

拆船作业中防污漆无害化管理示范项目亮相舟山

记者 赵芸 舟山报道

为减少有毒有害防污漆废弃物对环境的污染及对人体健康的威胁,2013年,环境保护部对外合作中心依托“中国用于防污漆生产的滴漏替代项目”设立了拆船作业中有害防污漆的安全无害化管理示范项目,此后,舟山长宏国际船舶再生利用有限公司(以下简称舟山长宏国际)通过国际招标,承担了该项目的实施任务。

近日,该项目在舟山亮相。

四步骤去除污漆

据悉,为防止海洋生物在船体外壳的水下部分粘附、生长,增大船体的前进阻力和油耗,现代船舶进行了具有生物灭杀功能的防污漆喷涂。但防污漆中含有滴滴涕、三丁基锡、氧化铜等毒素物质,随着老旧船舶的淘汰,这些防污漆的安全处理问题变得严峻。

对此,舟山长宏国际中标后,在短

短8个月的时间内,通过“船舶泊位拆解、含漆料水线下船体部分除漆(机械打磨除漆)、车间废气处理、防污漆残渣无害化(高温焚烧)处理”四大步骤,实现了船舶钢板上防污漆的残留率低于2%(即去除效率大于98%),防污漆除漆车间排放气体中颗粒物收集效率>99%。被除下的防污漆经收集后统一运送至具有处理资质的危险废物处置中心焚烧处理,总体上,防污漆环境安全处置率大于95%。

中国海事局相关领导表示,防污漆无害化处置工程的实施,实现了对含有毒有害成分的防污漆无害化处置,防止其逸散到环境中去,为实现生态文明做了重要的推动作用。通过该项目的示范,形成针对船舶拆解防污漆中DDT的污染防治方案,今后,要将此类管理经验适时推广,形成有效的环境安全管理机制。

中国拆船协会副会长黄兆立说,开展拆船作业示范工作,目的是希望探索拆船作业过程中有毒有害防污漆废弃物安全无害化管理实践,从而进一步提高拆船企业对含有毒有

害废弃物的认识和处理能力,并为我国废弃船舶拆解过程中有毒有害防污漆的安全及环境无害化的全过程管理提供工程示范和样板。

绿色成果业内推广

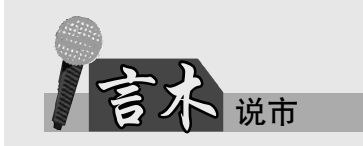
据舟山长宏国际有关负责人介绍,该项目实施的关键是建立一处专门处理含有毒有害涂料船体部分的示范设施,并能无害化处置防污漆残渣。依据项目实施方案,示范项目组完成了含有毒有害防污漆船体部分的除漆作业及环境安全控制设施的设计、建造及安装,配备了完善的设备设施;完成了一艘24000吨散货船的拆解,并打磨完成1000吨当量水线下船体面积为10000平方米的除漆工作;通过针对一艘船舶的拆解和防污漆无害化去除示范过程,总结出一套有毒有害防污漆无害化处置、管理的企业操作指南。

去年,该项目实施情况通过技术验收与审核。有关专家认为,此项目的有效运行,进一步优化了当前

船舶绿色拆解工艺,拓展了中国船舶拆解企业环境保护的视野,将拆解企业的环境保护工作做的更加全面细致。环保部对外合作中心领导与联合国开发署专家对该项目给予较高评价。

不过,应该看到的是,此项目的实施过程在一定程度上影响船舶正常拆解周期,同时需要拆船厂投入更多人力、物力,增加了企业经济成本负担。因此,如何兼顾企业的社会效益和经济效益,仍需要有关国际组织、政府部门、行业协会以及社会各方的协调和努力,以便使项目成果真正在国内得以推广。

总之,这项由环境保护部对外合作中心、舟山长宏国际、浙江大学以及中国拆船协会等单位共同研发、协作和完成的拆船作业中有害防污漆安全无害化管理这一示范项目成果,为船舶拆解过程中对船板上有毒有害防污漆的去除,提供了全过程可行性处理处置操作范例,未来,将对拆船行业开展清洁生产、环境保护和职业健康具有重要的指导作用。



在近期召开的“中国拆船协会部分地区拆船企业座谈会”上,与会代表普遍反映国内外船舶注籍证书影响船舶拆解进度的问题,尤其是进口废船的注籍证书需要在船籍国开具,多则需要5-6个星期,少则也要在3个星期。依照已有的规定,船舶必须取得注籍证书正本后,主管机关才准予拆解。

