

每周参考

(2023 年 01 月 30 日—2023 年 02 月 06 日 编辑：基础信息室)

【国内动态】	2
上海市委书记陈吉宁：打造全球港口新标杆，展现大国大港新气象	2
江西省发布《江西省促进赣江航运业发展扶持方案》	2
我国造船订单创新高 “蓝色经济”澎湃发展新动能	2
2022 年南京港集装箱铁水联运量居全国内河港口首位	2
1 月份长江引航国际船舶增长 30%以上	3
推动内河绿色航运发展 我国首次实现液化天然气集装箱船换罐加注	3
苏州交通船闸年度船舶通过量连续 5 年超过亿吨	3
全国首个超大单机容量海上风电项目开建	4
重磅船型！这家船厂自主详细设计	4
共 8 艘！首制船交付	4
马尾造船交付 12500 吨多用途船	5
中国船级社副总裁范强出席 85000DWT “SEACON NOLA” 轮交船仪式	5
全国首创船用 LNG 燃料移动换装补给 200 箱内河集装箱船顺利启航	5
我国高校首艘破冰船“中山大学极地”号完成渤海冰区试航	6
现代重工成功研发并应用造船新涂料	6
海洋二所技术支撑舟山嵊泗完成海洋生态保护修复项目	6
海洋三所在孟加拉湾海洋热浪研究工作中取得新进展	7
中远海科和中远海运国际合作设立绿色数智船舶服务平台公司	7
【国外视野】	7
欧盟委员会主席发表关于绿色产业计划的声明	7
4 亿美元！韩国两部门分别发布环保船舶支持计划	8
国际航运公会发布年度《航运业船旗国表现图表》	8
JMU 正式交付全球最大自航式 SEP 船	8
全球首艘氨燃料电池船舶年底投入运营	9
达飞集团拨款 2 亿欧元加速法国航运脱碳	9
三星重工赢得价值 6097 亿韩元的 LNG 运输船订单	9
韩国预计 2023 年全球新船订单量同比下降约 49%	10

【国内动态】

上海市委书记陈吉宁：打造全球港口新标杆，展现大国大港新气象

2月2日，中共中央政治局委员、上海市委书记陈吉宁到上港集团洋山深水港区调研指导工作时表示，努力打造全球港口新标杆，展现大国大港新气象。去年，上海港集装箱吞吐量突破4730万标准箱，连续第十三年蝉联全球第一。在洋山深水港区，五辆“5G+L4”自动驾驶智能重卡行驶在东海大桥专用车道上，中间三辆重卡上空无一人，这是洋山深水港探索集疏运体系智能化再造的又一创新实践。陈吉宁实地了解了洋山港区总体布局、建设运行以及小洋山北作业区项目筹备建设情况，并来到洋山四期自动化码头中控操作室察看自动化生产管控系统和装卸设备，了解这一全球最大的单体全自动化码头技术革新、智能再造进展。陈吉宁强调，要着眼国际航运中心建设目标任务，紧密结合临港新片区制度创新，加快提升高端航运服务能级、更好配置全球航运资源，努力打造全球港口新标杆，展现大国大港新气象。要在港口建设、码头运营、航道建设等领域支持企业加快走出去，为提升我国在全球航运开放合作中的整体竞争力贡献更大力量。

来源：中国水运网，2023-02-03

<http://www.zgsyb.com/news.html?aid=643933>

江西省发布《江西省促进赣江航运业发展扶持方案》

近日，江西省交通运输厅印发《江西省促进赣江航运业发展扶持方案》（以下简称《方案》），对赣江内河散杂货和集装箱运输业进行扶持。在散杂货航线扶持标准上，《方案》针对开通或稳定运行赣江龙头山航电枢纽上游散杂货航线的航运企业，给予定额扶持奖励，年度奖励总额不超过1600万元。当年每条航线奖励资金申报总额未超出年度奖励总额的，按扶持标准执行。超出年度奖励总额的，按照航运企业数量与资金总额的比例降低扶持标准。具体而言，对于开通九江港或南昌港至宜春港航线，每年至少开行44个航次（22次往返），年载货量6.6万吨以上的航运企业，每家航运企业给予不超过15万元的扶持奖励。奖励总额不超过300万元。

来源：中华航运网，2023-02-01

http://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202302/t20230201_1373754.shtml

