

共享两轮出行行业价值咋体现？ 业界共识：助力碳达峰是目标！

特邀委员记者 凌振国

近日,中共中央国务院印发国家综合立体交通网规划纲要指出,“有序发展共享交通,加强城市步行和自行车等慢行交通系统建设,合理配置停车设施,开展人行道净化行动,因地制宜建设自行车专用道,鼓励公众绿色出行。”中共中央国务院的这一重要决策部署,非常适时、极其重要、很有必要。本人作为全国政协人口资源环境委员会委员,履职担当的使命驱使我在全国两会召开前夕,通过手机视频、电话交流、语音信息等,就如何尽早贯彻落实好、具体实施好相关政策,倾听普通上班族市民,尤其是老年朋友等的意见建议。所听之心声,都不约而同地高度赞同拥护中共中央国务院这一关乎千家万户市民居民出行的民生要事,认为这是一件重要的便利百姓出行的好事实事,坚持了立足新发展阶段实际,贯彻了创新、协调、绿色、开放、共享的新发展理念,突出了以深化供给侧结构性改革这一主线,落实了统筹、系统、整体性思维要求,体现了以满足人民日益增长的美好生活出行需求向往,有利于提高城市绿色交通分担率,建议遵循马上就办的原则和作风,把规划纲要中确定的好事办好、实事办实。

在前不久人民政协报社组织召开的一次以“交通运输新业态服务需求侧”为主题的座谈会上,部分全国政协委员、相关专家、行家以及有关企业界代表人士等,围绕贯彻中共中央国务院决策部署,建言献策,凝聚共识。

大家认为,中共中央国务院提出有序发展共享交通,加强城市步行和自行车等慢行交通建设,鼓励公众绿色出行,对于贯彻党的十九届五中全会提出的“全面提高公共安全保障能力”,助推提升交通运输新业态服务需求侧管理能力具有积极作用,有利于交通运输实现高水平供需动态平衡、畅通内循环和提升大国大交通运输经济比较优势,可以有效激发和激活百姓采取多种方式交通出行的市场需求,助力补齐交通出行服务过程中的难点、堵点、痛点等,体现了时代性、创造性、实践性和人民性。

在一些政协委员看来,经济越发达,交通运输业能耗在总能耗中所占份额越大。据国际交通论坛(ITF)2017年交通展望统计,在2015年全球能源相关的碳排放中,交通运输部门占23.9%,交通运输部门已成为仅次于能源供应部门和工业生产部门的第三大温室气体排放部门。交通运输部门实

施低碳减排势在必行。因此,应抓紧落实交通规划纲要的实施,尽早提出具体贯彻纲要的实施意见,推动纲要实施尽快落地见效。

一些委员表示,中国是一个人口大国,尤其是大中城市的人居密度大,常常表现为高密度出行率。中国经济持续发展和加大内循环发展趋势,必然要求更大规模的高通运输供给,交通发展面临高需求增长和高碳排放的双重挑战。从整体性看,目前,我国交通系统正常运行运力还是以化石燃料为主,短期内这种能源利用格局不会发生根本性改变,那么,眼下仅仅靠交通工具技术革新促进燃油效率等指标优化,难以如期实现国家对交通行业要求的碳达峰目标。但是,国家对实现碳达峰、碳中和的刚性要求又是具体的、严格的。

前不久,国务院贯彻中央要求,在印发《关于加快建立健全绿色低碳循环发展经济体系的指导意见》部署的六项重点任务中,也明确提出建立健全绿色低碳循环发展的流通体系,要求积极调整运输结构,推广绿色低碳运输工具,加快基础设施绿色升级,推进城镇环境基础设施建设升级,提升交通基础设施绿色发展水平。近一个季度里,中共中央国务院连续就交通领域推进共享出行行业价值,促进如期实现碳达峰目标作出部署,提出指导意见,实属罕见。形势逼人,形势催人创新改革完善交通领域节能减排降碳措施。

