

关注

淘汰黄标车

8月2日，北京又收获了一个蓝天。北京市朝阳区居民杨利民笑着指指天：“这也有我的一份贡献啊。”不久前，杨先生和自己开了多年的黄标车说了再见。“原来开着‘墨斗鱼’到处跑，最怕被别人举报。现在赶上好政策，我也可以换新车了。”

和杨先生一样，北京的很多黄标车车主在上半年告别了自己的“伙伴”。截至7月24日，北京淘汰黄标车86712辆，已经完成全年淘汰目标的八成多。

机动车污染在空气污染中的分担率越来越高

黄标车污染占北京机动车污染的一半

据专家介绍，目前，北京空气污染主要来源于四个方面，燃煤、机动车、施工道路扬尘和工业。随着煤烟型污染治理不断取得进展，城市建设管理不断深化，工业结构的进一步优化，机动车污染在空气污染中的分担率也将越来越高。而且由于汽车尾气属于低空排放，对人体的危害更为严重。

“根据监测数据，空气污染成分中80%—90%的一氧化碳，一半以上的氮氧化物、碳氢，1/4的可吸入颗粒物，都来自汽车排放。”北京市环保局机动车排放管理处处长李昆生这样告诉记者。有关研究表明，一辆黄标车单车污染物排放量分别为Ⅰ国、Ⅱ国、Ⅲ国和Ⅳ车的5倍、7倍、14倍和20多倍。也就是说，占北京市机动车总量10%的黄标车，污染物排放量却占机动车排放总量

截至7月24日，北京淘汰被称为“墨斗鱼”的黄标车86712辆，首都大气质量改善迈出重要步伐——

淘汰黄标车

政府巧引导

本报记者 孙秀艳

的50%。

去年9月，北京市人民政府发布北京第十五阶段控制大气污染措施，将淘汰黄标车作为第一项任务。北京市对以黄标车为主的高排放机动车特别设定了禁行时间表：2009年1月1日起，除保障城市生产生活和运行外，运输渣土等各类黄标车全天禁止在五环路以内道路(含)行驶；2009年10月1日前，保障城市运行的黄标车全部予以淘汰更新；10月1日起，所有黄标车禁止在六环路以内道路(含)行驶。

这一措施的实施，意味着黄标车在北京城区乃至市域的大部分地区均将被淘汰。“解决黄标车污染问题，北京准备了很多年，奥运营造的良好氛围、各方面的努力和支持为今年解决这个问题提供了很好的基础。”北京市环保局副局长杜少中表示。

财政支持、部门协作，淘汰黄标车服务工作细致入微

造福百姓之事要办实办好

淘汰黄标车的确是有利于首都市民的大好事，但是好事如何办好？对于黄标车车主来说，淘汰黄标车也意味着一定的牺牲。是政策强制还是有效引导，北京市政府给出了答案。

2008年12月30日，北京市环保局和财政局共同发布了有效期为一年的高污染排放机动车淘汰鼓励政策，规定凡是提前一年以上转出北京或者报废的北京牌照黄标车，享受鼓励政策。

为此，北京市财政要拿出近9亿元，加上与之配套的组建“绿色车队”的扶持资金，北京市淘汰黄标车总投入达到13亿元。

按照原来的程序，淘汰一辆黄标车，车主要跑环保、公安交通管理、财政、商务等多个部门，手续繁杂，耗时费力。为解决这个问题，市政府决定，从今年1月12日起，全市18个区县为淘汰黄标车开设联合办公窗口，黄标车车主可享受一站式的服务。

“淘汰黄标车领导小组每周都会召开例会，对各窗口反映上来的问题逐一研究解决。”在李昆生的办公桌上，存放了厚厚一摞会议简报。翻开1月23日的简报，上面记录的由各窗口汇总的问题多达202个。“窗口反映了很多很细的问题，比如以前车辆要按规定正常年检、交齐各种费用后才能办理报废手续，经过研究，我们就把报废车辆的年检手续省掉了。”李昆生说，二十五六次例会解决了400多个问题，不仅为车主解决了许多实际困难，而且也让车主感受到了政府对车主的真心服务。

