用绿色政绩为民造福

两会观察

◆程维嘉

习近平总书记在参加十三届全国人大三次会议内蒙古代表团审议时强调,“必须把为民造福作为最重要的政绩”,“生态环境保护就是为民造福的百年大计”。这为经济社会发展指明了方向,即用绿色政绩为民造福。

良好生态环境,是最公平的公共产品,是最普惠的民生福祉。推动经济社会发展,归根到底是为了不断满足人民群众对美好生活的需要;而在人民群众对美好生活的需要中,人民日益增长的优美生态环境需要是其中一项重要的诉求。党团结带领人民进行革命、建设、改革,根本目的就是为了让人民过上好日子;但是假如为了GDP牺牲了生态环境,到处是雾霾、黑臭水体、被污染的土壤,人民哪里还有好日子可言?可以说,保护好生态环境就是为人民造福,生态优先就是人民至上的生动体现。让绿色政绩多一点,人民的满意才会多一点,离好日子也就更近一步。

在思想上,保持加强生态文明建设的战略定力。“战略”决定了发展的方向和目标,“定力”决定了战略实施的可持续性。保持加强生态文明建设的战略定力,才能为实现经济社会高质量可持续发展提供重要支撑。

小康全面不全面,生态环境很关键。今年是全面建成小康社会和“十三五”规划收官之年,也是打赢污染防治攻坚战的决胜之年。在这一关键时期,我们应当认识到,生态文明建设是一项复杂的系统工程,不可能毕其功于一役;生态文明建设的成果来之不易,稍有懈怠便可能前功尽弃。各地各部门要深刻认识到“生态文明建设是关系中华民族永续发展的根本大计”,站在新时代党和国家事业发展全局和中华民族永续发展的高度,以“功成不必在我”的境界,树立起久久为功的生态政绩观。

在疫情防控常态化形势下,即使面临受疫情影响的经济下行压力,总书记仍然频频考察和强调污染治理、生态保护。这充分说明,决不能因为疫情防控形势复杂、经济社会发展压力加大而放松对环境治理的要求,决不能半途而废、重回老路;而是要咬定青山不放松,下定决心爬坡过坎,在遇到困难时不退缩、不动摇,把生态文明建设不断向前推进。

在道路上,牢固树立生态优先、绿色发展的导向。保持加强生态文明建设的战略定力,关键在于正确处理经济发展和环境保护之间的关系,必由之路是以生态优先、绿色发展为导向实现高质量发展,重点和难点在于要以新发展理念为指导,调整结构,转变经济增长方式。

实践证明,忽略生态优先、唯GDP的发展模式是不可持续的,无法顺应时代和人民的要求,这方面我们有很多教训。比如,内蒙古在曾经一个时期发展依靠矿产,虽然经济增速很快,但草原千疮百孔、伤痕累累,不仅留下了破坏自然生态的后患,更有污染政治生态的后患。近年来内蒙古转变发展方式,锡林郭勒盟目前已把全盟60%以上的区域划入生态保护红线,不再在草原新上矿山开发项目;乌兰察布以绿色农畜产业“铺路架桥”谋发展,马铃薯、燕麦都打出了名气。这充分说明,保护生态环境就是保护生产力,改善生态环境就是发展生产力,绿水青山就是金山银山。

今年我国不设全年经济增速具体目标。政府工作的着眼点不再是搞强刺激,而是着力化危为机,贯彻新发展理念,在优化结构上多下功夫,在探索绿色高质量发展上把握好新的机遇。

如果说建设生态文明是需要长期坚持的持久战,那么当前最紧要的任务是在目标阶段内解决严重影响人民生产、生活的突出污染问题,这就需要我们勠力攻坚,持续打好蓝天、碧水、净土保卫战。

三大保卫战针对重点领域,抓住薄弱环节,时间紧、任务重、难度大,是一场大仗、硬仗、苦仗。只有把污染防治放在各项工作的重要位置,提高生态环境治理成效,突出依法、科学、精准治污,细化举措,层层抓落实,才能夺取胜利。

“十三五”规划确定的9项约束性指标有7项已经提前1年超额完成,1项已达到时序进度,还有1项优良天数比率指标未达到2019年度目标要求。当前打赢打好污染防治攻坚战面临的形势依然严峻复杂,这就需要各级领导干部持续提升执政能力,把握好发展和保护之间的平衡,加紧落实战略部署,用污染防治的攻坚成果给党和人民交上满意的答卷。

