

省社科应用研究成果选编(三十三)

打造推动江苏高质量发展的世界级人才集聚高地

南京大学 沈坤荣

区域竞争的本质是人才竞争。国内区域竞争格局经历了由点到面、从“造城运动”向城市群发展的转变。未来区域之间竞争，不仅仅是资本、技术、投资环境或者劳动力成本的竞争，归根到底是人才竞争，从某种程度上来说，人力资本的集聚在一定程度上将重塑未来经济发展空间格局。

一、江苏人才发展面临的机遇与挑战

1. 江苏科教水平较高，良好的人才生态基本形成。国家双一流大学数量仅次于北京，常住人口中大学生数量、两院院士、科研产出能力均位列全国前列，正在迈向具有全球影响力的科创中心。近年来，江苏先后制定出台“人才26条”“人才10条”“科技改革30条”等引才政策，建立了覆盖初创、成长、发展等不同阶段的人才政策支持体系，“近悦远来”的人才生态正在构建。根据《2017中国区域国际人才竞争力报告》，上海、北京、广东和江苏排行前四，形

成中国区域国际人才竞争力的第一梯队；浙江位列第五，居于第二梯队的首位。

2. 江苏人口老龄化现象严重。2017年江苏户籍人口老龄化率（60岁以上人口占比）达22.5%，即便是常住人口也达到20.2%。目前江苏的老龄化率仅次于上海、北京，位居全国第三位，是老龄化程度最高的省份之一。无论从人口结构的改善，还是发展后劲活力的增强，引进和聚集人才，特别是优秀的、年轻的高层次人才都是当务之急。

3. 在优化人口结构、加快人才引进工作方面有提升空间。从人口增量来看，2018年江苏常住人口增量为21.4万，而广东、浙江常住人口增量分别高达177万、80万。如果剔除同期人口自然增加数，2018年江苏常住人口净流入3万人，而同期广东、浙江分别净流入84、49万。比较长三角、珠三角主要城市近年来常住人口变化可以发现，2013-2018年南京新增常住

业与居住的协调统一。摸清有可能进驻园区的企业和有意愿入住的农民的具体情况，配套完善基础设施和公共服务体系，着力提升产业园区对人口的承载力，有力有序推进产城（镇、村）融合发展。充分关切农民工的实际需求，

与他们签订正规的劳动协议，享受与普通职工一样的“五险一金”待遇，切实保障好农民群众的切身利益。

人口总量仅为深圳的1/10、杭州的1/4，苏州、无锡的情况更不容乐观。从2018年的情况看，深圳、广州和杭州新增常住人口数分别为49.8万、40.6万、33.8万，远远高于南京的10.1万和苏州的3.8万。

表1-2013-2018年长三角、珠三角主要城市常住人口比较^①

单位/万人 ^②	2018年末常住人口 ^③	13-18年新增常住人口 ^④	2018年新增常住人口 ^⑤
上海 ^⑥	2423.78 ^⑦	8.63 ^⑧	5.45 ^⑨
南京 ^⑥	843.62 ^⑦	24.84 ^⑧	10.12 ^⑨
苏州 ^⑥	1072.17 ^⑦	14.30 ^⑧	3.77 ^⑨
无锡 ^⑥	657.45 ^⑦	9.04 ^⑧	2.15 ^⑨
杭州 ^⑥	980.60 ^⑦	96.20 ^⑧	33.80 ^⑨
宁波 ^⑥	820.20 ^⑦	53.90 ^⑧	19.70 ^⑨
温州 ^⑥	925.00 ^⑦	5.30 ^⑧	3.50 ^⑨
合肥 ^⑥	808.70 ^⑦	47.56 ^⑧	12.20 ^⑨
广州 ^⑥	1490.44 ^⑦	197.76 ^⑧	40.60 ^⑨
深圳 ^⑥	1302.66 ^⑦	239.77 ^⑧	49.83 ^⑨
佛山 ^⑥	790.57 ^⑦	61.00 ^⑧	24.90 ^⑨