我国造船订单创新高 “蓝色经济” 澎湃发展新动能

据国务院国资委官网显示，2022年全球大型液化天然气（LNG）运输船新造船市场呈现“井喷”态势。其中，中国船舶集团2022年累计签约大型LNG运输船订单达49艘，合同金额超过100亿美元，订单总量从2021年全球市场份额不足7%，跃升至2022年的近30%。多位行业人士向人民网财经表示，在中国LNG运输船建造订单迅速增长、全球LNG运输船建造市场格局不断变化的背后，是我国造船大国地位的进一步提升，及海洋“蓝色经济”高质量发展的有力支撑。2022年我国船舶工业经济不断取得新进展。中国船舶工业行业协会数据显示，我国造船完工量、新接订单量、手持订单量以载重吨计分别占世界总量的47.3%、55.2%和49%，较2021年分别增长0.1、1.4和1.4个百分点，保持全球领先。我国骨干船企保持较强国际竞争力，分别有6家企业进入世界造船完工量、新接订单量和手持订单量的前10强。成交船型结构也出现新变化，气体船夺得成交冠军，集装箱船、散货船分列二、三。2022年，气体船成交218艘、1595万CGT，占成交总量的37.7%（CGT计，以下均是）；集装箱船成交342艘、1184万CGT，占成交总量的27.9%；散货船成交419艘、643万CGT，占成交总量的15.2%。

来源：中国船东网，2023-02-03

<http://csoa.cn/doc/24268.jsp>

2022年南京港集装箱铁水联运量居全国内河港口首位

从中国港口最新统计获悉，2022 年南京港集装箱铁水联运量突破 10 万标箱，居全国内河港口首位。南京港是国家规划建设的沿海主要港口和对外开放一类口岸，长江经济带发展规划纲要在长江下游规划建设的唯一枢纽港口和区域性航运物流中心；是南京以下-12.5 米深水航道上游终点和大型海轮进江终点港口，是最靠近长江经济带中西部腹地的国际性深水港。作为“一带一路”和长江经济带交汇点城市，南京港公铁水联运资源禀赋，京沪、宁西、宁芜、宁启铁路干线在此与长江深水航道交汇，在华东地区和长江流域原材料和产成品江海联运、铁水联运中具有十分重要的地位。随着集疏运基础设施建设日益完善，依托南京港航线网络辐射能力，以及港产城融合发展不断深入，南京港公铁水联运能力大幅提升，铁水联运量迎来井喷式增长。2022 年南京港完成铁水联运量 390 万吨，其中：集装箱铁水联运 10.47 万标箱，同比增长 805.7%。占全国内河港口集装箱铁水联运总量的 25.5%，居全国内河港口首位。2022 年南京开行中欧班列 311 列 12748 车，同比增长 32.79%，增长率全省第一。

来源：南京市交通运输局，2023-02-02

http://jtj.nanjing.gov.cn/bmdt/202301/t20230131_3815049.html

1 月份长江引航国际船舶增长 30%以上

据了解，1 月份长江干线船舶进出港报告 22 万艘次、港口货物装卸量 2.6 亿吨。长江引航中心共引领中外籍船舶 4691 艘次，同比增长 7.4%，累计货运量 3736 万吨，同比增长 14.02%，实现引航船舶艘次和货运量同比双增长，其中国际航线船舶 3559 艘次，同比增长 30.6%，恢复至疫情前八成以上。长江海事部门在今年 1 月份推出了全面深化“春风行动”12 条服务新举措，全面深化“阳光引航”，促进产业链供应链安全稳定，重点深化国际航行船舶进出口岸“单一窗口”全面应用，推行国际航行船舶航行维护一对一服务举措，实施口岸管理一次告知，助力国际贸易便利畅通；将现代化科技手段融入政务服务，推出“互联网+”政务服务、“一站式”服务、船舶 VTS “一次报告，全程通行”等便利举措，更好地服务航运企业复工复产和长江航运高质量发展。

来源：央视网，2023-02-02

<https://news.cctv.com/2023/02/02/ARTInq960dJyZpxgId5viZdH230202.shtml>

推动内河绿色航运发展 我国首次实现液化天然气集装箱船换罐加注

1 月 31 日，两艘 5000 吨级 200 标箱液化天然气（LNG）动力集装箱船在江苏徐州鸣笛启航。与传统船用 LNG 加注方式不同，此次两艘船舶采用 LNG 船舶动力燃料换装模式，是全国范围内的首次创新尝试，标志着“LNG 船舶动力燃料换装模式”正式进入船舶燃料补给市场。业内人士表示，传统内河船用 LNG 加注主要有岸基式加气站加气、趸船式加气和槽车加气等多种方式。其中，岸基式 LNG 储罐设于岸上，并通过管道系统与码头上的加注设施相连，而趸船式 LNG 储罐及其加注设施均设于趸船上，这两种方式都需要通过管道系统对船舶进行加注，往往不能满足现有 LNG 动力船舶的加气需求。现阶段国内沿江、沿河建成的可用站点较少，船舶燃料及时补给面临困难。据了解，“LNG 船舶动力燃料换装模式”是以特制的可移动 LNG 燃料罐箱替代传统固定式 LNG 船舶燃料罐，通过类似新能源车电池换装的形式给船舶换装 LNG 燃料罐箱，具有高效快捷、快速批量化投入运营等特点。

