

长江船舶：越积越多，逼近存量红线

接收企业：收多少亏多少，也不敢收

# 无处可去，船上的油污水“流动污染”母亲河

本报记者董雪、王贤、韩振、贾远琨

油污水、生活垃圾、生活污水是长江船舶上的三大类污染物，其中油污水中含有的废矿物油是危险废物，污染性最大。有专家表示，废矿物油含有烷烃、苯系物、酚类等多种有毒物质，1升废矿物油能污染100万升水。

新华每日电讯记者近日在沿江多地走访发现，由于处置能力严重不足，长江船舶上的油污水成了堵不住的污染隐患——有船舶上的油污水越积越多逼近存量红线，接收单位却“不愿收，不敢收”，执法部门重罚之下，油污水直排长江的典型案件还是不时被发现。

## 船舶油污水成了“烫手山芋”

“过去油污水是‘香饽饽’，船舶污染物接收企业抢着要，现在却成了‘烫手山芋’，哪里都不想收。”一位在长江中下游跑运输的船舶负责人说。

记者近期在长江沿线多地走访，一些长江船舶负责人反映，船上存放废矿物油的柜子已经满了，船舱里的油污水也逼近存量红线，急着找人接收。

据多家船舶污染物接收企业负责人和船员介绍，不愿收，不敢收，是长江船舶油污水面临的普遍情况。

——不愿收，越收越亏。“以前有小公司专门回收油污水，油污水可以卖钱，含油量越高越值钱。但现在情况变了，每吨油污水处置费用在3000元以上，还不算运费和人工费。”长江下游一位船舶污染物接收企业负责人说，“我们自己都有不少油污水存着没处置呢，不敢再收了，收多少亏多少！”

——不敢收，怕担刑事风险。废矿物油是危险废物，一旦接收、转运、处置不当，要承担刑事犯罪的风险。记者在采访中了解到，为规避风险，一些污染物接收企业干脆不做油污水生意，还有一些在油污水接收单上把接收量填成极不合理的“0.01立方米”，“因数量少，不构成犯罪”。

重庆市港航海事事务中心海事处处长陆朝晖说，按船检法规要求，主机功率22kw以上的船舶均安装了油水分离设备，实行达标排放，分离出的废油由接收单位统一转运处置。重庆市具备废矿物油处置资质的单位仅10家，远程收运服务成本较高，废矿物油无害化处理的成本也较高，导致船舶废油处置的综合成本高达8000元每吨，远远超过成品油价格，如此高昂的处置费用极大挫伤了船舶、接收单位和处置单位的积极性。

记者乘船在多个长江锚地采访，随着长江大保护持续推进，沿江各地大力打击船舶生活垃圾、生活污水、油污水入江的行为，越来越多船员认识到污染物不能直排长江。但因为高昂的接收费用，“接收处置太贵，直排长江污染”，船员面临两难选择。

有船员以各种理由表示“船上没有油污水，不用抽”，也有船员表示“水运本来就不景气，抽一次油污水这么多钱，抽不起”。在其中一艘船上，记者还发现了油污水直排的情况，抽水泵和软管直接深入舱内油污水中，管子上的黑色油污明显。

## 仅靠严查重罚堵不住油污水直排

数据显示，执法部门查获的油污水直排长江案件依旧不少。在记者采访的一个沿江城市，海事



记者在一艘船上发现油污水直排的情况，图片中可以看到，有一个抽水泵和软管深入舱底油污水。 本报记者董雪摄

## “流动的污染”需要监管，更需要帮助

本报评论员董雪

船舶，被称作长江上“流动的污染”。有媒体和监管部门多次曝光船员把垃圾丢入长江、污水直排长江，并发出呼吁：“谁来管管这些‘流动的污染’？”

从环保需求来看，“流动的污染”确实需要监管。船员生产生活船舶运行会产生生活垃圾、生活污水、油污水等污染物。其中，生活污水的量较大，船舶油污水中含有的废矿物油属于危险废物，就连看似污染最小的生活垃圾里也有很多塑料制品，是长江“白色污染”的源头之一。这些污染物，背靠长江水系十多万艘内河货运船舶、数十万个船员的庞大基数，无疑是长江大保护不能忽视的生态隐患。

