

成都都市圈优化配置拓展空间

经济日报·中国经济网记者 刘 畅

聚焦都市圈

成都充分发挥其交通、产业、对外开放的辐射带动功能，加快与德阳、资阳、眉山等周边城市同城化进程，促进生产要素在更大区域内优化配置，拓展要素配置空间。



“都市圈是城市群内部以超大特大城市或辐射带动功能强的大城市为重心、以1小时通勤圈为基本范围的城镇化空间形态。”从国家发展改革委《关于培育发展现代化都市圈的指导意见》中我们可以读出更深层次的含义：其一，成都都市圈是成渝城市群的一个“子集”，是四川经济核心区和带动西部经济社会发展的重要增长极。其二，成都要充分发挥其交通、产业、对外开放的辐射带动功能，加快与德阳、资阳、眉山等周边城市的同城化进程。

《四川省主体功能区规划》进一步明确了成都都市圈的功能定位：西部地区重要的经济中心，全国重要的综合交通枢纽、商贸物流中心和金融中心，以及先进制造业基地、科技创新产业化基地和农产品加工基地。

强化“主干”引领作用

支持成都加快建设全面体现新发展理念的国家中心城市，充分发挥成都引领辐射带动力作用。

从成渝经济区到成渝城市群再到成都都市圈，有一种质疑一直存在：成都拥有很大的体量和GDP占比，对周边城市而言，其虹吸效应是否大于辐射效应？

“虹吸效应在都市圈发展初期一定是有，一些企业进入大城市，发展一段时间以后发现大城市越来越拥挤，他们可能会选择回流。我们提倡融入大城市，这样的融入不仅仅是‘扎根于此’。长三角不少城市都在上海、杭州等大城市辐射范围内。所以，最初可能存在虹

吸效应，但从中长期看，辐射效应大于虹吸效应，大家都是受益者。”中国经济体制改革研究会副会长樊纲说。

成都作为“主干”，其辐射带动效应十分明显。从政策层面来看，四川省提出构建“一千多支、五区协同”区域发展新格局。“一千多支”中的“一千”就是支持成都加快建设全面体现新发展理念的国家中心城市，充分发挥成都引领辐射带动力作用。从城市定位来看，作为国家中心城市，成都加快建设“五中心一枢纽”，高标准建设天府新区，高起点建设天府国际机场和国际空港新城，增强对国际国内高端战略资源的集聚集成能力。当前，成都已经全面进入提升发展轨道，促进生产要素在更大区域内优化配置，拓展要素配置空间，是突破当前发展瓶颈的关键。

“成都应该重点发展能够引领和带动周边城市的产业项目和服务功能，如产

业链前端的研发、设计，后端的销售、服务等，进而形成研发在成都，生产在周边的协作模式；总部在成都，子公司在周边城市的产业布局；商品和信息集中在成都，分拨和集货在周边城市的分工格局。”四川省社会科学院研究员盛毅告诉记者。

“成都可以从四个路径出发，充分发挥引领辐射带动力作用。第一，做好交通、空间、城市体系建设，主动将周边城市纳入发展体系中来。第二，作为国家中心城市，成都拥有很多优秀的平台资源，比如双流机场和青白江铁路口岸是四川仅有的两个一类开放口岸，大家可以分享这样的平台。第三，作为省会城市，成都集中了很多优秀的机构，这些机构的高端服务应该向周边城市延伸。第四，在共建共享过程中，成都应该有带动和帮扶周边城市的意识。”西南交通大学公共管理学院副院长戴宾说。

河南沈丘临港经济扬帆远航

本报记者 夏先清 通讯员 谢辛凌



图为周口市北航船舶修造有限公司的工人们正在赶制集装箱货运船。

谢辛凌摄(中经视觉)

