

评论员观察

为经济增长提供强劲动力

——聚焦互联互通 共建一带一路②

李洪兴

距离海洋路途遥远的哈萨克斯坦努尔肯特,为何成了“全球贸易的新前沿”?巴基斯坦瓜达尔港为何能成新的投资热土?一个重要原因就在于,“一带一路”建设顺应了经济全球化的历史潮流,顺应了全球治理体系变革的时代要求,为经济增长铺设出连接各国各地的合作桥梁。

习近平主席在第二届“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上强调:“商品、资金、技术、人员流通,可以为经济增长提供强劲动力和广阔空间。”在共建“一带一路”的过程中,贸易畅通是重要内容,资金流通是重要支撑,民心相通是重要保障。互联互通的目的,正是要使经济血脉更加通畅,从而提升发展潜力。

“一带一路”建设顺应了经济全球化的历史潮流,顺应了全球治理体系变革的时代要求,为经济增长铺设出连接各国各地的合作桥梁。

海,你要还是不要,都在那儿,是回避不了的。想人为切断各国经济的资金流、技术流、产品流、产业流、人员流,让世界的大海退回到一个个孤立的小湖泊、小河流,是不可能的,也是不符合历史潮流的。”共建“一带一路”着力实现贸易大繁荣、投资大便利、人员大流动、技术大发展,不仅为中国开放发展打开了新天地,更为世界各国提供了新机遇,把沿线国家的前途和命运紧紧联系在一起。

“一带一路”是一条开放之路。打造开放型合作平台,维护和发展开放型世界经济,共同创造有利于开放发展的环境,才能促进生产要素有序流动、资源高效配置、市场深度融合。更广领域扩大外资市场准入、更大力度加强知识产权保护国际合作、更大规模增加商品和服务进口……习近平主席在第二届“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上宣示的一系列改革开放重大举措,充分彰显出中国扩大开放的坚定决心。在共建“一带一路”过程中,中国愿为世界各国带来共同发展新机遇,与各国积极发展符合自身国情的开放型经济。以开放谋共赢、以融合促繁荣,我们就能为推动实现互联互通作出新的更大贡献。

“万海不辞细流,故能就其深。”以世界视野观之,经济全球化是历史大势。正如习近平主席所指出的,“世界经济的大

大贡献。

共建“一带一路”倡议源自中国,属于世界。在贸易保护主义和“逆全球化”思潮抬头的背景下,共建“一带一路”以脚踏实地的努力,推动各国的资金、技术、产品、人员流动畅通起来,汇聚了新智慧,拓展了新实践。通过搭建开放性合作平台,积极推进跨国、跨区域的互联互通;通过构建自贸区网络,倡导更具包容性的国际贸易,推动贸易自由化和便利化;通过鼓励有能力、有意愿的经济体开展第三方市场合作,促成优势资源和开发能力的聚合……近6年来,共建“一带一路”成为改善全球经济治理体系、促进全球共同发展繁荣的重要引擎。有经济学家感慨,“一带一路”是经济全球化时代包含创新思想的世纪大工程”。

万物得其本者生,百事得其道者成。回望历史,在古丝绸之路这条大动脉上,资金、技术、人员等生产要素自由流动,商品、资源、成果等实现共享,创造了地区大发展大繁荣。深化商品、资金、技术、人员流通,扩大各国利益交汇点、开拓发展新空间,“一带一路”所承载的共同繁荣愿景必将实现。

人民时评

城乡融合发展具有鲜明的中国特色,不仅要避免走“城市兴、乡村衰”的老路,更要走出一条城市和农村携手并进、互利共赢的新路

城乡发展不是此消彼长的零和博弈,而是融合发展、共享成果的共生过程

走好城乡融合发展之路

吕德文

“促进城乡要素自由流动、平等交换和公共资源合理配置”“加快形成工农互促、城乡互补、全面融合、共同繁荣的新型工农城乡关系”。近日,中央发布关于建立健全城乡融合发展体制机制和政策体系的意见,为新时代的城乡融合发展描绘了路线图、确立了时间表。

