

## 2017 年半月谈 (第 14 期) (精选)

### 半月评论: 军人荣誉, 在强军梦中铸就

(本期半月评论是迎接八一建军节的作品, 关注的军队问题, 对申论备考价值不大, 此处只提供标题, 正文未予选入)

### “双绿”时代渐行渐近——绿色发展五年间

今年 5 月 26 日, 习近平总书记在中共中央政治局第四十一次集体学习时强调, 推动形成绿色发展方式和生活方式, 为人民群众创造良好生产生活环境。

党的十八大以来, 以绿色发展理念为指引, 我国与环境保护相关的法律法规框架体系不断完善, 发展循环经济越来越成为产业园区及企业的共识和行动; 生态文明、环保观念深入人心, 绿色生活方式日益成为民众的自觉选择。绿色发展和绿色生活的“双绿”时代正逐渐从理想走入现实。

#### 铸牢制度藩篱, 深化绿色理念

像保护眼睛一样保护生态环境, 像对待生命一样对待生态环境。党的十八大以来, 我国加快生产方式转变, 坚决摒弃损害甚至破坏生态环境的发展模式, 坚决摒弃以牺牲生态环境换取一时一地经济增长的做法, 让良好生态环境成为人民生活的增长点、成为经济社会持续健康发展的支撑点, 将绿色发展提升至全新的高度。

只有实行最严格的制度、最严密的法治, 才能为生态文明建设提供可靠保障。为了使绿色发展理念入心, 铸牢制度藩篱不可或缺。出台“史上最严”环保法、开展环保督察、推出生态保护补偿机制、设立生态文明试验区、推广河长制……5 年来, 党中央把制度建设作为推进生态文明建设的重中之重, 着力破解制约生态文明建设的体制机制障碍, 一项项改革措施密集出台。

2015 年 1 月 1 日起施行的新环保法备受瞩目, 被冠以“史上最严”的称号。对污染企业按日连续计罚, 罚款将上不封顶; 针对未批先建又拒不改正、通过暗管排污逃避监管等违法企业责任人, 予以治安拘留处罚; 构成犯罪的, 依法追究刑事责任。这极大地震慑了违法行为人。

作为新一轮生态文明体制改革“1+6”系列文件之一, 《生态环境损害赔偿制度改革试点方案》规定, 试点省级政府可对违反法律法规, 造成生态环境损害的单位或个人, 提起生态环境损害赔偿。“环境有价、损害担责, 主动磋商、司法保障, 信息共享、公众监督”的生态环境损害赔偿工作体系在试点地区正在抓紧构建。

今年 4 月起, 环保部从全国抽调 5600 名环境执法人员, 对京津冀及周边传输通道“2+26”城市开展为期一年的大气污染防治强化督察。环保部通报显示, 强化督察 3 个月来, 接受检查的 3 万余家企业中, 有 2 万多家被查出存在环境问题。

环保督察“动真格”, 使环保压力得到有效传导。2015 年 7 月, 中央深改组第十四次会议审议通过了《环境保护督察方案(试行)》, 明确建立环保督察机制, 提出环境保护“党政同责”。目前, 中央环保督察已经完成对 23 个省(区、市)的督察, 问责超过 8000 人。

2016 年 12 月, 《关于全面推行河长制的意见》正式印发各地, 拉开河长治河的序幕。

厦门早在 2014 年就试行河长制, 全市 9 条主要溪流被纳入河长的视野中。随着今年河长制在全国铺开, 厦门将更多河流纳入“大名单”, 编制“一河一策”, 有针对性地全面综合整治。

建立最严密的环境执法体制, 让环境法律的“牙齿”更为锋利。据统计, 2016 年全国实施查封扣押案件 9622 件, 移送行政拘留案件 3968 起, 移送涉嫌环境污染犯罪案件 1963 件。随着《大气污染防治法》《水污染防治法》《土壤污染防治法》等制定、修订工作稳步推进, 我国生态环境法治大网越织越密。

### 循环经济铺就产业转型之路

推动工业环保低碳发展, 是实现绿色发展的重中之重。2016 年, 国务院发布的《“十三五”控制温室气体排放工作方案》中, 将控制工业领域碳排放作为打造低碳产业体系的重要内容。方案提出, 到 2020 年, 单位工业增加值二氧化碳排放量比 2015 年下降 22%, 钢铁、建材等重点行业二氧化碳排放总量得到有效控制。

