

# 每周参考

(2024年08月26日—2024年09月02日 编辑：基础信息室)

【国内动态】	2
中国船舶公布上半年成绩单：接单 109 艘，净利润 14.12 亿元	2
前 7 个月我国船舶出口超 1700 亿	2
超 150 亿！这家央企船厂获 12 艘箱船订单	2
国务院新闻办公室发布《中国的能源转型》白皮书	3
中俄北极航道合作分委会正式成立，双方深化海运合作	3
温州加快打造近洋国际航运中心	4
我国首艘氢燃料电池海上交通船——“鑫湖未来”号成功下水	4
全球首套 5MW 级海上平台高温烟气余热发电装置交付	4
全球首座深远海封闭式综合试验平台在山东荣成投入运营	5
国内起升高度最高海上风电安装平台交付！	5
中船风电风光氢储试验场燃料电池成功实现离网发电	5
世界最大 24000TEU 级集装箱船同系列第 6 艘船型出江试航	5
世界最大 LNG 动力耙吸挖泥船气体动力试航凯旋	6
全球首制 7500 立方米液态二氧化碳运输船在大连完成柴油试航任务	6
全国首艘海上运营纯电动推进旅游客船上船台	6
东和船舶 13200DWT 冷藏运输船交付	7
《深远海渔业养殖装备合作框架协议》正式签约	7
【国外视野】	8
零碳排放！全球首艘氢燃料商船完工投入运营	8
日本七家船企将合作推进液化二氧化碳运输船研发	8
韩国造船巨头着力构建氢能价值链	8
三星重工打造基于 AI 的安全船厂	9
韩国主要船厂均参与！联合罢工开始了	9
欧洲首款江海直达液化气船设计披露	9
25 万总吨豪华邮轮！3 艘签约	10
美国海军舰船维修合同首次授给韩国船厂	10
DNV 最新报告发现，技术发展对于海事行业减排至关重要	10

## 【国内动态】

### 中国船舶公布上半年成绩单：接单 109 艘，净利润 14.12 亿元

8 月 31 日，中国船舶工业股份有限公司发布《2024 年半年度报告》。公告披露，中国船舶工业股份有限公司（中国船舶）2024 年上半年实现营业收入 360.17 亿元，同比增长 17.99%，其中船舶造修及海洋工程业务营业收入 344.46 亿元，同比增长 22.39%；归属于上市公司股东的净利润 14.12 亿元，同比增长 155.31%；归属于上市公司股东的扣非净利润 11.98 亿元，同比扭亏为盈。

经营接单订单结构进一步升级优化

上半年，共承接民品船舶订单 109 艘/855.77 万载重吨/684.25 亿元，吨位数同比增长 38.21%；修船业务承接 190 艘/11.74 亿元；应用产业承接合同金额 11.79 亿元。

新接船舶订单中，主要有油船 35 艘，散货船 31 艘，液化气船 18 艘，PCTC 船 14 艘，集装箱船 10 艘；绿色船型占比超 50%，中高端船型占比超 70%，批量化订单占比超 70%。截至 2024 年 6 月底，累计手持民品船舶订单 322 艘/2362.18 万载重吨/1996.39 亿元；修船订单 98 艘/11.61 亿元，海工装备合同订单金额 16.36 亿元，应用产业合同订单金额 13.07 亿元。

生产管理交船节奏进一步提速上量

产能利用率进一步提升，中国船舶上半年完工交付民品船舶 48 艘/403.45 万载重吨，较上年同期多交付 10 艘，吨位数完成年度计划的 59.87%，同比增长 3.20%；修理完工船舶 149 艘/11.12 亿元，金额完成年度计划的 54.24%；交付应用产业设备产值 7.87 亿元；交付海工装备 1600 吨自升自航式风电安装平台。

交付的船舶中，主要有集装箱船 19 艘，散货船 9 艘，油船 6 艘，液化气船 5 艘，PCTC 船 4 艘。

科技创新船舶新质生产力进一步强化发展

2024 年上半年，中国船舶完成专利申请 937 项，其中发明专利 843 项；授权专利 236 项，获得科技进步奖 41 项。

来源：龙 de 船人，2024-09-02

<https://www.imarine.cn/158314.html>

### 前 7 个月我国船舶出口超 1700 亿

日前，海关总署发布我国今年 7 月进出口商品最新统计月报。统计数据显示，今年 7 月，我国船舶出口 556 艘，同比增长 38%，金额达 268.8677 亿元，同比增长 54.7%。今年 1~7 月，我国累计船舶出口 3470 艘，同比增长 28.3%，金额达 1736.7900 亿元，同比增长 84.4%。

从出口的主要船舶类型来看，今年 7 月，我国液货船出口达 18 艘，金额达 25.3998 亿元，艘数同比增长 5.9%，金额同比减少 4%。

1~7 月，我国液货船出口达 118 艘，同比增长 53.2%，金额为 180.8722 亿元，同比增长 13.1%。7 月，我国集装箱船出口达 23 艘、92.0182 亿元，艘数和金额分别同比增长 15%和 25.8%。1~7 月，我国集装箱船出口达 189 艘，金额为 754.6580 亿元，同比分别大增 112.4%和 140.8%。7 月，我国散货船出口达 61 艘、60.7733 亿元，艘数同比大增 134.6%，金额同比增长 60%。1~7 月，我国散货船累计出口 322 艘，金额达 419.2151 亿元，同比分别增长 92.8%和 44.4%。

