

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

(2026年01月05日—2026年01月12日)

基础信息室编

2026 年 01 月 12 日

目 录

【国内动态】	2
《上海市促进邮轮经济发展若干规定》表决通过	2
IACS 对现有船舶的网络安全控制措施提出建议性要求	2
国内首套全国产化船舶交通管理系统（VTS）正式交付	2
全球首艘万吨级新能源散货船投运	2
我国大吨位氨燃料预留原油船即将交付	3
国内首艘甲醇单一燃料江海直达船“创新 19”轮顺利完成试航	3
全球最高打桩船在南通顺利下水	3
中国船企再获全球最大 VLAC 订单	3
镇江建造史上最大绿色船舶出坞	4
华海造船承建新型海上高速无人船下水	4
国内首台最大缸径自主品牌中速双燃料发动机获双认证	4
“海洋十年”国际合作中心启动专项行动计划	4
推动联合国“海洋十年”实施研讨会举行	5
【国外视野】	5
ABS 最新报告探讨船舶改造如何提升能效	5
2025 年前三季度日韩主要船用发动机企业表现亮眼	5
HD 韩国造船海洋加速数字化转型	5
HD 现代尾浦建造全球最大 LC02 运输船首制船交付	6
日本川崎重工建造全球最大液氢运输船	6
今治造船完成对日本第二大造船企业的收购	6
日本首个漂浮式项目投运	7
自主航行船舶 AI 转型联盟成立	7
丹麦批准首个海上二氧化碳封存设施	7

【国内动态】

《上海市促进邮轮经济发展若干规定》表决通过

近日，上海市人大常委会表决通过《上海市促进邮轮经济发展若干规定》，该规定旨在推进上海市邮轮经济高质量发展，促进邮轮经济全产业链融合，做强做优做强海洋主导产业，推动建设具有全球资源配置能力的亚太区域邮轮经济中心，并将自2026年3月1日起正式施行。根据规定，上海市邮轮经济发展应当坚持市场主导、政府引导，优势集成、协同推进，安全至上、绿色发展的原则，强化创新驱动，推动区域联动和国际合作，构建由枢纽港、总部港、制造港组成的邮轮经济发展模式。规定提出上海市推动建立邮轮研发设计体系，强化邮轮总装建造能力，拓展邮轮维修改造业务，做强邮轮产业链配套体系，推动建设世界级邮轮设计建造基地。推动邮轮核心系统集成和关键装备研发，加强邮轮船舶材料、动力推进、安全保障、通信导航、综合监控、能耗管理等技术应用研究，提高邮轮安全、智能、绿色水平。推动邮轮配套产业建设和企业集聚发展，支持邮轮配套装备研发，推动建立符合国际规范的邮轮装备、产品标准及技术服务体系。

来源：上海市文化和旅游局，2026-01-04

<https://whlyj.sh.gov.cn/zcfg/20260104/87438ad89bde4bbf90187a466078c61e.html>

IACS 对现有船舶的网络安全控制措施提出建议性要求

近日，国际船级社协会(IACS)发布了“现有船舶网络安全控制措施建议案”(IACS REC 194)，对现有船舶的网络安全控制措施提出建议性要求。该建议案重点为现有船舶提供了最低网络安全控制措施，旨在减少网络事件的发生并减轻其影响，不取代IACS任何已发布的适用于新造船舶的关于网络韧性的统一要求和建议。该建议案适用于所有100GT以上的船舶，无论是否自航。不包括内河船和其他用于非商业目的的政府船舶。系统范围与IACS UR E26一致，主要关注IACS UR E26 1.3.2(a)中提到的OT系统以及IACS UR E26 1.3.2(b)提及的OT系统与IT系统的接口。CCS《船舶网络安全指南》(2025)已转化吸收IACS REC 194相关建议措施，将其转化为自愿可申请的船舶网络安全附加标志为Cyber Security(B)。

