



低碳发展:占领后危机时期制高点

全国政协委员吴焰:
加快发展环境污染防治责任保险

■本报记者 于宛尼

环境污染责任保险是一项国际上普遍采用的能较为有效地应对环境污染问题的绿色保险制度。然而由于缺乏健全的法律法规保障,政策支持力度不足,缺乏污染损害的赔偿标准,目前我国环境污染责任保险发展十分缓慢。为此,全国政协委员、中国人民保险集团股份有限公司董事长吴焰在提案中建议进一步完善环境污染责任保险制度。

首先,进一步建立健全环境污染防治法律法规体系。在国家和地方立法中纳入环境责任保险的相关条款,尽早出台环境责任保险专门法规。配合今年7月1日实施的《侵权责任法》,制定有关环境污染侵权责任的条例,明确环境污染损害赔偿的权限等;

第二,明确环境污染责任保险制度建设的强制性方向以及过渡措施。参照国际惯例,确立环境污染责任强制保险制度的建设方向。在该制度实施前,建议建立政府部门、保险公司、第三方合作互动机制;

第三,为环境污染责任保险发展提供必要的政策支持。建立环境污染责任保险参保企业保费财政补贴制度,以及对承保公司的税收优惠机制,将给予企业的税收优惠待遇与企业环境污染保险事故发生情况挂钩,减轻企业负担。设立环境污染损害赔偿基金,以支付重大环境污染事故超赔部分等。发展权威、独立的风险与损失评估机构,评估环境污染经济损失和经济赔偿价值。

全国政协委员鲍义志:
重视“可燃冰”前瞻性战略研究

■本报记者 徐福平 车辉 赵福中

“国家应该高度重视青海‘可燃冰’的前瞻性战略研究,加快我国新能源开发。”鲍义志3月4日在北京会议中心接受记者采访时说,“新能源产业是低碳经济的重要组成部分,陆城‘可燃冰’的发现对于优化我国能源结构具有十分重要的意义,同时对于我国能源安全也至关重要。”

据介绍,“可燃冰”外表像冰,却遇火即燃,比人们平时使用的天然气更为纯净、清洁无污染,是名副其实的绿色能源。据粗略分析,我国陆城“可燃冰”的储量相当于350亿吨当量。

“目前在有关能源安全研究方面,西方一些国家将‘可燃冰’的研究与开发技术视为国家机密加以保护,所以我们要在自主研发的基础上开展国际合作,这样才更符合国家能源安全。”鲍义志委员对此十分忧虑。

为此,鲍委员建议:一、尽快建立一个“天然气水合物”科学研究中心,统一管理和协调全国科研开发工作,并在已发现“可燃冰”的地方成立研究所,制定相应的科学规划及目标,并锻炼造就一批后备专家和人才;二、加大对陆城“可燃冰”的勘探力度,摸清陆城“可燃冰”的分布、储量,为今后的保护、开发与利用打下坚实的基础;三、利用节能“可燃冰”勘探研究成果,系统、全面地制定我国自主研发“可燃冰”的方法;四、由于青海发现的陆城“可燃冰”埋藏浅,较海域“可燃冰”更容易开采,在条件成熟的时候应尽早进行试探性开采,为摸索开发经验提供科研平台。

全国政协委员孙太利:
尽快修订装修材料环保标准

■本报记者 车辉 赵福中 徐福平

尽快修订装修材料环保标准,降低人造板材中的甲醛含量,让百姓生活环境更加绿色健康。这是全国政协委员、天津市庆达投资集团有限公司董事长孙太利的提案中建议的。

孙太利说,目前我国木制家具年产量超过1亿件,根据质监部门的抽查显示合格率仅为69.3%,不合格的原因主要是甲醛释放量超标。甲醛已被世界卫生组织确定为致癌和致畸物质。

为此,他建议,应尽快修订现行的人造板及其制品甲醛释放量标准,严格限制含甲醛人造板在儿童家具、玩具、医院、学校等敏感人群和环境中的使用,并对人造板产业实施技术改造战略,对购买无甲醛产品的消费者实施适当的让利补贴。

孙太利认为绿色建筑的目标在于实现节能、节水、节地、节材,保护环境和减少污染,更注重人的舒适以及人与自然环境的和谐。他们通过调研发现,从降低内外热交换的外墙保温材料,到带有冷热桥隔断的新型窗框,到辐射低、保温性能高的中空玻璃,到能将80%阳光遮挡于墙外的遮阳卷帘,再到充分利用地下热能保持房间恒温的地源热泵,这一系列节能措施的使用,能使一些项目的建筑节能率达到85%。