来源：中华航运网，2024-08-30

[https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202408/t20240830\\_1394095.shtml](https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202408/t20240830_1394095.shtml)

### 超 150 亿！这家央企船厂获 12 艘箱船订单

8 月 29 日，中远海运控股股份有限公司正式发布公告称，其全资子公司中远海运集装箱运输有限公司运附属公司中远(开曼)水星有限公司已与扬州中远海运重工有限公司，签订 12

艘 14000TEU 甲醇双燃料动力集装箱船建造协议。该笔交易总价值为 21.54 亿美元，约合 153.399 亿元人民币。据悉，该批船舶的单价为 1.795 亿美元，计划于 2027 年 5 月~2029 年 3 月之间交付。该型船为拉美极限型高冷插甲醇双燃料动力集装箱船，具有较好的航行性能，适用航线较为广泛，能够更好地满足客户日益多元化的运输需求。中远海控表示，此次交易是该公司顺应绿色低碳、智能航运业发展新趋势，积极推进绿色低碳船队建设的重要举措。中远海控计划通过新建船舶和现有船舶升级改造相结合的方式，稳步提升新能源、清洁能源动力船舶运力占比，降低日常运营对环境生态的影响，实现长远可持续发展。

来源：中国船舶工业行业协会，2024-08-30

<http://www.cansi.org.cn/cms/document/19455.html>

## 国务院新闻办公室发布《中国的能源转型》白皮书

国务院新闻办公室 29 日发布《中国的能源转型》白皮书。

白皮书除前言和结束语外分为六个部分，分别是新时代中国能源转型之路、厚植能源绿色消费的底色、加快构建能源供给新体系、大力发展能源新质生产力、推进能源治理现代化、助力构建人类命运共同体。

白皮书指出，加快能源转型发展，实现能源永续利用，持续增进民生福祉，为世界经济提供不竭动力，已成为各国共识。党的十八大以来，中国能源进入高质量发展新阶段。

白皮书介绍，中国的能源转型，立足于高质量发展，加快构建清洁低碳、安全高效的新型能源体系，为经济社会发展提供坚强的能源保障，不断满足人民日益增长的美好生活需要；着眼于生态文明建设，加快形成节约高效、绿色普惠的能源消费新模式，协同推进降碳减污扩绿增长，推动实现人与自然和谐共生；服务于构建人类命运共同体，持续深化绿色能源国际合作，积极做全球能源转型的推动者，携手各国共建可持续能源的未来。

白皮书指出，中国制定了中长期发展规划，到 2035 年，中国将基本实现社会主义现代化，能源绿色生产和消费方式广泛形成，非化石能源加速向主体能源迈进，新型电力系统为能源转型提供坚强支撑，美丽中国目标基本实现。本世纪中叶，中国将全面建成社会主义现代化强国，清洁低碳、安全高效的新型能源体系全面建成，能源利用效率达到世界先进水平，非化石能源成为主体能源，支撑 2060 年前实现碳中和目标。

来源：央视网，2024-08-29

<https://news.cctv.com/2024/08/29/ARTI92vU7RSA3POjtOdrRRpJ240829.shtml>

## 中俄北极航道合作分委会正式成立，双方深化海运合作

2024 年 8 月 20 日至 23 日，交通运输部部长李小鹏赴莫斯科出席中俄总理第二十九次定期会晤，并应俄罗斯联邦运输部邀请，对俄罗斯进行工作访问。当地时间 8 月 21 日中午，在两国总理见证下，李小鹏与俄罗斯国家原子能集团总经理利哈乔夫共同签署了《关于一九九七年六月二十七日<中华人民共和国政府和俄罗斯联邦政府关于建立中俄总理定期会晤机制及其组织原则的协定>的议定书》，正式成立中俄北极航道合作分委会，扩大北极互利合作；与俄罗斯联邦运输部部长斯塔罗沃伊特共同签署了《俄罗斯联邦运输部和中华人民共和国交通运输部海上搜救合作谅解备忘录》和《俄罗斯联邦运输部和中华人民共和国交通运输部关于促进自动驾驶技术在跨境货物运输中应用的谅解备忘录》。

8 月 22 日上午，李小鹏与斯塔罗沃伊特举行会谈，就进一步深化中俄交通运输领域务实合作交换了意见。李小鹏指出，在两国元首战略引领下，中俄新时代全面战略协作伙伴关系达到历史最高水平并持续向前发展。双方依托中俄总理定期会晤委员会运输合作分委会机制，不断深化铁路、民航、国际道路运输、海运河运、边境口岸基础设施、自动驾驶技术等领域交流合作，为中俄经贸合作高水平发展提供了有力支撑。此次总理定期会晤期间，我们在两国总理见证下共同签署了相关谅解备忘录，丰富了中俄总理定期会晤成果。

