

每周参考

(2024年12月02日—2024年12月09日 编辑：基础信息室)

【国内动态】	2
中国海油发布《中国海洋能源发展报告 2024》	2
《湖北省国土空间规划（2021—2035年）》获国务院批复	3
福建出台方案推动沿海港口水域船舶水污染物“零排放”	3
抢单冲刺赛，中国船企更胜一筹？	4
全球首制液化二氧化碳运输船“北极光先锋”号交付	4
“一带一路”再添新利器 中国船舶交付两座新一代“海上移动城堡”	5
“山东和谐”轮智能光伏发电系统发电并网	5
自主研发设计建造！来自这家船厂	5
我国自主研发的多功能海洋工程船开工！总投资近5亿	6
哈尔滨工程大学团队发表近海底观测敏捷水下机器人研究成果	6
广船国际氢燃料电池动力观光游览船取得AIP认可证书	6
沪苏首个“绿色智慧示范航线”开通	7
中国船燃首次成功完成船用甲醇燃料岸基供应	7
我国海上首个多层稠油热采开发项目投产	8
天津市首个海洋环境数据专区正式发布上线	8
船用LNG燃料加注合作备忘录签订	8
溧阳加快打造江苏新能源船舶创新发展基地	9
第五届“新时代 大航海 强国梦”智能航运发展大会举办	9
2024中国邮轮经济发展高峰论坛举行	10
恒力重工与大连市政府联合举办恒力·绿色船舶发展大会	11
【国外视野】	12
HD现代将打造船舶设计生产一体化综合平台	12
日本邮船推出最新液化二氧化碳运输船设计	12
日本邮船推出长距离电缆敷设船	12
全球首艘！甲醇双燃料Ultramax型散货船下水	13
BV与Selar合作，为其首艘风能和太阳能极地探险船进行认证	13
英国计划将航运纳入其排放交易体系	13
智利首次试验使用无人水下滑翔机监测南大洋	13
丹戎帕拉帕斯港开启甲醇加注作业	14

【国内动态】

中国海油发布《中国海洋能源发展报告 2024》

12月6日，中国海油发布《中国海洋能源发展报告 2024》。报告指出，我国海洋油气产量再创历史新高，海洋油气勘探开发获重大突破，深水油气技术及装备实现体系化突破，海洋油气工程装备装备利用率领先全球，海上风电并网装机容量超过全球一半。

我国海洋油气产量再创历史新高

2024年，我国持续加大海洋油气开发投资力度，加快产能建设，海洋油气产量再创新高。海洋原油连续多年贡献国内原油增产量的60%以上，全年海洋原油产量预计将达到6550万吨，同比增长约330万吨，占国内原油增产量的80%以上。海洋天然气产量预计达262亿立方米，同比增长20亿立方米以上。“深海一号”二期天然气开发项目投产，有力推动“南海万亿方大气区”的实现。2025年，我国将进一步加大海洋油气勘探开发力度，夯实储量基础，强化产能建设，全力推进海洋油气增储上产，国内海洋油气产量将继续增加，预计海洋原油产量将达到6800万吨，海洋天然气产量突破290亿立方米，为保障国家能源安全作出新贡献。

我国海洋油气勘探开发获重大突破

2024年，全球海洋油气勘探开发投资预计约2096亿美元，连续4年保持增长态势，年均复合增速11%。海洋油气依然是全球油气新增探明储量（不含陆上非常规）的主力，占比约80%。深水勘探成果丰硕，大中型勘探发现显著增加，储量大于5亿桶油当量的大型油气田1个，储量1亿~5亿桶油当量的中型油气田14个。2024年，我国持续加大增储上产力度，海洋油气勘探开发取得重大突破。以寻找中大型油气田为主线，把握油气并举、向气倾斜的总体勘探策略，聚焦规模发现和效益储量，不断在新领域、新层系取得勘探重大突破。截至三季度末，我国海域获8个新发现，成功评价23个含油气构造，9个新项目投产。

我国深水油气技术及装备实现体系化突破

海洋油气勘探开发的效率提升和降碳增效是海上油气技术主要攻关方向。勘探领域，地球物理技术向高精度高效率发展，海底节点技术（OBN）向更深水域迈进，部分技术开始应用于海洋新能源和负碳产业。工程技术领域，数智化技术和新型材料不断为海上油气的作业效率提升和安全运行提供创新支撑。工程装备领域，深水油气工程装备向更高技术指标迈进，水下生产技术和关键设备的电气化发展不断为深水油气开发提供新动能。数字化领域，人工智能和大数据等技术为智能平台的快速发展高效赋能，关键业务领域的数智化升级保障海洋油气的安全高效开发。低碳技术领域，海上二氧化碳捕集和利用的新技术活跃发展。我国在深水油气勘探开发技术及装备实现体系化突破。大型深水物探船首次完成3000米超深水三维地震数据采集作业；“璇玑”系统实现了全球首创的3项技术突破；全面实现全海域3000米深水油气开发工程能力体系；首个百万吨级海上碳封存示范工程累计封存二氧化碳超5000万立方米。

我国海洋油气工程装备利用率领先全球

2024年，受益于全球海洋油气勘探开发资本性支出持续增长，海洋油气工程装备市场需求延续向好走势。我国海洋油气工程装备需求再攀新高，海洋油田服务装备规模和技术水平全球领先。装备利用率远优于全球平均水平，移动钻井装备利用率为93%，高于上一年10个百分点；起重船、铺管船、水下支持船利用率分别为73%、86%、77%。2025年，全球海洋油田服务装备市场需要预计依旧强劲，装备利用率将再创新高。我国海洋油田服务装备市场依旧繁荣。全球海洋油气工程装备需求预计继续向好，但燃料低碳化方案尚未大规模推广应用。我国海洋油气工程装备市场需求持续增长，装备利用率继续领先全球；已重点关注海上CCUS（二氧化碳捕集、利用与封存）发展对装备的新需求、数字化智能化对装备效能

