

退休人员养老金“17 连涨”方案出炉在即

城乡居民养老金待遇也有望上调，不少地方已在紧锣密鼓推进

2021 年养老金上调窗口将开启。记者获悉，我国城镇退休人员养老金即将迎来“17 连涨”，具体上调方案正在酝酿，有望于本月内出台。同时，城乡居民养老金待遇也有望上调，不少地方已在紧锣密鼓推进。养老保险制度改革提速推进的信号也在密集释放，养老保险全国统筹箭在弦上，个人养老金制度也在研究制定中。

截至 2020 年，我国退休人员养老金已经实现“16 连涨”。自 2018 年起，连续三年保持 5% 左右的上涨幅度。2021 年政府工作报告提出，提高退休人员基本养老金。根据近日国务院关于落实政府工作报告重点工作分工的意见，今年将继续提高退休人员养老金，明确由人社部、财政部牵头，4 月底前出台相关政策，年内持续推进。

对于 2021 年养老金上涨幅度，业内预计或将保持在 5% 以内。“经过多年上调，养老金绝对值明显提高，消费物价指数不高，增幅在 5% 或者略有放缓，绝对数额会明显增加，养老金的购买力稳步提升，不仅能够保证退休生活水平不下降，而且可使养老保险基金更可持续。”中国社科院世界社保研究中心执行研究员张盈华对记者表示。

除了退休人员养老金将稳步提高外，城乡居民养老金也将有所上调。数据显示，截至 2020 年末，我国城乡居民基本养老保险的参保人数超过 5.42 亿人，绝大部分是农村居民。2020 年，各级政府提供城乡居民养老保险补助资金超过 3000 亿元。再加上地方财政补贴增长和个人缴费积累，城乡居民养老保险人均养老金水平每月已提高至 2020 年底的 170 元。

今年，中央一号文件提出，落实城乡居民基本养老保险待遇确定和正常调整机制。据不完全统计，今年以来，已有甘肃、山东、江苏等多地上调城乡居民养老金。甘肃将城乡居民基本养老保险省级基础养老金在原每人每月 15 元基础上增加 5 元，基础养老金最低标准达到 113 元；江苏城乡居民省定基础养老金最低标准从每人每月 160 元提高至 173 元；山东将提高居民基础养老金最低标准，由每人每月 180 元提高到 190 元。

“随着经济社会发展，城乡居民养老金还会逐步提高。”人社部农村社会保险司司长刘

从龙近日表示，城乡居民基础养老金的正常调整机制已经建立，未来将从提高基础养老金和个人账户养老金两方面共同着力，提高城乡居保障水平。

“城乡居民养老金上升，既有政府惠民责任的体现，也有个人多缴多得的利益实现。”在张盈华看来，上调城乡居民基础养老金，不让城乡老年居民的基础养老金掉队，而且随着一些人的个人账户积累时间拉长，个人账户养老金也会提高。

值得注意的是，为确保养老保险待遇稳步提升，养老保险制度改革也在提速推进。推进基本养老保险全国统筹，以及加快发展多层次养老保险成为重头戏。

2018 年 7 月 1 日，我国建立了养老保险基金中央调剂制度，并推动完善养老保险省级统筹。人社部数据显示，目前，所有省份均启动实施养老保险基金省级统收统支。根据 2021 年预算报告，今年进一步提高企业职工基本养老保险基金中央调剂比例至 4.5%。3 月 23 日召开的财税工作座谈会提出，今年稳步有序推进基本养老保险全国统筹。

在业内看来，目前省级统筹基本实现，中央统一调剂比例提高，全国统筹步伐加快，税务部门征收基本到位，明年实现缴费收入全国统一调剂使用可期。“统筹层次的提高使资金的使用效率得以提高，有效减轻了当期支付压力。按照中央统一部署，当前养老保险基金领域的中心工作就是推动实施养老保险全国统筹。”财政部社会保障司司长符金陵此前表示。

