

習近平弔唁越共中央總書記阮富仲逝世



◆7月20日下午4時許，中共中央總書記、國家主席習近平來到越南駐華使館，弔唁越共中央總書記阮富仲逝世。新華社

香港文匯報訊 7月20日下午4時許，中共中央總書記、國家主席習近平來到越南駐華使館，弔唁越共中央總書記阮富仲逝世。

習近平來到越南駐華使館弔唁大廳。大廳裏，擺放着阮富仲的遺像。習近平、李強、趙樂際、王滬寧、蔡奇、丁薛祥、李希送的花圈，中共中央、全國人大、國務院、全國政協、中央軍委以及中聯部、外交部、國防部、北京市委和市政府、有關人民團體送的花圈擺放在遺像前。

習近平走到阮富仲遺像前駐足默哀，向遺像三鞠躬，在弔唁簿上留言並簽名。

習近平指出，阮富仲同志是堅定的馬克思主義者，是越南共產黨和越南人民的偉大領導者，他把畢生精力獻給了越南黨和國家，

獻給了越南人民，獻給了越南社會主義事業，深受越南全黨全軍全國人民擁護和愛戴。十多年來，我和阮富仲同志交往密切，結下了深厚的同志情。具有里程碑意義的是，去年我們一道宣布構建具有戰略意義的中越命運共同體。阮富仲同志的逝世使我們失去了一位中越關係推動者和社會主義事業同行者，令我們非常悲痛。我們將永遠銘記阮富仲同志為兩黨兩國關係和世界社會主義運動事業作出的傑出貢獻。

習近平強調，中國黨和政府堅定支持越南共產黨團結帶領越南人民走符合本國國情的社會主義康莊大道。我相信，在越共中央堅強領導下，越南人民一定能化悲痛為力量，在革新開放和社會主義建設事業中不斷取得新的更大成就。我堅信，中越

雙方一定會繼續一道努力，推動中越命運共同體建設走深走實。

越南駐華大使范星梅表示，習近平總書記前來弔唁，中共中央第一時間向越共中央發出唁電，體現了中國黨、政府對越中兩黨兩國關係的高度重視，體現了習近平總書記對阮富仲同志的特殊感情，越方深受感動，深表感謝。阮富仲同志生前高度重視對華關係，為發展越中友誼付出巨大心血、作出巨大貢獻。越方將繼承阮富仲同志遺志，落實好越中兩黨兩國最高領導人達成的重要共識，堅持將發展對華友好合作作為越南對外政策的戰略選擇和頭等優先，推動具有戰略意義的越中命運共同體建設繼續向前發展。

蔡奇、王毅等參加弔唁活動。

香港文匯報訊 中國造船業發展迅速，成為舉世矚目的工業壯舉。《華爾街日報》與《金融時報》等外媒報道，全球去年商業造船產量中，過半數來自中國，令中國成為造船業規模最大的國家。分析形容，航運是全球貿易最有效的物流途徑之一，造船業在維護國家安全、發展跨國貿易方面影響深遠，中國造船業的進步，是中國逐步轉型為「海洋強國」的歷史性象徵。

20年間遠洋船產量超美100倍 36港口貨櫃吞吐量全球百強

外媒關注中國造船業 領先全球成海洋強國象徵

《金融時報》統計顯示，過去20年間，中國生產多達1,000艘遠洋船，美國同期僅有10艘。

1975年時，美國造船業還高踞全球首位，然而近50年過去，截至去年，美國的商业造船產量僅佔全球不足1%，跌至第19名，造船業發達的歐洲各國，合計佔比也僅有5%。

美國海軍戰爭學院中國海事研究所助理教授卡爾頓，與美國印第安納大學署理海事教授盧特爾特統計，中國企業在全球96個外國港口擁有或經營至少一個碼頭，其中36個港口去年的貨櫃吞吐量已躋身全球百強。全球百強港口中，還有25個港口位於中國內地，意味全球61%主要貨櫃港口都與中國相關。

貨櫃起重機等相關產業同領先

分析也稱，中國造船業帶動相關產業發展。例如中國國企上海振華重工，生產了全球70%的貨櫃起重機。中國與造船業較強的韓國，均積極發展海洋工程師和船舶建築師就業市場。中國還推出優質的全球物流供應鏈平台Logink，涵蓋全球物流網

絡、船舶公司、貨運委託方，以及各類公共資料庫的物流數據，免費向全球各大港口開放使用。

對於美國造船業由盛轉衰，《金融時報》分析稱，1980年代時任總統里根政府認為美蘇冷戰期間，美國的軍事造船業可以長期運作，為此取消大部分造船業補貼。數十年來，美國造船廠規模收窄，項目多轉交承包商，行業供應鏈也隨之中斷，嚴重缺乏原材料和零部件，「這是美國許多行業普遍存在的問題，不僅是造船業。」

《華爾街日報》：規模之大難以置信

《華爾街日報》形容，中國造船業已為「持久戰」作好準備。智庫新美國安全中心海事研究員舒加特稱，「中國造船業規模龐大，它令美國造船業如此相形見绌，令人難以置信。」

《金融時報》則引述19世紀美國軍事戰略家馬漢在《海權對歷史的影響》

(The Influence of Sea Power Upon History) 書中表示，造船業的發展在軍事與商務領域相輔相成，「長遠而言，商貿船隻與軍艦的力量相互交織，船舶作為工具或會用於戰爭，但也可以造福和平。」



