

至少25艘 中远海运甲醇船队在路上

□ 陈洋

5月29日，中远海运控股股份有限公司（以下简称“中远海控”）发布公告，宣布其间接全资子公司中远水运与扬州中远海运重工有限公司（以下

简称“扬州重工”）签订四份补充协议。

这些协议将四艘2021年下单的在建的16108TEU的集装箱船舶的动力系统由单一传统

燃料改造升级为传统燃料加甲醇双燃料动力。此举旨在响应全球绿色低碳航运法规的要求，同时提升环保评级，降低合规经营风险和运营成本。



船市观察



扬州中远海运重工厂区。中远海运供图

致力于船舶低碳转型

根据中远海控发布的公告内容，此次协议签订四艘船舶改造订单，每艘船舶的价格将上涨2850万美元，总价上涨了1.14亿美元（折合人民币约8.11亿元）。

具体而言，每艘船舶船价由1.55亿美元（折合人民币11.02亿元）增加2850万美元至1.835亿美元（折合人民币13.05亿元），四艘船舶总价由6.20亿美元（折合人民币44.08亿元）增加1.14亿美元

至7.34亿美元（折合人民币52.19亿元）。据笔者了解，升级后的船舶动力系统将更加环保，且有助于更好地遵守未来的减排政策。

中远海控董事会表示，此次交易符合公司绿色、低碳、可持续发展的理念，旨在满足全球范围内绿色低碳航运法规的相关要求。中远海控将持续完善自身绿色低碳转型发展策略，推进双品牌船队的绿色低碳转型规划，确保长

期符合环保高评级要求。

值得一提的是，由于升级计划，该批船由原计划2025年6月至2025年12月之间交付调整为2025年11月至2026年6月期间交付。

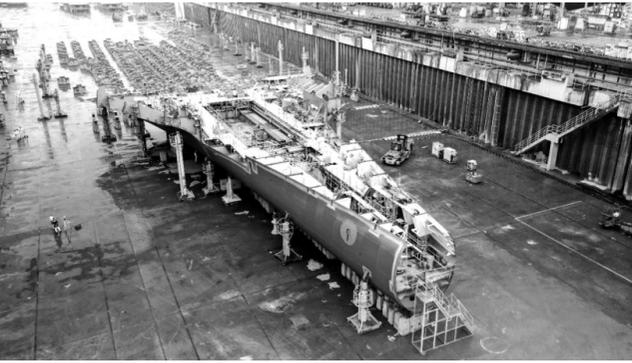
中远海控此次签订补充协议，将进一步推动公司绿色低碳转型，提升船舶环保性能和市场竞争力，为实现可持续发展目标奠定坚实基础。

同时，今年3月，中远海控与中

远海运重工正式签署了2艘13800TEU和2艘20000TEU现有集装箱船甲醇双燃料改造合同，该项目也是全球首例同时进行MAN主机和WARTSILA副机双燃料改造项目。实际上，该改装项目还有另外9艘的备选订单，未来也可能进一步落实。

总的来说，中远海控绿色转型的技术路线已定，正致力于从新船建造、现有船改造两个方向打造绿色低碳船队。

大量下单甲醇燃料船



首制16000TEU系列甲醇双燃料集装箱船N1071进入坞内连续搭载总装阶段。中远海运供图

2022年，中远海运集运斥资28.9亿美元，在两家造船厂订购了12艘甲醇双燃料超大型集装箱船新造船，分别是南通中远海运川崎船舶工程有限公司7艘、大连中远海运川崎船舶工程有限公司5艘。

除中远海运集运外，中远海运集团旗下的中远海运散运和中远海运能源也在近两年下单订购甲醇燃料集装箱船。

2023年12月29日，中远海运散运与扬州重工签署了2艘32.5万吨甲醇双燃料动力大型矿砂船的建造合同，并表示此举是该公司在船队向绿色低碳化、智能化转型方面又迈出关键一步。根据合同，该船型首制船将于2026年四季度交付

运营，届时将成为全球最早实际投入运营的大型甲醇双燃料动力矿砂船。

同一天，中远海运能源官方宣布与中远海运重工旗下的扬州重工和大连中远海运重工有限公司在上海分别签署3艘11.4万吨阿芙拉型绿色甲醇双燃料原油运输船、2艘巴拿马型原油船（甲醇Ready），以及1艘MR型成品油/原油船（甲醇Ready）建造合同。

综上，从整个中远海运集团来看，按照目前的静态数据，未来几年内，中远海运旗下所拥有的能够使用甲醇燃料的船舶将至少达到25艘，另外还有3艘甲醇Ready船舶。

建设绿色甲醇产业链

为了能为旗下的一系列甲醇船舶锁定燃料，中远海运集团也采取了一系列的准备措施。

中远海运方面表示，使用绿色甲醇燃料是航运业实现绿色转型的重要途径。在这样的情况下，2023年9月20日，中远海运集团曾联合国家电力投资集团有限公司、上海国际港务（集团）股份有限公司、中国检验认证（集团）有限公司以“云签约”方式在线共同签署《关于开展绿色甲醇产业链建设合作备忘录》。

该备忘录的签署标志着国内首个涵盖生产、运输、加注、认证等各个环节的船用绿色甲醇全产业链项目已进入实际建设阶段，为航运业的新能源应用和绿色转型开启了崭新的篇章。

2023年12月29日，吉林电力股份有限公司与中远海运国际（香港）有限公司、上港集团能源（上海）有限公司（简称“上港能源”）签订《关于成立上海吉远绿色能源有限公司

