

每周参考

(2024年04月22日—2024年04月29日 编辑：基础信息室)

【国内动态】	2
重庆发布16条措施支持西部陆海新通道高质量发展	2
亚洲首艘！最大储油量达6万吨，“超级能源碗”完工	2
全国首个单主变轻量化集成式海上升压组块产品装备顺利装船	2
首台！我国自主研发，成功应用	2
我国自研堵漏修复剂在海上油田首次成功应用	3
中国船舶集团签署18艘全球最大27.1万立方米LNG船订单	3
世界最大双燃料运输船！上海交付	3
全球最大江海移动船坞“四航永兴”号出运	4
国内首艘！这家船厂建造海上风电施工平台下水	4
我国首艘江海全域、冬夏全季LNG运输加注船成功交付	4
挺进长江！首艘万吨级江海直达货船“创新5”轮首航	5
海上“大力士”，振华重工5000吨起重船“中天39”轮顺利交付	5
鑫邦船业6400DWT冷藏运输船顺利开工	5
中国船舶711所两项船舶自动化系统通过CCS型式认可	6
多项性能达世界领先水平！同济大学海洋科考教学保障船在广州开建	6
上海交通大学船建学院海洋工程团队圆满完成“海基二号”导管架下水监测项目	6
【国外视野】	7
韩国启动核动力船舶和浮动小堆电厂研究计划	7
日本最大海上风电场落成	7
DP World打造全球首个全电动泊位	7
全球最大氢动力渡船！这家船厂获新单	7
这家船厂建造！美国首艘风力涡轮机安装船下水	8
美国首艘电缆铺设船将开建	8
商船三井新船，可同时运输氨和LPG	8
手持订单全球第一！这家船厂主力船型再获新单	9
瓦锡兰获国内最大新造船甲醇燃料发动机订单	9
超越德国！希腊成为最大集装箱船租赁国	9

【国内动态】

重庆发布 16 条措施支持西部陆海新通道高质量发展

为深入贯彻落实《重庆市加快建设西部陆海新通道五年行动方案（2023—2027 年）》，推动重庆加快建设内陆国际物流枢纽和口岸高地，近日，重庆市人民政府印发《重庆市支持西部陆海新通道高质量发展若干政策措施》（简称《若干政策措施》），支持西部陆海新通道高质量发展。《若干政策措施》提出 4 方面 16 条政策措施。一是支持出海出境大通道发展，二是培育壮大通道经济，三是加强物流基础设施体系建设，四是优化口岸物流营商环境。

来源：中华航运网，2024-04-26

https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202404/t20240426_1389635.shtml

亚洲首艘！最大储油量达 6 万吨，“超级能源碗”完工

4 月 26 日，中国海油发布消息，由我国自主设计建造的亚洲首艘圆筒型浮式生产储卸油装置（FPSO）——“海葵一号”在山东青岛完工交付，标志着我国深水油气装备自主设计建造关键技术取得重大突破。这艘圆筒型“海上油气加工厂”，由近 60 万个零部件组成，最大储油量达 6 万吨，相当于一个“超级能源碗”，最大直径约 90 米，主甲板面积相当于 13 个标准篮球场，高度接近 30 层楼，总重约 3.7 万吨，相当于 3 万辆小汽车的重量。“相较于常规的船型结构，圆筒型 FPSO 体型更小，空间更紧凑，储油效率更高，并且具有钢材用量少、稳定性好、抵御恶劣海况能力强等优点，可有效降低油田开发与运营成本。”中国海油深圳分公司深水工程建设中心总经理刘华祥介绍，“海葵一号”实现了海陆一体化智能中控系统等 15 项关键技术设备自主化应用，并在国内海洋平台首次采用新型天然气脱硫装置和双燃料发电机，能够充分利用油田伴生气，有效提升海上油田的绿色节能水平。据了解，“海葵一号”每天可处理原油约 5600 吨，交付后将拖航至水深达 324 米的深海进行回接，与亚洲第一深水导管架平台“海基二号”共同服役于我国第一个深水油田——流花 11-1 油田，创新形成国内首次“深水导管架平台+圆筒型 FPSO”开发模式，为我国深水油气田高效开发提供全新方案。

来源：新华网，2024-04-26

<http://www.xinhuanet.com/politics/20240426/09a97093b58e401e92a7652a42b769a5/c.html>