来源：人民网，2023-02-01

<http://finance.people.com.cn/n1/2023/0201/c1004-32615962.html>

苏州交通船闸年度船舶通过量连续 5 年超过亿吨

2022 年度，苏州交通船闸船舶通过量达 1.62 亿吨，已连续 5 年超过亿吨。张家港船闸、虞山船闸、杨林船闸三座交通船闸聚力打造“畅安舒美”的水上交通过闸环境，全年累计开放 4.12 万闸次，有效保障水上物流供应链畅通，减免过闸费 1510 万元，切实为企业和船

民减负，为社会经济发展提供了有力支撑。各闸管处积极开展 QC 小组活动，以智慧创新助力船闸高质量发展。张家港船闸开展《船闸水位测流系统研发》课题研究，研发了新系统，进一步提高船舶过闸效率，该成果荣获省市多项荣誉。虞山船闸开展《降低重载船舶搁浅次数》课题研究，减少船闸通航安全隐患，该研究成果获评 2022 年度常熟市职工“五小”创新成果。各闸管处强化船舶污染物接收设施管理，张家港船闸为过往船舶提供“自助式、全流程、智慧化”的岸电服务，推进船闸发展底色更绿。

来源：苏州市交通运输局，2023-01-31

<https://jtj.suzhou.gov.cn/szjt/zwtdt/202302/4167c008d45746a78cfb02fe41381101.shtml>

全国首个超大单机容量海上风电项目开建

2 月 4 日，福建漳浦六鳌海上风电场二期项目开工建设。这是全国首个批量化采用 16 兆瓦及以上大容量海上风电机组的项目。风电场位于福建省漳浦县东南侧海域，距离海岸线 32.8 公里，场址面积约 22.9 平方公里，总装机容量达 400 兆瓦。三峡集团漳浦海峡公司副总经理龚匡敏表示，目前，我国海上风电场通常采用单机容量为 10 兆瓦以下的机型。漳浦二期项目将首次批量化使用超大单机容量机组，风机的单机容量越大，发电效率更高，海域占用面积也会减少，我们开发和运维的成本也会相应降低。项目计划于今年 8 月底完成首批机组并网发电，全部投产后年上网电量超过 16 亿度。三峡集团漳浦海峡公司副总经理龚匡敏表示，漳浦二期项目建设积极探索海上风电与海洋牧场、海上制氢、海上光伏等多能互补和多业态融合发展模式，促进海洋能源综合利用发展。

来源：新华网，2023-02-05

http://www.news.cn/fortune/2023-02/05/c_1129338094.htm

重磅船型！这家船厂自主详细设计

1 月 30 日，由中国船舶集团有限公司旗下广船国际有限公司建造，中国船舶集团旗下中国船舶（香港）航运租赁有限公司和 Hafnia 公司联合投资的 11 万吨液化天然气（LNG）双燃料原油/成品油船 1 号船“HAFNIA LANGUEDOC”号正式举行命名仪式。该船采用广船国际自主设计研发的新一代 LNG 双燃料 LR II 船型设计，以“绿色环保”为指引，遵循“高效、环保、安全”的设计生产建造理念，是广船国际根据租家、船东、航线及市场需求最新研发设计的节能环保船型，结合了广船国际多年积累的油船设计建造经验及绿色环保领域的前沿技术，是广船国际践行绿色低碳发展理念的又一力作，也是该公司在新能源船型领域推出的重磅产品。该船交付后，将由全球油气行业巨头法国道达尔能源公司使用。特别值得一提的是，该船是广船国际首艘自主承担详细设计的 LNG 高压双燃料绿色船舶。广船国际在该船设计过程中充分吸取以往经验，通过深化实施一体化管理系统的全面精准应用，以及与船东船检的密切配合协调，实现了船体设计类指示单接近“零”修改。

