

小县城



今年政府工作报告提出，加强新型城镇化建设，大力提升县城公共设施和服务能力，以适应农民日益增加的到县城就业安家需求。近年来，以县城及县级市城区为核心的县域经济快速发展，2019年县及县级市的GDP体量达到38万亿元左右，占全

国GDP的近40%。但同时，县域经济竞争力差距大、县城建设短板弱项多等问题引起广泛关注。本报自今日起推出“小县城·大看点”系列报道，从不同角度探讨县域发展的方方面面。

——编者

有的县“富可敌省”，有的县经济规模赶不上一个镇——

同样是县城，差别真不小

本报记者 邱海峰

中国有1800多个县和县级市，去年其GDP总规模已在本国、德国之上，超越了全球绝大多数国家。巨大经济总量的背后，是近年来中国县域经济的快速发展，其中县城及县级市城区的表现尤为抢眼，为中国推进工业化城镇化、推动经济社会发展提供了强有力的支撑。不过，县与县之间，也存在明显差距，提升县域竞争力仍面临着一系列的复杂挑战。

这些县可真富

——2019年有5个县(县级市)GDP超过2000亿元，进入“千亿俱乐部”的县超过30个

在中国县域经济版图中，昆山是一个常被人提及的地方。

“最近两年，随着科技园区的建设，越来越多的人到昆山就业，这让我对昆山未来的发展信心十足。”昆山人何成云对本报记者说，昆山不仅经济实力强，而且很宜居。“这里养老成本相对较低，城市绿化好，每天傍晚我都会和家人去街心公园散步。在这里生活，很幸福！”

昆山位于江苏省东南部，与上海市毗邻，这座县级市拥有众多头衔：蝉联全国中小城市综合实力、绿色发展、投资潜力、科技创新、新型城镇化质量百强县市“五个第一”，连续15年位居全国百强县市首位。2019年，昆山地区生产总值首次突破4000亿元，达到4045.06亿元，这一规模超过了同期宁夏、青海、西藏3个省区和太原、贵阳、兰州等9个省会、自治区首府城市的GDP。与惠州、珠海、保定等二线城市的经济总量相比，昆山也毫不逊色。人均GDP方面，去年昆山达到了全国水平的3.4倍左右。

与昆山同步迈入4000亿元台阶的还有同在江苏的江阴。这座县级市拥有着华西村、2万多家制造业企业、50多家上市公司，被誉为“中国制造业第一县”“华夏A股第一县”。今年以来，江阴在制造业和资本市场新动作频频：总投资20亿元的中联重工建筑起重机械华东智能制造基地项目签约；总投资50亿元的嘉盛LNG项目开工；设立规模20亿元的产业转型扶持专项基金，专项为江阴市重点上市公司、集团企业稳定发展提供各类资源和支持……江阴提出，力争到2022年末，全市地区生产总值超5000亿元、人均地区生产总值达到30万元，上市公司累计达到65家。

昆山、江阴是近年来中国县域经济快速发展的一个缩影。从经济总量来看，2019年全国已有5个县的GDP超过2000亿元；进入“千亿俱乐部”的县超过30个，这些县GDP总和达5万多亿元，与荷兰、瑞士等国家接近甚至有所超越。

中国社会科学院农村发展研究所所长魏后凯分析，近年来，中国县域经济能够实现快速发展，一定程度上得益于中央和省一级政府不断往县级放权，充分发挥了县域经济的作用，激发了县域经济的活力。“这些年县域经济的发展潜力得到了充分挖掘，‘重城市、轻县域’的理念出现了明显改变。此外，我国沿海地区省份的县域经济已经形成良好的发展基础，进入全面转型升级的快车道，为其他县域的发展起到了示范性作用。”

县与县之间差距大

——GDP排名前100位的县中，超7成位于东部地区，西部地区占比不到一成

快速发展的过程中，不协调、不平衡问题日益凸显。魏后凯认为，近年来，中国区域协调发展战略成效显著，各省之间的发展差距在不断缩小。但与此同时，县与县、乡镇与乡镇、村庄与村庄之间仍存在较大差距。

