

以一些行业龙头和代表性企业为牵引，以点带“链”有序带动全产业链协同恢复，为打赢“大上海保卫战”，唱出了雄浑激昂的战歌。

兴岛上的船坞中，机器的轰鸣与飞溅的焊花，同样让人感受到一股“热浪”。作为我国重要的造船基地，上海的船舶工业在经受了疫情的重大考验后，重新呈现出忙碌的景象。

5月30日，中国船舶集团旗下江南造船三号、四号船坞联动，成功实现了三船出坞两船起浮的重大节点。此次三船出坞，是江南造船在今年疫情形势下的首次双坞联动。而在5月16日，江南造船交付了一艘当前全球舱容最大的9.9万立方米VLEC（超大型乙烷运输船），这也是本轮疫情以来上海船企交付的第一艘船。

不只是江南造船，中国船舶集团旗下的另两大在沪船企沪东中华和外高桥造船，也在有序的复工复产中传出好消息。

5月19日，沪东中华交付了复工复产后的首船——一艘1.3万吨多用途重吊船。而一周后的5月26日，该公司又交付了一艘8万立方米LNG（液化天然气）运输船，同时也是全球最大的浅水航道LNG运输船。

在浦东的外高桥造船于5月23日一天内完成“一船交付、两船出坞”。此外，该公司两大重头项目——我国首制大邮轮以及海上浮式生产储油装置（FPSO）也相继完成了本轮疫情以来的重启。

造船业是劳动密集型行业，厂区内人员动辄上万，像江南造船的

员工就达到2万多名，前期还有大量工人被封控，在做好疫情防控的同时加速复工复产，并不是一件容易的事情。

据江南造船党委工作部部长蔡勤宏介绍，今年3月疫情之初，江南造船就迅速切换生产模式，生产指挥系统转入疫情防控系统，成立了防控指挥中心及若干小组，推动重大决策的制定与落实。4月23日开始，江南造船开始复工复产压力测试，采取了项目牵引、资源驱动、精准复工、以点带面的策略，在厂内划分出4个区域、180多个点位，以划小作业单元进行分区分类分级管理，落实全过程闭环管理的生产作业。同时自主开发了疫情防控App，以便党委第一时间掌握全厂各区域的员工人数、防控形势、流动动态。

目前，上海三大船企已经全面实现复工复产，并取得了若干重大节点的新进展、新突破，各大船企的返岗率已普遍超过70%，如果具体看一线生产岗位的话，实际返岗率还会更高。

蔡勤宏告诉记者，到目前为止，江南造船厂区内进行闭环和点对点的生产人员已达到22000人左右，人员返岗率在90%以上，受疫情影响较大的产品复工率平均达到70%以上。

“我们复工复产，目前已经完成打通产品交付和打通船坞/船台生

产线这两个阶段目标，6月中旬前，将先行生产线贯通的第三阶段目标也将完成。”蔡勤宏表示，江南造船全年计划交付民船19艘，春节前已经完成了3艘民船交付，“随着疫情中首艘船的交付，争取6月中下旬再连续交付两艘双燃料出口船，我们完全有信心实现后续15艘民船的交付。”

尽管受到疫情冲击，但客户对上海船企的认可与信心不减。

1至5月，江南造船承接的民船订单超过160亿元，较去年同期增长76%。近日，江南造船又与国外客户签订了3艘17.5万立方米LNG运输船建造合同，这是江南造船继实现大型LNG船首批订单突破后，短时间内再次承接批量订单。今年头5个月，沪东中华新合同金额更是超过400亿元，提前完成全年目标，交船期已安排到2025年，全球最大浅水LNG船的另一艘姊妹船，预计将在6月份交付。外高桥造船近期也以“云签约”形式与一家国外航运企业新签了建造2艘集装箱船的合同，就在3月中旬，这位船东才刚刚向外高桥造船下了两笔订单。

汽车产业链“马达重启”

“如果上海和周边的供应链企业不能及时复工复产，国内汽车产业都会停产。”小鹏汽车董事长何小鹏及华为消费者业务CEO、智能汽车BU CEO余承东4月份都曾在社交媒体上表示了这样的担忧。

这种担忧不无道理，因为上海是中国重要的整车生产基地之一，去年汽车产量占比全国汽车产量超