

我国铁路货运量4年来连续增长,但运能潜力仍有待进一步挖掘

“公转铁”提速的卡脖子问题在哪?

◆本报记者刘良伟

一列满载着砂石料的敞顶集装箱火车缓缓驶入北京货运中心大红门营业部(以下简称大红门货场),停放在19米高的橙红色龙门吊下,等待卸货。

这些砂石料来自200多公里外的河北承德隆化、小寺沟、张百湾等地,源源不断地输送到北京的多个混凝土搅拌站,浇筑出一栋栋楼房、一条条地铁隧道和一座座车站,助力着这座城市的发展。

“‘公转铁’以前,我们这里主要是向北京运送矿泉水、牛奶等居民生活物资,砂石料这些都是‘公转铁’后新增的业务。2018年下半年,作为北京货运中心第一批参与‘公转铁’的营业部之一,我们的砂石料运量是15.3万吨,2019年增加到52.9万吨,2020年则达到78.2万吨。”大红门货场的经理石胜利向记者介绍。大红门货场的变化折射出京津冀地区乃至全国“公转铁”工作的有序开展。据生态环境部发布的最新数据,2020年,全国铁路累计货运量为44.58亿吨,同比增长3.2%,比2017年增加8.4亿吨,保持了4年连续增长。

然而,虽然铁路货运量稳步增长,有专家认为整体增速仍然较慢,铁路运能仍有潜力可控,希望“十四五”时期有所突破,取得更高的增长速度。那么,“公转铁”提速升级面临的关键问题有哪些?又该如何进一步破题?

解决货运价格倒挂难题

多方协作抓两头,规范公路运输,提升铁路竞争力

横亘在推进“公转铁”之路上的“拦路虎”,是公路运输和铁路运输价格倒挂的现象。

“北京铁路局去年的货运量增加了2500万吨,营业收入却比上年度大幅减少。”中国铁路北京局集团有限公司(以下简称北京铁路局)受理服务中心主任谢旭东告诉记者,这是因为为了推进“公转铁”,北京铁路局采取价格优惠的方式,“最高时上浮50%”。

“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,成本反而增加了。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价低。”交通运输部规划研究院环境资源所所长徐洪磊说。

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,从而推高全程运输的费用。

另一方面,我国目前存在公路运输不正当竞争的情况。比如,有个别地方可能存在超载、超限,或使用劣质燃油,不添加尿素的情况。

曾在国家、北京市生态环境部门工作30多年,长期关注运输结构问题的北京市政协委员、人资环建委副主任周扬胜对此记忆犹新。他说:“早些年从延庆过境的6轴大货车,基本都是拉煤到天津港的。我亲眼看见,天津塘沽一带进港前的公路边,有人用竹竿子做个类似耙子的东西,就能扒下来煤块。随之而来的是车箱槽帮越加越高,治超治限是治不停、停不停。通过暗访,还发现国道沿途存在非正规村庄柴油加油点。大货车不需要在正规加油站加油,这样一来,加满柴油的话一次能省1000元钱。如果是夫妻俩开一辆大货车,为赶时间或省钱,通常千里奔波不住旅馆。此外,公路运输可能实现不跑空车回程带货的‘额外’收入。这些原因都拉低了公路运输的价格。这些车主挣的有些是辛苦钱,是应得的;有些是钻空子钱,损害了国家税收、公路设施、环境质量。”

那么,如何解决这个问题?多方

协作抓两头。生态环境部机动车排污监控中心主任丁焰告诉记者,一方面应该解决公路不规范运行和不正当竞争的问题,另一方面应该在价格、服务、时效等方面增加铁路运输的竞争力。近年来,交通运输部、公安等部门持续加强对公路货车规范运行等的监管,取得显著成效。与此同时,生态环境部加大了对柴油货车污染物超标排放的监管力度。

