

推动短途运输先行新能源化顺利落地

近日,河南省重点行业清洁运输比例提升现场观摩会强调,加快新能源重卡更新替代,用好财政支持政策,推动重型货车新能源化,提高大宗物料清洁运输比例。

今年7月底,生态环境部相关负责人赴山东和河北省部分城市开展大气污染防治调研,格外关注大宗物料清洁运输问题。8月底,河北省政府召开新闻发布会提出开展柴油货车新能源替代行动,到2025年实现新能源和国六排放标准货车保有量不低于40%目标。

大宗物料清洁运输为何被频频提及?究其原因,货车污染排放已经成为制约区域空气质量改善的重要因素。今年1月~7月,我国公路货物运输量达233.54亿吨,占货物运输总量的73.46%,这其中柴油货车仍是运输主力。例如,京津冀及周边地区作为大宗货物运输最集中的区域,柴油货车特别是重型货车运输频次密集和运输总量庞大,其尾气排放的氮氧化物,对秋冬季PM_{2.5}和夏季臭氧污染影响很大。

提升重点行业清洁运输比例,是柴油

货车污染治理攻坚战的重要内容,更是“十四五”规划明确的重点任务。其中,推动短途运输先行新能源化,具有极其重要的现实意义和可行性。近期,对京津冀及周边地区持续多日中至重度污染天气的实践再次证明,推动短途运输先行新能源化,从源头预防柴油货车污染,可以有效减少氮氧化物排放、减缓PM_{2.5}污染累积、降低PM_{2.5}峰值浓度,减轻空气污染程度。

笔者与市县生态环境部门同志及重点行业大宗物料运输企业代表交流了解到,当前制约短途运输先行新能源化的因素仍有不少。硬件方面,高速公路、国道省道重型货车充电桩、换电站的规划建设仍然相对滞后;软件方面,政策的宣传力度不够大、协调性不够好,扶持举措仍需进一步优化。对此,笔者认为,可考虑从以下几个方面推动短途运输先行新能源化顺利落地。

强化协同联动,全力为短途清洁运输先行“赋能续航”。坚持政策带动,如严格实施工业企业阳光运输和国三及以下标准柴油货车限行,尤其是中至重污染天气急

启动后,可试行国四和国五标准柴油货车管控措施,如在限定时间、规定路线行驶,新能源货车、管廊运输、火车运输则不受影响。坚持资金撬动,抓住国家鼓励以旧换新的利好政策,用好国债资金和设备更新贷款贴息,拿出真金白银投入,进一步完善补贴、奖励和退出机制,大力支持新能源重型卡车及非道路移动机械的新能源替代,加快推进重型货车充换电站建设。坚持服务推动,建立政企沟通机制,充分尊重市场主体意愿,务实渐进开展工作,把握好治理力度、建设深度、推进速度与财力承受度、企业接受度的关系,区分分类明确目标任务,合理确定基础设施配置布局和政策标准,不搞齐步走、“一刀切”,避免无效投入、造成浪费。

坚持示范引领,通过市场手段助力重点行业领域破局。在落实“双碳”行动日渐成为社会高度共识和人民自觉行动的当下,大宗物料清洁运输离不开企业的广泛参与,煤炭、火电、钢铁、焦化、建材等行业国企应勇挑大梁、主动担当,指导下属企业

及关联物流公司、运输单位行动起来,在大宗物料短途清洁运输、开展新能源运力替换工作上,借势发力、用好机遇,从根本上抢得先机、赢得主动,把机遇优势、资源优势转化为发展优势。具体实践中,要活学活用成熟模式,如河南省同力水泥有限公司优先和新能源车辆运输单位签订长期合同,对于愿意使用新能源车辆的客户给予让利优惠;安阳中联水泥有限公司在自有矿区和商混中实现纯电运输模式,为新能源运输车辆提供先进厂、优先装车等优惠政策;鹤壁恒源矿业集团有限公司整合市场资源,引导社会资本出力,实现百分百骨料运输新能源替代,配套建设新能源充电桩,提供中转补电服务。

推动短途运输先行新能源化是加快推动运输结构调整、推动空气质量持续改善的重要举措,这需要政府、企业和社会各界目标一致、步调协调,共同推动国家战略的落地落地,真正做到与国家战略、政策同频共振。

