推动实现多点迸发、竞相跨越区域协调发展——

渝黔共建合作先行示范区

经济日报·中国经济网记者　吴秉泽　王新伟

区域看点

重庆、贵州两省市形成了集快速铁路、高速公路、内河航运于一体的综合交通网络，在旅游、能源、贸易等方面建立了紧密的合作关系，走出了一条相互促进、优势互补、共同发展、特色鲜明的区域协调发展之路

《渝黔合作先行示范区建设实施方案》近日对外公布，标志着渝黔合作进入新阶段。

重庆、贵州同处我国西南地区和长江上游地区，山水相连、文化相近。贵州省委书记孙志刚认为，黔渝“山同脉、水同源、人同俗，双方合作潜力很大、前景很好”。

该《方案》提出，要发挥好渝黔合作先行示范区作用，推进两地全方位合作，共同深度融入和服务国家战略，实现两地经济社会高质量发展，走出一条相互促进、优势互补、共同发展、特色鲜明的区域协调发展之路。

去年4月12日至13日，渝黔两省市在重庆举行经济社会发展情况交流座谈会，并签署合作框架协议，确立了9大部分54项重点合作内容，目前多个合作内容已经取得实质性进展，进一步提升了两地合作水平。

“一轴一核、一带三片”布局

因地缘相近，贵州和重庆两地交流往来密切，有着互补的资源优势和良好的产业平台基础，长期保持着良好的合作关系。

目前，黔渝两地间已经形成了集快速铁路、高速公路、内河航运于一体的综合交通网络，在旅游、能源、贸易等方面形成了紧密的合作关系。贵州依托交通网络，通过重庆融入“一带一路”建设，深度参与到长江经济带发展。

此次黔渝合作打造的先行示范区，按照“极点、沿线、沿边”的思路确定了区域范围，着力构建“点、线、面”合作新格局。

极点——以重庆市两江新区、贵州省贵安新区为依托，发挥两大国家级新区在内陆开放、经济发展、体制创新等方面的引领作用，形成带动渝黔合作的制高点和牵引点，借助高铁、高速公路等主要通道，让两大极点牵引渝南黔北承外接内，成为辐射全国的重要战略区域。

沿线——依托国际陆海贸易新通道，推动渝南黔北各城镇群、各类园区、各个景区快速实现无缝连接，带动人流、物流、资金流加快集聚与扩散，促使綦江、万盛、遵义等沿线区域中心城市率先加快发展，辐射引领国际陆海贸易新通道沿线市区县共筑繁荣经济带。

沿边——依托两地毗邻地区优良的生态环境、雄奇的地形地貌、富集的避暑康养资源、独特的少数民族文化，民同俗、水同源、山同脉的历史渊源，积极推动沿边市区县开展务实合作，形成示范片区。

在此格局下，黔渝两地将推动合作先行示范区形成“一轴一核、一带三片”布局，推动形成多点迸发、竞相跨越的良好发展态势。

其中的“一轴一核”主要依托以渝贵铁路、兰海高速重遵段等高速公路、铁路为主的国际陆海贸易新通道，积极推进重庆两江新区和贵州贵安新区两个极点建设，辐射带动沿线地区加快发展，构筑发达的基础设施复合廊道，形成渝黔南北发展主轴。同时，在主轴基础上，以重庆的綦江区、万盛经开区、江津区（江津综合保税区）和贵州省遵义市的红花岗区、汇川区、播州区、绥阳县、桐梓县为核心区，强化产业分工协作，引导先进制造业和现代服务业集群发展，提高人口经济集聚能力，建成渝黔合作先行示范的桥头堡和主阵地。

“一带三片”中的“一带”则是指渝黔东西向文旅融合示范带，以沿边延伸拓展，串联起沿边各市区县重要景区景点，以全域旅游为主攻方向，推动绿色崛起，加快乡村振兴步伐，同时围绕“一带”，着力打造“江津—赤水、习水”“南川—道真、正安”“秀山—铜仁”三大片区，力争在关键领域加强合作，在薄弱环节取得重大突破，建成渝黔全面合作沿边先导区。

