	(37)
(二) 提高船舶配套能力, 推进造船与配套协调发展	(37)

（三）推进企业兼并重组，提高行业集中度	（38）
（四）加强国际造船新标准、新规范的研究	（38）
（五）完善体系拓展链条，推进船舶业由大转强	（39）
附表 1 全国主要造船干船坞	（40）
附表 2 全国主要造船船台	（41）
附表 3 全国主要修船基础设施	（42）

中国船舶工业发展研究报告

一、中国船舶工业发展的历程及成就

(一) 中国船舶工业发展的基本历程

中国近现代造船业起源于晚清洋务运动时期，船舶工业是中国近代工业最早建立的五大产业之一。1865年，李鸿章在上海创办江南制造总局，开启了中国近代船舶工业的艰难历程。但受规模小、技术落后、资金不足等因素限制，中国船舶工业发展十分缓慢，加上日本侵华战争的破坏，解放前夕，中国船舶工业已经奄奄一息，全国主要船厂仅20余家，职工不足2万人，年造船产量仅1万吨左右。新中国成立后，中国船舶工业如枯木逢春，获得新生，经过60余年的艰苦奋斗和建设，中国船舶工业发生了翻天覆地的变化，现已成为世界造船大国，并向造船强国迈进。

纵观建国以来的中国船舶工业发展历程，大致可分为如下三个阶段：

1. 建立船舶工业体系，奠定现代船舶工业的基础（1949~1978年）。

新中国成立后，我国船舶行业在工业基础差、造船底子薄、战争阴影笼罩、西方国家技术封锁的条件下起步，经历了从小到大、从仿制到自主研发，初步建立起门类齐全的船舶工业体系。其中，前10年主要以“转让制造”苏联六种型号的舰艇作为当时船舶工业的发展重点，集中力量改建和扩建了一批骨干船厂，培训了大量船舶行业专业技术人员。随着首批舰艇的建造成功，中国船舶工业的生产技术水平得到了跨越式的提高。后半期，因苏联中断对华项目援助，我国船舶工业开始将工作重点转向自主研发海军装备，集中组建舰艇研究院，建立船舶配套厂，在充分消化吸收前一段“转让制造”技术，开展国产化仿制的基础上，开始了中国第一代现代化舰艇研究工作。到1978年，我国已基本形成了一个包括科研、设计、试验、

生产和维修等配套成龙的船舶工业体系，为我国船舶工业进入新的发展阶段奠定了基础。

这一时期，我国船舶工业坚持“军民结合，以军为主”的战略方针，我国船舶工业承担着提高海军装备水平和为国家航运事业服务的双重任务。一是从引进消化前苏联两批舰艇技术起步，开展国产化舰船研制，直至完全依靠自身力量，研制成功我国首批中型导弹驱逐舰、核动力潜艇、远洋测量船等尖端技术装备；二是在军品研制任务的带动下，提升民船建造技术，通过推广军品研制中掌握的先进技术和工艺，建造了一批我国自行设计的万吨级远洋油轮、散货船和矿砂船。

2. 由封闭走向开放，开创船舶工业现代化建设新局面（1979～2000年）。

20世纪70年代末，“十年动乱”刚刚结束，我国国民经济的发展受到严重影响，船舶工业面临军品订货大幅减少，国内船舶订单严重不足的双重压力。面临这种形式，邓小平同志作出了“中国的船舶要出口，要打进国际市场”的指示。我国船舶工业开始逐步实现从封闭到开放，从国内市场到国际市场的重大战略转变，造船技术取得了长足进步，生产能力得到明显提高，到90年代中期，我国船舶产量超越德国，居世界第三，成为国际造船业中一支重要力量。

中国船舶工业打入国际市场之路，可以说是一条充满困难和艰辛的道路。一是民船建造技术与国外先进水平差距大、不了解国际标准和规范；二是这一时期国际船市两次巨大波动给发展中的我国船舶经济带来巨大冲击。

