

污染防治任重道远

船舶港口如何塑造“好气质”？

□ 全媒体记者 洪波 实习生 李爽

在刚刚闭幕的全国两会上，“打好污染防治攻坚战”成为代表委员们十分关注的话题。近年来，随着“绿色发展 生态优先”理念的不断深化，我国在船舶港口污染防治方面出台了诸多政策与措施，在排放标准制定、排放控制区设立等方面取得了一些积极进展，但目前船舶港口污染防治还面临诸多问题。日前，记者进行了深入采访。

船舶港口排放影响空气质量

2018年全球集装箱吞吐量排名前十的港口中，有7个位于中国。由于运量大、成本低的特点，我国海运量在国际货物运输总量中占90%以上。

由于船舶、港作机械和港口运输车辆等设备都是以柴油为主要燃料，尤其是远洋船舶和沿海沿江大型船舶使用的燃料为船用燃油，其硫含量远高于车用柴油。这些设备的发动机会产生大量的硫氧化物、氮氧化物、颗粒物，严重影响港区空气质量。

生态环境部发布的《中国机动车环境管理年报(2018)》数据显示，2017年，我国船舶排放二氧化硫、碳氢化合物、氮氧化物的总量分别为85.3万吨、7.9万吨、134.6万吨、13.1万吨，其中氮氧化物和颗粒物分别占非道路移动源排放的25.6%和28.4%。

生态环境部发布的《中国机动车环境管理年报(2018)》数据显示，2017年，我国船舶排放二氧化硫、碳氢化合物、氮氧化物的总量分别为85.3万吨、7.9万吨、134.6万吨、13.1万吨，其中氮氧化物和颗粒物分别占非道路移动源排放的25.6%和28.4%。

提升燃油品质还需久久为功

从源头来说，造成船舶污染排放问题突出的最重要的原因之一是燃油品质。

交通运输部水运科学研究所总工程师彭传圣告诉记者，我国国内船舶运输使用的船用燃料油全部为调和油，质量良莠不齐，劣质调和油会导致船舶航行安全问题、增加环境污染物排放，而实践上在生产和流通环节监管缺失；普通柴油来源复杂，来自非法途径燃油硫含量高，作为成品油纳入监管，但是监管不到位且非法途径难以监管。

为解决相关问题，国务院、交通运输部连续发布了《打赢蓝天保卫战三年行动计划》《关于加强船用低硫燃油供应保障和联合监管的指导意见》等文件，试图从提升油品质量、建立船用低硫燃油基本供应制度、加快船用燃油标准修订、加大船用燃油监管力度和加强船用燃油监管部门协作等方面做出要求。

将被打造为“全国生态文明示范区”的海南，将执行全国“最严标准”。到2020年，在海南水域航行和停靠的船舶，都要使用更为清洁的小于0.1%(m/m)的燃油。

深圳港也先于国家方案对船舶污染排放控制提出了更为严格的要求，鼓励进入珠三角排放控制区的船舶使用硫含量小于0.1%的低硫燃油，并给予相应补贴。

彭传圣认为，船舶燃油质量提高的步伐太慢，如果要降低硫化物的排放以符合标准，船东要么选择低硫油，长期来看成本更高；要么选择加装脱硫设备，一次性的投入大。但无论如何，排放严格将提高船用油供应企业的生产成本以及航运业的燃料成本，或引发未来船供油行业的洗牌。

港口岸电普及尚需时日

2月22日，记者在现场采访时看到，随着靠泊105#泊位的“凯普圣拉萨罗”机舱内船电设备指示灯亮起。青岛港集团与船方密切配合，仅用了1小时，完成了从港方设备状态确认、船方设备状态确认、释放电缆、接电并网的全过程。

杰说道。

在取得相关数据后，马士基集装箱船公司的驻港代表纪威表示：“从成本上来看，船舶使用岸电的成本低于使用低硫油成本，从环保节能来看，尽可能使用清洁能源显然更符合未来航运企业发展趋势。青岛港在这方面做了很有成效的建设和努力！”

