

多花 1.4 亿元保护一片树龄超 300 年的古树群

生态时评
shengtaishiping

科学技术是第一生产力，在污染治理中更具现实意义。这些年随着科技创新步伐加快，大量的新技术新装备新方法新工艺投入使用，推动污染治理不断迈上新台阶，为打好污染防治攻坚战提供了强大支撑，推动生态环境保护工作取得长足进步。可以说，生态环境保护发展史就是环境科技进步史的生动体现。

时至今日，生态环境保护事业进入攻坚期和深水区，遇到的很多问题必须依靠科技进步来解决。比如，大气污染治理，传统治理手段和管理方法受现实条件制约，当前阶段提升的空间比较有限。按照经济学理论，传统方法和手段在面对新形势新任务时，其边际效用在递减，即同样的政策、措施，在其他因素大体不变的情况下，

所产生的效果越来越弱。

污染治理的挑战也在增加。一方面，原来的污染问题随着生态环境治理的深入，留下的多是难啃的“硬骨头”，而且越往后，解决起来难度也越大。另一方面，随着经济社会发展 and 科学技术进步，一些复合性更强的新型污染物不断出现，其化学结构复杂，对生态环境损害影响更长远，处理起来难度更大、成本更高。

同时面对庞大的历史存量污染和持续涌现的增量污染，治污好比一场更具挑战性的马拉松。跑赢这场马拉松，必须要依靠现代科技的力量。要推动先进科学技术在生态环境领域的深度应用，尤其是要加快开创性、原创性科学技术在污染治理中大显身手的进程。

大力支持生态环境保护科技发展，就要从市场、行政、法治等方面一齐用力、协同推进。各级党委政府要大力支持生态环境保护科学技术的研究、应用和推广，出台

鼓励性政策，加大财政资金投入，放活科技管理体制，赋予科研单位和科技工作者更大科研自主权，建立更加有利于科技发展的生态体系。各地要从实际出发，加快生态环境保护科技发展地方立法步伐，推动现代科学技术与生态环境保护融合发展在法治化轨道加速前进。

各相关部门要形成推动生态环境保护科技大发展的强大合力。科技、发展改革、财政、生态环境、自然资源、水利、科协等部门要着眼大局、立足本职，积极落实党中央关于科技创新的重大战略部署，支持生态环境保护领域科技振兴发展，广泛设立研究课题，加大科研资助力度，支持更多科学研究与污染防治相互协同、相互促进。要鼓励、吸引和助力科研院所、高等院校持续加大生态环境保护科研和科技成果转化力度。

各级生态环境系统的科研单位要大胆走出去、引进来，发挥自身与实际工作结合

更紧密、建有专业实验室、拥有专门科研队伍等先发优势，凭借对本地生态环境保护工作缺少什么、需要什么的了解，延伸触角、“借船出海”，与外部有实力的科研单位深度合作，建立优势互补、风险共担、利益共享的新型科研协作机制，联合社会力量共同写好生态环境保护科技这篇大文章。

要激发生态环境保护领域企业的创新创造活力。更好发挥企业创新主体作用，出台和完善鼓励支持企业自主创新、联合创新等一系列扶持政策。相关企业特别是重点企业要释放一端连着市场、一端连着产品技术的独特优势，聚合资源、激发活力，形成新质生产力，努力当好生态环境保护科技创新的主力军。要鼓励各类社会资源向有实力的生态环境企业汇聚，激励高等院校、科研院所、金融机构、创投基金、券商、知识产权支撑机构等积极服务企业科技创新发展。

