

中国海洋装备工程科技发展战略研究院

海洋信息每周参考

(2025 年 01 月 27 日—2025 年 02 月 03 日)

基础信息室编

2025 年 02 月 03 日

目 录

【国内动态】	2
2024 年靖江造船企业三大指标约占全国的 20%	2
今年宁波舟山港集装箱吞吐量将超 4000 万标箱	2
上海港集装箱吞吐量创月度历史新高	2
全球首个港口服务类大模型-方舟 TaaS 大模型开启公测	3
“新振浮 7”轮完成首次臂幅钢丝绳更换任务	3
我国“大洋一号”功勋船舶将升级改造	3
“深海一号”气田累产天然气超百亿立方米	4
韩通船舶 2025 年首月连续交付 6 艘船舶	4
宁德时代与国际物流巨头 DHL 签约	4
自然资源部南海生态中心阳江项目部揭牌成立	5
中国船东互保协会首次承保中国台湾地区船舶	5
【国外视野】	6
韩国三大造船巨头欲抱团破局	6
韩华海洋将在釜山设立造船工程中心	6
韩国造船企业联合开发出口型潜艇用燃料电池	6
全球首艘采用绿色钢材建造船舶交付	7
日本最大豪华邮轮出坞	7
世界首艘商用风帆滚装船下水	7
红星造船厂首次交付冰级穿梭油轮	8
全球最大自航式重吊船签约建造	8

【国内动态】

2024 年靖江造船企业三大指标约占全国的 20%

靖江发布消息，2024 年 1~12 月，全市造船完工量 96 艘 906.92 万载重吨，同比上升 8.1%；新接订单 191 艘 2286.93 万载重吨，同比上升 54.0%；手持订单 377 艘 4242.39 万载重吨，同比上升 47.2%。这一年，靖江造船企业三大指标约占全国的 20%、全球的 10%，远远超过造船大国日本。这组统计数据，正是靖江造船产业从全球造船业里脱颖而出的最好佐证。据新华日报社泰州分社副社长顾介铸介绍，错位竞争、集群发展，是靖江造船业给全国其他行业带来的有益启示。在起步阶段，靖江几家骨干船厂就避免低效的同质化竞争，而是在定位上寻找差异化。在行业形成一定规模时，靖江市委市政府加快产业链的延伸，积极引导打造全产业链。目前，靖江已形成船舶修造（拆）企业 16 家，配套企业 200 余家，逐步构建了“两船一链一核，全型号、多配套”的产业格局。靖江“船奇”的背后，是两大主力船企持续加强自主创新、突破关键核心技术，推动主建船型优化升级、迈进高端。当下，靖江又在全力引导造船企业持续开展绿色能源船舶的研发建造，LNG 动力船舶正逐步成为“拳头产品”，相关新能源船舶订单纷至沓来，市场份额占据全球第一。

来源：龙 de 船人，2025-02-01

<https://www.imarine.cn/174935.html>

今年宁波舟山港集装箱吞吐量将超 4000 万标箱

2025 年宁波港航管理工作会议召开，会议总结 2024 年宁波港航“进”的姿态充分彰显，“强”的动能不断汇聚，“稳”的基础更加牢固。其中，宁波水运固定资产投资完成 64.6 亿元，较上年增长 13.1%；宁波舟山港货物吞吐量完成 13.8 亿吨、集装箱吞吐量完成 3930.1 万标箱，分别较上年增长 4%和 11.3%，集装箱吞吐量增速居全国主要港口前列。站在新的起点上，宁波港航定下新目标，2025 年，宁波舟山港货物吞吐量达 13.8 亿吨，集装箱吞吐量超 4000 万标箱；力争完成水运固定资产投资 68 亿元；全市水运总运力力争保持在 1200 万载重吨以上，水路运输周转量增长 11%。新的一年，宁波将深化数智港航建设，围绕航道养护尺度动态服务、电子航道图“一张图”服务、航道运行监测与应急指挥调度等 3 个重点应用场景，加快实施我市水路交通基础设施数字化转型升级项目。力争实现沿海 1000 吨以上泊位以及内河货运泊位岸电“全覆盖”，岸电年使用量超过 2000 万千瓦时。

来源：中华航运网，2025-01-27

https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202501/t20250127_1400004.shtml

