

探索与思考

兰州深入推进环评“放管服”改革

◆芮文刚

围绕环保手续办理的重点难点堵点,甘肃省兰州市环保局从方便企业和群众办事创业、提供高效便捷的行政审批服务出发,着力解决环评审批程序繁杂、耗时长、成本高、监管难、企业环保主体责任落实不到位等突出问题,结合实际,大胆探索,勇于创新,将环评“放管服”改革向纵深推进。

坚持解放思想,把握改革重点

兰州市环保局立足实际,认真研读国家法律法规,学习借鉴发达地区先进经验,群策群力,广泛征求意见,打开解放思想这个“总开关”,真抓实干,求得优化行政审批流程的“最优解”。

提高政治站位,解放思想,深刻认识环评“放管服”改革的重大意义,开展自我革命。突出改革重点,真抓实干,坚持重点在“放”、关键在“减”的工作思路,在优化审批环节和流程上狠下功夫;同时,重点给市场、给企业放权,让企业真正落实主体责任。坚持放管结合,放管并重,实现环评审批和环评监管有机结合,狠抓事中事后监管,从根本上提高监管效能,切实管住、管好、管到位。提升服务质量,转变作风,坚持把工作的核心放在“服”上,严格落实全面从严治党要求,提升服务质量。

坚持宽严相济,倒逼企业守法诚信

兰州市环保局转变监管理念,变前端控制为后端控制,变静态监管为动态监管,由重审批、轻监管向注重事中事后监管转变。

推行“双随机、一公开”监管制度,按照“属地管理”原则,加强对建设单位环境保护“三同时”要求落实情况的检查,严肃查处项目建设过程中的各类违法违规行为。强化建设单位生态环境保护主体责任,企业环评管理由被动报批转变为主动把关,增强企业和建设单位的生态环境保护意识。严格环评从业监管,加强对环境影响评价文件编制质量的考核,建立环评单位和人员的诚信档案,确保全市环评市场健康有序发展。

坚持服务优先,改革工作取得实效

审批时间极大缩短。实行告知承诺制的报告表类项目即来即办,其他报告表和报告表类建设项目环评文件公示期满后当日出具批复,审批时限由法定60个工作日和30个工作日缩短为15个工作日(含公示期)。

审批效率大幅度提高。深化环评“放管服”改革以来,审批的77个建设项目环评报告书(表)、253个建设项目环境影响登记表全部实现了网上备案,100%“不见面”,极大提升了兰州市环保局的办事效率和行政效能。

作者系甘肃省兰州市环保局党组书记、局长

学术报告厅

《中国低碳发展丛书》新书座谈会召开

杜祥琬院士建议加强普及和传播低碳发展知识

◆本报记者刘蔚

“当今世界在发展路径上正在展开两场竞赛。一场是国际竞赛,各国都在竞相走上可持续发展之路,但这条路走不好不容易。另一场是国内的竞赛,这场竞赛来自两股劲儿。一股是低碳发展、粗放发展,这是很强的惯性路径;另一股是转变发展方式、走绿色、低碳循环的发展道路。”中国工程院院士、国家气候变化专家委员会名誉主任杜祥琬在1月8日召开的《中国低碳发展丛书》新书座谈会上说:“转变发展方式的努力和惯性粗放发展的两股力量还在持续较劲,而这场竞赛影响着中国的未来走势。”

杜祥琬院士表示:“很多地方政府和老百姓对低碳发展的认识和理解不足。在我国进入新常态、进入高质量发展阶段,在改善环境质量、应对气候变化变得更为紧迫的历史时期,出版这套书具有现实意义。”与会专家一致认为,低碳发展既是应对气候变化的战略,也是

打通公转铁“最后一公里”难在哪?



徐洪磊,交通运输部规划研究院环境资源所所长,国家应对气候变化专家委员会委员,教授级高级工程师。主要研究方向为绿色交通发展战略与规划、交通运输规划及其环境影响、交通运输行业环境保护政策与关键技术等。主持开展机动车和船舶尾气污染防治的多项国家重点科技研发项目,支撑国家柴油车污染治理和运输结构调整等相关重点工作。

对话人:交通运输部规划研究院环境资源所所长徐洪磊

采访人:本报记者郭婷

“门到门”的铁路货运专线建设难题怎解?

