

中国海洋装备工程科技发展战略研究院

海洋信息每周参考

(2026 年 04 月 06 日—2026 年 04 月 13 日)

基础信息室编

2026 年 04 月 13 日

目 录_Toc226729633

【国内动态】	2
我国首艘 18 万立方米液化天然气运输船完工	2
国家能源集团在琼首个海上风电项目首批机组并网发电	2
我国在建离岸最远海上风电项目全面开工建设	2
振华重工建造的“新海鲸 1”轮下水	2
中船 703 所承建氨燃料发动机试验台辅机系统成功投用	3
江苏自主设计建造的新型双层新能源客船下水	3
“华夏德京 108”多功能海缆施工船完成首秀	3
淡水河谷公司联手山东海运建造全球首批乙醇三燃料超大型矿砂船	3
重庆最大 LNG 江海直达船试航	4
大船天津首制 VLCC 顺利铺底	4
香港首批纯电动渡轮“珊瑚海 88”号交付	4
绿色航运链 AI 云平台首发上线	4
【国外视野】	5
日本率先推动智能船舶商业化运营	5
日本新一代大型船舶氢燃料发动机实现陆上运行	5
全球首艘 LNG 双燃料 Kamsarmax 型散货船交付	5
全球首艘氨燃料气体运输船建成	5
美国将建造新型破冰船	6
土耳其 Sedef Shipyard 开建新型浮船坞	6
韩国船企参与美国新型舰艇建造	6
全球全集装箱船队突破 6700 艘	6

【国内动态】

我国首艘 18 万立方米液化天然气运输船完工

4 月 8 日，我国自主设计建造的首艘 18 万立方米液化天然气运输船在江苏南通顺利完工，达到交付条件，标志着我国在高附加值船舶建造领域再添新力量。该液化天然气运输船由招商船舶海门基地建造，总长 298.8 米，型宽 48 米，采用双燃料低速推进系统，具备低蒸发率、高环保性能等优势，标志着我国船企在大型清洁能源船舶建造领域实现重大突破。它也是目前我国建造完工最大的液化天然气运输船。

来源：央视网，2026-04-08

<https://news.cctv.com/2026/04/08/ARTIF3nDsdvF9uIb1R4Y35Gv260408.shtml>

国家能源集团在琼首个海上风电项目首批机组并网发电

4 月 5 日，国家能源集团龙源电力海南东方启源海上风电场首批机组并网发电。这是国家能源集团在海南的首个海上风电项目，标志着我国大容量风力发电机组在南海规模化运营实现新突破，为海南清洁能源岛建设注入强劲动力。该项目位于海南省东方市感城镇西侧海域，总装机容量 50 万千瓦，规划安装 42 台风力发电机组，其中单机容量 14 兆瓦机组为首次在海南区域批量化应用，同步新建一座 220 千伏海上升压站和一座陆上集控中心，是华南地区重要的海上风电示范工程之一。项目全部投产后，年输送清洁电能超 15 亿千瓦时，可满足约 120 万户普通家庭的用电需求，相当于每年减少标准煤消耗 46.7 万吨、减排二氧化碳 127.1 万吨，对优化海南能源结构、推动“双碳”目标落地见效具有重要意义。

来源：中国科技网，2026-04-06

https://www.stdaily.com/web/gdxw/2026-04/06/content_498204.html

我国在建离岸最远海上风电项目全面开工建设

4 月 8 日，华电科工股份有限公司承建的华电阳江三山岛六海上风电项目首台风机顺利完成安装，标志着该项目正式进入风机批量施工阶段，为今年全容量并网目标筑牢坚实基础。据悉，这是我国目前已开工的离岸距离最远海上风电项目。项目位于广东省阳江市海陵岛南侧海域，总装机容量 50 万千瓦，场址中心距离陆地 82 公里，最远端离岸距离 89 公里。项目设计安装 31 台单机容量 16.2 兆瓦的风电机组，是我国首个规模化应用 16.2 兆瓦海上风电机组的项目。项目采用 66 千伏集电海缆、集中送出联合共建等技术方案，有效降低输电损耗与工程投资；通过应用直径 266 米叶轮机组，显著提升风能捕获与利用效率。项目还将基于大数据与智能算法，实现风机状态智能感知、故障智能判断与运维智能协同，可提升发电量 1%~2%、降低综合故障率 20%、提高风电场收益 5%~10%。

