

见证全面建成小康社会伟大成就

北京市习近平新时代中国特色社会主义思想研究中心

在庆祝中国共产党成立100周年大会上,习近平总书记代表党和人民庄严宣告,“经过全党全国各族人民持续奋斗,我们实现了第一个百年奋斗目标,在中华大地上全面建成了小康社会,历史性地解决了绝对贫困问题”。我们党团结带领全国人民全面建成小康社会,实现第一个百年奋斗目标,书写了壮丽篇章,彰显了中国共产党为中国人民谋幸福、为中华民族谋复兴的初心使命,展现了中国人民团结进取、拼搏奋进的不懈追求,是实现中华民族伟大复兴中国梦的关键一步,在中国共产党奋斗史、新中国发展史、中华民族复兴史上都具有里程碑意义。在这个伟大进程中,北京发展取得的非凡成就,正是其中一个鲜活生动的实例。

新中国成立后,北京发生了翻天覆地的变化,见证了中华民族从站起来、富起来到强起来的伟大飞跃。党的十八大以来,习近平总书记多次对北京工作作出重要指示,充分体现了对首都人民的深情厚意、对首都工作的高度重视和巨大关怀。北京坚决贯彻落实习近平总书记的指示精神,坚持用习近平新时代中国特色社会主义思想武装头脑,紧紧围绕“建设一个什么样的首都、怎样建设首都”这一重大时代课题,团结带领首都人民,发扬首创精神勇于创新,绘就了全面小康的“首都画卷”。

北京经济建设由“量”转“质”,成为全国首个减量发展的城市。2020年,地区生产总值达3.6万亿元,人均地区生产总值2.4万美元,达到发达经济体中等水平;科技创新汇聚“高精尖”,以不足4%的土地面积吸引了全市50%以上的研发投入和科技人才、拥有

全市60%以上的发明专利,科技创新水平日益提升,建设国际科技创新中心步伐加快;文化建设繁荣发展,全国文化中心建设全面推进,社会主义核心价值观深入人心,文化事业、产业健康发展,社会文明达到新高度;社会建设全面进步,人均可支配收入达6.9万元,人均预期寿命提高到82.43岁,15岁及以上常住人口的平均受教育年限为12.6年,城乡居民恩格尔系数为21.5%,城市治理体制机制更加成熟定型;生态文明建设取得实质进展,“清河行动”扎实推进,大尺度增加城市绿色空间,森林覆盖率达到44.4%,城市绿化覆盖率提高到48.9%。

在全面建成小康社会的进程中,北京的实践丰富、成果丰硕。这充分证明,开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向着第二个百年奋斗目标迈进,关键在坚持中国共产党领导,关键在中国特色社会主义制度的优越性,关键在习近平新时代中国特色社会主义思想这一当代中国马克思主义、21世纪马克思主义的理论指导,已经取得的推动经济社会发展的一系列宝贵经验必须一以贯之坚持。

一是始终坚持以加强党的领导。中国共产党是全面建成小康社会的根本领导力量,北京经济社会发展成就,是在我们党的坚强领导下实现的,是首都人民群众接续奋斗干出来的。特别是党的十八大以来,习近平总书记站在党和国家全局,以透视历史、洞悉未来的深邃眼光和战略高度,明确首都发展大势,为首都发展提供了科学指引,为“建设一个什么样的首都、怎样建设首都”谋定了宏伟蓝图。在实践中,北京干

部群众旗帜鲜明讲政治,坚持“看北京首先要从政治上看”,增强“四个意识”、坚定“四个自信”、做到“两个维护”,认真履职尽责,战胜一系列重大风险挑战。

二是始终坚持以人民为中心。全面小康是全体人民的小康,根本目的是解决好人民群众最关心、最直接、最现实的利益问题,让人民群众共享改革发展成果。北京始终坚持以人民为中心的发展思想,铭记“江山就是人民、人民就是江山”,紧紧依靠人民、团结人民,充分发挥人民主体作用,尊重人民首创精神,依靠人民干事创业,让群众生活更加殷实、幸福安康,使全面小康得到人民认可、经得起历史检验。

三是始终坚持以首都城市战略定位。“四个中心”建设是党中央赋予北京的城市战略定位。党的十八大以来,首都干部群众深刻感悟习近平新时代中国特色社会主义思想的伟力,明确前行方向,把大力加强“四个中心”建设、提高“四个服务”水平作为北京发展的要义,主动将全面建成小康社会根植于“时代课题”的土壤之中,首都功能持续提升,人文北京、科技北京、绿色北京战略深入实施,京津冀协同发展取得实质性进展,经济社会发展更具首都特色。

