

加强管网建设才能筑牢发展地基

李莹



中央第四生态环境保护督察组日前向广东省反馈督察情况时指出,广东省区域管网建设不平衡,污水收集率差异明显。2020年粤西地区污水收集率仅为52.5%,粤东、粤北地区污水收集率更低,分别只有34.5%、32.5%。为何粤北、粤西、粤东污水收集率如此之低?

对于粤北、粤西、粤东的部分城市来说,资金短缺成为阻碍其进行管网建设的障碍之一。例如,位于粤东的潮州生活污水集中收集率仅为31.5%,全市污水管网缺口高达3400公里。1公里污水管道平均需要300万元,潮州补齐污水管网的短板,就需要102亿元,2021年前5个月,潮州市财政收入只有17.56亿元。短期补齐管网建设短板,确实存在一定的难度。

客观上看,资金不足是制约

部分城市生活污水管网建设的重要原因。作为改革开放的排头兵,广东经济和社会发展取得了举世瞩目的成就,但区域发展不平衡、不协调问题一直没有得到彻底解决。广东省仍有2/3的地市人均GDP低于全国平均水平。污水管网的建设、完善、维护往往与当地经济发展程度密切相关,需要各级政府的资金支持。

但对于2021年前5个月财政收入就达到53.88亿元的粤西经济最强城市茂名来说,缺钱显然不能成为其不作为的借口。中央生态环保督察组发现,茂名市对管网建设决心不够、投入不足。2018年-2020年,茂名市城郊区分别新建管网45.7公里、31.9公里和27.5公里。茂南区重点开发的西城片区管网建设一拖再拖,直到今年4月底才开工建设应配套的11.3公里污水管网,至今仍有6.8公里尚未建成。

事实上,不仅是茂名,其他一些地方对管网的建设也并不积极。其原因在于,管网等环保设施深埋于地下,投入大量资金却很难彰显“政绩”。城镇污水治理的要点之一就是管网,管网不足、破损、混接错接将造成污

水外渗污染环境等问题,影响污水治理成效。完善管网等基础设施的建设,是改善城镇水环境质量的关键环节。加强粤北、粤西、粤东管网建设势在必行。

为了充分发挥珠三角的辐射作用,实现区域协调发展,广东省提出构建“一核一带一区”区域发展新格局,粤北、粤西、粤东迎来了前所未有的发展机遇。加强管网等环境基础设施建设,守护良好生态是发挥地域优势、发展生态经济的前提。云浮经验值得借鉴。云浮市加快污水管网建设,大力做好“治水”文章,全力打造“水美城市”。立足良好的水环境,推进全域旅游发展,让村民在家门口吃上了生态饭。对于粤北地区来说,“人不负青山,青山定不负人”。当好珠三角的后花园,生态优势同样能转化为经济优势。

无论是发展高新产业、传统产业还是生态产业,做好环境基础设施建设都是前提和基础。一方面,充分利用财政资金。通过整合相关项目经费、申请海绵城市试点等方式,积极筹措资金,推动设施建设。省级政府相关部门可根据地方财政情况,加强对经济欠发达地区管网建设的补贴支持。

另一方面,尝试吸引社会资本助力管网建设。例如,目前已有企业探索建立了“水管家”模式,通过对城市供水、排水、管网、防洪排涝、河湖等涉水设施统一规划、建设、运营,配合地方建立监管资产与水价挂钩的定价调整机制,以解决管网投入资金需求巨大的难题。可积极邀请相关企业参与管网建设,减轻财政资金压力。

日前召开的中央经济工作会议明确提出,要加快城市管道老化更新改造。《“十四五”城镇污水处理及资源化利用发展规划》要求,到2025年,全国城市生活污水集中收集率力争达到70%以上;城市和县城污水处理能力基本满足经济社会发展需要,县城污水处理率达到95%以上。广东作为全国第一经济大省,有实力、有责任尽快补齐管网建设短板,为推动高质量发展做好表率。