做好内蒙古生态文明绿色发展的大文章

◆黄承梁

5月22日,习近平总书记在参加十三届全国人大三次会议内蒙古代表团审议时强调,坚持以人民为中心的发展思想,保持加强生态文明建设的战略定力,牢固树立生态优先、绿色发展的导向,持续打好蓝天、碧水、净土保卫战,把祖国北疆这道万里绿色长城构筑得更加牢固。

这是习近平总书记连续三年参加内蒙古代表团审议,连续三年就生态文明建设、绿色发展做出重要论述,体现出以习近平同志为核心的党中央对马克思主义人与自然关系始终如一的深邃把握,对持续加强生态文明建设战略定力的坚定不移,对打赢脱贫攻坚战的坚强决心,对走生态优先、绿色发展为导向高质量发展新路子的战略信心。我们要深刻认识、全面把握习近平总书记三次参加内蒙古代表团审议时做出重要论述的丰富内涵、战略用意,持续做好内蒙古生态文明、绿色发展的大文章。

做好内蒙古生态文明、绿色发展的大文章,必须深刻把握内蒙古自身生态系统独特的战略地位。

内蒙古东、南、西依次与黑龙江、吉林、辽宁、河北、山西、陕西、宁夏和甘肃8省区毗邻,跨越东北、华北、西北三北区和黄河、额尔古纳河、嫩江、西辽河四大水系,有森林、草原、湿地、河流、湖泊、沙漠等多种自然形态,是一个长期形成的综合性生态系统。内蒙古生态状况如何,不仅关系内蒙古自治区全区和毗邻省份各族群众生存和发展,而且关系华北、东北、西北乃至全国生态安全。

三年来,习近平总书记反复强调,内蒙古构筑我国北方重要生态安全屏障,是立足全国发展大局的战略定位,必须以更大的决心、付出更为艰巨的努力,把祖国北疆这道风景线建设得更加亮丽。

做好内蒙古生态文明、绿色发展的大文章,必须从战略高度深化生态文明建设“四个一”的战略认知。

2019年3月,习近平总书记在参加十三届全国人大二次会议内蒙古代表团审议时强调,党的十八大以来,我们党关于生态文明建设的思想不断丰富和完善。在“五位一体”总体布局中生态文明建设是其中一位、在新时代坚持和发展中国特色社会主义基本方略中坚持人与自然和谐共生是其中一条方略、在新发展理念中是绿色是其中一大理念、在三大攻坚战中污染防治是其中一大攻坚战。这“四个一”体现了我们党对生态文明建设规律的把握,体现了生态文明建设在新时代党和国家事业发展中的地位,体现了党对建设生态文明的部署和要求。今年在十三届全国人大三次会议内蒙古代表团的审议,仍然明确要求保持加强生态文明建设的战略定力。这都再次凸显出生态文明建设的战略地位。

党的十八大以来,以习近平同志为核心的党中央创造性地提出和确立了一系列新理念、新思想、新战略,他们既构成了习近平新时代中国特色社会主义思想的重要内容,也成为习近平生态文明思想产生的时代依据和时代背景。必须以习近平新时代中国特色社会主义的整体思维、马克思主义整体研究的认识论、方法论和实践论,坚持生态文明建设和经济社会发展二者浑然一体内在逻辑的统一,不孤立地就环境保护谈环境保护、就生态文明谈生态文明。必须深刻认识到,中国特色社会主义进入新时代,就是要实现和解放绿色生产力,建设人与自然和谐的现代化。建设生态文明本身也是发展,就是绿色发展、就是高质量发展。始终如一做好内蒙古生态文明、绿色发展的大文章,也必须在“四个一”这样的大逻辑、大框架、大战略中,全方位探索和谱就新时代内蒙古发展新篇章。

做好内蒙古生态文明、绿色发展的大文章,必须决心走出以生态优先、绿色发展为导向的高质量发展新路子。

2018年十三届全国人大一次会议上,习近平总书记在参加内蒙古代表团审议时说:“内蒙古产业发展不能只盯着羊、煤、土、气,要大力培育新产业、新动能、新增长极。”2019年,在参加十三届全国人大二次会议内蒙古代表团审议时,习近平总书记又指出,保护生态环境和发展经济从根本上讲是有机统一、相辅相成的。不能因为经济发展遇到一点困难,就开始动铺摊子上项目、以牺牲环境换取经济增长的念头,甚至想方设法突破生态保护红线。在我国经济由高速增长阶段转向高质量发展阶段过程中,污染防治和环境治理是需要跨越的一道重要关口。他要求内蒙古努力探索出一条符合战略定位、体现内蒙古特色,以生态优先、绿色发展为导向的高质量发展新路子。今年同样如此。

