

今年前10个月,6所高校落户青岛西海岸新区——

期待引发城市“智变”

本报记者 刘成 通讯员 王文辉

“城”长记

高等教育在校生成城市人口比例是体现城市综合竞争力的重要指标,它改善着一个城市的人口结构、知识结构,决定着城市的品位。

短短的一年时间里,在青岛西海岸新区,知名高校和国家级新区正发生着奇妙的化学反应——

近日,复旦大学青岛研究院在青岛西海岸新区正式启用;同一天,以中国科学院大学海洋学院为核心的中国科学院科教融合基地也在该区奠基。

一日两名校落户,堪称盛景。然而,“抢滩登陆”西海岸的名校远不止这两家,据统计,仅今年1至10月份,就有清华大学、中央美术学院、哈尔滨工程大学等6所知名高校集中落户青岛西海岸新区,可谓引智领域的“西海岸现象”。

那么,众多知名高校何以如此青睐青岛西海岸新区?知名高校与国家级新区的牵手能否带来“1+1>2”的聚变?记者对此进行了探访。

珠联璧合:名校期待新“增长极”

刚刚启用的复旦大学青岛研究院是复旦大学上海本部之外的首个院区,从签约到运营仅用两个多月,学校与地方的热切可见一斑。

“对于复旦大学来说,青岛研究院的设立实现了复旦大学从南到北的拓展,将形成新的结构性增量和新的发展力量。”中国科学院院士、复旦大学青岛研究院理事长葛均波说。

这种珠联璧合的默契来自于高校对西海岸文化创新、地理区位、基础实力等方面的认可,这些优势也成为各大高校选择西海岸的重要筹码,“互补共赢”成为校地共建的基调和殷切期望。

作为我国第3所进入世界前50强的大学,复旦大学一直未走出上海本部,此次“落子”青岛西海岸新区的“破冰之旅”,无疑凝聚了复旦大学厚重的期待。“我们将举全校之力,打造复旦大学在中国北方重要的科教融合基地和创新创业教育实践平台。”葛均波介绍,未来10年,青岛研究院将实现从量变到质变的两次“飞跃”:2017年—2019年,形成研究院的突出特色与鲜明特点,在教育、科技、文化、医疗等至少一个领域,成为全国的亮点和青岛的名片;2020年—2025年,发展成为复旦大学



越来越多的名校落户给青岛带来不一样的改变。图为青岛五四广场。

(资料图片)

一个重要的“发展极”,成为山东教育高地以及全球化的教育、科技、人才、资本集聚地。

同复旦大学一样,今年7月,中央美术学院与青岛西海岸新区签约,将建设中央美术学院青岛校区,他们看中的是青岛和西海岸注重营造文化的生态和艺术的环境。用中央美术学院院长范迪安的话说:“毋庸置疑,这正是让有着百年历史和鲜明艺术特色的中央美院做出战略性选择的关键,承载着中央美院新的发展梦想。”

山东科技大学早在2001年就落户新区,该校中文系主任王秀花则从国际传播的角度给予这种现象以新的诠释。青岛是文化历史名城,这几年在国际上的知名度和影响力不断扩大;而青岛西海岸新区这两年的改革创新和蓬勃发展也是备受瞩目。她认为,选择青岛,选择西海岸新区,意味着有更广的受众。而这,也是实现自身新发展必不可少的条件。

理念升级:从“引资”到“引智”

加快建立一个从“引资”上升到“引智”的平台,推动经济发展方式从主要依靠资金和物质要素投入的粗放扩张,向主要依靠科技进步和人力资本的内涵提升转变。作为第一所入驻这个区域的高校,青岛理工大学人文学院的谭业庭教授见证了这方热土的发展。

从1987年的“一枝独秀”,到青岛西海岸新区获批之初的“九校并举”,新区在校大学生达到15万人,占全区总人口的比例达到8.3%;各类人才近40万人,占全区总人口的近1/4。高校专利申请量占了全区专利申请量的1/3。

