

# 上海三大船厂：上半年生产全线飘红

□ 全媒体记者 孙木子

日前，上海外高桥造船码头，两艘巨轮在晨光中缓缓出坞。一艘是为意大利 Grimaldi 公司建造的 9000 车汽车运输船；另一艘是为希腊 Performance 公司建造的 11.4 万吨阿芙拉型成品油轮。它们的同日出坞，标志着外高桥造船 2025 年上半年 60 项生产大节点的圆满完成。

这是中国船舶集团有限公司旗下上海三大船企——江南造船(集团)有限责任公司(简称“江南造船”)、沪东中华造船(集团)有限公司(简称“沪东中华”)和上海外高桥造船有限公司(简称“上海外高桥造船”)繁忙生产的缩影。最新统计显示，今年上半年，上海三大船厂累计交付新船 28 艘，在建船舶超过 70 艘，手持订单总量更达 270 余艘，生产计划已排至 2029 年。



“安吉齐信”号。江南造船供图

## 立足主责主业 效率不断突破

上半年，江南造船实现交船 9 艘，包括 2 艘 14000TEU 液化天然气(LNG)双燃料动力集装箱船、2 艘 14000TEU 集装箱船、2 艘 7800 车位 LNG 双燃料动力汽车运输船、2 艘 99000 立方米超大型乙烷运输船(VLEC)以及 1 艘 17.5 万立方米 MARK III 薄膜型 LNG 运输船。

其中，7800 车位 LNG 双燃料动力汽车运输船“安吉齐信”号核心设备国产化率极高，主机 WinGD 7X62DF2.1 及 iCER 系统、LNG 围护和供气系统及滚装设备系统均由中船集团旗下企业生产。同时，大型 Mark III 薄膜

式 LNG 运输船“AL RAHBA”号的交付标志着江南造船已具备大型 LNG 运输船批量交付能力。

沪东中华交付了 2 艘全球最大级别 24000TEU 级 LNG 双燃料动力超大型集装箱船、2 艘 17.4 万立方米 LNG 运输船。其中，系列首制船“达飞塞纳河”号是全球首艘 24000TEU 级 LNG 双燃料动力超大型集装箱船，其 18600 立方米的 MARK III 薄膜式燃料舱所装载的 LNG 可为船舶提供单个航次近 2 万海里的“绿色动力”。截至目前，沪东中华手持 LNG 运输船订单近 60 艘，全球市场占比 20% 以上。外高桥造船在上半年累计交

船 15 艘、139.7 万载重吨，并累计完成新船开工、下坞、出坞、试航、交付以及第二艘国产大型邮轮全船贯通、坞内起浮等 60 项生产大节点。

大型邮轮方面，外高桥造船正加紧第二艘国产大型邮轮的建设。今年 1 月 15 日，第二艘国产大型邮轮 H1509 船迎来标志性节点，实现了全船贯通，从人坞总装搭载到全船贯通，较首制船缩短了 2 个多月。随后 4 月，H1509 船顺利实现坞内起浮，由结构和船装建造的“上半场”全面转入内装和系统完工调试阶段。

记者最新了解到，目前第二

艘国产大型邮轮全船公共区域天花封板工作已全面启动，面对邮轮这一“复杂巨系统”工程，外高桥造船以技术攻坚引领工艺、工法、工装创新，不断提升建造效率，加速迈向 2026 年完工交付的总目标。

民用船舶方面，重点项目不断取得关键性突破。据外高桥造船相关负责人介绍，首制 PCTC 实现“首船即奠定行业地位”的既定目标，系列船建造不断加速。“特别是全球首艘风帆助推阿芙拉型成品油轮命名交付，我们将再次为业界贡献绿色可持续发展方案。”外高桥造船相关负责人表示。

## 推进智慧建设 加大自主研发

走进外高桥造船的薄板智能生产车间，工业互联网平台正在实时协调物料配送与生产进度。这个荣获“上海市十大工业互联网标杆平台”称号的系统，是上海船企数字化转型的缩影。

记者从外高桥造船了解到，全球首艘风帆助推阿芙拉型成品油轮“BRANDSHATCH(布兰兹哈奇)”轮从出坞到试航，用时 42 天，比传统无风帆阿芙拉型油轮仅多 5 天，并且该船从风帆系统机