作为运输工具、工作场所，船舶本身对污染物排放负主体责任，交通运输部等相关部门对此一直有很强的监管。过去，每艘船都被要求配备垃圾和油污水接收记录簿，每一次接收污染物的时间、地点、数量，以及接收单位的盖章，一笔笔记录在案。现在，船员手机上

处一年处罚船舶涉污案件近百例，其中包括船舶向水体排放残油、废油，私设雨水收集排放管道，存在混合油污的雨水直排长江的隐患等。另有一些典型案例，如南京市公安局水上分局2020年3月侦破一起船舶偷排油污水案件，这艘船舶的历任轮机长指使人员偷排油污水，通过购买接收

装了“船E行”App，监管部门通过这个“电子版”记录簿在线监管、实时查看。船舶一旦被发现有非法排放污染物、污染物去向不明、记录不规范等行为，将面临上万元的罚款。

但是，长江货船的另一个身份同样值得关注，他们大多以家庭为单位运营，一艘船就是一个在长江上漂泊、谋生的家庭，完全由这些水上家庭承担污染物处置费用并不现实。最近两年多来，我们多次乘船在长江锚地与船员和污染物接收企业交流，长期生活在城市的人很难想象这些水上家庭一度面临多高的垃圾接收费用——接收一次生活垃圾一两百元，有时候短短一个星期里交费两三次，抽一次油污水更贵，各地两百元至四百元不等，如油污水量大，则需数千元。

“水运本来就不景气，这么贵，我们怎么交得起？”船员的反映中虽然有抱怨成分，但也的确说明了这些水上家庭的困难。有污染物接收企业担心，长此以往，不排除一些船员会为了逃避交费而把污染物排入江里。

单、虚填吨位等掩饰偷排行为。长江水系14省市有近12万艘内河货运船舶，在接收处置环节尚未打通的情况下，严查重罚油污水直排，虽然能形成震慑作用，但不能堵住船舶油污水污染长江的隐患。——油污水接收成本为什么高？有办法降

规范船舶污染物处置，需要监管，更需要沿江各地和相关部门帮助长江货船打通污染物处置的各个环节，完善基础设施，降低接收成本。例如，污水处理厂实际处置生活污水的费用每吨只需要几元钱，是高昂的岸上运输成本，使费用到了船舶和码头环节剧增。

共抓长江大保护，关键还在一个“共”字。打通船舶污染物接收处置全链条也需要沿江各地和相关部门同向发力、齐抓共管。可喜的是，最近一两年，在沿江各地的支持下，很多码头配备了生活垃圾、生活污水和油污水接收设施，免费接收停靠船舶的污染物；还有地方投资上千万建设船舶污染物接收站，通过将生活污水连入城市管网、清洗压缩生活垃圾等方式降低处置成本。虽然在实际推动过程中，各地进度不一、探索方式不同，还存在有的设施“做样子”不能用，有的地方没做好费用保障，有的举措对于实际运行考虑不周等各类问题，但这至少是个好的开始。

低吗？据长三角地区一家油污水处置企业的技术负责人秦经理介绍，油污水的处置费用在全国分化严重，越是发达地区，价格越高。

一方面，处置费用与各地环保要求有关。例如，在西北地区，处置废矿物油产生的废水经简单处理后可在原油开采过程中继续使用。

但在沿江地区，处置废矿物油产生的废水和废渣都要按照高标准再次处置，成本成倍增长。

另一方面，处置费用高低与市场竞争是否充分关系很大。在沿江地区，回收利用油污水的小公司因环保问题逐步退出，油污水只能交由大公司处置，本就产能紧俏的大公司进一步掌握了定价权。

在这样的市场关系下，油污水的回收利用价值常常被低估、被忽视。重庆市交通局副局长陈永忠说：“对含油量高的油污水进行回收利用是有收益的，但现在机制还没打通。”

——油污水处置能力为何严重不足？能增加吗？记者走访长江沿线多地发现，处置油污水的企业普遍不多，有的城市只有一家，有的城市一家都没有，需要跨市处置。

武汉市辐射和危险固体废物污染防治管理中心主任龚源说，“这类废弃物处置产业在武汉这样的大城市吸引力很低，落地很难，因为要考虑土地价格、对环境的影响、安全距离，以及废水、废渣再处置等多重问题。”

