绿

周刊 WEEKLY

绿色发展，美丽中国

重在建立水生态治理有效机制

许红洲

绿思

当前我国水土污染治理存在什么问题和误区？应该建立怎样的水生态治理有效机制？治理水污染的资金又从何而来？

在日前刚刚结束的博鳌亚洲论坛“水安全与土壤污染”分论坛上，中国住房和城乡建设部前副部长仇保兴、中国工程院院士王浩、东方园林董事长何巧女等就水污染治理展开了热烈讨论。大家认为，多头管理的行政管理体制与重治标轻治本的方法，是目前我国在水土污染治理中存在的突出问题。

的确，我国当前面临洪水、水资源短缺、水生态损害、水环境污染等多方面的水问题。治水不能单打一，治理好一条河流是系统工程，需要处理好包括水安全、水资源、水环境、水生态、水景观、水文化、水经济等多个问题。

但当前园林局只管植树种草，市政局负责排污管线截污，环保局负责河流原位生态修复，水利局负责农药源污染控制，而真正的生态修复系统治理缺位。

如何解决“九龙治水”？何巧女提出的“三位一体”对接“河长制”，得到了环保界人士的认同。

“河长制”，即由各级党政主要负责人担任“河长”，负责辖区内河流的污染治理。早在2008年，浙江省长兴县率先在水口乡和夹浦镇试行“河长制”，随后，嘉兴、温州、金华、绍兴等多地也陆续推行。2013年底，浙江省政府决定在全省范围内全面实施“河长制”。各级“河长”的职责包括：负责牵头组织开展河道水质和污染源现状调查、制定水环境治理实施方案、推动落实重点工程项目、协调解决重点难点问题、做好督促检查，确保完成水环境治理目标任务等。

“三位一体”则是东方园林开创的水资源管理、水污染治理和水生态修复、水景观建设的综合治理理念和模式。

目前，被称为“水十条”的《水污染防治行动计划》已获得国务院常务会通过，铁腕治污将进入“新常态”。据《2013中国环境状况公报》显示，五类和劣五类水质断面比例分别为19.3%和9.0%，合计约占我国水资源的28%。在我国水资源稀缺的背景下，如能实现2017年基本消灭五类和劣五类水的目标，将创造巨大的价值。

水生态治理需要系统性考虑。“三位一体”对接“河长制”，才能从技术和管理两个层面真正让水生态综合治理落地。在这一模式下，会针对每条河流的特点，分别制定治理措施和规划，对消灭五类和劣五类水有巨大推动作用。

同时，治理水污染的资金从何而来，是建立水生态治理有效机制中的又一重要关键问题。对此，王浩建议，东方园林的探索和经验值得关注和推广。东方园林一直在生态金融方面积极探索，何巧女的观点是，“PPP+农发行模式”是目前我国水生态治理的最及时、有效的金融解决方案。

PPP（Public-Private-Partnership）也称3P模式，即公私合作模式，是公共基础设施一种项目融资模式。在这一模式下，鼓励私营企业与政府进行合作，参与公共基础设施的建设。何巧女一直认为，中国应该有一个生态银行，就像国开行推动城市化进程和棚户区改造一样。因此，东方园林成立了生态基金，并与国开行、农发行等金融机构携手形成战略联盟。

多元参与、社会共治已经成为国际水生态治理的趋势。对我国水生态治理而言，只有尽快完善机制以调动各方积极性，加强制度衔接和协调统筹，真正形成合力，才能让我们的家园重现青山碧水蓝天。

执行主编 鲍晓倩
责任编辑 杜 铭 刘 蓉
联系邮箱 jjrblzk@163.com

自行车交通体系建设纳入大气污染防治行动考核指标体系——

公共自行车：微环保渐入佳境

本报记者 杨开新

绿家园

工作日早上8点，家住北京东城区朝阳门街道的朱女士来到附近的公共自行车站点，熟练地刷卡取出一辆红白相间的公共自行车，融入了大都市的车水马龙之中。

公共自行车的出行方式，正成为越来越多市民的选择。据统计，全国已有百余个地级以上城市推出了公共自行车服务，不少地方还打造了方便骑行的绿道。在中国自行车协会评选的“2014年行业十大事件”中，“自行车行业迎来更好发展环境”位列第一，自行车交通体系建设已被纳入大气污染防治行动考核指标体系，许多城市制定发展绿色交通的永久性措施等。