区域分布不均衡。从省份来看，去年GDP排名前三的县均在江苏省，排名前10的有6个是江苏的，排名前100的县，江苏占1/4，此外浙江18个、山东15个、福建7个。就区域而言，GDP排名前100的县中，超7成位于东部地区，西部地区占比不到一成，呈现“东部多、西部少”的明显特征。

经济体量差距大。举例来看，2019年江苏省金湖县的GDP为325.12亿元，为江苏41个县中最低，但这一规模放到山西、青海、甘肃等省份县域中则名列前茅。此外，在1800多个县和县级市中，不少地方的GDP在100亿元以下，有的县还未到10亿元，远不及一些镇的经济规模。

经济规模之外，产业竞争力、营商环境、人居环境、科技创新能力、品牌创新、人才支撑能力等也是衡量县域经济发展水平的指标，各地在这些方面的差距也不小。日前，北京中郡经济发展研究所发布的《2020县域经济品牌化发展实证分析报告》显示，全国县域商标有效注册量差异性非常大，县域商标有效注册量1万个以上的县市有82个，占4.37%；1000个以下的县市有707个，占37.69%；在1000到1万之间的县市有1087个，占57.94%。省市区之间的差异性也很大，其中浙江县域商标有效注册量的县均值为20470个，为全国县均值的6.69倍；西藏县域商标有效注册量的县均值为108个，为108个，为全国县均值的3.5%。

“接下来，区域协调发展战略应更加重视县域之间、乡



6月26日，安徽省黄山市黟县宏村景区雨后天晴，景色如画，游客流连忘返。

吴寿宜摄(人民图片)



镇之间、村庄之间的发展协调问题，要把促进县域间协调发展上升到国家战略层面。”魏后凯表示，促进县域间协调发展，要解决人口和产业间的配对问题，产业在向具有较大发展潜力的县域集聚的同时也要同步集聚人口，加快城镇化进程；发挥中央和省级财政转移支付的作用，促进县域基本公共服务均等化；采取多方面措施促进不同县域间居民人均收入水平、消费水平差距的缩小。

县域发展迎来新机遇

——与中心城市相比，县域劳动力资源、内需空间、现代农业等新优势正在形成

县域经济发展特色不突出、同质化发展等问题也一定程度上限制了县域经济的发展。

在中国社科院生态文明研究所研究员宋迎春看来，当前部分县域整体发展水平偏低，与城市的发展差距较大，是中国高质量发展的短板之一，也是难点之一，这些县域应成为目前及今后一段时期中国推动县域高质量发展的重点地区。

差距也是机遇。专家指出，与中心城市相比，县域劳动力资源、内需空间优势、现代农业优势等新优势正在形成，这些为县域经济发展提供了有力支撑。

最近，总投资60亿元的金田纸业项目正在江苏响水工业经济区内加紧建设，项目全部建成投产后可年产250万吨再生包装纸，解决就业3000人以上。响水县委书记、工业经济区党组书记陆文忠向本报记者介绍，近年来，上海、苏州等大中城市制造业产能正在加快转移，响水县

加快发展战略性新兴产业，推进产业升级改造。目前，响水工业经济区内正加快金属新材料和智能装备制造两个片区建设，致力打造千亿级不锈钢产业基地。

县域经济一大特色是一头连着大中城市的制造业、服务业，一头连着农业农村。

围绕发展现代农业，响水以10公里西蓝花大道为重点区域，全县西蓝花种植面积稳定在10万亩以上，成为全国最大的西蓝花生产基地之一；建成全国单体最大的蔬菜工厂，深入接轨上海，建成4个上海蔬菜主供应基地……陆文忠认为，通过抢抓长三角一体化、淮河生态经济带等国家战略带来的机遇，全面接轨上海，突出本地特色，响水的经济发展还有很大空间。