中国环境报:据了解,目前在京津冀区域的一些地方,铁路修到了企业“家门口”,不仅打通了铁路入企业的“最后一公里”,而且进一步提升了铁路货运能力,减轻了公路运输污染。请问,其他地方或其他企业是否可借鉴这种模式?

徐洪磊:我觉得,这是目前推进运输结构调整过程中非常关键的一个环节。打通铁路货运“最后一公里”,增加铁路的覆盖水平和通达程度,可以减少由于铁路货运无法实现“门到门”而增加的短驳费用。这其实是提高铁路货运竞争力的一个重要方面,而且从基础设施角度保障了铁路运输的能力和水平,能够更加适应企业的需求。

我认为,这种模式肯定是适合在很多地方和企业进行推广的。目前,无论是在国务院办印发的《推进运输结构调整三年行动计划(2018-2020

年)》(以下简称《计划》),还是在九部门贯彻落实《计划》的通知中所附带的京津冀方案,甚至在各省出台的实施方案里,都把铁路专用线的建设列在非常重要的位置。就是要通过铁路专用线建设,把工矿企业连接起来,跟铁路货运的干线网络连接起来,在一定程度上改善铁路货运“门到门”的情况。我相信,在今后相当长的一段时间里,通过铁路专用线的建设和提高现有铁路专用线的建设和提高现有铁路实现到厂门口、到家门口。

中国环境报:这种模式在实践推广过程中可能会存在哪些难点?如何解决这些难点?

徐洪磊:目前,很多地方在推广这种模式的过程中会遇到一些难题。比如,铁路专用线的建设成本比较高,运维成本也比较高。传统意义上,铁路专用线建设和运维都是由企业

自己出资的,对于一些企业来说还是比较重的负担。另外,由于现在城镇化发展较快,铁路专用线在建设过程中可能会遇到土地问题、线位问题,甚至环评问题。这些可能会导致铁路专用线建设比较缓慢。

据我了解,目前在河北,有的是政府出钱补贴修建铁路专用线,有的是政府组织一些企业联合修、联合用。例如唐山市制定了《唐山市钢铁企业铁路专用线建设专项行动方案》,由市财政出资6亿元组建铁路专用线建设基金,推动铁路专用线建设。我觉得这两种模式值得其他地方借鉴,可以解决在铁路专用线建设过程中企业能力不足、手续办理流程复杂等问题。

我们在一些地方进行了调研,比如,在山西、陕西等煤炭主产区,一些大型煤炭企业有实力修建铁路专用线直接通进

在京津冀区域的一些地方,铁路修到了企业“家门口”,不仅打通了铁路入企业的“最后一公里”,而且进一步提升了铁路货运能力,减轻了公路运输污染。这种模式在其他地方或其他企业是否可复制可借鉴?如何解决“门到门”铁路专用线建设中遇到的困难?未来“公转铁”能产生多大的环境效益?为此,本报记者采访了相关专家。

需要地方政府和铁路企业给予一定扶持和帮助

企业里。但一些中小型的煤矿企业,无论是在资金实力还是前期工作上,都存在一定困难。这就需要地方政府和铁路企业给予一定扶持和帮助,才能推进铁路专用线建设。此外,一些已建成的铁路专用线,可通过物流企业承接一些物流运输业务,借助市场化手段缓解资金压力。

中国环境报:在实现不同交通方式联运方面,国外有哪些经验值得借鉴?

徐洪磊:欧美在多式联运方面有很多成功的经验。

在标准规范层面,促进不同交通方式标准之间的衔接,比如海运、铁路、公路和航空运输标准之间的衔接。我国在这方面相对比较滞后。

在技术层面,欧美国家也有很多先进装备,比如驼背运输,这是一种公路和铁路顺畅

衔接的运输方式。货运汽车或集装箱直接开上火车车皮运输,到达目的地再从车皮上开下来。再如,在欧美国家,我们经常见到一种集装箱双层列车,一列车大概有130-150节车厢,货运量非常大。这些技术装备方面的经验,都值得我们借鉴。

在政策层面,欧美国家也有很多好的经验,包括政府的财政补贴,还有促进多式联运发展的制度和管制政策。比如,欧盟的马可波罗计划,其中就有一些具体的关于多式联运财政补贴和放松管制的政策。欧盟对柴油货车的管制非常严格,周末不允许上路,而且限制载重吨数,但采用联运就可以适当放松管制。

交通运输部等十八个部门《关于进一步鼓励开展多式联运工作的通知》中提出了很多努力的方向,其中也参照了一些欧美国家在发展多式联运方面的经验。

如何看待货物运输“公转铁”带来成本的增加?

