

船舶与港口污染防治专项行动实施方案 (2015~2020 年)

为贯彻落实《中共中央国务院关于加快推进生态文明建设的意见》(中发〔2015〕12号)、《大气污染防治行动计划》(国发〔2013〕37号)和《水污染防治行动计划》(国发〔2015〕17号),结合履行国际公约相关义务和我国水运发展实际,全面推进船舶与港口污染防治工作,积极推进绿色水路交通发展,特制定本方案。

一、总体要求

(一) 指导思想。

全面贯彻党的十八大和十八届三中、四中全会精神,认真落实党中央、国务院的决策部署,大力推进生态文明建设,依法推进船舶与港口污染防治工作,以减少污染物排放和强化污染物处置为核心,以完善法规、标准、规范为基础,以推进排放控制区试点示范为抓手,港航联动,河海并举,标本兼治,协同推进,努力实现水运绿色、循环、低碳、可持续发展。

（二）基本原则。

坚持统筹谋划、防治结合。紧密结合船舶与港口污染防治工作现状和阶段性特征，立足当前、着眼长远、科学规划、有效衔接，系统提出分阶段行动目标和主要任务，强化源头防控，注重科学治理，有序推进船舶与港口污染防治工作。

坚持全面推进、重点突破。系统梳理船舶、港口污染防治全过程、各环节存在的问题，紧抓制约污染防治水平的关键领域和重点环节，打好攻坚战，以点带面，全面推进船舶与港口污染防治工作。

坚持政府推动、企业施治。贯彻节约资源和保护环境的基本国策，在充分发挥污染防治企业主体作用和市场调节作用的同时，发挥好政府的政策引导和监督管理作用，形成政府、企业协同推进工作格局。

坚持创新驱动、示范带动。发挥企业的科技创新主体作用，加强船舶与港口污染防治关键技术、设施设备科技攻关，推动科研成果的转化应用；选择具有较好基础条件、符合污染防治发展方向的项目，开展试点示范和经验推广，推动污染防治工作深入开展。

（三）工作目标。

总体目标：到 2020 年，船舶与港口污染防治政策法规标准体系进一步完善，船舶与港口大气污染物、水污染物得到有效防控和科学治理，排放强度明显降低，清洁能源得到推广应用，船舶和港口污染防治水平与我国生态文明建设水平、全面建成小康社会目标相适应。

具体目标：到 2020 年，珠三角、长三角、环渤海（京津冀）水域船舶硫氧化物、氮氧化物、颗粒物与 2015 年相比分别下降 65%、20%、30%；主要港口 90% 的港作船舶、公务船舶靠泊使用岸电，50 % 的集装箱、客滚和邮轮专业化码头具备向船舶供应岸电的能力；主要港口 100% 的大型煤炭、矿石码头堆场建设防风抑尘设施或实现封闭储存。沿海和内河港口、码头、装卸站（以下简称港口）、船舶修造厂分别于 2017 年底和 2020 年底具备船舶含油污水、化学品洗舱水、生活污水和垃圾等接收能力，并做好与城市市政公共处理设施的衔接，全面实现船舶污染物按规定处置。按照新修订的船舶污染物排放相关标准，2020 年底完成现有船舶的改造，经改造仍不能达到要求的，

限期予以淘汰。

二、主要任务

（一）加快相关法规、标准、规范制修订。按照国家污染防治总体要求，完善相关管理制度，加强船舶与港口污染防治相关法规、标准、规范的制修订工作，强化标准约束，做好船舶与港口污染防治标准，以及与国家有关标准的衔接。

2015 年底前，发布《防治船舶污染内河水域环境管理规定（修订）》、《水路危险货物运输管理规定》；配合环境保护部力争出台船舶污染物排放、船舶发动机废气排放标准；配合国家质检总局、国家能源局修订船用燃料油强制性国家标准；会同有关部门出台《内河危险化学品禁运目录》。2016 年底前，出台《码头船舶岸电设施工程技术规范》国家标准；出台《水运工程环境保护设计规范》；发布内河危险化学品禁运品种遴选管理办法，建立禁运目录动态调整机制。2017 年底前，配合环境保护部制修订适合我国国情的码头油气排放相关标准。2020 年底前，出台船舶天然气动力设施改造技术规范，编制船舶污染物排放监测系列技术标准。

（二）持续推进船舶结构调整。依法强制报废超过使用年限的船舶，继续落实老旧运输船舶和单壳油轮提前报废更新政策并力争延续内河船型标准化政策，加快淘汰老旧落后船舶，鼓励节能环保船舶建造和船上污染物储存、处理设备改造，严格执行船舶污染物排放标准，限期淘汰不能达到污染物排放标准的船舶，严禁新建不达标船舶进入运输市场，规范船舶水上拆解行为。