有的委员和专家在研讨中认为,交通运输行业要在2030年前如期实现碳达峰目标,必须在交通出行结构上做文章,下决心向低能耗、低排放、高效率、高质量的交通方式转变,把单位运量的交通能耗和碳排放尽可能地降低。这就需要加紧将规划纲要中确定的“有序发展共享交通,加强城市步行和自行车等慢行交通系统建设”的举措加快向前推进,促使慢行交通与公共交通的一体化融合发展,这将是实现交通出行结构优化的关键。

委员们和相关专家及企业界代表人士在讨论时共同认为,传统慢行交通工具为数亿个体私人拥有,智能程度低、使用低频,难以与公共交通形成有效衔接,难以支持支撑未来融合发展需要。相比传统两轮出行工具,共享两轮出行车辆更加智能、高效,共享模式成功解决了私人专用低频的问题,能够更大限度的替代其他高碳出行方式,在全生命周期中能够抵消更多碳排放。智能设备的广泛应用,提供了大量的末端出行数据,对公共交通体系起到了帮助优化作用,提升了“公共交通+慢行交通”

整体效能。时下,互联网租赁电动自行车绝大多数符合国家强制标准,可以更广泛应用和配套两轮换电能源网络的建设,还能有助于淘汰不符合国家强制标准的传统私人电动自行车,加速电动自行车锂电化,从慢行交通领域加速交通工具的电动化、新能源化和清洁化,向着“双碳”目标奋进,推动能源清洁低碳安全高效利用。

在调研和研讨座谈交流协商中,一些委员和相关专家及企业界代表人士,针对目前存在影响交通领域充分发挥两轮共享出行行业价值和制约促进交通行业如期实现碳达峰目标的问题短板进行了深入分析探讨,认为比较突出的有以下几个问题需要引起重视。

一是顶层设计滞后,行业政策方向不一,严重制约了行业发挥积极作用。中央和国家层面鼓励绿色出行和慢行交通,市民尤其是一些年龄偏大的老年人,也多有这方面需求愿望,但在顶层设计上,相比行业发展速度依然严重滞后。比如,互联网租赁自行车至今最高层级的规范性文件,仍然是2017年交通运输部等10部委联合出台的《关于鼓励和规范互联网租赁自行车发展的指导意见》。众所周知,2017年至今,行业已经发生翻天覆地的变化,互联网租赁电动自行车方面,尚停留在灰色地带。由于顶层设计的缺失滞后,导致行业监管政策不一,甚至有些方面存在相互矛盾,比如对互联网租赁电动自行车,相关部委同月印发的两份规范性文件,一个鼓励发展,一个则要求清理,致使行业界很难行事。

二是公共交通难以有效替代私人小汽车出行。不可否认,私人小汽车出行有着很大的优势,能够实现点对点直达。但随着我国私人小汽车保有量和出行占比不断攀升,而公共交通投资又巨大、时间空间也受到很大局限,分布又不尽合理,在很多城市出现了一方面人民群众出行得不到满足,另一方面则是投入巨资的公共交通载客量却严重不足。这种互相矛盾的局面,进一步刺激了私人小汽车出行。与此同时,许多三线以下城市,尤其是一些县城,难以承担巨额的公共交通建设支出,使得居民出行只能依靠私人小汽车或自行车。

三是慢行交通建设严重滞后,慢行交通工具路权保障不足。有数据显示,目前,我国居民仅电动自行车保有量就超过3.5亿,日均使用超过7亿人次,但相比公共交通,慢行交通基础设施建设存在明显短板,表现为车辆停放、交换电设施、路权、监管体系等诸多方面,

问题多多。

针对以上问题短板,一些委员、专家及企业界相关代表人士建议:

第一,将共享两轮出行行业纳入交通规划纲要一并实施。建议根据中央和国家关于未来绿色出行的整体规划设想,按照《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》及《关于加快建立健全绿色低碳循环发展经济体系的指导意见》等文件精神,贯彻“由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变”的指导思想,结合一些先行实践城市管理经验的先进经验和行业发展现状,从国家层面统一规划,将共享两轮出行行业纳入国家总体交通发展规划,统筹调整与行业发展现状不相符的一些政策,统筹协调全国相关政策规划和行政执法工作。要细化完善配套政策和标准规范,强化相关部门协同和上下联动,建立健全实施协调推进机制,推动各类交通出行行业统筹安排、协同建设,以充分激发行业活力,助推城镇、乡村交通基础设施绿色升级,统筹推进共享两轮出行行业一体化、绿色化、高质量、高水平发展。

第二,高度重视共享两轮出行行业的公共服务属性。要从更高维度充分肯定行业价值作用,鼓励、规范行业与公共交通融合发展。要积极促进共享两轮出行与城市、乡村公共交通完美结合,通过市场化运作,兼具公共服务和私人产品的特性,节省宝贵的、有限的财政资金,对其公共服务属性予以充分肯定支持,帮助完善不足的方面,促进共享两轮出行与公共交通更好融合发展。

第三,强化对公共两轮出行企业的监管。要严格贯彻落实《电动自行车安全技术规范》等相关规定标准要求,力求通过“政府管理平台、平台管理用户”实现对共享两轮车辆的有效监管,全过程、全方位推进社会共治,推动全社会养成良好的骑行习惯,达到进一步改善城市、乡村交通环境,推进行业综合治理水平和治理能力现代化。

第四,将共享两轮出行行业纳入碳市场体系。要对行业生态价值量化、货币化,通过碳交易和相关政策的完善和优惠,鼓励行业更多更自觉地运用低碳技术和产品,引导行业相关产业链全链条治理,促使更加绿色化、低碳化,通过行业对数以万计用户的有效指导引导,推动全社会形成更加绿色低碳环保的生产方式、生活方式和消费方式。

(作者系全国政协委员、全国政协人口资源环境委员会原驻会副主任)

抛掉“市场换技术”幻想 在制衡中实现经济发展

——访全国政协常委、中国有色金属工业协会党委书记葛红林

本报记者 崔吕萍

当前,对于国际环境的变化对中国经济带来的影响,在国内有这样一些观点:有人认为,当下的舆论把国际形势对中国经济的影响看得过重,对所谓“去中国化”表示担忧;有人认为,不能高估西方国家政府对企业的影响力;也有人认为,西方国家企业是否离开中国,是否要跟中国断链,企业自己才是最后的决策者。

这些观点在媒介上随处可见,也有相当一部分拥趸。在全国政协常委、中国有色金属工业协会党委书记葛红林看来,上述观点缺乏对国际政治的洞察力,过去一年愈演愈烈的产业链“去中国化”、高科技“排中国化”种种事件,不断在提示大家,保持警惕和警醒。

与其寄希望于人
不如靠科技实力赢未来

在今后一个时期,高科技“排中国化”,将愈加成为美国等一些西方国家对我国的战略取向和博弈。从特朗普政府到本届美国政府一脉相承,无非是“极不极端”和“量大小小”的问题。必须作好较长时期抗争的心理,练好抗争的内功,实现从受制到制衡的转变。为此,葛红林认为我们应当保持好四种心态。

“一是保持沉静客观的心态,既看透对方,又看清自身,审时度势,化力打力,扬长避短,见招拆招;二是保持打持久战的心态,既保持战略定力,又保持战术灵活,不怕变局,迎战变局,善于在变局中抓机遇,敢于在变局中开新局;三是保持改革开放的心态,不是关起门来抗争,而是开着门来抗争,是融入国际发展中的抗争;四是保持自尊自强的心态,唯有自我加压,练好内功,通过提升科技创新,提升产业链水平,靠实力赢得竞争,赢得尊严。”葛红林同时认为,新冠肺炎疫情发生后不久,一些西方国家 and 联盟已经对各自产业链、供应链、科技链等开展了反思。痛定思痛的结果是,加快弥补和完善,形成对外更少依赖性的产业链和区域发展中心,这也是一种新形势和新变化。从这个意义上讲,全球的发展将从过去互不相竞争的发展,转变到互相制衡的发展,尤其在高科技领域。

