

海事科技要闻

2024 年第 24 期

海事研究部编

2024 年 8 月 26 日

本期导读

【政策法规】

★《珠江水域至香港特别行政区高速客船法定检验技术规则
(2024年修改通报) (征求意见稿)》公开征求意见

【海事管理】

★部海事局发布《中国籍海船禁止或者限制安装和使用的有害材料名录》

【科技前沿】

★西江内河首现“智慧锚泊区”

★全球首艘配备风帆助推系统的LNG运输船获AiP

【船舶检验】

★苏皖船检一体化工作站完成首艘浙江籍大型海船通检互认

【航运/船舶】

★长三角船舶检验通检互认经验向全国推广

★西北首家“船舶检验实训基地”落户西安

【国际要闻】

★新华·波罗的海国际航运中心发展指数发布 新加坡、伦敦、上海位列前三

★法媒：里海，中国和欧洲未来的贸易枢纽？

【政策法规】

★《珠江水域至香港特别行政区高速客船法定检验技术规则(2024年修改通报)》(征求意见稿)》公开征求意见

为推动粤港澳船舶技术标准协同，提升高速客船安全水平，保护水域环境，部海事局组织制定了《珠江水域至香港特别行政区高速客船法定检验技术规则(2024年修改通报)》(征求意见稿)》，并向社会公开征求意见。

【海事管理】

★部海事局发布《中国籍海船禁止或者限制安装和使用的有害材料名录》

按照《中华人民共和国海洋环境保护法》的规定，部海事局制定了《中国籍海船禁止或者限制安装和使用的有害材料名录》，并予以发布。

【科技前沿】

★西江内河首现“智慧锚泊区”

肇庆海事局“锚”定科技之力，挖掘数据潜能，近日创造性地在西江内河推出首个“智慧锚泊区”，着力破解西江肇庆辖区内的广西洲河段船舶锚泊数量超过水域可容纳量、锚泊秩序混乱、水上交通安全和水域污染风险高等系列难题。

据介绍，“智慧锚泊区”能够对船舶静态和动态数据进行标识，结合内河水域现有航标、地形和水深条件，融合船舶 AIS 数据，因地制宜设置电子锚泊区，设定船舶锚泊数量、范围和间距，

形成锚泊动态“一张图”，还具备超锚泊上限数量自动限制、超锚泊时长自动取消锚位、离开锚泊区自动空出锚位、AIS 关机自动取消锚位、船舶走锚自动报警、一键联系船舶和自动短信安全提醒等优点和功能。既方便海事机构对锚泊船舶进行规范监管，也方便船舶安全、有序进出锚泊水域，保障了锚泊水域水上交通安全。

“智慧锚泊区”通过数据智能校验，大幅简化船舶操作步骤，根据 AIS 定位实行“入区即报，先报先得”机制，船舶无须输入任何信息，内河大龄船员也能轻松完成。

★全球首艘配备风帆助推系统的LNG运输船获AiP

中船报 2024.8.21 讯 商船三井（MOL）日前在其官网发布消息称，配备“风力挑战者（Wind Challenger）”风力辅助推进系统的液化天然气（LNG）运输船方案已获得日本船级社（NK）的原则性认可（AiP）。商船三井称，此举标志着全球首艘配备风力辅助推进系统的 LNG 运输船获得 AiP。

据“Marinelink”等海事媒体报道，上述 LNG 运输船将由韩国船企韩华海洋为商船三井建造，目前正处于详细设计阶段。该船总长 286 米，型宽 46 米，容积为 17.4 万立方米，可进入世界各地的 LNG 终端；配备 2 个纤维增强塑料材质的“风力挑战者”风帆，每个风帆高 49 米、宽 15 米。

商船三井称，为使该船获得 AiP，其与韩华海洋、NK 合作，对风帆位置、其对能见度的影响，以及包括紧急操作程序在内的



其他安全措施等因素进行评估；LNG 运输船液货舱专利方法法国 GTT 公司则就风帆对货舱的影响进行了评估，确认在风帆产生应力的情况下，货舱的结构安全也能得到充分保证。

日本大岛造船表示，“风力挑战者”风帆由该公司与商船三井合作研发，为伸缩式硬质风帆，基于航线及天气等因素差异，能够帮助船舶减少 7%-16% 的燃料消耗和温室气体排放。今年 5 月，商船三井宣布，该集团拥有并运营的全球首艘配备该风帆的煤炭运输船“Shofu Maru”号为期 18 个月的营运数据表明，该风帆使该船的燃料消耗平均每天减少 17%、每航次减少 5%-8%。

