

每周参考

(2024年07月01日—2024年07月08日 编辑：基础信息室)

【国内动态】	2
中国首个智能航运领域国际标准正式发布	2
安徽明确目标：2027年船舶工业产值突破500亿元	2
“极地”号破冰调查船入列自然资源部北海局	2
全球单体容量最大的漂浮式风电平台在广州建成	3
我国海上首个全方位绿色设计油田投产	3
我国海洋平台导管架关键设备国产化取得新突破	3
世界最大FPSO项目“N1151 (P-82)”艏总段顺利出坞	4
全国最大海缆施工船“启帆19号”在南通海门顺利交付	4
我国新一代破冰调查船“极地”号青岛入列	4
首艘!“国家能源821”轮散货船正式投运	5
长江流域首艘纯电力推进全回转拖轮顺利下水	5
山东海洋集团1500吨海上风电安装船“蓝鲲01”顺利交付	5
5艘趸船交付, CCS助力云南高标准船舶升级换代	5
500吨级执法船“中国渔政46018”顺利下水	6
中集太平洋海工+Seaspan, 第三艘7600立方米LNG加注船成功下水	6
杭齿集团为“上海之星”号游船提供齿轮箱配套	6
韦立新造六艘32.5万吨WinningMax型矿砂船并与恒力集团签署战略合作协议	7
自然资源部第一海洋研究所牵头发起的联合国“海洋十年”项目成功获批	7
【国外视野】	7
全球最大班轮公司新里程碑	7
日本最大自航式电缆敷设船! 这家船厂开工建造	8
韩公布造船业核心技术推进项目	8
扩大AI应用! 造船巨头在建LNG船采用新技术	8
印尼Pertamina联手日本NYK就碳减排和碳捕捉领域签署谅解备忘录	9
GTT推出新一代LNG液货围护系统	9
马士基油轮再造2艘VLAC	9
布局西非! 韦立国际继续大手笔造船	10
Consort Bunkers、ClassNK、Yanmar和Taiko签署MOU加速推进替代燃料加注船发展	10
韩国6月新船订单量全球占比降至一位数	10

【国内动态】

中国首个智能航运领域国际标准正式发布

据国家市场监督管理总局消息，近期，我国联合多国共同制定的智能航运领域国际标准《船载网络安全风险评估》(ISO 23799:2024)正式发布。该项智能航运领域国际标准全面对标国内外海事公约、规范和标准，规范了船载网络安全风险评估要素、流程，以及船载系统安全风险识别、分析和评价等有关要求，并创新性提出基于矩阵原理的定量风险评估方法。中国、美国、丹麦、比利时、日本、韩国等9个国家共同组建国际化专家团队，协同开展该项国际标准研制工作。在制定过程中，汇聚了来自标准化、船舶总体设计、船舶检验、船舶建造、信息技术研究和设备研发等相关方的智慧。该项标准将进一步支撑船载基于计算机的信息及控制系统的设计、开发、安装部署及全寿命周期管理。有助于识别船载网络安全风险、定量评估风险等级、建立风险处置优先级等，将大幅提升船舶网络安全防御能力，为业界更好履行国际海事组织《安全管理系统中海洋网络风险管理》(IMO MSC 428(98)号决议)，以及国际船级社协会(IACS)船舶网络韧性(UR E26)、船载系统和设备的网络韧性(UR E27)等最新要求提供切实可行的解决方案。

来源：航运在线，2024-07-03

<https://mp.weixin.qq.com/s/BRQ5as2ekLmv0VOpGSeu4Q>

安徽明确目标：2027年船舶工业产值突破500亿元

7月3日，大皖新闻记者从小安省工信厅获悉，安徽省制造强省建设领导小组近日印发了《安徽省加快内河绿色智能船舶与特色海洋工程装备高质量发展实施方案（2024-2027年）》（以下简称《实施方案》）。《实施方案》明确，到2027年船舶工业产值突破500亿元，造船完工量实现300万载重吨，位列全国第一方阵。《实施方案》明确，到2027年船舶工业产值突破500亿元，造船完工量实现300万载重吨，位列全国第一方阵。内河绿色智能船舶、特色海洋工程装备、游船游艇关键技术研发和典型场景应用实现新突破。船舶与海洋工程高端装备占比稳步提高，新建及改造内河绿色智能船舶数量快速增长，省级船舶与海洋工程首台套重大技术装备取得重大突破。构建“345+N”产业发展格局(3个绿色智能船舶创新发展集群、4个高技术船舶与海洋工程装备产业集群、5个特色化海工装备与配套产业集群和N个重点地区特色产业集群)，形成2个年产值超过100亿元的产业集群。《实施方案》在统筹推进船海装备研发应用、全面提升船海装备发展水平、着力培育良好船海产业生态以及探索创新船海产业发展模式等4个方面提出12项重点任务。

