

建议出台优惠政策 吸引人才去三四线城市

■中国城市报记者 王 楠

人口是经济社会活动的基础,人才更是第一资源。长期以来,人才是区域经济和各行各业兴衰的关键,更是城市发展的基石和根本。

但受地形交通、资源分布、发展速度、人口素质等综合因素影响,一直以来,我国的人才流动都顺着“人随产业走、人往高处走”的逻辑推进,人口向大城市及大都市圈集聚成为一种常态。

2020年,恒大研究院和智联招聘联合推出“中国城市人才吸引力排名”报告,展示了2019年最具人才吸引力城市100强,从人才吸引力指数观察,2019年上海、深圳、北京位居前三名,上海连续三年第一,广州、杭州、南京、成都、济南、苏州、天津位居前十。而大部分三四线城市均排在中后列的位置。

提升三四线城市对人才的吸引力,并带动我国城市多点崛起、推动区域均衡发展,也受到2021年全国两会代表与委员关注。

全国人大代表、中国石化茂名石化执行董事尹兆林接受记者采访时表示,目前一二线城市对高层次人才的吸引力很强,为促进三四线城市发展,尹兆林建议,国家出台三四线城市高层次人才个人所得税退税优惠政策。

尹兆林指出,党的十八大以来,党中央高度重视人才工作。习近平总书记多次强调,“人才是第一资源”“人才资源作为经济社会发展第一资源的特征和作用更加明显”。

由于一二线城市拥有较好的基础设施建设和较完善的公共服务体系,因此,

对高层次人才吸引力很强。近年来,广州、深圳、重庆等一些一二线城市开始实施高层次人才个人所得税优惠政策,人才“虹吸效应”进一步凸显。与一二线城市相比,三四线城市对高层次人才的吸引力则远远不够。

值得注意的是,目前我国城镇化发展正处于由速度型向质量型转变的过程之中。随着新型城镇化的不断推进,大量人口、人才持续流入一二线城市和都市圈。如果按照这样的进程持续发展,一二线城市与三四线城市、

五六线城市的经济指标和发展潜力将越拉越大。

大量的劳动力集中在一二线大城市,也会导致大城市病越来越严重,如空气污染、交通堵塞、高昂的房价,城市各项公共服务不堪重负等。

所以,为促进三四线城市发展,弥补三四线城市在吸引人才方面的先天不足,尹兆林建议国家出台三四线城市高层次人才个人所得税退税优惠政策,吸引和激励更多高层次人才到三四线城市工作,为当地发展贡献聪明才智。

强化空间规划引导 有序推进城市更新

■中国城市报记者 胡安华

随着全国城市化进程的不断加快推进,城市更新作为一项重大而复杂的系统工程,现有的管理方式已远远不能满足未来高质量发展的要求。

为此,全国人大代表、陕西省西安市广播电视台播音部主任孙维建议围绕城市更新这一目标,从建立健全工作机制、强化空间规划引导、推进人城境业融合、明确协调利益主体、创新改革土地供应五个关键点进行突破:

一要加快建立由基层党委、政府主要负责人组成的城市更新工作领导小组,具体审议城市更新政策措施、总体规划、专项规划、资金筹措、工作方案,以及城市更新中长期规划和年度实施计划,强化“城市更新”组织领导。

习近平总书记指出,做好城市工作,要顺应城市工作新形势、改革发展新要求、人民群众新期待,坚持以人民为中心的发展思想,坚持人民城市为人民。

城市是人们生活工作的物理空间,也是经济社会发展的重要载体。如何在新发展格局下,更

好、更充分地发挥中心城市和城市群的带动作用,推动城市发展?