来源：中国船舶报，2023-01-30

https://mp.weixin.qq.com/s/t_X5C_-xCDMlxxLaOYHP4g

共 8 艘！首制船交付

1 月 30 日，福建船政重工股份有限公司为德翔海运股份有限公司建造的 1100TEU 系列集装箱船首制船“TS MAWEI”号正式命名交付。该型船总长 147.9 米，型宽 23.25 米，设计吃水 7.3 米，结构吃水 8.5 米，载重量 13300 吨，可装载 1140 个 20 英尺标准集装箱。该型船具有灵活便利的货物装载能力，全船货舱内和甲板上总共设有 145 个冷箱插座，货舱高度满足 3 层高箱和 1 层标箱的装载，第一货舱和甲板上可以装载危险品。据了解，2021 年，德翔海运与福建船政重工正式签署了 8 艘 1100TEU 集装箱船订单，开启了双方友好合作和业务发展的新历程。在首制船建造过程中，福建船政重工精益求精、技艺求新，积极推进工序前移，在船台建造阶段即开展集装箱试箱工作，为该船后续码头建造奠定了坚实基础。

来源：中国船舶报，2023-01-31

https://mp.weixin.qq.com/s/_TKGj_Y5dJeUv7SUeY1pBg

马尾造船交付 12500 吨多用途船

2月1日，福建船政旗下马尾造船建造的12500吨多用途船顺利交付。该船总长141.3米，两柱间长136.5米，型宽24.5米，型深12.2米，单货舱（非敞口）8米，单货舱（敞口）吃水约7.85米，双货舱（非敞口）8.88米，单货舱（敞口）吃水约8.6米。该船可运输重大尺寸货物及一般货物如纸张、钢卷等，也可运输集装箱及根据IMSBC规范的散装货物如煤、精矿、矿石等，谷类货物，还可以运输《国际危规》规定的危险品及INF2货物。该船型技术含量高、施工难度大，船东在船型开发、设计、建造过程秉持高标准、严要求的理念。它的成功建造是公司切实提升设计、工艺、生产管理等自我核心竞争力的重要载体和契机，也是公司重新拓展欧洲市场的核心产品和标杆。

来源：中国船舶工业行业协会，2023-02-02

<http://www.cansi.org.cn/cms/document/18512.html>

中国船级社副总裁范强出席 85000DWT “SEACON NOLA” 轮交船仪式

2月1日，中国船级社（CCS）检验的85000载重吨散货船“SEACON NOLA”轮在中船黄埔文冲船舶有限公司顺利交付。CCS副总裁范强、业务发展处负责人阮昊宇、广州分社副总经理周立伟等应邀出席了交船暨命名仪式。“SEACON NOLA”轮是中船黄埔文冲船舶有限公司为洲际船务集团公司最新开发的节能环保产品，该船型具有航速高、油耗低、舱容大三大优点，采用隐性直球艏、高效螺旋桨和节能装置，节能效果明显，优化船体线型和舱室布置，其油耗、航速、舱容等各项性能指标均达到世界领先水平，经济效益显著。该轮总长228.9米，船宽36.0米，型深20.15米，设计吃水11.8米，结构吃水14.0米，结构吃水载重量约85000载重吨，是中船黄埔文冲为洲际船务建造的6艘85000载重吨散货船的第1艘，入CCS船级。该轮被授予“CLEAN”附加标志，其船舶能效设计指数（EEDI）达到第2阶段，符合最新限制硫排放、氮氧化物排放要求，在符合香港公约的有害物质MD和SDOC基础上，签发了符合欧盟法令的有害物质符合声明。此外，该船满足新巴拿马运河规则和振动和噪声的最新要求。

来源：中国船级社，2023-02-02

<https://www.ccs.org.cn/ccswz/articleDetail?id=202302020812768345&columnId=202007290372099014>

全国首创船用 LNG 燃料移动换装补给 200 箱内河集装箱船顺利启航

1月31日，由江苏科技大学管义锋教授团队设计研发的两艘移动换装补给200箱纯液化天然气（LNG）动力内河集装箱船在徐州正式鸣笛启航。此次首航的“宏远·徐州”与“宏远·武汉”200箱LNG动力内河集装箱船，与传统船用LNG加注方式不同，采用换罐和加注的双重补给模式，是全国范围内的首次创新尝试，这标志着“LNG换罐补给模式”正式进入船舶燃料补给市场。据了解，此次两艘船舶的船长89.5米，最大载箱量200箱。船舶为纯LNG动力，装载两套40英尺标准集装箱式LNG储罐，可充装，可换罐，最大续航3000公里。以往内河船用LNG加注方式为靠泊加注，按储罐布置形式分为岸基式、趸船式两种。其中，岸基式LNG储罐设于岸上，通过管道系统与码头上的加注设备相连；趸船式LNG储罐及其加注设备均设于趸船上。“LNG换罐补给模式”是以“集成在标准集装箱内的LNG供气装置”替代以往“固定式LNG燃料罐”，与新能源车更换电池组类似。船舶可在任一港口采用“车船直取”方式进行LNG补给；集装箱码头用专用吊具、件散货码头用4缆钢索，整个换罐过程可在15~30分钟内完成。

