

推动长江经济带化工园区高质量发展

□ 吴传清 叶云岭

智库头条

目前，我国部分化工园区仍存在布局规划相对不够科学、配套设施相对不健全、安全环保隐患较大、项目监管不到位等问题。部分省份正积极探索推动化工园区高质量发展的有效举措。由此，遵循新发展理念，推动长江经济带化工园区高质量发展，应特别重视以下三个方面。

以系统思维加强整治

一是坚持分类施策。贯彻落实《长江经济带发展负面清单指南（试行）》，实施最严格的资源能源消耗、环境保护标准，对现有化工园区进行分类整合、改造提升、压减淘汰。实施差异化、精准化治理措施，委托专业机构建设“一园一档”信息管理平台，对化工园区进行综合评价，杜绝仅以关闭园区数量作为整治目标，切忌“一刀切”做法。依据法律法规和环保、质量、安全、能效等综合性标准，对不符合产业布局规划、产业关联度低、安全环保基础设施配套不够完善、安全卫生防护距离不足的化工园区实施改造提升或依法退出。对持续整改仍不达标的化工园区，取消化工园区定位，做好减量置换，为精细化工、化工新材料等战略性新兴产业创造良好的发展机会。

二是着力提高本质安全水平。正确把握化工园区安全与发展、安全与效益、安全与速度之间的关系，构建分工明确、相互协作、齐抓共管的安全生产监管体系，全面提升化工园区本质安全水平。科学评估园区风险等级和风险容量，修编园区突发事件应急预案，重点开展危险化学品风险定量评估，建立系统、超前的事故预防体系，提高安全生产、应急处置等综合保障能力。全面实施化工园区封闭式管理，与城市建成区、人口密集区、重要设施、敏感目标之间保持足够的安全防护距离，将园区安全与周边公共安全的相互影响降到最小；合理布置园区内功能分区，确保各分区之间满足安全防护距离要求。设置专门的安全生产管理机构，加强应急物资储备和应急救援队伍建设，建设各类公共

化工园区是化工产业发展的主战场。目前长江经济带沿线分布着约250家化工园区，在推动化工产业安全生产、节能减排、发展循环经济等方面发挥了积极作用。推动长江经济带化工园区高质量发展，应以系统思维加强化工园区整治、以规范管理加强化工园区建设、以

消防站和企业自建消防站。

三是强化环境风险管控。贯彻落实《长江经济带生态环境保护规划》，严禁在长江干流及主要支流岸线1公里范围内新建化工园区，禁止产能过剩、污染严重的新建化工项目。提升化工园区环境管理系统化、科学化、法治化、精细化和信息化水平，综合运用先进技术手段对化工园区及周边大气、地下水 and 土壤进行监测和评估，及时排查风险隐患，防止各生产环节对环境造成污染。围绕重点污染物开展清洁生产技术改造，大幅降低二氧化硫、氮氧化物、烟（粉）尘、废水排放总量及化学需氧量、氨氮等污染物排放强度，从源头减少污染物产生，配置一定比例的静脉产业，大力推进工业固体废物综合利用。

以规范管理加强建设

一是完善园区评价机制。由相关政府部门牵头，明确归口管理部门，统一加强化工园区管理，从规划建设、产业发展、资源利用、环境绩效、绿色管理等方面，建立一套自我评价、社会评价与政府引导相结合的化工园区评价体系，将考评结果作为化工园区提升本质安全水平、环保管理能力、节能降耗管理水平的重要依据。严格化工园区准入标准，规范化工园区申报、命名和监管程序，对新建园区的土地利用率、工艺先进性、安全风险、污染控制、能源消耗、资源利用、经济效益等进行综合评估。建立责任明确、协调有序、监管有力的化工园区发展体系，强化目标责任评价考核，常态化开展规划环境影响跟踪评价工作。健全化工园区退出机制，强化园区评价结果应用，对评价结果不合格的化工园区实施限期改造或依法退出。

