经济日报 ECONOMIC DAILY

加强国家中心城市与周边城市对接，增强辐射带动作用——

“轨道上的长三角”推进同城化

经济日报·中国经济网记者 顾 阳

区域看点

7月1日，沪苏通长江公铁大桥正式开通，这是横跨长江的第三座公铁两用桥。沪苏通长江公铁大桥建设被视为江苏乃至长三角地区加快高铁建设补短板、着力构建现代综合交通运输体系的重要举措。

借助沪苏通长江公铁大桥，沿海沿江南向铁路由“曲线”变成“直线”，由“隔江相望”变为“跨江融合”，增强了上海作为中心城市的辐射带动作用，有力推动了长三角高质量一体化发展进程。

一列由南通发出的列车从沪苏通长江公铁大桥上驶过。7月1日，沪苏通铁路开通运营，上海至南通最快旅行时间压缩至1小时6分钟。 新华社记者 李 博摄

历经近20年规划、6年建设，我国自主设计建造、世界首座跨度超千米的沪苏通长江公铁大桥，7月1日正式建成通车。这是继1957年武汉长江大桥、1968年南京长江大桥之后，横跨长江的第三座公铁两用桥。当天，沪苏通铁路也同步开通运行。

“沪苏通长江公铁大桥建成使用，终结了长江江苏段只能从南京长江大桥铁路过江的历史，更是打通了上海通往苏中、苏北以及淮海经济区和山东半岛的快速通道，对于进一步完善区域交通结构，促进长三角一体化高质量发展，具有十分重要的意义。”江苏省政府参事、江苏长江经济带研究院院长兼首席研究员成长春说。

“跨江融合”绘出浓重一笔

一桥飞架南北，天堑变通途。在长江江苏段430千米沿线上，已建或在建桥隧共有22座。“跨江”虽说已不是难事，但拥堵问题确已严重困扰当地经济社会发展。

“以2008年建成通车的苏通大桥为例，当初设计日行能力为8万辆次，现在已达到了每日11万辆次至12万辆次，且夹杂有大量集装箱卡车，已成为南通往来上海公路线上的新堵点。”江苏省南通市发改委一位工作人员说。

即便是选择铁路，受制于长江天堑阻隔，南通、泰州、扬州等地旅客前往苏南、上海等地，都需要经过南京长江大桥中转。随着沪苏通铁路开通运营，这一难题终于得到根本解决。工作在上海、老家在南通的吴女士对此体会颇深：以前从南通到上海坐大巴要4个多小时，现在乘坐高铁走沪苏通长江大桥，最快仅需66分钟。

“以长三角三座城市的简称来命名沪苏通长江公铁大桥体现了都市圈概念。”成长春表示，当前我国都市圈进入了各种要素高速流动和交通共享时代，沪苏通长江公铁大桥将为江北地区“跨江融合”描绘出浓重的一笔，特别是以南通为代表的苏中、苏北城市，将真正实现从“靠江靠海靠上海”向“通江通海通上海”的转变。

从“靠”到“通”，一字之差的背后是雏形初现“轨道上的长三角”。据悉，作为国家Ⅰ级客货共线双线电气化快速铁路，新建成的沪苏通铁路不仅是国家中长期铁路网规划中“八纵八横”最东部的一条铁路动脉，也是全国高铁网中沿海大通道的重要组成部分，对于促进上海、江苏两地经济社会发展具有重要意义。

成长春表示，“轨道上的长三角”加强了国家中心城市与周边城市对接，构建起便捷快速的都市通勤圈，让沪苏通同城化发展成为可能。借助沪苏通长江公铁大桥，沿海沿江南向铁路由“曲线”变成“直线”，由“隔江相望”变为“跨江融合”，增强了上海作为中心城市的辐射带动作用，有力推动了长三角高质量一体化发展的进程。

释放区域一体化杠杆效应

“沪苏通长江公铁大桥连通的不仅仅是上海、苏州和南通三座城市，长江南北也会因为这座桥而联系更加紧密。未来，它在促进长三角一体化进程中的杠杆效应值得期待。”国家发展改革委区域发展战略中心副主任夏成说。

