

业界评说

◆李学辉

# 长江船舶污水亟待规范整治

繁忙的港口内货轮依次停靠,宽阔的江面上游轮来回穿梭,港湾内、航道旁不时泛起油膜左右拉抻,卷起浊浪上下翻滚。这样的场景是某地长江航运环境污染的一个缩影。蓬勃兴起的长江航运在为经济社会发展提供巨大支撑的同时,却因一些船舶不规范排污,使得长江某些江段水体污染日益凸显,给长江流域生态环境带来严重威胁,影响到长江经济带绿色发展健康。

船舶污水主要为含油污水(洗舱水、压舱水及船舶舱底废水)、生活污水等,其中含有石油类、COD、氨、磷等污染物。相关研究表明,长江上有约20万条船舶常年运营,每年产生的含油废水、生活污水达3.6亿吨。如不削减和遏制污水直排,将对长江生态环境构成严重威胁。

长江船舶污水不规范排放是导致长江水质污染、生态损害的头号元凶之一。笔者认为,其产生的主要原因主要有3点:

一是环境监管责任主体不明确,多头管理船舶污水问题突出。长江船舶污水监管有部门规章规定,但没有具体法律制度遵循。长江各江段适用不同法规,海事、水产、环保等部门都有权责监管,长江海事部门和地方海事部门又是干支流分段把守,

**要明确船舶污水防治监管主体责任,理顺水上和岸上、中央和地方各部门职责,化解“九龙治水”的体制机制障碍,解决船舶污水防控监管空白,防治船舶污水,促进长江经济带绿色发展健康。**

导致部门主体责任不明确,致使单位协同监管不力。长江船舶污水监管存在空白,污水不规范处置行为时有发生。

二是船舶污水防治能力不强。长江上少有新型环保船舶水,多是老旧落后船只运载。船舶配套污水处理装置不完善,少有岸上接纳污水处理设施。岸电工程跟不上航运业发展,供给侧不能完全满足船舶需要。船舶油料用量过度,轮机日夜不停运转,产生含油污的水量大,不达标排放污水现象严重。

三是企业和船员环保意识较差。一些企业没有承担船舶污水防治责任,没有防污规章制度和相关记载。大多数船员,特别是轮机长、水手长等关键的少数船员,未受过环境保护教育培训,不知道船舶污水防治技术知识,任性使用不达标油料或含磷洗涤剂用品,防污装置闲置,随意或恶意排放船舶污水,导致江水污染、生态损害。

笔者认为,长江船舶污水亟待

规范整治,建议从以下几方面着手:

首先,要适时制定促进长江流域社会经济发展和生态环境保护的法律法规及其配套管理办法。明确船舶污水防治监管主体责任,理顺水上和岸上、中央和地方各部门职责,化解“九龙治水”的体制机制障碍,解决船舶污水防控监管空白,防治船舶污水,促进长江经济带绿色发展健康。各职能部门要互通环境监管和监测信息,形成部门间协作联动执法效能,打击各类船舶污水违法排放行为。可选择长江部分江段建立环境监测机构,实施统一监管、统一防治责任,没有防污规章制度和相关记载。大多数船员,特别是轮机长、水手长等关键的少数船员,未受过环境保护教育培训,不知道船舶污水防治技术知识,任性使用不达标油料或含磷洗涤剂用品,防污装置闲置,随意或恶意排放船舶污水,导致江水污染、生态损害。

尽快出台新的《船舶污染物排放标准》。规范船舶污水监测内容和方法,补齐船舶污水监测短板,支撑长江生态环境监管工作,便于深化监测和精准检测,同时也有利于与地表水标准的

水质指标比较分析、评价和表征。监测方法要明确污水采样位置、点位、频次、采样数量和集存方式等,检测方法要与国际标准接轨,快速准确、经济环保。其次,多措并举,标本兼治,突出重点,分步实施。建造新型环保船舶,逐步替代老旧船舶,处理污水达标排放,防止污水损害生态。同时,制定政策补助资金,改造淘汰落后船舶,配套建设处理设施。实施岸电工程项目,集中供给船舶使用,规范使用合格油料,减少船舶污水排放。

