

环境热评

竟然伪装成洒水车！黑加油为何屡打不绝？

◆宋杨

一辆外观与洒水车别无二致的车辆,其实是经过伪装的黑流动加油罐车;一辆静静停在院子里的白色厢式货车,打开后门,一套完整的加油设备赫然呈现在眼前……这些都是笔者近日参加重点区域大气污染防治强化监督定点帮扶油品专项行动中所见所闻。

类似的黑加油站点在很多地方都存在,藏匿方式五花八门,甚至令人瞠目结舌。物流园区、运输公司、机械维修及配件店、重型车汽修厂等需要用柴油重型车的地方和高速路出入口,都能经常见到它们出现。一些流动加油罐车甚至采取送货上门的交易方式,接到买家电话后直接“上门服务”,交易完成立即离开。虽然经历过几轮严厉打击,但这些黑加油站和流动加油罐车仍屡禁不止。通过与地方生态环境部门执法人员交流,笔者分析原因大致



整治工作要想事半功倍,还是应该从源头入手。相较于流动的黑加油站,炼油厂更容易被发现。而且,如果能从源头切断供应链,后续的运输、销售、储存、使用等环节也就不存在了,相应的执法成本会大幅降低。

有这几个方面:

一是部分省市一些私营炼油厂生产的油品质量不达标,只能提供给黑加油站。劣质柴油的源头没有清除,是导致黑加油站死灰复燃的根本原因。还有一些人,在国营石油公司的输油管道上搞小动作,致使暂未达标的油品流入市场。二是受暴利驱使,黑加油站投入小、门槛低、收益高。不法分子购置一两个1000升左右的塑料罐加上一台小加油机即可开始工作。三是有的市场,没有经过处理的柴油价格低而且“劲儿大”,再加上一些非道路移动机械不能上路,给了黑加油站可乘之机。四是违法成

本低,黑加油站点隐蔽性强、流动性大,很难固定线索和证据,负责人见势头不对立即就溜,执法人员只能对设备进行收缴、取缔。

柴油货车和机械排放强度大,对大气环境的污染原本就较重,再遇上劣质柴油,可谓雪上加霜。以京津冀地区为例,近年来,区域空气质量总体改善,但NO₂平均浓度并没有随着PM_{2.5}、PM₁₀和SO₂平均浓度的下降而下降。柴油燃烧时排放氮氧化物过高,是导致市区内城市NO₂浓度超标的主要原因之一。除了带来大气环境污染,这些黑加油站也在与正规加油站抢生意,扰乱了市场秩序,还是公共安全的“隐形炸弹”。

《打赢蓝天保卫战三年行动计划》明确提出,要加快油品质量升级,自今年1月1日起,全面供应符合国六标准的车用汽柴油,停止销售低于国六标准的汽柴油,确保柴油货车污染排放总量明显下降。那么,该如何解决黑加油站的违法问题?

一方面,积极发动群众力量。想发现善于伪装的黑加油站,除了需要执法人员有非常丰富的经验外,还可以通过走访正规加油站和居民区,向群众搜集相关线索,或者开通有奖举报热线,鼓励群众反映问题。

另一方面,进一步强化常态化监管机制。加强公安、商务、市

场监管、生态环境、税务等多部门联合执法。只有联动联动、联防联控,才能众擎易举,形成震慑。这些属于后端治理的方法,是针对劣质柴油已经出现在市场上的补救,能够产生一定效果,需要继续加强。但笔者通过实际调研发现,整治工作要想事半功倍,还是应该从源头入手。

相较于流动的黑加油站,炼油厂更容易被发现。而且,如果能从源头切断供应链,后续的运输、销售、储存、使用等环节也就不存在了,相应的执法成本会大幅降低。

因此,笔者建议,有此类问题的地方可在一段时期内,集中开展监督检查,加大对炼油厂、储油库等地的检查力度,严厉打击生产不合格油品的行为,构成犯罪的,依法追究刑事责任。同时,国营石油企业也要加强监管,做好管线巡查和维护,避免内部出现“偷油”问题。

