



中国水运报

行业主流媒体 水运权威报道

交通运输部推进水运行业应用LNG

到2025年基本建成完善的加注服务网络

本报讯(全媒体记者 沈尚)近日,交通运输部发布《关于深入推进水运行业应用液化天然气的意见(征求意见稿)》。《意见》提出,到2025年,基本形成覆盖全面、技术先进的水运装备LNG清洁能源应用体系,初步建成集约高效、功能完备的LNG水路运输系统,基本建成完善的加注服务网络,为国家能源结构调整和水运绿色发展提供重要支撑。

应用LNG比例显著提高,京津冀及周边地区、长三角地区等重点区域主要港口新增、更换的作业车辆、拖轮等应用LNG比例力争达到50%以上。

同时,趸船式、岸船式、移动式、槽车式等各种加注方式有序发展,初步形成1-2个有竞争力的国际LNG加注中心,基本建成便捷高效、布局合理、适度超前的船用LNG加注服务系统。沿海沿江LNG码头建设有序推进,国内LNG多元化水路运输系统初步形成,支撑国家能源结构调整的能力明显提升。

《意见》提出要进一步完善LNG码头布局规划,加快推进落实环渤海地区LNG码头重点布局方案,合理布局内河LNG码头;优化港区控制性详细规划,合理有序布局港区LNG加气站;围绕建立长期稳定的天然气产供储销体系要求,积极推进沿海尤其是环渤海地区LNG码头建设,加快内河LNG码头建设,提升LNG接卸和转运能力。

据悉,下一步,交通运输部将积极争取中央财政资金支持,支持港口车船、作业机械以及船舶使用LNG清洁能源。鼓励地方出台扶持政策,将LNG动力船舶纳入政府购买服务优先选用范围,出台LNG动力船优先过闸、减免过闸费、优先靠泊等鼓励措施。

其中,新建公务船舶应用LNG比例达15%以上,长三角、珠三角、长江干线、西江航运干线、京杭运河等内河水域新建内河和江海直达船应用LNG比例达10%以上,沿海和远洋船舶应用LNG有序推进。港口



两辈人三父子 六条船

□ 通讯员 杨斌

1978年注定是中国历史上不平凡的一页,那一年,中国经济腾飞和民族复兴的进军号角吹响。改革开放初期,国家就出台了鼓励民营企业和个人从事船舶运输的政策,诸暨水运也正是从这个时候开始走向复兴。对于40多年的跑船生涯,当地老船民李云祥感触颇深。

忆往昔,摇船打铁磨豆腐,天下第一苦——回想起当年的跑船经历,李云祥记忆犹新。他皱了一下眉,回忆道:改革开放前,自己家的船是一条不到10吨的手摇木船,小船用帆布搭起简易船篷,用来遮风挡雨,由于过分简陋,蓑衣、凉帽这两样东西成了船上最不能少的东西,而遇上大风大雨,安危就只能听天由命了。当时运送最多的货物是黄沙和砖瓦,从诸暨运到上海时间长、危险性大,而且一年辛苦下来,除去开支,赚不了多少钱,所以在那个年代,摇船和打铁、磨豆腐成为“天下第一苦”。

看今朝,小船不停换大船,生活美滋滋——说起改革开放给自己带来的变化,李云祥脸上扬起了一丝笑容,兴奋地告诉笔者,改革开放以来,他家一共换了六条船,现在自家的“浙诸暨货1156”是诸暨辖区最大的货船。现在的船不但动力足,居住环境也发生了翻天覆地的变化,船上有独立的卧室、厨房、卫生间。闲暇之余,还可以在船上看看电视上网。不仅如此,现在运货到上海时间短,很安全,收入还高了。他的两个儿子如今也跟在身边一起跑船,兄弟俩不但有了车,还造起了小洋房。

展未来,愿乘风破浪万里浪,扬帆正当时——说起将来的打算,李云祥思索了一会,黝黑的脸上立刻浮现了坚定的神情。他说:现在国家出台这么多利好政策,扶持内河水运发展,为船户减负,让广大船户共享改革红利。既然两个儿子赶上了好时候,他希望两个儿子能继续吃水运饭,扬帆远航。

亚丁湾至苏伊士运河“航行攻略”中文版问世

本报讯(全媒体记者 黄玲 沈尚 通讯员 鹿皓严)8月13日,由交通运输部海事局组织,交通运输部东海航海保障中心、上海海事大学联合编制的中文版《亚丁湾至苏伊士运河航行指南(2018)》(以下简称《指南》)发布。这部中文版“航行攻略”将为计划航行亚丁湾至苏伊士运河水域的船舶,提供海图、航线、气象、风险控制等全方位的航海保障信息。