◆全球去年商業造船產量中，過半數來自中國。網上圖片

彭博：中國造船業面向綠色發展 望維持清潔能源主導地位

香港文匯報訊 中國政府今年初發布《船舶製造業綠色發展行動綱要》，提出到明年初步構建船舶製造業綠色發展體系。美國彭博通訊社指出，在造船業發展壯大後，中國希望在未來清潔能源時代維持主導地位。從綠色造船業、太陽能及風能發電，到電動汽車產業發展，中國重點關注在節能減排領域佔據重要地位的行業，推動工業綜合體轉型面向未來。

分析指出，該綱要提及到2025年，中國將提升綠色船舶產品供應能力，令船舶用替代燃料和新能源技術應用與國際同步，以液化天然氣(LNG)和甲醇等綠色能源為動力

的船舶，在國際市場同類佔比超過50%。中國企業還會加快液態氫、氫氣甚至二氧化碳等為動力的新型傳播研究和設計，鼓勵造船廠將更多工作數碼化以提升效率。

大型船隻多採用柴油等燃料，LNG相較傳統燃料碳排放更低，甲醇等燃料碳排放量則極少。彭博新能源財經去年8月報告稱，2022年，全球由LNG為燃料的商用船隻訂單佔所有新訂單約40%，較2019年的15%增幅迅速，採用甲醇為燃料的商用船隻訂單，較2019年翻倍。

全球規模最大國際航運組織波羅的海國際航運公會(BIMCO)統計，現時使用清潔能源的商用船隻，佔全球所有同類船隻約1%，但伴隨更多使用LNG或甲醇為燃料的船隻投入營運，該數字會不斷增加，按照船隻噸位計算，全球40%現有訂單涉及的船隻，都設計為可以使用傳統燃料和清潔燃料。

美智庫：美長年忽視造船業 困境不應歸咎中國

香港文匯報訊 美國鋼鐵工人聯合會等五大工會組織3月請願，正式要求美國總統拜登對中國在海事、物流和造船業的「不合理和歧視性」做法展開調查。請願書稱在過去20年間，中國政府採用補貼等一系列「非市場政策」主導全球運輸和物流網絡，「扼殺」所有競爭對手，威脅到美國「國家安全」。美智庫卡托研究所指出，美國長年不重視造船業，發展大幅落後，因此不應將困境歸咎於中國。

美工會促向中國船徵收「港口費」

工會敦促美政府對在美國港口停靠的中國船隻徵收「港口費」，並設立美國造船業振興基金。請願書稱，港口費應用於解決調查過程中發現的「數千億美元不公平政府支持」，以及請願書中記錄的「其他不合理、歧視性和不公平的行為、做法和政策」。這份請願書是根據美國《1974年貿易法》第301條提出，該條款授權美國貿易代表可對他國的「不合理或不公平貿易做法」發起調查，並可在調查結束後建議實施單邊制裁。美貿易代表辦公室4月宣布，將發起針對中國海事、物流和造船業的301調查。

卡托研究所稱，美國造船紀錄非常平庸，從1951年到1981年，美國造船廠佔全球船舶交付量的份額僅兩次(1953年、1954年)超過5%，大多數年份都不超過3%。在此期間，美國造船廠平均每年交付18艘船舶，遠遠落後於法國(28艘)、瑞典(41艘)以及英國和德國(各80艘以上)的造船廠，與日本(270艘)相比更相形見绌。

早在中國崛起前，美國就遠遠不是造船業領導者，而是在全球造船市場中處邊緣地位。當中國開始在國際市場展示造船實力時，美國造船廠已經退出。中國的崛起可能影響其他主要造船國，例如日本、韓國和歐盟國家，但不會是美國。



◆中國江蘇省南通市如東港中的LNG儲罐。網上圖片

中國知名造船廠增設船塢 各國企業搶購船位

香港文匯報訊 中國知名造船廠增設船塢，經常吸引全球知名船舶公司預訂。總部位於江蘇的新時代船廠今年5月，獲批在增建的超大型船塢開始造船。英國船舶經紀公司Gibson報告稱，在新時代船廠新船塢預訂建造的船隻，預計2027年第一季度即可交付，估計各國船東願意支付8,000萬美元(約6.25億港元)，獲得一個寶貴的船位。

建船訂單量佔全球近六成

全球航運網站Splash 247報道，在新時代船廠預訂生產的多是「蘇伊士

型」(Suezmax)油輪，即可以在蘇伊士運河通航的最大型船隻。報道指出，中國企業去年接收的新船訂單量，按船隻載重計算，已從此前一年的5,290萬噸大幅增至7,880萬噸。中國企業所有待興建船隻訂單量，從此前一年的1.23億噸，增至去年約1.61億噸，全球市佔率從50.6%增至58.1%。

聯合國貿易發展會議去年9月發布全球海運報告，呼籲各國提高造船能力，推動航運業滿足全球物流需求，逐步實現能源轉型目標。今年5月的日內瓦乾散貨船全球大會(即運輸穀物、礦物、鹽及煤炭等乾燥大宗商品的船隻)期間，各國船東都認為，中國是未來數年主要擴建造船廠的國家。

丹麥船舶金融公司今年5月報告顯示，自去年初以來，全球船廠年產能按照載重增加600萬噸，達到5,900萬噸水平，「中國有許多二線船廠更趨活躍，是主要的產能增長貢獻者。」



◆中國海運集團有限公司的遠洋貨櫃船。網上圖片