

每周参考

(2024 年 01 月 29 日—2024 年 02 月 05 日 编辑：基础信息室)

【国内动态】	2
中国船级社颁发全球首份船载碳捕集系统型式认可证书	2
中国海油首套中空电机式流量控制阀研制成功	2
北斗导航！东海风电场首套预警系统完成调试	2
“深海一号”二期工程综合处理平台陆地建造完工	3
世界最大最环保！中国船厂建造	3
四船同框！沪东中华全球首制船一艘命名一艘出坞	3
海事系统最大溢油回收船“海巡 041”轮在武汉下水	4
开门红+1，中国船舶广船国际新一代 MR 油船命名交付	4
国之重器 “交通建设 10 号”多功能铺排船交付	4
历史最快！中船澄西交付华夏金租第四艘 63500 吨散货船	4
收官！4 艘风电运维船全部交付	5
北海造船交付 5500TEU 集装箱船首制船	5
大连中远海运重工完成大型船舶绿色智能专项课题技术验证	5
中船动力自主研发 110kW 船用燃料电池模块获法国船级社认证	5
首次提出谋划建设珠海海洋中心！珠海加快建设特色型现代海洋城市	6
国际海事组织船舶设计和建造分委会第 10 次会议闭幕	6
2023 年船舶工业经济运行分析	7
【国外视野】	7
全球首艘！日本船厂交付“标志性”散货船	7
美国首艘全电动港口拖船！这家船厂建造交付	7
新加坡首艘薄膜型 LNG 加注船交付	8
MARIC 新巴拿马超灵便型集装箱船再添新成员	8
日本邮船新造 LNG 船再获 JERA 长期期租合同	8
日本巨头开发下一代绿色 VLCC	9
常石造船交付首艘 LPG 运输船	9
日本船厂完成新一代 92000 吨散货船设计开发	9

【国内动态】

中国船级社颁发全球首份船载碳捕集系统型式认可证书

1月30日，中国船级社（CCS）向中国船舶集团有限公司第七一一研究所（七一一所）颁发了全球首份船载碳捕集系统（OCCS）型式认可证书。CCS上海分社总经理孟令毅和七一一所所长董建福出席了颁证仪式。CCS通过与七一一所开展深入合作，组建专项工作团队，在前期完成原理认可的基础上先后完成了《船载碳捕集系统指南》的编写和发布、OCCS系统图纸审查、重要零部件检验、陆上联调试验和实船应用试验见证等所有型式认可试验项目，确认该系统满足CCS规范的相关要求，予以型式认可。该OCCS系统利用胺类吸收剂选择性地对船舶尾气中的CO₂进行捕集、分离，并将捕集的CO₂压缩液化成液态形式进行运输、封存或利用，CO₂综合捕集率达80%以上、解吸CO₂纯度达99%以上。本项目是全球首个涵盖吸收、压缩、液化和存储等全工艺流程的实船OCCS项目，此次全球首份OCCS型式认可证书的颁发标志着CCS在航运脱碳领域取得了新的突破，后续CCS将进一步加强与行业相关单位合作，为早日实现航运业脱碳目标贡献更大力量。

来源：中国船级社，2024-02-02

<https://www.ccs.org.cn/ccswz/articleDetail?id=202402020927236360&columnId=20190000200000096>

中国海油首套中空电机式流量控制阀研制成功

1月29日，中国海油首套HAILOONG TOOLS（“海龙”工具）中空电机式井下流量控制阀研制成功，顺利通过连续72小时各项功能测试，标志着我国海上井下流量控制技术取得新的突破，进一步加快我国海上油田智能完井进程，对保障国家能源安全，推动海上油田增储上产具有重要意义。据介绍，目前流量控制阀广泛应用于生产井和注入井流量调节。随着智能钻完井技术持续突破，我国海洋石油工业智能完井时代正加速到来。中海油能源发展股份有限公司与中海石油（中国）有限公司天津分公司联合研发团队打破惯性思维、瞄准模型、布局算力、整合数据、深挖场景，历时3年，成功研制出中空电机式、大流量、大推力、无限精准调控的流量控制阀。“与常规电控流量控制阀相比，排量提高4倍，推力提高10倍，有效解决流量控制阀入井后因结垢和砂卡导致油嘴调节不畅等问题。”中海油能源发展股份有限公司工程技术分公司钻采工程研究院（以下简称“研究院”）完井工艺研究所所长刘景超说。研究院完井主任工程师刘传刚表示，该工具满足海上高液量采油井和大排量注水井完井需求，进一步丰富智能完井产品体系，为保障国家能源安全、推动海上油田增储上产提供“自主化、海油化、产业化”智能完井技术支撑。

