

坚决打好打赢污染防治攻坚战

严重影响城市空气质量,但防治效果并不理想

港口柴油污染治理形势严峻

■本报记者 李玲

“最新研究数据显示,2019年我国船舶排放的氮氧化物、颗粒物(PM)占非道路移动源排放的比例分别为28.2%、19.8%,主要典型港口城市PM2.5年均浓度达标比例为30%,而典型内河港口城市的达标比例仅为11%,均远低于全国平均水平。”在亚洲清洁空气中心日前举办的清洁柴油机沙龙上,该中心高级环境研究员成慧慧指出,随着蓝天保卫战不断推进,我国港口的大气污染物排放治理也越来越紧迫。

已成大气污染治理“短板”

据了解,港口船舶、港口机械、港内运输车辆等以柴油为主要燃料,柴油燃烧会产生氮氧化物、PM和二氧化硫。此外,港区内还有堆场扬尘、液罐挥发性有机物(VOCs)挥发等污染,这些排放源对港口城市空气质量的影响尤为显著。

“海运在作为一种便捷运输方式的同时,也给我们带来了一定的挑战。2020年之前,全球的船用燃油硫含量标准是3.5%,是机动车燃油硫含量的100多倍。现在船舶的燃油硫含量有了非常大的提升,要求不高于0.5%,但因为船舶使用的油大部分是炼制后的渣油,质量相对较差,这样就导致海运污染物的排放量不断增加。”清华大学环境学院特别研究员刘欢指出。

清华大学环境学院数据显示,船舶排

放的氮氧化物和颗粒物,占机动车排放的30%左右。此外,船舶和重型柴油货车、汽油车的氮氧化物排放比值为1:2:0.85。“我国在机动车减排方面已经做了多年的工作,从这个角度来讲,现在对船舶的排放控制一定要提上日程了。”刘欢说。

交通运输部水运科学研究所副总工程师彭传圣表示:“根据《中国移动源环境管理年报(2020)》公布的数据,运输船舶在我国领海基线外24海里向陆地一侧水域内年排放氮氧化物493.3万吨,占非道路移动源排放总量的28.2%,未来将不可避免地成为地方政府和民众关注的焦点,特别是在水运发达且进一步改善环境空气质量愿望迫切的地区,如珠三角地区,情况将更是如此,交通运输部主管部门宜未雨绸缪。”

典型港口减排成绩不理想

事实上,《打赢蓝天保卫战三年行动计划》《柴油货车污染治理攻坚战行动方案》《船舶大气污染物排放控制区实施方案》等政策都对港口污染物减排提出了明确要求。但亚洲清洁空气中心最新发布的《2019蓝港先锋:中国典型港口蓝天行动力评价》(下称“报告”)显示,我国典型港口减排并不理想。

据介绍,报告选取了2019年货物吞吐量排名前10的国内港口,以及内河排放控制区内沿江不同省份的9个港口,

按照“减排力”措施和“管理力”措施两类标准进行评价。前者评估港口对国家已有政策的响应和实施进展,比如港口岸电建设率、港口机械清洁化程度等;后者则评价港口在优化减排效率和精准度方面的自主管理措施,比如排放源及港口空气质量监测、港口排放清单、岸电使用鼓励措施等。

“我们在整个调研中发现,港口的‘管理力’不如‘减排力’,许多内河港口的‘管理力’得分为0,港口的蓝天行动内动力是不足的。”成慧慧表示,“这一方面造成了部分政策要求的措施落实不到位;另一方面,有的即使硬件设施已到位,配套的激励措施和管理水平却跟不上,严重制约了减排效果。”

以岸电建设为例,截至2019年底,我国已建成港口岸电供电设施5400多套,覆盖泊位7000多个。“船舶在相应泊位挂靠期间使用岸电,将大大减少大气污染物排放,促进环境空气质量改善,但目前靠港船舶使用岸电的寥寥无几,这些设施大多闲置,不但没有发挥应有的作用,还导致国家和港口企业投资的巨大浪费。”彭传圣说。

“破题”需精准施策

此外,报告指出,干散货码头的扬尘问题非常突出,且政府部门对港口的环保监管比较薄弱,信息统计口径不一致,比如多个部门都表示不掌握低硫油供应

情况。

针对上述问题,多位专家从不同方面给出了建议。

“我们注意到,中国的大气污染防治已经进入科学治理和精准施策阶段。在这个阶段,港口管理者也应该尽早去提升科学治理意识,比如,尽早开始港口专项的排放清单研究工作,从而为港口的精准治污打好基础。”成慧慧表示。