符德海

聚焦重点抓好秋冬季大气治理

日前召开的山西省秋冬季大气污染防治综合治理工作推进会要求,要聚焦汾河谷地、空气质量排名靠下的重点城市和PM_{2.5}浓度居高不下的重点县(市、区),实施更加科学精准的差异化管控措施,坚决完成各项约束性指标。笔者以为,秋冬季大气污染防治攻坚战应聚焦个性化难题,突出重点抓关键,盯住短板弱项不放松,切忌面面俱到、平均用力。

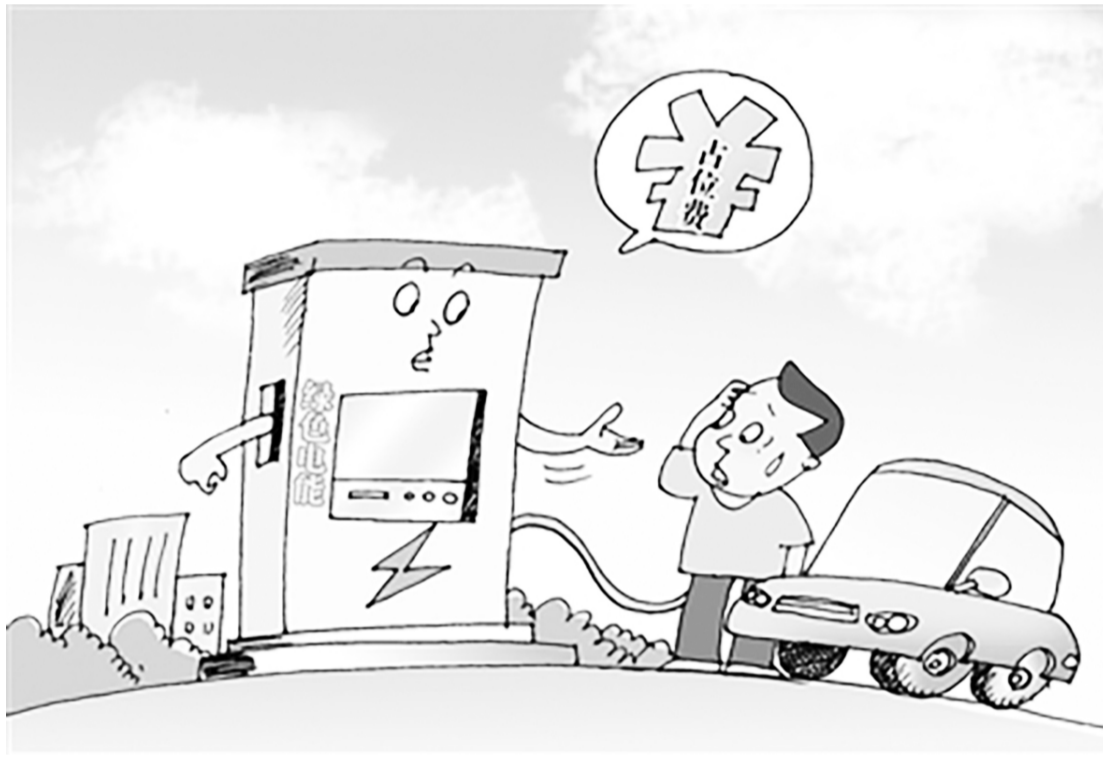
每个地方的特征污染物不同,制定攻坚措施应突出地方差异性,才能达到应有的攻坚效果。然而笔者在浏览一些地方的秋冬季大气污染防治攻坚方案时发现,有的地方照抄照搬上一级工作方案,上下一概而论。有的地方没有针对本地影响环境空气质量的主要污染因子制定方案,重点不聚焦。有的地方提出的工作措施缺乏针对性,“放之四海而皆准”。

攻坚,啃的是硬骨头,靠的是精准、科学、依法治污的硬措施。每个地方产业基础、能源结构等不一样,攻坚重点也不一样,不可能“一个方子打天下”。各地要通过数据分析和科技手段,找准影响重点区域、重点行业企业、重点时段环境质量的主体,针对环境问题的不同特点、不同成因,制定个性化治理方案,对症下药,靶向治疗,切忌“眉毛胡子一把抓”。

