

■ 一个学者的思考

本报记者 鲍晓倩

治理始于制度 雾霾止于行动

——访中国科学院科技政策与管理科学研究所所长、研究员王毅

对于社会流传的各种对雾霾天的议论，中国科学院科技政策与管理科学研究所所长、研究员王毅这样看：“公众对蓝天的期待可以理解，但作为发展中大国，我们应该对其环境与发展的关系有清醒认识。”

“PM2.5不是某一种污染物，是大气复合污染的综合反应，也是大气环境质量的综合表征，更深层次来看，是我们过去只重点控制部分污染物、较少考虑区域性污染问题以及污染排放增长过快并超过环境承受能力的结果。”作为中科院可持续发展战略研究组组长，王毅对雾霾的态度可谓相当冷静，“快速发展了几十年，污染问题积累了几十年，不可能在短时间内彻底解决雾霾问题。”

“从来没有哪一个国家在这么短的时间内经历西方国家上百年的现代化历程。”在王毅看来，当前，我国的资源环境问题已形成全球有史以来最为综合复杂的格局，只有构建科学有效的生态环境治理体系，才能为

解决包括严重灰霾污染在内的重大资源环境问题奠定良好的制度和行动的基础。

《大气污染防治行动计划》明确提出了5年全国空气质量总体改善的目标。对此，王毅表示，不止5年，未来10年，都将是我国资源环境保护最艰难的时期，而这10年也是生态文明建设的最关键时期，特别是中西部地区需更加关注。

“从雾霾治理来看，最根本的是经济发展方式的转变，产业结构的调整，能源结构转型以及可持续消费方式的建立，这些都不是一朝一夕能解决的。”王毅说。

“从立法到规划、实践、监管、评估，每一步都要实现精细化管理，需要系统的创新，最终要形成绿色发展的体制机制，才能彻底解决雾霾问题。我们必须看到，生态文明建设是一个长期过程，创建制度体系会面临一系列严峻挑战，任务紧迫而艰巨。”王毅表示，一方面，必须克服传统体制机制障碍、破除各种既得利益束缚，解决新制度的理论

难题，完成顶层设计，并在实践探索过程中不断完善。另一方面，政治上的共识、科技的创新、收入水平的转变都给创建生态文明制度提供了机遇。

“因此，未来10年，我们有必要在新的历史起点上，抓住历史性机遇，围绕长远目标，制定推进生态文明制度体系建设的有效战略、实施步骤和支持政策，为塑造一个系统完整、运转高效的生态文明制度体系和治理模式而努力。”王毅说。

“治理始于制度，雾霾止于行动。”王毅认为，仅有制度远远不够，更重要的是凝聚全社会的共识和采取共同的实际行动，不断提高制度执行能力和治理能力，改善政策实施环境。

作为第十二届全国人大常委会委员，王毅对《大气污染防治法》修订草案征求意见稿，一共才收到寥寥数百条意见感觉十分意外，“全社会都关注雾霾天，为什么这么重要的法律修订，却没有太多人积极参

与其中呢？当前，公众对环保还要有更高的认识、具体的行动。”

“《大气污染防治行动计划》制定了完善目标和措施，但‘大气十条’本身不能带来清洁空气，需要有关部门的努力，也需要全社会包括每个普通人的积极行动。”王毅说。

“客观地说，我国社会的环保意识仍处于初级阶段。”王毅表示：“对于雾霾问题，我希望看到公众共同为环保出建议，共同参与大气污染防治。提出问题和批评固然重要，但是中国更需要能提出建议和解决方案的NGO，帮助公众不断提高环保意识，而不仅仅是批评和抱怨，需要从‘我为祖国测空气’到‘我能为蓝天作贡献’。”

“公共参与必须有程序保障。要让公众知道该如何参与，看到参与结果，形成良性循环。”王毅强调，必须落实《环境保护法》的各项基本原则和制度，并在《大气污染防治法》修订案中有更具体的体现和制度设计。



■ 一个管理者的决心

为清新空气 尽份力

——访天津市政府副秘书长舒长云

本报记者 杜铭

谈到治理雾霾，不能不谈压减燃煤，天津市政府办公厅副秘书长舒长云表示，由于各地加大清洁能源替代燃煤力度，纷纷实施“煤改气”工程，加剧了天然气供应紧张局面，天津在气源保障方面感到了压力。“去年天津的天然气供应量为3亿立方米，缺口高达12亿立方米。”

“我们既希望中央在气源供应方面给天津以支持，同时，我们也努力在煤的清洁利用方面想办法。”舒长云介绍，天津通过制定严格的煤质管理标准，加大环保技术改造力度，希望努力将燃煤对大气的污染降下来。“从明年开始，计划3年内，采取热电联产、燃气和清洁煤炭等手段达到燃煤接近燃气效果的目标。”

“特别是在运用经济手段倒逼企业减排方面，我们确实是下决心动了真格。”舒长云表示，今年7月1日起，天津将4种主要污染物排污费征收标准平均提高了近9倍，并按照奖优罚劣的原则，实行阶梯化、差别化收费。