上海港集装箱吞吐量创月度历史新高

继年度集装箱吞吐量在全球首超 5000 万标准箱后，上海港新年开局起步交出亮眼成绩单，以新纪录开新局。上海港员工一起拼、一起干，深入弘扬“新时代上海港洋山精神”，寻缝插针抢抓机遇，抓紧抓早抓好落实，以实打实的业绩点亮奋楫者的勋章。紧盯市场，深化多领域合作。上港集团加强同重点船公司战略合作、交流互信；加力优化航线布局，深化国际中转箱转运管理和多式联运，优化集疏运中心与洋山港区业务协同；关注上海企业“走出去”动态，积极开拓空箱、ICT（内陆集装箱枢纽）新业务新模式，持续推进沿海捎带、跨境电商等业务，为上海国际航运中心建设赋能聚力。紧抓现场，抓好生产组织管理。完成盛东冠东生产系统一体化运营实测，推进两家码头岸线和堆场资源、大型港机设备、作业人员、通讯设备的共享，提升上海港整体作业能力。1 月份连续开展甲醇燃料“船—船”同步加注作业，做好外高桥滚装船 LNG 加注“长江首单”准备工作，为现场装卸提效注入动能。计划为先持续挖潜，全港一盘棋提升泊位、桥吊利用率，提升码头产能。港口是外贸的“晴雨表”，上海港新年首月成绩，反映出我国对外贸易的活跃和经济的强大韧性。展望未来，上海港将继续在数字化、智能化、绿色化等方面发力，不断提升港口运营效率和服务质量，

巩固国际枢纽港领先地位，为开创中国式现代化港口贡献力量。

来源：龙 de 船人，2025-02-01

<https://www.imarine.cn/174922.html>

全球首个港口服务类大模型-方舟 TaaS 大模型开启公测

由山东港口青岛港携手山东港口科技集团构建的全球首个港口服务类大模型——方舟 TaaS(TradeasaService,贸易即服务)大模型日前正式开启公测。该模型围绕海运进出口贸易流程中的关键环节，构建了六大核心应用场景，全面赋能港航物流。据悉，方舟 TaaS 大模型包括智行问价、智途领航、船东管家、口岸宝典、智能通关、智能跟踪 6 个应用场景。利用大模型智能规划运输路线并估算费用，方舟 TaaS 大模型可帮助货主、货代选择最佳运输方案，提升物流效率。该大模型可为来港作业司机提供贴身业务咨询和港区导航，优化作业效率并减少停车等待时间。可为船公司、船代等船东客户提供船舶动态、KPI 指标问询等服务功能。同时，方舟 TaaS 大模型集成港口、海关、海事等各类信息，通过智能问答为用户提提供精准的政策法规、业务流程和行业通知。并可为货主、货代提供 HSCODE 货物编码匹配和进出口通关流程解答，优化通关效率。通过实时追踪集装箱状态，帮助客户掌握货物在港口的流转情况，确保物流信息透明、可控。

来源：航运在线，2025-01-29

<https://mp.weixin.qq.com/s/IH1vXP7ytfCpDgctCdFPpw>

“新振浮 7”轮完成首次臂幅钢丝绳更换任务

新春佳节前夕，“新振浮 7”轮迎来了出厂十年来的首次臂幅钢丝绳更换任务。这一任务不仅在国内乃至国际同类型船舶中尚属首次，而且因其涉及动滑轮组连接静索和动索的复杂性，操作难度极大，无成功案例可循。面对紧迫的任务和重重挑战，船舶管理部机务二室的组员们毅然放弃休息，迅速集结成一支技术攻坚团队。他们与浮吊设计院紧密合作，对臂幅的角度受力进行了严谨的计算，并对起重机电器、机械、液压制动系统进行了全面检查，确保施工万无一失。在此过程中，振华海服总轮机长陈荣祥与船舶管理部机务二室经理秦鹏凯提出了创新性的设想，成功推广了在“振华 30”轮试验成功的直径 70mm 新旧钢丝绳直接对接烧焊技术，不仅节省 50%钢丝绳对绞作业时间；并减少一艘浮吊固定臂架头部的费用；同时降低了寒潮对船舶密集作业的影响；甚至更换钢丝绳导向滑轮都是利用“振浮 6”轮更换下来的旧滑轮改装制成，为了降本增效，船舶管理部可谓动足脑筋。经过一周的紧张施工，“新振浮 7”轮臂幅钢丝绳更换终于迎来了关键时刻。随着钢丝绳缓缓进入第一个滑轮，经过卷筒到浇索节连接，起重机逐步吊起了 1000 吨、2000 吨……直至 5500 吨的重物，标志着整个项目关键节点的圆满完成，也奠定了新一年里“新振浮 7”轮在起重业务上大展拳脚的坚实基础。