根据岸线距离和航行船舶数量,选择适宜岸基或港区建设船舶污水接纳处理设施,处理污水二次利用或达标排放。避开生态敏感和重要环境目标,选择流速快、流量大的适宜水域建设船舶洗舱基地,对洗舱水或压舱水进行适当处理,如灭菌、消油处理等。就近规范排入水体,稀释降解污染物。

利用现代新型监测设备,如

无人机、无人船等,适时监测江上水情水质,了解船水水质情况及其变化趋势。同时,配备污染防治设施,如围油栏、吸油毡、撇油器等,采取应急防控措施,减小船舶污水污染范围和危害程度,保护长江良好的水生态环境。

第三,加强船员培训,提升环保意识。对大、中型船舶的船长、轮机长、水手长等关键少数人定期进行环保培训。交通海事部门要把其培训成绩纳入获证晋级考核内容,使其主动防治船舶污水损害水质。

采取不同方式方法不定期对全体船员,特别是处置污水的船员进行环保技术培训,要求其厉行节约用水,合理循环用水,有效处理污水,减少污水总量,降低水体污染物。加强对小型船舶船员的环保教育宣传,让其加入到控污水保江净行动中,为长江经济带绿色发展助力添彩。中型以上船舶要建立环保日常工作制度,对本船用水量、污水产生量、污水处理率、污水达标率、污水去向等要有详细记载。有关部门要对船舶污水处置情况进行严格考核,把工作完成情况与船舶用油补贴资金等直接挂钩,视完成情况进行奖惩。利用切实可行的经济手段,提高船舶污水处置执行率,防治船舶污水乱排滥放,保护长江流域生态环境。

学者视角

## 环境治理要猛药也要长效机制

**该关停就关停,该整治就整治,绝对不心慈手软,这样才能形成环境保护的震慑力,倒逼企业增强“红线”意识。**

◆姜文来

2007年,太湖蓝藻暴发,导致江苏省无锡市供水危机,引发社会关注。如今,距太湖蓝藻暴发已经过去十年,太湖水质与十年前相比有了很大改善,总体呈现稳中向好态势。然而,太湖虽然脱离了“病危”,但还没有痊愈,需要长效治理才能逐渐恢复“太湖美,美就美在太湖水”的美景。回顾太湖十年治污,可以用“相当不容易”来概括。太湖蓝藻暴发之时,为了让治理快见成效,采取了“猛药”的治理方式,关停并转了一大批污染企业。为了使治理效果长效,采取了“小火慢炖”的治理方式,治理措施持续不断,十年累计投资超过1000亿元,关停大污染化工企业5336家,新建各种污水处理管网24500公里(相当于绕太湖56圈),清理湖底淤泥3700多万立方米。两种治理方式的有机结合让太湖水环境发生了喜人变化,治理取得了阶段性成果,其经验值得认真总结和推广。

太湖治理是我国环境治理的一个缩影。我国的环境整体形势严峻,未来面临着经济发展、人口增加的压力,同时也有环保投入资金不足、历史欠账未还清的瓶颈。在此背景下,环境治理需要采取软硬相结合的治理模式。环境治理是一场攻坚战,对于环境保护不力的污染企业,经过谨慎的科学论证,该关停就关停,该整治就整治,绝对不心慈手软,这样才能形成环境保护的震慑力,倒逼企业增强“红线”意识。

环境保护是一场持久战,需要长效发力,产业该转型的转型,该修复的修复,该在管理、体制上下功夫要持续不断地推进,急不得也等不得,要持续积累才能实现环境治理效果的质变。

作者单位:中国农业科学院农业资源与农业区划研究所

环境热评

## 科学截污确保成效不打折

**对污水处理率的年度考核不能仅以百分比高低论英雄,还要检查污水处理厂接纳污水的常规指标是否明显异常,彻底纠正污水管网混接漏接问题。**

◆叱狼

当前,在黑臭河道整治或国考省考断面达标整治中,各地高度重视控源截污工作,狠抓生活污水管网等环保基础设施建设,进一步提升了城镇污水处理厂运行负荷。然而,笔者调查发现,不少地方污水管网混接漏接问题突出,以至于真正排入污水处理厂的污水并非全是生活污水,而是混入了雨水或河水,致使截污成效大打折扣。

