

中国石化刚刚荣获“最具责任感企业”奖

这些疑问谁能解释?

◆本报记者陈湘静

11月20日,第九届“中国·企业社会责任国际论坛暨2013中国荣誉盛典”在北京钓鱼台国宾馆举行。中国石化荣获“最具责任感企业”奖,这是中国石化连续3年荣获这一奖项。次日,中石化在由联合国环境基金会、内地及港澳台环境保护协会在香港联合举办的2013绿色中国评选活动中,获得“杰出企业社会责任奖”。

奖项余温仍在,第三天的11月22日,中石化青岛爆燃事故发生,让上述两个奖项的颁发颇显尴尬。

2008年,国资委发布《关于中央企业履行社会责任的指导意见》中指出:履行社会责任要求中央企业必须坚持以人为本、科学发展,在追求经济效益的同时,对利益相关者和环境负责,实现企业发展与社会、环境的协调统一。

与之形成鲜明对比的是,自2010年以来,见诸媒体的中石化安全事故就有9起,其中不少还是引发当地水源污染、导致全县停水等重大环境事件。

生态环境损害是否能得到补偿?

2013年23日19时,“11·22”中石化原油输油管道爆燃事故新闻发布会通报:此次事故已造成胶州湾海面过油面积由此前的3000平方米扩大到约1万平方米,而受潮汐影响,胶州湾出现了块状油污。

油污泄漏对海洋生态环境的影响将是多方面的。事故发生10天前公布的《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》已明确损害赔偿

制度、责任追究制度和生态修复制度。谁污染环境、谁破坏生态谁付费原则如何在事故后续处理中得到落实等问题已经成为各界关注的焦点之一。

今年早些时候出台的“两高”司法解释第九条明确了公私财产损失的定义,包括污染环境行为直接造成财产损毁、减少的实际价值,以及为防止污染扩大、消除污染而采取必要合理措施所产生的费用。

相关业内人士分析,“明确将治理和恢复的费用考虑进去,和国际上的作法一致。伤害了谁的利益就要如数赔偿,而污染环境就是侵犯了公众的环境权益,企业必须承担赔偿责任,而且要让环境恢复到污染之前的水平。”

拥有最先进的制度为何却总是执行不力?

根据南方周末今年6月的报道,中石化作为第一家发布《环境保护白皮书》的境内工业企业,联合国全球契约组织领跑者,拥有自己的HSE体系。

HSE管理的目的在于通过制度安排在日常工作中控制风险,最大程度降低可能发生的人员伤害、财产损失和环境污染。HSE制度的核心要素包括:领导和承诺、方针和战略目标、有效组织、评价和风险管理、规划、实施和监测、审核和评审。

HSE制度在西方工业企业中的成功经验,与其完善的信息披露、审计、公众参与等相关制度支撑不无关系。而HSE制度在我国石油行业的执行过程中采取的是“行业自律模式”,政府监管过于“宽容”,“先劝后罚”的策略以及执法不到位的沉疴,表明了政府作用在HSE领域的欠缺。

相关链接

安监总局局长15问:

为什么会发生泄漏?泄漏的原因是什么?直接原因是什么?

管理上的原因又是什么?

为什么泄漏的原油会进入市政排水涵道?是规划的问题还是设计的问题?

是技术上的问题还是管理上的问题?是企业的问题还是政府的问题?

为什么泄漏以后没有采取安全防范措施?

为什么不警戒?为什么不封路?为什么不疏散群众?

为什么不通知群众?为什么引起爆炸?

爆炸的直接原因是什么?

微观点:

◎新京报

输油管线明显存在易燃易爆的危险,绝不该紧挨居民小区,这条新建的输油管线是如何通过评估的?相关设计是否存在缺陷?事故中到底有几许天灾,几许人祸?据报道,2010~2013年,石化企业共发生至少6起重大事故。相关企业是否真正反省与改进,调查是否追究到底?化工行业不能再沿用传统的安全观念和管理模式,公众需要的,是升级整个安全治理系统,在理念上零事故,技术上零缺陷,管理上零漏洞。

◎法制晚报

中石化的生产责任事故不是第一次了,国企出的各种各样的安全事故,更不是第一次。每一次事故后,都能看到痛改前非的决心和表态,但事故依旧出现,人们依旧在承受痛苦与震惊。这时候,应该问一句,那些说好的改进措施呢?那些已经成文的安全条例呢?这些东西能不能保证人民生命财产的安全?部分国有企业,脑子里只有金钱,缺乏最起码的社会责任感,这个时候,就应该质问这些企业:到底有没有安全生产的能力?还要无辜者付出多大的代价?