来源：龙 de 船人，2025-02-02

<https://www.imarine.cn/174950.html>

我国“大洋一号”功勋船舶将升级改造

我国第一艘现代化的综合性远洋科考船“大洋一号”，将迎来无人遥控潜水器等新装备并升级改造。记者从中国大洋事务管理局获悉，2025 年是“大洋一号”船入列 30 周年，“大洋一号”船将迎来无人遥控潜水器（ROV）绞车和艏部 A 型架等装备的升级改造及船舶特检工作，以大幅提高船舶调查作业能力和综合效率。届时，“大洋一号”将以全新的姿态，更好地为 2025 年深海资源调查与开发工作提供可靠的保障。“大洋一号”船是船龄超 40 年的大洋功勋船舶，也是我国第一艘现代化的综合性远洋科考船，已累计执行中国大洋科学考察航次 27 个，并承担多项调查任务，见证了我国大洋科考事业的发展，助力国产海洋调查装备的应用与研发。“大洋号”综合资源调查船和“深海一号”载人潜水器支持母船自建成入列 5 年来，圆满执行 17 个中国大洋科学考察航次，足迹踏遍三大洋，取得了多项

重要成果，已成为我国建造的世界一流科考船的典范。

来源：中国科技网，2025-02-02

https://www.stdaily.com/web/gdxw/2025-02/02/content_292682.html

“深海一号”气田累产天然气超百亿立方米

1月29日，中国海油对外宣布，我国首个自营超深水大气田“深海一号”累计生产天然气超100亿立方米，生产凝析油超100万立方米，其中2024年天然气产量超32亿立方米，连续3年产量在30亿立方米以上，持续保持高产稳产运行状态。“深海一号”超深水大气田持续稳产高产离不开建设期高水平深水钻完井技术攻关和技术创新。中国海洋石油集团有限公司研究总院总工程师李中介绍，在钻完井方面，“深海一号”气田的成功标志着我国完全掌握了1500米级深水开发井自主设计和高效作业能力，“深海一号”二期工程实现了1000米级深水高压大位移开发井钻完井技术的新突破，“两个项目攻克了深水复杂井安全钻井、井筒完整性、储层保护、高效防砂、智能完井等多项技术难题，使我国深水钻完井技术整体达到了国际先进水平。”

来源：中国科技网，2025-01-29

https://www.stdaily.com/web/gdxw/2025-01/29/content_292053.html

韩通船舶 2025 年首月连续交付 6 艘船舶

2025 年首月，韩通船舶造船业务板块成功完成了六艘高质量船舶的交付任务，这一系列交付不仅体现了韩通船舶在全球造船业中的稳健实力，也为中国造船业的持续发展贡献了力量。此次交付的船舶涵盖了为挪威船东 Uthalden 精心打造的 114000 载重吨成品油轮（HT114-303），该油轮采用了先进的环保技术和设计理念，满足国际海事组织（IMO）的严格标准，为船东带来了显著的经济效益和环保效益。该船总建造周期 10 个月，展现了韩通船舶在项目管理、生产调度以及资源配置等方面的卓越能力，更展现了其在船舶建造领域的深厚技术积累和高效执行力。韩通船舶还为德国船东 Asiatic Lloyd 量身定制了首制 64000 载重吨散货轮（HT64-324），该船型设计先进，节能环保，将有效提升船东的运输效率和市场竞争力。Asiatic Lloyd 对韩通船舶的技术、建造实力和交付能力表示了高度赞赏和认可。此外，韩通船舶还成功交付三艘 82000 载重吨散货轮（HT82-293/294/295）和一艘为德国船东 Scion 建造的同款散货轮（HT82-288）。这四艘散货轮的顺利交付，充分展示了韩通船舶在 82000 载重吨散货轮建造方面的能力和丰富经验。据了解，韩通船舶目前拥有两座现代化造船基地——新韩通船舶重工和韩通赢吉重工，年钢加工产能达 60 万吨。

