

《汽车产业投资管理规定(征求意见稿)》公布——

传统燃油汽车投资将遇“紧箍咒”

今日关注

本报记者 刘园园

我国拟对传统燃油汽车投资项目进行严格约束。这是国家发改委4日公布的《汽车产业投资管理规定(征求意见稿)》(以下简称征求意见稿)释放的信号。

“严格控制新增传统燃油汽车产能,积极推动新能源汽车健康有序发展,着力构建智能汽车创新体系。”在阐述政策目标时,征求意见稿提到。

对传统燃油汽车投资“约法三章”

这份征求意见稿对整车燃油汽车整车投资项目和现有汽车企业扩大燃油汽车生产能力投资项目都提出多项约束规定。

例如,在燃油汽车整车投资项目方面,征求意见稿提出,禁止新建独立燃油汽车整车企业,禁止现有汽车整车企业跨乘用车、商用车类别建设燃油汽车生产能力等。

在燃油汽车扩能项目方面,征求意见稿提出,现有汽车企业扩大燃油汽车生产能力投资项目要同时满足4项条件。其中包括:上两个年度汽车产能利用率均高于全行业平均水平;上两个年度新能源汽车产量占比均高于全行业平均水平。

“征求意见稿中对传统燃油汽车投资项目的约束条件非常严格,将对未来国内传统燃油汽车生产形成很强约束。”全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树在接受科技日报记者采访时说。

崔东树认为,这些约束规定的提出是希望国内汽车产业尽快向新能源汽车方向转型,并防止未来传统燃油汽车产能过剩。

目前消费者对新能源汽车还未广泛接受,有些人仍喜欢购买传统燃油汽车。不过崔东树认为,不必担心这一政策会影响当前传统燃油汽车市场供应。

“投资是先行的,对市场的影响具有滞后性。而向新能源汽车的转型已是大势所趋,所以国家层面对汽车产业投资的引导要有前瞻性。”崔东树说。

新能源汽车投资也有新门槛

根据征求意见稿,新能源汽车、智能汽车、节能汽车及关键零部件,先进制造装备,动力电池回收利用技术及装备研发和产业化领域将是“重点发展领域”。

不过,征求意见稿对这些领域的投资也提出了一些约束规定。

例如,新建独立纯电动新能源汽车投资项目

要满足多项要求,其中包括具有纯电动汽车持续开发能力,建设规模方面纯电动乘用车不低于10万辆,纯电动商用车不低于5000辆等。

而在新建车用燃料电池电堆/系统投资项目方面要符合具备双极板、膜电极等关键部件的技术开发能力及试验验证能力等多项条件。

“这主要是由于目前新能源汽车领域出现投资热,地方政府上马新能源汽车项目的热情高涨,所以要预防由于盲目投资导致社会资源的损失。”崔东树解释说,另外也要防止一些企业在没有相关核心技术的情况下进行投资,以低水平产品申请国家补贴。

崔东树认为,未来上述管理规定正式实施后,将对国内汽车产业发展带来明显影响。“既可以避免传统燃油汽车重复建设,也可以避免新能源汽车产业出现较大泡沫。”崔东树说。(科技日报北京7月5日电)

荒山变身光伏电站

近年来,山西省运城芮城县依托荒山坡地优势,加快发展光伏发电。由国网山西省电力公司、中能建山西电力勘测设计院等共同建设的芮城县光伏领跑技术基地一期项目已全部并网发电,二期项目即将开工建设。该项目总投资88亿元,占地面积近4万亩,总装机容量达102万千瓦。

图为7月5日拍摄的山西省运城芮城县光伏领跑技术基地(无人机拍摄)。新华社记者 曹阳摄



县域创新应实行差异化转型升级战略

科技日报张家口7月5日电(实习生吕迪 记者张晔)“郡县治则天下安,县域强则国家富”,实施创新驱动发展战略基础在县域、活力在县域。在国家政策的鼓励下,如何把县域创新的“痛点”转化为“兴奋点”?7月5日,科技日报与张家港市共同举办县域创新发展高端研讨会,政、企、研三方共同探讨分享县域创新发展实践经验,研究县域创新发展新模式。

