

构建自主知识体系的四大战略主题

□ 唐亚林

■当代中国哲学社会科学自主知识体系创新问题,长期以来存在以西方为中心/方法与以中国为中心/方法、西方中心主义论与中国中心主义论之争。实际上,这种争论是不得要领的做法

■既有哲学社会科学各学科知识体系脱离中国发展实际的现象一直没有得到有效改观,且各学科知识体系的核心概念、理论范式与研究方法受西方中心论的影响很深,普遍存在污名化、歪曲化、简单化等现象

“圈层需求观”与包容性治理体系建构

关注人的生存和安全、心灵和尊严,关注个体与群体的物质需求、精神需求与发展需求,关注社会发展的合作与秩序,关注国家存亡兴衰的道理与规律,既是人类社会所有制度设计的基本出发点,又是哲学社会科学各学科知识体系建构与创新的基本立足点。马斯洛的“需求层次说”开拓了人们对人类社会行为动机的深入思考,但它也存在明显的不足,即既忘记了这些多样化需求可以同时存在,并得到满足,又割裂了个体需求不能脱离其他群体需求而存在。

有鉴于此,笔者曾提出相互依赖、依次递进、包容共生的新型“圈层需求观”:一是保障个体生命和家庭血脉的存活,体现为“丰衣足食、安居乐业”的生存需求;二是保障家族与群体生活的延续,体现为“出入相友、守望相助”的交往需求;三是保障国家发展与民族命脉存续的繁荣与发展,体现为“国泰民安、政通人和”的发展需求;四是保障国与国之间、国家与世界之间的和平共处,体现为“天下为公、四海一家”的共荣需求。

这种集生存需求、交往需求、发展需求与共荣需求于一身,融身家群国世于一体的“圈层需求观”,给国家共同体建设与人类命运共同体建设提出了建构新型包容性治理体系的新要求:一是通过建构让各种政治主体力量有机参与一国或地区公共事务与活动的管理平台与制度,推动包括人与人、人与社会、人与国家、族群与族群、国家与国家、区域与区域之间形成共生共在的关系,建构包括生活共同体、社区共同体、情感共同体、乡村共同体、城市共同体、区域共同体等在内的各种共同体形态,形成多元化、分层化、圈层化、包容性的治理共同体;二是通过治理综合发展,服务与秩序,将人的需求、社会的需求、国家的需求和世界的需求有机整合起来,形成各种类型的发展共同

体;三是通过建构与“圈层需求观”相适配的,以生存权、安全权、发展权与幸福权为核心的普遍公民权利体系,创建让广大人民群众广泛真实有效参与国家、社会和世界生活的系统化制度体系。这是当代中国哲学社会科学自主知识体系创新回归人类基本需求、现实生活与共同体建设等基础性命题的内在要求。

制度框架定型与运作机制创新

在治国理政活动中,制度建设事关长远和根本,其检验的理想标准包括四个方面:一是制度体系的设计出发点,是否着眼于人的全面发展与人类的自由解放这一根本目标;二是制度体系的系统设计与建设,是否体现了公共权力有效制约与积极行使、公民权利有效维护与责任担当、公共利益有效分配与社会生产、公共精神有效提升与共同进步之“四公目标体系”;三是制度体系的自我更新动力构建,是否激发了各类政治主体与政治力量的领导力、创造力、良善力和整体合力;四是制度体系的运作效能,是否有效地合起了过去、现在与未来以及一国的整体与部分之间关系,是否连通起了本国、区域与世界的共建共治、共享共荣等目标体系。

构建树立在各种共同体基础之上的哲学社会科学各学科自主知识体系,一方面需要重视适应共同体成长与发展的制度框架的成熟与定型,确保共同体建设与制度框架建设二者间相互适应,彼此促进、共同进步,重视连接各类共同体目标间、主体间、事务间、战略间、策略间、政策间等的落地机制、联动机制、执行机制、监督机制、评估机制等运行机制体系建设;再一方面需要重视激发包括各类组织、机构与人在内的主体力量的热情、激情、理性、责任与创造力,激发组织与人的道德力量、制度的自主力量、治理主体的变革力量的合力生成机制,形成人类社会“良心+良知+良治”的复合发展道路以及支撑哲学社会科学各学科自主

知识体系创新的道德基础、制度基础与治理基础。

以事为中心与“正面建构法”

