

新标杆 新高地 试验田 新典范

示范引领长三角更高质量发展,国家发改委发布《长三角生态绿色一体化发展示范区总体方案》

□ 本报记者 刘 政

近日,国家发改委发布《长三角生态绿色一体化发展示范区总体方案》(以下简称《总体方案》)明确,到2025年,一批生态环保、基础设施、科技创新、公共服务等重大项目建成运行;到2035年,形成更加成熟、更加有效的绿色一体化发展制度体系,全面建设成为示范引领长三角更高质量一体化发展的标杆。

一体化示范区范围包括上海市青浦区、江苏省苏州市吴江区、浙江省嘉兴市嘉善县,面积约2300平方公里。同时,选择青浦区金泽镇、朱家角镇,吴江区黎里镇、嘉善县西塘镇、姚庄镇作为一体化示范区的先行启动区,面积约660平方公里。一体化示范区的战略定位是生态优势转化新标杆、绿色创新发展新高地、一体化制度创新试验田、人与自然和谐宜居新典范。

把生态保护放在优先位置

一体化示范区是实施长三角一体化发展国家战略的先手棋和突破口。通过一体化示范区的区域协调发展探索,率先实现质量变革、效率变革、动力变革,起到做实一小片、协调一大片、引领一整片的作用,更好引领长三角更高质量一体化发展,更好引领长江经济带发展,为全国区域协调发展提供更多可复制可推广的新成果。

《总体方案》明确,将统筹生态、生产、生活三大空间,把生态保护放在优先位置,不搞集中连片式开发,打造“多中心、组团式、网络化、集约型”的空间格局,形成“两核、两轴、三组团”的功能布局。

“两核”即环淀山湖区域和虹桥区域。环淀山湖区域作为创新绿核,打造生态、创新、人文融合发展的中心区域。虹桥区域作为动力核,大力提升商务服务能力,聚焦发展现代服务业,进一步增强服务长三角、联通国际的重要功能。

“两轴”即沿沪渝高速和通苏嘉高速的两条创新功能轴,重点围绕科技创新,集聚国内外创新要素资源,推动产学研深度融合,发展生态友好型新兴产业集群。

“三组团”即以青浦新城、吴江城区、嘉善新城等节点为支撑的城市功能组团,推动形成层次丰富、功能互补的多中心发展格局。

“生态环境优先”是《总体方案》的“关键词”。为打造生态价值新高地,《总体方案》明确了三方面重点任务。

一是加强生态环境综合治理。以太浦河、淀山湖、元荡、汾湖“一河三湖”为重点,大力推进周边及沿岸地区工业点源污染治理、岸线综合整治。严格落实水环境管理制度,促进节水减排治污,提升水环境质量,修复水体底部水生动植物栖息生态环境,保持一体化示范区水面率稳中有升。实施耕地和水源保护区土壤保护,开展区域土壤污染防治。到2025年,主要水体水功能区水质达标率达到95%以上。

二是构建优美和谐的生态空间。加强生态空间管控,优化城镇与湖荡之间、组团与组团之间的生态空间结构。加强区域生态廊道和自然保护地建设,通过林地绿地、郊野公园、区域绿道串联,提升区域生态环境品质,构建以水为脉、林田共生、城绿相依的自然格局。到2025年,绿化覆盖率达到42%以上,森林覆盖率达到20%。

三是建设著名文化生态湖区。以淀山湖等湖泊为关键节点完善区域水利发展布局,提升淀山湖、元荡、汾湖沿线生态品质,贯通环湖岸线,打造一体化的环湖生态景观廊道和慢行交通系统。到2025年,一体化示范区骨干绿道达到500公里以上。推动湖区水乡古镇文化休闲和旅游资源综合开发利用,形成文化休闲生态战略新空间。

先行区迈出功能布局探索第一步

“要把保护和修复生态环境摆在优先位置,坚持绿色发展、集约节约发展,加快探索生态友好型高质量发展新模式,为长三角践行绿水青山就是金山银山理念探索路径和提供示范。”为实现《总体方案》所提出的这一

目标,先行启动区应运而生。先行启动区将着力构建“十字走廊引领、空间复合渗透、人文创新融合、立体网络支撑”的功能布局,严格控制开发强度,蓝绿空间占比不低于75%,规划建设用地不超过现有总规模。

十字走廊引领,重点是以水为脉,保护水生态、提升水品质、做好水文章,打造绿色人文和创新功能两条走廊。南北向人文走廊,以湖荡水系资源为依托,串联金泽、西塘古镇,形成绿色人文纽带。东西向创新走廊,以西岑科创中心、汾湖高新区和高铁科创新城等为发展组团,形成蓝色创新珠链。