来源：中国科技网，2024-01-29

<http://www.stdaily.com/index/kejixinwen/202401/45f65e32a49c4013a4a51188a9cdf44b.shtml>

北斗导航！东海风电场首套预警系统完成调试

海洋知圈消息，近日，东海航海保障中心温州航标处在华能苍南海上风电场完成东海海区首套北斗水上智能感知预警系统现场安装调试工作。该系统能有效保障海上风电场运行安全和海域船舶通航安全。北斗水上智能感知预警系统是海上电子围栏系统的功能延伸和拓展应用，由系统集成边缘运算处理模块、智能感知模块、光预警模块、声预警模块、北斗卫星通信模块组成，利用边缘运算技术智能感知、识别和跟踪对风电场安全运行存在风险的船舶，并通过声音和灯光自动跟踪警告进入预警范围内的风险船舶。该系统能智能感知周边海域船舶动态，运用边缘运算技术，全自动识别所有船舶风险程度，专用的灯光模块会准确寻找并跟踪500米到3公里范围内的危险船舶，并对准危险船舶进行灯光警告，同步发出音响警告。该系统丰富了风电场安全管理系统的预警手段，提高了预警效果。

来源：海洋清洁能源资讯，2024-01-30

<https://mp.weixin.qq.com/s/m8AEKEYLfuJ7iknwhTHzAQ>

“深海一号”二期工程综合处理平台陆地建造完工

中国海油2月1日发布消息，“深海一号”二期工程综合处理平台陆地建造全部完工。这标志着项目建设取得关键进展，为工程按期投产打下了坚实基础。“深海一号”二期工程综合处理平台由水下导管架和水上生产组块组成，总高约136米，相当于近49层居民楼高度，总重量达12215吨，相当于8100余辆小汽车的重量。其中，导管架为8腿12裙桩导管架，于今年1月中旬在深圳建造完工；水上生产组块由东、西两部分组成，其甲板片平面长57.5米，宽36米，投影面积相当于5个标准篮球场大小。陆地设施加紧建造的同时，“深海一号”二期工程的水下施工也在加紧推进。支撑平台的水下导管架已于近日在三亚附近海域成功滑移下水并精准就位，计划在春节期间与水上生产组块进行安装。导管架的成功下水标志着我国深水高压气田大型导管架海上施工能力取得新突破。导管架平台是全球应用最广泛的海洋油气生产设施，导管架相当于“基座”，将巨大的油气生产平台托举在海面上。“深海一号”二期工程导管架为8腿12裙桩结构，总重达6605吨，相当于4400余辆小汽车的重量，高100.8米，近乎36层民用住房的高度。

来源：船海装备网，2024-02-03

<https://www.shipoe.com/news/show-69906.html>

世界最大最环保！中国船厂建造

据挪威航运公司Höegh Autoliners透露，其首艘LNG动力极光级PCTC已在顺利出坞。据悉，这是12艘极光级船舶中的首制船，在招商局重工（江苏）下水。这艘深海船的其余建造工作将在船厂码头进行，计划于今年夏天交付。2022年1月，Höegh Autoliners与招商局重工签订合同，建造4+8艘多燃料零碳预留极光级船舶。该极光级船是专为运输未来货物而设计，甲板经过加固，内部坡道系统得到加强，电动车辆可以在所有甲板上行驶，为运输较重的项目货物提供了更大的灵活性。该船的多燃料发动机可使用轻柴油（MGO）和液化天然气（LNG）。经过改装，该船可以过渡到使用未来的零碳燃料，包括氨和甲醇。据Höegh Autoliners称，极光级汽车运输船可装载多达9100辆汽车，将成为“世界上最大、最环保”的汽车运输船。上个月，Höegh Autoliners与东亚一家大型汽车生产商签订了一份新合同，将汽车（主要是电动汽车）从亚洲运往欧洲。

