

我国船舶压载水检测的新命题

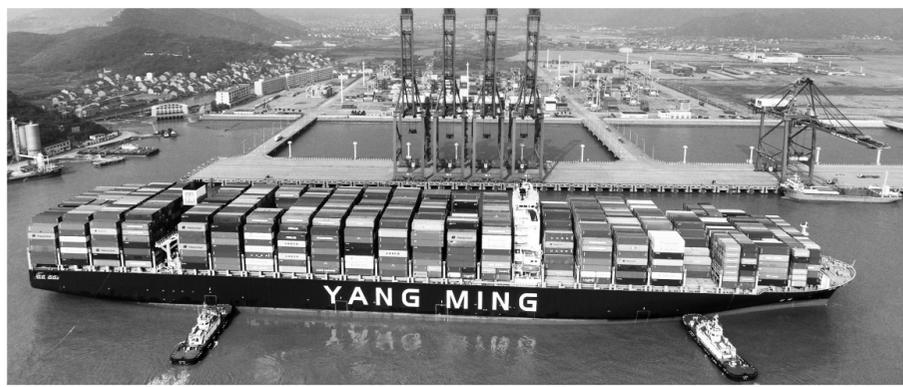
□ 李琴

距离我国正式加入压载水管理公约已近半年,在这近半年时间里,我国积极探索、稳步推进船舶压载水管理与检测,压载水实验室建设已取得显著成效,相关取样检测标准的制定也

即将完成。

当然,在这一过程中也发现了一些问题,如压载水处理系统本身不能达标、专业船舶压载水检测实验室还十分缺乏等。业内人士表示,

我国应在基础数据积累、取样检测仪器优化、实验室及科研队伍建设等方面加大推进力度,以更好地履约,并为压载水管理这一新兴领域贡献方案和智慧。



集装箱船靠泊。

紧跟公约变化 提高压载水系统可靠性

今年1月22日,我国正式加入压载水管理公约,也加大了对船舶压载水管理与检测力度。据了解,上海海事局今年委托上海海洋大学压载水检测实验室检测入港船舶近50艘。深圳海事局今年以来已收到多艘船舶的压载水排放前报告,并对部分船舶进行了压载水检测。

深圳海事局危防处杜磊介绍,深圳海事局按照国际海事组织(IMO)推荐的程序进行船舶压载水取样检测,即先对压载水排放物进行指示性分析,如果指示性分析超标,再对水样进行实验室详细分析。他表示,2019年1月22日至2023年12月31日为压载水管理公约的经验积累期,在这一时间内,在满足某些特定前提要求的情况下,港口国可以不对压载水不达标(不符合D-2压载水性能标准要求)船舶进行处罚,但并不影响港口国出于保护

环境的目的,禁止不达标船舶排放压载水。所以,

如果船舶安装了不能达标的压载水处理系统,未来很有可能影响船舶运营。他建议船东及时对旗下船舶压载水处理系统进行取样自查,评估船舶排放的压载水是否满足要求。

据悉,在近年的IMO会议上,好几个国家和组织的代表都对按照旧G8导则认定的压载水处理系统能否达标处理压载水提出了质疑。在一些实船检测中也发现,安装了按照旧G8导则认定的压载水处理系统的船舶压载水不合格比例也确实较高。

据悉,IMO新G8导则在船舶压载水型式认证以及系统可靠性等方面较旧G8导则提出了更加严格的要求,有较大差异,是目前关于压载水处理的最新、最全面、最权威的国际公约规范,已在2018年10月开始成为强制性规范逐步实施。

业内人士表示,此前有多个调查显示,不论是采用何种技术的压载水处理系统,均有相当比例因传感器等硬件或软件故障导致无法正常处理压载水。而随着对船舶压载水检测的增加

以及新G8导则的实施,按照旧G8导则认证的压载水处理系统不能达标的问题也更多地显现出来。这不仅需要船东进行评估与自查,而且需要压载水处理系统企业为船东提供更多应对方案,与船东共同解决问题。

今年负责为上海海事局检测近50艘船舶压载水的上海海关船舶压载水检测实验室,于6月12日获得美国海岸警卫队(USCG)实验室资质。目前,该实验室已与一家国内企业签订压载水处理系统型式认可试验合同,并为一家国内企业开展压载水处理系统预测试,为两家国外企业进行滤器测试。

该实验室执行主任吴惠仙表示,压载水处理系统行业属于与国际公约密切相关的行业,而国际公约有一个不断完善的过程,所以应密切关注国际公约的修订动态,包括相关国际会议、各国执行标准情况、IMO官网信息等。她认为,压载水处理系统企业应具有国际思维和国际视野,紧跟国际公约的变化步伐,才能避免被动。

