



新闻

-  [图片新闻](#)
-  [船舶海工](#)
-  [新船订单](#)
-  [物资市场](#)
-  [技术创新](#)
-  [政策法规](#)
-  [港航海事](#)
-  [舰船快讯](#)
-  [综合信息](#)
-  [展会信息](#)

中国船舶能效管理“达标”第一船

——中远集运“竹子轮”

(2011-11-15) 编辑发布: 中国船舶在线



专家组对“竹子轮”船舶能效管理进行验证、审核。

欧盟议会日前通过的决议已确定至2011年底为IMO达成航运GHG排放目标的最后期限。目前波罗的海、北海、地中海、北美海岸均设立了排放控制区，2015年起，任何船舶进出上述区域，其燃油硫含量不得超过0.1%，或者废气排放必须经过净化达到同等水平。这对中国航运企业来说是巨大的挑战。对此，中远集运率先在“竹子轮”上实施了船舶能效管理计划，并获得成功，这对中国航运企业具有很好的借鉴意义。

经过近三个月的试运行，中远集运麾下的中日航线集装箱班轮——“竹子轮”顺利实现《船舶能效管理计划》(SEEMP)的评审目标。11月7日，经中国船级社牵头组成的船舶能效管理专家组的全面验证、审核，“竹子轮”试运行期间的船舶能效营运指数(EEOI)达到531.97g/teu.nm，节约燃油94.26吨，节约引水费和拖轮费106.8万元，三大核心指标均达到《船舶能效管理计划》的目标。专家组评价说，“竹子轮”油耗产生碳排放与货物/人的数量和运距的比值，不仅满足了国际海事组织的最新要求，同时领先中国航运业。

能效管理提升船舶竞争力

后危机时期，全球航运企业在成本和收益的巨大压力下，同时面对航运减排要求和措施的倒逼态势。根据国际海事组织(IMO)的防污染公约，营运船舶的九大排放将受到严格限制。欧盟议会日前通过的决议已确定至2011年底为IMO达成航运GHG排放目标的最后期限。目前波罗的海、北海、地中海、北美海岸均设立了排放控制区，2015年起，任何船舶进出上述区域，其燃油硫含量不得超过0.1%，或者废气排放必须经过净化达到同等水平。

2009年7月，IMO海上环境保护委员会(MEPC)第59会议通过和批准了包括新船能效设计指数(EEDI)计算方法、能效设计指数自愿验证、船舶能效管理计划(SEEMP)制定、能效营运指数(EEOI)自愿使用在内的四个导则，从船舶设计、建造到营运对船舶能效水平进行规范。

所谓船舶能效管理，是对船舶能源消耗、能源利用效率和CO₂排放进行严格的控制和管理。“低油价时代，船公司追求的是‘多装快跑’，这种经营模式可能导致EEOI很高。高油价时代，由于燃油成本占营运成本的比重大大提高，必须经过综合考虑来减少燃油消耗，提高燃油利用效率，从而降低EEOI值”，中国船级社副总裁高照杰认为。

后危机时期，在应对航运市场更为严峻的竞争、不断上涨的燃油价格和更加严格的减排规定时，船舶能效控制和改进既是航运企业降低营运成本，同时也是着眼长远、提升船队竞争力的关键。

首开船舶能效管理运行先河

据IMO最新规定要求，全球营运船舶必须在2013年1月1日前配备一份《船舶能效管理计划》，以通过船舶最佳管理和操作来实现船舶的节能减排。2009年，中远集运率先开展船舶能效管理系统的研发。历时两年多完成的这一系统，通过对所属船舶每天上报公司的燃油日耗数据的统计分析，在计算出船舶任一时间、航次、航线EEOI值的基础上，对船舶、航次、航线以各种方式进行分析、类比和选优，最终完成该航线CO2的EEOI标准。

“集装箱班轮营运班期紧、周转快，海域全覆盖、时间全天候，燃油消耗居高不下。在满足船舶安全航行的基本原则下，能效管理通过将船舶运营管理重心向提高燃油利用效率上转移，进一步提升船舶管理水平”，上海远洋运输有限公司副总经理曹致俊认为。