来源：中国船检，2024-01-30

<https://mp.weixin.qq.com/s/GMfNgidv5bhiFwpowMxzYg>

四船同框！沪东中华全球首制船一艘命名一艘出坞

1月31日，由中国船舶集团有限公司旗下沪东中华造船（集团）有限公司联合中国船舶工业贸易有限公司为法国达飞海运集团建造的全球首型13000TEU液化天然气（LNG）双燃料动力大型集装箱船2号船“CMA CGM BUZIOS”号正式命名。1月29日，该系列船5号船提前4天实现出坞节点、6号船完成半船起浮。至此，沪东中华为达飞海运集团建造的该系列船3天内实现3大节点，并在码头上首次呈现4艘同系列集装箱船姊妹船并建的“盛况”。该型船由中国船舶集团旗下第七〇八研究所设计，具有载箱灵活、技术领先、节能环保等特点，是全球最新一代绿色环保、高效节能型集装箱船，也将是运营于南美航线的最大双燃料型集装箱船。该型船总长336米，型宽51米，型深26.8米，设计服务航速21节，最大载箱量达13200个标准箱。该型船采用LNG双燃料动力系统，配备1个14000立方米Mark III型液货围护系统的LNG液货舱，搭载中国船舶集团自主品牌CMD-WinGD9X9DF-2.0主机，并配备了全球新一代智能控制废气再循环（ICER）系统，可使气体模式下的甲烷逃逸降低50%，温室气体排放减少28%以上。

来源：Seawaymaritime，2024-01-31

<https://mp.weixin.qq.com/s/GB09ltgzY25BvToRWPO5CQ>

海事系统最大溢油回收船“海巡 041”轮在武汉下水

2024年1月30日，全国海事系统设计尺寸最大、溢油回收能力最强的专业化溢油回收船“海巡 041”轮在武汉下水。该船隶属于河北海事局，由中国船舶集团旗下武昌船舶重工集团有限公司建造，将于今年6月交付使用，重点部署在北戴河海域守护碧海银滩，成为集溢油回收、应急值守和综合指挥功能为一体的海上应急指挥平台，进一步提升河北辖区海上重大溢油突发事件应对能力。“海巡 041”轮总长79米、型宽15米、型深5.6米，最大航速15kn，续航力3000海里，可满足自持力20天的要求。该船为全电力推进溢油回收船，配备了先进的溢油回收设备，可实现200m³/h的溢油回收能力，具备强大的水面溢油围控、回收、储存和转驳能力，可在6级海况下安全航行和4级海况下安全作业，可达到500吨海上溢油回收能力，将为应对大规模海洋污染事故提供有力保障。该船具备丰富的通信手段和先进的信息化功能，配备了应急指挥调度系统和数据交互系统等，可通过卫星、4G/5G等多种通信手段实现船舶的精准定位和快速响应，能够承担水上溢油事故时的现场综合指挥职能。

来源：海洋知圈，2024-01-31

https://mp.weixin.qq.com/s/_XypZzp20we5ISdN_UT1ZQ

开门红+1，中国船舶广船国际新一代MR油船命名交付

1月31日，广船国际联合中船贸易为国银金租建造的4.96万吨化学品/成品油船1号船举行命名交船仪式。该船采用广船国际自主研发的新一代MR船型设计，充分彰显广船国际MR油船设计建造实力。此次交付的4.96万吨化学品/成品油船总长183米，型宽32米，设计吃水11米，服务航速14.5节，配备了节能装置及SCR废气处理系统，可进一步降低油耗并满足最新生效的规则规范要求，能效营运指标（EEDI）满足国际海事组织最新的第三阶段（phase III）要求，代表“广船型”MR油船先进水平。

来源：搜狐网，2024-02-02

https://news.sohu.com/a/756028033_121613636

国之重器“交通建设10号”多功能铺排船交付

近日，由中国船级社（CCS）检验，浙江皓友造船有限公司为中交上海航道局建造的“交通建设10号”多功能铺排船顺利交付。该船型总长116.60米，型宽25.00米，型深6.30米，设计吃水3.50米，最大铺排宽度54米，铺排长度300米，充灌能力每小时1000立方米，最大作业水深为30米，为单甲板、钢质焊接及舾楼式非机动多功能铺排船，适用于不同环境条件的围堰造陆、水上建筑物工程的“软体排铺设”与“袋装砂充灌”施工。同时，该船还预留用于“沉箱抛石”、“打设水上排水板”的改造空间与接口，且自带螺旋桨，可辅助移船、助航和紧急避险功能。该船首次开发应用铺排作业自动集成控制系统实现智能控制，通过自动锚泊定位和系泊控制系统、铺排控制系统、机械臂式充灌控制系统等子系统间的数据交互，多方协同控制完成铺排作业全过程，系统集成的工作效率、高科技汇聚的机械配置、智能化的安全作业，数字化的技术操作，堪称围海造地的“国之重器”，被上海航道局誉为“上航利器”。