丁焰说,那些货车烧的多是柴油。柴油是用初级能源原油炼制出来的。“用烧二次能源的车长途运输初级能源,真是不可思议。”在能源浪费的同时,柴油车运输存在严重的污染问题。全国机动车排放报告的数据显示,在机动车排放的颗粒物和氮氧化物中,柴油车排放分别占95.9%和63.4%。

因此,从2013年实施“大气十条”以来,柴油货车便是机动车污染防治的重中之重。2017年,生态环境部开始实施“柴油货车污染治理攻坚战行动计划”,以京津冀及周边地区、长三角地区、汾渭平原相关省(直辖市)以及内蒙古自治区中西部等区域为重点,推动柴油车和车用尿素品质升级,大力实施清洁柴油车、清洁柴油机、清洁运输、清洁油品行动,使柴油货车(机)达标排放率显著提高。

与此同时,在增强铁路竞争力方面,相关部门和铁路运输企业持续发力。大红门货场的相关负责人告诉记者,自“公转铁”项目推进以来,从河北运往这里的砂石料的运输价格较基础运价下调40%。

有业内人士分析,铁路货运价格过多地下浮不是长久之计,根本之策是通过畅通运输环节,提高运输组织效率,降低综合运输成本,进而合理地调整价格。

“根据企业需求,我们积极支持企业修建铁路专用线,实现大宗货物运输整列装卸,直出直入,提高运输效率。”谢旭东告诉记者,“针对零散货物运输,我们将大力推广集装箱、托盘等集装化运输方式。到‘十四五’末,成件包装货物集装化运输比例达到95%以上,机械化装卸比重达到97%以上,全面提升装卸的集装化、机械化水平,提升作业效率。”

今年1月,生态环境部发布的《重点监管单位土壤污染隐患排查指南(试行)》要求,所有的土壤污染重点监管单位年内完成土壤污染隐患排查工作。今年5月,按照生态环境部、山西省生态环境厅的安排部署,太原市坚持先行先试,选择山西亚鑫新材料科技有限公司、山西西山煤气化有限公司焦化一厂作为隐患排查试点单位,努力在全省土壤污染重点监管企业隐患排查全面开展提供借鉴。

“通过推进排查试点工作,我们企业及时消除了土壤污染隐患,降低了土壤污染风险,从而大幅降低企业治理和修复污染土壤的成本。”山西亚鑫新材料科技有限公司总经理助理、安全环保部经理万升壮告诉记者,“这次排查也让企业发现自身现场管理工作还不够精细,隐患排查制度还需进一步完善,问题整改工作亟待加强,真是受益匪浅。”

修建企业铁路专用线,打通“最后一公里”

建设周期长、投资大,但综合效益显著,预计“十四五”中后期见实效

“倒腾的次数越少,越合理。火车能够直接开进目的地是最好的。”丁焰说。如何打通“最后一公里”,解决“门到门”运输的难题?目前最主要的方法是修建企业铁路专用线。

“可以肯定的是,铁路专用线建设是解决‘最后一公里’问题的主要方式,可以满足便捷、环保、安全方面的需求。”丁焰告诉记者。对此,国家顶层设计层面早有动作。

2019年,国家发展改革委、自然资源部、交通运输部、国家铁路局、中国国家铁路集团有限公司联合发布《关于加快推进铁路专用线建设的指导意见》,助力优化调整运输结构、打赢蓝天保卫战,更好发挥铁路在综合交通运输体系中的骨干作用和绿色低碳优势,推进铁路进港口、大型工矿企业和物流园区,解决铁路进“最后一公里”问题,促进多式联运,降低物流成本。

根据生态环境部提供的数据,2020年(全国)已建成或开通铁路专用线共计81条。今年截至目前已建成或开通53条,在建165条。其中,127条重点铁路专用线中已建成或开通36条,在建37条,还有50条正在开展前期工作。

