

(上接第一版)

2020年,长江流域“十年禁渔”正式实施。王第友们放下渔网“洗脚上岸”,有的加入护鱼队,有的接受政府培训和资助,找到了新生计。九江还与毗邻市县(区)签订执法合作协议20多份,建立多部门联合禁渔执法机制,形成“人防+技防+机防”的一体化监管,推动“十年禁渔”从攻坚走向持久,从治标转向治本。

山水林田湖草沙的系统治理,让九江在生态大考中交出了合格答卷:PM_{2.5}年均浓度实现四连降,刷新了九江有监测记录以来最好水平;2022年超额完成人工造林面积4.18万亩,任务完成率近168%;获批全国“无废城市”试点……

长江岸边绿起来了,还要绿下去。武宁县水村紫杉醇客棧后院,清风拂绿,几个客人正在喝茶聊天。客棧老板万里云曾是漂泊在外的打工人,前几年抓住家乡发展生态旅游的机遇返乡创业。种红豆杉、开民宿、卖农产品,生意越做越大,年收入200多万元,带动百余户村民就业。

“以前是种树卖树,现在是种树卖生态。”万里云说。武宁的红豆杉树被称为植物界的“大熊猫”,多年前由于乱砍滥伐岌岌可危。2017年,武宁在全国率先实施“林长制”,探索“绿水青山”向“金山银山”转化。如今,武宁的破坏森林资源案件减少32%,森林覆盖率超过76%。游客源源不断涌入武宁,让万里云和村民们端上了生态“金饭碗”。

不仅是红豆杉。得益于保护和发展的统筹协调,九江很多“绿地标”变身“新网红”。

“我们通过生态补水、预留农作物等方式搭建‘候鸟食堂’,让它们更好越冬。”江西鄱阳湖国家级自然保护区管理局吴城保护站负责人张宗华说。在吴城,候鸟小镇每年冬季迎来数十万候鸟“常客”,也吸引了国内外旅游、摄影、观鸟爱好者慕名而来。在湖口县长江鄱阳湖水生生物保护基地展馆,许多家长带着孩子前来参观游玩。“基地2023年1月试运行,到9月底,已接待研学学生6.5万人。”湖口县文广新旅局党组书记张腾介绍。

在推动高水平保护,将生态财富转化为经济财富的探索中,九江开启了一系列制度创新:探索建立全国首家“生态产品价值转化中心”,将生态资源和产品进行整合、估值和市场化运作;首创以公益信托形式委托基金会管理和监督使用环资案件涉生态修复资金;在全省率先开展用能权有偿使用和交易,通过市场化方式解决重点产业能耗指标缺口……

“进行排污权交易试点,我们也是摸着石头过河。”九江市生态环境局干部余波告诉记者,2023年2月,九江开始探索建立排污权政府储备和出让机制,随后被纳入省生态环境保护领域重点工作。说通俗点,就是建立排污权交易的“央行”,规范一级市场,引导带动二级市场,实现环境有价、使用有偿。”余波对这项改革的前景充满信心。

0.4个百分点的差距

九江的优势在工业。曾经,江西生产的第一根火柴、第一台电视机、第一艘轮船等均诞生于此,“九江制造”就是江西工业的代名词。

然而,发展的难点也在工业。2022年,九江市地区生产总值同比增长4.3%,低于江西省经济增速0.4个百分点。经济增长不及预期,工业是“拖后腿”的主要原因。

0.4个百分点差距促人警醒。九江的决策者清醒地看到,和省内城市比,九江与南昌、赣州的差距在拉大,上饶、宜春的追赶势头迅猛;与湖南岳阳、安徽芜湖等沿江同类城市比,九江的经济总量、城市体量、要素流量等还有不小差距。“面对前有标兵、后有追兵,更有重兵的压力和挑战,我们只有咬紧牙关,奋力拼搏,优化存量、做大总量、提升质量、把握变量,增强高质量发展的责任感和紧迫感,提升九江在全省的位势。”刘文华说。

