

韩国造船企业致力于研发低能耗和环保型船舶

日期：2013-3-29

来源：韩国中央日报

近日，由现代重工业最新研发的“G-Type”（Green Type）环保船在发动机形式认证测试中获得了美国 ABS 等全球 11 家船级协会检测官及船主相关负责人的合格判定。该款发动机的最大特点是在燃油效率比现有发动机提高 7% 的同时，还能减少 7% 的有害气体排放量。其原因在于该发动机运用了专用于大型船舶发动机的“超长行程”（Ultra Long Stroke）这一最新技术，该项技术与现有设备相比增加了船舶发动机气缸内活塞运动的距离，能够在减少燃料使用量的同时起到产生相同推力的作用。

据现代重工业相关人士介绍，如果大型集装箱货船“超巴拿马型船（post-Panamax）”（7500TEU）级和超大型油轮货运船（VLCC）都安装此款发动机，每年将可以分别节约 32 亿韩元和 14 亿韩元的燃料费用。统计表明，从韩国釜山到南非开普敦港的航程为 1 万 3000 公里，如果大型集装箱油轮安装此款发动机，单程燃料费将为 36 亿韩元，比目前市面的价格节省 3 亿韩元，假定一次航行需要 24 天，一年最多可以完成 11 次单程航行的话，则可以节省 33 亿韩元。按照船舶平均使用年限为 25 年来计算，其节省的燃料费用可高达 800 亿韩元。

该款发动机是造船产业节能环保竞争的最新研究成果。造船企业早在多年前就已经开始投入到高节能环保船舶的研发竞争当中。这其中有两大大原因，第一是产品规格的强化，国际海事组织从今年开始实行了限制二氧化碳排放总量的《能源效率设计指数》（EEDI）规定，明确要求大型船舶企业到 2015 年之前完成减

少 10%、2030 年之前完成减少 30%二氧化碳排放量的目标。第二是低能耗船舶将成为造船业未来的主打产品。JP 摩根在 2012 年年末发布的《韩国造船业现状》报告书中分析称，中国所生产的 40 万吨级超大型矿砂船（VLCC）与大宇造船海洋所生产的同级别船舶相比，其燃料消耗多 17%。在油价持续走高的今天，燃料消耗与船舶价格直接相关连。该报告书还分析称，燃料消耗差为 10%时，船舶价格差将达到 19.2%。STX 造船海洋的相关负责人表示，中国生产的船舶价格比韩国低 15%~20%，这主要是因为其燃油效率低的缘故。

目前，韩国国内造船企业均全力投入到提高燃油效率的竞争当中。三星重工业正在研发在船体外板处安装一种叫“节能鳍板”（SAVER-Fin）的装置，通过该装置可以控制船体周围水流，从而可以节省大约 5%的燃料消耗。大宇造船海洋计划在生产的大型集装箱货轮上开发并安装能够将发动机产生的余热进行回收后重新作为能源使用的余热回收装置，通过安装该装置将可以节省大约 10%的燃料消耗。另外，该公司还正在与 POSCO ENERGY 公司一起进行船舶专用燃料电池的研发工作。STX 造船海洋则计划在未来研发生产以风力、太阳能及燃料电池等为动力的环保型船舶。

现代重工集团接到价值 20 亿美元的海洋成套设备订单

日期：2013-3-29

来源：韩国中央日报

现代重工集团相关负责人近日表示，该公司从法国跨国石油公司 Total 接到了价值 20 亿美元的海洋成套设备订单。

该订单包括为 Total 的子公司 Total 刚果在距刚果和南非西南近海 80 千米的 Moho Nord 油田一带建设大型浮式海上石油生产单元（FPU）和半潜水式钻井平台（TLP）。其中，FPU 的订单金额为 13 亿美元，TLP 为 7 亿美元。

FPU 是一种在海上精炼原油和天然气的设备，又被称做“海上炼油工厂”。此次将要建造的 FPU 长 250 米、宽 44 米、高 18 米、重 6 万 2000 多吨。TLP 是一种用张力管道连接海底，利用浮力浮在海面上，并可以不受波浪和风力影响将原油和天然气开采出来的设备。TLP 将原油和天然后开采出来以后，经过 FPU 提炼，然后通过深海管道输送到陆地。该设备建成后每天可以提炼 10 万桶原油和 250 万立方米天然气，TLP 和 FPU 将分别于 2015 年上半年和 2016 年上半年交付使用。

据悉，现代重工集团今年已接到了价值 32 亿美元的海洋成套设备订单，超过了全年既定目标的一半（全年订单目标为 60 亿美元）。

世界最深海底存在原始生态系统

日期：2013-3-29

来源：科技日报

据日本海洋研究开发机构的一个研究小组报告，在世界最深的马里亚纳海沟水深 1.09 万米的海底泥沙中，原始微生物是非常活跃的，这表明那里存在着适合贫营养环境的生态系统。

研究小组利用能够抗超深海水压的观测装置，向马里亚纳海沟最深处“挑战者”号海渊的海底泥沙中插入电极，并采集了泥沙进行分析，然后将分析结果与附近水深约 6000 米的深海平原海底采集的泥沙进行了比较。