地方积极响应,不断细化措施。河南省今年3月印发《加快推进铁路专用线进企入园工程实施方案》,着力实施铁路专用线进企入园“653工程”,推进大型工矿企业、物流园区和港口打通铁路运输“最后一公里”。有序推进64个铁路专用线项目,总里程约500公里,总投资约300亿元。力争“十四五”期间

在我国货物运输大盘子中铁路货运占比仍不足一成,需加大工作力度

多方发力,结合“公转铁”政策的实施,充分发挥减污降碳协同效应

“虽然‘公转铁’已经取得了积极成效,但总体上看,目前我国货物运输结构仍不尽合理,公路承担了大量大宗货物中长距离运输任务。”有业内人士分析。

据悉,下一步,生态环境部将继续配合有关部门坚决落实党中央决策部署,完善信息共享机制,着力推进运输结构调整,持续推动货运铁路干线和专用线规划建设,推进大宗货物运输“公转铁、公转水”,减少交通运输领域污染物排放。

“我国每年的货运量为500亿吨左右,目前铁路货运量占比仍然很小,未来还有很大的发展空间。在促进碳达峰碳中和目标实现的大背景下,应该持续推动煤、油等一次能源的使用向电力使用转变。电气化铁路的发展为我们提供了便利条件。与此同时,柴油货车污染排放是碳排放的卡脖子问题,如果能结合‘公转铁’政策的实施,将会很好地发挥减污降碳协同效应。”丁焰说。

北京交通大学运输经济学教授武剑红告

诉记者:“根据国际铁路联盟(UIC)等国际组织的研究成果,结合中国的实际情况进行估算,在完成同样运量的条件下,公路的‘平均’碳排放大约是铁路的3倍。”同时,他认为“根据国际惯例,国家有关部门还要考虑对运输企业推行‘公转铁’建设项目中投资和运营的财务亏损进行合理资助与补贴”。

丁焰认为:“十四五”要继续发力。一是做好‘十四五’规划,充分挖掘铁路运能潜力,明确目标任务,推动实质性的改变。二是鼓励重点区域自发发力推进‘公转铁’。基于减排需求,长三角地区、广东等地‘公转铁’的意愿比较强烈,同时巨大的货物运量也是在这些地区产生的,可以让他们先试先行,起到示范带动作用。”

有业内专家建议,下一步应抓住重点行业超低排放改造和重污染天气应急分级管控等契机,推动相关行业实施清洁运输改造。同时,加强对“公转铁”工作的指导督促。推动将其纳入重大项目投资保障机制中,加大扶持力度。

月底完成土壤污染重点监管企业监管制度排查。土壤污染重点监管企业是开展隐患排查的责任主体。据相关负责人介绍,今年太原市开展隐患排查的单位是纳入2021年土壤污染重点监管单位名录的21家企业。

按照要求,在规定的期限内,这21家企业一方面要认真梳理厂区范围内的有毒有害物质清单。同时据此制定存储、运输、生产这些有毒有害物质的重点场所及重点设施设备清单,并对清单内的重点场所及重点设施设备开展全面排查。主要排查是否存在有毒有害物质泄漏、流失、扬散等污染土壤风险,并形成隐患排查台账。另一方面,这些企业要自行或委托技术单位编制《土壤污染隐患排查报告》。对存在土壤和地下水污染隐患问题的,要制定整改方案且实施整改,并建立台账。此外,要做好自行监测等工作。

太原市生态环境局副局长、局长闫文斌强调,为保证隐患排查工作质量,各生态环境分局要责成专人逐企督促检查,建档立卡,做到“一企一档”,11月底完成隐患排查报告的编制、问题整改、自行监测上报的全部工作。对未按照要求完成的企业,要对相关企业负责人进行约谈,依法进行处罚。

太原市生态环境局局长闫文斌强调,为保证隐患排查工作质量,各生态环境分局要责成专人逐企督促检查,建档立卡,做到“一企一档”,11月底完成隐患排查报告的编制、问题整改、自行监测上报的全部工作。对未按照要求完成的企业,要对相关企业负责人进行约谈,依法进行处罚。