来源：中国远洋海运 e 刊，2024-08-26

<https://mp.weixin.qq.com/s/xKNSuZArjQyfKzOfK532sA>

### 温州加快打造近洋国际航运中心

8月29日，温州市政府与浙江省能源集团、浙江省海港投资运营集团分别签订战略合作协议，深入学习贯彻习近平总书记关于建设海洋强国的重要论述，认真贯彻落实省委省政府决策部署，携手推进浙江（华东）深远海风电母港建设，持续提升港口战略地位和辐射能级，加快把温州港打造成为近洋国际航运中心和世界一流强港金南翼，擦亮“海上风电看浙江、浙江风电看温州”金名片，为温州打造“全省第三极”提供有力支撑。

浙江省副省长、温州市委书记张振丰，省海港集团董事长陶成波，省能源集团总经理倪震，温州市相关领导，浙江省国资委副主任董正泉、省机电集团相关负责人等出席仪式并见证签约。

按照浙江省委省政府关于海洋经济发展和世界一流强港建设的部署要求，温州市与省能源集团将在洞头区携手推进深远海风电母港核心区建设，逐步实现母港总装集成、核心部件制造、运维服务等七大功能，服务支撑浙江海洋经济高质量发展。温州市与省海港集团将共同完善温州港基础设施和航线布局，推动温州在全省港口分工布局中起到更积极作用。

来源：中华航运网，2024-08-30

[https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202408/t20240830\\_1394064.shtml](https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202408/t20240830_1394064.shtml)

### 我国首艘氢燃料电池海上交通船——“蠡湖未来”号成功下水

25日，中国首艘氢燃料电池海船——“蠡湖未来”号在大连黄海海域正式下水，标志着我国在氢燃料电池船舶研制领域迈出坚实一步。值得一提的是，这一从“0”到“1”的创新成果与无锡相关。

据介绍，从2022年4月开始，滨湖企业无锡蠡湖增压技术股份有限公司联合大连海事大学等院企正式启动“蠡湖未来”号的研发。在船体设计图纸通过中国船级社的审核和批准后，2023年9月，“蠡湖未来”号由海大清能船舶有限公司提供全套氢动力总成并承建，船身为全铝合金结构，总长20.5米，型宽5.2米，以氢为主要能源，最大可实现200海里的续航里程。经过近1年的紧张施工，该船全面完工并下水，在船体各项指标通过中国船级社验收后，“蠡湖未来”号预计年底正式投入运行。

“船舶电动化是大势所趋，采用氢燃料电池可大大助推我国船舶行业绿色转型和船舶运输领域‘双碳’目标的实现。”无锡蠡湖增压技术股份有限公司副总经理陈加珍介绍，“蠡湖未来”号的成功下水，不仅展示了无锡在氢燃料电池船舶关键技术研究领域的创新成果，也为氢燃料电池船舶推广应用提供了重要的实践案例，开启了我国海上交通清洁能源发展的新篇章。

来源：无锡日报，2024-08-29

<https://wxrb.com/doc/2024/08/29/363171.shtml>

### 全球首套5MW级海上平台高温烟气余热发电装置交付

近日，全球首套5MW级海上平台高温烟气余热发电装置在天津完工交付。该装置由中国船舶集团第七一一研究所（以下简称七一一所）联合中国海油自主设计研制，其成功交付标志着我国海上油气田电站在烟气余热利用方面取得重大突破。主电站是海上平台的“心脏”，它一般是通过燃烧油气为海上装置提供电能。但是燃烧油气会排放大量500℃的高温烟气，这些烟气是海上油气开发平台主要的碳排放源之一。为了减少主电站的高温烟气排放，七一一所研发团队自主设计研制了这套海上高温烟气余热发电装置。5MW级海上高温烟气余热发电装置的另一个特点是功率密度高，这意味着对装置主机（透平膨胀机）的技术要求高。“主机是整个ORC发电机组的核心设备。”徐明照表示，为了满足大功率要求，在研制主机过程中，要攻克密封、轴承润滑、动力系统的仿真模拟等多项技术难题。据有关报道，与传统的烟气燃烧排放相比，加装高温烟气余热发电装置后，电站的余热综合利用效率从

30%—35%提升至 60%—70%。

来源：中国科技网，2024-08-29

[https://www.stdaily.com/web/gdxw/2024-08/29/content\\_221350.html](https://www.stdaily.com/web/gdxw/2024-08/29/content_221350.html)

### 全球首座深远海封闭式综合试验平台在山东荣成投入运营

近日，由中国水产科学研究院渔业机械仪器研究所与荣成市携手打造的“渔机1号”深远海养殖综合试验平台在山东省荣成市北部海域成功布放并投入运营。据了解，“渔机1号”平台作为全国首座集深远海养殖新品种开发、工业化养殖模式研究及试验观测等多功能于一体的封闭式舱养系统综合试验平台，设有4个大型及20个小型封闭式试验舱，养殖水体达5000立方米，能够满足多样化的深远海养殖实验需求。

