

2019年国内拆船企业生产经营低迷

拆船协会会员企业成交各类废船175艘,共计约16万吨

自2017年4月18日,十八届中央深化改革领导小组第三十四次会议通过《关于禁止洋垃圾入境 推进固体废物进口管理制度改革实施方案》,决定2019年前制定“分行业分种类制定禁止固体废物进口时间表”,逐步取消进口固体废物之后,国内加快了对进口固废管理体制的改革与政策调整。2019年是国家禁止废船进口政策实施的第一年。这一年,中国拆船协会会员企业(以下简称拆船企业)主营业务的生产经营依旧延续2018年的低迷状态。

据统计,各拆船企业成交各类废船175艘,共计约16万吨(约合15.75万吨),总成交吨量同比减少34.8%。其中运输船舶、特种船舶共43艘,共计13.5万吨。成交总贸易额约2.97亿元人民币。

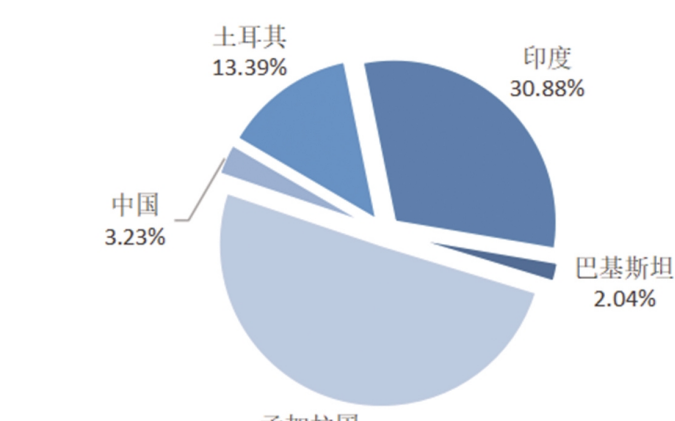
在2019年世界拆船五国拆船总量中,中国拆船总量占比(以轻吨计)仅为3.23%,列居第四位。

从船龄看,2019年拆船企业成交的运输船舶、特种船舶中,船龄在18年以内(含18年)的9艘,约占总成交量的20.9%,轻吨量约占船舶总吨量的7.7%,同比2018年成交国内外废船上涨6.5个百分点。

从成交船型看,2019年拆船企业仍以拆船货船、集装箱船、油船为主。其中,散货船(含杂货船)共6艘4.41万吨,占可统计轻吨数船舶总吨量的32.67%,与2018年成交的散货船轻吨量相比,增加了1.4倍;集装箱船5艘1.04万吨,占可统计轻吨数船舶总吨量的7.7%,与2018年成交集装箱船轻吨量相比下跌81.43%;油船8艘0.97万吨,占可统计轻吨数船舶总吨量的7.2%,与2018年成交油船轻吨量相比上涨76.36%;其他船型24艘6.02万吨,占可统计轻吨数船舶总吨量的44.6%。

从生产经营特点看,2019年,各拆船企业所拆解的废船主要来源于国内船东运营的各类报废运输船舶(不含悬挂国外方便旗船舶)、走私船舶或其他船舶,且绝大多数为小型船舶(2019年平均拆解废船吨位每艘不足千吨);拆船企业成交的运输船舶、特种船舶等主要船型有31艘船舶为“中国制造”,占比为47.7%。

随着国内废船市场需求变化,废船市场价格总体上升。2019年,各拆船企业成交的运输船舶价格总体呈现波动上升态势。2019年1月运输废船成交均价为每轻吨2125元,12月约为



2019年世界拆船五国船舶拆解量分析图

每轻吨2447元,上涨15%。2019年成交各类废船均价每轻吨约1886元,同比上涨1.26倍。

不过,国内拆船企业依旧面临拆解能力过剩、生产经营困难的难题。尤其是国家禁止废船进口政策的实施后,主要依靠拆解进口废船为主的国内拆船企业供应链出现断裂,再加上拆船产业缺少统一管理,国内各类废船流向管理缺失,废船交易市场监管与运作的不够规范(国内渔业船舶、内河船舶、军用船只和海工装备报废拆