来源：江苏科技大学，2023-02-01

<https://www.just.edu.cn/news/2023/0201/c8158a318294/page.htm>

我国高校首艘破冰船“中山大学极地”号完成渤海冰区试航

我国高校首艘、国内第三艘具备极地科考能力的破冰船——“中山大学极地”号顺利完成渤海冰区试航任务，于3日上午10时抵达广州文冲码头。本航次是“中山大学极地”号经过科考船改造之后，在海冰地区的“首秀”，成功验证了低温航行、破冰、船载科考设备、冰区科考保障等能力。该船1月17日从广州出发，穿越南海、东海、黄海和渤海四大海区，单程1500海里，检验了长距离航行和运行性能，途中经历狂风巨浪，1月24日在成山头海域遭遇4.5米巨浪，于1月25日凌晨抵达渤海辽东湾冰区。本航次恰逢今冬最强的北极寒潮，我国大部地区显著降温，渤海海冰面积大幅增加创近年新高，空气温度也达到了接近零下20摄氏度。极度严寒和严重冰情为“中山大学极地”号提供了类极地试验环境。“中山大学极地”号冰区试航中，为了获取海冰和大气环境信息，多套船载观测设备还对海冰范围、厚度、冰面温度、大气压、风速风向、湿度、能见度等做了同步观测。据悉，“中山大学极地”号由加拿大相关机构设计，日本JFE集团建造，曾长期在北极波弗特海、鄂霍次克海等地区进行极地补给救援、海洋石油勘探等工作。2021年由民营企业张昕宇、梁红夫妇捐赠给中山大学，2022年9月30日正式命名为“中山大学极地”号。

来源：环球网，2023-02-04

<https://china.huanqiu.com/article/4BYvPeobbUG>

现代重工成功研发并应用造船新涂料

现代重工宣布，该集团已经成功研发出用于化学品（PC）船的船用涂料，该涂料首次应用于现代越南造船厂（HVS）建造的5万DWT级化学品船。韩国造船海洋、现代重工、现代尾浦造船近日表示，已与日本船用涂料专门公司CMP共同研发了PC船用涂料。据现代重工透露，相较于传统涂料，新研发涂料的耐化学性得到大幅提升，将可运输的石油化学产品种类增加了40%以上，挥发性有机化合物（VOCs）减少了70%以上。耐化学性是指能够承受有毒化学物质的程度，这对于化学品船的货舱涂料而言是必不可少的特性。通常情况下，韩国造船业应用于化学品船货舱的涂料是酚类环氧涂料，但这种涂料耐化学性低，能够运输的货物种类有限。为了提高涂料的耐化学性，其他国家使用的是苯甲酸二甘油醚（RDGE）材料。但这种材料在韩国被归类为有害化学物质，不易于使用。而现代重工新研发的化学品船货舱用涂料不含致癌物质，无需进行额外安全教育即可使用，且装卸货物后具有优异的薄膜弹性，同时易于清洗污染区域。

来源：船海装备网，2023-02-04

<https://www.shipoe.com/news/show-59717.html>

海洋二所技术支撑舟山嵊泗完成海洋生态保护修复项目

日前，由我所提供全过程技术支撑的国家级海洋生态保护修复项目——舟山市（嵊泗县）海洋生态保护修复项目主体实施完成。该项目实施区域包括嵊泗列岛、马鞍列岛海洋特别保护区，针对该区域的生态问题，设置了沙滩修复、生态岸线建设、海湾清淤、退养还海、智控用海等多项海洋生态修复目标。在近两年的项目实施过程中，我所工程科技人员采用新理论、新技术和新方法为该工程开展多项技术支撑及研发。其中，直立海堤生态化研究提出了在潮位变动区设置上中下立体生态结构的设计理念，开展盐沼植被、贝类、小型底栖生物、附着生物及藻类的生境重塑。基湖沙滩修复研究结合了周边海洋开发活动对沙滩的影响和沙滩修复要求，进行了详细调查及海域流场的多方案情景计算分析，确定了修复方案。同时布设了Argus视频监测系统，获取长期、连续、高分辨率的监测数据，实时评估海滩养护前后的演化效果。海岛贻贝养殖环境影响及可持续养殖研究开展了养殖海域微塑料调查，利用养殖容量优化养殖空间布局，从养殖海域生态系统健康评价与生产风险定量测度等方面进行可持续养殖评估与实现路径研究，实现枸杞海域社会经济与海洋生态环境的协调发展。

