

美丽中国目标制定应更具国际影响力

◆张建宇

党的十九届五中全会明确提出,2035年美丽中国建设目标基本实现。随着2030年前力争实现碳达峰、2060年前努力争取实现碳中和承诺的提出,2035年作为美丽中国建设的关键一步,美丽中国目标的制定,将对世界产生深远影响。在12月18日举行的美丽中国百人论坛首次年会上,笔者建议,在统筹考虑国内发展的基础上,还要考虑国际社会的发展趋势,使美丽中国目标的制定更具国际影响力。

2035年美丽中国目标的制定应是一个动态演变的过程。以国际社会可持续发展进程为例,1992年联合国可持续发展大会第一次把经济发展与环境保护结合起来,提出了可持续发展战略;2002年在南非约翰内斯堡召开的可持续发展世界首脑会议,提出了经济增长和社会进步必须同环境保护、生态平衡相协调;2012年在巴西里约热内卢召开的联合国可持续发展大会,提出绿色经济是实现可持续发展的关键要素;2015年,联合国纽约可持续发展峰会正式通过17项联合国可持续发展目标(SDGs),构建了一个覆盖社会、经济、环境三方面的综合目标体系。

从1992年可持续发展战略提出,到2015年可持续发展目标确立,全球可持续发展目标经历了从经济增长、工业化、海洋、生态系统到能源、气候变化、可持续消费和生产、应对不平等、和平与正义等多方面的演进和调整,最终形成了涵盖经济增长、社会包容和环境保护的三个维度。可持

续发展作为国际社会发展的综合性战略,随着社会发展经历了不断完善的过程。2035年美丽中国目标的制定也应是一个动态逐步向前演进的过程。

2035年美丽中国目标的制定需要考虑国际形势与趋势。2030年前力争实现碳达峰、2060年前努力争取实现碳中和的承诺,是美丽中国目标制定的重要出发点。从全球低碳的发展路径来看,世界诸多国家以2030年国家自主贡献目标(NDC)的设定、2050年全球长期低排放发展目标的设定作为两个关键的时间节点。2035年是检验2030年目标能否与2050年目标有效衔接的关键时间点。

在2035年这个关键时间节点上,一些世界主要国家已经开始推出自己的行动目标。比如,德国将逐步淘汰煤炭的时间由2038年调整到2035年;英国计划在2035年前禁止销售新生产的汽油和柴油车;芬兰计划于2035年达到碳中和,并随后实现温室气体负排放。拜登在竞选美国总统时提出了2035年的目标,包括使美国电力系统实现零排放、建筑部门的碳足迹减半、所有出售车辆均为新能源车等。

因此,笔者认为,2035年美丽中国目标的制定,既要考虑国内情况,也要对标和观察国际形势,使得美丽中国目标更具世界影响力。当前,国际社会对“十四五”规划的制定情况给予了高度关注。笔者建议,“十四五”规划在制定过程中,应对标2035年美丽中国目标的设定,统筹考虑国内发展及国际形势,推动经济社会高质量发展。

国新办举行落实五中全会精神
以高水平保护促进绿色发展新闻发布会

(上接二版)像重庆探索“无废细胞”,制定了“无废”学校、小区、景区、机关建设方案,形成一个良好的社会氛围。光泽县立足“无废”乡村建设,统筹农村地区的垃圾分类和回收利用。经过近两年的努力,“无废”理念逐步得到国内外的认同。我们也与新加坡等国家进行了交流,第四届联合国环境大会将我国“无废城市”建设试点写入了废物环境无害化管理的有关内容中。现在这项工作正在逐步向外扩展,像浙江省提出要全省域建设“无废城市”,重庆和四川共同推进成渝经济圈的“无废城市”建设。目前也遇到一些困难,一是受疫情影响,有些试点项目的推

进稍滞后。再有上面提到的四个体系建设真正达到协同增效还需要一个过程,全社会“无废”文化氛围尚未形成,需要记者朋友们多多参与推动。

当然“无废”建设是一个长期过程,我们还将重点开展三方面的工作:一是继续指导“无废城市”完成好试点任务,形成一批可复制、可推广的技术模式和经验。二是在“十四五”期间逐步把“无废城市”建设在全国逐步推开,为“美丽中国”建设提供重要支撑。三是培育“无废”文化,包括抓好公众教育、鼓励公众参与。我就介绍这些。谢谢。

