制造硬脊梁 · 资本新动能

中国先进制造业一线微观察

一张钢板“身份证”告诉你 中国造船厂为何能接单接到手软

<<上接A1版

这只是造船业智能化转型的缩影。以外高桥造船智能加工中心为例，该中心预计明年6月全面改造完成，建成后，有望成为中国船舶行业第一家分段建造先行全链条的智能车间。

智能化体现在哪里？智能切割、智能分拣、智能打磨、智能焊接、智能仓储……“再过几个月，智能加工中心改造完成后，车间基本就看不到人。”李祖发说。

以“一拖三”条材生产线为例，从上料到零件入库基本不需要人工参与。其中，在先行小组立的生产车间，32台机器人、16套龙门式焊接装备已上岗，用于焊缝焊接工作。据悉，条材是造船行业为数不多的相似性较高的零部件。

造船业的智能化改造比其他行业难得多、慢得多。“造船是一个超离散型行业，产品全是定制，标准件非常少，以前很难按照相似性原理建设大规模生产线。”李祖发向记者表示，近年来，随着智能制造装备的迭代，造船行业开始参照其他工业自动化路径，探索既兼顾生产刚性又具备智造柔性的产线设计，并同步推进流程再造。

智能化改造，改变的不只是工序流程和生产模式。改造前，外高桥造船智能加工中心的物料缓存周期通常在10天以上，如今已压缩至3天以内。“计划的刚性执行更强了。”李祖发说，全部建成达产后，现场人员预计可减少30%。

2004年进厂，已在外高桥造船待了22年的李祖发，对船厂的变化感受颇为明显：“装备的提升、设计理念的变化和工艺技术的变革，近5年的变化远超过去20年。”



图1：外高桥造船；图2：钢材库里，行车正在运钢材；图3：智能加工中心内部。 受访公司/供图 张淑贤/摄

101台套设备 自主可控

我国造船业的先进，还藏在设备清单里。“整个车间101台套设备，绝大多数是国产的。”李祖发告诉记者，虽然个别部件来自进口，但理论上智能加工中心不存在“卡脖子”的情形。

这样的情况，5年前“还实现不了”。李祖发介绍，部分设备由外高桥造船与装备厂家联合开发，属国内乃至国际首台套。

上海是国内高端船舶、海工装备重要制造高地，以外高桥造船、江南造船、沪东中华三大龙头总装企业为核心，集聚一批核心配套主体，已建成研发、建造、配套、验证一体化协同的船舶产业集群，具备就近配套、联合技术攻关的显著优势。

“作为中国邮轮产业链链主，我们重点依托开放高端船型验证场景、输出技术标准与质量管控体系、组建跨主体联合攻关团队、分级培育供应商等举措，牵引本土配套企业提质升级。”外高桥造船企划部/供应链管理部部长王展接受记者采访时表示。

本土配套能力持续增强，一则夯实供应链安全，压缩供货周期、有效管控造船成本；二则带动配套企业协同创新，支撑企业承接高难度高端船舶订单，合力提升产业链整体竞争实力。

从跟跑到并跑再到部分领跑

在造船行业景气周期内，今年以来，我国船舶企业接单接到手软。

根据中国船舶公告，8月28日，外高桥造船联合中国船舶工业贸易有限公司，与中远海运方面签订总金额高达26.88亿美元的船舶建造合同；今年9月1日，广船国际联合中国船舶工业贸易有限公司与某知名船东签订逾10亿美元的造船合同。

来自工信部的数据显示，2026年前三季度，我国造船完工量、新接订单量、手持订单量三大指标分别同比增长50.7%、163.2%和64.8%，占世界总量的比重已分别达63.6%、81.8%和72.4%。从新接订单占世界总量的逾八成来看，全球新船订单正持续向中国集聚。

“截至2025年，我国造船三大指标连续16年位居全球首位，新船订单国际市场份额长期保持高位，成功摘取船舶工业皇冠上的‘三颗明珠’（航母、大型邮轮、LNG船），产业实现从跟跑到并跑、部分领域领跑的历史性跨越。”王展接受记者采访时说。