管网等基础设施建设如同城市发展的地基,直接决定了产业兴旺程度、城市发展高度。要认清管网建设的重要意义,充分发挥主动性,积极破解资金不足难题,尽快补齐管网建设短板。

协同推进交通运输减污降碳

◆夏光

“十三五”时期,我国交通运输领域大力推进生态文明建设,努力构建绿色低碳综合交通体系,取得了显著成就。这主要体现在大力推动节能减排、持续建设绿色港口、积极推进新能源运载机械等方面。2010年-2018年,新能源汽车销量以11.4万辆/年的速度增长,公共交通工具中清洁能源运力不断提升。

碳达峰、碳中和目标愿景对建设可持续发展的交通和城市出行方式提出了两个新课题:一是实施以智能、绿色为特征的交通强国战略。2020年出台的《关于加快推进绿色低碳循环发展经济体系的指导意见》强调,要全方位全过程推行绿色生产、绿色流通等。2021年的中央财经委员会第九次会议提出,交通领域要加快形成绿色低碳运输方式。

二是以低碳、开放形态参与全球绿色交通变革进程。全球能源发展中,新能源占有越来越大的比重,太阳能、核能等清洁能源开发利用正在酝酿重大技术突破,非绿色发展方式在新的全球经济体系中日益失去竞争力。

交通运输领域实现碳达峰和碳中和目标愿景,也面临两个新挑战:一是交通方式“高碳走向”与“低碳导向”的冲突。随着经济发展,人们将更重视交通工具的实效性,因而倾向于选择更加高速的运输方式,航空运输的需求将逐渐增加。按照模型预测,如果保持现有发展情景,航空客运占比将从2015年的24%上升到2050年的48.9%。这就是说,人们从自身需要出发将会更多选择碳排放的航空出行方式,这是一种受到经济规律支配的客观走向,但与低碳出行的主观导向有所偏差。

二是交通运输面临减少污染物排放和降低碳排放的双重任务。交通运输是大气污染物的主要排放来源之一,长期以来交通

运输领域生态文明建设的主要任务是节能减排,比较注重减少污染物排放。随着碳达峰碳中和目标愿景的提出,降低二氧化碳排放也成为交通运输绿色发展的主要目标。减污与降碳是同根同源、方向一致的,但在具体实施中,同时追求两个目标可能导致治理成本的增加。因此,在碳达峰碳中和目标愿景下,需要调整原有的交通运输生态环保管控方式。

对此,应进行运输结构调整。高速铁路事实上已经替代了部分航空客运量,其减排贡献不可低估。未来随着高速铁路网络的完善和技术进步,还将进一步承担起低碳交通运输的重任。同时,新能源汽车的广泛使用和大范围优质公路的建设,也将适当分流人们对于便捷、快速客运的需求,也有利于碳减排。还要积极研发应用非化石能源的航空动力。英国提出,要开发氢燃料飞机和氢动力轮船。这是重大的科技变革选项,对世界交通运输方式发展方向都有重要影响。我国也应该超前谋划和研发,避免航空运输被化石能源锁定。

同时,应大力推进交通的减污与降碳协同增效。围绕碳达峰目标和碳中和愿景,将碳排放纳入交通领域生态文明建设重大战略和规划,对减污降碳进行统一谋划、统一部署、统一实施、统一检查。把降碳作为源头治理的“牛鼻子”,协同控制交通运输领域温室气体与污染物排放,协同推进碳减排与碳汇建设。制定交通运输行业2030年前二氧化碳排放达峰行动方案,开展减污降碳相关标准制修订和相关经济政策的统筹融合,加快全国碳排放权交易市场建设。鼓励公众绿色低碳出行,推广使用新能源汽车和公共交通,创造条件鼓励市民骑自行车出行等。合理调整城市功能布局 and 交通布局,推行市民工作地点与家居地点的相对集中,减少其上班通勤的重复往返。

