

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 13 日—2026 年 04 月 20 日)

基础信息室编

2026 年 04 月 20 日

目录

【国内动态】	2
《加快绿色智能船舶技术规范体系建设行动计划（2026-2030 年）》印发	2
《关于推动航运绿色低碳转型发展的意见》印发	2
全球最大纯电动智能集装箱海船交付	2
全球最大铺缆船下水	2
全球最大 LNG 加注船成功完成首单作业	3
国内首艘增程式混合动力省际度假游轮成功首航	3
启东中远海运海工风电安装船命名	3
常州首艘新型新能源货船顺利吉水	3
泉州首艘滚装汽车船“礼诺太平洋号”启航	4
中船动力集团成功交付自主研发甲醇双燃料发动机	4
玉柴船动成功交付中国首台 6X52DF-A-1.0 氨双燃料机	4
我国首个海上注碳增气项目开工	4
中海油涠洲 6-13 平台导管架出海	5
【国外视野】	5
韩华费城造船厂全面推进智能船厂建设	5
迈尔船厂推出全电动邮轮概念	5
俄罗斯能源巨头强化 LNG 船自主建造能力	5
新来岛造船 LC02 运输船设计获 AIP 证书	6
美国加速整合深海采矿业	6
巴西加入国际能源署海洋能系统技术合作计划	6
全球最大班轮公司地中海航运正式进入“千船时代”	6
意大利芬坎蒂尼（Fincantieri）承建 3 艘大型邮轮	7

【国内动态】

《加快绿色智能船舶技术规范体系建设行动计划（2026-2030 年）》印发

近日，交通运输部海事局印发《加快绿色智能船舶技术规范体系建设行动计划（2026-2030 年）》（以下简称行动计划）。行动计划提出，到 2027 年，绿色船舶技术规范体系较为完善，智能船舶技术规范体系初步形成，完成核心领域关键技术规范的制定，有力推动我国绿色智能船舶技术升级与产业发展。到 2030 年，建成完善的绿色船舶技术规范体系，智能船舶技术规范体系基本完备，有效支撑我国绿色智能航运业发展。提出制定《绿色船舶分级技术规则》，明确对新建船舶进行分级，统筹考虑新能源清洁能源类型、绿色动力设备、船舶能效设计指数（EEDI）、现有船舶能效指数（EEXI）、碳强度指标（CII）要求、节能降碳技术发展情况、船型差异等因素，研究确定适用性广的分级评判指标、分级方法等，明确绿色船舶分级标准。

来源：中华人民共和国海事局，2026-04-10

<https://www.msa.gov.cn/html/cnmsa/xxgk/article/2026/eb65975543ca44c2b3b1d816aa240cf.html?hav=1JnAGGcEufV9DS8vZo>

《关于推动航运绿色低碳转型发展的意见》印发

近日，交通运输部海事局印发《关于推动航运绿色低碳转型发展的意见》（简称《意见》），深入贯彻党中央、国务院关于加强经济社会发展全面绿色转型的决策部署，认真落实交通运输部关于交通运输领域绿色低碳发展的有关工作要求，围绕强化政策法规体系建设、促进船舶与运输方式绿色转型、加强产业协同与要素供给、筑牢绿色发展安全底线等方面，系统部署重点任务，着力推动航运绿色低碳转型发展取得新成效，为服务经济社会发展全面绿色转型提供有力支撑。《意见》明确，到 2030 年，全面建成系统完备的新能源清洁能源船舶技术规范体系、安全监管制度体系、船员培训考试发证管理体系及绿色燃料加注安全制度标准体系；全面建立符合我国国情的航运碳排放监测、报告与核查制度；显著提升我国在国际海事组织航运温室气体减排规则制定中的影响力；国际航行船舶碳排放强度相比 2025 年下降 15% 以上。