亚丁湾至苏伊士运河水域是全球最繁忙的水域之一,有着“世界航海咽喉要道”盛名的苏伊士运河

更是连通亚、欧、非三大洲的海上交通枢纽,是连接北大西洋与印度洋的海上航道捷径,在世界贸易和能源运输以及东西方的经济文化联系方面发挥着极其重要的作用。

《指南》根据当前掌握的最新海区资料,汇聚众多专家、学者意见和建议,并参照船舶航行资料和航行经验编制而成,涵盖了亚丁湾至苏伊士运河水域的沿岸国家与港口、地理环境、航路分布、水文气象、港湾锚地、碍航物、水道航法、助航设施、救助服务以及船舶航次等相关内容信息,重点突出《苏伊

士运河航行规则》和过运河须知等实用资料,以便促进航区内船舶交通安全、提高船舶交通效率以及保护海洋环境,为航经该水域的船舶提供航行指导。

据了解,《指南》与已出版的《南中国海至马六甲海峡航行指南》《马六甲海峡至亚丁湾航行指南》形成序列,同时中国沿海的航行指南也将于不久之后正式发布,届时中文版“航行攻略”将会覆盖从我国沿海到地中海整条航线,为我国船舶安全航行、便利航行提供参考。

“含绿量”“含新量”不断提升

湖北水运发展“含金量”更足

本报讯(全媒体记者 郝琦 周佳玲 记者 陈瑛)日前,湖北省交通运输厅召开2018年全省交通运输半年形势分析会。会上透露,今年以来,湖北省交通运输绿色发展水平、港航水运的信息化建设水平都有较大突破,水运发展“含绿量”“含新量”不断提升。

今年上半年,湖北省积极做好生态修复、环境保护、绿色发展“三篇文章”,全省长江沿线共取缔各类码头1103个(泊位数1262个),规范提升52个,腾退岸线143公里,清退港口吞吐能力1.27亿吨,复绿总面积超过566万平方米。下半年,湖北省将继续深入开展非法码头专项治理和岸线清理整顿,推进非法码头整治由拆除向生态修复延伸、由长江干流向汉江支流延伸,制定《全省长江汉江港口岸线控制性规划》,同时依法强制报废超过使用年限的船舶,限期淘汰不能达到污染物排放标准的船舶,完成不少于50%船舶

港口污染物接收转运处置设施建设任务。

上半年,湖北水运创新发展模式,强化信息技术应用,利用互联网技术发展高端航运服务,1-6月武汉航运交易所累计实现交易额25.48亿元,同比增长45%。下一步,湖北将在推动港口企业开发应用港口智能调度运营信息系统、铁水联运综合平台的基础上,加快开发汉江电子航道图,与长江电子航道图形成一体化。同时,开发岸线、港口、航道、船舶综合视频监控系统和汉江通航指挥调度系统,持续推进港航水运的信息化水平。

坚持生态优先 大力推进长江航运绿色发展

□ 交通运输部长江航务管理局局长、党委书记 唐冠军



长江是中华民族的母亲河、生命河。习近平总书记多次对生态长江建设提出明确要求,特别2018年4月,总书记视察长江时再次强调,要坚持共抓大保护、不搞大开发,走生态优先、绿色发展之路。2018年5月,习总书记在全国生态环境保护大会上,对长江大保护又作出了重要指示。落实习近平总书记关于推动长江经济带发展重要战略思想,加快推动长江航运绿色发展、建设生态长江,关键是要秉持新发展理念,强化生态优先意识,发挥好长江航运的绿色基因优势,以生态优先

倒逼产业转型升级,推进长江航运高质量发展。

要重点从以下五个方面着力:

- 一、推进航道生态化
 - 一是创新理念,注重航道的自然生态属性,注重航道区段标准统一,将过去的航道建设整治转变为治理、守护、修复并举,将生态环保理念贯穿于航道的规划、设计、施工、养护全过程。二是创新技术,积极研发应用低碳环保施工新技术、新材料、新结构,在航道治理中积极采取生态固滩、网格护坡、鱼槽砖护底、生态型压载等方式,广泛采用高降解、低污染、植生型等新型材料。三是创新工艺,注重采用新工艺,如避免在鱼类产卵期施工,降低施工噪声,减少污染排放等等。
- 二、推进港口生态化
 - 一是注重港口码头统一管理,严