“靠港船舶使用岸电是减少靠港船舶大气污染物排放的有效方法。”彭传圣告诉记者。

截至2018年底，我国已经建设了2400多个码头岸电供电系统。

“但是实际上靠港船舶很少使用岸电，靠港船舶使用岸电的目的是减少靠港船舶的大气污染物排放，仅由港口和航运公司两方面实现建设和营运岸电系统的投入与产出平衡很困难，而我国前期激励政策集中于奖励码头岸电供电系统和船舶受电系统的建设，忽视了对于靠港船舶实际使用岸电的补贴，而且至今没有推广应用靠港船舶使用岸电的路线图时间表，没有给行业国家强制靠港船舶使用岸电的预期。”

2019年1月28日，交通运输部等5部门发布了《关于进一步共同推进船舶岸电使用岸电工作的通知》，依然没有解决实质性的根本问题。”彭传圣说道。

全国政协委员曹阿民提出，应借鉴国外港口管理经验，在国家层面出台强制规定，要求靠港船舶必须使用岸电；并明确在用、新建船舶安装受电设施，老旧船舶限时改造，并在区域联动实施。这与彭传圣的观点不谋而合，“未来通过强制性的政策推动靠港船舶使用岸电将是必然选择。”彭传圣说。

排放控制区正在推向纵深

2015年，我国发布了首个船舶排放控制区政策《珠三角、长三角、环渤海(京津冀)水域船舶排放控制区实施方案》，要求从2017年起在排放控制区范围逐年增加控制船舶硫氧化物排放控制范围和要求。

长江航运“文明窗口月”活动持续开展23年

本报(特约记者 李璐)3月28日，长江航务管理局(以下简称“长航局”)召开全系统电视电话会议，就长江航运第23届“文明窗口月”暨“行业核心价值观体系教育实践活动月”活动进行动员部署。记者从会上获悉，长江航运“文明窗口月”活动已持续开展23年，已成为长航局系统改进工作作风、提高工作效率

能的重要窗口，密切群众关系、提升社会满意度的重要品牌，推进行业精神文明建设的重要抓手。长航局局长唐冠军表示，深入开展“文明窗口月”活动，是践行社会主义核心价值观体系的坚强支撑，是推进长江航运高质量发展的客观需求，是争当交通强国建设排头兵的重要举措。

据悉，本届活动以“爱岗敬业争当排头兵、明礼诚信提升软实力”为主题，涵括“‘学习强国、我在行动’学习宣传”“深化春雨工程，提升职工素质”“践行服务理念，优化营商环境”“共抓生态保护，打造绿色航运”“开展志愿服务，加强公益宣传”等五项行动，将于4月在全线开展。



3月27日，盐邵船闸组织青年志愿者在上游引航道开展环保服务活动，打捞杂物、水草、垃圾等水上漂浮物。志愿者们还走上船头向船员们发放环保宣传材料，宣扬环保理念，倡导船舶垃圾分类上岸并向来往及待闸船员发放环保袋。 华统军 赵鸿卿 摄

宜宾全力推进水运绿色发展

今年完成75%的港口与船舶污染物接收、转运和处置设施建设

本报(全媒体记者 周佳玲 通讯员 罗荣)3月28日，记者从宜宾市航务管理局获悉，2019年，宜宾将把保护长江生态继续作为重大政治任务来抓，全面落实港口污染防治措施，完成港口与船舶污染物接收、转运和处置设施建设方案75%的建设任务，开展港口码头污染专项整治工作；同时，全面巩固非法码头整治成效，杜绝非法码头死灰复燃；并按照相关环境保护标准淘汰老旧船舶，落实船舶污染防治措施。

