

五大战略布局锚定海事新机遇

——访扬子江海事发展有限公司执行主席兼首席执行官任元林

记者 吴秀霞

2025年11月18日,扬子江海事发展有限公司在新加坡证券交易所主板以介绍方式正式挂牌交易。这一里程碑事件标志着江苏扬子江船业集团有限公司旗下第三家上市公司成功登陆国际资本市场,为该集团多元化、国际化发展战略再添关键注脚。近日,扬子江海事执行主席兼首席执行官任元林接受记者独家专访时,就扬子江海事分拆上市后的战略定位、业务布局,以及面对全球海事不确定性因素的破局之道分享了自己的观点。

五十余年行业积淀赋能 打造综合海事服务标杆

记者:此前您从扬子江金控辞职,此次分拆上市,您在扬子江海事担任何种角色?公司未来的发展战略、思路方向是什么?

任元林:分拆完成后,我将全面肩负起扬子江海事执行主席兼首席执行官的职责,带领团队聚焦海事领域深耕细作。依托扬子江船业集团强大的造船背景,以及我本人50年船舶行业积累的经验,分拆后的扬子江海事将更加专注于海事产业价值挖掘,计划通过3-5年时间,成长为一家专业突出、特色鲜明、能提供全面解决方案的综合性海事服务公司。具体而言,我们将重点围绕五大方向布局。

一是精准化海事投资。我们正联合知名船东,主动捕捉市场机遇,新建一批具备长期投资价值的船舶,目前已在6家船厂下单建造超过30艘船舶,涵盖不锈钢化学品船、油船、散货船及甲醇电推新能源船舶等多元类型。我们将凭借专业能力协助船厂保质按期交付,同时在建造过程中积极推进船舶对外出售,实现资产增值;在船价与租约匹配的前提下,也会与船东合资运营二手船舶,在市场景气周期收获资本溢价。

二是差异化船舶融资。不同于传统金融租赁公司,我们在注重船舶资产安全性、流通性和增值性的基础上,重点服务刚起步但具备成长性的企业,为其提供老旧船舶融资服务,这种客户群差异化让我们在船舶融资领域形成独特竞争优势。同时,顺应船舶绿色化、智能化发展趋势,我们会重点布局清洁能源装备,推动资产组合向多元化、年轻化转型。通过精准把握海运市场变化和客户需求,以融资租赁、抵押融资等方式助力客户扩充船舶资产,同时为公司构建长期稳定的收益体系。

三是协同化船舶租赁。我们将联合专业商务运营公司,抓住市场窗口期租一批船舶,整合扬子江海事的资金、专业优势与合作伙伴的运营能力,获取租金差额收益。近期,我们正计划联合专业海工运营管理团队,租赁一批海工资产,在时机成熟时也会考虑整体收购,拓展海工领域业务空间。

四是前瞻性船舶改装。紧扣航运业绿色低碳转型契机,我们将联合专业船舶改造公司,为客户提供船舶清洁排放升级、节能提效改造、智能系统加装、绿色燃料适配等一站式改造解决方案,目前相关业务已在积极布局推进中。

五是资源型船舶代理及中介。依托集团在造船行业的深厚人脉,以及公司立足新加坡的信息优势,我们将充分运用资金实力和信用额度,为国内中小船厂对接订单资源,并开展船舶代理保函等业务,构建产业服务生态。

资本加持绿色转型 在挑战中锚定发展机遇

记者:当前造船业面临两大不确定性,净零框架(NZF)表决延期一年、中美港口费暂停一年,这对新成立的像扬子江海事这样的企业会带来哪些影响?公司将如何把握机遇、应对挑战?

任元林:这两大不确定性确实给海事行业带来了变数,但对扬子江海事这样的新平台而言,既是挑战更是机遇。我们将以专业判断和灵活策略,在变化中锚定发展方向。

首先,净零框架表决延期这一变化短期内可能让行业清洁能源投资决策节奏放缓,由于缺乏明确的全球监管指引,船东和船厂在甲醇、氨、氢等新能源船舶的投资上会更趋谨慎,担心政策变动引发资产贬值风险。但换个角度看,延期也为我们提供了更充足的准备时间。我们可以借此进一步优化绿色船舶投资组合,深化与船厂、技术供应商的合作,提前打磨清洁能源船舶的改装方案和运营模式。同时,凭借集团在船舶建造和运营上积累的经验,我们还能提供灵活的过渡性解决方案,帮助其在政策明朗前实现资产保值增值,这正是我们展现专业价值的契机。