来源：自然资源部第二海洋研究所，2023-02-02

<https://www.sio.org.cn/index.php/a/snyw/20157.html>

海洋三所在孟加拉湾海洋热浪研究工作中取得新进展

近日，我所海洋动力学研究室揭示了 El Niño 事件影响下孟加拉湾海洋热浪的变化特征及其驱动机制，该研究成果“Seasonal diversity of El Niño-induced marine heatwave increases in the Bay of Bengal”，以林新宇助理研究员为第一作者、邱云研究员为通讯作者，发表在国际期刊 Geophysical Research Letters（《地球物理研究通讯》，IF=5.576，中科院 SCI 一区 Top 期刊）上。该研究发现 El Niño 事件会导致孟加拉湾海洋热浪天数的增加，并呈现鲜明的季节多样性。El Niño 对孟加拉湾海洋热浪的影响可以从其发展年的冬季盛期持续至其消亡年的夏季：在 El Niño 发展年冬季及次年春季主要影响湾南部海域，导致该海域海洋热浪天数比正常年份同期分别增加 1 倍左右（图 1）；在随后的夏季，El Niño 的影响向湾中部转移，影响强度也有所减弱（热浪天数较正常年份增加 60% 左右）。冬季和春季海洋热浪天数的增加，是由 El Niño 通过大气遥相关过程激发的异常反气旋引起湾南部太阳辐射增强所主导，此外 El Niño 在冬季引起异常厚的障碍层对海洋热浪的形成与维持也起重要贡献；西南季风减弱导致的潜热释放减少以及赤道远地风和局地风引起的湾中部温跃层加深是夏季海洋热浪天数增加的主因（图 2）。该研究成果将有助于进一步理解全球变暖背景下孟加拉湾海洋热浪的响应规律与驱动机制，为当地极端海洋热浪事件的预测和珊瑚礁白化等海洋生态灾害的应对提供重要的科技支撑。

来源：自然资源部第三海洋研究所，2023-02-01

<http://www.tio.org.cn/OWUP/html/kycg/20230201/2838.html>

中远海科和中远海运国际合作设立绿色数智船舶服务平台公司

2 月 3 日，中远海科发布公告，公司拟以现金方式与中远海运国际香港共同投资设立绿色数智航运服务平台公司，平台公司为客户提供全生命周期管理能力的数字化智能船舶服务解决方案。同一天，中远海运国际发布公告，于 2023 年 2 月 3 日，公司与中远海运科技就成立合营企业签订投资合作协议。合营企业将成为提供航运产业全生命周期绿色低碳数智化解决方案的航运服务企业。合营企业的注册资本将为人民币 5000 万元，其中公司及中远海运科技分别出资人民币 2550 万元及人民币 2450 万元，分别占注册资本的 51% 及 49%。合营企业将成为公司的附属公司，而集团将使用收购会计法为业务合并入账。合营企业将建设成为提供航运产业全生命周期绿色低碳数智化解决方案的全球领先航运服务企业，旨在为船舶提供节能减排、航行安全、备件/能源供应、船舶运维等全方位运营解决方案，具体负责节能减排监测、船舶安全监测、海务管理、船舶航行优化计算、海图设计等业务。合营企业将作为机务管理、燃油供应、备件供应、新能源加注等业务的前端平台和技术中台。

来源：国际船舶网，2023-02-06

http://www.eworldship.com/html/2023/ship_stock_comment_0206/189501.html

【国外视野】

欧盟委员会主席发表关于绿色产业计划的声明

当地时间 2 月 1 日，欧盟委员会主席冯德莱恩发表了关于欧盟绿色产业计划的声明。冯德莱恩表示，世界主要经济体正在加大对净零排放行业的投资，欧盟需要在全局竞争中拥有公平的竞争环境，在单一市场中也拥有公平的竞争环境。“下一代欧盟计划”(NextGenerationEU)的 7250 亿欧元恢复基金中，37% 将用于绿色转型。欧盟还有可能将

