



“四个全面”引领城市更美好

◆李维

在今年全国“两会”上,全面建成小康社会、全面深化改革、全面依法治国、全面从严治党“四个全面”战略布局无疑成为了热门词汇。

如果说“四个全面”的提出为中国改革设定了清晰的方向,是实现中国梦的关键一步。那么,“四个全面”同样是今后一段时期城市发展的指路牌,为新型城镇化建设提供了思路和方向。

让城市更美好,必须让城市居民真正实现小康。城市是小康社会的重要细胞,全面建设小康社会,实现城市的小康要走在前面。中国的城镇化速度在世界上首屈一指,刚过去的20年,中国城市化狂飙突进,从1978年的18%猛增至53%。一个数千年的农业大国,从此步入以城市社会为主的历史阶段。但成长的阵痛随之而来,交通拥堵、雾霾围城、大气、水、土壤等环境污染加剧等城市顽疾困扰着每一个生活在城市的居民。就在几天前,甘肃省兰州市又爆出了饮用水危机。可见,解决城市环境问题是建设小康社会的迫切现实问题。城市的小康不

仅应该体现在城市居民的收入上,更要体现在城市人的幸福感上,而所谓的幸福感,一定离不开良好的生态环境,即晴朗的天空、干净的饮用水。有人说,环境问题是实现小康社会的瓶颈,那么它更是城市发展过程中必须要啃的“硬骨头”,因此,把城市建设好,解决城市居民当前面临的重大环境问题,是全面建设小康社会的首要任务。

让城市更美好,需要全面深化改革,建设智慧城市。一直以来,城市问题涉及许多部门,多头管理、多部门管理是很多城市面临的困难。同时,城市管理的模式较为粗放,城市管理资源难以实现有效整合,群众的满意度较低。全面深化改革,就要在城市管理模式下下功夫,坚持以科学发展统领城市管理工作,与时俱进地建立适应城市发展的新机制,不断创新城市管理方式,加强区域协调发展,制定城市间联合处理问题的体制机制。李克强总理在今年的政府工作报告中明确指出,要发展智慧城市。构建智慧城市最直接的目的就是要完善

城市的运行管理,运用现代化的物联网、大数据等前沿技术,实现对城市各种资源和设施的智能化管理。

让城市更美好,就要用好法律这把利刃,依法制定城市管理章程,学会用法律手段解决城市发展的难题。加强城市法制管理,是国家法制管理的一个重要组成部分,也是“依法治国”的重点。法制是克服城市管理执法随意性的重要手段。目前的城市管理中随意执法的问题也比较突出。要解决这一问题,必须通过法制手段来规范、制约和调整。如今,一些城市为了应对雾霾,迫于无奈出台了“限号”、“限行”令。虽说这些手段的确能够解决一些实际问题,但毕竟是权宜之策。百姓购车,交了车船税,就应该有驾车上路的权利。这样的行政手段先天在法律基础上站不住脚。更何况,有时强行的制止和限制甚至会引发公众的反感,起到反作用。另一方面,一些按照国家立法程序编制的城市规划,却在执行过程中被随意扭曲篡改,甚至束之高阁,已经成了许多城市的通病。有法不依、无法可依,已经成为制约我国城市

管理的绊脚石。因此,提高城市法制管理的水平,才是城市走向现代化管理的大势所趋,是实现新型城镇化的重要条件。

让城市更美好,需要地方的管理者合理看待手中的权力,尽职尽责,心系民生。有人说,如今的城镇化是政府全面主导的城镇化,助长了政府长官意志,一家独大的政府控制着资源的分配权力。于是,一小部分人有了配置资源的权利。俗话说,有权利的地方,就可能存在腐败。在很多人看来,基层调动和协调的资源利益越多,腐败的土壤也就变得愈深。旧城改造拆迁环节猫腻多、工程建设领域油水多、基层与民争利情况多、规划环评审批门道多……如今,城镇化这块巨大的经济蛋糕滋生的腐败问题日渐凸显,已经成为腐败现象的高发区与大量要案集结地,极具经济和政治的双重危害性。因此,要想让城镇化健康有序地开展,就要加强对地方领导干部的有效监督,加强案件查处力度,提高腐败行为的机会成本。同时,加强社会监督,提升公众意识,构建多位一体的监管体系,这样才能不让城镇化成为腐败窝案的多发地。