绿色畅言

渤海综合治理要先有本明白账

◆鞠立新

渤海地区入海排污口现场排查工作日前全面启动,目的在于全面掌握渤海入海排污口情况,为下一步开展监测、溯源及治理奠定基础。渤海综合治理攻坚战是污染防治七大标志性战役之一。根据《渤海综合治理攻坚战行动计划》,将通过3年综合治理,大幅降低陆源污染物入海量;实现工业直排海污染源稳定达标排放。到2020年,渤海近岸海域水质优良(一、二类水质)比例达到73%左右。

渤海是我国唯一的半封闭型内海,近年来,水质有所改善,但陆源污染物排放总量仍居高不下,重点海湾环境质量未见根本好转,生态环境整体形势依然严峻。

当前,入海排污口还是一笔“糊涂账”。环渤海到底有多少排污口?谁在排,排什么,排多少?排污口底数不清,症结源头找不到,必然会影响治理效果。纵然投入再多的资源,耗费再大的财力,也只能事倍功半。入海排污口不仅连着大海,还连着陆地污染源,是污染物进入海洋的一道关键关口。这道关口也直接关系到管理体制和协调机制的精准定位。表面看,污染在海上,在水中,但真正污染的根子在陆地、在岸上。目前,仍存在一些企业不合理入海排污的情况,“散乱污”清理整治形势仍然严峻,农业农村污染防治,城市生活污染防治等工作也需要进一步加强。

要打好渤海综合治理攻坚战,笔者认为,需要从以下几个方面加强工作:首先,摸清底数,算清总账,为制定治理措施奠定基础。涉及到的相关地方一定要认真负责,细致排查,如如实上报,不能为了所谓的政绩而虚报、瞒报。只有追根溯源,才能有的放矢,保证渤海综合治理攻坚任务如期完成。

其次,追溯渤海“病根”,完善管理体制和协调机制。各地应因地制宜,把溯源和整治的工作开展起来,形成权责清晰、监控到位、管理规范、入海、入河排污口监管体系。在这个过程中,配套制定工作台账,将各地攻坚任务目标量化细化,保证切实落实到实处,发挥作用。

第三,积极鼓励公众参与。渤海综合治理攻坚战是一项工作在当代、惠及子孙的民生工程,需要每个人参与其中,自觉保护环境,举报违法排污情况,共同守护海洋生态保护红线。

作者单位:中国传媒大学

◆贺震

6月25日,《固体废物污染环境防治法(修订草案)》初次提请全国人大常委会审议,将现行法律中“生活垃圾污染环境的防治”从一节升格为专章,并明确提出国家推行生活垃圾分类制度。自7月1日起,《上海市生活垃圾管理条例》正式实施,开始普遍推行强制垃圾分类;北京、江苏、广州、深圳等地已相继启动制定修订相关地方法规。由此可见,我国垃圾分类正在纳入法治框架,并迈入“强制时代”。

垃圾围城,是困扰我国城市管理的一大难题。解决垃圾围城问题,首先必须做好垃圾分类,一方面实现垃圾资源化、减量化;另一方面,可以有效防止有害垃圾因不当处理,导致污染环境、破坏生态。笔者认为,人人参与垃圾分类、人人都能正确进行垃圾分

类,是突破城市垃圾困境的关键所在。但是,垃圾分类虽然推行多年,成效一直不明显。开展垃圾分类强制分类,并逐步实现全覆盖,具有现实紧迫性。

以北京为例,早在1957年就率先提出垃圾分类的理念,1996年推出了第一个垃圾分类试点小区。但时至今日,北京公众分类投放垃圾的自觉性和参与率仍然较低,厨余垃圾正确投放率仅有两成。经过多年的宣传引导,为何没有形成垃圾分类全民参与的局面?原因之一就在于缺乏硬手段,只靠软约束很难让人自觉而为。

