

请回答,2024

《中国船舶报》新闻背后的故事

让奇思妙想来得更猛烈一些

采访中心 记者 刘志良

早在十几年前,原中国船舶工业集团有限公司就曾举办过“中船理想杯”未来船舶创意大赛,一些成果也确实产生了产业化效果。

首届“逐梦深蓝”科技创新大赛在**2023年9月**就已经启动了,在社会各界引起强烈反响,参与对象也不仅限于中国船舶集团系统单位。从“颠覆性技术”“人工智能+”“交叉前沿技术”和“新概念产品设计”**4**个赛道的设置能看出,就是要鼓励奇思妙想。最终,**70**余家单位、**512**个项目报名,也显示出行业对此类型比赛的热情。决赛现场,两位院士、一位会长、四位集团首席、一位学科带头人担任评委,豪华的评委阵容彰显了中国船舶集团对这项比赛的重视程度。

在这个采访活动中,我不仅是旁观者,还与会务组一起,参与前期的筹备工作;与选手畅谈,听取他们的经验、心得;与评委交流,聆听他们的思考、建议;与前来采访的媒体同行一同挖掘亮点。大赛中,来自不同背景和研究方向的参与者,通过多元化的视角和思维碰撞,激发出更多创新的火花,入围决赛的项目也不乏奇思妙想的创意。比如,邮轮绿能中继枢纽系统重点关注邮轮在实施低碳化转型和绿色替代能源应用,理念先进;船舶斯特林热电池瞄准了能源革命,并积极探索院所与高校合作创新的模式。大赛最终一等奖空缺,一方面固然有评价标准设置高的因素,另一方面也说明在奇思妙想和颠覆性技术方面还有很长的路要走。

中国船舶工业发展到现在的水平,亟需向创新的上游不断探索,为今后实现更好的发展打下基础。相信首届科技创新大赛只是开端,奇思妙想的种子还将生根、开花、结果,并壮大为枝繁叶茂的参天大树。中国要真正成长为世界造船强国,还需要奇思妙想来得更猛烈一些。

『阳光』与『阴影』

采访中心 编辑记者 李琴

2024这一年,对于中国造船业来说,是披荆斩棘、高歌猛进的一年,是阳光普照、鲜花满路的一年。不过,“超级周期”行至**2024**年,已是第四个年头,庞大的新船交付量、不断扩张的造船产能、航运业的周期性轮转都令业界开始担心,“超级周期”还会持续多久?这犹如阳光下的一片阴影,不时地在业内人士的心里游荡。我负责的“聚焦”栏目在今年也围绕造船业的“阳光”与“阴影”进行了一系列策划与报道。

——今年以来,沉寂一年多了的集装箱船新船市场突然再次爆发,原因是什么?还有船位吗?“聚焦”栏目刊发的《箱船市场何时见顶》《箱船订单潮来袭,船厂还“吃得下”吗?》对此进行了剖析。

——汽车运输船(PCTC)市场在经历这几年的订单飙升后还能“坚挺”多久?《“巅峰”已至,PCTC市场将迎巨变?》预测了PCTC运输市场将在**2025**年彻底缓解运力供需矛盾,PCTC新船市场目前或已至顶峰。

——全球单船成交均价创历史新高,船价还有上升空间吗?《造船业盛宴未到尾声》《超级周期后劲如何》解读了景气周期为何还会继续。

——两大民营船厂大幅扩大产能,将给市场带来什么?《迎接“超级周期”,“新人”“老将”产能齐扩张》深刻分析了此次产能扩张的特点。

——昔日明星船厂再次回到造船业,现在分食造船业蛋糕还来得及吗?《“熔盛重工”变身“新熔重工”重启造船业务 现在赶赴造船业盛宴晚不晚?》《这个周期总有点不同》针对产能纷纷扩张警示船厂在经历了上个周期的冲击之后,应该更加理性与谨慎……

