

建筑垃圾寻出路 还需政府帮把手

政府应在垃圾来源、市场出路以及中间环节用地等方面给予支持

◆本报见习记者张璐

近年来,伴随着我国经济和城镇化的快速发展,建筑业也生机勃勃,但与此同时,行业发展消耗大量资源,并产生大量建筑垃圾,给环境造成了巨大压力。有资料显示,砖混结构、全现浇结构和框架结构建筑施工,每1万㎡就会产生建筑垃圾500吨~600吨。国家发展改革委近期发布的《中国资源综合利用年度报告(2014)》也指出,目前我国建筑垃圾资源化利用率仅为5%。当前,如何科学地消化掉建筑垃圾,生产出环保型新产品,实现建筑垃圾循环利用,是业内专家、企业的主攻方向。

绿色施工,从源头促使建筑垃圾减量化

据业内人士介绍,工程设计阶段的疏忽造成返工、建筑材料的性能低下、施工工艺落后以及对材料处理不当等原因,都会在一定程度上增加建筑垃圾的产生量和排放量。为此,国家在施工管理方面发布了《建筑工程绿色施工评价标准》、《绿色施工导则》,部分城市和企业也出台了相关标准。在施工投标阶段,国内一些建筑要求达到《绿色施工评价标准》相关要求。

据中建八局西南分公司副总经理赵亚军介绍,经过近两年的推行绿色施工,通过降低垃圾排放、提高建筑垃圾回收利用率等管理措施,成都银泰中心项目截至目前垃圾排放量为70吨/万㎡,与传统施工现场排放量相比,降低了86%。

赵亚军认为,垃圾减量化不只是传统意义上的安全文明施工,同时也并非一味地增加施工成本,相反合理的绿色施工技术措施不仅仅能够实现四节一环保(节能、节地、节水、节材和环境保护)的社会效益,从源头上减少垃圾的排放,同时也将产生一定的经济效益。

因地制宜,做好前期分类,研发专用装备

建筑垃圾原料复杂,而且其成分和含量随着建筑结构的类型、建筑物的用途、施工技术以及所采用的材料等的不同而存在一定的差异,不进行分类将对处置设备造成危害。

中国城市环境卫生协会建筑垃圾管理与资源化委员会常务副主任陈家珑认为,其实建筑垃圾跟生活垃圾一样,如果前期分选的好,对后期产品的生产、成本的降低和质量的提高等,都有关键的作用,是非常重要的问题。“但是,目前国家的建筑垃圾是没有做到分类,都是混在一起,甚至里面还混有生活垃圾,这给后期处置带来很大的困难。”

据了解,对建筑垃圾的分选,包括前期分选和后期分选。前期分选一般用人工分解的方式,后期分选主要是分为两种形式,一种是风选,一种是水选。

“建筑垃圾的处置设备,主要是沿用传统的矿山机械设备,并在破碎、筛分的基础上增加了分选设备,并没有专门针对建筑垃圾这种成分和形状复杂的原料来设计的比较成熟稳定的生产线,目前还是需要解决



的,这也是今后我们需要努力的。”陈家珑强调,“如果没有很好的装备,我们的生产效率就不会提高。”

赵亚军表示,分类在施工现场并不是一个难题。他说:“分类也不一定非要越细越好,有人说英国分成十几种,日本分成二十多种,我觉得应结合国情,企业的管理水平、项目情况等进行分类,因地制宜,就地消化。”

企业应提高再生产品附加值,政府要确保再生产品的市场出路

当前大多数从事建筑垃圾资源化的企业都在生产路面砖,而一般路面砖的附加值和价格都很低,而这种项目的首期投资却非常大,这种矛盾怎么解?对此,业内人士普遍认为,一定要提高再生产品的附加值。

在近日由中国循环经济协会主办的2014中国循环经济发展论坛上,河南盛天环保再生资源利用有限公司董事长樊斌指出,建筑垃圾资源化处置的核心与终端是再生产品的出路问题。

“当企业的产品经过提质优化进入绿色建材领域后,更需要政府部门对企业加大扶持力度。”对此,他建议,各级政府和相关部门应尽快制定、出台相关措施,强力推进再生产品在建设领域的推广应用,共同打造建筑垃圾资源化这条绿色产业链。