“高等教育在校生成城市人口比例是

体现城市综合竞争力的重要指标,它改善着一个城市的人口结构、知识结构,决定着城市的品位。”谭业庭说,像纽约和东京这样的国际大都市,这一指标分别达到了6.4%和6%。“对‘智力平台’的建设,体现了管理者的‘高瞻远瞩’。”

建设人才高地,西海岸新区从未停歇。2014年获批为国家级新区后,人才支撑战略写入新区发展的基本思路,成为支撑新区建设和发展的“六大战略”之一。根据新区发展规划和目标定位,打造“国际海洋人才港”,从安家、创业、科技、培育、保障等方面制定人才政策“30条”予以扶持。

为进一步集聚国内外优质高等教育资源,新区还专门出台了“加快引进优质高等教育资源的实施意见”,面向国内外一流大学或拥有一流学科的大学,广发“英雄帖”,给予用地支持、建设支持和运行补助以及配套服务;对其引进的高层次人才,还将按人才政策“30条”提供全方位保障。

中国石油大学马克思主义学院吕前昌教授认为这种理念有着“厚发效应”。作为新区目前唯一一所“985”和“211”高校,中国石油大学2010年将办学主体全部迁至青岛。吕前昌教授介绍,学校目前拥有在校留学生3000人,这些留学生大多来自“一带一路”沿线国家。

聚合效应:对标硅谷式发展

在美国西海岸,加州北部旧金山湾以南有一个赫赫有名的存在,就是硅谷。从硅谷的发展历史来看,斯坦福大学、加州大学伯克利分校等著名高校贡献了巨大的力量。跨越整个太平洋,青岛西海岸新区高等教育资源的集聚尽管

仍处于萌芽状态,其前景却让人期待。

“在供给侧结构性改革的大背景下,高校也面临着转型的问题;国家级新区是开发建设的热土和创新高地,恰好能提供最好的平台。”谈及众多优质高教资源“扎堆”新区,青岛西海岸新区党校区域发展研究室主任李波给出了这样的观点。

国家级新区是承担国家重大发展和改革任务的国家级综合功能区,在带动区域经济发展、引领全面改革开放、推动体制机制创新、促进产城融合和城乡一体化发展等方面发挥着重要作用。李波说,在市场经济活动中,高校和企业一样,是最敏锐的。

随着青岛城市总体规划(2011—2020年)的获批,青岛确立了新的发展定位,即打造国家东部沿海重要的创新中心、国内重要的区域性服务中心和国际先进的海洋发展中心城市以及具有国际竞争力的先进制造业基地。而以海洋经济发展为主的青岛西海岸新区,无疑是实现这一目标的关键所在。

青岛西海岸新区是第九个获批的国家级新区,与之前获批的国家级新区不同,没有政策优惠。“这一变化意味着目前的国家级新区已不再是政策洼地,而是改革高地,主要通过体制机制改革形成自身优势。”李波说,改革创新成为西海岸新区最大的优势,获批两年来,西海岸新区自主推进35项重大改革,争取国家、省政策试点27项,多项改革属于全国首创。

改革创新的沃土,必将吸引更多优质高教资源集聚。预计到2020年,新区高校总数将达到20所,在校大学生将突破30万人。“这就是后发优势,这种后发优势吸引各种高端资源同时集聚,必将迸发出更大的活力。”李波说。

大城小事

“停车难”与“停车乱”并存,是对当前我国城市停车状况的恰当描述。小汽车挤占非机动车道以及人行道等公共空间的现象比比皆是,严重影响了交通秩序和城市环境。虽然“停车乱”的主要症结在于“停车难”,但“停车乱”现象若长期存在,难以使小汽车拥有者和使用者树立为自己停车负责的意识,同时将导致停车需求偏离真正市场需求,市场供求关系、价格机制失效。

程世东

王淑伟

可以说,严格执法是保障停车场需求、提高停车场投资收益、实现停车产业化的重要前提。也正因这个原因,七部委共同发布的《关于加强城市停车设施建设的指导意见》中突出强调了要加强违法停车治理。