来源：北极星风力发电网，2026-04-09

<https://mp.weixin.qq.com/s/nFXALO-33Whp4QUTpJaJUw>

振华重工建造的“新海鲸 1”轮下水

近日，由上航局投资、中交疏浚国家工程研究中心总承包、振华重工建造的国内首艘分布式舱内泥泵超大型耙吸挖泥船“新海鲸 1”轮顺利下水，标志着我国在超大型、智能化疏浚装备的自主研发领域再攀新的高峰，“中交超级舰队”再添一艘大国重器。未来，该船将承担深海取砂、深水港口航道疏浚、吹填造地及海岸维护等重大工程建设任务，进一步夯实我国海洋强国建设的装备基石。“新海鲸 1”轮堪称疏浚船舶中的“巨无霸”，船舶总长 180 米、型宽 36 米、型深 17.2 米，泥舱最大舱容达 27580 立方米，单次满载泥沙可填满 10 余个标准游泳池，最大挖深可达 120 米，相当于 40 层楼的高度，能轻松应对各种复杂的深海工况。“新海鲸 1”轮最核心技术突破在于国内首创的分布式舱内泥泵设计。传统挖泥船通常只在船头或船尾设置一套“吸泥系统”，而“新海鲸 1”轮创新地将两套系统合理地分布在船体的前、后部，这一设计让船舶在作业时重心更稳。

来源：龙 de 船人，2026-04-06

<https://www.imarine.cn/223010.html>

中船 703 所承建氨燃料发动机试验台辅机系统成功投用

由中船七〇三所蒸汽动力事业部承建的中船发动机氨燃料发动机试验台辅机系统于日前圆满完成首台氨燃料低速发动机验证保障任务。该试验台服务于中船发动机建造的首制 WinGD 6X72DF-A-1.0 氨燃料低速发动机，该型发动机已通过功能集成认可（FIT）及台架试验（FAT），并获得船级社及船东代表的验收。试验台辅机系统是氨燃料发动机研发测试的关键基础设施。在该项目建设过程中，项目组成功解决了冷却系统、滑油系统串洗、系统检测、排放等多项技术难题，构建了高安全性、高可靠性的试验验证环境，为发动机在氨模式全负荷工况下的稳定运行提供了核心保障。该系统的投用，验证了七〇三所设计、供货、安装、调试的 11 个辅机系统等设施功能的完整性与有效性。

来源：国际船舶网，2026-04-08

https://www.eworldship.com/html/2026/Manufacturer_0409/219915.html

江苏自主设计建造的新型双层新能源客船下水

近日，江苏自主设计建造的新型双层新能源客船“钱澜”号，在宜兴市兴隆船厂顺利下水，标志着江苏船企在内河船舶绿色低碳转型、新能源船舶制造领域斩获突破性成果。该船采用全钢质焊接结构，总长 49.9 米，设计额定载客 376 人，按照内河 A 级航区要求设计，采用电动机加锂电池组的混合动力推进方式，以经济航速运行时纯锂电池续航力不小于 3 小时。该船在船舶设计、施工工艺上充分体现了安全、低碳、环保和节能的理念，保证安全航行和乘坐舒适度的同时，能有效减少硫氧化物、二氧化碳等有害气体排放，后续将用于浙江宁波钱塘江观光游览。

来源：龙 de 船人，2026-04-07

<https://www.imarine.cn/223066.html>

“华夏德京 108”多功能海缆施工船完成首秀

近日，德京集团旗下多功能海缆施工船“华夏德京 108”在蓬勃油田群岸电应用工程中顺利完成首秀。“华夏德京 108”由江苏大洋海洋装备有限公司建造，于 2026 年 1 月交付。该船长 171 米、宽 38 米、深 12.8 米，总载缆量达 18000 吨；具备自主航行与无限航区适航能力，搭载 DP2 动力定位系统、5 米埋深埋设犁及模块化 6 米埋深埋设犁、ROV 后冲埋挖沟机、波浪补偿廊桥、马凯建模系统、智能机舱系统等多项业内首创功能。该船主要用于承担国内外海上风电场海缆的运输、敷设、维护与抢修任务，还可开展海上油田脐带缆安装、跨国海光缆敷设、岛屿供电海缆施工及跨洋深水铺缆等作业，能够满足全海岸线风电场、全年度无差别海况及全天候条件下的作业需求，尤其适用于全球深水、远海海域大型化、规模化、集群化风电场作业。