地服务业也随之发展，带动了刘湾村和周边村村民增收致富。仅2900人的刘湾村，大型自卸货车就有260多辆，很多村民从事装船卸船、装车卸车工作，在

形成协同发展合力

交通、产业、市政功能、公共服务应当全面对接，实现各城市发展的统筹建设和管理

盛毅告诉记者：“从遵循城市群增长极的形成特点来看，都市圈建设是城市群建设的最重要基础。从‘点状’(单个城市)发展到‘圈状’(都市圈)，再演化为‘群状’(城市群)，进而填充为‘面状’(经济区)，将突破城市群建设面临的困境。”

从“点状”到“面状”，交通互联互通是基础。在国家发展改革委《关于培育发展现代化都市圈的指导意见》中特别提到，都市圈是“以1小时通勤圈为基本范围的城镇化空间形态”。

“大约10年前我刚接触‘通勤’这个概念时，有一份研究提到，我们最多能接受48分钟的时空距离。10年后的今天，就大城市而言，我想1个多小时大家是能接受的。”戴宾说，随着交通建设不断推进，都市圈内的德阳、资阳、眉山都能实现1小时左右通勤。

当前，四川正在加快完善成都平原城市群城际铁路和高速路网规划，推动共建绵阳—德阳—成都—眉山—乐山产业发展走廊，启动编制大成都、大峨眉世界旅游目的地建设规划。

“都市圈规划要按照深度一体化甚至同城化标准来推进，因而交通、产业、市政功能、公共服务应当全面对接，实现各城市发展的统筹建设和管理。在培育阶段，可以考虑先从交通对接、产业共建着手，逐步扩大到其他方面，最终成为联系最密切的区域。”正如盛毅所说，近年来，成都与“圈”内城市的合作有了明显成效。

首先，交通互联互通水平不断提高。成都、德阳两地率先实现了动车公交化运营，日开行动车71列，最短车程23分钟。天府大道北延线德阳段，成绵高速公路扩容项目将于近期全面开工建设。成都与市(州)共享蓉欧快铁等开放平台资源，市(州)货源占蓉欧班列发货总量的40%。其次，产业联动发展不断增强。成都与广安市合作共建“成都·广安生物医药协作研发基地”，与德阳、资阳、遂宁共同推动汽车整车及零部件、电子精密元器件等产品的协作配套，推动209家成都家具、制鞋企业向广元、资阳转移。第三，民生领域交流不断深化。成都、德阳医保个人账户异地就医直接结算业务成功开通，两市户籍网上迁移实现了一站式办结。从2017年7月份起，成德资费同城化正式实施，成德两地手机、固定电话互通均按市话资费实行计费。

“都市圈培育发展还应在相关城市已经签订的战略合作协议基础上，由中心城市牵头与各城市分别制定推进同城化行动方案，并纳入到有关规划中，对一些重要的合作项目和协同发展工作事项，要纳入到合作双方的考核中。”盛毅建议，如果能建立专门考核中心城市推进同城化的机制，推进的效果会更好。

本报讯 记者周晓骏、通讯员陈自林报道：近日，广西壮族自治区召开“双百双新”产业项目推进工作会议，动员各地全力以赴推进产业项目建设取得新突破，厚植发展新动能。

“双百”项目是指投资超过百亿元或产值超过百亿元的重大产业项目。“双新”项目是指新产业、新技术项目，其中新产业项目包括战略性新兴产业、新业态、新模式等重点项目；新技术项目是指采用新技术改造提升传统产业的重点项目。

为了推进“双百双新”产业项目建设，广西颁发了《广西“双百双新”产业项目建设指挥部工作规则》《广西“双百双新”产业项目遴选入库工作办法(试行)》《2019年广西“双百双新”产业项目建设指挥部成员单位厅级领导联系推进责任制工作方案》等相关文件，以及“双百双新”项目清单。