3. 其他省份集聚人才政策频出。近年来，高素质劳动力向大城市和大都市圈集中的趋势越来越显著。各地根据自身发展定位，纷纷推出一系列针对高技能劳动力的优惠政策。一些区位优势明显、经济基础好、开放程度更高的城市，如深圳、广州，人才政策密集出台，集聚进程更快。作为科教大省、人口大省，江苏在优化人口结构、加快人才引进方面还有很大的提升空间，形势逼人、时不我待。

二、海纳百川，打造世界级人才集聚高地

事业因人才而兴，人才因事业而聚。优化相关人才政策，要使人才“引得来”，还要使人才“使上劲”，更要使人才“留得住”，打造世界级人才集聚高地。

1. 要使人才“引得来”。一是树立全球视野和战略眼光，充分利用区位优势主动参与国际人才竞争、扩大人才对外开放，提升人才国际化水平。以规划引人才、以产业引人才、以市场引人

才，实现不同类型、不同层次人才的优化配置。二是加快人力资源领域改革创新，破除阻碍人才在空间、部门间自由流动的体制机制，比如在保证严格程序的条件下放外资人才中介机构审批权。三是立足实际，根据不同层次、不同阶段的人才制定差异化的引进扶持政策，并推动奖励补贴、个税补贴、优先落户（包括配偶、子女随迁落户）、安家购房租房、配偶就业、子女入学、医疗保险等具体的人才政策相互配套、有机衔接，打好吸引人才“组合拳”。

2. 要使人才“使上劲”，技术与知识“用得上”。一是搭建各类服务人才的创新创业平台、科技创新载体，如科技园区、科技创新产业基地、青年创新工场、工程中心等；共建一批产学研合作和成果转化基地、高层次基础与应用基础研究平台，增强江苏基础创新和科技成果转化能力。二是完善江苏知识产权交易市场、江苏省技术产权交易市场、江苏国际知识产权运营交易中心等知识产权服务平台，严厉打击知识产权侵权行为。三是定期举办国际人才论坛、各类专业研讨会、技术沙龙等活动，鼓励科技和学术人才交往交流。

3. 要使人才“留得住”。不断提高人才的幸福感、安全感和获得感，才能使人才真正“留得住”。完善城市基础设施与公共服务，落实针对人才的生活、居住、医疗、交通等一系列相关配套。提高柔性化治理能力，提供精细化、便利化服务。大力推进人才安居工程，加快人才公寓、人才共有产权房的建设，鼓励针对“新市民”的住房供应模式创新，降低年轻人的居住成本。做好舆论引导工作，提高年轻人的“容错率”，营造开放包容的人才友好型社会环境。

聚焦两个“一体化”助推江苏港口群高质量崛起

江苏长江经济带研究院 成长春

21世纪以来,江苏沿江沿海地区港航建设快速推进,逐步形成了由国家主要港口、地区性重要港口组成的“5+5”江海联动发展格局,创造港口综合通过能力、万吨级以上泊位数、货物吞吐量、亿吨大港数等多项指标全国第一。但对标国内外先进港口,在长三角一体化发展上升为国家战略的背景下,江苏在港口组织化、集装箱运输、绿色港口等港航核心领域高质量发展的态势还不突出,迫切需要抓住国家战略机遇,补短板、扬优势,实现更高质量发展。

一、江苏港口群发展存在薄弱环节

1.港口组织化发展水平亟待提升。一是港口核心功能提升不到位,制约其物流枢纽作用的发挥。2017年省港口集团成立后,聚焦理顺港口运营体制机制,推动以县域为主的“一县一港”向“一省一港”运营模式过渡,成效显著,但在宁镇扬共建江海河联运枢纽,苏通共建通州湾长江经济带门户港,连盐共建新丝路门户港等关键领域的力度不大、进度不快,港口核心功能提升还不到位,制约港口作为区域开放门户或物流枢纽的作用。二是“多头分治”局面仍然存在,制约多式联运效能的发挥。新一轮机构改革后,江苏各地级市初步形成大交通体制,在全国率先构建了水公铁管空齐抓共管的综合交通运输管理体制,但“多头分治”现象仍然不同程度存