来源：腾讯网，2024-07-03

<https://new.qq.com/rain/a/20240703A0415400>

“极地”号破冰调查船入列自然资源部北海局

自然资源部北海局“极地”号破冰调查船（以下简称北海局“极地”船）入列仪式5日在青岛举行。该船于2022年11月开工建造，2024年6月24日建成交付，母港位于青岛，是我国自主设计、建造的新一代破冰调查船。据介绍，北海局“极地”船船长89.95米、型宽17.8米、型深8.2米，设计航速15节，满载排水量达5600吨，定员60人，自持力80天，续航力为14000海里。该船满足无限航区航行需求，可在1米厚当年冰区中以2节速度破冰航行。该船搭载多种海洋调查设备，能够同步承担大气、海冰、三维水体、地球物理等海洋环境的综合观测调查研究任务。还搭载有无人机、无人船和自主水下机器人等国产主力科考辅助装备，依托我国自主卫星网络系统，具备空、天、海、冰、潜综合一体化的科考能力。新入列的北海局“极地”船将服务于我国海冰等海洋灾害防灾减灾能力提升，冬季可航行于我国黄海、渤海海域进行冰区海洋环境监测调查，兼顾冰区救助。同时，该船具备夏季极地海域科学考察能力，能够丰富我国冰区科考装备平台体系，是我国极地考察的新生力量。另

据介绍，北海局“极地”船继承和延用了北海局原万吨级极地考察功勋船“极地”船舷号。原“极地”船自1986年首航至1994年退役，先后六赴南极，圆满完成我国南极长城站扩建、中山站建站、考察站补给的物资运输等重大任务的保障工作。

来源：自然资源部，2024-07-06

https://www.mnr.gov.cn/dt/hy/202407/t20240706_2851258.html

全球单体容量最大的漂浮式风电平台在广州建成

全球单体容量最大的漂浮式风电平台“明阳天成号”(OceanX)3日在广州完成安装。这也是全球首台双风机漂浮式海上风电平台，首创“V”字型塔架结构，总装机容量16.6兆瓦。“明阳天成号”由明阳智慧能源集团股份公司自主研发，其漂浮式基础由中船黄埔文冲船舶有限公司建造。该平台将在广东阳江青洲四海上风电项目投入使用。据测算，该平台正式投运后，平均每年可发电约5400万度，能满足3万户三口之家一年的日常用电。据了解，不同于常见风车造型的海上风电平台，“明阳天成号”由一个漂浮在海面上的“Y”字型漂浮式基础以及安装在基础上的3个橄榄球形浮筒、1个“V”字型塔架、2台风机组组成，两组巨大的风叶“并蒂”而开。“明阳天成号”叶轮最高处有219米，空中最大宽度约为369米，整座风电平台排水总量约1.5万吨。两台8.3兆瓦风机的叶轮尖端之间间隔5米，可实现最大化的捕风率。平台整体拖航设计吃水5.5米，可应用于水深35米以上的全球广泛海域。

来源：中国新闻网，2024-07-03

<https://www.chinanews.com.cn/cj/2024/07-03/10245342.shtml>

我国海上首个全方位绿色设计油田投产

记者7月1日从中国海油获悉，我国海上首个全方位绿色设计油田——乌石23-5油田群开发项目（以下简称乌石23-5油田群）顺利投产，首次将油气从2000米的海底地下引上广东雷州半岛，成为中国海上油田绿色开发的新样板。据介绍，乌石23-5油田群位于北部湾海域，平均水深约28米，主要生产设施包括新建2座井口平台，并对乌石陆地终端进行改扩建。计划投产开发井43口，其中采油井28口，注水井15口。预计2026年将实现日产约18100桶油当量的高峰产量，油品性质为轻质原油。在乌石23-5油田仅300亩的乌石终端狭小空间内集成丰富的绿色处理工艺，实现了原油处理站、液化天然气站、液化石油气站、生产水站、变电站、5G基站“六站合一”建设，开启了油田高效设计、绿色建设新模式，把对海洋环境的影响控制在最小范围。乌石23-5油田群终端处理厂创新建设生产水处理站和天然气一体化处理装置，在生产水处理站通过连续四级水处理工艺，将上游平台所产含油污水处理到A2级注水标准后，全部输送至海上平台回注地层。这种处理方式既补充了采油所损耗的地层能量，又实现了整个油田群生产水全流程零排放、零污染，是我国北部湾首个实现生产水“零排放”的油田。

来源：中国科技网，2024-07-01

<http://www.stdaily.com/index/kejixinwen/202407/e3660d64addc444bb9ee30d63f1eb985.shtml>

我国海洋平台导管架关键设备国产化取得新突破

7月2日，在珠江口盆地，随着最后一根钢桩打入海底，西江30-2B钻采平台导管架海上安装工作全部完成。这是我国首次成功实现海洋平台导管架关键设备全面国产化，标志着我国海洋石油工程装备国产化进入全新阶段。中国海油深圳分公司深水工程建设中心副总经理高爽说，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“地基”，用于支撑海上油气平台的庞大身躯与巨大吨位。长期以来，我国导管架的灌浆系统、吸能器等关键设备依赖进口，不仅增加项目投资成本，还限制了我国海洋石油工程的发展速度。“西江30-2B平台导管架成功打破了国外技术垄断，实现了导管架隔器、夹桩器、注水放空系统、灌浆系统、吸能器在内的全套设备的国产化，对保障国家能源安全、提升海洋资源开发能力具有重要意义。”高爽说。据介绍，西江30-2B平台导管架为8腿12裙桩固定式平台导管

