

一周数说

60%+45%= 城镇化 2020

言又新

3月16日,我国首部城镇化规划《国家新型城镇化规划(2014-2020年)》发布,城镇化成为本周的重要话题。

在这个规划中,有两个目标数据最引人注意:到2020年,我国常住人口城镇化率要达到60%左右,户籍人口城镇化率达到45%左右。

国家发展改革委副主任徐平在解读规划时指出,我国首次提出常住人口城镇化率和户籍人口城镇化率两个指标,是与以往最大的不同,也是最大的进步。

为何会有两个城镇化率?两个城镇化率有何差别?

我们不妨先看看城镇化率的计算方法。一般所说的常住人口城镇化率是指“城镇常住人口(户籍人口+居住半年以上

的暂住人口)比上总人口”。而户籍人口城镇化率则是“城镇户籍人口比上总人口”。

这样一算不难看出,常住人口城镇化率包括了大量的居住在城市的非户籍人口,分子较大,所以比值较高;而户籍人口城镇化率仅是城市户籍人口,分子减少,比值也就变小。

两个城镇化率之间的差距反映的正是城镇化进程中的最核心问题,也是最大难题。那就是,在我们的城市中,在我们的城镇人口中,存在了大量的农业转移人口。他们虽然也生活在城市,但他们却不是当地真正的市民,不能像拥有当地户籍的市民一样享受同等的住房保障、医疗保障、教育保障等各种待遇。

改革开放以来,我国的城镇化进程不

断加快,城镇化率从1978年的17.9%增长到2013年的53.7%。但常住人口城镇化率与户籍人口城镇化率的差距一直存在且不小。2013年,我国的户籍人口城镇化率只有36%左右。也就是说,2013年我国城镇人口有7.3亿,其中包含2亿多农民工及其家属,他们未能享受城镇居民的待遇。

这说明,我国农业转移人口市民化速度已大大落后于城镇化速度。市民化进程滞后,大量农业转移人口难以融入城市社会,集中反映出我们的城镇化质量还不高。

正因如此,党的十八届三中全会明确提出了“推进以人为本的城镇化”,更加注重提高城镇化的质量,更加注重推进“人”的城镇化。也鉴于此,此次规划直面现实,首次提出评估城镇化水平的两个具

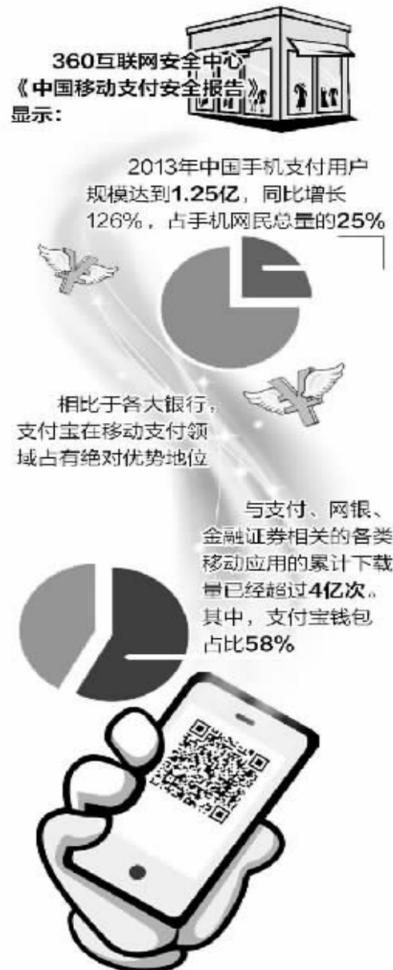
体指标,并明确到2020年户籍人口城镇化率与常住人口城镇化率的差距要缩小2个百分点左右。突出强调户籍人口城镇化率,就是强调要将更多长期在城镇务工经商的农民工及其家属转为城市户籍人口,变成真正的“城里人”,享受同样均等的公共基本服务。

城镇化表面上是人口由农村向城市迁移聚集的过程,但其核心是人的生产方式和生活方式的转变。城镇化率是一个国家或地区经济社会发展进步的主要反映和重要标志,更是亿万人民对美好现代文明生活的向往和愿景。