来源：网易新闻，2025-01-28

<https://www.163.com/dy/article/JN0DRPMV0514DFG0.html>

宁德时代与国际物流巨头 DHL 签约

近日，宁德时代与世界领先的物流公司 DHL 集团（敦豪集团）签署战略合作协议，将为这家业务遍及 220 多个国家的企业提供储能与充换电一体化综合解决方案。这标志着，全球范围内的可持续物流发展，将加速进入新阶段。宁德时代市场体系联席总裁谭立斌表示，“结合 DHL 强大的物流能力和宁德时代的绿色创新技术，我们正在联手为行业提供开创性的可持续物流解决方案。与 DHL 加强合作，不仅有助于实现双方的可持续发展目标，还将促进世界走向绿色未来。”宁德时代将为 DHL 全球范围内的物流园区提供先进的液冷储能系统和能源管理平台。通过换电与超快充系统，宁德时代的综合储能解决方案将大大优化 DHL 的能源结构，使其最大化地利用绿电，助力 DHL 达成 2050 年实现净零排放的可持续发展目标。同时，宁德时代也将借此合作，进一步探索电池回收和电池报废管理的未来，为电动汽车行业创新赋能。

来源：龙 de 船人，2025-02-02

<https://www.imarine.cn/174969.html>

自然资源部南海生态中心阳江项目部揭牌成立

近日，自然资源部南海生态中心阳江项目部在广东省阳江市正式揭牌成立，这标志着南海生态中心在广东粤西区域的海洋生态预警监测工作迈入扎根一线地区、“全天候”服务相关产业的新阶段。长期以来，自然资源部南海生态中心一直致力于海洋生物生态预警监测研究，立足职责，为地方相关产业发展提供科学技术支持。自 2024 年 10 月起，南海生态中心派出生态预警监测团队常驻广东阳江区域，团队人员每天开展外海巡航，对毛虾、尖笔帽螺、水母类、海樽类等潜在致灾生物的数量变化规律进行监测和探索，预测评估其变化趋势和生态风险，目前已取得阶段性成效，获得相关单位好评。后续，团队将在近海生物种群变化及迁徙规律、生态灾害预警预报及风险评估等方面开展进一步研究，为国家能源建设运营提供保障。本次成立阳江项目部，既是中心履行区域海洋生态预警监测工作职责的具体措施，也是进一步做好地方海洋生态预警监测服务的重要举措。下一步，中心将持续开展海洋生态预警监测工作，不断提升监测预警能力水平，提供高质量的海洋生态预警监测服务，助力为地方海洋经济高质量发展，为生态文明建设贡献力量。

来源：海洋知圈，2025-02-02

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

中国船东互保协会首次承保中国台湾地区船舶

中国船东互保协会 CPI 官方消息，1 月 24 日，正德海运股份有限公司“Wealth Athena”轮正式入会，CPI 成为该轮保赔险承保人。CPI 方面还表示，正德海运也成为协会在中国台湾地区的首家会员。协会总经理宋春风 23 日参加了该轮在江苏南通海通海洋工程装备公司举行的交船仪式。“Wealth Athena”轮为散货船，计 35734 总吨，63544.5 载重吨。目前，协会保赔险入会总吨已突破 9500 万。该轮入会在协会发展进程中具有里程碑意义，体现了市场对协会专业服务能力的认可，将进一步推动协会业务布局 and 结构持续优化，强化协会竞争力和影响力。

