

## 像南京都市圈这样的“小圈”各扬所长,再“以小融大”,才有长三角“大圈”更高质量一体化 “跨省”都市圈 “同城故事”渐寻常

■本报记者 任俊铭



南京新街口街景。视觉中国供图



## 做好“垃圾分类” 各地有何妙招?

■本报记者 任俊铭

安徽宣城的云梯畲族乡千秋畲族村,一个与杭州临安区隔山毗邻的山间村落,看似普普通通。进村一看,才发现这个皖浙边界上的村落竟然也在做垃圾分类。

有趣的是,这里的分类充分体现了农村特色,因为除了大家通常可以见到的可回收与不可回收标识外,还有一个接地气的分类就是“可沤肥”,主要回收菜叶、果皮等,不仅实现垃圾分类处理,也让垃圾资源充分利用。有过乡村生活经验的人都知道,以前,由畜禽粪尿、作物秸秆、生活垃圾、污泥、污水等发酵而成的沤肥是我国农业生产中的重要有机肥,以此养田。此外,记者了解到,处理垃圾在当地有着明确的分工,由村里统一收纳,之后在乡镇聚集,由村里统一处理。

在浙江金华,自2014年以来便在行政村探索垃圾分类的经验,当地总结出易学好用接地气的“二次四分”法,简单来说,就是“会烂不会烂、能卖不能卖,垃圾分类一点都不难”,这是当地人人人皆知的口头禅。在当地,绿色垃圾桶标着“会烂”,用来扔剩饭菜、菜叶等易腐烂垃圾,而橘色的则标着“不会烂”,用来装纸类、玻璃、金属等垃圾。之后,由村保洁员二次分类,“会烂”的就地放到“阳光堆肥房”发酵堆肥,“不会烂”的分为“可卖钱”和“不可卖钱”的,“可卖钱”的作回收处理,“不可卖钱”的进入垃圾填埋场、焚烧厂处理,有毒有害的则进行特殊处理。不难看出,这与宣城的做法有着异曲同工之妙。

因金华“垃圾分类”做法行之有效,早在2016年11月,住建部便在金华召开全国农村生活垃圾分类和资源化利用现场培训会,向全国宣传推广金华的做法与经验。正在着力推进“世界级生态岛建设”、积极筹备2021年第十届中国花博会的上海崇明区也被金华的做法“圈粉”,去年4月,上海崇明区党政代表团到金华考察学习农村生活垃圾分类工作。

值得一提的是,就在上周,金华农村垃圾分类艺术馆在全国垃圾分类的示范村金东区六角塘村正式开馆。这是迄今为止全国首个以垃圾分类为主题的艺术展馆,馆内的垃圾分类沙盘也是亮点,曾在“砥砺奋进的五年”大型成就展上展示。

除了宣城和金华,长三角多地还有很多值得借鉴的做法和经验。在浙江,早在2000年6月,杭州便被确定为全国垃圾分类首批试点城市之一。多年来,在垃圾分类方面,杭州有着诸多探索,江干区去年3月份开始试点推行的“桶长制”分类模式就是其中之一,全区垃圾分类工作被以网格责任田形式划分垃圾分类责任区域。现在,每天早上7点到9点、晚上6点到8点,即扔垃圾高峰期,“桶长”会准时出现在单元门口的垃圾桶旁,引导大家正确投放垃圾。在嘉善县,当地的“垃圾分类”工作让居民看到了切实的变化。“垃圾分类从宣传到实践,并不简单。”市民刘女士说,过去一年,不仅看到分类垃圾桶的设置从无到有,从少到多,而且在有了积分兑换后,一些纸质盒子不舍得扔了,都被积攒起来兑换小物品。此外,让她暖心的是,如果家里的可回收物品较多、较大,分类企业会上门服务。