四是始终坚持以推动高质量发展为主题。当前,发展中的矛盾和问题集中体现在发展质量上,这就要求我们必须把发展质量问题摆在更为突出的位置,着力提升发展质量和效益。党的十八大以来,首都干部群众坚持向改革创新要动力,发挥其引领高质量发展的重要动力源作用,深入贯彻新发展理念,自觉融入新发展格局,主动减量发展,坚

决走依靠创新驱动的内涵型增长路子,大力推进以科技创新为核心的全面创新,构建“高精尖”经济结构,积极打造优质的营商环境,以开放促改革、促发展,用好国内国际两个市场、两种资源,实施更大范围、更宽领域、更深层次的对外开放,建设更高水平开放型经济新体制,提高经济发展的质量效益和核心竞争力。

五是始终坚持以推进首都治理现代化。建设和管理好首都,是国家治理体系和治理能力现代化的重要内容。党的十八大以来,首都干部群众始终牢记北京作为首都需要以“城”的更高治理水平服务保障“都”的功能,以创新的思维、扎实的举措、优良的作风,贯彻依法治市,落实全过程民主,树立“全周期管理”理念,探索党建引领超大城市治理的有效路径,干部队伍系统观念和底线思维显著增强、风险治理和危机管理能力显著提高,形成了超大城市治理的“北京方案”,遏制了“大城市病”蔓延,在建设全面小康社会首善之区上取得了新成绩。

在新的征程上,首都广大干部群众必须坚持理论武装头脑,学懂悟透习近平新时代中国特色社会主义思想,深刻理解以史为鉴、开创未来的“九个必须”的深刻内涵和根本要求,不断开辟当代中国马克思主义、21世纪马克思主义新境界,解放思想、团结一致,扎实推进共同富裕,建设好伟大社会主义祖国的首都、迈向中华民族伟大复兴的大国首都、国际一流的和谐宜居之都。

(执笔:李晓壮)

国务院发展研究中心市场经济研究所副所长、研究员 刘涛:

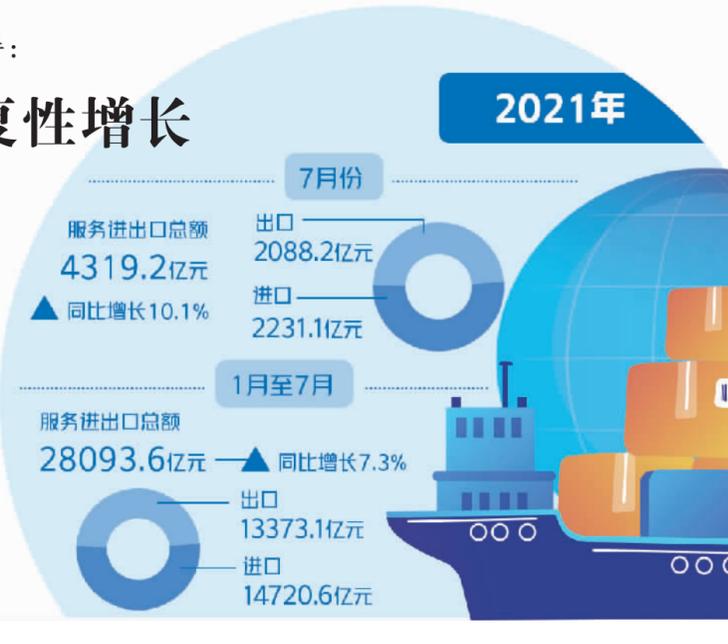
服务贸易将保持较快恢复性增长

今年以来,我国服务贸易保持了良好增长态势。商务部公布数据显示,今年1月至7月,我国服务进出口总额28093.6亿元,同比增长7.3%。其中,出口13373.1亿元,增长23.2%;进口14720.6亿元,下降4%。