提升的影响、燃料低碳化的替代应用。

我国海上风电并网装机容量超过全球一半

全球海洋能源加速发展。全球海上风电稳中有升，我国海上风电遥遥领先；欧洲海洋能商业化进程加快，我国海洋能发展稳中有进；海上漂浮式光伏工程示范持续推进，融合发展成为漂浮式海上光伏新的突破点；我国支持探索海上风电制氢，“技术+场景”将推动海洋氢能产业发展。2024年，我国海上风电延续高增长态势，加速向漂浮式和机组大型化发展。全年新增并网装机容量预计达800万千瓦，累计并网装机容量预计达到4521万千瓦，同比增长21.5%，全球占比超过50%。广东超越江苏位居全国首位。漂浮式风电技术取得连续突破，20兆瓦级漂浮式风电机组顺利下线。首个批量化应用16兆瓦风机的项目并网，三种型号18兆瓦风机投运发电。2024年，我国在海洋光伏、海洋制氢等领域保持领先态势。国内首座集中式海上光伏项目并网、首套抗浪型漂浮式光伏平台建成等项目有力推进海洋光伏产业发展。海水原位直接电解制氢技术研发取得显著进展，海上风电制氢、海上光伏制氢等试点示范项目也不断拓宽海洋氢能发展路径。2025年，全球海上风电进一步向深远海和新兴市场拓展，我国仍将保持高速增长势头。全球海上风电新增装机将达到2800万千瓦，累计装机容量将突破1亿千瓦大关。我国海上风电新增装机将超1400万千瓦，海洋能源资源综合利用探索或成为亮点。

来源：龙 de 船人，2024-12-08

<https://www.imarine.cn/168912.html>

《湖北省国土空间规划（2021—2035年）》获国务院批复

12月5日，中国政府网发布国务院关于《湖北省国土空间规划（2021—2035年）》（简称《规划》）的批复，原则同意自然资源部审查通过的《规划》，请认真组织实施。

根据《规划》，湖北将健全综合交通物流枢纽网络，打造沿长江、汉江等综合立体交通走廊，提升长江黄金水道运输效能，推进三峡水运新通道建设，提高多式联运水平，强化中部地区的大通道格局。

《规划》明确，优化长江干流、汉江、清江等流域沿江工业企业布局，严格河湖水域空间管控，营造人水城产和谐的亲水空间，筑牢三峡水库、丹江口水库等水生态安全屏障，确保“一江清水永续东流，一泓清水永续北上”。

构建支撑新发展格局的国土空间体系方面，《规划》指出，深度融入共建“一带一路”，主动服务中部地区崛起、长江经济带发展等国家重大战略，推动长江中游城市群联动发展，深化与京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝等区域合作，主动对接西部陆海新通道建设，加快打造内陆开放高地。

来源：中国政府网，2024-12-05

https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202412/content_6991121.htm

福建出台方案推动沿海港口水域船舶水污染物“零排放”

日前，福建海事局、福建省交通运输厅、福建省生态环境厅、福建省住房和城乡建设厅等四部门联合印发《关于开展港口船舶水污染物“零排放”行动的通知》。作为全国首个覆盖全省沿海港口的船舶水污染物“零排放”行动方案，该通知明确，通过加强全链条闭环管理，推动福建省沿海港口水域船舶水污染物接收设施、公共接转处理设施建设，督促船舶水污染物联合监管制度有效落实，推动福建省沿海港口水域船舶水污染物实现“零排放、全接收、全监管”。

此次“零排放”行动旨在推动形成由政府主导、行业监管的港口船舶水污染物接收服务项目，着力解决船舶水污染物非法排放、港口接收设施不足、船舶水污染物处置难等制约港口“安全便捷高效绿色”发展的难题。该行动首次明确了海事机构、交通运输（港口）部门、生态环境部门和住建部门的共管职责，明确了四个方面共16项具体举措，强调各部门

各司其职、协同配合，实现对船舶水污染物的闭环管理。在加强船舶水污染物联合监管的基础上，针对福建省部分港口存在的特定船舶水污染物难接收、难上岸、难处置的痛点和堵点，对港口码头船舶水污染物接收能力建设、公共接转处理设施建设等提出了具体的要求。

来源：央广网，2024-12-04

https://www.cnr.cn/fj/gstj/fj/20241204/t20241204_526997762.shtml

抢单冲刺赛，中国船企更胜一筹？

据韩联社、《韩国日报》等报道，根据英国克拉克森研究公司 12 月 6 日发布的数据，今年 11 月，全球新船订单量为 124 艘、387 万修正总吨，以修正总吨计，同比增长 20%；截至 11 月，今年全球累计新船订单量为 2159 艘、6033 万修正总吨，相比去年同期的 2057 艘、4451 万修正总吨，以修正总吨计，同比增长 36%。

今年 11 月，中国船企揽获 73 艘、236 万修正总吨的新船订单，以修正总吨计，占全球新船市场订单量的份额为 61%；韩国船企承接的新船订单量为 24 艘、114 万修正总吨，以修正总吨计，占全球新船市场订单量的份额为 29%。根据这一统计数据，韩国媒体报道称，尽管 11 月韩国船企揽获的新船订单量在全球新船市场的占比从今年 8 月的 2% 回升至 29%，但仍落后于中国船企，位居全球第二位。

今年 1~11 月，全球新船订单量为 2159 艘、6033 万修正总吨，以修正总吨计，同比增长 36%。其中，中国船企赢得 1518 艘、4177 万修正总吨的新船订单，以修正总吨计，在全球市场份额中占比 69%；韩国船企收获 248 艘、1092 万修正总吨的新船订单，全球占比为 18%。

《韩国日报》报道称，中韩船企 2024 年的“抢单大战”已进入最后一个月的冲刺阶段，韩国造船业界目前正密切关注，韩国船企今年承接的新船订单量在全球市场份额的占比是否能突破 20%。自 2019 年开始，中韩船企每年的接单数量差距正在越拉越大，去年中韩船企分别获得 1470 艘和 218 艘的新船订单，差距为 1252 艘，截至今年 11 月，中韩两国船企的接单数量差距已为 1270 艘。与此同时，报道还称，中国船企承接的高附加值船舶订单占比正在逐渐提升，预计明年液化天然气（LNG）运输船新船订单量将有所回落，中韩船企在集装箱船和油船方面的竞争将愈发激烈。截至今年 11 月底，全球船舶市场手持订单量为 1.5223 亿修正总吨，环比减少 49 万修正总吨。中韩船企手持订单量分别为 8656 万修正总吨和 3777 万修正总吨，以修正总吨计，全球占比分别为 57% 和 25%。

在新造船价格方面，截至今年 11 月底，克拉克森新造船价格指数达 189.18 点，环比下降 0.46 点。从具体船型来看，17.4 万立方米级液化天然气（LNG）运输船平均单船价格为 2.6 亿美元，超大型油船（VLCC）平均单船价格为 1.295 亿美元，22000~24000TEU 级超大型集装箱船平均单船价格为 2.75 亿美元。

