中国改革报 CHINA REFORM DAILY
2018.05.18 星期五
本版编辑·王军善 Email·crdzbs@163.com 热线·(010)56805028

震后十年西部城市群加速崛起

四川、陕西和重庆三大区域借助自贸试验区制度红利，加快对外开放步伐，关（中）天（水）和成渝两大城市群之间资源互通、产业互融、优势互补，内生动力被激发

□ 沈虹冰 石志勇 张骏贺

“5·12”汶川地震给人们留下了难以磨灭的记忆。经过10年不懈努力，伤痛已远去，新生活已开启。

行走在当年的震区，新华社记者看到，在党中央亲切关怀和持续对口帮扶援建中，立体多维的交通体系和日趋优化的产业体系已然形成，四川、陕西和重庆三大区域借助自贸试验区制度红利，加快对外开放步伐，关（中）天（水）和成渝两大城市群之间资源互通、产业互融、优势互补，内生动力被激发。

交通：从救灾“生命线”到立体网络

汶川地震发生之后不久，由于部分入川道路和铁路受阻，震后初期大批救灾物资和人员只能由陕入川。在其他道路要么中断要么艰险难行的情况下，西安至汉中高速公路成为当时路程最短也最安全的抗震救灾“生命线”，而这条仅有的“生命线”也折射出当时陕川之间交通条件的落后。

交通基础设施建设10年来日新月异。2011年，陕西至四川的高速公路全线贯通，西安和成都的行车时间缩短为9个小时左右。曾经“难于上青天”的入蜀之道，不再是人们出行的畏途。

2017年12月6日，高铁列车呼啸穿过秦巴山脉，让西安至成都的铁路通行时间由过去的11小时缩短至3个多小时。

高铁开进曾经的地震灾区，当地群众开始了追赶世界的脚步。

对于地震灾区来说，西成高铁只是交通巨变中的一个缩影。“震后10年，汉中市公路总里程由1.3万公里增加至2万公里；高速公路由206公里增加到573公里，铁路总里程达到654公里，阳安线、宝成线、西成高铁形成‘二横一纵’铁路网格局，汉中城固机场也开通了与北京、上海等城市的直达航线，立体多维的交通网络初步形成。”陕西汉中市交通运输局办公室主任刘磊说。

随着交通条件的改善，“蜀道”沿线的众多城市正告别过去的封闭状态。作为四川的北大门，广元市境内目前有多条国道、高速公路和铁路通过，2017年通车的兰渝铁路使广元成为沟通大西南与大西北的铁路枢纽。广元农产品交易中心是川北最大的农产品批发市场，这里汇聚了来自全国各地的蔬菜，都是依靠发达的铁路和公路网络输送。

产业：助推脱贫致富和区域融合

横跨川陕渝的秦巴山区，是集中连片贫困地区，也拥有丰富的自然和人文资源。震后的灾区各地，在修复地震“伤痕”之后，纷纷坚持吃“生态”饭、打“人文”牌、走“绿色”路，大力发展生态农业、旅游产业等特色产业。

在四川省青川县打造的红旗现代农业园区，2017年园区农村居民的人均可支配收入达到15,600元，同比增长35.1%。以椴木黑木耳为主的特色农产品，依靠电商渠道从川东北的山区销售至全国各地。

而在陕西省汉中市的地震受灾县宁强县，紧邻县城的羌文化产业博览园项目已经初具规模。负责项目开发的万利通宝集团董事长邹道奎介绍，园区主要建设有大型文化广场、文物博物馆、羌族文化风情街、羌王酒店群，未来还将建设手工艺、农副产品等特色产业孵化器，通过产业扶持助推精准扶贫。整个羌博园年产值预计将在15亿至20亿元，解决当地就业人口至少2500人以上。

