

靠港船舶使用岸电“稳扎稳打”——

积小胜为大胜

□ 全媒记者 陈珺

受电设施改造稳步推进

岸电“建起来”，更要“用起来”。岸电系统代替船舶发电机，既能满足船舶靠岸期间用电需求，又能实现“零排放、零油耗、零噪音”。

据悉，上海、浙江、江苏等地建立了岸电多部门协同推进机制，对使用岸电的船舶采取优先通行、优先过闸、优先靠泊、优先装卸等措施。

长江航务管理局建立了长江水系港口和船舶岸电工作联席协调机制。为解决三峡坝区岸电建设中遇到的水位落差大、斜坡距离长、锚地接电难、游轮用电功率大、客船电缆和接插件标准不一致等技术难题，该局与国家电网、船检等部门成立工作专班，协调分批、有序推动待闸锚地、码头岸电设施建设，提前完成了三峡坝区岸电实验区供电设施建设全覆盖。其中，三峡旅游客船受电设施改造工作全部完成，创新实现了双侧供电、并靠转接供电等供电方式。

截至2021年10月31日，长江经济带11省（市）已完成岸电系统受电设施改造船舶累计2930艘次。随着船舶受电设施改造、码头岸电设施建设和改造等各项工作有序推进，船舶靠港使用岸电的情况有了明显好转，截至10月，今年长江经济带11省（市）累计使用岸电船舶33.64万艘次，359.26万小时，4890.5万度电，与去年同期相比上升了50%以上。

以安徽省为例。安徽需要进行岸电改造的总船舶量是12000艘左右，占全国总改造量的一半。安徽省皖江船舶检验局负责船舶受电设施改造的船舶检验科工程师吴琦介绍，今年安徽省的总改造量是2001艘，也几乎占全国全年改造量的一半，“安徽省的船东和航运企业在船检和海事等多部门的政策宣传下，

申请改造热情都很足。截至11月中旬，有的地市已经基本完成了全年改造任务，进度较慢的也完成了七成左右。”

试点带动岸电使用加速

目前，连云港港、上海港、大连港、厦门港、宁波舟山港、重庆港等相关船舶岸电项目目前已投入使用，应用涵盖高压和低压，我国岸电技术日趋完善。

随着相关细化规定的逐步建立，按照交通运输部统一部署，长江干线港口和船舶岸电试点工作也正在加速推进。

重庆、湖北、江苏三省市交通主管部门开展集装箱船、商品汽车滚装船、普通货船、进江海船等54艘船舶岸电系统船载装置改造试点。长江航务管理局将船舶使用岸电纳入诚信考核，对按时完成岸电改造的试点船舶实施优先过闸奖励，对具备使用岸电条件的船舶实施优先靠泊措施，对待闸期间使用岸电的船舶给予诚信加分。

为方便船舶靠港期间使用岸电，便利岸电供电企业和船舶报送岸电使用、能耗等数据，强化岸电使用监管，江苏海事局利用“长江干线船舶水污染物联合监管与服务信息系统”，组织开发了“船舶岸电监管与服务信息模块”。该系统的开发应用，标志着长江江苏段船舶污染防治信息化从水污染防治拓展到大气污染防治。

法律法规基础有待夯实

据彭传圣介绍，目前我国《大气污染防治法》并没有强制要求靠港船舶使用岸电，交通运输部发布的《港口和船舶岸电管理办法》第11条也只是规定“具备受电设施的船舶（液货船除外），在沿海港口具备

岸电供应能力的泊位靠泊超过3小时，在内河港口具备岸电供应能力的泊位靠泊超过2小时，且未使用有效替代措施的，应当使用岸电。”

我国《内河船舶法定检验技术规则》和《国内航行海船法定检验技术规则》从2019年1月1日始才要求新建船舶配备受电设施，“目前实际配备岸电受电设施的船舶并不多，导致靠港船舶能够使用岸电的比例较小，现有码头岸电供电设施远没有能够充分发挥减少靠港船舶大区染污排放的作用。”彭传圣说。

同时，靠港船舶使用岸电需要港口人员配合，码头岸电供电设施也需要港口技术人员维护，增加了港口运营成本，港口难以获得可以弥补上述成本支出的回报。

“鉴于上述原因，尽管交通运输部和地方政府有相应的鼓励港口建设码头岸电供电设施的政策措施，但是港口建设码头岸电供电设施的积极性仍然不高。”彭传圣建议，推动修订《大气污染防治法》，强制靠港船舶使用岸电，同时希望中央和地方政府持续激励港口建设码头岸电供电系统，使港口建设岸电供电系统的成本得到全部或者部分弥补，推动全国港口实现100%的泊位岸电覆盖率。

