

把习近平总书记的殷殷嘱托全面落实在重庆大地上

【思想周刊】

重庆日报

2020年4月20日 星期一
编辑 侯金亮 实习编辑 朱涛 美编 李梦妮

4

抓住双城经济圈建设机遇 推进重庆都市区绿色发展

绿色建筑技术推广应用,发展节能低碳美观实用的绿色建筑,建设一批绿色建筑示范工程,开展低碳生态城区建设试点,提升新建建筑能效水平。科学谋划主城都市区垃圾焚烧发电厂布局与建设时序,推动传统垃圾填埋场及其周边生态修复,加快推进污水处理设施新改扩建,推进海绵城市建设。

构建绿色低碳循环发展的经济体系,做好产业转型治污攻坚示范。加大过剩产能压减力度,强化“散乱污”企业综合整治,深入推进节能减排,大力发展清洁循环生产,建设一批工业资源综合利用和绿色再制造基地。切实加强餐饮单位油烟污染和厨余垃圾的执法检查 and 综合整治。持续推进柴油货车污染治理力度,支持物流园区开展能源合同管理,推行实施货物包装和物流器具绿色化、减量化。建设城乡融合共享田园综合体和郊野农业主题公园,加强农产品质量监管与安全追溯,加快绿色品牌培育。大力培育节能环保产业,建成国家重要的节能环保产业基地。加快发展绿色金融产业,推动商业银行将生态环保指标分析纳入贷款流程,加强绿色金融基础能力建设。

打造人与自然和谐共生的生态系统,做好生态屏障建设示范。围绕“四山”形成绿带。对“四山”界内居民实施

整体生态搬迁,对违法违规建筑进行彻底整治,关停并开展矿山地质环境综合治理,建设一批风光眺望点。依托通道构建绿廊。修复“两江四岸”自然生态系统,提升绿化品质,美化江岸设施,打造生态景观带。利用岛屿打造绿眼。强化两江岛屿的生态保护和管控,以广阳岛为核心开展国家山水林田湖草生态保护修复工程试点,打造长江风景眼。保留湖田增添绿色。深化河湖长制,持续开展湖库整治和湿地公园建设,保留一定数量的稻田。重视边角插入绿楔。推进城市“双修”,加强背街小巷、老旧小区、城市“创口”绿化,做到见缝插绿,拆违建绿、见白补绿,推进城市“绿化、彩化、香化、美化”。

彰显节约友好共治共享的绿色文化,做好绿色理念传播落地示范。树立节约友好的绿色价值导向,深入开展生态文明六进活动,建设一批开放型绿色生态教育基地。弘扬共治共享的绿色行动理念,全面推开城市垃圾分类回收,让人人成为保护环境的参与者、建设者、监督者、受益者。营造形式多样的绿色文化氛围,倡导文明、节约、绿色、低碳的生活方式和消费模式,形成人人、事事、时时崇尚生态文明的社会氛围和生态文化。(作者系重庆社会科学院副院长、研究员)

做强智能交通产业 提升交通辐射能级

提升。交通体系结构中,公路所占份额超大,天然水运通道、大能力铁路的作用发挥不够。因地制宜优化交通内部的结构,是现代交通体系的品质向绿色化、综合化提升的应有之义。

支撑内陆开放高地和西部大开发辐射势能,建设辐射面大的现代综合交通运输体系,提升内外通道能级,是成渝地区双城经济圈高质量发展的必然要求。东向连接长江经济带中游、下游长三角地区及海上丝绸之路,以长江及沿线通道为主,需要尽快规划、建设沿江综合交通体系,特别是沿江货运大动脉,解决三峡“肠梗阻”。南向连接南亚、东南亚和海上丝绸之路,以西部陆海新通道的东、中、西3条通道为主,需要逐步扩大铁路货运能力和北部湾港口群能力,并分担长江通道的压力。西向连接亚欧大陆,以中欧班列(渝新欧)走向的通道为主,建设国际货运共同体,逐步扩能建设亚欧大陆陆上主通道。北向连接京津冀地区和俄罗斯、蒙古,以渝满俄班列走向的通道为主,未来需要建设中蒙俄贸易西部新通道,开拓新的资源、能源通道,建设新的国际资源、制造产业链并构建新的经济带。

发展智能交通相关产业,推进区域

产业结构和综合交通体系高品质发展。交通发展包含传统交通基建及其一体化的新基建,前者作用在于交通系统与经济社会系统的空间匹配和能力匹配,如高速公路、高速铁路等线路和场站,与城镇及产业的空间一体化和能力一致性;后者是新型交通基建——智能交通体系,它将成为交通发展的新方向。由于交通的公共性,交通体系必然率先运用5G、人工智能、工业互联网、物联网,其建设、运行所引领、使用而形成的巨大需求,必然拉动新基建产业优先、迅速发展,形成规模成千上万亿级的新型产业。2018年,重庆已将“智能化”作为新的支柱产业扶持发展,智博会成为城市新名片,智能产业、智能制造、智慧城市成为新的支柱产业;成都市的电子信息产业也成为其工业的支柱,新型显示、软件、信息安全等领域跻身全国前列,建成全国首个5G示范街区,二环快速公交成功实现全球首例户外5G测试。可以预见,交通智能化形成的产业必将为提升社会发展水平提供强大的引擎和支撑,并成为成渝地区双城经济圈未来的主要支柱产业,是“两中心两地”建设的主要推力,引领区域创新。