在经济相对发达的某地,经过多年建设,污水管网已实现全

覆盖,污水处理率也已高达90%以上。可是,镇区河道污染问题依然较重。同时,对污水处理厂调查发现,进水COD浓度仅100毫克/升左右,而实际上生活污水COD浓度基本保持在300毫克/升甚至更高。邀请第三方对污水管网进一步全方位体检,竟查出数千个混接漏接点。

像这样的污水管网混接漏接问题绝非个例,在其他地区也都不同程度地存在。造成污水管网混接漏接的原因相对较为复杂,有历史原因,也有技术和管理原因,还有施工方责任

心不强、监理不够等方面原因。

截污控污是水环境治理的重中之重,污水管网混接漏接无疑降低了污水收纳处理的实效,让污水排入了外环境。因此,对污水处理率的年度考核不能仅以百分比高低论英雄,还要检查污水处理厂接纳污水的常规指标是否明显异常,彻底纠正污水管网混接漏接问题。对此,笔者有3方面建议。

一是加强水质比对,开展管网检查。对各支管接管前污水与主管污水、污水处理厂原水进行比对,查看COD、氨氮、

## 推行强制责任险势在必行

◆张智全

环境保护部与保监会近日联合发布了《环境污染强制责任保险管理办法(征求意见稿)》。《办法》规定,从事石油和天然气开采,收集、贮存、利用、处置危险废物,化学药品原料药制造等8类企业(单位),今后或将必须投保环境污染强制责任险。

我国在2007年就开始试行环境责任保险制度,借以解决环境污染后企业因资金匮乏不能及时对受害人进行赔偿的难题。但由于不是强制推行,此保险制度试行十年来效果有限。因此,将实践中“叫好不叫座”的环境责任险改为强制险,不仅有助于补齐法律短板,更有助于从根本上破解“企业污染社会买单”的困局。

从法理上说,“谁污染谁担责”理应是环境污染责任承担的基本原则。实施了环境污染行为的企业不依法承担赔偿责任,而让政府为此“埋单”,此举不但有悖权责或群众对等的法治原则,反而更会助长企业对环境污染责任“事不关己”的侥幸心理,加剧环境污染。

鉴于此,在借鉴国际经验之余,应严格按法律责任推行

环境污染强制责任险,将环境污染的赔偿由企业通过购买保险的方式予以适当分担,无疑也是终结“企业污染社会买单”顽疾的良方。

同时,一方面,环境污染强制责任险的缺失会导致企业在没有强制力的约束下,往往出于利益的考虑而不愿在环境污染责任险中加大投入。这也是环境责任保险制度在试点十年间效果有限的主要原因之一。另一方面,囿于强制力的缺失,政府和环保部门因为“于法无据”,也不可能要求企业必须购买环境污染责任险。在这种情况下,企业造成环境污染后,其赔偿责任自然就会落在负有环保职责的政府头上,有时根本无人承担赔偿责任的责任。可见,推行环境污染强制责任险对破解“企业污染社会买单”的环保困局而言,显然更有现实针对性和紧迫性。

推行环境污染强制责任险是对以往环境责任保险制度的重大突破,必将有利于环境监管和化解企业环境风险。尽管环境污染强制责任险的施行还有赖于保险制度的完善和配套政策的出台,但无论如何,都应坚定不移地向前推进。

## 农贸市场柴油车污染怎么管?

◆刘四建

重型柴油车虽然数量相对较少,但排放量大,污染严重。农贸市场一般紧靠城区,运输主要依靠公路货运完成,重型柴油车数量较多、单位面积排放强度大。笔者认为,治理农贸市场重型柴油车污染,需要发挥环保部门统一监管作用,落实车企社会责任,鼓励市场实现自治。

