

全国性危险化学品企业紧急排查进行中——

让危化品不再成为“定时炸弹”

天津港“8·12”瑞海公司危险品仓库爆炸事故发生后,一场全国范围内的危险化学品企业紧急排查正在迅速展开。其中北京明确将暂停生产和经营剧毒化学品及易爆危化品;广州宣布危爆单位进入一级防控状态。

危化品爆炸事故产生的叠加效应,加剧了公众对城市安全的焦虑。危化品在储存、运输以及事故救援方面的短板,都可能构成重大安全隐患。只有企业一丝不苟执行相关规程,监管部门严格执法成为常态,才能让危化品的危害远离生产与生活。



全国范围排查危化品“隐患”

天津港“8·12”爆炸事故发生后,国务院安全生产委员会14日发出紧急通知,决定立即在全国范围内深入开展危险化学品和易燃易爆物品专项整治。8月22日召开的国务院安全生产委员会全体会议又强调,扎实推进全国安全生产大检查,以危化品和易燃易爆物品安全专项整治行动为重点,一个一个企业、一个一个环节、一个一个岗位落实责任,全面排查和整治安全隐患,强化危险化学品项目规划、立项、设计、建设和日常监管等全过程监管。

北京:暂停生产和经营易爆危化品

北京市安监局相关负责人介绍,从8月17日至9月6日,北京剧毒化学品和易爆危险化学品生产、经营单位需暂停生产经营活动,并对化学品实行封库储存。9月中旬完成对全市所有危险化学品生产、经营企业、重大危险源企业和烟花爆竹经营企业的检查。

此次检查中,将特别关注氰化物等剧毒化学品、硝酸铵等易制爆危险化学品的特殊管控措施,严格流向管理。对违法生产、经营、储存、使用和运输的行为,严肃查处。还专项整治石油化工、罐区、液氨非制冷等一系列重大危险源,加强避雷、防静电设施的检修、检测和现场电气设备防爆的安全管理。

此外,北京市将加速整合危险化学品物流企业GPS监控平台、高速公路交通运行监控系统、公安交警交通安全管理系统等信息系统资源,统一和规范地方政府危险化学品事故接处警平台。

江苏:每天管理1万多辆危化品车辆

江苏是全国化工大省,列入监管的危化品运输车辆单位共有945家、车辆3万余辆、驾驶人近2.7万名。监测数据表明,每天行驶在江苏各地路面上的危化品运输车在1万辆次以上,剧毒化学品发证量占全国的20%。

今年年初,江苏警方联合省交通运输和安监部门在全省建设推广“一车三方”安全监管平台,三方派人进驻监控中心,借助GPS定位系统,对全省重点营运车辆的运行轨迹进行实时监测,实施动态监管。

8月16日凌晨3时许,新沂市一家物资公司的一辆危化品运输车悄悄驶上高速公路,结果很快便被值班民警通过“一车三方”监管平台发现并予以制止。在江

苏,凌晨2时至5时属于危化品运输车辆禁行时段。

8月中旬以来,江苏警方会同安监、交通运输等部门启动检查内容包括运输企业、车辆、驾驶人和通行道路的危化品运输车辆安全隐患“四项排查”。截至目前,已将全省945家危化品运输企业全部排查一遍,共排查出391辆逾期未检车辆,全部责令企业一律停运,限期整改。行动以来,共查处危险化学品运输车交通违法行为220多起。

广州:危爆单位进入一级防控状态

在天津港爆炸事故发生后的第二天,广州宣布危爆单位进入一级防控状态。广州市召开紧急会议,部署开展广州市环境安全风险防控工作。

专门组织排查危险化学品企业,重点检查了广州石化和危险化学品的聚集区南沙小虎岛化工园区,督促企业做好应急物资储备、开展应急演练、编制应急预案三项防控工作。截至8月18日,共检查企业36家,发现并当场责令整改环境安全风险隐患问题3个。

武汉:危化品仓库距居民区仅60米

湖北省的情况似乎更严重一些。据突击检查数据显示,湖北省有重大隐患的危险化学品生产、存放、运输企业132家;而武汉危险化学品生产、储存、经营、运输单位有1598家。