来源：中国船舶报，2024-12-09

https://mp.weixin.qq.com/s/hwKE6_v8ph4meEI-xJWN0w

全球首制液化二氧化碳运输船“北极光先锋”号交付

6 日，记者从大连海关获悉，在大连海关所属大连港湾海关监管下，由我国自主设计建造的全球首制液化二氧化碳运输船“北极光先锋”号在大连船舶海洋工程有限公司船坞码头顺利交付启航。

据了解，该船长约 130 米，型宽 21.2 米，配备两个由特殊材料制成的全压式 C 型液化二氧化碳储存罐，可耐零下 35 摄氏度低温，运输液态二氧化碳总量达 7500 立方米。作为全球首制船，该船由中国船舶大连船舶重工集团有限公司自主设计完成，拥有完全自主知识产权，是我国高端海工装备的代表，其整体设计建造水平处于国际造船领域最前沿。该船是大船海工为挪威北极光公司建造项目，应用于欧洲二氧化碳捕捉及储存计划。该船舶收集的二氧化碳将被运至挪威西海岸接收端码头，注入海底地下 2600 米进行永久封存。该型船舶的交付使用将为全球解决陆地二氧化碳排放新模式起到引领和示范作用。

来源：中国科技网，2024-12-06

https://www.stdaily.com/web/gdxw/2024-12/06/content_269796.html

“一带一路”再添新利器 中国船舶交付两座新一代“海上移动城堡”

12月3日，由中国船舶武汉船机总包建造的两座新一代“海上移动城堡”——TYPE 3型自升式支持平台成功交付，平台将前往中东海域开展油田支持服务。这是该公司响应国家“一带一路”倡议和参与国际经济大循环的又一力作。

TYPE 3型自升式支持平台是由武汉船机自主设计、建造的具备平台升降、货物起重作业、自航、居住等多功能的支持平台，能为石油开采提供全方位的功能性支持。该平台艏部设有舱室高端化的生活楼，可容纳150名船员工作和生活，预留相应空间以及配套设施，可拓展至200人。生活区域对标星级宾馆规格建造，设施齐全，配置有大型餐厅、健身房、会议室、祈祷室等生活设施可满足船员休闲娱乐需求，部分房间还能满足不同国籍船员个性化需求。两座平台是该公司设计建造的新一批自升式支持平台，平台的顺利交付进一步夯实了企业在船海工程装备领域的竞争优势，为开展更多的国际合作奠定了基础。截至目前，该公司共总包建造30多座自升式海工平台，其中外贸出口自升式支持平台主要在中东地区作业。

来源：国务院国有资产监督管理委员会，2024-12-06

<http://www.sasac.gov.cn/n2588025/n2588124/c32283903/content.html>

“山东和谐”轮智能光伏发电系统发电并网

近日，“山东和谐”轮完成“全球最新一代大型矿砂船智能光伏发电系统”首次发电并网，绿色清洁的太阳能源源不断的转化为船舶设备运行需要的重要辅助电能，为公司构建绿色船队探索出一条新的路径。该系统采用先进的“三相微逆变”和“远程智能诊断”光伏发电技术，充分开发船舶罗经甲板、驾驶甲板等闲置开阔空间，通过安装144块最新一代单晶双面双玻太阳能发电板，利用光伏发电智能控制设备对太阳能进行高效转化，搭建起智能光伏发电系统和柴油发电主电网系统协同供电的“微电网系统”，预计每年可降低燃油消耗33吨、碳减排102.8吨，具有显著的经济效益和社会效益。该系统的落地应用有效解决了传统光伏发电系统实船应用存在的安全风险，对行业发展起到了积极的推进作用，中国船级社为该项目颁发了全球首张“太阳能光伏系统（SPV）”入级证书。

来源：山东海运股份有限公司，2024-12-05

<https://www.sdshipping.cn/document/2352.html>

自主研发设计建造！来自这家船厂

12月6日，目前可通航巴拿马运河新闻的最大级别集装箱船——“OOCL IRIS（东方鳶尾花）”号在南通中远海运川崎船舶工程有限公司正式命名。这是南通中远海运川崎继圆满收官世界最大级别2.4万TEU级系列集装箱船后，完全自主研发、设计建造的又一力作。

“OOCL IRIS”号是一艘16828TEU新一代集装箱船，总长约367米，型宽51米，总高约67.5米，最大载重量达16.5万吨。该船融合了最新技术成果和智能化手段，配备了先进的能效管理、船体监测预报、主机监控及结构疲劳预警等智能化管理系统，实现了数字化与智能化的深度融合。同时，该船还具备远距离大容量数据传输能力，获得了船级社授予的智能船舶符号。此外，高度集成的一人桥楼设计不仅提升了运营效率，还为船员提供了更安全、便捷的工作生活环境。

在节能环保方面，该船同样表现出色。大容量高效永磁轴带发电机可在满足全船供电需求的同时，在电力富余时产生助推力，有效降低燃油消耗。同时，船上还应用了中央空调热能回收和全新风系统，进一步减少了生活能耗。该船的船舶能效设计指数（EEDI）低于基准线50%以上，远超国际海事组织最新第三阶段排放要求。

在超大型集装箱船设计建造领域，南通中远海运川崎始终坚持“精益造船”之路，深化“数智融合”与“绿色低碳”发展理念，不断提升自身核心竞争力，致力于成为全球海上物

流载体的最佳提供者。据悉，“OOCL IRIS”号将于12月13日开启海上试航，计划2025年1月3日正式交付运营。

来源：中国船舶报，2024-12-09

https://mp.weixin.qq.com/s/1yBaUmoT49YjHPms_xTZSQ

我国自主研发的多功能海洋工程船开工！总投资近5亿

12月3日，记者从海洋石油工程股份有限公司获悉，我国自主研发的多功能海洋工程船在江苏启东开工建设，建成后将为我国海工装备制造业发展和海上油气资源开发提供重要保障。据介绍，该船由海油工程投资建设、总投资约4.96亿元，由上海振华重工（集团）股份有限公司建造、海油工程和中国船舶集团有限公司旗下上海船舶研究设计院联合设计。项目团队在充分调研全球现有多功能海工船信息的基础上进行自主研发，最终决定采用双层结构、单体流线型方案。该船具有3种驾控模式，同时具备全球海域无限航区作业能力。

该船总长126米，型宽28米，甲板面积约2000平方米，载货能力约4000吨，自持力60天，续航力为1.5万海里，装设1台400吨级近海起重机，配备电力推进系统和DP2动力定位系统，具备开阔水域自主航行、辅助靠离泊、船舶能效监测和故障诊断等功能；同时，可搭载3000吨级卷缆盘、工程型水下机器人（ROV）、饱和潜水装置和水下挖沟机等设备，具备水下管道管缆和结构物安装、海底调查、运输保障等综合作业能力。

