

如何优化农业绿色低碳产业链生态

生态时评
shengtai shiping

近期,农业农村部印发《关于加快农业发展全面绿色转型促进乡村生态振兴的指导意见》,从促进资源节约和投入品减量使用、促进废弃物资源化利用、推进农业生态系统稳定多样、促进全产业链绿色低碳转型4个方面提出了重点任务和措施。随着政策环境不断优化、市场空间不断拓展,科技革命不断演进,促进农业全产业链绿色低碳转型的政策驱动力、市场驱动力、技术驱动力持续增强,加快农业绿色低碳转型的有利条件逐步形成。

近年来,我国农业全产业链绿色低碳转型取得明显进展,主要表现为化肥农药持续减量,农业废弃物资源化利用水平稳步提高,标准化清洁化生产逐步推行,产地环境明显改善,绿色食品、有机农产品和地理标志农产品供给明显增加。根据2024年8月发布的《中国农业绿色低碳发展报告2023》,2015年至2022年,我国农业绿色

发展指数从75.19提升至77.90,农业绿色发展水平稳步提升。实践中,出现了不少绿色先行者,例如广西宾阳县以“古辣香米”产业为核心,构建集育秧、种植、加工、销售、服务于一体的香米全产业链体系,走出了绿色发展高产高效“稻”路;陕西眉县依托猕猴桃主导产业,聚焦“前生产、后整理”各个环节,全域普及绿色生产方式,促进猕猴桃产业全链条可持续发展。

但是,农业生产方式较粗放、绿色发展激励约束机制尚未健全、产业链条较短、要素活力不足等困难和挑战仍然存在。为此,需坚持有效市场和有为政府协同发力,通过“链长+链主+链创”三方联动,实现目标同向、资源集聚,优化绿色低碳农业产业链发展环境,激活各方参与农业全产业链绿色低碳转型的内生动力,形成串珠成线、连块成带、集群成链的绿色低碳农业产业集群发展生态。

深化完善产业链“链长”制。发挥产业链“链长”的领导协调作用,整合政策、部门、资源,为农业全产业链绿色低碳转型提供更好的政策支持、包保服务、资源基础,激发

各主体绿色转型的积极性。组织梳理农业全产业链绿色低碳转型图谱,从加强规划编制、加大财税支持力度、强化土地要素支持保障、引导金融社会资本投入等方面,出台制度安排与配套政策,形成合力。加强部门互联互通,为农业全产业链绿色低碳转型提供优质服务。发挥“链长”在资源整合上的作用,统筹协调产业链上下游优质资源。

加大产业链“链主”企业培育。一方面,鼓励“链主”企业搭建绿色生产服务平台,从生产层面为农业全产业链绿色低碳转型奠定基础。“链主”企业可通过基地建设、生产托管、订单合作等方式,为农户、种养大户、家庭农场等提供线上线下结合、低碳有机生态的生产经营服务,提升绿色生产能力。另一方面,强化“链主”企业与育种育苗、生产基地、仓储设施、加工流通、服务机构、电商平台等产业链上下游各类经营主体协同发展,推动绿色低碳农业产业延链、补链、壮链、优链,为农业发展全面绿色转型提供强劲的产业动力。另外,还要发挥“链主”企业在农业绿色品牌打造、健全绿色智能农产品供应链上的优势。通过培育绿色企业品

牌和产品品牌,创新农商直供、直播直销、会员制、个人定制等模式,增强绿色农产品对消费者的吸引力,让绿色优质农产品实现优质优价。

围绕产业链布局创新链,提供科技创新引擎。不管是绿色低碳农业产业链的生产环节,还是加工环节,抑或是消费环节,都需要科技创新支撑。例如,在生产环节,需要生物种业、耕地保育、智慧农业、农机装备、绿色投入品等创新的支撑;在加工环节,需要先进的提取、分离与制备等技术的支撑;在消费环节,需要农业大数据技术、新型追溯技术等支撑。要针对农业产业高效化、安全化、低碳化、循环化、智能化、集成化的技术创新需求,引导涉农科研单位、高校、企业等不同创新主体共享平台、共享制度、共享激励,打通产学研创新链、产业链、价值链,形成以企业为核心、产学研紧密结合的协同创新格局,解决基础研究“最先一公里”和成果转化、市场应用“最后一公里”有机衔接问题,从而突破农业产业高质量发展绿色发展的瓶颈。

郭珍

提高环评文件质量需要多管齐下

生态环境部日前印发《关于2024年下半年环评信用管理对象列入“黑名单”情况的通报》,将4家环评单位中的5名环评编制人员列入环境影响评价失信“黑名单”,这有助于维护环评服务市场秩序,保障环评工作质量。针对当前环评服务市场存在的问题,笔者建议,涉及环评技术服务领域的各方应多管齐下,合力提高环评文件质量。

