

京津冀产业转移现“污染夹带”

■ 本报记者 刘季辰

近日,工信部下发了《京津冀产业转移指南》,记者在文件中注意到,生态文明建设必然是产业转型的基础,而如何避免“产业转移”可能产生的“污染转移”这一既有先例,已经受到业内外人士的高度重视。

“污染夹带”原罪

聚焦京津冀,高科技产业汇聚北京,循环经济产业已成为天津的城市品牌,而河北省依然受困于去产能、去库存、减排等目标任务。

“绿色循环低碳发展,是建设生态文明的必然要求,要想实现区域经济的可持续发展,就要实现工业转型升级,以及循环经济的法治完善,否则‘污染转移’将重演!”在此前的一个论坛上,工信部节能与综合利用司司长高云虎对《中国企业报》记者讲到。

高云虎对京津冀产业转型的方式一直保持高度关注。

据介绍,近年来,河北省依托工业,经济效益逐年攀升,同时也为周边城市消纳污染源提供了场所,一定程度上带动了地区产业转型升级。但是,随着众多工业污染源企业的转移,该省高投入、高耗能、高排放的发展模式并没有摆脱。不仅是本省的原有工业,纵观整个京津冀地区,中国重化工业在这里高度集中。

相关数据显示,中国最多的水泥厂、玻璃厂、发电厂、制药厂,以及矿山、钢铁企业集中在京津冀地区。从固体废物角度来看,京津冀地区中的北京、张家口、承德、唐山等地区拥有超过30亿吨的金属固体废物存量,以及超过50亿吨的工业固体废物存量。

治污的园区路径

近年来,京津冀环境治理效果虽然显著,但更多的是通过行政手段转移污染企业的污染物,以保证重点地区的环境质量。

由于各方过分着眼于本地区的利益,因此,并没有统一协调和规划地区污染物综合处置方案。多家再



首钢京唐钢铁将生产过程中的余热、余压、余气充分利用,并应用于建成的大规模海水淡化装置,日产淡水达数万吨。图为中国首个循环经济示范区河北曹妃甸的首钢京唐钢铁厂海水淡化项目一角。

生资源企业负责人对《中国企业报》记者坦言,他们对这一地区的市场前景普遍看好,但是,政府缺乏统一规划,缺乏强有力的支持、引导,仅靠市场的调节,很难有效发挥企业和市场的能效匹配。另外,有时多个部门同时介入,也制约了相关项目落地。比如,城市固废由环卫部门负责收运,到了回收环节却由商务部门管理,进入加工再利用的环节,又归发改委管理,在项目审批上,更是涉及工商、公安、城管等多个部门。

“京津冀要避免‘污染转移’,实现固废利用内循环,达到可持续发展目的,就需要根据区位优势,设置不同方案。”循环经济专家周汉城表示,大首都圈中的两个直辖市,拥有技术、人才、市场优势,在工业固废、再生循环产业方面,可快速建立产业园区,并充分发挥科技创新优势,以及现有循环经济产业园发展经验,将目前分散、低效的企业集中起来,向高效化、规模化、高值化、集约化转变。

提升管理部门的整体协调度,通过园区形式,将回收、加工再生、高值化利用、无害化处理等各个环节连接

起来,有利于形成绿色循环产业链。在这个区域,目前具有代表性的是天津子牙循环经济产业园。此外,北方(定州)再生资源产业基地,集中了橡塑深加工、废旧机械电子拆解加工、报废汽车拆解等多种垃圾资源化板块;曹妃甸再生资源产业园,囊括了废旧钢铁产品加工,废旧有色金属、电子电器产品再生利用,并建立了资源物流贸易等相关产业。除此之外,廊坊、邯郸、唐山、邢台等城市都建立了自己的资源再利用产业园,项目涉及废塑料、废五金、稀有金属等多个领域。

打造资源循环链

借助园区,以循环经济产业的发展思路,极大提升了区域经济的发展。与此同时,还要完善城市固废、工业固废的“收运处体系”,通过建立信息平台,在物流的串联下,使园区外零散企业固废得以聚拢,这就涉及平台建设。

垃圾资源化平台建设,可以把企业固废存量,以及资源再生企业,还有物流企业的资源通过大数据分析,

即时显示垃圾资源化的供需关系,以及产业链中项目企业的完整性,政府相关部门、园区招商管理等单位可随机应变,打破现有供需不平衡,以及行政区划的壁垒。

这不仅能将生产企业、回收企业、再利用企业高效连接,同时也可以促进商业模式发展,刺激科技创新企业加入。

发展这一模式,具体而言,因为京津冀物流产业发展相对成熟,在电子商务领域的经验也值得借鉴。因此,通过第三方物流支撑,带动市场化运营应该被看好。

“京津冀应借助这次产业转移的契机,率先建立资源循环利用体系。”国家发展和改革委员会环资司司长吕文斌此前对媒体谈到,在京津冀地区,通过构建产业与基础设施的循环链,实现废水、气、热的资源化利用,以此促进城市生产和基础设施中的园林绿化、交通体系、建筑体系对资源的循环利用。专家由此相信,借助并做细、做实循环经济的发展思路,在京津冀一体化建设中,跳出并摆脱“污染转移”窠臼完全有可能、有条件。

