

聚焦新基建 打造新动能·城市圈

新型基建要把准新型城镇化脉搏

□ 李玉涛

在新型城镇化建设过程中,我国非常重视轨道交通的发展和引领作用,出台了相关政策规划。城际铁路既是城市群客运出行的骨干交通方式,也可作为支撑引领城市群空间结构优化的发展轴。在当前大战新型基建的形势下,未来城际铁路的发展,需要根据形势变化,精准把握国家政策要求,正确处理分工与融合、技术与制度、长远与近期、传统与创新四大关系。

首先,从分工与融合关系看,不同交通方式之间既要分工明确,又要融合发展。推进干线铁路、城际铁路、市域(郊)铁路、城市轨道交通融合发展在城市群和都市圈的规划中已多次提及,集中体现了城市群时代的运输需求高度复杂化的特征要求。

城际铁路主要功能应该是满足城市群内各城市之间商务、旅游等活动对快速通达的需要,同时兼顾通勤交通和为

高铁长大干线提供分流。这使得城际铁路多采用国铁模式,如果侧重通勤功能,则运营管理需要向地铁模式调整。未来应科学把握城际铁路与干线铁路、市域(郊)铁路、城市轨道交通等线路的合理分工和融合发展,加强各种交通运输方式及不同层次轨道交通系统的高效衔接,统筹城市群多层次轨道交通系统协调发展。

其次,从技术与制度关系看,既要科学合理规划,又要完善体制机制。

交通运输与城镇化空间结构之间存在着紧密复杂的互馈关系。交通运输在空间规划中具有重要地位,空间规划要借助和发挥交通的支撑作用。轨道交通在城市群内部难以整合,不仅在于技术标准、制式,还有很多深层次的体制根源。城际铁路的发展规划要从城镇化空间结构优化的过程中寻求解决交通问题

的根本出路,进一步明确轨道交通对空间的优化引导作用,密切城市群内城市之间的产业协作和就业分布。

同时,城际铁路的投融资和管理要按照地方事权的要求,用规范透明的融资体制约束来保障有效投资,建立城际铁路在城市群内城市间的成本分担机制、利益共享机制和共建共管模式,坚持因地制宜地选择符合当地城市群空间特征和产业联系要求的轨道交通方式。

再次,从长远和近期关系看,既要看到战略定位和长期潜力,又要循序渐近量力而行。近年来的城际铁路发展呈现两极分化,总体建设进展并不乐观。除京津冀、粤港澳、长三角之外,很多城市群已建成城际铁路项目财务效益不佳。在城市轨道交通项目受到严格限制后,很多地方的城市轨道交通项目转而寻求以城际铁路来推进项目建设。因此,城际铁路的发展既要看到

战略定位和长期潜力,又要吸取城市轨道交通发展和高铁站点的教训。

最后,从传统和创新关系看,要重视新技术的牵引作用,推动行业转型升级。

目前的传统基础设施定位国民经济的基础性、战略性和先导性,政策强调在关键领域和薄弱环节的补短板和有效投资。5G、人工智能、工业互联网、物联网等新型基础设施则更多作为以科技进步和创新为基础的经济增长点。在当前新型基建的大背景下,对城际铁路的发展而言,更重要的是顺应技术潮流趋势,加快信息技术、自动化控制技术和绿色能源技术的融合应用,特别是在储能、实时供电、充电等动力装置和轮轨等新材料领域,更好地服务于细分市场和功能定位要求。

(作者系中国宏观经济研究院综合运输研究所副研究员)

1 热搜

米面油货足价稳 跟风抢购不可取

本报记者 乔金亮

仍在全球肆虐的新冠肺炎疫情,让人们的眼光再次聚焦粮食安全问题上。近期一些人担心,国内口粮可能会随着疫情在全球流行而出现供给问题。国内粮价能否稳定,百姓是否需要囤粮?

日前,《中国农业展望报告(2020—2029)》发布。农业展望是各国推进农业市场信息化的重要手段,《报告》由农业农村部市场预警专家委员会编写,对今年和未来十年主要农产品生产、消费、贸易形势进行分析研判。《报告》预测,2020年,我国稻谷和小麦的种植面积稳定在8亿亩左右,总产量与上年基本持平,优质稻谷和专用小麦种植面积继续增加,玉米总产量将增长至2.6亿吨以上。这都为保障我国粮食供给打下坚实基础。

农业农村部市场预警专家委员会秘书长、中国农科院农业信息所研究员许世卫表示,疫情较重期间,虽然部分“菜篮子”产品产销衔接受阻,但农产品总体供给充足,米面油尤其有保障。一季度,粮食价格同比仅上涨0.6%,环比持平。近期,随着交通运输逐渐顺畅、企业复工复产比例加大,粮食等主要农产品价格整体呈现稳中有降态势。