建立健全城乡融合发展体制机制和政策体系,是党的十九大作出的重大决策部署。近年来,我国在统筹城乡发展、推进新型城镇化方面取得了显著进展。同时也要看到,城乡要素流动不顺畅、公共资源配置不合理等问题依然突出,影响城乡融合发展的体制机制障碍尚未根本消除。《意见》的出台,就是要解决现实中的问题,重塑新型城乡关系,走城乡融合发展之路,促进乡村振兴和农业农村现代化。可以说,城乡融合发展具有鲜明的中国特色,不仅要避免走“城市兴、乡村衰”的老路,更要走出一条城市和农村携手并进、互利共赢的新路。

《意见》具有很强的指导性,既着眼于现实,也图之长远;既有战略部署,也有具体路径。《意见》提出3个时间节点:到2022年,城乡融合发展体制机制初步建立;到2035年,城乡融合发展体制机制更加完善;到本世纪中叶,城乡融合发展体制机制成熟定型。为此,《意见》也提出了一系列具体的改革举措:改革的要求,是坚持农业农村优先发展;改革的抓手,是协调推进乡村振兴战略和新型城镇化战略;改革的目标,是缩小城乡发展差距和居民生活水平差距;改革的重点,是完善产权制度和要素市场化配置。可以说,当前和今后一段时间是城乡融合发展的政策窗口期,大有可为也必将大有作为。

“均衡配置”“一体化发展”“普惠共享”……从《意见》中的这些关键词,可以看出城市与农村的联系日益紧密。一方面,在推进城乡融合发展过程中,坚持城乡一盘棋的整体谋划思路。无论是公共服务普惠共享、基础设施建设一体化,还是乡村经济多元化和农民增收机制,本质上都是以工促农、以城带乡、缩小城乡差距。另一方面,在推进城乡融合发展上,守住底线至关重要。具体说来,始终坚持土地所有制性质不改变、耕地红线不突破、农民利益不受损、守住生态保护红线,守住乡村文化根脉,就是要高度重视防范各类风险,用城乡融合发展为整个国家的经济发展提供稳定器作用。城乡发展不是此消彼长的零和博弈,而是融合发展、共享成果的共生过程。

“均衡配置”“一体化发展”“普惠共享”……从《意见》中的这些关键词,可以看出城市与农村的联系日益紧密。一方面,在推进城乡融合发展过程中,坚持城乡一盘棋的整体谋划思路。无论是公共服务普惠共享、基础设施建设一体化,还是乡村经济多元化和农民增收机制,本质上都是以工促农、以城带乡、缩小城乡差距。另一方面,在推进城乡融合发展上,守住底线至关重要。具体说来,始终坚持土地所有制性质不改变、耕地红线不突破、农民利益不受损、守住生态保护红线,守住乡村文化根脉,就是要高度重视防范各类风险,用城乡融合发展为整个国家的经济发展提供稳定器作用。城乡发展不是此消彼长的零和博弈,而是融合发展、共享成果的共生过程。

制定出一个好文件之后,关键在于落实。《意见》对落实机制也作出了创新安排,提出“把试点作为重要改革方法”,选择有一定基础的市县两级设立国家城乡融合发展试验区。有明确战略蓝图,有具体改革路径,有高效落实机制,相信城乡融合发展体制机制和政策体系一定会不断健全完善,为城乡融合发展保驾护航。

(作者为武汉大学社会学系研究员)

新知

品读筷子背后的文化意蕴

白龙

【现象】今天,世界上每5个人中,就有一个人用筷子进餐。筷子不仅是一种取食工具,也蕴含着深厚的文化内涵。最近出版的《筷子:饮食与文化》一书,历史学者王晴佳聚焦“筷子文化圈”,让筷子成为历史研究的主题。该书通过将饮食文化置于中国、韩国、日本等国的东亚文化传统之中进行考察,发掘了筷子在文化传统的形成中所扮演的重要角色,读来引人入胜。

【点评】对中国人来说,筷子属于寻常日用之物,但对历史学者来说,可以从一根筷子中窥见一段历史。

“垂垂水线白封青,一箸能生两眼明。”中国传统文化不仅是诗词书画,也在一点一滴、一杯一箸间。有学者根据饮食习惯,将世界文化一分为三,即筷子文化圈、手指取食圈、刀叉取食圈,分别对应不同的文明地域。《筷子》一书致力研究的,正是筷子文化对应的儒家文化圈,也因此超越了器物层面。