空间复合渗透,围绕朱家角、金泽、黎里、西塘、姚庄等小镇,塑造若干高品质宜居宜业宜游的人居空间,体现城镇空间、乡村空间、生态空间、创新空间的复合发展和融合渗透。

人文创新融合,依托古镇群落和风貌区组团,融入创新创意基因,构建更富魅力、彰显特色的江南水乡文化景观风貌。

立体网络支撑,构建以蓝网、绿网、交通网、信息网为支撑的空间网络。以蓝色网络彰显江南水乡河湖荡密布特色,以绿色网络锚固开发边界,以多模式交通网络带动城镇和功能区发展,以高速泛在的信

息网络促进智慧高效发展。

《总体方案》明确,到2025年,一批生态环保、基础设施、科技创新、公共服务等重大项目建成运行,先行启动区在生态环境保护建设和生态友好型产业创新发展、人与自然和谐宜居等方面的显示度明显提升,一体化示范区主要功能框架基本形成,生态质量明显提升,一体化制度创新形成一批可复制可推广经验,重大改革系统集成释放红利,示范引领长三角更高质量一体化发展的作用初步发挥。

到2035年,形成更加成熟、更加有效的绿色一体化发展制度体系,全面建设成为示范引领长三角更高质量一体化发展的标杆。

以制度创新力促一体化发展

长三角生态绿色一体化发展示范区不仅率先探索将生态优势转化为经济社会发展优势,更将率先探索区域生态绿色一体化发展制度创新。《总体方案》聚焦规划管理、生态保护、土地管理、要素流动、财税分享、公共服务、公共信用等方面,探索建立有效管用的一体化发展新机制,为长三角地区全面深化改革、实现高质量一体化发展提供示范。

探索建立统一编制、联合报批、共同实施的规划管理体制。建立统一的国土空间规划体系,实现“一个平台”管规划实施。逐级落实划定生态保护红线、永久基本农田保护线、城镇开发边界和文化保护控制线,建立覆盖一体化示范区全域的“四线”管控体系。同时,推进一体化示范区各级各类规划成果统筹协调、管理信息互通共享。

探索统一的生态环境管理制度。加快建立统一的饮用水水源保护和主要水生态管控制度;探索生态治理新机制,以共建共享、受益者补偿和损害者赔偿为原则,探索建立多元化生态补偿机制。

探索跨区域统筹土地指标、盘活空间资源的土地管理机制。建立统一的建设用地指标管理机制、存量土地盘活机制并建立建设用地收储和出让统一管理机制。在一体化示范区率先探索执行统一绩效标准和资源利用效率标准的土地利用全生命周期管理机制。

此外,还需要探索项目跨区域一体化管理服务机制;探索促进各类要素跨区域自由流动的制度和安排;探索跨区域投入共担、利益共享的财税分享管理制度;建立统一的公共信用管理制度等。



曹妃甸港区LNG接卸量超1840万吨

河北省唐山市曹妃甸港口物流园区管委会日前透露,该港区LNG(液化天然气)接收站自2013年底投产至今,已累计安全接卸LNG1848万吨,气化外输天然气233.6亿立方米。图为一艘LNG运输船向曹妃甸港区LNG码头靠泊。

新华社记者 杨世尧 摄



两部委深化道路运输价改 推动建立价格信用监管机制

本报 记者吴限报道 近日,交通运输部会同国家发改委印发《关于深化道路运输价格改革的意见》(以下简称《意见》)指出,要规范道路运新业态新模式价格管理,网约车平台公司应主动公开定价、加价机制,保持加价标准合理且相对稳定,保障结算账单清晰、规范、透明。推动建立道路运价格信用监管机制,依法依规对相关失信责任主体实施失信联合惩戒。

《意见》指出,要规范道路运新业态新模式价格管理,规范网约车价格行为。交通运输部表示,网约车平台公司应公布运价结构和计价加价规则。记者了解到,今年以来,网约车价格上涨成为社会热议的话题。7月9日,北京市滴滴网约车在其客户端宣布,从7月11日起调整北京市的计价规则,主要在高峰期涨价。滴滴官方表示,调价主要是因为北京地区的供需不协调问题越来越显著,导致乘客在高峰期很难叫到车。交通运输部表示,随着网约车、道路客运定制服务等新业态新模式快速发展,道路运各领域和环节的竞争更加充分,规范经营者自主定价行为、保持价格基本稳定十分重要。

网约车是互联网技术与出租汽车服务融合发展的产物,有利于提高出行效率、便捷群众出行。为有力地推进价格信用监管规范,交通运输部要求各地价格、交通运输等主管部门着重加强春运、节假日等重点时段价格监测,建立健全道路运价格监测分析预警机制,及时提出调控建议,保持价格水平处于合理区间。

“定价机制不合理,调整机制僵化,调价周期长,程序复杂等问题已经成为制约传统巡游出租汽车转型升级最主要的因素。”交通运输部公路科学研究院公路交通发展研究中心主任虞明远指出。