全球造船业正在“超级周期”的阳光下享受美妙的利润增长,而中国造船业更是在“超级周期”的阳光下实现了高端船舶建造领域的全方位突破以及全球市场份额的绝对领先。不过,随着时间流逝,“超级周期”含金量下降或终结的担心和阴影一直都在。而对于中国造船业来说,阴影还不止于此,美国针对中国造船业的**301**调查以及临近年末美国推出的《美国船舶法案》,更将是严峻的挑战。“聚焦”栏目今年曾就美国对中国造船业的**301**调查刊发《棒指中国造船业,美国造船业要重整雄风?》,未来还将就《美国船舶法案》可能引发的后果进行分析。

也许要再过几年,才能真正看清当前船市处于“超级周期”的什么阶段;也许要等到终局,才知道**301**调查与法案给中国造船业带来什么影响,但“聚焦”栏目曾对它们的报道与分析、预测与提醒,都是有价值、有意义的。

致读者

抖落岁月的尘埃,
回望我们携手迈进的2024年。

这一年,我们直面世界的“纷扰”;
这一年,我们感受“和平”的幸福。
这一年,我们聚焦新质生产力发展,
这一年,我们见证深化改革不断探索。
这一年,我们给福建舰码头解缆,送她首次海试;
这一年,我们给第二艘国产大型邮轮取名,叫作“花城”;
这一年,我们的“梦想”号入列,习近平总书记发来贺信。
这一年,我们奔走在船舶工业一线;
这一年,我们用心记录每一个瞬间。

每一篇报道,每一条资讯,
都是我们捕捉的这个时代的一抹色彩。
希望翻开报纸的你,
希望浏览屏幕的你,
能够收集这一抹抹的色彩,
描绘出你心中船舶行业的2024年画卷。

2024,我们见证变革,我们拥抱梦想。
2025,让我们继续同行。

纸韵悠长,版面生辉映航海

采访中心 记者 编辑 郭佳泰

报纸,不同于新媒体的滚动浏览方式,其静态呈现让读者更加专注,这就对内容提出了高要求。除却深度报道,对于反映行业热点的短篇消息或通讯,在时效性竞争力减弱的背景下,如何在反映行业发展动态的同时吸引读者的眼球呢?

一个直观的数据标题,或者是一个新颖的版面设计,都能够在瞬间就吸引读者的眼球,从而引导他们深入了解内容。鉴于此,我常常会在正式排版之前琢磨,如何把单调的“数据”做得“丰富”,如何把枯燥的“报告”变得生动。今年的两次编辑经历,让我尤为体会到其中的深意。

今年年初,中国船舶工业行业协会发布**2023**年中国船舶工业数据,我国船舶工业取得了“三大造船指标实现全面增长,国际市场份额首次全部超过**50%**”的亮眼成绩。在编辑这篇新闻稿时,我将目光放在了“全面增长”“首次”“全部”“超过**50%**”这几个关键词上。我力求通过这几个词,吸引读者的眼球,并简明扼要呈现新闻内容。因此,在确定标题时,我直接秉承“用数据说话”的理念,以“三大指标国际市场份额首次全超**50%**”为主标题,直观给出信息,辅以“继续稳居世界第一位”为副标题,作为补充;在设计版式时,选取了富有视觉冲击力的**3**个“向上”的箭头,通过美术编辑的美化处理和加工,在箭头上标注具体数据。最终,该篇报道呈现出来的视觉效果的确让人眼前一亮,也能够让读者在浏览时一目了然地了解到行业的发展动态。

在年中的“半年盘点·地方船舶工业”的版面编辑过程中,我也遵循了同样的思路。拿到手有**4**篇文章,首先,找共性、定基调——增长;其次,找各自特点,取代表性标题。这一次,我和美术编辑依然根据“增长”这个关键词选取了“向上”的箭头,不同的是,这一次不是单纯的箭头,而是“**UP**”这个单词的变形,在内容表达上很精准,从视觉上看多了一份“俏皮”。

