

中国船向海图强

集齐造船业「三大明珠」领跑绿色动力船

我国造船业
3大指标
领跑全球

2025年

造船完工量
5369万载重吨
占世界总量的
56.1%



新接订单量
10782万载重吨
占世界总量的
69%



手持订单量
27442万载重吨
占世界总量的
66.8%

造船业
三大指标
连续16年
保持世界第一

了不起的
中国船

电磁弹射型航母
福建舰

我国第一艘电磁弹射型航空母舰,也是全球首艘采用常规动力电磁弹射技术的航母,电磁弹射技术处于世界先进水平

大型邮轮
“爱达·花城号”

更大更绿色更智能:其总吨位达14.19万吨,总长达341米;将在整船的智能控制系统和船舱的公共空间里融入AI元素,丰富旅客的体验场景

集装箱船舶
“智飞”轮

全国首艘投入商业运营的智能航行集装箱船舶,无需人工系统,能自主精准驶入泊位,30秒内自动完成系固。实现集装箱船舶航行、靠泊、作业全流程无人化

智能海船
“宁远电鳐”号

全球最大、国内首制万吨级纯电动智能海船,已完成阶段性海试。该船具备开阔水域自主航行能力,能够实现全天候航行视觉感知、航线规划、自主航行、自主避碰等多项创新功能

集齐“皇冠上的三大明珠”
实现全谱系发展

航空母舰、大型邮轮、大型液化天然气(LNG)运输船分别代表着军用、客运和货运船舶设计建造的最高水平,被称为造船业“皇冠上的三大明珠”。“十四五”期间,我国集齐了这三大明珠,成为全球唯一同时拥有三大顶级船型完整建造能力的国家,实现船舶工业历史性跨越。

2025年11月5日,我国第一艘电磁弹射型航空母舰——福建舰正式入列,标志着人民海军进入“三航母时代”。作为全球首艘采用常规动力电磁弹射技术的航母,福建舰配备了三套电磁弹射装置和新型舰载机拦阻系统,其电磁弹射技术处于世界先进水平。

福建舰不仅是中国航母技术的集大成者,更折射出我国船舶工业产业链的完整和人才梯队建设的深厚积淀。

在大型邮轮领域,首艘国产大型邮轮“爱达·魔都号”自2024年投入运营以来,已累计服务逾百万名中外游客。“爱达·花城号”的建造,则标志着我国迈向大型邮轮批量化、系列化建造。

3月20日,伴随着汽笛的鸣响,“爱达·花城号”在上海出坞,这意味着该船的船体结构完整,已具备航行能力,全面转入码头调试阶段。相比“爱达·魔都号”,“爱达·花城号”更大更绿色更智能:其总吨位增加0.64万吨达14.19万吨,总长增加17.4米达341米;新增了2套脱硫塔和选择性催化还原系统,让航行更加环保;还将在整船的智能控制系统和船舱的公共空间里融入AI元素,丰富旅客的体验场景。

天然气是优质高效、绿色清洁的低碳能源。中国是全球最大的LNG进口国,海上LNG产业链是关乎经济发展和国家能源安全的重要领域。

2025年12月19日,随着17.4万立方米LNG船“远海绿洲”号提前三个半月命名交付,中船集团沪东中华造船(集团)有限公司完成了年度完工13艘、交付11艘大型LNG船的成绩,创下了我国年度交付LNG船数量新纪录。

如今,我国LNG船在国际市场的份额,已由2008年的不足5%跃升至30%以上。LNG船的崛起,正是我国船舶工业从跟跑到部分领跑的生动缩影。

从散货船、集装箱船、油船三大主力船型,到大型LNG船、超大型液化乙烷运输船、汽车运输船等高技术含量、高附加值船型,我国船舶工业已实现全谱系发展。

绿色低碳智能发展
引领行业变革

近年来,国际航运温室气体减排进程提速,绿色低碳成为船舶工业竞争的核心赛道,而我国正在成为这条赛道上的领跑者。

最新数据显示,我国新接绿色动力船舶订单份额占比已达70%。除了LNG和甲醇双燃料动力船舶,我国在氨、氢、生物燃料等新能源动力船舶领域也取得突破;船舶碳捕集与封存技术实现关键进展,全球首套全流程船舶碳捕集系统已完成全球首次船舶对船液态二氧化碳接卸作业。