来源：交通运输部，2026-04-16

https://www.mot.gov.cn/xinwen/jiaotongyaowen/202604/t20260416_4203782.html

全球最大纯电动智能集装箱海船交付

4 月 15 日，中国首艘、全球最大的 740TEU（标准箱）纯电动智能集装箱海船“宁远电鲲”号圆满完成各项试验，正式交付启航。该船由中船集团上海船舶研究设计院自主研发设计、中船集团第七〇四研究所提供新型纯电推进系统，以零碳、智能、高效三大硬核突破，开启我国沿海集装箱运输能源转型新标杆。“宁远电鲲”号总长 127.8 米，型宽 21.6 米，设计吃水 6.2 米，载箱量 742TEU，载重吨约 9600 吨，定位国内沿海航区，将投入宁波—乍浦沿海航线。“宁远电鲲”号搭载总容量约 19600 千瓦时的 10 个箱式电源，还配置 2 台 875 千瓦永磁同步推进电机，最大航速 11.5 节，年减碳 1462 吨，消除硫氧化物、氮氧化物及颗粒物排放，实现航行、靠泊装卸全环节零污染。

来源：央广网，2026-04-16

https://www.cnr.cn/shanghai/shtt/20260416/t20260416_527586687.shtml

全球最大铺缆船下水

近日，招商船舶海门基地为比利时船东 Jan De Nul（JDN）建造的第二艘新一代超大型电缆敷设船（CLV）“William Thomson”号举行下水仪式。这是 JDN 在招商船舶订造的两艘全球最大超大型海底电缆敷设船中第二艘，旨在支持其日益增长的海上风电和电网互联项目，其中姐妹船“Fleeming Jenkin”号已于 2025 年 10 月下水。两艘船电缆承载能力均为

28000 吨，是世界上运载能力最大的电缆敷设船。该型船全长 215 米，电缆承载能力高达 28000 吨，能够在单次作业中铺设更长的海底电缆，从而减少往返航行的次数。船舶设计可在最大 4000 米水深作业，配备可承受最高 150 吨张力的系统，设有三个电缆转盘，并可同时铺设最多四条电缆。此外还安装了功能强大的 DP2 系统，由于增加了第三个船首推进器，它不仅能在深水区稳定运行，还能在浅水区运行。船舶配备了可使用生物燃料和绿色甲醇的发动机，这将大大减少二氧化碳排放量。

来源：国际船舶网，2026-04-14

<https://mp.weixin.qq.com/s/GCrqKxcTgymlp46FFT39kQ>

全球最大 LNG 加注船成功完成首单作业

4 月 15 日傍晚，在深圳妈湾智慧港 4 号泊位，全球最大的 LNG 运输加注船“海洋石油 301”轮开始为外轮“MSC SABRINA/地中海塞布丽娜”实施液化天然气加注作业，这也是“海洋石油 301”轮首次在深圳西部港区作业。此次加注作业持续至 4 月 16 日上午，预计加注量可达 2291 吨。“海洋石油 301”轮总长 184.7 米、型宽 28.1 米，可装载 3 万立方米 LNG，是我国自主设计、自主建造、自主管理、自主运营的第一艘 LNG 运输船，也是当前全球最大的 LNG 运输加注船，能一次性满足两艘最大型 LNG 动力船舶的加注需求。

来源：中国科技网，2026-04-16

https://www.stdaily.com/web/gdxw/2026-04/16/content_503313.html

国内首艘增程式混合动力省际度假游轮成功首航

4 月 10 日，由武汉长江船舶设计院有限公司研发设计的国内首艘增程式电池容量最大、智能化水平最高的新能源混合动力省际度假游轮——“长江行·揽月”号在宜昌成功首航。该船由三峡文旅集团旗下三峡旅游集团投资建造，单船投资约 3 亿元，总长约 150 米、型宽近 23 米、总吨位约 17000 总吨，共 7 层甲板、259 间客房，可载客 650 人。该船创新应用“燃油+动力电池”混合动力系统，搭载国内领先的增程式发电机组、高性能电控及电机系统。公司在船舶总体设计、动力系统集成、振动噪声控制等方面开展了深入研究，首次在大型长途豪华游轮上应用大型中央直流变频空调系统，实现船舶空调系统综合节能 20%。在减震降噪方面，引入国内领先的气囊减震设备和高阻力隔音设备，配合环保建材，打造静谧低碳的旅居空间。

