

今年起,全国沿海海域“限硫”,船舶排放控制区大幅扩容。为推进海岸大气污染治理,除了严控船用燃油质量,还需引导越来越多的船舶使用岸电以代替燃油发电,双管齐下——

把碧水蓝天还给海岸线

记者 冯璋 张燕 通讯员 麻宏宇 尤亮

“现在用油越来越‘严’,我们按规定来,也没什么可担心的!”日前,在宁波舟山港第二集装箱码头,跑船十几年的王其辉一边在船舱取油,一边大声对记者说。

王其辉口中的“严”,指的是国家对船用燃油的严控措施。为加快大气污染防治,今年1月1日起,我国船舶排放控制区扩容至全国

所有沿海海域。也就是说,船舶在沿海控制区内航行或靠泊时,必须使用符合国家要求的低硫油或采取替代措施。

宁波沿海海域船舶燃油使用情况如何?新政之下,为何仍有船主“铤而走险”非法使用高硫燃油?监管部门如何进一步提高监管水平?

“利剑”之下 仍有船主用超标油

在宁波的大气污染源中,车船等移动源污染是重要组成部分,约占总排放的24.2%,仅次于工业源污染。航运作为较为绿色的运输方式,虽然单位运量的大气污染物排放低于道路运输,但考虑到船舶大型化、全球船舶运输在所有货运形式中的高占比以及船舶使用燃油质量普遍低于车用燃油等因素,船舶排放的大气污染物总量依旧非常可观,船舶大气污染防治不容忽视。

从2016年起,我国在长三角沿海海域率先试点船舶大气污染物排放控制区工作。今年,《船舶大气污染物排放控制区实施方案》正式施行,要求船舶进入排放控制区使用硫含量最低的燃油,每百克燃油中含硫量不多于0.5克。“与3年前相比,新的政策控制范围更广了,从‘靠岸停泊期间’延伸至‘控制区内航行期间’。”宁波海事局相关负责人介绍。

记者跟随北仑海事执法人员来到轮机长王其辉的船上。经过执法人员的便携式含硫检测仪检测,该船靠泊使用燃油的硫含量是0.4268%,并未超标。“我主要是跑福州至宁波的内贸航线,即使不在控制区内航行,船上使用的也是低

硫油。”王其辉说。

“近年来船舶燃油使用情况稳步趋好,但新政之下,违法情况仍有发生。”北仑海事处副处长叶倩介绍。经抽查,去年宁波港域停靠船舶在用燃油的硫含量不合格率为0.47%,远低于近3年平均1.1%。从燃油抽检的结果看,去年宁波港域停靠船舶在用燃油硫含量平均值为0.38%,较2015年下降84.8%,减排成效显著。

事实上,在排放控制区新政执行之前,海事执法部门也为船舶留出了“过渡期”。“在控制区航行或控制区沿岸靠泊时非法使用燃油的船舶,去年我们以教育纠正为主,今年就不一样了,一旦发现,将依法查处。”

今年1月31日,宁波海事局执法人员对停靠在镇司3号泊位的“金泰隆5”轮进行现场检查时发现,该轮1月23日从广州开往宁波时一直使用“120CST燃料油”,直到1月29日(已进入宁波水域)才换用硫含量相对较低的轻质燃油。执法人员对该轮使用的燃料油进行了取样送检,结果显示硫含量为0.633%,超出了船舶在排放控制区内航行应使用硫含量≤0.5%的燃油



海事部门对靠泊船只进行燃油使用情况执法检查。(冯璋 摄)

的要求。经过进一步调查,确认了该轮在排放控制区水域内航行期间使用不符合要求燃油的违法行为,海事部门按照相关规定对其进行了处罚。

成本高操作复杂 岸电“上船”步履难

采访中记者了解到,在排放控制区“新政”之下,非法使用燃油行为多发生在远洋外贸运输船上。

“这主要是内贸油和外贸油差价带来的不同运输成本导致的。”一位船舶轮机长向记者透露。一般来说,低硫燃油的油品质量更高,价格也会略高于高硫燃油。对于航线较长的远洋外贸船舶来说,燃油消耗量巨大,当然更愿意使用高硫燃油。而对内贸船舶来说,由于航线较短,即便偶尔在排放控制区外航行,多数也会使用低硫油,这样可以省去高硫燃油转换使用低硫燃油的操作麻烦。

使用低硫燃油,只是加快海岸大气污染治理的手段之一。近年来,宁波港口加快了高低压岸电建设,鼓励船舶靠泊时使用岸电,已建成高、低压岸电站121座。船舶靠港使用岸电,代替燃油发电,相当于将污染源集中在电厂。电厂采取了集中脱硝脱硫等处理措施,大气污染物排放自然就少了。