约 2500 亿欧元的额外资金定向使用于净零工业。欧盟委员会将提议建立一个欧洲主权基金，并重新开始有关南方共同市场协议的对话。

来源：中国新闻网，2023-02-01

<https://chinanews.com.cn/cj/2023/02-01/9945458.shtml>

4 亿美元！韩国两部门分别发布环保船舶支持计划

1 月 30 日，韩国产业通商资源部和韩国海洋水产部分别发布了包括环保船舶技术开发支援计划内容的《2023 年环保船舶开发实施计划》和《2023 年环保船舶普及实施计划》。这两个计划是根据韩国《促进环保船舶开发及普及法》以及第一期《环保船舶开发普及基本计划(2021~2030)》而出台的，旨在确保韩国造船业在国际海事组织(IMO)强化碳减排国际规范背景下占据环保船舶等未来造船市场的主导权，强化造船产业生态圈的核心竞争力。韩国产业通商资源部、韩国海洋水产部、韩国中小风险企业部等韩国政府部门将依托这两个计划，联合推进环保船舶技术开发事业。据统计，全球环保船舶订单比重已从 2019 年的 29.9%、2020 年的 30.4%、2021 年的 32.2%，剧增到去年的 62.0%。为了应对这种趋势，韩国产业通商资源部和韩国海洋水产部今年将分别投入 1454 亿韩元（约合 1.19 亿美元）和 3623 亿韩元（约合 2.96 亿美元）的环保船舶相关预算。其中，韩国产业通商资源部的预算从 2022 年的 956 亿韩元（约合 7800 万美元）增加到今年的 1454 亿韩元，增幅达 52%。根据《2023 年环保船舶开发实施计划》，韩国产业通商资源部将负责推进环保船舶技术开发（722 亿韩元预算）、试验评价（319 亿韩元预算）、实证支援（350 亿韩元预算）、人力培养（63 亿韩元预算）4 个领域的 73 个课题。特别是大幅增加了氢、氨燃料船用发动机开发、电力推进船舶动力装置开发等无碳船舶核心技术和设备国产化相关的预算。

来源：国际船舶网，2023-02-04

http://www.eworldship.com/html/2023/ShipbuildingAbroad_0204/189447.html

国际航运公会发布年度《航运业船旗国表现图表》

1 月 30 日，国际航运公会(ICS)在其公布的年度《航运业船旗国表现图表》(下称《图表》)中强调，提交船员劳工标准报告的船旗国数量相比去年增加了百分之二十五。船旗国必须每年提交劳工标准报告以履行国际劳工组织(ILO)的部份审核要求。某些专门针对商船的劳工标准包括遣返船员、住宿供应、健康保障和医疗服务。今年有 67.6%的船旗国提交了劳工标准报告，相比去年的 42.9%增加了 25%，表明人们对劳工标准报告的越益重视。

《图表》显示了船旗国在特定标准下的表现，包括港口国监督(PSC)记录、国际公约的核准情况和国际海事组织(IMO)会议的出席率。商船的船旗国是指该船合法注册或获得许可的管辖区，亦被视为该船拥有的船籍。《图表》旨在鼓励船东与他们的船旗国保持沟通，并促进在安全、环境和良好工作环境等方面的必要改进。《图表》亦鼓励船东和运营商在选择某船旗国前先审查该国是否符合条件。

来源：国际船舶网，2023-02-03

http://www.eworldship.com/html/2023/ship_inside_and_outside_0203/189460.html

JMU 正式交付全球最大自航式 SEP 船

1 月 31 日，日本造船联合(JMU)宣布，为日本清水建设公司建造的全球最大自航式 SEP 船（自升式作业平台）“BLUE WIND”号正式交付。这艘新船由 JMU 位于广岛县的吴事业所交付，配备了最大起重能力 2500 吨的起重机，可以安装大型风力涡轮机。该船全长 142.8 米，宽 50 米，深 11 米，总吨位 23539 吨，航速 11 节，最大可搭载 130 人，入级日本船级社。这是 JMU 交付的第二艘 SEP 船。JMU 介绍称，“BLUE WIND”号由荷兰 GustoMSC 公司进行基本设计，JMU 负责详细设计。船上安装了动态定位系统，主起重机的吊臂采用伸缩式设计，吊臂伸展时最大起重高度可达 158 米。据了解，“BLUE WIND”号的造价高达 500 亿日元（约合人民币 24.48 亿元），主要功能是将风力发电机座固定在海

底，再设置风力发电机组。该船能够建设高度达海平面以上 260 米的 12 兆瓦风力涡轮机，可用于水深 10 至 65 米的海域，一次性可装载多达 7 个 8 兆瓦涡轮机或 3 个 12 兆瓦涡轮机的所有材料。船于去年 10 月 6 日完工命名，之后该船在濑户内海停留了大约四个月的时间，期间完成包括船体升降和起重机操作在内的多项测试，并进行操作能力培训。