参加全国两会的代表委员纷纷向中国城市报记者表示,坚持以推动城市高质量发展为主题,以智慧化、绿色化城市建设为抓手,共谱城市发展新篇章。



图为深圳市俯瞰图。视觉中国

将电单车换电网络建设纳入国家新基建目录

■中国城市报记者 张阿婧

近年来,我国电单车市场呈现供需两旺局面,保有量超过3亿辆,年产量保持在3000万辆水平。同时,我国快递外卖行业千万量级的从业人员日常普遍使用电单车作为送货工具,每天国内电单车骑行需求多达约7亿次,电单车已初步具备出行“刚需”的属性。

自2019年4月电单车新国标落地实施后,我国电单车领域进入新发展阶段,传统的铅酸电池被新能源锂电逐步替

代,用换电替代充电的解决方案在实践中应运而生,国内目前已形成小哈换电、铁塔能源等有一定影响力的换电服务企业或品牌。若城市中的电单车换电网点布设合理,通过换电代替充电解决电单车痛点,将有效减少火险隐患,提升用户体验并利用大数据赋能智慧城市建设。

全国政协委员、天津工商联副主席江浩然在提案中表示,如今电单车已经成为百姓上下班、外出购物的常用代步工具,但其本身存在“里程焦虑”,现有技

术条件下很难实现快速充电、超长续航,无法满足中长途出行的需求。

同时,不规范的充电行为存在安全隐患,无论是用户自行充电还是开放式集中充电,都无法解决这一问题,而电单车火灾隐患这一现象业已引起管理部门的重视。

另一方面,出于安全考虑,管理部门禁止用户在住宅内对电单车进行充电,但电池体积大质量大,用户拎回家或集中充电的体验感不佳。

此外,由于电单车换电业务在体量上无法与汽车行业比肩,尚未引起国家层面重视,行业政策或地方政策几乎处于空白,缺乏产业政策引导,商业发展方向不清晰,不利于中长期社会资源优化配置。

因此,江浩然提出建议:

建议国家发改委将“电单车换电网络建设”列入“新基建”目录。加大对电动车换电网络布局的支持,引导行业企业加大对互联网、大数据、人工智能等技术的创新应用,让“电单车换电网络建设”充分融入智慧城市建设之中。

建议由交通运输部牵头将“电单车换电网络建设”纳入到交通运输部发布的《关于推动交通运输领域新型基础设施建设的指导意见》当中。

建议由国家发改委牵头将“电单车换电网络建设”作为“两新一重”项目予以推动,并鼓励地方政府积极布局“电单车换电网络”项目。

建议由国家发改委牵头会同工信部、国家能源局及住建部等相关部委共同制定行业发展规划,推动电池标准化,引导行业有计划、有节制发展,并请市场监管总局严把产品质量关、网信办依规督促企业保障用户隐私。

进而为全国提供系统性的解决办法和经验,具体建议如下:

首先,建议试点地区和城市尽快明确制订节能减排和加大绿色清洁能源使用率的具体目标和时间表,精心做好控排节能“减法”的同时,也要因地制宜做好增加新能源供给“加法”。以粤港澳大湾区为例,深圳作为大湾区的核心引擎城市,全市绿色建筑总面积超过1亿平方米,同时是全球首个实现公交全面纯电动化的特大型城市,试点方案可总结这些做法,针对不同行业和城市制订明确的减排节能措施和行动计划。针对增加新能源供给的“加法”工作,建议试点工作结合各城市自身资源禀赋,制订可再生清洁能源发展计划,推动整体能源结构转型,例如粤东、粤西海上风力资源丰富,可加速发展海上风电等。

其次,加快构建全国碳市场,降低企业进入碳市场门槛,鼓励碳金融产品创

新。建议加速构建全国碳市场体系,尽快将石化、建材、钢铁、造纸和民航等高能耗高排放的行业企业纳入到全国碳交易市场中来。同时,建议在试点城市继续降低企业进入碳市场门槛,如广东将控排企业设定为年排放量1万吨及以上的工业企业,深圳设定为年排放量三千吨以上的企业。试点地区可以考虑进一步降低排放门槛,将更多企业纳入到碳交易市场,扩大控排范围。此外,在现有绿色金融产品的基础上,可鼓励进一步创新,适时引入碳期货、碳期权等碳金融工具。

最后,建议试点地区设立居民低碳生活普惠平台,鼓励全社会参与绿色低碳。建议设立粤港澳大湾区居民低碳生活普惠平台等,鼓励居民参与低碳减排。针对出行、家庭用水用能、购买新能源汽车、旧物回收、购买节能电器、参与绿化活动等方面设立细化分值,开展个人和家庭的低碳生活积分,对获得高分值的给予奖励。