当代中国哲学社会科学自主知识体系创新问题,长期以来存在以西方为中心/方法与以中国为中心/方法、西方中心主义论与中国中心主义论之争。实际上,这种争论是不得要领的做法,原因在于三个方面:一是过往哲学社会科学各学科知识体系建构普遍存在搬运舶自西方国家的发展经验、削“中国之足”以适“西方之履”的情况,导致各学科知识体系创新陷入理论建构与中国实践经验严重脱节的窘境。二是缺乏从大党大国发展的视角系统总结由中国共产党领导的十几亿人口大国所创造的成功经验,忽视了这种大国发展独特性就是一般规律性的体现。三是既有哲学社会科学各学科知识体系脱离中国发展实际的现象一直没有得到有效改观,且各学科知识体系的核心概念、理论范式与研究方法受西方中心论的影响很深,普遍存在污名化、歪曲化、简单化等现象,尤其是缺乏及时有效的清理和与时俱进的创新,进而导致既有哲学社会科学各学科知识体系创新变成了书斋里自娱自乐的游戏。

治国理政之大事、国家发展之大事、人类发展之大事,需要统筹历史、现实与未来之大事,需要统筹近期目标与长远目标之大事。这就意味着哲学社会科学各学科知识体系的创新必须以人的全面发展与人类的自由解放为根本关切,以事为中心,运用从“无差别的合”到“有差别的分”再到“更高级无差别的统合”之“正-负-正”思维模式,从事物事务长期运行的实际特征、发展绩效和未来趋势出发,按照利害相一致原理,权衡其利弊,从正面去寻找能够描述、刻画和展示事物事务全貌或者根本特质的概念、名词与理论,最终形成当代中国哲学社会科学各学科自主知识体系创新的“正面建构法”之新方法论。

“正面建构法”之新方法论,就是通常所说的先从实践中来,上升为经验、理论、战略和政策后,再广泛地应用到实践中去,然后再从实践中来,经过进一步总结提炼和系统抽象后,形成自主成熟的理论体系、战略体系和政策体系,接着又回到实践中去指导、丰富和发展,并从自主知识体系创新角度形成体系化的概念、理论与方法,最终成为哲学社会科学各学科自主知识体系创新的主干性框架和知识来源。

(作者系复旦大学国际关系与公共事务学院二级教授、博士生导师)

齐鲁策论

2022年4月,习近平总书记在中国人民大学考察时强调:“加快构建中国特色哲学社会科学,归根结底是建构中国自主的知识体系。”党的二十届三中全会再次强调“实施哲学社会科学创新工程,构建中国哲学社会科学自主知识体系”的要求。笔者认为,构建中国自主知识体系,需要我们从价值、体系、制度与方法四大战略主题视角,对中国哲学社会科学自主知识体系创新问题作出原创化、知识化、科学化、体系化的回答。

全人类共同价值与共同体建设

“和平、发展、公平、正义、民主、自由,是全人类的共同价值,也是联合国的崇高目标。”2015年9月,习近平主席在第七十届联合国大会一般性辩论时首次提出了全人类共同价值的标识性概念,并对其基本内涵进行了阐释。这标志着中国共产党和中国政府在推进中国式现代化进程中形成了成熟化的价值观体系。

人是需要在各种共同体中才能找到生活的意义和实现人生价值的,而人类也需要在更为多元综合的共同体平台上才能找到合作与发展的途径。要实现以和平、发展、公平、正义、民主、自由为核心的全人类共同价值,需要通过建构基于主权国家为基本生存与发展单元的国家共同体载体方式,以及基于主权国家和地区、区域共同体为基本竞争与合作单元的世界共同体载体方式,才有可能将这些全人类共同价值付诸实践,融进大大小小的各类共同体建设之中。

对于国家和地区而言,根据不同地区、不同族群、不同语言、不同文化、不同阶层等而形成的如社区共同体、城市共同体、区域共同体等各类共同体,要将不同的人置于同一或者多重共同体保护之下,建构集身家群国于一体的家国共同体,进而将全人类共同价值落实到国家和社会的日常生活之中;对于世界而言,根据不同洲际地理历史环境、不同社会发展制度、不同经济发展程度、不同发展命运与历史恩怨等而形成的如国与国关系共同体、区域共同体等各类共同体,包括经济共同体、政治共同体、军事共同体、文化共同体等,要将不同的国家和地区置于多样化分层化共同体保护之下,建构基于共同价值观、共同发展命运的人类命运共同体,以最大限度地将全人类共同价值落实到世界、区域和国家间的日常生活之中。

“四水四定”:护好用好黄河水

□ 张国梁



10月17日,野生鸟类在东营市黄河三角洲国家级自然保护区湿地内飞翔。(新华社)

工程并重。上游继续强化水源涵养区自然恢复和保护修复,中游突出抓好黄土高原水土流失区综合治理,下游持续推进黄河三角洲自然保护区湿地保护修复。加强干流生态廊道保护和生态治理,严格河湖库水域岸线空间管控和河道采砂管理,不断提升流域水生态系统的供给质量和稳定性。