魏新军

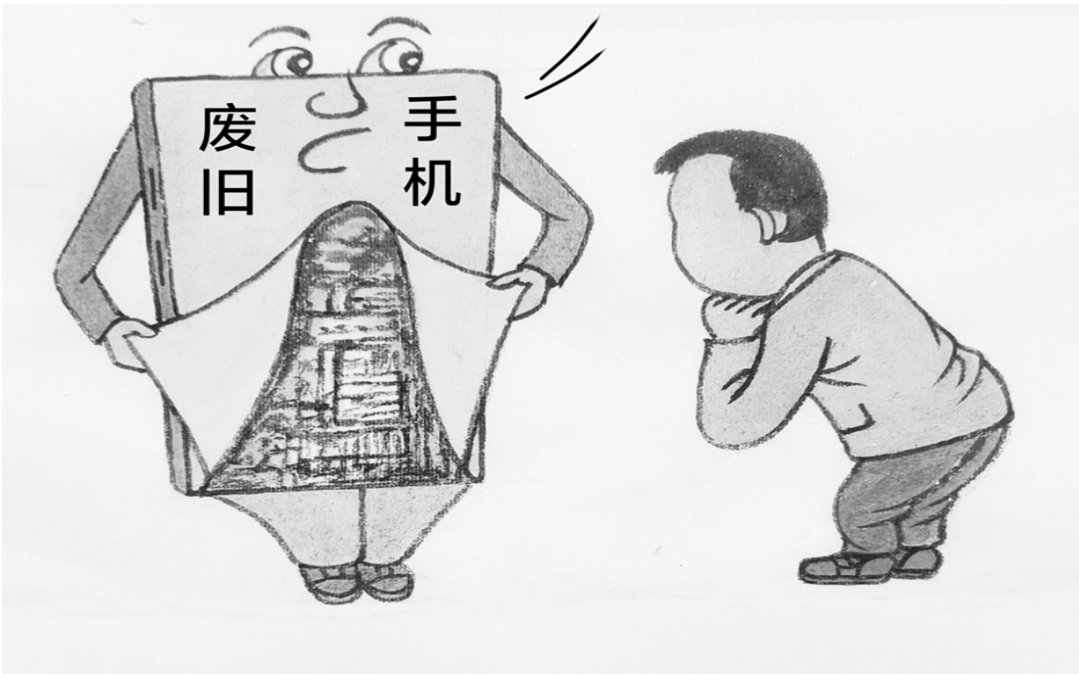
2024 年 12 月 24 日，三江源国家公园管理局发布了《关于“可可西里网红狼初目被一辆大货车不慎压死”的公告》。这一结局令人叹息，再次引发了有关野生动物保护的热议。

可可西里位于青藏高原腹地，不仅是三江之源，也是野生动物天堂和生态宝库。事故发生前，可可西里公路边的狼就因游客投喂蛋黄派、火腿肠等食物，从骨瘦如柴变得“膘肥体壮”而走红，并因此引来了更多投喂者。公园管理方和有关专家曾多次呼吁：不要向野生动物投喂食物。这不仅会导致它们失去自主觅食的本领，影响种群平衡，而且还会降低它们对车辆和人类的警惕性，从而导致交通事故。结果一语成谶，这匹狼没有死于人类食物中的高糖高脂，而是死于疲软的车轮下，不知道会不会让一些不远万里去“献爱心”的人们学会止步。

野生动物作为自然生态系统的重要组成部分，要保护它们的多样性，实现真正的人与自然和谐共生，最好的做法是保护好它们的生存环境，远远观望，不去打扰。禁止投喂野生动物，是一个老生常谈的常识性话题。近年来，随着生态环保意识不断提升，伤害野生动物的行为大大减少，但以“爱”为名干扰野生动物的行为却时有发生。不仅仅在可可西里，也不仅仅是“网红狼”，爱护野生动物要时刻牢记“距离产生美”，让它们可以按照自然规律繁衍生息。

入冬以来，随着候鸟南归，武汉周边的湿地也成为鸟儿的天堂。在东湖、在府河、在沉湖，鸟群、芦苇、湖泊、蓝天，构成了无与伦比的生态画卷。为了保护候鸟迁徙，十多年来，武汉市政府和民间志愿者们付出了极大努力，高架桥改造、修建环湖绿道、划定保护区、组织护鸟队伍，一切都为了让“远方来客”拥有一个静谧休憩地。人和鸟适当“保持距离”，让越来越多的鸟儿愿意来到这里越冬，成为“湿地之城”的最美音符。此时的府河湿地天鹅湖，万鸟翔集，声闻于野，但在这绝美景象中，也有少部分游客为了“出片”，破坏湿地围栏闯进禁入区域，近距离拍摄候鸟。工作人员称，对于这种惊扰鸟类栖息的行为，一般以劝导为主，如果不听劝，会直接联系 110。

今天，人类的脚步几乎踏遍地球的每一个角落。但有的时候，停下脚步、放轻脚步，站在一个合适的位置，留下一个合适的空间，才能真正欣赏到自然之美和生命之美。 付勳



生态漫评
shengtaimanching

据中国物资再生协会统计，我国每年产生的废旧手机数量高达 6 亿至 7 亿部，但真正得到回收处理的却寥寥无几。大量手机被闲置，这不仅是对资源的极大浪费，也对环境构成了潜在威胁。面对这一挑战，如何有效激活这些潜在闲置手机的循环价值，成为推动绿色循环经济、实现可持续发展的关键所在。