魏后凯认为，当前国内县域经济的发展已经进入全面转型升级的新时期，其核心是要实现县域经济的高质量发展，这为县域摆脱困境、提升发展水平带来了新机遇。

在中原河南，100多个县市占全省近九成的行政区域面积，常住人口占比超七成，经济总量占比超六成。推动县域经济强起来，是河南经济发展的重点。对此，河南省明确提出，将全省县域划分为优化开发县市、重点发展县市、生态功能县市三大类，优化开发县市(市)突出转型提质，壮大优势产业集群；重点发展县市(市)突出特色高效，稳定粮食生产能力，积极发展特色产业集群；生态功能县市(市)突出环境保护，提升生态产品供给能力，发展资源环境可承载的适宜产业，走出各具特色的高质量发展路子。

“县域经济发展一定要从实际出发，区别对待、分类指导，走出一条有特色的发展道路。”魏后凯表示，中国县域的发展条件和发展阶段千差万别，有些县市适合走工业化、城镇化道路，有些则更适宜发展为生态功能区。“一方面，各省应根据所辖县域实际情况进行差别化考核；另一方面，发展水平处于中下游的县域要力争形成具有市场竞争力的特色产业体系，使自身比较优势得到充分发挥。”

两次对外征求意见后，乘用车新版双积分政策终于落地。6月22日，工信部联合财政部、商务部等五部门发布了《关于修改〈乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法〉的决定》(下称“《积分决定》”)，新政将于2021年1月1日起实施。

本次《积分决定》对现有积分政策条款进行了更新，包括明确2021-2023年新能源汽车积分比例要求分别为14%、16%、18%；对生产/供应低油耗车型的企业在核算新能源汽车积分达标值时给予核算优惠，从0.5倍、0.3倍逐步过渡到0.2倍；建立了企业传统能源乘用车燃料消耗量达到一定水平的，其新能源汽车正积分可按照50%的比例向后结转；丰富关联企业的认定条件，允许同一方母公司旗下的合资企业间、国内汽车企业与其持股的境外生产企业所对应的授权进口供应企业间转让平均燃料消耗量积分等。

长期以来，乘用车企业每年都要接受“双积分”考核，即平均燃料消耗量积分+新能源汽车积分考核。若企业平均燃料消耗量、新能源汽车产量未达到要求标准而被记为负分，将受到暂停高油耗产品申报或生产等处罚。因此，企业需保证“双积分”达标，或向其他乘用车企业购买积分以补偿负分。

中国电动汽车百人会发布《2018中国新能源汽车市场白皮书》显示，国内新能源积分价值远低于预期，仅为300-500元/分。在业内人士看来，新能源正积分供大于求的结果是积分价格低，形成买方市场，不利于补贴退坡后缓解新能源的成本。

为解决此问题，《积分决定》指出，乘用车企业新能源汽车正积分可依据本办法自由交易，结转有效期不超过3年。其中，2020年度新能源汽车正积分，每结转一次，结转比例为50%，2021年度及以后年度乘用车企业平均燃料消耗量实际值(仅核算传统能源乘用车)与达标值的比值不高于123%，允许其当年度产生的新能源汽车正积分结转，每结转一次，结转比例为50%。只生产或者进口新能源汽车的乘用车企业产生的新能源汽车正积分按照50%的比例结转。

“《积分决定》的实质是通过建立积分交易机制，形成促进节能与新能源汽车协调发展的市场化机制。”工信部产业政策与法规司、装备工业一司负责人表示，按照《决定》修改的比例要求，基本能够保障实现“到2025年乘用车新车平均燃料消耗量达到4.0升/百公里、新能源汽车产销占比达到汽车总量20%”的规划目标。同时，2021-2023年正负积分市场预计能够保持供略大于求，积分价格客观反映市场价值。

五部门发布乘用车《积分决定》，新能源车企再迎利好

「双积分」助力新能源汽车「跑起来」

本报记者 孔德晨



日前，江西省会昌县的新能源汽车充电站工作人员在给车辆充电。

朱海鹏摄(人民图片)