多功能海工船是集海工开发、建设、维护、检修及应急处置等多功能于一体的船舶，被誉为海上工程“多面手”。由于集成和自动化程度高，该类船的设计建造和装备安装调试难度大，全球仅有少数国家掌握此项技术。目前，海油工程已建成由我国首艘3000米深水铺管起重船“海洋石油201”号、国内最大海洋油气工程起重船“蓝鲸7500”号、亚洲最大海工驳船“海洋石油229”号、我国首艘深水多功能海工船“海洋石油286”号等六类共19艘海工船组成的专业化海工作业船队，其海上安装与铺管能力在亚洲处于领先地位。

来源：中国船舶报，2024-12-03

<https://mp.weixin.qq.com/s/PMhXkxZWKBRvX7CJUyEoBA>

哈尔滨工程大学团队发表近海底观测敏捷水下机器人研究成果

近日，哈尔滨工程大学船舶学院智能海洋航行器技术全国重点实验室王刚教授带领研究生团队以“用于近海底观测的敏捷水下机器人”为题在国际权威期刊《自然-通讯》发表近海底观测敏捷水下机器人最新研究成果。

该机器人克服了传统水下机器人在近海底观测时易受沉积物扰动干扰的瓶颈，使近海底环境观测距离达到了厘米级别。敏捷水下机器人采用了工程化的设计思路，通过独特的推进装置构型设计，优化了机器人上升时的尾流分布，从而最小化对底部沉积物的扰动。团队采用精确的模型辨识技术与低噪声的角加速度反馈系统，获取机器人的动态特性，实时监测外界干扰。实验表明，这套算法能够有效承担相当于敏捷水下机器人自身重量30%的重物下坠产生的瞬时冲击干扰，保证了其在近海底环境中的运动稳定性。面对复杂的海底地形，团队开发了一种考虑姿态限制的轨迹跟踪算法，使敏捷水下机器人能够在复杂地形中灵活调整自身姿态，更好地适应海底地形变化。

来源：中国海洋发展研究中心，2024-12-05

<https://aoc.ouc.edu.cn/2024/1209/c9828a490561/page.htm>

广船国际氢燃料电池动力观光游览船取得AiP认可证书

近日，在第十一届广州国际海事贸易展览会的首日，由中国船舶广东广船国际海洋科技研究院有限公司（以下简称“广船国际海科院”）联合中国船舶第七一二研究所发布了由其共同研发设计的名为“The Creation I”（“创造者I号”）氢燃料电池动力观光游览船，并接受了由中国船级社广州审图中心对本船颁发的AiP认可证书。

“创造者I号”是国内首艘获得中国船级社（CCS）AiP船型设计认可、并取得了CCS

最高舒适性的振动及噪音标志、最高等级绿色环保符号的以氢燃料电池为动力的内河观光客轮。“创造者 I 号”最高航速达到 18.5km/h，巡航航速时的续航里程可达 120 km 以上。它是全焊接钢质双体船，动力由氢燃料电池为主，混合锂电池的双动力系统组成，具有零污染、零排放、低能耗、低噪声、高舒适性、高安全性等特点。

该船设有两层上层建筑，顶部设有开敞观光甲板，外观采用简约结合科技感的线条搭配，通过多层倾斜的几何图纸与 LED 氛围灯的搭配，体现出船舶科技和活力、绿色和环境和谐结合的综合元素。“创造者 I 号”的动力来源是氢气经过燃料电池后产生电化学反应得到的电能，其产物是水。

据了解，氢能作为清洁能源在船舶上的应用具有巨大的发展潜力和优势，在特定的船型应用上面可以通过合理的设计、选型和布置构思，克服现有的挑战，并推动氢燃料电池系统在船舶上的应用，为实现绿色航运和可持续发展提供了新的解决方案。

来源：龙 de 船人，2024-12-03

<https://www.imarine.cn/168248.html>

沪苏首个“绿色智慧示范航线”开通

12月2日，沪苏首个“绿色智慧示范航线”（苏州港至外高桥港）在第二届浦东航运周开幕式上正式发布开通。这条航线是由浦东新区航运办、浦东海事局携手相关市场主体，大力推进电动船舶产业发展，在苏州港至外高桥港这条近 200 公里的内河航道上，率先打造的绿色智慧示范航线。未来，120TEU 批量标准集装箱电动船舶将穿梭在这条航线上，预计单船每个往返航次减少二氧化碳排放 6.37 吨，全年减少排放超 400 吨。

为了实现减碳的宏伟目标，全球正在推动“绿色航运走廊”的建设，通过港口、船公司、燃料供应商等航运产业链相关方开展合作，在特定航线上实现温室气体减排甚至零排放目标。

“绿色航运走廊”的提出和发展是对过去《联合国气候变化框架公约》框架下航运板块碳减排约束和管控工作的有效举措。在美、英及欧盟等部分发达国家或地区率先推动和实施下，“绿色航运走廊”建设具备了较强的执行力和影响力，未来有可能成为国际绿色低碳发展领域的行动指南或行业约束标准。“苏州港至外高桥港绿色智慧示范航线的开通，就是在长江经济带高质量发展国家战略及航运绿色转型发展背景下，‘绿色航运走廊’概念在国内内河航线的一次试点，也是全国绿色智慧船舶规模化应用的首次尝试。它提供了一个把航运业价值链上所有参与方整合起来的平台，在特殊的航线上，各项政策、技术和标准可以先行试点，为更大范围推广绿色航运提供可参照的样本。”浦东海事局危防中心主任谢昕说。

来源：中国水运报，2024-12-03

https://mp.weixin.qq.com/s/u_z-VfzFLb9QGvX57AuAww

中国船燃首次成功完成船用甲醇燃料岸基供应

近日，中国船燃江苏公司在泰州为即将试航的 1300TEU 新型甲醇双燃料动力集装箱船成功加注 79.5 吨 LNG 制甲醇燃料，首次成功完成船用甲醇燃料岸基供应。此次“车对船”加注作业首次采用移动甲醇加注橇，共历时 2.5 小时，是中国船燃历史上首单实船甲醇燃料加注。此次加注中使用到了全新的移动甲醇加注橇，由中国船燃江苏公司和连云港远洋流体装卸设备公司共同研发。