械完工到风帆系统码头联调仅用时 13 天，充分展现了外高桥造船高效的组织能力和技术实力。

“我们率先部署 DeepSeek 大模型，打造企业级 AI 平台。”外高桥造船数字化转型负责人介绍。该模型与 RPA 机器人协同应用于设计、采购、生产等领域，实现了业务流程的深度优化。三维可视化工具让工程师能便捷查看不同分组的电缆走向，大幅提高了邮轮这类复杂项目的管线敷设效率。

通过持续跟踪行业发展新趋势和新技术，外高桥造船上半年承接新船 8 艘，其中 6 艘万箱级集装箱船为自主研发设计，应用多项创新技术，在能效优化与航行性能方面达到国际领先水平。同时创新采用跨境人民币结算模式，全面助力人民币国际化。

“我们秉承‘一艘比一艘好’的理念，通过技术创新和管理提升不断缩短建造周期。”江南造船相关负责人表示，江南造船大型

LNG 运输船 2 号船“AL RAHBA”号的建造周期相比去年 11 月交付的首制船进一步缩短。14000TEU 集装箱船“MSC ANGOLA”号提前 22 天交付，自出坞以来实际码头周期仅为 65 天，创造常规燃料动力集装箱船建造的最短时间。

值得一提的是，该船是首艘在出坞之前完成全船“模拟数字试箱+模拟堆箱”的大型集装箱船，树立了大型集装箱船建造、试验的新标杆。

## 绿色要素集聚 助力低碳发展

在沪东中华码头，全球首艘风帆助推阿芙拉型成品油轮“布兰兹哈奇”轮静静停泊。这艘为英国 UML 公司建造的“海上智能风帆者”于 6 月 11 日正式命名，标志着上海造船业在绿色船舶领域取得重大突破。

该船创新性地安装了数字控帆系统，能根据实时气象数据动态调整帆角。风帆通过机械液压

传动实现升降、开合和旋转，为船舶提供额外推力。“航行中可减少主机燃油消耗，显著降低碳排放。”外高桥造船技术负责人介绍。

在长兴岛的另一端，LNG 运输船国产化取得重大突破。江南造船技术总监柳卫东表示：“LNG 船整体国产化率已达 80% 以上。”从钢材、焊接材料到管材，整个产业

链实现了国产化替代。

“今年我们预计将交付 10 艘以上的 LNG 船订单。目前手持 LNG 船订单约 60 艘，总价值约 1500 亿元，其中有 24 艘 27.1 万方超大型 LNG 船，目前排到 2031 年。”沪东中华相关负责人透露。

上海临港的船用发动机工厂里，一台长宽各 10 米、高 13.5 米的双燃料发动机正在总装。“LNG 船

用发动机交付占我们产量的五成以上。”中船动力中船三井技术中心主任徐超刚说，“今年新增 48 台主机订单，全部采用低碳技术。”

上海三大船厂的上半年答卷，不仅实现了“时间过半、任务过半”的硬指标，更以其高端化突破、智能化赋能、绿色化引领的生动实践，为中国从造船大国迈向造船强国注入了强劲的“上海动能”。

## 船舶行业高景气 中国动力半年报业绩预增超六成

本报讯(全媒体记者 石孟国 通讯员 张晓玉)7月7日晚间，中国船舶重工集团动力股份有限公司(简称“中国动力”)发布 2025 年半年度业绩预增公告，预计报告期内实现归母净利润 8 亿元至 11.5 亿元，同比增长 68.28% 至 141.90%；预计实现归母扣非净利润 7 亿元至 10.5 亿元，同比增长 66.99% 至 150.49%。

作为中国船舶旗下上市企业，中国动力业务涵盖燃气动力、蒸汽动力等七类动力业务及机电配套业务，是一站式动力需求解决方案供应商。截至今年 4 月，公司在手订单约 620 亿元，其主要产品低速柴油机订单已排产到 2028 年。尽管当前价格与年初持平，但今年交付的低速机多为 2022 年承接订单，价格较去年交付订单上涨，预计全年毛利率将进一步提升。