二是加强一体化管理。建设全方位一体化的运行体系，强化产品项目、辅助工程、物流运输和应急保障等一体化管理。明确园区产品项目方向，建设企业间协作配套、互联互通的专业化分工体系，促进上下游企业间生产要素合理分配和有效链接，充分发挥园区内产业、企业、技术、人才集聚协同发

展的综合竞争优势。加强集中供水、供热、供气等配套工程建设，构建一体化综合能源供给体系，实现园区能源统一规划、协同供应，提高能源综合利用效率。按照《化工园区公共管廊管理规程》，完善公共管廊物流体系，建设园区物料传输的“大动脉”，将危化品运输车辆纳入物流管控系统，实现人流物流管控一体化。建设园区应急指挥平台，对重点区域、关键岗位进行实时监控，建设环保监测预警系统，科学、及时处置各类突发事件。

三是开展园区试点示范。坚持政府主导、行业协会助推，结合新型工业化产业示范基地建设，推广智慧化工园区、绿色化工园区、循环经济示范园区等建设示范工程。通过物联网、大数据、云计算、先进过程控制等技术应用，全面整合信息化资源，实现化工园区管理数字化和精细化，打造集安全、环保、管理于一体的园区“智慧大脑”，建设一批“中国智慧化工园区试点示范（创建）单位”。培育、创建和提升一批优质产能绿色品牌，推动园区走高效、清洁、低碳、循环的绿色发展道路；加快绿色化工园区标准制定与实施，提高能耗、水耗、清洁生产等标准，力争达到国际生态工业园区标准，提升标准国际化水平，主导或参与制定国际标准，打造一批具有示范带动作用的绿色化工园区。大力发展“企业内小循环、企业间中循环、园区内大循环”一体化循环经济，促进园区水资源、能源梯度优化利用，实现“三废”综合利用和资源无缝对接，形成横向耦合、生态链接、原料互供、资源共享的生态链，推动形成一批循环化改造示范化工园区。

以协同理念促进发展

一是加强总体布局规划。当前，各地化工园区发展各自为政，产业同构、产能过剩等现象较为突出。应加强总体规划引导调控，明确各化工园区产业发展方向和开发强度，提前规避产能过剩、同质化竞争等问题，实现上中下游地区化工园区差

异化、联动发展，促进化工园区布局与长江生态环境资源相协调。依托国家高技术产业基地、国家新型工业化产业示范基地和战略性新兴产业集聚区，促进化工产品结构调整，延伸炼化一体化产业链，形成价值链分工合作、产业链配套协同、创新链流域耦合的化工园区发展新格局。

二是建立协同创新机制。加快构筑化工园区创新体系，建设以企业为主体的产学研协同创新基地，集成各类创新资源，围绕产业链部署创新链，围绕创新链完善价值链，将化工园区打造成为特色产业集群、创新资源集聚发展区。统筹协调上中下游地区创新主体，建立共同参与、利益共享、风险共担的化工产业技术创新联盟，突破共性关键技术，推动基础化工向化工新材料、专用化学品升级，化工产业向高科技、高附加值的精细化工产业延伸，发展专用化、特色化、功能化、精细化、差别化的具有高技术含量和高附加值的化工产品，不断增强产业综合竞争力和可持续发展能力，抢占未来化工产业制高点。

三是引导产业有序转移和承接。落实《长江经济带产业转移指南》，根据环境因素和产业承接能力，建立跨区域的产业转移协调机制，引导上中下游地区化工园区有序转移和科学承接化工产业。推动上游地区化工园区根据环境容量和产业承接力，高标准承接化工产业转移，促进化工产业集群式、链条式、配套式发展；推动中游地区化工园区加快化工产业转型升级和集聚发展，构建具有区域特色的化工产业体系；推动下游地区化工园区加快绿色化、精细化、集约化转型，将产业链向高端、高效、高附加值环节延伸，打造高端精细化学品生产示范基地。坚持产业转移与转型升级相结合，创新园区合作模式，探索建立飞地化工园区，以产业转移倒逼化工园区提升科技创新、安全环保、清洁生产水平；坚持产业转移与资源环境相协调，加强对化工园区新增产能的协同控制，严禁国家明令淘汰的化工项目向长江中上游转移，避免在产业转移的过程中出现污染转移和环境风险聚集。

