

1月23日,刚现了几日蓝天,雾霾天气在北京、天津、河北等地卷土重来。雾霾迷城让A股市场掀起环保“风暴”,也让经济转型发展变得更为紧迫——

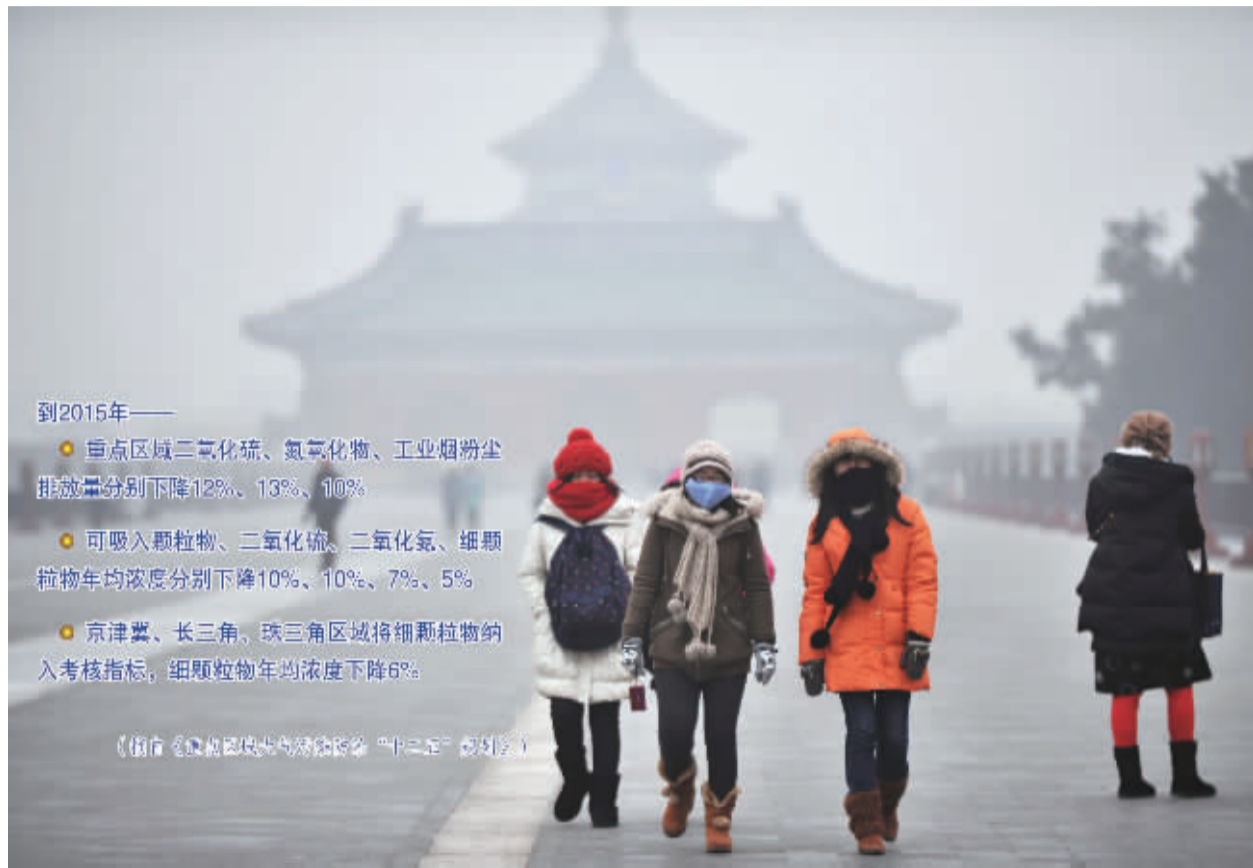
快转型 破“霾”伏

本报记者 鲍晓倩



继21日、22日连续发布大雾蓝色预警后,中央气象台23日晨继续发布大雾蓝色预警。随着冷空气的到来,23日夜间起,东部地区雾霾天气将自北向南逐渐减弱或消散,中央气象台于23日18时解除大雾蓝色预警。预计这次雾霾天气将持续至24日凌晨。

近期我国出现的大范围雾霾天气带动A股市场环保概念板块震荡盘整,同时从一个侧面凸显出经济转型的紧迫性。中国环境规划院副院长兼总工程师王金南认为,我国发展进入环境与经济的平衡过程,要用环境保护倒逼机制重新布局调整产业结构。



到2015年——

- 重点区域二氧化硫、氮氧化物、工业烟粉尘排放量分别下降12%、13%、10%
- 可吸入颗粒物、二氧化硫、二氧化氮、细颗粒物年均浓度分别下降10%、10%、7%、5%
- 京津冀、长三角、珠三角区域将细颗粒物纳入考核指标,细颗粒物年均浓度下降6%