其次,中美港口费暂停一年,这一政策直接降低了航运企业的运营成本,提升了全球贸易流动性,尤其利好跨太平洋航线的船东和运营商。对我们而言,不仅短期内业务开展的成本有所下降,更重要的是市场信心得到提振,有利于我们加快船舶租赁、融资和投资的布局节奏。同时,港口费减免可能刺激船东增加运力部署,这无疑为我们带来了更多船舶融资和租赁的业务机会。

不过需要警惕的是,中美港口费暂停属于临时性政策,行业对未来可能出现的政策反复保持高度关注。为此,我们制定了短中长期结合的应对策略:短期内,抢抓港口费暂停的窗口期,加快船舶投资、融资和租赁业务布局,快速扩大市场份额;中期,持续加强与船厂、技术供应商的合作,优化绿色船舶投资组合,为净零框架最终落地做好技术和资产准备;长期则要建立常态化的政策跟踪机制,持续关注全球监管和贸易政策变化,保持战略灵活性,确保在不确定性中精准把握机遇,有效规避风险。

“此次扬子江海事成功上市,不仅是集团发展历程中的又一重大突破,更是我们持续深化全球布局、打造国际竞争力的关键一步。”任元林强调,这既彰显了公司在航运与海事领域的专业积淀,也体现了集团多元化发展的坚定决心。“两大不确定性是挑战,更是我们展现专业能力的舞台,扬子江海事将让‘扬子江’品牌在国际海事舞台上持续闪耀。”

构建新质生产力 推动高质量发展

上海市船舶与海洋工程学会第十六届第一次会员代表大会召开

本报讯 记者 刘志良 报道 近日,上海市船舶与海洋工程学会第十六届第一次会员代表大会在上海科学会堂召开。

会议听取了第十五届理事会工作报告。报告指出,在第十五届理事会成立之初,学会提出了“开拓、创新、引领”的发展理念和针对学会自身建设、国际影响力提升、海事会展发展的具体目标。五年来,学会依此开展建设和各项活动,治理更加规范化和系统化,项目活动更加品牌化,人才队伍更加年轻化和职业化,国际影响力得到进一步提升,稳步推进了学会可持续发展。希望新一届理事会坚持党建强会,提升学术引领能力和决策咨询能力,提升科普教育与继续教育能力,提升学术刊物的产业和学术服务能力,提升境内外学术交流合作能力,提升制度建设和管理组织创新服务能力,提升“Marintec”品牌价值和行业服务能力。

会议还听取了第二届监事会工作报告、第十五届理事会财务报告、第十五届理事会换届筹备工作报告及章程修订报告,介绍了第十六届理事会、第三届监事会候选人名单、选举办法,以及第十六届理事会工作规则等。在随后召开的上海市船舶与海洋工程学会第十六届理事会第一次会议上,选举陈刚为理事长,李巍、李小平、肖文林、金燕子、丁虎、邱爱华、陈弓、陆燕辉、付世晓为副理事长,范成阳为秘书长。在同期召开的第三届监事会第一次会议上,选举邢文华为监事长。

大会期间还召开了第十六届党员理事会第一次全体会议,表决产生了新一届理事会的工作小组候选人推荐名单。会议推荐学会理事长陈刚担任新一届党的工作小组组长,丁虎、陆燕辉为副组长,李巍、李小平、邱爱华和范成阳为成员。

陈刚在讲话中表示,新一届理事会将在延续好第十五届理事会工作基础上,深耕“专业”,坚持“创新”,“引领”发展。首先是“专业”,学会一定要坚持自身优势,深耕“专业”,还要融通发展,在稳固现有地位的同时推动持续健康发展。其次是“创新”,要在学会工作、学会治理方面坚持创新,以应对不确定性,保持活力;要充分发挥科技社团的凝聚力、平台作用和智力优势,积极推动产业创新。再次是“引领”,要持续努力建设“具有国际影响力的著名学会”,成为现代学会的发展标杆;要引领船舶海科技进步,充分利用现有品牌影响力,背靠中国和海上的产业优势,围绕产业发展趋势和科技前沿,利用先进手段,搭建技术学术交流的理想平台。

我国极地装备验证迎新突破

远东防寒实验室创新成果发布暨三方合作签约仪式举行

本报讯 记者 吴秀霞 通讯员 段雪琼 报道 近日,中国船舶集团有限公司旗下中国船舶及海洋工程设计研究院、中国船舶社、中国极地研究中心(中国极地研究所)在上海共同举办远东防寒实验室创新成果发布暨三方合作签约仪式,标志着我国在极地环境模拟试验能力建设方面进入新的发展阶段。