寿小丽:时间关系,最后一个问题。

摸清生物多样性本底状况,开展保护成效评估

每日经济新闻记者:生物多样性正在成为全球生态环境领域的热门话题,特别是今年9月,习近平总书记出席联合国生物多样性峰会并发表重要讲话,请问在当前形势下对进一步推动生物多样性保护工作有何考虑? 谢谢。

庄国泰:当前形势下做好生物多样性保护工作,根本任务就是落实9月30日习近平总书记参加联合国生物多样性峰会时发表的重要讲话。总体来看有5个方面的安排部署:

第一,加强统筹协调。党中央、国务院十分重视生物多样性保护,在国务院专门成立中国生物多样性保护国家委员会,由分管副总理任主任。我们要在中国生物多样性保护国家委员会的领导下,进一步强化顶层设计,统筹推进生物多样性保护工作,进一步强化部门协调、联动,聚焦重点区域、重点领域关键问题形成合力。生物多样性包括生态系统多样性、物种多样性和遗传资源多样性,涉及到多个部门,我们国家高度重视,成立专门的国家委员会,这在国际上也是少有的。

第二,完善体制机制和政策法律体系。加强生物多样性保护的法律保障,加快推进野生动物保护法、国家公园法、湿地保护法、自然保护区条例的制修订工

作,推动各地因地制宜出台相应的地方性法律法规,这是贯彻落实依法治国的重要体现。

第三,完善生物多样性调查观测技术标准体系。这方面的一个重要任务,就是抓紧摸清全国生物多样性的本底状况,包括加快整合各类生物遗传资源的信息,建立完善基础信息库,实现数据共享。

第四,健全并完善生物多样性评估体系。定期开展生物多样性保护成效的评估。我们要说清各种保护工程、保护项目,包括保护地的建设,对生物多样性保护的成效如何。有些建设开发活动,可能对生物多样性造成的影响,我们也要分析清楚,采取相应的对策。

第五,持续实施生物多样性保护重大工程。不断完善我国就地保护和迁地保护网络,就地保护就是动物园和园圃建设。

还有一项重要任务,就是办好生物多样性公约第15次缔约方大会,邀请各方到昆明参加会议,我们也希望这次会议办成一次富有成果、承前启后的重要会议,当然这需要整个国际社会的共同努力,也需要在座各位记者朋友的有力推动。谢谢。

寿小丽:谢谢庄国泰副部长,谢谢各位记者朋友,今天的新闻发布会就到这里。大家再见。

历史遗留问题不能永远遗留

李莹

环境热评

治污攻坚的过程中,在解决环境问题尤其是较为复杂的环境问题时,“历史遗留”时而成问题拖延的理由,但历史遗留问题不能永远遗留。历史遗留问题大多时间长、贻祸久,让群众深受其扰、不堪其苦,更需下定决心、咬紧牙关,拿出切实举措,将遗留问题解决在当下、化解在现在。

日前,中央广播电视总台《焦点访谈》栏目曝光了黑龙江省安肇新河水污染问题。按照当地监管部门的说法,安肇新河全流域不达标有特殊的历史原

雨水管道排污
问题需重视

◆孙贵东

近日,中央广播电视总台《焦点访谈》栏目曝光了黑龙江省安肇新河流域水污染问题。笔者认为,问题的原因之一是企业违法违规将污水通过雨水管道排放,监管部门忽视了企业雨水排放口的监管。

企业污水通过雨水管道偷排问题已成为当前环境污染治理工作的难点之一。今年夏季,由于降水量较大,部分地方的少数企业通过雨水管道将生产废水直排环境。虽然这些问题已被生态环境部门依法查处,但也暴露出环境监管力度还不够大,处罚措施还不足以对违法当事人产生震慑作用的问题。