地再次出让或转让征收土地增值收益调节基金。调节金全额上缴地方国库,纳入地方一般公共预算管理,由财政部门统筹安排使用。调节基金统筹用于城市更新区域基础设施建设支出,周转垫付集体经营性建设用地土地开发、土地整理资金等。同时,设计好利益协调机制,让参与城市更新的社会资本实现良性运转。

三要加大旧厂房、旧城镇、旧村居内的学校、医院等公益设施和道路、管网等基础设施建设,积极导入新产业、新业态,不断注入商业、文化等要素,充分考虑城市既有品牌形象的激活、重塑、提升和推广。广泛吸引国有投资主体、市场上信誉良好的民间资本及民营企业多元化参与,提高改造综合效益。

四要借鉴集体经营性建设用地入市试点经验,对纳入城市更新范围内的土

■中国城市报记者 张亚欣

近年来,我国能源生产和消费结构不断优化,做好碳达峰、碳中和工作在中央经济工作会议上被列为2021年的八项重点工作之一。然而,我国幅员辽阔,各地发展水平和资源禀赋存在差异,实现碳中和目标将是一个系统性的巨大工程。

因此,全国政协委员、观澜湖集团主席兼行政总裁朱鼎健建议选取粤港澳大湾区、长三角城市群等经济发达地区部署试点工作,尽快出台碳达峰、碳中和方案,并力争在“十四五”期间实现碳达峰,

开展海洋生态保护跨区域合作

■中国城市报记者 刁静严

2012年,浙江省和安徽省便共同开启了全国首个跨省流域生态补偿的“新安江实践”,按照“谁受益谁补偿、谁保护谁受偿”原则,两省合作推进新安江流域上下游水污染防治,取得了明显成效。然而,全国人大代表、浙江迪特高强度螺栓有限公司车间主任滕宝贵注意到,国内跨区域海洋生态环境保护方面的合作还是空白。滕宝贵表示,浙江省东濒东海,海水水质受长江口汇流影响较大,亟需受到保护。

滕宝贵认为,海洋生态保护客观上要求海洋环境立法具有预见性、适度超前性,而我国关于海洋的法律法规有待完善,在海洋生态保护方面法律支撑不足。他建议,我国应推动法律法规的健全完善,细化实体法,并制定出与之相对应的程序法,使海洋生态保护工作有法可依。

滕宝贵还提到,我国《海洋环境保护法》过于原则、笼统,部门和地方执法很困难,可操作性不强。在现有的海洋法律中,部分法律法规只有禁止性规定,没有规定相应的法律责任。“比如《海洋环境保

护法》中提到的‘国家建立健全海洋生态保护补偿制度’,不落实‘生态补偿措施’的要给予处罚,但对处罚行为、种类和幅度均未作出具体规定。”

此外,滕宝贵说:“海洋环境保护立法的发展需要一定的技术和环境标准作为支撑,我国对海洋资源损害程度难以进行量化,对象难以确定,在该方面的技术水平还需提高。值得注意的是,地方层面关于海洋生态保护的法律总体上未能形成体系,个别领域是空白,有的又存在利益冲突,造成选择性执法的地方保护主义现象十分普遍,执法工作也应加强。”

滕宝贵建议,长久来看,还应推动长三角地区合作保护。他表示,随着长三角一体化发展不断推进,在国家尚未制定完善法律之前,可借鉴国际上相关做法,如美国《墨西哥湾恢复法》,推动长三角地区联合立法,建立区域海洋生态修复专项资金制度、成立专门的区域海洋生态系统修复管理机构,完善区域海洋生态修复公众参与制度,特别是要出台若干刚性的生态补偿条款,破解目前海洋生态补偿征收法律依据不足的难题。

完善重污染天气重点行业绩效精准分级标准

■中国城市报记者 郑新钰

2020年6月,生态环境部印发了《重污染天气重点行业应急减排措施制定技术指南(2020年修订版)》(以下简称“指南”),其中要求全面推行差异化减排措施,对重点区域重点行业持续开展绩效分级。