来源：船海装备网，2026-04-17

<https://www.shipoe.com/news/show-90978.html>

启东中远海运海工风电安装船命名

4 月 15 日，启东中远海运海工为丹麦 Cadeler 公司定制的第四艘 NG20000 型风电安装船 N1131 举行命名仪式，正式命名为“峰盛（Wind Ace）”轮。作为 Cadeler 系列风电安装船的最新一代成员，“峰盛”轮在设计、性能与智能化水平上实现全面跃升。该船配备超过 5600 平方米的超大甲板，有效提升载荷超过 17600 吨，主吊起重能力突破 3300 吨，并搭载混合动力系统与新一代动态定位技术，可精准安装 20 兆瓦级以上超大型风机，全面适应深远海复杂作业环境，是全球自升式风电安装平台中的“旗舰之作”。据了解，“峰盛”轮是 Cadeler 在启东中远海运海工订造的三艘 A 级船中的第二艘。该型船是目前全球最大最先进的风电安装船，采用独特的混合设计，允许船舶在短时间内从风电基础安装船快速转换为风力涡轮机安装船（WTIV），拥有大于 2600 吨的主起重机能力。

来源：国际船舶网，2026-04-16

https://www.eworldship.com/html/2026/NewShipUnderConstrunction_0416/220068.html

常州首艘新型新能源货船顺利吉水

4 月 15 日上午，常州首艘内河新型新能源货船“联航时代 001”在溧阳顺利吉水，标志着常州内河水运正式迈入“电动时代”。本次吉水的“联航时代 001”由溧阳开洋新能源船

船舶制造基地自主建造，船身总长 65.8 米，载重约 1600 吨，是集绿色、智能、高效于一体的新型内河船舶。船舶搭载 2000 千瓦时磷酸铁锂集装箱式动力电池组，续航里程达 120 公里，快充仅需 2 小时即可满电出发。“联航时代 001”将投入溧阳港经谏壁船闸至镇江港内河航线，途经丹金溧漕河、苏南运河开展固定航线运输。相较传统燃油船舶，该船实现零排放、低噪音、高能效，运营成本降低 30%，碳排放锐减超 90%，并享有优先过闸权限，大幅提升物流效率，是内河航运低碳转型的典型示范。

来源：常州市交通运输局，2026-04-15

https://jtj.changzhou.gov.cn/html/jtj/2026/AHPDKCDL_0416/221282.html

泉州首艘滚装汽车船“礼诺太平洋号”启航

4 月 10 日，泉州市首艘滚装汽车船“H?EGH PACIFIC（礼诺太平洋号）”正式启航。这是泉州贸易强市战略与“海上泉州”建设的重要里程碑，标志着泉州国企滚装运力实现历史性突破。据悉，此次投运的“礼诺太平洋号”由泉州发展集团权属中泉集团投资打造，总长 139.9 米，设 10 层甲板（含 2 层可升降甲板），可装载标准汽车 2450 辆。在技术性能方面，配备艏艉双侧推系统，可在 150 米宽水域实现原地掉头。在动力方面，采用船用低硫油并预留氨燃料接口（氨就绪），符合国际最高安全与环保标准。

来源：福建省交通运输厅，2026-04-15

https://jtyst.fj.gov.cn/zwgk/jtyw/mtsy/202604/t20260415_7125122.htm

中船动力集团成功交付自主研制甲醇双燃料发动机

日前，由中船集团下属中船动力集团自主研制的 CPGC-8ML320DM 甲醇双燃料发动机顺利完成型式试验并成功交付。这标志着我国在大缸径中速机绿色低碳动力领域取得关键突破，为全球航运业低碳升级提供了自主可控的“中国芯”。据了解，该机型集高效、智能、绿色、安全于一身，是新一代高端自主研发绿色低碳动力装备。单缸功率达 500kW，甲醇模式下替代率超 50%，加装 SCR 后全面满足 IMO Tier III 排放标准。该机型采用进气道喷射与自主模块化设计，搭载中船动力集团自研电控系统，具备甲醇喷射、模式切换、爆震及缸压的实时动态精准调控功能，并率先取得船级社网络安全认证。