为开拓国际市场，我们采取了自力更生同引进相结合，先易后难，先低后高，以进养出的方针，从普通船型做起逐步推出高技术船，在进口材料设备装船的同时积极引进技术和消化吸收，逐步实现“替代进口”。收集和翻译了5000多项国际标准，48种长达2300万字的英、美、德、日、挪威等著名船级社的规范，掌握了出口船建造技术要求；引进船用低、中、高速柴油机、电站发电机、船用起重机、舵机等50多项国际品牌船用设备制造技术，使船用设备国产化率逐步提高；围绕缩短造船周期，转换造船模式，对口开展了与日本主要船厂的合作，全面提高管理水平，取得明显成效。

另外，我国船舶工业也在这一时期经受了两次世界范围内船市危机的考验。刚

刚迈向国际市场的中国船舶工业遭遇了 80 年代世界造船史上持续时间最久、影响程度最深、波及范围最广的世界性大萧条；90 年代上半期船市刚复苏没几年，又出现了因全球造船能力扩张而引发的供需失衡、船价下跌的困难局面；到 1997 年，又接连受到亚洲金融危机对我国船市带来的严重冲击。在应对和克服这些危机和挑战的过程中，中国船舶经济不断提高国际竞争力。

这一时期船舶工业发展主要有两个特点：一是由军品生产为主转向保军转民，推动船舶工业军民融合。中国船舶工业在保障海军军品科研任务的同时，大力发展民品板块。通过承接“八五”、“九五”国内远洋船和非船产品，民品产值比重大幅上升，有效解决了船舶工业生产任务不足，船舶工业走上一条充满活力的发展道路。二是以出口为导向，高起点发展民品生产。中国船舶工业在这一时期率先走出国门，大胆引进国外先进设计技术和生产管理经验，严格按国际规范和标准组织生产，通过艰苦开拓，包括滚装船、自卸船、半冷半压液化石油气船、高速集装箱船、海洋石油钻井平台在内的一大批出口船舶相继完工，船舶工业成为我国机电产品出口的支柱产业。

3. 飞速发展，向世界造船大国、强国迈进（2001 年至今）。

新世纪以来，世界船舶市场逐步摆脱亚洲金融危机的影响，迎来了难得的市场高潮期。同时，随着我国经济的高速发展，对能源、外贸运输及海洋开发的需求日趋增加。在这种有利形势下，党中央、国务院准确地把握世界造船业的转移趋势，根据我国船舶工业的基础和条件，做出把中国船舶工业做大做强的战略决策。我国船舶工业及时抓住机遇，大幅度加快发展速度，在这近 10 年时间里，船舶工业实现了历史性跨越，造船能力、科技实力和国际竞争力不断增强，成为可以与日、韩造船强国相抗衡的重要力量，改变了世界船舶市场竞争格局。

2009 年船舶工业总产值和造船完工量分别是 2001 年的 12.4 倍和 11 倍；2001~2009 年，船舶工业总产值年均增速高达 37%，造船完工量年均增速达 35%。2008 年中国造船完工量、新接订单量、手持订单量分别占世界市场份额的 30.2%、36.6%、34.4%，三大指标全面超越日本，直追韩国。2008 年下半年，受国际金融危机影响，全球贸易额大幅缩减，世界船舶市场一度陷入停滞，我国船舶制造业也出现了“接单难、融资难、交船难”等困境，党中央、国务院及时出台《船舶工

业调整与振兴规划》，帮助骨干船舶企业稳定船舶订单，着力提高我国船舶工业的国际竞争力。《规划》的出台极大地振奋了我国船舶工业广大干部、职工的信心，中国船舶工业在危机中实现逆市突围。2009 年我国船舶新接订单量、手持订单量首次超越韩国，2010 年第 1 季度，我国造船完工量、新接订单量、手持订单量分别占世界市场份额的 41.1%、47.8%、37.3%，全面超越韩国，居世界第 1 位。随着《规划》的出台，我国不断加大船舶工业自主创新和技术改造资金投入力度，着力提高高技术、高附加值船舶竞争力，强化船舶配套能力，我国船舶工业正由大向强不断转变。

2010 年，全国造船完工量 6560 万载重吨，比 2009 年增长 54.6%；新承接船舶订单量 7523 万载重吨，是 2009 年同期接单量的 2.9 倍；2010 年底，全国手持船舶订单量 19590 万载重吨，比 2009 年底上升 4.1%。三大指标分别占世界市场份额的 43.6%、54.8%和 41.2%，意味着三大指标全面超越韩国，跃居世界第 1 位，打破了韩国造船业 7 年来三大指标位居世界第 1 的格局，船舶工业实现了世界造船大国的愿望。

