

绿色畅言

发挥监测基础作用推动企业信用体系建设

◆罗岳平 鞠昌华

环境保护部会同国家发展改革委、中国人民银行等30个部门近日联合印发《关于环境保护领域失信生产经营单位及其有关人员开展联合惩戒的合作备忘录》(以下简称《备忘录》)。这是环保领域贯彻落实党中央、国务院关于建立和完善失信联合惩戒机制,加快推进社会诚信建设的一项重大举措。这个备忘录以部门协同、信息共享和联合惩戒为特点,通过构建政府、社会共同参与的跨部门、跨领域的失信联合惩戒机制,提高企业环保自律、诚信意识,营造良好的环境守法氛围。

环境信用体系的构建有利于提高企业的环保自律和诚信意识,督促企业主动履行环保法定义务和社会责任,并相应降低监管成本。近年来,我国对构建环境信用体系十分重视。早在2013年12月,环境保护部就联合国家发改委等4部门印发《企业环境信用评价办法(试行)》(以下简称《评价办法》),为环境信用体系提供了评价技术。2015年12月,环境保护部再次联合国家发改委发布《关于加强企业环境信用体系建设的指导意见》(以下简称《意见》),指导各地方加强企业环境信用体系建设,促进有关部门协同配合,加快建立企业环境保护守信激励、失信惩戒的机制。

环境信用体系是反映企业环境信用评价状况的重要来源。按照《评价办法》,企业环境信用评价应当以环保部门通过现场检查、监督性监测、重点污染物总量控制核查,以及履行监管职责的其他活动获取的企业环境行为信息为基础。可以说,针对污染物排放状况的监测数据是企业守法生产的最直接依据,也是企业环境信用评价的基石。不掌

握企业真实的环境监测信息,环境信用体系就很难有效推进。

为此,当前要积极开展发挥环境监测的基础作用,以环境监测工作推动企业环境信用体系的扎实构建。

首先,企业自行监测要常态化、规范化。要保障环境安全,企业一方面要精心运行污染治理设施;另一方面,要按照技术规范开展自行监测,用数据确保污染物排放符合环境管理的要求。环境监测数据如果不全面、不完整,就无法判断这家企业的环境安全性,当然这家企业也没有环境信用可言。这就要求企业科学确定自行监测的指标选取、监测频次,规范选择监测设备,常态化开展自行监测,积极、全面地公开监测信息等。

其次,加强对企业的监督性监测。要抓住重点。将污染物排放量大的规模企业、重污染行业企业、使用有毒有害原料或生产过程中排放有毒有害物质等环境风险高、生态环境影响大的企业等重点污染源,优先纳入环境信用评价的监督性监测范围,以保障环境的基本安全。要抓住难点。突出对实施生活污水、工业废水、工业废气、工业固体废物、重金属污染治理等的第三方专业治理机构运行维护设施开展监督性监

测。受委托的第三方专业环境污染治理机构通常具有较强的环保专业技能,而如果其存在环境违法行为,必然也更隐蔽,因此要有针对性地开展监督性监测。要抓住疑点。加强对公众较为敏感、有疑虑的企业,尤其是垃圾焚烧厂等敏感领域设施的监督性监测,以回应公众关切,促进这类企业的健康发展。

第三,开展差异化的监测管理。因企施策,采取有差异的监测方案,是对环境信用评价结果的科学运用,体现出奖惩分明的原则。对环境诚信企业、环境良好企业、环境警示企业和环境不良企业,或者绿色、蓝色、黄色、红色等企业,要制定有区别的监测管理措施。绿色企业可适当降低其监督性监测频次。与此同时,要重点加强对环境失信企业的监测管理,尤其是在监测过程中篡改、伪造监测数据的失信企业,不但要求企业增加自行监测频次,加强对其在在线监测系统的监管力度,还要提高不定期监督性监测的频次,压缩、杜绝其监测数据造假的空间。

第四,进一步加强环境监测信息公开。公开是最好的防腐剂。将必要的环境信息公布于众,吸引多元监督力量

◆沃飞 徐亦钢

浙江省近日发布学校合成材料运动场地建设和使用“新省标”,在国家现行指标基础上,新增总挥发性有机物释放率(TVOC)、甲醛释放率指标;对运动场地使用也提出更严格的管理要求。

这一做法令人欣慰。近段时间以来,一些中、小学生被有毒塑胶跑道伤害的消息引起社会关注。从减量化、资源化和综合利用角度考虑,塑胶跑道本属于绿色环保产品,现在却成为危害健康的隐形杀手。据了解,塑胶跑道之所以有毒,主要是使用了劣质材料和劣质溶剂。据报道,这些材料和溶剂有的甚至属于危险废物。