（作者单位：武汉大学经济与管理学院）

策论

着力发展长江经济带综合交通运输体系

□ 樊一江

近年来，长江经济带交通运输快速发展，初步形成横贯东西、纵贯南北的综合立体交通走廊，基础设施网络布局进一步完善，运输服务能力和效率明显提高，智能化、绿色化发展取得积极进展，为长江经济带经济社会发展提供了有力支撑和保障。

当前，我国开启全面建设社会主义现代化国家新征程，长江经济带步入高质量发展新阶段，对综合交通运输体系提出新的更高的发展要求。特别是在全球新冠肺炎疫情不断蔓延，严重冲击并可能加速重塑全球供应链、产业链和贸易链分工格局，进而影响我国区域经济整体布局的大背景下，在以网络化、智能化、绿色化、融合化为典型特征的新一代全球基础设施代际更迭的大趋势下，长江经济带综合交通运输体系面临更加复杂的发展环境与形势，发展不平衡不充分等既有问题和短板，与运输供需之间新出现的结构性、功能性、时空性等矛盾深度交织，亟需科学研判，从战略全局的角度进行针对性前瞻性统筹谋划。

把准三个导向

未来一段时期，长江经济带综合交通运输体系建设应以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻新发展理念，按照高质量发展要求，坚持生态优先、绿色发展，以共抓大保护、不搞大开发为导向，以供给侧结构性改革为主线，以更好满足人们日益增长的美好生活需要为根本，加快建设安全、便捷、高效、绿色、经济的现代综合交通运输体系，更好支撑引领长江经济带高质量发展。重点做好“一个统筹协调、两个有效匹配、三个深度融合”。

第一，把准一个统筹协调。即统筹协调

好各运输方式间、通道与枢纽间、设施与服务间、跨国际跨区域与城市群都市圈间、城市与农村间、传统设施与新型设施间、平时服务与急时保障间等的关系。

第二，把准两个有效匹配。即重点围绕强大国内市场建设和整体消费升级，着眼推动形成全面开放新格局，强化运输能力供给与多样化、个性化运输需求以及新消费新需求之间的有效匹配，强化运输服务链与综合物流链、现代产业链、国际供应链、全球价值链等的有效匹配。

第三，把准三个深度融合。即推动现代交通运输与经济社会各领域特别是产业布局、城镇空间、国际国内经贸流通、生态环境等深度融合发展，推动交通基础设施与能源、水利等传统基础设施深度融合发展，推动交通基础设施与5G、人工智能物联网等新型基础设施深度融合发展。

强化十个着力点

一是功能性战略性跨区域骨干运输通道的系统布局。在已经初步形成综合交通网络框架的基础上，精准发力，分类优化内部、对外以及国际等多层次综合运输通道布局。加快完善高效串接长三角、长江中游、成渝以及黔中、滇中等地区的复合型快速运输通道，实现上下游地区人员物资的快捷联系。以长三角、长江中游、成渝等地区为重点，优化并加密精准对接京津冀、粤港澳、黄河流域等地区的综合运输通道布局。强化与“一带一路”沿线设施联通与衔接。完善沟通南北方的过江通道布局与功能。重点实施沿江高铁、川藏铁路等一批战略性工程。研究推动跨区域双层集装箱等专业性货运通道布局。

二是综合交通枢纽和国家物流枢纽建设。优化国际性、全国性、区域性以及重点口岸型综合交通枢纽布局和功能，加快国家物流枢纽建设，推动组合型枢纽集群发展，强化港口群、机场群协同分工。战略性打造一批能够高品质、高层次参与新一轮全球化产业链供应链分工和全球性资源要素组织配置的国际性综合交通枢纽。提升航运中心价值链组织功能，推动内陆口岸与枢纽联动发展。依托重点枢纽积极研究探索自由贸易港、内陆自由贸易港等发展模式。研究推动依托专业货运枢纽的国际国内航空货运网络布局与建设。