全国首个单主变轻量化集成式海上升压组块产品装备顺利装船

4 月 28 日上午，在南通海事部门精心指导和保障下，全国首个装载单主变轻量化集成式海上升压组块产品装备的“鸿盛永辉”轮安全驶离惠生清洁能源科技集团股份有限公司，发往我国纬度最高、最寒冷的海上风电场——华能大连市庄河海上风电场。据悉，该升压组块产品长 39.2 米、宽 24 米、高 22.1 米，重 1648 吨，设计容量 200 兆瓦。据惠生清洁能源科技集团股份有限公司李宁波介绍，轻量化集成式海上升压组块（Slim-SO™）是一款适用于轻型化、快速化和需求多样化的海上升压站上部组块装备，可整体替代海上升压站上部组块建筑设施承担海上风电场全部电能汇集、升压、外输等核心枢纽功能。与传统升压组块相比，本产品布置更紧凑、结构更轻量、制造更高效，大幅减少了升压组块平面布置尺寸，有效解决了结构框架体系大且复杂的难题，设计效率提高 2 倍以上，结构钢材使用量降低 15%~20%。据了解，本产品针对国内台风、地震等极端天气可做到提前预测预警，充分保障了全生命周期关键设备位置结构的可靠性。本项目是 Slim-SO™ 产品序列中单主变型号的首次实施应用。

来源：中国水运网，2024-04-28

<http://www.zgsyb.com/news.html?aid=681134>

首台！我国自主研发，成功应用

据悉，由我国自主研发的首台大型深水导管架调平器在中国南海成功完成海试和工程应

用，标志着我国大型深水导管架安装关键技术能力实现重要突破。据了解，导管架平台是目前世界海上油田使用最广泛的一种石油平台。安装深水导管架必备设备是导管架调平器，其主要功能是对导管架基础进行精确调平。本次应用的调平器设计最大水深500米，可适用96英寸、102英寸及108英寸三种规格钢桩的导管架调平作业，最大调平力达3000吨，依托亚洲第一深水导管架“海基二号”，开展了甲板功能试验及保压测试、下放到应用水深功能试验及保压测试、“海基二号”导管架钢桩工程应用、回收后功能试验等闭环试验，试验及应用结果与设计参数全部吻合，性能指标达到国际同类技术先进水平。

来源：新湖南，2024-04-27

<https://m.voc.com.cn/xhn/news/202404/19841232.html>

我国自研堵漏修复剂在海上油田首次成功应用

据悉，中国海油在南海东部西江30-2油田B26ST2井完成井下安全阀液控管线在线堵漏作业。这是我国自主研发的压力激活型堵漏修复剂首次在海上油田成功应用。近年来，海上油气田生产系统的控制管线微小渗漏事件成为影响现场生产和作业安全的潜在因素，针对在役井系统流程管线微小渗漏进行在线堵漏，成为确保海上油气田安全生产的重要技术。据介绍，一直以来，用于修复管线微小渗漏的压差激活修复技术被国外公司拥有，单次作业费用高达15万美元。为此，中海油能源发展股份有限公司工程技术分公司深圳分公司技术团队自主进行科研攻坚，历经一年多，研究合成压差形变高分子胶乳，复配出具有自主知识产权的压力激活型堵漏修复剂，并开展注入工艺技术研究，建立高精度数字模型模拟及性能评价，充分验证国产化堵剂性能效果，最终在现场成功应用。该修复剂常态是一种稳定的液态化学药剂，通过泵注到漏失点附近，进行自适应密封。当呈分散体系状态下的堵剂到达漏点处，堵剂在一定压差条件下被激活形变，自动吸附聚集，融合固化，将漏点密封。据悉，下一步，该技术将推广应用，为海上油气田构建安全生产屏障，为油气增储上产提供有力保障。

来源：中国科技网，2024-04-25

<http://www.stdaily.com/index/kejixinwen/202404/6792531a4654419f94326f53aaafcaab.shtml>

中国船舶集团签署18艘全球最大27.1万立方米LNG船订单

4月29日，中国船舶集团有限公司与卡塔尔能源在京举行18艘全球最大27.1万立方米超大型液化天然气（LNG）运输船项目签约仪式。此次签约项目中的LNG船将由中国船舶集团旗下沪东中华自主设计、建造，总长344米，型宽53.6米，型深27.2米，设计吃水12米，采用双燃料低速机推进和NO96 Super+围护系统。该型船具有五大技术特点：舱容方面，采用5舱方案，尺度紧凑，较常规17.4万立方米大型LNG船运载能力提升57%；性能方面，采用多目标优化的双艏鳍线型，具有优异的快速性，蒸发率更低，吨海里货物运输能耗比17.4万立方米LNG船降低9.9%；安全性方面，液舱采用增强型绝缘模块，配置实时晃荡监测系统、船体配置应力监测和防碰撞系统，有多重保障，安全可靠；操控性方面，配备再液化系统和轴发反向助推系统，操控灵活，碳强度指标（CII）比17.4万立方米LNG船低23%，可以灵活匹配不同航线的各种运营区间；兼容性方面，多元化优化吃水和配载设计，覆盖各大主流航线。