谁污染环境、谁破坏生态谁付费原则如何在事故后续处理中得到落实等问题已经成为各界关注的焦点之一。 资料图片

追问中石化青岛爆燃事故

贺军

青岛“11·22”事件是国内近年罕见的重大伤亡事件,在央企重大安全事件中也属于极为严重的一次。从现场照片来看,管线爆炸造成沿线居民生活和财产损失巨大。除造成多人死伤之外,管道漏油已流入海洋,造成污染。

令人痛心的是,此次漏油之后的爆燃事件本是可以避免的,事件暴露出的一系列问题值得深刻反思和总结。

出事的输油管道在两年前就已隐患重重,但在两年内,风险问题却未得到任何改进。

为何漏油7个多小时仍未告知公众并采取疏散措施?

从11月22日凌晨3时发现输油管道破裂漏油到10时30分左右发生爆燃,这期间有7个多小时,中石化和当地政府没有任何疏散或提醒群众的通知和行动。

据报道,当地市民反映,早上8点多就闻到明显的油味,但“一直没有有人告诉我们出事了,更不知道这么严重”。青岛市政府副秘书长郭继山未正面回应此问题,只表示爆燃后才知漏油实情。青岛海事部门工作人员则表示,中石化未在漏油第一时间报告海事部门,在输油管线漏油事件发生近4小时后,海事部门才接到青岛港务局

和丽东化工厂的漏油事故报告。

输油管线高风险布局是怎么产生的?发现问题为何两年内没有得到改进?

按照2003年发布的《中华人民共和国国家标准输油管道工程设计规范》,原油管道与城镇居民点或独立的人群密集的房屋的距离不宜小于15米,与工厂的距离不宜小于20米,管道中心距公路用地范围边界不宜小于10米,三级及以下公路不宜小于5米。

但从现场照片看,有的爆炸管线从居民区中穿过,离居民楼最近只有两三米距离;部分爆炸管线与主要街道高度重合。此前中石化已反映情况,称当地的输油管线与市政管网存在严重冲突。这种高风险布局怎么产生的?为什么国家相关安全规定没有得到遵守?

高风险布局并不只是中石化的问题,这与当地近年人口迅速增多、发展失序也有关系。

据报道,中石化管道储运分公司曾在2011年9月和2012年9月发布《中国石化股份有限公司东黄(复)线、东临线隐患整治工程环境信息公告》,称“原本管线所处的郊区现在变为繁华城区,建筑物众多,人口密集,部分管道陆续被占压,导致管道无法抢、维修,即使

一些没有占压的建筑物也离管道较近,无法进行管道防腐层大修”。

为什么央企近年重大安全事故频发?

简单回顾国内近年来重大安全生产事件,大型央企可谓“劣迹”累累。据不完全统计,2010年~2013年,中石油、中石化共发生至少6起重大事故,中石油大连公司竟然一连发生4次。

身为资金雄厚、垄断经营的国企,理应更舍得在安全生产方面投入资金,但为什么事故频发仍不能接受教训,在管理上有所改进?