架，共设有5个水平层，工作水深约98米，导管架高达111米，通过12根139米长的钢桩牢牢固定在海底，总重量约11500吨。

来源：中华航运网，2024-07-04

https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202407/t20240704_1391807.shtml

世界最大FPSO项目“N1151（P-82）”船总段顺利出坞

7月3日，备受瞩目的世界最大浮式生产储油船（FPSO）“N1151（P-82）”项目的船总段，在振华启东海工基地顺利出坞，标志着这一世界级工程项目取得了重要进展。据悉，该FPSO船长360米，宽60米，深34.3米，船体钢结构重量超过8万吨，创下了世界FPSO项目的最大规格纪录。其设计储油量高达160万桶，并具备日产22.5万桶石油和1200万立方米天然气的强大生产能力。该项目不仅规模宏大，更在技术方面展现了前瞻性。它将连接16口井，其中包括9个产油井和7个回注井，同时配备了先进的二氧化碳捕捉和地质储存（CCUS）技术，采用发散系泊方式，体现了环保与高效的双重考量。FPSO作为海上石油开发的核心装备，其综合性与多功能性在业界有着“海上油气处理厂”的美誉。相较于其他石油生产平台，FPSO以其出色的抗风浪能力、广泛的水深适应性、强大的储卸油能力，以及可转移和重复使用的特点，正逐渐成为深海、浅海及边际油田开发的首选方式。此次“N1151（P-82）”项目船总段的成功出坞，不仅展示了我国在海洋工程领域的雄厚实力，也为全球海洋石油开发树立了新的标杆。随着项目的进一步推进，其在提升我国能源自主保障能力、推动海洋经济发展方面的作用值得期待。

来源：中国水运网，2024-07-04

<https://www.zgsy.com/news.html?aid=687373>

全国最大海缆施工船“启帆19号”在南通海门顺利交付

7月3日10时许，由江苏海新船务重工有限公司建造的万吨载缆量新型海缆施工船“启帆19号”轮在南通海门顺利交付。该轮是国内首艘单个转盘装缆量超过万吨的海缆船，是国家在海洋装备领域的又一“大国重器”。据悉，“启帆19号”轮总长108.6米，型宽37.2米、型深8.6米，设计吃水6.0米，11793总吨，可满足无限航区作业要求，是国家在海洋装备领域的国之重器。该轮采用电力推进系统，动力定位DP作业能力领先世界主流海缆船，装配有最大埋设4米埋设犁、60吨门架收放系统、50吨起重机等专业海缆施工设备。同时，采用了纵向海缆敷设布局，在国内首次突破装配悬链线海缆敷设新技术功能，是国内新建的最先进海缆船。海缆施工船作为海上输变电工程建设的核心装备，是国家海洋工程走向深海、远海的重要装备保障，该轮创造了多项国内外第一，对规范和引领国内海缆工程装备技术发展具有重要的意义。该轮的交付使用也意味着我国在新型海底电缆施工船领域的竞争力将大幅提升，为有关国家和地区建设稳定可靠的深远海风电输送通道、助力全球能源利用向绿色低碳转型贡献了力量。

来源：中华航运网，2024-07-04

https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202407/t20240704_1391813.shtml

我国新一代破冰调查船“极地”号青岛入列

7月5日，自然资源部北海局“极地”号破冰调查船（简称北海局“极地”船）入列仪式在青岛举行。该船于2022年11月开工建造，2024年6月24日建成交付，母港位于青岛，是我国自主设计、建造的新一代破冰调查船。北海局“极地”船船长89.95米、型宽17.8米、型深8.2米，设计航速15节，满载排水量达5600吨，定员60人，自持力80天，续航力为14000海里。该船满足无限航区航行需求，获得PC6极地冰级附加标志，可在1米厚当年冰区中以2节速度破冰航行，冰区航行水下辐射噪声控制水平优于中国船级社UN2级声寂标准，极大降低对海洋哺乳动物和生态环境的影响。该船搭载多种海洋调查设备，能够同步承担大气、海冰、三维水体、地球物理等海洋环境的综合观测调查研究任务。该船还搭载有无

