

土壤治理：废船源头不可忽视

记者 赵芸 北京报道

继大气污染、水污染后，土壤污染正成为我国下一步重点治理的重点。今年5月，有消息称《土壤环境保护和污染治理行动计划》(土十条)已提交至国务院审核，预计今年年内或明年年初出台。

近期，由于土壤污染的违法行为屡禁不止，环境保护部、工业和信息化部、国土资源部等部门密集出台相关文件，加大防治和惩处力度。

此前，在环保部宣传教育中心举办的政策对话会上，环保部原核安全总工程师杨朝飞表示，土壤污染防治要建立严格的环境责任追究制度。

土壤治理不容忽视

去年4月，环保部、国土资源部联合发布了《全国土壤污染状况调查公报》。该公报公布的数据显示，全国土壤总的点位超标率为16.1%，其中轻微、轻度、中度和重度污染点位比例分别为11.2%、2.3%、1.5%和1.1%。

“如不采取有力措施，今后一段时期内中国土壤污染加重的趋势将难以扭转，土壤污染将成为影响公众健康与社会稳定的重要因素。”环保部副部长李干杰日前表示，若放任不管，一些地方吃住都将成问题。

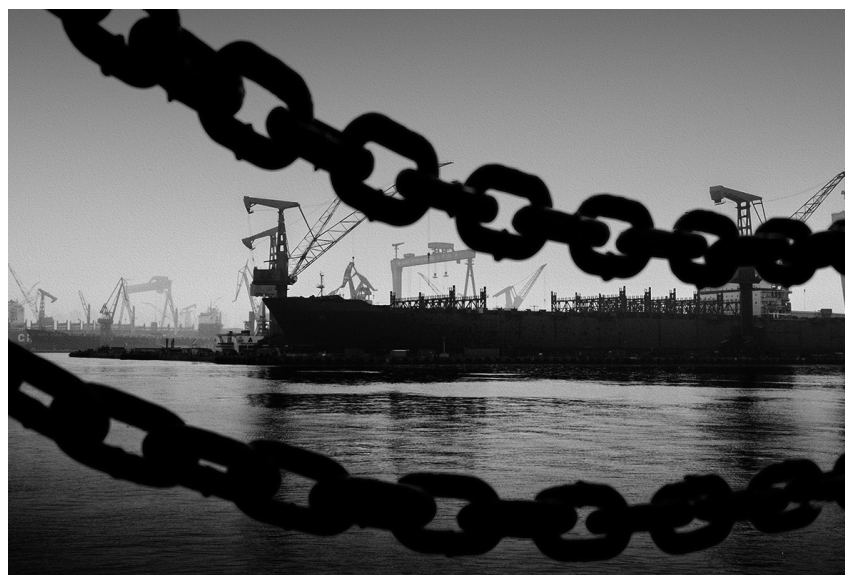
我国是造船、航运大国，改革开放以来，各类船舶建造、运营以及报废淘汰数量与日俱增，而废船上残存的各种废油、压舱水、舱底水、固体废物等，如果随意处置，非法或不规范拆解，必然导致对水陆环境造成高风险、高污染。中国拆船协会会长谢德华认为，中国拆船业的存在与发展，承担着废船拆解的重要社会责任。规范的环保拆解行为可以减少、降低乃至避免因随意与非法拆解所带来的污染。通过有效处置，将废旧船舶这一特殊商品变废为宝，不但能在绿色环保的基础上，将剩余价值最大化，还能减少因土壤污染对环境造成的不利影响。

由于土壤污染很难通过感官察觉，污染物在土壤中迁移、扩散和稀释相对较慢，造成了土壤污染具有强烈的地域性。据悉，近期上报国务院的“土十条”，将把土壤污染责任和任务落实到各级政府及相关企业。

非法行为屡禁不止

作为寿命近20年的老旧船舶，其保险和维护费用日益上升，再加上污染排放标准的不断提升，继续航行已难有盈利空间，如今它们的价值大多存在于钢铁身躯中。

美国一位名叫彼得·格温的记者曾赴孟加拉国拆船厂采访，他回忆道：“按理说，远洋航船是不应当被拆卸的，其设计可以抵御世界上最凶险的自然环境中的极端破坏力，但船上也有防油漆、石棉和聚氯联二苯(PCB)等有毒有害材料。在发达国家



家，报废船舶受到严格监督且处置代价高昂，因此，世界上大多数的船舶拆解被挪至孟加拉国、印度和巴基斯坦进行。这些地方劳动力价格低廉，而且监管松弛。”

