

行业动态

我国海洋微塑料污染总体处于中低水平

本报讯 近日在生态环境部举行的例行新闻发布会上,生态环境部新闻发言人刘友宾说,监测表明,与全球其他海域已开展的微塑料调查情况相比,我国海洋微塑料污染总体上处于中低水平,与地中海中西部和日本濑户内海等海域处于同一数量级。

刘友宾表示,海洋微塑料是近年来国际社会比较关注的一个新环境问题,对这个问题中国政府高度重视。

他说,我国从2016年开始已经组织开展了海洋微塑料的试点监测,初步掌握了我国重点海洋海域和海洋生物体内的微塑料污染情况。我国开展了海洋微塑料的专项研究,2016年“海洋微塑料监测和生态环境效益评估研究”纳入科技部国家重点研发计划海洋环境安全保障专项;2017年国家海洋环境监测中心成立了海洋垃圾和微塑料研究中心,着力开展海洋垃圾和微塑料的污染防治相关技术、方法和管理对策研究。同时,我国积极参与海洋微塑料防治的国际合作交流。

据了解,海洋中的微塑料是一种粒径很小的塑料颗粒以及纺织纤维,被称为“海洋中的PM2.5”,对海洋生态安全带来风险。联合国环境署等组织呼吁大家共同应对塑料污染这一环境挑战。

海洋是生态环境系统的重要组成部分。会上发布的《2017中国生态环境状况公报》显示,2017年,全海域海水符合第一类水质标准的海域面积占中国管辖海域面积的96%。近岸海域水质基本保持稳定,水质级别为一般。近岸海域中,渤海、南海水质一般,黄海水质良好,东海水质差。9个重要河口海湾中,胶州湾和北部湾水质良好,辽东湾水质一般,渤海湾、黄河口、闽江口水质差,长江口、杭州湾和珠江口水质较差。 **高敬**

煤炭资源高效回收及节能战略研究成果发布

本报讯 中国工程院重点咨询研究项目“我国煤炭资源高效回收及节能战略研究”成果发布会近日在北京举行。过去两年里,针对我国煤炭资源高效回收和节能面临的问题,10多位院士和上百位专家开展了国内外调研和全面深入的研究。

中国工程院相关报告预测,煤炭仍将长期是我国主导能源。“我国煤炭开发布局亟待调整,绿色煤炭资源被过快占用、消费、浪费。”中国工程院院士武强说。我国煤炭开采中普遍存在“挑肥拣瘦”现象,矿井资源回收率平均仅50%左右。

“我国‘缺气、少油、富煤’的能源结构和煤炭资源禀赋复杂,煤层差异大、条件差的特点,给煤炭工业健康发展和生态能源战略提出了挑战。”中国工程院院士彭苏萍说。本项目主要研究成果是,建立了绿色煤炭资源量的概念及评价模型,得出了我国绿色煤炭资源分布特征,提出了我国主要煤炭生产基地布局优化策略,制定了我国煤炭资源高效回收和节能战略目标及技术路线图。

据项目负责人、中国工程院院士袁亮介绍,绿色煤炭资源量是指能满足煤炭安全、技术、经济、环境等综合条件,并支撑煤炭科学产能和科学开发的煤炭资源量。绿色煤炭资源量评价主要取决于资源安全度、资源赋存度、生态恢复度和市场竞争度。

专家表示,煤炭行业应持续去产能。同时,采取以绿色资源量为基础,以精准开采为支撑,安全高效智能开采与灾害防控一体化的采矿新模式。国家应从基础研究的关键装备研发、国家级研发平台建设、复合型人才培养、扶持政策配套等方面加强支持力度。 **余晓洁**

我国首次精确监测高原河湖生态环境

本报讯 日前,在青海可可西里盐湖和柴达木盆地的可鲁克湖和托素湖等湖泊,青海省水利厅、青海省水文水资源勘测局联合长江科学院完成了我国首次对高原河湖的生态环境精确监测。

“监测中综合运用卫星遥感、无人船测量、多波束水下地形探测等先进设备和技术。”长江科学院空间信息技术应用研究所所长谭德宝说,目前实现了天地空一体化监测。

“通过对卫星遥感历史数据和无人机遥感数据进行分析,可以得出高原湖泊的水体面积近几十年来变化规律。”谭德宝说,运用无人船平台支持下的多波束水下地形探测技术,可以获取湖泊水下地形的基础信息。

据介绍,双探头多波束水下地形探测技术,是目前国际上最先进的地下水地形测量技术之一。“这在高原地区是首次使用。简单说,就是其遥感超声波一次能发射1024个点,每个点间隔几厘米,穿透水体后接触湖底反射回来,就形成了一个湖底地形的立体模型。”谭德宝说,这样得到的湖底模型是最接近实际地形的,比早前的单探头单波束形成的平面轨迹图更直观、立体、全面。