在2025年中国国际海事展会上,中国船舶集团有限公司第七一一研究所(以下简称中船集团七一一所)正式发布我国拥有完全自主知识产权的“齐耀”船用发动机系列型谱,获颁中国船级社全球首张船用氨氢燃料发动机原理认可证书。该系列发动机可使用氨、甲醇、氢等燃料作为动力,能够满足内河、近海、远洋船舶以及海工平台对高性能、绿色低碳先进发动机的迫切需求,标志着我国在绿色船舶动力领域实现全域布局与突破。其中,高性能中速氨发动机的氨替代率达86%、热效率达43%,这一性能指标世界领先,可用更少的燃料航行更远。

“近几年,新船订单中新能源动力船舶占比越来越高,而且动力的形式是多样化



2026年3月20日拍摄的第二艘国产大型邮轮“爱达·花城号”。



2025年4月26日,出口汽车在苏州港太仓港区码头集中装载上“深圳号”汽车运输船。

的。”中船集团七一一所副所长邱爱华说,LNG、甲醇、氨燃料、带储能电池的混合动力等等,都是未来船舶动力发展方向。

动力绿色化之外,我国船舶制造模式也在经历深刻变革。数字孪生、人工智能、增材制造等新技术正在重塑船舶设计与建造模式。

万吨巨轮在茫茫大海上自主航行,智能系统一键输出节油航线,数字孪生让千里之外的船舶运维尽在掌握——这并非科幻电影场景,而是我国船舶工业智能化转型的现实。

2月21日清晨,山东港口青岛港自动化码头,全国首艘投入商业运营的智能航行集装箱船舶“智飞”轮无需人工系统,仿佛拥有自主意识精准驶入泊位,30秒内自动完成系固。这是我国首次实现集装箱船舶航行、靠泊、作业全流程无人化,标志着我国在智能航行与智慧港口协同发展领域已站在全球前列。

同月,全球最大、国内首制万吨级纯电动智能海船——由江西新造船有限公司制造的740标箱纯电动敞口集装箱船“宁远电鳐”号,在上海附近海域完成阶段性海试。

“宁远电鳐”号海船总长127.8米,采用10个箱式电池作为动力源,支持高压岸电充电及快速换电功能,并配备光伏系统,确保船舶运营全程零排放。此外,该船还具备开阔水域自主航行能力,能够实现全天候航行视觉感知、航线规划、自主航行、自主避碰等多项创新功能。

完善集群化发展格局
不断提升国际竞争力

我国骨干船企国际竞争力不断增强,2025年有6家企业位居世界造船完工量、新接订单量和手持订单量前10强,18种主要船型中有16种船型新接订单量位居世界第一。中国船舶工业行业协会副会长李彦

庆介绍:“我国船舶工业现在手握三四年的订单。”

全球订单络绎不绝的背后,是我国船舶工业日益提高的产业协同能力和不断完善集群化发展格局。

2025年9月,江苏省南通市政府与上海市长兴岛开发建设管委会、上海市崇明区政府签署共同打造世界级船舶海工产业集群战略合作协议,一条西连扬州、泰州,东抵上海的船舶海工产业带完成“牵手”。这一区域船舶制造规模占全国40%以上,海工装备制造规模占全国25%以上。

这不是简单的物理集聚,而是化学反应式的协同创新。以国内首艘液化天然气与柴油双燃料动力耙吸式挖泥船“新海鲸”轮为例——总装在启东,LNG供气系统来自上海,内装来自靖江,缆线来自扬州,84家主要设备供应商超九成在国内,其中76家在长三角。这充分体现了产业链的韧性。