4月2日，一位市民使用完公共自行车后，在北京地铁建国门站附近的租赁点刷卡还车。 本报记者 杨开新摄

绿色出行受垂青

当被问及为何选择公共自行车时，朱女士说，“骑车不仅环保、无污染，而且现在比以前上班准点多了。”朱女士是位“朝九晚五”的上班族，家与附近的地铁站距离较远，走路需要近20分钟。为了在9点之前到单位，她以往都是开车出行，但因为交通拥堵，且停车困难，时常会出现迟到状况。半年前办了公共自行车租赁手续后，她已经习惯于先骑几分钟自行车、然后再接驳地铁通勤的出行方式。

北京市交通委近日发布的统计数据显示，自2012年首批车辆投入运营以来，北京公共自行车服务系统规模已达4万辆，办卡超过28万张，累计租车2000万人次，租车人平均节省出行时间10至20分钟，地铁周边等热点区域日均使用周转超过15次，初步发挥了倡导绿色出行和节能减排的效果。

北京地铁建国门站西北口外有个租赁点，可以停放36辆公共自行车。4月2日下午6点，记者观察发现，15分钟内就有8个人来取还车辆。“去附近方便实惠，还能顺道锻炼身体”，不少市民喜欢公共自行车的理由就是这么任性。一位正在取车的姑娘告诉记者，她是从同事那里借的卡，准备趁着好天气花40多分钟骑到位于方庄的家。

中国自行车协会理事长马中超认为，“低碳生活、绿色出行已成当下最潮的健康生活方式，而低碳理念是自行车本身所具有的独特内涵，带来了生活方式的变革。”

布点需细考量

虽然租车骑行氛围已经渐入佳境，“微环保”理念深入人心，但在滚滚车流中，公共自行车仍然只占少数。记者随机询问了几位市民没有选择公共自行车的原因，他们有的说可办租赁手续的网点不多，有的说早晚高峰经常无车可借，提到最多的是住处或上班地点附近没有租赁点。虽然北京规定租车的第一个小时内免费，但之后每小时就得花1元钱，如果用完后不能就近及时还掉，确实是笔不小的花费。

住房城乡建设部编制的《城市步行和自行车交通系统规划设计导则》提到，公共自行车是城市公共交通的重要补充，租赁点应该按照安全高效、可见性好、可达性高、成片成网、规模适度等原则布设，方便市民中短距离通勤。

为了避免“好看不好用、叫好不叫座”，不少城市进行了相关探索。例如，厦门市海沧区启动公共自行车系统项目时，通过座谈会、网络征集、问卷调查、现场征集等形式，在站点设置、运行管理等方面征求社会各界的意见，累计有近9万人参与讨论，3万多条建议“浮出水面”。

因为前期基础打得好，当地市民对这项便民服务非常欢迎。截至3月份，刚使用1年半的海沧区公共自行车系统总骑行达344万人次，生活区近五分之一的市民办卡，机关事业单位人员3公里内的外出办公均以公务自行车出行。

华中师范大学中国城市治理研究院院长、“长江学者”计划特聘教授徐勇在接受《经济日报》记者采访时表示，这类做法体现了全社会“共谋、共建、共管、共评、共享”的思路，还培育了公众责任和公共精神，因此收到了良好效果。

管理有待完善

公共自行车使用与管护的一些细节问题，也引起了大家的关注。市民王先生说，有好几次借车后才发现车胎坏了，或者骑一段路后脚蹬子掉了，有次甚至出现刹车失灵，只能再想其他办法。他担心地说，现在车辆成批投放没几年，车况还算相对较好，如果管理、运营不好，以后可能难以持续。

市民魏先生告诉记者，自己曾在太原等多个城市使用过公共自行车，感觉非常方便，但也遇到一些问题，比如有一次骑到目的地时发现车锁不能使用，为了怕被人偷走，只能尴尬地将其藏在路边的角落里。

4月初的一场春雨过后，记者注意到北京地铁4号线高米店南站外的自行车几乎没有人用。因为没有雨棚，这些车辆淋得湿漉漉的；夏天太阳暴晒后，又烫得厉害，让人只能避而远之。

徐勇认为，提供公共服务是政府的职责，公共自行车就是其中的一种，关键是如何提供更加有效、群众最需要的服务。他说，“现在的问题往往是，政府虽然出了钱，有了造血功能，但毛细血管有问题，使民众在享受服务时卡壳了，‘血液’不能流到需要的地方去。”解决好公共自行车的“最后一公里”的问题，一方面要树立“共同缔造”理念和服务意识，让群众参与完善，在服务网点、服务项目、服务意识、服务质量等细节方面予以提升；另一方面，应该催生大量的服务性、竞争性社会组织，政府选购它们的好服务，通过“政府出钱+社会组织服务+市场机制”的形式，让老百姓从中受益。

