

拆船业：何以担当合格“清道夫”

□ 全媒体记者 罗强



只有规范有序才能促进绿色拆船。 石磊 供图

尽管进口废船明年被列入禁止进口目录,但这并不影响国内废船拆解行业对我国社会经济的作用。

“船舶拆解业是国家发展循环经济,建设资源节约型和环境友好型社会的重要组成部分,通过对报废船舶的回收与安全环保拆解,使大量的废船资源得到充分的循环再利用,防止废船对环境的破坏。同时,拆船业也是现代服务业,作为‘清道夫’,承担着确保港口与航道安全的义务和责任。”中国拆船协会会长谢德华日前接受本报记者采访时说。

多年来,拆船业一直担当绿色环保使者,同时也承担着社会责任。

1. 承担产业链末端社会责任

我国是海岸线长、内河流域发达的国家。船舶是从事渔业和水上开采生产、货物运输、科学实验、海事海防的重要工具。改革开放以来,我国已成为全球造船、航运、渔业和海上勘探开采生产的大国之一。

“船舶如同其他物质产品一样,具有一定的生命周期,退役后必须进行安全环保拆解,这是目前国际上公认的消除废船污染环境的方式。”谢德华说,拆船业虽处在船舶建造、航运、生产、作业、拆解的循环产业链中的末端,但却是不可缺少的有效处置废船资源、承担船舶产业链末端社会责任的行业。

据介绍,船舶建造时,需要耗费大量的优质钢材、贵金属和配备先进的机电、装卸设备。报废船舶拆解后可以得到大量优质钢材、有色金属和机电设备及零部件。

“废船拆解下来的废钢是优质废钢,深受钢铁冶炼企业的青睐,有利于钢铁冶炼和特种钢的生产;利用废船废钢可以加工生产模具、法兰盘、集装箱箱角、小五金工具与配件、农机具等;废旧木船板可加工精美的家具;还可以生产浮船坞、沉箱或用于生产维修等等。”谢德华介绍道。

业内人士指出,拆船业作为第三产业,为确保上游产业的履行履

旧船舶拆解的社会责任,为带动下游产业的发展,发挥了应有的服务保障作用。

中国拆船协会提供的资料显示,据不完全统计,2007年至2017年间,该协会会员企业累计拆解国内外各类废船3000艘,超过1930万吨(约为1.2亿载重吨)。回收利用的黑、有色金属等材料约1800万吨,可减少约5000万吨原生铁矿石开采和约2000万吨二氧化碳排放。目前我国与印度、孟加拉、土耳其和巴基斯坦等四国是世界上主要拆船国家。据国际海事组织统计,这5个国家拆解的年均拆解量约占世界总量的90%-95%。我国在这5个

拆船国家中的年均拆解量占比为20%-25%。

我国是世界上倡导绿色拆船最早的国家之一。20世纪80年代,根据国务院《防止拆船污染环境管理条例》,原国家物资部和中国拆船协会先后制定了若干安全环保拆解的导则和措施,2005年,由中国拆船协会起草完成并经国家发改委批准颁布了世界上首部拆船行业标准《绿色拆船通用规范》;2015年,中国拆船协会还编发了首个由拆船国家自有的、体现绿色拆船理念的《拆解废船买卖合同》。一系列规章制度的出台,为拆船业绿色发展奠定了基础。

2. 处置不当成拆船“绊脚石”

谢德华告诉记者,从废船处置角度看,废船不及时得到有效处置,对环境的危害巨大。

“如果在实施拆解环节中,能够严格按照国家法律法规和相关标准拆解报废船舶,其船舶拆解过程中所涉及的环境污染和职业健康风险是可控的,也是最低的。完全低于废船随意丢弃、随意处置(非法拆解)的风险。”谢德华说。

但现实的情况是,国内一些废船处置不当的情况依然存在,给安全、环保和健康带来的风险。

目前,社会上确有对拆船必须取得环评资质的要求不了解的问题,有的片面认为能造船修船就能拆船,有的船舶主管部门的拆船管理规定,不符合国务院《防止拆船污染环境管理条例》的要求,致使根本没有进行拆船环评的一些船舶修造企业,被某些部门指定为某种船舶的“定点拆船厂”。这些披着“合法”外衣的“定点拆船厂”的大量存在,拆船的安全环保将难以控制。