新世纪以来中国船舶工业的跨越发展主要得益于两个方面的有利因素。一是船舶工业被列为国家重点发展产业，加大了政策扶持力度。2006 年国务院颁布《船舶工业中长期发展规划》，明确要把我国建设为世界造船大国和强国，船舶工业首次被单独列入国家五年计划纲要。二是抓住新世纪以来船市兴盛的机遇，多元化投资造船，地方民营企业异军突起，央企船舶集团发展迅速。据统计 2008 年地方民营造船产量占全国造船产量的 55%，已成为我国船舶工业的重要力量。2010 年中国船舶工业集团和中国船舶重工集团造船完工 2577 万载重吨，占全国造船完工量的 39.3%，在世界造船集团中分别居第 2 位和第 3 位。

（二）中国船舶工业的发展成就

1. 经济规模快速扩大，造船能力得到长足发展。

新中国成立初，有统计资料可查的 1952 年，全国船舶工业总产值仅 1 亿元左右。经过近 60 年发展，到 2010 年已达 6799 亿元，年均增长速度 16%。进入新世纪以来，我国船舶工业进入了高速发展时期，2010 年船舶工业总产值是 2001 年的

15 倍，年均增速高达 35%。“十一五”期间年均增长达到 39.8%，船舶工业得到迅猛发展。

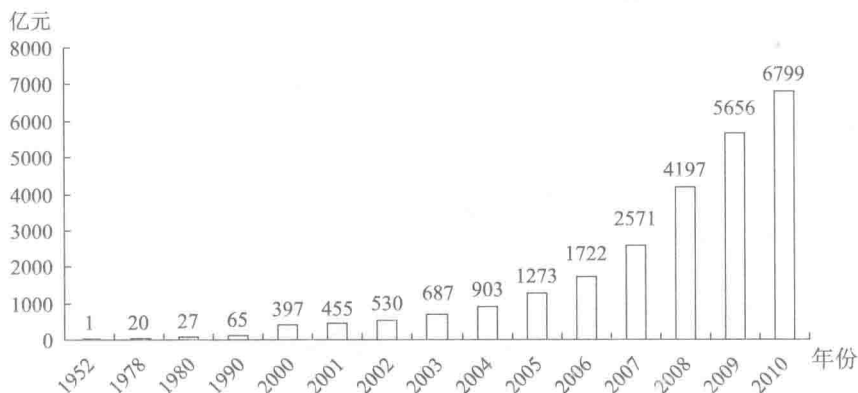


图 1.1 我国船舶工业各年工业总产值增长情况

造船完工量的增长更为迅猛。1952 年全国年造船产量仅 1 万载重吨左右，到 1978 年达到 86 万载重吨，主要满足国内需要。改革开放后，我国船舶工业逐步打开国际市场，造船完工量有了较快的发展，2000 年全国造船完工量达 346 万载重吨。进入新世纪以来，我国船舶工业利用亚洲金融危机后世界船舶市场复苏、繁荣的有利时机，一路高歌挺进。2002 年完工量突破 400 万载重吨，2005 年突破 1000 万载重吨，2007 年突破 2000 万载重吨，2008 年突破 3000 万载重吨，2009 年再创历