实验室建设需加快步伐 人才培养迫在眉睫

上海海关船舶压载水检测实验室于6月12日获得USCG实验室资质,对于我国压载水处理系统就近进行USCG型式认证、我国压载水管理公约的履约,以及提升我国在国际压载水管理领域话语权具有重要意义。据吴惠仙介绍,除为上海海事局进行船舶压载水检测试验以及为压载水处理系统提供型式认可试验外,该实验室还主要从事与船舶压载水携带生物有关的一系列研究工作,以便为中国形成压载水相关提案进行数据积累和技术支撑。吴惠仙表示,其中形成的压载水技术还可能通过与国内大型航运集团合作的方式辐射全球,从而构建覆盖港口与航运业的生态安全网络。

虽然我国已有船舶压载水检测

实验室获得USCG认可资质,迈入国际一流压载水实验室行列,但目前我国专业的船舶压载水实验室还十分缺乏。即使将只有藻类检测资质的实验室也纳入进来,也远远不够,而且有的检测工作这些实验室还无法胜任。

易例特自动化技术股份有限公司(原南通海景船舶压载水处理系统股份有限公司)董事长沈建东认为,我国要想快速推进船舶压载水检测实验室建设,必须激励更多投资者进入。但现在的船舶检测费用由政府承担,经费十分有限,根本无法吸引投资者。

据了解,根据检测方法的不同,每艘船舶的压载水检测费用在3000-6000元之间,目前均由交通运输部海事局承担,每年大概

按进港船舶的5%来进行预算并划拨资金。有业内人士称,如此有限的资金在船舶压载水检测中难免捉襟见肘,特别是未来随着检测船舶的数量增多,这种政府承担费用的模式恐怕难以维系。

除船舶压载水检测实验室的建设急需加快外,压载水相关人才的培养也迫在眉睫。吴惠仙表示,我国在船舶压载水领域的科技人员还比较少,其培养还处于起步阶段。未来不仅压载水检测、压载水处理系统型式认可试验这种实操领域需要大量相关科研人员,而且一些目前还悬而未决的科学问题,也需要更多的科研人员去摸索、研究和解决。因此,压载水相关人才队伍的建设必须加大力度,加快脚步,以适应未来需求。

检测手段与方法正在优化

相比船舶排放硫氧化物的检测,排放压载水的检测要复杂得多。我国各地海事局在对压载水进行取样和检测中也遇到一些问题,如目前很多地方使用的取样工具携带不太方便,急需优化取样方法,或采取与取样点连接的方法,并研发更加简易的取样设备。

压载水快速检测设备是压载水检测的重要工具,河北海事局危管防污处朱峰表示,目前,交通运输部下属海事系统还没有统一进行压载水快速检测设备的招标工作,但有一些国内压载水快速检测设备研制厂家已在港口为船舶检测压载水,做一些实验性的工作。据悉,威海、大连等地均有相关企业研制压载水快速检测设备。

由于压载水检测的复杂性,制定出压载水检测方法也是一项困难的工作。朱峰介绍说,目前,国际上对压载水取样和检测还没有统一标准,在IMO划定的经验积累期的一个重要研究内容就是确定压载水取样和检测方法。2017年,河北海事局联合哈尔滨工程

大学完成了船舶压载水取样检测技术及港口国检查要求研究项目,并进行了多次实船取样。目前,河北海事局和交通运输部水运科学研究院共同承担的“压载水取样与检测技术要求”的草稿已经完成。“主要与国际标准组织(ISO)标准看齐。”朱峰说,该项目完成后,形成的标准将作为我国压载水取样与检测标准。

各地海事局也在进行相关的

数据积累工作。深圳海事局在船舶压载水取样与检测过程中发现,由于基础数据不足,现在很难判定哪个航线的船舶,或者哪个地区压载的压载水有更高风险。该局计划下一步进一步加强收集相关数据,特别是针对某些处理方法、某一批次的压载水处理系统集中出现的不达标问题进行筛查,在以后的执法过程中重点关注。



来自澳大利亚的大型散货船。本文图片由本报资料室供图

船舶智能靠泊安全辅助系统在广州港投用

本报讯(全媒体记者 吴竹韵)近日,武汉长江航运产业研究中心研发的“船舶靠泊智能安全辅助系统”在广州港集团南沙集装箱码头分公司一号泊位投入使用,该系统的研发成功解决了该港口多年来船舶碰撞码头的困扰。

据武汉理工大学物流工程学院副教授徐承军介绍,该研究有三个优势:一是多技术集成的船位精准探测。在船舶靠泊的过程中分阶段采取计算机视觉、激光测距、激光扫描等技术,集成监测,可发挥各技术的优势,提高定位、定姿精度,同时对船舶、泊位的适应性也好。二是港-船-机协同作业一体化安全监测。在岸边装卸设备上设置姿态传感器监测岸船位置,拓展监测范围;在装卸作业时由船舶位置预测缆绳