调整能源结构

既要控制煤炭消费的总量,更需充分激发清洁能源产业的发展潜力

大范围雾霾天气的“祸首”PM2.5与工业企业、发电站和供热厂的燃煤关系密切。

我国能源结构高度依赖煤炭消费。煤炭消费于2011年超过34.8亿吨,占一次能源消费总量比例为68.8%,是世界平均水平的一倍以上。与此同时,煤炭消费总量丝毫没有下降趋势,而是保持着近10%的年均增速。

要改变目前的严重空气污染,必须优化能源结构、控制煤炭使用。2012年底,我国正式发布《重点区域大气污染防治“十二五”规划》,确定了开展煤炭消费总量控制的思路。北京提出,到2015年,燃煤消费总量控制在2000万吨以下。

然而,给煤炭消费带上“镣铐”后,其他清洁能源的发展能否满足我国经济快速发展

的需求?能源结构调整,除了控制煤炭消费总量,更需要清洁能源产业的发展。国家统计局发布的最新数据显示,2012年,我国的能源消费中,天然气、水电、风电、核电4种能源方式加在一起,仅占全部能源消费比重的14.5%。

中国环境规划院副院长兼总工程师王金南认为,当前,应大力开发利用风能,推进浙江、山东、福建等沿海地区加快发展海上与潮间带风电项目,推进辽宁及关中西部地区大力开发陆地风电项目;加快推动光伏发电协同发展,逐步形成规模效应;出台财税扶持与示范补贴政策尤为重要。

对从事可再生能源、新能源产业的企业来说,我国能源结构调整中必然蕴藏着巨大的发展机遇,谁能抓住,又如何抓住,仍需要在实践中摸索前行。

优化产业布局

大力淘汰落后产能,推动产业结构升级,环保产业迎来新机遇

“十一五”时期,我国节能减排目标超额完成,直接推动了产业结构调整。大范围雾霾天气进一步提示,我国产业结构调整仍“在路上”。

“通过节能减排调结构,‘十一五’有所突破,但在深度广度上还有空间。由于经济增长太快,新增产能与减排能力本应同步,目前看来,距离反而越拉越大。”环保部污染防治司司长刘炳江此前接受记者采访时曾表示。

我国落后产能的淘汰力度正在加大。工信部下达的“十二五”工业领域19个重点行业淘汰落后产能目标任务,与“十一五”相比,新增加了铜冶炼、铅冶炼、锌冶炼、制革、印染、化纤、铅蓄电池等7个行业。

优化产业布局尤为重要。产业布局调整需符合主体功能区划要求,统筹考虑区域环境承载能力。环保部污染防治司司长

赵华林介绍说,“十二五”时期,我国将在13个重点区域内严格限制火电、钢铁、水泥、石化等行业高污染项目;重点控制区内要新建项目,前提是该区域首先消减相应倍量的污染排放。”

正如A股市场环保板块表现所提示的,雾霾污染治理必将给许多产业带来发展机会。王金南认为,这具体表现在3个方面:一是大气污染治理行业,包括传统的大气治理,如二氧化硫、氮氧化物、烟粉尘治理产业,也包括一些新的大气污染治理产业,如新一代的“布电”一体化除尘产业、多污染物协同减排产业、汞排放治理产业、机动车尾气治理以及VOC治理产业等;二是减少污染产生和排放的绿色产业,如清洁煤燃烧技术产业、清洁燃料产业以及室内空气污染净化技术产业等;三是灰霾污染治理的监测和咨询服务市场,如便携式、轻便化的民用监测和商用监测设备等。

控制汽车污染

机动车排放占城市大气污染物排放量30%以上,北京等大城市则已超过50%

研究表明,机动车排放占城市大气污染物排放量30%以上,北京等大城市则已经超过50%。根治雾霾,必然要加强机动车污染的控制。这对于我国高速发展的汽车产业影响几何?

中国汽车工业协会数据显示,2012年我国汽车产销突破1900万辆,连续4年蝉联世界第一。事实上,2008年之前,我国汽车产销量增速稳定,受益于汽车产业振兴计划,2009年汽车产销量飙升至1300万辆,激增46%。持续的雾霾天气警示,汽车产业发展不能只顾眼前的规模效应,而忽视长远的代价。

“环境标准是促进汽车产业技术革新的驱动力。”王金南认为,治理灰霾污染将是促进汽车产业技术革新,带动汽车产业升级的又一次机会,将给新能源汽车、电动汽车的发展带来机遇。1月16日,受到广泛关注的《轻型汽车污染物排放限值及测量方法(中国第五阶段)》第二次公开征求意见

