

# 大连造船工业的特点与今后展望<sup>\*</sup>

王 丹 张耀光

## 一、大连造船工业的作用与意义

### 1. 作用

船舶制造业是设计建造用于航运业、海洋开发业、军事等领域的各种船舶和海洋建筑物的综合性装配产业,是资金、技术和劳动力密集型产业;具有很高的产业相关性,可以影响和带动 50 余个行业的发展,具有基础产业功能,是装备制造业振兴重点之一,是国家推进工业化升级的重要部分。

从当今世界发达国家的海洋经济总产值占国民总产值的比重来看,越是发达的国家和地区海洋经济总产值的比重就越高,海洋经济越发达。船舶制造业是海洋第二产业,属于传统海洋产业,是海洋产业的重要组成部分。

### 2. 意义

作为东北地区与国内外经济联系的枢纽和我国装备制造业重要基地,加快大连工业发展,对于牵动整个东北老工业基地的振兴乃至保证国家经济和国防安全将起到重要作用。

国家“十一五”规划提出:壮大船舶工业实

力。船舶工业首次被明确单独列入国家五年发展规划纲要中。我国船舶制造业连续十年仅次于日本、韩国,位居世界第三造船大国。中国造船业影响力正在进一步扩大,不仅在国际船舶市场的地位大大提高,在国民经济建设中的重要性也逐步凸显。

## 二、大连船舶工业的特点

### 1. 具有悠久的发展历史

大连船舶工业已有上百年历史,第一个船厂建于 1898 年,仅有一个修船坞。发展至今,已成为我国一流的造船工业基地。全市规模以上海洋船舶制造以及配套生产企业有 19 家,拥有造船能力 180 万 t。目前中船重工所属——大连造船重工和大连新船重工,共有 30 万吨级船坞两座,10 万吨级、6 万吨级和 3 万吨级船台各一座,主要以建造原油轮、成品油轮、化学品油轮、散货船、多用途船、滚装船、大型集装箱船、海洋工程等为主,造船产量占我国北方造船总量的 80%,占全国造船总量的 21.4%。大连建造的船舶已出口 40 余个国家和地区,累计出口吨位 600 万 t 余,创汇 30 亿美元。船舶配套企业主要有大连船

<sup>\*</sup> 大连市社科联项目(编号:OSDSX056)与教育部人文社科基地项目(SOC005)。

用柴油机厂、大连船用推进器厂、大连船用阀门等中直企业。

## 2. 全国重要的造船工业基地

### (1) 在全国占有重要地位

近年, 大连的船舶完工量稳定持续增长。2000—2005 年, 大连造船完工量年均增长率 30.4%。从 2000 年造船完工量 75.5 万 t 发展到 2005 年的 266 万 t, 增长了 3 倍多, 占全国完工总量的 21.9%。

大连造船业在产值上也保持着年均 31% 的高增长率, 在全国造船业总产值中占有 10% 左右的比重, 但近年这一比重有下滑的趋势。

大连造船重工和大连新船重工所属的中国造船重工集团公司(CSIC)与中国船舶集团公司和江苏造船企业形成中国船舶工业“三足鼎立”的态势。同时大连造船重工和大连新船重工又是辽宁省 5 家大中型船厂中拥有出口船订单的仅有两家。2003 年造船重工和新船重工两船厂的造船完工量、手持订单量、承接新船订单量以及所创造的工业总产值和出口交货值各项指标都名列全国前 10 名, 见表 1。

表 1 2003 年大连两大船厂各项指标

| 指标          | 大连新船重工 | 大连造船重工 | 合计    |
|-------------|--------|--------|-------|
| 造船完工量(万 t)  | 84.4   | 33.4   | 117.8 |
| 占全国比重(%)    | 15.1   | 6.0    | 21.0  |
| 排名*         | 1      | 7      | —     |
| 手持订单(万 t)   | 318.3  | 126.6  | 444.9 |
| 占全国比重(%)    | 12.1   | 4.8    | 16.9  |
| 排名*         | 2      | 7      | —     |
| 承接新船订单(万 t) | 180.5  | 100.4  | 280.9 |
| 占全国比重(%)    | 11.9   | 6.7    | 18.6  |
| 排名*         | 3      | 7      | —     |
| 出口交货值(亿元)   | 15.6   | 14.9   | 30.5  |
| 占全国比重(%)    | 12.5   | 11.9   | 24.4  |
| 排名*         | 1      | 2      | —     |