有了这一以人为本的规划的指导,我国城镇化率的“含金量”将会进一步提高,城镇化的质量将会进一步提升。

视界

我国手机支付用户达1.25亿



扫描

逾500家

家电博览会参展商创新高

本报讯 记者周雷报道:中国家电博览会(2014AWE)于3月18日至21日在上海举行,参展企业超过500家,较上届增长20%。除了国内企业集体亮相外,三星、西门子、LG等众多国际品牌也踊跃参展。中国家用电器协会理事长姜风表示,今年展会展出新品超2万件,以曲面电视、大屏幕、超高清电视等为代表的国际顶尖消费电子产品均是首次在国内展示,充分证明AWE已成为国际电子企业认可的展示平台。

由中国家用电器协会创办的中国家电博览会,经过近年来的跨越式发展,已成为家电行业年度盛事。本次展会还举办了中国家电发展高峰论坛、中国环境及健康家电发展高峰论坛等活动。

2234万吨

2月份成品油产量增长5.7%

本报讯 记者林火灿报道:国家发展改革委网站公布的消息显示,据运行快报统计,2月份,国内原油产量1604万吨,同比增长1.4%;原油加工量3581万吨,增长3.7%。成品油产量2234万吨,增长5.7%,其中汽油增长9.3%,柴油增长1.1%;成品油表观消费量1852万吨,下降3.2%,其中汽油下降5.8%,柴油下降6.0%。月底成品油库存环比上升283万吨,同比增加69万吨,处于较高水平。

41亿立方米

2月份天然气进口增加2.8%

本报讯 记者林火灿报道:国家发展改革委网站公布的消息显示,据运行快报统计,2月份,我国天然气产量103亿立方米,同比增长8.3%;天然气进口量41亿立方米(其中管道气19亿立方米,液化天然气22亿立方米),同比增长2.8%;天然气表观消费量149亿立方米,同比增长10.1%。

24.55%

建筑陶瓷业效益增加明显

本报讯 记者吉蕾蕾报道:中国建筑卫生陶瓷协会发布的数据显示,2013年全国1400多家建陶企业的主营业务收入为3831亿元,相比2012年增长17.43%,利润同比增长24.55%。据悉,产业效益增加明显的主要原因是产量与出口的增长。2013年全国建筑陶瓷产量达到96.9亿平方米,比2012年增长7.8%。出口陶瓷砖为11.5亿平方米,相比2012年增长5.3%,出口额78.9亿美元,同比增长24.3%。

本版编辑 许红洲



2013年末,随着宁杭、杭甬、津秦、厦深、西宝等一批新建高速铁路投入运营,我国高速铁路总营业里程达到11028公里,在建高铁规模1.2万公里,成为世界上高速铁路投产运营里程最长、在建规模最大的国家

更值得称道的是,我国高铁的发展具有自己的知识产权。专家表示,高铁是我国少数成套系统领先世界的技术,无论是高速铁路线还是高速铁路列车,我们均掌握了绝大多数自主知识产权,并已向国外出口

中国高铁: 高质高效加速行

本报记者 齐慧

总里程达世界一半

1.1万公里的高铁营业里程意味着什么?

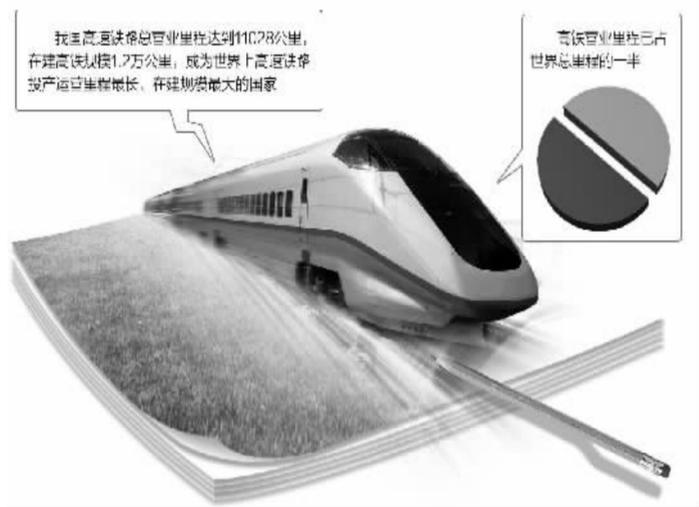
据国际铁路联盟统计,截至2013年11月1日,世界其他国家和地区高速铁路总营业里程11605公里,在建高铁规模4883公里,规划建设高铁12570公里。