来源：龙 de 船人，2026-04-17

<https://www.imarine.cn/224452.html>

玉柴船动成功交付中国首台 6X52DF-A-1.0 氨双燃料机

4 月 13 日，玉柴船动动力股份有限公司（简称“玉柴船动”）在珠海工厂成功交付中国首台 6X52DF-A-1.0 氨双燃料低速发动机，这是玉柴船动深耕绿色低碳船舶动力领域的又一重大里程碑。此次交付的 6X52DF-A-1.0 氨双燃料机，缸径 520mm，活塞行程 2315mm，功率 7470kW，将应用于中船黄埔文冲船舶有限公司为天津西南海运有限公司建造的 25000 立方米系列 LPG/液氨运输船。该发动机采用高压液氨直喷技术，在氨模式和柴油模式下均可实现与同等柴油发动机相当的负荷响应能力和动态性能。主机配备 HPSCR 系统，在满足低碳排放要求的同时，亦能满足国际海事组织 Tier III 排放标准。

来源：龙 de 船人，2026-04-15

<https://www.imarine.cn/224213.html>

我国首个海上注碳增气项目开工

近日，我国首个海上注碳增气技术示范应用项目——东方 1-1 气田二氧化碳捕集、利用与封存项目正式开工建设。全面投产后，每年可在海底地层封存超百万吨二氧化碳。注碳增气技术全称二氧化碳强化天然气采收率技术，是将天然气开采过程中产出的二氧化碳“变废为宝”，通过捕集提纯后加压回注到含气地层，既实现封存，又成为驱动难采天然气采出的动力来源。此次开工建设的海上注碳增气技术示范应用项目，计划新建两座导管架平台，铺设一条海底管线，接入东方 1-1 气田现有生产设施。跟传统工艺相比，该项目采用的脱碳技

术具有设备集成度高、能耗低、回收烃类组分多等优点。

来源：中国科技网，2026-04-11

https://www.stdaily.com/web/gdxw/2026-04/11/content_500651.html

中海油涠洲 6-13 平台导管架出海

近日，由中国船级社(CCS)负责建造检验的涠洲 6-13WHPB 固定采油平台导管架顺利出海奔赴作业海域，标志着涠洲 6-13 平台建造项目正式进入下一阶段。涠洲 6-13WHPB 平台导管架是涠洲 12-1 油田中块 4 井区/涠洲 6-13 油田综合调整项目的关键核心设施，4 腿结构设计，高 37.9 米、重 1387.5 吨。

来源：中国船级社，2026-04-16

<https://www.ccs.org.cn/ccswz/articleDetail?id=202604161097624854&columnId=201900002000000096>

【国外视野】

韩华费城造船厂全面推进智能船厂建设

韩华海洋正在加快推进韩华费城造船厂的数字化转型，该船厂被视为韩美造船合作项目“MASGA”的标志性场所。韩华海洋计划于年内启用韩华费城造船厂的核心系统，以提升船厂数字化水平，并着手布局北美舰船维修、保养、改装（MRO）业务。韩华海洋近日透露，作为韩华费城造船厂智能船厂建设的关键部分，该公司已于 2025 年 11 月着手开发企业资源规划（ERP）及生产系统，在 2026 年 2 月完成筹备阶段后，已于 2026 年 3 月正式进入开发阶段。韩华海洋计划在 2026 年 11 月启用 ERP 及生产系统，届时将对生产、物料及工艺全流程的数据进行整合管理，船厂数字化水平将提升 3 倍以上，从而加速向数字化运营体系转型。