\* 全国前十位船厂排名。

### (2) 在区域经济发展中的地位

从环渤海经济区来看, 天津、河北、山东、辽宁四个地区都有船舶制造业的发展。环渤海地区拥有大中型造船企业 13 家, 其中拥有出口订单船厂 6 家。大连拥有大中型船厂 3 家, 有出口订单的 2 家, 即大连造船重工和大连新船重工, 见表 2。这样, 大连以环渤海地区 12% 左右的船厂完成了 31.2% 的工业产值, 见表 3。

从辽宁省来看, 辽宁省拥有船舶工业企业 48 家, 其中大中型企业 5 家, 拥有出口订单船厂 2 家。辽宁省船舶工业总产值有一半以上由大连的造船企业完成, 出口交货值和销售收入也将近 1/2, 见表 4。

### 3. 船舶制造业成为大连的支柱产业

支柱产业是在国民生产总值中占有一定的比重, 具有稳定而广泛的资源来源、产品市场, 依靠区域优势发展起来的。主导产业则是指今后较长时期内需求的收入弹性较大, 与其他产业的关联作用强, 具有较高的劳动生产率的产业, 附加值高, 技术水平先进, 潜在的市场扩张能力强, 对其他产业具有牵动作用, 对区域经济结构具有导向作用。

本世纪以来, 大连船舶制造业的工业总产值快于大连工业总产值的增长, 在工业总产值中的比重呈增长趋势。

大连船舶制造业与其他产业的关联作用强, 技术水平先进, 对其他产业仍具有带动作用, 已经完成了对大连经济结构的导向作用, 具有广泛的资源来源和产品市场, 正由大连的主导产业向支柱产业转变。造船业在工业总产值中占有稳定的比重, 成为大连市经济收入的重要来源之一。2004 年, 大连“四大基地”实现工业生产总产值 1 583.3 亿元, 占大连工业生产总产值的 78.5%。其中船舶制造工业基地完成 86.2 亿元, 占“四大基地”总产值的 5.44%、大连工业总产值的 4.3%。

表 2 环渤海地区大中型船厂分布

| 地区    | 船厂数 | 造船企业(* 者为拥有出口船订单船厂)                                  |
|-------|-----|------------------------------------------------------|
| 大连    | 3   | 大连造船重工 *、大连新船重工 *、大连渔轮厂                              |
| 环渤海地区 | 13  |                                                      |
| 辽宁省   | 5   | 大连造船重工 *、大连新船重工 *、大连渔轮厂、渤海造船厂、营口造船厂                  |
| 天津    | 2   | 天津造船公司 *、天津市船厂                                       |
| 山东    | 6   | 烟台莱佛士船业有限公司 *、青岛北海船厂、威海船厂 *、黄海造船厂 *、荣成市海达造船厂、青岛渔轮修造厂 |

表 3 大连船舶工业主要经济指标在区域经济中的比重(2004)

|       | 企业数(个) | 工业总产值(亿元) | 出口交货值(亿元) | 销售收入(亿元) |
|-------|--------|-----------|-----------|----------|
| 大连市   | 19     | 100.5     | 34.5      | 82.2     |
| 辽宁省   | 48     | 174.4     | 41.9      | 187.4    |
| 比重(%) | 39.6   | 57.6      | 82.1      | 43.9     |
| 环渤海地区 | 148    | 322.3     | 87.9      | 319.2    |
| 比重(%) | 12.8   | 31.2      | 39.0      | 25.8     |