来源：船海装备网，2024-08-28

<https://www.shipoe.com/news/show-74582.html>

### 国内起升高度最高海上风电安装平台交付！

8月28日，目前国内起升高度最高、综合起重能力最强、升降桩腿最长的自航自升式海上风电安装平台“港航平5”在青岛海西重机码头顺利交付。“港航平5”轮船长135米、宽50米，空船重量约29000吨，最大起重能力1800吨，最大作业水深70米以上，甲板以上起升高度168米。升降系统桩腿长度135米，吊机水面以上起升高度超200米，再次刷新国内同类平台起升高度纪录。该轮也是国内首艘搭载智能船舶系统的风电安装平台，具备航路与航速设计和优化功能、智能能效管理功能及智能集成平台功能，可实现对船舶的全面监控与智能化管理，满足120人在海上生活居住，风机安装效率可提升约20%，搭载的风光互补绿能系统可为平台提供充足的生活用电。据悉，该轮可满足世界最大26兆瓦及以上风机的施工作业要求，具备风机运输、储存、安装一体化作业和无限航区航行能力。交付后，可在深远海域开展施工作业。

来源：光明网，2024-08-28

[https://m.gmw.cn/2024-08/28/content\\_1303833463.htm?source=msn](https://m.gmw.cn/2024-08/28/content_1303833463.htm?source=msn)

### 中船风电风光氢储试验场燃料电池成功实现离网发电

近日，中国船舶集团风电发展有限公司的风光氢储试验场取得重大突破，场内可再生能源发电、离网制氢及氢能消纳三大核心技术环节全面贯通，燃料电池系统成功发电，为可再生能源与氢能深度耦合的技术孵化树立了新标杆，培育了新能源产业向前沿领域迈进的新增长点。试验场自2023年8月启动建设以来，快速实现离网制氢，并对多工况条件下系统波动性进行了严格测试，验证了系统在高效率、宽功率运行及快速负荷响应等方面的卓越性能，整体指标达到国内领先水平。

试验场项目创新采用交直流混合微电网组网技术和锂电-燃电混合储能模式，以电解制氢技术灵活调节能源供需，将氢燃料电池和锂电池共同作为调峰载体和后备电源，搭载中船风电自主开发的风光氢储微电网能量管理系统对“源网荷储氢”多能系统进行多尺度协调控制，真正意义上实现了100%可再生能源供电，有效弥补了电化学储能在储能时长方面的局限性，实现了全天候、无间断、100%清洁能源离网供电。据悉，氢燃料电池成功发电，标志着以中船风电为主导的项目团队全面打通风光氢储微电网系统，突破了多能互补系统容量优化、动态响应机制及智能调度控制等关键技术，为有效应对可再生能源固有的波动性对电力系统调峰、消纳及运行稳定性带来的一系列挑战提供了科学路径。

来源：中国科技网，2024-08-29

[https://www.stdaily.com/web/gdxw/2024-08/29/content\\_220953.html](https://www.stdaily.com/web/gdxw/2024-08/29/content_220953.html)

### 世界最大24000TEU级集装箱船同系列第6艘船型出江试航

30日，由南通中远海运川崎船舶工程有限公司(简称“中远川崎”)建造的世界最大24000TEU级集装箱船“OOCL PORTUGAL”(东方葡萄牙)轮顺利离开长江江苏段出江试航，

这标志着中远川崎建造的同系列6艘船型全部出江试航。据了解“OOCL PORTUGAL”轮船长399.99米，船宽61.30米，型深33.20米，甲板面积相当于3.5个标准足球场，载重吨22万吨，载箱量24188标箱，满载时相当于240多列火车的装载量。该船型是全球装箱量最大的新一代超大型集装箱船型，也是长江航道通航的最大箱位集装箱船型，融合了当今船舶建造领域前沿技术，安全可靠、节能环保、智能化程度高，多项指标达到世界领先水平。24000TEU级系列集装箱船顺应全球航运业的发展趋势，代表了船舶工业设计、建造能力的发展方向，融合了当今最主流的研发成果及智能化手段，是新一代超大型智能、绿色集装箱船的典型代表。中远川崎建造的世界最大级别24000TEU级集装箱船第一艘船型“OOCL SPAIN”（东方西班牙）轮于2023年2月出江试航，至今6艘同系列船型建造收官，标志着我国“高技术船舶与海工装备”先进制造业集群建设迈出重要一步。

来源：中国新闻网，2024-08-30

<https://www.chinanews.com.cn/cj/2024/08-30/10277411.shtml>

### 世界最大LNG动力耙吸挖泥船气体动力试航凯旋

8月30日，上海振华重工为中交上航局建造的国内首艘、世界最大舱容双燃料动力耙吸挖泥船LNG气体动力试航凯旋，靠泊振华启东海工码头。作为目前世界舱容最大的双燃料动力耙吸式挖泥船，“新海鲟”轮在疏浚工程领域具有重要地位。该船可以随时切换使用液化天然气和柴油燃料作为动力系统，实现绿色环保节能的效果。此外，配备的国内最先进、智能化程度最高的“一键疏浚”和“浚驾合一”系统，更是首次在国内实现单人完成驾驶和疏浚作业。“新海鲟”轮是国内首艘双燃料动力挖泥船，由中国船舶七〇八所设计。该船总长155.7米、型宽32米、满载吃水9.9米，泥舱设计最大舱容达1.7万立方米，主甲板以下共3层，底层放置主机、发电机等动力设备，中间层放置集控台、配电板等控制系统，上层主甲板放置吊机及疏浚设备。该船也将首次在耙吸挖泥船搭载综合智能管理平台，集成智能机舱、智能航行、智能能效管理等系统，通过全船的集成化设计、安装和控制，有效提升全船管理水平，提高施工效率，保障航行作业安全。本次LNG气体动力试航是“新海鲟”轮建造最为重要的生产节点之一，其包含主机辅机燃油燃气切换试验、气体模式下的主机耐久试验、DP功能试验、CPP及其操纵试验以及气体模式的挖泥、艏吹等多个重要试验项目。

