

全国人大代表、阿拉善盟盟委书记王玉明：

阿拉善生态环境治理应从政策上给予倾斜



环境保护已成为全球性课题。改革开放以来,我国经济快速发展的同时能源环境严重透支已制约着可持续发展。今年“两会”温总理在政府报告中提出:今后五年,我国经济增长预期目标是在明显提高质量和效益的基础上年均增长7%。这样一个目标的确立,就是要在调整结构,合理利用能源、保护环境中留出一个足够的空间,全国人大代表阿拉善盟委书记王玉明说。

在谈到阿拉善盟的情况时,王玉明代表说:阿拉善盟是内蒙古最西边的一个盟,土地面积最大 27 万平方公里,人口最少,仅有 22 万人。适宜人类生存和发展的区域 1.65 万平方公里,仅占总面积的 6%。沙漠、戈壁、荒漠草原各占三分之一,巴丹吉林、腾格里、乌兰布和三大沙漠横贯全境,占全盟国土总面积的近 1/3。

在全国生态格局中,阿拉善是一个特殊的重要区域,据专家测算,阿拉善地区的生态环境影响范围超过 200 万平方公里(甘、宁、蒙、陕、晋、冀、京、津),人口超过 1.5 亿。这么多的国土和人口受影响,毫不夸张的说,阿拉善打喷嚏好多人都可能受影响。因此,为遏制生态环境恶化的状况,2000 年以来,全盟累计投入生态保护建设资金 17.8 亿元,4400 多万亩草原得到修生养息。

我们始终坚持生态优先原则,把生态保护建设作为保卫国家生态安全的重要政治任务,作为经济社会

全国人大代表、中国船舶燃料有限责任公司总经理赵永起：

发展方式的转变要“从我做起”



国务院总理温家宝在政府工作报告中说:“十二五”是全面建设小康社会的关键时期,是深化改革开放、加快转变经济发展方式的攻坚时期。我们要推动经济发展再上新台阶。今后五年,我国经济增长预期目标是在明显提高质量和效益的基础上年均增长 7%。

总理的这段话给我留下的印象最深刻。全国人大代表、中国船舶燃料有限责任公司总经理赵永起说,为什么是 7%而不是 9%,或 11%? 这就是要给我们

发展、守土安边、改善民生的基础。在国家、自治区的重视和支持下,加大投入力度,通过农牧民搬迁转移、发展生态农牧业和实施天然林保护、退牧还草、公益林生态效益补偿、自然保护区建设、黑河下游额济纳绿洲抢救保护等生态工程,使局部地区生态环境得到了比较明显的改善。

目前,全盟累计搬迁转移农牧民 2.5 万人,76%的人口集中在了城镇。额济纳胡杨林国家级自然保护区胡杨林面积由 39 万亩扩大到 44 万亩,植被覆盖率由 30%提高到 50%。特别是打破了在 200 毫米以下降水地区不能飞播造林的定论,在腾格里、乌兰布和沙漠边缘成功实施了飞播造林,总面积近 300 万亩,形成了长 250 公里、宽 3—5 公里的阻沙带。在党中央、国务院的亲切关怀下,自 2000 年实施黑河分水以来,干涸了十年的东居延海重现昔日碧波荡漾的景象,水域面积达到 44 平方公里,为上个世纪 50 年代后期有记录以来最大。每年沙尘暴天数由上世纪九十年代的 10—20 天减少到 3—9 天。

“十一五”期间,阿拉善在环境保护优先的基础上,并没有忽视经济的发展。相反,通过多年的实践探索,找到了一条适合自己的发展之路。2010 年,阿拉善生产总值完成 305.9 亿元,增长 19.9%,是 2005 年的 4.7 倍;地方财政总收入完成 42.6 亿元,增长 30.6%,是 2005 年的 4.5 倍;城镇居民人均可支配收入达到 19111 元,增长 15.1%,较 2005 年增加 10170 元;农牧民人均纯收入达到 7836 元,增长 14.9%,较 2005 年增加 3939 元。

