

福建发展拆船业 绿色产业化是王道

本报记者 林圳勇

“幸亏今年 4 月份把船卖了！如果按目前拆船价格，我们那艘船至少要多亏 50 万元。”近日，一位经营小型船舶运输的福州船老板庆幸地向记者表示。

“目前，福建省内航运企业割船卖铁的热度缓和了不少。”近日，福建省船东协会秘书长郑镛直言，由于全球经济低迷、国内宏观经济基本全面紧缩，进入第四季度，船板价格由之前的 500 多美元/吨下降到了 300 多美元/吨，拆船利润减少，很大程度上压缩了近年来不断走强的福建拆船热度。

面临考验，是坚守还是转折，对于有一定基础的福建拆船业而言，何去何从是重大抉择。

“阴云总会散去。作为处理废旧船舶的唯一有效手段和福建船舶产业链上的一环，拆船业仍会有发展之地。”福建省船舶业界有关人士表示，“福建发展拆船业，绿色产业化才是正道。”

福建有着悠久的船舶工业历史和发展船舶工业的良好地域优势。在长达 3752 公里的海岸线上，分布着众多条件优越的岸线，适合于建设船坞船台，发展船舶业。

作为中国民间最大的船舶拆解基地之一，福安是福建拆船业主要集聚地。福安地处闽东沿海，面对台湾，毗邻港澳，北承长三角，南接珠三角，海上交通便利。其境内白马港内水深浪平，潮差 6—8 米，赛江沿岸基岩坚实，是建设船坞船台、发展船舶产业的首选之地。

自上世纪 80 年代以来，福安民间就已开始从事船舶拆解活动，此后不断在此聚集了大量的船舶拆解专业人才，具备了丰富的拆船经验和完善的拆船工艺。这为福安创造了一个发展船舶拆解的优越条件。据不完全统计，整个福安市拆船能力占福建总拆船量的 80%。仅 2010 年，福安市拆解船舶数达 471 艘、33.42 万轻吨。今年以来，福安已有 2 家拆船企业，被中国拆船协会授予 2A 级绿色拆船企业；5 家企业被列入交通运输部公布的促进老旧运输船舶和单壳油轮报废更新政策第一批定点船舶拆解企业名单。

“目前，我们拆的船主要是国内淘汰的旧船为主。虽然也拆解一些日本、欧洲的旧船，但是量比较少。”福安一家拆船企业负责人告诉记者，“这主要是因为价格差异大，特别是挂方便旗船舶进境拆解，要交的税费比在境外高。”

据了解，拆船企业的主要困难集中在税费和废钢船购买费用。国内拆船厂购买国内废钢船时，不能在废钢船拆解完对外销售时通过销项增值税进行抵扣，而这 17%的税费拆船厂和卖船的船东都无法承担，因此出现国内拆船厂更多的是拆解国外废钢船的现象。

中国造船已挤进世界造船大国的行列，船舶拥有量已排在世界第四位，国内船舶报废量会逐年增加，20 年后中国拆船就会转为以拆国内废船为主。这一广阔的市场前景对于福建拆船业来说是一个极好的机遇。福建拆船业要作好准备，抓住机遇，要解决企业规模小、自主创新能力不强、产业链尚不完整、配套能力不足等制约长远发展的问题，并要切实提高全省拆船行业的环保意识和能力，这是拆船业绿色产业化的必然要求。

据了解，在一些发展较好的福安拆船企业中，已开始实施绿色拆解船舶。这些企业重视加强生活废水的管理，建有地理式微动力生活污水处理站；加强生产废水的排放管理，建立油污水处理站，处理修船和拆船过程中船舱内的含油废水，配备流量计、在线监控，可持续监测明渠中清水或污水的排放情况。同时，加强船坞生产产生的污水水和涂料油渍以及生活垃圾废弃物的处理、危险废物的处置处理、生产废物回收利用、进坞船舶存油处理的管理，并进一步落实意外溢油事故的防止措施。

为支持拆船业的发展，目前，福安市政府已着手从资金支持、人才保障等方面进行扶持，并已规划在赛江的港岐水域建立船舶绿色拆解基地，引导行业整合。其规划第一期为 600 亩，预计年拆解船舶 50 万轻吨。另外，地方政府也已聘请中船第九设计研究院的专家组进驻福安，对绿色拆船开展前期调研、规划，进一步引导行业发展。

“随着在市场上摸爬滚打的历练，经验的不断积累，福建的拆船业发展必将更加科学。”福建省船舶工业协会有关人士展望道。