据悉,中国船舶及海洋工程设计研究院、中国船舶社、中国极地研究中心充分发挥各自优势,依托在极地船舶设计、规范标准制定、极地原位环境测试、系统功能验证、可靠性测试等装备研发与交付需求,持续推进实验室功能的扩展与完善。在战略合作层面,三方将聚焦资源共享、技术攻关与成果转化三大方向,深化务实合作,通过建立长效机制增强沟通协作,形成优势互补,共同促进我国极地装备技术水平的整体进步,显著提升我国在极地科学与工程技术领域的自主创新能力,增强我国在国际极地事务中的竞争力和影响力,为极地事业高质量发展注入强劲动力。

远东防寒实验室是我国首个可模拟低至零下70摄氏度极地环境的试验系统,填补了我国在极地船舶装备极端环境模拟试验验证方面的空白,具有里程碑意义。自投入运行以来,实验室已在液舱防冻结、船用灯具、救生设备、液

压部件、防冻百叶窗等关键设备方面取得多项重要成果与突破。这些成果不仅为相关设备性能优化提供了科学依据,也有力提升了我国极地装备防寒试验验证体系的建设与完善。依托所积累的技术成果,远东防寒实验室将为我国极地船舶与海洋工程装备的自主研发提供持续支撑,助力极地装备产业向更高水平发展。

未来,三方将共同探索“内场/外场/原位+数字验证”三位一体模式,围绕极地环境下的整机联调试验,系统功能验证、可靠性测试等装备研发与交付需求,持续推进实验室功能的扩展与完善。在战略合作层面,三方将聚焦资源共享、技术攻关与成果转化三大方向,深化务实合作,通过建立长效机制增强沟通协作,形成优势互补,共同促进我国极地装备技术水平的整体进步,显著提升我国在极地科学与工程技术领域的自主创新能力,增强我国在国际极地事务中的竞争力和影响力,为极地事业高质量发展注入强劲动力。

招商船舶南京船厂揭牌

本报讯 记者 吴秀霞 报道 近日,招商局船舶工业集团南京船厂有限公司举行揭牌仪式,标志着南京东泽船舶制造有限公司完成重组整合,正式以全新身份全面融入招商船舶体系。当日,南京船厂首制船——为君正物流建造的25900吨重吨不锈钢化学品船“SC EMERALD”号命名交付。

据悉,东泽船舶成立于2005年3月,于2017年年底停工停产。2025年3

月,南京市栖霞区人民法院受理东泽船舶破产重整一案。2025年11月,招商局船舶工业集团完成东泽船舶重整投资。

新揭牌的南京船厂地理位置优越,拥有2座5万吨级宽体船台,配有200吨、150吨龙门吊各1台;建设深水港池1座;建有钢加工、分段制造和涂装房等建造车间及其他的配套厂房、设施,能满足主营船舶的建造需求。

汇聚创新思想 赋能未来发展

2025年云南造船工程学会学术论文成果揭晓

本报讯 近日,云南造船工程学会组织召开2025年云南省造船工程学会学术论文发表评审会,评出《基于DeepSeek大模型的高耐蚀性微弧氧化工艺智能优化》等一类成果3个,《基于机器视觉的智能仓储DWSAO检测应用》等二类成果5个,《硬编码约束大型语言模型实现信息输出标准化》等三类成果8个,以及优秀成果15个。优秀学术论文成果将汇编成册在各会员单位内交流共享,促进各类科技工作者借鉴成功经验、碰撞科技创新灵感、启迪项目研发思路。

据了解,2025年7-8月,云南造船

工程学会在15家会员单位范围内开展了船舶与海洋工程、数字经济、自动化物流、烟草机械、机场装备、智能制造等多个领域的基础理论、工程技术、新技术应用、管理科学、经济运行等方面的科技论文征集。截至2025年8月底共收到人工智能、烟草机械、物流技术等领域的论文成果53个。本次学术论文征集和发表活动科技人员参与度高,论文成果数量增长明显;成果质量普遍较高,且结合当前在研项目、产品和技术,以及未来产业发展方向和前景,具有较强的针对性和前瞻性。

(赵云森)

打造船舶“出海新范式”