一般说来,船东(航运公司)决定出售某些(艘)废船,特别是国外船东常常是临时或者没有预先通

知的。因此废船交易完成并移至交船地后,拆船厂因无法及时得到船东提供的船舶注籍证书,则无法开工,使企业一方面因停工而导致劳动成本增加,另一方面导致拆解周期延长,并由此带来财务成本增加,加之国内废钢市场下行波动等,直接加大了企业经营的风险,企业的生产效率和经济效益难以得到保障。

应该说,主管机关依规执法是无可厚非的。但一些明显不能适应新形势和经济发展需要的规定,若能及时调整或修改,就会更好地服务于企业,有利于促进生产力与经济的发展。我们亟待国家有关部门能尽早研究制定更为合理的、符合新常态要求的规定。

4月份国内成交废钢船19.14万吨

本报讯 2015年4月,受航运市场持续低迷,闲置船舶提前报废增多及国内废钢价格较低等因素影响,拆船企业成交国内外废钢船吨量,在高位运行并有所回落。据统计,4月份成交国内外废钢船共19艘,19.14万吨,约合92.3万载重吨;吨量环比和同比分别下降25.6%和37.6%;国内废钢船成交贸易额折合人民币约2.43亿元,同比下降59%。

其中,成交进口废钢船5.67万吨,23.5万载重吨,吨量环比和同比分别下降60.8%和58.6%;平均单价每轻吨211.7美元,同比下降33.8%。成交国内废钢船13.47万吨,约合68.76万载重吨或38.13万总吨,吨量环比和同比分别增长19.3%和下降20.9%;平均单价每轻吨1,255.31元人民币,同比下降34.4%。

另据统计,2015年1-4月,拆船企业成交进口废钢船共计39.2万轻吨,约合158.5万载重吨,吨量同比下降3%。同期成交国内废钢船共计54.6万轻吨,约合277.4万载重吨;吨量同比增长60.2%。

2015年1-4月,成交的进口废钢船中,散货船(含杂货船)吨量占总量的44.5%。在成交的国内废钢船中,散货船(含杂货船)吨量占总量的88%,有66.8%废船系中国制造。(管建军)

“水十条”下 共创绿色GDP

记者 赵芸 舟山报道

2015年4月16日,国务院正式颁布《水污染防治行动计划》,“水十条”的落地,将使水务板块迎来新的发展机遇。

根据工作目标:到2020年,全国水环境质量得到阶段性改善,污染严重水体较大幅度减少,近岸海域环境质量稳中趋好,京津冀、长三角、珠三角等区域水生态环境状况有所好转。到2030年,力争全国水环境质量总体改善,水生态系统功能初步恢复。到本世纪中叶,生态环境质量全面改善,生态系统实现良性循环。

5月15日,中国拆船协会在浙江舟山召开“部分拆船企业座谈会”,学习领会中央政治局《关于加快推进生态文明建设的意见》和“水十条”等重要文件精神。中国海事局副处长许吉翔表示,“水十条”首次对2020年和2050年这两个重大历史节点进行水污染防治规划编制。水污染防治被提升到了国家水生态环境安全、生态文明和实现“中国梦”的高度,这次对水污染的宣战也因此更坚决和果断。

其中,在全面控制污染物排放板块,“水十条”提到:“加强船舶港口污染防治。积极治理船舶污染。依法强制报废超过使用年限的船舶,分类分级修订船舶及其设施、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的标准;其他船舶于2020年底前完成改造,经改造仍不能达到要求的,限期予以淘汰等。”其中,明确提到要“规范拆船行为,禁止冲滩拆解”。

此外,对于增强港口码头污染防治能力,“水十条”还提出要“编制实施全国港口、码头、装卸站污染防治方案。加快垃圾接收、转运及处理设施建设,提高含油污水、化学品洗舱水等接收处置能力及污染事故应急能力。位于沿海和内河的港口、码头、装卸站及船舶修造厂,分别于2017年底前和2020年底前达到建设要求”等。