据了解，商船三井此前曾公布“商船三井集团环境愿景 2.2”，其中包括“到 2050 年实现温室气体净零排放”的中长期目标。该集团表示，实现这一目标的主要举措就包括“进一步引入节能技术”。为此，商船三井计划使其船队中配备“风力挑战者”风帆的船舶至 2030 年达 25 艘、至 2035 年达 80 艘。今年 7 月 10 日，配备“风力挑战者”的 63896 载重吨极限灵便型散货船“Green Winds”号由大岛造船建造完工。该船也是全球首艘配备该型风帆的起重船。

【船舶检验】

★苏皖船检一体化工作站完成首艘浙江籍大型海船通检互认

8 月 19 日，浙江台州籍大型海轮“鑫嵘 66”在江苏泰州靠泊卸货期间，顺利完成了年度检验。这艘总长 179.51 米、船宽 26.5 米、总吨 19674、主机总功率 4630kW 的大型近海散货船，

成为苏皖船检一体化工作站完成通检互认的首艘浙江籍大型海船。此前，船舶检验面临诸多难题。要么开回原船籍港，要么由船籍港验船人员赶赴船舶营运地登船检验，由此产生的时间、燃油等成本高昂，资源浪费严重。以“鑫嵘 66”海船为例，如果开回船籍港检验的话，单程花费大约需要 20 余万元，广大航运企业和船员迫切希望得到更便捷的船检服务。

2022 年 7 月 14 日，全国首家由两省共同设立的营运船舶通检互认工作站—苏皖船检一体化工作站应运而生。工作站认真落实交通运输部海事局关于《长三角区域船舶检验通检互认试点实施方案》的通知要求，对上海市、江苏省、浙江省、安徽省等地区的船龄 10 年以内的国内海船（包括散货船、集装箱船、杂货船、多用途船、甲板货船等运输船舶），以及船龄 12 年以内的内河船（包括一般干货船、散货船、多用途船、集装箱船等运输船舶）实施通检互认。

如今，工作站实现了“即到、即检、即发证”，将“船等人”变为“人等船”。不仅如此，工作站还将上下游 97 公里的沿江地区纳入服务范围，对区域内船舶实行“送检上船”上门检验，打通船检服务的最后一公里。检验发证时间相较传统模式大幅缩短近一个月，大大提高了船舶检验发证效率。仅 8 月 19 日当天，除“鑫嵘 66”外，还对“谯航 99”、“金舵 678”、“顺达 2022”、“皖正航 8686”等四条船舶开展了通检互认。



数据显示，从2022年7月至2024年8月19日，苏皖船检一体化工作站共计为3788艘船舶开展通检互认检验服务，其中2024年已完成船舶通检互认812艘，累计节约社会经济成本近亿元。

【航运/船舶】

★长三角船舶检验通检互认经验向全国推广

近日，交通运输部办公厅正式印发《全国船舶检验通检互认实施方案》，标志着长三角区域船舶检验通检互认试点经验正式向全国推广。该方案旨在分阶段在全国范围内推广船舶检验通检互认，进一步优化航运营商环境，降低船舶营运成本。

今年3月6日，交通运输部海事局发布《在长三角区域开展船舶检验通检互认试点工作的公告》（简称《公告》），明确自2024年5月1日起，长三角三省一市的船舶在营运期间可就近选择区域内地方船检机构进行检验，检验结果在长三角区域船检机构间互认，打破了检验的地域限制。

自《公告》印发以来，上海海事局积极协调沪苏浙皖船检机构，针对长三角区域内船舶集中到港地检验资源不足的问题，组织长三角船检一体化工作站协调联动，集中区域内验船资源，率先在工作站实现通检互认，并实现由“点”到“线”的延伸。长三角区域内各船检机构积极优化工作模式，推动数据和信息化为



检验机制赋能，使船舶所有人和经营人可通过“海事通”APP在线申请通检互认服务，实现就近申请、就近检验、就近发证。

据上海海事局船舶检验管理处处长陈杰介绍，截至目前，长三角区域船舶检验通检互认政策已便利区域内超过 3500 艘船舶，节约社会成本超过 1500 万元。这一政策的成功实施为全国范围开展通检互认试制度积累了大量有益的实践经验。

《全国船舶检验通检互认实施方案》要求，全国船舶检验通检互认将分两个阶段开展。第一阶段将于 9 月 1 日前实现全国各省内通检互认；第二阶段将于 9 月 20 日前在水网地区选取示范点，从 10 月 1 日起接受全国异地船舶的检验申请。这一举措将进一步激发航运市场主体活力，切实帮助航运企业降本提质增效，全国超 3.2 万艘船舶将享受到政策带来的高效便利服务。