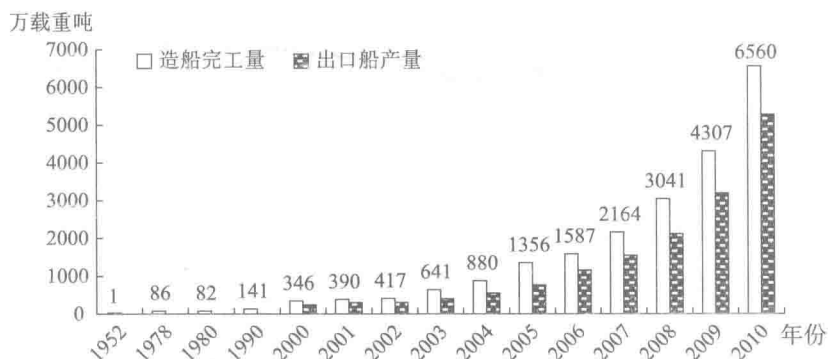


图 1.2 全国造船完工量增长情况

历史新高,达 4307 万载重吨,居世界第 2 位。2010 年我国造船完工量达 6560 万载重吨,占世界市场份额的 43.6% (比韩国份额高 12.7 个百分点),居世界第 1 位。2001 年至 2010 年,造船完工量年均增长率高达 36.8%。中国船舶工业是典型的出口导向型产业,新世纪以来建造的所有船舶中出口船的比例高达 74%,2010 年我国出口船舶完工量是 2005 年的 6.9 倍。我国建造的船舶已遍布世界各大洋区、世界各远洋运输船队。

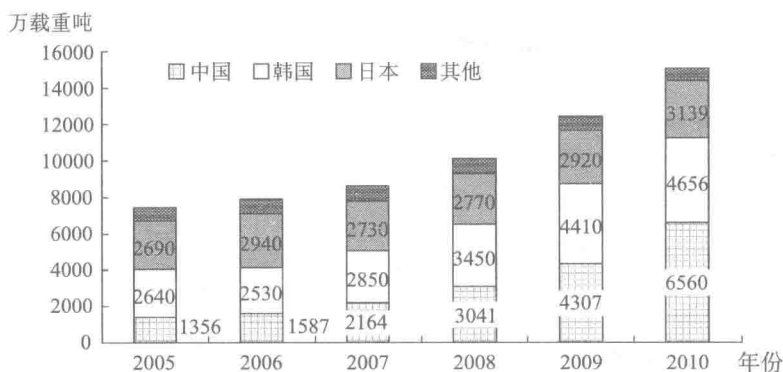


图 1.3 2005~2010 年中、日、韩完工船舶占全球份额情况

2. 造船设备、设施全面改善,生产效率稳步提高。

1978 年后,为适应建造国内远洋运输船和出口船的需要,陆续对骨干船厂进行了一系列的技术改造,引进了一大批新设备、新工艺和新的生产线,包括数控切割机、高效焊接设备、钢板预处理流水线,平面分段流水线、立体分段流水线、涂装生产线等现代化设备,加上采取对部分船台船坞进行改扩建、加大起重能力等措施,到 20 世纪 90 年代末,我国造船企业的硬件条件普遍有了很大改善,与日、韩、德等先进造船企业在硬件方面的差距明显缩小。我国部分骨干造船企业主要造船设备的现代化程度已基本进入世界先进行列。

但 21 世纪初,大型船舶建造能力不足的矛盾一直是制约我国船舶工业振兴发展的瓶颈因素。2000 年我国能够建造 20 万吨以上船舶的船坞仅有 2 座,造船能力大致只有 350 万载重吨左右。船舶工业及时抓住新世纪以来船舶市场持续向好的战略机遇,加大投资力度,先后新建和改扩建上海外高桥船厂、大连造船厂、沪东造船厂等 30 万吨级大型船坞。2003 年以后,又新建上海长兴造船基地,江苏新世纪

(新时代)造船股份公司、江苏新扬子江造船公司、江苏熔盛船舶重工公司,浙江金海湾船业公司等地方民营、中外合资造船企业。据统计,2008年我国造船能力已达到6000多万载重吨,2009年底我国已有30万载重吨及以上造船干船坞29座,我国造船业基础设施条件较10年前有了翻天覆地的变化。同时,修船和船舶配套生产能力也得到较快发展。至2008年底,修船坞容量达720万载重吨。上海长兴造船基地一期工程三条生产线都完成了交船任务,进入正常运行;龙穴造船基地全面投产;青岛海西湾船舶产业集群初具规模,造修船基地建成投产,海工基地基本建成。2010年的船用低速柴油机生产292台、390万千瓦,分别是2005年的2.3倍和2.8倍;中速柴油机16749台、853万千瓦,分别是2005年的1.7倍和2.9倍。

随着设备和基础设施条件的改善,以及船舶工业组织管理的改进,使我国造船生产技术得到了革命性的变化,生产效率得到了大幅提高。80年代初我国船舶工业人均造船产量仅4吨左右,90年代迅速提高到人均10~20吨,2008年我国人均造船产量已达110~120吨,与日、韩造船业的差距由2000年的1/10~1/8缩小到1/5~1/3。船舶修理技术也不断提高,从常规修理发展到高技术船舶的改装修理,修期达到国际水平。