张力,延长监测时间,从而做到港-船-机协同安全监测。三是可编辑界面与2D/3D交互场景。通过场景编辑器实现上层软件的通用性,如船舶类型、岸上设备数量、种类及位置都可根据码头类型进行配置,提供B/S、C/S两种模式,可在不同终端上以二维、三维展示靠泊过程,从而减少岸船信息差,加强船方、拖轮、地面指导的协作。

“船舶靠泊智能安全辅助系统”协同港、船、机作业过程的统一监测,填补了国内外研究空白,抢占了国际研究前沿。从港航实际需求出发,依托“一带一路”发展契机,布局靠泊监测网络,市场潜力巨大。同时,结合大数据、智慧港航等先进技术,发掘产品深层应用,确保水陆转运安全与高效。

推进高质量发展 走“新丝路”更要有“新思路”

(上接第1版)要大力推进技术性减排,积极推进液化天然气、氢能源等新能源和清洁能源动力船舶发展,深化港口新能源、清洁能源技术应用,大力推进船舶靠泊使用岸电。要着力推进港口和船舶污染防治攻坚,严格落实排放控制区实施方案,全面推行船舶污染物接收、转运、处置联合监管制度,优化污染治理模式,加强资源节约循环利用和生态保护。

走“新丝路”更要传承伙伴精神。要促进国际合作共享,积极参与国际航运治理,加强航运安全、绿色、智能等技术标准研究,为相关国际公约、规

则、标准制修订作出积极贡献。要促进“新丝路”互通共享,推动与“新丝路”沿线国家和地区航运政策规则、标准联通,促进文化交流。要协同推进重要国际海运通道保障能力建设。要履行国际义务,积极参与国际救援行动,加强区域与国际海上搜救交流合作,树立负责任大国形象。

新时代赋予航运业新的发展使命,新科技、新理念必将助力航运实现新动能、展现新面貌。航运业只有不断推动自身高质量发展,提供高质量的服务,才能在“一带一路”倡议中发挥“压舱石”作用,不愧于这个伟大的新时代!

船舶交易市场月评(6月)

6月份,二手船市场总成交量、总成交吨位和总成交金额继续萎缩,新造船市场基本维持稳定,成品钢材主流价格窄幅震荡,在经过前半月的回调调整后,后半月现货盘多以补涨为主。

国内二手船市场略有波动

6月份,国内散货船价格涨跌互现,油轮价格以涨为主,二手船市场总成交量、总成交吨位和总成交金额继续萎缩。

6月份,上海航运交易所发布的上海船舶价格指数(SPI)平均值为837.90点,环比上涨1.27%。从中国船舶交易信息平台统计:国内二手船市场共计成交458艘。其中,干散(杂)货船399艘,油轮4艘,集装箱船2艘,多用途船22艘,驳船1艘,客轮1艘,工程/工作船1艘,拖轮4艘,其他船型24艘。

各船舶交易服务机构成交金额按月度统计,本月位列前三位的分别是:广西贵港珠江船舶贸易有限公司32855万元人民币;芜湖市长江船舶交易市场15628万元人民币;宣城市金海湾港航服务中心10365万元人民币。

成交艘数本月位列前三位的分别是:广西贵港珠江船舶贸易有限公司157艘;宣城市金海湾港航服务中心76艘;芜湖市长江船舶交易市场73艘。

6月份,梅雨季节水电充沛,下游用电企业和贸易商采购需求乏力,沿海运价延续跌势,二手沿海

二手船市场涨跌互现 新船价格相对稳定

□ 谭朝阳

散货船价格走势各异,大船价跌,小船价涨。建材运输需求尚可,内河散货船价格经多周上涨后开始震荡盘整。受国际原油价格上涨影响,国内成品油涨价预期浓厚,下游需求方采购热情高涨,运价上调,二手成品油轮船价小幅上涨。

(备注:上述船舶为5年船龄、船况良好、规范船厂建造、证书有效,正常营运船舶月平均价格。)

6月份,国内散货船成交量基本平稳,成交船舶平均吨位有所增大,二手油轮成交依旧稀少。其中,内河散货船共计成交393艘,70.02万DWT,5.81亿元人民币,平均船龄9.24年;沿海散货船共计成交5艘,4.71万DWT,8704万元人民币,平均船龄7.31年;内河油轮共计成交4艘,6049DWT,998万元人民币,平均船龄8.27年。

当前,华南气温尚未明显升高,火电用煤旺季不旺;钢厂严格执行政府限产要求,铁矿石运输需求减弱;拍卖粮运输需求正在释放,南北粮食运价持续走低;综合考虑,沿海散货运价好转尚需时日,预计7月份沿海散货船价格短期稳中看跌。“双抢”农忙来临,农机用油增多,北方工矿、基建项目开工维持较高水平,国内油价迎下半年首次调整,下游补库积极性增多,成品油运价略有反弹,预计7月份二手油轮价格或稳中看涨。