“节水”的核心在于激励。水资源保护激励措施的关键是从水的公共产品属性出发,依靠和充分发挥政府作用和市场机制,通过“两手发力”推进水资源运用度利用。一方面政府需要继续创新水资源综合管理体系和机制,在鼓励和规范推进水权交易、全面推行水资源费改税、完善节水奖励机制等方面作出积极探索;另一方面鼓励和吸引社会资本参与水利设施建设运营,深化投融资体制改革,真正实现黄河流域缺水地区从找政府“要指标”向找市场“谈价格”转变。政府做“指挥棒”,市场为“主战场”,以水资源供需关系为核心,引入市场化竞争机制,倒逼节约用水、循环用水,治理污水等技术革新,逐步淘汰水利效率低的产品和过度用水的行业,加快建设节水型社会。

强化水资源规划论证和区域统筹管理

宏观把握黄河流域“四水四定”的关键环节是对水资源的规划论证和统筹管理。水资源规划论证是水资源利用的前提和

基础。自1987年国务院批准通过“八七”分水方案以来,黄河流域产业结构调整明显,干流四项重大水利工程投运,城市用水结构特征转变,流域水资源、水环境、水生态发生了新变化,对分水方案的优化调整提出迫切要求。

分水方案既要考虑水资源的供给问题,又要考虑水资源的需求问题。(在供给方面,黄河流域产水效率和水沙运移过程受气候变化、生态保护工程等因素直接影响大,因此,规划时期需综合考虑不同情景、不同阶段、不同工程措施的水沙输移模拟,要充分权衡利弊,在最大程度保留可用水资源的同时,减少泥沙淤积,保障供水安全和防洪安全。在需求方面,如今黄河流域城镇化率接近60%,已处于城镇化中期阶段,随着城乡格局、产业结构、种植结构、生产方式、生活方式和消费模式的急速变化,流域需水结构呈现新的趋势和特征,尚未与时偕行的分水方案亟待完善。

区域统筹管理是贯彻黄河“一盘棋”共治共理的重要举措。黄河流域是一个多要素多主体的复合大系统,对水资源的区域统筹管理要考量差异化的配水给水路径。目前,黄河流域仍约有10%的城市城镇化率不足40%,因此,必须在发挥水资源管理“三条红线”刚性约束作用的基础上,采取“空间均衡”的治水思路,对不同发展阶段、不同功能定位的区域建立差异化的水资源统筹管理路径,保障当地经济社会发展与水资源承载能力、水环境承载能力相协

2024年5月,习近平总书记在视察山东时指出,要打造世界级海洋港口群。近年来,山东省积极推进建设世界级港口群,抢抓发展机遇,在诸多方面都取得了重大进展和重要突破。未来,山东应从航线附加价值提升、跨区域产业链协同、AI港口建设等方面进行突破,内外协同推动世界级海洋港口群的建设。

迈向世界级面临的制约

在《2024年度世界级海洋港口群综合指数》中,山东港口群跻身“世界第一梯队”,特别是青岛港,位列全球航运中心城市综合实力第15位,货物吞吐量、集装箱吞吐量稳居全球第四和第五。山东港口群在高效整合省内七大港口后,在港口规模基础的支撑下,高质量进行绿色智慧化转型升级,不断创新技术,为港口智慧化、绿色化建设提供了示范样本,为世界港口群的新形态提供了优秀实践案例。不过,也应清醒地看到,我省在打造世界级海洋港口群建设方面还存在一些问题。

一是政策优势没有用足用活。在保税船舶燃料加注方面,据测算,依靠我省地炼企业的集聚优势,船舶燃料的生产成本可降低15%左右,燃料补给的价格优势能够吸引更多船舶公司选择挂靠山东港口,从而提升港口辐射能力,然而我省在这方面的政策法规制定较为缓慢,影响了业务的开展。

二是“港强船弱”制约未来发展。长久以来,山东省的海洋航运能力一直偏弱,通达性和辐射范围受航线的影​​响严重,航运业与港口业发展不匹配,特别是在高端航运服务和集装箱航线网络构建上。山东港口的服务功能主要集中在传统的装卸、仓储业务上,在提供一站式物流服​​务、供应链解决方案上尚显不足,特别是航运金融、海事法律仲裁等高端航运服务方面的发展差距明显。

三是“点强链弱”导致竞争优势难以转化为发展动能。山东港口集团的进口原油、成品油、铁矿石、木材、非金属矿石在全国省级单位中均位居第一,但服务链和临港产业链较弱,导致港口优势难以体现,影响了供应链整体效率的提升。港口群辐射链较弱导致腹地拓展动能不足。