为促进养老保险制度可持续发展，多层次养老保险体系建设也有望再提速。其中，第三支柱养老保险被寄予厚望。数据显示，我国当前养老保险体系三个层次中，作为第一个层次的基本养老保险，制度基本健全，职工养老保险加上城乡居民养老保险两个平台，目前已覆盖近十亿人。作为第二层次的企业年金、职业年金制度初步建立，并且在逐步完善，目前已经覆盖 5800 多万人。

第三支柱养老保险，是国家税收等政策支持的个人养老金和市场化的个人商业养老金金融业务。目前，在整个养老保险体系中还



是短板。近段时间，中央和有关部门多次提出“规范”发展第三支柱养老保险。分工意见也明确，人社部、财政部、银保监会牵头，9 月底前出台相关政策，年内持续推进。

符金陵此前透露，财政部正配合人社部研究制定支持第三支柱养老保险发展的措施和政策，综合利用税收优惠等手段，进一步布局多层次、多支柱养老保险体系，提高广大参保人员的养老待遇水平。人社部相关负责人近日表示，总的考虑是，建立以账

户制为基础、个人自愿参加、国家财政从税收上给予支持、资金形成市场化投资运营的个人养老金制度。

中国社科院世界社保研究中心主任郑秉文对记者表示，第三支柱养老保险将超越 1.0 版本的商业养老保险，覆盖金融行业横跨银行理财产品和公募基金，账户持有人的产品选择范围放宽了，可满足不同风险偏好。另外，税优载体是个人账户，对“上架”的合格产品，只要进入个人账户就可实现税延目的，同时也提

高了制度的可及性。

业内人士表示，我国养老金体系改革空间依然较大。在张盈华看来，城镇就业人员参保率有待提高，新业态就业人员参保条件有待放松，最低缴费年限过短的问题亟待解决，推迟法定退休年龄也在稳步推进……解决好这些问题，不仅能够应对当前养老金支付压力，更是健全养老保险制度的长远考虑，也是下一步养老保险制度改革发力重点。

(据新华网)

20 万吨退役电池，大量流入“黑市”

——新能源汽车电池回收乱象调查

新能源汽车正成为炙手可热的“香饽饽”。2020 年新能源汽车销售 136 万辆，今年 1 季度更是同比增长 2.8 倍、销量达 51.5 万辆。相比销售数据，投资市场更加火热，除了三大造车新势力市值高企，今年以来百度、小米等先后宣布“入圈”新能源汽车。

然而，作为新能源汽车产业的重要一环，退役电池回收暗藏风险。业内人士指出，到 2020 年我国动力电池累计退役量约 20 万吨，其中大量流入小作坊等非正规渠道，带来安全和环境隐患。如何避免新能源汽车“爆发式增长”带来“爆发式污染”，值得警惕。

电池退役“井喷”，大量流入“黑市”

小米宣布造车计划、华为攻坚智能汽车解决方案、恒大称造车已投入超百亿元……随着汽车智能化、网联化成为行业共识，“智能汽车大战”异常火热。拼抢入口端“船票”的同时，新能源汽车生命周期末端的处理再利用，却乱象频频。

在“价比三家”后，一位新能源车主近期以 1 万多元的价格，售卖了自己新能源汽车的电池。一位二手车市场工作人员对记者说，这些废旧电池仍有较大经济价值，不少流入拆车厂及小作坊，大多没有专业的电池分解设备。

中国汽车技术研究中心数据显示，2020 年我国动力电池累计退役量约 20 万吨，2025 年累计退役量约为 78 万吨。为保障电池回收，工信部 2018 年发布了《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》，要求汽车生产企业应承担动力蓄电池回收的主体责任。2018 年至今，共 27 家企业进入工信部符合“新能



源汽车废旧动力蓄电池综合利用行业规范条件”的名单，俗称“白名单”。

记者了解到，不少主机厂已经建立了电池回收业务。但在多重因素作用下，行业中动力电池大量没有流入正规渠道，反而是一些无资质、环保成本低的小厂高价“抢购”走了。“因为成本制约，很多正规车企和电池处理企业都存在报废动力电池回收难的困境。”北京理工大学深圳汽车研究院副研究员张哲鸣说。

