

一场双赢的“鲁豫有约”

山东兑现河南生态补偿资金1.26亿元,推动形成上下游
两省政府同心协力保护黄河生态新格局

□ 本报记者 张海莺

一年前,山东省与河南省签署了一份“对赌协议”——《黄河流域(豫鲁段)横向生态保护补偿协议》(以下简称《补偿协议》)。

历时一年多,这场“鲁豫有约”有了结果:2022年7月5日,山东省政府新闻办公室召开新闻发布会。发布会透露,河南在该份“对赌协议”中“赌”赢了,山东作为受益方,兑现河南生态补偿资金1.26亿元,推动形成了上下游两省政府同心协力保护黄河生态的新格局。

河南赢了,山东愉快给钱

黄河流经全国9省区,是我国第二大河流。黄河每年径流量仅占全国河川径流量的2%,水资源总量不到长江的7%。极为有限的黄河水是沿途各省市生活和经济发展的重要保障。

有限的水资源没让黄河沿岸各省市“你争我抢”。山东和河南作为黄河流域相邻省份,水质提升与污染治理成为两省之间博弈的新命题。

据了解,为加强黄河流域生态保护省际合作,2021年,山东与河南签订《补偿协议》,搭建起黄河流域省际政府间首个“权责对等、共建共享”的协作保护机制。协议综合考虑黄河水情和两省实际,以黄河干流刘庄国控断面水质监测结果为依据,进行水质基本补偿和水质变化补偿。

双方约定,两省交界的黄河水域,如果水质年均值达到Ⅲ类标准,双方互不补偿。如果水质年均值在Ⅲ类基础上每改善一级,山东给予河南6000万元补偿资金。相反,如果水质年均值在Ⅲ类基础上每恶化一级,河南给予山东6000万元补偿资金。

自《补偿协议》签署以来,黄河入鲁水质持续保持在Ⅱ类以上,主要污染物指标稳中向好。按照《补偿协议》

约定,山东向河南支付1.26亿元生态补偿资金。

业内专家分析认为,长远来看,《补偿协议》对黄河全流域健全完善“保护责任共担、流域环境共治、生态效益共享”的横向生态补偿机制,探索开展生态产品价值计量,加快探索“绿水青山就是金山银山”的转化路径具有示范意义。事实上,只要双方都积极主动参与其中,就会实现双赢的局面。

不算新鲜事,已有很多尝试

山东和河南的“对赌协议”,并非全国首例流域补偿协议。

新安江发源于安徽,是浙江最大的人境河流,为杭州重要水源地千岛湖提供了超60%的人湖水量。2011年,为保护新安江水源,国内首例生态补偿试点就已出现。

下游浙江和上游安徽约定,在监测年度内,以双方交界处水域为考核标准。上游安徽提供优质水优于基本标准,由下游浙江补偿安徽1亿元,劣于基本标准,由安徽补偿浙江1亿元。此后新安江流域水质改善明显。

自试点以来,仅黄山市累计投入超过200亿元,实施生态保护补偿项目325个,关停淘汰污染企业220多家,拒绝污染项目190多个……制度保障下,新安江成全国水质最好的河流之一,下游千岛湖水水质稳定保持为优。

新安江之后,福建和广东的汀江—韩江流域、广西和广东的九洲江流域、江西和广东的东江流域、河北与北京的潮白河流域、重庆与湖南的酉水流域、云贵川三省的赤水河流域等,也相继签订了跨省流域的生态补偿协议。但是涉及黄河流域的“对赌协议”,“鲁豫有约”当属首次。

除了“鲁豫有约”外,沿黄多个省份也都在积极探索黄河流域省际横向生态补偿机制。同时,为促进省内流域环境的联动保护和协同治理,山东

在省内县际建立了全流域横向生态补偿机制。

2021年9月,山东301个跨县断面全部签订横向补偿协议。截至2022年5月底,共兑付县际横向生态补偿资金3.24亿元。

“如果没有这个横向补偿机制,我们将承担更多治理成本,付出更大代价。”山东微山县县长郭鑫介绍,“微山位于河流汇集最多的南四湖流域末端,实施全流域横向生态补偿机制后,湖区生态环境效益显著提升。受益于水质提升,我们补偿上游的滕州和枣庄薛城区1060万元理所应当、心甘情愿。”

