

(新华社时评)

植树节，您履行法定义务了吗

新华社北京3月12日电 一年之计莫如种谷，十年之计莫如种树。3月12日是第40个植树节。植树造林是生态修复的重要措施，是实现天蓝、地绿、水净的重要途径。这项绿色民生工程，你我都是法定的参与者，而不是旁观者。

合抱之木，生于毫末。如今我国已成为新世纪以来全球森林资源增长最快的国家，一个很重要的原因，就是全民义务植树体现的生态文明建设要求，建设美丽中国成为人民的自觉行动。中国植树节与改革开放同步，体现了经济社会发展过程中，“绿水青山就是金山银山”意识的逐步觉醒、成熟。

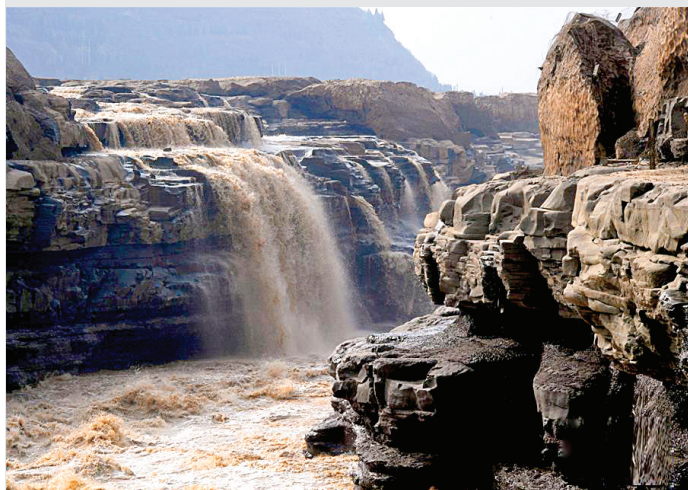
路是人开，树是人栽。全民义务植树的一个重要意义，就是让大家都树立生态文明意识，形成推动生态文明建设的共识和合力。参加义务植树是每个公民的法定义务。植树节，每个人都要问一问自己是否尽了法定义务，这些年种了多少树，种下的树苗是否经得起风吹雨打？

“前人种树，后人乘凉。”每个人都是乘凉者，也应当是一个种树人。我国2017年印发了全民义务植树尽责形式管理办法，创新了义务植树尽责形式，诸如植树造林、参与抚育管护、自然保护或认种认养树木等途径，都属于义务植树尽责形式。履行义务的方式更多，责任也更明确，如果没有做到，可以说非不能也，是不为也。

一年之计在于春。植树季节到了，拿起水桶、铁锹、树苗，让我们行动起来。



壶口瀑布迎来桃花汛



这是3月21日拍摄的壶口瀑布。

日前，受黄河上游融冰开河影响，位于山西吉县和陕西宜川县交界的黄河壶口瀑布迎来“桃花汛”，水量骤增，景观壮美。

新华社供稿



新华视点

幸福了，我的钢！

(上接第一版) 港珠澳大桥，全球最长的跨海大桥，太钢的双相钢不锈钢筋就是通过她的努力为这个世界级的超级工程“搭筋建骨”。而曾经的一次聊天，她却流下了眼泪。“我刚从技术转到营销的时候简直太难了，我嘴笨，眼睁睁看着他们聊天谈业务，我就傻傻地站一边儿看着。见完客户回去的路上黑，我害怕，每次住下我都要锁好几次门，还有的时候不能洗澡，特别委屈。”但是这个倔强的女人擦完眼泪坚定地说，“可是突然一天下定决心，为什么让我从技术转到营销，领导看重的就是我的专业，咱们是技术营销，不能丢人。”从那天起，她笨拙地学起了化妆，“这是对客户的尊重，也是给自己打气，精神精神的！”她用自己的细心和专业征服了一个又一个客户，打开了一个接一个的市场。

2017年7月7日，港珠澳大桥海底隧道正式贯通，曹娇娴也应邀出席了贯通仪式。“站在大桥的那一刻，我突然明白为什么人们说‘只有经历过痛苦，才能尝到幸福的甜’，因为那时候我是幸福的，那种自豪让我觉得什么都值得了。”

目前，中国经济已由高速发展阶段转变为高质量发展阶段，太钢不锈钢热轧厂职工刘志国感受很深：“我现在不图多轧钢，而是轧好钢，干细干精。要不本来是个高附加值的东，因为我没有轧好，造成人家返工重处理，把人家成本提高了，这绝对不行。”在过去，职工为追求产量，不太愿意干难干的品种，现在太钢建立了一套完善的绩效考核体系，让市场价值和职工的收入紧密相连，这样难度大的品种大家都愿意干，而且还要千方百计地干好。这套绩效考核体系，直接让职工站到市场的最前沿，干一吨钢挣多少钱，干什么样的钢种最挣钱，职工心中都有一本账。

“基本上平均下来，干好了人均能多挣一千到两千块钱，这个年可过好了。”