相反,强制手段的倒逼作用更为明显。比如,对杭州海底捞绍兴路店垃圾分类不规范的问题,清运人员多次指出并建议整改,但店家总是无动于衷,城管局采取责令限期整改、否则“拒运”的强制措施后,立马见效。而且,

从日本、新加坡等国家的经验来看,强制也是确保垃圾分类高效推进的有效手段。

笔者认为,在垃圾分类的工作上,强制推行与鼓励引导,应双管齐下,二者不可偏废。

此前国内垃圾分类鼓励引导效果不佳,垃圾分类宣传引导粗放,泛化也是原因之一,仅停留在一般口号上,做得不够细、不够实、不够精准。近年来,随着环保理念的普及,绝大多数公众都知道垃圾分类的重要性,也有参与垃圾分类的愿望,但究竟该怎么分、往哪放?在一项调查中,有一半人认为霉变香菇干是干垃圾,另一半人认为是湿垃圾。可见,不少人进行垃圾分类,还处于靠“猜”状态。因此,解决公众垃圾分类参与度不高、分类准确率低的问题,需要切实改进引导和鼓励方法,下绣花功夫,做贴心服务。

垃圾分类检验城市精细化管理水平

◆刘瀚斌

7月1日起,《上海市生活垃圾管理条例》正式开始实施,对未进行生活垃圾分类投放的个人可处以50元至200元的罚款。但在具体实施过程中,也会遇到一系列问题,如居民分不清干湿垃圾、垃圾投放时间和日常作息时间冲突、垃圾前端分类后端混合、工作生活点产生的垃圾种类复杂等,舆论对此讨论热烈。

笔者认为,通过实施垃圾分类,有利于从源头解决垃圾减量问题,发展循环经济,进而实现

“无废城市”目标。除此之外,还将在多个方面对社会发展产生影响,需要深入思考。

第一,实施垃圾分类后的投入产出对比。在法规要求下,社区居民、机关单位、企业工厂都要改变以往的扔垃圾习惯。每家要配备4个垃圾袋,居民社区实行定时定点扔垃圾,其他时间垃圾房关闭,并用摄像头监控违规扔垃圾行为。在这个过程中,垃圾房基础设施维护、社区管理、居民家庭支出和作息时间改变等额外成本都将增加,而且政府监管、分类运输等成本也会增加。在当前

这些投入不可避免,但长期来看,需要测算成本投入和收益的平衡性问题。

第二,分类催生的市场化模式。如何正确进行垃圾分类,是很多上海居民头痛的问题,由此催生了“代收垃圾网约工”的新型职业,居民可线上预约、专人上门收垃圾并代为分类投放。基于此,可以与饿了么、大众点评等外卖平台合作,外卖小哥上门送餐的同时可以帮助完成垃圾投放。这类市场模式的构建针对“可回收物”具有一定的产出优势,因为商家可以通过回收利用环节产生的价值,部分覆盖员工代收的劳

以产业化推进垃圾二次分拣

◆张天朋

自从我国开展生活垃圾分类收集试点工作以来,不少城市已加入到生活垃圾分类行列中,也取得了一些成就。但总的来看,绝大部分居民虽然认同垃圾分类,但践行度普遍较低。一个重要原因就是垃圾分类方法复杂、要求太高,使得居民垃圾分类很难坚持下去。针对这种情况,笔者建议,应积极鼓励社会企业

和专业组织参与垃圾分类,以市场化、产业化的方式推进垃圾二次分拣。

回收站、仓房、堆场罗棋布地分布在城市各角落。这些废品回收站、仓房、堆场,主要用于从居民小区运出来的生活垃圾的回收、分类、分拣、储运和加工。通过分门别类处理,垃圾才能实现资源化利用。否则,运出来的垃圾量太大,无法处理。因此,废品回收站、仓房、堆场是再生资源产业链不可或缺的重要环节,构成了城市静脉产业的重要风景线。