可以说,习近平总书记三次参加内蒙古代表团审议时关于内蒙古坚持走以生态优先、绿色发展为导向的高质量发展新路子的重要论述,是从全局的、战略的、经济学的高度,就坚持以新发展理念引领推动高质量发展、加快构建生态文明经济体系的深刻阐述和战略要求,深刻揭示出新时代中国特色社会主义经济建设的显著标志所在,充分彰显了我们党坚持绿色发展、建设人与自然和谐社会主义现代化的价值取向和建设美丽中国的历史使命。习近平生态文明思想,既是关于自然价值、自然生产力、环境民生福祉、生态命运共同体等理论创新要素的思想理论体系,同时本身就是当代中国关于“什么是绿色发展、为什么要绿色发展、怎样坚持绿色发展”的新时代中国特色社会主义政治经济学,是引领人类文明由工业文明向生态文明转型的理论经济学、生态经济学、产业经济学。内蒙古做好生态文明、绿色发展的大文章,是新时代中国特色社会主义走以生态优先、绿色发展为导向高质量发展新路子全国“一盘棋”战略的必然要求,尤其对于科学揭示资源型欠发达地区在推进新型工业化进程中有效破解传统发展与保护“二元悖论”,实现新旧动能转换,自觉走出一条不以牺牲资源环境为代价的基于生态优先、绿色发展导向的高质量发展新路子,具有十分独特的示范意义。

作者系中国社会科学院生态文明研究智库理论部主任

两会声音

全国人大代表、安徽省生态环境厅厅长徐恒秋:

完善跨省界生态补偿法规体系

◆本报记者张春燕

“新安江生态补偿机制我们已经成功进行了3轮试点工作,形成了新安江模式,成为全国生态文明建设领域一张靓丽的名片。”全国人大代表、安徽省生态环境厅厅长徐恒秋告诉记者,“试点实施以来,新安江上游水质连年为优,成为全国水质最好的河流之一。”

实践证明,“新安江模式”具有很强的可复制性,对我国其他地区推进生态补偿机制具有一定的借鉴意义。

新安江流域是习近平总书记亲自倡导和推动的全国首个跨省界流域生态补偿机制的先行探索地,也是习近平生态文明思想的重要实践地。

新安江流域生态补偿机制实施以来,初步建立了区域生态补偿标准、生态环境保护治理、组织保障和法制建设等制度体系,实现了生态效益、经济效益和社会效益的同步提升,“充分印证了总书记‘绿水青山就是金山银山’的科学论断。”徐恒秋说。

生态补偿机制能充分发挥行政与经济两种手段的“协同效应”,对上下游协同保护流域水质、公平和谐发展起到积极促进作用。然而,徐恒秋指出:“目前,我国跨省界生态补偿法律约束体系尚不健全,流域上下游治污协作机制尚未完全建立,权责落实与激励政策尚不完善,更重要的是上下游利益平衡点难以达成,因此跨省界生态补偿推进难度大。”

对此她提出建议:完善跨省界生态补偿相关法律法规。国家层面加快研究制定生态补偿法律法规,明确跨省界流域生态补偿的适用范围、基本原则、有关要求等,推进全面建立跨省界流域生态补偿制度。

“制定流域水质目标生态补偿的制度框架体系。”徐恒秋建议,国家层面要研究并制定流域水质目标生态补偿的制度框架体系,主要包括公平合理科学的流域跨界水质目标体系,与当前财政体制相适应的生态补偿财政安排制度,流域生态补偿的部门协调制度,税收、财政转移支付和补偿资金筹集、调配、运作和管理等有关制度。

要确定科学合理的补偿标准。“在充分考虑流域水环境生态服务价值的基础上,结合流域的污染程度、经济发展水平、财政支付能力,以及现行的污染物排放标准、污染物处理成本、污染物排放造成的损失成本等因素,建立合理的流域生态补偿标准体系。”徐恒秋说。

全国政协委员骆沙鸣:

构建“四生四绿”绿色供应链

◆本报见习记者于天昊

“大力推动绿色消费,对转变经济发展方式、生活方式以及改善环境质量具有重大意义。当前,加快我国绿色供应链构建和促进绿色消费正当其时。”全国政协委员、台盟中央常委、泉州市政协副主席骆沙鸣在今年的提案中呼吁。

改革开放以来,消费对中国经济增长的拉动作用不断增强,已经连续5年成为拉动中国经济增长的第一动力。

“绿色消费应当作为一项专项行动和规划列入国家的‘十四五’规划中。”骆沙鸣指出,“应当明确绿色消费的重要内容、相关目标任务、考核评价指标,更有效地提高和推进绿色消费行动的整体性和时效性。国家应当建立绿色发展专项基金,加快绿色金融体系建设,完善绿色消费政策体系的顶层设计,强力推动绿色消费的市场和经济激励政策。”

