

# 区域协调 拓宽发展新空间

方兰代表：

## 加强黄河流域与 长江经济带协同发展

■中国城市报记者 胡安华

依托中国最长的两条河流，推动长江经济带发展、黄河流域生态保护和高质量发展先后上升为重大国家战略。保护好、利用好、发展好“一江一河”，事关中华民族的伟大复兴和永续发展，坚持走生态优先、绿色发展之路，也已成为两大战略的共性原则和基本遵循。

长江经济带与黄河流域在空间上均横跨中国东、中、西三大区域，但两大流域内部经济高质量发展水平都体现为下游优于中游、中游优于上游的特征。在全国人大代表、陕西师范大学西北历史环境与经济社会发展研究院副院长方兰看来，迫切需要外生政策冲击打破这种不协调形态，重塑区域协同发展的新格局。

方兰建议，推动两大流域在差异化发展战略中的辐射带动协同。以城市群和中心城市为支撑，集聚两流域人口、资本、技术等要素，培育新增长点；在具备条件的城市打造高端制造业腹地，承接超大城市部分功能，形成主业清晰、绿色和谐、功能互补、各具优势、协调发展的良好局面；在基础设施、交

通通勤、基本公共服务、文化旅游产业等方面深入推进两流域的协同发展；激发路径协同、产业分工、协同创新、资源配置等举措。打造流域产业协同平台、交通一体化平台、可持续发展的生态平台，发挥“1+1>2”的效应。

推动流域内上中下游间的协同发展。需要充分考虑沿江、沿河流域内不同省份的自然禀赋差异，既要注重区域内部的融合发展，又要注重区域之间的交流合作，促进投资、人才、技术、能源等要素在不同省份间的快速流动，推动形成高质量发展的流域经济布局，因地制宜，分区定策；还要着力推动要素资源沿江沿河跨区域自由流动、互通共享和高效整合，建立多层次的区域内外合作治理体系，包括流域内外、城市群、省际边界一体化和地级市间的战略合作联盟，推动各地区之间创新合作和协同发展。

建设大江大河文化交流合作机制。在文化共同体理论视域下，推进长江黄河文化交流合作，是打造中华文化共同体的重要体现。要从思想理念上树立区域文化共同体的共识，明确文化在推动长江、黄河城市群一体化发展过程中不可或缺的灵魂纽带作用。

施文美代表：

## 推进长三角中小城市 一体化协作发展

■中国城市报记者 胡安华

今年是长三角一体化上升为国家战略5周年。沪苏浙皖三省一市以占全国1/26面积的土地、约1/6的人口，创造出了全国1/4的经济总量，拥有中国最庞大的城市群。

通过这些年的探索与实践，长三角一体化的内涵与外延日益丰富。一体化实践已从最初有形的基础性领域，如打通断头路、环境群防群治，向着无形的更高层次、更核心领域延展。

“对标长三角一体化发展要求，长三角地区中小城市与上海大都市圈、杭州都市圈、南京都市圈联动合作还存在一定不足，存在突破毗邻区域的行政壁垒难度较大、协同发展难度较大、战略规划衔接性不强的问题。”全国人大代表，浙江湖州太平微特电机有限公司研发中心主任施文美表示。

在施文美看来，中小城市融入长三角一体化面临的关键难题，是行政体制阻碍市场机制作用的有效发挥，亟需相关部门在战略层面加以审视，

深化体制改革，以行政手段进一步加速长三角一体化发展进程。

对此，施文美建议，要突破行政壁垒，推广实施一体化协作新机制，加大长三角一体化示范区112项改革成果的复制推广工作，以示范区毗邻区域为试点。

合理优化都市圈各城市分工，差异化增强中小城市功能。如浙江省湖州市南浔区位于长三角区域的关键节点，具有良好的农业基础，健康休闲、智能制造等产业也较为发达，建议周边大城市加强与南浔区的产业链协作，实现互补共赢。

支持长三角区域性中小城市建设。她建议摒弃长期以来形成的以行政区划为界限的封闭发展模式，充分发挥“城尾乡头”的衔接作用，放大龙头城市的引领辐射作用，支持在长三角区域选择一批有地域条件、历史文化渊源、经济联系的中小城市开展区域一体化试点，推动江浙沪两省一市边际区域的跨省际合作，加强高铁、城际、高速等交通网络建设，形成适应新常态的发展格局，打造一批区域一体化发展的中小城市标杆。