他山之石

法国：随用随骑 骑后速还

法国政府于2007年推出“自由单车”自助租赁系统，已有约15个城市开始推出自行车自助租赁服务，超过40000辆自行车投入使用。巴黎设有1450个租车点，市区每隔200多米就有一个联网租赁站。租车人可在自行车出租点用卡租用自行车，如果每次使用时间不超过半个小时，可享受免费骑车待遇，超过半小时要逐渐加价。

英国：短信租车 方便快捷

英国的自行车租赁业务很发达，租赁公司遍布全国。伦敦现有273英里的自行车道，近来推出一项便捷租车业务——通过短信来实现租车服务。注册用户只需给租车服务中心发送一条短信，就会收到一个开锁密码，通过这个密码，用户可以在市内任何一个租车停放处自行取车，在半小时内归还可免收租金。当用户到达目的地停放处只需再次发送短信，便可得到上锁密码。锁车后系统会自动计时，从捆绑的银行卡上自动划取租车费用。

荷兰：历史悠久 标准完备

荷兰的自行车交通具有悠久的历史，1890年荷兰建设了世界上第一条自行车专用道。荷兰全国人口1600万，自行车拥有量高达1700万，形成了总长3万多公里的自行车道路网。

荷兰政府大力倡导自行车出行：交通部对专道的修建制定了统一标准；自行车较机动车甚至机动脚踏两用车有绝对的道路优先使用权；公共交通与自行车交通设施连接；官员身体力行带头骑自行车，骑车人在交税时还有一定减免；有专门的自行车维修点供人免费使用；鼓励火车和自行车交通衔接，在荷兰多数火车站旁都有自行车租赁处，凭有效火车票还能获得一定的优惠。

文/刘 蓉

“高炉灰”走私敲响生态安全警钟

本报记者 顾 阳

环保曝光台

“铁矿石怎么会冒烟？”南京海关隶属镇江海关关员在查验一票进口“铁矿砂”时的意外发现，牵出了一起南京海关建关以来的最大宗固体废物走私案件。海关缉私部门经过1年多侦查，成功告破这起海关总署一级挂牌督办的走私大案，并先后立案侦查多起相关走私固体废物案。据统计，缉私部门累计查处走私固体废物10万余吨，该案也是2014年全国查获的最大一宗禁止类固体废物走私案件。

“在查验这票货物时，海关也接到了当地进出口检验检疫部门出具的‘铁含量不达标’的检验证明。”南京海关副关长、缉私局局长钱英培说，种种怪象发生在同一票货物上，引起了南京海关的高度重视，随即停止了通关作业，将案件线索移交至缉私部门。

无巧不成书。同时，国内某钢铁贸易公司在镇江口岸进口了一票“铁矿砂”，但该公司发现这批从英国购买的“铁矿砂”可能是炼钢过程中产生的废物，遂主动向检验检疫机构提出货物属性鉴定。最终鉴定意见与缉私部门判断吻合：这些进口“铁矿砂”实质为固体废物！

在掌握了犯罪嫌疑人相关证据后，镇江海关缉私分局在沈阳、北京、泰州等地同时开展抓捕行动，一举抓获犯罪嫌疑人6名，查证国家禁止进口的、在炼钢过程中产生的固体废物高炉灰、高炉渣，共计14票，约6万吨。办案缉私警察顺藤摸瓜，深挖扩线，再立3起走私固体废物案。此4起系列走私废物案共抓获犯罪嫌疑人15人，查证国家禁止进口的固体废物废矿渣近10万吨，并将堆放在口岸的固废全部退运出境。成功地打掉了一个长期在长江口岸游移进口固体废物的不法团体，有效地整顿“铁矿砂”行业的进口秩序。

这些所谓的“铁矿砂”，实为“高炉灰”，即通常所说的炉尘，系高炉在冶炼生铁过程中排出的炉料粉末。据介绍，高炉灰通常含铁40%—50%左右。在金钱利益的驱使下，这些废弃高炉灰被不法分子收集起来，源源不断地流向经济欠发达地区的小型炼钢厂。这些小钢厂将其用作炼铁过程中的配矿使用，以取代价格高昂的原铁矿。

“本应该做无害化处理的高炉灰，却被重新回炉冶炼，固体废物中夹带的大量灰分就在无任何环保处置措施的情况下，排放到了大气之中，带来了严重的空气污染！”钱英培指出，除了锌之外，“高炉灰”中还有砷、铅、镍、硫等重金属，长期户外堆放的过程中，有害重金属会随着雨水冲刷渗透到地下，对土壤和地下水产生二次污染，威胁国家生态安全。因此，国家明令禁止固体废物高炉灰的进口。

“尽管案件已经画上句号，但它留给我们的思考却并没有结束。保卫国家生态安全一刻也不能松懈！”南京海关关长薛金楼说。