格规划管理,提高岸线、水域、土地等资源的集约化使用。二是加快长江港口码头岸电设施建设,提高靠港船舶岸电使用率,尽快实现港口专业化泊位向船舶供应岸电。三是大力推进排放不达标准作机械能源清洁化改造,倡导重点区域港口新增和更换作业机械采用清洁能源和新能源。四是充分利用港口的集聚功能,积极推进物流园区、多式联运发展。

三、推进船舶生态化

- 一是注重船舶标准统一,继续推进船型标准化,积极研究推广先进技术先进、性能优良、经济效益好的节能减排船舶。二是要限制船舶排放,研究制定长江船舶使用燃料油标准和更加严格的汽柴油质量标准,制定更严格的船舶大气污染物排放标准等,全力推动船舶污染物上岸集中处置。(下转第7版)



8月12日,“向阳红10”科考船在完成中国大洋第49航次科考任务后,满载五大科研成果顺利返航舟山长峙岛科考码头。该船自2017年12月6日从舟山起航以来,历时250天、航程29821海里,主要作业区域在印度洋。姚峰 陈斯音 摄

亚洲最大超级游艇烟台启航

本报讯(全媒体记者 杨瑾 通讯员 周迎颖)8月12日,由中集来福士海洋工程有限公司旗下品牌普莱德游艇设计建造的亚洲最大超级游艇Illusion Plus(幻想号)从烟台开启首航之旅,开往摩纳哥参加国际游艇展,向全球展示了“中国制造”的优良品质。

Illusion Plus全长88.5米,宽15.4米,拥有6层甲板,达到3642吨总重,铝钢船体结构,采用劳斯莱斯全回转电力推进系统,配置无冗余的DPO动力定位系统,高度自动化集成,1人即可完成全部操控,是一座集商务、休闲多功能于一体的“海上家园”。

目前,全球80米以上的超级游艇不足百艘,每年交付的同规格游艇仅10余艘。超级游艇因其近乎苛刻的工艺要求和品质,被业内誉为“皇冠上的明珠”。以Illusion Plus为例,总工时超过200万,仅船体外观涂装就需要16万工时,而且要在特

殊的温度、湿度、风速等环境下进行,涂装多达8道工序,共7个涂层,每平方米涂装工作的完成需要大约40小时。

超级游艇的建造需要集成上百家供应商,而我国游艇行业起步较晚,高端供应商配套主要集中在欧洲。中集来福士依托多年来建立的全球供应链网络,整合资源,精益求精,保障了Illusion Plus的超高品质。



上海海大学者文章获选《自然》杂志封面亮点

本报讯(通讯员 吉娜)近日出版的《自然》(Nature)杂志刊登了上海海大专家万征、陈继红两位专家学者题为《Human errors are behind most oil-tanker spills》(油轮溢油事故背后的人为失误)的专家评述,这是该课题组在海事领域前期研究积累和重要成果的体现。

据悉,上世纪70年代以来,得益于双层船壳和惰性气体系统的广泛使用,溢油事故量总体来说显著下降。然而数据背后却有隐忧,从2008年到2017年,轻便型以上级别油轮的运行事故率几乎增长了两倍;并且多个地区的港口国检查记录显示油轮缺陷情况严重,未见明显改善。作者团队分析了过去50年的事故数据,从船籍注册监管、港口国检查、灾难调查和溢油处理响应等四个方面进行了分析阐述,提出了一系列政策建议。

本报讯 为充分发挥法院在海洋强国建设中的司法保障和服务职能,营造良好的海洋司法环境,最高人民法院日前发布了2017年度十件海事审判典型案例。

此次发布的十个典型案例中,具有涉外因素的海事案件比例较大。其中既有涉及“一带一路”沿线国家的联盟公司海事强制令案、海德公司海上货物运输合同纠纷案、招商局公司海上货物运输合同纠纷案,还有案件当事人与纠纷均在海外,但当事人在中国海事法院寻求司法救济的大宇公司船舶扣押合同纠纷案等,这些案件充分展示了人民法院在信义证据、查明及适用外国法律的能力与水平,平等保护中外当事人合法权益的公正司法形象,对明确法律适用、统一裁判尺度、完善审判规则起到了较好的指导作用。(黄西武)

最高人民法院发布2017年海事审判十大典型案例