据悉，多年来如果从沪苏通大桥北端的南通市通州区出发，到大桥南端的苏州张家港，尽管直线距离不到30公里，却要乘轮渡横跨长江，或绕行到百公里外的苏通大桥或江阴大桥过江，一趟行程下来动辄就会耗费两三个小时。

长三角高质量一体化发展，交通不能拖后腿。正因如此，沪苏通长江公铁大桥建设被视为江苏乃至长三角地区加快高铁建设补短板、着力构建现代综合交通运输体系的重要举措，在促进长三角地区交通基础设施互联互通基础上，助力长三角区域一体化发展驶入高质量发展快车道。

事实上，不仅是大桥北岸的南通将直接受益，大桥南岸的张家港、常熟、太仓等县市也将从中获益。这些长期位居全国百强县前五强的县市，由此告别了不通铁路的历史，并一步迈入“高铁时代”，更加紧密地融入上海“半小时都市圈”。

在成长春看来，沪苏通长江公铁大桥打通了沿海咽喉，沪苏通铁路串联起了沿江节点，把长三角龙头城市上海与“最强地级市”苏州、“江苏新出海口”通州湾等地紧密连接在一起——向南可通过通苏嘉甬铁路衔接宁波，再通过东南沿海通道衔接珠三角城市群；向北与在建的盐通铁路和已建成运营的连盐铁路、新长铁路等连接，接入渤海湾和京津冀城市群，在鲁东、苏北与上海、苏南、浙东地区之间形成了一条便捷的铁路运输大通道。

“沪苏通长江公铁大桥虽然全程11公里，但这一铁路通道工程的全面贯通，其意义将远超一座桥梁对于当地交通改善作用，它带来的或将是整个长三角经济版图的重构。”夏成说。

延伸

开启长三角“比翼齐飞”新时代

本报记者 顾 阳

“依托沪苏通长江公铁大桥，贯通长江两岸的不仅是四通八达的交通线，更是推动高质量发展的财富线！”江苏省政府参事、江苏长江经济带研究院院长兼首席研究员成长春表示。

成长春说，轨道交通对组织人口流动、社会资本流动、就业机遇萌发、营商环境优化、政策工具供给等具有极大的带动作用。长三角北翼高铁时代的到来，将支撑长三角地区形成比翼齐飞、共同发展的新气象——

首先，“轨道上的长三角”拓展了长三角南北两翼发展空间，缩减了上海、苏南与苏中、苏北之间的距离，让老百姓出行更便捷，提高了长三角地区人民群众的获得感和幸福感；其次，“轨道上的长三角”促进了要素资源快速流动，对于加速长江沿线各类要素集聚、优化提升要素配置效率，建设创新型长三角具有积极的推动作用；第三，“轨道上的长三角”使得长三角三省一市产业发展实现优势互补、“强链补链”成为可能，这为推动长三角产业集群创新发展、加快都市圈同城化一体化发展创造了条件。

“比如，沪苏通长江公铁大桥让南通成为长三角北翼‘陆海空—铁公水’为一体的区域重要枢纽城市，有望成为江苏发展新增长极、长三角北翼经济中心。”成长春举例道。

专家表示，沪苏通长江大桥及铁路的通车，还将为更多沿线城市的发展带来新机遇。原本“手无寸铁”的张家港可以更好地放大其港口优势，构建起最密集的“江海联运”综合交通网络，实现与上海港“航母+护卫舰”式联动发展；另座一城市太仓则进一步强化了上海“桥头堡”“枢纽站”的独特地位，“上海下一站，下一站上海”的目标也将顺利实现。

兰西城市群农业深度融合

跨省“试验田”丰富“菜篮子”

本报记者 赵 梅 通讯员 吕国清

目前，高原夏菜进入采收季。与甘肃省红古区隔湟水河相望的青海省民和县总堡乡一派繁忙景象。

总堡乡哈家村52岁的李秀英和乡亲们拿着小铲子，在红笋种植基地里采收娃娃菜。另一头，老刘也带领着五六个壮劳力，利索地将铲下的娃娃菜以“接力”方式装车。

“我们今天的工作任务就是把10亩娃娃菜采收装车，再发到花庄镇的菜库。”李秀英告诉记者，她现在不用去外地打工，在家门口每天就有80元收入，还是当日结账。

这个基地的负责人是兰州市红古区河咀村党支部书记包文仁。

“我们今年种了100亩红笋，还有100亩娃娃菜、水果玉米。明年打算把种植规模扩大到500亩。”包文仁说，基地的高原夏菜采收后，运到红古区花庄镇蔬菜保鲜库，再统一发往兰州、西宁周边市场。