人机、无人船和水下自主机器人等三大国产主力科考辅助先进装备，依托我国自主卫星网络系统，具备空、天、海、冰、潜综合一体化的科考能力。

来源：航运在线，2024-07-06

<https://mp.weixin.qq.com/s/mpZrgXX8vzWWi01Z78oOKQ>

首艘！“国家能源 821” 轮散货船正式投运

7月4日，首艘以“国家能源”命名的8.5万吨散货船——“国家能源 821”轮从天津港务码头 13 号泊位驶离，正式投入运营，标志着国家能源集团国际远洋船队更新升级进入新阶段。这是国家能源集团为深入推进国际化布局，扩大远洋运输船队规模，提高国际航运市场影响力，迈出的坚实一步。“国家能源 821”轮由中船黄埔文冲船舶有限公司建造，采用黄埔文冲自主研发的“海鲸”系列设计，船长 228.9 米、型宽 36.0 米、型深 20.15 米、满载吃水 14 米、载重量达 85000 吨，货舱舱容达 10.6 万立方米，适用于装载煤炭、矿石、谷物等多种散货。在设计上，该船采用了船体线型优化、上建降阻等节能技术，配备了高效螺旋桨、节能导管和节能帽鳍等节能装置，在同类船舶中，船舶阻力最低。“国家能源 821”轮在艏部特别安装了节能导流装置，可提高螺旋桨推进效率，提高航速，降低能耗并显著减少二氧化碳排放，具有技术领先、节能环保等特点，其油耗、航速、舱容等各项性能指标均达到世界领先水平。与传统巴拿马型船舶相比，“国家能源 821”轮日油耗降低约 5.7 吨，货舱舱容增加约 16000 立方米，被定位为新一代环保巴拿马型散货船，同时也是国家能源集团船队中载货量最大的远洋散货船。

来源：中国水运网，2024-07-06

<https://www.zgsyb.com/news.html?aid=687549>

长江流域首艘纯电力推进全回转拖轮顺利下水

7月1日，由江苏省镇江船厂（集团）有限公司为南京港（集团）有限公司设计建造的4000 马力纯电力推进全回转拖轮——“宁港电拖 1”顺利下水。据了解，该船由镇江船厂自主设计，是长江流域首艘纯电力推进全回转拖。集成了具有完全自主知识产权的磷酸铁锂电池系统、直流配电系统、永磁电机，把电能作为整艘船的唯一能源，实现零排放、低噪音、零污染。同时，该船的开发建造，对于“电化长江”，推动传统港口和海事行业的技术进步，推动绿色港口转型发展，做好长江生态文明大文章具有十分重要的意义。

来源：网易新闻，2024-07-02

<https://www.163.com/dy/article/J640I7PK0514DFG0.html>

山东海洋集团 1500 吨海上风电安装船“蓝鯤 01”顺利交付

6月30日，山东海洋集团蓝鯤海工 1500 吨风电安装船“蓝鯤 01”在山东青岛顺利交付。“蓝鯤 01”的交付标志着国内最新一代自升自航式一体化海上风电安装船正式诞生，将有效助推我国海上新能源产业向更广更深处拓展。记者在现场了解到，“蓝鯤 01”总长 135 米，型宽 50 米，型深 10 米，艏部配备 1500 吨绕桩式主起重机，可实现 70 米以上作业水深和 170 米以上作业吊高，满足 20MW 海上大功率风机的吊装，起吊能力、作业水深和各项配置等均处于国内领先水平，适用于适深水域沿海及深远海风电场开发作业，可以适应更为复杂、严苛的深海环境。“蓝鯤 01”的顺利交付是山东海洋集团服务国家“双碳”战略、践行绿色低碳高质量发展、助力山东海洋强省建设的新成果，为山东蓝鯤海工拓展海上风电业务注入强劲动能、点燃蓝色新引擎，开启了追风逐梦、向海图强新征程。

来源：船海装备网，2024-07-02

<https://www.shipoe.com/news/show-73152.html>

5 艘趸船交付，CCS 助力云南高标准船舶升级换代

近日，由云南路港船业有限公司承建，中国船级社（CCS）执行建造检验的 5 艘趸船完成检验发证工作，即将在金沙江溪水航道向家坝库区投入运营。5 艘趸船的投入运营作为金

沙江溪洛渡至水富高等级航道建设工程的重要组成部分，积极贯彻了云南省交通厅与 CCS 签订的战略合作协议，满足了沿江群众生产生活和区域经济社会交通运输需求。项目自开工建设以来，CCS 重庆分社高度重视，积极为船厂船东开展合同前服务，成立审图、建造联合项目组，对船舶审图、建造阶段风险点提前梳理并指导认真落实。同时，验船师在开工前、施工过程中为船厂提供多次技术培训，有力保障后续建造和检验工作的顺利开展。该项目先期 5 艘趸船的顺利发证不仅为金沙江中游基础设施建设工程开了好头，也为云南水运发展注入了新的活力，对金沙江水域船舶的升级换代起到引领示范作用。CCS 在后续的建造检验工作中，将继续发挥技术优势，服务云南高标准船舶升级换代，推动云南船舶建造高质量发展。

来源：中国船级社，2024-07-04

<https://www.ccs.org.cn/ccswz/articleDetail?id=202407040839540480&columnId=201900002000000096>

500 吨级执法船“中国渔政 46018”顺利下水

近日，由中船桂江造船有限公司为海南省海洋和渔业监察总队建造，中国船级社（CCS）检验的 500 吨级执法船“中国渔政 46018”轮在梧州顺利下水。该轮为高速公务船型，建成入列后，将有效提升海南渔业执法监管能力，为海南自贸港建设和维护海上渔业生产秩序提供有力保障。该船建造期间，CCS 海南分社北海办事处积极做好客户服务和支撑保障，与船东、船厂保持密切合作和协调配合，全力协助船厂提高船舶建造效率，为该轮的顺利下水创造了有利条件，赢得船东、船厂的赞扬。下一步，CCS 将继续优质高效做好检验服务，确保该船如期顺利交付。