2016年起，禁止内河单壳化学品船舶和600载重吨以上的单壳油船进入“两横一纵两网十八线”水域航行。2017年底前，继续开展老旧运输船舶和单壳油轮提前报废更新；分级分类修订船舶及其设施设备的相关环保标准，2018年起投入使用的沿海船舶、2021年起投入使用的内河船舶执行新修订的船舶污染物排放相关标准。2020年底前，完成对不符合新修订的船舶污染物排放相关标准要求的船舶有关设施、设备的配备或改造，对经改造仍不能达到要求的，限期予以淘汰。

（三）推进设立船舶大气污染物排放控制区。借鉴国际经验，突出国家大气污染联防联控重点区域，

兼顾区域船舶活动密集程度与经济发展水平，设立珠三角、长三角、环渤海（京津冀）水域船舶大气污染物排放控制区，控制船舶硫氧化物、氮氧化物和颗粒物排放。

2015 年底前，发布《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》，按照方案要求分阶段分步骤推进实施。在排放控制区内选择核心港口区域试点示范；适时评估试点示范效果，将排放控制要求扩大至排放控制区内所有港口。2018 年底前，评估确定采取更加严格排放控制要求、扩大排放控制区范围以及其它进一步举措。

（四）积极开展港口作业污染专项治理。加强港口作业扬尘监管，开展干散货码头粉尘专项治理，全面推进主要港口大型煤炭、矿石码头堆场防风抑尘设施建设和设备配备；推进原油成品油码头油气回收治理。

2015 年底前，出台《煤炭矿石码头粉尘控制设计规范》；发布原油成品油码头油气回收行动试点方案，在环渤海、长三角、珠三角、长江干线等重点区域分批次、分类别开展码头油气回收试点工作。2016 年底

前，开展港口作业扬尘监管专项整治行动，推进煤炭、矿石码头的大型堆场建设防风抑尘设施或实现封闭储存；出台《码头油气回收设施建设技术规范》。2017年底前，国内沿海稳步推广原油成品油码头油气回收。

（五）协同推进船舶污染物接收处置设施建设。

加强港口、船舶修造厂环卫设施、污水处理设施建设规划与所在地城市设施建设规划的衔接。会同工信、环保、住建等部门探索建立船舶污染物接收处置新机制，推动港口、船舶修造厂加快建设船舶含油污水、化学品洗舱水、生活污水和垃圾等污染物的接收设施，做好船港之间、港城之间污染物转运、处置设施的衔接，提高污染物接收处置能力，满足到港船舶污染物接收处置需求。

2016年底前，港口、船舶修造厂所在地交通运输（港口）管理部门会同工信、环保、住建、海事等部门完成本区域船舶污染物接收、转运及处置能力评估，编制完善接收、转运及处置设施建设方案。2017年底前，沿海港口、船舶修造厂达到建设要求。2020年底前，内河港口、船舶修造厂达到建设要求；进入我国水域的国际航行船舶，按照已加入的国际公约要求安

装压载水管理系统。

（六）积极推进 LNG 燃料应用。全面落实《交通运输部关于推进水运行业应用液化天然气的指导意见》（交水发〔2013〕625号），进一步完善 LNG 加注设施的相关标准规范体系，统筹 LNG 加注站点布局规划与建设，有序推进船舶与港口应用 LNG 试点示范工作，加大 LNG 动力船船员、码头操作人员的培训力度，逐步扩大 LNG 燃料在水运行业的应用范围。

2015 年底前，完成长江、西江航运干线和京杭运河船舶 LNG 燃料加注码头布局规划。2016 年底前，修订完成《液化天然气码头设计规范》，制订《液化天然气加注码头设计规范》。2017 年底前，建立水运行业应用 LNG 标准体系。2018 年底前，加快推进 LNG 加注站及配套设施建设，完善相关技术法规和规范；扩大 LNG 动力船舶试点应用范围，试点推广 LNG 燃料在港作车船中的应用。

（七）大力推动靠港船舶使用岸电。推动建立船舶使用岸电的供售电机制和激励机制，降低岸电使用成本，引导靠港船舶使用岸电。开展码头岸电示范项目建设，加快港口岸电设备设施建设和船舶受电设施

设备改造。

2015 年底前，加大码头岸电推进力度，发布一批新的示范项目名单。2016 年底前，积极协调配合有关部门建立靠港船舶使用岸电供售电机制；完善港口岸电设施建设相关标准和船舶使用岸电的鼓励政策。