据了解,下一步,山东将继续加强与河南沟通交流,修订完善《补偿协议》内容,逐步扩大补偿范围,更加突出改善成效,做好两省补偿协议续签工作,持续推动黄河流域生态保护和高质量发展。

协同机制发力,仍需法治护航

生态保护补偿制度作为生态文明制度的重要组成部分,是落实生态保护权责、调动各方参与生态保护积极性、推进生态文明建设的重要手段。国家“十四五”规划明确提出,推动长江、黄河等重要流域建立全流域生态补偿机制。其中还提到,“鼓励受益地区和保护地区、流域上下游通过资金补偿、产业扶持等多种形式开展横向生态补偿。”

2021年5月,山东与河南签署“对赌协议”后不久,中央全面深化改革委员会第十九次会议审议通过了《关于深化生态保护补偿制度改革的意见》(以下简称《意见》)。2021年9月,中共中央办公厅、国务院办公厅印发《意见》,从完善分类补偿制度、健全综合补偿制度、发挥市场机制作用等方面,明确了我国深化生态保护补偿制度改革的路径图和时间表。

近年来,我国相继出台了一系列

重要政策文件,党的十九届四中全会明确提出“落实生态补偿制度”。全国30个省份印发了健全生态保护补偿机制实施意见,推动生态补偿机制建设取得阶段性进展和实质性成效。

2020年11月,国家发展改革委发布的《生态保护补偿条例(公开征求意见稿)》明确提出,生态保护补偿是指采取财政转移支付或市场交易等方式,对生态保护区因履行生态保护责任所增加的支出和付出的成本,予以适当补偿的激励性制度安排。其立法目的是引导生态受益者履行补偿义务,激励生态保护区保护生态环境,构建生态保护区和受益者良性互动关系。

为落实好《生态保护补偿条例》立法审查工作,2021年12月10日,司法部立法二局副局长张要波主持召开专家座谈会并指出,条例是贯彻落实习近平生态文明思想的重要举措,目前条例总体框架合理、内容完善,将结合此次会上专家的建议,进一步加快立法审查工作进程。据了解,国家发展改革委振兴司将积极配合司法部加紧做好立法审查工作,认真吸纳专家所提建议,力争推动条例尽快出台实施。

根据《意见》,到2025年,与经济社会发展状况相适应的生态保护补偿制度基本完备;以生态保护成本为主要依据的分类补偿制度日益健全,以提升公共服务保障能力为基本取向的综合补偿制度不断完善,以受益者付费原则为基础的多元化补偿格局初步形成,全社会参与生态保护的积极性显著增强,生态保护区和受益者良性互动的局面基本形成。到2035年,适应新时代生态文明建设要求的生态保护补偿制度基本定型。

如何更进一步形成有效的生态保护协同机制,还需要更多尝试和探索。

在“共同抓好大保护,协同推进大治理”的要求下,河南赌赢山东,还是一个开始。



6月份CPI发布

日前,国家统计局发布数据显示,主要受去年基数走低影响,6月份,全国居民消费价格指数(CPI)同比上涨2.5%,涨幅比上月扩大0.4个百分点。1月~6月平均CPI比上年同期上涨1.7%。图为消费者在贵州省安顺市西秀区一家超市选购食品。

新华社发(陈熙 摄)

6月CPI同比上涨2.5%

下半年CPI有望继续在合理区间运行

本报讯 记者付朝欢报道 日前,国家统计局公布最新数据显示,6月份CPI(居民消费价格指数)同比上涨2.5%,涨幅比上月扩大0.4个百分点;PPI(工业生产者出厂价格指数)同比上涨6.1%,涨幅比上月回落0.3个百分点。

中国宏观经济研究院决策咨询部综合形势室主任郭丽岩在解读CPI数据时说,从同比看,6月份CPI上涨2.5%,涨幅比上月扩大0.4个百分点,主要受翘尾因素增加0.4个百分点影响;剔除食品和能源的核心CPI上涨1%,继续保持基本稳定。从环比看,6月份CPI持平,主要是部分食品价格下跌抵消汽柴油价格上涨。

