经济日报社出版 WWW.CE.CN
国内统一刊号CN11-0014 代号1-68

经济日报
ECONOMIC DAILY

2015年2月 星期日 15日
农历甲午年十二月廿七
第11535号 （总12108号） 今日8版

2015新春走基层

再访赤溪看“三变”

曾经的……宽广

本报记者 石 伟

[illegible]，还是那漫山遍野迎风摇曳的青翠毛竹。时近岁末，伴着零零落落的迎新鞭炮，记者驱车再次探访赤溪这个坐落于福建福鼎太姥山风景区脚下的秀美村落。

作为福建宁德地区为数众多的畲族村落之一，赤溪不大，但很有名。要说缘由，是因为在这个人口不足2000人的行政村里，曾经发生过影响中国扶贫事业进程的大事。

30年前，一封题为《穷山村希望实行特殊政策治穷致富》的读者来信刊登在《人民日报》上。这封来信描述的福建福鼎县赤溪村下山溪自然村极端贫困状况，引起了党中央的高度关注。3个月后，中共中央发出《关于帮助贫困地区尽快改变面貌的通知》，一场波澜壮阔的扶贫攻坚事业由此拉开序幕，下山溪自然村成为社会各界关注的热点。

距去年5月《经济日报》记者第一次来赤溪采访，转眼已经半年多时间。赤溪村又有了哪些变化？村民新年的收入如何？我们决定再到赤溪看一看。

春节前夕的赤溪，处处弥漫着喜庆祥和的气氛。家家户户门前张灯结彩，一副副红底金边的对联透着主人对新生活的满足和期许。走在村里宽阔笔直的水泥路上，不时有连接赤溪和附近乡镇的农村班车停下，扶老携幼的一户户人家，手提肩扛着大包小包从车上下来。村支书杜家住说，这都是赤溪在外面打拼的村民，过去我们的村民不了解外面的世界，现在出门打工做生意已经是赤溪的常态了。许多人在外面挣了钱，要么回来盖新房，要么回来投资产业，这在过去是想都不敢想的。

30年前的赤溪村，可不是今天这个模样。要说远，13个自然村分散各处山头，去一趟村部，没个半天到不了；要论穷，村财政不仅一分没有，而且还欠着10多万元债务，农民人均年收入才166元；要讲苦，家家竹木房、顿顿难揭锅。

今天的赤溪，群众收入增长了56倍，村民住房由草房变成了小楼，人均住房面积从8.5平方米提高到21.6平方米，脚下的路从羊肠小道变成了宽阔的水泥路，全村初中以上文化程度村民增长了6倍。

钟品灼，鼎翌农业专业合作社董事长。这位“80后”的年轻人是赤溪的种果大户和致富带头人。

“去年的收成怎么样啊？”记者问道。

“去年雨水足，光照时间长，果子长势很好，我种的10多亩红心蜜柚，产量有1万多公斤，半数以上卖到外地的都在每公斤10元左右，剩余部分就在村里等客人上门啦！”钟品灼喜滋滋地说。

“这个价格你满意吗？”

“过去我们也种蜜柚。可就是因为缺乏掌握科学知识和种植人才，蜜柚的品质和产量总是上不去，也就卖不出好价格。现在，这个价格应该是不错的了。” （下转第二版）

国务院印发《意见》加快发展服务贸易

培育“中国服务”国际竞争力

2020年服务进出口总额将超1万亿美元

据新华社北京2月14日电 经李克强总理批准，国务院近日印发《关于加快发展服务贸易的若干意见》（以下简称《意见》），这是国务院首次全面系统地提出服务贸易发展的战略目标和主要任务，并对加快发展服务贸易作出全面部署。

《意见》指出，大力发展服务贸易，是扩大开放、拓展发展空间的重要着力点，有利于稳定和增加就业、调整经济结构、提高发展质量效率、培育新的增长点。

《意见》明确，加快发展服务贸易，要以深化改革、扩大开放、鼓励创新为动力，着力构建公平竞争的市场环境，促进服务领域相互投资，完善服务贸易政策支持体系，加快服务贸易自由化和便利化，推动扩大服务贸易规模，优化服务贸易结构，增强服务出口能力，培育“中国服务”的国际竞争力。到2020年，我国服务进出口总额将超过1万亿美元，服务贸易占对外贸易的比重进一步提升，服务贸易的全球占比逐年提高。