来源：中国船级社，2026-01-06

<https://www.ccs.org.cn/ccswz/articleDetail?id=202601060424489244>

国内首套全国产化船舶交通管理系统（VTS）正式交付

日前，大连船舶交通管理系统更新改造工程项目通过现场验收，成为国内首套正式交付使用的全国产化VTS系统（船舶交通管理系统），推动海上安全监管迈向智能化、国产化。这套新系统核心采用完全自主研发的国产化雷达及处理平台，从甚高频、服务器等硬件设备，到所有软件系统，实现了全链条国产化，真正做到技术自主化、规模化应用。该系统接入辽宁19座雷达站及山东北隍城雷达信号，实现跨区域监控融合。老铁山水道、辽鲁客滚航线等重点水域动态，一屏尽览；具备分级分区告警、智能语音播报、多数据融合等功能，可主动识别风险，实现“智能盯防”。针对辽宁海域渔船多、商渔船碰撞风险高的特点，系统特别开发“商渔船避碰提醒”和船舶自动点验功能，相当于为渔船配备了一位“AI护航员”。

来源：龙 de 船人，2026-01-05

<https://www.imarine.cn/212780.html>

全球首艘万吨级新能源散货船投运

近日，全球首艘万吨级近海航区新能源散货船“魏桥绿动1”号正式开启商业化运营，填补了我国沿海及近海电动货船产业化应用的空白。该船由魏桥创业集团出资，武汉理工大学船舶邮轮中心设计，黄海造船有限公司建造。船舶总长109.8米，型宽26.8米，型深7.2米，载重量约9000吨，航速11.5节。该船搭载中国船舶集团有限公司旗下山西汾西重工有限责任公司所属中船赛思亿（无锡）电气科技有限公司的S-Renewable新能源动力系统，采

用“锂电池+柴油发电机”混合动力解决方案，配备8组集装箱式移动电源（单箱电池容量1999.9千瓦时）及2台柴油发电机组，兼具运营灵活性与经济性。此外，该船还搭载了AUT-0辅助驾驶系统，通过5G+卫星通信技术实现船舶与岸基实时联动，实现“无人值守、全时监控、智能决策”。

来源：中国船舶报，2026-01-07

<https://mp.weixin.qq.com/s/YUATgK70Z7GdHssXZC331A>

我国大吨位氨燃料预留原油船即将交付

近日，在山东青岛，我国大吨位氨燃料预留原油船即将交付。即将交付的大吨位氨燃料预留原油船由中船北海建造。据悉，正在建造的31.9万吨超大型原油船，交付运营以后以运输原油为主。该船预留了两个6000立方米氨燃料储罐的安装空间。传统燃油船若未来不符合低碳要求，很可能面临报废；而该船只需增加发动机氨燃料相关配件，即可升级为氨动力船舶。这艘船的突破不止于“绿色预留”，更刷新了山东造船的吨位纪录——从过去的11.3万吨跃升至31.9万吨。为了找到船型阻力与舱容的最佳平衡，团队反复打磨了上百版设计方案，还专程赴国内外多家船厂实地调研，吸收先进设计经验。

来源：中国能源新闻网，2026-01-06

https://cpnn.com.cn/news/yq/202601/t20260106_1858157.html

国内首艘甲醇单一燃料江海直达船“创新19”轮顺利完成试航

1月8日，由武汉创新江海运输有限公司投资建造、浙江创欣海运有限公司运营管理，江苏勤丰船业有限公司承建的国内首艘15000吨级甲醇单一燃料特定航线江海直达船“创新19”轮，圆满完成各项海上试验，于1月9日顺利返回船厂。此次试航成功，标志着该船的动力系统、航行性能及关键设备均达到设计预期，为我国甲醇单一燃料动力船舶的商业化运营迈出了至关重要的一步。“创新19”轮作为国内甲醇单一燃料动力船舶的先行示范项目，其核心动力系统搭载了中船集团第711研究所研制的CS8L21M甲醇单一燃料主机，配备浙江海骊达环保科技有限公司的甲醇燃料供应系统。本次试航重点验证了甲醇燃料动力系统在真实航行工况下的运行稳定性、安全性和排放表现，积累了宝贵的首制船运行数据。