7月30日下午，朝阳区投资服务大厅黄标车淘汰补助资金联合服务窗口，两位黄标车车主办好所有手续只花了10多分钟。车主王先生告诉记者，来到大厅前，他就已经在朝阳区环保局的网站上浏览了相关的指南，所以，资料的准备相当顺利。“15天后，补贴就到我建行的账户上了。”

朝阳区服务窗口站长张志浩告诉记者，为了做好淘汰黄标车的宣传工

作，各区环保局真是想尽了办法。朝阳区要淘汰黄标车多达19670辆，可是因为城市发展，一些车主登记的信息已经变动，许多车主根本无从找到。“检测场、解体厂、交管部门，我们把能跑的地方都跑了，就是希望早点联系上车主，让他们能够在补贴期内淘汰黄标车，别错过了这些优惠政策。”

办完手续的王先生并没有急于离开，窗口柜台前不少汽车厂商针对黄标车车主的优惠宣传单吸引了他的脚步。淘汰黄标车给了汽车厂商新的商机，现代首选二手车公司企划总监邓健告诉记者，从4月份启动黄标车项目以来，他们已经经手630辆黄标车的淘汰工作，一方面做好代办服务，另一方面给黄标车车主购置新车的优惠。

“淘汰黄标车的根本出发点还是为了造福百姓，在市里的直接领导下，各项政策措施衔接到位，真正做到了利民、便民、惠民，所以百姓特别是一些低收入群体的反应非常积极。”杜少中说。

加强执法、区域联防联控支持北京大气治理

让百姓呼吸更清新的空气

7月28日，环境保护部下达通知，要求加强进京车辆环保标志的管理，自2009年9月1日起，无环保标志的车辆不得进京。2009年9月1日起，北京市将对违规进入的外埠车辆进行执法检查，无环保标志的车辆不得进京。黄标车在2009年10月1日以前，全天禁止在五环路以内(含五环路)行驶；2009

年10月1日以后，将全天禁止在六环路以内(含六环路)行驶。

“我们非常感谢环保部以及周边省市对北京环保工作的支持，加强机动车排放管理，反映的是区域空气质量联防联控的理念。”杜少中表示，环境保护部的这一通知，不仅有利于首都空气质量的改善，而且有利于机动车环保标志管理的推广，这对区域空气质量改善有着非常积极的意义。

与此同时，北京市有关部门已经着手加大对违章进入限行区域的黄标车的处罚力度，促进其早日淘汰，让“墨斗鱼”远离北京。

“虽然北京登记在册的黄标车有35万辆，但实际正常使用的只有18万辆。”杜少中表示，相关部门正在积极努力，用好各项政策，争取年底前取得更好的进展。“让百姓呼吸更清新的空气，让首都环境质量持续改善，这是我们的一贯目标，我们也一直在努力。”杜少中说。

什么是黄标车

黄标车指贴有黄色环保标志的车辆。这种车辆尾气排放污染量大、浓度高、排放稳定性差。具体来说，主要是指Ⅰ水平以下的汽油车，Ⅲ水平以下的重型柴油车。根据北京市环保局去年底公布的数字，北京的黄标车有35.38万辆，差不多占了同期机动车总量的10%。

济南两个污水处理厂实现一级A达标排放

本报电 从2006年开始，济南市政府与光大国际公司合作，由光大国际公司全资收购济南的水质净化一、二两厂，并进行了全面升级改造。目前，这两座污水处理厂均实现一级A达标排放和稳定运营，日处理污水共约50万吨。

此外，光大国际公司还投资新建了水质净化三厂，即将新建水质净化四厂及第二生活垃圾焚烧发电厂项目。上述项目投资总额约人民币20亿元，待水质净化四厂建成后，四个污水厂实际处理能力将达63万吨/日，COD的减排量占整个济南市减排量的近90%，使济南城区污水全部实现按一级A标准处理，成为全国首个按一级A排放标准处理城区污水的省会城市。(郑文)