他认为,“眼前从低碳领域来讲,最大的劲是投入大、产出小、成本高、效益低。只要有一项节能环保领域的重大突破,就会打开一个缺口,甚至可能会产生一场低碳的产业革命。”

全国人大代表岳国君:“纤维素制乙醇是一项重要的战略性技术,即使短期内无法商用,也要进行技术储备。中国在生物能源技术的掌握上绝不能落后。”

生物能源:发展新能源中不可逾越的一个坎儿



■本报记者 蒋 茜

“太阳能、风能只能解决能源问题,不能解决吃、穿等问题,只有生物能源能提供碳源。”3月6日,长期从事燃料乙醇研究的全国人大代表、中粮集团总裁助理岳国君在接受本报记者专访时说,“世界经济的发展趋势是由经济到糖经济,生物能源是发展新能源中不可逾越的一个坎儿。”

与风能、太阳能相比,燃料乙醇燃烧虽然放出二氧化碳,但是由于生产燃料乙醇的植物在生长过程中本身又吸收二氧化碳,从循环角度来讲是符合低碳概念的清洁能源。

从替代能源角度来看,电能可以通过风能、太阳能、核能等能源来转化生产,但是它们无法生产或替代车用液体运输燃料。对中国这样一个主要原油进口国而言,乙醇等生物燃料无疑有助于减少对石油进口的依赖。

然而,硬币的另一面是,生物燃料与食品作物竞争土地、肥料和水,“与人争粮”、“与粮争地”的争议由此而起。正因如此,相比太阳能、风能等新能源近年来的风生水起,生物能源在我国的发展似乎不那么顺风顺水。

对此,岳国君说:“技术的发展,认识的改变都需要积累,总体来说中国生物能源发展很好,目前在总量上排第三,仅次于美国和巴西。”

作为中粮集团生化能源事业部总经理,岳国君见证了粮食巨头中粮在这一领域规划布局的全过程。

第一代燃料乙醇是用玉米等陈化粮制乙醇。中粮集团通过一系列资本运作,掌控了3家陈化粮燃料乙醇定点企业,其中丰原生化



是国内最大的燃料乙醇生产企业。

2007年,国家发改委明确表示,将不再利用粮作为生物能源的生产原料。此后,中粮开始拓展木薯、红薯、甜高粱等非粮作物项目,并提出2010年生产燃料乙醇310万吨、占全国60%市场份额的目标。

但受到价格上涨、供给季节性、种植结构调整等多种因素制约,原料来源始终是个难以突破的瓶颈,这使得传统非粮作物作为乙醇原料的比较优势不明显。

纤维素制乙醇成为可持续发展的新选择。秸秆、林业废弃物等富含纤维素,在我国每年可利用量达到6亿吨。而这场第二代生物燃料乙醇的“竞赛”,成为真正意义上技术实力的比拼。

岳国君告诉记者:“中粮集团早把眼光放在了纤维素制乙醇上,并取得了较快进展。到目前为止,中粮集团已经拥有36项燃料乙醇

方面的专利,其中,和纤维素制乙醇相关的有14项。”

中粮的竞争对手河南天冠集团于2008年5月8日研制建成了我国首条年产5000吨纤维素制乙醇项目生产线。

但对这些企业而言,如何降低成本仍然是一个难题。“100步走了99步,只差一步了。纤维素制乙醇的核心技术一旦突破,会迅速降低成本,实现规模化生产。”

令岳国君自豪的是,这一领域的科研水平,我国与世界领先国家水平站在了同样的高度。“这个领域的研发投入很大,难度很大,仅靠一己之力是不行的。我们作为组织者,联合中石化、中石油以及大学、科研院所等方方面面的力量共同进行研发,由此获得核心技术。”

在他看来,“纤维素制乙醇是一项重要的战略性技术,即使短期内无法商用,也要进行

技术储备。中国在生物能源技术的掌握上绝不能落后。”

中粮、中石化和全球工业酶制剂主导企业诺维信三方签订共同发展纤维素制乙醇技术框架协议一年后,项目取得重大进展。3月3日,诺维信中国总裁柯铭称,已经研制出新型酶制剂,可将生物燃料成本降至2美元/加仑,与当前国际市场的汽油价格持平,而三方的合作项目有望于明年底开工建设。

按照《可再生能源中长期发展规划》,到2010年,中国将增加非粮原料燃料乙醇年利用量200万吨,年利用量为300万吨。到2020年,生物燃料乙醇年利用量将达到1000万吨,前景诱人。

岳国君和其他两位同事参加了去年末召开的哥本哈根会议。“现在是后哥本哈根时代,全球经济从能源依赖型转向技术推动型。低碳经济发展过程中,企业面临种种机遇、挑战甚至危险,西方发达国家正在试图建立新的经济秩序,所以不适应低碳经济发展的东西要赶快淘汰,以前是自然淘汰,现在是强迫淘汰。”