解分别隶属不同“监督拆船污染的主管部门”进行管理),还有个别地方环保督查执行标准规范不一,有的对管辖区域内的拆船活动,采取“环保一刀切”措施等,进而造成国内拆船企业有船难买、无船可拆,生产经营停滞,导致有资质拆船企业拆解能力被大量闲置。一些企业因生产经营连续性受阻,出现资金周转失灵、资金链断裂的情况,面临严重的财务危机,有的企业正面临资产重组、托管经营,有的企业甚至进入了破产程序。(中国拆船协会)

积极建言献策 坚持绿色发展

2019年,中国拆船协会开展相关废旧船舶安全环保处置的研究,完成了多个拆船相关标准编制与重点课题项目

记者 赵芸 北京报道

中国是最早倡导绿色拆船的国家,是国际海事组织(IMO)拆船外交大会审议通过《2009年香港国际安全与无害环境拆船公约》(以下简称《香港公约》)的主要贡献国之一。目前,中国与印度、孟加拉国、巴基斯坦和土耳其等四国,承担了全球约95%以上废旧船舶的拆解,是世界上五大拆船国家之一。

伴随着改革开放,中国拆船业逐步形成并发展壮大,对减少或消除废旧船舶对环境的影响,促进废旧船舶物资的循环利用起到了积极作用,更成为了国家发展循环经济、建设“两型”社会和生态文明不可缺少的一支力量。如今,中国已成为世界造船、航运大国,在发展国家海洋战略、加快推进“21世纪海上丝绸之路”倡议的进程中,中国拆船业作为处于船舶产业链末端的行业,发挥了不可忽视的作用。

近年来,国内拆船业通过开展供给侧结构性改革,不断深化过剩的拆解能力,中国拆船协会通过力争保有一定数量、规模可控、布局合理的国内拆船企业,使拆船业在消除废旧船舶对环境的影响、实行船舶资源循环利用,确保港口、航运与渔业、海工生产安全等方面,发挥其在船舶产业链不可或缺的作用。

本记者从近期召开的拆船协会五届六次理事会上获悉,在国家禁止废船进口政策实施的第一年里,中国拆船协会积极建言献策,开展多项研究工作和课题项目,为推动拆船行业的有序发展,促进拆船企业的健康经营开展了一系列有益工作。

加强行业宣传 积极建言献策

2019年,中国拆船协会完成了国内拆船业对《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》修订草案的意见征集工作,并向全国人大常委会法制工作委员会书面报告对相关条款修改意见和建议。

围绕国家有关进口固体废物管理体制体制改革,中国拆船协会向国务院办公厅督查室、交通运输部、生态环境部、工业和信息化部等反映国际船舶运营特点,以及规避、消除从事国际运营的船舶可能对水陆生态环境影响的意见建议。

持续做好宣传工作,中国拆船协会保持主动发声的态度,积极办好协



会官网,编好会刊简报,及时传达政策信息,报道相关市场动态,发布数据讯息等。其中,2019年6月5日《中国船舶报》刊发的《拆船业如何应对进口管理制度改革后的大变局》专访文稿,以及有关媒体记者深入企业调研采访,及时报道反映行业、企业意见和建议,其中一些意见和建议,得到了有关部门的关注和重视。

开展相关研究 提出可行建议

2019年,中国拆船协会重点开展了规范国内渔业船舶、内河船舶、军用舰船以及走私船舶的安全环保处置,以及国际拆船技术管理交流合作的研究,向有关部门提出意见建议;反映规范走私船舶拆解处置的意见建议,得到海关的积极响应;积极参加有关军退水上装备回收处置调研;访问中国远洋海运集团有限公司、招商局集团有限公司等国内大型航运公司,调查分析废船市场前景及船东拆船需求趋势;会同会员企业一道,配合有关地方政府就粤港澳大湾区船舶循环产业链发展规划,做好区域内国际船舶的报废处置提出建议。