来源：中国船级社，2024-07-04

<https://www.ccs.org.cn/ccswz/articleDetail?id=202407040878907542&columnId=201900002000000096>

中集太平洋海工+Seaspan，第三艘 7600 立方米 LNG 加注船成功下水

7 月 1 日 7:08 分，南通中集太平洋海洋工程有限公司（以下简称“中集太平洋海工”）为加拿大 Seaspan ULC 公司（以下简称“Seaspan”）建造的第三艘 7600 立方米 LNG 加注船（S1067）在西区 2 号船台成功举行下水仪式。该系列船共有三艘 7600 立方米 LNG 加注船，总长 112.8 米，型宽 18.6 米，设计吃水 5 米，设计航速 13 节，船级社为 BV。据了解，该系列三艘 LNG 加注船预计都将于今年交付使用。随着这一系列船舶的陆续投入使用，中集太平洋海工将继续为全球航运业提供高效、环保的 LNG 加注服务，助力航运业实现绿色转型和可持续发展。中集太平洋海工作为国内领先的海洋工程装备制造企业，一直致力于推动绿色航运事业的发展。此次 7600 立方米 LNG 加注船的成功下水，不仅彰显了公司在技术创新和产品研发方面的实力，也为其在国际海工市场赢得更多声誉和认可。

来源：海事服务网，2024-07-02

<https://www.cnss.com.cn/html/sdbd/20240702/353955.html>

杭齿集团为“上海之星”号游船提供齿轮箱配套

日前，东方明珠“上海之星”号游船正式运营，杭州前进齿轮箱集团股份有限公司为该船提供船用混动齿轮箱。该齿轮箱搭载 PTL,PTH 模块，实现混动（柴油机、电机）双输入模式及独立驱动模式，满足正倒车各三种工况，符合船舶设计的最大航速要求。设备调试期间，杭齿集团派驻专业服务团队全程参与，得到了客户的充分肯定。“上海之星”号游船是按照《浦江游览船五星评定标准》打造的具有水上旅游观光、商务接待、婚庆等综合功能的全新游船。总长 49.65 米，载客 300 人，设计最大航速 12±0.3 节，设计观光航速 9 节，属黄浦江游船首创船型。据悉，杭齿集团近几年在高端游船齿轮箱领域取得了长足进步，此前还配套了长江游船、杭州亚运会游船等高端游船，得到了客户的广泛认可。

来源：中国船舶工业行业协会，2024-07-04

<http://www.cansi.org.cn/cms/document/19407.html>

韦立新造六艘 32.5 万吨 WinningMax 型矿砂船并与恒力集团签署战略合作协议

新加坡韦立国际集团与恒力集团在此间举行战略合作签约仪式暨新造六艘 32.5 万载重吨矿砂船签约庆祝仪式。韦立国际集团常务副总裁孙思远与恒力集团有限公司总经理助理陈汉伦签署战略合作协议。6 月底签约建造的六艘“WinningMax”型矿砂船是韦立国际集团首创，联合上海船舶设计院设计，根据其绿色环保发展的经营方针，针对西非至中国铝土矿海运贸易和全程物流链特性，顺应全球节能减碳趋势，与恒力重工携手打造的新一代船型，获得中国船级社和挪威船级社的技术支持和认可。去年 9 月，韦立国际集团就与中国船舶集团签署合同，建造两艘“WinningMax”型矿砂船，加上此次新造的六艘，目前韦立正在建造八艘“WinningMax”型矿砂船。“WinningMax”32.5 万载重吨矿砂船该型船舶总长 329.99 米，型宽 60 米，型深 30.50 米，结构吃水 22 米，航速 13.9 节，可达到船舶能效设计指数（EEDI）指标第三阶段（Phase III）要求。与波罗的海好望角型船舶相比，“WinningMax”吨海里能耗预计减少近 50%；同时该船型满足甲醇燃料预设并配置 12,000 立方米甲醇燃料储存舱，未来采用绿甲醇可实现全航程“零碳”运行。依托该船型，韦立国际集团正在打造一支超大型矿砂船系列船队负责几内亚铝土矿和铁矿远洋运输，并加大对绿色船队的持续投入，以实现其可持续发展的核心战略目标。

来源：中国船舶工业行业协会，2024-07-04

<http://www.cansi.org.cn/cms/document/19401.html>

自然资源部第一海洋研究所牵头发起的联合国“海洋十年”项目成功获批

近日，联合国教科文组织（UNESCO）宣布了联合国海洋科学促进可持续发展十年（2021-2030）（“海洋十年”）框架内批准的 43 项新行动，其中包括由我所牵头、联合国内外多家高水平科研单位共同申请的“西北太平洋台风预报及灾害应对（Typhoon forecast and response in Northwest Pacific，简称 TFRiN）”项目。该科研项目依托“海洋与气候无缝预报系统（Ocean to climate Seamless Forecasting system，简称 OSF）”大科学计划，由我所副所长魏泽勋研究员带领团队，联合日本笹川和平财团海洋政策研究所、中国气象局上海台风研究所、自然资源部海洋发展战略研究所等多家单位科研人员共同实施。TFRiN 项目从 2024 年 7 月 1 日开始实施，为期 6 年半。期间，项目将通过开展国际合作研究，促进台风数据共享，进一步完善关于台风形成和发展机制的理论体系；推动建立西北太平洋沿岸国家共同应对台风的合作机制与合作平台，并针对配套的合作政策与管理方针开展研究，以提升国家间共同开展台风监测和预警行动的科研能力；发展新型风-浪-流耦合的台风预报模式，提高对台风路径和强度的预报水平。该科研项目将推动建立西北太平洋沿海国家共同应对台风的长效合作机制，为保障人民群众生命财产安全和最大限度减少台风造成的损失等方面提供科技支撑，助力提升我国在亚洲台风预测预警领域的科研影响力。