来源：中国船舶，2024-04-29

https://mp.weixin.qq.com/s/SC1fx44uTmtUkr_0ohgyg

世界最大双燃料运输船！上海交付

4月22日，中国船舶集团旗下江南造船为万华化学公司建造的99000立方米超大型乙烷双燃料运输船（VLEC）系列船首制船（H2781船）“GAS CHANGJIANG”正式命名交付，该船是万华化学在江南造船订造的第一艘超大型乙烷双燃料船舶，是江南造船为乙烷长途运输“量身定造”的船型，获得过船舶工业界的最高奖项-科学技术特等奖。该型船总长230米，型宽36.6米，型深22.5米，入级美国船级社（ABS），适用于运输乙烷、乙烯和LPG

等多种液化气体，具有油（气）耗低、蒸发率（BOR）小、无液位装载限制、维护成本低等优势，以及“设计领先、技术先进、绿色环保、高效节能、环境舒适、智能管理”的特点，经济效益和社会效益显著。VLEC是江南造船建造的优势船型，截至目前已手持订单32艘，以运力计占全球市场份额的80.2%，标志着中国设计、中国建造并采用中国核心技术的VLEC已经达到世界领先水平。99000立方米VLEC由江南造船自主研发设计，特别是其核心的低温货物围护系统是自主创新研制的B型舱（BrillianceE®）。

来源：海事服务网，2024-04-23

<https://www.cnss.com.cn/html/shipbuilding/20240423/352972.html>

全球最大江海移动船坞“四航永兴”号出运

4月23日，全球最大江海移动船坞—45000吨宽扁浅吃水型半潜驳“四航永兴”号在江苏通州湾圆满完成全国最大最重海上风电安装平台浮装出海运输任务。这艘“超级海上移动船坞”是中交第四航务工程局有限公司（简称中交四航局）自主研发设计建造的半潜驳船，可以满足全球各大洋、各大江大河调遣运输和打捞救援需求，填补了我国浅港和河口水域作业的超大重载船舶的空白。本次完成出运的为新一代深远海大型风电安装平台，下水自重高达22000吨，是目前国内单体发运下水重量最大的风电安装平台，标志着“四航永兴”号这只海上巨无霸、大国重器作为国家核心海工装备承担超级船机装备海上出运任务首战告捷，体现了中国交通建设的科技实力、科技自信和科研、建造水平，为我国加快建设海洋强国提供了强有力的支持，也为全球江海交通运输和能源安全发展提供了更加安全可靠的先进装备保障，成为超级大件江海运输的一件高科技海工神器。“四航永兴”船是全球最大的宽扁浅吃水型半潜驳船，船长164米，船宽65米，型深10.2米，甲板面积10660平方米，最大下潜深度26.8米，具有宽扁浅吃水特性；船舶四角设置塔楼，两座艏塔楼可通过液压顶升及滑轨装置进行移动，使“半潜驳”变为“甲板驳”，做到“一船两用”。该船的智能压载系统，在运输重物上驳、拖航及下潜过程中，可根据重量分布自动调节压载状态。

来源：央广网，2024-04-25

https://www.cnr.cn/gd/guangdongyaowen/20240425/t20240425_526681275.shtml

国内首艘！这家船厂建造海上风电施工平台下水

4月23日上午，国内首艘搭载智能船舶系统的1800吨自升自航式海上风电施工平台——“港航平5”（DJHC8086）缓缓靠泊码头，标志着由天津港航工程公司投资建造的国内“第四代+”海上风电施工平台在江苏南通天津重工顺利下水。据了解，台“港航平5”是新一代风电安装平台，是海上风电建设的“大国利器”，是代表风机安装船最新水平的“第四代+”型号。该平台为桁架桩腿、齿轮齿条升降系统的自升自航式海上风电安装平台，由武汉船机与天津重工联合为天津港航建造。“港航平5”船长135米、宽50米，最大作业水深70米，最大起重能力1800吨，甲板以上起升高度168米，升降系统桩腿长度135米，配备DP2动力定位系统和具备无限航区能力，可容纳120人在海上生活居住，满足20兆瓦及以上风机设备的施工作业要求，同时携带2套16MW风机的能力，是目前国内起重综合能力最强、起升高度最高、升降桩腿最长的自航自升式海上风电施工平台。该平台尾部右舷设置1台1800吨绕桩式主起重机，最大吊高甲板以上168米。首部右舷设1台380吨辅起重机，主要用于配合主吊作业。主甲板尾部右舷设有1台6吨伸缩吊，主要用起吊栈桥。主甲板首部左舷桩腿附近设有1台15吨折臂式杂物吊，用于舷内和舷外的货物、人员起吊。

