

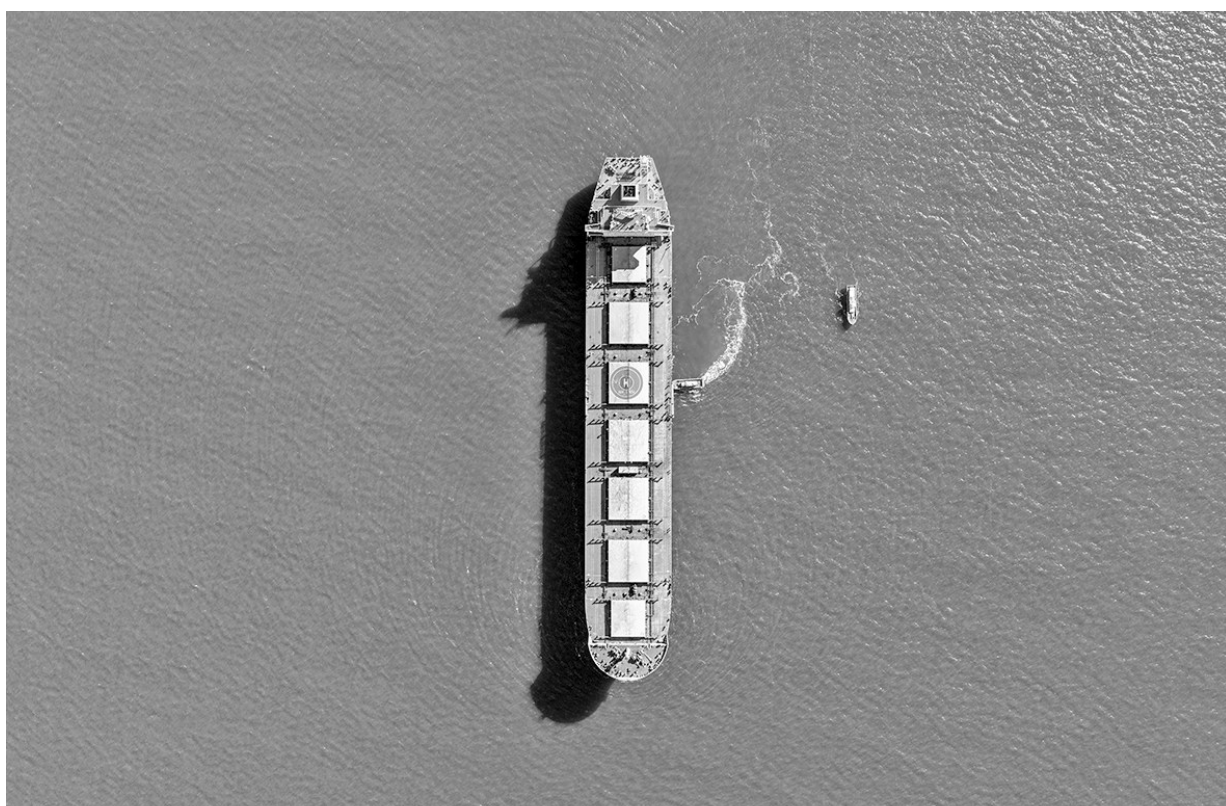
“鸿浚”出鞘 链通深蓝

□ 通讯员 袁凯



当“浚洋1”在马尔代夫的碧波中吹沙成陆，“金广”轮在北部湾海域掀起硬岩礁石，另一艘承载着远海供应链革新使命的巨轮正悄然启航。1月23日，在韩国丽水港，10万吨级多功能物料保障船“鸿浚”缓缓驶入锚地，正式列入中交广州航道局有限公司（简称“中交广航局”）船队，为破解远海工程“物料运输难”的困局，带来全新的“多功能平台解决方案”。