工业是我国能源消耗及温室气体排放主要领域, 2016 年全国能源消费总量 43.6 亿吨标准煤, 其中工业能源消费量占 70%左右。

工信部节能与综合利用司副司长王燕表示, 近几年, 通过强化政策支持力度, 鼓励钢铁、有色、化工等重点行业实施绿色化改造, 同时, 以工业园区为平台推进探索低碳发展新模式。

早在 2013 年 9 月, 工信部、国家发改委就联合发布了《关于组织开展国家低碳工业园区试点工作的通知》, 正式拉开了创建低碳工业园区的序幕。经组织推荐、遴选和评审等环节, 两部委从申报的 106 家园区中确定并公示了首批 55 家试点园区名单, 如今已有天津开发区、苏州工业园区等 51 家工业园区正式进入试点期。

中国社科院近日发布的报告显示, 从试点成效看, 近 60%参与试点的园区, 其单位工业增加值能耗和碳排放均有显著下降。有的园区年均碳排放总量下降率达 11.94%。

中国社科院城市发展与环境研究所副研究员禹湘认为, 低碳工业园区试点, 对传统工业低碳化改造, 发展新型低碳产业, 最终引领和带动工业的绿色低碳转型, 具有现实意义。

作为试点园区中的代表, 天津开发区注重在区内打造循环经济产业链条, 实现有限资源的再生利用。

据天津开发区环保局副局长宋雨燕介绍, 为进一步完善辖区电子信息产业循环经济链条, 危险废物年处理能力 3 万吨的泰鼎环保科技有限公司投产。贵金属、铁、铜、塑料经过拆解处理后, 可全部进入下游企业实现循环, 基本不会浪费。

由于该区循环经济具备可持续性, 企业参与的积极性不断提升。区内企业卡博特化工(天津)有限公司总经理乔延忠说, 公司尾气再利用项目将尾气全部采集, 用于生产蒸汽、发电和替代生产燃料, 年产蒸汽 55 万吨, 年可节约标准煤 6.4 万吨; 中新制药公司与畜牧养殖企业合作, 将废渣用于动物饲料添加剂, 做到有机废渣的回收再利用。

为实现循环经济的进一步突破, 一些开发区更是抱团联盟。去年 8 月, 由 36 个国家级经开区共同发起的中国国家级经开区绿色发展联盟成立。“宁舍短期经济小账, 也要保环保社会大账。”成都经开区管委会副主任程果表示, 开发区不应是产业结构落后、发展方式粗放、生态环境污染的代名词, 而要成为绿色发展的先行者、引领者。

### 绿色出行引领低碳生活新风尚

良好生态环境是最公平的公共产品, 是最普惠的民生福祉。随着绿色发展理念深入人心,

以绿色出行为代表的低碳生活方式逐渐融入人们的生活, 成为一种新风尚。

共享经济通过对消费和生产方式的创新, 最大化提高闲置资源的利用率, 从而达到增长与环境保护的和谐统一, 实现经济社会的绿色发展。在过去 5 年里, 绿色出行无疑是共享经济的忠实践行者。

2017 年春节假期结束后, 滴滴、嘀嗒等顺风车平台先后晒出“成绩单”: 滴滴顺风车数据显示, 1 月 13 日至 2 月 2 日春运期间运送乘客达 420 万人次。跨城顺风车这一共享经济红利下的绿色出行模式, 正在被越来越多市民所接受。

上海金融与法律研究院执行院长傅蔚冈认为, 顺风车出行在不增加小汽车的前提下, 有利于缓解公共交通系统的压力和限流。而且, 它的发展还会大幅减少整个城市的公共财政压力, 城市的交通补贴转移到其他部分, 将提高整个社会的福利。

近日, ofo 小黄车宣布完成超过 7 亿美元新一轮融资, 创下了共享单车行业单笔融资的最高纪录。数据显示, 2016 年国内共享单车市场规模已经达到 8.3 亿元人民币, 而这一数字在 2017 年有望增长至 24.6 亿元。