县域作为国民经济基本单元,贡献了我们超过50%的国民生产总值、超过60%的总人口和超过90%的国土面积。但是县域经济创新发展也面临很多“痛点”,如创新手段匮乏、创新资源先天不足,产业转型亟待一批领军人才。作为本次研讨会的指导单位,中国科学院发展战略研究院刘冬梅副院长指出:

“在基层,科技进步考核机制难以继,县域科技管理力量薄弱,不利于县域创新。”

2017年,国务院办公厅发布《关于县域创新驱动发展的若干意见》,首次以县域创新驱动发展为主题提出建设创新型县(市)创新型乡镇,让创新驱动的触角延伸到基层。张家口也提出“创新转型再出发”战略,做足“五篇文章”,突出企业主体、改革创新、人才引领、平台

建设和要素整合,目前全社会研发投入占GDP比重达2.8%,科技进步贡献率达63.2%,为其他县域创新发展提供了宝贵的经验。

国家发改委宏观院产业所所长云副所长认为,在县域创新发展中要突出特色,实行差异化转型升级战略,像张家口这样的城市,与大城市相比创新资源仍不占优势,要实现新的发展,必须走可持续发展道路,打造一批特色小镇,总结推广一些新的发展模式。中国社科院农村研究所魏后凯所长强调:“创新发展是一个综合性概念,包括科技创新、体制创新、管理创新、品牌创新等”,县域的创新驱动发展要多管齐下,多方同时推进。

江西:以科技创新组合拳促进创新型省份建设

科技日报南昌7月5日电(记者寇勇)“加快创新型省份建设,既要讲担当,也要讲方法,既要讲分工,更要讲协作,要强化各项保障,打好科技创新组合拳,汇聚建设创新型省份的强大合力。”在5日召开的全省创新型省份建设座谈会上,江西省副省长吴晓军如是说。

近年来,江西深入实施创新驱动发展战略,科技创新综合实力和能力显著提升,全省科技进步综合水平4年前移5位,是全国唯一连续4年前移的省份,区域创新能力首次进入全国第二方阵。今年5月,因实施创新驱动发展战略,推进自主创新和高新技术产业发展成效明显,该省获得了国务院督查激励奖励。

今年是江西深入推进创新型省份建设三

年行动的启动之年,在强化顶层设计和整体部署的基础上,该省陆续制定和完善了一系列创新政策措施,进一步夯实了1+N创新政策体系。据江西省科技厅厅长谢光华介绍,即将出台的《江西省推进创新型省份建设行动方案》等5个文件,涉及创新型省份建设蓝图、格局定位、具体路线及重要支撑等方面,内容详实、责任到位,其主要抓手分别为构建

创新区域体系的“五大建设”、健全创新供给体系的“四大工程”和优化创新保障体系的“五大机制”等,以2020年进入创新型省份行列为目标,切实增强科技创新的动力活力。

吴晓军强调,创新型省份建设是一项宏大的系统工程,要努力构建有利于创新的政策、体制、文化、政务环境,坚持以问题为导向,加强科技政策与经济、产业、财税、金融、社会等政策的衔接配套,全省各地各部门及各成员单位要找准发力点、下好先手棋,对标对表,倒排时间节点压茬推进,奋力迈出创新型省份建设新步伐。

小流域山洪暴发时速最高可达每秒10米

半岁野生大熊猫或被山洪卷走导致溺亡

本报记者 盛利

日前,四川黑水河自然保护区发现一只不幸溺亡大熊猫幼崽。据鉴定,仅半岁左右的该雌性大熊猫,溺亡时胃里除了已经消化的竹叶,还有未能消化的母奶,更令人无限唏嘘。当地自然环境如何,为何会发生此次溺亡?5日科技日报记者走访了大熊猫保护部门、环境生态及山地灾害专家。