这艘总长230米、载重达9.3万吨的“海上巨无霸”，其最大舱容5万立方米的“肚量”，足以一次性装下约20个标准泳池容积的工程物料。从规划、购置到最终交付，“鸿浚”的诞生并非简单的运力扩充，而是中交广航局下属子公司广州中交物流有限公司（简称“物流公司”）深度推动港航疏浚产业向海洋工程延伸、打造海洋矿产资源开发一体化能力的关键布局，它将成为践行“1545”总体发展战略、服务“一带一路”海外重大项目的压舱重物。



10万吨级多功能物料保障船“鸿浚”。广州中交物流有限公司供图

破局：一次锚定远海需求的战略落子

在海洋工程领域，一个长期存在的痛点制约着远海项目的推进——大规模的工程物料如何跨越浩瀚海域，稳定送达“无依托”的远海施工现场？

“传统散货船运输模式，在对接远离大陆的吹填造地、岛礁建设等

高端海洋工程项目时，往往面临效率低、成本高、适配性差的挑战。”物流公司国际业务相关负责人分析。随着共建“一带一路”倡议纵深推进和海洋资源开发走向深远海，这一矛盾愈发凸显。

“鸿浚”的引进，正是对行业“刚

性需求”的战略回应，它精准契合了中交集团“十五五”规划中加大海外业务占比的战略布局，是践行“全水域”发展、强化核心装备配套这一重点任务的关键载体。它可以大幅减少挖泥船往复寻砂、运砂的次数，从而大大提高作业效率。

“这步棋，下的是国家战略所向、行业发展所需、企业转型升级所指。”该负责人表示。船舶将直接服务于海外填海造地、港航疏浚、码头基建等场景，构建远距砂石料运输新模式，实现海外砂石料资源的稳定保障与综合成本降低。

革新：打造可移动的“海上枢纽”

“鸿浚”的核心价值，在于它不仅是一艘“大”船，更是一艘“聪明”且“多功能”的船。

“鸿浚”的核心优势建立在“装、运、卸”一体化设计之上。目前的配置已拥有50000立方米的超大舱容和全球航行能力，足以应对大宗物料的远洋运输。然而，在中

交广航局战略蓝图中，它的角色远不止于一名出色的“长途搬运工”。要让这艘巨轮从“拥有规模”迈向“创造价值”，将其基础运力转化为竞争优势，关键在于对其内在功能进行深度赋能与重塑。

因此，真正的革新在于其计划

中的系统性升级。根据重点任务安排，中交广航局将对船舶进行针对性改造，强化水力和机械双模式装舱、环保高效卸砂等关键能力。改造完成后，“鸿浚”可无缝对接疏浚船，形成“开采—运输—填充”的高效闭环，极大提升在远海人工岛建设、深海采矿配套等复杂工程

中的作业效率。“鸿浚”将被打造成一个可移动的“海上枢纽”，提供稳定、高效、自主可控的深层供应链保障，成为保障远海“孤岛”式项目施工的生命线。同时，与智能疏浚旗舰协同作业，组成“黄金组合”，形成中交集团征战高端海工市场的独特优势。

开拓：从购置到运营的“精准出击”

引入“鸿浚”后，如何实现其最大价值，考验着运营智慧。物流公司为此规划了一条“轻量化运营、市场化开拓”的清晰路径。

为使“鸿浚”发挥最大效能，物流公司创新运营模式，以海南自贸港政策红利为契机，在三亚成立海南鸿浚海洋工程有限公司作为运营主体，委托船管公司作为专业支撑。这一轻量化平台的设计，最大程度控风险、提效益，赋予运营团队更高的市场敏捷性与决策灵活

性，能够快速响应全球不同海域项目的个性化需求。

“市场开拓与船舶购置是同步进行的。”物流公司国际业务负责人介绍，“我们不是等船完全到位才开始找市场，而是根据潜在项目需求，提前规划‘鸿浚’轮的价值实现。”早在项目论证阶段，团队便深入剖析了以东南亚为核心区域的国际高端市场需求，依托深厚的海外项目根基，从资源端构筑了坚实基础，在全力推进重点国别、重大