郭丽岩分析说,从环比看,尽管猪肉价格小幅上涨2.9%,但鲜菜、鲜果大量上市,价格分别下跌9.2%和4.5%,鸡蛋、水产品价格也分别下跌5%和1.6%,导致食品价格整体下降1.6%,影响CPI环比下降0.3个百分点。受国际原油价格上涨影响,国内汽油、柴油价格分别上涨6.7%和7.2%,影响CPI环比上涨0.26个百分点;随着疫情形势好转,叠加暑期出行旺季,飞机价格上涨19.2%,影响CPI环比上涨0.07个百分点。

值得关注的是,猪肉在我国CPI篮子食品类别中权重最大,猪肉价格保持在合理区间对于生猪生产和消费都十分重要。针对近期生猪价格出现过快上涨的情况,7月4日,国家发展改革委价格司组织行业协

会、部分养殖企业及屠宰企业召开会议,研究做好生猪市场保供稳价工作。7月5日上午,国家发展改革委发布消息称,价格司正研究启动投放中央猪肉储备,并指导地方适时联动投放储备,形成调控合力,防范生猪价格过快上涨。同日,国家发展改革委表示,价格司与大连商品交易所召开座谈会,加强现货期货市场联动监管。“虽然近期生猪价格波动较大,但当前产能总体合理充裕,价格不具备持续大幅上涨基础。”郭丽岩表示。

郭丽岩认为,从同比看,6月份PPI上涨6.1%,涨幅比上月回落0.3个百分点,连续8个月回落。其中,煤炭开采、石油天然气开采、石油煤炭加工、化学原料制造等行业价格涨幅较大,合计影响PPI上涨4个百分点。从环比看,6月份PPI持平,主要是金属、非金属相关行业价格下跌抵消能源相关行业价格上涨。

谈及今年上半年物价总水平运行特征,郭丽岩强调,上半年,在国际通胀居高不下的背景下,我国物价运行总体平稳,成绩来之不易。展望下半年,她表示,我国商品和服务市场供应总体充足,特别是夏粮丰收为全年粮食稳产提供坚实支撑,CPI有望继续在合理区间运行。随着全球流动性收紧,近期国际大宗商品价格回落,对我国的输入性影响有所减弱,同时国内保供稳价效果持续显现,加之翘尾因素逐步缩小,预计PPI将延续回落态势。



河南省三门峡市黄河廊道一景

新华社记者 郝源 摄



河南黄河湿地国家级自然保护区孟津段的白琵鹭

新华社发

《1版》

新一轮新型城镇化有了“路线图”

对于超大特大城市,推动其转变发展方式。统筹兼顾经济、生活、生态、安全等多元需要,科学确定城市规模和开发强度,合理控制人口密度,有序疏解中心城区功能,设施以及过度集中的公共服务资源。

对于大中城市,提升其功能品质。推动制造业差异化定位、规模化集群化发展,完善对外交通通道及设施,支持三级医院和高等学校在大中城市布局,增加文化体育资源供给。

对于小城市,增强其发展活力。培育发展小城市特色优势产业,持续优化公共服务供给。支持资源枯竭城市因地制宜发展接续替代产业,加强民生保障和救助扶助。

对于县城,选择一批条件好的县城重点发展,推进县城产业配套设施提质增效、市政公用设施提档升级、公共服务设施提标扩面、环境基础设施提级扩能、县乡村功能衔接互补。

对于小城镇,分类引导小城镇发展,优化边境地区城镇布局。

推进新型城市建设 提升城市治理水平

城市是承载人口的重要空间、创新活动的主要策源地,经济发展的主要引擎。目前我国生活在城镇的人口已达9亿多人,今后还将继续增加。

城市工作是一个系统工程。在推进新型城市建设方面,《实施方案》明确,到2025年,城市可持续发展能力明显增强,城镇开发边界全面划定,新增建设用地规模控制在2950万亩以内,城市内涝治理取得明显成效,城市燃气等管道老化更新改造深入推进,能源资源利用效率大幅提升,城市黑臭水体基本消除,地级及以上城市空气质量优良天数比率提高到87.5%,城市建成区绿化覆盖率超过43%。