地方相关部门应当根据法规要求和当地实际情况,制订出台相关管理办法,依法加强监督管理。监督环评技术服务企业配备符合有关法规要求的人力资源,各类技术人员需满足企业开展工作的需要。监督企业在自身具备的技术能力且获准类别的项目范围内,开展环评技术服务活动。采取各种措施,强化对企业工作的日常监督,督促企业提高环评文件编制质量,为建设单位提供优质技术服务。建立或完善工作网站,公开当地有关环评信息,特别是惩戒环评技术服务企业及从业人员的详细内容,告诫企业和个人要守法诚信工作。

建设单位是项目建设的主体,必须对建设项目的生态环境保护负责。因此,建设单位应通过正规渠道,挑选信誉好、能力强、价格实的环评技术服务企业,认真编制项目环评文件,并按照已审批的环评文件要求及其批复意见,进行项目建设工作,绝不能为获得“低价环评”与不法企业勾连,粗制滥造环评文件,做损人又不利己的事情。

环评技术服务企业需要按照法规规定,提升“板凳厚度”和能力水平。一方面,企业的环评工程师和技术人员数量应满足法规要求和工作需要。企业的环评工程师人数应至少为两人,一人主持项目环评文件编制,一人负责项目环评文件审核。同时,还应根据单位规模和工作内容,适当增加企业环评工程师人数,方便环评工程师转换角色。另一方面,要让从业人员定期参加专业技术培训,不定期参加环评技术交流活动,不断提高从业人员的技术能力,跟上环保技术发展步伐。还要通过各种方式,公开企业有关环评技术服务信息,尤其是企业编制的环评文件内容信息,广泛征求公众意见,接受社会各界监督。

李学辉



停车位紧张是不少老旧小区都面临的问题。想要缓解难题,则不得不牺牲小块绿地或活动场

地,这引发了部分居民的不满。一边是渴望有地方停车,一边是需要有地方锻炼。

面对停车难与绿地少的问题,不能简单地“二选一”,而是要坚持以人为本,谋求实现双赢,满足居民多样化的需求。

■ 李旭阳制图

科技馆理应有环境科学的一席之地

笔者近日参观了安徽省阜阳市科技馆,惊讶于展品丰富程度的同时,也不免有些遗憾。阜阳市科技馆的展品以“天地·人·科技”为主题进行展示,设有序厅、科学乐园、智慧创造、我与家与天地之间五个展厅,另有VR/AR体验区、消防展示区和青少年创客活动室等。科技馆深受家长 and 儿童的欢迎,已经成为开展科学启蒙教育、培养少年儿童的科学兴趣、启迪创新思维的重要场所。

令人遗憾的是,笔者在偌大的展厅里,竟没有发现与生态环境保护相关的内

容。笔者认为,环境科学是一门有关生态环境的科学,事关人类的生存和发展,地位重要,理所应当在科技馆中占有一席之地。环境科学本身就是一门基础科学,主要研究环境的地理、物理、化学、生物等方面的理论和知识,进行环境的保护、监测、质量评价、规划管理等,其内容非常丰富。

笔者认为,要在公众的心灵中种下保护生态环境的种子,就必须让儿童从小明白我们生存的环境是什么样的、环境科学是什么、为什么要保护生态环境、如何开展生态环境保护等。因此,建议生态环

部门与科技馆开展合作,可通过共建的形式,在科技馆展出有关生态环境内容的专题展板、聘请专家开展形式多样的环境科学讲座等。还可以通过模型、动画等,展示生态环境保护相关的工作,比如可通过城市污水处理厂模型,让参观者直观地了解污水由脏变清的过程。

当笔者把此事告知阜阳科技馆负责人时,他们表示非常乐意在展厅展示相关内容。期待早日在科技馆看到有关生态环境保护的内容,帮助更多人深入了解生态环境保护。

邵康

以数字化赋能韧性城市建设

基础设施是城市的骨骼,是城市安全与发展的“生命线”。中共中央办公厅、国务院办公厅日前印发的《关于推进新型城市基础设施建设打造韧性城市的意见》明确提出,要“推进数字化、网络化、智能化新型城市基础设施建设”。新形势下,运用前沿技术推动基础设施数字化改造,已成为城市“强筋健骨”的必由之路。

当前,我国城市基础设施建设的技术和水平持续提升,基础设施总量大幅扩增。截至2024年,我国城市建成区面积逾6万平方千米,供水管道长度达110.30万千米,排水管道长度91.35万千米,天然气管道长度98.04万千米,供热管道长度49.34万千米,轨道交通运营总里程超过1万千米。城市空间已经形成规模巨大、纵横交错的基础设施体系。与此同时,由于基础设施年久老化,供水管网内壁锈蚀和微生物滋生,管线暴露、位移甚至泄漏等问题时有发