3. 产品结构不断升级换代。

1978年以后,我国船舶工业坚持引进技术与自主研发相结合、以自主研发为主的科研发展战略,产品设计能力得到显著增强。80年代初,我国仅能设计万吨级散货船、小型集装箱船等简单船型。经过30年的发展,不仅全面掌握了三大主流船型的系统化设计技术,形成了一批标准化、系列化船型,而且在一些高度复杂的船舶和海洋工程方面也取得了重大突破。我国率先开发的17.5万载重吨绿色环保好望角型散货船已成国际品牌;自主开发的30万载重吨超大型油轮(VLCC),性能得到国外船东的好评;沪东中华造船集团承接的5艘LNG船全部交付,标志着中国船舶制造业已全面掌握建造LNG船的核心技术,填补了我国在尖端造船领域的空白;南通中远船务交付的世界首座圆筒型超深水海洋钻探储油平台“希望1号”,其技术数据和制造周期创造了多个“世界第一”,填补了我国在高端海洋工程装备制造业领域的空白。

4. 经济效益不断改善。

长期以来,我国船舶工业经济效益一直处在较低状态,20世纪90年代下半期

甚至出现全行业亏损。进入新世纪以来,随着船舶行业生产技术的提高,产品结构的升级换代,加上2002年至2008年船价的持续走高,船舶行业的经济效益得到明显改善。2001年起船舶行业实现扭亏为盈,2003年实现利润总额9.6亿元,超过1993年6.7亿元的最好记录。“十一五”期间,船舶工业利润总额一再创历史新高,2007年、2008年和2009年分别突破200亿、300亿和400亿元,2009年利润总额是2005年的8.5倍,2005年至2009年利润总额年均增速高达71%,比同期主营业务收入增速高出28.4个百分点。根据2008年全国经济普查数据,2008年船舶工业销售利润率高达9.46%,比同期工业行业平均水平高出3.4个百分点。尽管我国船舶工业在2008年下半年以来遭受到国际金融危机的严重冲击,船舶工业盈利能力有所降低,但依然达到8.1%,相比其他工业处于较好水平。

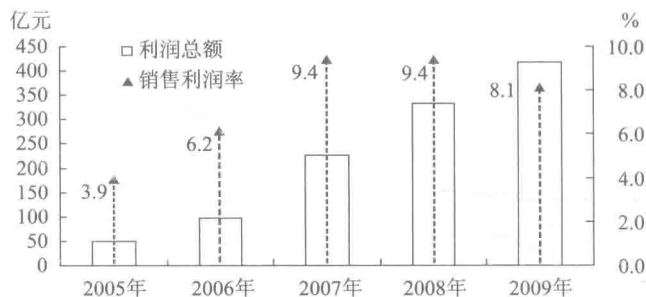


图 1.4 “十一五”期间我国船舶工业盈利状况

二、近年来中国船舶工业的发展情况

（一）船舶工业综合概况

1. 船舶工业企业构成

根据2008年全国经济普查数据,2008年列入统计范围的规模以上船舶工业企业共1833家,其中江苏、浙江、上海、辽宁分别为511家、298家、150家、190家,四省市企业数量占全国的63%。按行业分类,船舶制造企业784家,船舶修理及拆船企业382家,船舶配套设备制造企业656家,其他企业11家。按经营类型分类,内资企业1548家,港澳台商投资企业81家,外商投资企业204家;从企业经营规模来看,大型、中型、小型企业分别有168家、507家、1158家。船舶

工业从业人员达到 33.8 万人，从业人员平均工资 3.89 万元/年。

2. 造修船基础设施

“十五”期间，针对我国造船能力与日、韩差距较大，特别是以 30 万吨级船坞为代表的大型造船基础设施严重不足的实际情况，国家在制定《船舶工业中长期发展规划（2006～2015）》时，将发展先进造船能力作为一项重要内容，提出要重点建设“以大连、葫芦岛、青岛为主的环渤海地区，以上海、南通为主的长江口地区和以广州为主的珠江口地区”这三大造船基地，为实现把我国建设成为造船大国和造船强国提供保证。截止 2009 年底，我国已投产的 1 万吨以上的船坞（台）共计 754 座，其中，造船用船坞（台）709 座，修船用船坞 45 座。大型船坞（台）中，30 万吨级及以上造船坞 29 座，10 万吨～25 万吨级船坞（台）23 座。30 万吨级修船干船坞 6 座，10 万吨～20 万吨级修船坞 4 座，3 万吨举力以上浮船坞 14 座。

