城市周刊

City

梦想家园，你我同行

我为城市支一招

盘活“烂尾”公共设施

公共电话亭无人问津，街头邮政信箱被当作垃圾箱，自行车立体停车场滞留大量僵尸车，公共卫生间设备损坏使用不便，公共座椅缺腿少背形同虚设……在许多城市，公共设施“有人布设，无人管护”的情况并不鲜见。

越来越多的公共设施趋于烂尾，既影响市容市貌，也给公共资源造成不小浪费。建设现代文明城市，不能任由这样烂尾的城市公共设施继续存在与发展下去。

防止城市公共设施烂尾，上海市的做法值得借鉴。为有效利用街头公用电话亭，上海徐汇区计划和上海电信合作，在保留公用电话亭原有外形和通话功能的基础上，加入阅读元素和智能触摸屏，把传统的电话亭改造成“悦读亭”，对接上海智慧城市建设。

城市公共设施趋于烂尾的原因多种多样，对于那些因社会形势发展而被冷落的城市公共设施，不妨循上海市的管理思路，在“盘活”存量上再多想办法。对于街头座椅、公共卫生间、自行车立体停车场等日常使用频度较高的城市公共设施，想要使之保持健康运营状态，关键还要城市管理者提高公共服务意识与能力，以较强的管理智慧顺应形势发展，进一步完善管理协调机制，用新手段谋求新成效。

（山西 周慧虹）

成长坐标

西藏林芝：打造生态旅游的“高原样本”

林芝市享有“西藏江南”的美誉。近年来，依托雅鲁藏布江、巴松措等旅游景点，林芝市确立了“高原森林生态国际旅游城市”的定位，并投入大量资金完善城镇基础设施，着力培育藏东南特色旅游城市、西藏生态宜居城市及藏东南综合交通枢纽城市，使林芝成为可行、可游、可居、可玩的宜居之地。 羽 佳摄影报道

拥有雪山、绿湖、草甸的巴松措景区，每年都吸引大量国内外游客。

川藏铁路、林拉高等级公路、滇藏新通道等重点工程项目顺利推进。

集自然风光、民俗文化、基础设施建设为一体的鲁朗国际旅游小镇。

执行主编 王薇薇 责任编辑 秦文竹
联系邮箱 jjrbcs@163.com

畅行的交通让城市生活更便利——

美好出行需求如何更好满足

经济日报·中国经济网记者 熊 丽

专家谈城市

畅行的交通让城市更美好，居民生活更便利。然而，交通运输领域存在区域间城乡间发展不平衡、各种交通运输方式整体优势和组合效率不高、科技创新能力不强等问题，亟需补齐短板。如何推动交通运输高质量发展？专家建议，让交通发展更绿色更智能

在蚌埠市珍珠小区公交停车场，公交驾驶员在新能源公交车前。近年来，安徽省蚌埠市大力推进新能源公交车，截至目前蚌埠市主城区共拥有新能源公交车783台，未来将逐步淘汰老旧柴油车，大力发展绿色公共交通，改善城市空气质量。 新华社记者 刘军喜摄

交通是经济社会发展的“先行官”，畅行的交通让城市变得美好。党的十九大报告提出要建设交通强国，当前我国交通运输业面临哪些机遇和挑战？未来的交通将是什么样？

交通转型势在必行

交通运输需求侧的结构和层次正在发生迅猛变化，而供给侧则存在区域性、结构性和功能性失衡

党的十八大以来，我国交通事业取得重大成就，基础设施网络规模稳居世界前列，运输服务保障能力亦名列前茅，科技创新不断突破，成为名副其实的交通大国。

以铁路为例，中国铁路经济规划研究院副院长林仲洪介绍，我国铁路基础网络初步形成，中西部铁路加快建设，跨区域快速通道、“四纵四横”高铁网络基本形成，城际客运稳步发展，高铁经济应运而生。到2016年底，全国铁路营业里程达到12.4万公里，其中高铁2.2万公里。

“尽管近年来路网快速发展，但还存在部分主要通道区段性瓶颈制约以及点线能力不匹配、物流设施不配套、‘前后一公里’衔接不顺畅等短板问题，设施区域性和结构性矛盾突出。”林仲洪说。

“党的十九大报告明确新时代我国社会主要矛盾是人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分的发展之间的矛盾。这一判断，也符合交通运输发展的实际。”交通运输部综合规划司副司长刘昕指出，交通运输领域不平衡不充分的发展主要表现在结构性问题与总量问题并存，区域间城乡间发展不平衡，各种交通运输方式整体优势和组合效率不高，科技创新能力不强，治理能力和治理体系有待进一步提升，亟需补齐短板，增强弱项，夯实基础。

在国家发改委基础产业司副司长郑剑看来，当前交通发展面临着新的发展环境、运输需求和发展条件。交通运输需求侧的结构和层次都在发生迅猛变化，而供给侧则存在区域性、结构性和功能性失衡，如空间布局上不平衡、软硬件之间不协调、全面创新发展不充分等。未来，交通运输的发展将面临环境、生态、土地、资金等各方面资源更加严格的约束。“交通转型发展势在必行，交通质量提升刻不容缓。”郑剑说。