发挥统一监管作用,各司监管职责。目前,治理农贸市场重型柴油车污染,属地环保部门主要采取现场执法检查方式。面对数量巨大的超标车,这种末端监管治理远不能适应治理工作的需要,工作难以有效开展。为此,要发挥环保部门统一监督管理作用,相关部门要各司其职,谁监管谁负责。要强化对在用车的源头监管,严格落实车辆注册登记制度,谁注册谁负责。要强化对在用车的日常监管,严格落实车辆环保年检制度,谁年检谁负责。要强化对在用车的执法检查,严格落实车辆环保诚信制度,谁违法谁负责。

落实车企社会责任,严格召回制度。在日常执法检查

总磷等指标浓度是否基本吻合。如果出现明显下降或降而后污水处理厂水质突然异常,则可以基本判定该支管存在错接漏接现象,进而实施逐段排查,找准具体错接漏接的地方,以便于整改对症下药。

二是科学拟制方案,推进修复整改。对错接漏接管网进行修复往往牵一发而动全身,而且修复时要实施开挖道路等具体工程,难免会出现扰民现象。为此,要以问题大小、施工难易程度排出修复优先顺序,按照一管一策制定科学合理的管道修复方案。修复施工过程要强化监理,保证修复质量,防治修复过后问题反弹。

三是提升新建质量,实施闭水试验。对于今后新建的污水管网,从设计到施工要全过程加强监督管理,切实提升新建管网质量。竣工验收时务必要开展闭水试验,检查管道密闭性,从根本上防范错接漏接。此外,还要加强管网长效管理,定期开展全面检查,发现问题及时整改。

## 倡导绿色出行应疏堵结合

◆何勇

据报道,2017年6月11日起,北京机动车车主自愿停驶车辆每24小时,即可出售碳减排量,获得0.2元~0.7元的“减碳红包”。红包可在微信兑现,此外还有电子优惠券等奖励。机动车尾气污染是很多城市大气污染的重要来源之一。倡导绿色出行,改善空气质量,引导市民减少开私家车,乘公共交通出行,这是低碳生活的趋势和潮流。据测算,每天少开车1公里,一年减少的二氧化碳排放量相当于1棵15年树龄的杨树一年吸收的二氧化碳量。市民自愿不开私家车出行可以获得“减碳红包”,这无疑是对绿色出行的一种鼓励政策。

然而,这一政策却并没有令多数市民心动。实际上,在城市拥堵、停车难的情况下,一些市民宁愿开私家车出行也不愿乘坐公共交通,说到底是因为开车比乘

以绿水青山为本质特征的保护离不开以金山银山为物质支撑的发展。“既要”与“又要”辩证统一,两者须臾不可偏废。

◆王争亚

习近平总书记关于生态文明建设的有关重要论述中,“两山论”可谓是最具代表性的思想精髓。这些年来,习近平总书记曾在不同的场合多次以“两山论”来阐明建设生态文明的重要性,为美丽中国建设指引方向。

“既要绿水青山,也要金山银山”体现了唯物辩证法的两点论。金点论告诉我们,凡事都要坚持一分为二的观点,“两山论”鲜明地体现了这一哲学思想。一是说明了绿水青山与金山银山互相关联,两者并非水火不容,而是鱼水不可分离,追求的是双赢。二是“既要”与“又要”有主次之分。很显然,“既要绿水青山”是经济社会发展过程中需要重点考虑的主要矛盾,处于优先位置,但这并不意味着放弃金山银山。从两者的关联性上讲,以绿水青山为本质特征的保护离不开以金山银山为物质支撑的发展。总之,“既要”与“又要”辩证统一,两者须臾不可偏废。

“宁要绿水青山,不要金山银山”体现的是唯物辩证法的重点论。“宁要”与“不要”的核心思想是,在保护与发展这两者的关系上,如果发展完全以破坏环境为代价,那么这样的发展无疑是不可取的,因此最终只能作出宁可不要的抉择。处在转型和改革时期,阵痛和割舍不可避免,这就要求我们在发展中选好方向,突出重点,合理取舍。运用重点论指导工作实践贯穿于习近平总书记关于生态文明建设有关论述的方方面面。比如,在论述经济发展与生态环境这两大关系时,他曾不止一次地鲜明强调,“我们绝不能以牺牲生态环境为代价换取经济的一时发展”。这充分说明了绿水青山的不可替代性。再如,在谈到长江经济带发展时,他明确指出,“要把修复长江生态环境摆在压倒性位置,共抓大保护,不搞大开发”。这其中的“压倒性位置”无疑是重点论在实际工作运用中的形象比喻。