武汉官方近日披露,当地检查组“到阳逻开发区武汉新港集装箱有限公司(下称‘武港集箱’)和武汉国际集装箱有限公司(下称‘武国集箱’),突击检查危化品港口储存安全,发现多处安全隐患”。对此,检查组现场下达隐患整改通知书。武汉市安监局负责人要求有关部门督促两家企业切实落实安全生产主体责任,确保隐患整改到位。

记者8月19日在实地走访上述两家公司时发现,武汉官方披露的武国集箱危化品仓库离居民区仅一街之隔,直线距离不足60米;武港集箱的街对面,也正在修建一个名为“佳阳翠湖里”的商品房楼盘。

然而,当地居民对身边的“炸药桶”却浑然不知,“万一发生类似天津港的爆炸事故,我们住这么近,逃生都来不及”“天津的万科楼盘离瑞海还隔了600米,我们这儿相隔顶多60米,万一出事后果不堪设想。”当地居民得知此事后十分惊愕。

危化品“危”在三大环节

中国物流与采购联合会危化品物流分会秘书长刘宇航对记者表示,对危化品的运输和仓储各环节,国家都有明确法规和标准,大多数企业都是遵守和高于这些要求的,企业内部也都有严格的操作规范和流程,从理论上可以完全避免事故的发生,但不排除实际操作过程中出现失误或者误差。

近年,我国道路运输危险货物的数量在不断增长,其中剧毒氰化物、易燃易爆物的体量也越来越庞大。但危化品仓库却严重短缺,一些经济发达地区的危化品仓库缺口达到百分之三十以上。

危化品仓储供不应求,再加上一些仓储设施布局不合理,导致一些非法经营者大肆发展“黑仓库”无照经营。这些仓库设施简陋,管理混乱,规模不大,数量不少,分布在各个角落,给城市安全带来很大隐患。

在运输环节,危化品也面临较大隐患。资料显示,中国现有道路危险货物运输企业1万多

家,运输车辆超过30万辆,但整个行业集中度低,中小企业的市场份额占据“大半江山”。

刘宇航介绍说,一些危化品物流车看似登记在某个企业下,但实际只是一种“挂靠”。车辆驾驶员缺乏安全知识培训,不了解所运输危化品的特性和事故处理方法,导致发生事故时无法采取正确措施,错失抢险时机。

目前,危化品物流行业中“压低价格,恶性竞争”的现象比较普遍,而恶性压价是以牺牲运输的安全性为代价的,“个别罐体生产厂家生产的罐体较薄,已低于国家标准,却受到不少小企业的追捧”。

缺乏专业的救援机构也是中国危化品行业发展面临的障碍之一。刘宇航介绍说,一些小公司的车辆上根本不会按照规定标识出运输的货物类别和燃烧、倾覆等情况发生后的处理方法,导致事故发生后,赶来的消防人员也一筹莫展。而一些专业的事故处理团队也基本是企业自建。

危化品管控治标更要治本

一些地方的危化品“紧急排查”在收获普遍赞同的同时,也有人担忧,事故发生后的紧急排查会不会是一次“临时抱佛脚”,而轰轰烈烈的排查之后,是否又将陷入“治标不治本”的循环?

开展安全隐患紧急排查,是公共安全事故发生后的通例。用紧急排查来杜绝悲剧重演,是当务之急。但安全问题从来不是流于表面的。著名的海恩法则早已警示,每一起严重事故的背后,必然有29次轻微事故、300起未遂先兆,以及1000起事故隐患。而如果相似的问题一再出现,背后往往能提炼出近似的根源——观念的懈怠、责任的缺失,或是制度的

漏洞。

习近平总书记关于天津爆炸事故的重要指示明确指出,各级党委政府要坚决落实安全生产责任制,切实做到党政同责、一岗双责、失职追责;生产单位要强化安全生产第一意识,落实安全生产主体责任,加强安全生产基础能力建设。

在一场特大公共安全事故发生后,各地找准这些问题及其背后暴露的缺失和短板,都是“紧急排查”的题中应有之意。

这场由危化品而开始的紧急排查尚待向纵深领域行进;同时,在日常层面强化责任、改变陋习,更应是常态之举。这方面,容不得执行者有半点懈怠。

(据新华网)