“市场换技术”幻想不可存
要降低高科技对外依存度

随着中国发展速度越来越快,个别发达国家对中国技术封锁也越来越严重。对此,葛红林表示,我们不能再依赖以市场换技术的策略,必须适应时代的发展要求,以自主创新为战略点和核心要素,激发国内技术创新的新高潮,特别要加快减少对美国知识产权和科技的依存度。梳理形成对外购买的知识产权清单,更加聚焦科技攻关,要有坚强的信心和决心,坚持久久为功。就中美知识产权贸易,第一步缩小逆差,第二实现平衡,第三步实现顺差,向创新型国家的目标奋进。

开创“从0到1创新”的新局面,是赢得未来竞争的杀手锏。

“0到1的创新是从无到有的革命性创新。当前我国最欠缺的恰恰也是从0到1的创新,因此必须奋起直追。过去中国不少企业得益于技术集成,通过购买国外先进装备、技术和产品,集成、组装,加之利用国内的资源和劳动力,生产出具有全球竞争力的产品。现在看来,这个捷径是无源之水、无本之木,风险极大。事实表明,美国的一些政客不仅自己上阵,还逼迫所谓的盟友加入,从根本上破坏你的技术集成路线、上下游供应链和生产链,最后摧毁你的终端产品,迫使你投降。”对此,葛红林有着清醒认识。

他同时建议,有关部门应结合“十四五”规划,充分听取企业界的意见,梳理我国工科院所现状,按行业分析和谋划,整合重组,必要时新建若干工业核心研究院所,赋予突破工业重大核心技术的国家使命,鲜明导向,明确目标任务。要实行指令性的项目攻关,任务性的科研保障,各级政府当好“后勤部长”,保障经费,优厚待遇。要集中一批35岁以下的科技人才和精英,以“两弹一星”精神和集中力量办大事的方法,加快从补短板向创新转变,占领产业链的科技制高点。这些投入不仅值得,而且将远远小于受制所付出的代价。

强化关键新材料战略安全
为科技创新提供资源支撑

在当前形势下,关键新材料的战略安全尤其重要。在葛红林看来,对有色金属行业来说,当务之急是如何在大变局中,尽快消除关键有色金属的战略隐患,实现我国从受制到制衡的转变。

一是要格外重视关键有色金属工业供应链安全,加快补短板的步伐。葛红林建议,制定高端材料补短板的清单,发挥集中力量办大事的制度优势与政府这只手的重要作用,组织跨行业、跨领域、跨地域的关键技术研发与应用攻关,从制度、经费、人才、机制上加强保障能力建设,提升具有自主知识产权的高端供应能力,加快去短板的步伐,尽快实现从受制到反制的能力转变。

二是在努力争取经济全球化有利外部环境的同同时,重点保障国内关键有色金属全产业链循环畅通。要建立政府组织引领的上下游协调协同机制,充分发挥行业协会熟悉行业的优势,从下游入手,逐层追溯产业链协同问题,提出清单,针对性解决。要防止相关支持政策在疫情后的集中、集体、短时间退坡,伤及产业链的稳定运行。

三是更加突出有色“稀小金属”的战略地位,加强优势资源保护,做好有色“稀小金属”这篇“大文章”。“在‘十四五’规划中,要更加重视和体现‘稀小金属’的战略价值,分门别类,构建和完善国家层面的资源保护性开发、后备资源基地建设、储备体系建设、资源应用创新体系等战略保障体系,为高科技产业发展提供战略资源支撑,做好‘稀小金属’的大文章,尽快消除战略隐患。”葛红林这样说。