来源：信德海事网，2025-01-27

<https://www.xindemarinenews.com/topic/chuanbojianzhao/2025/0127/58189.html>

【国外视野】

韩国三大造船巨头欲抱团破局

中国造船业在高端船舶领域的迅速崛起正倒逼韩国造船业重构竞争范式。在刚刚结束的2024年，虽然全球累计新船订单成交量达到了2412艘6581万CGT、创下过去17年来的最高纪录，然而韩国造船业接单量仅为250艘1098万CGT，全球市场份额继续下滑至仅16.5%，是2016年以来最低水平。中韩造船业的差距也进一步拉大。在中国船企的冲击下，韩国造船业在VLCC和大型集装箱船这两大传统优势船型市场上彻底失守，仅剩LNG船市场仍然保有主导地位。面对中国在全球造船业竞争格局中的强势表现，韩国政府已充分认识到合作对于韩国造船业发展的关键意义，并积极致力于推动韩国三大船企——HD现代重工、三星重工、韩华海洋联合开展技术研发，全力谋求新的发展机遇，共同应对中国造船业的挑战。这一战略转向标志着韩国造船业正式进入“协同创新”时代。韩国政府明确表示，其核心宗旨在于摆脱中国造船业日益紧迫的竞争压力，全力挖掘那些相较于韩国船企间竞争更需紧密合作的领域，并给予优先支持。据悉，抢占国际海事组织（IMO）国际标准的技术研发合作项目，以及共同筹备外籍劳工培训计划等创新性构想，已成为政府和船企重点讨论的候选合作课题。据韩国政府近日发布的消息，韩国产业通商资源部最快将于2月中旬完成筛选，并正式公布与韩国造船界共同推进的课题。这些课题紧密围绕三大船企的共同技术需求展开，涵盖了众多关键领域。据悉，韩国三大船企已就开展技术研发合作提出了诸多重要建议，比如：鉴于环保船舶、自主航行船舶等高附加值船舶领域的发展趋势，为抢占IMO国际标准制定的先机，三大船企联合开展技术研发已迫在眉睫；同时，考虑到韩国造船业劳动力短缺现状以及外籍劳工引入政策的实施，联合开发基于虚拟现实（VR）和增强现实（AR）技术模拟焊接等功能的外籍劳工管理系统也成为重要议题。

来源：国际船舶网，2025-02-03

<https://mp.weixin.qq.com/s/6NJ1yLzV-a2xhb4IMTFIMg>

韩华海洋将在釜山设立造船工程中心

韩华海洋近日宣布，该公司计划在韩国东南部港口城市釜山建立一个造船工程设计中心，以加强其在海洋和特种船舶领域的设计竞争力。该公司与釜山市政府签署了一份谅解备忘录，计划于5月正式开放新设计中心。该中心最初将容纳150名专注于海洋和特殊船舶项目的设计工程师。韩华海洋表示，按手持订单量计算，该公司是全球第三大造船企业，韩华海洋计划到2027年增加350名设计人员，使新研发中心的员工总数达到500人。韩华海洋希望借助造船业的蓬勃发展，将该中心打造成海洋和特种船舶设计领域顶尖人才的战略枢纽。该公司表示，该中心不仅将增强其竞争优势，还将为周边地区创造新的就业机会，从而为造船业生态系统做出贡献。此外，该船企还寻求提高巨济造船厂的生产能力。韩华海洋将扩建包括起重机和船坞在内的大型基础设施。韩华海洋表示，其在设计和生产能力方面的投资凸显了该公司在促进地区经济增长的同时加强其在全球造船市场地位的承诺。

来源：龙 de 船人，2025-01-31

<https://www.imarine.cn/174421.html>

韩国造船企业联合开发出口型潜艇用燃料电池

韩国韩华海洋(Hanwha Ocean)和韩华宇航(Hanwha Aerospace)近日表示，通过韩国国防技术振兴研究所主管的武器系统改造开发支援项目，两家公司承接了“出口型3000吨级KSS-III常规潜艇新一代氮混合型长寿命PEMFC模块搭载燃料电池系统改造开发”课题。质子交换膜燃料电池(PEMFC, Proton Exchange Membrane Fuel Cell)是利用氢气和空气中的氧气发生化学反应产生电能的电池，具有高能量密度、运行温度低、稳定性能较好和环境亲和性等优点。韩华海洋和韩华宇航计划通过此次开发项目，提高燃料电池的耐久性，延长寿命。

主管此次课题的韩华海洋负责开发性能优于现有燃料电池系统的新系统，并将其应用到出口型潜艇上。韩华宇航则计划以航空、民用船舶及军用无人潜艇燃料电池系统开发经验为基础，制造独立的出口型潜艇用燃料电池模块，确保原创技术。韩华海洋相关人士表示：“为了使潜艇长时间潜航，使用了不依赖空气推进装置(AIP)，采用燃料电池的 AIP 系统具有可以潜航 2 周以上、噪音和震动较小的优点。”