来源：中国水运网，2024-02-01

<http://www.zgsyb.com/news.html?aid=674017>

历史最快！中船澄西交付华夏金租第四艘63500吨散货船

2月1日上午，中国船舶集团旗下中船澄西船舶修造有限公司为华夏金融租赁有限公司建造的第四艘63500吨系列散货船“PACIFIC CHERRY”轮（CX0673）提前胜利交付，关键周期刷新公司造船历史纪录。此次交付的63500吨散货船是“海豚”64000吨散货船的升级版，在结构线型方面得到了进一步优化，船舶的快速性和耐波性明显提高，满足船舶能效指数第三阶段标准；配置有消涡鳍和前置导轮节能装置，油耗更低，更加节能环保。总长199.90米，型宽32.26米，设计吃水13.50米，服务航速13.50节，入级ABS船级社。根据

公司年度工作会议精神，造船生产“提速提能”持续向纵深发展，以劳动竞赛的方式加速推进“PACIFIC CHERRY”轮建造计划，对标公司造船历史最好成绩，在该船上船台前就把交船目标锁定在2024年2月1日，这既是向造船条线全员发出奋战造船新目标的动员号角，更是激励全员发扬澄西精神，实现公司造船生产关键周期历史性的新跨越。

来源：国际船舶网，2024-02-01

http://www.eworldship.com/html/2024/NewShipUnderConstruction_0201/200577.html

收官！4艘风电运维船全部交付

近日，由中国船级社（CCS）执行检验的38米系列风电运维船“岭洲805”轮顺利完工交付。至此，该系列第一期共4艘风电运维船全部完工交付。该船型是目前国内最大高速风电运维船，船舶总长38米，型宽10.8米，型深4.2米，双体结构、钢质船体、铝合金上建，近海航区，由广州市海皇科技有限公司建造。该船具有重量轻、航速快、舒适性好等特点，每个船员房间都配备了独立的盥洗设备，运维人员休息厅配备了12个多功能按摩椅，充分体现了人性化、舒适性的理念。该系列船建造工期紧，工程量大，报验节奏快，CCS广州审图中心积极提供优质图纸审查服务，及时退审图纸；CCS广州分社安排担当验船师驻厂检验，做到检验、解决技术问题、总结经验做法统筹兼顾，并应用于后续船舶，与船东和船厂密切配合，紧跟生产进度，严把船舶安全质量关。

来源：中国船级社，2024-02-01

<https://www.ccs.org.cn/ccswz/articleDetail?id=202402010846372016>

北海造船交付5500TEU集装箱船首制船

2月1日，中国船舶集团旗下中国船舶工业贸易有限公司与青岛北海造船有限公司作为联合卖方为法国达飞集团建造的1艘5,500箱集装箱船在青岛命名交付。“CMA CGM Sahara”轮是中船贸易/青岛北海承接CMA CGM十艘5,500箱集装箱船的首制船，是中国船舶集团旗下上海船舶设计研究院自主研发设计的新一代绿色、环保、节能型中型集装箱船。该船载箱量达5544个标准箱，可灵活布置于全球航线。同时此船装置最新减氮设备，能够全面满足国际海事组织对氮氧化物排放最新要求。该系列船是北海造船首次承接的集装箱船订单，项目建造过程中，各方的共同努力克服疫情、设备延迟交付等困难，推动首制船顺利交付。此次顺利交付，巩固了中船贸易/北海造船与达飞的合作关系与友谊，为此项目后续系列船顺利交付夯实了基础。

来源：中国船舶工业行业协会，2024-02-04

<http://www.cansi.org.cn/cms/document/19200.html>

大连中远海运重工完成大型船舶绿色智能专项课题技术验证

日前，大连中远海运重工承修的中远海运能源15万吨级油轮“远南海”轮经过15个日夜的奋战，按期完成所有常规修理工程顺利开航。同时，大连中远海运重工也通过该轮首次完成了工信部绿色智能专项课题在大型油轮上的技术验证。《新燃料动力船排放监测与能效管控技术验证》科研项目为船舶能效与排放在船舶工业领域的一次成功应用，能效设备的安装、远程管理，监测和数据交互能够填补国内能效管理领域智能技术和耗电技术的空白，为服务我国航运业“双碳”战略奠定了基础。面对新产品、新技术和新挑战，项目伊始，大连中远海运重工修船工程部与技术中心制定详细周密的专项特殊设备安装方案与生产计划，协调常规修理工程与科研设备安装同步进行，为后续的科研项目调试预留了足够的时间。最终，通过多方的共同努力，“远南海”顺利按期开航，赢得船东机务组的高度好评，更为大连中远海运重工与中远海运能源后续的科研合作奠定了良好基础。

