附件2

关于《深圳市交通运输委员会 深圳市人居环境委员会 深圳海事局关于船舶进入

珠三角水域排放控制区使用低硫燃油

及泊岸使用岸电的通告》的编制说明

为贯彻落实《2018 年“深圳蓝”可持续行动计划》的工作任务，减少船舶在珠三角水域排放控制区的大气污染物排放，市人居环境委、深圳海事局和市交通运输委研究起草了《船舶进入珠三角水域排放控制区使用低硫油及泊岸使用岸电设施的通告》，现就有关情况说明如下：

一、编制依据

（一）《交通运输部关于印发珠三角、长三角、环渤海(京津冀)水域船舶排放控制区实施方案的通知》（交海发〔2015〕177号）要求“自2019年1月1日起，船舶进入排放控制区应使用硫含量≤0.5% m/m的燃油”。

（二）《深圳市人民政府办公厅关于印发2018 年“深圳蓝”可持续行动计划的通知》（深府办规〔2018〕6号，以下简称《深圳蓝计划》）要求“制定鼓励性政策，2018 年7 月1 日起，推动靠泊深圳港的船舶在珠三角排放控制区航行期间使用含硫量≤0.1%m/m 的低硫油。”和“2018年7月1日起，加大对靠泊船舶使用岸电的补贴力度，全年远洋集装箱船舶靠泊深圳港使用岸电的艘次数，占远洋集装箱船舶靠泊总艘次的5%以上。”

二、公告内容

**（一）实施时间。**

2018年8月1日至2018年12月31日

**（二）实施范围。**

实施范围为珠三角水域船舶排放控制区。

**（三）实施对象。**

实施对象为靠泊深圳港的船舶。

**（四）实施内容。**

鼓励船舶进入珠三角水域船舶排放控制区自愿使用含硫量≤0.1%m/m 的低硫燃油和在靠港期间使用岸电。

**（五）部门职责。**

深圳市交通运输委员会负责船舶进入珠三角水域排放控制区使用低硫油及泊岸使用岸电设施补贴资金的申请受理、审核和发放工作。

深圳市人居环境委员会配合深圳海事局对进入珠三角水域排放控制区深圳水域船舶使用低硫油及船舶排放进行抽检。

深圳海事局负责对进入珠三角水域排放控制区深圳水域船舶的监管。

三、补贴政策

对于靠泊深圳港的船舶，在进入珠三角水域排放控制区使用硫含量≤0.1% m/m的低硫燃油或靠泊期间使用岸电，给予相应补贴。

**（一）低硫油补贴标准的计算。**

**1．排放控制区船舶航行状态分析**

（1）各航线船舶进入排放控制区至登轮点航行及引航距离：

a.到东部盐田港区的船舶，进入排放控制区航行至黑崖角对开引航员登轮点约43海里，引航员在黑崖角对开引航员登轮点登轮引航，引航距离12海里。

b.大部分船舶从马湾水道进出西部港区，进入排放控制区航行至烂角咀登轮点约需航行50海里，引航距离2-7.6海里。烂角咀距离蛇口港区2-3海里；赤湾港区最近2.4-4.5海里；大铲湾港区最近6.7-7.6海里。

c.小部分船舶进入排放控制区航行至蜘洲锚地登轮点约需航行30海里，引航距离约22.4-27.6海里，蜘洲锚地经铜鼓口航行21.1海里，然后航行至蛇口港区1.3-3海里；赤湾港区1.6-3.3海里；大铲湾港区5.4-6.5海里。

（2）船舶往返排放控制区航行：

a.巡航状态

船舶进入排放控制区后，在进入深圳市海域之前，以16节的速度航行。

b.航道低速巡航状态及进出港状态

船舶进入深圳市海域开始，沿航道行驶至锚地；船舶从锚地被引航进入港口至距泊位约1km处，船舶航速保持在较低的状态，低速出港过程与低速进港过程类似。此过程中船速取11节。

c.拖轮拖曳进出港状态

船舶行驶至距泊位约1km处，需要进一步降低航速，该过程中小型船舶由于自身动力小，可以依靠自身动力完成，因此不需要拖轮进行拖曳；而大型船舶可能需要拖轮进行顶推或是拖曳，拖轮拖曳出港过程与拖轮拖曳进港过程类似。根据调研，该过程时间约为1小时。