来源：龙船风电网，2026-04-09

<https://wind.imarine.cn/news/138763.html>

淡水河谷公司联手山东海运建造全球首批乙醇三燃料超大型矿砂船

近日，淡水河谷公司宣布与山东海运股份有限公司已就新一批乙醇/甲醇三燃料 Guaibamax 型 VLOC 签署包运合同，新船将由中船集团青岛北海造船有限公司建造，并由中船动力（集团）有限公司负责主机研发，计划自 2029 年起陆续交付。这是海运业首次远洋船上将乙醇作为主要燃料使用。与海运业普遍使用的船用燃油相比，乙醇的使用有望将温室气体排放减少约 90%。此次双方签署的 25 年期包运合同涉及新建 2 艘第二代 Guaibamax 型船，并保留新建更多船舶的选择权。第二代 Guaibamax 型船长 340 米，载重能力 32.5 万吨，使用这一船型是淡水河谷多燃料战略的一部分。这些船舶可以使用乙醇、甲醇或船用燃油作为燃料，其设计也允许后续改造以使用液化天然气（LNG）或氨作为燃料。

来源：国际船舶网，2026-04-10

https://www.eworldship.com/html/2026/NewOrder_0410/219860.html

重庆最大 LNG 江海直达船试航

4月3日，重庆最大LNG单一燃料江海直达散货船——“圣通2016”轮缓缓驶离泊位，前往龙洞水域开展试航作业，标志着重庆在大型绿色江海直达船舶建造领域取得重大突破。“圣通2016”轮采用绿色LNG动力，总长140.4米，满载吃水达9.5米，载重2.2万吨，是重庆江海直达系列中吨位最大的船舶，预计4月底正式投入运营，主要航线为浙江宁波至江苏。作为采用LNG单一燃料的绿色动力船舶，该船相比传统燃油船能耗成本可降低约15%，兼具环保效益与经济效益。

来源：交通运输部，2026-04-09

https://www.mot.gov.cn/xinwen/jiaotongyaowen/202604/t20260409_4203306.html

大船天津首制 VLCC 顺利铺底

4月7日，中船大连造船大船天津为DYNACOM公司建造的首制30.7万载重吨超大型原油船T300K-104号船，在2号船坞举行铺底仪式，标志着该船正式进入坞内搭载建造关键阶段。该船是当前国际航运市场主流超大型原油运输船型，总长约332.95米，型宽60米，型深30米，结构吃水21.8米，载重量达30.7万吨，综合性能与运载能力行业领先。技术配置方面，该船搭载MAN6G80ME-C10.5EGRTC主机，配套开式脱硫塔与发电机LP-SCR系统，全面满足NOxTierIII及SOx国际排放标准；同时取得Fuelready（LNG）船级符号，预留替代燃料升级接口，具备优异的环保性能与长远发展潜力。

来源：Seawaymaritime，2026-04-09

<https://mp.weixin.qq.com/s/ZxKeuvdzekvSqZCrSOFYEQ>

香港首批纯电动渡轮“珊瑚海88”号交付

近日，香港首批纯电动渡轮“珊瑚海88”号在广州南沙顺利交付。“珊瑚海88”号总长26米，可容纳241名乘客。其动力系统采用高效能磷酸铁锂电池以及太阳能光伏板供电。船舶需充电约8小时，即可满足全天航行运营需求；罗经甲板铺设的太阳能板可为船内所有照明设备提供清洁电力。在提升乘客体验方面，该船充分考虑不同群体的出行需求，配备无障碍洗手间、轮椅停放区、自行车停放位、单车架及行李架等设施，为往来维港两岸的市民提供便捷、舒适的乘船环境。据悉，“珊瑚海88”号将于2026年下半年在香港正式投入运营，服务于西湾河至观塘航线。

来源：海事服务网，2026-04-10

<https://www.cnss.com.cn/html/sdbd/20260410/359402.html>

绿色航运链 AI 云平台首发上线

近日，2026 青岛国际航运周·绿色智能航运高质量发展论坛在青岛国际航运中心成功举办。中船七一一所、中国船级社青岛分社、山东海运联合山东海事局正式发布“绿色航运链 AI 一体化云管理平台”。绿色航运链 AI 云平台依托七一一所在 AI 算力与国产化云底座方面的核心优势，深度融合船舶智能控制算法与动力学模型，实现了山东海运全量船舶的数字孪生。平台可实时接入气象与海况数据，无论船舶身处何方，管理人员均可通过云总部大屏一览全局，真正实现“一屏尽览、心中有数”。在绿色低碳方面，该平台搭载七一一所构建的船舶动力学模型，以 AI 化繁为简，精准追踪碳排放并对标国际标准，为船队绿色高效运转提供科学支撑，助力山东海运在“双碳”目标下加速绿色转型。此外，该平台还成功对接海事监管系统，实现政企数据直连，进一步筑牢航行安全底线，为构建“政、产、学、研、用、管”六位一体的国产大数据技术生态奠定了坚实基础。