来源：船海装备网，2024-02-02

<https://www.shipoe.com/news/show-69851.html>

中船动力自主研发110kW船用燃料电池模块获法国船级社认证

近日，中船动力（集团）有限公司下属中船动力研究院有限公司自主研发的 110kW 船用燃料电池模块，顺利获得了法国船级社（BV）的原则性认可（AIP），标志着中船动力集团在落实“双碳”战略、布局氢能产业赛道上取得了重要突破，在新能源船舶技术开拓方面迈出了坚实一步。该型船用燃料电池模块具有绿色环保、材料优质、安全防爆、维修便利、适应性强等诸多性能优势。该型燃料电池最终排放物仅为水，能真正实现零碳排放；采用了高性能石墨金属复合双极板 PEMFC，实现了单堆单系统大功率燃料电池模块开发；模块箱体及系统内部具备两级钝化吹扫功能，极大提升了系统安全性；采用电堆与 BOP 分区设计，维修更加便捷。此外，为适合船舶应用环境和布置要求，采用模块化结构设计及分层信息通讯架构，可实现不同数量模块并联系统快速开发，使得设备布置更加灵活，适用于散货船、公务船、游览船等多种船型。该模块具有广阔的产业化应用前景，适用于 2 兆瓦以下的动力系统，既可作为氢燃料电池船舶的动力装置，也可作为大型船舶的电力辅助装置，还可应用于移动式充电站或分布式电站系统。此外，该产品满足 CCS 最新发布的《船舶应用燃料电池发电装置指南》的要求，可助力内河绿色智能船舶的产业化应用。

来源：国际船舶网，2024-02-03

http://www.eworldship.com/html/2024/Manufacturer_0203/200644.html

首次提出谋划建设珠海海洋中心！珠海加快建设特色型现代海洋城市

2024 年 1 月 30 日，珠海市第十届人民代表大会第四次会议开幕。大会透露，珠海拟大力发展海洋经济，加快建设特色型现代海洋城市，目前正谋划建设珠海海洋中心。具体来看，珠海将用好南方海洋实验室等一批重大平台，大力发展海上风电、光伏、海洋生物医药、海洋新材料、临港重化、海工装备、滨海旅游等产业。在打造海岛旅游新名片方面，政府工作报告提出，珠海市财政将安排不少于 5 亿元集中投入万山重点海岛开发、产业发展。加快桂山岛、外伶仃岛、东澳岛、三角岛等海岛旅游业特色化发展，推动海岛镇村风貌提升。值得关注的是，谋划建设珠海海洋中心的设想首次提出。具体而言，珠海将依托南方海洋实验室现有科普基地建设珠海科技馆，同时依托南方海洋实验室、国家海洋试验场陆基基地等载体，谋划建设集海洋产业服务、会展旅游等功能为一体的珠海海洋中心。

来源：海洋知圈，2024-01-31

<https://mp.weixin.qq.com/s/g9wajyWymPa7p47HZPocUg>

国际海事组织船舶设计和建造分委会第 10 次会议闭幕

1 月 26 日，国际海事组织（IMO）船舶设计和建造分委会（SDC）第 10 次会议闭幕，会议由丹麦的 Erik Tvedt 先生主持，IMO 秘书长 Arsenio Antonio Dominguez Velasco 先生全程参会并致开幕辞和闭幕总结。在船舶设计方面，会议完成了《减少商业船舶水下辐射噪声导则》修正，中国提案建议实施流程纳入导则、引入与船舶安全影响框架等主张均被采纳。会议审议了《在船舶结构中使用纤维增强塑料(FRP)导则》相关修订建议，经我国与相关代表团现场明确反对，会议决定导则修订不扩大产出范围。会议还完成了 SOLAS II-1 章 C、D、E 部分功能要求文件的起草，《客船发生火灾或进水事故后系统性能评估的暂行解释性指南》的架构重建和船上噪声级规则声级计校准统一解释等工作。船舶建造方面，会议以中国提案为基础起草了载重线公约修正案草案，确定将甲板建筑物设置的栏杆和铺缆船舶等特殊船型的通海口位置栏杆纳入公约 25 条适用范围，并提出了替代栏杆链索设立下垂量标准。该修正将对保护船员落水、维护海上人命安全发挥重要作用，取得与会代表团一致支持。会议以中国、日本和国际船级社协会提交文件为基础，初步完成了《非液货船应急拖带装置布置导则》起草工作，我国提案提出的 5 点建议均被采纳。会议以中国、丹麦和国际船级社协会提交文件为基础，完成了“登离船设施构造、维护和检查/检验指南”初步起草。