在江苏苏州,2014年大学毕业的苏州姑娘张晟苑,踏上大洋彼岸,让她不曾想到的是,西雅图的分类垃圾桶竟让她着迷。刚开始,她看到这些垃圾桶与国内并无差异,但是仔细去翻看每一只分类垃圾桶,她惊奇地发现,他们的分类精准率达到了90%以上,这才让她意识到,什么是真正的垃圾分类。当垃圾分类成了她的生活习惯时,她毫不犹豫地选择了环境政策专业。

回国后,她来到苏州的环境卫生管理处垃圾分类管理中心从事垃圾分类宣传教育工作,看着越来越多的苏州人开始关注垃圾分类,这让这位苏州姑娘感到欣慰。

此外,最近太仓农村社区首个投入使用的垃圾置换屋正式落户浮桥镇牌楼社区,村民参与垃圾分类回收可获得积分,兑换毛巾、洗洁精、牙刷等生活用品。

## 为

什么南京的地铁都喜欢往安徽修?这是关于南京都市圈最热门的话题之一。虽然,近年来网络上总有人开玩笑地发出疑问:“霸都”合肥的强势崛起,让素有“徽京”之称的南京为之“颤抖”,但在跨省的南京都市圈里,南京是当仁不让的区域中心。

目前,南京地铁S3号线(宁和城际)高家冲站、S8号线(宁天城际)金牛湖站几乎修到安徽地界,S9号线(宁高城际)明觉站则快要修到安徽马鞍山,而终点站高淳站甚至接近安徽宣城市地界。此外,S4号线(宁滁城际)一期工程于去年12月30日开工,建成后,从南京江北新区到滁州只需短短10分钟……

滁州、马鞍山等城市之于南京,就如同苏州、嘉兴之于上海,这是在有些地方采访时经常听到,也是百姓们对“南京都市圈”的通俗解释。曾几何时,马鞍山居民陈波的孩子夜里发高烧,他驾车从马鞍山的家中前往南京儿童医院河西院区,只用了25分钟时间。他告诉记者:“身边的家长孩子生病,基本首选都是到南京儿童医院。”民间交流不断,决策层也相融。今年初印发的《南京都市圈一体化高质量发展行动计划》指出,充分发挥江北新区引领带动作用,围绕快速交通网络建设、资源环境保障、产业分工合作、区域合作机制创新等关键领域,实现与马鞍山、滁州等都市圈城市优势互补、联动发展。滁州主要领导认为,滁州参与长三角高质量一体化发展,最优的路径是推进与南京同城化;马鞍山主要领导也表示,全面融入长三角,重点在打好“南京牌”。

虽然跨了省界,但毕竟在一个“圈”内。除了南京都市圈之外,在长三角“跨省圈”其实还有去年刚刚扩容带上黄山的杭州都市圈,以及地跨苏鲁豫皖的淮海经济区。2月21日消息,浙江大都市区建设将以杭州、宁波、温州、金华四大都市区核心区为中心带动,以环杭州湾、甬台温、杭金衢、金丽温四大城市连绵带为轴线延伸……

“小圈”各扬所长,再“以小融大”,做好长三角“大圈”的更高质量一体化。

## 另一路“跨省上班族”

从南京南站到滁州站,高铁只需18分钟;从南京南站到马鞍山站,高铁最快仅17分钟。不得不说,比从南京到江苏省内大多数城市所花的时间,甚至比南京市内的通勤时间都要短。早高峰时在马鞍山与滁州的站台上看看,“跨省上班族”并不稀奇。曾几何时,马鞍山动车开行动车组列车已增至30对(含高峰线9对),但相关部门数据显示,早上高峰时段的7时到8时,马鞍山旅客依然“一票难求”。为了解决这一问题,马鞍山方面与铁路方面积极商谈,自2018年4月10日起,增开1列马鞍山站始发,南京南站为终点站的动车组列车。细心的会发现,每周周一至周五,增开这班列车于7时10