福建船企创新“船载船”船舶批量出口模式

特约记者 高心如

近日,一艘大型半潜船装载着福建省易和船舶重工有限责任公司等企业建造的价值约1亿元的5艘工程船缓缓驶离宁德港,预计于2026年1月运抵非洲几内亚。至此,2025年宁德港以“船载船”新模式完成的船舶高效出口达4批次。这一创新举措不仅成为福建船舶工业年度亮点,更以其系统性、规模性和示范性,为中国制造业高质量“走出去”提供了宝贵样本,对谋划“十五五”时期产业升级与国际合作具有重要意义。

模式破局,从“单船远征”到“整装直达”

长期以来,福建中小型造船企业面临着船舶远洋交付难题:自航方式成本高昂、航程漫长、安全风险突出。宁德福安船舶行业协会探索“船载船”模式,依托大型半潜船作为“移动船坞”,实现了批量船舶的集成化运输。

2025年以来,从“天鹅”号、“华瑞龙”号到最新航次,宁德港已通过该模式累计出口船舶29艘,总价值超6.37亿元,全部运往“一带一路”共建国家。这种“整装交付”模式使客户在目的港直接获得可立即投入运营的海工成套装备,省去复杂接船环节,实现从“交钥匙”到“交舰队”的服务升级。

这种模式在经济性、安全性、时效性等方面具有突出的创新效益。经济性方面,批量运输摊薄单船远洋成本,人力、燃油、保险支出大幅降低;安全性方面,由专业半潜船承运,规避新船及船员陌生海域长途航行的风险;时效性方面,点对点直达缩短交付周期,助力海外项目快速推进。

体系支撑:全产业链协同与“宁海服务”护航

“船载船”的成功并非偶然,其背后是宁德福安船舶产业多年积累的全链条能力与政企协同的高效服务体系。

福安市船舶行业协会推动形成“1+N”行业集成模式,构建了覆盖“设计—建造—检测—认证—运输”的完整产业链;地方政府成立工作专班,协调海事、海关、边检等部门提供“一船一策”精准服务;宁德海事部门打造“宁海服务”品牌,在装载作业中调派海巡艇,运用

无人机与闭路电视监控系统(CCTV)进行全过程监护,确保作业安全与港区通畅。这种体系化能力使福安船舶工业手持订单量持续攀升,目前已超过90艘,其中90%为出口订单。

品牌升级:从产品输出到解决方案供给

“船载船”模式的核心竞争力在于其市场适配性。出口几内亚的浮吊船、拖船、驳船等直接服务于当地重大土建与港口工程;为印度尼西亚量身定制的“大德”系列大型滚装客船,精准解决万岛之国的交通瓶颈,可载客370人、载车近200辆,替代老旧渡船打造“海上金桥”。

福安船舶企业已从“被动接单”转向“主动接单”,凭借快速响应能力与高性价比,为“一带一路”共建国家提供涵盖客运、货运、工程作业的全套海事解决方案,实现了从“卖产品”到“提供系统性解决方案”的品牌跃升。

示范意义:为船舶工业“出海”锚定新航向

“船载船”批量出口模式的成熟应用,为“十五五”时期中国船舶工业乃至高端装备制造业的国际化发展提供了多重启示。一是物流范式创新可复制。该模式为

超大型海工模块、风电装备等不可分割整体式装备出口提供了成熟的物流与通关范式,证明通过精密组织可实现超大型装备的安全经济跨境交付。二是产业集群优势需整合。宁德福安经验表明,地方产业集群通过协会协同、政企联动,能够形成“制造+服务”的综合出口能力,这对各地培育特色产业出口竞争力具有参考价值。三是精准对接市场需求是关键。成功源于对目的地市场需求的深度把握——无论是非洲的基建需求还是东南亚的交通升级,针对性产品设计与批量交付方案创造了不可替代的客户价值。四是绿色智能转型需加速。国际市场对船舶绿色化、智能化要求日益提高,福建船企已在甲醇燃料预留、智能能效管理等领域布局,预示“十五五”时期技术领先将是出海成功的关键。

从宁德港启航的“移动船坞”,承载的不仅是一批批“福建造”船舶,更是一套由中国地方产业创造的、融合制造智慧、协作精神与市场洞察的“出海新范式”。其安全、快捷、经济的特质,不仅增强了区域海工产业的澎湃动能,更让“中国制造”在“一带一路”蓝图上留下创新印记。展望“十五五”,这种以系统创新破解交付“瓶颈”、以整体解决方案深化国际合作的模式,必将激励更多产业探索中国装备“走出去”的特色路径,在全球产业链重构中锚定中国制造的坐标,驶向更高质量开放与更高质量发展的广阔蓝海。