在制定个性化的攻坚方案方面,一些地方已经做出了探索。宁夏秋冬季大气污染防治攻坚行动方案明确,年底前石嘴山市、吴忠市、中卫市及宁东基地要完成工业锅炉二氧化硫和氮氧化物深度治理改造任务;辽宁秋冬季大气污染防治工作部署视频会议提出,要重点做好供暖期错峰启炉、散煤清洁取暖等;四川广元提出落实柴油货车错峰分流、优化货车交通路线、延伸柴油货车管控时间等移动源管控措施。这些量身定制的攻坚方案,更有针对性,有助于提升环境管理精细化水平。

秋冬季易出现静稳、逆温、近地面风小等不利扩散的气象条件,是污染天气高发、频发时期,受气象条件、外来输入性污染与本地污染叠加影响,大气污染防治形势更加严峻。各地要以“时时放心不下”的紧迫感,精准制定攻坚方案,坚决打好打赢秋冬季大气污染防治攻坚战硬仗。

张厚美



为提高充电桩使用率,部分充电桩会向充电的车辆收取“超时占位费”,目的是督促车主充电完成后及时驶离,以免影响其他车主使用。但关于占位费收取的提示不够突出,容易被车主忽视。收取占位费是手段而非目的,本质不是罚款,更不能成为企业的变相盈利增收,应及时完善计费标准和公示方式。

沈海清制图

加油(能)站应当好“无废”排头兵

加油(能)站是重要的基础设施,数量巨大,分布广泛。由于有严格的安全防护要求,这些加油(能)站一般有独立院落,相对封闭运行,容易开展标准化改造,具备开展“无废”系列建设、优先成为清洁单位的条件。

加油(能)站的平面布局比较合理,生产与生活区相对分离,便于分类管理废物。首先,要全面分析站内各种废物的来源及产生量;其次,配套建设对应的收集和贮存设施;最后,完善管理制度,安排专人或兼职人员承担“无废”创建工作,确保各种废物日产日清。

一般情况下,加油(能)站产生的废物以生活垃圾为主,既有员工在岗期间产生的,也有消费者购买商品的包装或随车带来的。对这部分废物有非常成熟的分类收集和转运经验,但要提高执行力,确保分得开,使更多可回收垃圾得到循环利用。

加油(能)站还会产生少量危险废物,如沾染油污的手套、废矿物油等。对此,加油(能)站应在合适位置建设内部分格的配套设施,面积较大的用来堆放可回收垃圾,另外部分按规范建成危险废物贮存室。至于其他垃圾,在不影响美观的前提下,

可以简易堆存,方便环卫部门清运即可。

废水和废气治理也是加油(能)站“无废”建设的重要内容。废水处理不当,可能污染地表水、地下水和土壤。应系统收集冲洗工作区的含油废水,处理达标后排放。同时,按要求做好消防废水的收集处置。对于废气处理,既要规范运行二次回收装置,还要积极排查泄漏点,减少VOCs的排放。

加油(能)站的“无废”创建模式接近,应加快推进标准化建设,将程序和工作内容固定下来。

殷明勋

工业园区要重视专业环保人才培养

前段时间,因为工作需要,笔者曾多次到某石化园区调研,发现园区和所属企业对生态环境保护工作重视程度很高,但环保人才却很匮乏。

笔者发现,不仅是石化园区,这种现象在其他园区也普遍存在。从企业环境管理岗位的设置来看,有的企业没有专门从事环境管理的人员;有的企业由非环境专业的人员从事环境管理事务;有的企业由其他岗位人员兼职,缺乏环境专业知识和经验。从环境管理的情况来看,有的企业环保主管人员业务不熟,讲不清楚企业环保状况,说不清楚治理工艺。有的企业的环保主管遇到提问时,直接给设计单位打电话,自己在一旁“袖手旁观”。

企业是市场经济的主体,也是环境保护的主体,是环境治理中的关键环节。企业缺少环境管理人才或环境管理工作人员缺少相应的基础知识、操作技能和基本经验,无疑会影响企业的环境管理水平和治理能力,容易导致企业环境管理不规范,带来环境污染等问题,影响企业的高质量发展。

因此,园区和企业领导务必高度重视环境管理人才队伍建设,想方设法解决企业环保人才缺乏的问题。笔者建议,可以由园区管委会统一聘请专家团队,按环境要素(污水处理、废气处理和固体废物管理等),或按环境法律、法规、标准、排污许可、监测等进行专业培训,最终做到对本企业的环保状况说得清、讲得明、治污设备操作熟练。企业也可以选派优秀员工,到设计单位、设备生产厂家、同类企业进行相应的专业培训和操作培养,急用先学,学以致用。同时,针对本企业的实际,邀请专家进行专业指导和业务帮扶。