“过去排污费征收标准低，企业宁愿交罚款也不愿意进行环保技术改造。现在排污费标准提高后，我们去神华集团天津大港发电厂调研，厂长说他每天早上第一件事，就是查看过去24小时的污染物排放数据。”舒长云说，运用政策杠杆，企业从“要我减排”变成“我要减排”的自觉行动。

在控车方面，天津也及时采取了限购措施。“天津市机动车拥有量每年以30万至40万辆的速度并喷式增长，如果再不采取措施，再过两三年，全市交通就会陷入瘫痪。”舒长云说，天津正在大力发展公共交通、推广新能源车，增加绿色出行的比例。“我们积极鼓励发展新能源车，摇号一摇即中。而每年汽车牌照拍卖所获得的3亿元收入，将完全用于公共交通事业的发展。”

通过大力推动综合治理，开展控煤、控车、控尘、控污、控新建项目“五控”，截至9月底，清新空气行动2014年计划的325项工程任务，已完成242项，占全年计划的74.5%。

“经过全市上下的共同努力，天津市大气环境恶化的趋势得到初步遏制。”舒长云介绍，截至9月底，天津市环境空气质量达标天数比例为51.6%，同比增加31天；重污染天气15天，同比减少19天；PM2.5平均浓度76毫克/立方米，同比下降19.1%。“今后，我们将继续深入推进清新空气行动，全面加强大气污染防治工作，出招狠，用全力，不断改善环境空气质量。”



天津积极发展新能源汽车。目前，天津市松正电动汽车技术股份有限公司已建成规模化插电式混合动力公交车动力系统生产装配线，具有年产2万台的插电式混合动力公交车动力系统的制造能力。 本报记者 杜铭摄

本报记者 鲍晓倩

■ 一位企业家的心声

若不环保 就不生产

——访石家庄钢铁有限责任公司

总经理于根茂

本报记者 刘松柏

十几天前，石家庄钢铁有限责任公司宣布要在3年内搬迁到石家庄市西郊、距离主城区约70公里的井陉矿区。石钢总经理于根茂告诉记者，“京津冀大气污染这么严重，作为国有企业，石钢应该有这个责任和担当。”

完成搬迁其实并不容易，资金短缺、人员安置等诸多难题摆在石钢面前。不过，在于根茂看来，对蓝天的追求胜过一切，而且此次搬迁对于石钢来讲，是一次难得的转型和升级的机会。

实际上，早在2010年，石钢已将烧结工序搬迁至井陉矿区，而且在矿区已有焦化工序。此次主要是将石钢现有主厂区各工序全部搬迁至井陉矿区，最终形成年产铁200万吨、钢220万吨、钢材200万吨的生产能力。搬迁后，石钢生产过程中产生的余热、余气、炉渣、含铁料回收利用——高炉水渣、钢渣、焦炉煤气深加工，余热余气可以向矿区居民生活区供暖。

通过搬迁，石钢将从根本上解决目前存在的工艺配套不完善、产品结构不合理、特钢品种优势不明显等问题，实现工艺技术装备水平大提升，环保设施大升级，达到污染物特别排放限值和清洁生产一级标准，基本实现“近零排放”。

搬迁，为了更好地实现节能减排。事实上，这座“城市钢厂”的“绿色追求”从未停止。于根茂说，“正因为地处城市核心地带，我们始终将节能减排工作视为‘企业生命工程’。”2010年以来，石钢投资1000余万元实施了高炉出铁厂全封闭、鑫跃原料基地环保改造等10余项环保治理工程；采购了喷雾抑尘车、高效率道路清扫车等降尘清扫设备，强化了除尘设施管理。

如今，“若不环保，就不生产”已成为石钢员工的行为守则，石钢的节能减排工作也成效明显，目前吨钢排放量远远优于国际国内先进水平，成为世界最清洁钢铁工厂之一。

于根茂表示，“石钢的搬迁不是转移污染”，但由于企业位于主城区，即使少量的排放，周边市民也会很敏感，“因此，搬迁不单是践行国家对排放标准的要求，更是满足公众对蓝天的期待”。



11月中旬，进入冬季采暖季，北京市的热力供应正紧锣密鼓地进行着热力方式的切换，位于北京市石景山区的西北热中心将投入运营。

上图 7月23日正式关停的燃煤机组。

左图 即将商业投产的“一拖一”燃气机组外景。

本报记者 鲍晓倩

■ 一个环保专家的建议

区域环境管理应一体化

——访中国环境科学研究院副院长柴发合

本报记者 杜铭

“京津冀协同发展，环境管理一体化应该成为重要突破口。应将环境管理一体化纳入京津冀区域社会经济协同发展。”中国环境科学研究院副院长柴发合认为，京津冀及周边地区要从区域角度考虑，借中央提出京津冀社会一体化的契机，把环境管理纳入社会经济一体化，统一规范、统一监督、统一管理，持续改善京津冀及周边地区环境空气质量。