移动互联网技术、移动支付方式和运营模式创新, 让共享单车摆脱了停车桩的束缚, 使用便捷性大幅提升。共享单车的出现, 既满足了大量短距离出行需求, 又有助于解决交通拥堵、环境污染等城市顽疾。

不只是绿色出行, 装配式建筑近几年也得到长足进步, 使得建筑节能环保更具可能性。

我国建筑施工一直以现场浇筑作业为主, 新建建筑中装配式建筑比例不足 5%, 高房价下建筑垃圾大量产生, 成为环境不小负担。“加快推进装配式建筑是实现建筑绿色发展的战略选择。”中国建筑学会建筑产业现代化发展委员会秘书长叶明说。最近几年, 绿色建筑在多地开花, 被誉为是继家电、汽车后第三位的大容量制造业。

在河北张家口, 政府投资的公共建筑项目以及工业建筑项目已经开始全面采用装配式建筑; 在北京, 到 2018 年全市将实现装配式建筑占新建建筑比例达 20%以上, 保障性住房、政府投资的新建建筑全部采用装配式建筑。

践行绿色生活没有旁观者, 每个人都可以参与其中, 成为主角。民众在享受绿色生活带来的便利的同时, 也为绿色发展贡献出了自己的一份力量。

## 大运河保护当有大格局

### ——流动的文化动脉: 大运河新使命调查(之一)

在中国的版图上, 大运河和长城形成一个大写的人字。千年大运河, 大气磅礴, 推动了经济的变革、文化的传播、社会的发展。未来大运河, 更有大担当, 须有大格局。

大格局首先包含大摸底。大运河点多线长面广, 体量巨大, 文化遗产点不计其数, 理应摸底先行。

大运河的遗产类型林林总总, 包括闸、堤、坝、桥、水城门、纤道、码头等运河水工遗存, 仓窖、衙署、驿站、行宫、会馆、钞关等配套设施和管理设施, 以及与大运河文化意义密切相关的古建筑、历史文化街区等。

江南文化、齐鲁文化、燕赵文化、中原文化等, 在大运河的流波中聚汇融通, 魅力四射。天津杨柳青年画、沧州铁狮子、吴桥杂技、淮扬菜、扬州八怪、枫桥夜泊, 都是大运河储存



记’。”天津市旅游局副局长何智能说。

“京津冀通航已经纳入顶层设计, 2020 年正式通航。”天津市武清区水务局局长李春发表示。北京市社会科学院管理研究所所长施昌奎认为: “复航所带来的科研、休闲、生态等一系列产业价值是不可估量的, 保证通水是复航的关键。”

鉴于当下各类交通运输方式发达, 大运河今天的复航没有必要使全线都能达到较高的航行标准, 但没有水难免衰败, 应该在保证全线通水的情况下实现局部的旅游和客运通航。多位专家建议, 沿线各省市需消除彼此之间的壁垒, 共同打造一条完整的运河生态休闲绿带, 以一条完整的“运河产业链”破解复航过程中的难题。

通过产业链上游的科学技术解决水源不足、穿越黄河等问题。施昌奎认为, 未来使用海水是一个不可避免的趋势, 河道景观用水不需要达到太高标准, 可以将初步处理达标的海水引入河道。至于穿越黄河, 运河与淮河的立交模式提供了很好的样本。

通过产业链中游的旅游客运带动休闲产业发展, 创造经济价值。何智能说, 运河复航后, 除了游船本身, 通过运河把沿岸景点串联起来还会放大旅游功能, 让不同地区的旅游资源得到整合。

通过产业链下游的生态建设引进民间资本, 发展环保生态产业。媒体人翟越建议, 现在多地都在打造生态长廊, 没有哪个新造的绿带比运河沿岸更有价值, 可以借运河通水复航的机会, 引进民间资本与政府共同建设运河绿带, 解决运河周边居民生活垃圾无处丢弃等问题, 使人与运河友好相处, 还可衍生出相关产业与机遇。

在一些地方, 已建成的运河生态休闲绿带正在改变着附近居民的生活。在浙江湖州长兴頔塘港采访时, 运煤 12 年的船民于海峰告诉半月谈记者, 这些年来, 京杭大运河浙江段的变化很大: “湖州长兴和吕山之间的河段, 以前生活垃圾都是直接倒进运河里的, 味道很重。现在上岸以后有统一的地方倒, 两岸都是绿茵茵的公园。”

