

蓝天保卫战三年行动计划将聚焦污染源治理

本报记者 李艳洁 北京报道

自从2012年冬天雾霾爆发开始,大气污染一直“倔强”地黏上了中国人。2017年,《大气十条》正式收官,目标全部达成。不过,这并不意味着大气污染治理的圆满结束,重污染天气也没有完全离开我们。

目标、责任层层下压

《三年行动计划》提出,到2020年,二氧化硫、氮氧化物排放总量分别比2015年下降15%以上;PM2.5未达标地级及以上城市浓度比2015年下降18%以上,地级及以上城市空气质量优良天数比率达到80%,重度及以上污染天数比率比2015年下降25%以上。

这与《国民经济和社会发展规划纲要》确定的环境空气约束性目标不谋而合。

“考虑到蓝天保卫战时间与‘十三五’剩余时间重合,再设立新的目标会对地方目标指标制定、分解、考核、重点任务设定等工作造成混乱。”王金南表示,目前生态环境部已将目标分解至各省(区、市),各省(区、市)已将目标纳入各自“十三五”环保规划,并将目标进一步分解至市。

据记者了解,北京、天津、河北、山东、山西、河南、重庆、甘肃、青海等省(市、区)已经陆续发布了2018年大气污染防治工作方案,

高污染行业排放限值有望全国推广

“随着污染治理边际递减效应逐步显现,结构的问题如果不采取更有力度的措施,很难进一步大幅改善空气质量。”赵英民认为。这也是国家大气污染防治攻关联合中心以及能源、交通等领域专家的共识。专家们一致认为,目前主要污染源是重污染的产业结构,高比例的煤炭能源结构以及高依赖柴油的陆路运输结构。

生态环境部提供的数据显示,京津冀及周边6省市(北京、天津、河北、山西、山东、河南),国土面积仅占全国的7.2%,但消耗了全国33%的煤炭,生产了全国

将开展对柴油车的攻坚行动

在6月29日的新闻发布会上,田为勇介绍,7月份将出台《柴油货车污染治理攻坚战行动方案》。

生态环境部提供的空气污染源解析表明,北京、上海、广州、深圳等特大型城市的移动源排放已成为细颗粒物的首要来源,占比分别为45%、29.2%、21.7%和52.1%。

机动车中的柴油货车污染更为严重。“从全国情况看,柴油货车保有量占全国汽车的7.8%,但排放的氮氧化物和颗粒物分别占汽车排放量的57.3%、77.8%。”生态环境部机动车排污监控中心副主任丁焰介绍。

由于大量柴油货车的使用,“从单位货物周转来看,公路运输能耗和污染物排放量,分别是铁路运输的7倍、13倍。”丁焰介绍,

上接《A5

只是如果简单的豁免,也会有问题出现,比如该申报的没有申报。现在企业是否为全功能企业的资格还是存疑的,因为立法机构目前也并不了解,其中非全功能性企业的界定规则也没有相应的参考资料。目前在海外不用申报的交易,在中国被烧掉的可能性也不大,只是需要企业去走流程并提交相应材料。

此外,对于简单的交易案件,在欧盟/美国申报的过程比较简单,相关市场不需界定,提供的信息有限(基本上只需告知参与交易双方主体理由),只是走个程序。但值得注意的是,中国的程序表并不是照搬欧盟,而是结合了中国国情。

记者:在你看来,如何理解中国国情?

柏勇律师:我认为现行的中国简易程序申报程序值得赞赏。重点是与欧盟的差别在于企业所提供的信息不能像欧盟一样全部删

去,我们在降低企业提供信息负担的同时也要考虑企业的情况,要有对相关市场的介绍,有产品界定的介绍,这对于政府机构积累经验很重要。在这方面,政府积累经验重点在于:交易结构是否有创新性的商业实践(利于了解市场前沿运作)以及相关市场的分析(对中国无影响也要说明为什么没有影响)。

部分地区已经将工作分解到县级。《三年行动计划》还重新确定了治理的重点区域:京津冀、长三角和汾渭平原。“《大气十条》一个标志性的成果就是珠三角区域总体实现了稳定达标,所以这次重点区域去掉了珠三角,增加了汾渭平原。京津冀区域调整为京津冀大气传输通道‘2+26’城市,使得我们治理范围更加精准,针对性也更强。过去五年,汾渭平原大气污染问题逐步凸显,成为全国大气污染最为严重的区域之一。”生态环境部副部长赵英民在此前的国务院政策吹风会上介绍。