“水十条”的出台,明确了水污染防治的新方略,以水环境保护倒逼经济结构调整,以环保产业发展腾出环境容量,以水生态保护创造绿色财富。今后,国内拆船企业将持续提升



绿色拆解能力,创造更大的社会效益。

环保不可逾越的纪律线

当前,我国一些地区水环境质量差、水生态受损严重,环境隐患多等问题十分突出。环保部门的一项数据显示,2012年全国十大水系,62个主要湖泊分别有31%和39%的淡水水质达不到饮用水要求。这不但会影响和损害群众健康,也不利于经济社会持续发展。

中国船舶拆解作为可循环再利用行业,这些年来在绿色环保的道路上发展迅猛,实现了由粗放型向集约型的转变,拆船企业也已从冲滩拆解转换为到船坞或码头拆解的方式,其拆解技术、管理水平、环境保护、安全生产、工人健康等都迈上了一个新台阶。

拆船业是国际化、开放的行业。国际组织及非政府组织相继对世界范围内船舶拆解行业提出了一系列安全环保要求。同时,国内环保、海事、劳动等政府部门也对拆船企业的安全环保和劳工保护建立相应管理规章制度,并加强了对拆船企业的安全环保监督力度。这些,都为保护国内水源,减少水污染,保障居民饮水

安全,做了持久不懈的努力。

目前,我国拆船行业正面临困难期,船舶拆解物资的下游市场,已见不到买家“门庭若市”的局面。尽管生意难做,但作为劳动密集型行业,环境保护和安全生产更应成为拆船企业一条不可逾越的纪律线。

许吉翔表示,大家都是环保践行者。在“水十条”背景下,对于积极引导绿色拆解,进一步规范拆船行为,国内多部门要齐抓共管,各个部门要相互协作,共同服务好拆船行业,积极支持示范性的示范工程,促进资源循环利用。

在国内经济低迷的情况下,有的企业认为,绿色环保的做法在一定程度上增加了成本,例如防污漆作业的,都会不同程度地对企业的财物和经济收益造成压力。许处长认为,绿色纪律线是不可触碰的底线。拆船厂应该进一步开拓产品的深加工和精细化程度,提高附加值,以此扩展销售面,打通销售郁结的通道。作为政府部门,中国海事局也会为拆船企业积极争取扶持性政策、搭建平台,提高拆船认知度。通过论坛、研讨等方式,增加国际交流的机会,帮助拆船企业更好地走出低迷和困境,推进绿色发展。

政府 齐抓共管绿色GDP

目前,国内绿色环保的理念正渐渐深入人心,资源的可回收再利用程度也愈加受到重视。环保部防污司代表廖岩博士指出,尽管,水污染防治行动计划中,拆船企业是其中的一小部分,但是,它的未来发展对水体健康至关重要。拆船作业中的切割、电焊、测爆、固体废物、水处理等都会直接影响水环境质量,进而影响生态系统的良性循环。现在,国内非法拆船依旧存在,安全环保无法保障,这些不规范从今年开始,将得到全面的整治。

舟山环保局吴海龙博士认为:“水污染是长江水环境和水生态健康的头号威胁,长江接纳的废水量占全国近四成,随着长江沿岸经济社会快速发展,长江的污染承载能力不断遭遇严峻挑战。”“水十条”不仅为长江水污染防治提出了新要求,也将促使长江流域污染防治思路、理念、方法和技术的更新与发展。”作为地方环保部门,舟山正在加大拆船企业的规范作业,提高废气、废水、固废的治理力度,增强环保设施的运行和维护,让拆船企业成为地方绿色GDP的拉动力。“只有拆船行业的‘绿色之剑’舞得美,才能足够吸引发达国家船东的青睐,提升拆船业的国际化程度。”吴海龙说。

一方面,国内船舶对于舱底垃圾、生活固废的分类处置还有待改进;另一方面,国际绿色环保的要求越来越严格。目前,长三角地区正逐渐出台一些区域性的防污方案。浙江海事局危防处副处长叶倩说:“从2009年开始,浙江海事局便关注拆船行业动态,为了将循环利用的这把好钢用在刀刃上,未来,我们将与地方企业一起,拧成一股绳,形成更好的合力,在水污染防治的前进中,凝聚共识、积聚力量。”

“水十条”出台后,落实是行动计划的生命。叶倩表示,未来,浙江省政府将监管和服务并重,在执行法律法规基础上,与企业一起共同探讨、解决涉税、废钢船的进口登记等问题,找到双赢局面。同时,将符合绿色要求的企业推向更广阔的市场,把环保优势转化为市场竞争力,在国内外,打响浙江拆船企业的品牌。