见。国五标准加严了污染物排放限值,一旦实施,将大幅削减新车的单车排放量。“车辆排放新标只能降低新车的污染,而优质燃油的供应将促使所有在用机动车全面减排。”中国环境科学院移动源污染控制室副研究员岳欣认为,我国应尽快实施新的油品标准。根据《重点区域大气污染防治“十二五”规划》,我国2013年前将全面供应国四车用汽油,2014年底前供应国四车用柴油。目前,北京市已执行了与欧五相当的油品标准。

全国范围内的油品升级势在必行,油品升级关键在脱硫,石化业内人士估算,油品质量每提升一个层级,每升油价成本要上升0.5元,这成本是企业承担,或是转嫁给消费者,还是由国家补贴,是个难题。加快提升油品脱硫技术水平,使大部分炼厂具备生产国四标准油品乃至国五标准油品的能力,当是中石化、中石油等企业必然要迈出的一步。

提高重点行业准入门槛

工信部总工程师朱宏任:

执行更为严格的节能准入标准,尤其发挥高能耗行业产品能耗限额强制性标准、超前性标准、污染物排放标准和清洁生产标准作用,严把项目能耗排放的准入关

本报北京1月23日讯 记者刘瑾报道:近一段时间全国多地笼罩在雾霾天气下,工业和信息化部总工程师、新闻发言人朱宏任表示,该现象再次向世人敲响了警钟,工信部已开始抓紧修订大气污染重点行业准入条件,提高重点行业的准入门槛。

朱宏任表示,造成雾霾天气的原因是多方面的,除了像近期极端不利污染扩散的气候等客观因素之外,还有本地燃煤、机动车、工业、扬尘等污染源、污染物排放量的因素,也包括周边区域污染和本地污染叠加的因素,工业在为经济和社会提供原材料和产品的同时,也消耗了大量的资源和能源,排放了大量的污染物。

对此,朱宏任表示,2013年工信部将推动大气污染防治工作。加快完善淘汰

落后产能的退出机制,切实采取经济、法律、技术和必要的行政手段,加快重点行业淘汰落后生产能力。同时,提高重点行业的准入门槛,抓紧修订大气污染重点行业准入条件,提高“两高”行业在能耗污染物排放方面的准入门槛,进一步完善重点行业准入公告管理制度,执行更为严格的节能准入标准,尤其发挥高能耗行业产品能耗限额强制性标准、超前性标准、污染物排放标准和清洁生产标准作用,严把项目能耗排放的准入关。

针对钢铁、水泥、石化、有色等大气污染的重点行业,朱宏任表示,将加强行业关键共性清洁生产技术的产业化应用示范和成熟先进技术的推广示范,加快二氧化硫、氮氧化物、烟尘、粉尘等大气污染物的治理装备技术发展,满足国家环境保护对技术装备的需求。

让雾霾不再成为“美丽的忧伤”

在发展中保护,在保护中发展,本就是我国经济社会发展题中应有之义

发生在上世纪50年代的伦敦烟雾事件,直接促使1956年英国洁净空气法案的通过,推动了英国环境保护的进程。可以预见,大范围雾霾天气持续,也将让21世纪的中国作出改变,深刻影响多个经济领域。

当然,因裹挟着PM2.5的雾霾,而带动股市环保板块大热;因触目惊心的环境污染,而促进绿色环保产业的发展,是一种“美丽的忧伤”。这样的“短期效应”我们并不希望再看到。在发展中保护,在保护中发展,本就是我国经济社会发展题中应有之义。我们绝不应再走西方国家先污染、后治理的老路,建设美丽中国是国家对人民的庄严承诺。

经济增长与环境保护不是矛盾体,相反,环境保护应当对经济发展的质量起到优化作用。加快淘汰落后产能、调整区域产业布局、改变燃煤为主的能源结构、为汽车产业制定更严格的新标……必然使经济发展的速度受损,但从长远来看,将极大提升我国经济发展的质量,促进我国经济社会可持续发展。

经济发展的目的是通过发展生产力提高人们的生活水平,提升人们的生活质量。如果经济发展一定意味着环境污染,意味着人们一步步失去生存的美好家园,这样的经济发展模式就必须转变。改善空气质量非一日之功,转方式、调结构刻不容缓!