但是记者通过调查发现,岸电的实际利用率并不高。

究其原因,首先是岸电使用的“电费”较高。据统计,船舶使用燃油发电,成本约为每千瓦时1元,但直接使用高压岸电的话,每千瓦时的电费在2元以上,相差近一倍。“这其中码头岸电装置建设成本摊派、折旧,岸电接入和变频变压操作累加形成的费用。”一

“这是新政实施后,我们查获的第一例非法使用超标燃油的案例。”宁波海事局负责人说,按照相关法规,该货轮将被处以3.3万元的罚款。

位业内人士透露。

其次是岸电的接用远比想象中的复杂。“不是说船上、岸上都有设施,就可以简单地将岸电接入船中使用。”采访中,一位轮机长告诉记者。海事部门相关人士也介绍,当前港口岸电分为高压和低压两种,目前国际上只是对高压(1100V以上)部分的接口有明确标准,而对低压范围内的接口并无统一标准。另外,国内高压岸电的用电频率和电压标准与国际上通用的不同。而对于使用高压岸电的邮轮和集装箱船舶来说,接口一般是按照国际统一标准建造的,到我国使用岸电时要进行变频变压,匹配性问题,这大大影响了岸电的使用率。

另外,船舶靠港后岸电设施的连接操作也较为复杂。“靠港后接电缆,再快也要近半个小时,之后拆卸还要花半个小时。有些低压岸电接到船上的线缆非常粗,需要用吊机来操作,对船东来说影响航行效率,工人也嫌麻烦。”王其辉坦言,总共就在港口靠泊几个小时,还要装货卸货,从时间上来说,接岸电并不划算。

此外,对于载运化工品、油品的大型远洋外轮来说,船东对岸电上船的安全性存在疑虑,同时,他们也会考虑船舶受电设施改造成本方面的问题。而从执法的视角来看,船舶燃油非法使用原因相对复杂,并非只涉及海事部门一家。

扩大联合监管面 建立岸电使用制度

如何杜绝非法使用超标燃油现象?“首先应该通过科技手段进一步提高监管水平。”海事部门执法人员透露,当前用燃油取样检测必须在船舶靠岸停泊期间进行,执法人员需要通过比对燃油转换记录、转换的船位和时间、相关设备的工作状态来进行综合分析,客观上加大了执法工作量,也对执法人员的工作提出了更高要求。

近几年,我市海事部门先后购置了5台便携式含硫检测仪,在保障一定精确定量的前提下,大幅缩短检测时间,实现了送实验室检测前的现场快速识别筛选,提高了执法精确度,减少了现场检查对守法船

舶的影响。

然而,我市有关环保专家表示,监督船舶使用符合要求的燃油,只是在末端环节发力,要坚决杜绝非法使用超标燃油现象,还需从源头入手。目前,我省海事部门和市场监管部门已经建立了船用燃油质量的联合监管和通报机制。但是,船舶的流动性强,对于在外省或国外港口加注不合格燃油而出现的违法现象,还需扩大联合监管的覆盖面,加强区域执法联动。

而针对岸电“上船”难的问题,市生态环境局相关负责人建议,尽快制定岸电使用的规章制度,明确船舶靠港时优先使用岸电,建立接口设备通用标准。应继续加大船舶受电设施改造的资金补贴力度,同时对运行费用也予以一定补贴。“与经济效益相比,岸电设施产生的多数是环保效益和社会效益。目前岸电正处于推广期,需要政策的扶持,待形成一定规模之后,便可更多地由市场化模式推动岸电发展。”

对于岸电接口标准不统一的情况,我市电力部门正加快提高岸电接电效率。目前,北仑港区北二集司码头的岸电系统已拥有4000千瓦的超大供电容量,可满足上百个冷藏箱的集装箱船舶负荷供给,供电容量较已投运的前三套高压岸电系统增长了30%以上。同时,随着接船技术的改进和码头前沿岸电接电箱的合理排布,北二集司码头已将原先正常接船操作需要的2个小时缩短为40分钟,大大提升了接电效率。

新闻 1+1

船主如何避免使用不合格燃油

宁波海事局相关专家建议,船主在排放控制区内停靠船舶时,应选择合规的燃油供应公司。为保障船舶权益,在加装低硫油时,应尽可能在本船加油站取样点不间断抽取油样,并在加油人员认可的情况下对油样瓶进行封口,签字盖章后贴标签封存。这样,如果发生燃油含硫量超标的情况,可向燃油供应公司进行索赔。同时应避免管路混用,尽量使用专门的舱柜作为低硫油舱;在

高硫油换低硫油时,一定要将管路彻底冲洗。

此外,船主还应确保充足的燃油更换时间,尽量采用船级社或船籍国的推荐时间,并根据船舶管系长度、燃烧速率估计换油所需时长,原则上宜早不宜晚;应制定严密的换油程序,确保操作人员水平,减少人为因素造成的含硫量超标;换油前,对整个系统进行全面检查,避免设备故障。