公路不规范运行和低价竞争情况得到改善,各地政府出台支持政策和补贴政策,价格倒挂现象会得到缓解

中国环境报:货物运输由公路转铁路,是否会给企业带来成本的增加?

徐洪磊:理论上讲,铁路运输应该比公路运输成本低。但目前在我国,确实存在一些特殊情况。我们调研发现,在有的地方,有的企业货物运输由公路转向铁路后,成本确实增加了。这主要体现在两方面:

一方面,当有的地方或企业还未实现“门到门”运输的时候,需要增加两边的短驳运输来实现“门到门”。这种短驳运输就会相应地带来装卸次数增加,比如公路转铁路、铁路再转公路,这都会带来相应的费用,从而推高了全程运输的费用。

另一方面,我国目前存在公路运输低价竞争的情况。比如,有个别地方可能存在超载超限的问题,还有个别地方存在使用劣质燃油、不添加尿素的情况,因而降低了公路运输的价格。而且公路运输可能存在回程带货的问题,如从山西到山东的煤炭运输车辆,回程时可以顺路运输铁矿石等货物,运输价格会明显低于市场价格。

从我们在企业调研得到的数据看,很多企业更愿意选择公路运输的一个主要原因就是公路运输运价低。目前,铁路运输和公路运输的成本差异还是存在的,但我们认为,这种成本并不一定是真实的,完全合规的成本。可以说,这种成本目前

在一定程度上是倒挂的。

中国环境报:为缓解这种价格倒挂现象,促进企业货运由公路转向铁路,您有哪些政策建议?

徐洪磊:一方面,希望有的收费环节可以更加规范化。比如,对于地方铁路运价、装卸价格等,政府可以进行规范管理,铁路部门或物流部门可以制定更加明确的政策,想办法让公路运输价格尽快合理回归。另一方面,希望铁路部门针对煤炭、矿石、钢材、焦炭、商品车等近期运输结构调整重点关注的大宗货物运输,给予一定的优惠运价。随着下一步运输结构调整相关工作不断推进,铁路部门相关工作更加规范和优惠,公路上不规范运行和低价竞争情况得到改善,各地政府出台一些支持政策和补贴政策,我相信这种价格倒挂现象会得到一定程度的缓解,这样企业运输成本就不会大幅度增加。

中国环境报:未来公路和铁路货物运输量的比例是多少?这其中能够产生多大的生态环境效益?

徐洪磊:目前,国家并没有严格意义上提出未来铁路和公路的货运量比例。运输结构调整的目的是尽量将大宗货物运输由公路转移到铁路和水路上,

但是,现在全国的大宗货运量接近500亿吨,而铁路目前的货运量才不到40亿吨,比例很小。即使按照《计划》增加11亿吨,整个铁路网接近50亿吨左右的货运量,在全国货运量体系中还占比较低。所以,很难说未来铁路货运量比例的变化会是多少。

从另一个角度讲,其实我们更关注货运周转量。货运周转量等于货运量乘以运输距离,更能反映运输的本质,而货运量仅仅是一次货运装了多少量的概念。货运量不能体现运输距离,“公转铁”后还可能因为统计方法的问题造成某些区域公路货运量增加。比如,运输距800公里1亿吨的货物,原本全部为公路运输,则公路货运量统计为1亿吨,运输周转量为800亿吨公里。“公转铁”后,如果铁路还不能实现“门到门”运输,只能承担中间600公里的运输,仍然需要前后两次各100公里的公路短驳运输。虽然这两次短驳运输距离变短,但公路货运量统计上会变为两次两亿吨,但运输周转量降为200亿吨公里。

因此,未来我们可能会从货运量和周转量两个指标相结合的角度来衡量“公转铁”的过程,以及下一步节能减排的效益。现在,我国铁路电气化比例已经非常高了,如果不考虑发电过程中的排放,只计算终端消费过程排放的话,铁路几

乎是没有排放的,而公路的排放却非常大。我们大致测算了一下,“公转铁”每1亿吨公里货运量大约能减排7500吨二氧化碳、80吨氮氧化物、4吨颗粒物。

中国环境报:目前,快递运输大多是通过公路,而且很多快递都是长距离运输。请问,快递运输是否可以实现“公转铁”?通过什么政策可以减轻快递运输产生的污染?