“综合看,口粮绝对安全是有保障的。”许世卫分析,从政策环境看,我国农业发展已迎来前所未有的好环境,农业政策红利持续释放;从农业生产看,近年来粮食生产保持稳定,2019年达6.6亿吨,创历史新高;从粮食库存看,已经建立了完整的粮食储备系统,库存总量居历史高位;从国际贸易看,粮食进口量占国内市场比重很小,三大主粮自给率达98%,完全有能力应对国际市场波动,“当前一些国家对粮食出口的限制对我国影响不大”。

农业农村部种植业管理司司长潘文博说,近年来国家积极推进农业供给侧结构性改革,不断优化粮食结构,重点是保口粮。目前,稻谷、小麦两大口粮品种的种植面积稳定在8亿亩,按照我国14亿人口计算,平均2个人有1亩以上的口粮田,每亩地平均产量800斤,而现在人均口粮消费150公斤,可见口粮生产是有充分保障的。可以说,小麦产需平衡有余,稻谷产大于需。

“充足的原粮储备,适度的成品粮储备,强大的应急企业加工能力,能够确保粮食供应。”国家粮食和物资储备局日前发布的信息显示,粮食库存持续高位运行,目前稻谷、小麦原粮库存量能够满足一年以上的消费需求。不少城市的成品粮(面粉、大米)的市场供应能力都在30天以上。春节假期,不少粮食企业停产放假,成品粮油产量处于相对低位,但全国商超的米面油依然供应充足、价格稳定。

中国人民大学国家发展与战略研究院执行院长严金明说,日前中央提出“六保”,包括保粮食能源安全。从当年粮食看,今年国家多次强调做好春耕生产。各地正根据不同情况采取农业生产直接补贴、贴息贷款等政策,降低生产成本和风险,增强防灾减灾能力,加强对耕地保护的补偿激励。

专家表示,总体看,我国粮食产量丰、库存足,即使在前一阶段国内疫情比较严重的时候,市场上的粮食依然货足价稳,老百姓家里米面无忧,现在更没有必要去抢购囤积。毕竟,家里储存条件远不如专业的粮食仓储加工企业,随着气温升高保管不好容易生虫,放久了品质和口感也会下降。

新能源汽车补贴 设限30万元售价

本报记者 曾金华

4月23日,财政部、工业和信息化部、科技部、发展改革委联合发布《关于调整完善新能源汽车补贴政策的通知》(以下简称《通知》)明确,综合技术进步、规模效应等因素,将新能源汽车推广应用财政补贴政策实施期限延长至2022年底。

我国新能源汽车发展起步早、开局好,但当前仍存在一些现实困难,新能源汽车成本仍然较高,难以与传统车竞争,需要继续给予支持,巩固和扩大来之不易的发展成果。

新冠肺炎疫情对新能源汽车市场造成较大冲击。延长优惠支持政策,有助于拉动市场消费,对冲疫情影响,也有利于支持相关行业和企业加快复工复产。

目前,新能源汽车产品技术进入稳步提升的阶段,提升动力电池系统能量密度等指标与产品安全性的矛盾有所显现。为此,四部委按照技术上先进、质量可靠、安全有保障的原则,保持技术指标体系总体稳定,给予企业稳定的预期,推动企业进一步提升产品技术水平和安全可靠。

此外,公共交通领域车辆油耗高、污染排放大,每辆中型燃油客车污染排放是乘用车的11.8倍。我国公共交通及特定领域车辆电动化比例低,初步统计,截至2019年底公务、城市公交、道路客运、出租、网约车、环卫、城市物流配送、邮政快递、机场、港口、矿山领域汽车保有量1000多万辆,电动化比例不到7%。加快电动化有利于实现快速拉动消费、壮大产业规模、减少污染排放和降低石油对外依存度等多重目标。

为推动公共交通及特定领域加快电动化,促进新能源汽车消费,此次政策调整加大了对上述领域的支持,2020年补贴标准不退坡。在补贴资金清算时,四部委将综合参考公告、行驶证、车辆使用单位、国家监控平台等多角度信息,并进行现场核查,综合确定各领域车型类别。

《通知》明确,原则上每年补贴规模上限约200万辆。新能源汽车产业发展最终要靠市场的力量。在产业发展初期,通过补贴等方式降低新能源汽车与传统汽车的成本差距,有助于快速扩大规模、启动市场。随着产销规模不断扩大,将产生规模效应,与传统车的差距加快缩小,补贴等政策相应逐步退出。

