



代表委员说亮点

# 看“中国船”扬帆远航

2023年,我国船舶业发展势头良好,首艘国产大型邮轮完成试航,造船业三大指标全面增长,世界第一造船大国地位进一步稳固,有力支撑海洋强国建设。参加全国两会的代表委员就船舶业进一步提质升级建言献策。

胡震委员——

## 摘取“皇冠上的明珠”

本报记者 吉亚娇

吉亚娇

工业和信息化部数据显示,我国造船业三大指标连续14年居世界第一。2023年,我国造船完工量4232万载重吨,同比增长11.8%;新承接订单量7120万载重吨,同比增长56.4%;截至2023年底,手持订单量13939万载重吨,同比增长32.0%,所有指标第一次实现两位数增长。全国政协委员、中国船舶科学研究中心研究员胡震表示,我国船舶工业呈现稳中向好、稳中有进、稳中提质的良好发展态势,船海产品实现全面突破。

深厚积淀。胡震委员表示,船舶工业坚持创新驱动,围绕构建新质生产力,持续完善船舶总体技术体系,不断突破装备关键共性技术,为保障海洋装备高端化发展发挥重要作用。

如何更好发挥船舶工业优势,加快建设海洋强国?“基础研究和科技创新是实现高水平科技自立自强的关键。”胡震委员表示,要利用好现有技术积累和应用成果,持续推进基础性、系统性、前沿性技术研究,夯实深海科技创新基础。

广阔海洋,潜力无限。以数字技术为赋能工具、满足绿色增长要求的新型工业化道路,是船舶工业高质量发展的路径选择。面向未来,胡震委员建议,要强化前瞻性、关键性科技布局,借助人工智能、数字化等技术,探索深海装备进一步向智能化转型升级,推动我国船舶工业驰骋深蓝。

中国船舶,乘风远航。今年1月1日,国产首艘大型邮轮“爱达·魔都号”正式商业首航,标志着我国已形成船海产品全谱系总装建造能力。至此,我国成功摘取世界造船业3颗“皇冠上的明珠”——航空母舰、大型液化天然气(LNG)运输船和大型邮轮。

亮眼的业绩背后是船舶工业综合实力的

王其红代表——

## 三大指标保持领先

本报记者 袁勇

袁勇

“政府工作报告在回顾2023年工作时,提到国产大型邮轮成功建造,我们船舶人倍感自豪。”全国人大代表、中国船舶集团有限公司725所所长王其红表示,近年来,我国船舶业发展迅速,成效显著,目前已基本形成完整的产业体系,造船完工量、新接单量、手持订单量三大指标都保持全球领先。

王其红代表建议,加强船舶材料行业顶层设计、统筹策划、资源整合,持续攻关先进复合材料、钛材料等新质材料。支持重点科研院所、国家级实验室建设,充分发挥新材料制造企业的积极性,组建一支长期稳定的高水平科研生产团队,形成原创科研成果体系化布局。同时,要尊重市场规律,维护良好的市场秩序,让企业在良性竞争中保持活力。

王其红代表说:“现代船舶业产业链条长,对上下游的拉动作用明显。当前,我国还处在从造船大国向造船强国转变的关键期。我国要成为世界造船强国,引领世界造船技术发展,材料创新大有可为。要着力在造高技术船舶用材方面填平补齐,更要推动传统材料的更新换代。一代材料,一代装

叶聪委员——

## 自主研发深海装备

本报记者 银晟

银晟

海洋经济是国民经济的重要组成部分。“十四五”海洋发展规划指出,走依海富国、以海强国、人海和谐、合作共赢的发展道路,加快建设中国特色海洋强国。如今许多国家在海上进行油气勘探和开发,但海洋资源利用方式大多集中在浅海层面。

“中国探索世界的足迹已潜入深海。”叶聪委员说,“深海蕴藏着无穷的机遇与挑战。未来,我们要对更多海域、深潜开展应用延伸,展示更大规模的集群组网作业能力。开展体系化工作,构建从天空到水面、从水下直至海底的立体探测、作业和开发装备体系,提升对整个海洋系统的感知和管控。”

发展深海经济,离不开深海运载装备的创新与发展。全国政协委员、中国船舶科学研究中心研究员叶聪介绍,4年来,中国首艘万米级载人潜水器“奋斗者”号累计完成230多次下潜,其中深度超过万米的达25次,32人

陈卫国代表——

## 发展智能建造产业

本报记者 柳浩 董庆森

柳浩 董庆森

“建筑业数字化程度仍有较大提升空间。”全国人大代表、中建三局党委书记、董事长陈卫国说,智能建造能实现工程建设全生命周期数字建造和监管,打通数据和管理壁垒,推动建筑业产能升级。

“科技创新对推动产业升级至关重要。”全国人大代表、稀土催化创新研究院(东营)有限公司副院长翟燕萍表示,近年来,稀土催化创新研究院结合国家重点新材料研发及应用重大项目,在机动车尾气净化等方面重点布局,构建新型研发创新体系。