来源：龙 de 船人，2026-04-14

<https://www.imarine.cn/224073.html>

迈尔船厂推出全电动邮轮概念

近日，德国迈尔船厂（Meyer Werft）在全球邮轮业博览会（Seatrade Cruise Global）期间推出一款 100% 纯电池动力邮轮概念设计，名为“Vision”项目。若船东 2026 年下单，最早可在 2031 年交船。该型纯电池动力邮轮总长 275 米，可容纳 1856 名乘客，总吨位约 8.2 万，是全球首艘总吨位超过 8 万的 100% 纯电池动力邮轮；电池系统由挪威 Corvus Energy 提供，新船可部署于欧洲大部分经典邮轮航线，预计到 2030 年，欧洲约有 100 个港口将提供所需的充电基础设施。全电池电动动力系统、取消传统主机的另一大优势在于：船上舒适度显著提升，“Vision”号的发动机噪音和振动将进一步减少。另外，根据客户需求，该型邮轮设计同样可建造为配备小型发电机的混合动力邮轮，从而能够执行跨大西洋航行等任务。

来源：龙 de 船人，2026-04-14

<https://www.imarine.cn/223923.html>

俄罗斯能源巨头强化 LNG 船自主建造能力

为加快 LNG 船建造能力，俄罗斯能源巨头诺瓦泰克公司（Novatek）设立一家新的造船企业。俄罗斯今年 3 月新成立企业名单显示，这家新公司名为 Severny Inzhiniring（意为“北方工程”），于 3 月 25 日正式注册。据了解，Novatek 在北极的 LNG 项目正面临冰级船舶严重短缺的困境。Novatek 的 Arctic LNG 2 项目原计划建造多达 15 艘 17.26 万方 Arc7 级破冰型 LNG 船，但至今仅有 1 艘交付运营。船舶短缺的问题在去年 12 月进一步显现，当时 Arc4

级船因冰情提前加剧，无法抵达终端，其中一艘船甚至被迫中途返航，放弃前往 Arctic LNG 2 项目终端。Arctic LNG 2 项目的 15 艘 Arc7 级 LNG 船由俄罗斯红星造船厂（Zvezda）与韩国三星重工合作建造，其中三星重工负责建造船体分段，并与相关船舶设备一起运输至红星造船厂，在红星造船厂进行总装建造、下水和舾装作业。

来源：国际船舶网，2026-04-12

https://www.eworldship.com/html/2026/Shipyards_0412/219862.html

新来岛造船 LCO2 运输船设计获 AIP 证书

新来岛造船（Shinkurushima Sanoyas Shipbuilding）宣布，其用于为浮式注入设施服务的液态二氧化碳（LCO2）运输船设计获得船级社颁发的原则性认可（AIP）证书。这一全球首例设计是该国环保型碳捕集、利用与封存（CCUS）示范枢纽及供应链开发项目的一部分，方案涉及在封存地点安装一座浮式海上结构，液化二氧化碳由 LCO2 运输船输送至浮式注入设施，之后被注入海底储层。此 AIP 仅针对拟用于该概念的 LCO2 运输船，不包括浮式注入设施。针对为适配浮式注入设施而设计的 LCO2 运输船，发证机构对其设计概念进行了审查，审查依据包括该机构发布的《钢制船舶检验和建造规范指南》，以及纳入了《国际散装运输液化气体船舶构造与设备规则》（IGC Code）的 N 章（NK Rule Part N）。

来源：中国船检，2026-04-13

https://mp.weixin.qq.com/s/YxutO8FGSaN_fPD8PVeK6w

美国加速整合深海采矿业

近日，美国海洋矿业公司（American Ocean Minerals, AOMC）与纳斯达克上市公司奥德赛海洋勘探公司（Odyssey Marine Exploration, Inc.）宣布达成最终合并协议，将整合双方业务，打造一个专注于深海多金属结核勘探、采集与加工的领先关键矿产平台。这一交易将形成一家估值约 10 亿美元（约合人民币 68.28 亿元）的深海采矿公司。合并后公司将拥有多元化资产组合，覆盖美国许可的国际水域以及盟国主权水域，包括库克群岛三个关键矿产富集区中两个独家许可勘探区。此次交易将创建一个具备先进深海资源和开采能力的规模化平台，并依托上市公司架构运作。AOMC 已在全球最具潜力的资源区域之一获得勘探权，并建立了旨在支持轻资产运营平台的关键合作伙伴关系，包括改装船舶和成熟技术。Odyssey 则贡献其上市平台、独特的知识产权、多元资产组合及 30 余年的海洋矿产开发经验。