一条不到100公里长的小河，16年治污难见成效，2008年、2009年连续两年被列入广东省人大常委会重点议案

淡水河能否起死回生

本报记者 邓 圩

淡水河，一条不到100公里长的小河，16年治污难见成效，2008年、2009年连续两年被列入广东省人大常委会重点议案。连中共中央政治局委员、广东省委书记汪洋都放下狠话：“淡水河整治不能再扯皮了，谁做不好就要打屁股！”

淡水河上游在深圳，下游在惠州，是广东重要水源东江的二级支流，西枝江的一级支流。广东省的环保专家感慨道：16年跨界治污路，让淡水河成为一个“标本”，一方面验证了片面追求经济发展的严重恶果，另一方面也验证了跨界河流污染治理难度很大。

要想治出成效，必须减轻污染负荷

早在1998年10月，深圳、惠州两市环保局就在广东省环保局的牵头组织下，共同对流域的污染源进行调查。结果显示，深圳的污水总量和COD总负荷分别占淡水河流域的95%和94%。随后，深圳关闭了相关污染源，但是，淡水河水依然是又黑又臭的劣Ⅴ类。

原因何在？曾经负责编制《淡水河污染整治计划实施回顾评价》的中山大学环境系教授黄平告诉记者：“发展太快且发展布局、产业结构不甚合理，入河污染负荷远远超过河流自净能力并不断增长，是导致淡水河水质不断恶化的根本原因。”

近年来淡水河流域经济快速发展，人口急剧增长，流域深圳段人口就从10年前的73万增加到目前的219万，每天的生活污水排放量高达65万吨；随着城市化进程加快，建设

近年来，谈及环保问题，某些地方领导、环保官员不时语出惊人。

过去有山西官员说“宁愿呛死，也不愿饿死”，前不久海口市水务局某副局长又说“经济越发达的地区，水越黑”……这说那说，不外乎是“污染有理”、“污染不可避免”、“先污染，后治理”等论调的翻版。

他们为什么会这么说呢？表面看是一些官员环境意识缺位，在为“不作为”、“乱作为”找托词，实质上表明他们的发展观出了问题，对怎么发展、为谁发展存在模糊认识，对环境保护与经济发展实现双赢没有信心。

不难发现，GDP成了一些地方考评官员的唯一标准，GDP上去了就有政绩，有了政绩才有乌纱帽，环境好不好是继任者的事，哪管它以后是地沟黑水，还是天降黑雨。由此，某些地方官员以照顾地方经济发展大局为由，踩“环保高压线”，放松环境监管甚至给“两高一资”企业开绿灯；某些地方环保官员不敢为、不作为、假作为的问题屡见不鲜，“环保一票否决制”形同虚设。

正如一位环保专家所说：环境责任不与官员的升迁真正挂钩，环境污染问题难以解决。改革和创新现有官员考评体制，势在必行！

然而，事情往往是知易行难。这些年来，“把环境治理的好坏作为官员考评的一个重要因素”成为不少地方政府文件中的时髦词语，能让我们的耳朵都听出茧子，却很少能真正推行下去。

也许，这与环境责任难以明确厘清，环境绩效难以量化考核有关。怎么办？江苏省探索的“河长制”颇具特色。由无锡首创的“河长制”，就是由各级党政主要负责人担任“河长”，分别承包辖区内河流的污染治理，完不成任务一票否决。这些大大小小的“河长”像一张网，实现了对区域内河流的“无缝覆盖”，收到了显著效果。

可见，只有把官员的环保成效与政绩直接挂钩，才能真正把他们推到环保第一责任人的位置，才能促使他们统筹考虑经济发展与环境保护，从而推动形成有效的环境治理机制。

漫笔



江西省安远县位于香港同胞饮用水东江的源头。近年来，该县充分利用当地良好的生态环境，大力建设输港澳无公害蔬菜基地。今年上半年，该县运往香港、澳门两地市场的蔬菜已达11000多吨。图为安远县欣山镇下庄村农民正在采摘销往香港、澳门两地市场的无公害蔬菜。