来源：船海装备网，2026-01-09

<https://www.shipoe.com/news/show-88554.html>

全球最高打桩船在南通顺利下水

1月4日，全球最高打桩船“铁建大桥桩1”轮在江苏大津重工有限公司南通基地顺利下水并靠泊码头，标志着南通海工装备制造能力再攀新高。“铁建大桥桩1”轮，总长130米，桩架高度156米，作业水深突破70米，可打最大桩重700吨、直径7米的桩基，是目前世界上桩架高度最高、吊桩能力最大、作业水深最深的打桩船，也是国内首艘兼具动力定位系统与三项世界级性能指标的打桩船。该轮具有三大突出优势：一是技术领先，拥有全球最高156米桩架和全国最深的70米作业水深；二是绿色环保，满足绿色生态船舶规范及国际柴油机最高排放标准；三是智能精准，配备DP-1自动驾驶系统，采用北斗+双频RTK GPS定位技术，可实现厘米级施工精度。

来源：龙 de 船人，2026-01-09

<https://www.imarine.cn/213403.html>

中国船企再获全球最大VLAC订单

1月5日，江南造船与新加坡航运巨头Eastern Pacific Shipping(EPS)正式签署2艘老巴拿马型9万立方米超大型液氨运输船(VLAC)建造合同。据悉，这两艘新船将分别在2028年和2029年交付，新船价格并未公布。作为参考，克拉克森的数据显示，目前一艘88000-93000立方米VLAC新造船价格约为1.16亿美元(约合人民币8.11亿元)，相比去年同期的1.23亿美元下跌6%。该船型采用新一代低阻线型设计，在满足老巴拿马运河尺度限制的

前提下，通过优化艏艉外形及水线分布，实现舱容最大化与航行阻力最小化的平衡，显著提升了整体运营效率；其核心搭载的 LPG 双燃料推进系统，与传统燃油动力系统相比，可显著减少约 20% 的 CO₂ 及约 99% 的 SO_x 排放，满足 EEDI 阶段 III 的排放要求。

来源：中华航运网，2026-01-07

https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202601/t20260107_1412548.shtml

镇江建造史上最大绿色船舶出坞

1月7日，载重吨位达31.9万吨的“绿色”超大型油轮（VLCC）“韩通373”轮在镇江新韩通船厂顺利出坞，并启动跨市拖带作业。该船是镇江造船史上建造的最大船舶，集中体现了当地船舶海工产业向高端化、绿色化发展的最新成果。此次出坞的“韩通373”轮体量巨大，船长332.9米，宽60米。该船不仅规模创纪录，其“绿色”技术特征尤为突出。据建造方介绍，船舶主机满足国际最严格的Tier III排放标准，并创新集成了SCR系统和开式脱硫塔，能有效降低氮氧化物和硫氧化物排放。同时，货舱区采用双底双壳结构，并设置了污油舱、压载舱，其中一个货舱可在极端天气下转换为风暴压载舱，在提升环保性能的同时增强了航行安全性。

来源：龙 de 船人，2026-01-08

<https://www.imarine.cn/213203.html>

华海造船承建新型海上高速无人船下水

1月6日，由杭州现代船舶设计研究有限公司与浙江智能船舶研究院合作开发的新型海上高速无人船在嘉兴平湖华海船厂顺利下水。此次下水的海上高速无人船是一艘采用多项创新技术的高性能船舶，船舶总长32.6米，型宽5.5米，设计吃水1.05米，全铝结构，甲板上可搭载多个不同规格的任务方舱。该船具有良好的抗沉性和耐波性，可在高海况条件下安全航行。船舶采用两台高速柴油机驱动两台新型的直翼舵桨推进装置，设计航速大于19节。得益于直翼舵桨更高的推进效率和优良的操纵性能，本船不仅功率小、航速快，还可完成侧向移动、原地回转、低速巡航、悬停定位、精准寻迹等普通推进器较难完成的各种复杂机动动作，船舶综合技术能力突出。