徐洪磊:目前,快递主要是通过公路运输的,通过铁路运输的也有一部分,但运输量并不大。总体上看,快递属于大批量、多频次的运输品种。从传统的运输经济学角度看,这种小批量、多频次的运输确实更适合采用公路运输方式实现。

目前,国内一列火车大概有五六十节车厢,载运量基本在60吨-80吨,相对来说,目前的量还是较小。所以,在铁路货运能力还不富裕的情况下,重点还是关注煤炭、矿石、钢铁、商品车等能够发挥铁路大运力特征的大宗货物。如果进行小批次运输,每到一个地方就要进行一次装卸,铁路运

输组织的难度也是比较大的,快速的时效性也难以保证。

目前,也有一部分高端快递品通过高铁来运输,但是高铁在最初设计的时候就是针对客运的,每个高铁客运站停车时间很短,对于货物装卸来说难度很大。而且,现有的高铁及高铁站的设计几乎没有考虑货运功能。所以,现在铁路部门也在考虑设计适合高铁的货运车辆,以及适合快速运输的车辆。

在现有的运输能力和政策下,为减轻快速运输污染,我们能做的就是让公路运输能够越来越规范化、清洁化。比如淘汰老旧车辆,11部门刚刚联合印发的《柴油货车污染治理攻坚战行动计划》中就明确提出,到2020年底前,京津冀及周边地区、汾渭平原加快淘汰国三及以下排放标准柴油货车100万辆以上。再如,现有的车辆必须使用达标的柴油和尿素,不能超限超载,必须在规定时间内进城等。在公路运输不断规范的过程中,运输成本可能会逐渐增加,并通过市场的方式反馈到消费端,从一定程度上促进消费者选择更加绿色的消费方式。



空气知库 亚洲清洁空气中心支持:www.cleanaireasia.cn

◆戴慧聪 赵巍巍 车正泰

金普新区位于辽宁省大连市中南,是大连市工业企业聚集区,污染源总体特点是“两广两多”,即区域广、分布广、行业多、数量多。这就意味着入户普查工作困难重重,金普新区普查办结合实际,严把“五关”,保障入户普查工作。严把培训关,夯实入户普查基础。打铁还需自身硬,为了普查员能够胜任指导企业填报的任务,金普新区普查办依据国家、省、市培训内容,多次组织普查员

严把“五关”保障入户调查

和普查指导员进行理论培训。现场组织讨论交流,并对部分问题进行现场解答,不确定的问题逐一汇报,直至解决,保证每名普查员对普查制度做到“一口清”,真正做到不带疑问上岗,不带问题入户。在培训普查员的基础上,金普新区普查办还分片分批次召集辖区企

业集中培训,重点对报表制度、填报项目、填报要点进行详细讲解。严把试点关,积累入户普查经验。金普新区组织具有代表性的企业进行试点填报工作,试填报过程中,按照入户调查程序,由普查员指导普查对象填写报表,并进行现场勘察、收集佐证。之后,结合报表制度对填报的情况进行现场讨论交流。通过这种方式,既达到了主动学习的目的,也能反映出入户调查的实际状况,暴露出问题,做到未雨绸缪。

严把现场关,确保入户调查质量。在实际工作中实行“三字”方针,即“稳、准、真”。“稳”是稳定

推进,调查一户,落实一户,不留瑕疵,不留尾巴。“准”是提前谋划,提前准备。“真”是现场留痕,确保数据真实有效,经得起核查。在入户调查工作中,现场的勘察取证是至关重要的,事实证明,通过对企业的产品、原辅材料、工艺、处理设施和排放口等各个要素的现场核查,极大保证了普查数据填报的完整性和合理性。

严把督办关,确保入户调查按期完成。在普查员入户调查过程中,难免存在普查意识薄弱、配合度低的企业,使入户普查推进缓慢。针对这种情况,金普新区普查办建立入户调查“两机制”。一是“四联合机制”,即入户调查的第三方机构与监察大队网格员联合、与街道生态环保专干联合、与社区生态环保负责人联合、与企业生态环保负责人联合。通过这个机制,保障了普查员在入户调查

“入户调查经验谈”征文 第二次全国污染源普查 有奖征文投稿邮箱 wpxycy@163.com