**2.补贴标准测算**

 **补贴额S= NT \*[L1\*α1**+ **L2\*α2+( L1/16+ L2/11+1)\*** **β**]**\* △ \* E /（220\* 6.3）**

式中：

S：航行期间使用低硫油LSMGO补贴额，元；

NT：船舶净吨，单位为净吨；

L1：船舶进入排放控制区到深圳市海域航行距离，海里；

L2：船舶进入深圳市海域到距港口1km处航行距离，海里；

α1: 巡航主机补贴系数，元/(NT\*海里）；

α2: 低速巡航及进出港主机补贴系数，元/(NT\*海里）；

β：航行时辅机补贴系数，元/（NT \*小时）；

△：燃油差价，由交委及其委托的第三方机构根据当月新加坡重油（IFO380）与低硫油（LSMGO）月均差价确定，单位为美元/吨；

E：汇率，下同，由交委及其委托的第三方机构根据中行外汇牌价中行折算价月均数据确定，单位为元/美元。

**3.航行时补贴额度**

2018年4月，重油价格为393.28美元/吨，低硫油LSMGO价格为631.76美元/吨，两者差价为238.48美元/吨，人民币对美元汇率为6.29元/美元。在不同净吨范围内均取该范围的中间值作为净吨计算。

船舶进入深圳市海域到距港口1km（0.54海里）处航行距离L2取20海里（在距离泊位1km处拖轮拖曳运输船舶进出港），船舶进入排放控制区到深圳市海域航行距离L1则取29.46海里。计算后结果见表1。

表1 不同吨级船舶往返排放控制区（往返航距100海里）补贴金额

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 序号 | 平均净吨（NT） | 补贴金额（万元） |
| 1 | ≤9999 | 0.85 |
| 2 | 10000-19999 | 1.24 |
| 3 | 20000-29999 | 1.80 |
| 4 | 30000-39999 | 2.14 |
| 5 | 40000-48999 | 2.51 |
| 6 | 49000-57999 | 2.66 |
| 7 | 58000-66999 | 2.77 |
| 8 | 67000-75999 | 3.09 |
| 9 | 76000-80000 | 3.60 |
| 10 | 80001-120000 | 4.62 |
| 11 | 120000吨以上 | 5.54 |

**4.预算金额测算**

根据2017年船舶引航船舶进出港船舶艘次测算，见表2，对进入珠三角水域排放控制区使用硫含量≤0.1% m/m的低硫燃油的引航船舶进行补贴（少量不需引航船舶未做测算），2018年8月1日起至2018年12月31日，船舶艘次预计10400艘次，若全部船舶进入珠三角排放控制区转用低硫油需补贴预计1.02亿元。但由于施行的是自愿转用低硫油政策，参加船舶应较少，转油船舶补贴金额预计不会超过0.5亿元。

表2 2017年度引航船舶进出港船舶艘次

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 平均净吨（NT） | 2017年引航艘次 | 所占比例 |
| 1 | ≤9999 | 6677 | 26.61% |
| 2 | 10000-19999 | 3466 | 13.81% |
| 3 | 20000-29999 | 3789 | 15.10% |
| 4 | 30000-39999 | 2466 | 9.83% |
| 5 | 40000-48999 | 1018 | 4.06% |
| 6 | 49000-57999 | 2642 | 10.53% |
| 7 | 58000-66999 | 2488 | 9.92% |
| 8 | 67000-75999 | 640 | 2.55% |
| 9 | 76000-79999 | 302 | 1.20% |
| 10 | 80000-120000 | 1589 | 6.33% |
| 11 | 120000以上 | 15 | 0.06% |

**（二）船舶使用岸电补贴标准的计算。**

**1.补贴标准**

补贴金额为船舶进出港实缴引航费总额的30%。例如：以一艘超过120000净吨船舶计算，一艘船舶进出港实缴引航费共计为8.8万元（未计算特殊时间及加长距离），补贴金额为2.64万元。

**2.预算金额测算**

按照“深圳蓝”要求深圳港岸电使用率需达到5%，从2018年8月1日起至2018年12月31日，使用艘次约为260艘次，补贴金额预计为242万。

**（三）补贴经费来源。**

因鼓励船舶使用低硫油和岸电属于绿色港口建设工作，因此通告所涉及的两项补贴建议从绿色低碳港口建设补贴资金（市循环经济与节能减排专项资金）列支。相关申请、审批和发放程序已参照《深圳市绿色低碳港口建设补贴资金管理暂行办法》，在《低硫燃油及岸电使用补贴申报指南》中予以具体规定。