来源：国际船舶网，2026-01-08

https://www.eworldship.com/html/2026/NewShipUnderConstrunction_0108/217698.html

国内首台最大缸径自主品牌中速双燃料发动机获双认证

近日，由中国船舶集团下属中船动力自主研制的国内首台最大缸径自主品牌中速双燃料发动机8ML450DF成功获得中国船级社（CCS）设计认可与型式认可，正式获得进入全球航运市场的“绿色通行证”。在8ML450DF中速双燃料发动机的研制过程中，中船动力下属中船镇柴与动力研究院组建450链动党员攻关阵地，先后攻克了燃油模式负载极限突破、双燃料系统稳定性控制、自主品牌调速器等关键零部件匹配试验与优化。8ML450DF中速双燃料发动机依托完全自主知识产权研发，整机功率突破9200kW，平均有效压力2.4MPa，额定转速600r/min，能够广泛适配大型工程船舶、豪华游轮、海工平台等高端船舶，同时可应用于低碳零碳园区陆用电站机组，具备极强的场景适配性。

来源：中华船舶交易网，2026-01-06

<https://www.cn-eship.com/news/newsinfo.jsp?id=225761>

“海洋十年”国际合作中心启动专项行动计划

近日，“海洋十年”国际合作中心于青岛西海岸新区正式发布《推动构建海洋命运共同体“海洋十年”专项行动计划》（以下简称《行动计划》），为推进“海洋十年”中国进程、服务海洋高水平对外开放注入新动能。《行动计划》以联合国“海洋十年”海滨之城平台全球秘书处为支点，积极搭建全球重要海洋城市合作网络；围绕青岛市和西海岸新区现代海洋产业体系建设，重点依托东亚海洋合作平台蓝色经济发展联盟，深化服务区域海洋经济高质

量发展；以推动海洋领域科学技术联合攻关为引擎，推动观测预报、防灾减灾、生态保护等方向成果共享与应用；以全民海洋意识教育与能力建设为基础，强化海洋领域国际人才交流与文明互鉴。

来源：自然资源部，2026-01-07

https://www.mnr.gov.cn/dt/ywbb/202601/t20260107_2911150.html

推动联合国“海洋十年”实施研讨会举行

近日，2025年度推动联合国“海洋十年”实施研讨会在广州召开。会议由联合国“海洋十年”海洋与气候协作中心、自然资源部南海局及自然资源部第一海洋研究所共同主办，以“加强科学政策连接，赋能‘海洋十年’进程”为主题，系统交流并展示了我国在“海洋十年”行动中的实践与成果，围绕科学支撑决策、跨界与开源等主题展开深入探讨。会议期间，各“海洋十年”大科学计划、2025年度新获批项目的牵头单位分别详细汇报了行动进展、面临的挑战以及未来实施计划。在专题报告与讨论环节，与会嘉宾围绕“从尼斯到圣保罗—科学支撑决策”“从科学到公众—跨界合作”“从公益到科学—开源增效”等主题，结合国际会议进程和典型实践案例，深入探讨了如何加强海洋科学与政策有效衔接、全面提升公众海洋意识与参与度、促进公益力量与科研创新深度融合等重要议题，形成了多项具有前瞻性、建设性的政策建议。

来源：中国海洋信息网，2026-01-05

<https://www.nmdis.org.cn/c/2026-01-05/84800.shtml>

【国外视野】

ABS最新报告探讨船舶改造如何提升能效

近日，美国船级社（ABS）发布最新的行业领先分析报告《旨在提升能效与减排的船舶改造》，为评估船舶改造的影响提供了关键见解，内容涵盖船级社规范与法定要求，以及实施的最佳实践。本报告基于ABS 2025年展望报告《超越地平线：愿景照进现实》的结论进一步展开。鉴于市场上存在多种改造方案，且每种方案的潜在效益提升取决于一系列因素，本报告提供了全面的分析和情景模拟，以指导船东进行决策。该报告还根据来自船东和管理公司的实践经验提供了建议，以帮助利益相关方在项目的各个阶段——从技术评估到实际应用——做出明智决策。ABS在报告最后提供了市场最新动态，包括关于全球船厂实施新能源效率技术（EET）产能的最新统计数据。

来源：美国船级社，2026-01-09

https://mp.weixin.qq.com/s/Tstk3T_dffWpRqReWIhyKA

2025年前三季度日韩主要船用发动机企业表现亮眼

随着全球新造船及手持订单对主机订购需求的进一步释放，船用发动机产业在2025年呈现持续快速增长。根据各企业最新披露的财报数据显示，2025年前三季度，日韩主要船用发动机企业呈现良好经营态势，盈利能力持续提升。其中，HD现代重工（发动机板块）、HD现代海洋发动机营业收入同比增长超25%；HD现代重工（发动机板块）、HD现代海洋发动机、三井E&S（发动机板块）营业利润同比增长超80%。