来源：国际船舶网，2024-04-25

https://mp.weixin.qq.com/s/H5Wis9M0350_RlqHcxubew

我国首艘江海全域、冬夏全季LNG运输加注船成功交付

中国海油28日宣布，我国首艘江海全域、冬夏全季LNG（液化天然气）运输加注船——“海洋石油302”在江苏省南通市成功交付。该船将以其“江海直达”“冰区航行”等性能

优势，为我国江域、海域液化天然气船舶提供灵活的加注服务。“海洋石油 302”是国内首艘通过中国船级社入级建造检验的 LNG 运输加注船，总长 132.9 米，型宽 22 米，型深 11.8 米，设计吃水 5.8 米，单体容量 6000 立方米。该船具备满足远洋无限航区要求，适航于长江极值低水位航道等优势。中海油能源发展股份有限公司采油服务分公司副总工程师黄国良介绍，“海洋石油 302”采用“可倒桅”设计，可使桅杆通过液压进行折叠，以降低船舶整体高度，具备安全通过长江大桥驶入长江的能力，真正突破“江海界限”，成为我国首艘可以进入长江干线航段行驶的 LNG 运输加注船，实现江海直达一站式 LNG 加注运输。同时，为突破季节限制，该船自设计研发之初就考虑了冰区航行的应用场景，加强船体结构设计，冰带外板和首柱都进行了加厚，使其可在除大块固定冰以外的漂流浮冰海域(如中国北方冬季沿海)航行，进一步扩大作业范围。该船还装备了全新的拉式桨全回转推进器，在相同推进电机功率下，比传统推式桨快约 0.25 节/时，且燃油量可减少 1.18 吨/天，在环境保护与经济效益方面拥有卓越表现。

来源：中国新闻网，2024-04-28

<https://www.chinanews.com.cn/cj/2024/04-28/10208066.shtml>

挺进长江！首艘万吨级江海直达货船“创新 5”轮首航

4 月 24 日，装载着 5400 余吨进境粮食的新型江海直达船“创新 5”缓缓驶离宁波舟山港老塘山 5 号码头，通过江海直达运输方式，经由三峡，前往重庆港。此次航行，舟山万吨级江海直达船将顺着长江逆流而上，首次穿过三峡大坝，挺进长江上游，开启舟山江海直达上游运输的新征程。“创新 5”轮总长 130 米，型宽 16.20 米，型深 8.50 米，航速 11 节，满载吃水 6.10 米，载货量 9485 吨，是全国第一艘从东海进长江过三峡船闸直航重庆的 10000 吨级柴油/LNG 双燃料新能源江海直达散货轮。“创新 5”轮具备“宜江”“适海”“绿色”“经济”四大特性。本次航程，该轮将全程使用 LNG 动力，燃料成本节省 23%左右，对江海联运高质量绿色发展带来示范作用。

来源：中国船级社 CCS，2024-04-27

<https://mp.weixin.qq.com/s/FOJr3FOhWUHLE0OTomKq7g>

海上“大力士”，振华重工 5000 吨起重船“中天 39”轮顺利交付

近日，由上海振华重工启东海洋工程股份有限公司为立洋海洋工程有限公司建造的 5000 吨自航式全回转起重船“中天 39”轮在启东顺利交付。CCS 江苏分社南通办事处副主任万万应邀参加交付仪式。“中天 39”轮总长 215 米，型宽 51.8 米，型深 19 米，船舶甲板设计载荷 15 吨每平方米，船艏设置一台大型海洋工程起重机，其固定起吊能力 5000 吨，全回转起吊能力 3500 吨，整体尺寸配置及功能在国内名列前茅，可满足国际、国内海上起重作业，主要承接海风基础、海上升压站、海上油气等海洋工程业务，同时兼具跨海大型桥梁建设、大型构筑物吊装、特大型沉船沉物打捞等作业能力。“中天 39”轮的成功交付，将为我国深入推进深远海风电产业发展再添利器。该轮建造期间，CCS 提前谋划，精准实施，多次与船厂开展技术交流，为该轮的顺利交付保驾护航，赢得了船厂和船东对项目组一致好评。