“加强基础材料研究与开发,是提高我国科技创新能力、维护产业链供应链稳定的重要举措。”翟燕萍代表表示,加强清洁燃料内燃机开发,鼓励清洁燃料内燃机和电动车在交通领域共存,有助于实现交通和能源领域的可持续发展。

“清洁燃料内燃机不仅可以减少对传统化石原料的依赖,还可以适应高负载、长途运输等特殊工况。”翟燕萍代表说。

(本报记者 柳浩 董庆森)

翟燕萍代表——

## 加强基础材料研究

本报记者 李盛丹歌 王金虎

“稀土催化创新研究院结合国家重点新材料研发及应用重大项目,在机动车尾气净化等方面重点布局,构建新型研发创新体系。”

“加强基础材料研究与开发,是提高我国科技创新能力、维护产业链供应链稳定的重要举措。”翟燕萍代表表示,加强清洁燃料内燃机开发,鼓励清洁燃料内燃机和电动车在交通领域共存,有助于实现交通和能源领域的可持续发展。

“清洁燃料内燃机不仅可以减少对传统化石原料的依赖,还可以适应高负载、长途运输等特殊工况。”翟燕萍代表说。

(本报记者 李盛丹歌 王金虎)

江华代表——

## 促进生态优势转化

本报记者 管培利

“生态文明建设,推进绿色低碳发展。”全国人大代表、云南省玉溪市市长江华介绍,在云南九大高原湖泊中,玉溪市占其三——抚仙湖、星云湖、杞麓湖。保护好“三湖”,对云南生态建设乃至全国生态文明和美丽中国建设具有重要意义。玉溪市扎实开展生态修复,创新实施湖外水资源循环利用综合性工程;同时,加快转变生产力发展路径,构建现代化产业体系。

江华代表表示,玉溪市将坚定不移走绿色转型、开放发展之路。加快建设国家低碳城市 and “无废城市”,探索生态产品价值实现新路径。同时,以中老铁路沿线开发为契机,深化与南亚东南亚国家交流合作,让更多生态“云品”走出大山,走向世界。

“产业创新还能促进相关行业开展协同创新,从而产生更多共性需求,实现系统性创新,提升行业的整体竞争力。”张成伟代表说。

(本报记者 管培利)

陶勋花代表——

## 支持数字乡村建设

本报记者 熊丽

“数字技术在我国农业农村的应用场景不断拓宽,但当前农村地区还存在现代化产业体系发展滞后、信息科技支撑不足等问题,亟需做好数字乡村建设强基础、补短板工作。”

陶勋花代表表示,近年来岷江村探索发展“百家联营”模式,形成抱团发展能力和整村运营布局。未来将持续探索创新,强化科技赋能,坚持“乡村建设”和“乡村运营”并重发展。

陶勋花代表建议,推进数字乡村建设,要支持和鼓励乡村基层数字化创新,完善配套政策;提升乡村网络质量水平,推动数字技术与农业农村各领域融合发展;构建数字乡村治理综合应用平台。

(本报记者 熊丽)



2023年11月4日,我国首艘大型邮轮“爱达·魔都号”正式命名交付。  
新华社记者 丁汀摄

刘静瑜代表——

## 加快绿色低碳转型

本报记者 余惠敏

余惠敏

“政府工作报告提出大力发展绿色低碳经济。这对我们来说是好消息。”全国人大代表、中创新航科技股份有限公司董事长刘静瑜表示,中创新航是国内最早布局动力电池的企业之一,在电动船舶领域深耕多年,为我国船舶电动化作出了积极贡献。

近年来,中创新航已批量交付多个重量级电动船舶项目——全球首制700TEU江海直达纯电动动力电池集装箱船,在电池容量、装箱数、载重吨等方面均处于世界领先地位;还有我国首条纯电动离岸双体帆船,广东首艘多功能水库无人巡检船艇等。公司船用电池产品具有高功率、长续航、高安全、长寿命等核心优势,支持多样化的船用电池系统定制,目前全球已有超过1000条船搭载中创新航的产品。

“双碳”目标已成为广泛共识,我国近年来推出了一系列政策支持发展绿色动力技术,推进船舶行业绿色低碳转型。”刘静瑜代表说,船舶电动化是可持续发展的重要举措,符合未来航运业发展方向。其优势主要

体现在以下几方面:一是大幅减少燃油消耗和碳排放,对环境更友好;二是噪声小,减少对海洋生物的干扰,有利于海洋生态环境保护;三是运营成本更低;四是能提高船舶的操纵性和可靠性,助力船舶智能化发展。

如何加快船舶业绿色转型,让更多“绿色”船舶驶向低碳经济“蓝海”?刘静瑜代表建议加强政策引导。各级政府应出台更多有利于船舶绿色转型的政策,鼓励行业资本、研究机构、航运企业、设计单位、造船厂以及船舶配套企业投入更多资源进行绿色船舶技术研发和应用推广。“还要加快现有老旧船舶升级和淘汰。健全环保不达标的老旧船舶退出机制,鼓励现有船舶进行绿色改造升级,支持投资和新建满足最新环保要求的船型。”刘静瑜代表说。