太原市生态环境局局长闫文斌强调,为保证隐患排查工作质量,各生态环境分局要责成专人逐企督促检查,建档立卡,做到“一企一档”,11月底完成隐患排查报告的编制、问题整改、自行监测上报的全部工作。对未按照要求完成的企业,要对相关企业负责人进行约谈,依法进行处罚。

太原市生态环境局局长闫文斌强调,为保证隐患排查工作质量,各生态环境分局要责成专人逐企督促检查,建档立卡,做到“一企一档”,11月底完成隐患排查报告的编制、问题整改、自行监测上报的全部工作。对未按照要求完成的企业,要对相关企业负责人进行约谈,依法进行处罚。

太原市生态环境局局长闫文斌强调,为保证隐患排查工作质量,各生态环境分局要责成专人逐企督促检查,建档立卡,做到“一企一档”,11月底完成隐患排查报告的编制、问题整改、自行监测上报的全部工作。对未按照要求完成的企业,要对相关企业负责人进行约谈,依法进行处罚。

太原市生态环境局局长闫文斌强调,为保证隐患排查工作质量,各生态环境分局要责成专人逐企督促检查,建档立卡,做到“一企一档”,11月底完成隐患排查报告的编制、问题整改、自行监测上报的全部工作。对未按照要求完成的企业,要对相关企业负责人进行约谈,依法进行处罚。

太原市生态环境局局长闫文斌强调,为保证隐患排查工作质量,各生态环境分局要责成专人逐企督促检查,建档立卡,做到“一企一档”,11月底完成隐患排查报告的编制、问题整改、自行监测上报的全部工作。对未按照要求完成的企业,要对相关企业负责人进行约谈,依法进行处罚。

太原市生态环境局局长闫文斌强调,为保证隐患排查工作质量,各生态环境分局要责成专人逐企督促检查,建档立卡,做到“一企一档”,11月底完成隐患排查报告的编制、问题整改、自行监测上报的全部工作。对未按照要求完成的企业,要对相关企业负责人进行约谈,依法进行处罚。

资讯速递

苏州“上新”太阳能移动水站

能“走”会“看”可“报警”,助力水环境监测

本报记者李莉苏州报道能“走”会“看”可“报警”,江苏省苏州市近日“上新”一款低碳环保的水环境监测“新式武器”——太阳能移动水站。它既能实现360°全方位移动监测,还能实时预警。强大的监测监控一体化功能浓缩在一个“小房子”中。

记者了解到,太阳能移动水站是一款利用太阳能,灵活结合溯源指标增减实现水环境监测监控一体化的“数字环保”设备,能够实时、全过程、不间断地对水体进行监管,以更加精细和动态的方式实现水环境管理。

那么,这个太阳能移动水站到底有哪些功能能够让水污染无处遁形?

有别于传统水质监测系统,太阳能移动水站能够实现水质超标实时预警,通过科学监测溯源,为区域水污染防治提供决策支撑。

水站安装到后,将实时更新水质监测站点数据,使工作人员及时掌握最新水质状况。一旦某个监测因子指标达到上限或现场发生异常时,水站将实时自动报警,监测站及相关部门能够立即收到通知。

同时,水站精准定位、寻根溯源,能快速有效地锁定水质超标的原因。这样一来,工作人员能够第一时间对症下药,不断提升水污染治理能力和治理效率,助力打好碧水保卫战。

众所周知,传统监测站一般为固定场所,其位置受周边地理环境限制。而太阳能移动水站无需依靠外界供电系统,可以根据实地情况灵活机动调整点位,站房拆装便利,仅用两天即可完成建设并投入试运行。此外,移动水站外形简洁大方,功能多样,甚至能成为景观点的遮阳避雨棚。

