

中石化一下属公司逃避监管排污被罚



本报讯 实习记者杨梓报道:日前,山东省东营市生态环境局对中石化新星山东新能源有限公司涉嫌利用私设暗管逃避监管的方式排放水污染物案,作出处罚决定:罚款26万元。

暗管是指通过隐蔽方式达到规避监管目的而设置的排污管道,包括埋入地下的水泥管、瓷管、塑料管等,以及地上的临时排污管道。

记者梳理调查资料发现,中石化新星山东新能源有限公司的问题涉及2口供热井,均有环评批复手续。但因2020-2021年供暖季出现极寒天气,最低气温达到零下17摄氏度,为保障小区供暖效果,中石化新星山东新能源有限公司加大地热开采量,造成回灌水量增大,回灌

井超负荷运行,致使回灌不充分,造成部分尾水外排。2021年1月14日,东营市河口区相关部门联合开展了地热供暖换热尾水排放夜查活动,发现中海鸣翠园集中供热井尾水外排情况,责令中石化新星山东新能源有限公司对该尾水排放口进行整改,对尾水排放口用水泥进行封堵,同时要求企业提升回灌能力,确保地热尾水全部回灌。

《中华人民共和国水污染防治法》第三十九条规定,禁止利用渗井、渗坑、裂隙、溶洞、私设暗管,篡改、伪造监测数据,或者不正常运行水污染防治设施等逃避监管的方式排放水污染物。

《中华人民共和国水污染防治法》第八十三条第三款规定,“违反本法规定,有

下列行为之一的,由县级以上人民政府环境保护主管部门责令改正或者责令限制生产、停产整治,并处十万元以上一百万元以下的罚款;情节严重的,报经有批准权的人民政府批准,责令停业、关闭”。记者注意到,利用渗井、渗坑、裂隙、溶洞,私设暗管,篡改、伪造监测数据,或者不正常运行水污染防治设施等逃避监管的方式排放水污染物的行为恰在此列。

记者了解到,暗管由于位置较为隐蔽,不利于环保部门监管,出现危害后果往往不能被及时发现。业内人士认为,私设暗管或者采取其他规避监管的方式排放污染物是一种主观恶性极大的违法行为,其不仅可能导致更严重的破坏环境后果,而且对监管造成了严重

的阻碍及干扰,大大增加了执法的难度和成本。

资料显示,中石化新星山东新能源有限公司是中石化主打绿色清洁能源的下属公司,成立于2017年3月9日,法定代表人为田鹏,经营范围包含可再生能源、工业余热、余冷、余压、余气、蒸汽的开发利用及服务;供热、制冷、供水、供电服务;安全环保、节能减排、水处理技术及产品的引进、开发利用及服务。

东营市相关部门已对上述问题做出处理和整改,加大对供暖期供热企业地热尾水回灌检查力度,督促企业制定极寒天气地热供暖应急预案,严格落实尾水回灌各项措施,避免类似情况再次发生。

关注

四省区一季度能耗双控“亮红灯”

本报讯 据国家发展和改革委员会官网消息,为加强能耗双控形势分析预警,国家发改委近日研究提出《各地区2021年一季度能耗双控目标完成情况晴雨表》,对各地在能耗强度降低和能耗总量控制目标的完成情况进行了阶段性分析,其中,浙江、广东、广西、云南为双一级预警。

在能耗强度降低方面,浙江、广东、广西、云南、青海、宁夏、新疆7个地区为一级预警,山西、辽宁、黑龙江、江苏、安徽、福建、江西、河南、四川、贵州、陕西、甘肃12个地区为二级预警,其他11个地区为三级预警。

在能耗总量控制方面,江苏、浙江、湖北、广东、广西、云南6个地区为一级预警,安徽、福建、江西、贵州、青海、宁夏6个地区为二级预警,其他18个地区为三级预警。

国家发改委强调,预警等级为一级和二级的地区,要坚决对一季度严峻的节能形势保持高度警醒,深入分析,深刻反思出现问题的原因,切实采取有力措施,迅速扭转工作被动局面,确保完成今年能耗双控目标特别是能耗强度降低目标任务。(申佳平)

国家发改委:5年内培育50家大宗固废综合利用骨干企业

本报讯 6月3日,国家发展改革委发布《关于开展大宗固体废物综合利用示范的通知》(以下简称《通知》)提出,到2025年,建设50个大宗固废综合利用示范基地(以下简称“示范基地”),示范基地大宗固废综合利用率达到75%以上,对区域降碳支撑能力显著增强;培育50家综合利用骨干企业(以下简称“骨干企业”),实施示范引领行动,形成较强的创新引领、产业带动和降碳示范效应。