中国造船业绿色化、高端化的转型进度也在加快。自然资源部披露的数据显示，今年前三季度，我国新接绿色动力船舶订单国际市场份额达74.1%。

不过，对标日韩头部船企，我国造船业仍存在短板。王展分析，部分高端船用核心配套、船舶专业工业软件依赖进口；大型邮轮自主设计能力有待强化，部分高技术船舶建造周期、船台产出效率存在差距；高端品牌积淀、基础前沿研究、精细化工艺管理仍需持续加强。

其中，自主可控方面，部分国产化装备虽已装船应用，但可靠性与性能指标尚有差距；具备国际影响力的本土配套龙头数量不多，国产装备获取国际认证难度较大；总装厂与配套企业常态化协同研发机制仍需完善。

王展建议，下一步，我国要聚焦高附加值船型，发挥链主企业作用组建联合攻关团队；依托首台套示范应用，打通国产装备国际认证通道；优化关键配套产能布局，建设测试验证中试平台，培育一批具备全球竞争力的本土配套龙头；完善供应链风险动态监测预警体系，推动技术优势转化为国际标准话语权，全面增强产业链韧性。

离开外高桥造船厂区时，又有一批钢板已领到“身份证”，即将进入切割工位。从一块钢板的智能之旅，到一条产业链的自主攻坚，我国造船业下一程，有望从部分领跑走向全面领跑。

一“土”一“新”，藏着我国造船业何以“先进”的答案

证券时报记者 张淑贤

在上海外高桥造船有限公司（以下简称“外高桥造船”）采访的半天里，最打动记者的不是740米长的船坞，而是两个细节。

一个细节是“土”。厂区约140万平方米，自行车是这座船厂最常见的通勤工具。当身着蓝色工装、脚踏自行车的船厂工人穿梭在厂区，让人仿佛置身在20世纪80年代的工厂。

就是在这样的略显土味的船厂里，造出了一艘又一艘大型邮轮。2023年，国产首艘大型邮轮“爱达·魔都号”交付，标志着我国在大型邮轮建造国产化方面实现零的突破。今年11月6日，我国第二艘国产大型邮轮“爱达·花城号”交付，又标志着我国大型邮轮产业迈入批量建造阶段。

另一个细节是“新”。走进智能加工中心的控制中心，大屏上的数字孪生系统实时跳动：101台套设备的运行状态、每一个计划节点的执行进度、每台AGV（自动导向车）小车的位置都尽收眼底。

一“土”一“新”，毫无违和，恰好回答了记者此行最想追问的问题：我国造船业的“先进”，究竟是怎么来的？

以外高桥造船为例，建厂初期，靠好望角型散货船等低端船型打开市场，靠的是劳动力成本；随后持续拓展产品谱系，向高端船舶领域突破，依靠的是国家把船舶工业确定为战略性产业，开展高端装备技术攻关，为产业发展提供顶层支撑。

在我国造船业从跟跑到并跑再到部分领跑的历程中，一代代造船从业者接续攻坚，破解多项技术难题。外高桥造船制造部部长李祖发即是其中一员，2004年进厂，一待就是22年。切割好的钢板，开坡口的工序，目前仍得靠人的一双手，因为“市面上还没有那么好的设备”。

与上海两家龙头总装船厂（江南造船、沪东中华）相比，外高桥造船的厂区面积最小，但单位面积产出与效率却是最高的。“地盘越小，就越要做精。”李祖发说，“我们削尖脑袋，把每一分土地、每一份资源用到极致。”

我国造船业的成绩并非一家企业之功。外高桥造船智能加工中心的部分国产设备是船厂带着需求与设备厂家联合开发的首台套。这意味着，产业链自主可控从来不是总装厂关起门来自己造，而是链主企业开放场景，依托国内完整工业体系，搭建全链条产业配套生态。

采访中有一个细节被反复提及。受访者谈到行业地位时，总会叮嘱一句“别写进去，我们要低调”。这份低调其实是一种清醒，连续16年三大指标全球第一的我国造船业，仍不肯自我满足。对标日韩头部船企，我国造船业在部分高端船舶的核心配套、建造周期、船台产出效率等方面还有实实在在的差距。而承认差距，也是走向先进的另一条起跑线。

一名马来西亚华裔留学生的“APEC心愿”