向江图强,工业是先行,实体经济是基石。全面推进制造业发展,加快打造区域制造业中心,被列为九江市“三大攻坚行动”之首。

中国石化九江石化公司生产管控中心智能监测平台上,一项项指标在屏幕上跳动:各项排放物指标实时值远低于国家标准,原油加工进度符合计划安排……九江石化承担着江西市场70%以上的油品供应,纳税额连续7年过百亿元。公司党委副书记周荣介绍,九江石化是工信部首批智能制造试点示范企业、首批绿色工厂,正加快建设世界领先的绿色智能炼化一体化企业。2022年6月,89万吨/年芳烃联合装置打通全流程,一次开车成功,使我国成为世界上第三个掌握该项技术的国家。

告别“煤大黑粗”,壮大“油头化尾”。九江石化产业园内,总投资约380亿元的九江石化炼化一体化项目建设扎实推进。九江经开区管委会一级调研员刘宏告诉记者,产业园以九江石化为龙头,积极引入下游企业,全面建成后,将成为江西省千亿元级化工园区和中部地区一流绿色智能石油炼化基地。

塑造发展新动能新优势,创新是关键。作为江西省唯一的传统产业优化升级综合试点城市,九江全力推动传统产业追“新”、逐“绿”、攀“高”。一块玻璃“化光为电”。在普通玻璃上沉积一组以碲化镉为主的光电功能材料薄膜,只要有光就能发电。瑞昌中建材光电材料有限公司副总经理赵雷介绍,一片1.92平方米的碲化镉玻璃,年发电量可达300千瓦时左右。

一根纱线“编云织锦”。“我们把粗纱、细纱、络筒三道工序合而为一,实现从机械投料到机器人打包全自动化。”江西德鑫纺织有限公司副总经理李光锐说,以前5万锭的环锭纺车间要250人,现在7万锭的数字化、智能化涡流纺车间只需48人。

一件羽绒“破壳重生”。作为我国最早的羽绒服品牌,鸭鸭羽绒曾“一飞冲天”,也一度因激烈的市场竞争竞争“铩羽”。鸭鸭股份公司董事长助理李耀介绍,2020年鸭鸭股份重组后,打通上下游产业链,做强直播电商等线上渠道,适应市场需要加大对服装设计、面料研发、智能制造的技术攻关。如今的鸭鸭成为“新国潮”代表,2022年销售收入仅百亿元。

构建现代化产业体系,九江不仅有“善于错位发展”的脚踏实地,更有“敢于抢占先机”的雄心壮志。着眼于增强发展的潜力与后劲,九江大力培育新材料、新能源、电子信息、高端装备制造

九江图强



图为长江九江段岸线风光。

李学华摄

等新兴产业,力争到2025年传统产业和战略性新兴产业占比优化至5:5。

作为全球最大的锂电池电解液企业——广州天赐高新材料股份有限公司的全资子公司,九江天赐近年来实现爆发式增长,成为九江第三家营收过百亿元的企业。从上游锂矿中提取碳酸锂到氟化锂、六氟磷酸锂、电解液,以及回收锂电池提炼电解液,产业链闭环已经形成。“这两年碳酸锂价格涨涨跌跌,我们掌握了锂电池回收提炼技术,可以解决很大一部分的高纯碳酸锂产能,更好把握发展主动权。”公司行政总监胡文峰说。

新赛道上加速跑的还有电子信息产业。2023年8月17日,九江德福科技股份有限公司在深交所创业板“敲钟”上市,成为九江本地规模和市值最大的上市公司。公司研发中心总经理江洪介绍,德福自主研发的添加剂使极薄铜箔兼顾高抗拉强度和耐拉伸的特性,有效解决了生产过程中的断带、撕裂问题,电解铜箔出货量达全球第二。德福科技副总裁兼董秘吴丹妮说,“得益于自主创新和提前布局,2023年上半年公司实现净利润5556万元”。