连日来四川持续遭受强降雨天气过程。7月3日,四川黑水河自然保护区管护人员张学良沿大邑县西岭镇云华村小河水沟区域进行巡查时,在河中央石滩上发现了已经死亡的大熊猫幼崽,该尸骸随后被送往成都市野生动物救护中心。据成都市林业和园林管理局发布的报告,该大熊猫幼崽体重14.25公斤,头部有2处皮下出血,下颌出血,肺部有大量气泡,诊断为溺水死亡;判断可能因2日的暴雨导致山洪暴发,该大熊猫幼崽不慎落水溺亡,后随洪水冲至河岸浅滩处被发现。

“这是我工作20多年首次出现野生大熊猫溺亡的情况,非常罕见。”成都市林业和园林管理局野生动植物保护处谢凯说,四川黑水河自然保护区地处成都平原和川西高原接壤地带,总面积317.9平方公里,动植物资源丰富,有大熊猫、金丝猴等多种保护动物。“据2015年的第四次全国大熊猫普查,该保护区内有野生大熊猫26只。此次溺亡大熊猫幼崽不在此前统计之列,从侧面说明大熊猫种群正在保护区内繁衍。”

此次导致大熊猫溺亡的“元凶”——山洪暴发,是否与保护区自然环境变化有关?

“当地总体植被资源丰富,自然环境良好。”此前曾前往黑水河保护区内,开展大熊猫栖息地自然生态调查的中科院成都生物所研究员罗鹏说,该保护区内有丰富的可食性竹源和适当的海拔高度、适宜的温湿度等其他自然条件,特别适合大熊猫的生长、繁育和栖息。“但由于大熊猫栖息地多为山区,该保护区又属于岷峡山区复地,各类支流较多,因暴雨导致的支流山洪暴发,夏季时在当地时

常发生。”他强调,丰富的植被资源并不能杜绝暴雨引起的山洪、泥石流等自然灾害,“这是突发情况,但这是一种正常的自然现象。”

野生动物对自然灾害敏感性且行动迅速,近年不仅是大熊猫,其它国家级保护动物溺亡的情况也较少见。那么此次大熊猫幼崽为何没有成功避险?

“山洪、泥石流灾害往往都在类似小河水沟的小流域中暴发,而且山洪与洪水的主要区别之一就是突发性特别强。”长期关注山地自然灾害的中科院成都山地所总工程师游勇研究员说,暴雨引起的小流域山洪暴发时,往往20分钟至30分钟就能达到顶峰,水位会根据不同地形快速上涨2米至3米甚至更多。

“几乎转眼间,山洪的‘龙头’就会夹杂着上游的石块、泥沙或树木呼啸而至,时速能达到每秒7米至8米,冲击力非常强,几乎躲无可躲。而根据我们的监测记录,此类山洪暴发水流最高时速甚至能达到每秒10米。虽然当时具体情况不清楚,但这只能推测幼崽可能

在河边喝水或玩耍时,偶遇山洪,在犹豫之间就被卷走。”游勇说。

“大熊猫真正的家在野外。”相关专家在接受媒体采访时表示,尽管大熊猫溺亡令人痛惜,但野生种群生活在野外,不可避免面临自然界各种因素威胁。也只有在野外状态下,大熊猫才能不断进行繁衍进化,不断适应自然。

目前,成都林业和园林管理局已通报提醒在山区作业的保护区工作人员在确保人身安全的同时,加强巡护监测及时掌握保护区及其周边区域野生动物栖息地变化。对于这只死亡的大熊猫,将在查清死亡原因后,进行尸体解剖供科学研究,其皮毛将做成标本供宣传教育。