3. 经济规模及行业盈利情况

（1）船舶行业经济规模

据 2008 年经济普查数据，我国规模以上船舶工业资产总额共计 6456.2 亿元。2008 年完成工业总产值 4312.2 亿元；实现主营业务收入 3931.4 亿元；利润总额达到 371.7 亿元。

分专业来看，船舶制造业、船舶配套业、船舶修理业分别实现主营业务收入

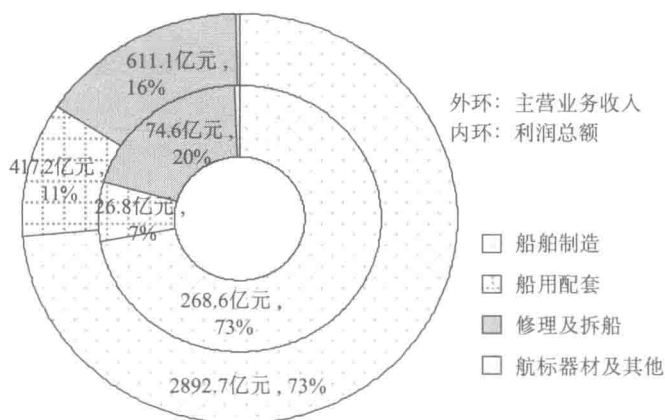


图 2.1 按行业分船舶工业收入、利润基本情况

2892.7 亿元、417.2 亿元、611.1 亿元，分别占船舶工业行业的 73%、11%、16%；分别实现利润总额 268.6 亿元、26.8 亿元、74.63 亿元，分别占船舶工业行业的 73%、7%、20%。

从地区来看，江苏、浙江、辽宁和上海四省市船舶企业实现主营业务收入 2792.5 亿元，占全国的比例高达 71%。江苏省实现主营业务收入 1131.5 亿元，在全国各省市中遥遥领先。

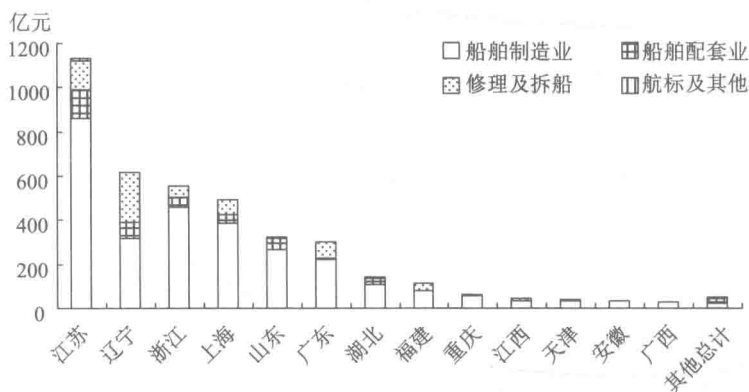


图 2.2 2008 年各地区船舶工业主营业务收入

从不同经营规模类型企业来看，大型企业是我国船舶工业收入和利润的主要来源。168 家大型企业实现主营业务收入 2852.8 亿元，实现利润总额 305.3 亿元，分别占船舶工业的 72.6%、82.1%。资产总额排名前 20 的大型船舶工业企业实现主营业务收入和利润分别占全行业的 36.2%、48.6%。

(2) 船舶行业盈利情况

2008 年，规模以上船舶工业销售利润率为 9.46%，比规模以上工业高出 3.39 个百分点，船舶工业盈利能力明显优于大部分工业行业。

从行业细分来看，船舶修理和拆船业、船舶制造业盈利情况较好，销售利润率分别为 12.2%、9.28%。船舶配套业盈利能力有待提高，销售利润率比船舶工业平均水平低 3 个百分点。