“我们在进入油污水处置行业时发现，很多地方都说当地审批通过的资质很多，处置能力已经过剩了，但这只是‘纸面上’的过剩，实际处置能力还是短缺。有很多拿到了资质的项目并没有做起来。”秦经理举例说，“我们调研时发现，有项目设计年产能是20万吨，也获得了相关资质，但其一年的实际处置量居然才几百吨。”

## 打通油污水全过程监管、全链条处置通道

长江里的船舶数量众多，每一艘船都是一个移动的油污水产生单位，监管上涉及交通、生态环境、工信等多个部门，监管难度较大。多位监管部门干部说，船舶是流动的，油污水应该从哪个地方上岸？该谁管？怎么管？目前还缺乏全过程、全链条、强有力的监管机制。

“长江黄金水道的特点就是区域性、流动性。水是流动的，船也是流动的。所以污染防治工作既要落实地方政府的主体责任，在规划、建设、管理上尽职尽责，也要建立区域协调联动的机制。”上海组合港管委会办公室主任徐国毅说。

生态环境部相关干部建议，交通运输、生态环境、住建等相关部门加强协作形成合力，建立健全部门联合监管机制，运用信息化手段加强船舶油污水运输和处置管理。

受访人士还建议打通油污水处置利用机制。在长江沿线各地摸排相关处置企业名单及实际处置能力，“一盘棋”规划新增处置力量。同时，完善油污水接收处置相关的基础设施，降低处置成本。

例如，安徽省马鞍山市投资超千万元的船舶污染物接收站近期投用，船舶接收和码头接收相互配合。一方面，接收站用接收船舶油污水、生活垃圾、生活污水进行免费接收，通过在岸边建设生活污水连入城市管网、生活垃圾清洗压缩、油污水预处理等相关设施，降低处置成本，这部分费用由马鞍山市政府买单。同时，长江马鞍山段的码头上设有油污水、生活垃圾、生活污水进行免费接收设施，这部分污染物的处置费用由码头所在区政府买单。

# 支架“跳水价”执行半个多月，质量打折没？医院缺货不？

本报记者宋瑞、雷琨、张建新

2020年11月，作为首个国家集中带量采购的高值医用耗材，冠脉支架均价从1.3万元左右跳水至700元左右，并从今年1月1日起正式实施新价格。

半个多月过去了，患者用上降价后的支架了吗？手术费用降低了多少？医院服务有没有减项？有没有出现支架短缺情况……

对此，新华每日电讯记者走进天津部分医院，探究“生命的支架”是否真正为更多患者撑开了“生命之伞”。

## “加起来便宜了八九万”

39岁的海棠正拿着一叠单子在医院中穿梭奔走，神情略显疲惫，声音依旧清亮，“孩子的爷爷准备出院啦，我正要去办理出院手续！”

73岁的张家旺是海棠的公公，2020年的最后一天，突然意识模糊，被紧急送往天津市第一中心医院。经过心脏造影检查后，老人被诊断出心脏冠脉弥漫性钙化，以及血管多处堵塞，医生建议接受手术治疗。

经排队等待，1月6日张家旺住院，随后进行了经皮冠状动脉介入手术(PCI)，在心脏里安装了5个冠脉支架。

“手术过程持续了一个半小时，公公被推出来时意识清醒，住院观察了一天之后，第二天就

准备出院了，现在他的心率平稳，恢复得很好。”海棠说。

拿到医院诊疗单，海棠仔仔细细看了三遍，“600多元的支架4个，700多元的一个，整个手术加起来还不到5万元！”海棠说，国家的好政策给她并不富裕的家庭节省出八九万元。

对于海棠一家来说，这省下来的八九万元，像是从乌云的缝隙间照进窗来的“一米阳光”。

这半年来，海棠经历了太多，“就像在油锅里涮来涮去。”2020年8月，她的丈夫在外送餐途中发生交通事故。3个月后，脑部患有恶性肿瘤的婆婆接受了开颅手术，却依旧没抢救过来……

“我希望一家人健康康康，生活慢慢步入正轨后，钱可以靠努力再挣，明天会更好！”海棠说。

## 缴费单上“没大数儿”

天津市第一中心医院心脏科副主任医师徐建强发现，现在心梗发病有愈发年轻化的趋势，隔三岔五就会出现三四十岁的年轻病人。

36岁的邵女士就是徐建强的患者之一。“要没这个生命支架，我人就没了。”经过“惊心动魄”的抢救后，邵女士展开笑颜。

徐建强说：“患者被送到医院时，意识逐渐模糊，身体保持着坐姿，无法平卧。”