三是运输组织服务等“软实力”建设与模式创新。切实回归运输的服务本质，以“组织”为核心构建现代多式联运发展模式和运行机制，全面提升一体化运输效率和服务品质。以运输组织为牵引，精准对接现代产业链和供应链，实质性延伸拓展运输服务价值链，强化“链式”运行稳定性。创新铁水、江海联运模式，发挥中欧班列经贸纽带功能，提升国际运输和国际物流发展能力。四是城市群都市圈高品质交通运输网络建设。以轨道交通为重点健全城市群、都市圈交通基础设施，围绕中心城市构建高品质“同城交通网”“通勤交通网”“同城配送网”。以长江三角洲区域一体化发展、成渝双核经济圈建设等为重点推动轨道交通多网融合。以提升中心城市综合承载能力和区域辐射能力为核心，优化提升城市交通设施网络和运输组织网络。

五是战略性布局智慧交通绿色交通等下一代交通“新基建”。强化与大数据、5G、人工智能等现代信息技术和新型基础设施深度融合发展，推动传统交通网络数字化、智能化升级。着眼未来生产、流通、消费等

升级，围绕绿色发展，系统性前瞻性研究推动智慧交通、绿色交通以及新型旅游交通、共享交通等新基建、新业态战略性布局。

六是精准补齐农村地区和特殊困难地区交通网络短板。围绕乡村振兴战略实施以及农村农业现代化发展，加快补齐农村地区、林区、库区、湖区以及其他特殊困难地区交通设施和服务短板，深入推进城乡交通一体化发展。

七是交通运输系统发展韧性。提升交通运输全周期、全体系发展质量，增强应对突发事件的系统快速修复恢复能力。重点围绕本次新冠肺炎疫情暴露的交通、物流等问题，精准补齐发展短板，完善应急组织与协调机制，全面提升交通物流应急保障能力。

八是与能源、水利等传统基础设施深度融合发展。加强交通、能源、水利等基础设施综合布局、协同规划、协同设计、协同建设、同步预留，强化各类设施岸线、线位、廊道等资源共享共用和集约节约利用。可选择沿江有条件的地区先行探索，打造一批基础设施高质量融合发展的样板工程，成熟后进一步复制推广。

九是加快推动由传统综合运输通道向现代交通、经济、贸易、产业融合走廊拓展升级。跨区域跨界跨业联动探索通道经济、枢纽经济发展新模式，培育经济发展新动能。

十是交通运输现代化综合治理和要素市场化配置体制机制建设。推动民航、铁路等重点领域体制机制改革，加快构建符合长江经济带发展实际的交通运输要素市场化配置机制，创新并完善跨区域跨部门协同推进机制，提升交通运输现代化综合治理能力。

（作者单位：中国宏观经济研究院）

智谈

新一轮东北振兴，是在经济发展新常态下对东北振兴理念的创新，体现了习近平新时代中国特色社会主义思想的新要求。新一轮东北振兴战略作为全面建成小康社会目标的组成部分，既从区域协调发展高度重点振兴东北地区，又从资源型城市可持续发展角度着眼全国老工业城市振兴；既强调工业振兴、城市振兴，又强调文化振兴、乡村振兴；既注重经济发展，又注重文化、社会、生态发展；既要加快全面振兴步伐，又要加快转变经济发展方式；既要推动结构调整，又要推动体制转型，振兴的领域更宽、范围更广、任务更重，是具有全局战略意义的全面振兴。

2003年我国实施东北振兴战略以来，东北经济进入快速发展时期。我国高度重视东北地区发展问题，从2014年至今，先后在大连、哈尔滨、长春、沈阳设立四个新区，欲以新区发展带动东北地区振兴发展。目前，尽管疫情尚未结束，但新区展现出极强韧性和发展活力，并且成为逆势突破东北困境的生力军，新区或将成为东北振兴的突破口。

从经济指标来看，哈尔滨新区江北一体发展区地区生产总值2018年增长8.5%，分别高于市、省3.4个、3.8个百分点；2019年增长10%左右，继续领跑全市、全省。长春新区地区生产总值2018年增长8.6%，远高于市、省增速；2019年在排除个别偶然因素影响后，长春新区增速不低于10%。