这些年阿拉善经济社会发展势头不错,人民生活水平也不断提高,在生态环境治理方面也摸索出一套切实可行的措施,但阿拉善的生态环境治理仍是我们所面临的严重挑战。巴丹吉林、腾格里、乌兰布和沙漠每年以 10—20 米的速度向外扩张,并相继“握手”,“握手”面积达 5920 平方公里。乌兰布和沙漠每年向黄河侵泄的流沙高达近亿吨。全盟土地沙化速度每年达 300 平方公里,占全国每年沙化总面积的近 1/4。居延海干涸、沙尘暴频发等生态危机多次引起中央、国务院高度重视。

最后王玉明代表说:阿拉善的生态问题,不仅是区域性的环境问题,不仅关系到本区域各族人民的生存和发展,而且关系到西北、华北乃至全国的生态安全。目前,全盟生态环境仍处在局部好转、整体恶化的阶段,要在如此广袤的地域开展生态保护建设,任务非常艰巨,需要国家和自治区的大力支持,需要统筹安排,多措并举,综合治理,做出长期不懈的努力。建议国家尽快批准实施《阿拉善地区生态综合治理规划》,将阿拉善地区作为一个特殊的生态功能保护区,从资金、政策、技术等各个方面给予倾斜,加快阿拉善地区生态环境的综合治理步伐。

调整结构转变发展方式留下足够的空间。转变发展方式,对于全面建设小康社会具有深远意义,转变发展方式各级政府要引导、鼓励,对于我们做企业的来讲,要考虑怎么转变。我们是搞船舶供油的,随着中国经济、世界经济的不断发展,对能源的需求和消耗会越来越大。合理利用能源,不断开发新能源的课题已上升到一个非常紧迫的日程。目前国际原油波动幅度较大,其实原因很简单,就是石油、煤炭、天然气,这些是化石能源,不可再生。因此我们有责任积极推动能源生产和利用方式变革,促进和谐发展,造福子孙后代。

怎么转变? 赵永起代表说,一是有效利用资源和挖掘资源内在能力。有些资源是不可再生的,有效利用资源和充分挖掘资源的内在能力至关重要。我们不能单纯的有煤烧煤、有油炼油、有气烧气,而应当加大科技创新力度,持续扩大能源资源的开发利用范围;要积极探索原料多元化发展新途径,重点发展高端石化产品。

“十二五”规划纲要草案提出,重点发展液化天然气(LNG)船和大型液化石油气(LPG)船,船用燃料从油改为天然气,既环保又节约,有利于科学合理利用资源。

二是,在资源开发和推动经济社会发展过程中,应当注重通过科学规划来提升能源资源的可持续开发能力与水平。当能源资源探明以后,应该有效、有序、逐步开发。在开发过程中注意保护环境,让天更蓝、地更绿、水更清。

赵永起代表在广泛调研的基础上,起草了一份关于进一步规范中国保税油船舶供应市场秩序的建议,目的就是促进国内保税油市场规范、有序、健康发展。

全国人大代表、鄂尔多斯集团总裁王林祥：

发挥地方优势 发展优势特色产业

站在国家层面讲发展方式的转变对于实现经济可持续发展具有重要的战略意义。全国人大代表鄂尔多斯集团总裁王林祥说。改革开放以来我国的经济社会有了很大的进步和发展,人民生活水平也有了显著的改善。但是地区间发展的不平衡性以及差异性,要求我们转变发展方式一定要根据自己的实际情况确定发展思路,这一点很重要。因此我觉得发挥地方优势,发展优势特色产业更具合理性。

就拿内蒙来说,能源是优势,你不能说放弃自己的优势搞一些你不是很在行的东西。关键是要认清自己的优势,搞好深加工,延长产业链把自己的优势产业做大做强。

鄂尔多斯集团从成立到现在已将近 30 年的历史,也创造出了很多奇迹。现在的鄂尔多斯市在国际国内有很高的知名度,可三十年前,或者说二十年前知道伊克昭盟的人很少。鄂尔多斯市因一个企业的品牌而得名,这在国内是绝无仅有的。