当前我国正处于全面建成小康社会的关键时期,也是向新型城镇化建设转型的关键时期。全面建成小康社会、全面深化改革、全面依法治国、全面从严治党,唯有此,真正的小康社会才不只是愿景,更美好的城市才能真正来到我们身边。



全国人大代表、均瑶集团董事长王均金建议 深化改革助力智慧城市建设

◆本报记者李维 童克难

目前,我国正处于城镇化加速发展的时期,资源短缺、环境污染、交通拥堵、安全隐患等“城市病”问题日益严峻。建设智慧城市已成为我国解决城市发展难题、推进城镇化发展、实现城市可持续发展的不可逆转的潮流。

全国人大代表、均瑶集团董事长王均金今年提出建议,进一步深化改革,助力智慧城市建设。

2013年,住房城乡建设部先后公布193个国家智慧城市试点名单。2014年8月,第三批国家智慧城市的申报启动,目前,全国已经有400多个城市宣布建设智慧城市,覆盖东、中、西部地区,超过全国地级以上城市数量的60%。

“但在智慧城市的建设过程中仍存在一些困难,比如缺乏科学合理的顶层设计,重建投资、轻应用服务,重社会管理、轻公共事务,缺乏完善的信息安全保障和人才储备体系,建设和运维模式难以持续等。”王均金说。

“同时,智慧城市建设重要驱动力之一是以物联网、云计算、移动互联网为代表的新一代信息技术的应用。以上所有技术发展的核心在于拥有高速、便捷、稳定的无线网络。所以结合当下的互联网接入政策,在智慧城市产业链中,三大运营商是整个产业链的纽带。面对智慧城市的建设的加速,一直处于垄断地位的基础电信行业的改革还须不断深化。”他表示。

为此,王均金建议,首先,国务院牵头,加强部委之间的联动协调机制,做到有牵有挂、有督有考。智慧城市建设是一项全局性的工作,涉及国家发改委、工业和信息化部、科技部、公安部、财政部、国土资源部、环境保护部、住房城乡建设部、交通运输部等多个部委,建议国务院牵头成立智慧城市建设领导小组,协调相关部门研究设定总的标准体系、评价体系 and 审计监督体系。

其次,地方政府结合当地具体情

况,出台政策进一步鼓励、扶植民间资本投入智慧城市项目的建设。在组织智慧城市建设中,地方政府应结合当地经济社会发展的实际需求和城市特点,切忌盲目模仿跟风,把智慧城市建设作为政绩工程和形象工程,要定期公布完成进展情况,接受监督,防止以智慧城市建设之名出权力寻租的贪腐现象。地方政府要充分发挥市场配置资源的基础性作用,通过建立政府扶持机制,设立专项扶持资金,在投融资、税收、知识产权保护等领域建立保障扶持政策。

再次,进一步深化电信行业改革,降低门槛,打破垄断,鼓励符合条件的民营企业申请基础电信运营资质,助力智慧城市建设。目前虚拟运营商获得的是移动通讯转售业务,合作的主动权仍在三大电信基础运营商,在这样的前提下很难打破垄断。可鼓励符合条件的民营企业申请基础电信运营资质,与原有三大基础运营商一样在有效监管下开展基础电信接入服务。从行业根源打破垄断,理性地充分竞争,促进全行业的发展。

第四,建立信息惠民公共服务平台,提升政府社会管理水平和服务能力,用大数据惠民利民。把智慧公共服务体系作为创新社会管理的重要切入点,打破各个部门间的信息壁垒,进行信息系统的整合,让已有的数据通起来形成一整套数据共享体系,建设优质的信息系统平台。以信息惠民,通过管理方式、服务理念、服务平台的改进,业务的整合,让百姓花更少的时间得到更便利、更优质的服务。