值得一提的是,中国拆船协会还与有关部委、行业协会一道,积极推进IMO《香港公约》批准进程,通过参加《“香港公约”》批约对策研讨工作会、“IMO船舶拆解及香港公约研讨会”“中国金属循环应用国际研讨会”等,该协会与IMO、孟加拉国政府工业部和孟加拉国拆船协会、澳大利亚商会议以及欧盟驻华使团深入开展交流活动,就安全环保拆船等方面交换意见,了解各国间的绿色拆船需求、合作领域及前提条件,共同探讨开拓国内拆船业“走出去”,以及进行国际间拆船技术管理等方面的交流

合作渠道的可行性,以期推动中国尽早批准《香港公约》。

组织完成课题 加强自身建设

2019年,中国拆船协会配合生态环境部完成国际环境标准——《排污许可证申请与核发技术规范 废弃资源加工工业》的现场考察、问卷调查、座谈讨论、编写审定等工作。2019年8月,生态环境部以国家环境标准HJ1034-2019颁布施行。

中国拆船协会协助全国污染源普查办公室,完成了“第二次全国污染源普查废弃资源综合利用行业”中有关拆船行业产污系数调研与修正工作。

同时,中国拆船协会还组织完成多个重点科技课题项目。与生态环境部环境保护对外合作中心合作,在协会会员企业协助下,完成了“中国拆船行业ODS制冷剂、哈龙灭火剂调研和回收方案编制咨询服务项目”,对废船企业ODS制冷剂、哈龙灭火剂回收和回收方案编制咨询服务项目,对废船企业ODS制冷剂、哈龙灭火剂回收和回收方案编制咨询服务项目,对废船企业ODS制冷剂、哈龙灭火剂回收和回收方案编制咨询服务项目。

在此基础上,中国拆船协会还积极为会员服务,加强协会自身建设。

首先,开展学习教育,落实巡视整改。结合国务院国资委党委“不忘初心、牢记使命”主题教育活动,该协会秘书处认真组织学习领会党的十九大报告有关生态文明建设的论述,学习国家有关法规、政策、标准与规范,组织参观中国革命旧址和新中国成立70周年成就展等团建教育活动,通过主题教育、巡视整改以及学习教育活动,进一步提高秘书处为行业企业及政府服务的使命感、责任感。

其次,行业企业调查走访活动制度化。中国拆船协会坚持每年至少组织一次主要地区的会员单位走访调研活动,通过实地走访企业、行业协

会和政府部门,以及召开座谈会等形式,调查了解并掌握一线相关情况和问题,及时向有关政府部门沟通反映,或在行业内提出指导性意见。对会员单位的来信来电来访,基本做到件件有回应。

再次,组织岗位培训。中国拆船协会与中国船舶工业安全生产培训中心合作,举办了“第七期可燃性气体测试技术、动火作业审批资格及安全培训”培训班。自培训班举办以来,先后有40余家企业、近300人次参加培训并取得了岗位证书,为企业一线人员持证上岗、确保拆船作业生产安全提供保障服务。

最后,积极筹建专家委员会,坚持协会工作的质量管理。为建立政策研究、标准规范编制以及重大问题的研讨机制,2019年,该协会初步完成委员会成员的遴选,制定了委员会工作运作机制方案;2019年9月,该协会通过ISO9001:2015质量管理体系认证资格的年度审核。

2020年是落实《拆船业“十三五”发展规划》的收官年,在新的一年里,中国拆船协会将继续加强贯彻国务院《防止拆船污染环境管理条例》,引导拆船企业落实环保督查要求,按照国家标准《排污许可证申请与核发技术规范 废弃资源加工工业》,依法申领新的排污许可证;立足国内拓市场,与各类船舶(含海工装备)的主管机构、船东,以及产权交易所、拍卖协会等机构沟通,促进规范国内废旧船舶交易行为和流向管理,坚决依法举报非法拆船行为,实现依法回收拆解处置,净化废船拆解市场环境。

