

长江经济带发展战略,是我国历史上第一个把生态环境保护与修复放在首位的发展战略。2018年4月26日,习近平总书记主持召开第二次长江经济带发展座

谈会,再次强调“共抓大保护,不搞大开发,努力把长江经济带建设成为生态更优美、交通更顺畅、经济更协调、市场更统一、机制更科学的黄金经济带,探索出

一条生态优先、绿色发展新路子”。但是,目前,约有80%的有毒有害的长江危化品运输船舶的洗舱水去向不明,成为长江污染源之一。交通运输部为此提

出:洗舱站是发展方向,进站洗舱是解决洗舱需求的主要方式。由此,将产生一个新的细分市场:长江危化品船舶洗舱市场。

洗舱“小市场”里的大意义

□ 特约记者 周贤望 文/图

没有危险废物经营许可证,却在接收船舶污染物后自行进行处置,并将处置后产生的废水偷排入长江,造成江滩植被大面积死亡,严重污染了长江的生态环境资源。2018年12月28日,江苏省南京市鼓楼区检察院以

涉嫌污染环境罪对项林军、何飞宇提起公诉。长江危化品船舶洗舱,是一种与危化品运输共生共存的业务。长江危化品船舶洗舱这个“小市场”,承载着保护长江的“大意义”。

A 洗舱存在供需矛盾

长江危化品运输,由于其高风险、高运价、高难度操作等因素,属于高端运输,相较于其它货种运输,特殊要求非常多,其中,船舶洗舱,就是一个不可或缺的生产环节。因为危化品船舶不仅同其它船舶一样,在上坞检修时需要洗舱,而且还要在每一次换装货种时进行洗舱作业,以保证运输过程中的安全质量。

这样,就催生出一个危化品运输的细分市场:船舶洗舱市场。

据交通运输部部长江航务管理局公开资料显示,长江沿线的化工产量约占全国46%。目前,长江沿线设有危化品水运码头300多个,干线港口危化品年吞吐量达1.7亿吨。

交通运输部印发的《长江干线水上洗舱站布局方案》预测,2020年、2025年长江干线危化品水运量分别为1.9亿吨、2.2亿吨;长江干线危化品港口吞吐量分别为2.2亿吨和2.4亿吨。据长江液货危险品船东协会的统计,截至2017年6月,长江危化品运输企业有182家,船舶有3006多艘。

据了解,在仅365公里的长江江苏段,就分布了117个化工码头,年进出港危化品运输船舶12万艘次,散装危险化学品运输量7000多万吨,洗舱需求不可谓不大。

长江沿线化工企业生产并需要运输的危化品种

类超过250种,常见的危险品近80种。目前,长江危化品运输运输企业有280多家,船舶有3000多艘,包括油船、化学品船、油化两用船、液化气船、集装箱危险品船和其它危险品船。

至今为止,长江干线具备污染物接收处理能力,并向海事管理机构备案的船舶固定洗舱站点只有5个,分布在重庆、武汉、南京这3个危化品集散中心,位于武汉和南京的洗舱站均属于长江上最大的航运央企——招商局集团旗下的中国长江航运集团有限公司。

据长江航道规划设计研究院的《长江干线水上洗舱站布局》研究报告:上述5个固定洗舱站点的船舶洗舱能力总计为1250艘次/年,远远低于长江危化品运输船舶总数,但依据2016年的数据,这5个洗舱站点总计完成船舶洗舱仅为520艘次,洗舱能力只发挥了42%。

根据长江航道规划设计研究院课题调查所做的分析,出现上述情况是由于以下7种原因导致的:一是港口船舶洗舱水接收与转运的能力不足;二是港口现有的污水处理工艺大多难以满足排放标准;三是长江洗舱站点布局配置不合理;四是投资建设洗舱站点的积极性不高;五是现有洗舱站洗舱货种很有限;六是国内尚无内河危化品船舶清洗舱作业的相关技术规范;七是部分监管环节缺失。

B 政策落地存商机

2017年10月,在生态环境部印发的《重点流域水污染防治规划(2016—2020年)》中就明确指出,导致水污染的原因之一是全国近80%的化工、石化项目布设在江河沿岸,部分区域存在着排放不达标、处理设施不完善等现象,饮用水水源安全保障水平亟需提升。导致长江水质的“轻度污染”原因当然很多,但运输船舶的污水水排放、尤其是危化品船舶的洗舱水排放,肯定是原因之一。

《长江干线水上洗舱站布局方案》称,长江80%的危化品吞吐量发生在长江江苏段。而江苏海事局的数据显示,辖区内只有3%的船舶在具有污染物处理能力的固定站点进行了洗舱作业,只有不到20%的洗舱污水被合规接收。

2016年1月5日在重庆召开的推动长江经济带发展座谈会上,习近平总书记指出:“长江拥有独特的生态系统,是我国重要的生态宝库。当前和今后相当长一个时期,要把修复长江生态环境摆在压倒性位置,共抓大保护,不搞大开发。”