然而,随着房地产价格走高和环境整治需要,许多废品回收站、仓房被拆除。即使没被拆除,有的也缩小了面积或改作他用,废品回收

站、仓房、堆场分布密度大为下降。有的区域已没有类似的功能性设施,场地已经跟不上垃圾增长量和处置量要求。这严重影响了居民投放垃圾和企业回收垃圾的积极性,制约了生活垃圾分类和废品回收两网融合发展。

针对这一现象,笔者认为,要以市场化、产业化的方式推进垃圾二次分拣,可从以下方面着手。一是加强规划引领。建议有关部门因地制宜、加强规划,根据人口密度、居民区分布等情况,建设一批相关垃圾分类空间设施,以及新建、改造和扩大一批垃圾

处置场所、转运站和废旧物品回收站。比如,在广场、学校、医院、商场、菜场等公共场所建立社区资源中心。再比如,对现有垃圾转运站和废旧物品回收站进行改扩建。这些垃圾分类分拣中心要高标准建设,创新技术运用,减轻对周边环境的影响,为城市可持续发展打下基础。

二是发挥企业标杆作用。积极发展“互联网+两网融合”,促进再生资源产业发展,变废为宝,培育城市金矿,打造优美环境。

三是加大财政资金投入,建立大宗废旧物资的平准基金。在大宗废旧物资价格较低的时候,建立政府收储制度,保证企业回收的积极性;在大宗废旧物资价格较高的时候,抛出物资,平抑市场价格。

作者单位:中共上海市委研究室

对标对表转化排污许可清理整顿成果

业界评说

◆任理军

近期,生态环境部召开固定污染源排污许可清理整顿试点工作推进视频会议,通报试点成果,39个重点城市共排查清理出无证排污单位1962家,并基本完成排污许可证补发工作。

笔者认为,此次固定污染源排污许可清理整顿最为关键、最大的成果是,找准查明了前两轮固定污染源排污许可证核发存在的突出问题,并提出了针对性的解决办法。成果来之不易,当务之急是对标对表、科学转化、全面固化,为全面完成固定污染源的排污许可证核发工作奠定基础。

一要转化摸底经验。应发尽发是固定污染源排污许可证核发的基本原则。从本次清理整顿工作来看,最大的问题就是部分应发证企业被遗漏,说明不少地方排查摸底存在死角盲区。

按照国家统一安排部署,全国需在2020年完成覆盖所有固定污染源的排污许可证核发工作,下一阶段发证量远远大于前两轮,排查任务必然更为繁重,摸底要求也会更高。需充分吸取经验教训,全面总结归纳清理不留死角、排查不过盲区要求以及工商税务大数据印证等有效方式方法,对照第二次污染源普查数据,规范制定排污许可证核发摸底手册,指导下阶段工作。

二要转化发证经验。固定污染源排污许可证核发要求,“核发一个行业、清理一个行业、规范一个行业、达标一个行业”。清理整顿工作表明,一些地方在核发特定行业、特定企业排污许可证方面还存在差距。

这需要在遵循技术规范的基础上,探索形成一套分门别类核发特定行业、企业许可证的规章,出台暂时不符合发证条件企业的“红黄绿灯”发证制度。对能够在较短时间内完成整改的开“绿灯”,较长时间、较大难度完成整改的亮“黄灯”并给予限期整改期限,对淘汰落后产能、环境隐患突出、整改无望的亮“红灯”,坚决拒之门外。同时,吸纳清理整顿成果,研究出台僵尸企业、小微企业的发证办法。

三要转化管理经验。通过清理整顿,还排查出一些地方认识不到位、机制体制不顺、主体责任不落实、技术力量不扎实等管理方面的问题,说明排污许可证核发机制基础尚不牢固。

一方面,需要探索一套有效压紧压实地方党委、政府责任,促进各级各部门提高政治站位,充分理解排污许可证核发意义,积极配合建立完善发

证工作的责任考核机制。另一方面,要探索一套完善的监管执法制度,有效衔接各项环境管理制度,落实排污者主体责任,加大无证排污行为执法检查力度,保持违法必究高压态势,为下一阶段发证工作营造声势。