此外,骆沙鸣还建议对绿色产品的生产企业实施优惠政策,对购买绿色产品的消费者进行价格补贴,以及对奢侈消费品征税。

构建绿色供应链、形成绿色消费体系,离不开法律法规的保驾护航。对此,骆沙鸣说:“要出台针对性强的促进绿色消费的相关法律法规,提高执法水平。要建立合理的绿色消费保障制度,促进绿色消费制度依法、有序推进,进一步完善立法的公众参与程序,将激励与强制相结合,增加若干强制性制度规定。”

要推动形成绿色消费体系,不仅要从制度上下功夫,还要在思想观念、价值理念上做文章。

针对这一点,骆沙鸣表示:“我们要通过绿色广告、绿色科普、电视广告和网络媒体等,加强社区的绿色消费教育,充分发挥环保中介等非政府组织的作用,广泛地、多层次地培育公众绿色消费意识和绿色消费新需求。要培育绿色消费观、环境价值观、生态文明观,减少一次性商品的使用。”

“通过鼓励和支持企业更多地承担环境社会责任,采用绿色理念、绿色技术、绿色工艺,对产品的设计、包装、储存、运输环节来进行绿色化的改造。”骆沙鸣说,“应推动‘一带一路’沿线国家和地区开展环境和社会影响评价,提升国际基础设施建设绿色化程度,建立绿色管理模式,规范绿色产品市场。同时,加大政府绿色采购的力度,采用差别征税、税收返还等税收激励方式,降低绿色产品的成本和价格,加大绿色消费奖补激励机制,让绿色产品成为公众必需品。”

骆沙鸣强调,重点领域的绿色化转型升级也应予以重视:“应当大力推进我国建筑、交通、制造、金融等重点领域绿色化转型升级。利用‘互联网+’促进绿色消费,加大政府绿色公共采购力度和范围,尤其是促进强制性绿色公共采购。”

针对这一点,骆沙鸣提出了“四生四绿”的概念,即构建绿色生活、绿色生产、绿色生态、绿色生命的绿色供应链,使得绿色消费与绿色供应链能够协同一致。

谈及绿色消费环境和绿色消费结构时,骆沙鸣说:“我们要建立面向公众的绿色消费奖励和惩戒制度,提升绿色研发能力,不断丰富绿色消费产品和服务,抢占绿色消费市场,完善绿色消费保障体系。同时,还要建立绿色消费认证机构,建立绿色消费质量标准以及绿色投资、税收、产业和GDP考核政策。”

面对“绿色消费”这种新颖的模式,如何鼓励消费者积极参与其中?对此,骆沙鸣建议:“我们可以鼓励城乡建立一批绿色批发市场、绿色商场、绿色超市、绿色产品电商平台等绿色产品的销售专区,落实好绿色产品的区域监管,定期整顿,促进绿色消费的意向,让老百姓放心消费、敢于消费、善于消费、乐于消费。同时,要加大对侵害消费者权益行为的惩罚力度,减小消费者绿色消费维权的成本。”

两会专访

全国人大代表、宁波大学校长、长三角生态文明研究中心主任沈满洪:

合力推进绿色港口建设

◆本报记者刘蔚

中国环境报:您在今年两会上提出了关于推进我国绿色港口建设的建议,这样的建议是基于什么样的考虑?

沈满洪:港口是综合交通运输枢纽,也是经济社会发展的战略资源和重要支撑。随着我国经济社会的快速发展,我国已经有上海港、宁波—舟山港、深圳港及其香港港等一批港口的货物吞吐量或集装箱吞吐量进入世界前列的水平。绿色港口建设既是交通运输业绿色发展的题中应有之意,也是港口集约化发展的必由之路。

中国绿色港口建设的目标模式是“环境优美,高效节能,清洁生产,达标排放,综合利用”的港口。我国绿色港口建设已经具备坚实的基础。

中国环境报:您认为我国在绿色港口建设方面还存在哪些问题?

