

新華社發表述評：關鍵時刻必有關鍵抉擇 習近平經濟思想 指引中國經濟砥礪向前

香港文匯報訊 新華社16日播發系列述評文章《關鍵時刻必有關鍵抉擇——習近平經濟思想引領新時代經濟工作述評之四》，文章指出，進入新時代，中國經濟航船闖激流險灘、戰艱難險阻，向着一個又一個勝利篤定前行。

關鍵時刻必有關鍵抉擇。新時代以來的這些年極不尋常、極不平凡，改革發展穩定任務之艱巨世所罕見、史所罕見。一路風雨兼程，一路劈波斬浪，我們的信心更強大、信念更堅定：在一個個重要節點、一次次重大挑戰中發展、升華，彰顯真理力量，習近平經濟思想指引中國經濟始終沿着正確方向砥礪向前，不斷厚植中國式現代化的物質基礎。

黨的十八大以來，以習近平同志為核心的黨中央科學研判發展大勢，在關鍵時刻作出的一次次關鍵抉擇，集中展現着習近平經濟思想的真理力量，帶來中國經濟發展的思路之變、結構之變、動力之變。

以主動戰略之舉，夯實長遠發展之基。黨的十八大以來，中國經濟年均增長6%，對

世界經濟增長年均貢獻率保持在30%左右，特別是「十四五」期間，經濟增量預計將超過35萬億元，2025年國內生產總值預計可達140萬億元左右，研發經費投入強度超過歐盟國家平均水平，消費對經濟增長主引擎作用進一步鞏固……

來之不易的成果，彌足珍貴的啟示。關鍵時刻的一次次關鍵抉擇，充分表明黨中央集中統一領導是中國經濟航船劈波斬浪、行穩致遠的根本保證。

新時代以來，習近平總書記統籌中華民族偉大復興戰略全局和世界百年未有之大變局，把握發展大勢、總結發展規律，提出因應的戰略策略，把中國發展進步的命運牢牢掌握在自己手中。

堅持穩中求進工作總基調，新時代以來，我們黨治理經濟的這一重要原則一以貫之。

在2024年中央經濟工作會議上，習近平總書記深刻闡明2025年的宏觀政策取向——「穩中求進、以進促穩，守正創新、先立後破，系統集成、協同配合」。

這24個字，進一步豐富了「穩中求進工作總基調」的內涵，是我們黨遵循經濟發展規律、堅持和運用馬克思主義唯物辯證法的生動體現。

穩，是主基調；進，是大方向。新時代的歷次中央經濟工作會議，在不變的總基調下有針對性地調整「穩」和「進」的關係，在動態平衡中彰顯經濟治理智慧。

洞察時與勢、統籌立與破、聯通內與外、辨析危與機……面對新情況新問題，習近平總書記在深邃思考和深刻實踐中，創造性提出一系列科學思想方法和工作方法，引領中國經濟高質量發展的步伐走得更加堅實。

經濟工作千頭萬緒，「致廣大而盡精微」是成事之道。習近平總書記諄諄告誡，「要把控制好細節，把政治經濟、宏觀微觀、戰略戰術有機結合起來，做到謀劃時統攬大局、操作中細緻精當」。

越是關鍵時刻，越要精確定向、周密部署、扎實落實。步調一致向前進，一張藍圖繪到底，不斷匯聚推進高質量發展的強大信心和力量。

眼下，中國經濟航船行至新的關鍵一程——「十五五」時期是基本實現社會主義現代化夯實基礎、全面發力的關鍵時期。

充滿光榮與夢想的遠征上，我們黨的一次次關鍵抉擇，引領中國經濟在風雨洗禮中成長壯大，也必將引領中國經濟邁向更廣闊的天地。

習近平總書記這樣闡明中國面向未來的抉擇：「無論外部環境如何變化，中國都將堅定信心、保持定力，集中精力辦好自己的事。」

集中精力辦好自己的事，就要始終保持推進高質量發展的定力；集中精力辦好自己的事，就要不斷增強深化改革擴大開放的決心；集中精力辦好自己的事，就要始終堅持增進人民福祉、實現人民幸福的初心。

新的航程，以習近平經濟思想為指引，億萬人民銳意進取、不懼風浪，中國經濟航船不改浩蕩向前之勢，中國人民和中華民族的前進步伐不可阻擋！



掃碼閱全文

前三季造船業三大指標 中國保持全球領先

分項比拚優勢明顯 美「港口稅」圖謀難撼



○自2010年以來，中國造船業已連續15年保持全球市場份額第一。圖為山東省榮成市石島管理區修造船產業基地船塢。新華網

工業和信息化部17日發布最新數據，2025年1—9月，中國造船完工量3,853萬載重噸，同比增長6.0%，截至9月底，手持訂單量24,224萬載重噸，同比增長25.3%。1—9月，中國造船三大指標以載重噸計分別佔世界總量的53.8%、67.3%和65.2%，以修正總噸計分別佔47.3%、63.5%和58.6%，繼續保持全球領先。

自2010年以來，中國造船業已連續15年保持全球市場份額第一，目前是全球唯一同時擁有三大頂級船型完整建造能力的國家。針對美國企圖以「港口稅」阻撓中國造船業發展，行業人士及相關學者分析指出，中方對美採取的反制措施維護了中國造船業訂單與聲譽，美國在造船能力已日薄西山的情況下，不從內部解決人才、供應鏈等基礎問題，靠實行所謂「港口稅」，無法撼動中國船舶製造業的全球領先優勢。