刘欢建议:“可以从港口税方面出一些促进减排的激励计划。例如,如果船舶优先使用了清洁燃料、先进的发动机技术,或者能够长期保持比较清洁的运行,就可以获得一些特定的称号,并享受港口税优惠。另外,当船舶靠近港口时,如果速度降低,其排放会大大减少,但是船东需要花费更多的时间成本,这可以通过船舶靠港的费用减免来解决,也可出台补贴政策,实际上深圳正在做类似的补贴计划。”

在如何推动船舶靠港使用岸电的问题上,彭传圣提出:“地方政府是推动靠港船舶使用岸电的主角,应适时采取强制靠港船舶使用岸电的措施。初期辅以有吸引力的经济激励措施,将更加利于实现目标。”

“交通运输部可以牵头规范相关信息的统计工作,做好数据的统一和公开。同时,建议港口公司尽量建立公众参与的渠道,让公众了解港口在减排方面的努力。”成慧慧说。

各地建设速度虽快,使用率却普遍偏低

岸电如何提高“上船率”

■本报记者 渠沛然

今年是《打赢蓝天保卫战三年行动计划》和《港口岸电布局方案》(下称《方案》)的收官之年。港口码头岸电设施建设、靠港船舶使用岸电等船舶大气污染防治措施效果如何?交通运输部水运科学研究所副总工程师彭传圣在日前召开的2020年两广地区岸电建设和使用情况研讨会上指出,岸电建设超过《港口岸电建设布局方案》序时进度要求,但全国主要港口岸电使用率仍然较低。

在此背景下,如何从信息公开、推行岸电使用比例限制、强化政府监管等方面提高港口岸电使用效率,成为与会专家关注和讨论的焦点。

加快完善信息公开

1-7月,国内环保公益组织“自然田”对辽宁、河北等10多个省份的交通部门申请岸电建设和使用信息公开。“但对使用信息作出回复的地区比例不足五成。这与交通部此前发布的《我国港口岸电建设及使用情况》报告中指出的‘岸电使用情况和船舶受电设施情况报送质量较差、岸电使用情况掌握不全面’问题一

致,即大部分省市尚未开展航运企业船舶受电设施情况和岸电使用情况摸排工作,只有不到1/5的岸电泊位向交通部报送了使用数据。”自然田发起人田静说。

长期开展政府信息公开研究的天津师范大学政治与行政学院讲师卢宜指出,信息公开程度能直接反映出当地岸电使用情况。

“一些省市如福建、深圳,信息统计详细、高效,并予以公开。但其他多地则表示未掌握相关信息或拒绝公开。不难看出,信息公开做得较好的地区,往往在岸电建设和使用方面发展较快。”卢宜指出,“加快完善信息公开制度可促进当地主管部门数据摸底,在倒逼岸电使用的同时,能进一步促进服务完善和信息互通,形成良性循环,所以是促进地方政府进行岸电建设和改善的有效手段。”

加强监管和惩罚措施

中国船东协会副秘书长黄舒指出,岸电发展长期“一头热一头冷”,即岸电公司热、码头方冷;岸侧热,船侧冷。“这

是由于目前使用岸电并非强制性要求,部分地方对岸电工作重视度不够,监管处罚不严。船方可因改造成本、靠岸小时数不足等多种原因选择其他替代方案;同时,船东也更关注强制使用低硫油的政策措施。因此,港口岸电使用率偏低。”

“在部分国外港口,政策要求必须配备岸电设施才能靠岸,否则会被罚款,缴纳环境污染费。我国《大气污染防治法》没有强制要求使用岸电,监管部门惩罚措施仅限于责令限期改造、通报和报告,如果没有上位法的要求,那么即使很多政策已提出明确要求,但最终执行时仍会出现断层。并且,如果国家政策含糊不清,地方执行就会马马虎虎。”一位业内专家告诉记者,“截至2019年底,全国已建成港口岸电设施5400多套,覆盖泊位7000多个(含水上服务区),相关发展目标的总体完成率已高达81%,所以,现在岸电已具备了强制推行的基础。”

地方政府应是主角

由于使用岸电并非强制性措施,所以多地港务公司只能寻求其他方法推进岸

电使用。例如,芜湖港务公司就与船方签订岸电使用协议,推动了岸电使用比例由1%提升至5%。

“交通运输部主管部门基于港口大气污染源的分析,引导港口建设岸电供电设施责无旁贷,但是根据我国现行《大气污染防治法》,对本行政区域大气环境质量负责的是地方政府,所以地方政策才是推动港口岸电使用的主角。地方政府要因因地制宜,根据当地环境空气质量改善的需要,适时采取强制靠港船舶使用岸电的措施,避免出现‘谁响应谁吃亏’的现象。”彭传圣说。

多位与会专家建议,地方政府可借鉴国际经验,进一步出台船舶经营人/船舶年度使用岸电比率的强制政策,规定船东每年使用岸电的次数/时长。在此基础上,可借鉴深圳、厦门、广州等地对岸电建设和使用推广的鼓励政策,出台本地奖惩机制,有效激励并推广岸电使用。