《意见》提出，要充分发挥现代服务业和服务贸易集聚作用，在有条件的地区开展服务贸易创新发展试点，要积极探索信息化背景下新的服务贸易发展模式，打造一批主业突出、竞争力强的大型跨国服务业企业，培育若干具有较强国际影响力的服务品牌，要进一步扩大服务业开放，大力推动服务业对外投资。

《意见》强调，要加强规划引导，定期编制服务贸易发展规划，加强对重点领域的支持引导，制订重点服务出口领域指导目录；充分利用外经贸发展专项资金等政策，加大对服务贸易发展的支持力度，结合全面实施“营改增”改革，对服务出口实行零税率或免税；鼓励金融机构在风险可控的前提下创新金融产品和服务，政策性金融机构在现有业务范围内加大对服务贸易企业开拓国际市场、开展国际并购等业务的支持力度；提高便利化水平，建立和完善与服务贸易特点相适应的口岸通关管理模式；打造促进平台，支持商协会和促进机构开展多种形式的服务贸易促进活动。

春节到 年货俏

左图 2月14日，北京西四环花卉市场，顾客正挑选鲜花。羊年春节临近，各商家抓住商机备好各式各样花束和精美礼盒，鲜花销量一路飙升。

本报记者 李树贵摄

右图 2月14日，在安徽阜阳人民路市场，一名家长带着孩子选购年货。春节临近，人们纷纷外出置办年货，各地年货市场红红火火，年味浓郁。

卢启建摄（新华社发）

小康路上一个都不能少

本报评论员

经过30多年的扶贫开发，福建省福鼎市赤溪村实现了从赤贫到小康的转变。这不仅是闽东地区干部群众自力更生、摆脱贫困的生动缩影，也是少数民族地区扶贫开发工作成就的突出体现。

改革开放以来，我国扶贫开发成果累累、世界瞩目，积累了不少行之有效的方法和经验，但“战贫困”、“斩穷根”的征程仍然任重道远。按照国际扶贫标准测算，我国贫困人口已减少了6.6亿，但目前还有近1亿贫困群众，集中分布在生产生活条件差、自然灾害多、基础设施落后的连片特困地区，有的吃水难、行路难，有的用电难、上学难，有的就医难、贷款难，每个难题都直接关系到贫困群众的切身利益，都是制约全面建成小康社会目标实现的“掣肘之患”。

难啃的脱贫“硬骨头”必须啃下来。“小康不小康，关键看老乡”，能否加快贫困地区，特别是少数民族贫困地区经济社会发展至关重要，必须把扶贫开发工作提高到事关全面建成小康社会、事关实现“两个一百年”奋斗目标的高度上理解、推进。

一要讲方法。要创新体制机制，把扶贫资源、措施精确瞄准特定人口、具体对象，因地制宜、因人制宜，实施精准扶贫、精准脱贫；注意总结研究不同类型贫困地区的脱贫经验，甚至一村一方案，切忌工作内容大而化之、扶贫资源“撒胡椒面”；还应发动当地干部群众一起向贫困宣战，增强其自身造血功能。

二要见实效。扶贫开发不是面子工程，既不能口惠实不至，也不能用平均数掩盖大多数，必须注重实效，既关心统计数据，也关心群众的实际感受。

三要顾全局。目前，经济进入新常态，社会进入新阶段，要将扶贫开发工作与整个经济社会发展联系起来，将经济发展与生态保护相结合，区域发展与扶贫开发相结合，各方支持与贫困群众自身努力相结合，充分调动社会各界资源，全方位建设贫困地区。

“一花独放不是春，百花齐放春满园。”只有全国人民共同的富裕才是真富裕，只有各族人民共同的小康才是真小康。小康路上，一个都不能少，一个都不能掉队。广大党员干部都应具备时不我待的担当精神，以实实在在的行动推动贫困地区和贫困群众加快脱贫致富奔小康的步伐。

扶贫在行动

中国高铁一线调查系列报道

□ 本报记者 张 双

“城市纽带”重塑发展新格局

从“被高铁”到“抢高铁”，围绕高铁走线、设站而展开的“争路运动”硝烟四起——针对郑万高铁河南段站点设在邓州还是新野，两地展开了旷日持久的“高铁争夺战”；沪昆高铁规划制定时，湖南邵阳出现了10万群众高喊“争不到高铁，书记市长下课”的奇观；网上还有大量请愿帖瞄准仍在规划之中的包海高铁，呼吁能在一些城市设站……