根据他的描述，如果采用冲滩拆解方式，船体入泥地后拆解，会给水陆环境造成极大的破坏。

“听起来是门不错的买卖，但考虑到渗入我们土地当中的有毒物质，就不是这么回事了。”非政府组织“拆船论坛”的穆罕默德·阿里·沙欣对此表示担忧。

转到国内看，尽管大部分企业严格按照环保标准进行绿色拆解，但部分地区仍不同程度地存在无营业执照的拆解“作坊”或“游击队”，还有一些没有拆船资质的修造船厂也在从事拆解业务。这些非法或不规范的拆解行为，由于缺乏监管，已成为水陆环境污染的严重隐患。北方某拆船企业负责人表示，面对越来越严苛的环

保要求，企业的运营成本增加在所难免，但绿色之路是大势所趋，面对社会的和谐可持续发展，我们不能攫取眼前利益而牺牲了未来大局。在拆解效益和成本达到平衡的基础上，企业环保投入的步伐不会停止。但是，他也坦言，就在他的企业附近就有一个滩涂拆解“作坊”，这些“作坊”对环保要求置之不理。他呼吁，有关政府部门不能只监管正规拆船企业，更要严厉打击非法与违规拆解行为。

规范监管废船源头

环保部统计数据显示，2010年以来，仅中央财政资金就有16.48亿元用于土壤污染治理。“土十条”出台后，政府可向任何一个能够找到的污染责任人追索全部治理费用。而且这种责任事实上是一种无限责任，即如果有关责任方无力负担其根据法律规定应当偿付的污染治理

费用和损害赔偿费用，则任何对其控股或参股的组织和人均可成为追责的对象。

我国对船舶有严格的登记制度。船舶报废需要履行注销手续，但是船舶注销后，应该怎么处置？在何处拆解？谁来监管流向？目前尚待进一步规范。如果能从源头消除隐患，斩断祸根，老旧船舶拆解的入门关就守住了。

去年11月14日，浙江省台州市海洋与渔业执法大队在海上巡航执法时查获一艘“三无”船舶，后被执法大队没收，并首次以“拍卖”的形式进行处理。执法大队大队长李海荣说：“渔业法中没收是最严厉的处罚。”他表示，他们也是首次以拍卖的形式进行处理，因“三无”船舶必须进行拆解，所以此次拍卖的是这艘船的残值(即船上钢板的价值)，来参加拍卖的也是回收废旧钢铁的业主。拍卖成功后，该市的海洋与渔业部门将全程参与监督该船的拆解过程。尽管渔船和商船有所不同，不过，其拆解要求是一样的，务必安全、环保。

在近期召开的拆船协会部分地区会员企业座谈会上，一些拆船企业要求政府部门规范废船拍卖行为，禁止非拆船企业参与废船竞拍拍卖活动，从根本上防止废船落入非法拆解渠道。

谢德华认为，不论是运输船舶、渔船，还是公务船舶，虽属不同类型或用途，且又隶属不同部门管理，但其报废监管基本要求、拆解准入基本标准应该是一致的。因此，各类废船要想得到妥善处置，必须要建立健全并完善废船监管与拆解管理法规制度和体系，从源头抓起，让船舶得到安全环保拆解，进而使水陆环境污染得到有效控制。

言木说市

时至6月，2015年行将过半。继第一季度GDP同比增长7%这一多年新低后，第二季度国内经济也难见明显好转。据官方数据，5月工业生产者出厂价格指数(PPI)虽降幅稍有收窄，但已是连续39个月同比下降；中国制造业采购经理指数(PMI)为50.2%，比上月微升0.1个百分点。“微回暖”的经济形势表明，一系列稳增长政策正逐渐发挥作用。

再观拆船，难现起色。昔日常常把拆船市场形容为“好三年坏

三年”，如今低潮已持续三年有余，市场表现难如人意，下游市场的下行波动和不稳定性，深深地伤害着拆船人。究其根本原因，还是造成这次市场低潮的因素不同往昔，也就是国内经济增速换挡放缓，外需不足、内需之力和相关产能结构性过剩。

目前国内经济下行压力仍大，稳增长仍是第一要务。近期，国务院常务会议中3次都在部署盘活和统筹使用沉淀的存量财政资金，加大重点领域有效投资，支持经济增长。有专家称，稳增长措施会致第三季度乃至今年中国经济企稳复苏。不过，笔者认为，拆船人还是要对此次拆船低潮期有冷静的认识，足够的准备和持久的耐心。

双水拆船通过循环经济试点示范验收

本报讯 近日，国家发展和改革委员会、环境保护部、科技部等7部委联合发布《通过验收的国家循环经济试点示范名单(第二批)》公告(2015年第11号)，列入首批国家循环经济试点示范单位的广东省江门市新会双水

拆船钢铁有限公司通过试点验收。据悉，凡是通过验收的单位，可继续享受试点单位在投资、金融等方面的优惠政策，并将在组织开展循环经济“十百千”示范行动中在同等条件下可以优先考虑。(卢汉)