另外,田静指出,随着岸电的推广,相关决策部门及社会公众对岸电建设和相关信息公开需求将逐渐增大,这就需要港口经营人和岸电供电企业以及所在地交通运输(港口)主管部门进一步完善此类信息。

上接1版

世界最长煤运专线利用率仅一成

“但事实上,集疏运系统建设明显慢于主线。”上述人士说,以开通时间为节点,规划的40个集运项目、46个疏运项目,去年10月具备运营条件者分别仅为10个、7个,“铁路沿线周边煤矿、电厂专用线和煤炭储备基地建设进度较慢,短期内不能形成集疏运能力,直接限制了浩吉铁路主线运力发挥。”

张飞龙称,铁路主干线好比大动脉,集疏运系统则是毛细血管,毛细血管供血能力不足,主动脉就无法正常运转。“比如,上游连接发运地的支线不够完善,部分煤矿即便想到‘两湖一江’,也没法走到浩吉线上。而像大秦线,现在之所以能常年保持高运量,主要原因之一正是线路连通性好,可实现货物‘门对门’运输。”

上述知情人士证实,按照规划,王家岭煤矿专用线等6条专用线,及荆州煤炭水联运储配基地等6个疏运项目,本应与主干线同步建成。但浩吉铁路开通至今近1年,部分项目进度依然滞后。“例如,荆州基地还在建设之中,今年11月才有望启用,王家岭专用线预计明年12月才能完工。”

另据多位专家介绍,集疏运系统建设滞后不仅导致了“运力难以充分发挥”,还直接拉低了煤价竞争力。“要是集疏运系统建设完善,那么煤矿与用户间就可建立‘点对点’的购销关系,但由于集疏运系统建设滞后,煤炭运到‘两湖一江’地区后,缺少直达用户的专线,‘最后一公里’问题突出。此时只能采用汽车转运至终端用户,进而推高了煤价。”一位来自交通运输部规划院的专家说,“高煤价反过来又限制了用户需求,这就形成了恶性循环。”

能源通道间竞争加剧 浩吉铁路面临更多考验

据了解,集疏运系统不足仅是短期瓶颈,与其他能源通道的竞争才是浩吉铁路面临的真正考验。

上述参股企业人士表示,浩吉铁路从倡议到建成历时十余年,本应和瓦日线、蒙冀线一同在“十二五”期间建成,但直至去年9月才开通。“项目建议书在2012年初得到国家发改委的批准,此时煤炭‘黄金十年’刚刚终结,产能严重过剩,市场需求萎缩,全行业陷入亏损。规划阶段耗时过长,让其错失建设最佳时期。出资方继续投资建设的意愿和能力均不如前,工程一度停滞不前。后来,虽然在煤炭行业周期性反弹、煤炭运输‘公转铁’、中东部煤矿产能锐减等契机下,浩吉铁路重获生机,但随着特高压输电、煤炭‘海进江’等通道日益完善,华中地区能源通道间的竞争日趋激烈,浩吉线将经受更多考验。”

以运价为例,浩吉线的基础运价现为0.184元/吨公里,部分路段达到0.2024元/吨公里。“综合考虑运输时间、损耗等因素,浩吉线与现有通道相比,仅在部分煤矿和终端具备优势。0.2元/吨公里左右的运价,将导致发运半径进一步缩短,线路竞争力恐将随之继续下降。”上述知情人士称。

华中科技大学副教授王贵举例称,在湖北,特高压输电通道的功能与浩吉铁路实际上已出现重叠。“现有输电通道以及正在建设的陕北至湖北±800千伏特高压线路,都与浩吉铁路存在市场空间相互挤占的问题,这是一个非常难调和的矛盾。”

张飞龙还称,从发运现状来看,陕煤一家的运量占比90%以上,这也暴露出一定问题。“因为浩吉线打通了陕煤在‘两湖一江’的销售半径,所以陕煤为开拓市场,在资源、价格等方面均有所倾斜,但陕煤对浩吉线的优惠支持究竟能持续多久,未来增量会有多少?这些问题目前都还是问号。”

另有专家提出,浩吉线真正成为“北煤南运”战略通道的征途并不平坦,但良性竞争有助于煤炭市场格局的优化和资源配置效率的提升,这也是浩吉铁路的重要价值之一。

华龙一号全球首堆装料



图片新闻

9月4日,生态环境部向中核集团福建福清核电有限公司颁发福清核电5号机组运行许可证。15时30分,福清核电5号机组首炉燃料装载正式开始,标志着该机组进入主系统带核调试阶段,向建成投产迈出了重要一步。图为福清核电5、6号机组。中核/图