进入2021年,世界经济复苏态势显著抬头,对我国服务贸易特别是服务出口起到有力的拉动作用。主要表现出三方面特点:一是服务贸易逆差明显收窄,前7个月,服务出口增幅大于进口27.2个百分点,带动服务贸易逆差下降70%;二是知识密集型服务贸易占比提高,前7个月,我国知识密集型服务进出口12868.2亿元,增长11.8%,占服务进出口总额的比重达到45.8%;三是与“一带一路”国家的贸易较快增长,以服务外包为例,前7个月,我国承接“一带一路”沿线国家离岸外包合同额1096亿元,执行额722亿元,同

比分别增长46.1%和29.7%。

未来一段时间,我国服务贸易还将延续较快增长趋势,逐步恢复到接近正常年份的水平。在此背景下,需进一步放宽服务贸易领域市场准入,以服务贸易创新发展试点、服务业扩大开放综合试点等平台为抓手,提升制度型开放水平,及时跟踪海南自由贸易港跨境服务贸易负面清单的实施情况,推动构建更高水平开放型经济新体制;需进一步推动服务贸易数字化发展,促进各类数字服务贸易业态创新,强化信息基础设施建设和安全保护,制定重点领域的数据分级分类标准,引导服务业企业在新兴领域加快布局;需进一步拓展服务贸易合作网络,创新服务贸易促进机制,深化与发达国家在研发设计、环境服务等领域的合作,积极与“一带一路”沿线国家在服务贸易便利化、知识产权等领域共同研究制定标准规则等。



沿边地区如何服务和融入新发展格局

王喆

调查研究

沿边地区是我国对外开放的前沿,是国家重要的战略资源储备基地和安全生态屏障。构建新发展格局,是与时俱进提升我国经济发展水平的战略抉择,也是塑造我国国际经济合作和竞争新优势的战略抉择。沿边地区连接国内、国际两个市场,是实现国内国际双循环相互促进的重要一环。党的十八大以来,以习近平同志为核心的党中央对沿边地区发展高度重视,作出强化国防的一系列重大部署,沿边地区经济社会面貌有了很大改观。但与沿海及内地相比,沿边地区整体经济社会发展水平仍显滞后。未来一个时期,我们需用活用好“边”的优势,做深做实“边”的文章,推动沿边地区积极融入和服务新发展格局,在构建新发展格局中展现新作为。

共性问题值得关注

受多重因素影响,我国沿边地区在城镇体系建设、经济持续发展、产业承接集聚、设施连通完善等方面存在的“短板”较为突出,尤其是一些共性问题需引起重视。城镇布局较为分散,区域中心城市对周边地区的辐射力普遍不强。沿边地区城镇布局分散,行政中心远离边境线和区域中心城市,导致不同地方的经济社会互动联系较弱,区域中心城市对边境口岸的辐射带动作用不突出、不充分。

内生发展动力不足,硬环境和软环境存在诸多弱项。沿边地区水电路网、教

育、医疗保障等方面的基础设施和公共服务设施建设相对滞后,建设资金不足、发展基础薄弱。特别是产业发展动力不足,工业产业链条短、集约化程度低,优势资源深度开发不够,缺乏高附加值产品。专业技术人才较为缺乏,推动发展的智力支撑较弱,在规划、技术标准等方面的对接上也存在诸多问题。

口岸商贸合作层次不高,呈现出“过路经济”和“通道经济”的特点。沿边地区的贸易结构仍以初级资源产品、初级农产品为主,偏低的落地加工率难以带来较好的经济效益,向“口岸经济”“产业经济”转型升级的趋势尚不显著。

对外开放载体平台种类多,定位模糊、同质化发展的现象明显。沿边地区对外开放平台种类繁多,除了一些地方设立自由贸易试验区外,还建设有重点开发开放试验区、综合保税区、边境经济合作区、边民互市贸易区、跨境经济合作区等。这些平台大多存在一定程度的同质化竞争问题,未能很好地实现错位发展、协调发展、有机融合,其政策功能和产业集聚作用也未得到充分发挥。

扶持政策碎片化特征明显,部分政策滞后、可操作性弱的问题比较突出。支持沿边地区发展相关政策的系统性、针对性和有效性有待提高,有必要进一步优化政策设计,重点在形成上下贯通、协同联动的政策合力上下功夫。

把握发展的主要思路

总体来看,沿边地区更好发展虽面临

诸多困难,但也正处于大有可为的战略机遇期。积极融入和服务新发展格局,对沿边地区的发展提出更高要求。未来,应充分发挥沿边地区在构建新发展格局中的重要功能,特别是把握好推动发展的三方面主要思路。