来源：中国船级社，2024-04-26

<https://www.ccs.org.cn/ccswz/articleDetail?id=202404261013692968>

鑫邦船业 6400DWT 冷藏运输船顺利开工

近日，中国船级社（CCS）执行建造检验的 6400DWT 冷藏运输船开工仪式在荣成鑫邦船业有限公司联合厂房举行。该船系荣成鑫邦船业有限公司首次建造船型，具有 CCS 绿色环保附加标志。该船总长 114.95 米，型宽 17 米，型深 10.5 米，设计航速 13.8 节，续航力大于 10000 海里，并使用新型环保型冷剂，制冷速度快且效率高，能耗降低 20%。同时该船采用 CFD 和水池试验优化线型，快速性、操纵性及油耗指标优异，能效指标满足公约的更高

要求。CCS 青岛分社威海检验处长期驻守石岛造船基地，通过将服务窗口前移，提供“一站式”服务，与船东、船厂密切配合，将共同解决建造中的技术难点，全力以赴保障船舶建造质量。

来源：中国船级社，2024-04-26

<https://www.ccs.org.cn/ccswz/articleDetail?id=202404261040480264>

中国船舶 711 所两项船舶自动化系统通过 CCS 型式认可

近日，中国船舶七一一所自主研发的 HT-VCS11 型阀门遥控系统和 HT-LMS11 型液位遥测系统成功通过型式试验，顺利获得中国船级社 CCS 颁发的型式认可证书。HT-VCS11 型阀门遥控系统对阀门、泵等设备进行控制，显示阀门的状态和报警信息。阀门遥控系统可适配电液、电动等多种阀门驱动动力形式，可根据需要配置随动控制、PID 控制等控制方式，具有手动和自动两种控制模式，可实现按预设流程一键自动调拨。HT-LMS11 型液位遥测系统可进行液位、温度、压力等测量，计算舱容、舱容比、液位高度等信息，并输出液位报警。液位遥测系统可适配浮子式、压电式、雷达式等液位传感器，可根据船舶纵倾、横倾值进行液位修正，可对舱容和液位数值进行滤波处理，减少船舶晃动产生的误差。目前，七一一所已承接了大连海事大学智能研究与实训两用船、国信 2 号养殖工船、大百汇养殖工船等项目的阀门遥控系统和液位遥测系统，后续将在远洋运输货船上进一步推广应用。通过深化产品谱系的拓展，在原有的机舱监测报警系统、推进遥控系统的基础上，增加阀门遥控系统和液位遥测系统，为用户提供完整的综合自动化解决方案，有效提升了船舶自动化水平。

来源：船海装备网，2024-04-24

<https://www.shipoe.com/news/show-71530.html>

多项性能达世界领先水平！同济大学海洋科考教学保障船在广州开建

4 月 25 日，同济大学 2000 吨级海洋科考教学保障船在广州正式开工建造。该船建成后，将成为我国东海海域乃至全国科考调查与工程保障能力首屈一指的海洋级综合科考平台。该船是一艘智能型科学考察船，其船长 82 米，船宽 15 米，型深 6.9 米，设计吃水 4 米，由中国船舶集团旗下黄埔文冲公司建造，中国舰船研究设计中心设计。除全球无限航区航行（冰区除外）、全天候作业能力外，该船多项性能达到世界领先水平。据了解，该船搭载作业型 ROV（水下遥控机器人）及多台集装箱式船载实验室，能适应多样性科考任务。同时，其应用先进设计理念和信息技术，具有开阔水域自主航行、辅助靠离泊、远程遥控、船舶能效监测和故障诊断等智能船舶功能。该船采用国产化吊舱和柴油发电机/电池的混合动力系统，更加节能环保。同济大学副校长石振明介绍，为了进一步建设国际一流海洋学科，提升国家海洋科考能力，针对国内 2000 吨级、经济适用、绿色智能的科考船相对稀缺的现状，同济大学决定立项建造海洋科考教学保障船。

来源：中国科技网，2024-04-25

<http://www.stdaily.com/index/kejixinwen/202404/82ba6ff300c149fdae416a414cba9884.shtml>