第五,建立专业人才培养,从体制机制政策等方面入手,突破瓶颈,营造集聚创新型人才的良好环境。建议政府通过健全集聚人才、用好人才的体制机制,创造人尽其才的政策环境。通过与大学、科研院所合作,建立数据人才特别储备计划,并逐步建立相关领域的人才库。

全国人大代表、原天津市环保局总工程师包景岭建议: 大力推动沼气公交车项目

◆本报记者童克难 姚伊乐

“随着新能源汽车相关各项工作的逐步开展,京津冀地区乃至全国在大气污染防治和能源领域还面临多个问题。”“两会”会议间隙,全国人大代表、原天津市环保局总工程师包景岭向记者表示。

今年“两会”,他带来了大力推动沼气公交车项目的建议。

“公交车日行驶时间长,车速低,车辆启动和怠速行驶频繁,单车污染物排放量远高于私家车。”包景岭告诉记者,经核算,一辆国三标准公交车的污染物排放量大致相当于目前100辆小轿车的排放水平。

而与此同时,全国许多地区又面临严重的有机废物污染和处置不当问题,包括城镇污水处理厂污泥、养殖粪便、餐厨垃圾、秸秆等。“目前的处理率较低,且处置方式不当,有机废物中潜在的沼气和能源未被充分利用。”包景岭表示,应该将资源、环境问题和经济技术统筹考虑,通过推广沼气公交车并将其作为电动公交车的重要补充,系统解决公交车污染物排放、有机废物处理和能源紧缺多个问题。

他介绍说,沼气公交车是一个完整的循环经济产业链,有机废物通过厌氧消化产生沼气;经高度纯化加压

制成供机动车使用的燃料;沼渣可制作绿色肥料。这样一来,沼气公交车可有效减少大气污染物排放,真正实现低碳交通,而且有效解决了有机废物利用问题。

不过,目前沼气公交车推广还面临技术壁垒导致初始投资高、缺少专门补贴政策以及项目各个环节涉及政府部门多,难以协调等问题。

对此,包景岭建议,尽快建立示范项目。在一个城市大型污水处理厂开展试点,利用污泥产生的沼气运行50辆~100辆左右的沼气公交车。

同时,尽快完善补贴和鼓励政策。目前“补油不补气”的补贴方式不利于新能源公交车的发展,应完善公共交通系统的补贴政策,对不同类别的公交车实行差别化补贴方式;对于传统柴油车依旧按照现行补贴政策执行,对于沼气公交车等新能源车辆按照车辆行驶里程和相应公交线路长度进行补贴。

此外,还要建立部门协调推进机制。首先,建议国务院相关部门明确将沼气公交车纳入新能源车辆清单中,并鼓励地方开展试点工作。其次,建议试点项目的具体实施由地方政府建立专门项目组直接牵头,统一领导、协调相关职能部门,根据不同地区的特点和需求,推动沼气公交车的发展。



强有力的区域联防机制才是根本

◆本报记者邢飞龙

大气污染区域联防机制是一项系统工程,必须将责、权、利落实到位,采取利益引导和法律压力相结合的办法,建立强有力的区域大气污染联防机制。

四大问题制约联防联控

2015年1月1日正式实施的新《环保法》要求重点区域建立联防机制。但是,全国政协委员、上海市原副市长、上海社会科学院部门经济研究所研究员张泓铭在“两会”中发言表示,

当前区域大气污染联防机制存在4个问题。

第一,目前的联防机制虽有环境保护部等部委提出的区域统一规划、统一标准、统一监测、统一防治的规定,但责任主体是谁,是部门,还是省市,没有明确规定,“没有人能对全区域大气质量负责。”他认为,“此外,地方发展经济的愿望十分强烈,往往让环境保护让位于经济发展,隶属于地方的环保部门难有作为,环境执法普遍不严,政策实施效果差。”这直接导致了环保工作无法顺利开展。