沈满洪:与世界先进绿色港口相比,我国还存在如下几个方面的不足:

一是港口集装箱绿色运输比例不高。我国港口集装箱吞吐量占全球港口集装箱吞吐总量的40%以上,但主要靠公路运输完成,其中公路运输承担约83.5%,水水联运承担约15%,海铁联运约占1.5%。而相比公路运输,海铁联运和水水联运拥有大宗货物运输低成本、大运量的优点,且污染物排放总体较少。

二是绿色港口建设技术标准存在不足。岸电使用标准和技术规范严重不足,存在码头岸电系统设计容量和高低压技术路线等方面没有统一规定,船方电气改造繁琐,岸电连船效率不高等一系列问题。

三是船岸双方建设绿色港口的积极性不强。绿色港口建设需要承担较大社会责任,可能影响直接经济效益。由于无强制措施,而且使用和改造成本较高,港口方对散货堆场全封闭管理积极性不高。而船方由于船舶需要改造、电价成本较高等原因,造成岸电使用比例依然较低,绿色港口建设的供需双方均积极性不高。

四是绿色港口建设政策支持力度不足。在一定的发展阶段,绿色港口与非绿色港口相比可能面临成本高、收益低的现象,因此,起步阶段往往需要政府的政策支持。但是,我国绿色港口建设迄今只有深圳等个别城市全面实施绿色港口补贴政策,其他地方补助基本局限于岸电建设方面。

中国环境报:在绿色港口建设方面,目前国内外有没有成功的案例可以借鉴?

沈满洪:宁波市港口建设在绿色港口建设的各方面做出了许多努力,取得了一定的建设成果,经验值得借鉴。

一是开展运输结构调整。先后实施了镇海港区、北仑港区等码头的搬迁改造,将原来的散货煤炭码头改造为集装箱为主的码头,有效减少了煤炭、矿石等散货作业对城市环境的影响。2019年12月,投资41.33亿元的宁波穿山港铁路和北仑支线电气化改造建设完成,穿山港铁路远景输送能力可达1500万吨/年,北仑支线远景输送能力可达5000万吨/年,相当于每天可分别替代缓解4000多辆和1.3万多辆10吨货车的交通流量。

二是开展集卡“油改气”工作。宁波舟山港自有LNG集卡650辆,建成LNG加气站达11座。每台集卡每年可节约燃油成本5.34万元,减排污染废气1.1吨、二氧化碳19.4吨,减排率在20%以上。

三是建设船舶岸电供应装置。低压岸电单点供电容量为200kVA,主要向5000吨级以下集装箱船舶供电,宁波舟山港共建成点位148个,实现码头全覆盖。2018年全年接岸电船舶超过3500艘次,用电量超过80万千瓦时。高压岸电供电容量在3000kVA以上,主要向大型船舶供电。已累计建成8套高压岸电。

四是加快龙门吊“油改电”。宁波舟山港已全面投用龙门吊“油改电”。到2018年,电龙门吊达到400余台,年可替代柴油4万吨。至2018年底,宁波舟山港已在龙门吊“油改电”项目中累计节约成本1.6亿元,降低能耗25484吨标煤,减少排放12875吨。

中国环境报:结合当前的现状和问题,在我国绿色港口建设方面,您有哪些具体建议?

沈满洪:一是加快与绿色港口相匹配的绿色运输体系建设。加快发展以绿色港口为枢纽的港铁联运、江海联运等多式联运,持续推进铁路专用线建设,并进一步优化水水中转线路,提高绿色运输比例。加强口岸物流建设,加强集疏运体系特别是铁路集装箱编组站的建设,加快智慧港口建设,构建统一共享的多式联运信息平台,保证大数据的系统性和一致性。

二是尽快修订绿色港口建设的相关法律法规。对不使用岸电和不按时安装岸电设施的处罚要有法可依。建议交通主管部门会同国际专业机构出台规定,要求靠泊我国港口的外籍远洋船舶安装高压岸电接受设备,并在靠泊我国港口期间使用岸电。此外,严格执行《大气污染防治法》对贮存易产生扬尘的物料场所的管控要求,要求港口码头堆场,以及在扬尘货物的运输、驳运等过程中采取密闭措施。

三是加强绿色港口建设的技术标准建设。加强技术指导,制定船岸结合、整体协调的岸电技术标准,形成覆盖设计—建设—使用—维护全生命周期的岸电标准体系,并将岸电系统检验纳入技术法规,强制要求岸电系统实施检验。建议国家有关部门抓紧制订相关技术规范并出台费率优惠措施,政府部门出台补贴政策,鼓励双层双高集装箱海铁联运业务发展。

四是完善绿色港口建设的财政补助政策。在国家层面延续相关补贴专项政策,覆盖LNG车辆更新、岸电建设和使用等绿色港口建设各个方面。同时引导省市配套出台政策,降低绿色港口建设成本,待形成一定规模后,再由市场化模式推动绿色港口全方面发展。鼓励国电和港口合作模式,降低岸电费用,通过实施优先靠泊、对接岸电船舶给予电价优惠、减免岸电服务费、优先过闸、优先通行等措施,进一步鼓励岸电(受电)设施建设和船舶靠港使用岸电。