来源：国际船舶网，2025-02-02

<https://mp.weixin.qq.com/s/Y9igt4rcBlWQKGvv7u-rVw>

全球首艘采用绿色钢材建造船舶交付

近日，日本三井商船（MOL）宣布，旗下最新环保型多用途杂货船 Prima Verde 正式交付并投入运营。MOL 称，这艘 17500 载重吨（dwt）的新船是全球首艘采用绿色钢材建造的船舶，并具备多项环保特性，标志着航运业向可持续发展迈出重要一步。Prima Verde 由尾道造船厂（Onomichi）建造，船东为 Daishin Shipping，并将由 MOL Drybulk 负责运营。该船采用了 JFE 钢铁公司（JFE Steel Corporation）提供的绿色钢材 JGreeX，其生产过程显著降低了二氧化碳排放，相较传统钢材更具环保优势。Prima Verde 的环保特性不仅限于船体材料，还体现在推进系统的创新设计。该船搭载了本发动机公司（Japan Engine Corporation）提供的高效发动机，能够完全使用船用轻柴油（MGO）运行，具有高燃烧效率，并在运营过程中大幅减少二氧化碳排放。此外，该船还配备了 Econowind 提供的两套 VentoFoil 风力辅助推进装置，可利用风能提升航行效率，从而减少燃油消耗和温室气体排放。

来源：搜狐网，2025-02-01

https://www.sohu.com/a/854981046_175033

日本最大豪华邮轮出坞

近日，德国船厂 Meyer Werft 为日本邮船子公司 NYK Cruises 建造的豪华邮轮“飞鸟 3（ASUKA III）”号出坞，这是日本迄今为止最大的客船。此次出坞标志着“飞鸟 3”号的外部结构已经建造完工，目前的施工重点是船舶内部舾装工作，在出坞作业过程中该船还安装了烟囱。按照计划，这艘船接下来将从 Meyer Werft 船厂位于帕彭堡的船厂出发，沿狭窄的埃姆斯河航行约 32 公里，最终驶向公海，以埃姆登市为母港进行海试。预计该船将于今年春季交付运营。“飞鸟 3”号全长 230.2 米，宽 29.8 米，吃水 6.7 米，总吨位 52000 吨，将配置 385 间全海景客房，可容纳 740 名乘客，船员人数约 470 人。“飞鸟 3”号将配备可处理三种燃料的发动机，采用 LNG、低硫燃料和船用汽油作为动力，这是日本首艘 LNG 动力豪华邮轮。此外，根据靠泊港口的不同，该船也可以使用岸电运营，并将配备动力定位系统，能够在不抛锚的情况下控制位置，尽量减少对海底植被的破坏。这些设备都是日本邮轮以前从未使用过的最新技术。预计该船将能够减少二氧化碳（CO₂）排放，大大消除氮氧化物（NO_x）和颗粒物，同时完全防止硫氧化物（SO_x）排放。与 NYK Cruises 正在运营的豪华邮轮“飞鸟 2”号类似，最新的邮轮也将以豪华的设施 and 高质量服务为卖点。船上客房全部设计为带阳台的海景房，没有内舱房，并配置了“飞鸟 2”号上广受好评的露天景观浴池。延续“飞鸟 2”号低至 1:2 的超低人员比特色，新船将维持“飞鸟 2”号类似的约 470 人船员规模，但载客量将进一步减少到约 740 人，仅有“飞鸟 2”号的 85% 左右。在交付后，“飞鸟 3”号将以横滨为母港开始运营。届时，NYK Cruises 的船队规模将扩大到 10 万总吨以上，总载客量约 1600 人，成为日本最大的远洋邮轮运营公司。

来源：国际船舶网，2025-02-03

<https://mp.weixin.qq.com/s/dw9IBRoboapKTP6T47i1PQ>

世界首艘商用风帆滚装船下水

被称为“世界上第一艘”商用风帆滚装船的“Neoliner Origin”号在土耳其 RMK Marine 船厂下水。该船为法国 Neoline 船运公司订造，于 2023 年 11 月开工，2024 年 2 月举行了龙