根据指南,未实施绩效分级的行业,可由各省(市)生态环境主管部门,自行制定统一的绩效分级标准,实施差异化减排措施。

然而,全国人大代表、联泓新材料科技股份有限公司董事长郑月明在调研中发现,实际上各地基本按照国家分级标准在执行,致使一些重点行业未能纳入绩效分级体系。

“比如指南中规定重点行业——‘石油化学工业’指的是以石油馏分、天然气

为原料,生产有机化学品、合成树脂、合成橡胶等的工业企业。有机化学品主要为烯烃(乙烯、丙烯、丁二烯、异戊二烯)、芳烃(苯、甲苯、二甲苯)、乙二醇、苯酚、丙酮;合成树脂主要为聚乙烯、聚丙烯等。”郑月明举例称。

记者了解到,我国烯烃生产除了指南中提到的石脑油、天然气制烯烃工艺外,还有另外两种重要路径:一是甲醇制烯烃(MTO),二是丙烷脱氢制烯烃(PDH)。

“我国‘富煤少油少气’的现状,使得通过MTO、PDH工艺制取烯烃占比逐年上升。”郑月明称。

据金联创统计,2020年我国甲醇制烯烃(MTO)产能为1632万吨,在三种烯烃生产路线中占比达31%,该工艺路线烯烃及烯烃衍生物产品规模达数千亿元。

提升城市群轨道交通智慧化水平

■中国城市报记者 邢 胤

近年来,城市群概念不断深化,以京津冀、长三角、粤港澳为代表的城市群正在不断加强城市间的连通和协调管理,城市间要素不断流动,资源不断优化分配和共享。而轨道交通作为城市群交通一体化的骨干和支撑,正在为城市群集聚更大区域的要素流通,集聚更高的动力引擎,对城市群发展产生着重要影响。

但在实际调研中,全国政协委员、佳都科技集团董事长刘伟发现,目前城市群轨道交通一体化尚未形成,还存在许多问题,主要是由于干线铁路、城际铁路一般由国铁建设运营,市域铁路、城市轨道交通一般由各城市地铁公司负责建设运营,因分属各方,从规划、建设及运营方面均存在标准不一、信息分割、运营衔接不顺畅等问题。

“例如不同系统间需要多次购票、多次安检,部分车站换乘距离偏长;干

线铁路和城际铁路需提前购票并按车次乘坐,给城市群内通勤的人带来不便;新建车站远离市中心,提速后虽然城市间在途速度快,但由于两端接驳时间长,使得全程出行耗时偏长,换乘变成轨道交通出行中最不稳定和浪费时间

的因素。”刘伟说。

针对上述情况,刘伟建议,探索城市群轨道交通融合的体制机制创新,促进城市群交通产城融合的一体化发展。以核心城市为主导,探索可操作的城市群轨道交通融合互联互通管理模式和机制,在跨城市、跨层级轨道交通项目的规划、立项、投融资等管理机制上积极探索,保障城市群轨道交通融合的落地实施。建立政府投入、各类金融机构和社会资本相互支持的多层次、多元化投融资体系,积极采取PPP模式,引导社会资本参与“轨道+物业”TOD微中心建设,推动城市群轨道交通、产业、城市高度融合一体化发展。

同时,刘伟建议鼓励城市群轨道交

通融合的技术创新,加快我国轨道交通产业转型升级。目前干线铁路、城际铁路、市域铁路以及城市轨道交通在技术标准、基础设施等方面存在一定差异,在“四网”融合和科技发展要求下,轨道交通系统亟需进行技术标准兼容和升级。刘伟建议鼓励支持轨道交通企业加大产品研发力度,并与科技企业进一步融合创新,加快推动轨道交通产业技术创新,建立符合城市群轨道交通融合的技术标准体系和产业链。

此外,刘伟还建议,推动城市群轨道交通一站式出行服务,激发轨道交通出行新业态发展潜力,建设城市群一体化综合交通信息服务系统,实现跨区域、跨部门、多交通方式系统信息的整合与共享,构建出行即服务平台,推动安检互信,实现出行“一张图、一张脸”便捷式服务。同时,依托5G、自动驾驶、互联网等技术,培育“出行+生活”新业态,创造新商业机会,进一步拓展轨道交通服务范围,提升轨道交通微中心的活力。