2016年3月,中共中央政治局会议审议通过《长江经济带发展规划纲要》,同年6月印发给沿江11

省市。

这个《长江经济带发展规划纲要》首次将改善生态环境放在长江经济带发展战略的第一位。

党的十九大报告又将“以共抓大保护、不搞大开发为导向推动长江经济带发展”纳入新时代实施区域协调发展战略的重要内容。2018年4月26日,习近平总书记主持召开第二次长江经济带发展座谈会,再次强调“共抓大保护,不搞大开发,探索出一条生态优先、绿色发展新路子”。

国家前后出台的一系列政策法规,如《中华人民共和国水污染防治法》、《危险化学品安全管理条例》、《防治船舶污染海洋环境管理条例》、《防治船舶污染内河水域环境管理规定》、《船舶与港口污染防治专项行动实施方案》等等,规定越来越具体,对保护水资源的要求也越来越细化。

交通运输部最近发布的《长江干线水上洗舱站布局方案》则明确指出:“长江危化品船舶装备自洗设施虽具有一定技术可行性,但自洗后洗舱水排放的监管存在较大难度,因此,洗舱站是发展方向,进站洗舱是解决洗舱需求的主要方式。”

较高水平。

集装箱运输企业景气度略有上升。2018年第四季度,集装箱运输企业的景气指数为117.39点,较上季度上涨9.9点,上升至相对景气区间;集装箱运输企业的信心指数为111.67点,与上季度持平,维持在相对景气区间。集装箱运输企业总体运行状况持续向好,对市场乐观态度。从各项经营指标来看,集装箱企业运力投放力度继续加大,舱位利用率水平持续向好,同时得益于企业运费收入持续增加,运营成本减少,企业盈利大幅增长,企业流动资金依旧充足,融资难度持续下降,企业贷款负债降低,劳动力需求增强,但是企业对船舶运力投资持谨慎态度,船舶投资意愿持续处于微弱不景气区间。

港口企业景气状况保持稳定。2018年第四季度,港口企业的景气指数为109.18点,较上季度小幅下降0.78点,下降至微景气区间,港口企业经营状况总体保持稳定;港口企业的信心指数为116.17点,较上季度上升了1.97点,进入相对景气区间,港口企业家们对行业总体运行状况持有乐观态度。从各项经营指标来看,港口企业的收费价格略有下降、营运营成本持续上涨,企业贷款负债有所增加,但得益于港口吞吐量持续增加,泊位利用率不断增长,企业盈利情况较好,流动资金也相对充足,港口企业劳动力需求、新增泊位与机械投资提升,但企业融资难度有所上升,贷款负债有所增加。航运服务企业逼近景气分界线。2018

年第四季度,航运服务企业景气指数为101.11点,较上季度下降了1.93点,保持在微景气区间;航运服务企业信心指数为107.73点,较上季度下降了2.36点,跌入微景气区间。从各项经营指标来看,尽管收费价格有所下降,企业成本依然增加,但业务预订与业务量继续大幅增长,企业总体盈利状况持续向好,流动资金依旧充足,固定资产投资持续增加,劳动力需求也大幅增长。但企业融资能力难度有所增加,航运服务企业贷款拖欠情况愈加严重。

中国航运业2019年将迎小幅回调

据中国航运景气调查显示,80%的航运企业认为本轮复苏周期将不再持续,2019年中国航运将出现阶段性盘整,更有47%的企业预计2019年航运市场将较2018年出现下调,其中38.8%的企业认为市场将小幅下调,8.2%的企业认为可能再次探底;仅有20%的企业预计2019年航运市场将温和向好。45%集装箱海运企业认为2019年将小幅回调。

据中国航运景气调查显示,10%的企业认为企业效益将实现小幅上涨,各有45%的企业认为全球班轮市场较2018年将保持不变或小幅下降,但没有企业认为2019年全球班轮市场将大幅下跌;46%干散货海运企业认为2019年将出现下滑。

据中国航运景气调查显示,只有13.4%的企业认为2019年海运市场将小幅上涨,

□ 周德全

38.5%的企业预计2019年将与今年持平,超46%的企业认为2019年航运市场将下跌,其中,11.5%的企业认为海运市场将再次探底。经历了近两年的航运复苏之后,中国航运企业抗风险能力大大增强,而且从近段时间企业家未来预期与实践验证来看,企业家的风险控制意识也大大增强,相较于2016年航运市场大幅下探的基础已经改变。因此,2019年中国航运大概率将迎小幅调整,应该不会出现再次大幅下探的极端情况。

一季度中国航运将再入不景气区间

根据中国航运景气调查显示,2019年第一季度中国航运景气指数预计为98.05点,再次跌入不景气区间,集装箱、港口、航运服务企业景气值均跌至不景气区间。中国航运信心指数预计为90.44点,下降19.32点,也大幅跌入不景气区间。中国航运景气指数两年之后将再次跌入不景气区间,代表着自2016年四季度开始的本轮航运景气周期将要结束,中国航运业将进入一个阶段性调整阶段。