编者按

位于长江中下游两省交界处的某镇镇长表示,由于各地生态环保督察整改要求的时限不同,导致部分群众不理解,有的说隔壁乡镇政策好,什么产业都可以做,为什么我们不可以?例如洗砂采矿,相邻两个县各方面条件差不多,资源分布、开采条件也基本相似,但两地具体政策不同,一边允许采,另一边不可采,导致各类矛盾不断。《半月谈》记者调研发现,部分地域相邻但分属不同的行政区域的交界地带,在经济社会发展中面临尴尬状况,旅游开发、生态保护、产业发展、社会治理等工作各自“搭台唱戏”。该如何看待这一现象?本版今日刊登相关评论,以期引发思考。

交界地带不能成为违法“游击区”

交界地带管理要杜绝三种思维

◆时应征

日前,《半月谈》报道了在部分行政管理的交界地带,由于管理主体不同,存在协作“两张皮”等问题。这种现象在生态环境保护领域也可以看到,有因为相邻两地管理政策不一致,引发群众质疑的;有两地执法行动部署不统一,致使打击违法行为成为“游击战”的;有相互推诿两不管,使得突出环境问题长期得不到解决的;有缺乏协调配合,导致污染治理效果打折扣的。解决交界地带“两张皮”问题,要避免三种常见的错误思维。

一是避免“各人自扫门前雪”思维。这种思维表现为,在解决环境问题过程中,只关注自己地盘上的问题有没有被解决,而不管问题源去了哪里。以杂船整治为例,一些地方在对无证船只、违规搭建住家船整治过程中,为了在最短时间内完成任务,简单粗暴一赶了之。只要自己地盘没有了杂船就行,对杂船的去向并不关心。表面上看问题解决了,水面干净了,但等风头过了,或者其他地方开展整治时,船又回来了。

相关部门要杜绝“各人自扫门前雪”思维,重点关注“雪”的去向,在“散乱污”整治、流动污染源治理中,系统思考,全程跟踪,注重从源头上整治污染源。苏州在横港河杂船整治中,位于两岸的斜塘街道和直隸镇同时发力,同步整治,对杂船调查摸底,登记造册;针对无证船只,在公告后依法处置,及时完成了清理任务。

二是避免“井水不犯河水”思维。在水污染防治领域,针对水的流动性、连通性和一体性,尤其需要建立联防联控的机制。笔者曾经见过一个极端现象,一条跨区河流,在两区交界地带被筑了橡胶坝。原来位于下游的区政府花了很大力气治理河道,但因为上游治理缺位,客水水质一直不佳,影响下游水质。下游便把河道进行了硬隔离,你污染你的,我治理我的,咱们井水不犯河水。短期内,下游河水的水质改善了,但由于河道的流动性降低,不仅影响了整体河道的自净能力,也影响了群众

对政府的满意度。

独墅湖是苏州的一个城市湖泊,也是苏州工业园区和吴中区的界湖。两地交界处,有附近居民将堤岸当做自留地开垦种植各种蔬菜,沿河长期堆放了各种垃圾。发现这些问题后,两地在形成跨界合作治理模式的基础上,开展了一次联合整治,组织保洁人员十余名、保洁船只3条、吊机1台,对分界坝进行清理整顿。在两区相关部门共同努力下,沿线的垦种被全部清理,积存的垃圾被一件件清扫出来。

三是避免“隔岸观火”的思维。跨界观火思维有两种表现形式:一种是看到“对岸”积极作为,比如开展专项行动,或者碰上生态环保督察,自己无功于衷,庆幸多一事不如少一事;另一种是自己的地方管得好,看到“对岸”的违法行为或者环境问题,庆幸没有发生在自己的地盘上。无论哪一种“观火”,最终对双方都是百害而无一利的。笔者曾和搞砂石运输的从业人员交流,由于各地对采砂管控的力度差异,导致砂石价格地区差异大、波动大,他们往往在各地流动,寻找价格最便宜的货源,这也客观上加重了违规开采地区资源破坏程度。