针对雾霾多发的冬季,《三年行动计划》提出,制定并实施京津冀及周边地区、长三角地区、汾渭平原秋冬季大气污染综合治理攻坚行动方案,并要求“京津冀及周边地区要以北京为重中之重,雄安新区环境空气质量力争达到北京市南部地区同等水平”。赵英民表示,这是为了“解决人民群众‘心肺之患’,

提高老百姓的蓝天幸福感”。为了能够打赢这场蓝天保卫战,6月11日开始,生态环境部正式拉开今年蓝天保卫战重点区域强化督察的序幕。

生态环境部环境监察局局长田为勇介绍,今年生态环境部调集43%的钢铁、45%的焦炭、31%的平板玻璃、19%的水泥、60%的原料药、40%的农药,原油加工量占全国的28%。

这些行业带来了严重的污染。以钢铁行业为例。“从监控数据来看,京津冀及周边地区的钢铁行业数量大概占到了全部高架源(45米以上烟囱)企业的10%左右,但是排放的二氧化硫、氮氧化物和烟尘三项指标均占到了全部高架源企业的三分之一。煤电行业的排放量在京津冀‘2+26’城市高架源中占到20%。”田为勇在6月29日的生态环境部例行新闻

发布会上介绍。早在几年前,电力行业已经被要求逐步推进污染物超低排放改造。今年初,原环保部发布了《关于京津冀大气污染传输通道城市执行大气污染物特别排放限值的公告》,要求已有的钢铁、火电等行业,从今年10月1日起,执行二氧化硫、氮氧化物、颗粒物和挥发性有机物特别排放限值。

《三年行动计划》提出,修订完善高耗能、高污染和资源型行业准入条件,环境空气质量未达标城市应制订更严格的产业准入门槛。重点区域严禁新增钢铁、焦化、电解

铝、铸造、水泥和平板玻璃等产能;修订《产业结构调整指导目录》,加大落后产能淘汰和过剩产能压减力度。

此外,《三年行动计划》还要求,各地完成“生态保护红线、环境质量底线、资源利用上线、环境准入清单”编制工作明确禁止和限制发展的行业、生产工艺和产业目录;加快城市建成区重污染企业搬迁改造或关闭退出;重点区域禁止新增化工园区,加大现有化工园区整治力度。

在监管执法层面,“钢铁和电力行业始终是强化督察工作的重点”。田为勇介绍,另一个重点就是“散乱污”企业。

据国家大气污染防治攻关联合中心的专家评估,2017年空气质量的改善,整治“散乱污”企业贡献率约占30%。

田为勇表示,“散乱污”整治一定是把责任压给地方党委政府,一旦发现问题严重的,要按照量化问责办法来追究。清单内“散乱污”整改不到位的或者死灰复燃的,发现两件就处理副县长,发现四件就处理县长,发现六件就处理县委书记,以此督促地方党委政府抓好落实。

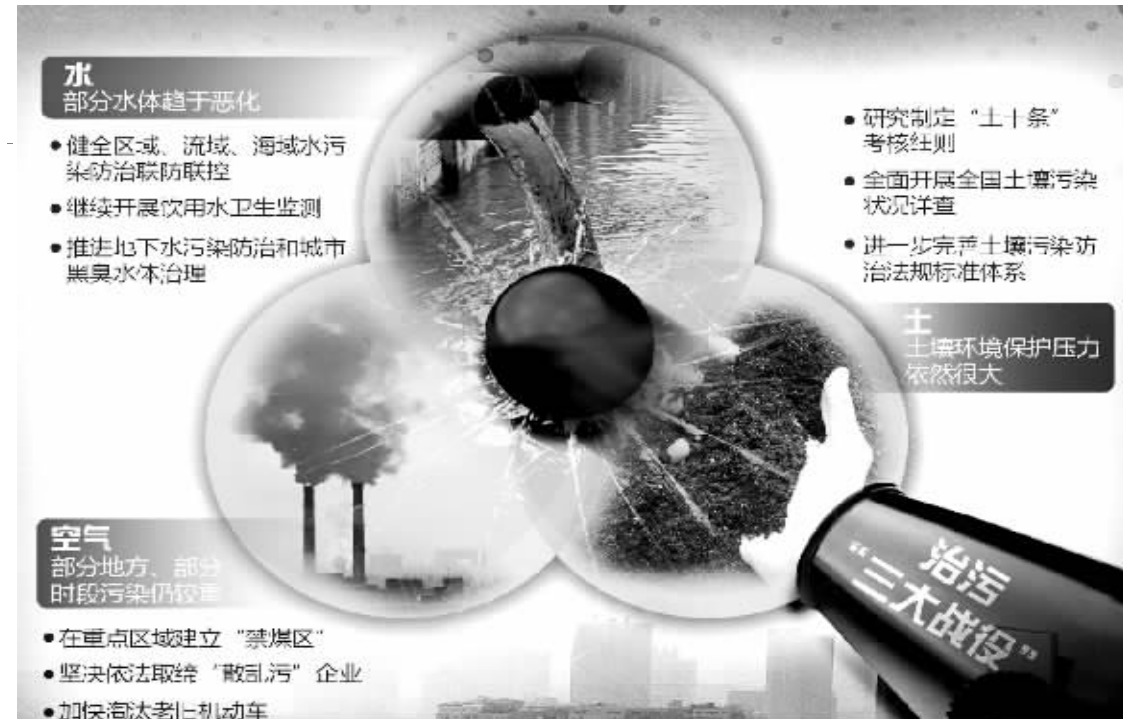
于2017年对京津冀地区抽查了400个加油站,汽油不合格的达22%,柴油不合格的达28%。