为何不断有企业选择铤而走险?一方面,当前治理雨水排放口偷排难度较大。笔者所在单位曾调查过此类违法行为。涉事管道为已废弃多年的雨水管道,由于厂区管道较多且距离地面较深,企业当事人都不清楚厂区内有多少管道。因此,要杜绝此类问题,急需加大对管道设置较多、较复杂的排污企业的排查力度,对其存在的问题、风险隐患限期整改,以降低企业通过雨水管道排放污水的可能性。

此外,目前雨水排放口没有完全设置规范。应结合日常执法中发现的违法违规行,对排污单位雨水管道作必要的规范,避免污水管道与雨水管道相连接或者二者之间有切换装置。

另一方面,一些地方执法部门、执法人员在调查处理此类环境违法行为上存在畏难情绪。这类违法行为为调查认定的难度相对较大,执法人员最难把握的是当事人是否是主观故意,案件稍有不慎就可能被撤销。另外,对此类案件的处罚数额相对较大,且当事人往往面临被行政拘留的风险,绝大多数当事人会提起行政复议或者行政诉讼,行政执法的成本和风险系数较高。

通过雨水管道排放污水污染案件是当前环境执法部门调查的案件中难度最大的案件类型之一,除了要不不断提高类似案件的调查认定能力水平外,还要对如何调查认定当事人是否是主观故意做必要的规范明确,杜绝认定主观故意主观性、随意性过大的问题,使违法行为的调查认定处理做到事实清楚、证据确凿、量罚得当,为环境执法部门和人员解除后顾之忧。

总之,杜绝雨水管道排放污水的问题要双管齐下,使有关排污单位不敢通过雨水管道排放污水。

◆郑兴春

12月16日,宝马(中国)汽车贸易有限公司向国家市场监督管理总局和生态环境部联合备案了缺陷汽车召回计划,将召回936辆汽车,原因是车载OBD诊断软件缺陷,可能导致车辆在无报警的情况下发生排放超标的情形,不符合国家机动车排放标准法规的相关要求。因污染物排放可能不达标进行汽车召回,这在中国汽车召回史上并不多见。

其实,美国、日本、德国等国家高度重视汽车尾气排放问题,很早之前就实施了排放召回制度。2015年,美国政府要求大众汽车召回50万辆安装了年检作弊软件的轿车,这些车平时关闭控制系统导致排放量超标,年检时则打开控制系统通过检测。2018年德国政府要求宝马集团召回近1.2万辆安装了可以操控实际排放数值的非法软件的柴油车。2019年美国政府要求菲亚特克莱斯勒汽车公司召回约100万辆不符合排放标准的汽油动力汽车,并更换车辆的催化转换器。

笔者注意到,自2004年我国开始实行缺陷汽车产品召回

上接一版

临海市生态环境分局局长李昌海介绍,临海市下辖19个乡镇街,有排污企业5000多家,执法人员只有28人,平均一个镇两个执法人员都不到,人员力量与工作矛盾较为突出。

而现在,队伍能力建设问题有望纾解。台州市委、市政府高度重视,在人员编制紧张背景下,正在研究解决。

环境监管体系不断完善,环境执法保持高压态势

现在,当车行在椒江两岸,码头忙忙碌碌,大桥跨跨,高楼耸立,市区井然有序,人们充满朝气。

“撤地建市”26年来,位于黄金海岸、东海之滨的台州,成为民营经济发达、发家致富的理想天堂,开创了全国少有、浙江唯一的“组团式发展”模式,吸引大量汽摩配、医药化工、家用电器等企业集聚发展,让这片热土充满希望。

根据浙江当地媒体公开的一组数据:台州地方生产总值从1994年的270亿元,到2019年的5134亿元,足足增长了19倍;财政总收入从1994年的16.89亿元,到2019年的729.8亿元,增长了43倍。台州市统计局近日披露数据,2020年前三季度,台州市实现GDP达3739.12亿元,比去年同期增长1.7%。

经济腾飞的同时,环境监管的压力也与日俱增。此前人手紧张时,台州生态环境部门尝试了多种方法,如椒江区生态环境分局曾尝试“第三方巡查监管”,即委托第三方机构对重点污染源企业进行定期巡查。“坚持了两年左右,发挥了一些作用,但为了规避第三方机构与监管企业因业务关系而在日常巡查中有时存在走过场的情况,就终止了。”椒江区生态环境分局一位同志说。