项目砂供应等多个重大投标过程中，取得了相应成果。“鸿浚”的列装，将这份“先行一步”的市场优势，转化为“更胜一筹”的履约实力，实现“交付即运营，登场即创效”的开门红。

在船舶交接现场，一位资深船员正仔细核验驾驶台的最新航海设备。“从图纸阶段我们就开始学习。”他说道，“摸透它的每一处设计，都是为了将来在万里汪洋中，能精准无误地把每一船物资安全

高效送达。它是个大家伙，但我们的操作必须精细到毫厘。”

物流公司国际业务部团队成员望着巨轮驶离港口，奔赴远海，开启新的征途，满怀自豪地说：“‘鸿浚’入列，让我们更有底气去竞标以前不敢想象的项目！”

从珠江口到印度洋，从近海单一运输到远海系统保障，“鸿浚”的航迹，将勾勒出中交广航局服务国家战略、深耕蓝色经济的崭新图景。



醇氢动力解锁绿色船舶『新生态』

□ 全媒体记者 张妮 孙木子

1月22日，以“引领醇氢新能源，驱动绿色新纪元”为主题的2026汉马醇氢动力绿色生态伙伴大会在安徽马鞍山举行，相关部门代表、行业专家等共同探讨并见证了醇氢电动技术在多领域的突破，尤其是在船舶动力等关键场景的商业化落地。

“醇氢电动技术，即在电动化平台上，将高效甲醇发动机与电池系统智能耦合，实现能量的高效存储与转化。”汉马科技相关负责人介绍，“既保留了电动化的高效率与零尾气污染潜力，又兼具了液态燃料补能快、续航长、基础设施改动小的现实优势，特别适合对续航和补能效率要求高的船舶、重型工程机械等场景。”

据悉，汉马科技拥有全球唯一全系、全场景商用醇氢动力生产基地，产品功率覆盖40kW至420kW。通过灵活的模块化设计，已成功将醇氢电动系统应用于重型商用车、内河船舶、分布式电站、矿用机械、工程机械及农业机械等多元场景。

船舶领域的绿色转型是本次大会的核心焦点之一。大会现场，汉马科技发布了1000吨至15000吨级醇氢电动船舶动力系统解决方案，该方案将船用醇氢发电机组、甲醇燃料供给系统、船用动力电池、电力推进系统等模块进行高度集成，实现长江、京杭运河、西江等水系灵活覆盖，根据船舶吨位、动力需求及水域特征进行快速适配。通过2—6套船舶专用醇氢发电机组协同作业，覆盖300kW至1500kW电力推进系统需求，根据船舶实际需求，提供小时流量300kg至1200kg的甲醇燃料供给系统，并通过高效船舶控制模块及首创的船舶能量管理策略，实现低排放、高安全、高经济性、超安静的目标，成为船舶绿色运营的首选动力模式，树立行业绿色转型新典范。

目前，全国已有67艘醇氢电动船舶下水或建造中，计划建造超过120艘。从杭州下水的全球首艘醇氢电动集散两用船“远醇001”，到湖北武汉、广东肇庆、浙江绍兴等地开工建造的淮河、西江、杭甬运河首批应用船舶，再到安徽铜陵正式开工的万吨级智能船舶，一条“绿色航道”正在我国主要内河水系加速铺展。大会现场，汉马科技还与合作伙伴达成了200套养殖渔船、18套6000吨及8套7200吨散货船醇氢动力系统的战略签约，标志着该技术正向更广泛的航运市场拓展。

任何一项能源技术的成功应用，背后往往伴随着整个产业生态的成熟。醇氢电动的成功推广，关键在于我国已初步构建起一个覆盖“制备—储运—加注—应用—金融”的醇氢生态产业链。