对这些问题,丁焰表示,生态环境部正在制定《柴油货车污染治理攻坚战行动方案》,将实施清洁柴油车、清洁柴油机、清洁运输和清洁油品行动,确保柴油货车污染排放总量明显下降;并开展柴油货车联合执法专项行动,加强各个环节监督管理,推进国三营运柴油货车提前淘汰更新。

除了工业,由于燃烧散煤取暖,冬季采暖季成为重污染天气的高发期。“全国20%左右的煤炭用于无任何环保治理措施的农村取暖和不能稳定达标的中小型燃煤设施。”王金南介绍。

王金南介绍,目前“2+26”城市和汾渭平原地区散煤消费约6000

多位环境保护领域的专家认为,这些内容是精准针对当前我国面临的环境问题。“当前大气污染防治工作进入了攻坚阶段,产业结构偏重、能源结构偏煤、产业布局



本报资料室/图

发布会上介绍。要求“京津冀及周边地区要以北京为重中之重,雄安新区环境空气质量力争达到北京市南部地区同等水平”。赵英民表示,这是为了“解决人民群众‘心肺之患’,

提高老百姓的蓝天幸福感”。为了能够打赢这场蓝天保卫战,6月11日开始,生态环境部正式拉开今年蓝天保卫战重点区域强化督察的序幕。

生态环境部环境监察局局长田为勇介绍,今年生态环境部调集

43%的钢铁、45%的焦炭、31%的平板玻璃、19%的水泥、60%的原料药、40%的农药,原油加工量占全国的28%。

这些行业带来了严重的污染。以钢铁行业为例。“从监控数据来看,京津冀及周边地区的钢铁行业数量大概占到了全部高架源(45米以上烟囱)企业的10%左右,但是排放的二氧化硫、氮氧化物和烟尘三项指标均占到了全部高架源企业的三分之一。煤电行业的排放量在京津冀‘2+26’城市高架源中占到20%。”田为勇在6月29日的生态环境部例行新闻

发布会上介绍。早在几年前,电力行业已经被要求逐步推进污染物超低排放改造。今年初,原环保部发布了《关于京津冀大气污染传输通道城市执行大气污染物特别排放限值的公告》,要求已有的钢铁、火电等行业,从今年10月1日起,执行二氧化硫、氮氧化物、颗粒物和挥发性有机物特别排放限值。