分发出,7时28分到达,为16辆大编组动车组,定员1015人,几乎天天满载,某种程度上成了“跨省上班族”专列。

省界上“大动脉”通了,“毛细血管”不应忽视。滁州市南谯区与南京市浦口区紧挨着,公交车正跨过省界。从2017年4月起,就有始发于江苏省人民医院浦口分院的公交611路,终点站从南京永宁街道的西葛公交站延伸至滁州的宁滁换乘中心,解决了宁滁交界处公交“最后一公里”问题。在公交车站,记者遇到刚从滁州南谯区乌衣镇赶来的吴家宝,他正在换乘前往南京的611路。今年66岁的老靳,上午从南京浦口的家中出发,目的地是滁州市全椒县。2016年,老靳在全椒买了一套房用来养老,主要考虑那里环境比较好。现在,每月他与老伴都会在全椒住上几天,多的时候能住上20天。据老靳了解,他所在的全椒县小区内,3000多户人家约八成是南京人。经常往返两地的老靳,对于各种交通方式了如指掌——小区位置位于全椒站和滁州站中间,位置比较尴尬,不宜乘高铁,多数时间,他选择公交车出行,有了公交换乘中心,不用走冤枉路了,路费只要几块钱。

在滁州市来安县的汉河镇,也可通过南京602路、610路公交车前往南京地铁3号线林场站,10号线文德路站等,实现公交“无缝衔接”。在马鞍山市当涂县湖阳乡,2018年2月,当地至南京高淳区的城市公交线路开通运营,直达高淳枢纽站,在此可换乘横穿石臼湖的南京“最美地铁线”S9号线,仅需35分钟即可到达南京主城区。

如今的长三角,跨省公交车与打破行政边界的换乘中心越来越多。

## 做好“产业发展的配角”

一个“圈子”里,发展要协同。采访中一位企业家说,滁州、马鞍山与南京之间,就是“鱼帮水、水帮鱼”。还有人说,这里是“南京的位置,安徽的成本”。

与南京江北新区仅隔一条滁河相望的滁州来安县汉河经济开发区不得不提。目前汉河经开区有200余家企业,大约六成来自南京,其中,轨道交通装备产业尤为典型,这里因与中车南京浦镇车辆有限公司仅10多公里路程,吸引了南京浦镇车辆及长三角轨道交通装备企业扎堆入驻。目前,汉河轨道交通装备产业园的轨道交通装备企业已达110余家,在轨道交通装备七大构件168个主要产品中,这里可生产100个左右。

孙剑群所任职的公司,就是一家由浦镇车辆旗下二级公司改制而成的民营企业,主要从事轨道交通车辆装备和零部件生产等。前些年,该企业将生产基地整体从南京浦口搬迁至汉河,如今厂内大部分员工来自南京,有200余人,汉河镇等来安县的员工大概有100余人。记者在厂内看到停放着几辆大巴,孙剑群告诉记者,通勤大巴每天早晚负责接

送南京员工。这家公司与南京还存在着另一种联系,孙剑群说,即使现在,公司内的人事关系依然在南京,因为这样对于高校毕业生等人才更有吸引力,尤其在年轻人看来,说在南京工作“更有面子”。

因为紧挨着南京,汉河的发展有目共睹。八九年前的夏天,汉河镇居民家里的空调常“带不起来”;孙剑群还记得刚来时,工厂正生产着,忽然间断电,黑灯瞎火;供水也是大问题,自来水常是黄色的,味道很大。这些,如今都解决了。现在的汉河,正着力打造成为南京“产业发展的配角”。

滁州的苏滁现代产业园,是苏州工业园“园区经验”走出江苏的首个合作共建的项目。产业园内的安徽胜华波汽车电器有限公司的总部,位于享有“中国汽摩配之都”称号的浙江省瑞安市,客户基本覆盖了国内汽车自主品牌。2013年,由于上海工厂已不能满足企业快速扩张,公司在苏滁现代产业园建立了一期厂房,去年10月二期项目在产业园动工。安徽胜华波负责人张伟兴透露,长期以来,公司人员流失率不到5%,2017年10月公司招聘只有18个普工岗位,却吸引了2500多人应聘,有些甚至通过各汽车企业的领导“打招呼”。