骨铺设仪式。这艘创新型船舶利用风力作为主要推进力，配备了近 3000 平方米的风帆和两根可折叠的 76 米高 Solidsail 碳纤维桅杆，由 Chantiers de l'Atlantique 制造。还采用了 Four é Lagadec 公司生产的可伸缩防漂移装置，并配备了 D-ICE 工程公司开发的气象导航系统。该船长 136 米、宽 24.2 米，车道长度为 1200 延米，可装载 265 个 20 尺集装箱，最大载重量为 5,300 吨。可容纳 13 名船员和 12 名乘客（6 个双人舱）。这种风帆滚装船将远洋运输的温室气体排放量减少 90%，并消除 SO_x 和 NO_x 排放。“Neoliner Origin”号预计 2025 年夏季投入运营，其设计可运载多种货物：滚动设备、集装箱、超大型货物或托盘。其航线将连接圣纳泽尔和巴尔的摩，并在圣皮埃尔-米克隆和哈利法克斯（加拿大）设有定期停靠点。

来源：网易新闻，2025-02-01

<https://www.163.com/dy/article/JNACOOVN0514DFG0.html>

红星造船厂首次交付冰级穿梭油轮

经过多年努力，俄罗斯红星造船厂（Zvezda）首次成功交付了一艘冰级油轮。这艘 Arc6 冰级巴拿马型穿梭油轮载重量为 69,000 吨，命名为“Valentin Pikul”，已交付给注册船东 Rosneftflot JSC。预计该船将从佩乔拉海的瓦兰代海上装卸系统（世界上最北端的连续运营石油码头）向摩尔曼斯克转运中心运送石油。“Valentin Pikul”号长 257 米，可在 1.5 米厚的冰层中航行，其艏艉均配有破冰装置，无需破冰船协助即可独立作业。“Valentin Pikul”号从下单到交付历时近 7 年，早在 2020 年 12 月，该船已经铺设龙骨，距今已经过去了四年。与其他红星造船厂建造的 Arc7 冰级 LNG 运输船一样，该船的大部分模块由三星重工设计和建造，然后在红星造船厂进行总组。紧随“Valentin Pikul”号之后，红星造船厂还将交付第一艘 Arc7 冰级 LNG 运输船“Aleksey Kosygin”号。该船已于去年 12 月开始海试，有望于 2025 年交付。2019 年至 2022 年期间，三星重工从红星造船厂累计获得 22 艘设计合同（并非建造合同），为 15 艘冰级 LNG 船和 7 艘穿梭油轮提供分段、设备和技术支持，合同总价值 42 亿美元。后来因西方制裁，三星重工仅为红星造船厂交付了 5 艘 LNG 船船体，上文中的“Aleksey Kosygin”号就是其中的一艘。其它四艘冰级 LNG 船能否交付，将取决于俄罗斯能否在没有西方供应商的情况下完成 LNG 船的薄膜围护系统和全回转推进装置。

来源：龙 de 船人，2025-02-02

<https://www.imarine.cn/174694.html>

全球最大自航式重吊船签约建造

新加坡海工巨头海庭（Seatrium）首次进军日本海上风电市场，将为日本五洋建设（Penta-Ocean Construction）建造一艘 5000 吨级全回转重吊船。近日，海庭宣布与五洋建设签订这艘新船的工程设计、采购和建造合同。这将是世界上最大的自航式重吊船，将由五洋建设子公司与日本芙蓉综合租赁株式会社（Fuyo General Lease Co.）共同拥有，持股比例为 50%、50%，预计建造费用达 1200 亿日元（约合人民币 55.57 亿元），将在 2028 年 5 月完工，同年秋季投入运营。该船采用新颖的设计理念，船尾设有独特的 U 形槽，使得沿船体纵向放置的单桩可以通过 5000 吨起重机和起吊系统吊起竖立，并直接进行安装。单桩的安装位置位于船尾，由于船体对海浪和水流的遮挡作用，船体晃动较小，同时船体配备了 DP2 动态定位系统，因此即使在气象和海况恶劣的外海，也能确保安全高效完成单桩安装。该船由挪威船舶设计公司 Ulstein Design & Solutions 负责船体设计，豪氏威马提供起重机和单桩处理系统。该 5000 吨主动升沉补偿盆座式起重机，配备了双主钩和通用快速连接器；能够高效、安全地更换吊装工具，从而减少切换时间以及安全风险。豪氏威马盆座式起重机自重轻，其关键优势包括尾部回转半径小（可优化甲板空间）、无需配重、全回转作业时最大起重能力不打折扣、以及采用自主生产的全回转轴承。

来源：国际船舶网，2025-02-03

<https://mp.weixin.qq.com/s/FAyEG9HVKscY217asEoltA>