在,省内口岸港和内河航道以及公铁管集疏运体系建设仍未实现“多规合一”,不利于构建大区域的水公铁管空多式联运体系。三是港航跨省战略布局滞后,制约港航优势的发挥。江苏港口群是海运直达、江海转运、陆海联运等运输体系的重要组成部分,目前与沿江沿海港口港航业务联系较为密切,但省级层面的跨省战略布局、战略合作还不多,地市港口多处“被整合”状态,制约整体优势的发挥。

2.港口集装箱服务能力亟待提升。集装箱物流服务已成为港口跨越发展的助推器,是港口物流现代化的重要标志。目前江苏港口集装箱服务主要存在以下短板:一是服务江苏主要箱源地的上海港存在严重集装箱压港现象。据近年市场调查,江苏全省生成2200多万TEU,其中苏南生成1770多万TEU,苏中生成250多万TEU,苏北生成180多万TEU。苏南、苏中集装箱主要经由上海港进出,而上海港集装箱泊位利用率已高达126%,远超国际标准75%-85%最优区间,导致严重的集装箱压港以及船期延误率、物流成本上升等问题。二是江苏沿江港口受限航线和水深,不具备成为远洋集装箱干线港条件,无法提供优质服务。2010年以来,集装箱船舶大型化、港口深水化趋势日益明显。深水航道建设取得巨大进展,但沿江港口不具备万TEU级大型

集装箱船满载所需16.5-17米的水深条件,更不具备1.8万TEU级集装箱船满载所需18米水深条件。江苏沿江港口集装箱吞吐量为1200多万TEU,主要以近洋、短途中转业务为主,无法分流上海、宁波舟山远洋干线港的集装箱压力。三是沿海港口还无法为主要箱源地提供优质服务。连云港港是江苏沿海唯一具备远洋集装箱干线港条件的港口,但是距离苏南、苏中较远,无法为主要箱源地提供高质量的集装箱物流服务;距离苏南较近的宁波舟山港集装箱泊位利用率超过160%,已经存在集装箱压港现象;南通沿海缺乏15万吨级以上深水航道和集装箱港,同样无法提供优质集装箱物流服务。

3.港口绿色发展水平亟待提升。一是沿江岸线利用强度大,“港口围江”“重化工围江”现象突出。江苏长江岸线开发利用率达到56.0%,高居沿江省份榜首,其中一级岸线和二级岸线利用率分别为81.6%和66.7%。由于缺乏统一规划、统一管理,各地港口岸线开发存在碎片化现象,普遍存在岸线多占少用和重复建设现象,且岸线利用结构不合理,以港口和重化工业用岸线为主,占比81.9%,自然岸线保有率偏低,纯自然状态岸线仅114.4公里,占比9.7%。二是沿海岸线利用强度同样居高不下,化工污染防治压力大。目前,连云港港、南通港岸线利用率占比已超过30%,盐城港占比超过20%,再加入工业和仓储用岸线,占比同样居高不下,且江苏沿海三市近岸化工园区较多,局部海域污染依然严重,安全环保压力大。三是沿海沿江岸线整体利用效益不高。江苏港口码头布局专业化、集约化程度偏低,导