国内新造船市场维持稳定

6月份,国内新造船市场除了LNG船造价略有上涨,以及集装箱船造价略有下跌外,其他船型订单价格维持稳定。据统计,VLCC油轮、苏伊士型油轮、阿芙拉型油轮、成品油轮、海岬型散货船、巴拿马型散货船、大灵便型散货船、灵便型散货船、8.2万M3型LPG船、16万M3型LNG船、13000TEU型集装箱船、2750TEU型集装箱船,本月平均订造价格分别为7905万美元、5228万美元、4123万美元、3103万美元、4335万美元、2380万美元、2210万美元、2040万美元、6035万美元、15768万美元、9478万美元、2964万美元。

进入下半年,全球经济下行压力明显增加,发达经济体和发展中经济体进一步分化,新兴经济体成为支撑全球经济增长的关键。此外,政治因素深度扰动全球宏观经济,贸易保护主义、单边主义以及地缘政治危机,为全球经济增长增添了更多不稳定因素,船东投资更趋小心谨慎,预计新船订单不足局面仍将延续。

当前,造船船板价格略有下跌,船厂接单量不足,预计7月份新造船订单价格或小幅回落。6月份,处于造船传统淡季,国内造船厂新增散货船、油轮订单量大幅萎缩,集装箱船下单量归零。

国内拆船市场小幅上调

6月份,国内成品钢材主流价格窄幅震荡,前半月回调调整,后半月现货盘多以补涨为主,现货螺纹钢月平均价格3943元/吨,环比下跌3.76%;国内造船船板(10mm)出厂价上旬、中旬阶梯型小幅下调,下旬反弹,但未能回升至月前水平,月平均价格4621元/吨,环比下跌1.18%。

虽然6月份是成品钢材传统淡季,但由于铁矿石原料价格“非理性”地拉涨,促使部分钢厂开始加大废钢用量,带动废钢小幅上调。国内废钢市场到货量相比往年有所减少,部分钢厂试探性提高废钢收购价格,但到货量仍然不佳,重废月平均收购价格2250元/吨,环比上涨1.44%。

当前,国内钢厂高炉环保限产幅度进一步扩大,可能导致成品钢材价格或持续上涨修复钢厂高额利润,铁矿石需求受到抑制,废钢市场货源供应不足,废钢价格仍有涨价空间。

2019年中国航海日公告

(上接第1版)

今天是中国航海人的节日,我们不会忘记包括60万海员、100多万海洋渔业船员在内的中国航海人和广大涉海工作者、海事救捞人员、军警官兵,长期以来你们勇于探索,披荆斩棘,不畏艰险,默默奉献,为全球航海事业、世界海洋经济发展、国家繁荣和海洋安全作出了重大贡献,向你们致以崇高的敬意和诚挚的感谢。

2019年是中华人民共和国成

立70周年。历经70年的艰苦奋斗,我国航海和海洋事业取得了举世瞩目的成就:港口规模和注册船员数量位居全球第一,海运强国建设,在实现中华民族伟大复兴的历史进程中发挥着更加重要的作用。

今年中国航海日的主题是“推动航运业高质量发展”,世界海事日的主题是“为航运界女性增权赋能”。今天,2019年中国航海日论坛在浙江宁波举行,中外各界群贤毕至,全国各地也在开展形式多样、内容丰富的航海日

活动,旨在推进中国与全球航海事业和海洋产业在更高层次、更大范围的交流与合作,努力建设包容多元、普遍受益的全球价值链。

面向新时代,中国航海事业和海洋产业正迎来前所未有的历史发展机遇。让我们在这个伟大的时代,肩负“一带一路”、海洋强国和交通强国建设的使命,为实现中华民族伟大复兴的中国梦、携手共建人类命运共同体再创新的辉煌!

中华人民共和国武汉海事局航行通告

2019年第018号

2019年第45届武汉国际渡江节活动期间武汉港部分水域交通管制

各船舶、有关单位:

2019年第45届武汉国际渡江节将于7月16日在武汉港中心区举行渡江活动,为保障活动期间水上交通安全,届时武汉港部分水域将实施交通管制,现将有关事项通告如下:

一、交通管制时间

2019年7月16日07:00--11:00时

二、交通管制水域

武汉长江大桥至武汉长江二桥之间水域禁止船舶航行。禁止船舶进出汉江河口。

三、望各相关单位根据航行通告内容及时调整船舶运输计划,提前做好应对准备,并服从现场海巡艇指挥,以策安全。活动结束后恢复通航后不另发通告。

2019年7月10日