★西北首家“船舶检验实训基地”落户西安

近日，甘肃省水运事业发展中心与中电建（西安）港航船舶科技有限公司在西安签署合作框架协议，为“甘肃省水运事业发展中心船舶检验实训基地”揭牌，该基地为西北首家“船舶检验实训基地”。

该实训基地依托中电建（西安）港航船舶科技有限公司船舶设计、建造、科研等要素集聚优势，结合甘肃省船舶检验实际和验船人员业务水平，双方将在课题研究、船舶新技术应用、绿色船舶发展、船舶专业人才共育等方面持续开展合作，进一步加深船舶建造企业、船舶检验机构在船舶制造和船舶检验领域的战略互

联、政策互通，合力培养船舶“造、检、航”全链条、全周期的船舶专业人才。

下一步，双方将共同探索船舶设计、制造、检验等业务领域的新思路、新方法，将实训基地打造成“理论+实践”相结合的人才实训高地，助力船舶专业人才队伍建设。

【国际要闻】

★新华·波罗的海国际航运中心发展指数发布 新加坡、伦敦、上海位列前三

新一期新华·波罗的海国际航运中心发展指数报告 8 月 21 日在上海发布，新加坡、伦敦、上海、香港、迪拜在 2024 年全球航运中心城市综合实力中继续保持领先，雅典一比雷埃夫斯与宁波舟山双双进位，天津则重回前 20。

指数结果显示，2024 年全球航运中心城市综合实力前 20 位分别为新加坡、伦敦、上海、香港、迪拜、鹿特丹、雅典一比雷埃夫斯、宁波舟山、汉堡、纽约—新泽西、休斯顿、东京、广州、釜山、青岛、安特卫普—布鲁日、深圳、奥斯陆、天津、墨尔本。

2014 年，新华社中国经济信息社联合波罗的海交易所，首次向全球推出“新华·波罗的海国际航运中心发展指数”，主要从港口条件、航运服务和综合环境三个维度表征国际航运中心城市发展的内在规律，全面衡量并真实反映一定时期内国际航运中心港口城市综合实力。首次发布以来，指数的影响力与日俱增，已成为评价各大航运中心发展状况的重要指标。

★法媒：里海，中国和欧洲未来的贸易枢纽？

法国《快报》8月14日文章，原题：里海，中国和欧洲未来的贸易枢纽？

里海沿岸，哈萨克斯坦西部的阿克套港堆满了各种颜色的集装箱。它们通过铁路运达后，将于几个小时内乘船前往阿塞拜疆的阿拉特港。

数百名港口员工正在确保货物的快速转运，阿克套港运输物流部门专家塔尔加特·纳古马诺夫表示：“随着来自中国的集装箱不断涌入，我们很快就没有空间了。”

因此，管理层准备将平台后方尘土飞扬的荒地改造成一个占地19公顷的新集装箱存储中心，促进这条运输路线的蓬勃发展。工程师阿米尔·阿坦巴耶夫说：“2024年上半年我们就已实现了2.2万标准箱的出口量，追平了2023年全年的出口量”。

哈萨克斯坦港口的成功要归功于有利的地理位置：它位于“中间走廊”的正中，这条贸易路线经哈萨克斯坦、阿塞拜疆、格鲁吉亚和土耳其，连接中国和欧洲，最终到达黑海和欧洲国家。跨里海国际运输走廊国际协会秘书长盖达尔·阿布季克里莫夫表示：“地缘政治事件真正推动了跨里海公路的发展。”由于俄乌冲突，运营商避开了传统的贸易路线。

这条贸易通道最初是由中国共建“一带一路”倡议推动的。今年1月，欧盟及其合作伙伴宣布承诺投入100亿欧元，用于哈萨克斯坦和其他中亚国家开发运输和物流项目，改善走廊周边的畅通性。

“正如拿破仑所说：了解一个国家的地理就懂得了这个国家的外交政策。”工程师阿坦巴耶夫表示，哈萨克斯坦正在跨里海运输的发展中发挥重要作用。不过，“中间走廊”仍然存在缺陷：需要横跨多个国家，必须通过不同的车辆运输，且受到关税差异的影响。

哈萨克斯坦、阿塞拜疆和格鲁吉亚去年宣布，他们正在寻求统一的铁路费率，并建立一个联合物流公司。