避免“隔岸观火”思维,可以在“对岸”采取整治行动时,积极主动作为,自加压力同步开展整治行动;或者“对岸”遇到环境问题,主动提醒和给予支持。苏州的阳澄湖大闸蟹闻名全国,但近年来,阳澄湖局部面临蓝藻和水葫芦聚集问题,困扰着沿湖的周边各区。尤其是水葫芦聚集问题,在一个地方出现后,若不及时打捞,会迅速生长蔓延至周边区域。为此,苏州工业园区、相城区和昆山市等地建立了沟通协调机制,交界区域出现情况时,及时通知相关地方部门。在对方打捞力量有限、打捞任务重时,也积极调配机动力量,主动支援对方,有效解决了问题。

交界地带的相关职能部门要努力杜绝上述三种思维,多一些沟通、少一些观望,多一些配合、少一些推诿,多一些理解、少一些对立,建立“联防联控、共建共管”的工作机制,不让交界地带成为矛盾地带。

从制度建设入手加强区域执法联动

◆史春

实际上,《半月谈》报道中提到的协作“两张皮”、发展“两拍架”的问题,在各地都有不同程度的体现。

据笔者了解,某河的采砂管理就存在这一现象。由于上下游省份的政策不一样,下游省份的政策一严,采砂船就往上游跑,导致影响大堤安全。在淮河流域采砂问题长时间得不到解决。

党的十八大以来,党中央坚持社会主义市场经济改革方向,从广度和深度上推进市场化改革,加强反垄断、反不正当竞争,着力清除市场壁垒,提高资源配置效率和公平性,加快形成企业自主经营、公平竞争,消费者自由选择、自主消费,商品和要素自由流动、平等交换的现代市场体系。但是,我国市场体系仍然存在制度规则不够统一、要素资源流动不畅、地方保护和市场分割等突出问题。

现实中存在的不同行政区域协作“两张皮”、发展“两拍架”问题,就是不同的行政区域

发展中各自为政、制度规则不统一、存在地方保护等问题的体现。原因是只从局部利益出发,只顾打自己的“小算盘”,心中没有“一盘棋”思想。

笔者认为,各地应树立“一盘棋”思想,建立相互配合、齐抓共管的协同监管机制。

加强制度建设。不同行政区域的交界地带,应在提升共同监管治理水平等方面出台有效的政策举措,不断提高政策的统一性、规则的一致性、执行的协同性。同时,加快清理废除妨碍制度规则不同、存在地方保护问题的各种规定和做法。

以规划为“龙头”,制订区域协同发展规划。区域内各地方在统一规划下开展工作,发挥好规划引领作用。如果是属于不同行政区域的同一流域,可以通过制订出台流域生态保护规划或水污染防治规划,推动协同治理保护。比如,出台实施长江流域、黄河流域、淮河流域等流域性生态保护规划。

建议借鉴环境污染治理联防联控的做法,在跨省的交界地带,建立协调机制。加强区

域执法联动,形成合理的分工,降低执法成本,提高执法效率。建立健全跨区域、跨部门综合监管制度,建立不同区域在部门之间各司其职、各负其责、相互配合、齐抓共管的协同监管机制。

比如,为改善淮河水环境质量,上游河南省与下游安徽省生态环境部门积极采取联防联控措施,使淮河上下游河流水质污染问题得以顺利解决,河流水质趋于好转。位于淮河下游的安徽省阜阳市与上游河南省的驻马店市签订了联防联控协议,一旦上游下游泄污水及时通知下游。一次,河南省生态环境部门通报,在淮河流域安徽境内发现一条餐饮船,可能影响着界断面水质监测数据。随后,安徽河南两省生态环境部门采取联合执法的形式,使问题得以圆满解决。

此外,建议在坚持政府主导的前提下,考虑引入市场力量,通过积极引入多元主体或第三方的参与,保障不同区域一些公共服务事项的协调统一。

鼓励平台型科技企业参与碳达峰碳中和

◆吴静秦浩

近日,中央经济工作会议指出,要正确认识和把握碳达峰碳中和,加快形成减污降碳的激励约束机制,防止简单层层分解。这指明了未来实现碳达峰碳中和的政策方向。

平台型科技企业具备大数据、区块链、人工智能等先进技术,同时还具有网络效应、规模效应等结构特征,对撬动行业生态和助推经济转型具有重要作用。鼓励平台型科技企业参与碳达峰、碳中和行动,不仅有利于监管常态化下平台经济自身的创新发展与转型升级,也将提升完善我国应对气候变化自愿参与型政策体系,助力实现目标。