“毒跑道”拉黑全行业 企业联手请求恢复准入门槛

■ 本报记者 刘季辰

现在正值暑假,往年全国许许多多趁假期更换跑道的学校,如今已寸步难行。7月12日,173家企业的联名建议信,由3家企业代表送到住建部,他们请求恢复塑胶跑道的准入门槛。

这些联名企业的诉求,无非是在风口浪尖下,让举步维艰的工程竞标和施工上,得到政府“开具”的一纸证明,来恢复正在进行或即将实施的项目。对此,一些正规的企业主对记者谈到,“毒跑道”问题发生后,一些合规企业遭受牵连蒙受损失,比如有的地区合格的跑道,都被家长要求铲除,这不仅严重损害行业信誉,也给国家造成了经济损失。

工程转包落下的病

记者近日采访了一家中学的负责人,他认为,“毒跑道”的问题,既不完全在橡胶本身,也不一定在市场化改革,而在于施工单位“层层转包”后所用的材料和相应的市场监管,还有就是,各学校对学生健康的重视程度。

“毒跑道”问题发生后,其中所使用的甲苯二异氰酸酯(TDI)、苯、甲醛、氯化石蜡等,都被认为是对孩子身体健康影响最大的物质。

湖南省体育设施建设协会会长

李宏武介绍,如果是正规操作的话,即便使用,量也很少,一般很快就挥发掉了,而且正规的企业在夏季一般不会使用这类溶剂。

在招标过程中,中标的往往是正规企业,但是他们通常把项目让给第三方施工队,如果施工队操作不规范,又缺乏监管,为了提高利润,有些施工方会在购买的正规胶水中添加苯来稀释胶水,黏合橡胶颗粒。在这个问题上,据了解,如果使用环保胶水,每吨的成本要增加5000元左右。

另外,废旧轮胎粉碎后产生的黑橡胶颗粒,作为塑胶跑道的制作原料,本是国际惯例,但是有些作坊却在其中掺入了废旧电缆。专家告诉记者,因为废旧电缆的外皮所制成的黑颗粒,要比废旧轮胎产生的便宜400元—800元,所以有些企业宁愿使用刺激性气味更大的“电缆颗粒”。

另外,据李宏武介绍,即便是合格的跑道,黑颗粒的含量也就30%左右,一些不负责任的企业,把比例提高到了50%,施工的难度增加,所使用的溶剂也就增加了。

检测报告花钱买

事实上,无论是橡胶颗粒还是胶水,国家体育用品质量监督检测中心都有相关检测项目。但据施工方介绍,工程的检测报告仅仅花费几万

元就可以买到,而跑道的价格却可达150—300元每平方米。

在跑道施工中的“猫儿腻”还不止这些,让跑道更有韧性的滑石粉、塑化剂、交联剂,以及为了缩短工期,使操场速干的催干剂都含有大量有毒物质甚至重金属。

很多校方领导在招标过程中就贪图便宜,施工结束后看着崭新的跑道,即便有点气味,也会侥幸的认为,“反正操场是露天的,有点味过两天就散就没了”。缺乏监管让“塞钱就过”成为施工单位立身的法宝。如果不是媒体追踪报道,孩子、家长更不会想到学校的跑道,竟会成为健康的隐患。

接受采访的相关负责人表示,加强跑道施工过程监管,就是要通过协调有关监管部门加大对塑胶跑道生产过程的监管,保证交付给教育部门或学校的塑胶跑道质量,符合国家规定的标准要求。

还有就是强化项目各方,要加强对工程质量的认识,尤其是各教育行政部门和学校,要严格执行相关文件,在招标过程中严格把控,把质量放在第一位。

最后,要对相关负责人加大责任追究力度,对违法行为坚决予以严肃查处。同时,特别强调,塑胶跑道不是学校体育设施的唯一选择,学校可以根据具体设施自行决定是否使用。

“上海标准”值得期待

风口浪尖上,教育部有关负责人终于给出了新的监管措施,首先要完善制度建设,提出协调国家有关专业部门和标准研制部门完善相应的标准,加快修订过程,实行强制标准。

在市场化放开准入标准后,各地体育设施行业协会也被动员起来,对相关企业进行约束。但是各地协会参差不齐,有些地区甚至没有这类组织,使得一些不规范的小企业“放羊”。

专家告诉记者,住建部当初在放开准入门槛时,应当设置一个过渡期,等各地组织建立起来,形成行业自律后,再放开准入制度。现在问题这么严重,恢复门槛不一定是坏事。

目前包括上海、成都、江苏在内的多个省市,都出台了更为严格的跑道建设标准,其中上海的标准被称为“史上最严”。在这份《学校运动场地塑胶面层有害物质限量》中,规定了塑胶面层有害物质限量的术语和定义、要求、试验方法、检验规则和检测报告。对送检、测样要求不仅对“有害物质含量”的相关指标要求,还提出了“有害物质释放速率”的标准。文件提出必须“见证取样”,原料及竣工后塑胶面层取样,须有第三方见证。这为中国尚缺乏强制性的塑胶跑道国家标准带了一个好头。