(冯璋 张燕)

评说

推进船舶减排,发展绿色航运

国际环保组织自然资源保护协会发布的《船舶港口空气污染防治白皮书》显示,一艘使用3.5%含硫量燃油的中大型集装箱船,以70%最大功率负荷行驶时,一天排放的PM2.5相当于50万辆使用国IV柴油货车的排放量。

船舶到港后,为了保证货物的顺利装卸以及冷藏、空调、加热、通信、照明等生产和生活用电的需求,船上的大功率辅助燃油发电机必须24小时不间断工作,由此产生大量的硫化物、颗粒物等污染物。

为了降低船舶航行和停靠作业给我沿海港口城市带来的大气污染,今年1月1日起,我国船舶排放控制区扩容至国内所有

沿海海域。

同时,使用岸上电源为船舶供电,以替代停靠后所用的柴油发电机,也被认为是目前最直接、最有效的港口侧治污方式。事实上,早在2015年,交通运输部就拿出了11.5亿元专项资金,用来补贴港口岸电工程建设,2017年7月又印发了《港口岸电布局方案》。

纵然国家正在花大力气对港口岸电建设进行顶层设计和财政补贴,但从目前来看,岸电“上船”难仍是一个普遍现象。

推广应用岸电作业,应由船东、港口及相关部门联手推进。正如市生态环境局相关负责人所说的,与经济效益相比,我们更应看重岸电推广所产生的环保效益和社会效益。(王芳)

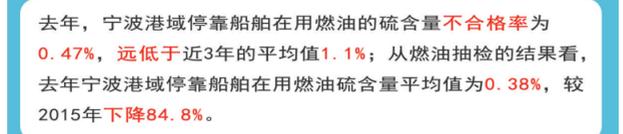
图 示



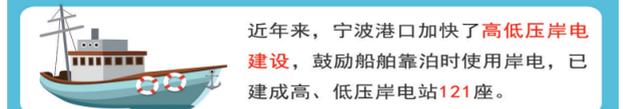
今年1月1日起,船舶在沿海控制区内航行或靠泊时,必须使用符合国家要求的低硫油(每百克燃油中应含不多于0.5克的硫)或采取替代措施。



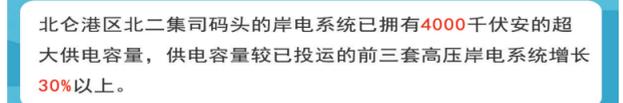
在宁波的大气污染源中,车船等移动源污染约占总排放量的24.2%,仅次于工业源污染。



去年,宁波港域停靠船舶在用燃油的硫含量不合格率为0.47%,远低于近3年的平均值1.1%;从燃油抽检的结果看,去年宁波港域停靠船舶在用燃油硫含量平均值为0.38%,较2015年下降84.8%。



近年来,宁波港口加快了高低压岸电建设,鼓励船舶靠泊时使用岸电,已建成高、低压岸电站121座。



北仑港区北二集司码头的岸电系统已拥有4000千伏安的超大供电容量,供电容量较已投运的前三套高压岸电系统增长30%以上。

制图:韩立萍

宁波市人民政府公报(要目)

宁波市人民政府办公厅主办 宁波市人民政府规章标准文本

2019年第6期(总第388期) 2019年3月30日出版

<p>市政府文件</p> <p>宁波市防御雷电灾害管理办法(政府令第245号)……………(3)</p> <p>宁波市人民政府关于机构改革涉及市政府规章和行政规范性文件规定的行政机关职责调整问题的决定(政府令第246号)……………(5)</p> <p>宁波市人民政府关于公布第七届水利“大禹杯”竞赛结果的通报(甬政发[2019]10号)……………(6)</p> <p>市政府办公厅文件</p> <p>宁波市人民政府办公厅关于印发宁波市高水平推进国土绿化美化行动计划(2019~2022年)的通知(甬政办发[2019]26号)……………(8)</p>	<p>宁波市人民政府办公厅关于公布2018年“和丰奖”工业设计大赛获奖名单的通报(甬政办发[2019]27号)……………(11)</p> <p>部门文件</p> <p>宁波市住房和城乡建设局关于贯彻落实《浙江省房屋使用安全管理条例》的实施意见(甬建发[2019]28号)……………(14)</p> <p>宁波市民政局 宁波市财政局关于调整全市高龄老人生活津贴发放标准的通知(甬民发[2019]9号)……………(17)</p>
---	---