对此,《实施方案》提出九方面具体举措,包括:增加普惠便捷公共服务供给,健全市政公用设施,完善城市住房体系,有序推进城市更新改造,增强防灾减灾能力,增强创新创业能力,推进智慧

化改造,加强生态修复和环境保护,推动历史文化传承和人文城市建设。

城市治理是推进国家治理体系和治理能力现代化的重要内容。根据《实施方案》,到2025年,系统完备、科学规范、运行有效的城市治理体系基本建立,治理能力明显增强。国家发展改革委规划司有关负责人表示,“十四五”时期,要树立全周期管理理念,聚焦空间治理、社会治理、行政管理、投融资等领域,推动城市治理科学化精细化智能化。

值得关注的是,《实施方案》提出,提高街道社区治理服务水平。坚持党对基层治理的全面领导,完善网格化管理服务。

逐步缩小城乡发展差距

城乡融合发展也是一项系统工程,任重道远。

我国即使基本实现城镇化,仍将有4亿左右的人口生活在农村,“必须健全城乡融合发展体制机制和政策体

系,坚持以工补农、以城带乡,以县域为基本单元,以国家城乡融合发展试验区为突破口,促进城乡要素自由流动和公共资源合理配置,逐步缩小城乡发展差距和居民生活水平差距。”国家发展改革委规划司有关负责人解读说。

在推进城乡融合发展方面,《实施方案》从稳步推进农村土地制度改革、开拓乡村建设多元化融资渠道、引导城市人才下乡发展、推进城乡一体规划设计、强化基本公共服务供给乡村统筹、促进城乡产业协同发展、多渠道增加农民收入等七方面提出具体举措。

《实施方案》提出,落实第二轮土地承包到期后再延长30年政策,完善农村承包地所有权、承包权、经营权分置制度。推动城乡基础设施统一规划、统一建设、统一管护,促进向村覆盖、住户延伸。发展县域经济,构建以现代农业为基础、乡村新产业新业态为补充的多元化乡村经济。

《1版》

王松波表示,推动国家公路与其他运输方式及相关产业深度融合,是构建现代化高质量国家公路网的重要内容。

一方面,《规划》注重推进国家公路网与其他运输方式网络的有机衔接和融合发展,提高综合立体交通基础设施网络的整体性、协同性。另一方面,《规划》充分发挥公路交通对实体经济发展的基础支撑作用,强化国家公路与相关产业融合发展。

“十四五”实现“71118” 主线基本贯通

在回答本报记者提问时,王松波表示,《规划》提出了到2035年的发展目标,并与国家五年发展规划体系进行了充分衔接,明确了“十四五”时期国家公路的建设重点。

到2035年,基本建成覆盖广泛、功能完备、集约高效、绿色智能、安全可靠的现代化高质量国家公路网,形成多中心网络化路网格局,实

现国际省际互联互通、城市群间多路连通、城市群际便捷畅通、地级城市高速通达、县级节点全面覆盖、沿海沿边公路连续贯通。

“十四五”时期建设重点为:国家高速公路方面,一是有序推进对加强国际、区域、省际联系具有重要作用的路线建设,优先打通主线和省际待贯通路段,实现“71118”国家高速公路主线基本贯通;二是实施京沪、京港澳、长深、沪昆、连霍等国家高速公路主线拥堵路段扩容改造,提高主要公路通道的通行能力。

普通国道方面,一是优先打通G219和G331等沿边国道,实现等外及待贯通路段基本消除;二是稳步推进出疆入藏战略骨干通道建设,提质改造川藏公路G318线;三是推进城市群地区拥堵路段和城镇过境路段改造;四是继续推进低等级路段升级改造,到“十四五”末,实现东部地区普通国道基本达到二级及以上标准,西部地区普通国道二级及以上公路比重达70%。

保供稳价 惠民生