### 遗产保护示范之城

大运河穿行千年, 运河文化遗产有很高的历史价值、科学价值、艺术价值, 是研究人类文明发展规律的实物例证。

山东省枣庄市台儿庄古城是明清时期有名的水旱码头、商贸重镇, 一度“商贾迤逦, 一河渔火, 歌声十里, 夜不罢市”。半月谈记者在台儿庄看到, 月河边上的古码头、古驳岸都保留着运河初建时的风貌, 因此这段运河被誉为“活着的运河”。

枣庄市遵循“留古、复古、承古、用古”的原则, 按照“原空间、原尺度、原风貌、原材料、原工艺、原地工匠”的标准, 把文化基因融入有形建筑, 让古城在原有面貌、形态、规制等历史的基因上复活起来。

复建的台儿庄古城设立了漕运度量衡展览馆、票号文化展馆、中国运河税史博物馆等数十处展馆, 便于人们全方位、多层次感知古城昔日的繁荣。台儿庄古城还对运河大鼓、柳琴戏、洛房泥塑等非物质文化遗产以及部分传统运河美食, 进行了系统的挖掘、还原。

在北京, 通州区常委、宣传部长查显友告诉半月谈记者: “通州区下一步将建成文化发展示范区, 讲好运河文化带的故事, 使其内涵更为丰富。”

在江苏, 正在策划实施一系列大运河文化带建设工程, 挖掘运河文化的多重价值, 全面提升大运河文化遗产保护、管理、展示、利用整体水平。

### 创意产业聚集之地

近年来, 中国艺术家们对大运河文化的全新创意和情感表达, 进入到前所未有的阶段。

2017年7月2日, 中国首部文化遗产传播剧《遇见大运河》在法国巴黎会议宫表演厅上演。《遇见大运河》由杭州歌剧舞剧院历经3年创作打磨而成, 用现代舞蹈形式展示了中国大运河被开凿、繁荣发展、被遗忘和被保护的过程, 包含了对真实、完整的文化遗产现实命运之思考和判断。

《遇见大运河》总导演崔巍介绍, 自2014年5月首演以来, 该剧已在中国大运河沿线省市演出百余场。法国是该剧世界巡演的首站, 剧组还将前往德国、英国、埃及、巴拿马、新加坡等十多个国家和地区, “遇见”苏伊士运河、巴拿马运河等十多条世界著名运河。

聊城大学运河学研究院院长李泉认为, 针对运河文明, 如古代水利技术、治水精神、漕运历史、商贾文化, 可以创作影视剧, 讲好运河故事, 增强民族的文化自信。

杭州市水上公共观光巴士有限公司总经理徐顺雨指出, 大运河是不竭的创意源泉, 要出现代创意, 采取多种艺术形式和多媒体手段, 使运河文化内涵可视化、具象化。

半月谈记者实地采访看到, 京杭大运河(杭州段)北起余杭塘栖古镇, 南至钱塘江三堡船闸, 两岸已形成了一条以自然生态景观为核心主轴, 以历史街区、文化园区、博物馆群、寺庙庵堂、遗产遗迹为重要节点的文化休闲体验长廊和水上旅游黄金线。

### 流域协同发展之梦

大运河文化带建设, 需要联合多部门, 从顶层设计层面统一规划, 建成地域及部门协同发展的典范。

“明清城墙、江南古镇, 都是边界清晰, 管理机构与遗产保护管理相匹配。大运河则至今不明确、不匹配, 操作层面各管各的, 整体意识不够。”联合国教科文组织世界遗产(中国)专家委员会委员、南京大学文化与自然遗产研究所所长贺云翱说, “大运河申遗成功到现在已经3年, 整体意识应当建立起来。”

“如今运河文化创意园各地都在搞, 但不能都一样, 要异质化, 警惕低层次同质化竞争。”浙江大学人文学院研究员王水法认为, “在产业布局上, 不怕有缺点、就怕没特点, 要互补而不是互掠。”