官方网站二维码

官方微博二维码

地址:宁波市鄞州区宁穿路2001号行政中心1号楼C417室 咨询电话:(0574) 89182682 89182545
 邮政编码:315066 公报电子版网址: http://gtong.ningbo.gov.cn/ 官方微博: http://weibo.com/nbzfgb

【紧接第1版】此后经常利用周末和节假日走村入户开展公益帮扶活动。其间,她和一位名叫李龙春的老兵成为“忘年交”,老人每每回忆起战友牺牲的场景时,都会哽咽。这唤醒了孙嘉仪内心深处对太姥爷季绍的情感记忆——太姥爷在淞沪会战时牺牲,但不长眠何处,这成为奶奶多年无法了却的心愿。那年开始,孙嘉仪通过网络查阅姓氏家族人物故事,前往南京等地寻找太姥爷当时隶属部队的番号。苦苦寻找几年后,虽没找到太姥爷曾撰写过《痘及种痘》这本书,于是辗转从旧书网上买来送给奶奶。

在寻找太姥爷的过程中,孙嘉仪走访了不少烈士陵园,发现许多烈士墓没有亲人祭扫,而一些烈属则苦苦寻找着亲人的安身之处。“就让我来帮烈士回家,帮他们的亲人去牵牵挂。”从2012年开始,孙嘉仪做起了有心人,只要遇上有寻亲心愿的烈属,便会主动记下对方的联系方式。那一年度蜜月时,她选择和丈夫前往云南,只为目睹当年中国远征军松山战役的遗迹。

为了能更好地了解烈士们的身份信息,孙嘉仪开始搜集各种史料,参加、组建各种烈属寻亲的公益QQ群,并一直是群里的“活跃分子”。2012年秋天,孙嘉仪还专门前往南京航空烈士公墓,手抄了一份浙江籍烈士的名单,正式踏上帮助烈士魂归故里的漫漫征途。

网络互动,为更多的烈士寻亲、烈属圆梦

2016年底,孙嘉仪在帮助烈属寻亲的QQ群上,认识了一位名叫黄军平的陕西农民。黄军平的二伯黄建国1953年6月26日在朝鲜桂湖洞东北山战斗中牺牲。2016年8月,黄军平与多位志愿军烈属组队前往朝鲜开城志愿军烈士陵园扫墓。在刻着10084名烈士的英名墙上,黄军平虽没有找到自己的亲人,却拍下了一段5分钟的视频。

回国后,黄军平将视频一帧一帧地截屏,记录下每一位烈士的名字,然后通过中华英烈网和抗美援朝纪念馆官网对烈士名单一一进行比对、核实和整理。“他没找到自己的亲人,但通过这种方式有机会帮助他其他烈属寻找亲人。这样的大爱,值得我学习。”孙嘉仪为更多的烈士寻亲、烈属圆梦的信念愈发坚定。

原先,黄军平梳理的名单汇集着从朝鲜开城、安州、兄弟山

等7个烈士陵园整理出的烈士信息,但没有经过系统排版,查找信息很不方便。孙嘉仪重新整理时,按照烈士户籍所在地进行分类,并备注了部队番号、所葬墓地等详细信息。

温暖烈属的义举,感染了更多的人

仅凭一己之力,孙嘉仪帮助烈属寻找到亲人的数量并不是太多,于是她想到借助网络的力量。2017年清明节前,她在新浪微博上发起了“我为烈士来寻亲”话题,按照不同的省份截取部分名单进行发布。如今,这个话题阅读量已超过1400万人次。

这些年来,孙嘉仪在圈内的知名度不断提升,慕名找她的烈属和希望帮助她的热心人越来越多。为此,孙嘉仪专门建立了拥有40余人的网络公益团队,大家上网联络、沟通,一起从事烈士资料的搜集、整理和发布工作。

这支团队的小伙伴来自全国各地,大多是“85后”“90后”,还有一些“00后”。为什么吸纳的志愿者主要是年轻人,孙嘉仪有自己的考虑:“年轻人应该有所担当和作为。通过这条公益道路,让我们有更多机会走近和了解英雄。”

这些年来,只要碰上刚好在宁波周边城市的烈属,孙嘉仪会亲自上门,将搜集到的烈士部队番号、战场位置等信息告诉他们。“对于烈士家庭来说,找到亲人是整个家族多年的期盼,能为他们圆梦,就是我们最大的收获。”孙佳仪说。

如今,孙嘉仪不仅走访了国内近30处烈士陵园和战场遗迹,还曾赴朝鲜和韩国各地搜集一手资料。有了女儿以后,更是经常带着孩子去烈士陵园祭奠先烈。说到今后的打算,孙嘉仪最希望能邀请到精通计算机编程的志愿者,将现有烈士信息的文字、图像资料和陵园位置结合起来通过App发布,方便烈属查找信息、清晰展示,让更多的人有机会感受“重逢”的温暖和喜悦。