2022年,以德福科技为代表的电子信息产业营业收入突破千亿元,使九江千亿产业集群增至6个。聚链成势,星火燎原。经过几十年的发展,江西蓝星星火有机硅有限公司成为亚洲最大、世界第三的有机硅生产企业。以星火有机硅为树干,硅油、硅橡胶、硅树脂、硅烷偶联剂等下游企业为枝叶,有机硅产业链在九江枝繁叶茂。永修星火工业园内,上下游及配套企业150余家、产品达1000多种,实现了资源变废为宝“吃干榨尽”。永修云山经济开发区党工委副书记戴彬举例说:星火有机硅的副产物一甲基三氯硅烷,是卡博特公司生产气相白炭黑的原料,该公司生产的氯化氢又返回星火公司,成为生产下游产品的原料。

尽管近年来经济下行压力大,但九江不少企业却逆势而上增资扩产,形成了引人注目的“二期现象”:九江经开区,生益科技建设年产3000万平方米覆铜板二期项目开工;湖口县,国能神华九江电厂二期2×1000兆瓦项目主体工程开工;德安县,德鑫纺织投资51亿元的二期项目已经启动。彭泽县委书记欧阳明华说,仅彭泽矾山工业园区内,就有9家企业投建二期项目。

“市场竞争暗流涌动,但也孕育着新的机会。”九江市工信局局长姜琦说,疫情加速了行业洗牌,龙头企业依托其核心竞争力,以及九江“大进大出”的成本优势、独特的资源禀赋和产业基础、优良的营商环境,敏锐捕捉到扩大规模的机遇,这是“二期现象”产生的动力,也昭示了九江制造业加快发展的巨大潜力。

1.81亿吨的分量

九江襟江带湖,自古以来便是交通枢纽和商贸要冲。走进修整一新的“九江茶市”,但见庐山云雾、修水宁红,各色茶品一应俱全;瑞昌剪纸、湖口草龙,几十项非遗技艺令人称奇。濂溪区委副书记王安定介绍,目前茶市已入驻“六大茶系”优质品牌70余个,中茶集团、赣茶集团、宁红集团等知名茶企150家,这里正以线上线下相结合的方式,努力再现昔日“中国三大茶市”之首的辉煌。

作为江西唯一通江达海的城市,港口是九江最核心的战略资源,也是最重要的发展平台。依港兴市,向江图强,九江积极融入长江经济带,加快打造区域性航运中心,建设港口型国家物流枢纽。

站在上港集团九江港城西一期码头,只见江上舟楫往来,岸上吊塔如林。40.5吨桥式集装箱起重机挥动巨臂,正在对“源海洋山”轮进行装载作业。为发挥江海联动优势,2007年九江引入上海国际港务(集团),统筹运营城西港区集装箱码头。

在九江152公里长江岸线上,瑞昌、城西、城东、湖口、彭泽5个港区自西向东,次第排开。近年来,城西港业务量快速增长,港口处理能力接近饱和,而彭泽港区还处于“吃不饱”的状态。2023年7月1日起,九江港城西集装箱码头与彭泽港区红光集装箱码头正式实现一体化运营。“两个码头的一体化运营,进一步提升了九江港集装箱吞吐能力和转运能力,扩大了港口辐射范围。”上港集团九江港务公司党委书记、总经理奚言冰说。

“城西港与红光港之间还开通了水上‘穿梭巴士’,目前每月开行40余班。集疏港运输的‘公改水’,可降低企业运输成本400元/标准箱。”彭泽县红光港管理服务中心副主任张月兵说。

航运的高质量发展,离不开高等级航道建设。目前,九江已完成长江中段6米水深航道整治,万吨级货轮可直达九江。江西省赣北航道事务中心党委书记、主任郭良斌介绍,辖区水域通航信息已实现全动态采集,构建了涵盖航标、船舶、航道地形、水文气象等要素的航道立体感知网。