椒江区又探索建立“环保天

这些问题的形成往往有复杂的历史背景。例如,当前我国多地面临“化工围城”困局。工业园区建立之初,远离城市。但随着城市规模不断扩张,工业园区企业不断增多,工业区与居民区的距离消失殆尽。再例如,一些工业城市,之所以形成以煤炭等化石燃料为主的能源消费方式,与我国煤炭为主的资源禀赋、煤炭长期低廉的价格、特定时期的产业政策都密切相关。

罗马不是一天建成的。这些历史遗留问题,解决起来往往也更困难。一方面,历史遗留问题经过时间沉淀,各种因素交织,往往牵一发而动全身,同时,背后还可能存在着错综复杂的利益关系,解决起来牵扯范围广,涉及人数多,有可能伤筋动骨;另一方面,一些地方领导或不愿为前任“背锅”,或存在“多一事

不如少一事”的“鸵鸟”心态,破解难题的积极性不高。

越是难以解决,越要抓紧解决。历史遗留问题时间跨度长、牵涉方面多,如果不切实加以解决,就会越拖越大,越拖越难,陷入恶性循环。这不仅会影响生态环境治理成效,还会辜负公众对美好生活环境的期待,影响公众对美丽中国建设的信心。因此,面对复杂的历史遗留问题,必须敢于动真碰硬,决不能搁置一旁,把它继续留给历史。

历史遗留问题往往涉及面广,单凭一两个部门,难以调动各方面力量共同攻关。很多问题需要更高层级来组织领导、协调解决。面对历史遗留问题,党政“一把手”要摒弃“新官不理旧账”的思想和“等、靠、望”的心态,切实履行环境保护“党政同责、一岗双责”的主体责任。

同时,要明确对历史遗留问题保护召回管理规定(征求意见稿)),正在征求意见并进一步完善。笔者认为,待这一规定通过立法审批程序后,我国汽车排放召回工作将再上一个新台阶。

二要预防为主,源头控制,严格落实生产企业的主体责任。召回制度是发现问题后的弥补方式,不管对车主还是生产厂家,都会造成不便和资源浪费。如果在源头将这些问题车辆控制住,就不需要亡羊补牢式的召回了。生态环境部门应督促生产企业对新生产的机动车进行排放检测,经验合格的,方可出厂销售。近年来,生态环境部门一直加强对社会机动车检测机构的监管工作,但对企业新车排放检测监管重视不够。日前,笔者对辖区内某新车生产厂家进行检查时发现,一些厂商的新车尾气检测流于形式,检测不规范、数据有疑义、未进行污染控

环境专项执法行动,严厉打击环境违法行为。台州五类案件总数连续两年(2017年、2018年)排名全国第一,连续三年排名全省第一,环境执法工作综合考核连续3年名列浙江省第一。原台州市环境监察支队被评为“2018年全国环境执法大练兵活动先进单位”。“我们决心很大,想方设法克服困难。”椒江区一位同志说,“明年考虑成立一个信息核查中队,专门对接平台的信息进行核查。”

“人少事多,倒逼我们要从提高智慧监管能力上下功夫。”陈昌笋告诉记者,台州不断强化生态环境监测能力建设,建成全国第一个市级全域水质监测网络,建成运行17个水质自动监测站和296个微型水质自动监测站;全市225家重点行业企业全部安装自动监控系统,实时动态监管。“全面应用浙政钉,掌上执法系统,将数字化监管向末端延伸……”

2020年7月,台州市生态环境局临海分局制定了《医化园区企业环保码评价指标及评分标准(1.0版)》,对辖区内56家整治企业开始首次“环保码”评定,实时计算企业“环保码”得分,科学追踪企业整改情况。随着整治工作推进,绿码企业持续增多,黄码、红码企业逐渐减少。

有的企业整治进度慢、“环保码”连续红码,临海区委头门港经济开发区管委会已对这样的企业进行了约谈。

“‘环保码’根据每月整治进度,分值都在进行调整。即便得到了绿码,假如当月不注意,出现受处罚行为,直接就会被拉到红码。”对企业来说,环保永远在路上,没有终点。临海市生态环境分局高级工程师应永表示。