最初的鄂尔多斯集团走一业为主的路子,羊绒产业是集团的事业基础。二十多年来,集团始终以“立民族志气,创世界名牌”为己任,孜孜追求“鄂尔多斯温暖全世界”的远大目标。金融危机爆发前后,由于国家出口退税、汇率及海外订单等诸多因素的影响,作为一个年产销能力达到 1000 万件以上的行业龙头企业曾遭遇到了前所未有的危机。国内的许多羊绒制品企业纷纷倒闭或转行。面对严酷的现实,我们提出依托强势的品牌资源,不断向羊毛衫、男装、女装、内衣、皮草、羽绒、家纺等非绒类服装领域拓展,产业链得以延伸,大服装产业格局的形成,使集团的市场竞争力明显增强。

随着国家能源战略西移的布局,鄂尔多斯集团准



确把握历史机遇果断布局,以一企之力规划出棋盘井工业园区,全力打造了又一大事业板块。园区依托当地丰富的资源,按照“高起点、高科技、高效益、高产业链、高附加值、高度节能环保”的新型工业化要求和“低开采、高利用、低排放”的循环经济模式进行规划和建设。煤炭—电力—冶金;天然气—化工;煤炭—化工三大产业链构成了园区的主产业框架,形成了一个以资源能源的转换升级为主导,由初级到高级,配套完善、结构合理、链条丰富的重化工产业集群,实现了经济效益、社会效益和环境效益的协调发展。

最后,王林祥代表说:鄂尔多斯集团已站在了一个新的发展起点上,鄂尔多斯集团将以“创世界名牌,办百年强企”为目标,继续恪守“报效祖国、荣辱不惊、装点家园、铸造人生”的价值观,继续奉行“讲忠诚、讲责任,讲追求”的精神纲领,继续弘扬“集智、放胆、拓荒、创新”的企业精神,进一步做精做强羊绒产业,奋力打造循环经济产业集群,以更加雄厚的经济实力,更加强劲的发展活力,更加和谐的文化魅力走向世界。

全国人大代表、包头市公交运输集团职工张凤霞：

解决城市拥堵 发展公共交通是长久之计



1、改善公共汽车服务水平

目前公共汽车服务体系尚不完善,与广大市民的出行需求还有差距。第一,要优化调整公交线网。以优化减少线路重复为重点,合理配置公交运力资源;以扩大公交服务范围为重点,方便小区居民出行。第二,加大路权优先力度。加快建立公共交通的信号优先系统,提高公交车辆的运行速度和准点率;适时采用公交专用道并加强管理。第三,加大财政投入,逐步将新能源、新型空调车替换一批老、旧、破及问题车辆,提高乘坐舒适度。第四,加大公交车刷卡优惠幅度,如北京的 4 折、常州的 6 折,提高居民乘坐公共汽车的积极性。第五,提高公交工作人员的劳动报酬,规范管理,减少公交司机的流失。

2、增加出租车的运营数量

随着我国城市经济的不断发展,人民的生活水平日益提高,对生活质量及效率也逐步提高。‘打车’越来越成为人们生活中不可缺少的一部分,然而,我们城市的出租车总量还维持在 10 年前的水平,这种的矛盾便显而易见。其中很大一部分转化为自购私家车。出租车的停滞性发展间接给不堪重负的私家车保有量火上浇了油。

3、加大道路基础设施的投入

改善道路交通条件和管理条件是避免和减少交通拥挤和堵塞的必要条件。

4、发展新型公共交通工具

地铁与城市中其他交通工具相比,除了能避免城市地面拥挤和充分利用空间外,还有运量大、速度快、无污染等优点,在许多城市交通中已担负起主要的乘客运输任务。最近 3—4 年里北京、广州、济南、常州又相继发展 BRT,以这些不同规模城市的先行之路来看,BRT 具有快速、高容、舒适、便利、节省、环保等诸多优点,BRT 作为一种新型的公共交通方式,较快地提高了城市公交运营效率;解决了一些现实问题,在许多国家和城市中都产生了良好的效应。这些都是我们可以拿来学习和参照的。

大力发展公共交通,不仅是缓解城市交通拥堵,改善城市人居环境,促进城市可持续发展的有效措施,也是坚持以人为本、全面落实科学发展观、构建和谐社会的必然要求。要进一步提高认识,确立公共交通在城市交通中的优先地位,明确指导思想和目标任务,全面系统科学地制定总体工作方案,采取有力措施,加快公交发展步伐,尽快提高公共交通整体服务水平,才能为城市经济的发展,市民安全出行营造安全畅通的道路交通环境。