在2017年完成全球首只大熊猫塑化标本制作的成都生命奥秘博物馆馆长吴军表示,如果大熊猫保护相关管理部门、研究机构有对本次不幸逝世的熊猫幼仔进行塑化标本制作的必要,生命奥秘博物馆将全力支持技术支持。(科技日报成都7月5日电)

在远海中、江河上,大小船舶的烟囱里经常冒出很大的黑烟。在7月5日上海结束的“水陆共治 保卫蓝天”沙龙上,生态环境部机动车排污监控中心高级工程师马冬说,我国从2018年7月1号起,才对新建船舶实施第一阶段的排放标准,也就是说,在对用船舶目前排放还是“零标准”,即尚未提出大气污染控制要求,船舶也没有任何污染控制措施。

船舶已成为香港最大空气污染源

交通运输部《2017年交通运输行业发展统计公报》显示,按货物吞吐量计算,世界十大港口中有七个在我国,宁波—舟山港货物吞吐量突破10亿吨,连续9年位居世界第一。

但与货车用的柴油相比,船舶和港作机械所用的燃料“更脏”,特别是远洋船舶和沿海沿江大型船舶的燃料油,硫含量可达车用柴油的3500倍。据《中国机动车环境管理年报》数据,2017年,船舶排放的氮氧化物、颗粒物分别占移动源排放的11.7%、13.2%。

然而在上海、深圳这样的港口城市,船舶排放的污染在大气污染中所占比重更大。以上海为例,2015年研究显示,船舶排放的二氧化碳、氮氧化物分别达25.7%、29.4%;香港环保署发布的2016年的空气污染物排放清单显示,船舶排放的二氧化硫、氮氧化物、PM2.5、PM10高达49%、37%、38%和44%,已是香港最大排放源。

马冬说,船舶和港口用的都是柴油机,主要排放污染物为氮氧化物和颗粒物,其中氮氧化物是雾霾的重要前体物,颗粒物则是雾霾的直接来源。而国际癌症研究机构(IARC)将柴油机尾气列为一类致癌物。

我国低硫油仅占船舶用油消费总量3.5%

不过,船舶和港口大气污染控制存在诸多难题。据交通运输部发布实施的《船舶与港口污染防治专项行动实施方案(2015—2020年)》,要求自2018年起,船舶在排放控制区内所有港口靠岸泊位期间使用硫含量不高于0.5%的燃油。

马冬说,目前我国硫含量低于0.5%的低硫油供应仅占船舶用油消费总量的3.5%左右。与国际排放控制区要求硫含量2015年下降到0.1%,还存在较大差距。

此外,我国尚未建立统一的船舶港口排放清单编制方法,缺乏系统、全面的船舶保有量及活动水平统计数据及港口排放数据;我国还有长江、珠江、京杭运河等内河水域,其港口吞吐量占36%。但目前,内河船舶排放因子大多基于燃料消耗或单位货物周转量来计算,缺乏不同船舶排放因子系数,渔船排放也缺乏相关数据等。

目前,国际排放控制区一般为海基线外200海里封闭区域,而我国排放控制区仅覆盖珠江三角、长三角、环渤海三大重点水域海基线外12海里,尚未覆盖内河水域。交通运输部水运科学研究院总工程师彭圣研究员说,由于我国排放控制区面积小,很多船舶会在控制区外侧行驶,以避免更

我国形成综合多参数系列环境监测技术

科技日报合肥7月5日电(记者吴长锋)记者从中科院合肥物质研究院获悉,由该院安徽光机所作为依托单位承担的国家863计划“先进环境监测技术设备”重大项目,日前在北京通过了科技部863计划资源环境技术领域办公室组织的专家验收。

据了解,“先进环境监测技术设备”重大项目,针对国家近期及中长期环境质量改善、污染物减排控制、环境变化对监测技术和设备的需求,以环境监测技术研发为核心,进行关键共性技术研发、系统集成、技术验证,形成相应的环境监测支撑技术,研发相关的仪器设备,培育环境监测战略性新兴产业而设立的大型科研平台。