据了解,目前,河南省许昌市建筑垃圾资源化利用率是95%,2013年许昌市建筑垃圾资源化利用项目获得了全国人居环境奖。许昌市城市管理局副局长赵伟业表示,作为建筑垃圾的处理,资源化利用首先还是需要政府重视。

他在论坛上介绍经验时说,首先是政府高度重视。比如,市委市政府与各部门定期研究建筑垃圾的资源化利用;专门成立了建筑垃圾办公室,制定了一系列的政策措施,建立了许昌市建筑垃圾管理办法、建筑垃圾实施细则、建筑垃圾综合利用意见等等一系列的政策措施。

第二是要强化管理,建筑垃圾管理主要采用部门联动的方法,许昌市

成立了领导小组,组织城管、公安、住建等等对建筑垃圾综合管理,特别是对建筑工地,建筑垃圾运输企业。

此外,为了扶持建筑垃圾处置企业,许昌市政府制定出台了《建筑垃圾综合利用工作实施意见》,将建筑垃圾再生产品纳入政府采购的范畴,积极推广符合国家标准建筑垃圾再生砌块、再生砖在房屋等建筑中的应用,产生建筑垃圾的单位,新建工程时应回用一定比例的建筑垃圾再生产品。

构建建筑垃圾资源化产业链,真正实现产业化利用

记者了解到,投资建筑垃圾资源化项目的企业,其需求主要体现在三大环节:首先是保证建筑垃圾来源,将建筑垃圾送到企业处理,而非随意倾倒;其次是再生产品的出路问题。一些企业家表示,建筑垃圾再生产品毕竟是新产品,市场接受起来有难度。在这种情况下,政府应出台政策加以推广应用。比如,政府投资的工程要先做表率,必须带头示范使用再生产品。新产品总要有被接受的过程,等到真正实现产业化、市场化,政府可以再撤出。

同时,中间环节应解决用地的问题。建筑垃圾处置用地应有相应规划,建筑垃圾处置是储存、加工的过程,也是垃圾消纳场,垃圾存放需要用地,而且用地面积还不小。政府应帮助解决用地,要给建筑垃圾堆放的场所。

建筑垃圾资源化处理是一项公益事业,是城市建设和管理中的重要一环。陈家珑说:“政府不能光建食堂,不建厕所。”他认为,建筑垃圾资源化利用难题的根本解决之道,是要实现建筑垃圾处置产业化,政府要保证其他两个环节的顺畅运行。当前,政府应在垃圾来源、市场出路以及中间环节用地等方面给予支持,如此产业链才能打通,真正实现产业化利用。

陈家珑在接受记者采访时一再强调,政府必须保证再生产品的销路。他建议政府将建筑垃圾纳入城市发展规划、土地利用规划、节能减排规划。

国内案例

上海虹桥综合交通枢纽建筑垃圾资源化工程:就地处理虹桥枢纽10平方公里内房屋拆除产生的建筑垃圾,用建筑垃圾制备道路结构层材料在枢纽市政道路中广泛使用。

昆明市城中村改造建筑垃圾资源化工程:国家循环经济重大示范项目,年处理200万吨昆明城中村改造建筑垃圾,制成道路材料、墙体材料、复合材料等,回用于旧城改造、新城建设、新机场建设中。

国外经验

日本政府在1977年制定了《再生骨料和再生混凝土使用规范》,1991年制定了《资源重新利用促进法》,并在2002年开始实施《建筑材料循环法》,将垃圾视为“建筑副产品”。

美国政府出台的《超级基金法》规定:任何生产有工业废弃物的企业,必须自行妥善处理,不得擅自随意倾倒。其做法有四种:一是综合利用,二是分级处理,三是高级利用,四是法律规范。

德国建筑垃圾处理的回收利用率在86%,目前德国200家企业的450个工厂进行建筑垃圾的循环再生,年营业额超过20亿欧元。德国政府在废弃物法中规定,将各种建筑废弃物的利用率比例做了规定,并对未处理利用的建筑废弃物征收存贮费。