除了在生物能源领域布局,中粮也力图在主业上紧跟低碳经济发展的步伐。“我们正从原料加工为主转向市场和科技支撑为主,要建立全产业链的食品企业,塑造完整的价值链后就能优化流程、降低成本。”

事实上,低碳经济与粮食企业也密切相关。以葡萄酒为例,越来越热的地球已经令全球葡萄酒行业的持续稳定发展受到挑战。科学研究表明,气温的上升将使一些葡萄酒特有的香味丧失,红葡萄的颜色将变淡,而一些白葡萄品种甚至极有可能消失。

正因如此,低碳发展思路将贯彻到中粮全产业链的各个环节。比如,2008年,国内首个葡萄酒企业废水处理系统及生态建设工程项目在长治葡萄酒昌黎产区的华夏酒厂投入使用。日处理有机废水500立方米,主要用于附近葡萄园及周边花草树木等景观的浇灌,保证了生产废水的无害化处理及零排放,被业内认为开启了中国葡萄酒循环经济的先河。

碳管理,管理好了是资产,管不好就是负债。对碳管理的话题,全国人大代表金志国更愿意用上市公司熟悉的资产负债表来表述。他表示,既然大趋势已定,就要利用目前的缓冲时机,提升企业碳资产管理价值,力争成为未来低碳经济的领跑者。

就算是世界500强,谁不赶紧“转绿”,谁到最后就会被排除到500强之外,甚至破产。

全国人大代表黄鸣认为,低碳经济是本世纪以来中国最大的一次机会。他呼吁中国能源界、企业界人士尽早重视低碳经济。

你要钱我要命,这是我常和企业说过的。一句话,环评不能过关,再好的项目也坚决不能上。

全国人大代表周多明表示,环境问题事关广大人民群众的身心健康,企业在追求经济效益之前一定要注重社会效益。

归根到底,低碳经济能否发展,要看这些行业能否赢利。

全国政协委员胡里清建议,要发展低碳经济,就要新能源、环保技术实现产业联合。他说,本来这些行业都是新生行业,产业规模小,产品成本高,并不具备市场优势,在这些细分行业内部要“相互倚靠”,以共同应对来自传统行业的挑战。

如果仍强化GDP、经济发展速度等考核指标,低碳经济之路恐怕不能很顺。

全国政协委员郑惠强表示,国家在转变经济发展方式的同时,相应指标体系也要转变,建立起包括优化产业结构、促进均衡发展、促进绿色发展、促进共享发展等在内的“绿色指标”。

建设以特高压电网为骨干网架,各级电网协调发展,具有信息化、自动化、互动化特征的坚强智能电网,将推动低碳经济发展。

我国清洁能源迅猛发展,而电网成为制约其发展的环节。全国政协委员朱长林认为,将智能电网首次写入政府工作报告,将极大加快我国清洁能源的健康迅速发展。

现在无论是做加法,或是做减法,它的本质还是要落实节能减排,这是实现低碳发展的一个途径。

在河北保定,就连公共场所的椅子面,都是太阳能面板做成的。而企业也在原有的产业基础上投入新的低碳产业,更有的企业通过技术创新等,来降低对物质的消耗和对能源的依赖。全国人大代表张建恒解释说,这是保定探索低碳之路的“加减法”。

过去,万向在发展低碳产业的时候,国家没有政策,有很多不理解,能不能良性发展心存疑虑。现在国家重视低碳经济的发展,给企业吃了颗定心丸。

国际金融危机使得新能源汽车产业的发展机遇提前到来,促使我国尽快制定新能源汽车的国家标准,全国人大代表鲁冠球直言万向又赶上好时机了。

只要注重节能、环保等新技术、新材料的创新应用,传统行业也能通过低碳经济实现持续增长。

全国人大代表高德康表示,发展低碳经济,转变经济增长机制,实现人与自然环境的和谐,企业的责任最为重大,要勇于承担社会责任。

(李芳 摄)

高铁:绿色交通工具由制造向创造蝶变



二是中国南车去年海外签下总额创纪录地超过了12亿美元,同比增长超过60%。更为重要的是,该公司去年出口产品发生了重要的结构性变化,其中整车出口占到出口总额的80%以上,动车组、城轨地铁等高附加值产品更是占据了全年签约额的70%以上。

中国南车决策层认为,在国家战略和国际大背景下,“中国制造”从低端向高端转型升级是必然的。凡是技术创新起步早、自主创新能力强、产业升级效果好的企业,在这次金融危机中都体现了较强的抗风险能力。

