

北京污染系列之三

來自西伯利亞的北風，終於吹走了連日籠罩北京的灰霾。

昨日北京萬里碧空如洗，也讓「環保靠風吹」的戲謔再次成真。北京2,000萬市民，上午才為摘下口罩輕鬆呼吸而雀躍；傍晚從遠處天邊翻滾而至的烏雲，又讓人不禁為第二天的呼吸擔憂起來。1月份只有5天無霾，令不少人疑慮道：「霾真的走了嗎？」北京昨日開始實施第五階段機動車排放地方標準，但亦明白治理空氣污染，既要加快能源供應結構的轉變，更需檢討過去粗獷的、高耗能的发展模式，要實現環境保護與經濟發展的平衡，卻非一日之功。

香港文匯報記者 海巖

北風吹來藍天 居民猶未安心

首月五天無霾 發展疾呼環保

內地大部分地區，1月份4次霧霾襲擾，堪稱嚴重污染月；北京更甚，1月的31天中僅5天無霾。在遭遇「霾」伏的日子，空氣中永遠漂浮著灰黃色的煙霧顆粒，無孔不入的空氣污染，讓生活在京城的人們無所遁形，即便最先進的空氣淨化器、最嚴密的口罩，也無法讓人與污染徹底隔離。

不過，一場早在各界翹首企盼的北風，讓北京在2月份首天重見天日。從1月31日夜間開始，一股中等強度冷空氣到達北京，帶來北風陣陣，被霧霾「囚困」多日的太陽終於露面。一大早，天空彷彿經過了徹底清洗一樣，藍得純淨無瑕，幾朵白雲點綴，陽光直接灑在大地上，雖有三四級北風，仍讓整個城市都越發暖洋洋起來，這讓許久未能享受到太陽暖意的北京人，感覺美得像夢境一般。

媽媽：讓兒好好室外運動

「終於看到藍天白雲了！」早上八點，急著趕車上班的劉女士感慨，「過去一周的霧霾，讓人感到像世界末日快到了，而今天看到晴空連走路都不禁要小跑起來才過癮，更寶貴的是可以不用防備地自由呼吸了。」

好天氣讓久處室內的人們，爭先出門透透氣，街上的人們和車輛明顯增加，看多數人的表情也是一掃前幾日陰霾，與天空一樣變得晴朗起來。對於一周多來不能外出活動的孩子們來說，這樣的日子更像節日一般快樂和珍貴。在北京市中心的龍潭湖公園裡，到處是為春節廟會籌備而裝飾的紅燈籠、彩色氣球，平添喜氣和熱鬧。二三十個孩子在龍潭湖面開闢的雪世界裡玩耍，坐著雪車從高處滑下，在雪堆上鏟雪、堆雪人。一位帶著兒子遊玩的母親說：「要抓住這個罕見有藍天太陽的日子，讓孩子們好好在室外運動一下。」讓這位母親擔心的是，「霾真的走了嗎？」氣象部門的消息顯示，被北風吹走的霧霾，離開了北京，並沒有消失，而是向南、向西擴散，山東、河南、陝西等地霧霾重重。

機動車昨起實施京5標準

在迎來藍天的同時，昨日北京在減少污染上又出重拳，正式實施第五階段機動車排放地方標準（簡稱「京5」，相當於歐洲5號標準），停止受理汽車企業申報符合第四階段標準輕型汽油車輛，不再發布符合第四階段排放標準清潔汽油車環保目錄；同時停止銷售、註冊不符合第五階段排放標準的公交和換位用途重型柴油車。



北京龍潭湖公園裡火紅的燈籠在藍天的映襯下格外喜慶。

海巖攝

污染企業環伺 根治恐需20年



天安門廣場

1月31日

2月1日



二環線

1月30日

2月1日



法新社

「在北京，為了拉動GDP，周邊上了很多污染很大的工廠。為了降低成本，這些工廠裡的脫硫、除塵裝置有時候根本不開，或者白天開，晚上就關了。天然氣更是不用，燒煤還要加煤矸石（指含煤量極少的固體廢物），否則成本難以控制。」中國能源網首席信息官韓曉平指出，雖然北京每年燃煤量已減少到2,000多萬噸，但天津已增長到7,000萬噸，河北的燃煤量則高達2億多噸。

為了環保，北京早年還將污染大戶首钢搬遷到河北，把火力發電廠修到了陝西、內蒙、張家口，但這只是把污染源挪遠點而已，如今來自周邊地區的污染的共享率

已達到三成。

「冬天一颳西北風，在那些地方形成的氮氧化物、二氧化硫、一級顆粒物，又颳回來了。」韓曉平認為，治理外來空氣污染，不但關乎區域聯防，還涉及到不同地區間的利益分配，各地區如何分配和承擔減排責任，並負擔其他地區減排成本，都需要漫長的協調過程。「要把PM2.5治理到歐美標準可能需要20年」。

亞銀測算：內地年失2萬億

由於過度依賴煤炭的能源結構、激增的城市人口和汽車數量，以及出口加工工廠污染的擴散效應，經濟越發達的地區，污

染物排放越嚴重。作為GDP高速增長的代價，霧霾帶給內地巨大的經濟損失。亞洲開發銀行與清華大學近期的聯合測算顯示，內地空氣污染每年造成的經濟損失高達國內生產總值的3.8%，按照2012年中國51.9萬億元（人民幣，下同）的GDP總量計算，損失近2萬億元。