来源：中华人民共和国海事局，2024-02-04

https://www.msa.gov.cn/msacnms_wap/pages/content.do?articleId=14267197-2D3E-4C5B-A87B-

2023 年船舶工业经济运行分析

2023 年是全面贯彻党的二十大精神开局之年，是三年新冠疫情防控转段后经济恢复发展的一年。我国船舶工业呈现稳中向好、稳中有进、稳中提质的良好发展态势，造船三大指标同步增长，国际市场份额保持领先，收入、利润、出口全面提升，高端装备取得突破，绿色低碳化加速发展。但行业保持平稳健康发展仍面临诸多挑战。三大造船指标同步增长。2023 年，全国造船完工量 4232 万载重吨，同比增长 11.8%；新接订单量 7120 万载重吨，同比增长 56.4%。12 月底，手持订单量 13939 万载重吨，同比增长 32.0%。全国完工出口船 3453 万载重吨，同比增长 12.6%；承接出口船订单 6651 万载重吨，同比增长 64.1%；12 月底，手持出口船订单 13015 万载重吨，同比增长 36.7%。出口船舶分别占全国造船完工量、新接订单量、手持订单量的 81.6%、93.4%和 93.4%。收入利润实现稳步增长。2023 年，全国规模以上船舶工业企业实现主营业务收入 6237 亿元，同比增长 20.0%；实现利润总额 259 亿元，同比增长 131.7%。

来源：中国船舶工业行业协会，2024-02-02

https://mp.weixin.qq.com/s/bxF79DtmkO9zsQdC64GC_A

【国外视野】

全球首艘！日本船厂交付“标志性”散货船

日本最大造船集团今治造船上周四(1 月 25 日)宣布,该公司已向船东交付 181000 载重吨海岬型散货船“CAPE PLEASURE”号。“CAPE PLEASURE”号全长 291.96 米,宽 45.00 米,航速约 14.45 节,配备 6S70ME-C10.5 主发动机,入级日本船级社(NK),悬挂巴拿马国旗。该船配备废气再循环系统(EGR)、选择性催化还原系统(SCR)和压载水处理系统,以满足 Tier III 氮氧化物法规,防止空气污染。通过在螺旋桨附近安装节能附加装置以及使用可减少摩擦的船体涂层,该船的推进性能和环保性能也得到一定改善。此外,“CAPE PLEASURE”号是全球首艘使用日本神户制钢公司开发的低二氧化碳高炉钢“Kobenable Steel”的新造船。该船采用的钢材种类为“Kobenable Premier”,相较于传统钢铁产品,该材料能够降低造船过程中的二氧化碳排放,通过质量平衡法,每吨产品可降低 100%的二氧化碳排放量。今治造船表示,使用低二氧化碳高炉钢材料属于研发造船技术的一部分,这不仅有助于建造环保船舶,还可以降低生产过程中的功耗以及减少制造阶段的原材料用量。同时,该公司还致力于通过船舶建造促进二氧化碳减排,并为早日实现可持续发展的低碳社会而努力。

来源：国际海事信息网，2024-01-30

<http://www.simic.net.cn/news-show.php?id=269971>

美国首艘全电动港口拖船！这家船厂建造交付

近日，由美国船厂 Master Boat Builders 为美国船东 Crowley 公司建造的全电动港口拖船“eWolf”号正式交付。这艘长 82 英尺的船舶辅助拖船是首艘美国建造的全电动拖船，预计将于 2024 年春季 Crowley 的微电网岸基充电站竣工后在圣地亚哥港投入运营。该船按照美国船级社的规则设计，符合美国海岸警卫队规定，能够完全使用电力运行，实现零碳排放，预计系船柱拉力可达 70 吨。该船配有 ABB 公司提供的集成电力包，Corvus Energy 公司提供的一套 6.2 兆瓦时 Orca 电池能源存储系统，肖特尔公司提供的 2 台螺旋桨直径 2.5 米、功率 2050 千瓦的电动 SRP 430 LE 型舵桨。船上还配有 2 台小型发电机组，作为应急使用，并且能在较低的航速下进行长途航行。除了全集成的电力包，ABB 公司还为“eWolf”号提供了人工智能技术，使其具有 360 度可视性，从而提高了船员的安全性和工作效率，并且为客户