来源：国际船舶网，2026-01-08

https://www.eworldship.com/html/2026/ManufacturingMarket_0108/217702.html

HD韩国造船海洋加速数字化转型

HD韩国造船海洋近日宣布，已选定全球数字解决方案公司西门子工业软件（Siemens

Industry Software, 以下简称西门子) 作为“船舶设计与生产一体化平台”建设的优先谈判对象。该公司计划自 2026 年起与西门子共同开发平台, 2028 年开始逐步应用于 HD 现代重工、HD 现代三湖等船厂, 未来还将推广至海外船厂。目前, 船舶设计与生产环节采用着多种系统, 如用于船舶 3D 建模的 CAD (计算机辅助设计)、管理船舶全生命周期的 PLM (产品生命周期管理)、运用数字技术规划分析制造流程并优化实际生产的 DM (数字化制造) 等。集成平台将整合原本独立运行的系统, 实现设计变更即时反映至生产现场, 并将船舶制造信息通过实时联动的设计图纸进行统一管理。集成平台建成后, 将改变以往设计变更需单独录入生产系统的缺点, 使设计与生产通过单一数据实现实时联动, 大幅减少因工序间数据断裂导致的低效与错误。

来源: 船舶先进制造技术, 2026-01-06

https://mp.weixin.qq.com/s/QNyhOMCPwFBSdkMMUN4_nQ

HD 现代尾浦建造全球最大 LCO2 运输船首制船交付

希腊船王 Evangelos Marinakis 领导的多元化船东 Capital Clean Energy Carriers (CCEC) 已接收 HD 现代尾浦建造的全球首艘 22000 立方米低压液化二氧化碳 (LCO2) 运输船“Active”号。该船厂已与 HD 现代重工合并。“Active”号是希腊 CCEC 在 HD 现代尾浦投资建造的 4 艘 22000 立方米 LCO2 运输船的首制船, 设计用于运输 LCO2, 同时在传统小型半冷藏气体运输船市场具备竞争力。该船将立即以六个月定期租船合同投入运营, 为某能源贸易公司运输液化石油气, 并附有延长租期六个月的选项。据了解, CCEC 分别于 2023 年 7 月 (2 艘) 和 2024 年 2 月 (2 艘) 向 HD 现代尾浦订购上述 4 艘 LCO2 运输船, 总造价约 3 亿美元。该型船长 159.9 米, 宽 27.4 米、高 17.8 米, 具备多货种运输能力, 可承运 LCO2、液化石油气、氨及特定石化产品, 在市场周期中展现出卓越的部署灵活性。

来源: 龙 de 船人, 2026-01-09

<https://www.imarine.cn/213067.html>

日本川崎重工建造全球最大液氢运输船

近日, 日本川崎重工 (Kawasaki Heavy Industries) 与日本氢能公司 Suiso Energy 签署合同, 将建造全球规模最大的液化氢运输船。该船专为低温液化氢运输设计, 将配备总容量约 4 万立方米的货舱。高性能绝热系统可减少因自然热传导产生的蒸发气体, 支持大规模长距离运输。船舶推进系统采用柴油-氢燃料电力驱动方案, 结合氢/油双燃料发电机组与传统燃油发电机。货舱蒸发气体可经压缩加热后作为燃料再利用, 降低运营过程中的二氧化碳排放。该船总长约 250 米, 型宽 35 米, 夏季满载吃水 8.5 米, 服务航速约 18 节。该船计划作为日本绿色创新基金项目的重要组成部分, 于 2030 财年前完成海上示范运行。