◆本报记者周迎久

自大气污染防治行动计划实施以来,河北各地“黄标车”淘汰步伐加速,这给报废汽车拆解业带来了发展契机。但记者采访调查中也发现,在消纳“井喷式”增长的报废汽车过程中,河北省汽车拆解业拆解技术、拆解水平也亟待提速。

补贴到位加速“黄标车”淘汰

“按照国家规定,回收来的报废车不能再流入市场,只能拆解按废钢卖。现在废钢市场不景气,吨钢价格在1100元左右。如果没有补贴政策,报废汽车的残值是论斤卖的。”河北冀物再生资源利用股份有限公司石家庄分公司副总经理沈忠介绍,一般情况下,小车的残值也就几百元。正因为钱太少,才导致此前会有部分“黄标车”流入二手车市场或者“下乡”。

“去年9月以来,石家庄市出台了‘黄标车’淘汰的具体补贴措施,公司回收的车辆有了大幅增长。据我们初步统计,去年共回收车辆1.26万辆,其中约有1.1万辆是补贴政策出台后回收的。”他说。

补贴政策对“黄标车”报废的推动作用明显,据统计,去年下半年河北省共淘汰黄标车65.9万辆,完成目标任务的114.1%,全省各设区市已在城市建成区范围内实施黄标车限行。2014年河北还将淘汰黄标车26万辆,到2015年全部淘汰黄标车。

交售集中拆解需“慢慢消化”

据了解,河北冀物再生资源利用股份有限公司主要从事再生资源的回收、拆解、加工、再利用,是全国唯一一家再制造旧件逆向物流回收体系试点单位,拥有3个地市的报废车回收拆解资质。

在河北冀物再生资源利用股份有限公司石家庄分公司位于西三环的拆解场地,记者看到,工作人员小心地把报废汽车的油箱、电瓶卸下来,对汽车中的液体部分回收,接下来是座椅、轮胎、线路、地胶……这些琐碎的拆解之后,工作人员就开始对汽车进行气割、压块。一小时左右,一辆汽车就被分解成了钢铁、橡胶、塑料、玻璃等可重新利用的物质。

一小时一辆车的拆解速度难以快速消纳堆积如山的报废汽车。在公司西三环的拆解场地,记者看到,偌大的场院里停满了各式报废汽车,如果不是工作人员指挥,找个插脚穿鞋的地方都很难。

“报废汽车井喷式增长,使我们原来占地近60亩的拆解场地全部停满了汽车,去年底,公司又租赁了100亩地用于存放黄标车,你看现在这100亩地也被‘填满’了”,沈忠介绍,车辆交售太集中,公司要全部拆解完这些堆存的报废汽车,预计还要两三个月的时间。

拆解水平和效率亟待提高

在河北,黄标车回收的社会效益目前要远远大于经济效益。“汽车拆解产生的更多的是社会效益,一是减少污染,二是资源循环。说到拆解利润,可以说是微利。目前,激增的回收量给公司的拆解带来了一定压力,为了更快的消纳这些报废车辆,我们扩大了原有的拆解队伍,增加了分拆设备。但公司现有的拆解设备较为落后,在一定程度上制约了公司的拆解能力。”河北冀物再生资源利用股份有限公司石家庄分公司副总经理丁志刚向记者透露,公司已计划引进一部分现代化拆解设备,目前此项工作正在进行中,“报废汽车拆解业是国家大力支持发展的资源再生利用行业”,他们期望政府相关部门在企业发展中给予支持。

记者从河北省商务部门了解到,河北省报废汽车回收拆解企业技术普遍比较落后,规模比较小,整体发展水平不高。拆解工作作为“黄标车”治理淘汰的一个重要环节也是收尾环节,河北省商务厅要求各企业严格按照《报废汽车回收拆解企业技术规范》的要求,加大资金投入,加快企业基础设施和设备的升级改造步伐,提升报废汽车回收拆解技术水平,提高拆解效率,适应新形势发展的需要。到2015年9月底前,对达不到《技术规范》要求的企业,河北省商务厅将实行优胜劣汰,该整改的整改,该撤销的撤销。