在杭州, 综合保护运河的有效经验就是组建一套班子、建立一个机制、打出一块牌子、走出一条路子、筹措一些票子, 同时是一张蓝图绘到底, 一任接着一任干。

在北京, 大运河文化带建设将推出五年行动计划。北京市委书记蔡奇考察时强调, 要做好“保护好、传承好、利用好”这三篇文章, 深入挖掘大运河文化带的丰富内涵, 通过推进大运河文化带保护利用, 进一步擦亮世界认可的国家文化符号, 为京津冀协同发展搭建深度交融的桥梁。

湖州市交通建设管理局副局长、总工程师姚波动情地说: “我有个理想, 把运河上的古桥恢复起来, 包括各个支流、岔河里的, 给古桥编号, 异地保护。有一天, 我们可以骑着自行车, 从杭州拱宸桥出发, 到嘉兴乌镇、江苏无锡, 甚至一路贯通到北京。”

### 建设性破坏就是文化割脉

#### ——流动的文化动脉: 大运河新使命调查(之三)

与目前中国很多文化遗产保护面临严峻挑战一样, 中国大运河的保护困境也无法避免, 甚至更难。

### 仿古建筑千城一面, 建设性破坏贻害多多

“山东微山湖北端的一座古镇, 京杭大运河穿镇而过, 曾经号称运河四大名镇之一。但后来因为搞旅游开发, 将运河沿线极具本地特色的古建筑都给拆掉, 一律改建成了与南方沿河小镇样式雷同的仿古建筑, 失去了原有的历史文化特点。”聊城大学运河学研究院院长李泉告诉半月谈记者。

这样的现象在大运河沿线并不鲜见。山东省济宁市文物部门的官员说, 当年运河闻名的商业区——竹竿巷, 早在 20 多年前就有类似遭遇。“往昔漕运繁盛时, 南方的漕粮船带来了大量的南方竹子, 竹竿巷的名字即由此而来。上世纪 90 年代, 竹竿巷还都是明清老房子, 电视剧《武松》就是在这儿拍的, 根本不用人工搭景。但在 1995 年前后, 这些古建筑全被拆了, 取而代之的是千篇一律的仿古建筑。”

“运河承载着千年历史文化, 是老祖宗留给我们的宝贵遗产。破坏式开发改变了运河的真实性、完整性, 这种人为的建设性破坏其实就是一种文化割脉行为。”山东大学旅游管理系教授王晨光说。

“运河分段来看很平常, 但是连起来就是鸿篇巨制。”浙江大学人文学院研究员王水法说, “运河作为线性遗产, 沿岸各段要串珠成链, 又要和而不同。”

### “一哄而上” 打造景区, 沿线旅游冷热不均

在大运河成功申遗后, 各地普遍加强了对运河的开发利用, 纷纷打造景区, 但沿线旅游冷热不均。

半月谈记者在江苏采访时发现, 分布在扬州城区和高邮城区的遗产点, 主要以园林、建筑为主, 延续性和完整性较好, 大多数已经成为名胜古迹和旅游景点。扬州盐商历史遗迹卢宅作为淮扬菜的餐饮场所对外开放, 旺季一房难求。

而在江苏淮安市清口枢纽, 虽然作为运河水利工程遗存片区, 49 平方公里的“块状”遗产区面积远大于很多运河“带状”遗产区, 但一些申遗时建设的遗产点乏人问津。

清口枢纽是中国大运河上最具科技含量的枢纽工程之一。半月谈记者走访了该遗产区的顺黄坝遗址、惠济祠遗址。在顺黄坝遗址记者看到, 遗址区铁门紧锁, 里面荒草丛生。待看管钥匙的村民打开大门后, 仅看见一个工棚罩住了一个挖掘出的土坑, 一块破布盖住了坑底的“清代埽工遗迹”。而在惠济祠遗址, 乾隆题字的碑文因长年风化漫漶难识, 坝体上的砖块还能依稀辨别出“钦工”字样。展览馆同样大门紧锁, 人迹罕至。

### 保护与发展的冲突时时上演

“都说申遗不是终点, 而是责任与承诺的开始, 淮安深刻体会到了这份责任感。”江苏省淮安市文广新局副局长李倩坦言。

淮阴侯韩信故里——码头镇, 曾是古代“南船北马”交通运输方式的分界地和漕运中心, 是古代大运河的南北咽喉, 这里的淮阴故城遗址、秦甘罗城遗址、清河旧县遗址都是古镇悠久历史的重要见证。