来源：国际船舶网，2024-08-31

<https://mp.weixin.qq.com/s/a-nX13-tzfSAokjOulETew>

### 全球首制7500立方米液态二氧化碳运输船在大连完成柴油试航任务

中国船舶大连造船30日发布消息称，中国船舶大连造船为挪威北极光公司建造的全球首制7500立方米液态二氧化碳运输船1号船28日完成柴油试航任务。该船由大连造船自主设计建造，拥有完全自主知识产权，总长约130米，型宽21.2米，结构吃水8米，配置有两个特殊材料制造的全压式C型液货罐，可耐-35℃低温，运输液态二氧化碳总量达7500立方米，船舶硫氧化物和氮氧化物的排放水平满足最先进的能效设计指数(EEDI Phase III)要求，是全球首艘专业服务于海洋碳捕捉和碳封存产业的大型船舶。本次试航按既定任务完成了主机航行试验、快速性及EEDI验证、船舶操纵特性验证、主机遥控、推进系统测试、航行辅助系统等关键性能试验。其中快速性指标超过船东要求值0.3节以上，日节省油耗近1吨，主要性能指标均达到或超出预期目标。该船正式交付后，将用于欧洲地区的二氧化碳捕集及储存，收集的二氧化碳会被运至挪威西海岸地区二氧化碳接收端码头加以处理后注入海底地下2600米永久封存，该船将为全球解决陆地二氧化碳排放的模式起到引领和示范作用。

来源：航运在线，2024-09-02

<http://news.sol.com.cn/html/2024-09-02/AB3372F207DA49870.shtml>

### 全国首艘海上运营纯电动推进旅游客船上船台

8月29日，福建船政旗下福宁重工建造的49米双体纯电动推进旅游客船“屿见77”顺

利上船台。该船是福建省电动船舶重点项目，是全国首艘海上运营的纯电动推进旅游客船。总长 49 米，水线长 45.05 米，总宽 15.30 米，型宽 14.50 米，型深 4.15 米，吃水 2.65 米，干舷 1.506 米，静水最大设计航速 11±0.5 节，续航力 5 小时（9 节航速），航区沿海，额定载客 360 人。该船按沿海航区港内特殊航线、Ⅲ级第 3 类客船设计，A1 无线电航区，稳性满足近海航区要求，以游船观光和轻餐饮运营，风格主打轻奢浪漫风，用于海上休闲娱乐、游览观光、会议、餐饮和商务包船。

该船外观设计将现代生活的时尚通透元素与水上休闲为主调的游船灵动元素相结合，融入白鹭写意造型，充分体现厦门的海洋地域特色，设有大面积户外观光甲板，充分兼顾夜游功能，轮廓 LED 亮化，静谧幽雅，将为厦门海上夜游添加一抹靓丽风景。

来源：国际船舶网，2024-08-30

<https://mp.weixin.qq.com/s/p9Z-ElHhNt-kgLsWapyX9w>

### 东和船舶 13200DWT 冷藏运输船交付

日前，宁波东和船舶修造有限公司为浙江汇泽国际海运有限公司建造的 13200DWT 冷藏运输船首制船“汇泽冷运 15”顺利交付及首航。该船的交付，刷新了象山新建冷藏运输船单个船型最大载重量新纪录。据了解，“汇泽冷运 15”总长 157.80 米，型宽 23.20 米，型深 13.70 米，设计航速 18.2 节，续航能力 10800 海里，入级中国船级社（CCS）。

主要用于收集秘鲁、阿根廷、智利等南美洲国家渔获运回中国舟山等港口，实现鱿鱼从原产地捕捞到深加可食产品全产业链流程。在建造期间，东和船舶发挥自身专业能力，紧盯冷藏运输船特点难点，与 CCS 配合，有力攻克了冷藏舱内冷桥结构强度、冷藏制冷系统、冷藏监测系统、节能减排等诸多建造中的技术难点，有效地提升冷藏货舱的装载能力和冷藏运输船的安全性能。目前，在石浦镇打鼓峙船舶修造基地，东和船舶正在全力建造同型船中的第二艘，该船近期已实现主船体结构的全面贯通，下步将全面转入全船舾装及调试等工程阶段。

来源：中华航运网，2024-08-30

[https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202408/t20240830\\_1394065.shtml](https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202408/t20240830_1394065.shtml)