中国动力在公告中表示，公司上半年业绩预增主要得益于两大因素：一是船舶行业继续保持增长势头，公司柴油机板块 2025 年销售规模持续快速增长，

合同结算大幅增加，主要产品船用低速发动机的价格增长，毛利率提升。二是公司深入贯彻“成本工程”，聚焦三项费用压控，持续提升产品盈利能力，利润同比提升。

当下，绿色船舶正成为行业新的增长引擎。中国船舶工业协会数据显示，中国新接绿色动力船舶订单的国际市场份额从 2021 年的 31.5% 增长至 2024 年的 78.5%，高端智能绿色化加速推进。中国动力积极布局新能源动力系统，成功研发甲醇双燃料、氨燃料等低碳发动机，以应对国际海事组织(IMO)的减排要求，抢占绿色船舶市场先机。

添翼数字经济智库高级研究员吴婉莹指出，未来船舶行业发展前景依然相对乐观。短期看，充足的手持订单为中国动力提供业绩保障；中长期而言，中国在绿色智能船舶领域的技术优势，叠加政策支持，将推动行业集中度提升，像中国动力这样的头部企业，有望进一步拓展盈利空间。

## 新扬子造船首制 11.4 万载重吨 LR2 型油船交付投运

本报讯(全媒体记者 杨瑾 通讯员 王嘉伟)7月6日，江苏新扬子造船有限公司(简称“新扬子造船”)为 Zodiac 船东建造的首制 11.4 万载重吨(DWT)LR2 型油船“BERKELEY SQUARE”轮(见下图)正式交付投运。

据悉，该型船总长 248.8 米，型宽 44 米，型深 21.5 米，结构吃水 15 米，设计吃水 13.5 米，设计

航速 14.5 节。该船的设计建造融合了最新的技术成果，通过 CFD 多轮迭代优化线型减少兴波阻力，结合新设计的大直径螺旋桨以及浆前导管、PCT 等节能装置，总效率较上一代船型提高约 7%。同时，该船结构设计满足最新 CSR-H，通过结构优化，结构重量较上一代船型有大幅降低，同时具有更大的载重量和舱容。



## 上半年华润大东修船业绩创新高

本报讯(全媒体记者 黄玲 特约记者 何宝新)上半年，上海华润大东船务工程有限公司(简称“华润大东”)交出了成立 30 年来的最佳“期中答卷”。作为中船集团旗下沪东中华的参股企业，华润大东修船完工量达 194 艘，平均每天交付 1.07 艘，经营承接金额同比增长 62.71%，创下历史新高。

上半年，华润大东成功承接多家国际知名航运公司的年度合作订单，并拓展了新客户市场。其中，大型 LNG(液化天然气)运输船、LPG(液化石油气)船和超大型集装箱船等高附加

值船型的修理和改装业务占比显著提升，成为驱动业绩增长的核心引擎。

面对订单激增带来的生产压力，华润大东优化生产组织方式，首次实现“6 船同坞”的修船新模式。这一突破不仅提高了船坞周转效率，更标志着公司在多项目并行管理、工艺流程优化等方面迈上新台阶。

环保方面，华润大东持续推进绿色修船技术应用，成功规模化采用“静电喷涂”和“空气辅助喷涂”等先进工艺，使涂装效率提升 30% 以上，同时大幅降低涂料损耗和挥发性有机物(VOCs)排放。

## 打造长江水上新“枫桥”

(上接第 1 版)

《意见》提出，到 2025 年底，基本建成覆盖全线、功能完善、便捷高效的水上法律服务机制，在沿江城市设置水上法律服务工作站，实现“一城一站”，提供长江水上法治宣传、法律咨询、水上交通事故调解等基本法律服务。到 2026 年底，延伸劳动仲裁、法律援助、司法公证等特色服务，逐步形成具有长江特色的“水上枫桥”治理模式。

截至 2025 年 6 月，长江局已在重庆、宜昌、荆州、武汉、芜湖等 11 个港口城市建成运行区域法律服务中心、船员权益保护中心、水上多元解纷中心(简称“三中心”)，在南京、镇江、扬州、泰州、常州、江阴、张家港、南通、常熟、太仓等地设立 10 家水上纠纷调解网络，构建覆盖长江沿线 21 个港口城市的“一城一站”水上法律服务机制，实现长江水上法律服务全覆盖。