据了解，2018年，宜宾航务海事部门全面完成辖区长江干线非法码头整治工作，24座非法码头全部拆除复绿，共恢复长江生态岸线约5610米。借助开放口岸优势，宜宾累计完成货运量624.07万吨，港口货物吞吐量1389.2万吨，集装箱40.25万标箱。今年宜宾航务海事部门还将继续推进宜宾港国家开放口岸建设，加快发展宜宾港无水港；积极配合推动泸州、宜宾、乐山三江港务资源整合；引导宜宾港加强与长江中下游港口以及沿海港口合作，促进港口间优势互补，统筹运营。同时为打造宜宾三江亲水观光休闲旅游项目提供航道维护及游船建设评估支持，提升三江码头旅游集散能力。

本报讯(全媒体记者 王有哲 通讯员 郑艺鹏 何世铭)近日，福建省港航管理局制定并印发《2019年港航基础设施补短板项目攻坚实施方案》(以下简称《实施方案》)，计划2019年完成港航投资80亿元，力争达到90亿元，港口航道开工3个项目，建成3个，陆岛交通码头开工2个项目，建成5个，推动形成狠抓项目建设的热潮，努力在港航建设领域提前实现赶超。

据介绍，《实施方案》以挂图作战、精准督促、提升服务、奖优罚劣为主要推进手段，聚焦福建省港航基础设施薄弱环节和瓶颈制约，提出重点建设目标，根据“闽交规(2019)1号文”下达的年度计划任务及重点项目划分、管理的相关规定，对年度投资计划重点项目及其他港建费项目实行清单化管理，梳理出58个项目，年度计划总投资52.6亿元。

《实施方案》强调，各有关单位要通过健全月报表制度，开展月度抽查调研，并定期分析评估等方式强化项目管理；实行分类管理、分级负责，按项目逐个明确责任单位、责任人；加强目标奖惩，优化绩效考核指标设置，加强预算执行管理，确保各项目标任务顺利完成。

琼台首条海上集装箱运输通道开通

本报(全媒体记者 龙巍)3月28日上午，海南首条直达台湾的集装箱班轮航线海口—台北航线在海口港集装箱码头举行开航仪式。

据介绍，该条航线由安通控股股份有限公司开通运营，由1艘8000吨级集装箱船舶执航，靠泊周期为每周一班，单程最大可装载600TEU的集装箱货物。航线运营初期承运的货类主要包括由台湾进口的海马汽车配件、农产品用具以及由海南出口的金海浆白卡纸、家具、冻鱼等产品。

“该航线的投入运营，是海口港和先进航运企业共同合作，助力

自由贸易试验区建设的阶段性成果。”海南港航控股有限公司副总裁陈设表示，海口—台北航线不仅弥补了琼台两地大宗货运交流的不足，也在琼、台两地之间构建起更为通畅的客货运输通道和更加优质的贸易服务平台。

未来，海口港将不断升级优化港口软硬件实力和服务能力，支持和鼓励航运企业积极开辟内外贸海运航线，拓宽和完善海南省至全球各地、国内各港的海上运输网络，奠定海南省自由贸易区建设基础，助力海南省探索和实现自由贸易试验区乃至自由贸易港的最终目标。

罗屿港口海铁联运 总发运量首破百万吨

本报(全媒体记者 王有哲 通讯员 谢乙景 林存斐 陈娜妍)3月27日，记者从涠洲湾港口管理局获悉，截至目前，罗屿港口试运营海铁联运累计已发运375列次，总发运量突破100万吨，达102.02万吨。

据介绍，罗屿港口从装车策划、堆场计划、队伍协调、设备保障等方面严密部署，改进装车工艺，缩短装车时间，发货效率由磨合期的每天1列稳步提升至近期每天4列，日火车装车作业量达1万吨以上。