生,城市基础设施的承受能力明显不足,给社会的正常运转以及人们的工作和生活都带来了较大的安全隐患。

实践表明,城市基础设施数字化转型,不但可以为城市安全保驾护航,还成为相关产业行业发展的“新风口”。合肥市不但推进数字化城市基础设施建设,还通过“政产学研”合作壮大城市生命线安全产业集群,让城市“生命线”成为发展“新引擎”;佛山市运用数字化手段对城市供水、排水、燃气、供热、综合管廊、桥梁等基础设施进行实时监测,打通城市感知“神经触角”,绘制基础设施运行的“全景画像”,成功处置了上万起燃气泄漏、地面塌陷等警情;无锡市通过完善的基础设施达成人、车、路、云的协同,主城区2756个路口信号灯联网联控率超95%,并以此为契机促进集群式发展。从这些城市的实践中,我们看到了新型基础设施建设的巨大潜力。

数字化为城市基础设施运维和管理提供了“千里眼、顺风耳”。各地需加快基础设施数据平台建设,打通跨行业、跨部门的“数据烟囱”,建立聚合全类别基础设施的大数据底座,打造城市基础设施“全景可视化”的“一张图”平台,实现基础设施的智慧化运营、维护与管理。

高效的组织联动是数字化基础设施建设的关键。城市基础设施的建设和管理涉及众多部门,数据应用能否得到组织的协调响应,决定基础设施数字化转型的成效。各地需明确数据提供方、管理方、使用方的权责,建立综合管理部门、行业主管部门和权属责任单位的“职责矩阵”,细化“运维监管、分级预警、处置干预、应急调度”全流程责任清单,消除基础设施运维监管中的“责任模糊地带”。

数字化基础设施建设耗资巨大,还涉及高额的后期运维成本和系统升级迭代

的成本。要使数字化基础设施建设可持续,就要考虑“花小钱办大事”的长久之计。各地要避免重复投资,坚持“利旧利现”原则,用好已建系统,将资源用在“刀刃”上。同时,遵循风险可控、商业自主的原则,推动建立多元化投融资体系,明确各方在投资、建设、管理、运营、维护等各个阶段的权责,减轻政府财政负担。此外,要发挥城市群的集聚优势,打造多中心辐射的分布式网络,以有限资源实现更广泛的数字服务覆盖。

人民群众是否满意,是检验数字化基础设施建设成效的标准。基础设施的数字化转型应着眼提升民生福祉、推动城市可持续发展。只有紧贴市民生活和社会发展需要,杜绝“急功近利”的政绩观,才能持续为城市安全 and 高质量发展“强筋健骨”,真正赋能城市韧性建设,推动城市安全发展。

吴晓林 谭晓琴

地方两会含『绿』量持续提升

2025年是“十四五”规划的收官之年,也是深化生态文明体制改革、全面推进美丽中国建设的关键之年。近期,各省(自治区、直辖市)陆续召开两会,讨论和部署新一年的发展改革工作。笔者梳理发现,以建设美丽中国先行区为引领,协同推进降碳、减污、扩绿、增长是各地人大代表、政协委员热议的话题,也是地方政府工作报告关注的重点。

“降碳”方面,各地围绕建立能耗“双控”向碳排放“双控”全面转型新机制,布局碳排放统计核算、产品碳足迹、碳市场等领域改革,湖北提出建设全国碳市场中心和碳金融中心,海南将建立特色产品碳足迹管理机制。紧扣完成“十四五”节能降碳目标,分行业分领域推动节能降碳,上海提出实施煤电“三改联动”,山西将开展煤电低碳化改造,山东明确加快建设零碳码头和零碳港区,广东、内蒙古、青海等地强调建设零碳园区。各地还将积极构建新型电力系统和新型能源体系,推进风电、光伏、核电、氢能、新型储能、虚拟电厂、微电网等建设,辽宁提出加快打造清洁能源强省,内蒙古将推动“光伏长城”建设取得标志性成果,新疆将加快“沙戈荒”新能源基地建设。

“减污”方面,今年是深入打好污染防治攻坚战的关键节点,各地将持续打好蓝天、碧水、净土保卫战作为年度工作的重点。治气方面,北京、广东等地明确基本消除重污染天气,河北将巩固“退后十”成果,上海将完成第三轮清洁空气行动计划。治水方面,各地将深入实施河湖长制,江苏提出推进新一轮太湖综合治理,山西将全面完成“一泓清水入黄河”工程。治土方面,各地注重土壤污染源头防控和固废综合治理,广东、重庆强调建设全域“无废城市”。同时,一些地方提出推动生态环境分区管控、排污许可制、排污权交易等改革,推进跨区域生态环境共管联治;一些地区还强调,推进中央生态环境保护督察及长江经济带、黄河警示片披露问题整改。