(作者系重庆交通大学副校长、教授)

加快推进生态屏障建设 发挥绿色发展示范作用

根本要求。筑牢长江上游重要生态屏障,发挥绿色发展示范作用,是尊重自然、顺应自然、保护自然的客观要求。重庆地处长江上游和三峡库区腹心,对根治“长江病”和维护长江中下游地区生态健康安全起着极其重要的作用,只有把习近平总书记的重要指示要求落到实处,才能真正使长江在重庆发挥好水土资源“固定器”、环境污染“过滤器”、江河流量“调蓄器”、生态风险“缓冲器”等方面作用,保障好长江上游自然生态空间对经济社会发展的承载能力和环境容量。

以“信”的强度担起上游责任。当前,重庆生态屏障建设和绿色发展进展顺利,“绿增量”与“含金量”相得益彰,未来发展的信念信心更加坚定。一是坚决把修复长江生态环境摆在压倒性位置。恪守“绿水青山就是金山银山”理念,停止对生态系统伤害性干扰,推进重庆山水自然美、城乡特色美、产业素质美、人文精神美建设。二是坚决统筹山水林田湖草系统治理。健全生态环境空间管控体系,用最严格制度最严密法治强化“三线一单”硬约束,坚决遏止沿河环湖各类无序开发活动。三是坚决在全社会范围内凝聚起更大合

力。更好发挥政府作用,激发市场决定性作用,构建多元共治格局,形成修复合力,着力夯实生态屏障和绿色发展的基础。四是坚决抓好标杆示范。抓好生态建设机制创新等实践,逐步形成可复制、可推广的成功经验,在推进长江经济带绿色发展中发挥示范作用。

以“行”的力度体现上游水平。重庆要遵循自然规律统筹抓好山水林田湖草系统治理,按照“一岛、两江、三谷、四山”的总体布局,实施好生态系统治理、矿山地质环境恢复治理、“两江”沿线地质灾害防治、水环境保护和综合治理、国土绿化提升、土地整治与土壤污染修复、生物多样性保护等七大类工程。遵循经济规律优化运用生态环境这一生产力要素,把“绿色+”融入经济社会发展各方面,推动产业智能化、集约化、特色化发展,切实把生态优势转化为经济优势。遵循社会规律做好城市提升和乡村振兴,着力推进美丽城镇和美丽乡村交相辉映、美丽山川和美丽人居有机融合,不断改善农村人居环境,不断彰显“山水之城·美丽之地”城市形象。

(作者系中共重庆市委党校经济学教研部主任、教授)

努力发挥好重庆在推进 共建“一带一路”中的带动作用

开放。推动内陆国际物流枢纽建设与合作。巩固中欧班列(渝新欧)向西、长江黄金水道向东物流大通道和航空物流通道优势,加快西部陆海新通道建设;结合产业发展优化重庆国家物流枢纽布局,重点推进两江多式联运国际物流中心、沙坪坝铁路国际物流中心、渝北航空国际物流中心、巴南公路国际物流中心(重庆公路物流基地)和江津小岚垭国际物流中心五大物流枢纽建设,加快规划建设重庆第二国际机场;吸引国内外陆海航空物流巨头在重庆建立基地或设立地区性营运总部。

推动开放型经济体系建设与合作。重点推动电子信息、汽车等优势外向型制造业全链融入全球产业分工体系;积极培育发展以大数据智能化引领的外向型战略性新兴产业;大力发展国际物流、金融服务等临港(空)型现代服务业;加强“一带一路”产业、创新及物流配套平台共建;着力建设内陆国际金融中心、国际交往中心、国际消费中心、国际会展中心。

推动科教文化软实力建设与合作。推动成渝地区共建“一带一路”科技创新合作区和国际技术转移中心,共同举办“一带一路”科技交流大会;加大与东南亚、南亚、中东欧等国家和地区开展教育合作、科研院所智库合作;积极开展文化交流活动,增强本土特色文化的影响。

深耕东南亚、东盟并稳步向南亚等地区扩展。将东南亚、东盟、南亚作为重庆融入“一带一路”增量的重中之重,要充分利用西部陆海贸易新通道,以新加坡、马来西亚、泰国、印度为重点,深耕东南亚、东盟、南亚,同时联合西北地区加快对中亚的布局。

着力建设国际一流营商环境。建

立沿线国家和地区基础设施建设协调机制和健全跨境多式联运的协调机制;扩大重庆各类指定口岸、转运口岸的数量和业务范围;支持在物流基地建设具有海关、检验检疫等功能的铁路口岸;将货物编组功能下放到重庆等主要节点城市和口岸,保障这些城市和口岸的集货功能作用。(作者系重庆市综合经济研究院院长)