与会专家介绍，生产绿色甲醇，可利用我国西部地区富余的、无法并网的风光电资源，通过电解水制取“绿氢”，再与工业捕集的二氧化碳合成。这将间歇性、不稳定的清洁电力转化为稳定易储的液态燃料，开辟了二氧化碳资源化利用的新路径。据测算，若利用每年排放的高浓度二氧化碳中的十分之一合成绿色甲醇，可制备约6亿吨，能大幅降低我国对进口原油的依赖。

值得一提的是，针对船舶、车辆、工程机械等不同需求，灵活的甲醇加注体系正在全国范围内快速布局。汉马科技依托醇氢能源公司，已布局800余座灵活多样的加注站点，并创新推出针对船舶的“车—船—岸”加注模式，岸基补给、船—船直供等多模式加注方案。此外，汉马科技计划在2026年建成1400座加注站点，2027年扩增至4000座。



全球首艘醇氢电动集散两用船“远醇001”。汉马科技供图

芜湖造船厂模块化建造工艺 实现新突破



本报讯（全媒体记者 杨瑾 通讯员 李汝静）1月23日，芜湖造船厂在2号斜船台成功完成18500系列化学品船18514船的2100余吨半船总段移位作业（见上图）。这是国内首次使用轴约车在斜船台上完成半船移位，实现斜船台串联建造方法应用，标志着芜湖造船厂模块化建造工艺实现新突破。

在此次移位作业中，该2100余吨半船总段由3个大型环形总段、共计45个分段组成，通过12台轴约车联动系统精准操

控。从启动至落位完成，总段沿斜船台平稳行进125米，全程仅耗时45分钟，最终实现零误差精准落位。

斜船台串联建造方法将传统的“船台一条+平台一条”的生产模式，升级为“船台一条半+平台一条半”同步建造的高效模式，船舶建造周期得到显著压缩，下水前的完整性大幅提升。在这一高效体系下，船台利用面积由过去的65%提升至95%以上，整体船台利用率与建造周转率提高超20%。

18000吨无限航区海缆船“天翼领航者”号下水

本报讯（全媒体记者 黄玲 通讯员 薛佳红）近日，搭载中国船舶集团有限公司第七一研究所全套电力推进系统的18000吨无限航区海缆船“天翼领航者”号成功下水，标志着我国在深海海缆施工船自

主建造与智能化发展上取得重要突破。

该船总长115.8米，型宽24米，满载排水量18000吨，可装载海缆8000吨。船上采用综合电力推进系统，配备DP-2动力定位系统，能

在5级海况下执行高精度海缆埋设作业。

“天翼领航者”号搭载全套海缆施工装备，可承担全球海域各类海缆系统的铺设、建设与维修任务。其电力推进系统涵盖中低压配电、

主侧推及DP-2动力定位系统，全部由七一一所自主研发。

据悉，该船未来还将融合量子通信等前沿技术，实现全船数字化智能管控，进一步提升作业能力与安全性。

7000车LNG双燃料汽车运输船“远河口”轮交付

本报讯（全媒体记者 龙巍 通讯员 杨忆雪）1月26日，中船广船国际联合中船贸易为中远海运特运旗下的广州远海汽车运输有限公司建造的7000车LNG双燃料汽车运输船“远河口”轮（如图）在广州南沙命名交付，该系列船建造圆满收官。

该船在安全与绿色两大核心领域实现了跨越式升级。在安全性能上，“远河口”轮配备了高压水雾



系统、水幕系统及涡扇水雾炮，与舱内红外摄像头构建起一套智能联动防控体系，为新能源汽车运输筑牢安全屏障。在绿色效能上，“远河口”轮全面扩容光伏发电系统，创新增设储能集装箱；通过模块化集成设计实现了光伏发电、储能与LNG双燃料动力的高效协同，富余电量存入储能集装箱循环利用，破解了光伏电力间歇性的行业难题。