“如排污许可证制度可以形成区域协调机制，固定污染源按照排放量大小分省市不同级别分级管理，形成源的管理自上而下，避免属地关系带来的地方保护；而环境空气质量则是自下而上，推

动空气指标监测体系的升级和完善。”柴发合建议。

柴发合认为，以环境管理一体化为突破口，京津冀首先要不断完善大气污染防治协作机制。“比如实行联合会商发布制度，发挥大气污染防治协作小组办公室的联络沟通等职责，力求在区域信息共享、空气重污染应急联动等方面取得明显进展。建立环保与气象部门会商和联合发布信息机制，成立监测预警专家委员会，加强对重污染天气过程的趋势分析和研判。”

“京津冀还应建立区域统一的预报预警体系，以针对重污染天气采取更为迅速

有效的措施。”柴发合建议，建立国家层面环保与气象部门会商和联合发布信息机制，成立监测预警专家委员会，加强对重污染天气过程的分析研判，在京津冀及周边地区统一发布预报预警信息。

柴发合说，“基于科学的重污染预报预警，各地就能提前24小时以上启动相应级别的应急响应措施。尽快建立科学实用的污染源排放清单，在条件具备的情况下，重点针对当地的高排放行业和企业、柴油货车和黄标车、露天焚烧等采取更为严格的限行措施。在重污染过程结束后，各地应尽快对应急预案的实施情况开展费用—效果评估。”

■ 一个环保官员的呼吁

共同捍卫蓝天白云

——访北京环保局副局长方力

《北京市2013—2017年清洁空气行动计划》要求，经过五年的努力，实现北京市空气质量明显改善，到2017年，全市空气中的PM2.5年均浓度比2012年下降25%以上。行动计划执行情况和效果究竟如何呢？

北京环保局副局长方力介绍，《行动计划》正进入到全面实施、加速推进阶段。截至目前，84项重点任务稳步推进，效应初步显现，2014年1至9月份，北京市空气中PM2.5浓度均值同比下降6.3%。

北京市今年4月发布的PM2.5来源解析结果表明，北京市PM2.5来源中区域传输占28%至36%，本地污染源排放占64%至72%；在本地污染源排放结构中，机动车、燃煤、工业生产、扬尘为主要来源，分别占31.1%、22.4%、18.1%和14.3%，餐饮、汽车维修、畜禽养殖、

建筑涂装等其他来源约占14.1%。方力表示，污染源搞清楚了，大气污染防治方向的科学性，聚焦压减燃煤、控车减油、治污减排、清洁降尘等主要任务。

方力介绍，从压煤来看，北京坚持能源清洁化战略，全方位削减燃煤量，到2017年要使北京市燃煤总量从2300万吨削减到1000万吨以下。从控车来看，北京大力发展新能源和清洁能源车，严格控制机动车排放污染，2014年将机动车年控制指标由24万辆调整为15万辆，其中2万辆为新能源车；截至9月底，全市已淘汰老旧车29.3万辆。从减排来看，北京制定严于国家要求的“调整疏解非首都核心功能产业指导目录”；进一步淘汰落后污染产能，铸造、建材等行业

259家污染企业已关停退出。从降尘来看，北京创造性地在全国首推《北京市建设工程扬尘治理专项资金管理暂行办法》，要求建设单位将工程总造价的1.25%—2.4%作为扬尘治理专项资金。

除了硬措施，北京市还通过法规、标准、经济政策等，推动大气污染防治提速。方力介绍，北京颁布了《北京市大气污染防治条例》，增加了加倍处罚、数额“上不封顶”的规定；北京污染物排放限值国内领先，部分达到国际先进水平，2014年又修订发布了《低硫散煤及制品》标准等；北京市共制定40余项重点环境经济政策，尤其是二氧化硫等排污费提标后，全市排污收费开单金额已超过1.74亿元，同比增长5倍多，推进了电力和水泥行业减排排放、供热等加快技术改造。

“当然，雾霾治理不可能一蹴而就，公众要感受到空气质量的改善还需要时日。”方力希望公众能客观看待大气污染防治，也希望全社会在共同关注大气污染防治的同时，共同推动解决大气污染防治问题。

“雾霾天天总在调侃，这说明当今社会环保意识和氛围已初步形成，大家对雾霾的调侃背后是期望，这期望也是我们环保工作的动力所在。但共同关注也需要共同行动，举一个简单的例子，一辆SUV比普通车可能多耗油30%，机动车排放减少30%又何其之难，大家买车的时候是不是可以尽量买小排量的呢？又比如大家看到环境违法行时，又有多少人去拨打12369群众举报热线呢？”方力强调说，环保“勿以善小而不为”，大家共同行动起来，才能捍卫北京的蓝天白云。



北京、天津两市引进遥感监测车监测机动车尾气，0.7秒就能检测出尾气排放是否达标。 本报记者 杜铭摄



扫一扫

更多精彩报道

本版编辑 来洁