第二,我国的环保法规与西方发达国家相比,完备程度在纸面上差别不大,但执行力很弱。“最要命的问题是存在行政上的条块分割。”张泓铭表示,环境保护部对于地方环保局只是指导性、监督性职能,无法实施法律法规和行政执法权。“在环保利益的四方博弈中,中央环保部门、地方经济部门、地方环保部门、排污企业共四方,应该出现2:2的博弈,实际上形成了中央对地方一对三的局面。”他表示。

第三,2012年以来,环境保护部开始对全国74个城市的PM_{2.5}展开监测并实时上报;部分区域联动的信息共享平台也正在建立。但是,统一监管、统一评估和统一协调仍难突破。张泓铭认为:“原因是区域内各地经济发展阶段和水平不同,环境执法尺度、准入条件不统一,区域督查中心行政级别又较低,无法满足区域统一监管的要求;再加上没有统一的区域联防、联控的领导机构,想达到‘四统一’很难。”

第四,现有法律的刚性不足,也成为执行不力的原因之一。当前重点区域的联防机制,主要依据环境保护部等九部委的指导意见,并非刚性的法律约束。即便有现行的《大气污染防治法》,也只要要求地方政府对本行政区域内的环境质量负责。正在审议的《大气污染防治法》草案,虽提及区域联防机制,但是较宽泛,未明确重点区域环境质量责任主体及大气污染防治的联防机制。而各地新修订的大气污染防治条例,又同区域内大气污染防治规定存在差异。

打通关节才能一顺到底

严峻的现实表明,要解决我国严重的区域性、复合型大气污染,建立一个国家层面的领导和协调机制势在必行。唯有如此,才能为大气治理提供

组织保障,才能对各省市共同承担治理责任产生硬性约束。

张泓铭提出,必须在国家主导下,建立统一的区域发展合作规划。如北京、天津先后与河北签订了合作协议,支持河北经济发展、帮助河北经济转型,从根本上淘汰河北落后产能而又推动河北经济发展。这样的合作模式,才是联防机制有效运行的根本。

张泓铭建议,实行环保的区域“垂直管理”,“有利于突破地方保护主义阻碍中央环保政策、异化环保责任的困局,强化各级环保部门参与决策、依法制止污染行为的能力。”区域“垂直管理”面临利益调整的诸多难题,短期内难以全面实施。根据现实需要,可以在重点区域中先试行垂直管理。即由环境保护部直接管理区域环境管理机构,统一监管区域内所有污染物排放等环境管理制度,独立进行环境监管和行政执法,统一并提升区域大气污染排放标准。这样,才能破解区域大气污染联防机制缺乏有效约束的难题。

他认为,公众对于环保的参与程度直接决定了环境改善的速度。他提出,建立重大项目公众参与的环境审计制度,“发达国家的环保发展史证明,民间监督是必不可少的一方力量”,“而在我国,很多官员视民间环保组织为异己力量及不安定因素。”其实,就社会运行和管理的角度看,民间环保力量和公众的参与是极其正常的。为解决现存环保政策弊端、协调公众有序参与、顾及企业的商业机密,对环境影响评价及其运行情况进行环境审计,设立一批专业资格的环境审计与调查所,独立监督重大项目的污染物排放和设备运行,非常必要。

与此同时,对现有区域大气污染联防机制必须加大修订力度,在大气污染防治法中,要明确区域环境质量管理责任主体和大气污染防治机制。要明确在重点区域,地方政府不仅要对本行政区域内的环境质量负责,更需对整个区域的环境质量负责,要明确对违规者进行责任追究,促进区域环境管理一体化。

京津冀、长三角、珠三角等区域人口密集,产业集聚中,对于大气污染的治理也是“一荣俱荣,一损俱损”。强有力的区域协作机制更能够针对区域间的共同特点,展开行之有效的治理工作。