新能源汽车：市场空间大 产业挑战大

虽然整体宏观经济增速下移,但2016年新能源汽车产业的增长表现将更为突出。本文从政策影响以及产业链角度详细梳理了新能源汽车产业现状及未来发展。

● 全球最大增量市场

2015年我国新能源汽车呈现爆发式增长,产量37.9万辆,同比增长3.5倍,中国也成为全球最大的新能源汽车的增量市场。

①未来五年,全国新能源汽车将达500万辆保有量的政策预期;

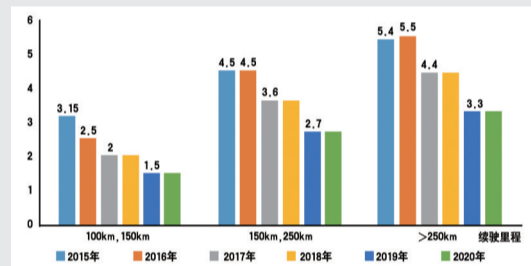
②预计到2020年前,新能源汽车产量将会保持大约40%的年复合增速,未来五年继续高速增长势头;

③作为“十三五”规划政策执行元年以及整体宏观经济增速下移的大背景下,2016年新能源汽车产业的增长表现将更为突出。

● 新能源汽车政策补贴

基于环保性、能源安全性等原因,大力发展新能源汽车新兴产业是我国的基本国策。自2013年以来,国家发改委、财政部、工信部以及科技部等各大部委陆续出台了一系列鼓励和推广新能源汽车发展的政策,包括新能源汽车购置价格上的高额补贴,以及不限行不限号等政策优惠。

具体来看,为了从经济性上培育产业需求,提升产业空间,国家对于纯电动汽车、插电式混合动力(含增程式)汽车以及燃料电池汽车给予了不遗余力的财政扶持,并且明确制定了未来五年补贴路线图。



由此看出,对于纯电动、插电式混动乘用车及客车,根据续航里程给予数万元至数十万元补贴,而对于专用车或货车则根据电池容量给予每度电1800元的补贴。

● 地方补贴跟进

在中央对地方基于新能源汽车推广要求的激励及考核的双重压力之下,地方政府纷纷推出鼓励新能源汽车的各项优惠政策,并且自去年以来,许多城市启用新能源汽车的地方补贴标准达到与国家补贴1:1的水平。

①北京是2015年出台全国首个针对纯电动专用车财政政策的城市。

②深圳在推广新能源物流车方面取得显著成效,截至2015年底,深圳推广应用纯电动物流车达3000辆。

总体来说,《国家新能源汽车产业规划2015—2020》,从数量上给出了未来新能源汽车销量增长的明确目标,制定了一系列补贴优惠的扶持政策,从国家战略层面赋予了新能源汽车产业大力发展的绝对高度,体现了其坚定的决心和态度。

● 未来补贴将退坡

从未来五年的政策补贴数量上来看,补贴还存在着一个逐步退出的节奏,但整体看,新能源汽车产业仍然面临着诸多市场亮点和政策利好。

①政策将持续加大对新能源汽车运营的扶持;

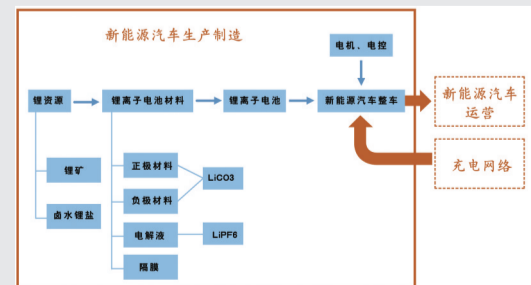
②政策将推动充电网络快速发展;

③深圳等试点城市推行的充电网络的补贴征求意见稿,带动全国充电基础设施建设将迅速大面积推广;

④随着新能源汽车技术进步提升消费者体验,新能源汽车运营的兴起加速用户习惯培养,将进一步提升新能源汽车在私人部门的渗透率。

● 新能源汽车产业链

- ①新能源汽车生产制造
 - ②新能源汽车运营
 - ③充电网络
- 以上三大环节,构成整个新能源汽车的产业生态链。



(本报记者收集整理)

本版主编:樊林