第一,坚持开放与发展双轮驱动。应进一步释放沿边地区的地缘和资源优势,突出发展壮大特色产业,打造沿边特色产业经济带。充分发掘开放潜力,继续深化与周边国家、地区在生态环保、国际产能、基础设施等领域的务实合作,大力发展泛口岸经济,以更大范围、更高层次的高水平开放推动沿边地区高质量发展。

第二,实现富民与稳边相互促进。加强边疆治理,全面提升沿边地区的经济和人口支撑能力,促进群众就业增收,改善人民群众的生产生活条件,确保边疆繁荣、边民幸福、边防巩固、边境安全。

第三,推动重大战略之间的有效衔接。从顶层设计的角度,持续强化沿边地区与“一带一路”建设、区域协调发展、乡村振兴战略等的统筹协调和有效衔接。

抓住关键解决问题

面向未来,需将沿边地区经济社会发展放到构建新发展格局的全局层面上来认识和推动,找准沿边地区在服务和融入新发展格局中的定位,锚定目标、紧盯痛点、精准谋划。

一是加快中心城市建设。尽快理顺“口岸镇—边境县城—沿边中心城市—经济

腹地”的基本架构关系,强化联系,推动口岸腹地一体化协同发展。建议加强研究通过行政区划调整或创建内陆型经济特区来建设沿边中心城市的科学性和可行性,按照“以通道促贸易,以贸易聚产业”的思路,大力推动口岸和通道一体、贸易和加工联动,加快构建“口岸枢纽+通道+贸易+加工”的泛口岸经济区。

二是加快基础设施建设。持续加强传统基础设施建设投资,加快补齐沿边地区在公路、铁路和机场设施等方面的短板。合理布局跨国高速公路,加快建设沿边旅游公路,有序推进口岸公路、边民互市贸易点的公路建设;合理布局一批沿边铁路工程,规划和建设一批国际铁路通道工程;在主要沿边中心城市科学布局一批具有国际线路的机场设施。同时,积极布局“新基建”项目,提升沿边中心城市和口岸园区、保税区、自贸区等重点区域的智慧化、信息化、数字化水平。

三是强化与毗邻省份和东部地区的合作。扎实推进与毗邻省份及周边区域的协同发展,建立健全多层次、宽领域、高水平的协同开放发展机制,走省际互动、区域协同的高质量发展之路。考虑与东部发达省份做好“飞地经济”这篇文章,实现沿海、沿江与沿边协同开放、共同发展。

此外,还需在提升相关政策的适配性上下功夫,借鉴其他地区的发展经验,积极探索行政管理体制改革新途径,尽快形成有利于沿边中心城市发展的制度环境。

(作者系中国宏观经济研究院经济体制与管理研究所区域城乡研究室主任)

我国是世界汽车产销第一大国,到2020年,汽车销量已连续12年排名全球第一,新能源汽车产销量连续6年居全球首位。汽车产业也是我国经济发展的重要引擎。2020年,我国汽车制造业营业收入约8.16万亿元,在近40个工业行业中位列第二;汽车类消费品零售总额占整个社会消费品零售总额超过十分之一。但也要看到,我国汽车产业同样面临着产能总量供给绝对过剩和有效供给相对不足的结构性问题,有着推动形成需求牵引供给、供给创造需求的高水平动态平衡的迫切需要,进一步推进汽车产业供给侧结构性改革,应是汽车产业实现高质量发展的必然选择。

一方面,汽车产业产能供给总量绝对过剩。当前,我国汽车行业已经从增量竞争进入存量竞争阶段。中国汽车行业协会的数据显示,2020年我国汽车销售2531.1万辆。按照行业内年销量每年4%左右的增长速度估算,2025年全国汽车销量将达到约3000万辆,2030年将达到约3700万辆。与之相比,汽车产能已经过剩。有粗略统计,目前国内汽车产业总产能约为4600万辆至5000万辆,在不同的统计口径下,这个数据可能还会更高。与此同时,增量的产能还在持续增加,一些“造车新势力”积极布局新产能。据统计,仅2020年,全国至少有23个新汽车工厂正式投产或启动建设,涉及产能近500万辆。