上海徐汇区开展涉ODS企业联合检查

任务执行全过程“看得见”、可追溯

本报见习记者丁波记者蔡新华上海报道近日,上海市徐汇区生态环境局和区应急管理局组织联合行动,对区内涉ODS(消耗臭氧层物质)企业开展“双随机、一公开”联合检查。

据介绍,开展这次联合检查一方面是履行《保护臭氧层维也纳公约》和《关于消耗臭氧层物质的蒙特利尔议定书》规定的义务,持续推动ODS淘汰,实现国际履约目标;另一方面是落实《消耗臭氧层物质管理条例》和《上海市徐汇区市场监管领域部门联合抽查事项清单(2021年第一版)》的工作要求。

本次联合执法检查对象为辖区内所有涉ODS企业共7家,覆盖率达100%。在这个过程中,徐汇区生态环境部门着重检查了

企业类型、ODS种类和台账、年度备案和管理情况;应急管理部门对应急预案的编制情况、特种作业人员培训情况、安全管理制度及操作规程落实情况等方面进行检查。

据了解,与以往检查方式不同的是,本次联合检查通过“互联网+监管”系统平台发起,专项检查方案、时间表等皆在线上明确,任务执行全过程“看得见”、可追溯,且可形成对重点监管事件的全链条记录和分析。

联合执法人员依托“互联网+监管”系统,结合上海市化学品管理信息系统,实现“一次上门、综合检查”,提高了发现问题、排查线索、实施监督的能力和水平,使生态环境监管工作向智能化、精细化迈进。

海盐拧紧肥药使用“节流阀”

85家农资店全部纳入数字平台管理

本报记者朱智翔通讯员王雨红范冰洁邵祺祺嘉兴报道“来,看镜头。”在浙江省海盐县于城镇的一家农资店内,店主正为前来购买农药的高尔荣做实名制登记。经过摄像头识别,高尔荣的个人信息及农资资料等就存储在“跳”了出来。与此同时,高尔荣购买的化肥、农药明细也“飞”进了海盐县农业农村局“数据大脑”。

“农场面积多少、种了什么作物、购买多少化肥和农药、每次使用剂量等都详细记录在‘数据大脑’中,一旦购买或使用超量就会发出预警。”海盐县农业农村局党委委员张永华说,过去,农民习惯凭经验施肥和喷洒农药。粗放型的田间管理方式容易造成农业面源污染,影响农

产品质量安全。为此,海盐县不断深化“肥药两制”改革,即化肥和农药实名制购买、定额制使用,从源头拧紧化肥和农药使用的“节流阀”,推动农业绿色优质发展。自2020年“肥药两制”改革数字化管理平台上线以来,海盐县85家农资店全部纳入平台管理。数据显示,海盐县化肥和农药施用量已连续10年实现负增长,累计降幅分别达41.04%和41.38%。

此外,海盐县大力推广稻鱼综合种养模式,在进一步减少农业面源污染的基础上,使稻米种植实现无公害。目前,海盐县减量使用或不使用化肥和农药的农作物面积已达8.5万亩次,生态农田越来越多。



近日,河北省唐山市开展重点用车单位入户抽查专项整治行动,严厉打击重型载货车辆(含燃气)污染控制装置拆除、闲置和正常使用等行为,以减少污染排放。本报记者张铭贤 通讯员赵婉余供图

太原推进土壤污染重点监管企业隐患排查

分阶段完成隐患排查报告编制、问题整改、自行监测上报等工作

◆本报记者高岗柱

8月的太原,烈日炎炎,骄阳似火。尽管如此,仍阻挡不住太原市生态环境部门对全市土壤污染重点监管企业进行隐患排查的脚步。

近日,来自山西省太原市的12个生态环境分局分管领导、业务骨干以及21家土壤污染重点监管企业隐患排查工作负责人,对相关工作进行安排部署,同时对如何深入排查重点区域开展现场教学。

开展试点工作,为全面开展隐患排查提供借鉴

土壤污染重点监管企业隐患排查是落实土壤污染防治源头管控的一项重要措