●香港文匯報記者 郭瀚林、倪巍晨 北京、上海報道

總體規模

市場份額

中國 「十四五」期間，中國造船業共計承接了**64.2%**的全球新船訂單，比「十三五」期間高出15.1個百分點。

今年上半年，中國海洋船舶工業國際市場份額繼續保持領先，以修正總噸計，造船業三大指標新承接訂單量、完工量和手持訂單量佔全球比重分別為**64%、47.2%和57.6%**。

美國 美國海軍研究所的數據顯示，2023年美國僅佔全球造船市場份額的0.13%；韓國峨山政策研究院發布的報告則顯示，當前美國商業造船全球市場佔比還不到0.1%。2024年僅交付5艘大型遠洋商船。

船型覆蓋

中國 2024年，全球18種主要船型中，**14種**新接訂單量居首。「十四五」時期，歷史性集齊大型郵輪、大型液化天然氣（LNG）運輸船、航母這三顆船舶工業「皇冠明珠」。

美國 船廠主要靠海軍訂單維繫，民船泊位大量閒置，全國商船年產能不足10艘。目前全球約800艘LNG運輸船中，美國建造的僅有3艘。

客戶動向

中國 國際航運公司仍加快向中國造船廠訂購新船。4月以來，全球最大貨櫃航運公司地中海航運已向中國訂購12艘新船。

美國 因產能不足導致海軍包括航母在內的多艘新型艦船服役時間推遲。同時，美國海軍現役艦艇的維修保養也存在長期「排隊」的情況，按期完成維護的比例不足四成。

產業優勢

集群規模

中國 世界造船完工量、新接訂單量和手持訂單量三大榜單**前10強**中，中國均有**6家骨幹船企上榜**，形成以上海外高橋、滬東中華、江南造船等為核心的產業集群。

美國 自2010年以來，包括班德造船廠、阿拉巴馬造船廠等多家美國主要造船企業已宣告關閉或停產。僅剩少數船廠建造內河及近海貨運船隻，幾乎拿不到海外訂單。

人才儲備

中國 通過教育改革、產教融合、政策引導等手段，構建可持續的造船業人才供給體系，近年來造船業景氣進一步帶動了對高素質產業工人的持續旺盛需求，提供了廣闊的發展空間和穩定的就業前景。

美國 造船人才現狀呈現出嚴重短缺、結構老化、吸引力不足等困境，自2000年以來至少流失了兩萬名技術工人，高級焊工、管道工、電氣工程師崗位缺口巨大。

政策環境

中國 市場競爭充分，通過產業輻射帶動效應，中國船舶工業發展給全球產業鏈上下游企業帶來產品開發和市場開拓契機。

美國 有分析認為，1920年實施至今的《瓊斯法案》等一系列貿易保護主義政策，讓美國的航運業失去了競爭力。

量質齊升韌性強 中國有足夠底氣

專家解讀

「美國正透過『政府干預』手段，彌補其在船舶製造和物流效率方面的劣勢。」內地經濟學家宋清輝認為，「港口費」將航運、港口問題「武器化」，是對中國供應鏈和貿易優勢的非傳統遏制手段，本質是赤裸裸的貿易保護主義。「港口費」對中國造船公司、航運市場的衝擊有限，但具體影響因細分領域有所不同。

宋清輝分析，對集運行業而言，「港口費」直接提高了中國船舶靠港美國的成本，但市場份額不會迅速改變，大部分新增成本，最終將由美國進口商和消費者承擔。至於油運行業，中國油輪

大多運輸原油或成品油，鑒於油輪大多停靠「點對點」碼頭，因此總體影響相對較小。對於乾散貨運行業，中國企業有較強的定價和航線選擇能力，「港口費」亦難根本改變中國企業的貿易模式。

宋清輝進一步指出，中國船舶製造業正處在「量質齊升」的全球領導者地位，國際競爭力也從「規模優勢」轉向「規模與技術並重」，整個行業強大的中長期韌性和發展後勁主要體現在三方面。首先，中國有全球最完整、成本最優的船舶配套產業鏈，即使面對複雜的國際環境，亦能確保原材料和零部件的穩定供應，這是美、日、

韓難以比擬的強大韌性來源。其次，中國在深海養殖工船、「夢想」號等領域的突破，體現了對高技術、高附加值船型的研發投入，是面向未來綠色航運、海洋科技的巨大發展後勁。最後，國家政策、資金和產業扶持，將為船舶製造業提供長期穩定的發展動力。

美造船業徘徊0.1% 幾被淘汰出全球競爭

在宋清輝看來，美國船舶製造業無法與中國比肩，甚至已陷入發展瓶頸。他舉例說，美國的新造船完工量連續多年徘徊在0.1%左右，預示美國商船幾乎被淘汰出全球競爭。與此同時，在建

造同類型集裝箱船時，美國的成本是中、韓的2至8倍，美國商船在國際市場並不具價格競爭力。此外，現時美國用工成本遠超亞洲，由於缺乏規模化配套供應鏈，美國無法實現經濟效益和規模效應。美國船東也早習慣了在全球低成本亞洲市場採購船隻，其國內亦嚴重缺乏有力的商業船隊訂單來支撐本土船廠的規模化運營。

「中國有全球最繁忙的港口網絡、龐大的海運市場，這是反制美國的最大底氣。」宋清輝提醒，中國的反制措施有強大威懾力，將對嚴重依賴中國市場的美國船公司及貨運代理商造成更大衝擊。他相信，中美在船舶運輸領域的博弈或成常態，反制措施既是經濟手段，也是外交籌碼，「面對中國造船業的壓倒性優勢，美國也只能通過『港口費』、『補貼』等非市場化手段予以干預。」



●首艘國產大型郵輪「愛達·魔都號」資料圖片。