### 《深远海渔业养殖装备合作框架协议》正式签约

2024 年 8 月 26 日，中国船级社（CCS）、中国渔业互助保险社、中国银行股份有限公司北京市分行三方《深远海渔业养殖装备合作框架协议》签约仪式在船检大厦举行。签约仪式前，CCS 副总裁王宏伟向中国渔业互助保险社总经理张竞、中国银行普惠金融事业部副总经理沈力、北京分行副行长颜冰一行介绍了 CCS 的发展历史及相关业务情况。就 CCS 深远海渔业养殖装备政策研究、规范指南制定及业务开展等情况作了全面介绍，并指出，作为国家级的船舶检验机构，CCS 将继续发挥在船舶与海洋工程领域的丰富经验，对深远海渔业养殖装备的检验技术加强研究，希望在风险保障、金融信贷等领域与两方结成合作伙伴关系，发挥各自在政策、技术、信息、保险、融资等方面的优势，共同向业界提供更加优质有效的保障和服务。

来源：中国船级社，2024-08-29

<https://www.ccs.org.cn/ccswz/articleDetail?id=202408290111496089>

## 【国外视野】

### 零碳排放！全球首艘氨燃料商船完工投入运营

据媒体报道，日本邮船与合作伙伴 IHI 原动机（IHI Power Systems）合作打造的全球首艘氨燃料商船——“魁（Sakigake）”号拖船正式完工。据悉，“魁”号原本是一艘 LNG 动力拖船，由日本邮船子公司新日本海洋（Shin-Nippon Kaiyosha）所有，自 2015 年交付后一直在东京湾内运营。“魁”号，原身为新日本海洋（Shin-Nippon Kaiyosha）旗下的 LNG 动力拖船，自 2015 年起便稳健航行于东京湾。“魁”号拖船，以其 37.20 米之长、10.20 米之宽、4.40 米之深，以及 272 吨的坚实身躯，展现出不凡的改造潜力。自 2023 年 10 月起，整船经历了脱胎换骨的变革，从主机到燃料舱，每一处细节均被重新设计，原有的 LNG 燃料系统被彻底移除，取而代之的是先进的氨燃料系统。尤为值得一提的是，船上搭载的由 IHI 原动机精心研制的新发动机，经过严格测试，已证实其在运行过程中，未燃烧的氨气及一氧化二氮（N<sub>2</sub>O）排放量几乎为零，展现了氨燃料在环保性能上的卓越表现。

来源：搜狐网，2024-08-27

[https://www.sohu.com/a/804046190\\_163726](https://www.sohu.com/a/804046190_163726)

### 日本七家船企将合作推进液化二氧化碳运输船研发

近日，日本七家航运公司和造船厂共同宣布开展联合研究，以建立液化二氧化碳(LCO<sub>2</sub>)运输船的标准规格、设计以及建造供应链。参与研究的合作伙伴包括日本三大航运巨头商船三井、川崎汽船、日本邮船，以及三菱造船、今治造船、日本造船联合（JMU）、和今治造船与 JMU 的合资设计公司日本船厂（Nihon Shipyard）。

随着各类碳捕集与封存（CCS）项目的兴起，需要通过海运将在日本收集的二氧化碳运送到封存地点，因此未来对 LCO<sub>2</sub> 运输船的需求预计会增加，有必要在日本国内稳定地建造和供应 LCO<sub>2</sub> 运输船，以实现 CCS 价值链并提高经济效益。基于这一背景，上述七家公司同意合作开展研究，以制定 LCO<sub>2</sub> 运输船的标准规格和设计，并计划在日本建立相应的供应链。这项研究将以 LCO<sub>2</sub> 运输船为重点，旨在使日本各大造船厂能够建造 LCO<sub>2</sub> 运输船。此外，合作伙伴还计划于行业利益相关方进行广泛合作，通过开发使用氨燃料等脱碳技术的低排放 LCO<sub>2</sub> 运输船，为进一步推进脱碳社会做出贡献。

来源：中华航运网，2024-08-29

[https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202408/t20240829\\_1394024.shtml](https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202408/t20240829_1394024.shtml)

### 韩国造船巨头着力构建氢能价值链

近日，HD 韩国造船海洋称，为正式推进氢燃料电池开发业务，公司出资 1400 亿韩元（约合 1.05 亿美元）新成立氢燃料电池子公司“HD Hydrogen”。该项举措旨在贯彻落实 HD 现代发布的《氢梦 2030 路线图（Hydrogen Dream 2030 Roadmap）》。未来 HD 韩国造船海洋将围绕海上发电、氢生产基础设施、海上运输、储存和消费等 5 个方面携手 HD 现代重工、HD 现代尾浦、HD 现代电气能源系统公司、HD 现代石油银行、HD 现代海洋解决方案公司、HD 现代建设机械公司等共同构建氢价值链。其中，HD 韩国造船海洋、HD 现代尾浦等负责开发液氢运输船、采用氢燃料电池和氢燃料供应系统的氢燃料电池动力船、液氢储罐等；HD 现代重工将于 2030 年之前研制 1.2 兆瓦的水电解制氢成套设备；HD 现代电气能源系统公司负责开发用于发电的氢燃料电池套装；HD 现代海洋解决方案公司负责开发船用氢燃料电池系统套装，并提供以氢燃料船舶代替现有化石燃料船舶的环保服务；HD 现代石油银行负责生产用于车辆、发电等领域的蓝氢，并计划到 2030 年在韩国全国建立 180 多个氢能充电站。到 2030 年 HD 现代将构建陆上和海上环保氢能生态系统，并将其打造成为集团公司新成长业务。