精细化管理是危险废物管理的发展方向,资源化则是精细化的重要体现。国家法律法规以及相关政策大力鼓励资源循环利用,如《固体废物污染环境防治法》明确要求对固体废物实行充分回收和合理利用。不可否认,部分危险废物的确具有回收利用价值,但就目前的管理水平和技术水平来看,并不是所有危险废物的处理都可以打着回收利用的旗号任意而为。

打着综合利用的幌子。如果没有充分的资质分析,综合利用其实是一个伪命题,很难体现充分性原则。各种物质混合在一起,对于分类提取的技术要求较高。有些企业提取工艺还不成熟,或者成本高、不划算,综合利用不过只是提取对自己有用的物质,或者容易提取的物质,而且只是部分提取,其余则混在一起,由于缺乏有效监管其去向不得而知。比如,高浓度的富马酸废液可以再结晶回收,剩余的低浓度废液则利用价值小,很有可能被非法处理掉。有些危险废物回收利用的风险很高,没有经过充分的风险评估就很难体现合理性原则。如一些小作坊用废弃的注射器和输液管生产一次性水杯等日用品,将工业废盐用于腌咸菜、鸭蛋等食

业界评说

对危废回收利用要加强引导规范

危险废物回收利用有利于从源头减少产生量和危害性,但是要对其进行全面、严格的风险控制。要加强引导和规范,做到立规矩、设门槛。

品领域,还有些危险废物在回收利用过程中甚至会发生人身安全事故。对于这些非法回收利用行为,应令其禁止。

披着副产品的外衣。目前,对危险废物和副产品的监管关系方面,环保和质监部门尚未形成统一、明确和有效的意见。质检部门对副产品实行备案制而不是审核制,只要达到相关质量标准就予以备案。而这些副产品的质量标准往往由企业自行制定。这就给一些不良企业以可趁之机。比如,利用葱醌母液制作副产品净水剂(聚铝),除了外观、颜色等简单指标外,只要氧化铝含量达到一定含量即为合格产品,而对苯系物等却无要求。但实际上,这其中有些还是危险废物鉴别标准毒性物质目录中的物质。再如,废溶剂经简单处理后,部分变成稀释剂,很有可能被用于室内装修、塑胶跑道铺设等领域。这种只求达到副产品质量标准,却不顾环境和健康风险的行为,给危险废物披上了副产品的外衣,从而转移了污染,造成了健康损害。

危险废物回收利用有利于从源头减少产生量和危害性,但是要对其进行

全面、严格的风险控制。笔者认为至少应遵循以下原则:一是环境风险可控,即绝不能对环境造成二次污染或隐患。这是最起码的要求,在工艺和技术等方面应重点考虑。二是健康风险可控,即绝不能对人体健康构成危害,既要保护操作人员健康不受危害,也要注意周边人群不受影响。特别是在选址和管理方面,应以重点考虑。三是事故风险可控,即绝不能造成环境污染事故、安全事故,这是底线、是红线。在风险防范和应急处置等方面,应进行重点考虑。

《国家危险废物名录》(2016版)近日发布,自8月1日起施行。名录提出了豁免管理清单,为危险废物回收利用提供了一定依据。笔者认为,在这一名录指导下,危险废物回收利用急需加强引导和规范,做到立规矩、设门槛。

首先,确立可靠的回收利用模式。笔者认为,点对点的定点回收利用,比点对点综合利用的风险可控程度要高。实施点对点的定点回收利用,危险废物的来源、组分、性质等身份信息清晰,其起点和终点明确,回收利用流程

围炉话绿

特色小镇要绿字当先

◆余池明

住房与城乡建设部、国家发展改革委、国家财政部近日印发《关于开展特色小镇培育工作的通知》(以下简称《通知》),计划到2020年,在全国范围内培育1000个左右各具特色、富有活力的休闲旅游、商贸物流、现代制造、教育科技、传统文化、美丽宜居等特色小镇,并对特色小镇的环境保护提出了原则性要求。

《通知》在指导思想中提出“绿色生态、美丽宜居”的要求;在基本原则中提出“注重生态环境保护,完善市政基础设施和公共服务设施”;在五项培育要求中,“和谐宜居的美丽环境”和“便捷完善的设施服务”两项都与环保有关。其中,生活污水全面收集并达标排放和垃圾无害化处理两项是特色小镇环保工作的核心要求,其要求高于国家新型城镇化规划对重点镇的要求(污水处理率70%)。

