城市 周刊 WEEKLY

梦想家园，你我同行

声音

河北省委书记赵克志：

廊坊不能搞成“睡城”

廊坊用生态优先和绿色发展的理念，对全市市域空间布局和各城镇总体规划作进一步的修编和完善。无论是城市建设，还是县城建设，都要服从大局、服务大局，科学规划、严格控制，决不能搞住在河北、回京上班的睡城。廊坊要大力发展研发、设计、创意、移动互联网等现代服务业，承接北京非首都功能疏解和产业转移，率先走出一条生态优先绿色发展的新路。

湖南长沙天心区委书记曾超群：

要高楼大厦 也要背街小巷

当前我国城市发展面临的普遍问题是既要结构转型，又要做好民生配套。一个区域要和谐发展，既要有标志性建筑等大项目，也要有与老百姓切身利益息息相关的小项目。解决老百姓最紧迫的水电气等问题会让他们受益终身，背街小巷的好坏是检验民生事业的试金石，是城市治理的“牛鼻子”。

上海市会展行业协会会长陈先进：

会展之都软实力也要强

上海等大城市要成为“国际会展之都”，除了庞大、先进的硬件设施，还要在会展项目、会展企业、专业人才、服务能力、管理体制、法规体系、会展技术等方面达到世界一流水平，一个完整、准确、统一的会展信息收集发布及分析研判平台也是必不可少的。

（据新华社电）

成长坐标

“三无小区”靓起来

一些建于上世纪八九十年代的老家属院，成为无主管单位、无物业管理、无人防的“三无小区”。为解决这些问题，山东日照经济技术开发区投入200多万元，拆除三个老旧小区间的院墙藩篱，统一整合为海星园小区，将脏乱差的垃圾堆放区整治为公共休闲绿地公园、公共停车场，由物业公司统一管理，变成了整洁漂亮的“花园小区”。

新华社记者 范长国摄

整治前的日照经济技术开发区设计院家属院一角垃圾遍地，无人清理（2015年10月1日摄）。

公用事业服务中心的保洁人员在整合改造后的海星园小区清运垃圾（1月12日摄）。

执行主编 王薇薇
责任编辑 杨开新
美术编辑 高 妍
联系邮箱 jjrbcs@163.com

海南环岛高铁的通车，使得乘高铁环游海南岛成为现实；成渝高铁开通，宣告两座西部特大城市之间高铁时代的到来；金温铁路开通，浙江实现快铁全覆盖……岁末年初，城际间一条条“新通道”的建成，将为城市群的崛起带来怎样的改变——

织密高铁网 串起一片城

本报记者 齐 慧

“传送带”是两点之间利用索道传送物品的工具。如今，在中国，城市之间也有了一种高效的“传送带”——高铁。

中央城市工作会议对我国城市工作提出了更高的要求，明确要以城市群为主体形态，科学规划城市空间布局，实现紧凑集约、高效绿色发展。而高铁，就是连接城市群之间的“传送带”，传送的不仅仅是物，还有人和生活方式，甚至是文化精神。高效、便捷的高铁网，让城市之间的关联度变得更加紧密，“城市圈”的格局也因此发生了深刻的变化。

为此，《经济日报》记者选取了几个典型的“城市圈”样本，看高铁这一“传送带”为城市之间带来了怎样的变化。

△ 兰新高铁动车组列车在天山脚下行驶。这是世界上一次性建设里程最长的高速铁路，成为助推丝绸之路经济带建设和产业结构优化升级的引擎。

蔡增乐摄（新华社发）

样本一：海南环岛高铁

“经济环”效益成倍放大

2015年12月30日，海南环岛高铁全线贯通，全长648公里，将海南12个市县20个城镇穿“珠”成“链”，打造出全球唯一的环岛高铁“经济环”。

“‘经济环’的形成，将深刻改变海南全岛交通格局，全面提速海南国际岛建设进程。海南环岛高铁的通车运营，不仅为东南亚海岛高铁建设运营提供了样板，更为全世界海岛及沿海地区高铁撬动经济发展提供了示范。”广铁集团相关负责人说。

作为一个典型的海岛，海南的城市大都风光好、气候佳、自然资源丰富，然而也存在先天的缺陷：交通不便，空间上和大陆隔离，产业分布上以沿海为主，各城市之间距离远、联系弱。各个城市如同一颗颗明珠散落在各地，光芒不显。而环岛高铁的开通，如同给这些明珠穿上了链子，最大程度发挥了它们的熠熠光彩。