《通知》明确,示范基地主要以煤矸石、粉煤灰、尾矿(共伴生矿)、冶炼渣、工业副产石膏、建筑垃圾、农作物秸秆等大宗固废综合利用为主。基地建设以地方自主实施为主要建设方式,原则上不新增建设用地。拟推荐的示范基地应建设运营主体明确,大宗固废综合利用率超过65%;具有不少于5家大宗固废综合利用企业,工艺技术和装备先进,已形成上下游协作配套的综合利用产业体系;近3年未发生重大环保、安全事故。

拟推荐的骨干企业,原则上应以大宗固废综合利用为主营业务的企业,年综合利用产值占企业总产值60%以上,综合利用总产值不低于1亿元,具有较强的示范、引领作用;企业在大宗固废综合利用细分领域具有较强的市场竞争力和成长性,掌握关键核心技术;企业现有产品符合《产业结构调整指导目录(2019年本)》;近3年经济效益较好,信用记录良好,未发生重大安全、环保事故。(喻悦)

存量车辆电动化是交通减碳关键抓手

■ 本报记者 仲蕊

中国汽车工业协会日前发布的一组数据显示,今年1-4月,新能源汽车产销分别完成75万辆和73.2万辆,同比分别增长2.6倍和2.5倍。近年来,在电动化转型加速的背景下,我国新能源汽车产业发展迅速。但有业内人士认为,在碳达峰、碳中和背景下,我国的车辆电动化转型不能只是“平地起高楼”,除了注重电动汽车增量的提升,存量燃油车的电动化替代也至关重要。

“交通领域碳达峰本质是化石能源用量达峰”

推动车辆电动化进程的重要性,从近年来发布的顶层规划就可见一斑。2020年11月,国务院办公厅印发的《新能源汽车产业发展规划(2011-2035年)》提出,到2025年,纯电动乘用车新车平均电耗降至12.0千瓦时/百公里,新能源汽车新车销售量达到汽车新车销售总量的20%左右。到2035年,纯电动汽车将成为新销售车辆的主流,公共领域用车全面电动化,燃料电池汽车实现商业化应用。

另外,从能源安全的角度考虑,近年来我国石油消费对外依存度持续偏高,且呈逐年上升趋势,面临日益严峻的石油供应挑战。同时,交通领域的石油消费在全国各部门石油总消费中占比高达57.68%,其中道路交通运输是主体。在近日举办的“交通碳达峰和碳中和目标、路径与对策论坛”上,与会专家反复强调,“车辆电动化是控制交通领域石油消费总量最有效的途径之一。”

同时,更严格的环保和空气质量监管也对移动源污染减排提出了更高要求。“以上海为例,机动车排放是上海市PM2.5污染的首要来源,也是臭氧污染前体物的重要来源之一。”上海城乡建设和交通发展研究院副院长朱洪表示,要实现《上海市城市总体规划(2017-2035年)》确定的到2035年实现PM2.5年均浓度控制在25微克/立方米左右的目标,移动源的减排尤为重要。

“目前,上海道路交通用能结构仍以化石能源为主。地面公交电力占比约39%,巡游出租车电力占比约4%,社会车辆占3%,重型货车仍以传统化石能源为主。”在朱洪看来,存量电动化推进速度是交通领域实现碳达峰的关键。交通领域的碳达峰本质上是化石能源用量的达峰,因此增量电动化比例提升的主要作用是减缓碳排放的增长速度,而存量的电动化转化才是削减碳排放的主要手段。

电动化提速面临阻碍

值得关注的是,我国汽车的电动化转型面临技术瓶颈、成本竞争力较弱和发展环境待完善等障碍。

北京交通发展研究院节能减排中心副主任王聘玺表示,以北京为例,《北京市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》明确提出,到2025年,全市新能源汽车累计保有量力争达到200万辆,汽车电动化率将由目前的6%提升至30%。为完成“十四五”时期200

万辆的目标,至少需要撬动100万辆存量燃油车替换成新能源车,且主要集中在私人领域,这将带来不小的挑战。

朱洪表示,推广充电模式的货车难度较大,对于轻型货车的电动化,目前其续航里程较低,载货能力也小于燃油车,且购买和运营成本较高;而重型电动货车,其购置成本更是燃油车的3倍以上,因电池自身重量就可达2-3吨,载货能力也小于燃油车,且充电速度缓慢。