2025年10月,中船集团旗下广船国际与广东港航集团、广新控股集团签署合作协议,共同盘活存量造船产能,打造立足广东、辐射全国、面向世界的船舶与海洋工程装备制造新高地。这种央地协同、以存量引增量的模式,正在全国多地复制。

从建造主体看,中船集团旗下核心子公司根据技术优势实现精准分工:头部船厂主攻超大型集装箱船、超大型散货船等高附加值船型;其余子公司承接油轮、散货船等常规船型。这种分工协作,展现了我国船舶工业的集群优势与协同能力。

从摘下造船业“皇冠上的三大明珠”,到绿色智能技术的全球引领,再到产业集群的协同崛起……我国船舶工业一路劈波斩浪,当前正面临从“规模领跑”向“质量和规模同步引领”的战略转型。李彦庆说:“我国造船业已占据全球市场份额的60%以上,接下来需着力构建高质量绿色智能全球供应链,在规则、标准与合作治理层面深化合作。”

从“魔都”到“花城”
国产大型邮轮
见证中国
城市功能升级

3月20日,第二艘国产大型邮轮“爱达·花城号”在中国船舶集团上海外高桥造船有限公司顺利出坞。这艘庞然大物的名字引发各界关注:为何叫“花城”?答案在母港。

首艘国产大型邮轮命名“爱达·魔都号”,以上海为母港;“爱达·花城号”计划于2026年底交付后布局广州南沙邮轮母港,因此以广州别称“花城”命名。

从“魔都”到“花城”,国产大型邮轮的命名逻辑清晰可循——“一船一城”,船与城深度融合,凸显中国邮轮产业“双轮驱动”的布局。

上海吴淞口国际邮轮港自2011年开港以来,成为上海国际航运中心建设的重要窗口。2024年首艘国产大型邮轮“爱达·魔都号”投入市场运营后,国产邮轮与本土母港实现“双向奔赴”,品牌效应叠加,让中国邮轮产业备受世界瞩目。

第二艘国产大型邮轮选择广州南沙作为母港,同样深意存焉。广州是古代海上丝绸之路的起点之一,珠三角地区拥有深厚的航海文化积淀和广阔的邮轮游客培育空间。以南沙为母港,既可深耕华南市场,又可开拓东南亚、东北亚航线,与上海遥相呼应。

邮轮经济,从来不只是船舶建造。业界普遍认为,邮轮产业具有1:14的带动效应,从一艘船到一座港口,再到一条产业链,邮轮经济在更广阔的陆地上生根发芽。

作为“爱达·魔都号”的母港所在地,上海宝山实现从“钢花”到“浪花”的转型,昔日灰扑扑的工业岸线,如今已成为集生态、商业、文旅于一体的亲水空间。

在产业上游,宝山正加快建设上海国际邮轮人力资源服务基地,推动邮轮船员培训、船供市场培育、本土人才培养。在船供领域,邮轮直供物资实现全流程闭环运作,本土供应链体系加速构建。

同样的发展逻辑,正在广州铺展。随着“爱达·花城号”2026年底交付运营,珠三角消费市场有望加速释放,一个覆盖华南、辐射东南亚的邮轮产业新增长极正在形成。

邮轮产业的故事,最终落脚于城市。从上海到广州,从“魔都”到“花城”,国产大型邮轮的命名与布局,见证的不仅是船舶制造的突破,更是中国城市功能的升级。

“邮轮本身就是一个载体,见证了大国制造的实力提升,承载着人们对美好生活的向往。”国产大型邮轮项目现场总指挥兼总设计师陈刚说。当这艘以“花城”为名的巨轮驶向大海,它承载的不仅是一船游客,更是中国邮轮产业从“单点突破”迈向“集群崛起”的梦想。



海军福建舰开展入列后首次海上实兵训练。这是福建舰在航行。