移动式加注橇使用泵作为动力源，实现同步卸车与加注作业，橇块内涵盖多个核心功能模块，各功能模块高度集成，确保从槽车到船舶燃料仓的甲醇燃料加注过程安全高效，实现一体化作业和智能化管理。移动式甲醇加注橇机动灵活，投资成本低，加注速度快（每小时 180 方），是甲醇加注船未普及前的甲醇加注最佳解决方案，可为船厂新造船试航和交付所需甲醇燃料加注需求提供加注保障。据悉，船东客户对甲醇加注设备的先进性产生了浓厚兴趣，并表达了试航结束后在开航前续加注甲醇的合作意向。

来源：龙 de 船人，2024-12-04

<https://www.imarine.cn/168449.html>

我国海上首个多层稠油热采开发项目投产

记者今天（12月3日）从中国海油获悉，我国海上首个多层稠油热采开发项目——锦州23-2油田开发项目投产，标志着我国海上稠油进入规模化开发新阶段。

锦州23-2油田位于渤海辽东湾海域，平均水深约13米，是“千层饼”式的多层砂体稠油油藏。稠油是一种密度大、黏度高、流动性差且容易凝固的原油，开发难度较大。稠油使用常规技术难以开发，中海油采用热采定向开发模式，用单井连通多层，像糖葫芦一样将储层串起来，通过“蒸汽吞吐+化学辅助蒸汽驱”降低原油黏度的方式开采，大幅提高油田采收率。作为我国海上首个多层稠油热采开发项目，新建中心处理平台，是迄今为止我国建造的最大的海上稠油热采平台，投影面积近4500平方米，约为半个足球场的大小。油田首创多层稠油热采全专业全生命周期高效开发关键技术，形成了具有海洋特色的热采高效开发模式。油田计划投产开发67口井，预计高峰日产原油约2600吨。

来源：京报网，2024-12-03

<https://news.bjd.com.cn/2024/12/03/10989945.shtml>

天津市首个海洋环境数据专区正式发布上线

12月6日，北方大数据交易中心河东区分中心在河东区智慧城市运营指挥中心揭牌成立，天津市第一个海洋环境数据专区正式发布上线。据悉，国家海洋信息中心坐落于天津市河东区，此次海洋类数据专区发布上线是河东区与国家海洋信息中心、北方大数据交易中心联动推动海洋数据加速赋能实体经济发展的实质性一步。

成立仪式上，北方大数据交易中心与河东区数据发展中心签署了框架合作协议、与天津市东和瑞捷科技发展有限公司签署了业务合作协议。该中心将聚焦河东区特色产业优势，充分挖掘数据潜能，为经营主体提供安全可信的交易环境，在数据应用场景深度开发、数据交易的全链条服务能力提升等方面不断创新，着力打造一批“数据要素X”可复制能推广的场景标杆案例，上架一批优质数据产品，引育一批数据产业链上下游企业，推动数据要素产业高质量发展。

作为北方大数据交易中心河东区分中心的首个交易板块，海洋环境数据专区上线了全球海洋温盐整合数据集、全球海洋水位整合数据集、全球海洋浮标整合数据集、全球海洋气象整合数据集、全球海洋底质标准数据集、全球海洋地球物理标准数据集、第二代全球冰——海耦合海洋再分析产品CORA2.0等7个海洋环境高质量数据产品。

来源：海洋知圈，2024-12-08

https://mp.weixin.qq.com/s/L0_sJ0WRlies30HycSD9Jg

船用LNG燃料加注合作备忘录签订

12月6日，在共建“绿动厦门湾”活动上，广州远海汽车船运输有限公司作为航运企业代表，与中海石油福建新能源有限公司签订船用LNG燃料加注合作备忘录。

根据协议，双方将合作推进厦门港船用LNG常态化加注，为港航商降低燃料成本，促进能源供应低碳升级做出表率，共同助力厦门湾航运绿色低碳转型。

据了解，共建“绿动厦门湾”活动主题为“以‘绿’促航，用‘绿’引客，点‘绿’成金”，吸引了来自国内外有影响力的主要班轮公司、港口物流企业、高端智库、院校机构、政府部门等200余位业界专家学者、行业精英、政府主管部门人员相聚一堂，共同探讨全球航运绿色低碳新趋势和共建“绿动厦门湾”发展新路径。

活动中，海事、港口、自贸委三部门联合发布《厦门海域船用液化天然气燃料加注作业安全指南（试行）》《厦门海域船用生物燃料油加注作业安全指南（试行）》，将进一步规范加注流程，保障船舶加注安全，提升在港加注效率和应急处置能力，为绿色船队到港加注新型绿色船燃提供实践指导。

据悉，随着国际碳约束时代到来，汽车运输船队绿色低碳转型势在必行。近年来，远海汽车船公司着力打造绿色低碳的汽车运输船队，在现有运力的基础上下单订造 24 艘 7000-8600 车位 LNG 双燃料滚装船，新造船不仅满足国际海事组织的严格排放标准，而且将在运营过程中大幅减少温室气体排放，可实现 24% 以上的减碳率。

来源：龙 de 船人，2024-12-08

<https://www.imarine.cn/168906.html>

溧阳加快打造江苏新能源船舶创新发展基地

12 月 7 日，2024 年江苏省新能源船舶产业发展推进会暨溧阳新能源船舶创新发展基地建设方案发布会在江苏溧阳召开，凝聚共识，汇聚合力，共同推动新能源船舶产业成为江苏打造新质生产力的重要阵地。

据常州市人民政府副市长徐军介绍，溧阳凭借动力电池产业的配套优势、溧阳港直达洋山港的物流优势，大力推进智慧新能源“车船云”公水联运试点，率先开通新能源混合动力河海直达船，共建船用陆上联调联试实验室，正在加快打造江苏新能源船舶创新发展基地。

中国工程院院士陈立泉在致辞中指出，电动船舶是大势所趋。全球 90% 的国际货物依赖海运，但船舶电动化率小于 0.1%，电动化是减少污染的重要途径。他认为，当前电动船舶电池技术面临的最大挑战，是在保证安全性前提下，提高能量密度和功率密度。

根据会上发布的《溧阳新能源船舶创新发展基地建设方案》，溧阳位于长三角几何中心，水系发达，河网密布，通江达海，南北接运河、东西通长江，将打造江苏省首个新能源船舶制造基地，专注生产 2000 吨级以下的内河新能源船舶。与同类船厂相比，该基地亩均产能将提升一倍。