来源：国际船舶网，2026-04-17

https://www.eworldship.com/html/2026/ShipOwner_0417/220014.html

巴西加入国际能源署海洋能系统技术合作计划

据国际能源署网站报道，巴西于 2026 年 4 月 13 日在里约热内卢签署文件正式加入国际能源署海洋能系统技术合作计划（IEA-OES），指定巴西海洋研究所（INPO）为其国家代表，并任命 INPO 主任 Segen Estefen 教授为执行委员会代表，强化巴西在海洋能领域的国际合作。巴西具有丰富的波浪能、温差能、海洋风能资源，将海洋新能源作为能源转型与蓝色经济的重要抓手，支撑国家能源转型和碳中和目标。INPO 主任 Segen Estefen 教授表示“通过加入 IEA-OES，巴西致力于加强海洋能领域的国际交流提升开发利用技术水平，在能源转型背景下构建安全、可持续和创新的能源体系。”

来源：海洋可再生能源开发利用，2026-04-15

<https://mp.weixin.qq.com/s/osgHrW8RkA13yRleBr-1Rw>

全球最大班轮公司地中海航运正式进入“千船时代”

在全球班轮业持续集中化与规模化扩张的背景下，地中海航运（MSC）再度刷新行业纪录。亚洲集装箱航运咨询机构 Linerlytica 最新数据显示，MSC 已成为全球首家运营船队规模突破 1,000 艘的集装箱班轮公司，标志着全球集运业正式进入“千船时代”。这一历史节点的达成，源于本月由长宏国际交付的 11,480TEU 级“MSC Migsan”轮。随着该船投入

运营，MSC 船队规模正式跨越千艘门槛，进一步巩固其全球第一大班轮公司的领先地位。作为全球最大集装箱班轮公司，同时亦在邮轮市场占据重要地位的私营航运巨头。从运力结构来看，MSC 当前约 730 万 TEU 的总运力，几乎相当于赫伯罗特（Hapag-Lloyd）、海洋网联船务（ONE）、长荣海运（Evergreen）及 HMM 四家主要班轮公司运力总和。

来源：国际海事信息网，2026-04-15

https://mp.weixin.qq.com/s/NvEjx-Pod26tmX_3ZTgPrg

意大利芬坎蒂尼（Fincantieri）承建 3 艘大型邮轮

4 月 15 日，嘉年华集团旗下公主邮轮与全球最大造船集团之一意大利芬坎蒂尼（Fincantieri）联合确认，双方已敲定 3 艘大型邮轮建造合同，总价值约 20 亿欧元（约合人民币 161 亿元），由 Fincantieri 旗下 Monfalcone 船厂建造。根据嘉年华集团的战略规划，3 艘新建邮轮的交船期分别定于 2035 年底、2038 年、2039 年，意味着全球邮轮新船订单建造周期进一步拉长，造船商 Fincantieri 的交船期也因此覆盖至 2039 年。该型邮轮名为 Voyager 级邮轮，是 Fincantieri 此前研发的液化天然气（LNG）动力 Sphere 级邮轮的升级版本，露天甲板、客舱等区域将采用全新设计布局，以满足全球旅客的需求及多样化的航线部署；新船总吨位约 183000，最多可容纳 4700 名乘客，相较于 Sphere 级邮轮，船体规模扩大约 3%，载客量增加超 9%，将成为公主邮轮旗下船队规模最大、最先进的船型平台。

来源：国际海事信息网，2026-04-15

<https://www.cnss.com.cn/html/ylsc/20260417/359540.html>