记者关注到,此次《意见》在规范网约车价格行为的同时,还提出健全巡游出租汽车运价形成机制。其中规定,对于巡游出租汽车价格实行政府定价或者政府指导价管理的,各地要按照要求加快健全运价形成机制,建立完善运价动态调整机制,并定期评估完善。同时根据本地实际情况,综合考虑出租汽车运营成本、居民和驾驶员收入水平、交通状况、服务质量等因素,按照规定程序,及时调整巡游出租汽车运价水平和结构。

《1版

放宽市场准入门槛 扩大信息公开内容

以服务业为重点 开展放宽市场准入试点

2018年12月,《清单(2018年版)》印发,标志着市场准入负面清单制度在全国全面实施,这在我国是一个从无到有的“起程式改革”,开启我国市场准入全面“负面清单时代”。

“将负面清单的管理措施放开,不仅仅等同于取消行政许可条目,还涉及破除隐性壁垒等更深层次的体制机制改革问题。”中国宏观经济研究院市场研究所研究员郭丽岩认为,市场准入负面清单制度改革,既与“放管服”改革有所联系,更是完善社会主义市场经济体制的一项基础性全局性改革。

市场准入负面清单制度全面实施后,清单之外的行业、领域、业务等,各类市场主体皆可依法平等自主进入,“非禁即入”的普遍落实与市场准入门槛的不断放宽,将“剩余决定权”和“自主权”赋予市场主体,有效激发了各类市场主体特别是民营经济的活力,也倒逼政府有针对性地完善配套措施和创新监管方式。

国家发改委体改司负责人表示,下一步将围绕完善配套措施、放宽市场准入等方面要求,建立健全清单实施工作机制,确保市场准入负面清单制度稳妥有序实施。

据介绍,国家发改委、商务部将按照2019年全国深化“放

管服”改革优化营商环境电视电话会议重点任务分工方案要求,紧密围绕国家重大战略,以服务业为重点开展进一步放宽市场准入试点。

与此同时,两部委将持续落实“全国一张清单”管理模式。今后,对于按照党中央、国务院要求编制的涉及行业性、领域性、区域性等方面,需要用负面清单管理思路或管理模式出台相关措施的,全部纳入全国统一的市场准入负面清单,严格禁止并持续清理各地区各部门自行发布市场准入性质的负面清单,建立全国统一的负面清单制度体系。

这位负责人表示,国家发改委、商务部将持续推动破除市场准入隐性壁垒。按照“清单之外不得另设门槛和隐性限制”要求,国家发改委、商务部将会同各地区各部门继续多渠道收集相关问题,及时发现各种形式的市场准入不合理限制和隐性壁垒,列出问题清单,制定分工方案,建立工作台账,做到发现一起、推动解决一起,努力营造稳定公平透明可预期的营商环境。

高铁时代 老少边穷地区仍要开好“慢火车”

在国家发改委挂职干部沟通协调下,吉林省汪清站在优化开行方案后恢复通车,线路增至延吉,时刻安排上更好衔接长春方向动车车次,支持贫困地区百姓出行

□ 本报记者 付朝欢

高铁时代,是否意味着绿皮车可以缩线甚至停运?并非如此。在老少边穷地区开好“慢火车”,有助于改善群众出行条件、促进经济社会发展。

汪清县是一座位于吉林省东北部的边陲小城,是典型的老少边穷地区。多年来,铁路上行的一对长春至牡丹江的普通旅客列车,是途经汪清的唯一一对列车,老百姓乘车往返省会长春可实现夕发朝至。

2015年长春至珲春高铁全线开通后,原列车客座率明显下降,造成该次列车两次缩短运行路线。今年3月5日,因列车运行严重亏损,汪清站旅客列车全面停运,这给当地老百姓的出行带来了诸多不便。

“慢火车”,既不宜不顾客流稀少而勉强开行,浪费人力、物力、财力;也不应静态地看待客流而“一停了之”,造成百姓出行不便。”王征在题为《如何开好老少边穷地区“慢火车”——从吉林汪清县唯一一对旅客列车停运谈起》的调研报告中写道。

王征告诉记者,他和综合司挂职干部张胜满配合汪清县,与铁路沈阳局集团公司延吉车务段进行了多次沟通,对开行方案提出了优化建议,铁路部门从支持贫困地区百姓出行的角度给予了理解和支持。“这次开

行的列车能够通达延吉,上下午各发一班,群众出行灵活性更强,并且与长春方向动车时刻作了衔接,旅客可以在半小时内完成换乘。”

在王征看来,要让这次开行的“慢火车”更好地发挥效益,还有一些可以完善的地方。“比如,合理安排列车编组及开行规律,根据客流多少灵活增减车厢,视情况安排节假日、周末等运行线。研究完善普通旅客列车硬座、硬卧票价形成机制,使票价更好适应运营成本,提升“慢火车”客运供给能力。”

“对于老少边穷地区的