在苏滁现代产业园,为了实现“园区事、园区办”,国土、规划、环保、建设等部门为园区放权,原本的审批章叫“一号章”,而放在产业园的章则有一个小小的“2”字,这就是“二号章”的由来。苏滁现代产业园管委会副主任周仁君告诉记者,凡是盖了这个章的批文、材料,其权利和责任均由产业园负责,推行效果显著。很多企业的审批手续在一天内可以办结,这样的营商环境给了他们“高效”的第一印象,因此,苏滁现代产业园逐步形成了在企业家群体中的口碑效应,“二号章”也成了招商的金字招牌。

在马鞍山,30岁出头的南京新康达马鞍山分公司负责人陈实一提到与马鞍山的缘分,话匣子瞬间打开。“马鞍山就像块‘磁铁’一样吸引我们!”陈实如此感慨,多年来,他不断地向身边的企业家朋友推荐马鞍山,并且已成功将部分上游材料公司吸引到马鞍山落户。

## 选择“在家门口工作”

发展步调跟上了,一体化便有了基础,边界将变得“淡”,更多人往往选择在家门口工作。

土生土长的汉河人周道云在南京打拼了近十年。他还记得,第一次去南京就是“农村孩子进大城市”的感觉,看到两节车厢的公交车,各式各样的小轿车,都新奇。2000年左右的汉河,算得上真正意义的“街”不超一公里,完全没有工业,只是一个售卖农副产品的集小市。现在的汉河,与城市一样了

各种外卖平台,停在当地装饰的数十辆卡车中,苏A牌照在七成以上。

周道云从南京回来工作了,现在供职的公司原本位于南京高淳区,主要客户为浦镇车辆厂。为更好实现“售后及时”,工厂自2010年搬到了汉河,这里不仅运输成本低,运输时间要比在高淳节约一个半小时,而且这里车辆配件企业多,产业集聚效应凸显。在厂区内,马达轰鸣声中,工人正在安装各种零部件,另一处整齐摆放着即将运走的一排排钣金基础件,如标记着“合肥三号线”的地铁空调平板,标记着“苏州三号线”的地铁吊挂梁等。周道云介绍,厂里生产的基础件主要用来配备上海、杭州、合肥等地的地铁和部分动车。现在,厂里的员工以当地人为主,收入不错,而且就在家门口工作。他们大多从南京回到了汉河,可南京依然是他们最常去的地方,看病、购物等自不必多言,甚至与朋友聚会也会到南京,充分享受着“近水楼台”之利。

有从南京回家工作的滁州人,也有到马鞍山安家的南京人。“新马鞍山人”陈波是土生土长的南京人,在苏宁供职的他,于2005年被调到马鞍山,最初心里难免有落差,与南京相比,当时的马鞍山“落后”很多,丝毫没有大城市的感受。他回忆道:“当时马鞍山的商场招牌多是用喷绘布做的,看起来不上档次,还有很多摆地摊的。”而现在,马鞍山有了很多大品牌入驻,有了万达、金鹰等大型商业综合体,并形成多个商圈……在马鞍山娶妻生子安家的陈波,已经喜欢上这座城市的生活节奏。他告诉记者,他和家人基本每两周会回一趟南京看望父母,有时也会与在南京的朋友聚会,但是日常交往的主要是马鞍山的朋友。

他还记得,刚到马鞍山时,往返两地坐大巴要一个半小时,现在乘坐高铁只要17分钟,开车走高速公路大概也只要35分钟。有居住在马鞍山在南京“跨省上班”的朋友告诉陈波,他与住在南京本地同事同时从市中心出发,他抵达马鞍山家中时,有些同事还在回家路上。现在往返宁马两地,还可以使用中铁银卡通乘坐高铁,就像坐公交车一样方便,进站、乘车、出站几分钟内搞定。

可以肯定的是,不仅是南京,在合肥、杭州等长三角的都市圈,这样的“同城故事”将日渐成为寻常。

## 18万元年薪招才 下姜村在想什么