致岸线利用效益低下。据省交通运输厅数据,沿江沿海港口单位岸线完成吞吐量为0.99万吨/延米,低于全国沿海港口平均水平1.17万吨/延米,整体利用效益亟待提升。

二、江苏港口群高质量崛起的建议

1.深化省内港航一体化改革,提升组织化运营水平。一是加快完善“大交通”治理体系。继续深化省内港口资产重组,提升组织协同与业务协同水平,确保“全省规划一张图、功能布局一盘棋”,协同打造世界级港口龙头企业;持续推进交通“大部制”改革,加强水公铁空管交通规划对接、协同发展,为构建多种运输方式无缝对接的综合立体交通体系,提供坚强的制度保障。二是加快构建“一枢纽、两门户”三大港口集群。创新省内港口共建、共享机制,以功能跃升为抓手,推进港口集群化发展:推进宁镇扬港口功能重组,全力打造江海河联运枢纽,做实、做大南京区域性航运物流中心;推进连云港、盐城港功能重组,聚焦海铁联运,做大、做强江苏服务“一带一路”海铁联运门户港;加大南通沿海诸港整合力度,推进苏州港、南通港强强联合,做强、做优江苏服务长江经济带对外开放的门户港。三是加快完善“大通关”服务体系。依托省内港口信息平台,优化业务流程,全力打造“一站式接待、一站式办单、一站式结算、一站式信息服务”的港口服务中心;整合海关、检疫、边检、海事、引航、口岸等窗口单位,设立通关服务中心,提供“一站式”通关服务;继续推进长江经济带通关一体化合作,释放自贸区政策红利;借鉴四川自贸区中欧班列“安智

贸”通关模式、多式联运“一单制”改革经验,提升连云港与“一带一路”沿线地区通关便利化、贸易自由化水平。

2. 加快推进跨省港口一体化合作,提升集装箱服务水平。一是优化沿江港口集装箱服务能力。支持沿江港口推广“沪太通”模式,精准对接洋山港,承接上海港中转、近洋和外贸集装箱业务,尽力缓解上海集装箱压港困境。二是积极拓展集装箱服务新空间。抓住长三角区域一体化上升国家战略机遇,积极争取交通部和兄弟省市支持,协同打造“长三角的大士港”——通州湾远洋集装箱干线港,为上海组合港拓展国际集装箱中转业务,提供新动能、新空间。三是提升集装箱物流集疏运保障水平。以交通部深入推进长江经济带多式联运发展三年行动计划为契机,协同推进以沿江沿海港口为节点的疏港铁路建设,提升水铁联运比例,缓解上海港集卡拥堵难题;部省共建通州湾至长江内河深水航道,缓解长江口拥堵困境,拓展我省港航发展新领域;落实长三角综合交通发展大会倡议,加快实施江苏港口信息化发展战略,整合省内港航信息资源,推动省

内外港航公共信息平台互联互通、共建共享,协同推进上海智慧组合港建设,提升集装箱服务信息化水平。

3. 加大推进绿色低碳港口建设,协同构建“大保护”体系。一是积极推进绿色低碳港口建设,推广国家电网公司典型港岸电标准,补贴港口岸电设施改造,补贴船企船舶受电设施改造,合理规划LNG加气站、码头低硫油储备供应系统布局;二是牢固树立生态优先绿色发展理念,加快落实海洋主体功能区规划,制定沿江沿海“三线一单”技术规范,落实岸线水域有偿使用制度,积极探索岸线利用负面清单管理,建立岸线集约利用长效机制;三是建立、健全生态治理跨区域、跨部门、跨行业多部门联动机制,积极推进沿江沿海生态保护联合执法能力建设,统一防治标准,全面落实沿江沿海城镇污水垃圾、化工污染、船舶污染、农业面源污染以及尾矿库治理,实现治理全覆盖,执法无死角;针对沿江沿海区域公共安全风险,编制跨区域突发事件联合应急预案,建立常设联合指挥机制,完善应急储备资源共享机制,提升跨域联动响应和联合处置能力。

(上接第61页)失就永远丧失,因此保护是优先的。不做好保护、不做好这部分遗产的防灾工作,合理利用就无从谈起。历史文化遗产类型颇多,政策性很强,专家学者要在学习掌握相关法律法规规范的前提下,为政府建言献策,才能使我们的意见和建议更有针对性和操作性,特别是在塑造城市空间特色的过程中尤其要警惕一些历史文化名城建设工作中存在的拆真建假行为。

最后就是对城市空间特色的要求不能停留在

古代的某种样式、某种风格上,而是重在意境、重在审美的定位。因为建筑毕竟不是绘画之事挂起来观赏,不可能承担过于具象化的形象要求,而是要提供具体的服务具体的功能并依赖于具体的工程技术手段,受相关规范标准等的约束,从而保证其中的人及相关设施的基本安全。因此要鼓励在相同相近的审美定位下的多样化探讨,避免历史上发生过的因行政规定而产生的新的千篇一律。