一方面，经济要素的快速流动必将加剧各类经济活动。海南环岛高铁作为全球唯一的环岛高铁，区位优势十分突出，其途经的12个市县是人口稠密区，也是岛内主要的经济活动区。

环岛高铁贯通后，把岛内各主要城市都连接在同一线路之上，各种要素都可以利用环岛高铁快速流通，提高了资源流动效率。而且每个大城市周边的次中心城市，都通过连接线接入环岛高铁，形成了多个重要经济节点，充分发挥了空间上的优势，激活了各地新一轮发展的活力，岛内各地之间的经济交往速度加快。

另一方面，环岛高铁贯通后，结合粤海铁路，岛内原本和大陆隔绝的多个城市，有了快速出岛通道，加速了珠三角等经济活跃地区产业转移的速度。目前珠三角企业已开始实施产业转移，如恒大等商家日前已到海南布局，投资了上百亿元的房产、旅游等项目。海南一些经济基础较好的城市也已开始着手产业承接，使沿线大量农闲劳动力在家门口就可就业，为各地区经济均衡发展奠定了坚实基础。

样本二：京广、京沪等高铁

“大动脉”串联大城市圈

2016年1月8日，2015年度国家科技进步奖特等奖颁给了京沪高铁工程项目。这是对京沪高铁科技创新技术方面的认可。

与科技成果相比，京沪高铁带来的经济效益，同样是熠熠生辉。“京沪高速铁路就像一条金丝带，把沿线一颗颗珍珠穿起来，形成一个新的经济增长带。”原铁道部副部长、京沪高速铁路公司原董事长蔡庆华说。

与海南环岛高铁不同，京沪高铁连接的是我国已经形成的几个重要的经济圈和城市圈，发挥更大的辐射作用。

中国铁道科学研究院运输及经济研究所副所长王怀相分析说，京沪高速铁路建成后，环渤海地区和长三角地区两大经济区联系更为紧密，两大经济区之间架起了一座能源、资本和人员快速流动的通道，将两大经济圈连成片，使这个巨型“哑铃式”经济带成为在中国经济发展中具有战略地位的“南北经济走廊”，成为我国东部沿海地区最繁荣且极具活力的经济发展“增长轴”，很好地发挥了“城市圈”的辐射带动作用。

同样，京广高铁把环渤海经济圈、中原经济区、武汉城市圈、长株潭城市圈、珠三角经济圈紧密地联系在了一起，沿途6个省市的28个城市的城镇化、工业化、信息化进程大大加快；兰新高铁、贵广高铁和南广高铁将新疆、青海、甘肃、广西等地更紧密地串联起来，加快了中西部欠发达地区和东部地区人员、物资的流动。

“高速铁路的发展带来了时空距离的改变，不仅使城市之间可以更好地按照各自的比较优势配置资源，发挥出城市集聚的综合优势；更重要的是，也可以增强不同‘城市圈’之间的分工合作，拉近不同经济区或经济带的距离。可以预见的是，以高铁为纽带的‘城市圈’和‘城市带’，在不久的将来将成为区域经济的重要增长极。”王怀相如是说。

△ 近日，地处深圳中心城区的广深港高铁深圳福田站开通，成为亚洲最大的地下火车站。 新华社记者 卢汉欣摄

△ 一名乘客在展示津保铁路G6272次列车车票，近日开通的该线路初期运营时速200公里，与京沪高铁、津秦高铁等高铁实现无缝连接。

新华社记者 李晓果摄

样本三：京津、津保等城际铁路

相邻城市“公交化”开行

在西安斯普瑞科技公司工作的王栋经常乘坐高铁往返于西安和渭南两地，原来他是想把家搬到西安，高铁开通后，他打消了这个念头，对于他来说，20分钟的车程，可能比西安市内的交通时间还短。“高铁不但为我们出行提供了更多的选择，也为我们的生活方式提供了更多的选择。”王栋说。

数据告诉我们，和王栋持一样看法的人越来越多，截至目前，西安北辐射至宝鸡、渭南、延安、大荔等市、县的动车数已达到日均143列，省内短途客流占到了高铁总发送数的60%，通过高铁的连接，关中城市圈的人员、经济、文化交流更加活跃。

国务院发展研究中心资源与环境政策研究所副所长李佐军指出，“城市圈”是不同城市合理分工、紧密协作而连接成的网络。“城市圈”的发展，有利于提高城市发展的效率，实现城市共赢。在各城市圈越来越大、联系越来越紧密的同时，城市圈内部的分工发展也变得更加重要。

而高铁的建设，为城市圈的发展打下了良好的连通基础。随着路上时间的缩短，“城市圈”可能进入“一小时圈”甚至“半小时圈”的发展阶段。城市间的距离缩短了，彼此的分工协作就会更紧密，“城市圈”的整体竞争力也会逐步提升。

以最早的京津城际来看，京津城际的开通，在北京和天津形成了“半小时经济圈”，两地之间的高铁采取公交化的开行模式，车次多、间隔短，旅客从购票、进站、乘车、出站各个环节越来越方便，基本实现了随到随走。一趟长编组列车可以运送1000多人，最小每隔3分钟就可以开出一趟列车。