当时的情况非常凶险，邵女士心脏左主干道急性闭塞，随时有可能出现心跳呼吸暂停。“急救过程中，我们立即使用了主动脉内球

囊反搏泵，维持其心脏供血，在10分钟内快速开通血管，当我们从屏幕上看到一丝血流，就觉得有希望了。后来在其心脏左主干道血管内放入支架后，心脏有血流灌注，患者逐渐恢复正常。整个急救手术持续了近50分钟。”

“推出手术室时，我就清醒了。”邵女士说。现在，她恢复得不错，夜间胸闷、呼吸困难等术后常见反应都没有出现。

邵女士的爱人坦言，以前就听人说过，做支架手术挺贵的，所以他本来做好了“舍财救人”的准备，“但我前两天翻了翻医院的缴费单，好像也没个大数儿啊。”

徐建强解释，患者使用的进口冠脉支架降到了600多元。实际上，其他相关医用器械的价格也有所下降。“如球囊反搏泵，原来价格在1.8万元左右，现在降到了约1.2万元，对患者来说是很大的利好。”

## 医院服务没打折扣

记者见到59岁的王征时，他边打着点滴边和病友唠嗑，神情放松，声音洪亮。

1月8日，王征突发脑梗，经过心脏造影检查，被判断为心脏主动脉堵塞，13日，他便接受了手术。

“医生将我手腕处局部麻醉后，我的大脑意识就觉得很清醒，当心脏植入冠脉支架后，我马上就感觉到‘松了一口气’，心里一紧的感觉

瞬间就没有了。”王征说。手术过程中，医生手法娴熟，仅用半小时就完成了手术。

王征的心脏里植入了一个进口冠脉支架，花费700多元。“原来这一个支架就超过1.5万元，现在虽然价格便宜了，支架质量、医院服务却一点儿没打折扣。术后，医生每天都会来查房，护士定期为我量血糖、测血压，我们老百姓受益很大！”

在王征看来，经皮冠状动脉介入手术(PCI)在过去就是很大的手术了，但现在，“这手术也变得很‘亲民’，一般有需要的老百姓都能做得起。”

王征隔壁床的大爷来自天津市武清区的农村，刚出院不久。“老爷子跟我说，这手术原本算下来要花五六万元，现在加上诊疗费、住院费等才花了2万元左右，农村医保还能再报销不少，这是以前不敢想象的。”王征说。

王征的病友里还有位75岁的大爷，10多年前曾做过经皮冠状动脉介入手术，当时用了2个冠脉支架花费10万元。前段时间大爷感觉有些心慌，便趁着冠脉支架降价，再次来到医院检查。

## 没有出现冠脉支架短缺情况

选在冠脉支架降价后，再择期手术的冠心病患者不算少。天津市第一中心医院心脏科主任医师卢成志说，该院心内科2020年

全年共完成1500多台经皮冠状动脉介入手术(PCI)，而近期新价格落地后，科里的日均手术量超过20台，较去年有所增加。

据设在天津的国家组织高值医用耗材联合采购办公室(简称“联采办”)统计，今年1月1日以来，跌入千元以内的冠脉支架已落地北京、天津、湖南、山西、新疆(含兵团)等27个省市。

“中标的10个产品中，我们医院有6种，基本都是我们医院平时就在用的，国产和进口都有。这批集采支架都是临床使用比较成熟的产品，基本能满足临床需求。”卢成志说。医院也提前做好冠脉支架储备工作，充分保障近期手术的顺利开展，没有出现冠脉支架短缺情况。

针对患者最关心的支架质量问题，联采办主任、天津市医疗保障局副局长张铁军说，药监部门还会对冠脉支架的生产、流通、使用进行全周期质量监管，每一个冠脉支架都有标识码，从生产到使用都能全程进行追溯和监管。

近期，联采办开发上线了冠脉支架产能和库存填报和更新功能，方便及时了解中选产品库存情况，进行短缺预判。同时，依托国家组织医用耗材联合采购平台，联采办分批次从中选企业、联盟省份医保局和各医疗机构三个维度进行了执行准备情况摸底，也着手进行使用情况调研，确保中选结果在全国平稳执行。