会上，江苏省工信厅船舶处处长程梦玮解读了相关产业政策；中国船级社江苏分社高级工程师周泓介绍了船舶绿色发展趋势及关键技术；武汉理工大学首席教授吴卫国介绍了新能源船舶宏观态势。中国船舶及海洋工程设计研究院溧阳创新中心正式揭牌成立。

来源：中国水运报，2024-12-07

https://mp.weixin.qq.com/s/KmS8oc6PhD6p12b_yBUIQ

第五届“新时代 大航海 强国梦”智能航运发展大会举办

12 月 4 日，第五届“新时代 大航海 强国梦”智能航运发展大会在上海浦东新区举行。来自政府管理部门、港航企业、航海院校、科研机构、行业学会协会等单位的近 300 名嘉宾齐聚一堂，围绕“向新而行、向高而攀、向快而谋”的主题，交流前沿思想、洞察发展趋势、展示创新成果、集聚创新合力，共同开启智能航运发展新征程，共谋谱写海洋强国、交通强国建设新篇章。

交通运输部原副部长、中国科协决策咨询首席专家徐祖远作了题为《通力合作，加快推进智能航运发展》的主旨演讲。他指出，智能航运作为传统航运与智能化技术深度融合的新业态，不仅是提升我国航运竞争力的关键所在，更是加快建设海洋强国、交通强国的重要抓手和新质生产力发展的关键要素。我国对智能航运发展高度重视，出台了一系列政策文件，提出了 2050 年建成高质量智能航运体系目标。同时，我国在智能航运的船舶感知、决策等智能航行关键核心技术领域达到了国际领先水平。但同时，我国智能航运发展仍面临整体协同创新性不足、标准化和规范化工作进展不快、关键技术领域需进一步突破，以及复合型专业人才短缺、安全风险上升等多重挑战。为应对这些挑战，他建议进一步促进智能航运要素间的协同发展、加强智能航运技术创新、强化智能航运人才培养以及提升安全管理能力等。

中国航海学会常务副理事长、国际航海学会联合会主席张宝晨，上海海事大学副校长李志鹏，长江航道局副局长王致维，江苏长江汇科技有限公司董事长方保利，上海仲裁委员会副主任、上海国际航运中心发展促进会秘书长孙海华，交通运输部水运科学研究院学术委员会副主任、智能航运技术研究中心主任耿雄飞，上海船舶研究设计院创新中心资深数据分析

师黄建涛和中远海运科技数字航运服务事业部副总经理张南杰分别作了题为《加速智能航运发展，服务强国战略实施》《探索“航运+”人才培养新模式，助力智能航运发展新时代》《智慧航道助推高质量现代化航运发展》《“低空经济+平台经济”加快形成内河航运新质生产力》《上海国际海事仲裁中心建设的必由之路》《面向等效替代的智能航运发展研究》《智能船舶研发及实践》《数智化在船舶航行安全领域的探索及应用》的主题演讲，聚焦我国智能航运发展目标和路径，从“向新而行、向高而攀、向快而谋”的不同维度，发表了各自的真知灼见。

在专题演讲环节，中国船级社上海规范研究所、山东港口青岛港遨海科技有限公司、招商局能源运输股份有限公司、联通（上海）产业互联网有限公司、上海云遥宇航气象科技有限公司有关负责人围绕《MASS 规则进展及影响分析》《全自动化集装箱码头智能管控系统 A-TOS》《甚高频数据交换系统（VDES）在智能航运中的价值探讨》《招商轮船智能航运的实践》《联通 5G MEC+AI 助力港口智慧化发展》《云遥气象星座赋能中国航运》等专题，为与会者带来了智能航运发展的前沿动态和独特见解。

在对话环节，来自智能船舶、智能港口领域的专家学者与企业代表，就智能航运的发展现状、技术创新及未来趋势等进行了深入交流，并一致认为，智能技术的赋能将极大提升航运业的安全、效率和环保水平，是航运业转型升级的重要方向，各方应通力合作，以更加开放的心态、更加创新的思维、更加务实的工作作风，推动实现智能航运更加美好的未来。

来源：中国船舶报，2024-12-09

<https://mp.weixin.qq.com/s/rzV0CKWmrOmJNdrC7FO3oA>

2024 中国邮轮经济发展高峰论坛举行

11月30日，2024中国邮轮经济发展高峰论坛在中欧国际工商学院举行。来自政府主管部门有关领导、全球邮轮行业高管、邮轮全产业链企业代表、邮轮行业精英和机构高校专家学者等嘉宾，以“新时代中国邮轮发展的机遇与挑战”为主题，着重围绕中国邮轮产业转型升级关键路径、创新激活有效供给、打造具有中国特色邮轮品牌、实现新发展机遇下中国邮轮经济高质量发展等议题进行了高层次、多视角、实质性的探讨和交流。

上海市文化和旅游局党组成员、副局长、一级巡视员张旗在致辞中指出，上海市委市政府高度重视邮轮产业的发展，先后出台了《推进国际邮轮经济高质量发展上海行动方案（2023-2025年）》等重要政策文件。为了推动上海邮轮经济走稳走实走向高质量发展之路，发挥中国邮轮经济引领者作用，将持续优化运营服务，指导督促邮轮公司实施游客回访反馈机制，加强前瞻性问题分析和研究，加快补齐短板，丰富邮轮出游体验，不断提高游客舒适度和满意度。优化口岸功能，持续推动邮轮口岸通关便利化，用好用足144小时免签和邮轮15天入境免签等政策，为游客营造安全、便捷、高效的通关体验。深化支持政策，构建更具国际竞争力的邮轮产业政策体系，争取更多的先行先试政策和便利化举措在上海率先落地实施，全力打造宝山和北外滩国家级邮轮旅游度假区。

中欧国际工商学院院长、上海国际邮轮经济研究中心主任、首席研究员汪泓发表了题为《我国邮轮产业高质量发展的探索与实践》的主旨演讲。她从我国邮轮产业高质量发展的角度出发，详细阐述了邮轮产业在转型升级过程中的关键路径。她指出，高质量发展不仅要求邮轮企业提升服务品质，更要在技术创新、绿色发展、人才培养等方面下功夫。她强调，要通过政策促进邮轮市场的发展和拓展邮轮产业链上下游协同合作，只有形成紧密的产业链生态，才能共同应对市场变化，实现可持续发展。此外，邮轮企业应积极拥抱大数据、人工智能等新技术，实现运营管理的智能化和精细化。

中国国际公共关系协会副会长、原国家旅游局副局长吴文学作了题为《开创邮轮经济的中国范式》的主旨演讲。他强调，要深入挖掘中国文化的独特魅力，将传统文化元素融入邮轮产品与服务中，打造具有中国特色的邮轮品牌。他指出，中国邮轮市场应充分利用丰富的