“通过数据可以看出,我国高铁的营业里程已占世界总里程的一半。”中国铁路总公司相关负责人介绍说,目前世界上有中国、西班牙、日本、德国、法国、瑞典、英国、意大利、俄罗斯、土耳其、韩国、比利时、荷兰、瑞士等16个国家和地区建成运营高速铁路。

可以看出,16个国家中大部分都是发达国家。与发达国家相比,我国高速铁路的发展起步较晚,但发展最快。

从20世纪90年代开始,伴随着已建成高铁的成功运营,高铁在安全、快捷、节能、环保等诸多方面的竞争优势凸显,很多国家开始发展高速铁路。我国也是在这时开始对高速铁路的设计建造技术、高速列车、运营管理的基础理论和关键技术组织开展了大量的科学研究和技术攻关,并进行了广深铁路提速改造,修建了秦沈客运专线,实施了既有线路六次大提速等。

2008年北京奥运会开幕前夕,京津城际高速铁路开通运营,北京、天津两大直辖市之间由原来的2小时左右运行时间缩短至30分钟左右,形成同城效应。2011年6月30日,世界上一次建成里程最长的京沪高速铁路建成通车,全长1318公里,设计时速350公里,初期运营时速300公里。2012年12月1日,哈大高速铁路正式通车运营,全长921公里,成为世界上第一条新建高寒高速铁路。2012年12月26日,京广高速铁路全线贯通运营,全长2298公里,成为世界上干线最长的



高速铁路。同时,“四纵四横”高铁网已具规模,这也是世界独有的网状发展结构。

掌握高铁核心技术

我国高铁不仅在运营里程上世界领先,更为难得的是,在技术上我国已掌握高铁的核心技术,整套系统领先世界水平。

日前,跟随第三届“车迷有约走进南车”活动,记者走进中国南车株洲基地,参观了助力中国高铁走向“芯时代”的国内首条8英寸IGBT芯片生产线。

IGBT是高速牵引控制系统的关键,小小芯片是世界高铁列车最核心的技术。我国高速试验列车已跑出的605公里,最高速度都靠这小小芯片控制。

“以前国内只有少数个别企业掌握了大功率高压IGBT的后期封装技术,而在关键的芯片技术上无一例外都是从国外

进口。”中国工程院院士、中国南车株洲所总经理丁荣军介绍说。

目前,中国南车建造的首条8英寸IGBT芯片生产线,试生产的芯片已经通过了技术专家鉴定,将于今年6月全线投产。丁荣军说,“有了IGBT的生产线,也就意味着我们打破了国外的技术垄断,掌握了高速列车制造的最核心技术,中国高铁将迎来自己的‘芯时代’。”

不仅是高铁设备,从时速200公里到350公里,再到380公里……我国高铁在引进和掌握先进技术的基础上,统一搭建了高速铁路的技术平台,走出了一条“引进、消化、吸收、再创新”的自主创新的成功之路。

“经过十多年坚持不懈的努力,我国铁路通过技术创新,在高速铁路的工务工程、高速列车、通信信号、牵引供电、运营管理、安全监控、系统集成等技术领域,取

得了一系列重大成果,形成了具有中国特色的高铁技术体系,总体技术水平进入世界先进行列。”中国铁路总公司相关负责人表示。

加速建设是当务之急

由于高铁投资巨大,票价高于普通列车的价格,社会上也有反对建高铁的声音,到底高铁该不该坚持建下去?