所需的可靠性提供了持续性能。“eWolf”号的电池系统将在一个由 Cochran Marine 公司专门设计的岸基站进行充电，配有 2 个 Corvus Energy 公司的集装箱式电池房解决方案 Corvus BOB。“eWolf”号按照美国船级社的规则设计，符合美国海岸警卫队规定。与传统拖船相比，该船在其最初 10 年的运营中将减少 178 吨氮氧化物 (NO_x)、2.5 吨柴油颗粒物和 3100 公吨的二氧化碳 (CO₂) 排放。

来源：国际海事信息网，2024-01-30

<http://www.simic.net.cn/news-show.php?id=269980>

新加坡首艘薄膜型 LNG 加注船交付

1 月 29 日，新加坡海工巨头 Seatrium(原胜科海事)向商船三井全资子公司 Indah Singa Maritime 交付了该集团在当地建造的新加坡首艘薄膜型液化天然气(LNG)加注船“Brassavola”号。交付后，该船将由 Pavilion Energy 租用，用于在新加坡港加注 LNG 燃料。“Brassavola”号全长 116.5 米，宽 22 米，配备双燃料发动机，可以使用船用 LNG 燃料，从而实现更清洁、更低碳运营；配备先进的再液化系统，能够实现更高效的蒸发气体管理，从而减少碳排放；配备最先进技术，装载和加注速度可达 2000 立方米/小时；配备质量流量计量和在线气相色谱仪系统，以提高加注周转率和运营效率。该船还配备两个 GTT Mark III Flex 薄膜型储罐，具有更低的内部压力、温度和蒸发率。据称，该技术可以提高储罐的耐用性，使燃料加注更安全，并减少因蒸发造成的货物损失。该型储罐经过优化，重量更轻，在节省空间的同时，还能提高货物承载能力和运输过程中的燃油效率。

来源：海事服务网，2024-02-01

<https://www.cnss.com.cn/html/sdbd/20240201/352186.html>

MARIC 新巴拿马超灵便型集装箱船再添新成员

2024 年 1 月 17 日，中国船舶及海洋工程设计研究院 (MARIC) 负责研发设计，著名船厂承建的 13000TEU 甲醇双燃料集装箱船顺利签订 6 艘新造船建造合同，为 MARIC 新巴拿马超灵便型系列集装箱船再添新成员，进一步丰富了 Hercules 系列集装箱船产品矩阵。该船总长 335 米，型宽 51 米，型深 30.2 米，采用甲醇双燃料动力系统，甲醇燃料和燃油均可提供全续航里程，极大的增强了营运中燃料选择的灵活性。作为最新一代绿色、节能大型集装箱船，该船首部配备的挡风罩可有效降低各风向角度下的船舶空气阻力；应用了轴带发电机和空气润滑系统，可大幅提升船舶营运经济性；大型减摇水舱和全面优化绑扎系统的应用，可有效提升甲板集装箱装载能力；废热发电、双速货舱风机等的应用，进一步提升了船舶节能效果。该实船订单的签署补全了 MARIC 新巴拿马超灵便型集装箱船的最后的一块拼图，实现了新巴拿马超灵便型集装箱船系列单燃料、LNG 双燃料和甲醇双燃料的实船全覆盖，进一步巩固了 MARIC 在超大型集装箱船设计领域的领军地位。

来源：中国船舶工业行业协会，2024-01-31

<http://www.cansi.org.cn/cms/document/19197.html>

日本邮船新造 LNG 船再获 JERA 长期期租合同

1 月 31 日，日本邮船宣布与日本最大电力公司 JERA 签署一艘新造 LNG 船长期定期租船合同。这艘新船目前正由韩国现代三湖重工建造，将在 2027 年交付，用于为 JERA 运输 LNG 货物。该船全长 289.9 米，宽 46.1 米，载货量约 17.4 万立方米。不过，日本邮船没有透露合同租期和租金等细节。日本邮船表示，该船将配备新一代双燃料低速柴油发动机 X-DF2.2 iCER，可以利用燃料油或者航行期间货舱中蒸发的 LNG。船上还安装了再液化系统，以有效利用多余的蒸发气体。采用薄膜型货舱，具有良好的隔热性能，以确保 LNG 运输的高效性和经济性。连同该船在内，日本邮船已经与 JERA 签订了 11 艘 LNG 船的定期租船合同。通过与 JERA 的合作，日本邮船将为稳定的 LNG 供应做出贡献，并加强和促进作为核心业务的 LNG 船活动。据了解，日本邮船在 2023 年 3 月发布了未来四年的中期经营计划，

