

高端化



▲“爱达·花城号”是第二艘国产大型邮轮，公共区域和户外活动休闲区域面积分别达到25599平方米和14272平方米，满载可容纳5232名宾客。今年5月，该邮轮试航一次性通过全部149个试验项目，首次实现国产大型邮轮试航一次性通过。图为“爱达·花城号”结束试航，靠泊在上海外高桥造船码头。



▲10万立方米超大型乙烷运输船(VLEC)“鑫福137”轮由江苏扬子鑫福造船有限公司建造，跻身全球最大规模乙烷运输船序列，我国民营造船企业在高端特种船舶制造领域再获突破。图为“鑫福137”轮出江试航。



▲“东方恒远”号海上航天发射指挥测量船是国内首创、面向海上航天发射全流程任务量身定制的高端海工装备。图为“东方恒远”号下水试航。

新时代画卷

中国船舶正朝着更远更深的海洋进发

2025年

我国造船市场份额连续

16年居世界第一

今年一季度

我国造船完工量、新接订单量、手持订单量分别同比增长

46.0%、195.2%、43.6%

本版责编：吕钟正 吴凯 黄金玉
版式设计：张丹峰
数据来源：工业和信息化部等

今年7月11日是第二十二个中国航海日。船舶是航海的载体与必要工具，植根于中国制造的丰沃土壤，一艘艘技术水平国际领先的巨轮相继交付，中国船舶正朝着更远更深的海洋进发。

持续深耕，造船大国地位进一步巩固。2025年，我国造船市场份额连续16年居世界第一。今年一季度，我国造船完工量、新接订单量、手持订单量分别同比增长46.0%、195.2%、43.6%，占世界总量的比重分别达到57.3%、84.9%、69.8%。

逐渐新高，造船业综合实力进一步增强。

高端化。第二艘国产大型邮轮“爱达·花城号”，已实现大宗材料全面国产化配套，计划于今年11月交付。一个以船舶总装建造企业为内核的大型邮轮产业集群正加速构建。在双燃料客滚船、大型LNG(液化天然气)双燃料汽车运输船、超大型乙烷运输

船(VLEC)等领域，我国也已实现批量交付。

智能化。2025年12月，全球首制甲醇双燃料动力智能超大型油轮“凯拓”轮交付，这艘巨轮搭载国内自主研发的智能船基平台、智能液货管控系统、智能机舱运维系统等。从全行业看，中国船舶在辅助自动驾驶、综合能效管理、设备运维、船岸一体通信、智能货物管理等方面多点突破，智能船舶技术走向多系统集成。

绿色化。19.2万立方米B型舱电力推进LNG运输船、2万立方米液氢运输船、30万吨氨双燃料动力超大型油轮(VLCC)。新型绿色环保船型研发等方面进展明显。2025年，我国新接绿色船舶订单国际市场份额达到69.2%。

奋楫图强，中国船舶驶向深蓝。练好内功，做强自身，抓住全球市场新机遇，中国船舶还将不断续写新篇章。

(本报记者 刘志强)

绿色化



▲“乔治敦”号是全国首艘18万立方米LNG(液化天然气)运输船，也是目前我国建造完工的最大LNG运输船，标志着我国船企在大型清洁能源运输船舶建造领域实现重大突破。图为“乔治敦”号在试航中。

姚雪青 许国炎摄影报道

智能化



▲“凯拓”轮是我国自主设计建造的全球首制甲醇双燃料动力智能超大型油轮，搭载国内自主研发的智能船基平台、智能液货管控系统等。图为“凯拓”轮命名交付仪式现场。

刘洪超 姜秉尚摄影报道



▲“同济”号是由我国自主设计研发建造的超大型耙吸挖泥船。该船配备国内先进智能疏浚系统，成功攻克挖泥船操作员“看不见”水下土质的难题。图为“同济”轮在海试。

姚春摄(人民视觉)



▲“同济”号是国内首艘取得中国船级社智能船舶规范4个智能符号的海洋级综合科考船。该船依托高速通信网络与智能算法可实现开阔水域自主航行、智能避碰、岸基远程操控。图为“同济”号在航行中。

贺林平 邱海杰摄影报道



▲“宁远电驱”轮是全球最大、国内首艘万吨级纯电动智能集装箱海船。该船采用10个标准化箱式电池作为核心动力，总储电量约2万千瓦时，实现零排放、零噪声、零污染。该船投用后，预计每年可节约燃油580吨，减少二氧化碳排放量超1400吨。图为“宁远电驱”轮从宁波舟山港北仑港区启航。

新华社发



▲“格罗唯视 领航”轮是由中国造船企业自主建造的全球最大汽车运输船。该船可实现“边航行边发电”，并应用了多项节能减排技术。图为刚交付的“格罗唯视 领航”轮。

新华社记者 吴鲁摄