研究人员发现，在“挑战者”号海渊堆积的泥沙中，有很多氧被分解，氧的消耗量相当于深海平原海底的近 2 倍；海渊中能够成为微生物食物的有机物也非常多；那里生息的原始古细菌和细菌等微生物的数量是深海平原海底的近 7 倍。根据上述现象，研究人员认为生活在“挑战者”号海渊中的微生物是非常活跃的。

此研究结果刊登在了新一期的《自然·地学》杂志网络版上，它颠覆了“越是深海生命活动就越少”的传统看法。

朴槿惠政府完成政府组织重组 新增 2 部 1 厅

日期：2013-3-25

来源：韩联社

韩国政府相关负责人 3 月 22 日表示，当天举行的国务会议审议并通过了政府组织法等 41 个修订法公布案、48 个部门职务制度和 30 个相关法律施行令等共 119 个法令。至此，在朴槿惠政府上台 26 天后，终于结束了政府组织重组工作。政府组织法修订法公布案将于 23 日零点正式生效。

韩国政府组织重组后，中央行政机关被确定为 17 部、3 处、17 厅、2 院、5 室、6 委员会（50 个），比上一届政府的 15 部、2 处、18 厅、2 院、3 室、7 委员会（47 个），多出了 3 个机关。

具体来看，新设立了未来创造科学部和海洋水产部；知识经济部从外交通商部接管了通商职能并改为产业通商资源部；外交通商部缩小为外交部；行政安全部将掌管国民安全业务，改称为安全行政部；食品医药品安全厅升级为食品医药品处；特任长官室被废除；中小企业厅依旧是产业通商资源部旗下的机构，但其职能得到了大幅加强。

中央行政机关虽有所增加，但通过人员调配，公务员的人数从 25 万 8032 人减至 25 万 7933 人，减少了 99 人。部长、副部长级高官也从 121 人减至 119 人，其中部长级增加一人，副部长级减少 3 人。

韩国计划启动月球探测项目

日期：2013-3-25

来源：KBS

韩国航空宇宙研究院正在积极推进月球探测项目及“阿里郎 5 号”卫星发射计划。

航空宇宙研究院院长金承祚近日表示，韩国政府计划在 2020 年前完成月球探测项目。



为此，韩国航空宇宙研究院将在今年下半年进行月球探测项目的可行性研究。

韩国航空宇宙研究院曾于去年 12 月成功完成月球探测器的地面测试工作，目前正在积极研究制定韩国月球探测项目的推进计划。在月球探测项目计划（所需的预算、时间以及可行性等）得到政府通过后，航空宇宙研究院将正式启动月球探测项目。

金承祚院长表示，“阿里郎 5 号”卫星由于俄罗斯方面的一些问题目前尚未确定具体的发射日程，但韩俄协商已进入最终阶段，“阿里郎 5 号”有望在今年内发射升空。

“中韩海洋开发利用政策比较与优势领域合作方案研究”

合作课题第一次工作会议召开

日期：2013-4-2

来源：中韩中心

3月29日，韩国海洋科学技术院（KIOST）海洋政策研究室朱贤姬博士访问了国家海洋局第一海洋研究所（FIO）。期间，中韩双方召开了“中韩海洋开发利用政策比较与优势领域合作方案研究”合作课题第一次工作会议。

中方课题负责人 FIO 海岛海岸带研究中心的张志卫博士与韩方课题负责人 KIOST 海洋政策研究室朱贤姬博士就 2013 年度该课题研究计划书的具体内容进行了深入的讨论，并达成了以下共识：

第一，讨论确定了该课题各年度的研究计划以及具体的进度安排。

第二，讨论确定了该课题的基本研究框架以及重点合作研究领域等问题。

第三，双方暂定于 2013 年 5 月中旬在青岛召开第二次课题组工作会议，并就具体合作研究等问题进行讨论。

会后，FIO 张志卫博士、KIOST 朱贤姬博士和中韩中心张朝晖主任共同签署了合作课题研究计划书，并表示将共同积极推动该课题的顺利开展，为中韩两国在海洋开发利用政策制定方面创造出实质性的研究成果。

参加会议的还有 FIO 海岛海岸带研究中心的王勇智、王晶、赵锦霞，中韩中心的具本观副主任、金荣成技术部长、王泉斌总务部长等。



韩国海洋科学技术院南海研究所裴相济组长一行

访问中国大洋样品馆和中韩中心

日期：2013-4-2

来源：中韩中心

3月27日，韩国海洋科学技术院（KIOST）南海研究所裴相济组长一行3人访问了中国大洋样品馆和中韩中心。

此次来访的主要目的是学习了解中国大洋样品馆的运营情况以及在展览和科普教育等方面的先进经验。

参观访问中国大洋样品馆期间，裴相济组长一行了解了中国大洋样品馆的管理运营现况、样品的收集和保存方法以及提取和使用分配等方面的内容。随后，裴相济组长一行访问了中韩中心，中韩中心张朝晖主任和具本观副主任对裴相济组长一行的来访表示了热烈欢迎，并介绍了中韩中心的基本概况，双方就今后如何加强两单位间的交流与合作等问题进行了深入的探讨。