在国家统一部署下,不少城市开始加强违法停车治理,从原来运动性执法逐步建立常态化机制。例如,北京市去年下半年就启动了静态停车秩序整治专项行动,以全市130条停车管理示范大街为重点,实行“禁停严管街”和“停车入位规范街”分类严管,同时将24小时值班的巡警加入违法停车治理队伍,并且开始研究制定市民举报机动车违法行为的具体标准等。上海市从今年3月底开始开展交通违法大整治行动,各区县重新施画禁止停车黄线,并严格执行违法停车罚200元、记3分的处罚标准,改善了全市范围内的道路交通环境,提高了市民规范停车的意识。

在大部分城市当前停车位数量远低于小汽车数量的形势下,执法中可以根据实际情况采取一定的策略。比如,对于白天商场、办公区等周边的乱停车,因其在性质上是出行停车,可以从严执法,驾驶员如果长期找不到停车位或因停车费用过高,会改变出行方式为公交等,有助于优化出行结构,缓解交通拥堵。但对于夜间居住区不规范停车,需采取循序渐进的策略,紧密配合路边施画夜间停车位、小区内停车设施建设等举措,有针对性地加强违法停车治理,将乱停车变为规范停车。

当前,城市内违法停车执法一般是道路红线内由公安交警部门负责,道路红线范围外由城市治安管理部门负责。已公开征求过意见的《城市管理执法办法》,拟将城市道路上的违法停车处罚权列入城管执法范围,这有望解决两部门执法步调、力度不统一等问题,以及公安交警警力不足的现实。当然,若加强执法,人员仍是一个问题。在条件允许或在制定一定策略的前提下,还可采用近期北京、上海、南京等地引导公众参与举报违法停车等交通违法行为的做法,发挥社会公众的积极性。

(作者单位:国家发改委综合运输研究所城市交通中心)

未来5年安排49个项目

南宁投百亿元建地下管廊

本报讯 记者周晓骏 董政报道:日前,记者从广西南宁市召开的新闻发布会上获悉,该市将大力推进综合管廊建设,未来5年共安排地下综合管廊项目49个,总建设规模为131.11公里,预计总投资100.82亿元。

“根据今年8月投入使用的火车东站片区佛子岭路综合管廊情况看,地下综合管廊具有运营高效、维护方便、安全可靠的特点,可减少管线重复建设浪费,提高地下空间利用率,有利于提高城市综合承载能力和城镇化发展质量。今后,影响市容市貌的‘空中蛛网’、城市‘马路拉链’,在南宁将越来越少。”南宁市城市管理局负责人介绍,今年南宁市计划安排地下综合管廊建设项目共17个,总建设规模为53.8公里,计划总投资为43.61亿元。截至目前,已开工项目10个,建成管廊长度16.6公里,完成投资5.29亿元。

据悉,今年南宁市正式入围国家第二批地下综合管廊试点城市,2016年至2018年3年试点期间,该市将获得中央财政补助共12亿元。目前,《南宁市管廊综合专项规划(2015—2030)》《南宁市管廊专项规划(2015—2030)》和《南宁市地下综合管廊规划设计导则》已完成编制。规划范围覆盖南宁市300平方公里的规划建设用地,包括中心城区范围及三塘片区、吴圩空港经济区等新开发区。

石家庄采暖季开始限号



11月15日,石家庄交警提醒被限号车辆的司机不能在市区行驶。为进一步改善大气环境,石家庄市决定今冬采暖期间实行机动车轮流限行两个车牌尾号的交通管理措施。 贾敏杰摄

深圳网约车听证会聚焦“高准入门槛”