来源：中国远洋海运 e 刊，2024-08-27



[https://mp.weixin.qq.com/s/sew3ySZWsntpHiEzHaT\\_KA](https://mp.weixin.qq.com/s/sew3ySZWsntpHiEzHaT_KA)

### 三星重工打造基于 AI 的安全船厂

近日，三星重工与韩国 Focus HNS 签署谅解备忘录（MoU），旨在创建安全船厂。

根据谅解备忘录，三星重工将与 Focus HNS 合作，通过应用 Focus HNS 基于人工智能（AI）专利技术的智能安全管理系统，控制和管理三星重工在造船过程中可能发生的各种风险。由于船舶建造阶段需要应用到高空作业车、叉车、吊车、门式起重机等各种重型设备，因此必须应用各种控制和安全解决方案来进行操作员资格认证、风险检测和监控。

Focus H&S 将把人工智能技术应用到控制系统和安全解决方案的管理过程中，通过实时监控和快速响应来保障船厂工人安全，提前预防安全事故的发生，并积极支持以更少的人员实现更智能、更高效的生产现场运营。

通过此次合作，三星重工还将在各个造船现场试用支持人工智能的摄像头、检测系统和传感器，将三星重工巨济船厂打造成为一个零事故的安全工作场所。

来源：龙 de 船人，2024-09-02

<https://www.imarine.cn/158337.html>

### 韩国主要船厂均参与！联合罢工开始了

8月28日，包括HD现代重工、韩华海洋、三星重工等在内的韩国主要船厂举行联合罢工，持续时长三到五小时不等。韩国业界担忧称，罢工可能会扰乱生产并推迟交船。

8月28日下午2点至5点，HD现代重工工会举行为期3小时的罢工，此次罢工原计划由工会领导层参加，但最终全体工会成员全部参与此次行动；下午1:30至5点，HD现代三湖工会宣布罢工。韩华海洋宣布将举行为期4小时罢工，全体工会成员全部参与。HSG城东造船、K造船计划举行部分罢工。三星重工也将举行现场抗议活动。此次联合罢工的船厂均属于韩国金属工人联盟造船工会联合会。

自今年6月4日以来，HD现代重工劳资双方已举行18次谈判。HD现代重工工会向资方提出基本工资上调159800韩元（约836元人民币，不包括加薪）、调整绩效奖金计算标准、延长退休年龄、调整工龄津贴支付方式（工龄每增加1年上调1万韩元/约合人民币53.6元）以及增加韩国籍劳工数量等一系列要求。但资方尚未提出任何具体建议。

由于HD现代重工劳资双方立场分歧较大，在工资增长幅度、福利和延长退休年龄等方面无法取得实质性谈判进展，双方劳资纠纷时间极有可能延长。

韩国业界担忧称，如果罢工升级，船厂生产运营或将被扰乱，进而延误交船计划。

来源：网易新闻，2024-08-30

<https://www.163.com/dy/article/JARTTFHL0514DFG0.html>

### 欧洲首款江海直达液化气船设计披露

德国综合物流集团HGK下属内河航运公司HGK Shipping近日推出了一种新型江海直达液化气船设计“Vanguard”，以更好地满足能源转型时期的新运输需求。“Vanguard”号长125米，宽17.5米，不仅可用于内河运输，还能在沿海水域及更远的地方运营。这将是欧洲首艘用于运输液氨（NH<sub>3</sub>）和液化二氧化碳（LCO<sub>2</sub>）的江海直达液化气船。由于无需在不同的运输方式之间进行转运，这种新设计可以带来附加值，既适用于从西班牙和葡萄牙等国输送氢气，也可应用于将捕获的二氧化碳运输到计划中的北海等地的海上封存地点。为了使运输尽可能具有可持续性和资源效率，该船将配备风力推进系统，采用柴电推进，并预留了未来燃料能力。这一新型液化气船的基本用途在于为工业清除二氧化碳残留物提供支持，这些残留物在不同的生产过程中以液态形式作为液化二氧化碳被分离和收集。在碳捕集与封存（CCS）和碳捕集与利用（CCU）工艺的帮助下，二氧化碳排放可以避免或在化学工艺中重新利用。第二个重要应用领域是交付氨衍生物氨，用于进行进一步的处理，即所谓的NH<sub>3</sub>裂解，为市场提供可持续的绿色能源。