刘静瑜代表还建议完善充电设施建设,加强电动船舶的码头充电设施、换电站,以及电力供应线网等基础设施建设;建立完善的绿色船舶评价体系,为现有绿色船舶提供优先码头停靠、优先过闸等激励举措。

张成伟代表——

## 推动产业链协同创新

本报记者 梁睿

梁睿

当前,世界主要发达国家纷纷加快电子装备的智能化改造和数字化转型步伐,提升电子装备制造质量和效率。造船业需要大量应用雷达、导航等电子装备,与我国造船总产量相比,国产船舶电子装备还存在差距。

“这背后有一定的技术原因,但更多的是市场原因。”全国人大代表、中电科38所所长张成伟表示,中电科38所及相关公司长期深耕雷达装备研制生产,船用雷达领域也有所涉及。“从性能来看,我们的装备不亚于国外雷达。但在市场上,不是谁的产品性能好就用谁的,而是要看谁能在满足性能要求的情况下,价格更优、服务更好。”张成伟代表说。

对船用电子装备产业而言,张成伟代表建议,“以包容开放的心态,带动全产业链协

同创新,不断追求更高质量和更优价格,以规模化生产、数字化转型提升电子装备竞争力”。

张成伟代表表示,主力造船厂要扮演好“链长”的角色,一方面对接客户需求;另一方面要抱着开放的心态积极推动相关供应商数字化、智能化转型,提升生产效率。随着产业链的开放,产业需求会被集中到一些专业零部件供应商手中,从而实现规模效益,为降低产品单价创造条件,提升中国船舶竞争力。

“产业链创新还能促进相关行业开展协同创新,从而产生更多共性需求,实现系统性创新,提升行业的整体竞争力。”张成伟代表说。

“3年疫情都扛过来了,却被小小的‘碳税’给难住了……”今年全国两会上,一位制造业人大代表的感慨,引发了不少网民的跟帖。

事情源于欧盟议会网站的一则公告。该公告称,根据欧盟碳边境调节机制,欧盟将对从碳排放限制相对宽松国家和地区进口的钢铁、水泥、铝和化肥等商品征税。从2026年起,将正式对进口到欧盟的相关产品征收碳关税。

欧盟碳边境调节机制目前仍是一项单边措施,但还是引发了广大发展中国家的高度关注。我国政府对此及时发声,强调全球气候治理要充分尊重不同国家的国情和能力基础,呼吁通过《巴黎协定》第六条谈判,达成广泛的全球碳市场合作共识,避免采取单边行动,减少对区域外国家不必要的负面外溢效应。

碳税本质上是一种“绿色贸易壁垒”,应对它也是一项复杂的系统工程,不仅需要国家层面采取有力措施,比如与欧盟保持密切沟通工作,积极为本国企业争取友好的贸易合作空间等,也需要广大企业共同努力,在提升碳管理能力的基础上,用碳税来倒逼自身采取更加环保高效的低碳技术,以能源利用效率的提高,不断降低碳排放水平。

从短期看,碳税将会增加企业的生产成本,对我国产品出口竞争力带来不利影响。正因为如此,相关出口企业要尽快建立健全碳排放核算体系,在准确计量法规框架下的碳排放数量基础上,积极探索企业碳资产管理,特别是要善于运用数字化手段来完成可持续碳核查,通过对碳足迹的跟踪,构建起从原料到产品的全过程监管,确保碳排放数据“可测量、可核查、可追溯”。

从长远看,构建绿色供应链是降低企业碳排放的根本路径。有机构研究显示,约九成的碳排放来源于原材料,降低碳排放须从源头抓起。目前,欧洲一些企业在招标规则上已经嵌入了碳排放量化要求。对此,仅靠企业单打独斗来降碳减排还远远不够,需要提高经营主体对绿色产品的认知与选择,增强新型绿色原材料的开发应用与供给能力,加强产业链上下游企业间的协同合作,真正构建起有竞争力的绿色供应链。

应对碳税还要加快构建碳管理服务体系。纵观全球碳排放管理政策发展趋势,以碳足迹为核心的供应链体系已初见端倪,预计未来会有更多行业企业提出碳足迹管理要求。今年政府工作报告提出,提升碳排放统计核算核查能力,建立碳足迹管理体系。国家发展改革委等5部门前不久也印发了《关于加快建立产品碳足迹管理体系的意见》,从碳足迹核算规则标准、数据库建设、碳标识认证制度、碳足迹国际衔接与互认等方面,对碳足迹管理工作进行了全面部署,有望加快补齐国内碳管理服务机构少、国际认可度不高的短板。

随着全球气候治理的进一步深入,未来可能有越来越多的国家和地区通过碳税等措施,堆造新的绿色贸易壁垒。面对新情况新变化,我国企业须保持冷静理性,既要学会顺势而为,乘势而上,多谋长远之策,多行固本之举,必将赢得更多发展之机。



本版编辑 闫伟奇 李思雨 美编 倪梦婷