具体操作上,根据新能源汽车上牌数据,在年度销量接近200万辆时,四部委将提前发出通知,明确补贴标准调整时点。同时,给企业留出过渡期,保证市场平稳。

此外,借鉴美国、德国、英国、法国等国做法,为避免补贴资金大量流向奢侈消费,综合考虑我国消费者购买力水平、产业发展等因素,此次政策要求新能源乘用车补贴前售价须在30万元以下(含30万元)。

具体执行过程中,四部委将以机动车销售统一发票的价税合计金额,以及产品官方指导价等信息作为参考依据。有关部门将把此纳入新能源汽车补贴清算核查范围,对存在违规操作套取补贴的企业,将按有关规定严肃处理。为鼓励“换电”等新型商业模式创新发展,对采取“换电”模式的新能源汽车产品不执行30万元限价要求。

企业和地方是新能源汽车推广应用的责任主体。《通知》要求,地方新能源汽车推广牵头部门应会同其他相关部门强化管理,要把补贴核查结果同步公示,接受社会监督,对未按要求审核公示的上报资料不予受理。

本版编辑 郭存举 温宝臣 胡达闻

城际轨道:新空间蕴藏新机遇

经济日报·中国经济网记者 熊丽

当前,新型基建热潮兴起。随着云计算、大数据、物联网、人工智能等新兴信息技术的应用,技术的创新和进步会进一步推动城际轨道的发展。因此,相应规划建设和管理机制要做到与时俱进,统筹好铁路、城际轨道交通以及地铁的规划、建设和运营,推动多网融合,以更好适应和促进城轨与铁路的协调发展。

发展轨道交通是解决大城市病的有效途径,也是建设绿色城市、智能城市的有效途径。加快发展城际轨道交通,被广泛认为是新型基建的着力点之一。

打造“轨道上的都市圈”

中国城市轨道交通协会副会长兼秘书长宋敏华认为,城市轨道交通好比是“表”,铁路系统是“钟”,二者在技术源头上同源,区别在于使用场景不同、服务对象不同、投资管理方式不同。随着都市圈和城市圈的发展,城市的边界越来越模糊,二者之间的关联也在变大。

“当前我国铁路网络日渐完善,大城市的城市轨道交通建设也有一定规模。伴随京津冀协同发展、粤港澳大湾区建设、长三角一体化发展等国家战略的深入推进,作为衔接的城际轨道交通,将会迎来大发展。”宋敏华表示。

交通一体化是城市群协同发展的基础和先导,城际轨道交通是提高城市群内轨道交通通勤化水平的重要载体。《国家发展改革委关于培育发展现代化都市圈的指导意见》明确提出,要探索都市圈轨道交通运营管理“一张网”,推动中心城市、周边城市(镇)、新城新区等轨道交通有效衔接,加快实现便捷换乘,更好适应通勤需求。

城市发展研究专家、民盟中央经济委副主任冯奎表示,发展城际轨道交通,作用有二:一是促进城市群优化布局,在国家原有的铁路网基础上,依托城际轨道交通,加快实现城市群各类城市之间、核心城市与外围中小城市之间的网络结构。二是促进人员、技术、资本要素充分流动,促进经济发展。三是增强中国经济发展的韧性。城际轨道交通的发展,将提升城市群、都市圈的互济能力,提升资源共享水平,这在应急状态下能发挥重要作用,对于未来应对各类风险也意义深远。

着眼长远补短板

3月20日,深圳市地铁集团举行粤港澳大湾区5条城际铁路建设项目工程可行性研究报告及配套专题签约仪式,签约项目总投资约410公里,总投资约2018亿元。

中西部地区也在抓紧布局。3月初,青海、甘肃两省发展改革委表示,已共同致函委托中铁第一勘察设计院,开展兰州经西宁至青海湖城际轨道交通建设方案研究工作。

“对于中国这样一个发展中国家而言,我们在很多基础设施方面,尤其是在和未来发展增长潜力对接的基础设施方面存在着很大的不足。因此,采取新一轮的基础设施建设是有必要的,这本身符合中国经济未来的发展趋势。”中国人民大学国家发展与战略研究院研究员刘瑞明认为,新型基建布局更重要的功能是,“打造集约高效、经济适用、智能绿色、安全可靠的现代化基础设施体系”,通过大数据、智慧城市、5G等强化国家



曹 一作(新华社发)

治理能力建设。

在中原银行首席经济学家、中国国际经济交流中心学术委员会委员王军看来,未来通过扩大基建投资来对冲投资下行、刺激经济增长的空间已日益狭窄,作用逐步减弱。本次基建投资计划的新意在于从单纯的“铁公基”转向兼顾民生、调结构的公共服务领域,以5G为代表的新型基础设施领域以及补短板领域、生态环保领域、公共卫生相关领域。