凝聚内力塑造环境

世界级港口群的建设实践证明,港口群建设的内在核心是港口竞争实力的提升,只有自身实力过硬才能吸引更多的供应链企业,在优势整合后形成更强大的竞争力;港口群建设的外在要素是构建协同共赢的长效机制,只有对共赢的目标有一致的预期才能真正消除协同成本,形成1+1>2的行业生态。因此,山东打造世界级港口群,笔者建议从以下几个方面凝聚内力、塑造环境。

一是完善制度环境,加大政府扶持力度。着力营造有利于港口航运业发展的制度环境,研究支持政策,建立长效机制,明确责任,落实措施,加强配合,形成支持港航业发展的合力。在保税船舶燃料加注业务方面,简化审批流程,提供税收减免等优惠政策;在沿海捎带政策方面加大推进力度,同时加强与船东和船舶运营商的沟通交流工作;在航运相关的财政税费、行政登记审批和新产品引入等方面加大创新力度。进一步扩大启运港退税政策覆盖范围,将政策优势从山东半岛向渤海湾港口群拓展。建立鼓励港航业发展的财税政策,简化船舶登记手续,优化监管流程与具体操作方法,加快航运信用体系建设,完善航运业资信评估平台,有效促进港航市场行为的规范,提升港口、航运、贸易、金融协同发展的软环境。抓住“一带一路”和自贸试验区两大机遇,加快航运、海事、金融体制机制创新。加强与相关部门的沟通协调,积极争取中央有关部门的支持,确保政策执行到位。

二是提升航线附加价值,打造北方国际航运高端服务基地。充分吸收和借鉴国际航运中心发展经验,优化我省国际航运以及金融保险等配套服务的资源布局,依托港口优势和青岛国际航运贸易金融创新中心建设基础,形成以高端要素集聚为导向的中型发展模式,打造北方国际航运高端服务基地。借鉴浙江、广东等地的经验,组建大型航运集团,大力发展高端航运服务,推动航运交易、金融保险、现代物流等高端服务业的发展。依托港口优势,建立航运交易所或航运服务中心,吸引航运企业和相关机构进驻。全面整合港口、航运企业、物流企业、航运交易市场、商业银行、金融租赁公司、保险机构、相关政府机构和各类中介机构,建立基于互联网的集港口、航运、物流、金融、政务、中介服务、大数据信息服务于一体的综合性航运交易和服务平台。加强与国际航运组织的合作与交流,提升山东港口在国际航运市场的知名度和影响力。

三是加速推进建设世界级临港产业集群。打造空间组团协同模式,提升港口辐射能力和产业跨区域融合。依托共建“一带一路”和黄河河流域生态保护和高质量发展战略,改变过去区域间招商“单打作战”、甚至资源拼抢的状态,推动相邻城市合作招商、合作发展;聚焦重点招商产业开展产业链强链补链延链,绘制“区域区域协同招商产业图谱”;推进信息资源共享,定制“组团招商信息共享平台,实现招商信息线上线下一体化共建共享。系统规划港口群临港产业布局。重点建设青岛、日照、威海片区临港产业集群,发展钢铁、化工、食品、汽车、新能源等临港产业;针对山东省沿海地区地炼企业较为集中的特点,着力推进产业建圈强链,制定更具针对性的产业扶持政策,吸引精细化工、新材料等新兴龙头企业进驻;培育工业、商务、科技、物流等园区,深入推进园区、城区“三区互融”,创新设立为国际供应链头部企业服务的山东港口黄河流域供应链综合服务中心。

四是加强与省外港口协同联系,构建环渤海湾港口联盟。出台专项规划与支​​持政策。根据环渤海湾港口优势、特点和战略定位,制订专项规划,发挥唐山港、天津港内贸货源集聚以及青岛港“一带一路”货源中转的优势,实现错位发展、互利共赢。同时,建立跨部门协调机制,定期召开联席会议,协调解决政策执行过程中遇到的问题,确保各项政策有效落地。促进环渤海湾港口业务整合。根据环渤海湾港口的特点和优势资源,重点突破钢铁、煤炭、矿石等大宗散货的业务融合,制定协同各供应链节点的业务操作标准。借鉴组合港模式,通过股权合作等方式,成立以业务为导向的合资公司,实现港口间的优势互补和资源共享。强化环渤海湾港口航线联系。依托启运港退税和沿海捎带政策,优化支线船舶在支线港和港口间中转效率;整合各港口优惠数据,推动渤海湾港口群综合物流信息平台建设,为就近选择支线港口办理海关手续提供政策便利,提升整体物流时效。(作者单位:山东省海洋经济文化研究院)

打造世界级,山东港口群如何再升级

□ 王圣