包文仁向记者介绍说，河咀村在发展夏季露天蔬菜和冬季设施果蔬种植方面积累了丰富的种植经验，已形成了以娃娃菜、红笋、西兰花等蔬菜种植和以草莓、西甜瓜、木瓜、樱桃等水果种植为主的产业体系。

随着兰西城市群建设速度加快，以及两地政府间深度合作和融合发展，“嗅觉”敏锐的包文仁去年从民和县农户手中流转了200亩土地，建设了民和红笋种植基地，推广红古红笋，谋划打造兰西城市群“菜篮子”基地，积极做好面向兰州、西宁及周边供应无公害绿色蔬菜瓜果。

“在民和建设农业基地不仅突破了红古耕地紧缺的瓶颈限制，还解决了哈家村100多名农村剩余劳动力在家门口就业。”包文仁说。

今年年初，红古、民和两区县以兰西城市群农业深度融合为主题，创新农产品展示和销售模式，推动农业与三产融合。

“来自两区县40余家商家100多个品种的特色农产品在会上作了宣传推介。”花庄镇镇长魏存转介绍说，红古区与民和县两地在现代农业、规模养殖、特色养殖等方面落地项目逐步增多，这为实现两地产业互补、资源互补以及多层次、宽领域合作共赢创造了难得的机遇。两地抢抓时机，先后在民和海鸿广场、红古区花庄镇青土坡村联合举办冬季采摘暨高质量农产品宣传推介会成效显著。

目前，兰西城市群“菜篮子”基地和都市农业基地建设被提上了议程，旨在加快两地农业合作发展，通过采摘暨高质量农产品宣传推介会、现场观摩，在全域旅游、特色农业等领域的合作也相继展开。

下一步，红古区将依托红古、民和两地加速融合发展，以市场需求为导向，积极扶持传统农业，培育壮大特色产业，使蔬菜种植成为振兴农村产业、带动农户增收的重要力量。同时，也让两地市民菜篮子里的农副产品更加丰富，使两地百姓深切感受到合作发展给他们生活带来的巨大变化。

此外，记者还了解到，由红古、民和两区县农业企业家自发组建的“兰西城市群”都市农业联盟也正在紧锣密鼓地筹备之中。

“成立兰西城市群都市农业联盟，是乘着兰西城市群建设东风，让红古、民和两地农业企业资源共享、优势互补，从种子化肥选择，到种植技术经验交流，以及后期销售渠道，都可以做到互联互通、互助互利。”兰西城市群都市农业联盟发起人、兰州鸿翔农业总经理郑洪臣说，农业联盟的成立将进一步推进红古、民和两地经验互学互鉴、互通有无，强化区域协调联动，推动两地协同发展。

发现

山东德州：

交易『不见面』 服务『不掉线』

本报记者 王金虎 通讯员 李禄超

“投标文件解密完成，下面开始电声唱标……”近日，在山东德州市公共资源交易中心开标一室，鲁北供水工程有限公司球墨铸铁管采购项目正式开标。开标室内，招标方、监督方、公证处、交易中心、代理机构工作人员一个不少，唯独不见投标企业工作人员的身影。原来，投标企业正通过“不见面”招投标平台，远程参与开标。

“不见面开标”是德州市今年3月份发起的新一轮流程改革，针对建设工程和政府采购项目，通过远程解密方式开展电子化“云交易”。投标企业只需在规定的时间内登录会员端口，解密投标文件，即可在线参与开标，实现了交易各方“零跑腿”。据德州市公共资源交易中心党组书记、主任李楠介绍，目前德州市共完成“不见面开标”项目61个，中标总价超过11.295亿元，8个省市300余家企业参与投标。