钟瑛：加大需求侧改革 加快构建新格局

本报记者 李元丽

“我国贸易差额占GDP比重已从2007年75.3%的高峰下降至2019年的2.94%。单纯依靠外需带来的GDP拉动作用稳定性较低,净出口对GDP贡献率在过去10年中平均为6年均值为负值。与此同时,最终消费支出对GDP的拉动作用稳步提升,因而转型为内需主导的经济体,有利于中国经济依靠庞大的国内市场抵御外部环境的冲击,充分挖掘内需的潜力已成为未来中国经济发展的新方向。”全国政协委员、中国社会科学院当代中国研究所研究员钟瑛接受人民政协报记者采访时表示。

同时钟瑛提出,从长期来看,形成新格局还面临诸多问题挑战。当前需求侧面临一系列问题如,中国的税收体系在调节高收入、扩大中等

收入、提升低收入方面作用发挥不明显,目前个税起征点5000元已经不适应经济形势的发展,不利于中等收入群体的扩大。再如,当前家庭杠杆率已经高升至64.1%,房贷成为城镇居民家庭负债的主要构成,占家庭总负债的75.9%。由此导致居民消费意愿和能力不足。“与此同时,中国社会保障体系尚待健全完善,一些涉及群众切身利益的民生短板问题还没有全面有效解决,基本公共服务均等化水平仍不高,居民扩大消费支出尚面临后顾之忧。”钟瑛补充道。

为此,钟瑛建议:一是进一步切实完善国民收入分配格局。在初次分配中,要逐步提高劳动报酬的比重,健全工资合理增长机制,着力提高庞大的低收入群体收入。同时,要完善

按要素分配政策制度,多渠道增加中低收入群体的要素收入。在二次分配中,要围绕壮大中等收入群体,加大税收、社会保障、转移支付等调节精准度,提供公共服务支出效率,切实减轻中等收入群体的税收负担和后顾之忧。二是以降出口退税税率及与民生相关的进口关税为突破口,汇聚国内外资源更大幅度地满足中高收入群体的中高端消费。促进吸引国内居民将更多的中高端消费留在国内。同时,健全多层次社会保障体系,保障最大的中低收入群体“生老病居教”的基本民生需要。三是通过要素市场化改革进一步促进民营经济的大发展,以此促进社会就业,从而带来中等收入群体的大扩容。

民间借贷新规背后的提案故事

本报记者 李元丽

“去年全国两会上,我提出的民间借贷利率调整的提案内容,已被最高人民法院采纳。”全国政协委员、陕西省高级人民法院副院长巩富文在接受人民政协报记者采访时表示,民间借贷案件是司法审判中最为常见的案件类型,与公民生活息息相关。特别是民间借贷利率问题,影响最恶劣的问题莫过于高利贷的问题。

近年来,巩富文持续关注和研究民间借贷利率上限问题,他希望能通过司法审判助力实体经济发展。2020年全国两会上,他向大会提交了降低民间借贷利率上限的提案,建议对民间借贷司法政策进行修改完善。提案提交后,巩富文多次就此话题组织专家和一线法官研讨。特别是2020年7月15日,在西安市雁塔区人民法院,巩富文就民间借贷利率上限问

题与一线法官进行了深入研究。在巩富文指导下,陕西省高级人民法院多次组织审判骨干和专家学者研讨民间借贷利率上限问题,并且广泛听取企业及社会各界的意见。这些活动坚定了 he 推动降低民间借贷司法保护利率上限的决心。

2020年8月20日,最高人民法院正式发布民间借贷新规,其中最为瞩目的是大幅调低民间借贷利率司法保护上限。在民间借贷新规发布前的论证会中,巩富文作为专家受邀在大会上作了20分钟的重点发言,就相关条款进行充分阐述,确保民间借贷利率新规顺利发布。

值得一提的是,最高人民法院、国家发改委、中国银保监会和中国人民银行等部门高度重视该提案,并出台了相关文件。

自2013年开始担任全国政协委员至今,巩