

“远海丝路”轮在扬州交付

我国造船迈入“数字交付”时代

□ 全媒体记者 陈俊杰 通讯员 邹伟 陈泽华



9月1日上午,全球首型32.5万载重吨甲醇双燃料矿砂船“远海丝路”轮在江苏扬州交付。该船由中远海运重工有限公司(简称“中远海运重工”)承建,中远海运散货运输有限公司运营,船上配备全球首套船舶数字化交付系统。

该船的建成标志着中国船舶工业在绿色动力与数字化交付两大领域同时实现重大突破,为全球航运业绿色智能转型提供了新的“中国方案”。

关键技术实现突破

“远海丝路”轮由中远海运重工与上海船舶研究设计院联合设计,船长339.9米,型宽62米,型深30米,结构吃水21.25米。该船突破甲醇燃料供给及辅助系统建造适配性技术研究、振动数值仿真关键参数技术研究和甲醇燃料舱结构形式及涂装技术研究等多项关键技术,多项节能减阻方案、模块化建造工艺在行业内首次应用。

在船舶智能化方面,该船满足中国船级社智能船舶系统相关要求,安装综合显示和态势感知系统,一体化集成全船“驾机电”多源数据,具备态势全景感知、安全分级预警与智能辅助决策功能,提升船舶航行安全水平,并实现国内首个大型货船开阔水域自主航行。

同时,该船针对货舱区开展特殊设计。货舱舱容较传统同尺度矿砂船增加40%以上,不仅可以装载铁矿石,还可适装密度较低的铝矾土矿石,实现满舱满载。基于中远海运重工对超大型矿砂船航行线路及海况的多年研究,该船还采用适应印度洋中高

纬度区域风浪航行的低波浪增阻线型设计,综合性能提升5%以上。

打造低碳标杆船型

在绿色动力方面,“远海丝路”轮满足国际海事组织现行最高能效等级——船舶能效设计指数(EEDI)Phase 3标准,配备甲醇双燃料主机与锅炉,可通过调整绿色甲醇与传统燃油的使用比例,适配不同营运阶段的碳排放指标。

全船使用绿色甲醇时,每年可减少二氧化碳排放约5.2万吨。同时,该船几乎完全消除硫氧化物排放,氮氧化物排放也大幅降低。船舶单次加注甲醇燃料可续航2万海里,相当于绕地球赤道近一圈。

针对甲醇燃料腐蚀性强的特性,中远海运重工项目团队攻克了甲醇燃料舱特种涂装关键技术。甲醇专用舱采用无机硅酸锌涂料,利用锌粉作为阳极优先牺牲的原理形成物理屏障。甲醇燃油兼用舱则采用高分子涂料,聚合形成耐渗透性能优异的“保护膜”,两套涂层方案保障燃料舱全生命周期安全可靠。

首创数字化交付

“远海丝路”轮的核心技术突破在于搭载中远海运重工自研的船舶数字化交付系统,实现船舶从传统“物理交付”向“数字交付”的跨越。

该系统是中远海运集团“货、船、人”三位一体科技创新体系中“船”平台的重要落地成果之一,有效破解传统船舶交付模式下竣工资料分散、颗粒度粗、关联性弱、船东接船后二次整理成本高等痛点。

该系统以三维轻量化模型为核心载体,构建船舶全生命周期动态数字映像,统一数据交付标准,动态关联设备信息、维保信

息、备件信息等关键数据,打通“设计—采购—制造—交付—维保”全流程数据链路。

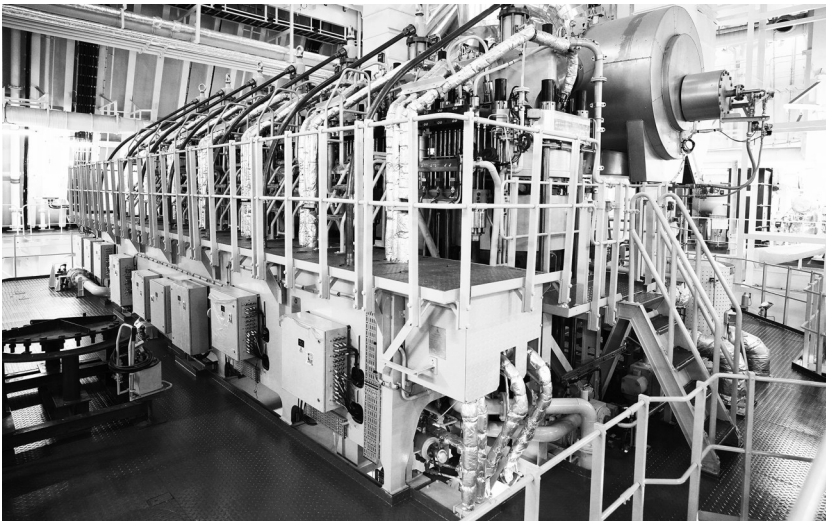
同时,系统内置AI多模态智能检索模块,可高效开展船舶档案智能检索、深度数据分析工作,为中远海运散运接船后的船舶全生命周期管理提供数据支撑。