从项目进场到完成开评标，仅用了17个工作日，这让德州新华书店鲁北发行中心二期工程项目负责人刘宗奎喜出望外。该项目计划2021年2月份以前竣工，为保证按期完成，招标人想尽快启动招投标程序，但对进场流程不熟悉。德州市公共资源交易中心工作人员得知后，主动上门服务，为招标人提供政策咨询和业务指导，加班加点帮助其办理相关手续。

“通过主动上门服务，指导、督促代理机构规范操作、提高办事效率，项目运行废标率明显下降、环节更加连贯、效率大幅提升。”德州市公共资源交易中心政府采购科科长古力明说，德州市坚持以交易方诉求为工作导向，建立了《公共资源交易中心与招标（采购）人回访联系制度》，加强与招标人沟通，及时交流进场交易项目成交情况及项目成交后的质量和进展。根据招标人反馈意见，将中标企业履约情况作为企业诚信库诚信等级评定重要依据。同时，征集意见建议，更好改进服务方式，提高服务效能。

近期，德州市又出台了《关于深入推进公共资源交易服务保障优化提升工作的实施意见》，聚焦平台建设、流程再造、服务标准化、政府采购质效、提升交易主体业务能力5个方面16项重点任务，细化了实施标准，推进公共资源交易服务提质增效再上新台阶。

安徽萧县：

巩固脱贫成果不停步

本报记者 冯举高 通讯员 王 磊

驱车行驶在安徽省萧县和砀山县交界的一条乡间小路上，两旁是麦田，迎面驶来一辆小货车，司机减慢了车速。“马上要加宽路面了，县里发改委投资了160万元，算上两侧绿化带足有14米宽，以后出行肯定很方便。”

路旁是萧县87个贫困村之一的唐元村。“修好了路，村里形象改善了，水果运输更方便了，发展也就更好了。”该村第一书记李伟告诉记者。萧县地处安徽省最北部，2012年被确定为国家级扶贫开发工作重点县，全县共有贫困人口9.64万户21.29万人，基础设施欠账多、贫困面积大、贫困人口多、发展能力弱、脱贫难度大。

萧县县委、县政府目标明确：聚焦责任落实，构建全覆盖帮扶体系，深度发力，实现贫困县高质量“摘帽”引领经济高质量发展。

深度发力，“力”从何来？萧县全力推进贫困村基础设施建设和提高公共服务水平；全面落实各项扶贫惠民政策，坚持精准施策真脱贫；深度调整产业结构，构建多元发展、多极支撑的现代产业新体系。同时，运用新发展理念推动乡村振兴，积极统筹协调引领城乡建设提档升级。

2014年以来，全县累计投资17.5亿元，实施农村道路畅通工程和农村公路扩面延伸工程2480.7公里，全县农村产业路、扶贫路、山田林路越织越密；投资8.5亿元实施农村电网升级改造工程。

在充分调研论证基础上，萧县大力推进扶贫产业项目建设，实施产业扶贫工程，加快贫困村绿芦笋、胡萝卜、葡萄、辣椒育种、白山羊等地方特色农产品系列化、规模化、标准化、品牌化发展，培育出一批在国内叫得响、有影响的品牌。“改善基础设施，补齐民生短板，深化农业农村改革，形成产业优势突出、结构合理、城乡一体化发展新格局，就是为了提高贫困地区和群众脱贫质量，巩固脱贫成果，健全落实防范返贫机制，形成持续发展动力。”萧县县委书记黄韡介绍说。

聚焦高质量脱贫摘帽目标，坚持以脱贫攻坚统领经济社会发展全局。2020年4月29日，安徽省政府正式宣布批准萧县退出贫困县序列。如今，全县227个行政村集体经济收入稳定达到5万元以上，地区生产总值由203.29亿元增加至378.6亿元，全县农村居民人均可支配收入由2014年的8290元增加到2019年的13161元。

出列后的唐元村集体经济已经达到26万元，计划新建的产业路眼瞅着马上就能通行。脱了贫，奔小康，全村5500余名村民过上好日子的浓浓期盼正在一步一个脚印地实现。

本版编辑 陈 艳 陶 玙