■ 王少华制图

公务用车“新能源化”有何深意

近日，财政部办公厅发布关于进一步明确新能源汽车政府采购比例要求的通知，明确“年度公务用车采购总量中新能源汽车占比原则上不低于 30%”。其中，对于路线相对固定、使用场景单一、主要在城区行驶的机要通信等公务用车，原则上 100% 采购新能源汽车。”

从中办、国办印发《党政机关公务用车管理办法》，提出“党政机关应当配备使用国产汽车，带头使用新能源汽车，按照规定逐步扩大新能源汽车配备比例”，到国管局、中直管理局发布《关于做好中央和国家机关新能源汽车推广使用工作的通知》，强调“新增及更新车辆中新能源汽车比例原则上不低于 30% 目标要求，以后按规定逐步提高”，再到此次财政部办公厅对特定类型的公务用车提出了更进一步的目标，明确

“原则上 100% 采购新能源汽车”，不难发现，公务用车“新能源化”正乘势而进、加力提速。

从科技自立自强的角度看，政府带头采购新能源汽车有利于进一步健全产业链。新能源汽车中的动力电池、驱动电机、电控系统等关键零部件，以及充换电站等配套基础设施，都属于新兴领域，为市场参与者开辟了新的赛道，有利于鼓励更多企业提升产品“含智量”，打开销路“新天地”。

从生态环保的角度看，“新能源化”有利于推动节能减排。值得注意的是，尽管新能源汽车国内零售渗透率已连续 5 个月超过 50%，但在三、四线及以下城市，传统燃油车仍占主要市场份额，大气污染问题不容忽视。作为推进“双碳”目标的关键抓手，政府带头采购新能源汽车

无疑对环境更友好、让生活更美好。

从实施主体的角度看，政府带头采购新能源汽车，具有明显的示范效应。当前，受新能源汽车的技术成熟度、配套设施的建设进度、地方保护主义等因素的影响，不少人对新能源汽车还缺乏足够认识。在此背景下，政府主动出击、积极作为，通过率先采购和推广新能源汽车，可有效提升人们对新产品的接受度和信任感。

“新能源化”势不可挡。有研究显示，在新能源汽车领域，2025 年新能源汽车含出口的量预计达到 1650 万辆，增速接近 30%，内需有望达到 1500 万辆，渗透率预计超过 55%。在国家机关带头采购新能源汽车的助力下，新能源汽车一定能一路前行、一路辉煌。

静子

推动汽车产业高质量发展正当时

随着各大车企争相发布产销数据快报，2024 年我国汽车产销双超 3100 万辆已无悬念。这是继 2023 年之后，我国汽车产销再次站稳 3000 万量级台阶。面对外部压力加大、国内有效需求不足，我国汽车产业逆势而上，产销量再创历史新高，展现出强大的韧性和活力，成为拉动经济增长的重要引擎。

在实现量的跃升的同时，我国汽车产业也在加快结构调整步伐。2024 年 11 月 14 日，我国新能源汽车年度产量首次突破 1000 万辆，这是我国汽车工业发展史上的里程碑。2024 年全年，我国新能源汽车产销有望双超 1200 万辆，实现跨越式发展，跃上市场化、产业化、规模化发展新阶段。而 2024 年 8 月我国新能源汽车国内渗透率首次超过 50% 则表明，国内每售出两辆汽车就有一辆是新能源汽车。换言之，新能源汽车已从曾经的边缘产品跃升为市场主流。

值得关注的是，在新能源汽车的强劲驱动下，2024 年 10 月，我国自主品牌乘用车市场份额占比已超七成。这标志着，自主品牌在竞争激烈的市场中占据绝对主导地位。此外，继 2023 年成为全球汽车出口第一大国后，2024 年我国汽车出口有望达到 600 万辆。新能源汽车作为我国最具竞争力的战略性新兴产业和亮丽的“中国名片”，正在重塑全球汽车产业发展格局。

