

垃圾分类回收需久久为功

A long-term effort is needed to implement garbage classification and collection

22年前的一次洲际旅行,让我大开眼界,见识了海拔最高的一次垃圾分类。在飞机离开北京首都国际机场20多分钟后,瑞士航空公司的乘务员开始分送饮料,之后不断地添加饮料和收回乘客喝空的玻璃瓶和听罐。按常规,这些垃圾不做任何分类,统统倒进垃圾袋,待飞机降落后交机场地勤处理。然而,与其他航空公司不同的是,瑞航的乘务员却对垃圾做了仔细分类,分装在不同的袋子里。

为实施ISO14001环境管理体系认证,促使企业节约能源,再生利用废弃物,降低经营成本,瑞航编制了环保行动指南,内容之一就是开展全员培训,要求3000名乘务员和地面指挥中心员工开展垃圾分类。仅1995年一年,瑞航就回收了2500吨可循环利用的垃圾。废物的分类与回收活动,既增加了收入,变废为宝,又实现了垃圾减量,减少垃圾处置费用。仅1989年到1995年6年间,其垃圾总量减少30%。对那些不能循环再用的垃圾,瑞航通过垃圾焚烧厂回收其热能,用来供暖、降温和发电,年均节省800吨燃油,同时少排放2500吨二氧化碳、2.9吨二氧化硫和2.3吨一氧化氮。

瑞航的环保行动是全方位的,比如他们还通过回收计算机总控中心的废热,每年节省1500吨燃油。为减少员工上下班使用的机动车数量及尾气排放,有1000多名机组人员自愿加入了轿车共享项目(carpool),从而有资格享用机场高速专用道(公交专用道),节约通勤时间,省却了交通堵塞的烦恼。除此之外,公司还积极收集乘务员对垃圾分类的意见,以改善物资采购,便于垃圾分类回收。

以上的画面,再加上赵忠祥老师的画外音,《人与自然》的这期节目着实成了一堂生动的环保课。不过,对于彼时的国人来说,推动垃圾分类回收,多少还有些奢望。至于轿车共享,更是天方夜谭,充其量是环保人士预言式的倡导,以应对

即将因汽车进入家庭而带来的交通拥堵。

进入21世纪,一方面,“垃圾围城”日趋严重;另一方面,垃圾填埋场、焚烧厂建设遭到周边公众的抵制。以2006年北京六里屯垃圾焚烧厂建设受阻为标志,垃圾处理项目“一建就闹,一闹就停”的“邻避”问题开始在国内蔓延。一时间,众多城市深陷垃圾“治也不是,不治也不是”的两难境地。或许正是这样的背景,让2010年上海世博会上的台北馆出尽风头,其“资源全回收、垃圾零掩埋,迈向城市的永续”的参展主题令人关注。自20世纪70年代起,在经历了垃圾露天堆置、卫生填埋、焚烧处理、资源回收、三合一资源回收、垃圾费随袋征收、厨余回收、强制分类9个阶段之后,到2010年全市基本实现资源全回收,垃圾零掩埋,提前10年实现了预期目标,当年生活垃圾较2000年减量达67%,资源回收率达到45%。平均每日的掩埋量从1994年的2500吨减少到2007年的54吨。减量高达97.6%,以致先期规划的新垃圾填埋场已无需兴建。台北的“垃圾之战”长达40余年,其成功与多年广泛开展的环境宣传教育密不可分,此外以“胡萝卜加大棒”的方式把垃圾强制分类收集与垃圾排放计量收费相结合,注重发挥市场机制来激励市民履行环境义务。

在倡导垃圾分类多年后,以《上海市生活垃圾管理条例》正式实施为标志,垃圾“强制分类时代”开始进入我们的生活。这不仅影响到人们生活习惯的改变,更引发公众对于享有环境权益和履行环境义务的深度思考。垃圾源自我们的生活,谁也不能置身度外,只做局外人、旁观者或批评家,唯有人人参与,方能让生活更美好。历史的经验表明,这是一场考验我们意志、决心和耐心的持久战,而非速决战,需要我们坚持不懈、锲而不舍、久久为功。■