来源：中华航运网，2026-04-09

https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202604/t20260409_1414908.shtml

【国外视野】

日本率先推动智能船舶商业化运营

4月初，日本船级社（ClassNK）向本国集装箱船“玄武”（Genbu）号授予“AUTO-Nav2(All)”自主航行标志。这标志着该船成为全球首例在中长途沿海航线上获得自主航行官方认证的船舶。“玄武”号集装箱船全长 134.9 米、载箱量 700TEU，由旭洋造船株式会社建造，IKOUS 株式会社管理，铃与海运株式会社运营。此次日本船级社授予的“AUTO-Nav2(All)”标志，是其自主航行附加标志体系中最高级别认证，“Nav”代表导航（与船舶操纵相关的功能），“2”表示有条件自主（系统使用受人工监控），而“(All)”表示其覆盖从离泊到靠泊的所有航行阶段。目前，绝大多数自主航行测试仅限于开阔水域，进出港口、通过狭窄水道等高风险环节仍需人工介入，“玄武”号已经通过了从离泊、出港、航行、进港到靠泊的全流程安全验证，达到了全球最高的认证水平。

来源：中国远洋海运 e 刊，2026-04-09

<https://mp.weixin.qq.com/s/6ENF-rU1SA68UIrPQaBB3w>

日本新一代大型船舶氢燃料发动机实现陆上运行

近日，由日本发动机公司（J-ENG）开发的全球首例氢燃料大型低速二冲程发动机成功实现陆上运行。该项目在商船三井、MOL Drybulk、尾道造船和日本船级社的合作下开展。其中，川崎重工将负责开发中速四冲程发动机，洋马动力技术公司开发中速和高速四冲程发动机，日本发动机公司开发大型低速二冲程发动机，目标是到 2026 财年前后完成可应对各种用途的发动机产品组合。此次，日本发动机公司面向实船搭载的全球首台全尺寸发动机 6UEC35LSGH 成功实现了全缸氢燃料混烧运行。截至目前，在 100% 负荷工况下，氢燃料混烧比例已超过 95%，并已确认其温室气体减排效果及运行稳定性。后续将继续开展验证试验，以进一步优化氢混烧运行性能。

来源：国际船舶网，2026-04-08

https://mp.weixin.qq.com/s/BRd_HwSspQ0KNwQNzbXInA

全球首艘 LNG 双燃料 Kamsarmax 型散货船交付

3 月 31 日，常石造船宣布交付全球首艘液化天然气（LNG）双燃料动力 Kamsarmax 型散货船。该船配备双燃料发动机，能够以 LNG 作为主要燃料运行。相较于传统的重质燃油，使用 LNG 燃料预计将减少二氧化碳（CO₂）排放，同时显著降低硫氧化物（SO_x）和氮氧化物（NO_x）的排放。此外，通过优化船体性能、整合轴式发电机等节能技术，该船的能效设计指数（EEDI）较基准线降低 50% 以上，远超 2025 年起实施的第三阶段 30% 的减排要求。

来源：Tsuneishi，2026-03-31

<https://www.tsuneishi.co.jp/news/p3268/>

全球首艘氨燃料气体运输船建成

HD 现代重工 4 月 9 日表示，已在蔚山造船厂为两艘 4.6 万立方米级中型气体运输船举行了命名仪式，这两艘船均搭载双燃料发动机，标志着全球首艘氨燃料推进气体运输船成功建成。按照计划，经过最后的舾装作业后，两艘船将分别于今年 5 月和 7 月底交付。这两艘船是比利时航运公司 Exmar 子公司 Exmar LPG France 于 2023 年和 2024 年向 HD 现代重工订购的 4 艘氨燃料中型气体运输船中的前两艘，分别命名为“Antwerpen”号和“Arlon”号，船长 190 米、宽 30.4 米、高 18.8 米。两艘船配备了三个采用 HD 现代重工自主研发技术设计和建造的货罐，能够安全运输氨和液化石油气等液化气体。此外，通过安装利用推进发动机轴旋转发电的轴带发电机，以及用于减少氮氧化物排放的选择性催化还原系统，船舶的环保性能也得到了提升。