在九江航运交易中心服务大厅,江西源远水运有限公司的冷先生正在航运保险窗口咨询业务。他告诉记者,这里办理业务不用多头跑,非常方便。据了解,九江航运交易中心2020年10月开通运营,目前已入驻政务主体4家、经营主体25家,可一站式办理港口经营许可、船舶登记等业务。2023年9月,武汉海事法院巡回法庭正式入驻。九江交发航运交易信息科技有限公司董事长郭峰说,成立这个中心,为的是聚集更多的航运要素,更好地为各类经营主体提供服务。

如今,互联互通、多式联运的现代化集疏运体系在九江日趋完善。铁路方面,昌九高铁动工建设,城西港铁路专用线于2023年8月初顺利运营,红光铁路专用线启动前期工作;公路方面,首条城市高架快速路建成通车,环庐山公路完成改造,瑞昌至武穴过江通道加快推进;航空方面,九江庐山机场开通九江至西安、深圳、北京、上海等航线,共青城通用机场基本建成。

交通搭台,物流唱戏。2023年5月10日,翔集909号集装箱轮船从九江城西集装箱码头驶向上海外高桥五期码头,“沪浔快航”首航成功。此前,九江港与上海港之间虽有“天天班”,但货主却经常因为合作的船公司没有当天班次而无法及时出货。为此,九江市港口航运管理局协调推动航运企业以联盟形式合作运营航线。上港集团九江服务中心经理田斌介绍,联盟企业可根据当天班次灵活换仓,实现了“船有天天班,货能天天走”。目前,集装箱从进九江港到装上海船最快仅需4天。

“沪浔快航”实现了赣货的“快出”,与宁波港的合作则实现了进口货物入赣的“快进”。

九江是江西唯一获得进境粮食指定监管场地资质的口岸,从这里进入江西的散装进口粮食,往往要先在沿海港口进行一次转驳。2023年9月,九江与宁波舟山共同探索舟山—九江江海直达物流新模式。“该模式下,散货船在舟山港直接减载至‘江海直达’万吨级轮船,航行至九江上岸改成集装箱运输,由铁路发运至内陆地区,可减少运输时间1周至2周,每艘次节约运输成本约7万元。”九江市港口航运管理局党组书记、局长曹俊良介绍。

通关便利与否,是影响货物进出口效率的关键环节。对此,新雪域冷链物流园总经理殷春芳感触颇深。2023年7月11日,两个装有54吨巴西牛肉的冷链集装箱运抵城西港,在九江口岸进境肉类指定监管场地完成查验,顺利通关。这批货物叠加采用了“离港确认”和“船边直提”的便利通关模式:货物在上海港未办理提货,未确定内河船名和航次的情况下,先行进行转关申报,运抵九江城西港码头后,直接运至新雪域冷链物流园内的肉类指定监管场地,完成场地查验工作。

采访期间,记者多次听人提起“1.81亿吨”。这个数字意味着九江港2022年货物吞吐量在沿江可以排到第7位,在全球港口中可以排到第40位。九江港已成为江西最大的矿建材料、煤炭、金属矿石、石油化工集散基地,“江海直达、服务全省、辐射周边”的优势初步显现。

据据“1.81亿吨”的分量,九江人对打造区域性航运中心、建设港口型国家物流枢纽的目标充满信心。九江市市长蒋文定表示,九江将大力推进“赣货浔进”“赣货浔出”,以建设物流枢纽为重点,不断优化港口布局与航运服务质量,增强九江港“大进大出”能力,提高“快进快出”效率,提升“优进优出”水平,让黄金水道发挥出“黄金效益”。