据介绍, 申遗时, 世界遗产保护区划定的范围很大, 码头镇一个乡镇几乎整个划入遗产区, 三分之一是核心区, 很多老百姓住在里面。

码头镇旅游负责人苏志告诉半月谈记者, 码头镇交通便利, 历史人文景观得天独厚, 非常适合发展旅游。但由于地处世界遗产核心区的面积太大, 发展非常困难。

“不夸张地说, 如果严格按照世遗的标准, 村民修建房屋, 甚至盖个厕所都要报国家文物局审批。”淮安市文广新局文保处处长严定忠说, 保护与发展的冲突就在自己的办公室里时时上演着, 码头镇的镇长、书记都曾经坐在自己的办公室里面长谈, 为了一个派出所、加油站的建设据理力争。“我也很能体谅当地政府的难处, 但没办法, 世遗保护的标准就是这么高。”严定忠说。

“大运河作为活态的线性文化遗产, 文化类型种类繁多, 状态各异, 目前在保护利用传承方面可资参照学习的成功模式不多。”常州市人民政府副秘书长黄建德说, “我们迫切需要懂法规、善沟通、能策划、跨领域的复合型专业人才。”

### 让居民爱上遗产, 仅有“说教式”保护不行

曾组织大运河沿河骑行的媒体人翟越发现, 在南方杭州、扬州等地, 运河旁边村落里的居民多与运河和谐相处, 而一些住在北方运河沿岸的居民, 虽然知道要保护运河, 却每天将生活垃圾倒在运河两岸。

究其原因, 翟越认为: “我们现在的运河保护仅停留在说教上, 百姓虽然知道运河曾经重要, 但都不知道运河到底代表了什么, 为什么要保护它, 所以没有从认知转化为行动。”

半月谈记者实地考察发现, 在北京玉河遗址、通州漕运码头、天津武清北运河休闲驿站、杨柳青石家大院等地, 运河水面宽阔、清澈, 部分景点甚至仍可通航游船。但在通州下游的香河、武清下游的屈家店、杨柳青下游的独流镇, 运河水流很小, 最窄处宽不到1米。据当地居民介绍, 部分河段有时会有“绿膜”覆盖甚至干涸, 而建筑侵占河道、河边堆放生活垃圾的现象也依然存在。

运河学研究专家李德楠认为: “大运河文化遗产保护利用的关键是与当地环境协调, 与当地居民生活适应。”

## 千年传奇, 当代新生

### ——流动的文化动脉: 大运河新使命调查(之四)

千百年来, 从历史上的南粮北运、盐运通道, 到新中国成立后的北煤南运、防洪灌溉, 古老的运河始终在时代的变换中, 焕发出新的活力。如今, 运河沿岸各省市正采取多种方式保护、传承大运河文化遗产, 大运河文化带可望在当代获得新生。

### 运河保护入“法”眼

2017年3月30日, 《杭州市大运河世界文化遗产保护条例》正式出台, 这是国内首个保护运河世界文化遗产的地方性法规。

“这部条例把7.73平方公里的遗产核心区和24.24平方公里的遗产缓冲区都管起来了, 厘清了各个部门的职责, 同时为下一步出台规划依规保护提供了法律保障。”杭州市运河综保中心副主任陈江说, 《杭州市大运河世界文化遗产保护规划》也将编制出台, 条例加规划将发挥更为清晰的保护作用。

从2009年起, 当时的杭州运河综保委就启动了相关的立法工作, 2014年, 杭州市人大将它列入预备立法项目, 历经3年终获批。



据山东省文物局副局长周晓波介绍, 山东省 2013 年公布实施了《山东省大运河遗产山东段保护管理办法》, 这是我国第一部由省级人民政府颁布实施的大运河保护专项政府规章, 大运河山东段的保护变得有法可依。