从民生角度看,高铁为旅客出行提供多样性选择,便捷舒适。2013年,全国铁路完成旅客发送量21.06亿人次,其中高铁线发送旅客5.3亿人次,比重超过25%。同时,高铁的建成也释放了既有线路的压力,缓解了春运难的问题,对客运、货运都有良好效应。只要通达高铁、动车的地方,“一票难求”的情况明显得到缓解。

从铁路建设拉动内需上看,有专家测算过,在高速铁路建设期,是1比10的投入带动,也就是说在高铁上1元的投入,就会带动10元的投资。高速铁路的建成,为扩大内需提供了重要支撑。同时,高速铁路发展,有力带动了沿线经济社会发展,带动了相关产业转型升级,带动了城市群的崛起。

“中国高铁的快速发展也为世界高速铁路发展注入了新的活力,展示了多样化的技术经济优势。数百位国家政要和多国政府部门、专家纷纷来华参观考察中国高铁,表示愿意与中国加强在高速铁路领域的交流合作。高速铁路再度成为世界铁路发展热点。”中国铁路总公司相关负责人表示。

专家表示,铁路是国民经济的支柱产业。当前,我国正积极扩大内需以提振经济。无论从短期看还是长期看,积极发挥铁路扩大内需的重要拉动作用,意义都十分明显,高铁建设仍有较大空间。

景气观察

煤炭价格毫无悬念地迎来了“十连跌”。

3月19日,秦皇岛煤炭网发布的监测结果显示,新一期(3月12日至18日)环渤海地区发热量5500大卡动力煤的综合平均价格报收533元/吨,比前一报告周期下降5元/吨。

这是环渤海动力煤价格指数今年以来连续第十次下跌。而在上一季度,这一指数一路攀升,一度被外界解读为煤炭市场已经企稳回升。

作为煤炭市场风向标式的指标,秦皇岛港口动力煤价格指数的走势,也是国内煤炭市场持续低迷的重要缩影。中国煤炭工业协会3月18日发布的周报数据也显示,今年以来,中国煤炭价格指数(全国综合指数)持续下跌,3月14日跌至155.9,比上期下跌0.5个基点。

当前煤炭价格的持续下挫,是煤炭市场持续低迷的真实写照,也进一步表明煤

炭产业仍然没有找到解决结构性过剩问题的办法,供给大于需求的市场供求关系仍未发生明显改变。

从供给端看,受上年四季度煤炭价格出现明显反弹的影响,一些企业不顾市场需求依然疲软、煤炭销量并未回升的现实,继续保持相对较快的生产节奏,导致市场供给继续增加。另外,进口煤也在持续增加。今年1月份,进口煤量达到3591万吨,刷新进口煤单月进口量的新高;前两个月,我国累计进口煤炭5873万吨,较去年同期增加488万吨,增长9%。

从市场需求看,需求疲软、销售乏力仍然是当前煤炭市场的主要特征。国家统计局13日公布的数据显示,今年1至2月份,工业增加值比上年同期放缓了1.3个百分点。分行业看,耗煤大户钢铁行业的钢材日均产量同比增速较上年同期放缓9.3个百分点,水泥行业日均产量同比增速也比上年同期放缓了8.4个百分点。也就是说,在下

游行业的生产没有出现明显回升的背景下,“市场回暖”不过是煤炭企业一厢情愿的看法罢了。

煤炭市场供需不平衡的格局,最终带来了煤炭库存的逐步攀升,也带来了煤炭价格的持续下跌。截止到3月13日,秦皇岛港煤炭库存为705万吨,比2013年12月底增加了200万吨。

值得注意的是,煤炭价格的“十连跌”,与煤炭企业近期开展的降价促销活动也有一定关系。进入3月份以来,一些大型煤炭企业开始大规模降价促销,导致其他中小煤炭生产、发运和贸易企业纷纷跟进,相应采取了优惠措施,这在一定程度上对价格走势形成了下拉压力。但问题是,市场对煤企的降价举措并不“买账”,买煤存煤的积极性并未见明显回升。煤企降价促销的做法,只能让企业的盈利状况继续恶化。

从后市看,煤炭价格走势并未走出下行通道,保持低位运行的可能性极大。一方

林火灿

煤价“十连跌”后市仍堪忧