来源：自然资源部第一海洋研究所，2024-07-05

<https://mp.weixin.qq.com/s/NqgpdUM9apAuz4CPFhjaTw>

【国外视野】

全球最大班轮公司新里程碑

全球集装箱航运市场正经历前所未有的变革与扩张，地中海航运公司（MSC）凭借庞大的造船计划、疯狂的二手船收购以及适度的租船策略，现已占据全球运力市场份额的 20%，创下新的里程碑。Alphaliner 最新数据显示，MSC 控制运力即将突破 600 万 TEU。具体来看，

当前 MSC 共控制 837 艘船舶，总运力达到约 598.0 万 TEU，自有船 539 艘，自有运力约 299.9 万 TEU；租赁船 298 艘，租赁运力约 298.1 万 TEU。同时，MSC 手持 99 艘在建新船，预计将新增近 120 万 TEU 的运力，到 2025 年该公司总运力将超过 700 万 TEU。MSC 是全球集装箱运力快速扩张的最大推手。该公司控制运力在近年来出现爆炸性增长，并逐渐甩开所有竞争对手。MSC 成立于 1970 年，历经 30 年发展，在 2007 年 1 月运力首次达到 100 万 TEU，10 年后其运力突破 300 万 TEU，2021 年 7 月达到 400 万 TEU，2022 年 1 月超越马士基，去年 5 月正式突破 500 万 TEU。根据 Alphaliner 和 Linerlytica 的最新中期报告，当前全球集装箱总运力已首次超过 3000 万 TEU。

来源：海事服务网，2024-07-05

<https://www.cnss.com.cn/html/shipbuilding/20240705/353994.html>

日本最大自航式电缆敷设船！这家船厂开工建造

近日，挪威造船集团 VARD 为日本东洋建设（Toyo Construction）建造的日本最大自航式电缆敷设船（NB 980）正式开工。开工仪式在 VARD 位于罗马尼亚的 Braila 船厂举行。按照计划，这艘混合动力电缆敷设船将在罗马尼亚船厂建造船体，之后再由 VARD 挪威船厂进行舾装，最终计划在 2026 年第二季度交付。东洋建设于去年 12 月与 VARD 签署了这艘电缆敷设船建造合同，造价超过 2 亿美元（约合人民币 14.34 亿元）。该船将采用 VARD 9 15 型设计，全长 150 米，宽 28 米，深 12 米，最大吃水 7 米，总吨位 19000 吨，最大航速 13 节，可容纳 90 人，电缆承载能力达 9000 吨，用于阵列间中高压交流电缆铺设，以及电缆埋设操作和施工工作。除了作为电缆敷设船使用以外，该船还配备了用于建筑工程的 250 吨高性能起重机和大量甲板，因此适用于海上浮式风电系泊工程等。该船还将安装四点系泊系统和直升机甲板，配备 DP2 动态定位系统，由 5 台主发电机组和 2 个蓄电池提供动力。新船应用了最新的可持续发展技术，以减少作业和港口停泊期间的碳足迹。船上将配备大型电池组、岸电连接和最先进的能源管理系统。这种可持续设置将提高能源效率，减少二氧化碳、氮氧化物和硫氧化物的排放。

来源：国际船舶网，2024-07-06

<https://mp.weixin.qq.com/s/6euUNd-sd1KbCD3XC9613A>

韩公布造船业核心技术推进项目

韩国产业通商资源部日前在釜山举行“第二届 K-造船技术联盟会议”，宣布启动包括 10 项核心技术推进项目在内的造船业发展蓝图。根据该计划，韩国政府将与民间企业至 2040 年共投资 2 万亿韩元（约合 105 亿元人民币），针对包括氨动力运输船、液化氢运输船、液化二氧化碳运输船、中大型电动船、船舶用碳捕集装置、自主航行平台、液化天然气（LNG）和液化氢货舱国产化、超轻高效协作机器人、无人自主制造工艺技术和码头物流自动化系统在内的核心技术进行攻关，使其成为韩国造船业新增长引擎。韩国产业通商资源部表示，韩国造船业制造能力卓越，但在船舶发动机、货舱等核心技术领域存在不足之处，船舶设备高度依赖海外进口也是薄弱环节之一。针对上述不足，韩国政府与 100 多位产学研专家经过 6 个月的调研，制定上述发展计划。韩国政府还与 HD 韩国造船海洋、三星重工、韩华海洋三家韩国主要造船公司签署了《旨在开发四大现场应对型技术的共同应对谅解备忘录》。根据该备忘录，三大造船厂将共同推进四大课题，包括焊接协作机器人、虚拟现实焊接喷涂教育系统、人工智能聊天机器人、船企与合作公司生产协作平台。