参加生态环境保护培训的人员中,应当包括企业相关负责人。企业相关负责人要懂环保,这是企业做好环保工作的关键因素之一。《关于进一步强化生态环境保护监管执法的意见》(环办环监[2018]28号)指出“企业法定代表人、主要负责人对本单位的生态环境保护负第一责任”。企业一把手、分管负责人和主管人员应加强生态环境保护知识的学习,提高环境管理能力,积极承担起各自的生态环境管理责任。

同时,企业还要建立完备的生态环境培训制度,培养和提升职工的生态环境意识,让全厂职工都关心、理解和重视生态环境保护工作。上下同心、内外协同,使企业实现效益好、质量高、可持续的发展。

梅桂友

真正发挥机动车年检源头防控作用

当前,机动车排放检验过程中存在检测机构造假等诸多乱象,引发社会广泛关注。对此,网上有舆论认为,目前机动车强制年检制度混乱、流于形式,年检耗费大量时间、金钱,建议取消强制年检,推动年检向市场化方向发展。笔者认为,当前一些地方机动车年检过程确实存在问题,但绝不能因噎废食,而是要加大打击机动车排放检测机构造假的力度,尽快提升机动车年检水平,使其成为保障机动车安全上路、改善大气环境质量的重要抓手。

机动车年检制度作为一项强制性的汽车检测制度,可以说是对车辆进行的一次综合性“体检”,有助于及时发现车辆存在的潜在问题,避免其“带病上路”,成为“马路杀手”,从而保障车辆和行人安全。同时,机动车年检也是当前防治大气污染的一项重要举措。

近年来,随着机动车数量的迅猛增长,机动车已成为我国大气污染的主要贡献者。根据《中国移动源环境管理年报(2023)》,2022年全国机动车四项污染物

(一氧化碳、碳氢化合物、氮氧化物、颗粒物)排放总量为1466.2万吨。汽车是污染物排放总量的主要贡献者,其排放占比超过90%。随着污染防治攻坚战不断深入,加强机动车污染防治的重要性日益凸显。年检是机动车污染防治的重要手段,能够有效筛查超标排放车辆,引导车辆及时更换污染治理设备,淘汰高排放量机动车,从源头减少大气污染排放。

一些网友认为,机动车出厂时已经合格,没有必要年年进行检测。这种想法显然是不对的。随着车辆不断老化,影响车辆排放的汽车零部件也可能会失灵,尾气排放量可能大幅增加。只有定期检查,才能及时发现车辆尾气超标问题。可见,机动车年检是控制尾气排放必不可少的重要关口。

在笔者看来,机动车年检之所以被网友诟病,认为其费时费力,只是“走形式”,根源在于一些机动车检测机构存在弄虚作假行为,搅乱了行业生态。一些机动车检测机构为了攫取不法利益,采用种种造假方

式帮助超标排放机动车蒙混过关,导致年检形同虚设。机动车检测机构弄虚作假行为不仅埋下了潜在的安全隐患,影响了大气污染防治成效,而且也引发了公众对年检这项刚性制度的信任危机。这种问题亟须尽快解决,以营造干净健康的机动车检测市场环境。

要严厉打击机动车检测机构弄虚作假行为。今年9月,生态环境部会同最高人民法院、最高人民检察院、公安部、交通运输部、国家市场监督管理总局在全国部署开展机动车排放检验领域第三方机构专项整治。各地也加强统筹协调,充分发挥工作合力,对机动车排放检验机构和维修机构开展全面排查整治,依法严肃查处一批重点案件,起到了很好的震慑效果。要把这种高压态势保持下去,对机动车检测机构造假始终保持“零容忍”,发现造假行为,必须严肃处理,让机动车检测机构不愿造假、不敢造假。

同时,要深挖机动车检测造假上下游利益链条。如今,机动车检测造假已经形成

包括检测作弊设备制作、一级销售代理、二级销售代理、检测机构等在内的制、销、用为一体的完整利益链条。一旦发现检测机构的造假行为,相关部门就要顺藤摸瓜,重拳打击链条上的每个环节,让所有相关责任人都不法逍遥。

一些网友的评论也反映出,当前一些机动车车主对自身的环境责任意识还不够充分。要治理点多面广的机动车污染并非易事,这需要每个车主积极承担起自身的责任。要强化宣传引导,让车主认识到机动车尾气超标排放的危害和自己应当承担的义务,及时对车辆进行保养、定期更换尾气治理设备、避免添加劣质油品对尾气治理设备造成损害,为共同守护蔚蓝色天空做出自己的贡献。