树立西部跨省市合作样板

渝黔合作先行示范区的先行体现在哪？《方案》提出打破行政区划壁垒，突破现有体制障碍和政策约束，在开放平台合作、通道资源整合、产业协作联动、生态文明共建等方面大胆探索、先行先试，打造西部跨省市合作样板区。

在开放平台合作上，渝黔两省市将借助两江新区、贵安新区的优势条件，用好用活国家赋予的改革发展政策，共同在重大创新上先行先试、重点突破、互相借鉴、取长补短，加快在大数据、大健康、高端装备制造、金融业上协同发力，促进产业向高端提升；同时，积极搭建通关、通道、平台体系，共同打造内陆开放新高地。

在通道资源整合上，渝黔双方将依托以高速铁路、高速公路为引领的综合交通网建设，把渝黔重要的园区、景区、城镇群联系起来，推动战略性新兴产业、旅游业在国际陆海贸易新通道沿线科学布局，把通道资源打造成为通道经济。

围绕产业协作联动，黔渝两地将在国际物流、智能制造、军民融合、新型城镇化、能源矿产等领域开展务实合作，上下游产业协作，培育经济发展新动能。同时，深入挖掘两地文化旅游资源，构建统一文化旅游品牌，推进文化旅游深度融合发展，形成以生态避暑、康养度假、运动休闲为特色的渝南黔北生态康养旅游示范区。

在推动生态文明共建上先行示范，黔渝两地表示，将不断强化“上游意识”、担起“上游责任”，统筹跨境流域共防共治、区域大气联防联控、生态环境共建共保，加快构建长江上游重要生态屏障，推动长江经济带发展。

交通基础设施联通兴产业

渝黔合作先行示范区如何建？两地确立了5项合作重点任务，包括共同推进交通基础设施互联互通、携手打造西部智能引领创新极点、共同开辟国际陆海贸易新通道经济轴线、协作共建渝南黔北沿边生态旅游度假带。

在交通基础设施互联互通上，铁路大通道建设是首要任务。据了解，渝黔双方将共同争取国家支持加快推进渝贵高铁建设，强化渝贵铁路、渝贵高铁同“渝新欧”“黔深欧”“黔新欧”等对外通道联动，将渝贵铁路、渝贵高铁打造成渝黔两地融入“一带一路”建设的主通道。

推动渝湘高铁以及涪陵—柳州、昭通—遵义—黔江铁路建设，串联渝东南和黔东北地区，将其打造成为区域重要的交通骨架。

具体到产业，黔渝两省市将依托主要通道、园区和各类平台，全面对接彼此产业转型升级方向，聚焦智能制造、新能源汽车、高端装备、生物医药、新材料、大数据、现代商贸、保税物流、全域旅游、现代农业等领域，加快建立区域产业链条上下游联动机制，联手打造高新技术产业链，实现产业组团式承接和集群式发展。

贵州是我国首个国家大数据综合试验区，大数据也是此次渝黔合作先行示范区重点发展的产业之一。

《方案》提出，整合渝黔两地大数据产业技术创新要素，共同搭建大数据协同创新平台；同时，推动核心支撑软件、工业互联网、工业大数据、智能装备、智能制造云服务平台等在制造业的集成应用，全面推进两地传统产业向智能化、绿色化、服务化转型。此外，双方还将从数字基础型产业、数字应用型产业、数字服务型产业三个方面加强合作，多维度推动两地数字经济纵深发展，合力打造全国数字经济示范区。

在旅游合作方面，除了发挥好现有的合作渠道外，黔渝将依托武陵山自然区位优势，结合风光秀丽的旅游景观、风情浓郁的民族文化，整体谋划景区景点开发建设和营销宣传，联合打造大武陵民族文化旅游区。

支持武陵山旅游联盟进一步深化合作，推进大武陵山区交通建设一体化，加快推进旅游快速通道建设，在旅游文化交流、旅游会展、旅游节会等方面加强互动，着力塑造旅游整体形象，打造“神奇武陵风光、隽秀乌江画廊”自然生态品牌和“土家族苗族风情、淳朴古镇边乡”本土民俗文化旅游品牌。