2020年,中国拆船协会将继续通过正当渠道反映诉求,努力把国内渔业、内河、海运、海工装备、军用品及相关领域的废船(装备)的流向管理与回收处置,统一到国务院拆船条例和排污许可证标准规范上来。

同时,该协会将继续推进《香港公约》批约进程;开展国际船舶在我国水域运营出现影响生态环境问题,以及促进国家对拆船业实施归口管理的对策研究,适时向有关机构提出合理化意见建议;加强行业宣传组织和市场预测等工作,在政策与市场变化中,不断拓宽企业生存与发展的空间,努力创造促进行业、企业稳定发展的外部环境。

中国拆船协会五届六次理事会上工作报告提出,新的一年,该协会仍将以实干笃定前行,不惧风雨,不畏险阻,持续为规范国内拆船行业的健康发展,为国家生态文明建设,实现船舶产业绿色发展贡献一份力量。

言木说市

今年6月5日,是第49个世界环境日。

4月29日,十三届全国人大常委会第十七次审议通过修订后的《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》,自2020年9月1日起施行。修订固体废物防治法是打好污染防治攻坚战的重要内容,事关贯彻落实党中央关于生态文明建设的决策部署,有利于健全污染防治长效机制。

我国是全球造船大国和船舶输出的主要国家之一,同时,我国又是海洋运输与海上渔业、海工生产作业大国。我们认为,从事海上运输、生产作业的船舶(含海工平

台等)退役报废后,应属于海洋固体废物。

按照“谁生产谁回收”的生产者责任延伸制理念,在我国管辖的海域内提供废旧船舶无害化处置解决方案和相关综合性服务,既有利于保障水上运输与生产作业的安全,消除废旧船舶自身,以及碍港、碍航等安全与污染环境的隐患,也符合发展国家海洋战略,建立“海上丝绸之路”的根本要求。

在新修订的固体废物防治法第一章“总则”第二条中,有“固体废物污染环境防治和放射性固体废物污染环境的防治不适用本法”的表述。因此,为有效解决废旧船舶等固体废物污染海洋环境的防治,实施规范管理,建议国家有关部门应尽早制定与之配套的法律法规。

浙江省坚决叫停 舟山地区违法拆船行为

本报近日,浙江省对舟山地区的违法拆船行为,进行了坚决叫停。舟山市普陀区某船舶修造厂因未办理船舶拆解相关手续,进行船舶拆解作业,涉嫌违反了《中华人民共和国环境保护法》第十九条第二款、《中华人民共和国环境影响评价法》第二十二条款第一款及第二十五条、《防止拆船污染环境管理条例》第六条第一款的规定。

普陀分局根据《中华人民共和国环境保护法》第六十一条、《中华人民共和国环境影响评价法》第三十一条第一款、《防止拆船污染环境管理条例》第十七条第三款、《环境保护主管部门实施查封、扣押办法》第四条第六项,依法对该厂涉嫌未批先建的违法行为立案查处并责令该厂恢复原状,为制止可能造成的严重污染的违法排污行为,对该厂主要生产设施等进行了查封。

接到线索 突击检查

2020年元旦假期,舟山市普陀分局接到线索,位于东港街道的某修船厂正在进行船舶拆解作业。环境执法人员立即对该厂进行突击检查,发现该厂厂区南侧船排上有4艘渔船正在被拆解。根据《建设项目环境影响评价分类管理名录》第73船舶和相关装置制造及维修项中“拆船、修船厂”应编制环境影响评价报告书。该厂未办理船舶拆解相关手续,涉嫌存在未批先建的违法行为。

经查,该厂主要经营业务为渔船修理。因元旦假期临近,该厂负责人存在侥幸心理,想利用假期政府部门监管相对薄弱,对渔船进行拆解。该厂于2019年12月29日承接了4艘渔船的拆解业务。12月30日,4艘渔船一抵达当地工人就开始加班加点的进行拆解。2020年1月1日,普陀分局环境执法人员检查时,现场有汽吊正在对切割下来的废钢材进行装运,其中1艘渔船的驾驶室已被拆除,另3艘正在逐步拆解中,检查时该厂已完成了总拆解量的20%。