解决汽车产能总量绝对过剩问题,要从供给侧发力。从钢铁、煤炭等行业供给侧结构性改革的成功实践来看,我们着眼于供给侧,综合运用市场化法治化手段,加强政策协调配合,依法依规引导企业化解过剩产能、淘汰落后产能,出清一大批“散乱污”企业,有效改善了市场供需关系,带动宏观经济运行持续向好。对汽车产业来说,一是进一步强化对汽车产业投资项目的指导监督,严控新增整车产能,并建立健全退出机制;二是形成有效的运行机制,推动资源配置实现效益最大化和效率最优化,充分利用现有存量产能加以改造升级解决产能缺口,使产能在各个省份之间进行转移、实现平衡;三是准备退出的企业不能简单地执行破产、“一关了之”,而是可以通过司法重整、引入战略投资者等方式,最大程度地减少社会资源损失,盘活存量资产,有效化解债务,妥善安置职工。

另一方面,汽车产业的有效供给也相对不足。应该看到,之所以汽车产业存在一些供需失衡的现象,不是因为需求不足或者没有需求,而是因为需求变了,供给的产品却没有变,相关的质量和服务跟不上,有效供给能力不足导致了“需求外溢”。我国汽车市场进入“存量时代”,与之相伴的是消费不断升级的趋势。今年上半年,国内生产的豪华车销量达165.8万辆,同比增长41.5%。奔驰、宝马、奥迪等品牌销量均获得大幅度增长;特斯拉上半年销量达到16.2万辆,超过去年全年水平。但也要看到,我国自主品牌乘用车市场占有率不足50%,且多集中在中低端车型,大部分自主品牌还停留在满足中低端供给的阶段。

对此,汽车产业要抓住消费升级的趋势,增加有品牌、高质量、能满足消费者需求的产品和服务供给。要顺应消费趋势,研究年轻一代的消费心理,多提供个性化和定制化产品;努力打造消费者信赖、喜爱的自主品牌,乃至打造世界级的知名品牌和领军企业;运用信息化、数字化等智能制造技术,不断进行升级换代,并积极推动产业绿色发展。

推动汽车产业供给侧结构性改革,更好解决产能总量供给绝对过剩和有效供给相对不足的问题,需把握三个着力点:

一是坚持创新驱动。要依靠创新驱动来提高供给体系的质量和效益,支撑引领产业结构和经济结构优化升级。当前,创新驱动型企业仍在少数,我国汽车产业整体上仍是大而不强、创新能力不足。汽车产业要想实现产业升级、提供更多有效供给,就要大力发展新能源和智能网联技术,特别是我国汽车产业在新能源与智能网联领域已经具备一定优势,未来要用好这个重要优势,继续加大创新力度,在芯片、电池等关键技术方面继续加强攻关,尽快掌握核心技术,增强核心竞争力,逐步实现产业链安全可控,成功实现“换道超车”。

二是优化产业布局。汽车项目产值高、税收贡献大、吸纳就业多,一直是各地方政府招商引资的重点。尽管目前汽车产能已经过剩,但一些地方还在积极上马整车项目,片面增加要素投入数量,这就放大了全国产能盲目布点、低水平重复建设的问题。对此,各地需在全局层面看问题,根据各地资源禀赋特点来打造城市竞争力。充分考虑当地汽车产业配套基础、经济实力等条件,在优化产能工作中给予更加灵活、便捷、及时的政策支持,支持“僵尸项目”退出,鼓励地区内或跨地区的产能重组或盘活,切实提升汽车产业发展的质量和效益。

三是立足国内市场。构建新发展格局,是与时俱进提升我国经济发展水平的战略抉择,也是塑造我国国际经济合作和竞争新优势的战略抉择。把发展立足点放在国内,更多依靠国内市场实现发展,需坚持供给侧结构性改革的战略方向,提升供给体系对国内需求的适配性。目前,我国千人汽车保有量约为200辆,与发达国家千人汽车保有量500辆至800辆的水平还有较大差距。考虑到人口规模、区域结构和资源环境的国别差异,随着居民收入不断提高、消费不断升级、城市化逐步推进,我国千人汽车保有量仍然还有较大的增长空间,国内市场还有巨大的发展潜力。在此背景下,我国汽车产业发展首先要立足国内市场,发挥超大规模市场优势,拉动汽车市场内需,做大国内市场“蛋糕”。在此基础上,有条件、有能力的企业需积极参与国际竞争,有方向、有步骤地开拓国际市场,找准自身在世界市场的定位,提升我国汽车产业的全球影响力。

(作者系北汽集团党委常委、副总经理)