《三年行动计划》提出,修订完善高耗能、高污染和资源型行业准入条件,环境空气质量未达标城市应制订更严格的产业准入门槛。重点区域严禁新增钢铁、焦化、电解

铝、铸造、水泥和平板玻璃等产能;修订《产业结构调整指导目录》,加大落后产能淘汰和过剩产能压减力度。

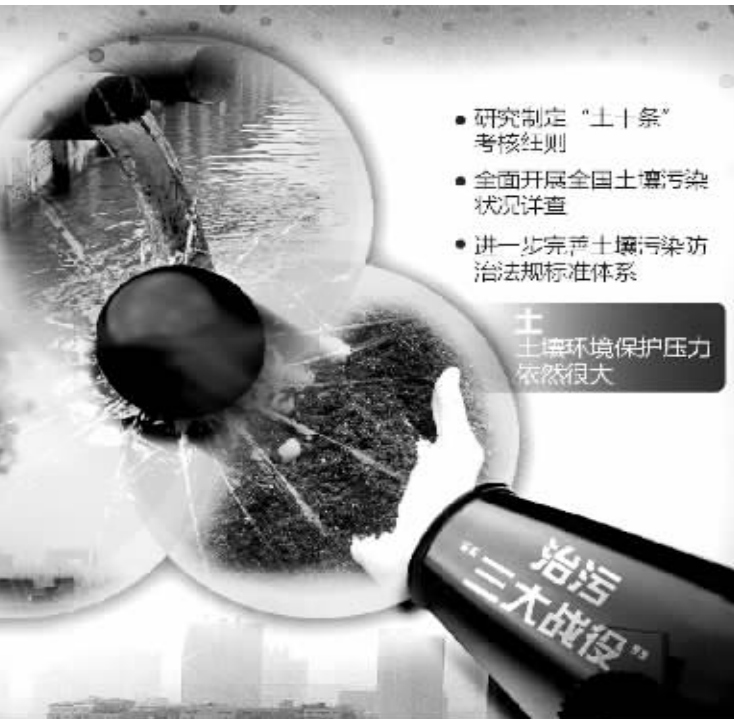
此外,《三年行动计划》还要求,各地完成“生态保护红线、环境质量底线、资源利用上线、环境准入清单”编制工作明确禁止和限制发展的行业、生产工艺和产业目录;加快城市建成区重污染企业搬迁改造或关闭退出;重点区域禁止新增化工园区,加大现有化工园区整治力度。

在监管执法层面,“钢铁和电力行业始终是强化督察工作的重点”。田为勇介绍,另一个重点就是“散乱污”企业。

据国家大气污染防治攻关联合中心的专家评估,2017年空气质量的改善,整治“散乱污”企业贡献率约占30%。

田为勇表示,“散乱污”整治一定是把责任压给地方党委政府,一旦发现问题严重的,要按照量化问责办法来追究。清单内“散乱污”整改不到位的或者死灰复燃的,发现两件就处理副县长,发现四件就处理县长,发现六件就处理县委书记,以此督促地方党委政府抓好落实。

偏乱、交通运输结构不合理等多重压力,导致我国大气污染物排放总量大、排放强度高,经济总量增长与污染物排放总量增加尚未脱钩。”生态环境部环境规划院院长、



本报资料室/图

于2017年对京津冀地区抽查了400个加油站,汽油不合格的达22%,柴油不合格的达28%。

对这些问题,丁焰表示,生态环境部正在制定《柴油货车污染治理攻坚战行动方案》,将实施清洁柴油车、清洁柴油机、清洁运输和清洁油品行动,确保柴油货车污染排放总量明显下降;并开展柴油货车联合执法专项行动,加强各个环节监督管理,推进国三营运柴油货车提前淘汰更新。

除了工业,由于燃烧散煤取暖,冬季采暖季成为重污染天气的高发期。“全国20%左右的煤炭用于无任何环保治理措施的农村取暖和不能稳定达标的中小型燃煤设施。”王金南介绍。

王金南介绍,目前“2+26”城市和汾渭平原地区散煤消费约6000

万吨,1吨散煤大气污染物排放量是1吨电煤的10~15倍。京津冀及周边地区、长三角、汾渭平原等重点地区单位国土面积煤炭消费量是全国平均水平的4~6倍。

据年初生态环境部部长李干杰在公开场合透露,今年的“煤改气”“煤改电”计划推行300万户左右。为了避免再次陷入去年的“气荒”境地,《三年行动计划》提出,各地因地制宜选择采取多样化清洁取暖方式,不局限于“煤改气”,减轻气源保障压力。

对于保障天然气供应问题,据记者从某个产气大省了解,中石油等央企近期正在就气源储备库的建设问题与地方进行沟通。

“关键的问题还是缺钱。”一位不愿具名的人士表示,各方都希望国家财政能够多给予一些补贴。

显然,中国第一代走出去的企业以外援性质为主,比如去到东南亚、非洲,还不是真正的国际化性质的走出去。但近几年来,中国企业到欧美发达国家已经开始真正实质性的投资交易。从高铁律师事务所近几年的客户分析来看,中国触及反垄的数量增多,而且动不动会涉及到欧盟层面的申报。这意味着中国企业走出去的项目开始呈现数量多、级别高、问题越来越复杂的特点。

与此同时,反垄断在各国的发展开始趋严,包括中国,全球统一态度要打击垄断。现在世界100多个国家有反垄断法。最近这方面有发展的是东盟,说要在2020年需要所有反垄断法都就位,这反映反垄断的全球化、国际化。大家都认同反垄断法趋严化,那么对于企业来说,他们在各国都要尊重反垄断,其中最大的影响就是给企业合规带来的压力。