自主创新的关键是掌握核心技术。中国南车围绕动车组九大核心技术的研制精心布局,以旗下整车制造骨干南车四方股份公司为牵头单位,形成一条产业链。

牵引电传动系统技术被誉为动车组的“机芯”。IGBT是“机芯”的核心元器件,作用好比电脑的“CPU”,其技术长期被西方垄断。南车株洲所在国内率先开展交流电传动系统集成技术的研究,先后投资20多亿元,成功实现了IGBT模块的国产化,使我国成为世界上少数掌握动车组“机芯”技术的国家。

“通过艰辛努力,仅高速列车一项,中国南车就申请具有完全自主知识产权的专利300多项。”据全国人大代表、中国南车株洲机车有限公司董事长李志轩介绍,“牵引传动系统这一‘中国芯’的研制成功,更让大功率电力机车的国产化率提升到92%以上。”

全国人大代表晏平:低碳经济和新能源战略正在成为西方发达国家占领国际市场的制高点,践行“绿色发展,和谐共赢”核心价值观的玉柴,有责任在新一轮的争夺中获取民族工业的话语权

玉柴:做“最大活动污染源”控制者



■本报记者 杨兆敏 庞慧敏

通讯员 李春梅

我们就感觉到危机带来的寒意,并提出苦练内功迎接挑战,提升内部管理,大搞降成本工程,并及时整合产品平台,调整产品策略。

我们瞄准中轻型工程车市场和农机市场大幅度增长的机会,有针对性地开发产品。5个多月,就取得20多项突破成果,带动了玉柴全系列四缸发动机和传统中型发动机市场的全面增长,并抓住了扩大内需带来的农机具补贴商机,农用柴油机销售同比增长154%。

这个过程中,我们切实感受到玉柴品牌的力量。自由选择的市场,肯定是货比三家,谁来买谁的。

记者:“后危机”时代,玉柴将如何布局?

晏平:不论发展得快还是慢,企业“健康”最重要。为此,我们确立了“练内功,保目标,筑后劲”的经营方针,2010年销售收入跨越100亿元大关的经营目标。

在战略布局上,大力构筑“发动机产品链”、“工程机械产品链”优势,打造全球最具价值、最有竞争力的黄金产品链。去年已有所动作;进军大型船用动力市场,玉柴资源首台船用发动机已下线;为抢占重卡高端市场,玉柴联合动力股份有限公司已在芜湖开工;重卡产品已经成为国内产品型谱最完备的中小型全液压挖掘机制造商,并正式启用“玉柴重工”品牌。

玉柴的奇迹是如何创造的?有什么经验可以分享?带着这些问题,记者在两会期间采访了全国人大代表、玉柴集团董事局主席晏平。

业绩“三超”,源于提前“御寒”

记者:2009年玉柴取得了超预期、超同期、超历史的“三超”业绩。除本身具有产品线的优势外,玉柴还采取哪些措施?

晏平:危机时代,不是没有需求,只是需求发生了转移。早在2008年第四季度,

低碳节能高效发动机投入公路运输,每台车每年至少能够减少二氧化碳排放5吨。

通过这项开发,玉柴形成了国内领先的发动机小型化集成开发能力,这是玉柴不断提升自主创新能力的又一体现。

记者:玉柴还与美国卡特彼勒公司合资成立了再制造公司。

晏平:玉柴拥有新合资公司51%的股份,合资公司为玉柴和部分卡特彼勒的柴油发动机及零部件提供再制造服务。

再制造是利用尖端技术,减少废物排放、降低对制造新零件所需原材料的需求,既节约能源又保护环境。卡特彼勒是全球最大的再制造企业。玉柴也是在为中国汽车零部件产业发展寻找新路。

记者:玉柴早就提出要做“最大活动污染源”控制者。这些举动,应该也是为兑现这个承诺。

晏平:所有成果,都是围绕着国家新型能源、节能等重大发展战略所做的技术储备,也是责任意识的体现。一直以来,玉柴以不断推出国内领先技术的方式,来积极履行自己的社会责任,为社会可持续发展作出贡献。

低碳经济和新能源战略正在成为西方发达国家占领国际市场的制高点,践行“绿色发展,和谐共赢”核心价值观的玉柴,有责任在新一轮的争夺中获取民族工业的话语权。玉柴也有这样的能力。

搭建事业发展平台,形成企业凝聚力

记者:玉柴的能力和信心从何而来?

晏平:拥有创新能力。创新是企业发展的

永恒主题,在玉柴,创新已经融入企业发展的DNA中。不论是在研发规划、人才规划还是财务制度安排上,都始终把创新放在最重要的位置。在