表 4 大连船舶工业在大连工业中的比重

|                     | 2000 年  | 2001 年  | 2002 年  | 2003 年  | 2004 年  | 增长率(%) |
|---------------------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|
| 规模以上工业企业完成工业总产值(亿元) | 1 060.8 | 1 100.3 | 1 250.5 | 1 546.9 | 2 018.2 | 17.9   |
| 船舶制造业完成工业总产值(亿元)    | 30.68   | 32.7    | 52.33   | 61.96   | 86.2    | 31.0   |
| 船舶工业占大连工业总产值比(%)    | 3.0     | 3.0     | 4.2     | 4.0     | 4.3     | —      |

4. 大型企业为主

2003 年全市规模以上的海洋船舶制造以及配套生产企业有 19 家，其中大中型船厂 4 家，它们是大连造船重工、大连新船重工、大连渔轮厂和军工 7841 厂。中国船舶重工集团(中国两大造船集团之一)所属的大连造船重工和大连新船重工是大连造船业的龙头企业，占有大连民用钢质船舶生产的绝大部分生产能力和市场份额，是大连造船业出口创汇和参与国际竞争的主体。

三、大连造船工业布局

1. 造船工业地区布局

大连船舶制造重点企业主要集中在大连湾

南岸和西岸,地处市区中心区域。大连的两大重点船厂在行政区划上都属于西岗区。大连湾镇及棉花岛区域为修船基地。新建两个船舶配套产业园区:长兴岛大连船舶配套产业园和大孤山船舶配套基地。

在大连市“十一五”规划中,已经提出将管件、船装等配套生产部分逐步迁出,见表 5。其中在旅顺、甘井子、市开发区均建设船舶配套园区有利于形成配套企业集群,从而使船舶配套与船舶制造同步协调发展。

2. 主要造船企业各项指标排序

大连造船业自 20 世纪 80 年代发展至今各项指标都稳居全国前十名以内,在我国船舶制造业中占有重要地位。2005 年底两大船厂合并为

表 5 大连船舶制造业“十一五”布局

| 地区       | 建设目标              |
|----------|-------------------|
| 旅顺二头羊    | 240 万载重吨规模的现代化船厂  |
| 长兴岛      | 修船及船舶配套园区, 造船备选基地 |
| 旅顺       | 船舶配套园区            |
| 甘井子      | 船舶配套园区            |
| 市开发区     | 船舶配套园区            |
| 大连湾镇及棉花岛 | 修船基地              |

大连船舶重工集团有限公司, 指标排名上升至前两位。

3. 主要造船企业

(1) 大连造船重工有限责任公司

该企业是中国造船重工集团公司 (CSIC) 所属, 也是海军舰船重要的建造和修理基地。拥有固定资产 11 亿元, 总资产 44 亿元, 注册资本 5.8 亿元。2004 年, 船舶销售量 60 万 t; 2005 年产量达 80 万 t; 计划到 2010 年, 实现造船产量 300 万 t。为我国国民经济发展和海军装备现代化建设及大连地区船舶工业体系的形成作出了突出的贡献。

(2) 大连新船重工有限责任公司

该企业是中国造船重工集团公司 (CSIC) 所属大型综合性骨干企业, 目前国内规模最大的现代船舰总装企业, 是国家重点建设工程项目和国内最早开始建造 10 万吨级以上大型船舶的国家特大型出口基地企业。以 98 000 t 油轮和 VLCC 为主要船型。至 2005 年 6 月, 新船重工累计造船 83 艘, 共计 806.46 万 t (其中出口船舶 58 艘, 共计 558.06 万 t, 创汇 20.2 亿美元), 手持船舶合同 51 艘, 共计 640.8 万 t, 合同总值人民币 225.2 亿。在 2004 年国外权威杂志对世界大型船厂最新排名中, 位于第七位并成为大连市第一家装备制造业产值超百亿元企业。

(3) 大连渔轮厂

该厂是我国生产渔轮、渔机的主要企业, 始建于 1907 年。现已由大连造船重工有限责任公

司托管, 主要为其分工建造任务。根据海洋捕捞业由近海向远海发展的需要, 正大力开发其远洋渔船。

四、今后展望及措施

1. 展望

(1) 建设世界一流的造船企业

在当今被日本、韩国及西欧的几家大型造船集团所垄断的世界船舶市场中, 中国船舶业要占领世界先列地位, 必须有几个世界一流的造船企业, 才能在竞争中站稳脚跟。世界一流的造船企业必须是实体型资产经营、生产一体化、经营多元化的。在国内的各大船厂中, 有条件向世界一流造船企业发展的并不多, 而大连的两大船厂就具备这样的条件。