其中一项措施就是向核心业务 LNG 船投资 3000 亿日元（约合人民币 144.04 亿元）。日本邮船希望通过核心业务和拓展新业务“两手经营”，实现到 2026 财年全年利润 2700 亿日元（约合人民币 129.64 亿元）的目标。

来源：中华航运网，2024-02-01

https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202402/t20240201_1386644.shtml

日本巨头开发下一代绿色 VLCC

日本出光兴产油轮公司（Idemitsu Tanker Co.）、Iino Kaiun Kaisha、日本邮船（NYK）和日本造船（Nippon Shipyard Co）联合开发设计和建造低排放的 VLCC。与常规油轮相比，这艘马六甲 Max-型 VLCC 的温室气体排放量将减少 40%。日本 90% 以上的原油进口依赖中东地区，其航运业认识到这些油轮在原油运输中的重要作用，正积极探索减少温室气体排放的方法。这包括考虑从传统重油向下一代燃料的过渡，以及技术集成，如二氧化碳（CO₂）捕获装置和风力辅助推进。目前已发布了一张配有 4 个转子帆的 VLCC 设计渲染图。据日媒报道，这些公司的目标是在 2024 年底前完成设计概念和环保设备的选择，2027 年至 2030 年之间建造这艘船。

来源：中国远洋海运 e 刊，2024-02-02

https://mp.weixin.qq.com/s/K8t7JfllfjYKLDMN_44HvQ

常石造船交付首艘 LPG 运输船

1 月 31 日，日本常石集团旗下常石造船向未具名的船东交付了一艘 5000 立方米液化石油气（LPG）运输船。这是常石造船首次交付 LPG 运输船。该船全长 99 米，宽 17.6 米，深 8 米，货舱容量 5000 立方米。新船拥有减少推进阻力的船体形式，配备最新主机技术，符合 EEDI 第 3 阶段的二氧化碳排放规定；配备选择性催化还原装置（SCR），具有先进的推进和环保性能，符合氮氧化物 Tier III 法规的排放要求。常石造船表示，该船的 LPG 储罐完全由内部自主制造，已利用现有设备克服在储罐头部和罐体边缘成型这一重大挑战。安装罐体的 LPG 运输船将保留标准 5000 立方米级 LPG 运输船的主要尺寸。常石集团旗下三井 E&S 造船负责储罐和气体系统的基本设计、详细设计、组装工艺以及精度控制方法。

来源：海事服务网，2024-02-02

<https://www.cnss.com.cn/html/sdbd/20240202/352197.html>

日本船厂完成新一代 92000 吨散货船设计开发

2024 年 1 月 29 日，日本造船厂（Nihon Shipyard）发布公告称，已完成下一代 92000 载重吨散货船（N92BC）的设计开发。据悉，这是 88000 载重吨散货船的下一代型船，采用先进的船体设计并通过各种节能优化装置来提高船舶推进效率，通过大幅减少营运过程中的二氧化碳排放，极大地促进环境友好型船舶的未来发展。具体而言，N92BC 总长 229 米，型宽 38 米，型深 19.65 米，满载吃水 14.2 米，货舱舱口为 7 个。SP-Bow 船首形状设计，以期降低前行时波浪施加的阻力。Super Stream Duct 起到将船舶尾流转换为推力进而减少船体阻力的效果，船舶推进性能得到提高。SURF-BULB 安装在舵上，但舵扭矩与安装前大致相同，因此不会对操纵性能产生影响。ALV-Fin 则安装于后部螺旋桨附近，这种可以减少水阻力的部件现已装备于多艘现代化船舶，并收获了很好的效果反馈。甲醇预留设计，以便将来转换为甲醇燃料。甲板上的系泊布局为将来安装风力辅助推进系统提供了可用空间。

来源：国际船舶网，2024-01-30

http://www.eworldship.com/html/2024/ShipDesign_0130/200483.html