绍兴铅蓄电池回收规范化

诸暨永绿再生资源有限公司获《危险废物经营许可证》

本报讯浙江省诸暨市第一家,也是绍兴市第一家正规铅蓄电池收集利用企业,诸暨永绿再生资源有限公司近日正式开张营业。

诸暨市固废(辐射)管理中心副主任冯材江表示,永绿公司是当地第一家获得《危险废物经营许可证》的专业正规企业,对铅蓄电池回收利用行业系统化、规范化管理起到积极作用。

据悉,铅蓄电池广泛应用于汽车、火车、拖拉机、摩托车、电动车以及通讯、电站、电力输送等行业,铅蓄电池具有放电时电动势较稳定、工作电压平稳、使用温度及使用电流范围宽、贮存性能好等优点。但是铅蓄电池使用硫酸作为电解液,并含有铅等重金属,一旦处置不当,造成泄漏,对人体健康及区域环境安全影响巨大。

前不久浙江省诸暨市发生了一起非法收集铅蓄电池导致酸液泄漏的案件。安徽籍男子刘某将非法收购的铅蓄电池拆解后,将含铅废水随意倾倒,污染周边环境。被环保部门依法查处后,移送公安机关。目前此案正在进一步处理当中。

李曙清 周兆木

河北淘汰黄标车步伐加快

拆解利用可不可以提速?

相关报道

大理引进民资处理建筑垃圾

综合利用30万方/年,撬动亿元产业

基础上,通过公开招标引进大理兆平建筑垃圾处理有限公司,投资建成设计生产能力为日处理建筑垃圾468立方米(简称方),年处理能力为12万以上的建筑垃圾处理厂,完全满足全市每年产生的建筑垃圾的回收利用的需要。

处理厂利用三项专利技术,对运达的混凝土、废弃砖瓦、石料等建筑垃圾进行破碎、出铁、五级分筛、除渣、电子配料以后转换为优质再生原料,生产标准砖、小标砖、小空心砖、大空心砖4类免烧砖。目前,大理市其余2家建筑垃圾处理厂正在建设中。

针对渣土等建筑废弃物,大理市采用公司化运作的市场化模式,解决建筑渣土在不同项目和区域之间的相互回

填利用。

收集和再生利用一体化

分级破碎处理,初步形成产业化利用

祥云县由企业投资建成建筑垃圾综合利用和加气混凝土建设项目。项目包括建筑垃圾收集、处理和免烧砖生产三大系统,每天建筑垃圾处理量达300方,年处理能力为10万方。项目配备挖掘机2台,装载机4台,渣土运输车10辆,对堆放固定地点的建筑垃圾清运入厂。

经过震动去泥,两级破碎,建筑垃圾形成均匀颗粒,再与粉煤灰、水泥、沙粒、水等配料按比例混合,压模成型,生产免

烧空心砖。另外部分骨料经研磨加工后,生产加气混凝土砌块。

巍山县按照这一模式建成投产了1家建筑垃圾处理厂,另外1家在建中。大理州其他各县全面推进建筑垃圾的无害化、资源化利用,全州目前已达30万方建筑垃圾资源化利用的能力,初步形成产业化。

据了解,以大理州30万方建筑垃圾资源化再生,生产1亿块标准砖来计算,可减少土16万方,节约耕地约8万平方米,节约堆放垃圾占地近7万平方米,两项合计可节约土地近15万平方米。此外,在制砖过程中,还可消纳粉煤灰3万吨,节约标准煤1万吨,相关产业拉动产值超亿元,提供就业岗位逾220个,经济效益亦较明显,在社会形成良好的示范效用。

◆张月生

“垃圾是放错位置的资源”,如何消解城镇发展中的建筑垃圾的困扰,实现资源化?

云南省中西部的大理白族自治州(简称大理州),充分尊重当地居民喜好洁净的民族特性,因势利导,打造垃圾统一管理的群众基础。同时,明确城镇规划区内建筑垃圾管理中各级政府的主体责任,为建筑垃圾“选位置,正身份”,积极引进民间资本进行资源化综合利用。

通过对建筑垃圾处置的不断探索,大理州所辖各地形成既符合地方实际,又富有特色的资源再生综合利用模式。

招标企业处理建筑垃圾

生产优质再生原料,渣土4类回填利用采用市场化

县域经济相对发达的大理市,在垃圾收集和清运的体系较为完善的