“绿水青山就是金山银山”体现的是科学世界观的统一论。这一重要论断侧重强调事物相互之间的辩证统一性和相互依存性。绿水青山不可能也不应该孤立地

存在,而应以科学合理的方式将其转化为金山银山。在这方面,浙江安吉的经验值得借鉴,安吉不仅真切地尝到了“卖风景比卖石头赚钱”的甜头,还留住了“望得见山,看得见水,记得住乡愁”的美丽生态环境。然而,有些地方却把绿水青山与金山银山这两者关系割裂开甚至对立起来,要么守着绿水青山安于贫困,要么不惜绿水青山透支环境,这种非此即彼的做法无疑与科学发展、绿色发展相悖的。“绿水青山就是金山银山”阐明了生态文明建设与物质文明建设、环境保护与经济发展之间的辩证统一关系,明确强调了保护生态环境就是保护生产力、改善生态环境就是发展生产力的重要思想,为我们牢固树立和贯彻落实绿色发展理念提供了思想认识基础。

## 倡导绿色出行应疏堵结合

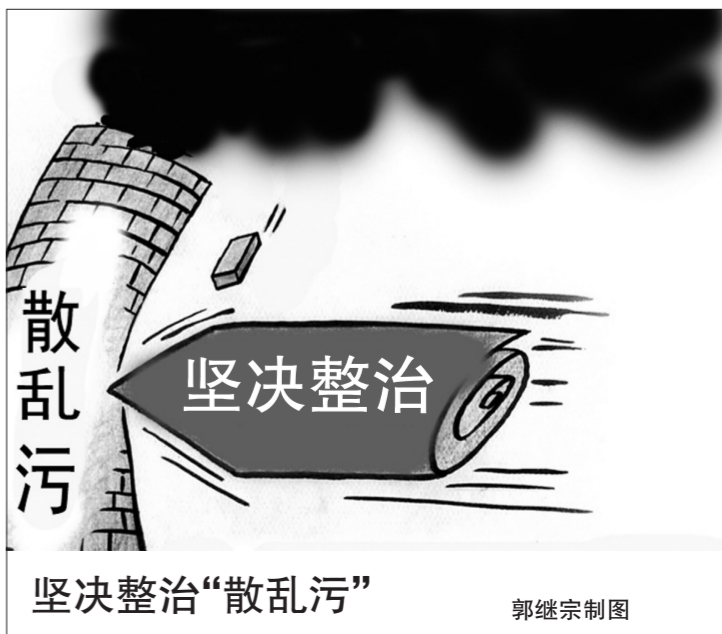
**要真正推动绿色出行理念普及,引导市民不开或少开私家车出行,既需要拉力也需要推力。**

◆何勇

据报道,2017年6月11日起,北京机动车车主自愿停驶车辆每24小时,即可出售碳减排量,获得0.2元~0.7元的“减碳红包”。红包可在微信兑现,此外还有电子优惠券等奖励。

机动车尾气污染是很多城市大气污染的重要来源之一。倡导绿色出行,改善空气质量,引导市民减少开私家车,乘公共交通出行,这是低碳生活的趋势和潮流。据测算,每天少开车1公里,一年减少的二氧化碳排放量相当于1棵15年树龄的杨树一年吸收的二氧化碳量。市民自愿不开私家车出行可以获得“减碳红包”,这无疑是对绿色出行的一种鼓励政策。

然而,这一政策却并没有令多数市民心动。实际上,在城市拥堵、停车难的情况下,一些市民宁愿开私家车出行也不愿乘坐公共交通,说到底是因为开车比乘



郭继宗制图

学思践悟

## 『两山论』蕴含丰富哲学思想