同时,探索一套完善的服务制度,在排污许可证整改过渡期加强监管帮扶,对拟发证的给予技术指导帮助。还要探索一套完善的技术支撑制度,总结前两轮发证以及清理整顿工作经验,结合下一阶段发证行业特点,整合技术力量,充分吸纳第三方技术力量,充实专家团队,提前谋划技术培训计划。

作者单位:四川省乐山市生态环境局

绿色理念和出行实践之间缺了啥?

◆叱狼

交通运输部、国家发展改革委、生态环境部等12部门和单位联合近日印发的《绿色出行行动计划(2019-2022年)》提出,到2022年,初步建成布局合理、生态友好、清洁低碳、集约高效的绿色出行服务体系,绿色出行环境明显改善,在公众出行中的主体地位基本确立,绿色出行装备水平明显提升,人民群众对选择绿色出行的认同感、获得感、幸福感持续加强。

笔者认为,这一行动计划不仅盯住了绿色出行难以落地的焦点问题,也牵住了深入推行绿色出行措施的牛鼻子,是绿色出行理念融入寻常百姓生活,进而转变为为大家自觉行动的基础保障。

近些年,为减轻机动车排放污染,各地在加强防治的同时,积极倡导和鼓励公众采用绿色低碳的交通方式,绿色出行理念日渐深入人心。然而,现实生活中,真正能长期坚持绿色出行的还是少数,“如何方便就如何出行”还是大多数人的选择。笔者认为,这是因为绿色理念与出行实践之间缺少了桥梁纽带,没有服务体系作为黏合剂,理念与实践只能成为“两张皮”。

要解决这一问题,笔者认为,需要因地制宜,通过服务体系搭台,政策制度约束和激励措施引导,推动全社会形成人人参与的绿色出行新时尚。

首先,以服务体系基础建设为龙头,为绿色出行提供设施保障。各地要结合经济社会发展状况、人口分布情况、汽车保有量以及交通基础设施建设情况等,按照“绿色出行、路权优先”的理念,加快规划和构建

可达性高、一体化、高品质、安全舒适的绿色出行服务体系。其中,务必把便捷性放在重要位置,在乘坐公共交通、使用慢行道路资源、为电动汽车充电等方面,把群众方便不方便作为重要考核指标,尽最大努力听取和满足群众诉求,为优选绿色出行创造条件。

其次,以奖惩法规制度建设为重点,为绿色出行提供政策保障。鼓励和引导群众降低机动车使用强度、减轻对汽车的依赖,需要研究制定公众参与感强、富有吸引力的汽车停放相关政策,对自愿停驶的车主提供配套优惠措施,探索建立小汽车长时间停放与机动车保险优惠减免相挂钩等制度。针对中心城区大气环境状况和道路拥堵情况,加强汽车分区域、分时段、分路段通行管制度研究,适度减少汽车出行总量。此外,在路权分配、清洁能源汽车购置、公共交通收费等方面,出台更多激励性举措,让群众感受到绿色出行的实惠。

第三,以针对性的宣传引导为铺垫,为绿色出行提供思想保障。绿色出行需要全民参与,务必持续深化舆论宣传,改变以往表面化、笼统化的口号式宣传,从小处着眼,给群众学好“三笔账”。算污染账,向群众科普雾霾等各类污染型汽车的排污情况,以及汽车排气污染对大气环境的影响,从生态环境的角度赢得群众理解和支持。算经济账,帮群众算一算绿色出行与自驾出行的经济支出情况,一天也许差距不大,但时间长了就会产生明显差异。算时间账,通过比较绿色出行与自驾出行的路途耗时情况,鼓励群众选择耗时差不多甚至更少,但花费更低、污染更少的绿色交通方式。