谈及新负面清单对吸引外资的作用时,赵萍表示,会对吸引外资有一些实质性影响。因为中国大幅度缩减负面清单,态度上是与欧美国家加强外资审查、对外资趋紧的趋势截然相反的。对外资来讲,中国这次开放的领域,增加了外商投资的机会,很多领域也是外资诟病已久,或者期待已久的领域。任何国家提出开放的举措,市场都不会完全满意,有一些质疑是可以理解的。

屠新泉说:“新负面清单对吸引外资是有积极意义的,欧盟对我们的态度也有好转。但是现在整体经济形势不是太好,市场价值有多大,每个行业都是不一样的。”

上接《A2

2018自贸区负面清单中,将小麦、玉米新品种选育和种子生产外资股比由不超过49%放宽至不超过66%;取消石油、天然气勘探、开发限于合资、合作的限制;取消禁止外商投资放射性矿产冶炼、加工及核燃料生产的规定;取消演出经纪机构须由中方控股的限制;将设立文艺表演团体由禁止投资改为中方控股;将上海自由贸易试验区原有28.8平方公里区域试点的增值电信业务开放措施推广到所有自贸试验区,包括取消存储转发类业务、呼叫中心业务、国内多方通信服务业务、上网用户互联网接入服务业务外资股比限制,国内互联网虚拟专用网业务外资股比不超过50%。

赵萍认为,自贸区负面清单更多的是跟12个自贸试验区现有的产业结合的比较紧密,每个自贸区都各有特色。一是给外商创造机会,二是通过更高水平的开放,为全国总结可复制可推广的经验,在一个较高的开放水平下,有效控制开放的风险。

“但这些措施并不是同时适合在每个自贸试验区投资。例如农业领域,可能在陕西杨凌有机会;种业发展是海南自贸试验区的发展方向之一;文化领域更适合在上海、天津、广东等服务业发展水平高、文化演出比较密集的地区,可以吸引世界各国文化领域的投资。”

一位电信领域业内人士告诉本报记者:“这次推广至所有自贸试验区的增值电信业务开放措施是运营商的传统业务,开放后可能会挤占运营商业务。”

对于部分观点质疑的自贸试验区的开放举措中,一些举措在现有的自贸区可能并无业态的问题,对外经济贸易大学中国WTO研究院院长屠新泉告诉《中国经营报》记者,有些清单可能是为中欧BIT做一些准备,打算在20轮谈判的时候交换清单出价,现在开放这些内容,下一个阶段我们就能把这些东西放进去。

准备中欧BIT出价

在如期公布两份自贸清单的同时,中国还在与其他国家或经济体积极谈判,寻求更长效的合作机制。

中欧BIT谈判迄今已举行17轮,并将于近期举行第18轮谈判。在刚刚结束的第七次中欧经贸高层对话期间,双方表示,争取在第20次中欧领导人会晤期间交换市场准入清单出价。

据悉,双方还在加强数字经济、电子商务、循环经济、防治白色污染、应对气候变化、农业、金融领域等的合作等,达成了一系列重要成果和共识。

中国欧盟商会相关负责人在接受《中国经营报》记者采访时表示,2018负面清单扩大了外国投资者在多个行业的市场准入,最近公布的金融、造船、飞机、汽车等领域的开放也付诸实施。新清单还为欧盟商会过去要求的汽车和金融领域的开放提供了时间表和路线图,这有助于企业有更多的时间来调整其发展战略。

“但是,48个领域的负面清单还是过多,中国欧盟商会将继续倡导一个较短的负面清单,取代投资目录,创造一个真正的公平竞争环境。在某些情况下,需要制定相应的实施法规,希望中国迅速采取行动。”上述中国欧盟商会相关负责人表示。

受访专家认为,在中美贸易摩擦不断升级,美国单边主义盛行的背景下,负面清单中一些领域的开放可能向其他国家伸出了橄榄枝,例如文艺演出等领域韩国、日本较有优势;铁路方面,欧盟和日本有优势,对美国没有太大意义。

谈及新负面清单对吸引外资的作用时,赵萍表示,会对吸引外资有一些实质性影响。因为中国大幅度缩减负面清单,态度上是与欧美国家加强外资审查、对外资趋紧的趋势截然相反的。对外资来讲,中国这次开放的领域,增加了外商投资的机会,很多领域也是外资诟病已久,或者期待已久的领域。任何国家提出开放的举措,市场都不会完全满意,有一些质疑是可以理解的。

屠新泉说:“新负面清单对吸引外资是有积极意义的,欧盟对我们的态度也有好转。但是现在整体经济形势不是太好,市场价值有多大,每个行业都是不一样的。”