170万张门票的困惑

认识九江,许多人是从庐山开始的。认识庐山,又是从诗词开始的。陶渊明低吟“采菊东篱下,悠然见南山”,李白浅唱“九江秀色可揽结,吾将此地巢云松”,苏东坡感叹“不识庐山真面目,只缘身在此山中”……据统计,历代题咏庐山的人文墨客达3500余位,留下的诗词超1.6万首。

山水之间,古今交汇。庐山被誉为“人文圣山”,是国内首批世界遗产文化景观、世界地质公园、国家重点风景名胜区、国家5A级旅游景区。然而,作为被寄予厚望的九江文旅产业“龙头”,

庐山海拔800米以上核心景区的门票销量近年来一直在170万张左右徘徊,被黄山等远远甩在后头。

为什么“龙头”抬不起来?遮挡发展的“云雾”有哪些?九江的干部群众有着清醒的认识——

状态不佳。庐山智慧旅游发展服务中心主任戴健坦言,“皇帝的女儿不愁嫁”的想法,一度让庐山躺在功劳簿上,改革创新的精气神不足。

产品不丰。庐山市环山文旅营销部负责人干卫国说,庐山拥有丰富的文旅资源,但开发利用不够。景区目前仍以门票型观光游为主导。

配套不足。庐山市自身还没有火车站;庐山下的柴桑区与庐山景区之间高速公路仍需收取过路费,费用虽不高,但让游客道路路路都不畅快。

更深层次的原因还在于体制机制。历史上,庐山管理体制几经变化,长期多头管理,最多的时候“一山六治”。2016年,庐山实行撤县设市留局改革,即撤销星子县,设立县级庐山市,保留庐山风景名胜区管理局。但由于“市局分设”,一体化进程并不彻底。2020年,庐山进一步实行“市局合一”改革,一体化管理体制全面理顺。然而,体制改革好不容易迈开大步,却又撞上持续3年的疫情。

在经营机制上,庐山景区的经营主体仍以国有资本为主,习惯于计划经济下的运营模式,思想观念转变不够快,市场化进程有待提速,营销手段亟需丰富。

“庐山要发展,关键是体制机制要活起来。只靠政府这只手是不够的,还要用好市场的手,在文旅融合、优化服务、品牌营销等方面更大功夫。”庐山管理局局长、庐山市市长王斌表示,庐山正按照“市场化快速上山,行政化有序下山”的改革路径,接续推进国企改革、不动产确权、旅游上市等工作,加快实现“一体化、集团化、专业化、市场化”目标。

改革尚在磨合,成效已初步显现。2023年,庐山市景区累计接待游客1499.17万人次,比2019年同期增长35.82%;实现旅游总收入121.8亿元,比2019年同期增长29.15%。庐山市委常委、旅发委主任袁勇认为,各项指标的大幅增长,与体制机制改革发力是分不开的。

顺应游客呼声,庐山景区门票制度也在改革。2023年9月1日起,庐山景区实行“一票多次多日使用制”。游客只需购买庐山核心景区门票,就可以七天内在旅游核心景区及白鹿洞书院、三叠泉等环山十大景区。每年3月还被定为庐山景区“免费开放月”。

来自北京的游客罗霞特意来到“庐山恋”电影院,重温这部40余年常映不衰的经典影片。在庐山之行即将结束之际,她意犹未尽地向记者打听:庐山看过了,九江还有什么好玩的?