上海交通大学船建学院海洋工程团队圆满完成“海基二号”导管架下水监测项目

近日，由上海交通大学船建学院海洋工程实测团队负责的“海基二号”超深水导管架下水监测项目圆满完成，成功获得了该导管架从拖拉装船-拖航运输-滑移下水整个安装过程的珍贵数据。“海基二号”作业海域平均水深约 324 米，导管架总高 338.5 米，总重 37000 吨，用钢量接近“鸟巢”国家体育场，由此引起地基沉降、大型吊装、重量尺寸控制、装船运输、安装等一系列挑战。“海基二号”是亚洲高度和作业水深最大的导管架，按照百年一遇恶劣海况进行设计。“海基二号”在亚洲首次成功将导管架平台应用水深提升至 300 米以上，可大幅降低开发投资、工程建设和生产成本，对推动我国海上油气增储上产、保障国家能源安全具有重要战略意义。

来源：上海交大船舶海洋与建筑工程学院，2024-04-28

【国外视野】

韩国启动核动力船舶和浮动小堆电厂研究计划

近日，韩国船舶和海洋工程研究所（KRISO）宣布已启动一项研究计划，将在 2024—2028 年期间研发核动力船舶和浮动小堆电厂的核心技术。为实现碳减排目标，近年来核动力船舶在航运业中越来越受重视。韩船研究所即将研发核动力高速新巴拿马型集装箱船（可容纳 1.5 万个标准集装箱）的核心技术，包括核动力船舶的概念设计、一体化核动力船舶安全分析框架的制定，以及推进器的设计和核动力推进系统的概念设计。此外，该研究所还将开展浮动小堆电厂的研究和设计工作。这种电厂可向岛屿供电，并为小堆商业化应用开辟新渠道。

来源：中核战略规划研究总院，2024-04-23

<https://www.atominfo.com.cn/zhzlgghyzy/gwhxx/1421488/index.html>

日本最大海上风电场落成

当地时间上周，日本最大发电企业 JERA 为石狩湾新港海上风电场举行了落成仪式。石狩湾新港（Ishikari Bay New Port）海上风电场位于日本北海道石狩市沿海港口外，规划装机容量 112MW，共安装 14 台西门子歌美飒 SG 8.0-167 DD，采用四桩导管架基础。陆上施工由鹿岛株式会社负责，海上施工由清水株式会社和新日铁工程株式会社的合资企业实施。项目于 2022 年 10 月开始施工，今年 1 月开始商业运行，是日本已建成的最大的海上风电场。项目接入北海道西札幌变电站，为配合电网调峰，还配置了 100MW/180MWh 的储能系统。JERA 与北海道电网签订了为期 20 年的购售电协议，后者 100% 购入项目所发绿色电力。

来源：欧洲海上风电，2024-04-28

<https://mp.weixin.qq.com/s/XHM2mwdeOZuj8gzXOLFHMq>

DP World 打造全球首个全电动泊位

近日，迪拜环球港务集团 (DP World) 接收了 8 台全电动跨运车，这些全电动跨运车将服务于伦敦门户港(London Gateway)即将开放的第 4 个泊位，该泊位斥资 3.5 亿英镑，是全球首个全电动泊位。这批跨运车价值 1200 万英镑，重约 62 吨，充电 45 分钟即可运行长达 4 小时。这批跨运车是零排放的，标志着 DP World 向到 2050 年，旗下港口和码头设备实现电气化的目标迈出了重要一步。DP World 伦敦门户港的港口运营副总裁阿赫桑·阿加(Ahsan Agha)表示：“继今年早些时候，伦敦门户港接受了两台欧洲最大的岸桥后，全电动跨运车的到来对于全球首个全电动泊位来说是一个新的里程碑。该泊位投入运营后，将为 DP World 未来的英国业务发展提供保障，继续为现有最大的集装箱船舶提供服务，同时也将进一步提升我们在全球供应链中的影响力。”此外，该泊位的开放将是 DP World 实现可持续发展雄心的重要一步，此前，DP World 在旗下南安普敦港和伦敦港河码头采用加氢处理植物油（HVO）后，而非化石燃料。DP World 曾在 2023 年的多式联运展(Multimodal 2023)上被评为“年度可持续发展公司”，其目标是成为英国最具可持续发展性的物流企业。

来源：中华航运网，2024-04-25

https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202404/t20240425_1389585.shtml

全球最大氢动力渡船！这家船厂获新单

近日，挪威渡船公司 Torghatten Nord 宣布在挪威造船厂 Myklebust Verft 下单订造 2 艘全球最大氢动力渡船。新船由挪威船舶设计公司设计，计划于 2026 年交付，可在北极圈内韦