来源：海事服务网 CNSS，2026-04-09

<https://mp.weixin.qq.com/s/pnhUwYXddMgdFGwTXxjn9A>

美国将建造新型破冰船

近日，美国海岸警卫队发布信息征询书（RFI），计划采购最多 7 艘新型轻型破冰船，以替换老旧船队，并确保美国东北部及五大湖易结冰水域的全年通航能力。根据信息征询书信息，美国海岸警卫队计划中的“国土安全巡逻艇-轻型破冰船”（HSC-L）项目，旨在设计、建造并交付多达 7 艘新船，预计将于 2026 年底授予相关合同。新型破冰船主要将在从新英格兰地区延伸至大西洋中部并覆盖五大湖的港口和水道运行，这些区域对美国经济至关重要，但冬季常受冰情影响。HSC-L 将取代现有的 65 英尺轻型破冰拖船（建造于 1961 年至 1967 年）以及 49 英尺浮标作业船。新船型预计将整合两类功能，形成更加多用途的设计，以支持中小型港口全年运营。HSC-L 属于紧凑型船舶，但设计可应对严苛环境。信息征询书提出的主要技术指标包括：船长约 69 英尺、满载最大吃水 7 英尺；每艘船配备两台主推进器，在保留燃油储备的情况下，以 10 节航速航行时续航里程可达 720 海里。

来源：国际船舶网，2026-04-10

https://www.eworldship.com/html/2026/NewOrder_0410/219895.html

土耳其 Sedef Shipyard 开建新型浮船坞

土耳其伊斯坦布尔图兹拉的塞德夫船厂（Sedef Shipyard）宣布，该船厂已为美国科隆纳船厂（Colonna's Shipyard）的 23500 吨级浮船坞举行钢材切割仪式。该型浮船坞由 Delta Marine 设计，船坞尺寸为 736.5 英尺×142.7 英尺×16.1 英尺（约 212 米×44 米×4.9 米），最大举力 23500 吨，入级法国船级社（BV），预计将于 2028 年建成交付，届时将提升科隆纳船厂的商用及公务船舶维修能力。据介绍，该型浮船坞总投资 7900 万美元（约合人民币 5.4 亿元），是 Sedef Shipyard、Delta Marine 和 Colonna's Shipyard 的再度合作。三方此前在 2015 年至 2017 年期间合作交付过一座 11500 吨级浮船坞。

来源：龙 de 船人，2026-04-09

<https://www.imarine.cn/223212.html>

韩国船企参与美国新型舰艇建造

近日，韩华海洋和三星重工中标美国海军新型后勤支援舰（亦称轻型补给油船，T-AOL）的概念设计项目，计划于 2027 年第一季度完成。韩华海洋通过 2024 年底收购的韩华费城船厂与美国船企 Vard Marine US 合作执行，三星重工则与美国西海岸最大船厂通用动力国家钢铁与造船公司（General Dynamics NASSCO）联合中标。尽管此前曾为美国海军后勤支援舰提供维护、修理和大修（MRO）服务，但此次中标概念设计项目是韩国船企首次直接参与美国新型舰艇建造过程。借助韩华费城造船厂，这也是韩国企业首次依托当地船厂参与美国海军舰船设计。

来源：龙 de 船人，2026-04-07

<https://www.imarine.cn/222662.html>

全球全集装箱船队突破 6700 艘

根据 Alphaliner 最新数据，全球集装箱航运船队历史上首次突破 6700 艘全集装箱船（fully cellular），总运力达到 3360 万 TEU。远东至欧洲航线再度迎来运力激增，3 月份周度运力突破 53 万 TEU，刷新了 2 月份创下的 52 万 TEU 的历史纪录。地中海航运公司（MSC）运营船舶数量已接近 1000 艘，目前为 992 艘、运力 726 万 TEU，占全球船队总运力的 21.5%。展望未来，长荣海运、达飞轮船（CMA CGM）和中远海运在船队扩张方面最为积极，其手持订单量分别相当于现有运力的 46%、43% 和 39%。赫伯罗特则较为谨慎，这一比例为 20%。而全球排名第 11 位的万海航运扩张计划最为激进，订单量相当于其现有船队的 73%。在船舶拥有策略方面，各家公司不尽相同。韩新海运（HMM）和长荣海运大部分船舶为自有，租赁比例分别仅为 17.9% 和 29.6%，这使得它们在运力控制上拥有更大自主权，但也需要占

用大量资金。相比之下，海洋网联船务（ONE）和阳明海运则高度依赖租赁船舶，租赁比例分别为 53.7%和 51.9%，更注重运营灵活性。

来源：海事服务网，2026-04-07

<https://www.cnss.com.cn/html/hygc/20260407/359353.html>