钟章队委员：

## 加快我国轨道交通现代化建设

■中国城市报记者 王 楠

交通运输是国民经济中基础性、先导性、战略性新兴产业，交通现代化是国家现代化的重要篇章，是我国全面建成社会主义现代化国家的战略支撑。

全国政协委员、北京交通大学轨道交通控制与安全国家重点实验室通信方向首席教授钟章队表示，我国轨道交通基础扎实，高速铁路已经成为亮丽名片，重载铁路在国民经济中发挥着重要保障作用，城市轨道交通运营里程世界遥遥领先，市域铁路、城际铁路快速发展，服务城市群、都市圈建设。

“但是也要看到，我国还存在着不同模式轨道交通网络互联互通困难，有些城市高铁车站间换乘、转乘效率低、缺乏轨道交通新基建和数字铁路的顶层设计等问题。”钟章队建议，针对都市圈、超特大城市多高铁车站、多机场间高效换乘需要，建设地下环形快速联络线。在北京、上海等城市探索发展郊区市域铁路环线，充分利用郊区高铁站，形成与高速铁路、城际铁路、高速公路的有效衔接，满足大型远郊住宅区、卫星城、商圈等生活、通勤的客流需求。同时，还应积极探索市域铁路网络的独

立经营模式，减轻城市财政负担。

钟章队还建议国家有关部门应加快出台5G频率应用政策，构建统一制式、互联互通的轨道交通专用5G移动通信网络，为干线铁路、城际铁路、市域铁路、城市轨道交通的“四网融合”奠定基础，破除条块和部门信息壁垒，形成车地大容量低时延信息传输通道。

钟章队认为，未来，应该进一步加强轨道交通的顶层分类设计，以高质量供给满足全国不同的需求。他建议有关部门做好轨道交通新基建、数字铁路、数字平台的顶层设计，大力发展5G/5G-R、物联网、人工智能、云计算、大数据、新能源技术，推进新技术、新产品、新标准的制定与应用，促进电务、工务、供电等传统基础设施的转型升级，构建感知、信息与能源融合的新型数字基础设施，实现铁路再提质。

近年来，高速铁路、城际铁路的快速发展，推动了市市通、县县通高铁越来越普及。钟章队认为，基于既有编组站、货运车站的铁路运输网络亟须重构，应直接对接物流中心、汽车运输、园区产业，加快公转铁战略实施。同时，发展高铁、市域铁路快递物流新模式，积极推进港铁、水铁、公铁等多式联运。

吕建中代表：

## 共建文化数字丝绸之路

■中国城市报记者 邢 灿

随着数字经济和数字技术高速发展，数字丝绸之路赋予“一带一路”崭新内涵，成为“一带一路”高质量发展的重要引擎。全国人大代表、大唐西市集团董事局主席吕建中认为，文化艺术品是国际文化贸易和文化交流的重要载体。共建数字丝绸之路，文化领域特别是文化艺术品的流通是重要突破口。

“在全球数字经济蓬勃发展的当下，建设线上线下相结合的文化数字丝绸之路，不仅可以为艺术品、数字艺术品、数实结合艺术品等搭建交易流通的大平台，还可以为国际多元文化交流融合搭建新平台，促进‘一带一路’人文交流和经贸合作，助推构建人类命运共同体。”吕建中说。

在吕建中看来，共建文化数字丝绸之路，既需要发挥好文化企业、平台企业的带动作用，也需要政府相关部门出台政策给予支持，既需要充分发挥市场作用，还需要协调带动丝绸之路沿线各国工商界广泛参与。

吕建中建议，相关部门在法律法规制定、政策规划引领、市场监管

等方面综合施策，推动国家区块链创新应用（“区块链+版权”）试点单位，特别是已经通过“区块链基础服务设施”备案和具有国际一流技术研发实力的机构，依托先进技术和基础设施，联合创建多国链、多品种、多语种、多币种的文化数字丝绸之路。

同时，要加强政策沟通，进一步完善文化数字丝绸之路的制度基础。“目前，不同国家和地区数字经济发展的基础和现状不同，对数字经济的监管要求也存在较大差异。为实现线上线下艺术品国际交易的统一，相关部委和国际组织应积极推动国家层面出台相关扶持政策，国际层面建立相关议事规则。”吕建中说。

吕建中还建议，在严监管的前提下开展先行先试，探索央地协同的监管沙盒，助推国际文化艺术品跨境交易。国家外汇管理局和中国证券监督管理委员会在风险可控的前提下，在一定额度范围内授权相关交易平台对国际文化艺术品开展跨境交易试点，与国际经贸规则接轨，促进文化艺术品国际国内大循环。