加快城际轨道交通建设,正是着眼长远补短板之举。国家发展改革委新闻发言人孟玮年初表示,2020年将进一步发挥中央预算内投资引导带动作用,集中力量加大对重大战略和重大工程的投入力度。在具体领域上,将加大对重点城市群、都市圈城际铁路、市域(郊)铁路和高等级公路规划建设,加大对重大水利工程以及城镇老旧小区和配套设施改造等建设。

智慧轨道牵引新发展

新型基建背景下的城际轨道交通,“新”在何处?冯奎认为,一是新在技术。城际轨道交通有大量新技术、智慧技术的应用,包括轮轨的新材料应用、实时供电充电的模式、自动的运行和控制系统,等等。二是新在空间。中国正在谋划面向现代化的中心城市与城市群建设,都市圈加速兴起。城际轨道促进形

成新空间,新空间为城际轨道提供用武之地。三是新在投资主体。预计会有更多民营企业进入轨道交通上中下游的各个环节、各个行业领域。

业内专家告诉记者,目前所说的城际轨道交通一般指的是在同一个城市群内城市之间的轨道交通。主要有两种情况,一种比如昆山与上海,所处城市群的经济条件较好,人流比较密集,两个城市间的城际轨道交通同时也是京沪高铁的一个组成部分。另一种是省域层面城市群所对应的城际轨道交通。对于许多此类城际轨道交通来说,客流不够饱满,支付能力不强,再加上与个人自驾车形成竞争,一般很难仅依靠客运服务实现盈利。因此,建议城际轨道交通在规划建设时不要选择过高等级,可以选择低速,比如说时速200公里以下,这样对货运也有好处,有利于城市群内部的物流。同时,也可以选择合适的动车组类型,将这种较低速度的城际线路与更高速度的高速铁路网连接起来,方便旅客的出行,吸引更多客流。

中国城市轨道交通协会发布的《智慧城轨发展纲要》,将智慧城轨建设作为交通强国建设的重要支撑。

宋敏华认为,随着云计算、大数据、物联网、人工智能等新兴信息技术的应用,技术的创新和进步会进一步推动城际轨道的发展,这是不以人的意志为转移的。因此,相应规划建设和管理机制要做到与时俱进,统筹好铁路、城际轨道交通以及地铁的规划、建设和运营,推动多网融合,以更好适应和促进城轨和铁路的协调发展。

当前制约城际轨道发展的瓶颈在哪里?主要是远期规划能力有待加强,而这种能力非常综合、系统,超出单一部门能力范围。”冯奎表示,比如,中国轨道交通将在未来15年实现市区城轨、市域快轨和城际铁路“三网融合”,这就涉及城市的规划、建设、运营、治理等方面的系统优化。“远期规划能力的特点是,它在当前不大看得出来,只是软约束,但未来将成为硬约束。”冯奎说。

1 案例

双城生活 切换自如

本报记者 杨子佩

早上8点13分,家住河南开封城乡一体化示范区的张女士从宋城路站登上城际铁路列车,26分钟后到达郑州东站,随后就赶到位于郑州市郑东新区的公司上班。“两座城市之间的距离越来越接近,我们的生活方式也在潜移默化中发生改变。”3年来,张女士已经习惯了这样的通勤方式。

2014年12月28日,郑开城际铁路正式开通运营,成为市民往来两座城市的又一选择,速度定义距离,距离构架生活,更便捷的生活方式就此开启。“郑开城际铁路不仅使人们出行更方便,更是对中原城市群一体化发展的支撑。”河南城际铁路有限公司负责人说,该线路是绘制河南城际轨道网的起笔之作。

西起河南省会郑州市,东至八朝古都开封市,郑开城际铁路与京广、徐兰客运专线,郑焦、郑洛城际铁路及既有京广、陇海铁路衔接,路线全长50.555公里,项目总投资55.06亿元,列车运行最

高时速为200公里。

“郑开城际铁路所发挥的作用是普通铁路、高速铁路和公路无法替代的。”开封交通运输部门负责人说,若以每人每公里消耗能源为1个单位,用电的高速铁路为1.3,公共汽车为1.5,小汽车为8.8,飞机为9.8。而1条城际铁路占地仅为公路的1/8、高速公路的1/3,百公里人均能耗只是小汽车的5%。“随着郑开城轨的开通,一种崭新的低碳交通方式进入了百姓的生活。”

除了已经投入运营的郑州至机场、郑州至开封、郑州至焦作等城际铁路外,郑州南至登封至洛阳、焦作至济源至洛阳等一批城际轨道交通项目也正在规划建设中,不断完善着中原城市群的城际交通网络。同时,当地交通运输部门积极为城际铁路提供配套服务,建设功能完备的交通运输枢纽,地铁、公交、出租车、旅游专线、长途客车等全力实现无缝对接。