2018 年底前，重点在珠三角、长三角、环渤海（京津冀）排放控制区主要港口推进建设岸电设施，鼓励其他港口积极推进船舶靠港使用岸电。

（八）加强污染物排放监测和监管。强化监测和监管能力建设，建立交通运输环境监测网络，完善交通运输环境监测、监管机制；建立完善船舶污染物接收、转运、处置监管联单制度，加强对船舶防污染设施、污染物偷排漏排行为和船用燃料油质量的监督检查，坚决制止和纠正违法违规行。

2016 年，开展船舶污染物接收、转运、处置联合专项整治，加强海事、港航、环保、城建等部门的联合监管。2017 年，完善船舶污染物报告、接收制度，完善水路交通主要污染物统计指标及核算方法，逐步开展船舶污染物排放监测。推进实施《全国公路水路交通运输环境监测网总体规划》，2020 年底前，初步

建成水路交通运输环境监测网骨干框架，覆盖沿海及内河主要港口、长江干线航道等重要水运基础设施。

（九）提升污染防治科技水平。鼓励企业开展船舶与港口污染防治技术研究，积极争取国家重点专项对船舶与港口污染防治的支持，加强污染防治新技术在水运领域的转化应用。重点开展船舶与港口污染物监测与治理、危险化学品运输泄漏事故应急处置等方面的技术和装备研究。

2016 年底前，完成船舶大气污染基础性数据调查、船舶尾气后处理技术、船舶及港口大气污染扩散机理与区域影响研究。2017 年底前，完成船舶污染物监测技术研究，完成船舶化学品污染事故预测预警、应急处置、决策支持技术研究。2018 年底前，完成船舶发动机节能减排技术、船舶压载水检测和沉积物处置技术、原油成品油码头油气回收技术研究。

（十）优化水路运输组织。优化港口资源配置，拓展港口服务功能，充分发挥水运节能环保比较优势，促进现代物流发展；加快港口集疏运体系建设，解决进港铁路“最后一公里”问题，继续推进集装箱铁水联运、江（河）海直达运输、滚装甩挂运输发展，发挥

多种运输方式的组合效率；充分发挥“两横一纵两网”等水运主通道作用，提高水水中转比例；引导船舶大型化和企业规模化、集约化发展；大力推动京杭运河苏北、山东段内河船舶智能过闸系统应用。

2015 年底前，与中国铁路总公司联合研究推进重点港口疏港铁路“最后一公里”建设。2016 年底前，加快现有集装箱海铁联运物联网应用示范工程建设，实现铁水联运集装箱信息实时监测、业务协同和信息共享。2020 年底前，形成若干条以沿海主要港口为枢纽的集装箱铁水联运通道，推动有条件的主要港口铁路进港。

（十一）提升污染事故应急处置能力。建立健全应急预案体系，统筹水上污染事故应急能力建设，完善应急资源储备和运行维护制度，强化应急救援队伍建设，改善应急装备，提高人员素质，加强应急演练，提升油品、危险化学品泄漏事故应急能力。

2016 年底前，出台《水上溢油风险评估导则》、修订《港口码头溢油应急设备配备要求》；督促港口经营人制定防治船舶及其有关活动污染港区水环境的应急计划；推动地方人民政府制定船舶污染事故应急预

案，编制防治船舶及其有关作业活动污染水域环境应急能力建设规划。2020 年底前，完成《国家水上交通安全监管和救助系统布局调整规划》相关建设任务。

三、保障措施

（一）加强组织领导。各级交通运输管理部门要紧密结合工作实际，加强组织领导和协同，制定具体落实方案，细化任务措施，明确责任分工和进度安排，抓好试点示范和推广应用，加强目标考核，确保各项工作落实到位。

（二）强化规划引领。各级交通运输管理部门要将船舶与港口污染防治工作纳入交通运输“十三五”发展规划，并制定本地区船舶与港口污染防治专项规划，完善配套政策措施，强化规划的约束和引领作用，推动船舶与港口污染防治工作有序开展。

（三）完善支持政策。在充分利用好中央和地方已有相关资金支持政策的基础上，各级交通运输管理部门要积极协调有关部门加大政策与资金支持力度，力争建立船舶与港口污染防治引导资金，不断完善其他配套政策和激励措施；港航企业要结合提质增效升级，进一步加大对污染防治设施设备改造、配备的资

金投入。

（四）加强协调联动。各地交通运输管理部门和各直属海事机构要加强与有关部门的沟通协调，探索建立区域、部门联动协作机制，实现相关建设规划的有效衔接，推进联合监测、联合执法、应急联动、信息共享，确保船舶与港口污染防治工作顺利推进和工作目标如期实现。