列入“双百双新”产业项目清单的项目享受一系列支持政策。在财政资金支持方面，广西将每年从工业和信息化发展、创新驱动、北部湾发展、预算内基本建设投资等专项资金中统筹50%以上资金，支持“双百双新”产业项目建设。广西综合运用政府投资引导基金、政府和社会资本合作项目、政府购买服务、融资担保、贷款贴息、事后奖补等多种方式加大对“双百双新”产业项目支持。在融资担保方面，广西将逐年扩大工业新兴产业融资担保基金和全区政府性融资担保机构资本金规模；修改完善有关管理办法，扩大对“双新”项目单笔融资担保额度；将“双新”项目优先纳入政府性融资担保体系支持范围。同时，广西建立了项目审批容缺机制和“绿色通道”。

广西壮族自治区主席陈武表示，“双百双新”产业项目建设是培育新动能、促进广西经济高质量发展的迫切需要，是激发活力促进区域经济加快发展的重要引擎。为加快“双百双新”产业项目建设，要聚焦完善政策、优化营商环境、园区建设，靶向发力，精准施策，着力优化“双百双新”产业项目发展环境。同时，要在引进“双百”项目上再发力，在招引“双新”项目上再加码，在项目储备上再充实，力争每年引进一批、开工一批、投产一批，确保项目建设不停步、不断档。

各地传真

贵州筹建南方重要夏秋蔬菜基地

本报讯 记者吴秉泽 王新伟报道：贵州省围绕建成我国南方重要夏秋蔬菜基地目标，计划到2021年把蔬菜种植面积稳定在1500万亩以上，产量稳定在3000万吨，综合产值达820亿元左右。

贵州将从四方面推进夏秋蔬菜基地建设，具体包括：大力发展夏秋蔬菜，计划充分利用乌蒙山区、大娄山区和苗岭山区中高海拔区域夏秋“天然空调”气候优势，因地制宜发展大白菜、萝卜、菜豆、茄子等优势蔬菜，6月份至11月份蔬菜采收面积调增到1000万亩，销售量达全年的70%以上；突出发展优势单品，在大宗产品上将重点突破大白菜、萝卜、菜豆、茄子，在特色优势产品上重点突破韭黄、生姜、山药，计划将上述7个单品种植面积调增到600万亩以上，产量达到总产量的50%以上，同时鼓励各地因地制宜发展苦瓜、大葱、南瓜等地方优势单品；加强基地建设，将以500亩以上坝区为重点，建设300万亩规模化、标准化、绿色化生产基地，加强机耕道、生产便道、排灌沟渠等基础设施建设，配套集约化育苗、节水灌溉、绿色防控、山地农机等设施设备；开展“清源”行动，将在主产区基地禁止销售限用农药，在蔬菜基地全面禁止化学除草剂和限用农药，推行统防统治。

全国首条绿色山区高速铁路开通

本报讯 记者钟华林报道：历时5年建设、由中铁二院主持设计的成贵铁路乐山至宜宾段日前开通运营，正式结束了川南地区没有动车的历史。

成贵铁路乐山至宜宾段于四川乐山，经犍为、屏山到达宜宾西站，全长141千米。该项目将进一步整合区域旅游资源，加快沿线经济社会发展，对乌蒙山连片特殊困难地区的脱贫攻坚和经济发展具有重要意义。同时，成贵铁路将增加宜宾乃至整个川南地区对川渝滇黔三省一市的辐射带动作用。

成贵铁路是第一条按照我国《铁路工程绿色通道建设指南》设计施工的铁路。在设计过程中，中铁二院遵循“环保、创新、安全”理念，将该线打造成中国首条绿色山区高速铁路。

为保护沿线生态环境，中铁二院坚持生态选线原则，在乐山至宜宾段成功绕避17处生态环境敏感区。在宜宾境内跨越岷江时，为减少对长江上游珍稀特有鱼类国家级自然保护区的影响，选择从保护区缓冲区且江面较窄处跨越岷江方案。在成贵铁路乐山至宜宾段牵引供电系统中首次采用节能型自耦变压器，每年可节电71万千瓦时，相当于节省标准煤约284吨，减少二氧化碳排放707.5吨。

本版编辑 陈艳陶玲

广西全力推进“双百双新”项目建设