旅游资源，开发多元化的邮轮旅游线路，满足游客日益增长的个性化、多样化需求；要加强国际合作，借鉴国际先进经验，增强自主创新能力，开创邮轮经济的中国范式。

中国船舶集团有限公司旗下中船邮轮科技发展有限公司董事长杨国兵，上海外高桥造船有限公司总经理陈刚，皇家加勒比集团全球高级副总裁、亚洲区主席刘淄楠、MSC 地中海航运集团中国区政府关系副总裁雍虎分别作了《中国邮轮产业高质量发展建议》《国产邮轮研制历程与发展设想》《如何振兴中国的邮轮业》《MSC 地中海与中国共启新征程》的主题演讲，引起与会者的共鸣。

论坛上，“2024 中国及亚洲邮轮经济景气指数”和《2024 中国邮轮产业发展报告》（邮轮绿皮书）正式发布，由中国美术学院视觉传播学院和中欧国际工商学院共同创建的中国美术学院邮轮文化艺术研究中心也正式揭牌。此外，本次论坛还同步举行了“邮轮产业发展论坛”和“邮轮人才培养论坛”，分别聚焦如何构建邮轮产业发展新格局、如何培养邮轮全产业链人才展开深度探讨。

来源：中国船舶报，2024-12-04

<https://mp.weixin.qq.com/s/mMSaE01-Qm5r59H9XMfueQ>

恒力重工与大连市政府联合举办恒力·绿色船舶发展大会

12月5日，由大连市人民政府和恒力重工集团联合举办的恒力·绿色船舶发展大会在恒力（大连长兴岛）产业园举行。来自世界各地的200余名主流船企、金融机构代表等齐聚渤海湾畔，共同探讨全球减排降碳背景下造船行业绿色发展面临的新机遇和新挑战。

辽宁省委副书记、省长李乐成会见参加大会的重要嘉宾。辽宁省委常委、大连市委书记熊茂平参加会见并在开幕式上致辞，市委副书记、市长陈绍旺参加会见。市委常委、副市长邱宝林在开幕式上作招商推介，市委常委、副市长李丹出席开幕式。恒力集团董事长、总裁陈建华在开幕式上致辞，恒力集团副董事长范红卫出席活动，恒力集团副总裁陈汉伦在大会上致辞。

大会上，恒力新加坡船运公司总经理马夔、MAN 低速机销售负责人严桂旺、上海船舶研究设计院散货船负责人张卓、中国船舶及海洋工程船舶设计院大师虞贲、恒力船舶研究院技术代表，分别围绕《关于低碳环保节能船舶的思考与洞见》《船舶低速机替代燃料：聚焦液氨、甲醇和甲烷》《船型设计及智能船舶技术》《机遇与挑战》《恒力重工自主研发 VLAC》等主题进行演讲和推介。

当前，船舶制造业绿色发展已成为全球海事工业新一轮科技革命和产业变革的重要方向，构建全球海洋命运共同体逐渐成为行业共识。大会以“向海·向未来”为主题，通过实地观摩、主旨推介、主题讲座和专题交流等方式，全面展示大连东北亚国际航运中心区位优势和船舶制造产业优势，生动呈现恒力重工打造世界一流船舶建造基地的火热态势，并围绕船舶制造业绿色低碳、智能化升级等热点难点问题研讨交流。大会通过搭建国际化交流平台，在推动全球绿色船舶制造转型发展中，展示中国民企担当。

来源：中国科技网，2024-12-06

https://www.stdaily.com/web/gdxw/2024-12/06/content_269792.html

【国外视野】

HD 现代将打造船舶设计生产一体化综合平台

近日，HD 现代重工、HD 现代尾浦和HD 现代三湖在HD 现代重工蔚山总部举行了“HD 现代船舶设计与生产一体化综合平台”建设说明会，已与 HD 现代签署联合开发业务协议的平台解决方案公司西门子、达索系统和英杰华等参加了会议。

据介绍，船舶设计生产一体化综合平台将使用各种系统，包括设计船舶 3D 模型的 CAD（计算机辅助设计）、管理船舶整个生命周期的 PLM（产品生命周期管理）以及利用数字技术规划、分析和优化制造过程并将其反映到实际生产中的 DM（数字化制造）。

HD 现代计划在韩国造船业率先构建数字化自动化生产系统，以实现在单一平台上管理从船舶设计到生产的全部数据，减少因各流程之间数据脱节导致的低效率，并实现生产力创新。根据规划，HD 现代将在明年年底前与解决方案公司进行综合平台的初步开发，选择最适合造船业的解决方案，并从 2026 年开始进行详细开发，于 2028 年完成构建。

该平台构建完成后，将通过分析从生产现场收集到的数据来发现问题并据此修改设计，从而实现“造船业的良性循环”，并提高船舶质量和工程效率。此外，该平台将在打造未来先进船厂（Future of Shipyard, FOS）所需的数字化制造环境方面发挥关键作用，HD 现代计划在 2030 年前完成该项目。

HD Hyundai 表示：“在造船业领先地位竞争日趋激烈的情况下，我们将通过构建设计生产一体化综合平台加速实现未来智能造船厂，从而引领造船业的未来竞争力。”

来源：龙 de 船人，2024-12-02

<https://www.imarine.cn/168222.html>

日本邮船推出最新液化二氧化碳运输船设计

日本邮船株式会社（NYK）向业界公布了其创新设计的液化二氧化碳（LCO₂）运输船，该船型搭载了先进的高压货舱系统。

NYK 携手其子公司 Knutsen NYK Carbon Carriers（KNCC），与日本造船厂紧密合作，共同探索 KNCC 独有的高压货舱技术，助力打造出舱容高达 40000 立方米的 LCO₂ 运输船。这一数字远超当前市场上舱容为 7,500 立方米的同类船舶。

KNCC 首席执行官 Oliver Hagen-Smith 指出，这些货舱采用了高效的垂直圆柱结构，能够借助自动化生产线和标准材料实现批量化生产，“此举有望大幅优化建造流程，缩短交货周期。同时，模块化设计将吸引更多造船厂参与，充分利用现有设施与基础设施资源，进而拓宽行业合作范围，提升整体生产效率。”