“总书记亲自来看过咱们的碳纤维，这对咱们是多大的肯定啊。那天总书记还和我亲切地握了手，你说我幸福不？”

“我们把笔尖钢干成了，现在已经批量供货了，回答了‘总理之问’，想想就觉得不容易，也了不起。”

“我这次过年坐动车回家，和旁边的人聊天，听说我是太钢的，人家说‘这动车车轮不就是你们做的吗？’我特别自豪。”

“太钢总医院成了山西医科大学第六附属医院，这以后医疗水平和条件一定会越来越好，咱们肯定健康长寿！”

他们的只言片语，让我觉得好像这个年还没有过完，我想也许这就是奋斗者的幸福吧！面对新的发展阶段，面对新的要求，太钢人还会继续用一往无前、只争朝夕的姿态，用奋斗的双手赢得自己的美好生活！

新能源汽车热销，电池“退役”后咋办

——代表委员追问电池回收

新能源汽车近两年驶入“风口期”。随着销量和保有量快速增长，一个问题浮出水面：新能源汽车使用的动力电池“退役”后怎么办？对此，参加两会的代表委员们表示，要通过明确责任主体，推动电池回收利用体系的建立，助力生态文明建设。

现状：首批车用动力电池迎来“退役”期

“推动集成电路、第五代移动通信、飞机发动机、新能源汽车、新材料等产业发展”“将新能源汽车购置税优惠政策再延长三年”——今年的政府工作报告中，数次提到新能源汽车。

统计显示，在政策支持下，2017年我国新能源汽车销量达77.7万辆，连续三年位居世界第一。累计保有量约180万辆，占全球市场保有量的50%以上。

新能源汽车的快速发展，对动力电池的研发生产，产生了明显的拉动作用。除了消费者关心的续航里程和充电问题，动力电池衰减过后的处理问题也逐渐进入公众视野。

“一般而言，动力电池的使用年限为5到8年。”全国人大代表、四川启阳汽车集团董事长王麒说，这意味着，2012年前后投入市场的新能源汽车，从2018年开始逐步迎来动力电池“退役”期。

全国政协委员、华东理工大学金山科技园管委会主任蓝闻波说，目前国内的动力电池主要是锂离子电池。本来定位“绿色环保”的新能源汽车，如果动力电池回收处理不当，会对环境造成重金属污

染、碱污染和粉尘污染。

为加强回收，今年2月底，工信部等七部委联合制定《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》。一些企业也抓紧机遇，动力电池上市公司国轩高科近日表示，已成立电池综合回收的相关公司，目前正在建设回收利用生产线。

探索：梯级利用、再生利用多措并举

与一般的电池不同，车用动力电池体积大、成分复杂，其回收利用需要较高的技术门槛。

“落实生产者责任延伸制度，汽车生产企业承担动力蓄电池回收的主体责任。”《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》明确提出。

全国人大代表、上海汽车集团董事长陈虹表示，现阶段我国的动力电池回收政策体系不够健全。整车厂难以对所有已售车辆的动力电池做到从新车出售到最终回收的全生命周期管理。

“建议相关部门研究出台新能源汽车的回收资质，逐步淘汰技术落后、环保不达标的企业。”陈虹说。

利用方面，目前行业探索的主要方面包括梯级利用、再生利用等。“按照相关标准，动力电池的容量衰减到额定容量的80%以下，就不再适用于电动汽车。”蓝闻波说。不过，就像玩具用过的干电池可以用在遥控器一样，从汽车上“退役”的动力电池，仍可以用于储能、低速电动车等领域。

梯次利用后的动力电池，就可以转入再生利用环节。即由具备资

质的企业，按照相关技术规范进行拆解，从中提取钴、镍、锰、锂等有价值的金属。对其他不可利用残余物，依据环保法规进行无害化处置。

建议：给电池“上户口” 做到生产回收信息可溯源

不管梯级利用还是再生利用，前提是能够监控废旧电池的流向，确保其流入有技术、有资格的厂家，如此整个行业才能健康有序运转。

要实现这一点，首先要做到动力电池生产和回收信息的可追溯、可溯源。暂行办法提出，电池企业应与汽车企业协同，按照国家标准对所生产动力蓄电池进行编码，并通过溯源信息系统上传电池编码及新能源汽车相关信息。

“建议在社会征信体系中，增加新能源汽车车主的动力电池编码信息。在电池回收时，由回收企业上报管理机构，定时更新个人征信信息，以此杜绝车主私自拆卸电池并在市场上非法出售的行为。”陈虹表示。

代表委员们还表示，考虑到我国的动力电池回收利用刚刚起步，建议在新能源汽车销售阶段，将其中一部分购车款或政府补贴，转入环保专项资金，支持企业开展电池的梯级利用研发和全生命周期管理。

全国人大代表、上海市环保局局长寿子琪说，政府在做好引导和监管的基础上，还可以引入市场化机制，鼓励企业建立价值交易闭环。“让报废电池流向规范的企业，使电池回收利用不仅具有环保意义，还具有经济效益。”（新华社记者何欣荣、王琳琳、郭敬丹）