斯特峡湾 (Vestfjordstrekningafjord) 极具挑战性的水域作业, 将入级劳氏船级社 (LR), 并将使用挪威北部城市博德 (Bodø) 生产的氢气作为燃料。两艘新船长 117 米, 可装载 120 辆汽车, 将成为世界上最大的氢动力船舶, 至少 85% 的时间使用绿色氢气。这两艘船将以 17 节的平均速度在具有挑战性的条件下航行在全长 278 公里的 Vestfjordstrekninga 渡船航线上, 该航线连接博多、罗斯特岛、瓦罗伊岛和莫斯克内斯岛。船上的储氢装置将向燃料电池供气, 产生的电能用于推动船只并为其辅助系统提供动力, 每年可减少该航线上的二氧化碳排放量约 26,500 吨。该系列船由英国劳氏船级社、船东 Torghatten Nord、挪威船舶设计公司 (The Norwegian Ship Design Co)、船厂 Myklebust Verft、系统集成商 SEAM 和氢气供应商 GreenH 共同合作建造。

来源: 网易新闻, 2024-04-28

<https://www.163.com/dy/article/J0S929510534MV15.html>

这家船厂建造! 美国首艘风力涡轮机安装船下水

近日, 由海庭美国船厂 (Seatrium AmFELS, 原吉宝美国船厂) 建造的美国首艘琼斯法案海上风力涡轮机安装船 (WTIV) “Charybdis” 号顺利下水。“Charybdis” 号由美国能源公司 Dominion Energy 订造, 完工后将由 Dominion Energy 子公司 Blue Ocean Energy Marine 运营。该船将以弗吉尼亚州汉普顿路为母港, 为 Dominion 的弗吉尼亚州沿海海上风电 (CVOW) 项目的建设提供支持。这艘 WTIV 船长 472 英尺, 宽 184 英尺, 深 38 英尺, 是世界上最大的海上风电安装船之一。配备了一台主起重机, 吊臂长度为 426 英尺, 预计起重能力为 2200 吨。该船将为最多 119 人提供住宿。设计能够处理当前的风力涡轮机技术以及 12 兆瓦或更大的下一代涡轮机尺寸, 也能够承担涡轮机基础安装和其他重吊工作。Dominion Energy 公司董事长、总裁兼首席执行官 Bob Blue 表示: “‘Charybdis’ 号不仅对 CVOW 项目至关重要, 而且对美国东海岸海上风电产业的发展也至关重要。”

来源: 国际船舶网, 2024-04-22

<https://mp.weixin.qq.com/s/N6eq6K4LDuuBZ2UfzdHgGg>

美国首艘电缆铺设船将开建

美国新兴海上风电承包商 Kalypso Offshore Energy 已经与荷兰造船商 Royal IHC 签署一份意向书, 将为海上风电市场建造美国第一艘符合《琼斯法案》的电缆铺设船 (CLV), 预计将于 2028 年投运。根据意向书, Kalypso 与 Royal IHC 旨在通过此次合作, 设计并交付美国第一艘本土建造的 5000 吨级海上风电专用电缆铺设船, 以填补美国船舶能力的空白, 推动美国海上风电行业的发展, 改善美国的海上能源前景, 促进当地经济增长。合作伙伴尚未宣布由哪家美国船厂承建。据悉, 该型电缆铺设船的设计和建造符合《琼斯法案》标准, 确保遵守美国国内海上贸易法规。该船将提供安装、维修和维护等电缆铺设服务。Kalypso 和 Royal IHC 表示, 双方将继续密切合作, 以最终确定合同、工程和施工细节。目前, 美国海上风电行业有史以来第一艘小型船员转运船 (CTV) 已于 2023 年开建, 总长 12 米, 最多可容纳 12 人, 由英国船舶设计公司 Chartwell Marine 设计, 路易斯安那州造船厂建造, 计划于 2024 年夏季投用, 届时将为海上风电开发商 Ørsted 及其美国合资伙伴 Eversource Energy 提供服务。

来源: 搜狐网, 2024-04-28

https://business.sohu.com/a/774915731_630256

商船三井新船, 可同时运输氨和 LPG

日本航运巨头商船三井 (MOL) 旗下的公司 Aramo Shipping (新加坡) 已从日本名村造船厂接收了 1 艘 LPG 双燃料 LPG/氨运输船。据了解, 新船名为 “Aquamarine Progress II” 号, 长 230 米, 宽 36.6 米, 舱载量为 87119 立方米。该船将根据与日本液化石油气进口商和分销商 GYXIS 公司的定期租船合同进行航行。该船既可以使用 LPG, 也可以使用常规重油。MOL