北方某拆船厂负责人告诉记者,一些没有拆船资质的船厂,既没有规

范的拆船程序,更没有什么技术要求,拆解的随意性很大,船上垃圾和危废处理不规范或随意倾倒掩埋,容易造成环境污染。如此一来,给外界造成拆船污染严重的错觉。实际上,正规的、有资质的拆船厂是有严格作业规范和监管要求的,只要按照规范和要求做,是能将废船拆解可能带来的污染控制至最低。

谢德华说,报废船舶流向管理缺少监管也是导致拆船市场不规范的一大因素。有关部门对所管辖的船舶报废,在批准注销《船舶登记

证》后,缺少这些废船送拆环节的监管措施。如果拆解的废船流向缺少跟踪,极易导致废船经拼改装,从事非法航运生产,或流入非法拆解渠道。

此外,废船交易行为不规范,是另一个主要原因。谢德华说目前拆解的废船多是通过拍卖市场进行交易,但由于缺少对参与竞标人拆船资质审核的法律法规要求和必要的审核机制,那些环保投入大、拆解成本高的正规拆船企业,只能称臣于那些无资质的企业、作坊和自然人。

3. 拆船,需要行业准入

针对上述问题,谢德华建议,规范国内废船拆解秩序,涉及各类船舶主管部门的,要严格按照国务院《船舶工业调整和振兴规划》中明确提出“规范发展拆船业,实行定点拆解”的要求,“水十条”“土十条”,以及商务部、环保部等八部门印发的《关于规范发展拆船业的若干意见》文件精神,对所有从事拆船作业的企业实行统一的规范管理。对船舶回收拆解管理应该像报废汽车一样,建议国家尽早组织制定《报废船舶回收管理办法》,对实施对报废船舶行业的准入制度,统一国内各类废船安全无害环境拆解的法律法规体系。

谢德华还建议,结合相关国际

公约、法案或有关标准规范与技术导则,以及我国各类船舶拆解活动现状,组织制定具有可量化、可操作性,适合运输、渔业、海工装备、政府和军用等船舶的统一拆解标准规范,指导各类船舶的安全环保拆解活动及行为,便于政府部门的监管与执法。

严厉打击非法拆解活动和行为。各船舶管理部门要清理和修订不符合国务院条例和有关法律法规的部门规定;对不符合国务院《防止拆船污染环境管理条例》《防治船舶污染海洋环境管理条例》和原环保部《建设项目环境影响评价管理目录》,未经拆船“环境影响评价报告书(表)”的“定点拆船厂”——

船舶修造企业,以及非法从事拆船作业的企业,予以整顿和清理,强化对其拆船环评的事中事后监管。对内河流域各类废船私拆乱拆的“作坊”和“游击队”进行整治,清除非法拆船乱象。

谢德华介绍说,党的十八大以来,国家强调生态文明建设,强化了环保督查力度,一些非法拆船活动得到遏制。他建议,应该借此东风,针对发现的各类问题逐一进行分解,由生态环境部牵头,会同各有关船舶的主管部门和有关协会组织,组织开展国内废船回收与安全环保拆解、综合利用相关政策的研究,以及管理的法律法规制定工作。

谢德华透露,废船既是可循环利用的资源,又是体现习近平生态文明思想中“用最少的资源环境代价取得最大的经济社会效益”的载体,中国拆船协会自20世纪90年代就倡导并组织践行绿色拆船,中国的绿色拆船的国际影响力日益提高。他相信,通过政策制定和实施严格的管理措施,完全可以达成资源节约和环境友好“双统一”的目标。



张冀

立足实际化危为机

作为船舶产业链的重要一环,规范发展拆船业,既是消除废船自身环保隐患、实现拆解废船资源循环利用、缓解资源环境矛盾的重要举措,也是促进船舶业节能减排及循环经济发展的最佳选择。

禁止进口废船的新规今年底就将生效执行。毫无疑问,对于国内以拆解进口废船为主的企业来说,

将首当其冲受到冲击,而整个拆船行业也面临着新一轮的洗牌重整。在日益艰难的形势下,积极“走出去”或将是求生图存之道。

对于新规的出台,国际拆船协会曾表示,过去有意优先选择中国作为报废船舶回收国家的船东,必须为此寻找同样标准的新拆船厂。短时间内如果无法找到替代

拆船厂,可能迫使这些船东接受较低标准的回收工作。这说明,经过多年的发展,我国拆船业在环保标准、拆解能力上已经得到国际社会的广泛认可,充分具备走出去的能力。

同时也要看到,目前国内市场上依然存在部分违法、非法拆解活动,导致劣币驱逐良币,一些具有

环评拆船资质的进口废船拆解企业,因种种原因无法从事国内废船拆解业务。新规的执行,对于敦促各方净化市场环境,促进产业转型升级,具有积极的一面。

进口二手船舶遭遇船东“疯抢”