据了解，近期渝黔双方将积极推进渝贵高铁等11个重大基础设施工程，以及大数据协同创新平台等8个产业合作项目。

京津冀协同发展

京津冀能源保障水平再获提升

天津两航道全面扩能增效

本报讯　记者武自然　商瑞报道：日前，天津海事局发布了新修订的《天津港大沽沙航道及附近水域船舶航行规则（试行）》和《天津港大港港区航道及附近水域船舶航行规则（试行）》，并生效实施。

通过此次修订，大沽沙航道和大港港区航道两条航道实现了扩能增效，将满足港区船舶大型化和多样化需求，有效提高了船舶周转和泊位利用效率，更将提高京津冀地区的能源保障水平。

南港工业区是天津市规划的“一港八区”之一，定位于“国内领先、世界一流”石化产业基地和港口综合功能区。经过近十年开发建设，已成为国家能源储备基地、国家石油化工新型工业化示范基地和天津市循环经济示范区。

目前，天津南港工业区成为承接国家战略和天津市石化产业的发展平台。总投资超过130亿元的中石化LNG项目、渤化“两化”搬迁项目和中沙新材料园项目等一批国家重大战略和民生保障项目取得了积极进展。

“南港港区总共规划了3个LNG泊位。目前，中石化首个LNG泊位已经运行一年，为京津冀地区天然气保障发挥了重要作用。未来，中石化LNG的第二个泊位、北京燃气集团10万吨级的LNG泊位，将在2021年正式投入使用。”南港工业区规建局局长刘红伟介绍说。

随着京津冀环保要求不断提升，三地对LNG的需求量不断增长。2018年，天津南港全年接卸50多条LNG船舶，2019年的接卸数量还将大幅提升。同时，根据安全需求，LNG船舶进出港均在白天，对其他船舶干扰很大，这也造成了大沽沙航道通航压力非常大。

天津港大沽沙航道和大港港区航道实现了扩能增效，天津港大沽沙航道由5万吨级船舶双向通航提升为10万吨级和7万吨级船舶双向通航；天津港大港港区航道由5000吨级船舶单向通航提升为5万吨级船舶双向通航，最大单向通航能力大幅提升至10万吨级。

“修订后，天津大沽沙航道实现了夜间通行。符合要求的船舶可以晚间进港，将白天的时间留给LNG船舶以及其他危险品运输船舶，实施综合调配。初步测算，效率将提升30%以上。”临港港务集团常务副总经理翟征秋说。

发现

“齐鲁快车”开启个性化春季游

本报记者　刘　成

3月17日下午，伴随着悠扬的乐曲声，由中铁济南局集团公司旗下山东中铁文化传媒集团公司牵头策划组织的今年首趟“齐鲁快车”——Y94次旅游专列，满载804名游客，缓缓驶离青岛北站，开启了青岛至贵州、云南为期12天的旅程。

今年以来，中铁济南局集团公司主动对接市场需求，以落实客运提质计划，改善旅游专列服务品质，着力提升游客乘坐火车出游的体验感和舒适度为己任，大力实施旅游专列设备设施升级改造，大大提高了旅途的舒适性、私密性、安全性，能够满足广大游客的需求。

针对此次旅游专列开行的线路，山东中铁文化传媒集团公司下属的两家旅行社在前期市场调研的基础上，从优化提升旅游产品供给质量入手，对这条经典线路实行了全新优化，实现了一趟专列、多种选择的“一线多游”，以更好地满足不同层次游客的个性化需求。

据了解，此次开行的Y94次旅游专列就是采取“一线多游”方式，列车沿途只停靠贵阳、安顺、昆明3个旅游节点城市，抵达旅游目的地后，游客可以根据自己的兴趣选择不同的游览线路。多年跟着旅游专列出游的市民王先生说：“坐旅游专列出游，不仅能欣赏旅途风景，还不用担心旅游出行多次换乘的问题。列车到站后直接换乘旅游大巴游览，晚上入住当地酒店，只需带上换洗衣物和随身洗漱用品就行了，大件行李依然可以放在火车上，图的就是这份安全、舒适、贴心。”