当前,全国共有建制镇20401个,但其污水和垃圾处理现状不容乐观。以污水为例,城市、县城、建制镇、村庄的污水处理率差异巨大。住房与城乡

建设部的统计数据显示:2014年末,全国城市共有污水处理厂1808座,城市污水处理率90.18%。全国县城共有污水处理厂1554座,污水处理率为82.11%。虽然建制镇的污水日排放量逐年增大,2012年就已超过县城水平,建制镇未处理的污水总量已接近城市和县城的总和,但其污水处理能力严重不足,且地区之间的差异十分明显,中西部地区治理水平落后。根据住房与城乡建设部对1887个重点镇的调查结果显示,这些重点镇的污水平均处理率为60%左右。其中,北京、天津、上海、江苏、山东的重点镇已全部具备处理能力,而新疆、青海、吉林、山西等欠发达地区具备污水处理能力的重点镇比例不足15%。

总体上看,我国各地小城镇基础设施和公共服务普遍落后,78%的镇污水没有得到处理,50%的镇垃圾没有得到妥善处理。究其原因,主要有以下几方面:

相关法规政策对建制镇的环境治理职责不够明确;乡镇费用负担大,中央财政对乡镇污水和垃圾处理的补贴力度不够。据统计,全国仅村镇污水、垃圾每年的运行费用缺口就高达1000多亿元;在大多数的村镇,生活污水和垃圾处理工艺较为落后,半数以上的乡镇污水处理厂处于不正常运行状态。

《通知》规定,特色小镇原则上为建制镇(县城关镇除外),优先选择全国重点

镇。可见,这1000个左右的特色小镇可谓是从中择优,其环境治理工作对全国其他建制镇的环境保护工作也具有示范带头作用。笔者认为,当前,要做好特色小镇的环境治理工作,应注重以下几点:

完善小城镇环境管理体制,通过修订、完善相关政策法规,明确牵头负责部门和相关部门的分工。同时,将村镇环境综合整治工作纳入乡镇党委、政府主要领导年度考核内容,形成长效机制。以污水、垃圾处理为统计重点,建立建制镇人居环境统计评价机制。

加大中央财政补贴力度,设立村镇污水和垃圾专项资金,以奖促治,引导开展建制镇和农村生活污水及垃圾处理工作。加大地方财政补助力度,解决配套管网建设、运行和污水处理厂的日常运行维护问题,解决生活垃圾集中转运和无害化处理费用问题。

此外,要发挥市场主体作用,发扬专业化公司的技术和运营优势,选择适宜技术、推动技术创新,提高小城镇的污水和垃圾处理效率。

最后,在试点基础上,出台行业指导意见或政策,包括按批次出台可资源化危废种类目录和行业目录,规定哪些能做、谁能做。初期要高门槛、严把关,做到覆盖面小、准入数量少。管理水平提高和技术工艺成熟后,再进行拓展和推广。同时,要消除法律障碍,解决危废回收利用和危废经营许可证制度的矛盾。可参照《国家危险废物名录》中危险废物豁免管理要求,明确哪些回收利用企业不需要持有危险废物经营许可证。

让公众参与更接地气

◆刘茂峰

环境改善成效与公众切身感受之间的错位,长期困扰着环保工作。之所以出现这种状况,一个很重要的原因是环保公众参与不够深入,政府部门与社会公众之间的沟通渠道不畅、参与互动不多、跟踪反馈不快,导致部分公众对环保工作不知晓、不理解甚至不认可。

因此,要全面改善环境质量,不仅需要各级党委、政府及相关部门的不懈努力,更需要加快环保公众参与体制机制建设,构建高效完善的环境信息公开、互动沟通和跟踪反馈体系,形成科学合理的体制架构、运行机制和工作闭环,切实保障公众的环境知情权、表达权、参与权和监督权。

要立足地方实际,加快建设环境信息采集系统。高度重视来自基层的第一手环境信息,结合环保网格化管理要求,在市、镇、村各级建立起常态化、规范化运作的环境信息采集系统,定期开展环境压力测试,动态监测并收集公众的环保诉求,准确反映公众的切身感受,动态掌握公众的意见和建议。要按照环保法要求,加快建设环境信息公开平台。各地要依法公开环境质量、环境监测、突发环境事件以及环境行政许可、行政处罚等信息,督促重点排污单位如实向社会公开其主要污染物的名称、排放方式、排放浓度和总量、超标排放情况以及污染防治设施建设和运行情况,接受社会监督。