从投资情况来看，“投资不过山海关”正在逐渐转变为“投资不过山海关”。2019年，哈尔滨新区江北一体发展区固定资产投资增长25%以上，签约项目101个，协议引资额2264亿元，其中融创冰雪大世界等7个项目超百亿元。长春新区全年固定资产投资增长15%，分别远高于所在市、省增速，实现项目总投资405亿元，天都国际商务中心、龙翔国际商务中心等重大项目都在加快推进。

从企业情况来看，新区内企业发展势头迅猛、生机勃勃。哈尔滨新区江北一体发展区近两年新注册的企业数相当于前10年的总和，民营经济占新区地区生产总值比重达到70%以上。2019年，战略性新兴产业和高技术产业增加值分别增长14%和12%以上。营利性服务业连续3年保持两位数增长，2019年营业收入同比增长43%以上。长春新区搭建科技企业孵化器44个，培育高新技术企业256户，科技型“小巨人”企业177户，形成吉林一号卫星、吉弯一号芯片等一批重大科技成果。

目前，东北两个新区之所以能够逆势突围，其根本原因在于做到了发展思想与理念能够再解放，改革举措精准高效，放权赋能成效进一步凸显。长春新区、哈尔滨新区的体制机制改革创新，对于推动东北地区振兴意义深远。

振兴东北须创新体制机制。长春新区创造性地实施“标准地+承诺制”审批制度改革，有效缩短了审批程序中耗时较长的用地审批程序。长春新区特别突出为企服务，积极设立“企业服务卡”“企业家微信群”，为企业更好地发展创造机会。哈尔滨新区建立深圳（哈尔滨）产业园区，结合本地实际，将深圳的改革试点经验“移植”到哈尔滨。尽管该模式实施时间不长，但已成功吸引了大量投资。

实践证明，加快推进体制机制改革创新，优化法治化营商环境，不仅仅是两个新区能够逆势突破的重要基础，也是振兴东北经济的重要抓手。

振兴东北须以人才为核心。新区的建设与发展成功打破了以往东北地区“孔雀东南飞”的人才困境。其吸引人才的关键和核心要素，并非局限于住房、教育、医疗、社保等优惠政策，也包括新区产业发展前景可观。

数据显示，近两年，哈尔滨新区回流反哺家乡的黑龙江籍优秀人才达2000多人，以两院院士、长江学者领衔，硕士研究生以上学历的骨干人才已达1.31万人。长春新区成立以来，每年引进各类人才约7000人。

振兴东北须新区新建。东北地区的新区之所以能够快速发展，很大程度上得益于新区建设起步于“空地”，没有历史包袱，创新体制机制成功加快项目落地。

通过实践发现，先在新区构建经济转型发展的新体制机制，再以新区为中心推动以增量带存量的改革，逐渐扩大新体制机制的地域范围，实现与新区外的各项改革相融合，以此推动东北经济高质量发展。

振兴东北须完善企业发展环境。目前存在有些东北科技企业发展初具规模后，到东南沿海地区发展的现象。比如，高科技企业长春希达电子有限公司2001年依托中国科学院长春光机所成立，其发展历程揭示了出现上述现象的原因。处于初创阶段的科技企业在东北具有得天独厚的科技资源优势，东北地区非常适合企业从初创到“小巨人”的发展蜕变，然而当企业规模逐渐壮大后，企业需在全国乃至全球更大范围内寻求新的市场机遇，处于该阶段的企业会选择“走出去”。

由此，东北地区欲依托科技资源优势、发展高新技术产业，须全面慎重考虑企业不同发展阶段的不同特点和诉求，应进一步强化企业服务和培育，确保企业在东北从初创到成长阶段拥有良好的发展环境，激发企业发展潜力，推动新时代东北经济高质量发展。

（作者单位：国家发展和改革委员会经济体制与管理研究所）

新区建设是振兴东北的重要抓手

□ 王琛伟

本版编辑 李彦臻

美术编辑 高妍

投稿邮箱 jrbjzk@163.com