

超低硫燃料油 (ULSFO) 超标概览



Dmitry Kisil
Senior Loss Prevention Officer

2022年12月，国际海事组织(IMO)海洋环境保护委员会第79届会议(MEPC 79)通过了第MEPC.361(79)号决议，决定设立地中海硫氧化物及颗粒物排放控制区。该决议已于今年5月1日正式生效。

从现在起，任何受《国际防止船舶污染公约》(MARPOL)附则VI第14条约束，并在地中海排放控制区内运行的船舶，其所有燃烧设备(包括主机、辅机、燃油锅炉和惰性气体发电机)都必须使用硫含量不高于0.10% S m/m的燃油，除非已设有其他经认可的硫氧化物(SO_x)排放控制措施。

迄今为止，大部分超低硫燃料油(ULSFO)在波罗的海和北海的硫排放控制区进行加注，其中鹿特丹是全球主要的超低硫燃油供应港。

之前，我们曾针对欧洲港口的超低硫燃油质量进行研究，并于2023年11月发布报告：

自去年11月以来，ULSFO的质量统计数据如下：

鹿特丹：10.6%样品因倾点不合格，同时也存在粘度不达标的问题；

安特卫普：8.7%的样品在倾点和粘度方面存在缺陷，另外2.2%的样品硫含量超标；

吕贝克：超低硫燃油供应的第五大港口，有21.3%的样品因倾点问题不合格；

哥德堡：6.4%的样品硫含量超标，同样有6.4%的样品因粘度问题不合格；

泽布吕赫和斯卡根：未发现问题。但在马尔默，21.1%的燃油粘度和/或倾点不达标，另有5.3%的燃油硫含量超标；

在休斯敦交付的超低硫燃料油(ULSFO)由于硫含量不符合规格而容易引发问题，有7.7%的样本未能满足相关要求，不过其他参数都在规定范围内。

在过去六个月中，鹿特丹港交付的超低硫燃油中，有7%的样本在粘度和倾点等技术指标上不达标。另外，有3%的样本硫含量超标：其中1%的样本略高于法定的0.10%硫含量限制，另有2%的样本硫含量超出0.11%。特别是，RMG380型号的燃油问题较为突出。

此外，其他欧洲港口如瑞典的哥德堡、马尔默和斯德哥尔摩，以及立陶宛的卢贝克、比利时的安特卫普和克莱佩达，也出现了超低硫燃油质量问题。然而，在泽布吕赫港供应的超低硫燃油在所有测试参数上均符合标准。

随着地中海排放控制区(SECA)生效后超低硫燃料油(ULSFO)供应地域范围的扩大，密切关注超低硫燃油质量统计数据是很有必要的。超低硫燃油加注量的增加、新的供应港口的出现，再加上国际标准化组织(ISO)8217船用燃油质量标准的新修订，预计将会带来一些变化。这些变化究竟是会朝着更好的方向发展，还是会带来新的挑战，时间会给出答案。

Neptune上的燃油质量信息标签会定期更新。如需更多信息，请联系防损部门。