要健全部门联动工作机制,推动环境问题快速、有效解决。建立环保部门与各地党委、政府,以及住建、城管、市场监管、供水供电等部门的信息互动和工作响应机制,对公众反映



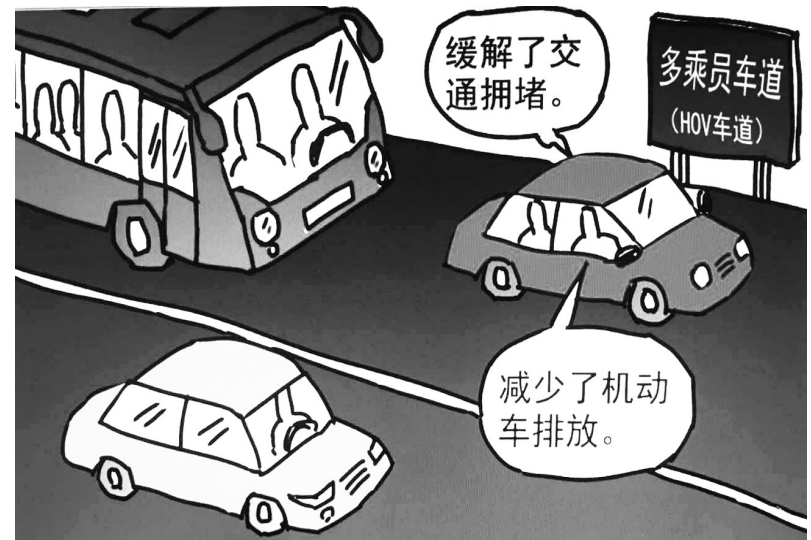
的环境问题和提出的意见和建议,落实承办单位、责任人员、具体措施和完成时限,精准解决热点环境问题。要建立环保公益组织体系,引导公众有序参与环保公共事务。加强环保公益组织的科学化、规范化、制度化建设。加快研究制定扶持环保公益组织健康发展的政策法规、保障机制和奖惩措施。通过项目资助、购买服务等方式,支持、引导环保公益组织参与生态环境保护,形成治理环境污染和保护生态环境的强大合力。

要健全公众参与机制,建立大反馈体系。要对公众反映的环境问题进行及时反馈沟通。通过各类媒体,主动公开环境问题的整治方案及进展情况,主动接受社会监督。同时,加强与问题反映者的互动沟通,让公众真切感受到环保部门为改善环境质量所付出的努力,赢得其理解和支持。要对公众关注的热点问题及时跟踪回应。在制定政策法规、审批重大项目时,严格遵循公众参与程序,组织召开座谈会、专家论证会、听证会,征求公众意见。同时,加大决策跟踪和反馈力度,对公众提出的疑虑进行有针对性回应,对公众提出的合理诉求及时吸收采纳,并通过主流媒体向全社会公示,实现公众意愿与环保决策的同频共振,提升环保公众满意度。

作者单位:江苏省靖江市环境保护宣传教育中心

图观

HOV车道值得尝试



开设HOV车道是未来城市道路交通发展的方向,也是提高道路使用效率、促进节能减排的必然路径。8月1日,深圳交警正式对首条HOV车道开始执法。

HOV车道即多乘员车道,要求乘坐一定数量人员的轿车或者大容量车辆才可以通行。为拼车族提供便利,是各国治理交通拥堵的一大利器。在美国和加拿大,很多城市设有拼车族专用通道,严格要求两人以上乘坐的车辆才能通过,第二名乘客必须是“可占据一个座位的成年人或儿童”。单人驾车者如进入,将面临巨额罚款。

HOV车道是新鲜事物,各地应充分借鉴经验,予以大力支持。诚然,开设HOV车道还有许多问题要解决。如深圳交警对HOV车辆执法的方式是电子警察加铁骑巡逻。这就需要考虑:在高峰期,执法铁骑不间断巡逻是否会增加额外的拥堵?此外,HOV车道是在原有城市道路基础上改建的,封闭性不够,会随时出现车辆变道情况。那么,如何降低碰撞概率?只有把这些问题解决了,才可能在更多城市推广。

王成艳/文 罗琪/图

“我为改善环境质量献一策”征文启事

“十三五”时期是全面建成小康社会的决胜阶段,环境保护处于既大有作为又负重前行的关键期,也是实现环境质量总体改善的攻坚期。环境质量改善是坚持以人为本、增进人民福祉的重要体现,是生态环境保护的根本目标,也是评判一切工作的最终标尺。改善环境质量、补齐环保短板,需要凝心聚力、开拓前行、共同作为,需要问需于民、问政于民、问计于民。

为此,本报从今年2月起启动“我为改善环境质量献一策”征文活动,面向环保系统和社会各界广大读者征集可以复制和推广的改善环境质量的好思路、好方法、好措施、好经验。内容可涉

及深化污染治理、强化预防措施、严格执法监管、推进改革创新等方面,可以是具体的案例实践,也可以是可操作性强的对策建议。欢迎广大读者积极投稿至 gshjzl-zw@163.com。

征文要求:见解独到,富有新意,言之有物,文字简练,篇幅原则上控制在1000字以内。请在稿件中注明作者真实姓名、地址和电话等联系方式。

奖励方式:活动结束后本报将对刊登稿件进行评选,设一等奖3名、二等奖5名、三等奖10名,并颁发奖品和证书。

征文截止时间:2016年9月30日

本报编辑部