精心编排的内容、吸引人的版面设计,这些都是一个报纸好版面不可或缺的元素,需要作者、责任编辑、美术编辑以及审核人员的共同努力。纸韵悠长,版面生辉。在“短平快”信息爆炸的时代,愿丰富的信息呈现方式能进一步增强内容的可读性,让报纸以其独特的纸张触感,以其独有的价值与意义,继续书写关于行业发展与变革的篇章,帮助读者更全面把握市场动向。

与船市同频共振

采访中心 记者 吴秀霞

12月初,一则关于“江苏熔盛重工重启”的信息在网上被热议和讨论,我终于按耐不住,决定动笔。从去年关注该事件以来,在平时一线的采访中,我都会留心多问一句,不断积累线索、素材,以备不时之需。在着手写稿的时候,通过多方采访及确认,采访了业内资深人士对该事件的看法,以及对造船产能扩张的见解,对船市的预测,并结合近一年来了解掌握的信息,第一时间成稿发布。

事实上,“造船产能”选题的采写并非我一时兴起。早在**10**年前,我就曾撰写过一篇题为《淘汰落后产能化解过剩产能,江浙造船业在“阵痛”中前行》的文章,全面报道了当时造船业化解过剩产能过程中的“痛”。**2014**年,随着船市下行,造船业进入市场调整的加速洗牌期。我深入一线采访,从企业、政府、市场三方面全面反映了企业在化解过剩产能过程中遭遇的“接单难、交船难、融资难”等困境,以及政府在淘汰落后产能过程中面临的“关不掉、并不去、转不动”等难题,文章刊发后得到业内关注。如今,造船业新一轮周期已经开始,我在反映当前市场现状的同时,也呼吁业界对当前过热的产能重启与扩张问题保持冷静思考。

我认为,无论市场如何变迁,记者的新闻敏感性要时刻“在线”。保持与船市同频共振的嗅觉与行动力,采写业内愿看、想看的报道。同时,持续关注一个选题,并做到常做常新,这不仅是一场耐力的比拼,更是对新闻人保持激情、活力的见证。愿今后的每一个日子,我都能保持这份热爱,讲好造船人的故事。

2024年,造船市场持续火爆,不仅频频传来大笔新船订单的好消息,造船产能的重启与扩张也成为业内关注的焦点。从恒力重工盘活**STX**(大连)资产并新增投资,到江苏扬子江船业集团新建扬子泓远绿色高技术清洁能源船舶制造基地,威海光船绿色海工科技产业基地开工、原江苏熔盛重工有限公司以“江苏新熔重工有限公司”的新身份重启造船业务……从年初至年尾,新老船厂纷纷扩能,造船业好不热闹。

熔盛重工的重启并非单一事件,而是我国造船产能加速扩张的缩影。今年以来,新老船厂扎堆重启、扩能,这是船市复苏后的市场规律,也是行业内关注的焦点。随着造船业的火爆,一大批旧船厂被重新注资盘活,承接市场订单。同时,多家船企发力新能源船舶项

因为『梦想』,『所以』努力

采访中心 编辑记者 赵芸

11月,我国首艘大洋钻探船“梦想”号正式交付。在交付前的一个月,中国船舶集团第七〇八研究所“梦想”号总设计师张海彬,把独家专访的机会留给了《船报》。

10月的上海,天空是碧蓝色,清风是蔷薇色,阳光是金黄色,水珠是宝石色。红墙高楼下,无框眼镜、银丝点缀的张海彬,穿着理工男特有的浅色条纹衬衣,搓着双手,帮我拉开一把椅子。透过镜片,我感受到一股强烈的严谨气息——“不好意思,刚刚我说的莫霍面温度**450**摄氏度,应该是超过**300**摄氏度,因为不同地点莫霍面的温度不一样,没有真实数值。”