本次监测还进行了实地观测和水样采集。“我们将进一步分析高原湖泊的水质、矿盐物质的时空变化情况,并评估区域气候变化对冰雪融水、区域降水以及水生物等的影响。”谭德宝说,在此基础上可提出科学有效的生态环境保护方案,为保障湖泊水资源提供科技支撑。 **王锦涛**

环保上市民企缘何不被资本市场看好

▶ 本报记者 叶伟报道



近期,神雾集团、盛运环保、凯迪生态、东方园林等环保上市民企深陷资本市场危机,引发行业一片唏嘘。引人探究的是,环保上市民企为何在资本市场集体身陷“遇冷门”?

环保上市民企扎堆违约

与环保产业发展整体火热相反的是,近期多家环保上市民企违约事件密集发生,接连在资本市场遇冷。

近期信用债券遇冷的一个典型就是东方园林10亿元债券的“遇冷门”。据悉,5月21日,东方园林公告称,其拟发行的10亿元公司债,最终只募集到5000万元,被市场称为“今年最惨发债案”。

记者梳理发现,除了东方园林外,神雾环保、盛运环保、凯迪生态等多家环保上市企业均出现债券违约和资金链危机。

神雾环保是今年第一家出现债券违约的环保公司。3月14日,神雾环保发布公告,因公司流动资金较为紧张,16环保债未能如期兑付本息4.86亿元,发生实质性违约。此后,5月19日,神雾集团发布公告,近日收到控股子公司神雾环保银行贷款逾期事项。

此外,5月7日,凯迪生态也表示,“11凯迪MTN1”应于2018年5月5日兑付本息,截至兑付日,未能按照约定筹措足额偿债资金,“11凯迪MTN1”不能按期足额偿付。5月9日,盛运环保也发布公告,公司因资金周转困难,致使部分到期债务未能清偿,金额合计约6.29亿元。其中,华融控股(深圳)股权投资并购合伙企业(有限合伙)共3亿元到期债务为明股实债,公司到期未能购回。

多因素叠加是主因

据了解,虽然近期爆出多家环保上市民企在资本市

场遇冷,但风险可控,部分企业也从中缓过神来了。那么,为什么会出现多家环保上市民企扎堆违约?业内人士认为,多种因素叠加,让资本对以PPP为业务的环保上市企业的发债慎之又慎。

在E20环境研究院执行院长、财政部PPP双库定向邀请专家薛涛看来,近期多家陷入或被质疑资金链危机的上市公司商业模式各有不同,最大的共性都是扩张较快的民企,在降杠杆的金融大环境下外部金融环境的变化是主要因素。

东方园林副总裁、董秘杨丽晶此前回应也表示:“受整体市场影响,民营企业发债不太理想,公司2018年第一期公司债发行不如预期。但生态环保行业面临广阔发展空间,本次发债不会影响公司正常业务开展,目前公司经营一切正常。公司对后续融资已做好妥善安排。”

同时,在政策的驱使下,近年来环保市场热度高涨,越来越多的行业外公司开始转型做环保,环保公司“跑马圈地”,迅速扩大业务版图。而且,PPP模式市场备受关注,资本对环保行业整体估值较高。在薛涛看来,这些环保上市民企由于自身信用较好,不断扩大公司规模、拓宽业务范围,而这需要充足的现金流。“这些企业加杠杆,通过贷款、发行债券等方式,来满足自身的资金需求。同时环保项目多采用PPP模式,需要长期投资且投资规模较大,而政府的付费周期长,资金很难短期回笼。”

薛涛举例说:“东方园林发债‘遇冷’,之所以备受业内广泛关注,原因在于东方园林作为近年来民企在PPP领域的明星公司,其在PPP业绩上的突飞猛进一直引

注目。而东方园林的业绩主要集中在近年来PPP改革新开启的非特许经营的政府购买型PPP(PFI)类项目。这类项目经营和运营属性较弱。”

薛涛进一步解释道:“与传统特许经营BOT所发展的投资运营商业模式形成鲜明对比的是,PFI项目本身没有运营属性,在PFI项目中未来的维护收入在PFI全部收入的比例往往只有10%以下,社会资本无法通过运营收入积累降低公司的资产负债率。同时,金融机构作为PPP的埋单者在这类项目中也未必愿意承担后期风险,盯住企业自身信用成为他们当前的选择。”

此外,在中国环保产业快速发展期,国企纷纷入局,导致国进民退现象日益显现。数据显示,从总体而言,在环境产业整体市场中,国企、民企占比大约为6:4。北京碧水源科技股份有限公司董事长文剑平表示,我国环保行业市场化水平较低。“以水务市场为例,每个地方都有水务集团、水务公司,都是国有企业,只有那些边角料被民营企业抢来抢去。所以,环保产业真正对民营企业开放市场较小。”薛涛也表示,国进民退的趋势也是导致此次环保上市民企集中违约的重要因素。“因为国有企业在资本和政府业务界面更具品牌优势,资本市场也就更倾向于国企。”

规范化发展环保类PPP项目

业内人士认为,近年来,环保行业乘风而上,环保企业间竞争加剧,利用PPP“跑马圈地”,纷纷扩大业务版图,集中发债埋下违约风险。那么如何防范此类违约事件发生?