南亚拆船业逐渐复工

本报近日,南亚拆船业正逐渐复工,为全球各地日益增多的船舶闲置吨位提供了另一种处理方式。

过去几周,新型冠状病毒肺炎疫情在印度、巴基斯坦以及孟加拉国的暴发,各国对各大企业内的工作人员进行了严格出入管理和疫情防控措施,这也导致南亚地区的拆船企业陷入停滞状态。

现买家Best Oasis报告称,在巴基斯坦,按照标准的操作流程,允许大多数外国船员靠岸下船。靠岸前,船舶至少需要在海上航行15天;如船舶从上一港口启程在靠港前航程不足15天,则需要在加达尼船地停留,直到满足15天航程为止。

一个月前,针对停靠印度港口载有印度船员的船舶,印度制定了印度船员上下船标准操作流程。印度的现买家以及船舶回收协会要求航运部门制定标准操作流程,为滞留在船上的外籍船员提供下船支持。

同时,据“联合船舶经纪”报道称,考

发现这一违法行为后,普陀分局环境执法人员立即依法予以制止,并进行调查取证,对该厂涉嫌未批先建的违法行为立案查处。为制止可能造成的严重污染,普陀分局对该厂主要生产设施等进行了查封。

因渔船已被部分拆解,长时间停放存在一定的安全隐患,出于安全问题考虑,对于该厂违法拆船涉及的安全生产相关问题,普陀分局及时发函给属地街道和应急管理部门,请相关部门就涉及安全生产的相关情况予以关注。同时,普陀分局环境执法人员对辖区内的其他船舶修造单位进行了突击检查,并向各单位再次重申严禁违法拆船。

之后,普陀分局对该厂负责人进行了约谈,同时要求该厂及时处置4艘船舶。期间,普陀分局主动帮助企业联系了舟山市的某正规拆船企业,处置4艘船舶的后续拆解事宜。因4艘船舶的船体已被部分拆解,无法直接通过海上和陆上运输的方式装运,该厂通过分段拆解的方式装运至正规拆船企业作进一步拆解。期间,普陀分局落实专人对该厂进行全程跟踪,确保不发生突发事件。最终,4艘渔船经分段拆解后顺利装运至正规拆船企业处置,企业完成了场地清理并恢复了原状。

依法处理 严厉打击

据悉,渔业是舟山市普陀区的重点产业之一。每年会有大量的渔船因各种原因需要报废拆解。海洋渔业部门曾指定6家船企作为政府的定点船舶拆解单位,但这6家船企既无环保拆解许可,也未建设规范的拆解场地,然而船舶拆解会产生大量的一般工业固废和危险废物,因此违法拆船作业被舟山市生态环境局普陀分局叫停。

渔船拆解作业所需设备简单,作业时间较短,虽然普陀分局通过法律宣传、网格监管、专项执法等手段,严厉打击非法拆船作业,但仍有个别船企会暗地里从事非法拆船活动。

(浙江生态环境厅)

感到台风影响,孟加拉国政府允许一些拆船厂拆除在吉大港锚地等候的船舶。

全球最大的船舶现金买家GMS在最新周报中表示,尽管印度和孟加拉国对拆船企业的管理和限制有所放松,但对载有外籍船员的船舶仍有诸多限制。

GMS表示:“未来几周,国际船舶的停航限制可能会得到进一步放松。但目前而言,只有那些获得特别豁免或船上载有本土船员的船舶才能在印度和孟加拉国靠岸。”

目前,印度允许载有印度/外籍的船舶靠岸,但不允许载有国际/外籍船员的船舶靠岸或停在锚地。土耳其也是如此。

在孟加拉国,如果未能得到警察和移民局的特别许可,外籍船员不得下船。

英国克拉拉克松研究公司在最近一期周报中指出:“目前看来,确实有更多船东开始试水,向船舶回收领域输送了更多船舶。”

(考溪)