

在2018年12月5日至7日“世界海事大会”来临之际，2018年12月4日，由上海市船舶与海洋工程学会、UBM Asia、中国造船工程学会船舶设计学术委员会主办，船舶设计技术国家工程研究中心承办，武汉理工大学、上海海事大学、大连海事大学、中国船舶及海洋工程设计研究院和《船舶》杂志协办的“2018船舶智能能效技术国际高峰论坛”在沪开幕。



回望过去，全球气候变暖已经成为国际社会共同关注的热点问题，温室气体大量排放作为全球气候变暖的主因受到各界重点关注。自2011年起，国际海事组织就将能效与减排当做IMO工作重点；2014年提出了建立能效数据收集机制等关键要素；2016年10月最终批准了全球性的船舶油耗数据收集机制。2015年5月19日，欧盟发布《关于对海运产生的二氧化碳排放进行监控、报告和核查以及修订法令2009/16/EC》[REGULATION(EU) 2015/757]，法规要求在进出欧盟水域的船舶于2018年1月1日起监测及报告其温室气体排放量。

在2015年11月30日至12月11日第21次《联合国气候变化框架公约》缔约方会议上，习近平主席代表中国政府承诺，在2030年使单位国内生产总值CO2排放量比2005年下降60%-65%；非化石能源占一次能源消费比重达到20%左右。该会议通过了具有历史意义的全球气候变化新协议《巴黎协定》，该协议已于2016年11月4日生效。2018年6月27日，国务院颁发了“国发<2018>22”《打赢蓝天保卫战三年行动计划》。

经过3年努力，进一步明显降低细颗粒物(PM2.5)浓度。到2020年，PM2.5未达标地级及以上城市浓度比2015年下降18%以上，地级及以上城市空气质量优良天数比率达到80%，重度及以上污染天数比率比2015年下降25%以上。上海海事局近期宣布：自2018年10月1日起，国际航行船舶和国内沿海航行船舶在上海港内行驶及靠岸停泊期间，应当使用硫含量≤0.5% m/m的燃油。



如何建立机制，实现碳排放的科学、准确的统计、分析、核查是当前国际社会面临的挑战，这需要通过科学技术手段建立起透明、精确、完整、可比和一致性碳排放核算机制。在相关经验的基础上，借助科技手段、大数据分析、智能化技术，最终实现节能减排的目的。

今天，来自海事管理部门、船级社、大学、设计院、船东、船厂、设备供应商，国外嘉宾等100多个单位200余位代表出席“2018船舶智能能效技术国际高峰论坛”。他们从政策与对策的解读、供给与需求的匹配、理论与实践的结合等多层次、多角度对“船舶改善排放、减少能耗、增加能效、绿色营运”等主题进行广泛而深入的诠释，建造一个设计、制造、营运、管理等多方对话、交流与合作的高端交流平台。

中国船级社武汉规范研究所罗肖锋所长发表《绿色水运发展形势对策》的主旨发言。丹麦海事局局长Andreas Nordseth先生作题为《海事创新规划》的演讲。上海外高桥造船有限公司高级工程师、总体开发室副主任郭世玺先生作题为《好望角型散货船EEDI第三阶段关键技术探讨》的演讲，本研究提供了性价比较高的一种EEDI 解决方案，为好望角型散货船的换代升级奠定了技术基础。

中国船级社智能能效组组长万晓跃女士作题为《在船舶“智能能效”设计时应关注的几个要点》的演讲，阐述了在船舶设计时应注意的要点和实现的方法。

中国船舶及海洋工程设计研究院（MARIC）工程师、硕士研究生王宥臻先生作题为《全球新能源（清洁）船舶及相关智能技术发展》的演讲，该文阐述了全球新能源（清洁）船舶的主要应用和配套基础设施的发展现状，重点对新能源（清洁）船舶的智能系统、技术和基础设施的全球发展作了系统梳理，并对未来新能源（清洁）船舶和相关智能技术的未来发展作出简要分析。

武汉理工大学硕士研究生谭欣静女士作题为《海工辅助船经济航速建模、优化及计算平台构建》的演讲，本文提出的经济航速与设计航速及时间的限制有关，可作为营运阶段船舶航速参考，提供减少船舶温室气体排放和节约运营成本的有效措施。

还有更多嘉宾的演讲展示众多新颖观点，思想的碰撞为促进国内相关产业的发展护航。

中国船舶及海洋工程设计研究院院长邢文华先生表示，经过3年时间，在全国人民的共同努力下，大幅减少主要大气污染物排放总量，协同减少温室气体排放，进一步明显降低PM2.5浓度，明显减少重污染天数，明显改善环境空气质量，明显增强人民的蓝天幸福感。习近平主席倡导的“绿水青山就是金山银山”的目标一定能够实现！