我国汽车产业取得令人振奋的成绩，既得益于国家果断作出发展新能源汽车的重大决策部署，抓住了历史机遇、赢得了战略主动，也得益于各部门齐心协力、主动作为，及时出台以旧换新等系列支持政策，营造了良好发展环境；既得益于行业企业，以科技创新引领新质生产力发展，不断突破技术难题，提升产品性能，获得了消费者认可，也得益于我们坚持全球分工合作、互促互进，构建了优质高效的国际化产业链供应链体系。此外，超大规模市场优势，为我

国汽车企业拓展市场增量空间提供了支撑，也为容纳企业创新试错成本、行业技术创新和模式创新厚植了土壤。

不过，我国汽车产业在新旧动能转换中，也出现了一些新问题需要解决。比如，汽车行业大部分企业的日子并没有外界想象的那么好过。其主要原因就是愈演愈烈的价格战和流量战，不仅使得大部分车企增收不增利，也在不断挤压上下游供应商和经销商的生存空间。越来越多的车企，包括供应商、经销商呼吁：汽车行业的这种“内卷式”竞争不能再持续下去了。

产业在快速奔跑中难免会出现这样或那样的不适，但不能一直带病狂奔。前些年我国汽车产业总体上处于后发追赶阶段，产业追求的是快速向更高水平跃迁。随着赛道切换，我国历史性地走在全球汽车产业技术变革前列，当前我国汽车产业到了必须摒弃一味追求速度与规模，转而追求高质量发展的时候了。

高质量发展，简言之，就是要从过去的“有没有”转向“优不优”，从过去的“快不快”转向“好不好”。对汽车产业来说，一个很重要的衡量指标，就是要实现全产业链的协同和可持续发展，包括构建起整车厂与上下游供应商、经销商“有利可图”、共生共益的产业生态。

汽车产业是一个国家先进制造业实力的重要标志，被誉为“现代工业皇冠上的明珠”，具有体量大、产业链长、关联度高、影响面广、消费占比高等特点，对加快形成新质生产力和扩大内需，以及提升社会劳动者收入分配水平，都具有风向标作用。从某种程度上讲，扎实推动中国汽车产业高质量发展，提升中国汽车产业在全球经济版图中的权重占比和品牌形象，使得全产业链能够共享发展成果，实现共赢，这不仅是行业领军企业的社会责任，也是推进中国式现代化的内在要求。

杨忠阳

前不久，全国首张“草票”在内蒙古自治区包头市达茂旗签约并发行。“草票”为解决当前草原生态保护与经济发展之间的矛盾提供了创新思路，是完善政府主导、企业和社会各界参与、市场化运作、可持续的草原生态产品价值实现路径。

我国草原资源丰富，2022 年度全国国土变更调查成果显示，全国共有草地 26428.5 万公顷，其中，天然牧草地 21329.7 万公顷。草原作为重要的自然生态系统，具有食品保障、生态涵养、休闲观光、文化体验、健康养老等多种功能和多重价值。近年来，随着我国对草原生态保护修复支持力度持续加大，草原生态系统逐步恢复良性循环，优质生态产品供给能力得以增强。但草原生态产品价值实现路径单一、政策创新不够、内生动力不足等问题仍然存在。未来，还应持续丰富其价值实现路径，推动生态“含绿量”转换为发展“含金量”，促进草原地区绿色发展和农牧民增收。

从实践探索看，搭建资产运营管理平台、创新机制，集中自然资源资产并开展整体运营，有利于提高生态产品的供给能力，创新多元化、市场化的生态产品价值实现模式。一些地方通过建立“森林生态银行”“水生生态银行”“湿地银行”等运营平台，解决自然资源资产“碎片化”问题，为生态资源指标交易、配额交易、产权交易与生态产品开发运营，提供了连片优质的“资产包”，提升了生态产品的整体价值。通过搭建资产运营管理平台、改革产权制度等集整合草原资源资产，将分散的草原资源使用权或经营权集中流转和专业化运营，打通资源变资产、资产变资本的通道，促进生态产品价值实现。

集整合资源是草原生态产品价值实现的重要前提，发展生态产业则是其中的关键。依托草原优质生态资源，推进政策集成、科技集成、要素集聚、主体集合，打造一批创新能力强、产业链条全、绿色底色足、安全可控制的草原生态产业全产业链，将生态产品的价值转化为可以直接市场交易的商品，推动草原生态产业价值链向中高端跃升，加速生态产品增值变现。要通过培育生态观光、深度体验、户外拓展等新业态，开发滑草滑沙、星空露营、低空飞行旅游等高品质生态旅游产品，突出草原生态旅游产业的特色化、差异化、多样化，提高草原生态旅游产业的持久吸引力、竞争力、生命力，推动生态产品价值有效转化。