果然,记者的敏锐度是很准确的。就算是小小的数字,总设计师也必须做到精确无误。

光阴流转,昼夜蚀刻。七〇八所用了十年时间,把“梦想”号从论证阶段一步步推到了交付节点。“打穿地壳,进入地球深处”,这是人类长久以来的科学梦想。作为我国深海探测关键技术装备领域的重大突破,这艘大国重器被寄予厚望。

2017年年底,“梦想”号大洋钻探船建设项目任务正式获批,研发设计的重任落在了七〇八所。“这是对我们研发设计能力的信任!”张海彬说,“向地球深处挺进有多难?地壳的平均厚度约为**17**千米——与地球约**6371**千米的半径相比微不足道。有科学家形象地说,如果把地球比喻成一个鸡蛋的话,目前人类对地球的研究,仍还在‘蛋壳’上。”张海彬说,“梦想”号正式入列,有望将这一梦想变成现实。

现如今,“拥有自己的大洋钻探船”,承载着中国科学家梦想的“梦想”号,就此起航。

深海钻探被誉为海洋科技领域的“皇冠”,超深水钻探装备的设计建造也考验着一个国家船舶行业发展的综合水平。老一辈披肝沥胆、筚路蓝缕,所追求的也并不那么复杂——要实现完全由中国团队自主设计建造。

梦想总能成真,常念宵衣旰食。三小时的采访很快结束,但一股昂扬的精神让我久久感动。老一辈造船人所描绘的美好未来,这一代造船人正在努力为之,为中国船舶工业高质量发展而奋斗着。

梦想钻向深海,勇者披荆斩棘。钢筋铁骨的土地上,极地深海项目的脚步也将越走越稳。**PC4**级极地钻井船、深海采矿平台、深海矿物运输船、天然气水合物开发装备等研发工作,正在七〇八所悄然进行。

因为梦想,“所”以努力。擎天架构里的行空梦想,烈火塑造后的钢铁躯干,奔袭入海中的小小浪花、巨浪打磨过的坚韧内心,海洋宣告下的自我而生……平凡的人生总有不平凡的旅程。

传播船舶人眼中的光

新媒体中心 编辑记者 卞展婷

“船龄”已经“而立”的陈景庚,都对造船业——这个改变了他们人生与命运的行业有着深厚的感情。当年,李秋斌在从事船舶木工的姨父介绍下进入广船技校学习。回忆自己在广船技校的学习生活、进入广船国际后脚踏实地的奋斗时光时,李秋斌眼中有光;陈景庚在船坞旁向我介绍重吊船的起重机是怎么吊装的,集装箱船是如何大合拢时,在工作室里向我演示拆装教学模型船上的甲板开孔、一个个介绍绳结的作用时,眼中有光;欧海真指着船坞内正在进行作业的自创螺旋桨拆装工装,向我介绍他及其团队在科技创新方面的成果时,眼中有光;赵登海在谈到自己面临的挑战时,语气与神情毫无退缩、一派跃跃欲试,眼中有光。每当与他们这样的一线基层造船人相处,我便感觉连自己对船舶行业的热情都提高了不少。

今年下半年,我更多承担了编辑方面的工作,对行业整体的了解更加全面与深入。正是因为绿色动力应用正在加速推广,李秋斌们才会为关键配套设备的一次次突破而兴奋不已;正是因为技能人才短缺,陈景庚们才会对人才队伍建设工作如此挂心;正是因为越南、印度等造船“新秀国家”的紧追不舍,欧海真们才会对每一项降本增效的工艺工法创新表现得如此激动;正是因为全球政治、经济局势的云波诡谲,赵登海们才会为了每一个装备制造项目废寝忘食……

我想,这一份对船舶行业的热爱,我不仅从他们身上感受到了,也接过来了,并会用我的文字、我编辑的稿件,将这份热爱传播出去。