5月份国内拆解废钢船19.62万轻吨

本报讯 2015年5月，国内拆船企业成交国内外各类废钢船共19艘、19.62万轻吨，约合71.4万载重吨；轻吨量环比增长2.5%，同比下降14.4%。受废钢船成交价下降影响，今年5月份国内外废钢船贸易成交额约2.58亿元人民币，同比下降41.7%。

其中，5月份成交进口废钢船11.53万轻吨，35.6万载重吨，轻吨量环比和同比分别增长103.3%和23.4%；平均单价为每轻吨225.3美元，环比和

同比分别增长6.4%和下降30%。5月份成交国内废钢船8.9万轻吨，约合35.8万载重吨，轻吨量环比和同比分别下降39.9%和40.4%；平均单价为每轻吨1,226.2元人民币，环比和同比分别下降2.3%和35.7%。

2015年1-5月，成交的进口废钢船中，散货船(含杂货船)轻吨量占总量的44.3%；在成交的国内废钢船中，散货船(含杂货船)轻吨量占总量的87.3%，其中64.4%废钢船系中国制造。(卢汉)

规范船舶拍卖 须从源头抓起

拍卖，即价高者得，但其中要是落入了一些不讲规矩的客户，那就变成了一项不正经的买卖。同样，废船拍卖行为不规范，非拆船企业滥充充数，参与废船竞拍活动，一旦废船落入非法拆解渠道，这生意便成了“赔本”的买卖。

老旧船舶停运，并不代表寿终正寝，他们身上还贮藏着大量的“剩余价值”等待挖掘。在此之前，这一特殊商品花落谁家，就看货物的价值有多大，买家的兴趣有多高了。船舶拆解作为循环经济的一部分，本身就带着绿色的环保标志，国内正规拆船企业近几年更是花足力气，不但变废为宝，使废旧船舶得到有效处置，还紧跟国际步伐，安全、环保拆解，减少了污染物的排放，真正做到了“人与自然的和谐可持续发展”。

被政府及相关机构认定的绿

色拆船企业作为竞拍主体，在目前的市场环境下，其经营模式和收益高度一致，总的来说，在同一起点线上的竞拍价格不会有太大差别，价格的波动也在正常区间内。但这其中，还是夹杂了一些不明身份的鱼目混珠者。有些是个人，有些是非正规拆船企业。他们的进入，一方面增加了其他竞拍者的压力，另一方面扰乱了拍卖秩序，违背了公开、公平、公正的竞拍原则。由于非环保拆解成本较低，极易抬高拍卖价格，废船一旦落入非法拆解厂，就会对环境造成二次污染。

浙江某拆船企业负责人透露，该省某些地区的一些报废船舶或者打捞船舶的后续工作并不能使船只得到妥善处理。有些部门抱着“能卖走就行”的态度，将废旧船舶进行随意处理，不管是否有正规的经营许可证、资格证件等，就算是

个人，也只需要提供一张身份证，就能轻松购得废旧船舶。可见，这些船舶被视为工业垃圾，相关部门力求在极短的时间内将其卖出去，了却了一件烦心事。但从长期看，这样的做法破坏了合理的市场竞争行为，对正规拆船厂造成了不小的压力，并且不利于循环经济的良性发展。看似老旧船舶的价值实现最大化，其实，这是以牺牲环境为代价的行为。

为保障船舶绿色拆解，还水资源一份纯净，废船的妥善处置要从源头抓起。

因此，相关政府部门必须明晰拍卖者身份，规范拍卖行为，设立相应的准入门槛，追踪拍卖船舶的流向等。只有这样，才能保障船舶环保拆解，为堵住水陆污染漏洞设立一道重要关卡。

(赵芸)

拆船市场

2014年7月-2015年4月世界主要船型拆解量

单位：万载重吨

船型	2014年		2014年		2014年		2014年		2014年		2015年		2015年		2015年		2015年		
	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
油船	VLCC	0	0	70	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	苏伊士型	20	0	0	10	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	阿曼型	10	10	40	10	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	巴拿马型	0	0	10	10	10	0	10	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	成品油船	10	10	0	20	10	0	10	10	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0
	化学品船	0	0	0	10	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
散货船	小计	40	20	120	60	50	0	70	50	20	10	0	0	0	0	0	0	0	0
	好望角型	50	30	0	60	0	140	190	170	370	160	0	0	0	0	0	0	0	0
	巴拿马型	60	60	50	50	50	50	70	50	100	30	0	0	0	0	0	0	0	0
	大灵便型	10	30	10	60	40	10	30	40	20	50	0	0	0	0	0	0	0	0
	灵便型	30	40	30	50	40	30	80	50	60	40	0	0	0	0	0	0	0	0
	小计	150	160	90	220	130	230	370	310	550	280	0	0	0	0	0	0	0	0
集装箱船	8000TEU以上	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	3000-8000TEU	0	10	0	10	10	20	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	3000TEU以下	10	10	10	20	20	10	20	20	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0
	小计	10	20	20	30	30	30	20	20	20	10	0	0	0	0	0	0	0	0
	LNG船	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	LPG船	0	0	0	10	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0
所有船型总计	230	210	240	320	270	320	510	410	600	320	0	0	0	0	0	0	0	0	