来源：国际船舶网，2023-02-05

http://www.eworldship.com/html/2023/NewShipUnderConstruction_0205/189454.html

全球首艘氨燃料电池船舶年底投入运营

近日，总部位于挪威的清洁能源解决方案提供商 Alma Clean Power 设计研发的 1MW 氨燃料船用固体氧化物燃料电池(SOFC)系统正式获得船级社颁发的原则性认可(AiP)证书。燃料电池因其高效率以及使用氢基燃料的能力，在减排方面具有巨大潜力，是助力实现国际海事组织航运脱碳目标的有利措施之一。Alma Clean Power 的 SOFC 系统可以实现 60% 以上的低排放或零排放，具体值取决于燃料类型。与内燃机相比，燃料电池没有任何燃料流失，也不需要与会增加排放的碳基燃料混合。据了解，该设计用于使用各种低排放和零排放燃料。“我们的燃料电池系统旨在使用各种低排放和零排放燃料，如氨、LNG、LPG、氢气、甲醇、合成气和液态有机氢载体(LOHC)。因此，获得原则性认可是对与所有燃料类型相关的关键安全原则的重要验证。”Alma Clean Power 公司的高级顾问 Erling Johannessen 表示。实现远洋航运零排放解决方案的第一步。作为欧盟资助的 ShipFC 项目的一部分，船级社原则性认可批准的 SOFC 系统的两个模块将被改造为总功率为 2MW 的燃料电池模块，安装在 LNG 动力的平台供应船“Viking Energy”号上，预计可维持船舶每年航行长达 3000 小时。“Viking Energy”号，建于 2003 年，6000 载重吨，船长 95 米。

来源：中国船检，2023-01-31

<https://mp.weixin.qq.com/s/cCCHe-CSZxwP31Sdx1JSdQ>

达飞集团拨款 2 亿欧元加速法国航运脱碳

达飞集团(CMA CGM)专用平台于 2023 年 1 月 30 日正式上线。达飞集团去年 11 月宣布提供 2 亿欧元资金，支持法国初创企业和公司的创新项目，以加速法国航运业的脱碳步伐。达飞集团董事长兼首席执行官 Rodolphe Saadé 在法国海洋经济会议上宣布，具体由其能源基金提供支持。达飞集团表示，所有法国致力于“蓝色经济”或航运业脱碳步伐的初创企业和公司都可以参与这一项目，包括货物运输、旅游和邮轮、渔业和海鲜产品、基础设施、海军和航海工业和可再生能源企业，自 2023 年 1 月 30 日起，都可以通过该平台提交申请。项目的选择将基于其对法国航运业脱碳的具体影响、项目的成熟度和经济可行性作为评判标准。入选的项目不仅将得到资金支持，而且会有航运业专家提供辅导，为他们提供一切成功的机会。达飞集团能源基金由 Rodolphe Saadé 于 2022 年 9 月创建，在五年内提供 15 亿欧元，旨在加快能源转型并在 2050 年前达成净零碳排放目标。专项基金将投资支持新型燃料的工业化生产，以及开发覆盖集团各个业务板块（海陆空货运、港口和物流服务、办公）的低碳排放运输解决方案。专项基金还将与大型公司、中小企业、初创企业以及学术界和科学界广泛合作，共同支持和发展全球创新平台。

来源：航运界，2023-01-31

http://www.ship.sh/news_detail.php?nid=50343

三星重工赢得价值 6097 亿韩元的 LNG 运输船订单

2 月 1 日，韩国造船厂三星重工周三表示，它已赢得一份价值 6097 亿韩元的订单，将为一家大洋洲航运公司建造两艘液化天然气(LNG)运输船。三星重工在一份监管文件中表示，它将在 2027 年 1 月中旬之前将船只交付给这家未披露的航运公司。据报道，今年到目前为止，三星重工已获得价值约 20 亿美元的订单，占其 2023 年 95 亿美元目标的 21%。

来源：船海装备网，2023-02-02

<https://www.shipoe.com/news/show-59670.html>

韩国预计 2023 年全球新船订单量同比下降约 49%

1 月 29 日，韩国进出口银行海外经济研究所发布《2022 年航运和造船业情况与 2023 年展望报告》。报告预计，2023 年全球新船市场新船订单将达 2200 万修正总吨，相比 2022 年下降约 49%；新船订单金额将为 610 亿美元左右，相比 2022 年下降约 51%。报告预计 2023 年韩国船企的新船订单量也将下降至 850 万修正总吨，同比减少约 48%；新船订单金额为 220 亿美元，同比减少约 52%。

<https://www.shipoe.com/news/show-59637.html>