江苏省也编制了《大运河(江苏段)文化带建设规划》, 既有倡导性建议, 又列出负面清单, 明确底线思维, 防止破坏性开发。

仅有地方性的制度保障过于零碎, 专家建议, 应吸收各地经验, 尽快制定实施面向全国的《大运河保护条例》, 从法规层面实现部门间、地域间的充分协调。

### 科技助力大监测

现代科技不仅能突破文化遗产保护和传承的瓶颈, 还能增加观众的体验性、互动性。

鉴于大运河空间地域跨度大, 区域人文与自然景观多变复杂, 遥感技术被应用到大运河遗产保护利用中。对遥感数据进行解译分析, 借助 GIS 空间叠加方法, 可以获得大运河各时期运河及沿线土地利用变化资料, 分析运河对城市发展的影响变化, 及早发现危害运河行为和水体的变化情况。

在山东, 2015 年, 省级大运河监测管理平台的建设工作启动, 该平台不仅能够实时反映大运河山东段各个遗址点的项目进展情况, 还能实时收集大运河水文、气象、环保等信息, 同时可以直接接受公众的监督。

在杭州, 从 2013 年 6 月起, 大运河(杭州段)遗产监测中心就已对杭州段运河的 11 处遗产点、段进行了 24 小时全天候监控。陈江介绍, 监测中心由动态视频监控系统和遗产监测预警平台系统组成, 集成了港航、文物和城管 3 个部门的视频信息。

在江苏扬州, 当地建设完成了大运河扬州段遗产数字管理平台和遗产监测预警系统, 还完成了大运河遗产监测预警通用平台软件开发。目前该平台已经通过专家初验, 并完成与大运河监测总平台对接, 下一步将向全线推广。

### 巨资投入治污染

大运河, 根本在水。但是, 与目前中国很多水环境一样, 运河的污染问题也非常突出, 为此, 运河沿岸城市均投入巨资治理污染。

北京市通州区水务局综合计划科科长郝少魁说, 2016 年通州区规划推动运河旅游性通航, 开展了北运河综合治理, 对 3 个闸进行改造, 现在已经通航 11 公里, 通航水质得到保证。

杭州 2016 年共组织实施了运河水环境治理重点项目 49 项, 累计投资 7.8 亿元, 通过连通钱塘江的三堡船闸和杭嘉湖南排工程引水 6.85 亿立方米。浙江省实施了河长制, 大运河也有省-市-区-街道四级河长, 层层管控。

大力度治污, 人与自然的和谐发展正在慢慢实现。2016 年, 杭州段运河干流 17 个断面的水质监测结果显示, 平均水质均达到三至五类水。湖嘉申航道, 4 公里的生态护岸, 用建材企业废弃的电炉渣等废料制成, 上面留出大大小小的透水孔, 河中鱼虾、黄鳝等水生动物都能自由出入。

### 可否以“服贫”来“扶贫”? 可!

作为人口大省、农业大省, 山东有 242.4 万建档立卡贫困人口, 总量较大、分布零散。



### 尚有短板待补齐

据山东省人社部门统计, 山东贫困人口中普通劳动力 28.9 万人, 占 32.3%; 有技能的劳动力仅占 0.2%。劳动力偏少、就业脱贫难度大, 将成为山东打好脱贫攻坚战役的主要“短板”之一。

“此外, 现行就业政策的扶持对象与扶贫对象不相一致, 也让基层以就业促脱贫的工作难以快速推进。”夏鲁青告诉半月谈记者, 目前, 就业政策设计上仍以促进城镇就业创业为出发点, 相关优惠扶持政策的申请享受条件并不适用于农村贫困人口, 亟待解决政策与贫困地区的扶贫工作需要脱节的问题。

就业是最大的民生, 就业扶贫是实现扶贫对象持续增收、稳定脱贫的治本之策。山东省委组织部副部长、省人力资源和社会保障厅厅长韩金峰表示: “我们把促进贫困群众就业作为人社扶贫的‘先手棋’, 在思想上扶志, 在能力上扶智, 打通贫困群众家门口就业的‘最后一公里’, 让他们有门路、有本事、有活干、有尊严、增收入, 力求真正实现‘一人就业、全家脱贫’。”

### 以务实之道共建“人类命运共同体”

7月初, 二十国集团领导人第十二次峰会在德国汉堡举行, 我国领导人提出的“人类命运共同体”理念, 再次在全球舞台唱响。在“反全球化”逆流频现的背景下, “人类命运共同体”理念的意义愈发凸显, 中国应以弘扬义利兼顾、德力俱足、刚柔并济、内外兼修的务实之道, 携手国际社会共建“人类命运共同体”。