刘雨华摄

守住源头

——海南省白沙黎族自治县保护生态纪实

本报记者 罗昌爱

“绿海苍苍染大地，碧波渺渺入心田。”这里就是海南省白沙黎族自治县。白沙位于海南中部偏西，面积2117平方公里，人口19.1万，59.6%是黎族、苗族。

作为海南的生态核心区，白沙是海南省三大水系——南渡江、石碌河、珠碧江的发源地，有全国十大水库之一、总库容达33.45亿立方米的松涛水库，承担着全省800多万人口的饮水、600多万亩农田灌溉的重任。

多年来，当地政府牢牢守住源头，让源源不断的清水从这里涌出，滋润着宝岛大地。

“我们是上游、是源头，污染搞不得”

俗话说“无工不富”，发展工业往往能使地方经济迅速腾飞。对此，当地政府始终保持清醒头脑，不以牺牲环境为代价换取一时发展。

牙叉农场橡胶厂、白沙农场橡胶厂、白沙糖厂曾是缴税大户，每年给县里的财政贡献超过1000万元，这对经济基础十分薄弱的白沙来说，无疑是支柱产业。然而，因排放不达标，县里坚决予以关停、搬迁或进行环保改造、重建。

“我们是上游、是源头，污染搞不得。”县长王应长说。

在一次招商会上，外商提出投建效益相当的轮胎胶厂。经过再三论证，最后还是因为环保问题没有通过；今年初，一家实力雄厚的商家想开办纸厂，答应每年给县里缴税3000万元。同样因环保问题，县里将“送上门来的财路”堵了……

与此同时，在不破坏生态环境和资源的前提下，白沙充分利用生态环境优势，积极发展资源型生态加工工业，初步形成秸秆发电、橡胶制品、制糖、淀粉、木材、松脂、竹藤制品、竹笋、肉联、茶叶等独具特色的生态工业体系。这些企业也都远离林区 and 源头，严格控制污染。

发展“新三样”，调动了农民造林、护林积极性

守住源头，不能让群众吃苦受穷。在白沙，橡胶、甘蔗、木薯被当地百姓称为“老三样”，竹、藤、南药被称为“新三样”。过去，白沙农民主要依靠传统的甘蔗、木薯收入，老百姓守着莽莽山林，却摘不掉国家贫困县的“帽子”。上世纪80年代以来，当地政府大力推进林下经济，鼓励百姓在林下种植棕榈藤和草蓆、益智等南药，并将大面积的荒山滩涂开发出来种植橡胶、竹子、花梨木等。现在，全县橡胶面积达40多万亩，棕榈藤7.9万亩，竹子6.6

万亩，南药3.6万亩，农民人均年纯收入近3000元，涌现出一批“橡胶村”、“花梨村”、“竹藤村”、“南药村”等专业村。

林业局副局长符育平告诉记者，“新三样”全部投产后，全县农民每年人均至少又可增收2000元以上。特别是实行林权改革后，广大群众成为真正意义上的大山主人，护林造林和发展林下经济的积极性更高。

没有一处空地不绿，没有一条河流无水

“白沙县委、县政府把保护生态环境的责任看得重于泰山，历届班子不断‘接棒’，始终没有懈怠过。”县委书记王积权告诉记者。

在财政比较困难的情况下，白沙每年投入400多万元经费，聘请300多名护林员管护森林。常年开展宣讲教育和林区治安整治，坚决打击破坏生态的违法行为，从根本上确保了森林的安全。20年来，白沙平均每年造林3万亩，森林覆盖率平均每年增加一个百分点。

丰富的森林资源和良好的生态环境还让白沙人盯住了生态旅游。目前，牙佬度假休闲山庄、红坎旅游度假区等旅游项目正在兴建，这种资源节约型、环境友好型产业既可增加农民收入，促进脱贫致富，又可保护好生态环境。

“没有一处空地不绿，没有一条河流无水”。如今，白沙森林面积已发展到246万亩，拥有商品林101.5万亩，森林覆盖率高达77.43%。林业经济收入占全县农民年人均纯收入的60%以上。白沙因此被评为全国封山育林先进县、全国森林管理先进单位、全国保护母亲河先进集体。