来源：中国科技网，2024-07-02

<http://www.stdaily.com/index/kejixinwen/202407/b01a7fd111b143f3899c41403c98b4a0.shtml>

扩大 AI 应用！造船巨头在建 LNG 船采用新技术

6 月 27 日，韩国 HD 现代（原现代重工集团）旗下子公司 HD 韩国造船海洋和 HD 现代海洋解决方案与韩国泛洋海运(Pan Ocean)、韩国船舶管理公司 POS SM、美国船级社(ABS)

共同签署了《船舶安全管理及碳减排 AI 解决方案业务协议》，携手加强在船舶安全及碳减排领域的合作，并积极扩大 AI 解决方案的应用。根据协议，在船舶安全方面，将采用 HD 韩国造船海洋开发的“AI 船舶安全管理一揽子解决方案”。该方案是由设备自动化控制系统(HiCBM)和船舶综合安全管理系统(HiCAMS)组成的自主航行船舶辅助系统解决方案，无需人为介入，即可实时对船上的机械设备和配件状态进行诊断，对船舱内部火灾等危险情况以及其他突发情况进行自动识别分析，并予以迅速应对。其中，HiCAMS 是以人工智能监控船舱内部火灾的基于图像识别的安全解决方案，可通过对设置在动力舱室等船舶机械机舱区域的 20 多台闭路监控影像和火灾大数据进行分析，在火灾初起阶段就捕捉到起火点产生的烟雾等。特别是该系统采用了人工智能自行积累数据并进行学习的深度学习技术，提高了灵敏度，使得使用普通摄像机的影像也能从源头上消除现有的火灾感知传感器中频繁出现的误报可能性等。为了推进该解决方案应用于实船的实证试验，签约五方计划将其应用于目前正在 HD 现代重工建造的泛洋海运 17.4 万立方米 LNG 船，以验证其效果。

来源：国际船舶网，2024-07-01

<https://mp.weixin.qq.com/s/wQLVlwtrsZN1hGgjKUNeDQ>

印尼 Pertamina 联手日本 NYK 就碳减排和碳捕捉领域签署谅解备忘录

近日，印尼国家石油公司旗下的 PT Pertamina 国际航运(PIS)与 Nippon Yusen Kabushiki Kaisha 集团(NYK)签署了一份谅解备忘录(MoU)。NYK 作为日本和世界领先的航运公司，也是 PIS 自 2022 年底以来的战略合作伙伴。这种战略合作伙伴关系之后，还有一项商业协议计划，其中包括液化天然气和液化天然气(LNG)的运输，以及船舶管理或船舶管理。这一战略合作伙伴关系是真正承诺支持印度尼西亚作为碳捕获和储存(CCS)和减排领导者的国家议程。PIS 首席执行官 Yuki Firmandi 强调了合作的重要性，并准备 PIS 与 NYK 一起在 CCS 运输中发挥重要作用。Yuki 表示，PIS 将专注于 CCS 过程中需要船舶和特殊碳储存设施的运输链。除了支持政府外，此次合作还符合 Pertamina 集团通过 CCS 技术和所有公司和子公司中的各种其他减排举措，到 2060 年实现净零排放的承诺。

来源：Seawaymaritime，2024-07-01

<https://mp.weixin.qq.com/s/Abu7-sQ6I7xRgSvDszFywA>

GTT 推出新一代 LNG 液货围护系统

近日，法国工程公司 GTT 研发的 NEXT1 薄膜型 LNG 液货围护系统正式获得了法国船级社的设计认可和英国劳氏船级社的船舶应用认可。此次认证后，NEXT1 技术可以投入商业应用阶段。NEXT1 技术结合了 NO 96 和 Mark III 两种技术优点，主屏蔽材料应用了 Mark III 技术的 304L 不锈钢波纹板，次屏蔽材料应用了 NO 96 技术的殷瓦钢，绝热材料采用聚氨酯泡沫，同时优化了锚固件，使得液货日蒸发率低于 0.07%。GTT 称，该技术在保温性能和机械性能之间实现了“最佳”平衡。

来源：船海装备网，2024-07-03

<https://www.shipoe.com/news/show-73196.html>

马士基油轮再造 2 艘 VLAC

马士基油轮新增了 2 艘超大型氨运输船(VLAC)订单，使其 VLAC 船队总数达到 10 艘。该公司执行了在韩国船企 HD KSOE 的最后 2 艘备选订单，总投资额达 11 亿美元。HD KSOE 宣布已与一家欧洲航运公司签订了建造 2 艘 VLAC 的合同，但未透露签约方名称。马士基油轮首席投资官 Claus Gronborg 证实，该公司已经执行了最初与该船厂签订的 10 艘 VLAC 中的最后 2 艘备选订单。他表示，公司没有其他剩余的 VLAC 备选订单了。HD KSOE 是现代船厂的控股公司，它为这 2 艘 VLAC 提供的合同报价为 3286 亿韩元(2.382 亿美元)，每艘价格略高于 1.19 亿美元。该公司称，这 2 艘船将由 HD 现代三湖重工建造，计划于 2028 年 9 月交付。去年 12 月，马士基油轮在该船厂下单 10 艘 VLAC，并签署了首批 4 艘 93,000 立方