本报讯(特约记者 宋兵)延续2016年以来的强劲表现,今年以来,中国船东买入二手船舶节奏持续加快。浙江船舶交易市场数据显示,今年上半年,该市场已代理进出口船舶近15艘,其中巴拿马型、超灵便型船舶需求最为旺盛。

浙江船舶交易市场数据分析师王琪俊认为,2016年以来,由于船价相对低廉,能够快速投入运营等优势,大批船东介入进口二手船交易。

交通运输部数据显示,2017年中国进口二手散货船64艘,达318万载重吨。

而船东需求迫切的主要原因则来自于运价走高。2017年以来,发电量增加拉升电煤需求,国家环保政策取缔“地条钢”生产,刺激了铁矿石运输。同时,禁止开挖河砂等措施,也推高了海砂运价。

“最关键的一个方面的原因,则是船东担心国家会限制二手船舶

进口,因此提前释放了购船需求。”王琪俊说,“我们接手的业务中,同一艘船的买家甚至多达8家。”

目前,世界上最大的两个船东国——希腊和中国,都在积极购入二手散货船,而新造船交付量仍然低迷,新签订单增长乏力,这些因素或可助推进口二手船交易市场行情上行。

今年一季度,波罗的海交易所BDI指数虽然有一定幅度回调,但是

近期又快速回升,这表明在全球经济复苏的大背景下,散货运输需求有较强支撑。截至6月1日,中国船舶交易价格指数SSPI报收于931.50点,相比5月4日923.95点,上涨0.81%,也显示出船东对市场保持信心。

王琪俊表示,短期内,中国船舶交易价格指数SSPI走势稳固,既说明交易价格走势坚挺,也表明船东对市场保持信心。总体看,中国船舶交易市场行情仍将继续上行。

日前,2485名旅客喜笑颜开地从南沙邮轮母港,登上亚洲最大最宽敞的邮轮新贵“世界梦”号,开始一段浪漫的邮轮之旅。据广州南沙区旅游局数据,2018年1至3月,南沙累计运营出入境邮轮25航次,接待出入境旅客10.62万人次,邮轮旅游人次首次居中国内地第二。

日前举办的“2018广州邮轮发展圆桌会议”上,广州市委常委、南沙区委书记蔡朝林表示,当前,粤港澳大湾区发展规划纲要即将出台,是大湾区邮轮产业发展的重大利好。广州将实施新一轮国际航运中心建设三年行动计划,在更高起点上建设南沙国际邮轮母港,构建国际一流水平的邮轮产业发展体系。

作为全国三大造船基地之一的广州,将依托南沙船舶与海洋工程装备产业基础优势,以龙穴造船基地、大岗重型装备产业园等园区为载体,在船舶制造、邮轮设计、船舶修理、船用设备和配套产品及售后服务产业,形成了完整产业链。随着邮轮产业建设进程的全面加快,华南地区将形成国内重要的邮轮产业圈,船企也将在其中发挥重要作用。

早在去年3月,中国船舶工业集团有限公司就与中国旅游集团公司签署全面战略合作协议,正式启动国产中小型邮轮项目。根据协议,中船集团与中国旅游集团将发挥各自在装备产业和旅游产业领域的优势,重点加强在邮轮产业领域的合作,合力打通邮轮销售、运营、设计制造等上下游产业链,携手推动本土邮轮产业发展,并以此为基础,拓展海洋旅游、高端旅游装备、金融投资等多个领域的合作。中船集团将统筹协调在国内邮轮本土制造过程中积累的国际化、专业化资源,充分发挥旗下的广船国际有限公司在中小型客船、豪华客滚船设计建造领域拥有的领先优势,为中国旅游集团提供高端海上旅游装备。

“豪华邮轮”被称为造船业皇冠上的明珠,因这种船型建造难度大,技术含量高,目前国内造船企业还没有交船纪录。与豪华邮轮最为接近的船型当属豪华客滚船,而广船国际在豪华客滚船建造方面是国内当之

无愧的领导者。

2017年3月2日,广船国际为海南海峡航运股份有限公司建造的1000客位/490米车道客滚船“长乐公主”号开启西沙首航。“长乐公主”号采用双机双桨推进,在水深大于40米的平静海面上的航速不低于16节。该船于2016年1月8日开工,同年4月初开始连续分段建造,8月4日上船台搭载,10月31日下水。据了解,与国内同类型船比较,“长乐公主”号的配套设施更加舒适,船的下层用来停放