时间的缩短推进了京津两地空间位置的“拉近”，加速了两地人员流动，优化了两地的资源配置，改变了两地人的生活观念及习惯，有力地促进了两地的“同城化”和“一体化”。

链接

高铁带热苏皖城市群

本报记者 白海星 通讯员 陆应果

从2015年12月6日开通至2016年1月11日，苏皖首条沿江高铁——南京至安庆高铁已安全运送旅客逾113万人次，日均发送逾3.1万人次，大大方便了沿江人民出行。高铁“织网成金”，同城效应显现。

一列列动车组列车沿着长江黄金水道“贴地飞行”，从千年古城安庆“飞越”长江，直达池州、铜陵、芜湖、马鞍山，驶向合肥、南京、上海等地，圆了苏皖赣鄂人民沿江高铁梦。宁安高铁沿线城市群纷纷借力高铁大打旅游牌，进一步带动了高铁沿线城市兴起“旅游热”。客流量的增长，对沿江旅游观光、休闲度假、美食购物、商务会展等都会起到强大推动作用。1月10日，宁安高铁实行新的列车运行图，加密增开动车组列车，开行安庆至南京南、上海、合肥、北京南等方向动车组列车达21对，其中“G字头”动车组列车12列，“D字头”动车组列车30列，旅客出行更加便捷。

宁安高铁是华东铁路建设史上又一座里程碑。这条线地处苏皖境内，全长258公里，是长江三角洲高速铁路网的延伸，线路设计时速250公里。这是一条生态线、旅游线、致富线，沿线历史悠久、人文荟萃，车站建设融入徽派和戏曲等文化元素，站站各异，与周边人文环境融为一体。高铁线路两侧呈现出“一站一景、一洞一景；内灌外乔，草灌结合；三季有花，四季常绿”的“绿色长廊”格局。

业内人士介绍，宁安高铁的开通运营，与合福、合宁、合武、京沪等高铁连通成网，苏皖沿江铁路运能呈现爆发式增长，对加快区域经济一体化进程，扩大长三角地区区位优势和辐射范围，促进长江经济带沿线和苏皖区域经济持续快速发展具有重要意义，为长江经济带社会发展注入了强劲动力。

城之道

重新定义城市圈

韩 白

人是经济发展中最为活跃的因素，随着经济社会的发展，人越聚越多，也就形成了城市。按一般规律看，人口越稠密的地方，经济发展水平就会越高，反过来说，经济发展越好的城市，越会吸引人流来。

这也就得出一个结论，城市的经济发展水平与人口的流动水平是正相关的。也就不难理解，北上广为何聚集了这么多的青年才俊，中国一线城市的人口为何越来越密集。

然而，时空的限制让城市不可能无限制地长大。一个城市不可能承担所有的功能、过大的城市也会给资源环境带来巨大的承载压力。

解决这一问题，需要大力发展城市群，多个城市之间相互补充相互协作，统筹空间、规模、产业三大结构，统筹生产、生活、生态三大布局，解决大城市病问题，也满足人民对幸福生活的向往。

发展城市群，最主要的就是要解决时空问题，破解各地发展不均衡。而高铁的发展，正好解决了这一问题。

高铁首先能够缓解大城市病。由于高铁的速度远远快于公路，许多城市间形成了一小时甚至半小时交通圈，城际间交通时间有时比市内交通还快，异地工作、居住成为现实，疏解了大城市部分人口，也带动了许多教育、医疗等社会服务功能外迁，大城市的压力也因此得到疏解。

高铁的发展优化了城市间产业布局，如在京津冀协调发展规划中，北京部分非核心功能需转移到天津、河北，然而，由于北京资源丰富，许多企业行业搬迁意愿不高，随着京津城际、津保城际等线路的建成，京津冀之间经济要素流动更加便捷，企业开始主动搬迁到成本更低的天津、河北。

高铁也为人才实现价值、推动小城市发展提供助力。在高校集中的南京，过去大学毕业生找工作非常难，高铁开通后，无锡、苏州、常州、德州等城市都成为了这些毕业生就业的新选择，更易实现自身价值。人才选择的多元化也带动了小城市智力资源的引进，有助于各地协调发展。据相关部门统计，京沪高铁开通运营3年，德州市引进硕士博士2000余人，专家级领军人物300余人，充实了德州宝贵的“智力资本”。

根据我国铁路中长期规划，到2020年，将基本实现相邻中心城市间及中心城市与周边城市间形成1至2小时交通圈。那时，我国“城市圈”的概念将与现在大为不同，城市间的人才往来流动频繁，东西部城市均衡发展，真正实现“人便其行、货畅其流”。