不能不提的是,在重大伤亡事故的处理方面,国企与民企一直是双重标准:任何民企但凡出现伤亡事故,企业法人总会在第一时间被控制——无论企业规模大小,情况严重的还要判刑。而国企企业法人总可以享受与民企不太一样的“待遇”,即使责任惊人,也是党内处分了事,至多撤职。

在反思问题和教训的同时,决策层应该更多思考未来的国企改革如何进行。建议在保持足够经济资源的同时,在市场层次上减少一些拥有特殊权力的国企,增加一些相对公平竞争、透明运营的市场主体,这是值得努力的方向。

作者为安邦咨询高级研究员

长沙县推进企业环境信用评价

红牌企业可能贷不到款

本报记者刘立平 通讯员谭康美 寻芳长沙报道 记者近日从长沙县环保局获悉,长沙县已正式启动2013年新一轮企业环境行为信用评价工作,分别以绿牌、蓝牌、黄牌、红牌标识对企业环境行为进行评价。

据悉,企业环境信用将纳入人民银行企业征信系统,作为金融机构对企业实施支持贷款、优惠贷款、限制贷款和不予贷款的主要依据。

2013年度长沙县将有8家企业参评。目前长沙县环保局已向上述企业发放《湖南省企业环境信用等级评价告知书》和《湖南省企业环境行为评价登记表》。2014年1月20日前,为企业自查申报及区县补充核实阶段。县环保局设置企业监督举报电话邀请群众参与监督。

省、市、县三级环保部门将根据企业一年来环保行为的信用实情,从污染物排放、环评审批、污染投诉、污染事故、环境行政处罚情况等10个指标进行评价。根据指标,企业环境行为信用等级分为:环境诚信企业、环境合格企业、环境风险企业、环境不良企业4个等级,分别以绿牌、蓝牌、黄牌、红牌标识。

在企业环境行为信用结果运用上,对绿牌企业,环保部门将在评优评先、资金项目等方面给予支持;而黄牌、红牌企业,其项目审查、资金安排、上市安排、行政许可等方面,将受到一定限制。环境信用等级为“红牌”的企业,可能贷不到款。对环境行为存在问题企业和严重违法国家环保法律法规、污染物超标排放、不按期缴纳排污费的企业,长沙县环保局将通过媒体向社会进行公布,督促企业限期整改。

青岛212家企业 配上环境监督员

发挥企业在微观环境管理中的主动作用

本报讯 继2012年引导128家重点企业实施企业环境监督员制度后,今年,青岛市新增了84家企业实施企业环境监督员制度。截至目前,青岛市实施企业环境监督员制度的企业已达212家。

在2013年企业环境监督员制度工作会议暨培训大会上,青岛市环保局新增了84家企业实施企业环境监督员制度,将一些医院、电子加工企业和较小型企业纳入了实施范围,涉及行业有所增加。青岛市环境监察支队相关工作人员就企业环境监督员制度的目的、意义及工作要求向新解的企业环境监督员进行了培训讲解。

相关负责人告诉记者,开展落实企业环境监督员制度工作,有利于切实增强企业环境责任意识,发挥企业在微观环境管理中的主动作用,改善企业环境行为,做到执法与服务相结合,引导守法和强化执法相结合,企业自律与外部监督相结合。

孙俊杰

安陆为企业 建立身份档案

50家重点企业一企一档

本报讯 历时一个半月,湖北省安陆市环保局日前完成了全市50家重点企业的“一企一档”整理录入工作。

据了解,重点企业“一企一档”建档工作是环保信息化建设的基础性工作,也是环境监察、污染源普查、排污申报、国家环保模范城市创建、复查的重要资料。

目前,在建档企业的紧密配合下,安陆市环保局已完成了50家重点企业资料的收集、整理、录入等工作。整个档案包括:企业的环评手续、“三同时”落实情况;原辅材料和主要污染物;环保相关制度的落实情况;排放情况和监测设施、治污设施的建立运行情况;排污费的核算和收费情况等。

据安陆市环保局相关负责人介绍,此项工作为企业建立了“身份档案”,为今后的环保监管、执法、收费等工作打下了坚实的基础。

熊争妍

韩城LNG甲醇联产项目试生产

回收利用煤气等初级产品,年可实现产值16亿元

本报讯 位于陕西省渭南市韩城的陕西龙门煤化工有限责任公司液化天然气甲醇联产项目目前进入试生产阶段。据韩城市副市长李兰坤介绍,项目主要回收利用煤气等初级产品,合成生产液化天然气和甲醇,达产达产后,年可实现工业产值16亿元、税费两亿元。