<<上接A1版

小时候，甘晓暄常听父母说起太爷爷坐船一个月才抵达马来西亚的故事，中国在她心中成了一个有些遥远的符号。但直到自己来到中国，她才在日常生活的点滴中，触摸到一个日新月异的中国。一部手机搞定衣食住行，一个二维码连通陌生城市——“你不用怕来到一个陌生的地方不知道怎么出行、怎么吃饭。”她说，“这种便利，是我在中国最想推荐给家乡朋友的。”

一门课程里的技术落地

如果说生活便利是甘晓暄选择来中国留学的“意外之喜”，那么专业才是她出发的理由。她告诉记者，以前在马来西亚浏览社交媒体时，她就好奇平台为什么“越来越懂她”。做了一番功课后，她发现中国在大数据科学领域较为领先，于是决定到中国求学。

深圳是一座高科技公司云集的城市，这种氛围也直接传染到了课堂。甘晓暄说，相较于讲大模型背后的技术原理，老师授课会更多地结合实际应用，“在这里，技术真的会落地”。她最喜欢的一门课叫作“绿色深圳生活”，课程没有专业限制，数据科学、环境、材料等不同方向的同学凑在一起，用各自的专业知识给深圳的低碳生活出方案。这种将课程所学应用于创造更美好生活的体验，让她充满成就感。

“小时候，中国制造是饭碗、陶瓷、电池这些日用品。现在的中国制造，是手机、家电、汽车。”甘晓暄说。变化就落在日常生活里：她用的是联想电脑，喜欢购买小米电器，走在马来西亚的大街小巷，常常碰到比亚迪新能源汽车。前不久，她和朋友去逛一家深圳商场，还遇见了一场机器人格斗表演，她挤在人群里看了很久。从头顶飞旋的送餐无人机，到商场里的机器人表演，在甘晓暄看来，科技在深圳不是纸上的概念，而是散落在城市各个角落、随处可感的日常。

一名留学生的“APEC心愿”

课业之外，甘晓暄的校园生活被排得满满当当。下午4点，她早早来到学校体育馆彩排。晚上6点，一场迎新晚会将在这里举办，甘晓暄在第一个节目中吹奏单簧管。这个外表看起来文静的姑娘，还是个“习武之人”，从小练中国武术——这是个“阴差阳错”的故事。6岁那年，她在电视上看到跆拳道比赛，觉得很帅气，吵着要学，妈妈却把她送去了武术班，一练就是十几年。

研究生毕业后，甘晓暄计划留在中国工作一段时间：“深圳有那么多科技公司，我想多积累一些经验，等以后马来西亚也发展起来了，可以把在中国所学带回去。”不过她告诉记者，外国留学生想在中国公司实习，要先拿到公司offer和学校批准，再办实习签证。“有的公司人事部门怕麻烦，一些好机会就这样错过了。”甘晓暄说，学校培养计划里设置了实习学分，她和不少留学生都希望尽早实习，满足学分要求。

因此，她对即将举行的APEC会议有一份具体而微的期待：“希望会议能关注到留学生在中国实习和就业的问题。”她说，很多年轻人想来中国学习、留在这里工作，但面临签证的现实问题。

她还观察到，近年来越来越多中国公司在马来西亚开设子公司和工厂，“我们既懂中国，也了解马来西亚，这些公司或许会更愿意接纳我们。”甘晓暄表示。

经营业绩稳健、科技动能强劲 沪市头部公司发展韧性凸显

证券时报记者 张淑贤

■ 从产业结构来看，沪市头部公司在科技引领下产业结构不断丰富，逐步形成传统支柱产业与战略性新兴产业共同发展的格局，科技含量不断提高。

一批千亿市值头部企业凭借稳健的经营基本面、持续增强的科技创新能力和积极的股东回报，展现出较强的发展韧性。

截至2026年11月6日，沪市合计上市公司超2300家，总市值超65万亿元。其中，头部市值公司（A股市值超千亿元）近百家，合计市值超34.8万亿元。

沪市头部公司中，传统蓝筹在金融、通信、能源等重点领域持续发挥支撑作用；科技制造企业在人工智能、集成电路、先进制造等领域加快成长，整体呈现出业绩更优、创新引领、投资者回报稳定等特点，成为资本市场高质量发展的重要力量。