截至目前,临海医化园区“环保码”已经更新到3.0版本。在“环保码”的激励下,园区整治速度提升,各项重要指标持续向好。

同时,生态环境执法继续保持高压态势,深入开展各种生态

环境保护召回管理规定(征求意见稿)),正在征求意见并进一步完善。笔者认为,待这一规定通过立法审批程序后,我国汽车排放召回工作将再上一个新台阶。

二要预防为主,源头控制,严格落实生产企业的主体责任。召回制度是发现问题后的弥补方式,不管对车主还是生产厂家,都会造成不便和资源浪费。如果在源头将这些问题车辆控制住,就不需要亡羊补牢式的召回了。生态环境部门应督促生产企业对新生产的机动车进行排放检测,经验合格的,方可出厂销售。近年来,生态环境部门一直加强对社会机动车检测机构的监管工作,但对企业新车排放检测监管重视不够。日前,笔者对辖区内某新车生产厂家进行检查时发现,一些厂商的新车尾气检测流于形式,检测不规范、数据有疑义、未进行污染控

制装置查验等问题较多。生产企业应承诺切实承担起主体责任,不再弄虚作假,把好汽车进入流通领域前的最后一关。

三要加大大数据应用,精准召回。《大气污染防治法》规定,生产、进口企业获知机动车排放大气污染物超过标准,属于设计、生产缺陷或者不符合规定的环境保护耐久性要求的,应当召回。但是,车辆进入流通领域以后,企业往往很难了解车辆的排放状况。生态环境部门应积极利用掌握的大数据优势,协助企业进行情况。以笔者所在地为例,生态环境部门手中有每年机动车检测机构提供的数百万条年检数据、数千条机动车遥感监测数据以及大量的路检数据。通过对这些数据进行分析,可以发现哪些车型可能存在排放问题需要被召回。将类似信息反馈给车企,可以起到事半功倍的效果。

以“两个维护”的政治站位,以动真碰硬的责任担当,以治本断根的決心态度,坚决打好污染防治攻坚战,彻底整改第二轮中央生态环保督察指出的问题,不获全胜、决不收兵。”台州市委书记李跃旗指出。

记者获悉,2021年,在台州每一个县市区整改方案里,生态环境考核分值将进一步提高。同时,除了共性考核项外,每个区县被中央生态环保督察指出问题的整改任务,将要单独作为考核项进行考核。

要借东风抓整改、抓落实,这句话真切地扎根在台州区县党政领导的心中。

11月的一天,凌晨5点30分,台州市椒江区委书记陈挺晨带队,一场“拂晓查污”行动悄然进行。

椒江区位于台州主城区,椒江两岸向海而兴。得益于天然的近海交通优势,沿江密布了各种工业企业、造船厂、堆场等。中央生态环保督察指出了椒江流域等环境问题后,9月以来,椒江区积极整改,制定了“圈长制”攻坚方案。

椒江两岸细分为8个生态圈,“椒江区委、区政府主要领导担任总圈长,四套班子主要领导包干。同时,梳理了当前的生态环境问题近200个,细化到每个点位。”椒江区生态环境分局党组成员黄健介绍,而区委书记陈挺晨正是总圈长。

“以环保整改为契机,主动出击,要让主城区医化园区在‘十四五’期间从里到外、从上到下改头换面。”陈挺晨说。言出必行,截至目前,椒江区委副书记和区长先后22次带队到现场解决问题,先后11次召开区委常委会、区政府常务会议等专题会议研究问题。

为了确保整改“动真碰硬”,市里明确两亿元的绿色发展专项资金,“人、财、物”的问题解决了,大家现在信心满满。”陈昌笋说。

全市上下达成环保共识,让主城区医化园区从里到外改头换面

台州在改变。

而今从政府到企业、公众,对如何发展、要实现怎样的GDP增长,台州上上下下达成共识。仙居县有好几家医化企业被“点名”后,企业负责人痛下决心整改,当被问到“下一步你打算怎么办”时,企业负责人回答道:“我一定请最好的权威机构帮我们制定整改方案,投入再多的钱我也愿意。”

“全市上下务必痛定思痛,

全市上下务必痛定思痛,

全市上下务必痛定思痛,