“扩绿”方面,各地将生态惠民作为生态文明建设的重要导向,提出推进山水林田湖草沙一体化保护和系统治理,实施“三北”工程和黄河“几字弯”攻坚,加快太行山、黄河口、秦岭、西南岩溶、香格里拉等国家公园和南宁、西双版纳等国家植物园建设,推进城市公园和绿道体系建设。北京提出打造春新彩、夏浓绿、秋斑斓、冬银墨的城市风貌,山东将实施环泰山区域国土绿化示范项目,浙江将开展杭州湾海域生态修复提升行动,广东强调高标准打造国际红树林中心。

“增长”方面,各地普遍重视营造绿色低碳产业健康发展生态,积极布局和发展新质生产力,绿色低碳生产力,提升发展“含绿量”和生态“含金量”。一方面,强调健全生态产品价值实现机制,深化自然资源有偿使用制度改革,发展经济林和林业经济,推进林业碳汇项目开发。四川提出打造“天府森林四库”,云南将推进“碳汇云南”行动,新疆将大力发展沙产业。另一方面,提出健全绿色制造体系和服务体系,推进绿色工厂创建,发展绿色低碳产业、循环经济和水经济。北京提出加快国际氢能示范区、能源谷建设,河北强调推动氢能全产业链发展,湖北提出打造10条循环经济产业链,广西将培育绿色建筑等新增长点。

面对复杂的外部环境 and 经济形势,借势进一步全面深化改革,各地经济社会发展全面绿色转型步伐必将明显加快,生态文明建设必将再迈新台阶,高质量发展的绿色底色必将更加厚重,有力支撑和保障中国式现代化行稳致远。

向柳

打出“标准拳”,破解充电难

在北京,不同类型的建筑应配建多少充电车位,将有全市统一标准予以规范。近日,北京市地方标准《电动汽车充电基础设施规划设计标准》征求意见稿在北京市市场监管局网站公开征求意见,意见征集持续至2月24日。

公安部上个月发布数据显示,截至2024年年底,全国新能源汽车保有量达3140万辆,占汽车总量的8.90%,其中纯电动汽车保有量2209万辆,占新能源汽车保有量的70.34%。随着纯电动汽车保有量持续增长,其充电问题日益受到各方关注。

从总量来看,我国充电设施增长很快,截至2024年年底,全国充电设施总数达到1281.8万台,同比增长49%,过去存在的“充电难”问题得到显著改观。但现在还不能说全国充电设施配建已经完全到位,比如在一些城市的老旧小区,充电桩仍难以满足需求。

北京公布上述征求意见稿,旨在给各类建筑配建充电车位立规矩。如选择直接建设方案的,居住类商品房拟配建37%的充电车位;而保障房的充电车位配建指标根据保障房的性质不同,设定了30%和18%两种不同配建指标。

此外,办公类项目、学校、医院拟配建25%的充电车位;商业类、文化体育设施、游览场所、交通枢纽和公共停车场拟配建20%的充电车位。若这些比例变成地方正式标准,可望显著改变“充电难”。

2015年10月,国务院办公厅印发《关于加快电动汽车充电基础设施建设的指导意见》,要求新建住宅配建停车位应100%建设充电设施或预留建设安装条件,大型公共建筑物配建停车场、社会公共停车场建设充电设施或预留建设安装条件的车位比例不低于10%。这一指导意见为过去近10年配建充电车位提供了基本规范,而对照今天电动汽车的保有量,会发现上述标准已属偏低,难以满足日益增长的充电需求。而且,在这个“全国标准”之下,还需要各地因地制宜制定地方标准。

北京就电动汽车充电基础设施规划设计制定地方标准,无疑很有必要。有了这个统一的地方标准,各类建筑配建的充电车位是否达标,对照标准一看便知。也就是说,上述征求意见稿成为正式标准后,既为各类建筑的建设单位提供了检视、弥补充电车位不足的契机,也为各类新建建筑配建充电车位提供了基本规范。

某种意义上说,符合这个标准的建筑,车主“充电难”可望基本得到解决;反之,如果低于这个标准,部分车主仍然会面临“充电难”。过去,各类建筑的建设单位提供了检视、弥补充电车位不足的契机,也为各类新建建筑配建充电车位提供了基本规范。

期待各方积极围绕征求意见稿建言献策,使各类建筑的充电车位配建比例更加合理、规范。从以往的经验看,制定充电基础设施标准,既要参照今天的电动汽车保有量,还要科学预判未来的发展趋势,未雨绸缪为电动汽车充电、停车提供便利。

这个征求意见稿正式通过成为地方标准后,各类建筑的建设单位要上折扣、严格按执行,有关方面也要加强监管,力争为“充电难”画上句号。

丰收