研究者普遍认为,筷子起源于中国。安阳殷墟曾出土6支青铜箸头,可以接柄使用;商朝晚期和周朝的遗址中也出土了象牙和青铜制成的箸,均是明证。

中华文化的悠久历史,筷子深度参与其中。据《三国志》记载,当曹操说“今天下英雄,唯使君与操耳”时,刘备震惊之下,“失匕箸”。而筷子背后的饮食文化,也在历史长河中不断丰富,发展出了一套完备的礼仪规则,约束人们用餐、用筷时要干净利落、举止优雅。比如,宋代朱熹的《童蒙须知》便规定,“凡饮食,举匙必置箸,举箸必置匙,食已,则置匙箸于案。”在亚洲很多国家,筷子也被作为送给新婚夫妇的礼物,寓意成双成对。

时代演进到今天,筷子依然是中国人必备的厨房用具,并且作为中华文化的象征之一,出现在世界各地的餐桌上。历史上的丝绸之路,也是饮食文化之路;筷子不仅是器物,也是不同社会、风俗、族群的联结。今天,共建“一带一路”,让不少外国友人把一头圆、一头方,象征“天圆地方”的筷子装进了行李箱。在一些国家,人们学习中餐礼仪、练习使用筷子,品味中华美食及其背后的深厚文化。一根根小小的筷子,成为民心相通的重要途径,架设起不同文明互学互鉴的桥梁。

欢迎赐稿

各位读者,本版“新论”“大家谈”“中国道路中国梦”“来论”“干部谈读书”等栏目长期征稿,欢迎赐稿,请勿一稿多投。
来稿请寄:rmrblpl@163.com

本版责编:李浩燃 李斌 张凡

新论

让普惠金融更好发挥作用

胡滨

普惠金融,是一个能有效地、全方位地为人民群众,尤其是贫困、低收入人口提供服务的金融体系。如何充分发挥其作用,是人们普遍关心的话题。

我国对普惠金融高度重视,出台了一系列支持政策。从十八届三中全会提出发展普惠金融,“鼓励金融创新,丰富金融市场层次和产品”,到印发《推进普惠金融发展规划(2016—2020年)》,再到推出《大中型商业银行设立普惠金融事业部实施方案》,一系列政策法规为普惠金融发展提供了良好外部环境、健全了相关金融基础设施,也完善了金融监管体系框架。随着普惠金融的发展,如何进一步降低普惠金融服务成本,合理引导低成本资金参与普惠金融服务,关于普惠金融的可持续发展。

目前,普惠金融政策主要是差别化准备金、定向降准及信贷政策等,集中于传统银行并取得了一定效果。但从利率看,传统大型金融机构的普惠金融产品利率较低,如2018年四季度,银行业新发放小微企业贷款平均利率为7%左右,而四大行小微企业贷款平均利率低至4.5%左右。站在内部成本与收益的角度,金融机构自主市场化发展普惠金融的动力不足。因此,发展普惠金融,需要提高商业性金融机构的主观能动性,保证其获得合理适度利润的同时,实现商业发展的可持续,让普惠金融不只是“政策性金融”,更是“发展型金融”。

此外,数字普惠金融快速发展,为金融服务提供了巨大空间。然而,数字普惠金融如何进一步降低服务成本,仍是一项现

实课题。去年,我在地方挂职时负责金融工作,把一个“独角兽”金融服务企业引过去。合作初衷是希望利用数字普惠金融助力地方发展,解决“三农”和小微企业融资难融资贵的问题。后来调研评估发现,效果不理想,原因是它可以解决支付清算变现问题,普惠金融客户覆盖广而问题和金融服务可得性及速度问题,却解决不了小微企业和个人的融资成本问题。同时,金融服务企业自身的融资成本也高,存在动力不足问题。

金融要把为实体经济服务作为出发点和落脚点,全面提升服务水平。习近平总书记在全国金融工作会议上指出,要建设普惠金融体系,加强对小微企业、“三农”和偏远地区的金融服务。真正发挥好普惠金融的作用,就要切实深入推进改革,如推出鼓励商业性金融机构从事普惠金融业务的相关政策、促进低成本资金主动流入普惠金融领域、让政策性金融机构深入到偏远地区和落后地区,等等。只有着力解决金融服务成本问题、金融机构动力问题,才能更好地缓解普惠金融为小微企业和“三农”提供服务的融资难融资贵问题。