“主机厂很难拿到，因为退役电池是可以卖钱的，主机厂真正回收到的退役电池并不多。”广汽集团总经理冯兴亚说。

金澳集团董事长舒心表示，消费者对电池回收的渠道信息不了解，主动上缴退役电池的动力不足，导致大量退役电池未进入回收环节。

避免“爆发式增长”带来“爆发式污染”

有专家表示，1 块 20 克质量的手机电池可使 1 平方公里土地污染 50 年左右，更大更重的电动汽车动力电池，含镍、钴、锰等重金属，电解液中的六氟磷酸锂在空气环境中容易水解产生五氟化磷、氟化氢等有害物质，或对环境带来更大威胁，但当前动力电池回收市场仍存在多重难题。

首先是行业不规范导致“劣币驱逐良币”。格林美股份有限公司是 27 家“白名单”企业之一，公司副总经理张宇平说，正规企业的规范投入、环保投入占不少成本，而非规范企业、小作坊在这方面几乎零投入，可以用更低的价格买走电池，形成行业的不公平竞争。

退役电池仍有不小价值，如 5 万元的动力

电池退役后还价值上万元。记者在闲鱼平台上搜索发现，一款标价数千元的二手磷酸铁锂电池，共有 156 人“想要”。

综合电池交易服务平台“电池之家”产品经理简义晖说，当前动力电池回收主要是卖方市场，卖方多数希望价高者得，并不在意买方是否正规有资质。

其次是电池回收收集难。电动车售后物权发生转移，难以对电池回收进行强制规定。同时，报废动力电池货源分散，国内还没有建立起完整的电池回收体系，废旧电池统一收集存在难度。长途运输的高成本，也给车企及回收企业回收废旧电池带来困难。

最后是政策制度有待完善。一些业内人士表示，虽然国家相继颁发了一系列法律法规，但具体的实施细则并不是很明确，企业在实际经营中存在困扰。

动力电池回收乱象，带来环境污染隐患。张哲鸣说，在动力电池拆解破碎、有价金属提取过程中，一些“小作坊”不对产生的废气、废液、废渣进行处理，甚至任意排放。因为技术不到位，废旧电池资源化利用效率低，存在资源浪费，在拆解过程中还存在爆炸风险。

张宇平认为，我国在 2015 年后迎来新能源汽车热潮，一般动力电池会在 5 至 6 年后退役，在未来几年将进入“高峰期”，新能源汽车爆发式增长带来的安全和污染威胁需要引起重视。

“绿色出行”更要“绿色更新”

今年的政府工作报告提出，加快建设动力电池回收利用体系。业内人士认为，近年来我国新能源汽车行业发展迅猛，但目前动力电池的回收网络还不健全，应建立由车企、电池企业、回收企业、物流企业等协同联动的回收矩阵，提高电池回收率，为推动新能源汽车这一战略性新兴产业快速发展夯实基础。

——建立电池从“生”到“死”的全过程可追溯体系。舒心说，动力电池回收行业的发展，电池的流向管控至关重要。建议利用区块链技术建立国家级的动力电池管控信息系统，做到全程可追溯。

——加大技术创新。张宇平说，当前回收利用主要有两种方式，一是动力电池梯级利用，二是再生利用。如电池容量在 40%—80% 时，可供其他行业二次使用；当电池容量在 40% 以下时拆解电池，回收原材料。

从实际情况来看，每台新能源车的使用情况不同，回收的电池品质参差不齐。张宇平建议，有关部门加强引导，同时企业加强研发投入，扩展新能源汽车动力电池梯级利用的应用场景。

——完善标准规范秩序。不少业界专家建议，对动力电池回收利用，需要强化生产者责任延伸制。同时，加强对动力电池非法拼装、简易拼装的打击规范，对动力电池回收的安全、环保问题，明确高压线。

“只有建立完整、高效的电池回收体系，才有可能真正解决电池回收难问题。”张哲鸣说。

(据新华社)