王聘玺认为,交通电动化需要经历三个时期,分别为产品验证期,新型运输组织模式构建期和商业模式形成期。据介绍,目前货运、公交、客车等不同领域的车辆在电动化进程中,处于不同的转化阶段。

以出租电动车为例,其电动化已进入商业组织模式形成期,但距离最终的目标达成,成本差仍有7.5万元,续航里程差100km;与此同时,轻型货运电动车即将进入商业组织模式形成期,但除了成本差和续航里程差距较大,充电设施不足也成为不可忽视的阻碍因素。

寻求政策和科技双突破

如何撬动存量燃油车的电动化替换?专家认为,应寻求技术进步、政策支持以及引导模式创新,以实现车辆运营效益提升、成本差缩短等。

落基山研究所交通项目总监王喆表示,运营补贴可有效提升车辆的经济性,

有助于推广应用初期提升车辆使用率并规模化降低成本。

王喆介绍,以物流车为例,在没有运营补贴政策的情况下,电动微面要达到至少7万公里的行驶里程,才能与同等规格的燃油微面平价。电动轻卡的行驶里程则需要达到9万公里。现行的补贴政策已开始让电动物流车与燃油货车成本平价的里程缩短,约2-3年即可收回额外投资成本。

王聘玺表示,在供给侧,应借鉴国际经验,认识到燃油车禁售是推动供给端变革的手段,但同时慎重研究;在消费侧,应快速提升消费者对于新能源汽车的认知与认可度,提升使用意愿;在政府端,应考虑如何促成社会主体形成协同体,共同推进新能源汽车发展环境优化和电动化进程加速。

“如果单靠‘政府+车企+运营企业’单链支撑,对存量的电动化替代进程没有太大促进作用,应转变成融入电力、能源等其他主体的全社会协同生态发展模式,核心需要解决车型和成本差下降等问题。”王聘玺表示。

朱洪从管理政策的角度提出,应依靠需求响应来引导电动车进行有序充电,支持并制定配网、充电桩、电动车各相关平台数据互联互通,鼓励充电设施智能化运营的探索。同时积极探索换电新模式、“租赁+购买服务”等商业模式,灵活调整管理制度,为进一步提升电动化转型提供良好的发展环境。

节能大家谈

环境信息披露制度倒逼企业落实生态环境保护主体责任

■ 王金南

党的十九大报告明确提出要建立环境信息披露制度。《环境信息依法披露制度改革方案》(以下简称《改革方案》)的出台实施,确定了环境信息依法披露制度改革的总体思路和重点任务,有助于强化企业生态环境责任,提升企业现代环境治理水平,充分发挥社会监督作用,是我国生态文明制度体系建设的重大进展。

依法开展环境信息披露是国际上落实企业环境责任的通行做法,同时,该项制度改革也是构建现代环境治理体系的重要内容。

开展环境信息披露是企业的社会责任,也是消除信息不对称导致市场失灵的重要手段,能够发挥社会监督作用,推动构建现代环境治理体系。

一是开展环境信息披露显著强化企业环保责任。要求企业主动披露生态环保法律法规执行情况和环境治理情况,引导和督促企业自觉守法、履行责任,全面提升环境意识,改进环境行为。

二是开展环境信息披露推动形成环境保护的长效机制。通过开展环境信息披露,为市场相关方提供全面准确的环境信息,有利于发挥市场对环境资源配置作用,有利于绿色技术的研发应用和环境

污染治理第三方市场的发展。

三是开展环境信息披露有助于推动社会公众参与。开展环境信息披露将进一步凝聚社会共识,引导社会公众对企业绿色低碳产品的判断与选择,提升公众对企业污染排放监督的积极性和有效性,形成全社会绿色转型合力。