凭借领先的数字化交付技术,中远海运重工先后斩获两项全球权威认证。5月7日,中远海运重工旗下扬州中远海运重工有限公司获颁全球首张“基于数字

化交付概念性数字船舶”原则性认可证书,搭建起船舶全链条数字化路径。7月11日,在“中国航海日”港航企业发展研讨会上,中国船级社向中远海运重工颁发全球首张船舶数字化交付系统通用设计认可证书,中远海运重工成为首家具备三维数字化交付能力的造船企业。从概念认证到系统认证层层递进,验证了数字化交付技术路线的合规性与可行性,为全球船舶行业数字化转型树立标杆。



航拍“远海丝路”轮出坞现场。



“远海丝路”轮配备的主机。 本文图片由中远海运重工提供



8月31日,福建福宁船舶重工有限公司(简称“福宁重工”)建造的85米海底支持维护船下水。该船长85米,型宽22米,型深8米,设计吃水6.2米,总吨约5200吨,设计航速12.5节。该船采用全焊接钢质结构,配置两台艏侧推、三台主发电机、两套全回转舵艉、两台锚机,设有无人机舱、直升机平台、月池等设施,船上定员200人。

王有哲/文 福宁重工供图

中国船舶股份2026年上半年归母净利润同比增长163.51%

手持船舶订单超5000亿元

本报讯(全媒体记者 孙木子)8月30日,中国船舶工业股份有限公司(简称“中国船舶股份”)发布2026年半年度报告。报告期内,中国船舶股份实现营业收入915.3亿元,同比增长26.01%;归属于上市公司股东的净利润99.54亿元,同比增长163.51%;扣非归母净利润97.42亿元,同比增长237.03%。

业绩大幅增长主要受益于造船行业持续高景气,中国船舶股份交付的民船建造产品数量、中高端船型占比、单船平均价格同比增加。报告期内,中国船舶股份船舶造修及海洋工程业务营业收入815.25亿元,同比增长30.39%;毛利率17.21%,同比增加7.09个百分点。中国船舶股份围绕“保交船、快交船、交好船”的工作目标,强化精益管

理,深化成本管控,突出价值创造。

在订单方面,2026年上半年中国船舶股份共承接民品及海工船舶订单177艘、2245万载重吨、1193.86亿元,载重吨同比增加128.82%,金额同比增加93.06%。修船业务承接367艘、25.96亿元。船舶配套、机电装备及其他业务承接119.9亿元。截至2026年6月30日,中国船舶股份累计手持民品及海工船舶订单729艘、9389万载重吨、5262.66亿元。

在交付方面,上半年中国船舶股份实现完工交付民船102艘、956万载重吨,艘数完成年计划的60.71%,同比增加27.5%。公司持续加大造船数字化投入力度,投产智能产线、工业机器人等,生产管理成效提升显著。

受益于造船行业高景气态势

中国动力2026年上半年业绩增长

本报讯(全媒体记者 孙木子)8月30日,中国船舶重工集团动力股份有限公司(简称“中国动力”)发布2026年半年度报告。报告期内,中国动力实现营业收入308.42亿元,同比增长11.54%;归属于上市公司股东的净利润13.12亿元,同比增长42.74%;扣非归母净利润12.67亿元,同比增长46.45%。

业绩增长主要受益于造船行业延续高景气态势,柴油机业务高速增长,销售规模持续扩大,主要产品船用低速发动机毛利率提升,利润空间扩大。

在订单方面,中国动力上半年新签合同417.88亿元,同比增长23.2%。截至报告期末手持合同679.64亿元,较上年同期增长8.23%,较2025年末增长12.09%。核心柴油机板块产销两旺,完工交付合套和马力同比分别增长42%和41%,新接订单同比增长53%和47%。

在技术创新方面,报告期内中国动力实现国内首台商用6X72DF-A氨燃料主机交付,多款甲醇双燃料低速机、中速双燃料发动机相继获得船级社型式认可。

中集集团2026年上半年净利润增长155.52%

海洋工程业务订单爆发式增长

本报讯(全媒体记者 杨瑾)8月28日,中国国际海运集装箱(集团)股份有限公司(简称“中集集团”)发布了2026年半年度报告。报告显示,上半年中集集团营业收入达789.13亿元,同比上升3.71%。其中,中集集团海洋工程业务的营业收入为79.35亿元,同比下降0.98%;净利润7.18亿元,同比增长155.52%,海洋工程业务订单爆发式增长及创新业务扭亏为盈成为其核心亮点。