为做好专列开行服务，山东中铁文化传媒集团有限公司结合专列旅途长、时间久、人员多的特点，从行车组织、安全保障、优质服务和路地接洽等方面入手，完善预案，做好旅游专列相关的各项服务工作。

为让旅客候车、进站零障碍，带给旅客美好旅行体验，他们提前协调沿途各车站，开辟进出站绿色通道，采取“专用区域集结、专用通道安检、专人举牌引导”的运输组织方式，保证进出站通道畅通。

搭建亲清政商交流载体

杭州桐庐：眼睛向下　破解“痛点”

本报记者　黄　平

近日，浙江杭州桐庐县主要领导组成企业服务小分队，专程前往成都西南交通大学，为企业牵线搭桥，对接产学研一体化建设事项。

此行缘于今年元宵节“早餐会”上，杭州科德磁业公司提出想与西南交大合建实验室，但怕自己分量不够，希望政府出面，桐庐县委书记方毅当场答应。每月一期，由县委书记、县长组织，按不同主题邀请3位至5位企业家座谈——桐庐的“早餐会”，已成为打通服务基层“最后一公里”的生动写照。

自2月份起，桐庐县出台“大抓基层、大抓调研，转会风、转学风”20条意见，成立“基层办”协调破难题，切实促进“部门牵着基层跑”向“部门围着基层转”转变。截至目前，该县共收集乡镇（街道）、企业反映问题30个，已协调解决19个，实质性推进4个，问题解决率达76.7%。

“基层遇到困难时，常常求助难、协调难，部门与基层间缺乏一个高效、专业、全面的沟通渠道。”桐庐县委改革办主任黄建军告诉记者，通过“基层办”服务基层，变被动为主动，变“居高临下”为“平起平坐”。

服务基层，要“打开门”听诉求。“基层办”依托县重大决策执行监察平台、“基层办”指定公务员邮箱和“基层办”主动搜集整理等渠道，搜集乡镇（街道）在日常工作、重大项目推进中遇到的难点、堵点和投诉问题，切实做到基层有困难可以求助、有不满可以申诉、有意见可以投诉。此外，桐庐还设立浙江省首个“企业家日”，推出“我们的早餐会”“我们的篮球赛”等亲清政商交流载体。

服务基层，要有问题导向。为解决基层干部会议冗长繁多、陪会等“会议之痛”，桐庐提出“加强办会源头控制”。对于干部在改革创新中怕问责，不敢为、不想为、不作为的一些状况，桐庐出台深化干部容错免责机制，让干部卸下“思想包袱”，甩开膀子加油干。在解决历史遗留问题、部门法规“相互冲突”问题和大胆改革创新中，试行容错免责事前备案审查制度，建立失实信访举报澄清工作机制。

服务基层，要真抓实干。“基层办”实行分层协调交办机制。对于部门协调有难度或需多部门研究落实的，由县领导领办协调处理；属部门职权范围内并可以处理解决的问题，通过交办单等形式直接交部门办理，并限定7个工作日内反馈办理情况；从全县干部队伍中选聘工作经验丰富、攻坚克难能力突出的同志组成专家组，定期会商、解决难题。

与此同时，“基层办”也建立效果评价及通报考核制度，对办理过程持续跟踪督促，对部门服务基层实效实行绩效评估，最终形成问题搜集、交办、督办、反馈、结果运用闭环办理机制，真正实现“基层吹哨、部门报到”。如每季度召开一次“述职会”，对年初确定下来的重点工作完成情况作出汇报和点评；到年底召开一次“评议会”，由乡镇（街道）、县级机关部门主要负责人来对县四套班子领导全年工作“打分”和评议。

突出担当实干导向，推动干部到基层去、资源向基层配、负担替基层减、机制为基层建。记者了解到，桐庐目前正开展机构牌子多、职责事项多、工作台账多、政务APP多、上墙制度多、考核督查多、创建评比多“七多”问题整治，为精细化城市治理作出有益探索。

本版编辑　陈　艳　陶　玙