车辆,上层用来住人可满足1000人的生活需求;船上设有娱乐室、阅览室、超市、咖啡馆、酒吧、舞台、茶艺馆等休闲娱乐设施,非常适合一家人自驾车进行海岛观光旅行。

2018年4月10日,广船国际(GSI)与丹麦OSK CHINA(HK)设计公司合资成立的广州中丹船舶设计有限公司(SINODANE)在荔湾区鹤翔小镇正式揭牌,这是中国诞生的首家以设计豪华客滚船和豪华客船等为主的船舶设计公司,这也标志着广船国际在豪华客滚船和豪华客船的设计和建造领域实现了全面覆盖。

丹麦OSK公司是全球知名的高端客滚船、豪华邮轮设计公司,在业界享有盛誉,广船国际与丹麦OSK公司合资成立广州中丹船舶设计有限公司,旨在充分整合广船国际的设计建造优势和OSK公司的研发设计优势,面向全球市场提供包括高端客滚船、豪华邮轮等各类船舶的研发设计服务,在广州荔湾区打造一个集高端客滚船、豪华邮轮研发、设计于一体的领先企业。

广船国际总经理陈豪表示,广船国际将从进军豪华客滚船/客船、中小型豪华邮轮领域着手,积极与国内外邮轮运营商、设计单位展开技术和商务合作;同时与国际国内邮轮配套企业深度合作,积极参与构建邮轮建造的国产化、专业化配套体系,加强项目管理与资源整合;另外,在邮轮的设计、硬装修及软装饰上,添加“中国元素”,弘扬“文化自信”,使中华文化与传统豪华邮轮有机结合,打造创新型的国产豪华邮轮,为实现豪华邮轮的自主设计建造贡献力量。

全球新型17.4万立方米LNG运输船命名

本报讯(通讯员 杜星良)6月25日从沪东中华传出消息,全球最新型17.4万立方米LNG运输船“泛欧”号命名。这是沪东中华打造更绿色环保、高效节能的高技术LNG船的又一力作。

“泛欧”号是澳大利亚科蒂斯液化天然气项目的第三艘船,集中了当今中国造船最新科技成果,采用了双轴系倾斜布置、短球艏、低转速、双艉线型优化、全气模式运行等一系

列新设计,应用双燃料电力推进系统与再液化装置组合。为船东提供了非常灵活的低消耗运输模式,增强了航运公司市场竞争力。

“泛欧号”将用于澳大利亚至中国等亚太国家的LNG航线运输,船长290米、型宽46.95米、型深26.25米,设计吨位8.25万吨,总舱容约17.4万立方米,装载的LNG汽化后容量将达1.07亿立方米。

厦门海事法院船舶拍卖公告

本院受理申请执行人中国铁路物资厦门钢铁有限公司申请强制执行被执行人厦门市建达船舶制造有限公司履行(2015)厦海法商初字第394号民事调解书项下义务一案,已裁定拍卖“中铁2”轮。现定于2018年7月28日上午10时至7月29日上午10时,在淘宝网司法拍卖网络平台上(网址: http://sf.taobao.com, 资产处置法院: 厦门海事法院)公开拍卖“中铁2”轮。现公告如下:

一、拍卖标的:“中铁2”轮,现停靠在厦门市建达船舶制造有限公司。评估价16950000元。评估价16950000元,保证金:2712000元,增价幅度:10000元。

二、拍卖标的基本状况:船名:“中铁2”轮;船舶种类:多用途在建工作船(PSV);造船厂:厦门市建达船舶制造有限公司;总长:59.25m;型宽:14.95m;型深:6.10m;总吨:1690;主机数量:CATERPILLAR 3516/1920KW 2台;

以上信息仅供参考。拍卖标的物以实物现状为准。

三、咨询、展示看样的时间与方式:自2018年6月29日起至2018年7月29日止(节假日休息)接受咨询,有意者请与本院联系。

竞买人在拍卖竞价前请务必仔细阅读本院发布的拍卖须知。

特别提示:凡与“中铁2”轮有关的债权人,应在2018年8月29日下午17时30分前,向本院申请债权登记。逾期不登记的,视为放弃在本次拍卖中受偿的权利。

咨询电话:0592-5289965
债权登记电话:0592-5285123
联系地址:厦门市金尚路906号