据介绍,循环经济已发展为龙门煤化工有限责任公司的最大亮点。从原料上,公司选用下峪口矿洗精煤,实现煤炭资源就地转化与深加工增值,既缓解资源外运压力,又提升区域经济增长总量。

从产品构成上,企业通过利用洗精煤生产焦炭,焦炉煤气回收煤焦油、粗苯等初级产品,再生产液化天然气、甲醇、合成氨和尿素,整个生产过程中原料一次投入,将上游的副产品或废气作为下游的原料,形成内部

完整的循环经济产业链。

企业充分利用与韩城二电、龙钢等煤企相邻的条件,将在焦化试产和检修期间产生的焦炉煤气供韩城二电,将干熄焦装置产生的无水分焦炭送到龙钢,还与龙钢实现高炉煤气与焦炉煤气互换互惠。

在节能环保方面,公司投资4亿元把干法熄焦的中压蒸汽用于LNG联产甲醇装置的汽轮机驱动,利用初冷循环水和循环氨水进行冬季取暖及夏天制冷等。这样一来,公司焦化工序能耗与传统工艺相比,每吨焦降低约65kg标准煤,比100万吨级焦化厂每年节约标准煤39万吨。

通过综合利用,公司实现了水、气的循环使用,大幅减少排放,在投入产出率、节能环保等方面达到了国内领先水平。

雷军红

◆本报记者周迎久 通讯员王锦慧

生产车间内,空气清新、干净整洁,工人们紧张有序地操控着全自动的生产设备;生产车间外,草木青翠,一座小型污水处理设施正在运行,清洗设备的污水经处理后再次进入循环使用系统。

在河北晨阳集团,记者看到了不一样的涂料生产企业。

水性漆减少有害气体排放

晨阳集团坐落在河北省徐水县,是目前全国最大的全水漆生产企业。水漆系列产品以水作稀释剂,不含有机溶剂,不含苯、有毒重金属等,无毒无刺激气味,不燃不爆,具有节约能源、降低有害排放等特点,是国家“十二五”重点支持和鼓励的产业。

据最新统计数据,晨阳集团年产量系列水性漆12.5万吨,与同等规模油漆厂相比,在生产和施工过程中分别减少6.875万吨和3.125万吨石油化工品溶剂量,共计减少10万吨。

自主创新推动转型升级

“后工业时代,推进生态环保、低

油漆厂也能没污染?

晨阳集团专注水性涂装研发、生产和推广

碳发展,必须推进产业结构转型升级,发展低消耗、低排放、低污染产业。”晨阳集团负责人表示。

1997年,当油漆还在涂装市场大为畅销的时候,晨阳集团已开始进行绿色水性涂料系列产品的研发与开发。经过10余年研制、生产和推广,现在晨阳集团已是一家全水漆生产企业。在国际上,产品通过欧盟SGS、德国TUV环保检测认证;在国内,产品通过中国环境标志认证、中国船级社认证、CCCF中国消防产品质量认证等。集团牵头制定了水性柳编涂料的行业标准,并参与制定了多项涂料标准。

晨阳集团研发的水性金属防护漆、水性木制品工艺漆、水性柳编漆、水性醇酸树脂等近20余项产品通过了省级科技成果鉴定,技术均达到国际领先水平,其中水性醇酸树脂的研发填补了国内空白。目前,晨阳集团正努力研发能取代聚苯板、保温板的

反射隔热涂料,减少环境污染,消除火灾隐患。

水性涂装前景广阔

传统油漆中50%为有机溶剂,这些溶剂从石油或煤炭中提炼出来,却只是在涂料的成膜过程中起作用,最终会挥发到空气中,不仅浪费了资源,还污染了环境。

西方发达国家涂装水性化比率已达到80%-90%,而我国还不到10%。随着雾霾等污染的加重,涂装水性化已是大势所趋。

现在,晨阳集团已入围中石化油漆涂料合格供应商;防腐、防潮产品成功应用于北京地铁工程。此外,晨阳集团已与国电集团达成战略合作,力推风电行业涂装水性化;与铁路系统联合制定油漆在火车车皮上的应用标准。