北京:2月1日起实施京V排放标准

本报北京1月23日讯 记者苏民报道:北京市环保局今天举行新闻发布会,宣布根据北京市防治大气污染需要,国务院批准北京市将从2013年2月1日起实施北京市第五阶段机动车排放标准(简称“京V”,相当于欧洲5号标准)。

北京市环保局有关负责人表示,北京在第三、第四阶段排放标准下都没有发展轻型柴油车(指3.5吨以下的车辆,

涵盖柴油轿车),当前第五阶段仍不发展包括柴油轿车在内的轻型柴油车。这位负责人解释说,因为同阶段标准柴油车排放的氮氧化物和颗粒物比汽油车高3.3倍左右,且轻型柴油车从功能使用来讲完全可以用汽油车替代,因而当前仍不允许发展。第六阶段排放标准将在2016年前后实施,而届时能否发展轻型柴油车也仍需论证。



编者按 本报23日刊发《要为中国家电企业担心吗》报道后,引起社会广泛热议。今日刊发格兰仕集团助理总裁陆骥烈就此话题的讨论文章,敬请关注。

另一场三国围棋擂台赛

——从日企衰落看“中国制造”

格兰仕集团助理总裁 陆骥烈

韩国棋风实用,招数犀利,但底蕴不足

日本棋风端庄,往往开局华丽,中盘乏力,尾盘一片乱战

中国棋风中规中矩,底蕴深厚,全局观强,但是缺乏创新



日本家电企业一直是中国企业的榜样,但是在出井先生指点江湖的时候,我在思考,像索尼这样一个横跨IT、数码、娱乐产业的家电王国,为何连续多年亏损,为何鼎盛一时的日系家电企业不约而同亮起红灯?成功者的转变,我们如何汲取教训?大山倒下,我们的新高度在哪里?前路开阔,我们应该如何迈步?

以索尼为代表的日系企业一直具有高投入、高科技、高价格“三高”特征。这种模式使日系企业近几年对于竞争格局、消费市场和外部环境变化缺乏危机意识。三星董事长李健熙2012年7月曾发出“早上六点半上班”的倡议,彼时三星利润连续增长,并且智能手机市场份额已超过苹果。但是李健熙清晰看到利润过于集中在智能手机所隐藏的危机,这和出井先生的淡定形成了鲜明对比。

现在的局面很像当年的三国围棋擂台赛,中日韩代表着迥然不同的三种风格,韩国棋风实用,招数犀利,具备强悍的冲击力,但底蕴不足;日本棋风端庄,往往开局华丽,中盘乏力,尾盘一片乱战;中国的棋风中规中矩,底蕴深厚,全局观很强,但是缺乏创新。中国家电业一直是充分竞争行业,既没有韩国财阀经济特征,也没有日本企业先发优势。但从另一角度说,中国家电业的基础是建立在强烈危机意识和生存需求上的,我们只有把自身的产业优势发挥到极致,不断跟随全球行业的发展汲取先进要素,才能成就自己的发展模式。

高投入高成本的模式酝酿的成本危机。日系企业在科技上不遗余力的投入,大幅推高了成本,而高价格对于市场依程度增加,一旦市场需求下降,高成本高价格就成了巨大负累,规模萎缩和成本企高直接导致产业亏损。而堆积巨大资源的高科技在产品表现上却缺乏敏感度和领先性,在与苹果、三星等产品的竞争中处于下风,实验与研究经费投入效率低下,国际品牌影响力逐渐降低。研发效率是资产化增值的重要表现,也是核心竞争力的重要体现,日系家电产业虽然在管理效率、市场效率上做出了模范效应,但是这些年在研发和技术运用上并没有转化为真正有竞争力的产品。

创新失速引发战略麻痹。在这个问题上中国市场是一把双刃剑。持续20年的高速增长使中国市场成为美国、欧洲之外的消费市场高地,日系家电企业和中国市场的紧密联系使其得以将较低代次技术在中国实施生产,并持续获得利润,但这也减缓了日系企业的创新。这种创新失速不仅表现在产品技术上,还表现在商业模式上。日系家电品牌在中国逐步蜕变为区域性品牌,在中国城镇化进程中的渠道建设上远远落后于中国企业。

看清行业格局更要看清自己。目前我们需要一个三步走的发展路线图,第一个时期步入效率革命与二次创新的整合期,效率革命对于大规模制造而言,会带动产业升级;第二个时期是二次创新与品牌全球化的发展期;第三个时期是一次创新突破和品牌全球化的成熟期。

其中的关键词是:效率和创新。中国家电业具有独特的生态环境,在全球产业格局中拥有庞大的内需增量市场,广泛的全球供应链伙伴、大规模装备制造能力。我们关注效率革命,同时需要发动高科技引擎,使创新成为中国家电制造的DNA,这样才能打好这场三国擂台赛。

需要警惕的是,我们绝不能掉入创新的陷阱。中国的创新是以二次创新为主,今天我们可以站在更高的巨人肩膀上,将创新能力和大规模装备制造能力紧密结合,整合行业甚至国家力量,进行核心技术一次创新,形成几个核心点的突破。

中国制造的工业精神就是实干与创新,中国制造的世界梦一定可以实现!



陕西华县箱装净菜供市场



1月23日,华县金农果蔬专业合作社的社员在包装新鲜的无公害蔬菜。春节即将来临,在陕西国家级绿色无公害蔬菜基地华县,大量的优质蔬菜等待投放市场。新华社记者 李一博摄