这位游客的问题,正是九江文旅不得不面对的尴尬——九江集名山、名湖、名江、名城于一体,不少游客却“知庐山不知九江,上庐山不落浔阳城”。

以文塑旅,以旅彰文,加快九江文旅产业发展,必须两手抓、两手都要硬:一方面要“做大庐山”,另一方面是要做“大庐山”。

所谓“做大庐山”,就要继续举全市之力做实唱响“庐山天下悠”品牌。按照“山上做明珠、山下串珍珠”的思路,推动景点环庐山布局、线路环庐山设计、产业环庐山延伸、功能环庐山配套。持续深化庐山管理体制机制改革,聚焦主责主业,进入一步理顺行政管理机构职能,做到职责清晰、边界厘清,做大做强庐山景区。

所谓做“大庐山”,就是把庐山发展放在九江全域旅游发展的层面谋划,以“大庐山”为龙头,带动“环庐山”,搞活“泛庐山”,形成景区旅游、城区旅游、乡村旅游“三箭齐发”的全域旅游格局,着力把九江打造成为全国一流、世界知名的休闲旅游目的地。

近年来,“庐山西海”的名头越来越响亮,成为南昌等城市居民周末休闲的首选地。西海不是海,而是水域面积达308平方公里的山岳湖泊型景区。虽然西海与庐山在地理上并不相连,但庐山西海的成功开发,已成为九江打造“庐山+”的典型范例。2020年庐山西海成功创建国家5A级旅游景区,并连续七年获评“全国优秀旅游精品景区”。

长江万古奔流,文脉千年不息。据不完全统计,现行中小学语文教材中,描写九江的课文就有21篇。随着长江国家文化公园(九江段)的建设,琵琶亭、锁江楼、浔阳楼“串珠成链”,石钟山、神雾山、落星墩隔水相峙,“诗意长江”之美悠然绽放。九江学院教授吴国富认为,九江的优势在文化,发展文旅产业要彰显特色,打造重点品牌,比如以白鹿洞书院为代表的书院文化等,与周边地区错位竞争。

九江市文广新旅局局长徐卿介绍,九江将深耕“山盟海誓”“信步江湖”“诗书浔阳”3条精品旅游线路,进一步丰富“吃、住、行、游、购、娱”,形成全域能游、多业可游、畅享乐游的文旅大格局。

3座长江大桥的跨越

江至浔阳九派分。九江水多,桥也多。而其中最引人注目是3座跨越长江的大桥,因为它们在这座城市加快对外开放、推进区域协调发展的坐标与见证。

30年前,公铁两用的九江长江大桥建成通车,九江市浔阳区与湖北省黄冈市黄梅县隔江“牵手”,京九大动脉从此打通。

10年前,九江长江二桥全线通车,进一步缓解了赣鄂两省跨江交通瓶颈制约,标志着九江更加深入地融入长江经济带,区域协调发展进入新时代。

2021年12月,编鱼洲长江大桥建成通车。这座国内“时速最快”的高铁桥,是北京—合肥—安庆—南昌—深圳南北快速客运通道的重要节点工程。随着安九高铁的开通,九江迎来高铁时代,开放发展驶入了快车道。

每天清晨5点,湖北省黄梅县小池镇杨埠村菜农吴松菊挑着装得满满的菜筐,搭乘全国首条跨省公交17路车,经九江长江大桥,直达九江市中心最大的农副产品批发市场京九市场。“最早的两班车,是菜农的‘定制专车’,只按人头收取车票3元,不额外收取货车票。”吴松菊说。九江的菜市场上,来自小池镇的蔬菜供应量超过六成。

“一个九江城,半城黄梅人”。历来都是沿江商业中心、工业重镇的九江,是吸引对岸居民前来安居乐业的“强磁场”。

“过去,多是黄梅人到九江‘淘金’。”湖北省黄梅县委常委、小池滨江新区党工委书记、小池镇党委书记黄治治说,随着九江长江二桥建成通车,公共服务业一体化加快推进,两地要素流动、经济交流更加密切,来黄梅投资的九江人不在少数。“2023年以来,九江政府部门已经过来考察了六七个批次。我们也在加快协调推进与九江的国土空间、交通、产业、文化旅游等发展规划的衔接。”

