

发挥“集聚经济”作用 与城市发展良性互动 高铁站建设有了新指南

本报记者 王俊岭



图为5月6日,旅客在京沪高铁河北沧州西站准备乘车。
傅新春摄(人民视觉)

日前,国家发改委、自然资源部等4部门共同发布《关于推进高铁站周边区域合理开发建设的指导意见》(简称《意见》),引发了各界广泛关注。《意见》指出,我国高铁车站周边区域整体开发建设仍处于起步阶段,各方面对高铁建设和城镇化融合发展研究还不深入,因此需要进一步推动高铁建设与城市发展良性互动、有机协调。分析人士认为,该《意见》不仅是中国各地方高铁建设的重要指南,更是中国经济谋求更高质量发展的最新行动。

站点建设量力而行

如今,高铁已成为中国经济发展的一张闪亮名片。最新数据显示,2013年至2017年,全国铁路完成固定资产投资3.9万亿元,新增铁路营业里程2.94万公里。到2017年底,全国铁路营业里程达到12.7万公里。其中,高铁2.5万公里,占世界高铁总量的66.3%。

高铁的发展,不仅带动了投资增长和装备制造水平的提升,更便捷了各地交通联系,有力地拉动了区域经济发展。不过,高铁站的建设和开发过程中,还存在一些问题,如:初期规模过大、功能定位偏高、发展模式较单一、综合配套不完善、盲目搞城市扩张、潜藏着一定的社会经济风险……

对此,《意见》明确要求,尊重城市发展的客观规律,树立正确的政绩观和功成不必在我的理念,不追求短期的形象效果,量力而行,尽力而为,严禁借高铁车站周边开发建设名义盲目搞城市扩张。有关城市要根据相关规划、发展实际和财力可能,分阶段、分步骤地有序推进高铁车站周边区域开发

建设,做到开发一片、成熟一片、成功一片。“过去,我们主要建设的是大城市之间的干线高铁。这个时期,一方面大城市本身的财力物力足够强;另一方面,经济社会发展的节奏也决定了干线高铁及其站点的建设没有太多瞻前顾后的余地。如今,中国高铁逐步进入到了‘支线建设时期’,广大中小城市成为高铁站建设的主角。这也意味着,高铁站建设不能贪大求快、过度举债,而是要量力而行。”北京交通大学交通运输学院教授纪嘉伦在接受本报记者采访时表示。

科学设计合理布局

在高铁大动脉上,不乏初具规模产业集群的高铁站。例如,广州南站商务区以商业贸易、商务服务、会展和旅游休闲为主导产业,着力打造“一带一路”高铁经济示范区。与大城市相比,广大中小城市在高铁站规划、选址、设计时既应学习大城市的发展经验,又不能全盘照搬、不顾实际、一哄而上。

在“高铁站怎么建”这个问题上,《意见》给出了明确答案:新建铁路选线应尽量减少对城市的分割,新建车站选址尽可能在中心城区或靠近城市建

成区,确保人民群众乘坐高铁出行便利。同时,《意见》还指出,大城市高铁车站周边可研究有序发展高端服务业、商贸物流、商务会展等产业功能,中、小城市高铁车站应合理布局周边产业,稳妥发展商业零售、酒店、餐饮等产业功能。

在国家发改委城市和小城镇改革发展中心学术委员会秘书长冯奎看来,《意见》明确选址模式有利于提高乘车便利,有利于发挥“集聚经济”的作用。具体来看,科学规划、合理布局,将促进交通、人口、产业活动在比较小的空间内集聚,有利于“产城一体”“站城一体”的发展,从而带动地方经济的发展。

精打细算注重实效

“其实,高铁站布局存在的各类问题,反映了一些地方政府规划能力跟不上高铁发展速度。如今,在高铁站建设明显超前的地方,城市规划只能跟着高铁走,而在还没有建设高铁站的地方,政府则应该更为科学谨慎地把握高铁站建设与自身城市发展互动关系。”纪嘉伦说。

那么,《意见》提出的“强化规划引导和管控作用”“合理确定高铁车站选址和规模”“严格节约集约用地”“合理把握开发建设时序”“防范地方政府债务风险”等任务和要求,是否意味着中国对发展高铁的积极态度出现转变呢?

多位分析人士指出,高铁站作为经济高速增长阶段的重要部分,在谋求高质量发展阶段也应该率先转型。可以说,规范高铁站建设、力求精打细算、避免盲目造城,不仅不是限制高铁发展,而恰恰是为了帮助高铁更好地发挥作用,实现高质量发展。

纪嘉伦进一步表示,与干线高铁建设不同,支线高铁建设更加考验地方政府筹集资金、征地拆迁、规划设计等方面的能力。从高铁站建设这个最基本的问题入手,使各环节都向高质量发展这个时代要求聚焦,显然有助于我们用尽可能小的成本换取最大的回报。而这,也正是中国经济谋求高质量发展的题中应有之义。

长南京以下深水航道全线贯通
五万吨级海轮直达南京港

本报北京5月8日电 (记者严冰) 长江南京以下12.5米深水航道二期工程8日试运行,对国内外船舶开放航行。这意味着5万吨级集装箱船可以满载从江苏沿江港口直航到我国沿海地区和周边国家,长江黄金水道含金量进一步提升。