米船舶的建造合同，从而进入了迅速崛起的 VLAC 领域。克拉克森航运情报网显示，这 4 艘船定价为每艘 1.082 亿美元。今年 4 月，马士基油轮证实确认了 4 艘备选订单，订单总量增至 8 艘。船厂当时宣布这 4 艘船的价格为 1.169 亿美元，这表明最后 2 艘 VLAC 的价格出现了上涨。但此价格与近期的一些 VLAC 订单相比依然偏低，近期类似船舶的订价均超过了 1.2 亿美元。

来源：中国船检，2024-07-05

<https://mp.weixin.qq.com/s/pXMOOnYWB0hv-CSszQXbnFQ>

布局西非！韦立国际继续大手笔造船

在几内亚西芒杜项目取得重大进展后，新加坡韦立国际集团（以下简称“韦立国际”）再次传来重磅消息，该公司于 6 月底与恒力集团签署战略合作协议，并订购了六艘 32.5 万载重吨的“WinningMax”型矿砂船。韦立国际表示，六艘“WinningMax”型 32.5 万载重吨矿砂船是公司首创，联合上海船舶设计院设计，根据公司绿色环保发展的经营方针，针对西非至中国铝土矿海运贸易和全程物流链特性，顺应全球节能减碳趋势，与恒力重工携手打造的新一代船型，获得中国船级社和挪威船级社的技术支持和认可。该型船舶总长 329.99 米，型宽 60 米，型深 30.50 米，结构吃水 22 米，航速 13.9 节，可达到船舶能效设计指数（EEDI）指标第三阶段（Phase III）要求。与波罗的海好望角型船舶相比，“WinningMax”吨海里能耗预计减少近 50%；同时该船型满足甲醇燃料预设并配置 12,000 立方米甲醇燃料储存舱，未来采用绿甲醇可实现全航程“零碳”运行。

来源：海事服务网，2024-07-05

<https://www.cnss.com.cn/html/sdbd/20240705/353993.html>

Consort Bunkers、ClassNK、Yanmar 和 Taiko 签署 MOU 加速推进替代燃料加注船发展

Consort Bunkers 公司、ClassNK、洋马亚洲（新加坡）有限公司（Yanmar Asia (Singapore) Corporation Pte Ltd）和大晃亚太有限公司（Taiko Asia Pacific Pte.Ltd.）联合签署了谅解备忘录（MOU），加速引入更多能够处理替代燃料的加注船。今年 6 月，总部位于新加坡的 Consort Bunkers 公司向广东中远海运重工有限公司订购了 4 艘 7,999 载重吨预留生物燃料及甲醇燃料加注的 IMO 2 型油轮。加上之前的订单，共有 13 艘生物燃料/甲醇燃料加注船将加入 Consort 的船队，总吨位超过 90,000 载重吨。十多年来，Consort Bunkers 船队一直与 ClassNK、洋马亚洲和大晃亚太公司保持着良好的合作关系。ClassNK 提供船舶检验和审核，洋马亚洲提供主机和发电机，而大晃亚太为机舱和泵房提供货油泵组和各类泵组。基于此，Consort Bunkers 也已指定他们在即将到来的多燃料加注船项目中继续发挥同样的作用。各方就此次项目以及包括替代燃料加注船在内的未来项目共同签署谅解备忘录，建立互利合作伙伴关系。根据谅解备忘录，各方同意利用良好的互信关系和各自专长，完成 Consort 船队的更新和扩容项目，包括新型燃料的加注船，并为替代燃料在区域以及全球的推广实施作出贡献。

来源：龙的船人，2024-07-02

<https://www.imarine.cn/146268.html>

韩国 6 月新船订单量全球占比降至一位数

据英国造船和海运动态分析机构“克拉克森研究”5 日消息，上月全球新船订单量为 243 万修正总吨（CGT，100 艘），同比减少 45%。中国承揽其中的 190 万 CGT（74 艘），占比 78%，位居榜首。韩国承揽 22 万 CGT（8 艘），占比降至 9%。业界普遍认为，韩国新船订单量占比降至一位数实属罕见。据分析，由于船坞基本饱和，韩国船企选择性地接单，加上韩国相对具有竞争优势的液化天然气（LNG）运输船订单量减少，导致整体订单量占比下滑。但值得一提的是，今年上半年（1—6 月），韩国订单量同比增加 9%，为 594 万 CGT（132 艘，占比 25%）。另一方面，截至 6 月底，全球手持订单总量环比减少 136 万 CGT，

为 1.3335 亿 CGT。韩国和中国的手持订单量分别为 3829 万 CGT (29%) 和 6895 万 CGT (52%)。

来源：韩联社，2024-07-05

<https://cn.yna.co.kr/view/ACK20240705001600881>