近年来,九江与黄冈在加强跨江合作方面动作频频。2021年9月,《九江市、黄石市、鄂州市、黄冈市人民政府关于深化跨江合作推进区域融合发展的框架协议》正式签订;2022年5月,九江与黄冈共同印发了《2022年黄冈九江跨江合作一体协同发展工作要点》。为更好实现与九江的产业协作,小池滨江新区被湖北升级为省级新区,并专门规划了一块10平方公里的“飞地创业园”——江北工业园,重点发展与九江产业耦合度高的新材料、新能源及装备制造、现代仓储物流等产业。小池港区滨江综合码头则瞄准散货运输,与九江国际集装箱运输形成互补。

以推进营商环境优化升级为抓手,九江持续推动高频政务服务事项“跨省通办”。目前已经推出涉及企业经营、医保、社保、公积金、不动产、公安户籍等方面140余项业务,并优化“跨江协作”事项异地代收代办、多地联办服务。

北向融入长江经济带发展战略,南向融入大南昌都市圈。“在推进跨省合作的同时,深化昌九一体化发展,是九江未来最大潜力所在,也是融入和服务新发展格局、促进区域协调发展的必然要求。”刘文华说。

永修县县长朱超在外招商引资时,经常把永修比喻为“南昌北二环”。昌九快速通道贯穿全境,全省首条跨区域城市公交线路开通运营,南昌轨道交通已经规划至永修城市中心,“很多南昌市民早已将永修当成‘后花园’”。朱超说。

2016年成立的国家级新区赣江新区,是昌九加速融合的“助推器”。465平方公里的规划面积里,包括了南昌新建区、南昌经济技术开发区、南昌临空经济区和九江共青城市、永修县的部分区域,成为两市产业交融的“支点”。

借助毗邻永修“中国有机硅产业示范基地”的优势,赣江新区布局了一大批下游终端项目,联动南昌、景德镇、宜春等地有机硅产业链式发展;南昌的电子信息产业也在赣江新区“安营扎寨”,联动九江、吉安、赣州等地,催生出万亿级昌九(江西)电子信息产业带。

江西省十五届四次全会提出,优化全省生产力布局,加快构建以省会为引领的区域发展新格局。此后不久,南昌、九江两市就深化昌九一体化发展战略达成9项合作协议,重点围绕优势产业集群打造,现代服务业协同发展、交通互联互通、科技协同创新、文化旅游联动等持续开展,在更高层次、更广领域开展务实合作。

“北跨、南融”步履坚定,“东拓、西连”也呈现新的气象,越来越多的产业共同体涌现:九江与湖南岳阳,安徽铜陵、芜湖以及江苏镇江签署协议,共同打造“长江经济带文旅旗舰”;以九江瑞昌、彭泽、湖口为重点,联合安徽安庆、池州等市,大力发展绿色建材、化工新材料、金属性材料产业链,共同打造全国新材料产业创新发展高地;江西省冷链物流骨干网赣湘鄂(修水)集配中心项目落户修水,将建成赣北规模最大、辐射湘鄂的智慧冷链物流园。

2023年10月,习近平总书记江西考察时指出,要深化对内对外开放,以开放促发展,打造内陆地区改革开放高地,主动服务和融入新发展格局。九江的干部群众对此深有感触。他们认为,“沿江临港、通江达海”的区位优势使九江一直处在江西的开放前沿,也是九江有别于省内其他地市的核心理念。进一步推动长江经济带高质量发展,九江迎来了千载难逢的历史机遇,站上了新的发展起点。

刘文华满怀信心地表示,九江一定牢记总书记的嘱托,聚焦“走在前、勇争先、善作为”的目标要求,解放思想、开拓中心,扬长补短、固本兴新,加快打造“三个区域中心”,建设“一个美好家园”,高标准建设长江经济带重要节点城市,奋力谱写中国式现代化九江篇章。

大江奔流,奋楫者先。九江图强,有志者成。(调研组成员:张曙红 赖永峰 熊丽 张虎 董碧娟 刘兴 辛自强)

本版编辑 王薇薇