



曾经轰动一时

2012年,宝船主体框架完工(资料图片)



如今悄然停工

宝船厂大门紧闭



厂里堆放着原木 现代快报记者 李雨泽 摄

投资千万美元的“郑和宝船”已经悄悄停工近一年

原打算青奥前下水,“搁浅”原因是遇到技术难题还是资金短缺?

快报调查
爆料热线: 96060

最近,有市民经过南京市鼓楼区滨江大道1号时,发现顶着“造宝船,迎青奥”宣传语的郑和宝船厂内静悄悄的。一晃8年过去了,那艘号称投资千万美元的仿明代“郑和宝船”,造得怎么样了?去年不是说要在青奥前下水的吗?带着好奇和期待,现代快报联合江苏电视台教育频道《青年江苏》栏目进行了调查,却意外发现,“郑和宝船”复建项目已经停工快一年了。这到底是怎么回事? 实习生 徐萌 现代快报记者 付瑞利

探

“宝船”去年就停工了 厂里冷冷清清

昨天上午,郑和宝船厂门口,现代快报记者透过紧闭的铁门门缝,看到厂区内冷冷清清,空地上堆放着原木。想要见识“郑和宝船”的真面目,必须进入院内那座高四层的厂房。不过保安说,里面停工有一段时间了,进入厂区必须经领导同意。传达室的监控画面显示,基本成型的宝船旁,并没有工匠的身影。

为了取得近距离接触宝船的机会,记者与船东南京钧龙宝船置业有限公司的负责人取得联系,希望获得准许。不料对方回应,现在不具备参观的条件,并否认外界有关宝船全面停工的传闻。“厂里的原木都是为下一步生产做准备的,船体结构停了下来,但整个船的建

造工作还在往前推进,比如订购内部设备等。”

其实,记者此前曾进入过厂房,并拍到了宝船的状态:船身主体已经完工,龙骨、船舷侧外板也已安装到位。不过,船舱、甲板、船尾等部位的大量工程还没结束。船身内部堆放着大量的木材,看上去很长时间没人打理了。

宝船厂的一名工人说,造船工匠已经离开好长时间了,厂里只剩下“领导干部看看门”。记者问他为什么要停工时,他捻捻手指,作出数钱的样子,称上面不拨钱,船厂资金紧张,当然没法继续建下去。

其实,去年夏天,宝船复建工作就已暂停,对此,南京钧龙宝船置业有限公司给出的理由是“高龄工匠难耐高温”。

复建工作才完成50% 青奥前下水肯定没戏了

2005年,正值郑和下西洋600周年。为纪念历史上的这一壮举,南京市鼓楼区打算复建明代“郑和宝船”。当年10月,鼓楼区政府与马来西亚金龙电子集团共同成立南京钧龙宝船置业有限公司。双方约定,出资1000万美元,由该公司在郑和宝船厂负责复建宝船。

长71.1米,宽14.05米,高5.4米……设计方案中,“郑和宝船”的尺寸别有寓意,象征着1405年7月11日郑和首次出航。

当时这组数据公布时,曾引来不少质疑。有专家分析,古代船的长、宽、高比是非常讲究的,凭符号价值造船,有失科学原

则。

不过,“郑和宝船”的复建项目还是很快就开工了。

记者查询相关资料发现,这么多年来,“郑和宝船”建好下水的日期,被一次次往后推。最近一次的公开报道显示,下水日期是2014年青奥会前。可是,从目前的情况来看,宝船能按时下水么?

带着在厂房内部拍摄的视频资料,记者向苏州市非物质文化遗产传承人韦文喜请教。他也是“郑和宝船”复建的顾问之一。老人看过视频后表示,宝船复建工作目前只完成了50%左右,今年肯定无法建成下水。

探

投资千万美元,耗时8年多 为啥迟迟建不好一艘船?

备受南京市民关注的“郑和宝船”为何会“搁浅”?是技术原因,还是资金问题?带着这些疑问,现代快报记者采访了船东南京钧龙宝船置业有限公司、设计方江苏金泰船舶研究设计有限公司和施工方福州方氏木船造船世家。

技术难题?

正方

正在重新报审图纸

南京钧龙宝船置业有限公司负责人称,“郑和宝船”是目前世界上最大的木船。因为不同于普通的钢船,加上没有借鉴经验,建造过程中有很多不可预见的因素。“现在产品规范调整,我们需按照要求重新报审图纸,目前图纸还没有批下来。”针对建成日期一拖再拖的情况,这名负责人表示,当时的目标很模糊,也没有经过评估。

反方

技术难题可以克服

对于船东的说法,承担设计任务的江苏金泰船舶研究设计有限公司负责人表示,复建“郑和宝船”虽然没有参考,但技术难题还是可以克服的。

宝船的复建工作是由福州方氏木船造船世家承担的,昨天,福州方氏木船造船世家的工匠没有明确回应停工原因,只是表示“各方面都没有调节好”。他称,如果船东需要,他们随时都会回来开工。

资金短缺?

正方

欠了130万设计费

江苏金泰船舶研究设计有限公司负责人明确表示,对方的资金出了问题。他称,2006年,公司与船东签订合同。其间设计方案修改,双方就追加合同,设计费用也跟着增加。可是直到现在,他们还被拖欠130万元的设计费用。

对此,福州方氏木船造船世家相关负责人表示“跟费用有关系”。

反方

项目并不差钱

“资金不是主要原因,目前还在协商中。”南京钧龙宝船置业有限公司负责人一连用了3个“不存在”,表示宝船复建项目并不差钱。他称,1000万美元中,外方投资占60%,但对方是上市公司,投资需要项目评估,要有个过程。

之前的1000万美元是否都已经到账,花费情况如何?对方并没有回应。

回

一拖再拖的“郑和宝船”复建

2005年10月:

南京鼓楼区政府和马来西亚金龙电子集团启动“郑和宝船复建工程”,共同成立南京钧龙宝船置业有限公司,总投资千万美元。其中,马来西亚方出资600万美元,鼓楼区政府通过市场融资400万美元。南京鼓楼区政府网站“二零零六年四月大事记”显示,“郑和宝船”预计2008年4月建成并下海试航。

2007年1月:

首块龙骨木料开锯,宝船最重要的“龙骨”部分已开始建造,复建工程正式开工。

2010年10月:

“郑和宝船复建庆典”在郑和宝船厂举行,一艘等比例、可进行原样航行的“仿明代郑和宝船”主体复建已经完成三分之一,现场举行了宝船肋骨安放仪式。计划于2011年完成船体安装,2012年完成机电、风帆调试,2013年进行航行试验。

2011年9月:

郑和宝船厂筹备在全国招聘船长和轮机长。当前工程进度已经完成40%多,内龙骨、外龙骨、内龙骨翼板、外龙骨翼板、外龙骨副翼板、腰板等已安装完毕,72根肋骨已安装过半。预计2012年7月前船体全部成型,并进行设备的安装调试准备下水。

2012年7月:

“仿古郑和宝船船体落成仪式”举行,船体主体框架基本完成。报道称,这艘目前世界上最大的木船将于2014年8月份下水试航,预计在2015年承载着征集到的志愿者,延续当年郑和下西洋的精神再次和平远航。