来源：国际船舶网，2024-08-28

<https://mp.weixin.qq.com/s/YkXmKc-HrQXfpSo2mAX2xw>

## 25 万总吨豪华邮轮！3 艘签约

8 月 27 日，皇家加勒比集团在其官网宣布，该集团已与芬兰造船企业 Meyer Turku 签订 1+2 艘“Icon”系列豪华邮轮建造合同，首批邮轮预计将于 2027 年交付并首航，具体取决于包括融资情况在内的惯例条件。此次与 Meyer Turku 签订的最多 3 艘新船建造合同是皇家加勒比集团的第四、第五和第六艘“Icon”系列豪华邮轮。目前，“Icon”系列首制邮轮“Icon of the Seas”号已于 2023 年 12 月建成交付，并于 2024 年 1 月从迈阿密开始首航，是 Meyer Turku 船厂有史以来建造的最大邮轮；第二艘“Star of the Seas”号已经于 2023 年 12 月开始船体组装，预计将于 2025 年建成交付；第三艘尚未命名的“Icon”系列邮轮于 2024 年 1 月 12 日开建，预计将于 2026 年建成交付。该系列邮轮全长 365 米，宽约 50 米，总吨位约 25 万，悬挂巴拿马国旗，拥有 20 层甲板，配备 2805 间客舱，在双人入住的情况下可搭载 5610 名乘客，若客舱全部满员，则可搭载多达 7600 名乘客，同时可容纳 2350 名船员。该型邮轮还将配备减少船体摩擦的空气润滑系统；配备机器人船体清洁器，当邮轮停靠港口时，可以清除碎屑和粘液，以防止阻力增加；配备岸电连接和首创的废热回收系统，可将废热转化为高达 3 兆瓦的额外能源。此外，皇家加勒比集团还在今年 2 月向法国大西洋船厂（Chantiers de l’Atlantique）订造第 7 艘“Oasis”系列邮轮，预计将于 2028 年交付。

来源：海事服务网，2024-08-29

<https://www.cnss.com.cn/html/ylsc/20240829/354456.html>

## 美国海军舰船维修合同首次授给韩国船厂

近年来，随着韩国造船业和国防工业不断向海外扩张，韩华海洋计划通过收购美国当地船厂并赢得舰船维修合同，逐步扩大其船舶维护、修理和运营（MRO）市场份额。

韩华海洋 8 月 29 日宣布，该公司已通过竞标获得美国海军 1 艘 40000 吨级后勤补给舰 MRO 服务合同，标志着韩华海洋将首次进军美国海防市场每年价值 20 万亿韩元（约 148 亿美元）的舰艇 MRO 市场，这也是韩国船企首次赢得美国海军舰艇的定期检修合同。该型后勤补给舰隶属于美国海军第七舰队，这是美国在西太平洋的最大舰队。根据合同，美国海军的 40000 吨级后勤补给舰将在韩华海洋巨济船厂进行大修和检查，并将通过该船厂的浮式设施进行岸上维修工作。值得注意的是，美国海军舰艇的 MRO 服务合同只能由获得主要船舶维修服务协议（MSRA）认证的船厂承接。

美国海军供应系统司令部（US Naval Supply Systems Command）于 2024 年 7 月向韩华海洋授予这份重型维修资格证书。此外，韩华海洋还计划通过与釜山和庆南地区从事维护工作的中小型船厂开展双赢合作，为振兴当地经济做出贡献。

来源：海事服务网，2024-08-30

<https://www.cnss.com.cn/html/sdbd/20240830/354471.html>

## DNV 最新报告发现，技术发展对于海事行业减排至关重要

根据 DNV 最新报告《面向 2050 年的海事展望》，如果航运业不能大幅减少能源使用，就无法实现国际海事组织（IMO）设定的到 2030 年航运业减排 20% 的脱碳目标。该报告强调，在碳中和燃料成为可行选择之前，优先开发和应用降低能耗的技术对于航运减排来说至关重要。

为了实现 IMO 2030 年的脱碳目标，航运业将需要 700 万到 4800 万吨油当量的碳中和燃料。然而，到 2030 年，全球各行业碳中和燃料的产量总和预计只有 4400 万到 6300 万吨油当量，因此航运业将很难确保其所需份额。欧盟排放交易体系（EU ETS）和欧盟海运燃料条例（FuelEU Maritime）等法规带来的排放成本，将促使船东和船舶管理方探索减少燃料消耗的所有可行性。

DNV《面向 2050 年的海事展望》报告第八版对海事行业脱碳所需的法规、驱动因素、技术和燃料提供了最新展望，包括对到 2050 年加快采用特定燃料和技术所需条件的四种场景的探索。该报告强调，无论行业脱碳进程朝着哪个方向发展，其成本都是相当可观的。四种模拟场景预测了每运输吨增加的成本，其中散货船成本预计增加 69-75%、油船预计增加 70-86%、集装箱船预计增加 91-112%。

报告指出，减少能量损失是全球船队减排最直接的方法。到 2030 年，通过营运和技术能效措施可降低 4-16% 的燃料消耗。全球船队减少 16% 的燃料消耗意味着节省 4000 万吨油当量的燃料和减少 1.2 亿吨的二氧化碳排放，相当于 5.5 万艘小型船舶或 2500 艘大型船舶的碳中和燃料消耗量。

此外，报告强调船上碳捕获（OCC）作为潜在最有效的脱碳方式，可以使船舶继续使用传统燃料和技术。然而目前需要大力发展二氧化碳处理的基础设施。报告还重点指出了岸电和电池等可以作为减少对价格高昂的碳中和燃料需求的解决方案。

最后，报告强调了数字化赋能营运和技术能效措施的重要作用正在日益显现。数字验证工具对于建立信任基础、培养全行业协作、促进新的商务模式以及激励节能措施施用等方面尤为重要。

来源：龙 de 船人，2024-09-02

<https://www.imarine.cn/158346.html>