当前,要鼓励平台型科技企业更大范围参与到碳达峰、碳中和行动中来,还需要加强政策扶持与引导,尤其要建立健全中长期激励机制,形成政策与企业的良好互动。

发挥科技优势,打造绿色供应链,鼓励企业参与上下游CCS、CCUS等碳减排技术投资,参与氢能利用、动力电池等课题研究,推进绿色低碳领域产学研合作,加速技术成果转化与应用。引导平台型科技企业向国际先进科技企业学习,形成科技竞争新优势,带动整个行业及全社会的绿色发展。

充分运用市场化手段,通过制定相关政策,鼓励平台型科技企业参与碳市场交易,打造行业“碳池”,争当新时代的“卖碳翁”。打造产业互联网,带动不同产业低碳转型,推动全产业链绿色发展。通过健全生态产品价值实现机制,保障社会力量投资的可流通与可收益,进一步调动平台型科技企业参与生态保护修复的积极性。

绿色低碳技术研发需要大量资金投入,应适时开发碳减排支持工具,如绿色信贷、绿色债券等,加大绿色金融的支持力度,帮助企业开展基础性研究,开展节能减排行动。同时,创造政策环境,鼓励企业成立环保风投基金、发行绿色债券,服务平台经济绿色发展,共同打造污染防治攻坚战。

打造平台经济绿色低碳样本,引领产业绿色化,树立行业典范。同时,通过出台政策或创新机制,鼓励平台型科技企业进入或兴办绿色公益事业。企业不仅可以自愿慈善捐赠或组建员工志愿服务团队,开展区域性志愿服务工作,还可以利用平台经济互联互通的天然优势,策划并动员更多利益相关者和社会公众共同参与绿色公益事业。此外,还应加强宣传,讲好中国绿色发展的故事,积极参与国际应对气候变化与可持续发展事务,进一步发挥引领作用。

边界地区合作机制亟待建立

◆徐立文

对于行政区域交界地带的生态环境问题该怎么办?笔者认为,山东省与相邻的江苏、河南两省的合作经验值得借鉴。

一是建立边界地区环境执法联动协调机制。地域相邻但分属不同省份行政区域的交界地带,可以探索建立边界地区环境执法联动协调机制,共同处理生态环境问题。今年8月,山东、江苏两省签订了边界地区环境执法联动协议,建立了执法联动联席会议、信息共享、案件交办、问题通报4项工作机制,共同对边界地区的突发环境问题联合开展追踪溯源,对边界环境污染案件开展协商查处。对属地不清的边界“散乱污”企业进行联合整治,督促重点行业企业严格落实达标排放要求等。突破省域屏障,改变了两省边界区域环境问题各自为政的局面,使两省交界地带的生态环境问题得到有效解决。

二是建立边界地区环境保护责任共担机制。今年5月,山东、河南两省签订了黄河流域(豫鲁段)横向生态保护补偿协议。协议规定,如果两省交界的黄河国控断面水质全年平均均达到国家要求的Ⅲ类标准,两省互不补偿;如果水质在Ⅲ类基础上每改善一个水质类

别,山东要给河南6000万元补偿金;若水质在Ⅲ类基础上恶化一个水质类别,河南就要给山东6000万元补偿金。这一现实版的“鲁豫有约”,对于全国各地交界区域建立完善“保护责任共担、流域(区域)环境共治、生态效益共享”的机制,激发跨行政区域合作“要我治”向“我要治”转变的自觉性,具有示范意义。其实,不只是流域,对两省共同拥有的山脉等自然资源,也可以通过探索推行生态补偿等举措,建立健全生态环境保护统一组织、统一规划、统一标准、统一制度、统一监管的合作机制,构建大格局,共抓大保护。



《中华人民共和国噪声污染防治法》将于2022年6月5日起施行,重新界定了噪声污染的内涵。罗琪制图