奋而争之，所为者何？

国家发展改革委城市和小城镇改革发展中心综合交通规划研究院院长张国华认为，“一个城市的命运受到当前最新交通方式的影响。作为目前陆上最新的交通方式，高铁将会给城市自身发展及其在国家、区域和城镇体系里的定位带来深刻的改变。”回顾历史，很多城市因铁路而兴，比如石家庄、郑州、株洲等，人们形象地称其为“铁路拉来的城市”。如今，设计时速数倍于普通铁路的高铁，正在以“加强版”的方式重塑着城市的发展轨迹。

高铁改变城市，首先体现在高铁经济对城市发展的带动作用及其溢出效应上。“高铁一响，黄金万两。”高铁基础设施建设投资和高铁产业发展对于拉动相关城市的经济增长具有明显作用，有利于提高地方财政收入，增加就业岗位；高铁开通运营还有明显的溢出效应，有利于沿线城市把交通优势转化为生产优势、竞争优势和市场优势，尤其可以带动第三产业的发展。截至2014年底，我国高速铁路运营里程达到1.6万公里，已开通34条线路，覆盖28个省份、160多个地级以上城市，预计到今年末，高铁营业里程将达1.8万公里，基本覆盖50万人口以上城市，越来越多的城市将搭上高铁经济的快车。

高铁改变城市，更加体现在各种要素的通达性对城市经济结构的优化提升上。我国正处在新型工业化、信息化、城镇化加快发展阶段，高铁带来了资本、技术、劳动力、信息等生产要素的快速流通，有利于城市功能完善、产业集聚、经济多元化发展。各种要素会向发展环境优越、行政效能高、经济活力强的城市加速流动，倒逼各地加快竞争与创新，通过资源优化配置、推进产业转型、调整经济结构，在新的区域经济竞争中赢得先机。以开通运营3年多的京沪高铁为例，沿线众多城市成为承接“长三角”和环渤海两大经济区产业转移的新平台，经济发展的质量和效益都得到明显提升。

高铁改变城市，尤其体现在新的时空格局对城市内部和城际关系的重新定位上。当前，我国一些大中型城市面临功能过于集中、交通拥堵严重等问题，由于多数高铁站点选址位于城市外围，为重塑城市内部空间结构、从单中心的城市格局向多中心格局转变创造了可能。不仅如此，高铁还密切了城市之间的经济联系和优势互补，形成了中心城市与卫星城镇的合理布局，强化了相邻大城市的“同城效应”，成为区域经济联系的纽带和城市群空间建构的重要载体。京津城际铁路将北京、天津两个特大型城市的时空距离缩短至30分钟以内，放大了各种生产要素、资源配置的空间，这种“同城效应”在沪宁、杭甬、广珠、长吉、昌九、沪杭等高铁沿线的城市间相继形成。今年，随着区际快速铁路、城际铁路及既有线提速线路等构成的全国快速铁路网基本建成，城市间的沟通联系与分工合作将会进一步加强。

记者在对湖南省长沙市的实地采访中，切身感受到高铁为城市发展带来的深刻变化。沪昆与京广这两条我国东西与南北方向最长的高铁在长沙交会，催生出一座现代化的高铁新城。5年间，高铁新城所在的雨花区从市郊农村成长为长沙市新的城市副中心和中部地区新的交通枢纽，地区生产总值从2009年的493亿元增长至2014年的1400亿元，城市发展的潜力和活力源源不断地释放出来。

需要注意的是，高铁建设也会在一定程度上扩大城市之间的差距。有高铁和没有高铁的城市会产生分异，高铁途经的核心城市也会形成新的“极化”。从国家层面看，要把高铁建设作为促进区域经济发展和国土资源开发的重要杠杆，统筹网络布局，实现协调发展。二、三线城市也要警惕自身的优质资源和高端利润被中心城市“虹吸”而去，应通过调整功能定位、培育优势产业，形成差别化的竞争优势，增强城市的“反磁力效应”。

对于一些地方借高铁造城可能形成的空城隐忧，中国社科院城市发展与环境研究所副所长魏后凯表示，“高铁新城不能搞成房地产化，要通过商圈打造和产业发展，促进产业转型升级和城市格局优化，用产业集聚带动人口集聚，再通过产业和人口的协同集聚推动城镇化发展，把人产城有机融合起来。” （相关报道见四版）