在业绩方面，沪市头部公司经营表现较为稳健。数据显示，2026年前三季度，沪市头部公司合计实现营业收入18.6万亿元，净利润近3万亿元，同比增速为5.7%、8.5%，优于沪市整体水平，其中，超八成公司营业收入同比增长，近七成营收净利润同比双增。

从行业分布看，银行板块是沪市头部公司中市值最大的板块，以四大国有银行为例，前三季度营收均实现稳健增长。能源资源及传统行业板块也展现出较强的盈利韧性，其中，有色金属、交通运输、石油石化等行业的头部公司2026年前三季度净利润同比增长分别达到59%、28%、27%；电子板块（含科创板）的16家企业前三季度合计实现净利润2120亿元，同比增长超5倍，剔除长鑫科技影响后，净利润增幅也超过121%。

从产业结构来看，沪市头部公司在科技引领下产业结构不断丰富，逐步形成传统支柱产业与战略性新兴产业共同发展的格局，科技含量不断提高。

沪市头部公司中，科创板或科技类公司合计26家，其中17家科创板公司，9家为主板电子、通信或生物医药公司，合计对应市值超8.7万亿元，占头部公司比重的四分之一。上年同期，沪市头部公司中，科技类公司仅为19家，占比为16.4%。可见，一年来，随着科技类公司集中上市以及市值的变化，沪市科技公司的数量和市值比在头部公司的权重明显上升。

上述沪市科技头部公司中，已披露三季报的25家公司合计实现营业收入、净利润为2.2万亿元、2809亿元，同比分别增长42%、207%。除长鑫科技前三季度盈利1320亿元，同上年亏损53亿元对比强烈外，寒武纪、中微公司、兆易创新、生益科技等其他龙头公司业绩基数大，净利润同比增幅也都在100%以上，带动整体实现强劲增长，展现出沪市科技企业的发展活力。

分红回报方面，沪市头部公司呈现蓝筹稳健与回报溢价并存的特征。截至2026年11月6日，上证指数滚动市盈率为15.99倍，头部公司中，超半数公司滚动市盈率低于上证指数水平，主要分布在金融、有色、能源交运等行业。上述行业龙头经营规模大、盈利和现金流相对稳定，尤其是长期股东回报，成为重要估值支撑。

以2025年报告期分红为口径，沪市头部公司合计分红金额超过1.22万亿元，平均股息率近3%，高于沪市整体水平；约半数公司股息率在3%以上，20家公司股息率超4%，9家公司股息率超5%。

以金融板块为例，29家头部市值公司平均股息率3.94%，10余家公司的股息率在金融板块平均水平之上；煤炭、石油石化、交通运输、通信等行业的平均股息率也都在3.96%至3.69%之间。

这些案例显示，沪市头部公司的估值吸引力建立在稳定盈利、可预期分红基础上。随着分红制度持续完善，沪市头部蓝筹公司的回报可预期性进一步增强，对保险、年金等长期资金仍具有配置价值。

<<上接A1版

稳市力量加速汇聚

产业资本释放信心的同时，培育中长期资金、重塑长期投资生态的制度布局同步推进。证监会高度重视“长钱”入市工作，近年来联合多部委出台中长期资金入市指导意见与配套方案，持续优化“长钱长投”制度环境，完善入市机制、大力发展权益公募，中长期资金引入工作取得阶段性进展。

记者获悉，2024年9月至2026年9月，社保基金、基本养老金、企业年金、保险资金合计净买入A股超1.5万亿元，为市场平稳运行提供坚实支撑。进入10月，市场波动加大，公募基金、券商、保险、社保等中长期资金逆势加仓，整体保持净买入态势。

后续稳市机制还有哪些发力方向？董忠云表示，还需持续观察政策实施效果和市场资金的供求关系，短期看，关键是推动已经出台的稳市场政策更快、更充分地发挥作用，提高金融机构和上市公司的参与积极性，并加强对实际资金投放和回购增持进度的跟踪，让政策效果更加充分地体现。与此同时，动态监测资金供求变化，避免短期资金供求压力集中释放，缓解资金层面的负反馈。从中长期来看，要继续完善中长期资金入市机制，增强资本市场的内在稳定性和韧性。

燕翔建议，持续深化投资端改革，提升投资者获得感，同时强化监管与风险防控，营造公开、公平、公正的市场环境，推进高水平对外开放，增强国际影响力。