中国远洋出售四艘退役船舶

本报讯 今年4月1日至4月30日,中国远洋运输(集团)公司以废钢船出售了两艘集装箱船以及两艘散货船,共计26.18万载重吨,总售价约为6500万元。

此次退役的四艘船舶,包括原隶属于中远集装箱运输有限公司的“秀河”、“雅河”集装箱船两艘,以及原隶属于中远散货运输(集团)有限公司的“天富海”、“明海”散货船两艘。(李一帆)

Vista shipping报废一艘好望角型散货船

本报讯 日前,乌克兰船东Vista shipping将旗下一艘好望角型散货船送入印度船厂报废。

于1987年,该船报废价每轻吨372美元。据现金买家GMS称,目前印度拆船厂由于缺乏集装箱船拆船交易量,已将目光投向好望角型散货船领域。(吴益帆)

拆船市场

2014年6月-2015年3月世界主要船型拆解量 单位:万载重吨

船型	2014年6月	2014年7月	2014年8月	2014年9月	2014年10月	2014年11月	2014年12月	2015年1月	2015年2月	2015年3月
VLCC	20	90	0	0	70	0	0	0	50	0
苏伊士型	0	0	20	0	0	10	30	0	0	0
阿美拉型	20	10	10	10	40	10	0	0	0	10
巴拿马型	0	0	0	0	10	10	10	0	10	20
成品油船	0	10	10	10	0	20	10	0	10	10
化学品船	0	0	0	0	0	10	0	0	0	10
小计	40	110	40	20	120	60	50	0	70	50
好望角型	0	0	50	30	0	60	0	140	190	170
巴拿马型	10	50	60	60	50	50	50	70	70	50
大灵便型	10	40	10	30	10	60	40	10	30	40
灵便型	40	40	30	40	30	50	40	30	80	50
小计	60	130	150	160	90	220	130	230	370	310
8000TEU以上	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3000-8000TEU	10	10	0	10	0	10	10	20	0	0
3000TEU以下	30	30	10	10	10	20	20	10	20	20
小计	40	40	10	20	20	30	30	30	20	20
LNG船	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0
LPG船	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0
所有船型总计	160	330	230	210	240	320	270	320	510	410

2014年3月-2015年3月孟加拉国与印度拆船价格 单位:美元/轻吨

	超大型油船拆船价格		大型散货船拆船价格	
	印度	孟加拉国	印度	孟加拉国
2014年3月	475	460	470	450
2014年4月	490	470	485	465
2014年5月	495	480	490	475
2014年6月	480	475	465	460
2014年7月	490	475	480	460
2014年8月	500	495	485	480
2014年9月	510	505	495	490
2014年10月	495	495	480	480
2014年11月	470	475	455	460
2014年12月	460	455	440	440
2015年1月	415	420	415	415
2015年2月	375	375	370	360
2015年3月	375	380	380	390

(数据来源:英国克拉松公司)

绿色拆船企业

舟山长宏国际船舶再生利用有限公司

舟山长宏国际船舶再生利用有限公司成立于2009年,公司占地面积153万平方米,拥有岸线1200米,拆解废池2个,泊位4个,年拆解废船能力达到150万轻吨,总投资近30亿元。是目前国内重点拆船企业之一。

该公司积极倡导绿色拆船、科技拆船的理念,安全环保网络、各项规章制度

度和操作规程完备,通过ISO14001、OHSMS18001和ISO9001管理体系认证,严格按照规定处理固体废物,保障安全生产措施落实到实处。“联合国开发署拆船作业中有害防污漆安全及环境无害化管理示范项目”已在该公司实施。

该公司被评为AAA级中国绿色拆船企业。

泰州市伟业拆船轧钢有限公司

泰州市伟业拆船轧钢有限公司始建于80年代初,是原交通部6家定点拆船单位之一。公司占地面积17.8万平方米,拥有岸线1400余米,驳岸码头750米,能同时停靠万吨级废钢船6艘,年拆解能力50万轻吨。

该公司坚持绿色环保拆船理

念,视“安全、环保和健康”为企业生命线,公司污染防治设备设施配备齐全,率先提出改进拆解工艺新思路,实行无害化拆解。先后通过ISO14001、OHSMS18001和ISO9001管理体系认证。

该公司被评为AAA级中国绿色拆船企业。