数据显示，目前中远集运管理和运营的集装箱班轮达152艘、总箱位60多万标准箱，所经营的80条国际航线、11条国际支线，以及83条中国沿海航线和长江、珠江驳船支线，在全球超过53个国家和地区及155个港口挂靠，年挂靠港次11650次。实施船舶能效管理无论对于降低集装箱班轮船队的燃料成本、提高燃油利用效率，抑或减少CO2排放，在全球班轮业率先实现绿色航运，均具有广泛的经济效益和社会影响力。

今年8月，中远集运、上远公司与中国船级社上海分社三方合作编写完成了国内首份《船舶能效管理计划》，并通过了专家组评审。这一《计划》除提出公司整体目标和指标外，还包括17项船岸能效管理措施，并在监测和监控、评估和改进方面制定了具体标准。该《计划》不仅为国内其它航运公司履行国际公约提供重要参考，同时也已成为中国航运业营运船舶节能减排的示范“样本”。

能效管理获得最佳成果

今年8月12日，《船舶能效管理计划》率先在中日航线“竹子轮”启动试运行。中远集运、上远公司安全质量部、船舶管理三部等岸基主管部门精心指导，并与“竹子轮”“对接”，对中日航线周班运营的船舶能效因素进行逐一分析与评价，列出“清单”，按照“优先控制”原则，确定“先优后差”的能效因素，详细制定了“能效管理实施方案”，其中细化实施的具体内容达77项。

据介绍，往返上海港至日本大阪、名古屋港的“竹子轮”，按照“能效管理实施方案”的要求，根据不同季节的气候条件和航区环境，科学合理配载，保持适当的吃水和稳性，综合考虑分析风、流、海况等因素，制定合理的航次计划。同时，设计最佳航速，精心设计多条航线备用，如冬季和台风影响日本南岸时，则选择走日本内海航线；正常天气海况，则选择走大隅海峡航线。

最短的航线距离、最低的能耗、最佳的运营时间，是“竹子轮”试运行交出的一份满意的答卷。据该轮9月、10月营运能效管理成效比较数据，EEOI值分别同比降低了21.84 g/teu.nm、10 g/teu.nm，节约燃油35.26吨、30.6吨，分别节约引水费和拖轮费73.2万元、20万元。

25项能效管理措施同步推进，试运行效果显著。中国船级社专家组评估认为，“竹子轮”“船舶能效管理方案”各个项目的实施得到了船岸全过程监控，所有记录详实有效，获得了试运行的最佳效果。经过专家组的两次现场询问、查看和验证，“竹子轮”顺利通过船舶能效管理计划全面审核，成为中国航运业第一艘能效管理成功运行的船舶，并将在近期获得第一张以中国船舶为主体的船舶能效管理证书。

来源：中国水运报

相关新闻：[我国在惠州举行首次海啸实战演习](#)（2011-11-15）

相关新闻：[海仲与BIMCO签署合作协议](#)（2011-11-15）

相关新闻：[我国船配装船率呈U型发展](#)（2011-11-15）

相关新闻：[海百纳公司：跻身中国船配业“俱乐部”](#)（2011-11-15）

相关新闻：[招商局集团与中国船级社签署战略合作协议](#)（2011-11-14）

相关评论 0条

■ [以上留言只代表网友个人观点，不代表网站观点]

用 户： 邮 件： 匿名发出：

您要为您所发的言论的后果负责，故请各位遵纪守法并注意语言文明。

发表

关闭窗口



友情链接

[中国船舶重工集团公司](#) | [《现代舰船》](#) | [航运信息网](#) | [中国船舶设备网](#) | [物流产业网](#) | [七一四所信息资源](#) | [数据库](#) | [《船舶工程》](#) | [中国船员网](#)
[船舶英才网](#) | [中国船检](#) | [国际船舶服务网](#) | [海洋工程及船舶技术咨询网](#) | [中国船舶人才网](#) | [天天船舶交易](#) | [航运海事网上书店](#) | [中国国防科技网](#)
[中国船舶英才网](#) | [水运英才网](#) | [中国船舶设备网](#) | [搜船网](#) | [上海市船舶与海洋工程学会](#) | [钢联资讯](#)

电话:86-10-64831141/42/43,64831775,64831776 (直拨);

传真:86-10-64831141/42/43,64831775-18 Email:shipol@shipol.com.cn edit@shipol.com.cn market@shipol.com.cn biz@shipol.com.cn

[关于我们](#) | [服务项目](#) | [网站地图](#) | [本站动态](#)

Copyright©2001-2009 中国船舶信息网络中心

京ICP备05050884号