来源: MarineLink, 2026-01-06

<https://www.marinelink.com/news/kawasaki-heavy-industries-build-worlds-534052>

今治造船完成对日本第二大造船企业的收购

近日, 日本今治造船正式宣布完成对日本海洋联合株式会社的控股权收购。这笔交易不仅重塑了日本国内造船业格局, 更紧密呼应了日本政府面对中韩竞争、整合与重振该行业的长期战略。今治造船确认已获得 JMU 60% 的股份, 使其成为子公司。合并后的集团将成为日本按产量计算最大的造船企业, 并凭借总吨位位列全球第四大造船集团, 极大地增强了日本与亚洲主导巨头竞争的能力。两家公司已是多年合作伙伴, 并于 2021 年在船舶设计与销售领域建立了资本和业务联盟。全面收购的计划于 2025 年 6 月宣布, 为运营和战略的深度融合铺平了道路。此举正值日本政府在全球竞争加剧的背景下日益聚焦造船业之际。日本国土交通省的政策文件已制定路线图, 目标是在 2030 年代中期前, 将国内分散的船厂基地整合成一到三个主要的造船集团, 其明确目的在于应对中国日益增长的主导地位。根据该计划, 日本的目标是将国内造船产能翻倍至约 1800 万总吨, 同时将建造成本降低 10%。预计到

2034 年前的分阶段投资，将优先考虑自动化、船厂现代化以及部署人工智能和机器人技术，以提高生产率并恢复官员所称的“国际竞争力”。

来源：船海装备网，2026-01-07

<https://www.shipoe.com/news/show-88486.html>

日本首个漂浮式项目投运

近日，日本首个商业化漂浮式项目——Goto 漂浮式海上风电场，已于 2026 年 1 月 5 日全面投入运营。该项目由 Toda Corporation、ENEOS Renewable Energy Corporation、Osaka Gas、INPEX Corporation、Kansai Electric Power Co. (KEPCO) 及 Chubu Electric Power 联合开发，装机容量为 16.8MW，安装了 8 台日立 (Hitachi) 2.1MW 风电机组。风机安装在由 Toda Corporation 首创的 SPAR 混合型漂浮式基础上，该基础上部为钢结构，下部为混凝土结构。项目合作伙伴表示，这是该类型的基础在全球范围内的首次商业化应用。本项目在 2019 年 4 月日本《可再生海域利用法》生效后举行的首次海上风电招标中中标，也是首个获得日本经济产业大臣及国土交通大臣认证的海上风电项目。

来源：欧洲海上风电，2026-01-06

<https://mp.weixin.qq.com/s/0-cT8DtavcJPGIy4vU4A>

自主航行船舶 AI 转型联盟成立

为维持韩国造船业的“超级差距”竞争力，韩国政府正携手业界产学研机构加快推进自主航行船舶的开发。12 月 29 日，韩国海洋水产部和韩国产业通商资源部在首尔举行“自主航行船舶 M.AX 联盟战略会议”。韩国政府成立了“自主航行船舶 M.AX（制造业人工智能转型）联盟”。韩国海洋水产部、韩国产业通商资源部，韩国代表性造船企业、海运企业、船舶配套企业以及高校、研究院所和韩国领先的互联网平台和搜索引擎 NAVER、韩国电信 (KT) 等 AI 企业都加入了联盟。在当天的会议上，“自主航行船舶 M.AX 联盟”提出了速度 (Speed)、连接(Engagement)、相生(Alliance)三大关键词。据悉，韩国海洋水产部和韩国产业通商资源部还计划正式推进 2025 年 11 月通过预备可行性调查豁免的“AI 完全自主航行船舶技术开发项目 (KASS) ”。

来源：国际船舶网，2026-01-06

https://www.eworldship.com/html/2026/ShipbuildingAbroad_0106/217589.html

丹麦批准首个海上二氧化碳封存设施

丹麦能源署近日宣布，已向英力士、Harbour Energy 和 Nordsøfonden 发出许可，批准在位于埃斯比约西北约 240 公里处的 Nini West 油田建立二氧化碳封存基地，允许在 30 年内封存 240 万吨二氧化碳。项目第一阶段的二氧化碳将在丹麦生物甲烷生产厂完成捕获和液化，经埃斯比约港由皇家 Wagenborg 航运公司运送至 Nini West，注入海底 1800 米深处的储层进行封存。该封存设施预计将于 2026 年年中正式投入运营。

来源：IMO 工作机制，2026-01-05

<https://mp.weixin.qq.com/s/Eps8Mrbnr4NEapmiBpYwmQ>