“岸电受电设施的改造检验大部分都要求船检机构负责。然而，相关的船用产品检验工作推进非常困难，主要是没有相关的法规支撑，船检管理系统里甚至一直都没有岸电系统各部件的船用产品发证信息，《船用产品检验规则》（2018）里也没有产品名录；岸电箱和电缆管理系统等重要部件根本就没有全国性的产品检验技术规则，全靠船检机构自己进行技术摸索，所执行的产品检验技术指南到目前为止也都是各省自己制定的暂行标准。”吴琦建议，尽快建立岸电系统船舶产品检验法规指南体系。

新闻速递



全球首个专业化干散货全自动码头落地山东

本报讯（全媒记者 杨柳）12月22日，山东港口烟台港“全系统、全流程、全自动”全球首创干散货专业化码头控制技术正式发布，烟台港通过全系统、全流程、全自动作业，码头综合作业效率提升8%，船舶平均在港停时压缩6%，港区操作司机缩减30%以上，为全球传统码头自动化升级提供的又一示范样本。

山东港口烟台港在其西港区40万吨矿石码头投用之初，就锁定了打造干散货全自动化码头的目标，立足铁矿石、铝土矿、煤炭

三大主流货种，结合港口自身需求，自主创新、强力攻关，充分利用物联网、激光扫描、点云成像PLC控制、高精度定位等技术，自主研发了干散货专业化码头全流程全自动控制系统，最终实现了“抓料卸船、取料装船、堆取料混配、取料装车”的各流程自动化。此外，该港还成功实现了5项前沿技术的全球首创应用：卸船机自动化控制系统、装车机自动化控制系统、四种物料自动混配工艺、清舱设备远程控制系统、真正意义上的自动化装船控制系统。

厦门远海码头启动“智慧港口2.0”

本报讯（全媒记者 王有哲 通讯员 姜传鹭）12月21日，由东风公司、中国移动、中国远洋海运三方联合行业伙伴携手打造的“智慧港口2.0”在厦门远海码头正式启动商业化运营。

中远海运港口董事总经理张达宇介绍，“智慧港口2.0”是在“5G智慧港口全场景应用”的基础上的持续创新开发，推动包括5G高中低频立体组网、无人集卡开放场景混合运行、北斗高精定位与多传感融合、基于5G的港机远控改造等关键技术的系统性提升，制定了港口无人驾驶集装箱

车的标准，实现了智慧港口的商业化运营。根据现场实际测试及方案比较，“智慧港口2.0”具有投资小、建设周期短、绿色低碳、适用性广等特性，对传统集装箱码头智慧化升级具有示范性作用。

当天，中移（上海）产业研究院总经理王建中代表发布《港口无人驾驶集装箱车技术要求》标准。该标准是全国首个港口无人驾驶集装箱车的标准，目前已获得中国智能交通产业联盟批准，将为港口无人驾驶集装箱车的研发与运行提供统一的标准依据，有力的促进无人驾驶技术在港口行业的应用。

“广州港—海南”滚装航线年装卸量破十万辆

本报讯（全媒记者 龙巍 张植凡 通讯员 邝宁舜 邹井棋）今年1月至11月，广州港累计完成海南航线班轮165个航次共装卸商品车10.6万辆，同比增长25%。这是海嘉汽车自2017年正式开通海南航线以来，年装卸量首次突破十万辆。

“广州港—海南”滚装航线是

海嘉汽车全供应链物流运作的第一条专业化滚装运输航线，提供跨越琼州海峡的“港到店”商品车滚装运输服务。据了解，经广州港海嘉汽车码头滚装运输进出海南岛商品汽车的总数已超27.4万辆，广州港南沙汽车口岸已跃升国内商品车规模进出海南岛的物流核心枢纽。

通州湾吕四起步港区通用码头启用

本报讯（全媒记者 黄理慧 通讯员 滕永超 曹珊）12月22日上午10时，通州湾吕四起步港区10万吨级通用码头正式启用。项目运营后将推动通州湾吕四起步港区成为“以高端装备制造、新材料、新能源为主的上海北翼临港产业基地，重要的港口物流中心和汽车及零配件物流基地”。