目前，罗屿港口已成功与向莆铁路沿线的三钢闽光、新余钢铁、萍乡萍安钢、方大南昌特钢等钢企

建立合作关系。随着集疏运体系日益完善，罗屿作业区将继续发挥自身区位优势，助力中西部经济发展，努力建成东南沿海最大的铁矿石中转基地。

据悉，作为福建省港口布局的散货核心作业区，罗屿作业区已形成了集铁路、公路、水水中转于一体的综合集疏运体系，公路方面通过罗屿大桥、城港大道等与沈海高速(福泉高速)和324国道相接，并入全国公路网；铁路方面通过新建成的罗屿铁路支线，与向莆铁路、福厦铁路、京九线、浙赣线实现无缝对接；水路方面通过涠洲湾可达国内国际各大港口。

三峡升船机型高端内河游轮研发合作立项

本报(通讯员 王曦)3月26日，武汉长江船舶设计院有限公司与中国船级社武汉规范研究所签订“三峡升船机型高端内河游轮研发合作协议”。

根据协议，双方将本着“精诚合作、优势互补、共同发展”的原

则，充分发挥各自的优势，整合船舶设计和规范船型研发能力，成立联合研发工作组，合作开展船型研发、图纸设计、船舶安全评估研究、性能优化等设计研发工作，共同推进三峡升船机型高端内河游轮的设计建造项目。

上海通信中心志愿者种好护河“责任田”

本报(全媒体记者 黄玲 通讯员 李鹏)3月26日，上海市委、市政府召开上海市河长制湖长制工作会议，对全市治水工作进行再动员、再部署、再推进。上海通信中心潘小英代表浦东新区张江镇护河志愿者参加会议并进行交流发言。

会上，潘小英从一河带动一景，持续践行民间“河长制”；一点带动一面，持续种好护河“责任田”；一人带动一片，持续打好碧水“保卫战”三个方面结合自身作了相关报告。据了解，两年来上海通信中心护河志愿者团队利用休息时间，共开展巡河护河120余次，时间长达900小时，并吸纳了40名青年志愿者。

进一步深化政治巡视增强斗争精神斗争本领 不断推动交通运输系统巡视工作高质量发展

(上接第1版)四要更加强化巡视整改落实，压实整改主体责任，完善整改公开机制，各巡视组要对照反馈意见、被巡视党组织整改报告逐一对照，评估整改情况，确保做到问责一个、警醒一片。

会议宣布了部党组第三轮巡视工作巡视组组长授权任职和任务分工，明确对人民交通出版传媒管理有限公司、中国交通报社有限公司、上海海事局、长江口航道管理局、中国船级社上海分社、山东海事局、济南海事局、烟台海

今年福建计划完成 港航投资80亿元

长航公安芜湖分局侦破“10.12”污染环境案 专案组获记集体一等功

本报(通讯员 张冬)近日，国务委员、公安部党委书记、部长赵克志签署命令，给长江航运公安局芜湖分局侦破“10.12”系列污染环境案专案组记集体一等功，以表彰该专案组在侦破涉及长江环境保护领域重大案件中作出的突出成绩。

2017年7月，芜湖分局接到举报：有人将浙江转运的近千吨工业废渣倾倒在长江铜陵江滩边。线索核查后，该局立即成立专案组，辗转江、浙、皖三省13个地市，历时7个多月，行程3万多公里，先后破获污染环境案、虚开增值税专用发票案、买卖国家机关公文案、伪造国家机关印章案等102起；移送起诉犯罪嫌疑人24人；追缴、扣押、冻结相关款项80余万元；查证源头企业16家；移送省内外线索10条；查证非法倾倒的危险废物1085.83吨、污泥2525.89吨、胶木313.28吨；查获涉污船舶17艘次，查扣固体废物7600余吨。一举摧毁多条跨省非法处置固废固废的“产业链”。

此系列案件被公安部列为2018年破坏长江流域生态环境犯罪典型案例之首予以公布。



持有T01证书 可否任职三副?

手机号为138****5659的朋友来电询问：我三副培训了油证T01和T02，并换出了T01，请问持有T01证书，可以上船任职三副吗？

记者咨询了有关管理部门，回复如下：根据有关规定，您可以上船见习T02，然后换发T02，之后才可以正式任职三副。 全媒体记者 张峰