#### “人类命运共同体”理念多渠道深化

2016年以来, “人类命运共同体”理念在我国领导人外交出访、G20杭州峰会和“一带一路”合作等平台上, 在全球范围内多渠道深化, 引发国际社会共鸣。

我国领导人在对中东、拉美、中东欧和周边等国的访问中, 针对性地推动“人类命运共同体”理念在上述地区扎根。2016年, 中国国家主席习近平完成了对沙特、埃及、伊朗、捷克、柬埔寨、孟加拉国、秘鲁、智利、厄瓜多尔等国的首访, 推动与上述国家的外交关系取得新突破。每到一处, 习近平都围绕“人类命运共同体”理念, 提出了双边合作共赢的新举措, 获得广泛认同。

中国国际问题研究院国际战略研究所所长陈须隆表示, 2016年我国领导人全年的出访针对性很强, 覆盖周边睦邻、重点地区、战略要塞, 既商谈双边的具体合作, 又传播“人类命运共同体”, 出访成果“含金量”很高。

主场外交彰显大国担当, “人类命运共同体”理念在世界大国、国际组织、发展中国家之间广受认同。作为我国2016年最重要的主场外交, G20杭州峰会首次将发展问题置于全球宏观政策框架的突出位置, 首次就落实联合国2030年可持续发展议程制定行动计划……

中国现代国际关系研究院世界政治所副所长陈向阳说, 在G20这个高端多边平台上, 这一系列团结大多数的做法彰显了中国的责任担当, 抢占了道德制高点, 是对共同体理念的最好宣传。

“一带一路”合作的逐步落地, 让沿线国家对“人类命运共同体”理念的感受更直观, 获得感更强。“一带一路”倡议在政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通等

方面不断推进, 越来越多国家和地区从中受惠。今年 5 月, “一带一路” 国际合作高峰论坛在北京举行, 对推动国际和地区合作具有重要意义。

中央党校国际战略研究院研究员刘建飞认为, “一带一路” 倡议将多方利益融合提升到更高水平, 成为“人类命运共同体” 理念落地的最佳平台之一, 随着实打实利益的逐渐显现, 沿线国家对该理念的认识与支持也在增强。

### 反全球化逆流凸显“人类命运共同体” 意义

从时间点意义来看, 全球化已进入更高阶段, 而反全球化逆流也开始密集出现, 此时亟需先进的理念帮助世界拨开发展迷雾。中国人民大学重阳金融研究院执行院长王文认为, 逆全球化只是暂时现象, 虽然引发人们一时的迷惑与恐慌, 但并不能代表未来。这恰恰给“人类命运共同体” 理念提供了一个极好的时代契机, 因为其代表了全球理念与价值的未来。

从空间意义来看, “人类命运共同体” 理念在多数国家和地区具有普适性, 打破了西方主导秩序的局限性。刘建飞说, 以往的世界秩序由西方主导, 具有局限性, 主要是为西方发达国家服务。随着人类社会的发展, 增强世界秩序普惠性的要求愈发强烈, 中国提出的理念符合这一趋势。

### 以务实之道共建“人类命运共同体”

扎实做好地域命运共同体建设, 以周边地区为重点, 以实打实的全方位合作培育共同体“样本”。携手建设更为紧密的中国-东盟命运共同体, 努力构建中非、中拉、中阿命运共同体等。

扩大“一带一路” 合作项目的影响力, 调动各方积极性。要加强互联互通和发展对接, 将顶层设计与具体项目相结合, 争取成熟一个项目落地一个项目。越早取得实实在在的成果, 就越能发挥引领和示范效应。

强化对联合国的支持, 努力深化国际治理组织的改革。通过联合国平台推出各类区域、跨区域和全球的合作项目, 支持联合国抨击各类保护主义等。同时, 深化对国际货币基金组织、世界银行、G20 等国际治理机制的改革, 提升广大发展中国家的话语权。

用西方和国际社会易懂的语言来阐述“人类命运共同体” 理念, 用国际认可的思路、逻辑来论证和建设。中国要加大对该理念的论证, 以世界性的观察视角、国际化的表达方式, 来解读中国道路、中国理论、中国制度和中国文化。