长南京以下12.5米深水航道建设工程是“十二五”和“十三五”期间全国内河水运投资规模最大、技术最复杂的工程,是长江黄金水道建设与发展的重要里程碑。工程历经7年建设,总投资110亿元,分两期实施。二期工程试运行后,南京至长江出海口431公里的12.5米深水航道实现了全线贯通。

长南京以下是我国内河水运最繁忙的区域,年运量超过16亿吨,其中海轮承运量超过8亿吨。以前,长南京以下航道受10.5米水深限制,5万吨级以上的海轮无法满载驶入,只能通过减载、换小船运输货物。12.5米深水航道开通后,提升了大型海轮的实载率,5万-7万吨级船舶实载率提升近25%,水运运输费用大幅降低,可以实现更高效的江海联运、江海直达运输。据测算,5万吨级以上的进江海轮每多装载1万吨货物,约节约运输成本23.3万元。

据介绍,这一工程充分落实长江生态环境保护要求,在实现整治效果的同时,生态环境也显著改善。工程在设计中创新性地采用适合水生生物生长和栖息的生态护底、护岸及坝体的结构形式,在长江水域试验性地建设10万平方米人工鱼巢和100亩生态浮岛,投入8400多万元实施增殖放流等生态补偿措施。

无人驾驶小巴校园试运行



5月开始,由上海交通大学电子信息与电气工程学院与青飞智能联合研制的无人驾驶小巴在校园内进行实验性运行。在校内的3个站点,乘车者可以扫描二维码呼叫无人驾驶小巴接载,该小巴不仅能自主驾驶,还能自动躲避行人。在目前实验性运行阶段,该小巴时速限定15公里,车内最多搭载8人,每日载客总数约200人次。

图为5月8日,乘客登上在上海交通大学校园内进行实验性运行的无人驾驶小巴。
新华社记者 刘 颖摄

地震馆里学科技

5月8日,河北省邯郸市邯山区美的小学的同学们来到河北省地震局邯郸中心台,参观地震科普展室,近距离了解退役的地震观测仪器和地震科普展板,学习防灾减灾知识和自救互救技能。

据了解,今年5月12日是全国第十个“防灾减灾日”。今年全国防灾减灾日的主题是“行动起来,减轻身边的灾害风险”,5月7日至13日为防灾减灾宣传周。

图为美的小学的同学们参观退役的地震观测仪器。
史自强 郝群英摄



洛杉矶去年吸引中国游客数创新高

据新华社洛杉矶电 (记者高山)根据美国洛杉矶旅游局5月7日发布的数据,2017年到访洛杉矶的国际游客比2016年增长16万人次,其中的中国游客同比增长6万

人次,达到创纪录的112万人次。旅游业是洛杉矶的支柱产业之一,总共为洛杉矶创造了52.38万个就业岗位,其中2017年新增就业岗位1.39万个。



微笑进校园 快乐每一天

5月8日是“世界微笑日”。湖南省邵阳市城步苗族自治县爱丽斯幼儿园开展“微笑进校园”绘画主题活动,引导孩子们从小培养乐观的心态。图为在爱丽斯幼儿园,孩子们展示自己的“微笑画”作品。
严钦龙摄(新华社发)

4月货物贸易进出口增长7.2% 中国外贸继续保持稳中向好

本报记者 李 婕



5月8日,山东青岛港外贸集装箱码头,货轮在装卸集装箱。
俞方平摄(人民视觉)

好,且大宗商品价格的持续上涨支撑进口增速。

具体来看,前4月进出口还呈现一些突出特点。

从贸易方式来看,一般贸易快速增长且比重提升。前4个月,我国一般贸易进出口5.34万亿元,增长12.8%,占外贸总值的58.6%,比去年同期提升2个百分点。

从贸易伙伴来看,对欧盟、美国、东盟和日本等主要市场进出口均增长,对“一带一路”沿

线国家进出口增速高于整体。前4个月,我国对“一带一路”沿线国家合计进出口2.51万亿元,增长11.6%,高于整体增速2.7个百分点。

从贸易主体来看,民营企业所占比重进一步提升。前4个月,民营企业进出口3.52万亿元,增长12.4%,占外贸总值的38.6%,比去年同期提升1.2个百分点。

从贸易结构来看,机电产品出口增长,传统劳动密集型产品出口下降。前4个月,我国机电产品出口2.84万亿元,增长8.7%,占出口总值的59.1%。同期,服装、纺织品、家具、鞋类、塑料制品、箱包、玩具等7大类劳动密集型产品合计出口8807.2亿元,下降2.4%,占出口总值的18.3%。此外,铁矿砂、原油和铜等商品进口量增加,大豆进口量减少,大宗商品进口均价涨跌互现。

对近期外贸走向,不少分析人士认为,全球经济复苏态势还在延续,但出口仍然面临国际环境的不确定性。不过中国加大对外开放措施逐步落地,将对进口形成有力支撑。

市场观察