品牌是信誉与信用的集中体现。培育一批具有发展优势、竞争力、发展力、影响力、带动力的草原生态产品区域公用品牌，有助于进一步挖掘和提升草原生态产品价值，提升产品溢价。在草原生态产品区域品牌培育过程中，要注重挖掘资源优势、历史人文特征和产业特色，塑造区域公用品牌的独特性，确保稳定性，将绿色生态融入区域公用品牌价值。也要重视提升品牌营销能力，通过创新营销方式、拓宽流通渠道等，提高品牌传播声量。

草原生态产品价值实现的资源整合、生态产业发展、品牌培育等，均需要政府、企业、农牧民等多主体紧密关联、有效衔接、耦合配套。应构建有效市场、有为政府与有机社区相结合的多元共建共治共享模式，充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，注重发挥政府在制度设计、经济补偿、绩效考核和营造社会氛围等方面的作用，也要发挥社区在资源整合、文化传承等方面的作用，形成草原生态产品价值同向合力。

郭珍

一起绿色出行，共同拥抱更美好生活

“绿色出行”是时下的热门话题。目前，我国每天约有 2 亿人次通过城市公共交通方式出行；全国共投放 1200 多万辆共享单车，每天平均有 2700 多万人次骑行。今年国庆节期间，全国高速公路 30% 到 35% 的充电场站都处于满负荷充电状态。从城市到乡村、从长途到短途，越来越多人选择绿色低碳的出行方式。

绿色出行采用的是对环境友好、能源消耗低的交通方式，如步行、自行车骑行、公共交通以及新能源交通工具等。为什么绿色低碳的出行方式越来越受到青睐？随着生活水平提高、城市化加速发展，公众的环境意识、健康素养在不断提升。选择绿色出行方式，既能减少污染，降低对环境的负面影响，又有益身心健康，何乐而不为？

此外，蕴含着新理念的绿色出行方式也渐成新时尚。就拿“自行车骑行”来说，在很多年前，自行车对于普通老百姓来说还是“奢侈品”。如今，我国不仅是全球最大的自行车生产国，还成为了“骑行大国”，骑行也成为大众追捧的潮流运动之一。

不仅如此，绿色出行方式还有助于缓解城市交通压力，改善城市环境。前段时间，重庆、安徽合肥、江苏无锡、广东珠海等地推出网约车公交服务，为的就是优化公交运力投放，减少“空车跑”的消耗和排放，提高城市交通运营效率。

今年以来，在大规模设备更新政策的推动下，各地大力推动电动化替代，不少地方的公共交通实现了 100% 新能源化。可以说，绿色出行方式不仅为城市发展增添亮色，更成为实现交通领域绿色低碳转型、推动城市高质量发展的重要力量。

绿色低碳出行习惯，需要完备的基础设施环境作为支撑。然而，一些城市的基础设施建设却并不十分“友好”。例如，非机动车道狭窄或与机动车道划分不清、共享单车停放点少、新能源汽车充电难等问题，仍在一定程度上制约着绿色出行发展，也影响了人们绿色出行的意愿。

让绿色出行畅通无阻，考验着各地有关部门的治理能力和治理智慧。为此，全国不少地方都在努力探索。例如，北京近年来为解决市民需求，专门开通自行车专用路，优化调整公交专用车道通行管理，着力提升出行安全系数；又如，苏州致力于推进公共交通的多层次融合发展，在轨道交通站点周边实现公交站点全覆盖，让换乘更顺畅。

中共中央、国务院印发《关于加快经济社会发展全面绿色转型的意见》，对推进交通运输绿色转型作出了具体部署。有了政策措施的指引，有了各地的经验借鉴，接下来，我们要做的就是统筹推进绿色出行服务体系建设。具体来说，各地不妨进一步做好城市规划，通过加强城市路网网设计管理、强化充电保障能力等方式，持续营造高效便捷的出行环境，更好满足大众的绿色出行需求。

如今，推进全面绿色转型工作已经有序展开。绿色出行，正是其中的重要一环。循着绿色出发，我们将拥抱更美好的生活。

臧梦雅