交通运输部科学研究院副总工程师孙小年指出，我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段，交通运输必须坚持质量第一、效益优先。推动从交通大国向交通强国迈进，要着力推动基础设施联网优化，推动运输服务提质升级，发挥科技创新引领作用，提升行业现代治理能力。

从“铺摊子”转向“上台阶”

当前交通发展仍然处于优化网络布局的关键期，必须切实转变发展方式，以交通的高质量发展支撑整体经济的转型

交通强国，应该什么样？

刘昕认为可以从3个方面来理解。首先是支撑国家强。交通运输要在国家经济社会发展中发挥“先行官”的作用，服务现代化经济体系建设，支撑区域协调发展和全面开放新格局，为我国本世纪中叶建成社会主义现代化强国提供有力保障。其次是交通自身强。交通基础设施、技术装备、运输服务、科技创新能力及交通治理水平处于全球领先，交通发展质量和效率达到世界一流。第三是人民获得感强。交通发展成果满足人民日益增长的美好生活需要，更多惠及人民群众，人民普遍享受高质量的交通运输服务。

在郑剑看来，交通强国首先应该体系更加完善，在构成方面，交通运输方式协同发展，各种交通运输方式的比较优势得到充分发挥。在空间方面，海陆空、国内外各个领域和区域实现交通的广泛覆盖，时空距离不断缩短，互联互通更加顺畅。在要素方面，科技、人力、资本、交通设施、交通信息等多种要素充分整合，协同运转。

郑剑指出，交通强国的第二个特征是技术更加先进。交通新技术的工程运用将更加广泛，交通设施的建设成本更加可控合理，新技术、新能源、新材料推动传统交通工具变革，自主创新能力世界领先。

第三个特征是更加优质高效。郑剑认为，未来交通体系应是运输选择多样，出行体验美好，个性化定制化甚至人性化的出行模式成为新常态。交通工程、产品和服务的质量更优，交通资源配置和交通自身设施的利用效率更高，交通建设以及交通对环境的影响和自身安全成本不断降低。

第四个特征是更加和谐美丽。交通能源的消费方式发生根本性变革，交通工具实现清洁化、绿色化、低碳化，交通工程运行系统与生态环境和谐共处，体验式交通开辟出交通发展的新天地，交通文明得到高度发展，交通安全和公平得到充分保障。

“建设交通强国，要以新发展理念为统领，坚持以人民为中心的发展思想，突出交通运输服务本质，满足人民美好出行需求。”郑剑表示，当前交通发展仍然处于优化网络布局的关键期，也是提质升级的转型期，必须抓住机遇，切实转变发展方式，从“铺摊子”转向“上台阶”，以交通的高质量发展支撑整体经济的转型。

让交通更绿色智能

提高绿色交通的分担率，提高城市配送的效率，降低物流成本，提高绿色服务和智能化水平，进行绿色出行文化建设

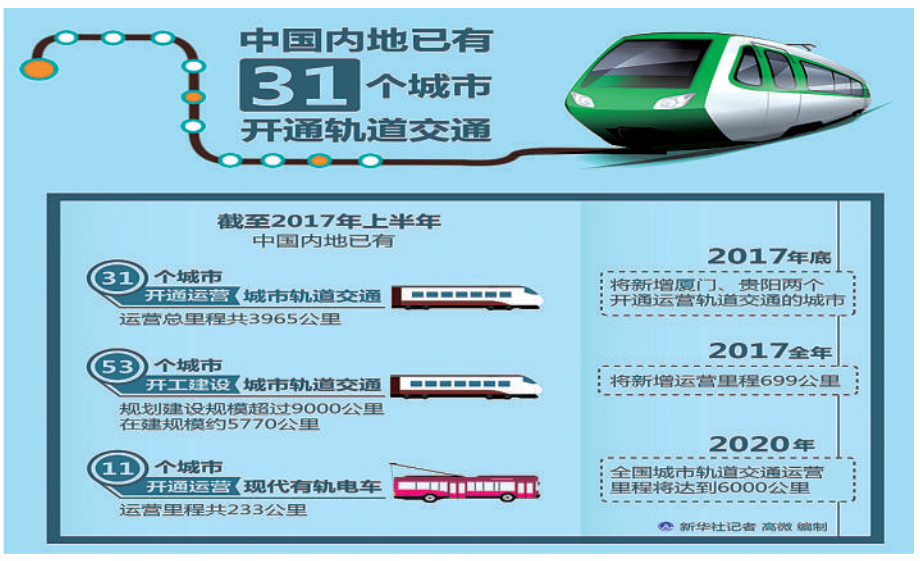
最近，一篇《没挤过四号线的人不足以论人生》的文章刷爆朋友圈，作者描述了北京地铁四号线南向北方向早高峰的拥挤场景。这样的交通出行体验，谈不上美好。

当前，我国已进入城镇化和机动化同步快速发展的阶段，尽管交通发展取得长足进步，但在许多城市尤其是大型城市，交通供求关系矛盾突出，交通拥堵、环境污染和交通安全等问题依然严峻。