该通用泊位总投资约16.05亿元，岸线总长556m，码头宽度

42m，采用引桥式布置并预留集装箱功能，设计年通过能力散杂货710万吨，主要货种包括风机叶片、机械设备、钢材、建筑材料及其他件杂货。

据悉，该项目从建设到码头启用共历时18个月，南通海事局共开展现场巡查检查178次，出动执法人员384次，对开展进场施工作业船舶安全检查106艘次，为码头顺利启用运营倾注了海事力量。

声明

兹有赣修水采0003，船舶识别号：CN20064156750，船检登记号：350321000119，检验证书遗失，声明作废。

兹有修水采0001，船舶识别号：CN20097476050，船检登记号：350321000131，检验证书遗失，声明作废。

兹有赣修水货0005，船舶识别号：CN20063720780，船检登记号：350321000125，检验证书遗失，声明作废。

兹有赣修水货0002，船舶识别号：CN20063720780，船检登记号：350321000128，检验证书遗失，声明作废。

兹有赣修水货0004，船舶识别号：CN20107284028，船检登记号：350321000126，检验证书遗失，声明作废。

兹有安徽谊和海运有限公司所有的“谊和工26”船舶检验证书原件一套遗失，船检登记号：2002T2106228，声明作废。

兹有船舶鄂黄冈工程2698，船检登记号：2009V4300562，特此声明。

九江弘茂航运有限责任公司不慎遗失船舶证书（内河船舶检验证书簿），证件编号：

201933600452，声明作废。

兹有“皖利辛亥货8918”《内河船舶吨位证书》遗失，纸号：843122348，无国徽证书遗失，纸号：821333448，船检登记号：2009P2301281，声明作废。

兹有鸿达97号，船舶营运证不慎遗失，船舶营运证编号：皖SJ（2005）08—0041，声明作废。

明阳3028船检证书遗失，编号：801666033，842050101，842050102，842050103，842050104，842050105，声明作废。

颍航拖698，编号为皖SJ(2019)16—5344船舶营运证，因保管不慎遗失，现声明作废。

万达6899船检登记号2004X4300151，因保管不慎内河船舶载重线证书遗失，现声明作废。

兹有“林升”轮持有的《海上船舶检验证书簿》（船检登记号：2005U4100218）和《船舶营业运输证》（编号：皖芜SJ（2015）7015）遗失，声明作废。

河南洪轮漕运有限公司的河南洪洪5588船所有权证书（识别号：CN20128794213，登记号：251219000138，印刷号：11A0070989）、国籍证书（印刷号：17DJ0176316）遗失，声明作废。



12月20日下午，浙江省最大海上风电项目——华能苍南4号海上风电项目首台风机顺利完成安装，标志着该项目正式进入风机批量化、大规模安装阶段。

该项目发电后，年发电量预计可达12亿千瓦时，约供48万户家庭使用，每年可节约50万吨标准煤、减少二氧化碳排放100万吨。

岷江老木孔航电枢纽控制性工程开工

本报讯（全媒记者 周佳玲）12月23日，岷江老木孔航电枢纽控制性工程开工仪式在乐山举行。至此，该项目迈入实质性开工建设阶段，岷江港航电综合开发“一港四梯级一航道”将掀起建设高潮。

岷江老木孔航电枢纽工程是岷江港航电综合开发“一港四梯级一航道”最上游梯级，是继岷江犍为、龙溪口航电枢纽工程和岷江（龙溪口枢纽至宜宾合江门）航道整治一期工程后，岷江港航电综合开发的第4个实质性开工建设项目。项目概算总投资143.5亿元，渠化航道总里程27.6公里，装机40.54万千瓦，是以航运为主，结合发电，兼顾供水、灌溉的公益性工程。

前期在四川省交通运输厅、生态环境厅等相关省级部门及乐山市政府大力支持和强力推进下，老木孔项目突破重重障碍，成功破解了规划环评等难题，为项目顺利实施开启了良好开端。四川省港投集团和岷江港航电开发有限责任公司也将以此次控制性工程开工为契机，继续发挥作为四川水运建设主力军的管理优势、专业优势、技术优势，努力将岷江航电枢纽工程打造成优质工程、精品工程、民生工程，更好地支撑服务经济社会发展，为推进全省现代综合交通运输体系建设作出贡献。

“十四五”期，四川水上交通将全面加速岷江犍为、龙溪口、老木孔、东风岩枢纽及龙溪口至宜宾段航道整治工程，加快建设岷江中段汉阳、虎渡溪、汤坝、尖子山等航电枢纽，推动坎坎、板桥枢纽建设，结合航道综合管养，力争彭山至乐山段航道基本达到Ⅳ级标准，乐山至宜宾段达到Ⅲ级标准，建设“干支相连、通江达海”的航运网。