

GIẢI PHÁP XỬ LÝ NƯỚC ĐÁY TÀU NHIỄM DẦU HIỆU QUẢ

Công ty SOS Môi trường (Hội Bảo vệ và Môi trường Việt Nam) đã đề xuất và thử nghiệm thành công giải pháp xử lý nước đáy tàu nhiễm dầu cho các phương tiện vận tải đường thủy.

Đây là giải pháp đơn giản, nhưng mang lại hiệu quả kinh tế rất cao cho các ngành giao thông, vận tải và du lịch; đồng thời góp phần tích cực bảo vệ môi trường các ngành nông nghiệp và nuôi trồng thủy sản. Giải pháp này sử dụng vải lọc dầu SOS-1 sẵn có, may thành túi. Sau đó đấu nối túi vào ống xả nước đáy tàu trước khi bơm ra ngoài. Lần đầu, nước bơm qua túi thoát ra ngoài rất dễ dàng (tối đa 250m³/giờ trên tiết diện 1m²). Sau một thời gian sử dụng, lượng dầu bám vào vải sẽ làm giảm dần lưu tốc bơm, thậm chí có thể gây tắc nghẽn. Đó là lúc phải thay túi lọc mới (giống như cách sử dụng máy hút bụi). Việc làm sạch dầu cho túi lọc không thực hiện trên tàu. Túi lọc sau khi ngấm no dầu được tháo ra, cho vào túi nilông kín và túi lọc mới được lắp vào thay thế. Dầu dễ dàng tách ra bằng biện pháp cơ học thông thường (như ép nước mía), sau đó giặt sạch rồi sử dụng lại. Mỗi lần giao nhận, túi lọc dầu được bấm 1 lỗ. Khi nhận túi có 4 tới 5 lỗ bấm thì không tiếp tục sử dụng để lọc nữa, mà chỉ thả trong khoang nước thải để hút dầu. Khi túi sờn rách sẽ hủy bằng cách đốt trong lò xi măng, cung cấp thêm nhiệt lượng cho lò và không gây nguy hại cho môi trường khi cháy ở nhiệt độ 1400 độ C. Theo tính toán, thử nghiệm bước đầu, chi phí xử lý nước nhiễm dầu cho một tàu/thuyền loại vừa và nhỏ từ 7.000-20.500 đồng/ngày. Toàn bộ việc chi phí tổ chức thu gom và xử lý túi lọc dầu cho các tàu thuyền, do Công ty SOS Môi trường đảm nhiệm ngay tại bến cảng. Chủ tàu chỉ việc giao túi ngấm no dầu, đồng thời nhận túi mới hoặc túi đã làm sạch. Nếu giải pháp này được triển khai trên diện rộng, chắc chắn các quy định trong Thông tư số 70 của Bộ Giao thông Vận tải (có hiệu lực từ ngày 1/6/2012) sẽ trở thành hiện thực. Bởi theo "Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy phạm ngăn ngừa ô nhiễm do phương tiện thủy nội địa" ban hành theo Thông tư này, các tàu không được xả nước đáy tàu nhiễm dầu ra ngoài môi trường. Phải gom vào thùng chứa để bơm lên bờ (hoặc bơm lên tàu tiếp nhận) để xử lý; hoặc lắp đặt máy phân ly dầu ra khỏi nước ngay trên tàu là không khả thi. Nếu xây dựng trung tâm xử lý nước thải nhiễm dầu trên bờ, thì tất cả các tàu thuyền trong vùng cũng phải thường xuyên tập trung để bơm nước nhiễm dầu (vào khoang tàu dịch vụ), hoặc phải trực tiếp cập bến để bơm nước lên bờ xử lý. Như vậy, ngoài chi phí cho các cơ sở xử lý nước thải, các chủ tàu còn chịu thiệt hại rất lớn về kinh tế do thời gian đi lại và tàu phải ngừng hoạt động, chờ giải phóng nước đáy tàu (mỗi tuần 2-3 lần). Chỉ tính riêng vùng biển tỉnh Quảng Ninh, nếu tổ chức xử lý nước thải hàng ngày cho hơn 10.000 tàu thuyền đang hoạt động sẽ cực kỳ khó khăn và tốn kém. Hơn nữa, phần lớn các tàu thuyền hiện có ở nước ta đều thô sơ, tình trạng máy móc cũ nên nước đáy tàu nhiễm dầu càng trầm trọng và tần suất phải bơm nước nhiễm dầu ra ngoài càng nhiều. Giám đốc Công ty SOS Môi trường Phạm Văn Sơn khẳng định, công ty có thể đáp ứng nhu cầu kiểm soát dầu thải theo phương án này cho tất cả các tàu du lịch và tàu cá ở các vịnh lớn như Hạ Long, Nha Trang và Kiên Giang.

Theo