金融是实体经济的血脉,应更好服务经济社会发展。因此,把更多金融资源配置到经济社会发展的重点领域和薄弱环节,更好满足人民群众和实体经济多样化的金融需求,才能回归金融服务的本源,这也正是发展普惠金融的本意。

(作者为中国社会科学院金融研究所副所长、研究员)



可直接线上结算医疗费,或在购药时扫码支付;加入生物特征识别技术,实现参保人线上资格认证;在网上就能查询参保、就业信息……相关部门表示,今年将在所有地市签发全国统一标准的电子社保卡,未来2至3年实现广泛应用,从而形成社保卡线上线下相结合的综合应用模式。

这正是:如今一卡在手,服务线上全有。应用日益广泛,方便快捷无忧。
勾 犇图 羽 生文

一线视角·壮丽70年 奋斗新时代③

西藏民主改革60年来,公路、铁路、民航等交通基础设施建设多点突破,日新月异

高原天路通向美好未来

袁泉

前不久,米拉山隧道正式双向通车,使西藏拉萨到林芝的行车距离缩短至409.2公里,行车时间由原来的8小时缩短为4小时。交通基础设施的改善,让人们增强了获得感。

“以往两地景点参观和往返,至少安排两天的行程,因为一半时间都在路上。现在时间省了,路况好了,游客和司机都得实惠。”贡多是记者熟识的一位藏族朋友,多年来一直经营旅游包车的生意,每个月都要往返几趟拉萨和林芝。米拉山隧道通车,给他带来更多生意。

“米拉山隧道是截至目前已建成世界上海拔最高的特长公路隧道。”中铁二局米拉山隧道项目经理樊彬说,4年零4个月,共有2000余名人员参与了隧道建设,他们克服了高寒、缺氧、昼夜温差大、施工和生

活物资匮乏等困难,用坚守和奉献,铺就通往梦想之路。

修筑高原天路有多难?记者曾3次赴米拉山隧道施工现场采访,茫茫的雪山道路崎岖,幽深的洞隧只能步行进入。这里地质条件复杂,冬季最低温度达零下30摄氏度,而且隧道内每天的涌水量能达到几万立方米。山上本就极度缺氧,在隧道里采访不到两小时,记者就感到头晕目眩、浑身乏力,而掘进一线的施工人员几乎人人嘴唇青紫。

问起参建人员,几乎每个人都会告诉你,支持他们在极端恶劣条件下坚守的精神支柱,就是“两路”精神。60多年前,西藏、青藏公路通车,这是在国家尚未摆脱“一穷二白”面貌的情况下,11万筑路军民用锹、镐掘出的路,用生命和意志闯出的路,

创造了世界公路史上的奇迹。总长4360公里的川藏、青藏公路上,有3000多名英烈捐躯高原。2014年8月6日,习近平总书记就川藏、青藏公路建成通车60周年作出重要批示,提出一不怕苦、二不怕死,顽强拼搏、甘当路石,军民一家、民族团结的“两路”精神,并要求“新形势下,要继续弘扬‘两路’精神,养好两路,保障畅通,使川藏、青藏公路始终成为民族团结之路、西藏文明进步之路、西藏各族同胞共同富裕之路”。

从“世界屋脊”“生命禁区”,变为天高路阔、大美西藏,创造人间奇迹的,正是千百万平凡而伟大的建设者和筑梦人。西藏民主改革60年来,公路、铁路、民航等交通基础设施建设多点突破,日新月异。2006年,青藏铁路通车,终结了西藏不通铁路的历史;2010年12月15日,嘎隆拉隧道贯

通,结束了墨脱县作为全国唯一不通公路县的历史;2011年7月17日,西藏历史上第一条高速公路——拉萨至贡嘎机场高速公路建成通车;2014年8月16日,拉日铁路通车……

如今,拉贡、拉林等多条高等级公路相继建成,青藏铁路、拉日铁路成为带动沿线群众致富的“金路”,西藏目前正在运营的拉萨贡嘎、昌都邦达等5个机场均属高原机场,占世界高原机场总数的12%。

没有比人更高的山,没有比脚更长的路。攻克一个又一个技术难关,打通一个又一个隧道,架起一座又一座桥梁,靠的是一代又一代建设者们的艰辛付出。攻坚克难、接续奋斗,就能携手创造西藏更加美好的明天。

(作者为本报西藏分社记者)