绿色甲醇加注系列标准发布

揭幕仪式



绿色甲醇加注系列标准发布揭幕仪式现场。中远海运供图

合作协议》。

由吉电股份、中远海运国际香港和上港能源各持股55%、35%和10%合资成立上海吉远绿色能源有限公司。

今年3月1日上海市临港新片

区管委会举办的绿色航运促进大会上，上海吉远绿色能源有限公司与国电投未来能源发展上海有限公司作为两家绿色新能源生产制备项目签约落户临港。

5月28日，中远海运合资公

全球领先

饱和潜水支持船试航成功

本报讯（全媒体记者 黄玲 通讯员 陈迪）6月4日，由上海振华重工建造的DSV饱和潜水支持船“Wadad Aletheia”顺利完成试航任务，标志着项目进入最后的交船阶段。

该船总长145米、型宽27米，定员为200人，配备400吨波浪补偿伸缩吊机，DP3定位系统，最大航速为15.8节。该船装配嵌入式24人双钟全自动饱

和潜水系统的潜水支持船，最大潜水作业水深300米，是世界上最先进的潜水支持船之一。

试航期间，该船顺利完成耐久、测速、船体特性、DP动力定位试验、FMEA测试等200多项海试项目，试验结果均符合设计要求。项目团队精心策划试航方案，确保试航过程中各项报验项目有序衔接。

海外参展

中国船舶MARIC三款精品船型亮相

本报讯（全媒体记者 黄玲 特约记者 何宝新）两年一次的海事盛宴——希腊国际海事展览会（Posidonia），于当地时间6月3日至7日在希腊首都雅典举行。中国船舶集团旗下中国船舶及海洋工程设计研究院（MARIC）携设计的2500客豪华客滚船、15.8万吨液化天然气（LNG）双燃料动力苏伊士型（SUEZMAX）油轮和9200TEU液化天然气（LNG）双燃料动力集装箱船等三款精品船型亮相展会，吸引了众多专业人士和观众纷纷前来交流和打卡。

作为中国民用船舶研发设计事业的开创者，MARIC研发了我国大部分民用船舶的首制船，

其产品占据了我国十大名船的“半壁江山”。尤其是近年来，MARIC作为国内领先的船舶总体设计单位，站在造船最新技术前沿，秉承科技创新的理念，积极开展绿色船舶、智能船舶、极地船舶等关键技术攻关，推出双燃料推进全系列集装箱船、散货船、油化船、气体船船型解决方案，并对船型方案进行持续优化。

着眼未来，MARIC还密切跟踪海洋氢能装备、氨/甲醇等替代燃料等新技术，开展装备技术体系、总体概念方案、替代燃料推进关键系统研究，成为引领我国船舶工业绿色船型技术发展的重要力量。

新型平台

“普盛海洋牧场6号”在广州南沙交付

本报讯（全媒体记者 张植凡 通讯员 彭永桂 李丹娜）近日，由中国船舶集团旗下广船国际所属文冲修造为海南普盛海洋科技发展有限公司建造的半潜式深远海智能养殖旅游平台“普盛海洋牧场6号”在广州南沙命名交付。

“普盛海洋牧场6号”半潜式深远海智能养殖旅游平台总长100米、最大宽度39米、顶甲板高27.6米，作业吃水15米。该平台采用太阳能光伏发电供电，可实现能源的自给自足；此外，还配置了先进的海水淡化系统、污水处理系统、油污系统等，可以使该平台在养殖作业中实现对附近海域水体的“零”污染。在安全方面，该平台采用抗风浪能力四角锚泊系统，可以确保其在极端天气和恶劣的海况

中仍能稳定安全地进行养殖作业。

在该平台交付之前，广船国际已经为海南普盛海洋科技发展有限公司建造交付了两座深远海智能养殖旅游平台，这次建成交付的“普盛海洋牧场6号”在前两座平台的基础上进行了优化升级，使养殖水体达到6万多立方米，较之前的两座平台的养殖水体增加了一倍。

“普盛海洋牧场6号”作为新型养殖旅游平台的代表之作，创新性地融入了休闲旅游元素，是一艘兼顾满足养殖与休闲旅游两个愿望的新型养殖平台，具有休闲、娱乐、住宿等功能，可提供不同风格的高端客房，还有餐厅、游泳池、酒吧等休闲娱乐设施，可实现多产业融合发展。

“建桥神器”

5500吨双臂架变幅式起重船下水

本报讯（全媒体记者 陈璐 通讯员 彭玉章）6月6日，由振华重工为中交二航局建造的5500吨双臂架变幅式起重船“二航卓越”轮在振华启东海工举行下水仪式（如下图），该轮建成后将成为国内迄今同类型船舶中技术最先进、起重能力最大的双臂架变幅式起重船，重点服务于桥梁工程、覆盖水工工程、兼顾海上风电领域，堪称“建桥神器”。

据了解，“二航卓越”轮总长165米，型宽52米，型深11米，设计吃水6.5米，采用3台3350千瓦主发电机组，2台2000千瓦主推进器，配备8点锚泊定位系

统，起重能力5500吨，其起重高度可覆盖130米跨度非通航孔桥梁吊装，具备47米限高通航能力。该轮还兼具作业适应性强的特点，能够满足长江口、珠江口、舟山群岛及渤海湾等主要近海水域施工要求，具有广阔的市场应用前景。

由于船舶自身设计吃水小，采用了浮箱助浮技术，因此具备浅水区作业能力。此外，该轮采用了光伏储能、高效永磁电机和能量回馈等绿色节能技术，配备作业辅助决策系统，顺应了海上工程船舶绿色化、智能化的发展趋势。