(2) 用高新技术改造提升传统产业

当今整个世界船舶都向大型化、专业化发展。主要体现在大型集装箱、巨型油轮 (VLCC) 和液化天然气船 (LNG) 等建造。而这些大型船舶的建造都需要高尖端科学技术的应用。

(3) 形成完整的船舶配套产业链

船舶产值的 60%~70% 是配套产业完成的。大连市的造船企业每年设备成本在 60 亿~70 亿元, 为配套产业提供了广阔的市场。但目前大连企业的材料设备只有不到 5% 是在大连当地生产的。为此, 将长兴岛和大孤山培养为大连的船舶配套产业基地是形成船舶产业链中关键的一环, 为区域内形成完整的配套产业链提供了有利的条件。

2. 措施

进一步完善船舶企业的管理模式, 实施现代化管理, 培育造船产业集群, 实现企业的快速稳健发展与扩张。2005 年 12 月, 大连新船重工和大连造船厂整合重组, 通过集团化经营管理模式的实施, 实现现代化管理。两厂重组不仅在技术的合作上有了更大的突破, 在资源的配置和利用

上也做到了统筹兼顾。利用好两厂整合的有利条件,在产品和资源上增强互补性,不断壮大和丰富两厂的生产规模和产品种类,开辟新的船舶生产基地,培育出大连湾内的造船产业集群。

在引进先进的并适合大连船舶业当前发展水平的造船技术同时,坚持以自主创新为根本的立脚点,开发出更具竞争力的船舶技术,与世界水平接轨。中国加入 WTO 以后,正成为世界加工制造业中心。大连作为振兴东北老工业基地的龙头,在发展上可以在国际经济技术合作中谋求一定的发展空间,在竞争中培育新经济增长点;在技术上引进国外先进的造船设计软件,提高技术含量、高附加值船舶产品的设计开发能力,进一步扩大和发展修造业务的外向度和经济效益,培育船舶工业产业链。要在造船高端产品上有所突破,实现国产化,创造出自己的品牌。

优化船种结构,发展船舶配套业。未来 15 年里,大吨位的油船、散货船和集装箱船三种主要船型的市场需求量前景广阔,仍是船舶市场中的主流船种。所以要根据市场需求,优化船种结构。利用大连两大船厂整合的优势,在扩大船舶吨位的同时加大生产成本低利润高的船型。

发展海洋船舶修造业和海洋机械仪器制造、修理业,逐步形成造船、修船、拆船等配套的船舶工业体系。建设高附加值的船舶配套园,吸引国内、外的一些从事船舶配套业的企业来大连发展以完善大连的造船产业。适应造船企业的布

局,旅顺二头羊、长兴岛、大孤山和市开发区都可以规划建设船舶配套工业园区。

## 五、结语

大连造船业在我国具有举足轻重的作用,在振兴东北老工业基地中是十分重要的一环。我国要成为世界级造船大国,大连要成为东北亚重要国际航运中心振兴东北老工业基地,这两方面的目标决定了大连必须成为先进的船舶制造基地。大连造船业不仅要抓住这个有利的机遇壮大自己的发展,更要在发展中充分发挥本产业的带动力,带动整个大连工业的发展。

## 参考文献

- 1 大连市人民政府.大连市国民经济和社会发展第十一个五年规划纲要.大连日报,2006-05-15
- 2 张耀光.中国沿海造船工业发展与展望.地域开发与研究,2003(4)
- 3 中国海洋年鉴编纂委员会.中国海洋年鉴(2004).北京:海洋出版社,2004
- 4 中国统计局.大连统计年鉴(2005).北京:中国统计出版社,2005
- 5 王新撰.大连新船重工站在中国造船最前列.中国造船与航运,2005(1)

(作者单位 辽宁师范大学海洋经济可持续发展研究中心)