船舶公司将踏上不景气分界线。根据中国航运景气调查,2019年第一季度,船舶运输企业的景气指数预计为100.93点,较本季度下降7.71点,逼近景气临界线;船舶运输企业信心指数预计为82.39点,较本季度下降24.09点,跌至不景气区间。从各项经营指标来看,企业运力投放持续加大,舱位利用率加速下滑,企业运费收入大幅下降,营运成

本也将持续走高,使得企业盈利大幅下降,尽管企业流动资金相对充裕,企业融资难度持续减小,企业负债水平有所下降,劳动力需求有所加大,但是船舶运力投资意愿仍处不景气区间。其中,干散货海运企业家信心大幅下跌48.54点,跌入相对不景气区间。

港口企业将跌入不景气区间。根据中国航运景气调查显示,2019年第一季度,中国港口企业景气指数预计为97.92点,处于微弱不景气区间;中国港口企业信心指数预计为105.17点,下降10.51点,落入微景气区间。从各项经营指标来看,虽然泊位利用率将有所下降,港口收费价格下跌,经营成本上涨,融资难度上升,但得益于吞吐量上升,企业盈利仍将增加,流动资金保持充足,新增泊位与机械投资增加,但是劳动力需求继续下降、企业资产负债将继续增加。

航运服务企业将再入不景气区间。2019年第一季度,中国航运服务企业的景气指数预计为94.34点,较本季度下降6.77点,跌至微弱不景气区间;中国航运服务企业信心指数预计为86.45点,较本季度大幅下降21.28点,跌入相对不景气区间。从各项经营指标来看,由于业务预订与业务量预计大幅下降,业务收费价格与业务成本状况不容乐观,企业盈利状况将大幅恶化,企业融资难度略微增大,贷款负债将持续增加,固定资产投资将继续下降,但流动资金将相较充裕,劳动力需求势头保持良好。

(作者单位:上海国际航运研究中心)

相关新闻

南京批捕偷排数百吨船舶废水嫌疑人

据检查日报消息 2018年12月28日,江苏省南京市鼓楼区检察院对偷排危化品船舶洗舱水入长江的犯罪嫌疑人项林军、何飞宇,以涉嫌污染环境罪提起公诉。

项林军2015年6月以自己所在的船舶服务公司名义租赁了一位位于长江边上的洗舱站,由他自己负责实际经营管理。项林军经营的洗舱站本来有洗舱资质,后来由于码头作业需要申领专门的经营许可证,该洗舱站只是申领了油污水接收资质许可,并没有申领洗舱许可,并不能进行洗舱作业,但实际上其在实际经营中仍然开展洗舱业务,进而自行非法处置清洗矿物油运输船舶产生的油水混合物。

经侦查发现,项林军等人非法处置危险废物100余吨,向长江偷排超过国家排放标准8倍的废水数百吨,案发后,公安机关还在项林军实际经营的洗舱站外查获非法贮存有害固体废物、污泥、锈渣(危险废物)数吨,非法倾倒洗舱站院外江滩上的污泥、油渣(危险废物)数百斤,造成江滩污染。另查获非法贮存的废弃物数十吨(经鉴定为危险废物)、油水混合物(经鉴定为含有危险废物、有毒物质的固体废物、有毒物质的废水)数十吨;查获废轻油10余桶(经鉴定为危险废物)。

2018年5月,公安机关将该案提请鼓楼区检察院审查逮捕,最终认为该案犯罪事实清楚、证据确实充分,依法作出了批准逮捕决定。(安闻军 王宇 季蓉)

市场观潮

2019年中国航运将出现阶段性盘整

本也将持续走高,使得企业盈利大幅下降,尽管企业流动资金相对充裕,企业融资难度持续减小,企业负债水平有所下降,劳动力需求有所加大,但是船舶运力投资意愿仍处不景气区间。其中,干散货海运企业家信心大幅下跌48.54点,跌入相对不景气区间。

港口企业将跌入不景气区间。根据中国航运景气调查显示,2019年第一季度,中国港口企业景气指数预计为97.92点,处于微弱不景气区间;中国港口企业信心指数预计为105.17点,下降10.51点,落入微景气区间。从各项经营指标来看,虽然泊位利用率将有所下降,港口收费价格下跌,经营成本上涨,融资难度上升,但得益于吞吐量上升,企业盈利仍将增加,流动资金保持充足,新增泊位与机械投资增加,但是劳动力需求继续下降、企业资产负债将继续增加。

航运服务企业将再入不景气区间。2019年第一季度,中国航运服务企业的景气指数预计为94.34点,较本季度下降6.77点,跌至微弱不景气区间;中国航运服务企业信心指数预计为86.45点,较本季度大幅下降21.28点,跌入相对不景气区间。从各项经营指标来看,由于业务预订与业务量预计大幅下降,业务收费价格与业务成本状况不容乐观,企业盈利状况将大幅恶化,企业融资难度略微增大,贷款负债将持续增加,固定资产投资将继续下降,但流动资金将相较充裕,劳动力需求势头保持良好。

(作者单位:上海国际航运研究中心)