2014年4月-2015年4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
2015年4月	390	400	400	415
2015年5月	360	370	360	360

(数据来源：英国克拉克松研究公司)

绿色拆船企业

江门市新会双水拆船钢铁有限公司

江门市新会双水拆船钢铁有限公司成立于1984年，是集拆船、铸造箱角、轧制型材、精制钢管于一体的较大集团企业，是目前全国最大的箱角和内角柱型材生产基地。公司占地面积16万平方米，年拆解能力达100万轻吨。

该公司重视安全生产和环境保护工作，严格执行废水达标排放和固体

废物填埋等环保要求，重视发展废船资源的循环利用及深加工研发工作，热心公益事业，先后通过ISO14001、OHSMS18001和ISO9001管理体系认证。2005年，该公司被列为国家首批循环经济试点单位，并通过国家试点示范验收。

该公司被评定为“AAAA级中国绿色拆船企业”。

江苏长荣钢铁有限公司

江苏长荣钢铁有限公司成立于1993年，是集拆船、修船为一体的合资企业。公司占地面积24万平方米，拆解场地10万平方米，拥有岸线1400余米，建有17万吨、10万吨级船坞各1座，年拆解能力达30万轻吨。

该公司以“污染防治、绿色循环”为宗旨，拆船各类环保设施齐

全，经营管理较规范，开展废船物资的循环利用和深加工。该公司在质量、环境和职业健康安全管理体系方面坚持安全生产作业，持续发展的方针，先后通过ISO14001、OHSMS18001和ISO9001管理体系认证。

该公司被评定为“AAA级中国绿色拆船企业”。

大型数控等离子切割机 ◆ 型梁生产流水线 ◆ 平面分段生产流水线

华联科技——中国造船焊割设备生产基地

PCB单面焊接装置 (应用于大连船舶重工)

无锡华联科技集团有限公司
地址：江苏省无锡市新区南泉路238号
电话：0510-8538111/222333
传真：0510-85381880
http://www.wlwhj.com E-mail:sales@wlwhj.com

SaierNico 赛尔尼柯伴您远航无忧!

当好中国海事配电行业排头兵!
SaierNico为国内外厂家的船舶配电产品提供全球化服务!

济南昌林气囊容器厂有限公司

主要产品：船舶上排、下水及起重、搬运用气袋；船舶、码头用充气式橡胶靠球

● 气囊ISO14409国际标准和球GB/T14822国家标准起吊单位 ● “昌林”牌为山东名牌和著名商标

● 气囊与球均为国家发明专利产品(专利号：ZL200510042556.8; ZL200410023588.9)

● 企业通过ISO9001:2008质量管理体系认证 ● 国际领先的海上石油平台气囊下水技术

地址：山东省济南市槐荫区济齐路317号 邮编：250023
电话：0531-85971007 85971008 传真：0531-85960249
董事长：孙奇香 http://www.cqlnq.cn E-mail:85971008@163.com

浙江象山焊接衬垫厂

● 获CCS、ABS、GL、LR、BV船级社认可证书
● 获DNV、NK、KR船级社认可证书
● 获ISO9001:2008国际质量管理体系认证证书
● 获浙江省高新技术企业、宁波市名牌产品、知名商标证书

专业研究、开发、制造各种规格的陶瓷焊接衬垫

地址：浙江象山丹东南路219号 邮编：315711 电话：0574-65781006
法人代表：胡金福 手机：13906841319 电话：0574-65789890 65786000
销售经理：董安祥 手机：13805851628 电话：0574-65781095 65789891
http://www.zjshw.com E-mail:back@mail.jstg.com.cn

江阴市三杰实业有限公司

主要产品：船用蒸汽锅炉、导热油炉、换热器、压力容器、LNG储罐及系统

● 公司已通过CCS、GL、DNV、BV、ABS、NK、LR等工厂认证
● 公司已通过ISO9001:2008国际质量管理体系认证

公司地址：江苏省江阴市临港新城利西里71号 邮编：214444
电话：0510-86092887 传真：0510-86631846
http://www.sanjieboiler.com E-mail:jysj_marineboiler@163.com

上海电气 SHANGHAI ELECTRIC

纯物理压载水处理装置

Cyeco BWMS

提供全船信息BWMS融资租赁服务
www.cyecomarine.com