

政府干预理论在防止船舶造成空气污染中的实践

作者:樊哲华 徐正兵 来源:中国水运杂志 日期:2009年01月05日 点击:

干预理论中的三种干预措施

政府对船舶造成环境污染活动的干预,实际上是一个涉及面很广、错综复杂的决策过程。正确的决策必须以充分可靠的信息为依据,必须基于对航运综合状况的准确判断,制定调控政策,采取必要手段,采取合适的干预力度。而干预不足与干预过度,均会造成“政府失灵”。现实而合理的政府直接调控与经济调节等其他手段的关系应是实现最优组合,即经济学家所推崇的“凸性组合”。

1. 直接干预

直接干预或直接调控理论的基础旨在通过法规或标准调节船舶排放的技术指标,来减少SO_x和NO_x排放量。直接干预还可以通过改变使用的燃料油标准来取得间接效果。另外,诸如MARPOL中的NO_x规则和其他强制性规则规定柴油机必须接受认证,以便确认是否符合要求。直接干预是直接以政府干预理论为基础,要求船舶使用的技术能够满足要求,这将导致不符合规定的技术市场逐渐消失,从而刺激船舶、设备、燃油等制造商开发符合规定的技术。

2. 经济干预

经济干预的理论基础是假设理性行为者都会顾及经济诱因,并且通过干预理论制定的所有的金融工具手段的共同特征都足以影响行为者的选择。为实现指定的排放量控制,经济干预手段可以单一或扩大,还可以结合有关国家、地区制定的具体的环境指标(绿色补贴,吨位税)或标准,例如降低空气污染目标等。经济干预还可以根据使用的燃油含硫量不同,区别收取港口及航道费。经济干预的实质是为了弥补政府直接干预的不足,鼓励船公司使用低硫燃料或投资于能够满足标准的技术。

3. 塑造环保理念的信息干预

塑造环保概念的信息干预大多数就是基于广泛的环境标准对产品进行认证。例如可以将船舶或发动机认证为“环保”。一般情况下,这种干预认证的结果就是两个极端,要么是好,要么是坏。这种两端的干预是为了鼓励使用这些好产品,为用户提供可靠的信息,鼓励生产商提供对环境的“友善”的产品。干预理论认为,基于背后隐含的、对环境影响情况等综合信息的决策和行为才是合理的。通过信息干预,厂商们就能够掌握产品预期的影响,也就会从道德方面考虑企业的社会形象,进行“正确”的选择,在追求经济收益和保护环境的博弈中,寻找到最佳的结合点。

防止船舶造成空气污染的问题和具体对策

空气污染控制包括减少污染物的产生和治理净化已产生的污染物两个方面。面对我国国情,要减少船舶造成空气污染物的排放量,必须在污染源调查的基础上,综合运用法律的、技术的、经济的和管理的手段措施,对空气污染进行“预、防、控”。

1. 法律对策

一般而言,法律对策属于直接干预的范畴。由于航运的国际性特征,制定防止船舶造成空气污染的全球性协议是非常需要的。目前国际海事组织制定的MARPOL 73/78附则VI旨在建立一个全球性的废气排放标准。在法律对策方面,无论在启动速度,还是在限制广度和严格程度方面,欧美、日本等工

业发达国家走在了前面，并对国际性排放限制法规的制订与实施起到牵引与推动作用。从履约的角度来看，我国应通过国内立法强制性限排，并辅以有助于法规有效实施的政策手段，无疑是履约最有力的措施。研究制定相关行业标准或规范。

2. 技术对策

技术对策既可以通过直接干预实现，也可以通过经济、信息干预实现。目前陆上处理废气中的含硫量有多项创新，例如，汽车柴油机的燃油品质，发动机和燃烧器技术都提高了控制空气污染水平。但是，考虑到船上有限的空间在营运成本计算中的重要性，许多陆上处理技术不能直接被采纳使用在船上。所以，船舶减少NO_x和SO_x排放的方法有其特殊性。

减少排放SO_x的方法:目前主要有两种方法减少So_x的排放：选择低硫燃油和海水洗涤。海水洗涤是一种减少SO_x排放量的方式，将含氧化物的尾气通到海水里，经过洗涤，水过滤，以除去微粒。根据附则VI的规定，这种清洗系统都必须获得批准，使用这种设备产生的废物不得排放入封闭的港口，码头及河口，除非能有证据表明，这些废物无不良影响，对封闭式的港口，码头及河口生态系统没有副作用，并且符合港口国主管部门的有关标准规定。

减少排放NO_x的方法:一般可以采取以下方法减少No_x的排放：乳化燃油、选择性催化还原、湿化空气马达和使用岸侧电力。其中使用岸侧电力措施，可以将船舶连接到岸侧电力，使它们不再需要辅机运行，减少船舶在港口的排放量。使用岸侧电力的方法并非完全没有问题，举例来说，它需要较大投资对港口和船舶的供电系统作一些修改。

3. 经济对策

多渠道融资建设港口接收设施和构建收费基本架构。发展排放权交易制度，以减少船舶在我国领水水域的废气排放，特别是NO_x和SO_x。设立预防和控制船舶空气污染的基金。

4. 塑造环保理念的信息干预对策

我国应当建立船舶上的环境管理体系，帮助船舶识别并纠正不符合ISO14001标准的问题。另一方面，使用塑造环保概念为基础的信息工具，其中大多数是基于产品（船舶或接收处理设备）的认证。举例来说，可以提出“环境友好型产品”，“绿色船”等概念，积极进行环境保护。

5. 利益相关者的管理对策

海事机构要加强港口调研，政府要加强港口回收装置基础设施的建设，船公司应选择营运的最佳方案，制造船用或码头使用设备的厂商应加强研发。

[发表评论](#)[告诉好友](#)[打印此文](#)[收藏此文](#)[关闭窗口](#)

上一篇：[完善报废制度 促进船舶更新](#)

下一篇：[船舶动力定位系统控制技术的发展与展望](#)

文章评论

特别推荐

- [行业报告]长三角内河船员调查报告
- [风险投资]地主港融资策略及实现条件
- [港口研究]港口之春：宏观经济走到“十字街头”
- [航运研究]积极推进航运企业收费标准化
- [内河航运]建设长江黄金水道 发展现代长江航运
- [行业视点]金融危机对全球海运市场影响渐显
- [行业视点]美国金融危机对航运业的影响及应对措施
- [世界航运]马士基集装箱盈利飙升91%

友情连接

相关文章

超大型集装箱船舶靠离南沙港的操纵要领	05-04
珠江内河船舶驾驶员实操技能的培养	04-27
船舶动力定位系统控制技术的发展与展望	03-16
完善报废制度 促进船舶更新	01-12
超大型船舶靠泊烟台港三期码头引航方法	01-12
建立过闸船舶管理长效机制的思考	01-12
提高造船质量不应忽视细节	08-11
主机气缸套裂纹原因和预防	05-28
好望角型船舶装卸作业分析	05-07
京杭运河防船舶碰撞有关问题	04-23

[关于站点](#) - [广告服务](#) - [联系我们](#) - [版权隐私](#) - [免责声明](#) - [网站地图](#) - [意见反馈](#) - [返回顶部](#)

Copyright © 2008 Powered by ZGSYZZ.COM, 《中国水运》编辑部 All Rights Reserved.

热线电话: 027-82767375 传真: 027-82805539 E-mail: zgsyzz@vip.163.com

中国水运报刊社 版权所有 建议分辨率1024*768 IE6.0下浏览

违法不良信息举报中心 网络110报警服务 鄂ICP备08002098号