中集集团主要通过旗下烟台中集来福士海洋工程有限公司(简

称“中集来福士”)运营海洋工程业务,报告期内中集集团海洋工程业务板块新增订单32亿美元,相比去年同期1.06亿美元大幅提升。

6月,中集来福士签署国内首份FPSO EPCIC(提供从项目设计、设备采购、建造施工,到最终的海上安装与系统调试等一系列“一站式”服务)总包合同,标志着该公司在国际高端海洋工程总包领域取得重要突破,行业竞争力进一步提升。截至6月底,中集来福士累计在手订单76.2亿美元,创历史最高订单纪录。

招商轮船2026年上半年实现营收196.51亿元

旗下船队完成货运量超1亿吨

本报讯(全媒体记者 许愿)8月30日,招商局能源运输股份有限公司(简称“招商轮船”)发布了2026年半年度报告。报告期内,招商轮船实现营收196.51亿元,同比增长56.15%;归属于上市公司股东的净利润69.6亿元,同比大增227.57%。此外,招商轮船旗下船队共完成货运量12359.85万吨,同比增长5.4%;周转量为7626.23亿吨海里,同比增长4.22%。伴随着其运力增长,货

运量、周转量同步增长。

在集装箱运输板块,2026年上半年,招商轮船实现营收29.75亿元,同比下降1.47%;净利润5.8亿元,同比下降7.57%。报告期内,公司累计承运重箱59万TEU,同比增长8%。

截至2026年6月30日,招商轮船集装箱外贸航线运营船舶39艘,运力62982标准箱,同比持平,运力排名位居全球第30位。

锚定主责主业 深耕港航沃土 以实干担当书写江西水运高质量发展答卷

(上接第1版)

丰富港航服务业态。围绕推动物流降本提质增效,大力推动铁水联运、水水中转业务,着力完善内河航运网络和多式联运体系,累计完成铁水联运等运输量200余万吨。为新钢集团等企业量身定制“铁水+公水”多式联运及大宗货物物流方案。大力发展全程物流业务,为客户提供“门到门”“端到端”的一站式服务,累计完成运输量约700万吨,助力相关货物节省物流成本10—50元/吨不等。

攻坚水运工程建设 补齐基础设施发展短板

持续完善航道网络。一批事关

长远布局的重大水运项目稳步落地、提速攻坚。建成7个航道项目,至2025年底,高等级航道总里程突破1000公里,通达地市从4个增加到8个,沿线布置(临近)12个国家级开发区、19个省级开发区,占全省比重分别为60%、23%。

持续优化码头布局。围绕优化“两主五重”港口布局,加快推进码头新建与升级改造。累计建成投运码头19座,新增年设计通过能力散杂货1.2亿吨、集装箱120.9万标箱,填补了赣江中上游、信江流域

千吨级现代化码头空白。累计投入5500余万元,对老旧码头进行现代化改造提升,实现装卸能力和港容港貌全面提升,港口集群效应日益凸显。

持续推进港口配套设施建设。聚焦打通铁水联运“最后一公里”,加快九江红光港区、樟树河西港区铁路专用线建设。目前,九江红光港区铁路专用线建设有序推进,预计2027年完工;樟树河西港区铁路专用线正在开展前期筹备工作。项目建成后,将推动区域公铁水多

式联运体系提质成型。

推进绿色智慧转型 筑牢可持续发展根基

建设智慧航道。信江智慧航道、智慧船闸全面建成投用,上线“赣航通”手机APP应用,已注册船舶1200余艘,船舶过闸效率提高20%。赣江智慧航道、智慧船闸建设正在有序推进,预计2026年底建成投用,助力提升赣江高等级航道

通行效率。

建设智慧码头。加快数字化转型升级,综合码头管理系统(TOS系统)已在12座码头上线使用,樟树河西码头等重点枢纽上线无人闸口系统,进出港作业车辆通行效率提升60%。自主研发“运连连”平台,集成散货、大宗货物、集装箱等10多个业务模块,实现多式联运业务“一站式”办理,为江西港航数字化转型提供支撑。

建设绿色港口。推进光伏等清洁能源开发利用,泰和沿溪码头

彩钢瓦屋顶光伏改造项目等5个光伏项目投产,累计发电量620余万度。权属港口码头实现岸电设施和污染物接收设施全覆盖。新能源船舶建造、船舶充电设施建设已经布局,并计划将昌九航线打造成为全省乃至全国具有影响力的集装箱运输电动化精品示范航线。

立足长江十年发展新起点,江西省港口集团将持续坚守企业主责,持续做大港航流通主业、全速推进水运基础设施攻坚,不断强化赣江与长江干线互联互通能力,依托水运优势服务产业、畅通流通、带动区域协同发展,以实干担当书写长江经济带高质量发展江西水运答卷。