不可否认,当前一些地方在开展机动车年检工作时确实存在一些问题,但年检的必要性不容置疑。要坚决打击机动车检测造假行为,让年检守护交通安全、源头防控污染的重要作用真正发挥出来。

李莹

『治已病』『防未病』并重 减少违法案件发生

据媒体报道,2014年6月~2024年9月,全国法院依法审理各类生态环境资源案件216.1万件,审结一系列标志性典型案例,有力推动了生态环境法治进程。2021年以来,全国法院受理一审生态环境资源案件开始呈现下降态势,涉环境污染刑事案件数量降幅尤为明显,表明我国生态文明建设更加规范有序。

近年来,围绕生态环境质量持续改善这一核心目标,各地生态环境执法部门始终保持执法高压态势,重拳出击,依法严厉查处各类生态环境违法行为。案件呈现下降态势的背后,是更多企业守法意识、管理水平和治污能力都得到了明显提升,这也从侧面展示了治污攻坚战取得的显著成果。

这些年来,通过严查违法案件形成强有力的震慑,目前绝大多数企业和个人都已清楚地知晓,任何破坏生态环境的行为都将面临严厉的惩处,不仅会受到高额罚款、停产整顿,甚至还会被追究刑事责任。越来越多的企业更加敬畏法律,不敢乱为、不想妄为,破坏生态环境违法案件的显著减少。

当前,大多数企业可以做到规范经营、合法排污。但仍有一些企业因无心之失而造成环境污染、触碰违法红线。如何让企业远离法律红线?笔者认为,当前生态环境执法从传统的“治已病”即注重事后惩处,向“治已病”和“防未病”即事前预防和事后帮扶并重转变,有助于破解这一困局。

“防未病”这种注重帮扶的执法方式有助于帮助企业规避生态环境风险。一旦企业出现诸如违法排放污染物、破坏生态环境等违法行为,无论怎样依法严惩,生态环境和自然资源已然遭受了损害。执法部门如果能够提前介入、主动服务,有助于企业在生产经营过程中提前感知和预防可能发生的生态环境问题,既能使企业免受处罚,又保护生态环境免遭损害。

“防未病”的执法方式也有助于营造积极正向的社会氛围,构建更加和谐稳定的政商关系。面对严厉执法,企业可能会存在抵触情绪,觉得执法就是“找麻烦”。而如果生态环境执法人员与企业基于共同的环保目标,携手合力,企业更易从内心深处认可生态环境保护的重要性,从而将绿色环保理念自觉融入企业文化和日常生产活动中,主动加大环保投入,探索可持续发展新模式,从而形成良性循环,让遵守法律成为企业无需提醒的自觉行动。

生态环境执法“防未病”,可以继续深化传统的帮扶模式,比如登门对企业开展环保检查与评估,提前干预帮助企业发现和解决处于萌芽状态的矛盾和问题等。除了这些传统模式,笔者建议,不妨借鉴江苏省苏州市和上海市的创新做法,依托信息化平台,更加高效及时地帮扶企业自查自纠生态环境问题,助力企业绿色稳健发展。

苏州市生态环境局研发创建“苏州市企业环保自查自纠服务平台”,企业可以根据治污设备和自身环境管理个性化需要,私人定制日常巡检的具体内容和频次。上线一年来,免费服务企业两万多家,帮助企业发现并自纠治污异常情况6.3万个。11月上旬,上海市也上线推出了“上海市生态环境守法服务平台”,帮助企业提升生态环境自我管理能力和污染治理水平。这些做法不仅能够降低企业环境违法风险,保障企业依法生产经营,同时生态环境部门也可以减少前往企业现场检查的频次,做到对企业无事不扰。

持续强化生态环境执法“防未病”,能够让监管策略更具智慧与温情,保障企业远离法律“高压线”,减少违法案件发生,也为生态环境筑起了一道预防性“堤坝”。当然,对于“已病”,特别是偷排偷倒污染物、监测数据造假、废气排放造假标记等恶劣违法行为,甚至造成严重后果的,要依法严惩不贷,以零容忍的态度,毫不留情地一查到底。笔者相信,坚持“治已病”和“防未病”并重,生态环境案件数量下降态势会更加明显。

叱狼