来源：海事服务网，2024-12-03

<https://www.cnss.com.cn/html/sdbd/20241203/355206.html>

日本邮船推出长距离电缆敷设船

近日，日本邮船（NYK）获得日本船级社（ClassNK）对电缆敷设船设计概念的原则性批准（AiP），该船将用于在日本建设长距离海底直流输电网络。

NYK 表示，由于日本北海道等适合风力发电的地点距离主要电力需求区较远，开发一个电力传输网络对于未来增加发电量至关重要。解决这问题的有效方法是使用电缆敷设船建造长距离海底直流输电网络。

作为与住友电气（Sumitomo Electric）、古河电气（Furukawa Electric）和商船三井（MOL）的四家公司联盟的一部分，NYK 一直参与由日本新能源和工业技术开发机构（NEDO）资助的“多用途和多终端高压直流输电系统（RIGHT 项目）”中的“电缆保护系统安装施工方法的开发以及新型电缆敷设船的开发”等项目的研发。

NYK 与 Sumitomo Electric 合作开发电缆铺设船的基本技术，助力其国内直流海底输电

网络的发展，目前与古河电气的合作获得了 ClassNK 的 AiP。NYK 表示将继续通过优化船舶设计，为实现脱碳社会做出贡献。

来源：龙 de 船人，2024-12-05

<https://www.imarine.cn/168602.html>

全球首艘！甲醇双燃料 Ultramax 型散货船下水

近日，日本常石造船建造的世界首艘 65700 载重吨甲醇双燃料 Ultramax 型散货船在常石工场举行了下水仪式，新船计划于明年春季交付。该船采用常石造船自主研发的 TESS66 AEROLINE 设计，是常石造船主打“TESS”（Tsuneishi Economical Standard Ship）系列散货船的最新产品。其设计在利用 TESS66 的高装载能力和燃料效率的同时，使用甲醇燃料进行降低环境影响。

与重油相比，通过使用甲醇作为燃料，预计该型散货船的氮氧化物（NOx）排放量最多可减少 80%，硫氧化物（SOx）排放量最多可减少 99%，二氧化碳（CO2）排放量最多可减少 10%，有助于减少对环境的影响。船尾甲板配置了大容量甲醇燃料舱，以保持货物装卸的安全性和简便性，同时确保装载性能。货舱容量为 81500 立方米，载重量 65700 吨，继承了 TESS66 的特点，应用节能主机和常石造船的 Aeroline 技术以减少风阻，从而提供高性能。德国 MAN Energy Solutions 通过其许可证持有者三井 E&S 机械公司签约，为这艘新船提供 MAN B&W 6G50ME-LGIM 发动机。

来源：国际船舶网，2024-12-04

<https://mp.weixin.qq.com/s/sw11ffHcM5jarjPothpYtw>

BV 与 Selar 合作，为其首艘风能和太阳能极地探险船进行认证

BV 船级社与船东 Selar、设计公司 Cormoran/Ship-ST 和造船厂 CNOI 合作，对 Selar 极地探险邮轮“Captain Arctic”号进行认证。Selar 公司的极地探险游轮开创性地实现了接近零碳排放。

该船由 CNOI 负责建造，是极地探险领域的首艘同类船只，其主要推进力来自风能和太阳能，具有完全的可持续性。该船长 230 英尺，由 Cormoran/Ship-ST 公司设计了五面刚性帆，配备了 20,000 平方英尺的太阳能电池板。该设计实现了静音、无排放航行，与传统船只相比二氧化碳排放量减少了 90%。据悉，其刚性风帆系统经过了 BV 的全面评估，验证其符合 BV 的安全和性能相关规范，包括 BV NR206 风力推进系统规范。刚性帆和光伏翼帆于 2023 年获得 BV 原则性批准（AiP）。

来源：龙 de 船人，2024-12-04

<https://www.imarine.cn/168416.html>

英国计划将航运纳入其排放交易体系

继欧盟将航运业纳入排放交易体系（ETS）后，日前英国也被爆出在考虑从 2026 年开始将航运业纳入 ETS。

据悉，英国议会正在考虑将深海航运纳入英国排放交易计划（ETS），该计划范围目前包括发电厂、工厂和航空公司，以及国内航运--然而，当前实施的立法不包括在英国港口挂靠的国际航运，即允许欧洲进口商支付较低的 ETS 费用。尤其是当欧盟开始征收碳配额费用后，多家船公司选择调整航线，加靠英国港口以此来节省向排放交易体系（ETS）支付的大笔款项。据悉，英国正在对其 ETS 进行审查，以期在一年多一点的时间内增加航运。

来源：中华航运网，2024-12-06

https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202412/t20241206_1397879.shtml

智利首次试验使用无人水下滑翔机监测南大洋

智利南极研究所（INACH）研究人员首次成功使用无人水下滑翔机在麦哲伦海峡附近对南大洋进行监测。INACH 研究员、项目负责人罗来纳·瑞博莱多博士表示，该设备是

INACH 采用的首批高分辨率海洋学设备之一，可在麦哲伦海峡和南极洲获得实时剖面数据，其优势为自主运行，并通过卫星发送数据。该滑翔机体长近 3 米、重约 60 公斤，可测量温度、盐度、氧气等变量，并具有用于实时测量叶绿素 a 的荧光计和用于测量洋流的声学多普勒流速剖面仪。

来源：中国海洋信息网，2024-12-06

<https://www.nmdis.org.cn/c/2024-12-06/82408.shtml>

丹戎帕拉帕斯港开启甲醇加注作业

近日，丹戎帕拉帕斯港 PTP 码头为 Antonia Maersk 号完成甲醇燃料加注作业，标志着该港首次进行船对船甲醇加注。Antonia Maersk 号是马士基新建的 18 艘甲醇动力双燃料大型集装箱船中的第 3 艘，于今年 8 月交付。

PTP 码头由 MMC 集团和马士基集团旗下马士基码头（APMT）合资运营，马士基码头持股 30%。在马士基与赫伯罗特的双子星航线网络中，丹戎帕拉帕斯港是重要中转枢纽。PTP 码头首席执行官 Mark Hardiman 表示，为准备这次甲醇燃料补给作业，PTP 与马士基、马士基石油贸易公司、马来西亚海事局、柔佛港务局以及各政府机构密切合作，共同开展了研讨会，通过全面的操作和风险评估、建模和验证，建立了严格的安全程序。丹戎帕拉帕斯港因此成为全球少数有能力为船舶加注甲醇燃料的港口，据了解，截至目前，全球可进行甲醇加注的港口有 15 个，包括上海港、釜山港、蔚山港、新加坡港、塞得港、鹿特丹港、安特卫普港、奥胡斯港、哥德堡港等。

来源：中华航运网，2024-12-05

https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202412/t20241205_1397845.shtml