网约车应“便民”“规范”两不误

本报记者 喻剑

槛,能有效遏制网约车数量盲目扩张,不仅有利于营造公平有序的市场环境,还有利于缓解城市交通拥堵、环境污染问题。

听证代表袁海则算了一笔账,按每月500单来计算,算上折旧、油费、维保等费用,如果用普通排量的小车车型运营,每单成本约8.3元;而大排量的中高级车每单成本高达17.5元。“如果网约车司机要保障自己收入不变,未来定价至少是现在的两倍。”袁海担心,准入门槛太高,会让市民重回“打车难、打车贵”的局面。

市民谭先生认为,政策过严可能干预市场竞争,政府应该做好的就是保障乘客与司机的安全。深圳市委在听证现场回应,根据相关政策,对网约车定位是高品质服务,差异化经营。体现在车辆标准上,网约车要高于普通出租车,上述规定符合深圳实际。

存量车是否应设过渡期

该“征求意见稿”规定:2016年11月1日前已在深圳行政区域内从事网约车服务、排量在1580毫升以上的燃油车辆,以及已在深圳缴纳社保且符合其他条件的

驾驶员,可分别申办有效期为两年的《网络预约出租汽车运输证》和《网络预约出租汽车驾驶员证》。

对于两年过渡期的安排,各方也有较大争议。部分听证代表认为,北京和上海等一些城市并未设置过渡期,深圳也应快速执行。“建议给予各平台至多15个工作日期限,清退所有不合格车辆及驾驶员。”听证代表胡边山说。听证代表徐海波表示,3个月是最大的容忍限度。

深圳市交委回应,如过渡期设置过短,不利于运力的平稳过渡;另一方面,存量网约车车型与现有出租车车型存在较大范围的重叠,过渡期设置过长,不符合两者错位发展的政策导向,也会导致与新增网约车的不公平竞争。

如何保障乘客权益

大部分听证代表认为,网约车应设计计价器、GPS、摄像头、车内行车记录仪、报警装置等。听证代表彭志刚说,出租车均安装了GPS、视频、报警等装置,建议强制规定网约车都配备同样装置,而且网约车外观应易于政府识别,以打击非法营运,

保障市民安全。 听证代表李健伟建议,把各平台纳入政府相关部门的监管,尤其是车辆及人员的注册信息、运行轨迹、运价等信息,可实时查询、监控。“一定要强制网约车安装发票打印装置,发票的信息要尽量全面,这可以作为重要的维权凭证。”李健伟说。

听证代表王先生提到,主管部门应参照出租车企业的服务质量考核模式,对网约车平台进行服务质量考核,建立服务评价体系和乘客投诉处理制度,如实采集与记录驾驶员服务信息。

深圳市交委表示,网约车是互联网形势下新的经营方式,对网约车的管理必须采取以管网方式,数据备份可以帮助监管部门妥善处理乘客投诉、维护乘客合法权益、加强安全管理。网约车驾驶员需要经过相关的审查审核和相应的从业资格考核考试,以保障乘客出行和服务质量。驾驶员申请准入时,深圳网约车管理系统将会对驾驶员是否有交通肇事犯罪、危险驾驶犯罪记录、吸毒记录、饮酒后驾驶记录等条件进行审核,并建立网约车经营者和驾驶员信用记录,纳入全国统一的信用信息共享交换平台。

现场

对网约车的车辆有没有必要设置高门槛?网约车司机是否必须有深圳户口?有必要给存量网约车安排过渡期吗?如何保障营运安全?……

日前,深圳市法制办就《深圳市网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法(征求意见稿)》举行微信听证会。这场形式新颖的听证会上,共有92名代表参加并围绕相关话题展开激辩,包括网约车企业代表6名、深圳巡游出租车企业代表6名、市民代表80名。

高门槛会带来打车贵吗

关于网约车车辆准入条件争议最为激烈,意见分歧较大。深圳市的“征求意见稿”规定:网约车车辆必须是深圳市登记注册的5座以上7座以下乘用车;车辆行驶证载明的初次注册日期至申请时未满两年,等等。

听证代表付振江认为,以轴距、排量、使用年限、行驶里程等作为网约车准入门