首先,要规范环保类PPP项目发展。环保类PPP的目的是在政企平等合作的前提下,通过引入社会资本为公众提供优质的环境服务。在薛涛看来,这就需要约束地方政府在PPP项目上提高履约信用,保证资金能及时付给企业,环保上市民企也更容易获得融资。此外,环保类业务的外溢正价值如果能够通过机制创新作为PPP项目的收益来源,才能从根本上解决问题。

薛涛还表示,PPP要避免融资导向和工程导向,回归公共服务的本源。值得一提的是,作为容易导致重工程、轻运营的PFI项目,在未来的PPP规范发展中,应聚焦在必须通过长期专业维护,否则绩效难以简单达成的“复杂”项目上,这类项目的数量、投资规模、建设内容、绩效标准和按效付费机制应成为PPP规范的重点。

环保上市民企自身也应积极作为,不能盲目依赖资本市场扩大规模。中冶南方都市环保工程技术股份有限公司总经理熊敬超表示:“环保企业要想做大做强,确实需要靠自己创新。创新来自于两个方面,一是技术创新,二是商业模式创新。并且,创新要以市场需求为导向。”

机动车环境管理新模式建立

▶ 寇江泽

11省份成立机动车环保监管机构

“我国机动车保有量增长速度快,如果道路等基础设施不匹配造成城市道路拥堵,这种情况下,机动车污染物排放水平是正常行驶时的数倍。而且,我国对柴油车的控制启动较晚,控制水平还比较低。”中国环境科学研究院大气环境首席科学家柴发合说,要解决大气污染问题,机动车控制必不可少。

2017年,机动车污染防治在大气污染防治中的重要地位得到进一步确立。去年12月,原环保部首次处罚机动车生产企业,两家企业生产超标机动车和污染控制装置弄虚作假,被行政处罚近4000万元。“对违法排污行为‘零容忍’,将对同类环境违法行为起到强烈震慑作用。”生态环境部有关负责人表示。

生态环境部大气环境管理司负责人介绍,淘汰黄标车,是“大气十条”明确的目标任务。2014年以来,累计淘汰黄标车和老旧车2000多万辆,其中2017年淘汰300多万辆,基本淘汰全国范围内的黄标车。目前,我国已经建成国家一省一市三级联网的机动车定期排放检验机构监控平台,对近90%的机动车排放检验机构实现实时监控。

随着排放标准的提升,油品对机动车排放的影响日益凸显。我国已经全面供应国五标准车用汽柴油,提前供应硫含量不大于10ppm的普通柴油。京津冀及周边地区“2+26”城市提前于2017年10月1日全面供应国六标准车用汽柴油,禁止销售普通柴油,实现车用柴油和普通柴油并轨。

截至2017年年底,北京、天津、重庆、山西、广西等11

省市区生态环境部门成立了专门的机动车环保监管机构。“总体来看,我国机动车环境管理新模式已经有效建立,‘车油路企’全面统筹、协同推进的良好局面初步形成,机动车污染防治得到有力有效、持续深入推进。”生态环境部大气环境管理司负责人说。

优化调整交通运输结构从根本上防治机动车污染

据了解,目前以柴油车为主的公路运输承担了约78.8%的旅客运输、76.8%的货物运输。

“优化调整交通运输结构,构建以电气化铁路、清洁能源为主的短途客货运体系,是未来机动车污染防治的治本之策。”生态环境部大气环境管理司负责人说,生态环境部将协同相关部门和地区,推动京津冀地区运输结构调整,推进工业园区和重点工业企业铁路支线建设,强化重型柴油货车监管执法。

该负责人还表示,生态环境部将加快制定实施柴油货车污染治理攻坚战行动方案,全面统筹油、路、车,协同推进交通运输行业高质量发展和高标准治理,以降低柴油车污染排放总量为主线,以提升柴油品质为主攻方向,以优化调整交通运输结构为导向,以高污染高排放柴油货车为重点,建立实施最严格的机动车“全防全控”环境监管制度,实施清洁柴油车、清洁柴油机、清洁运输和清洁油品四大行动,确保铁路货运比例明显提升,车用柴油和尿素质量明显提升,柴油车排放达标率明显提升,污染物排放总量明显下降,促进城市和区域环境空气质量明显改善。