表示，与使用重油相比，使用 LPG 作为燃料可以减少约 20% 的二氧化碳排放，并可以减少 90% 的硫氧化物(SOx)和颗粒物(PM)。此外，该船允许同时运输氨和 LPG。氨在燃烧过程中不排放二氧化碳，预计未来将成为新一代清洁能源。MOL 已设定了在 2050 年之前实现温室气体净零排放的目标。

来源：中国船检，2024-04-28

<https://mp.weixin.qq.com/s/OMAcYDK-nhzayZmQ64EVXQ>

手持订单全球第一！这家船厂主力船型再获新单

近日，意大利航运公司 d'Amico International Shipping (DIS) 旗下 D'Amico Tankers 宣布在新扬子造船下单订造两艘 75000 载重吨环保型 LR1 型成品油船。这是 DIS 公司自 2015 年以来首次订造新船。据悉，这两艘新船造价为每艘 5540 万美元，总价值 1.108 亿美元（约合人民币 8.02 亿元），预计将分别于 2027 年 9 月和 11 月交付。作为参考，克拉克森的数据显示目前一艘 73000-75000 载重吨油船新船价格约为 6000 万美元，与去年同期的 5550 万美元相比增加了 8%。d'Amico International Shipping 公司董事长兼首席执行官 Paolo d'Amico 表示：“我很高兴地宣布这两艘环保型成品油船的建造协议，它们将是我们船队中最高效、最环保的 LR1 型成品油船，这项交易符合我们打造一支非常现代化船队的战略目标。此外，通过该协议，DIS 将进一步加强其在 LR1 成品油船市场的地位，使其船队达到 8 艘现代化船舶的规模。相信在未来几年里，这一细分市场将继续提供令人感兴趣的回报。”

来源：国际船舶网，2024-04-22

https://mp.weixin.qq.com/s/_WyKPOULOCn10ZkC0nFKeg

瓦锡兰获国内最大新造船甲醇燃料发动机订单

科技集团瓦锡兰将为中国远洋海运集团有限公司的五艘新集装箱船和东方海外货柜航运有限公司 (OOCL) 的七艘新集装箱船提供甲醇燃料辅助发动机。每艘船将配备三台 8 缸和两台 6 缸瓦锡兰 32M 甲醇发动机。这是迄今为止中国海运业最大规模的使用甲醇燃料的新造船订单。瓦锡兰于 2023 年 12 月获得该订单。这些船舶还将配备选择性催化还原 (SCR) 废气净化系统和交流发电机作为解决方案的补充。设备将通过瓦锡兰的合资公司中动瓦锡兰发动机 (上海) 有限公司 (CWEC) 提供。瓦锡兰 32M 甲醇燃料发动机已获得全球多家船级社的型式认可证书。研究表明，使用甲醇替代重油可以减少二氧化碳和其他温室气体的排放。从可再生资源中提取的绿色甲醇尤其能进一步减少碳足迹，因而是未来运输船的核心脱碳解决方案之一。

来源：船海装备网，2024-04-26

<https://www.shipoe.com/news/show-71590.html>

超越德国！希腊成为最大集装箱船租赁国

希腊已正式超越德国，跃居成为全球拥有最大租赁箱船船队的国家。克拉克森研究 (Clarksons Research) 的数据显示，随着加拿大、希腊、英国、中国和日本船东的租船订单数量超过德国船东，集装箱租赁市场预计还会出现新的变化。回顾过去的十年，集装箱船租赁船队在集装箱船总运力中的占比已从接近一半的份额缩减至如今的 40%。在此期间，德国船东的租船船队份额大幅缩减至 17%，即 190 万 TEU，与金融危机前的近 70% 相比可谓是大相径庭。当时，德国的 KG 融资体系极大地刺激了集装箱船的投资热情。与此同时，希腊船东的崛起成为航运界的一大亮点。这一崛起是在 Costamare 和 Danaos 等领军企业带动下实现的持续增长，两家船东的船队在 2010 至 2017 年间均实现了翻倍的增幅。值得注意的是，在班轮运营商直接下达新造船订单的推动下，租赁市场船队占总船队的比例进一步下降。2014 年以来，班轮运营商直接订购了约 64% 的集装箱船运力。此外，承运商也在买卖市场中占据了主导地位。自 2019 年，约 61% 的集装箱船运力是在二手市场购入的。根据克拉克森的数据，租船市场船东的下降趋势似乎仍将持续。目前，集装箱船租船船东的部分仅占订

单量的 17%，为本世纪以来的最低水平。

来源：国际海事信息网，2024-04-28

https://mp.weixin.qq.com/s/LvGi_S-H73hqyQrmpHVhYQ