“过去解决问题跑断腿，现在走进法律服务工作站，事情就

有着着落。”在荆州李埠水上加油站“长江荆州水上法律服务中心”、油船“鄂石 1018”轮船员蒋祥光对记者说。

进一扇门，解民事事。这些布设在沿江各地的“服务哨所”，最大限度把矛盾纠纷化解在基层和萌芽状态。

### 密织“解纷一张网” 船员“讨薪有方法”

民之所忧，我必念之；民之所盼，我必行之。在长江沿线，关于船员矛盾纠纷化解的实践正一步一个脚印地向前走去。

6 月 5 日，在川滇长江干支水域(宜宾)“三中心”，一场由宜宾海事局牵头，宜宾市司法局、人社局共同参与的船员欠薪纠纷调解取得突破性成果，成功化解一起涉及 8 名船员的集体欠薪事件，总计追回薪酬及补偿金 13 万元。

据悉，涉事船舶“帝豪 XX”轮因船东资金链断裂，自今年 3 月起拖欠船员薪资，导致船舶滞留宜宾港。该船船员多次协商未果，向宜宾海事局“三中心”求助。宜宾海事局立即启动“三中心”联动程序，经三方连续 3 日协调，最终成功维护了船员的合法权益。

“没想到这么快拿到血汗钱！”该轮船机长王师傅攥着现金激动地说。

“多部门联合坐镇，船东再也推脱不了。”宜宾市司法局的工作人员表示。

从“等诉求”到“送服务”，宜宾海事局还多次联合多部门打破政务藩篱，将“三中心”服务前移至码头前沿，开展普法和咨询服务，用案例讲透法理人情，以现场办公化解讨薪、维权痛点。

利民之事，丝发必兴。

“三中心”建设以来，在长江航指指导下，海事部门牵头联合海事法院、劳动仲裁、航运公安、检察机关、司法行政、港航协会、律师协会及沿江涉水部门等单位共同签订合作协议，实现船员急难愁盼问题的“一站式接收、一揽子调处、全链条解决”，有力提升和完善了长江干线水上交通安全治理能力、治理体系。

各中心运行过程中，还创新探索“线上+线下”“咨询+调解”“行政+司法”等模式，不断优化工作流程、咨询程序、服务指南，形成了一套全方位、高质量、强效能的法律服务、纠纷调解、船员权益保障体系。

### 搭建“解纷直通车” 船员“矛盾有解法”

“您好，我遇到一个问题。”5 月 23 日，在荆州长江水上法律服务中

心，荆州海事局法律咨询热线接听专员接到船员的求助电话。

原来，“石宝 XX”轮与“宜海 XX”轮的船员因卸货问题爆发激烈纠纷，双方互不相让，甚至大打出手。该中心法律服务工作人员接到信息后立即联合长江公安人员第一时间赶赴现场。

面对紧张局面，法律服务中心工作人员“兵分两路”，与双方船员进行深入沟通，详细了解事情来龙去脉，安抚他们情绪。同时，向双方船员讲解相关法律法规，分析各自在事件中的责任和过错，并提出合理的解决方案。经过工作人员的不懈努力，双方最终达成调解协议，这场深夜爆发的纠纷得以圆满解决。

“去年至今，我们成功调解了 24 次纠纷，如拖欠工资、船舶滞期费、船舶作业纠纷、货物运输质量纠纷、加油欠款纠纷等等，提供诉求案件法律帮助 6 次，接受船员法律咨询 100 多次。”荆州海事局沙市海事处政委朱立峰说。

“遇到困难找谁？”“怎么找？”“找到有效果吗？”——长江水上法律服务的“宗旨”是帮助水上从业群众解决问题。

因地制宜拓展解纷工作内涵外延，长江局持续打造水上新“枫”景——安庆海事“水上六尺巷”工作法、南通“海上红枫桥”多元解纷、南京海事海商法律公益服务……

在长江江苏段，“民有所呼、我有所应”的服务有了更“便捷”的阐释。江苏海事局探索“互联网+”新模式，在政务自助服务终端嵌入纠纷调解模块，船员可在该局辖区 103 个政务自助服务点中的任一站点，轻松自助申请纠纷调解，帮助船员驶入权利维护的“快车道”，实现“不见面也能咨询，不握手也能言和”。

法治与民情交融，机制创新与为民服务共振，新时代“枫桥经验”的长江实践，正以有温度的笔触书写着长江高质量发展的答卷，也展现着船务人安、和谐无忧的美好图景。