实施开放创新,在推动共建 “一带一路”中发挥带动作用

底,中欧班列(渝新欧)累计开行超4500列。西部陆海新通道的前身是新中(重庆)战略性互联互通示范项目下的“南向通道”,2019年上升为国家战略。目前西部陆海新通道已形成铁海联运、跨境公路和跨境铁路三种物流运营组织模式,货源已从西南地区扩充到华中、华东、华南地区;铁海联运班列目的地覆盖全球6大洲88个国家和地区,跨境公路班车目的地拓展到东盟国家二三线城市。下一步,重庆需要继续实施开放创新。

一是做好组织运营创新。重庆要充分发挥西部陆海新通道物流和组织运营中心作用,做好组织运营创新。营运中心应当要设立商业平台、信息平台、制度创新平台和研究平台。商业平台要通过商业行为将重庆运营中心与国内外关键节点统筹起来。信息平台要通过通道信息集成与共享,发挥大数据的引领和统筹作用。制度创新平台要引领陆上与海上规则对接与制定。研究平台主要发挥研究引领作用。

二是积极探索陆上贸易规则,加强内陆开放制度创新。重庆的比较优势在内陆开放。重庆要积极探索陆上贸易规则,加强陆上与海上贸易规则对接。重点要以现有海上贸易惯例和规则为参照,建立包括运输规则、通关规

则和金融规则为主体的陆上贸易核心规则。要建立陆上贸易规则国际磋商机制,利用双边和多边机制,积极推动与铁路合作组织、国际铁路联盟、世界海关组织等国际机构、行业协会和智库合作。

三是进一步加强国际金融创新。要加强打造内陆国际金融中心,积极推进跨境金融服务便利化,引导和鼓励国内资本与国际优秀创业服务机构合作设立创业联盟或成立创新创业基金。推进企业参照国际通行规则依法合规开展跨境金融活动。推进符合条件的金融机构开展跨境证券投资、跨境保险资产管理等业务。创新铁路提单运单的国际信用证结算、铁海联运国际提单的国际信用证结算,推进物流企业融资结算便利。

四是进一步加强人才开放创新。放宽现代服务业高端人才从业限制,在人员出入境、外籍人才永久居留等方面实施更加开放便利的政策措施。建立外国人在自贸试验区内工作许可制度。制定和完善海外人才引进政策和管理办法,给予海外高层次人才办理工作许可、永久或长期居留手续“绿色通道”。探索实施外籍人员配额管理制度,为自贸试验区内注册企业急需的外国人才提供更加便利的服务。(作者系重庆工商大学经济学院院长)

加快建设经济高效智能便捷的 西部陆海新通道

议,促进沿线各地区重要枢纽节点互联互通,形成区域联动发展新格局。完善长江上游省际协作机制,强化长江黄金水道建设,促进上游地区交通网络共建共享、设施互联互通。

充分发挥通道物流和运营组织中心作用。打造跨区域公共运营平台公司,联手通道沿线国家和地区及国内省市区打造跨区域引领性的集通道设计、物流组织、信息和金融服务于一体的公共运营平台。加快建设内陆国际物流枢纽,着力打造以重庆国际物流枢纽园区、航空物流园、果园港多式联运示范基地,南彭公路物流基地为重要支撑的内陆国际物流体系,建设国际化内陆综合交通枢纽和亚欧重要物流枢纽。推动物流信息共享共用,建设物流大数据中心,依托国家交通运输物流公共信息平台,促进物流公共信息数据互联互通,打造跨区域智慧物流信息平台。

加快发展国际多式联运。完善重要枢纽节点集疏运体系,打造以重庆为中心,统筹通道沿线物流资源的有机综合体,加快在通道沿线节点城市布局建设多功能的国际多式联运基地。探索制定通道规则标准,探索基于多式联运

提单的陆海贸易规则,加快推进多式联运“一单制”,完善与东盟国家的货物运输便利化协作机制,构建通道供应链金融体系,探索开展铁路运输国际贸易融资区块链服务。培育具有国际竞争力的物流企业,引进、培育一批跨国、跨区域大型现代物流企业集团,发展多式联运服务业,提升国际多式联运服务业发展水平。

强化通道枢纽经济发展。提升通道沿线全要素生产率水平,建设“贸易先导+投资跟进+产业升级”的通道经济,拓展通道经济新业态。积极参与全球供应链的构建、重塑与创新,充分发挥重塑区域产业分工和贸易格局潜力,结合通道区域资源禀赋特点,促进产业互动和集群化发展。加强贸易通道的建设,加快发展服务贸易,推动加工贸易向上下游产业链延伸,创新发展总部贸易、转口贸易、市场采购等新型贸易,健全商品和要素市场,布局一批具有区域影响力的大宗商品交易中心和各类商品交易市场,建设辐射“一带一路”的重要国际能源交易中心。

(作者系重庆社会科学院国际经贸与物流研究所所长、研究员)

(本版漫画/乔宇)