國家環保部污染防治司司長趙華林指出，此次霧霾集中的京津冀、長三角、珠三角地區，以及遼寧中部、山東、武漢及其周邊、長株潭、成渝、海峽西岸、山西中北部、陝西關中、甘寧、新疆烏魯木齊城市群等13個重點區域，是內地經濟活動和污染排放高度集中的區域。上述區域佔

全國14%的國土面積，消耗了52%的煤炭，排放了48%的二氧化硫、51%的氮氧化物、42%的煙粉塵和約50%的揮發性有機物，污染排放強度是全國平均水平2.9至3.6倍。

內地能源消耗在近年來增長了逾一倍，且能源結構中煤炭佔比超過70%。煤炭消費從2004年的14.45億噸標煤上升

到了2010年的32.4億噸標煤，相當於美國的3倍，印度的6倍，是全球最大的煤炭消費國。

北京一家燃煤發電廠飄出滾滾濃煙。

西大望路

中石化明年全售國4油品



中石化明年起全面供應國4油品。

灰霾籠來，凸顯機動車排放污染已成為大城市頑疾的事實。中國工程院院士、清華大學環境科學與工程研究院院長郝吉明向本報表示，油品質量阻礙了中國汽車污染治理的進程。面對民眾的詰責，內地最大煉油和成品油銷售企業中石化昨日表態，今年底前12家下屬企業的提高脫硫裝置將全部建成投產，明年起全面供應國4油品，不過這一時間表仍比汽車國4排放標準實施晚了兩年半。

機動車污染治理，一方面在於汽車排放標準的提高，一方面在於燃油品質的改善。郝吉明認為，機動車更新換代需要較長過程，而提高油品質量能快速和長期地降低空氣污染。

車已升級 汽油拖足兩年半

不過，內地油品質量標準滯後於汽車排放標準，卻是長期以來的怪現象。在歐洲，實施汽車排放標準之前半

汽油升一級 硫量少八成

與汽車排放相關的油品關鍵指標包括硫、錳、苯、鉛、烯烴等，目前最主要的是含硫量。含硫量高的燃油會導致大氣中的氮氧化物和細顆粒物增多。國5標準汽油硫含量要求低於10ppm（ppm為濃度單位，百萬分之一），而國4標準則要求含硫量低於50ppm，亦即國5汽油的含硫量比國4汽油勁減80%左右。目前大多數地區使用的國3標準，要求汽油含硫量低於150ppm，亦即國4汽油的含硫量比國3汽油大降67%。

年到一年，就會實施相應級別的燃油標準。而中國的輕型汽油車排放國4標準，已於2011年7月1日開始實施，但相應的汽油標準實施時間卻要等到2014年1月1日。這意味著，大部分地區的輕型汽油車在達到較高的國4排放標準後，還要繼續使用品質較低的國3標準汽油，時間長達兩年半。

一國三制 京車跨境恐毀掉

目前北京在提升油品質量方面最領先，實現了國5標準的汽油和柴油的供應，上海、珠三角等地區稍稍落後，仍在實施國4的汽油標準，其他地區則依然使用國3或以下標準汽油，和大量國2標準的柴油。

郝吉明指出，僅北京一地供應好油品，並不能完全解決空氣污染問題。在北京使用的國5排放標準的貨車在長途運輸中，無法在外地獲得相應的高品質燃油，甚至會被毀掉。

倫敦三招治霾 北京可堪效法



倫敦由「霧都」蛻變為藍天白雲的「生態之城」。資料圖片

上世紀50年代，倫敦霧霾重疊成災難，英國人自此痛定思痛大力整治環境，並實現產業轉型，打造生態社會。時至今日，倫敦摘掉了「霧都」的帽子，蛻變為藍天白雲的「生態之城」，綠色產業成為英國的經濟增長領域。英國從過去的工業革命先驅到如今的生態文明領跑者的發展進程，為中國在工業化、城鎮化過程的經濟轉型提供了前車之鑒。

英國治霾歷程

- 1956年頒布全球首部《清潔空氣法案》，城區內開始設立無煙區，發電廠和重工業等污染大戶遷往郊區。1965年以後的倫敦，有毒煙霧已經絕跡。
- 1997年設立了必須在2005年前實現的污染控制量目標，要求工業部門、交通管理部門和地方政府共同努力，減少一氧化碳、氮氧化物、二氧化硫等8種常見污染物的排放量。
- 2001年1月30日，倫敦市發布《空氣素質戰略草案》，大力扶持公共交通，目標是到2010年把市中心的交通流量減少10%至15%。倫敦還將鼓勵居民購買排氣量小的汽車，推廣高效率、清潔的發動機技術以及使用天然氣、電力或燃料電池的低污染汽車。

英國最早進行工業革命，倫敦地區工廠煙囪密密麻，晝夜不停地燃燒煤炭，帶來了海量的粉塵和有毒氣體，使得一年中有四分之一的日子大霧籠罩，從而被稱為「霧都」。1952年12月，大量一氧化碳、二氧化硫和粉塵蓄積在大霧中，導致兩個月內1.2萬人死於呼吸系統疾病，更多人患上了支氣管炎、冠心