附件1

中国造船工程学会标准 制修订项目立项申请书

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 项目名称  （中文） | 船用风机设备能效基值与分级原则 | | | | | |
| 项目名称  （英文） | Base value and classification principle for energy efficiency of  marine fan | | | | | |
| 制修订 | ■制定 □修订 | 被修订标准号 | | |  | |
| 采标编号及名称 |  | 采标形式 | | | □等同采用 □修改采用  □非等效采用 | |
| 编制周期 | ■12个月 □18个月 □其他 | | | | | |
| 起草单位 | 上海亨远船舶设备有限公司、中远海运能源运输股份有限公司、武汉理工大学 | | | | | |
| 联系人 | 汤敏 | 地址 | | 武汉市武昌区和平大道1178号武汉理工大学余家头校区 | | |
| 电话 | 13907174325 | 邮箱 | | tangmin@whut.edu.cn | | |
| 项目任务的  意义和必要性 | 碳减排是IMO温室气体控制的重要内容，随着“双碳”战略实施，船舶减碳压力明显，船舶能效提升是实现航运系统降低碳排放的有效手段，船舶设备是船舶主要能耗来源，大量的营运船舶需要应对排放控制要求，开展船舶设备能效评估与提升对于降低碳排放和营运成本、提升船舶设备管理水平具有重要的意义。船用风机是船舶辅助设备中的主要耗能设备之一，对其进行能效基值与分级原则进行规范能有效提高辅助设备的整体能效。  在国际航运温室气体减排和我国双碳战略双重要求下，我国航运船舶面临着日趋紧迫的减排压力，船舶能效包括航行能效和设备能效，船舶航行能效经过多年的研究和应用，其减排的边际效应正逐年递减，船舶辅助设备能效正成为最具成本效益的减排措施，欧洲相关组织已经关注了船舶辅助设备能效问题。  2021年丹麦提出了船用设备能效标准（ISO-8933）方案并通过了国际标准化组织（ISO-TC8）立项，2023年完成了标准制定，提出了船用设备能效标准总体框架，在ISO/TC8主席和秘书处领导下，我国专家积极参与了ISO-8933编制。由于该标准对提升船舶综合能效、特别是设备技术升级促进能效提升具有积极意义，一旦该国际标准颁布，多数航运企业将会采用该标准来提升船舶的能效水平和竞争力，航运和配套企业研究和采用该标准越早，收益越大。  随着国际社会对环境保护意识的增强，船舶排放控制区（ECA）的设立以及国际海事组织（IMO）提出的船舶能效设计指数（EEDI）和船舶能效营运指数（SEEMP），都对船舶的能效提出了更高要求。制定船用风机设备能效基值和分级方案符合当下船用辅助设备的发展方向。 | | | | | |
| 标准适用范围  和主要技术内容 | 本标准面向集装箱船、油船、散货船等主力运输船舶的机舱风机和辅锅炉风机，其他类型船舶可参照。  主要技术内容：本标准规定了船用机舱风机、辅锅炉风机的效率计算、测量、评估原则和能效分级，提出了运营评价原则。 | | | | | |
| 国内外情况简要说明 | 国内情况：中国自2005年起就已经发布了通风机能效限定值及节能评价值的标准，此后不断更新完善，旨在推动风机设备的能效提升。中国船级社（CCS）等机构制定了与船舶规范相关的标准中包含对船用风机的设计与制造要求。单并无关于能效相关的标准规范。  国外情况：美国AMCA（Air Movement and Control Association）等组织制订了通风机能效等级标准，对风机的最低效率进行了规定。国际海事组织（IMO）的能效设计指数（EEDI）和船舶能效管理计划（SEEMP）等间接规定了船用风机的能效水平。 | | | | | |
| 申请立项单位意见 | （盖章）  年 月 日 | | | | | |
| 标准化学术委员会意见 | （签名、盖章）  年 月 日 | | 中国造船工程学会意见 | | | （签名、盖章）  年 月 日 |

注：如本表空间不够，可另附页。