该项目首席科学家刘文清院士介绍,该项目开发了一系列环境质量和污染源原

船用油硫含量可达车用柴油的三千五百倍——
保卫蓝天,船舶港口不能缺位

本报记者 李禾

换干净燃油,这也使船舶污染减排效果大幅下降。

摸清“家底”加严排放控制要求

“船舶数量多、流动性强,监管难度大,只有联防联控,才能全面控制。”马冬说,目前正在进行的第二次全国污染源普查,首次将船舶等非道路移动污染源纳入普查范围。还应尽快制定《船舶港口大气污染物排放清单编制指南》,通过测定船舶排放因子等,为精细化控制提供数据支撑。

我国船舶排放控制区在船用油硫含量水平、实施范围、污染物控制种类等方面,与国际上还存在较大差距。马冬建议,未来应逐步加严船舶排放控制区要求,加快老旧船舶发动机改造及淘汰更新,推广应用SCR(选择性催化还原装置)、DPF(颗粒物过滤器)等排放后处理装置;严厉打击假冒伪劣、非法生产、销售和使用劣质船用油品等行为。(科技日报上海7月5日电)

位现场监测、水源水质安全监测与预警、环境污染时空分布监测技术和设备,在大气污染物的质谱/光谱快速在线监测、水体污染物的生物监测与卫星遥感、土壤重金属污染物多元素快速监测等方面取得了创新性成果。

目前,该项目已申请国家发明专利200余项,获得软件著作权60余项,发表SCI/IE论文237篇,形成了一支具有较强实力的先进环境监测技术设备研发团队,项目合作取得了较好的社会效益和经济效益,并具有广阔的市场应用前景。

此举标志着我国形成了具有自主知识产权的点、面、网、立体遥感、综合多参数的系列环境监测技术、系统及产品,促进我国先进环境监测技术产业的跨越发展。

(上接第一版)

北京师范大学全球变化与地球系统科学研究院院长程晓教授5日告诉科技日报记者,卫星反演中,一项重要工作是识别云,并剔除云的干扰因素。地表被云层遮挡时,卫星获得的只是云顶温度,真实的地表数据其实是缺失的。通过不断改进算法模型,对不同信息中解译、精化,才能让数据更可靠。

在他看来,除了-98℃,更值得思考的是100℃这个数字。

“能够连续两次发现南极高低温区域,与长期的极地数据积累密不可分。”程晓在研究泰德·斯卡姆波个人主页后评价,这是一个极地冰川遥感领域“科学工匠”,多年如一日使用卫星图像制作各种冰川数据产品,运营着美国国家雪冰中心的雪冰数据库。

“如果仅获取一次,可能是偶然事件,能够多次重现才可能反映问题,也可以发现哪些情况下会出现极低温。”在程晓看来,这样的数据也许并不能直接佐证全球气候变化的某一个现象,但却是非常重要的基础性研究。

这也最让他感慨。

“该卫星数据面向全球开放,理论上讲,我国也可以做类似跟踪,但很难去开展这样一项具有探索性的基础性研究。换作是我,如果2013年已获得了一组-93.2℃的数据,再申请项目时,会被认为是重复同一件事没有新意,立不了项。”程晓认为,除了要求科研人员具有执着、耐得住寂寞的工匠精神,同样需要建立一种体制机制,特别是让做基础研究的科研人员坐得起冷板凳。

据了解,美国科学家正在研制能够挺过这种极端温度的测量设备以实地探测该地区的雪和气温,计划接下来两年内布放。泰德·斯卡姆波在和程晓邮件时也表达了合作意愿。

程晓同时提出,我国应尽快改变遥感卫星忽视极地的局面,加大力度提高极地监测能力,尤其是卫星遥感监测能力,增强我国极地科学研究话语权。