全国政协委员张皎建议 多管齐下加快 京津冀治污一体化

◆本报记者邢飞龙

由于承载了支持北京市发展所需的各类需求,河北省不仅成为全国污染最严重的地区之一,也严重影响了北京的生态环境。京津冀一体化的提出,“意味着单纯的产能转移已经不能满足发展需求,必须加强区域协作,真正意义上实现区域产业结构升级,才能实现污染治理,实现区域环境质量的改善。”全国政协委员、民建中央宣传部部长张皎在全国政协会议上表示。

张皎认为,北京地区对于本地的污染源控制日趋严格,产业结构调整便利典型污染企业搬迁至北京,机动车排放标准也高于全国大部分地区,但这种属地控制力度与空气质量改善的幅度并不对等。尤其是迁出的企业大部分落户在津、冀两地,污染排放仍然会影响整个区域的空气质量,从而使得北京的污染减排措施带来的改善效果被削弱。区域性的污染治理工作对相关地区提出了更高要求,必须积极发展环保产业,鼓励引导相关企业在北京地区布局,在实现公司盈利的同时,实现污染一体化治理。

张皎呼吁,必须及早将有关环境保护的问题和要求尽快纳入法制化约束的轨道上来。“在国际上,违反法律约束是不被允许的,一旦触发了相关环境保护的法律要求,对于地方违法主体而言,势必会面临走进法庭被强制执行相关要求和标准的命运。”张皎表示,必须促成其主动意愿的形成。“但当下环境,往往能找到可以变通的方法,理由就是环境违法成本低,处罚轻,而环境违法后换取的经济效益极高。”

张皎认为,环境立法必须先行,一系列可为的促进环境守法的手段和机制也应该尽快完善。“应促成相关信息对全社会公开,交由全社会共同监督,这就有可能促使这些问题受到重视,法律法规贯彻和执法干预都将更为顺利。”在他看来,环境执法如此,京津冀一体化在环保领域的一体化,同样可以遵循这样的路径,加以促进。



中国人民大学
RENMIN UNIVERSITY OF CHINA



中国环境报
联合举办

第十三期环境管理在职研究生班暨环保产业总裁班

符合条件者可申请中国人民大学硕士学位(人口、资源与环境经济学专业)

1. 办学特点
强化基础知识,训练基本技能,注重素质教育,开拓学术视野。

2. 重点学科
中国人民大学环境学院是一所经济、管理、科学、工程并重的多学科综合型环境教育与研究机构。其中人口、资源与环境经济学专业是国家重点学科。本专业是博士和硕士学位授予点,主要以经济学、公共管理学、政策分析的理论和方法为基础,与环境科学技术专业知识、方法相结合,紧密联系国际国内环境与发展问题。

3. 教学特点
课程设置科学合理,专业与管理相结合,理论与实践相结合

4. 师资雄厚
师资力量强大,由中国人民大学环境学院和商学院的博士生导师和教授以及国家相关部门、科研机构与行业协会等机构的专家领导组成。

5. 证书权威
完成规定课程并考核合格者经中国人民大学研究生院审核颁发研究生同等学力证书,符合条件者可申请由教育部认定、中国人民大学颁发的经济学硕士学位证书(人口、资源与环境经济学专业)。

6. 知识交流
教授、专家和一起学习的同窗校友共同搭建了一个获得知识共同提升的平台,一个信息交流的平台,一个资源共享的平台,一个共同发展的平台。学员加入中国人民大学

校友录,共享人大数十万高端校友资源。

培养对象:
环境保护部门、综合经济管理部门、资源产业及管理部门、科研单位的相关人员;环保企业(集团)及生产、经销等相关企业的高管人员;大型企业、重点行业如石化、电力、煤炭(矿山)、钢铁冶金等企业的环保部门负责人;有意于投资环保业的社会各界管理精英。
学无止境,招生人数50人,额满为止。

报名咨询电话:
中国人民大学环境学院 刘老师
18910161008 010-62512859