清华大学交通运输所所长陆化普指出，建设交通强国，绿色智能很重要。当前绿色交通发展的不充分、不平衡主要体现在运输结构、节能减排、服务质量和绿色理念等方面。运输结构是决定绿色程度的关键，而理念的改变会带来巨大的变化。

“比如共享单车，别看只是小小的自行车，却大大地改变了我们对绿色交通的认识，有效改善了城市的末端出行。”陆化普认为，绿色交通的发展方向，是要提高绿色交通的分担率，提高城市配送的效率，降低物流成本，提高绿色服务和智能化水平，进行绿色出行的文化建设。

陆化普介绍，从国际来看，绿色交通发展应重视交通系统尤其是铁路、轨道交通对区域、城市群、都市圈发展的引导作用。借助公共交通的发展，促进职住平衡，推进混合土地使用和混合建筑物类型开发。以日本东京为例，新宿综合交通枢纽的交通系统和土地利用一体化程度非常高，在大约2平方公里的范围内设置了100多个轨道交通出入口，末段交通出行88%是步行出行，多种交通方式及交通与周边用地无缝衔接，交通系统与土地利用完全融为一体。此外，陆化普认为，城市应高度重视步行和自行车交通系统，打造温馨绿色交通环境；在加强交通基础设施供给的同时，实施拥堵收费、高停车成本等交通需求管理。



村级集体经济联合体投资入股建园区——

日照岚山：商户退城入园让“城中村”变了样

本报记者 王金虎 通讯员 王 田

“城中村”改造，是城市发展中一块难啃的“硬骨头”，而最“硌牙”的，则是“城中村”的小作坊企业如何集中入园？园区谁来投资？山东省日照市岚山区创新实施“村级集体经济联合体投资入股建园区”模式，一举破解城中村改造、传统产业转型升级、村集体资产保值增值3大难题，实现一举“三”得。

这几天，日照岚山区安东卫街道南门外村村民苏同义和媳妇忙着晾晒腌制的鲅鱼。这营生，老苏已经干了十几年。“马上要搬家了，以后产品通过资质认证后可以直接进超市，再也不用提篮去卖了。”老苏指着不远处正在建设的水产加工示范区告诉记者，那里配套建设了污水处理区、物流周转用房、电子商务平台、检验检疫区，足不出户便可实现买全国、卖全国。

在日照，依靠海州湾丰富的渔业资源，大量水产加工商户在岚山区聚集发展，仅在安东卫街道，就有初级加工商户500余家，加工品种30余种。

然而，这个“养活了半个城”的产业，却有着并不光鲜的外表：商户多是家庭作坊式经营，往往将家中空地、村居周边空地甚至马路两侧作为晾晒场地，而且晾晒过程中未对海货进行覆盖遮挡。同时，环保方面也不达标。以贝类、籽乌加工户为例，年产量30至40吨的商户用大锅蒸煮，100吨及以上的家中配建小锅炉，污水均不经任何处理直接排放，加工后的贝壳随意倾倒。

“必须建‘民生园区’，培育壮大自己的水产品牌”——在多次调研讨论后，岚山区确定了合作化、集体化建园区的发展思路。

在多年的水产加工业发展中，当地很多村集体资产都有了一定积累。在城市化进程中，不少乡村通过发展楼宇经济实现了村集体资产的翻番式增长。然而，由于缺乏投资思路和单个村集体资金难以支撑大项目发展，很多村集体资产沉睡多年。

能不能把这些闲置资金集合起来建园区？岚山区面向辖区内有渔业加工经验的32个村的村民征求意见，得到干部群众的积极响应：“让小钱变大钱，让死钱变活钱，彻底告别脏乱差工作环境，我们赞同！”很快，岚山区就开始按照“政府引导+村居集体入股+市场化运作”的模式打造现代化水产加工园区，承接因城中村改造、环保整治和产业升级搬迁转移的商户。最终，安东卫街道有12个村集体以资产资源入股，2个村集体成为债权人，最低入股额100万元。

“多个村集体联合，解决了村级集体经济发展过程中一村单打独斗所面临的发展资金少、产业规模小、发展成本高、增收平台少等现实问题，为村集体资产保值增值找到了一条好出路。”岚山区委书记来风华认为，水产初加工商户退城入园也为下一步的城中村改造提前扫清了障碍。

今年8月4日，盛安东市场运营有限公司正式成立，并确定了水产加工园区建设投资方向。潘庄一村是12个入股村中的最大股东，村党支部书记孙建也被推选为董事长。在他看来，公司最大的优势就是建立了坚强的党组织和现代法人治理结构。公司成立后，按照“园区办公室协调+党支部+公司化经营+行业协会自律”的服务模式，成立盛安东水产加工示范园园区发展推进办公室，与公司共同选举产生党支部，参与重要决策。“董事会成员都是各村比较有经营头脑的村党支部书记，有党组织把关和职业经理人运作，各个入股村也放心了。”孙建说。

目前，公司正以辖区各水产行业协会和股东村的重点商户为依托，积极开展园区招商，已与浙江、福建、烟台以及本地多家食品生产厂家签订了入园发展意向书。