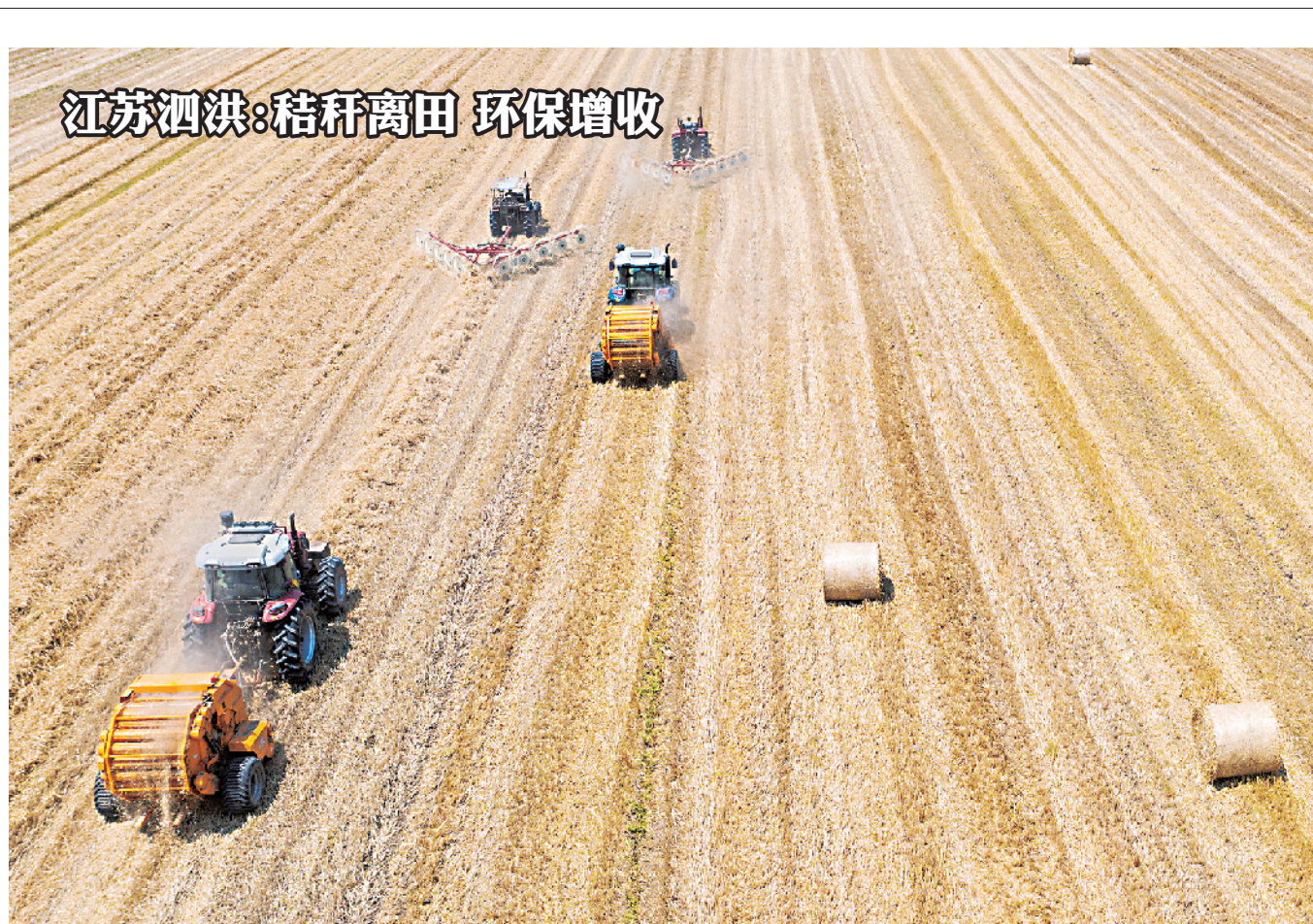
《改革方案》对推进环境信息依法披露制度建设进行了系统谋划,但加快推进环境信息依法披露制度改革,还需强化制度衔接、加强能力建设、开展跟踪评估,确保改革任务顺利推进。

一是加快完善制度体系。加快推进环境信息依法披露管理办法、格式准则等配套文件的制定和出台,进一步细化企业披露责任、规范披露行为、明确披露要求、界定信息边界,有效指导企业依法披露环境信息。

二是加强实施能力建设。开发基于大数据、云计算的企业环境信息甄别与核算技术,提升生态环境部门和相关部门监管能力。及时总结和推广地方经验,加强宣传与培训,提升企业依法合规披露环境信息的能力。

三是开展持续跟踪评估。加强对环境信息依法披露制度改革跟踪评估,优化完善改革举措,不断深化制度改革。

(作者系生态环境部环境规划院院长、中国工程院院士)



图片新闻

6月1日,江苏省宿迁市泗洪县龙集镇勒东村麦收进入高潮,金色的麦地里收割机、搂草机、打捆机来回穿梭,一片忙碌的景象。

近年来,该镇大力发展生态循环农业,积极推广秸秆离田,减少农业面源污染。今年夏收,全镇组织多台机械,及时对37000亩麦茬实施秸秆离田,所收秸秆出售给养牛场和发电厂,不仅达到了环保目的,每亩土地还可为农民增加近200元的秸秆收入。

人民图片