震后10年，川陕渝三地的产业结构不断优化。在产业迈向中高端特色化的同时，交通条件不断改善消融了地理阻隔，让成都、重庆、西安组成“西部黄金三角”，进入“城市集群发展”新阶段。

近年来，不少企业看到了西部城市群未来的市场前景，开始在西成高铁沿线城市布局产业项目。“我们在四川江油投建了青莲国际诗歌小镇，还在陕西省汉中市筹建了大型宾馆，高铁的建成给了我们投资的信心。”陕西竹园嘉华控股集团公司董事长周素琴说。

通过区域间的产业互补与融合形成新的经济增长动力，正成为西部城市政府与企业的共识。陕西西咸新区党工委委员、管委会总规划师陈默说，西安和成都、重庆三地地缘相近、产业相通，随着西成高铁的开通、西渝高铁加快建设，西安和成都、重庆区位优势进一步凸显，三地间的经济文化往来日益活跃，“西三角”经济圈发展潜力巨大。

前景：携手构筑西部开放高地

“一带一路”建设和西部大开发“十三五”规划，为丝绸之路经济带起点的陕川渝发展带来了前所未有的机遇。2017年4月1日，在陕西、四川、重庆设立的自由贸易试验区挂牌成立，承担起加快西部开放开发的历史使命。

川陕渝三地自贸区也都结合当地特色，创新推出一批可复制推广的经验。陕西自贸区积极打造“一带一路”现代农业国际合作中心，加快农业领域的对外交流；四川自贸区与乌鲁木齐、兰州、西宁开展中欧班列集拼集运联动试验，与昆明、六盘水共建无水港；重庆自贸区创新中欧（重庆）班列铁路运输贸易结算方式，探索陆上贸易新规则。

自贸区制度红利的释放和营商环境的改善，有效激发了市场活力。重庆、成都和西安也成为全国开通中欧班列最多的城市，投资10亿元的西安中欧班列中转枢纽正在建设中。陕西自贸区成立一年来，新增注册市场主体1.4万户，新增注册资本3478亿元。而四川自贸区过去一年推出的国际贸易“单一窗口”、多式联运“一单制”、中小科技企业“双创债”、中欧班列集拼集运等创新制度则大大提升了企业获得感。

“地理空间阻隔被消解，西安、成都等西部地区真正实现了‘亲密接触’，有可能会碰撞出联手合作、协同开放的火花，在国际货运列车、跨境电商、出口加工等方面具有务实合作的空间，从而以更立体的维度提升对外开放格局。”陕西省宏观经济研究会会长赵锐表示。

首艘纯国产的甲板运输船建成交付

5月16日，由中船重工武船集团自主研制设计和建造的13,000吨甲板运输船“ABM NUBIRI”在江苏南通举行交付仪式。这是国内首艘纯国产的甲板运输船。据设计单位中船重工武船集团海工院介绍，该船总长约130米、型宽26米、型深8米，设计航速10.2节，这是该院承接的4艘13,000吨甲板运输船系列船的首制船。 新华社记者 王斯班 摄

海南三大赛：从“本土制造”到“国际名牌”

环海南岛国际大帆船赛被誉为“中国第一离岸赛”，环海南岛国际公路自行车赛成为亚洲顶级国际公路自行车赛事，与海南高尔夫球公开赛合称为“海南三大赛”

□ 代 超 伍鲲鹏

阳光沙滩，椰风海韵，是大多数人对海南岛的第一印象。温暖的气候，使得海南在举办体育赛事方面具有得天独厚的优势。经过多年发展，海南已成为冬季国内各项大型赛事的重要举办地，这其中不乏海南本土创办的赛事。更令人瞩目的是，这些本土赛事正在走出海岛，成为国际知名的“海南名片”。

“创办一个赛事，看着它成长，就像是养大一个孩子一样，并没那么容易。”回忆起赛事初创时的情形，海南环海南岛国际大帆船赛有限公司总经理陈晓华仍不无感慨。

环海南岛国际大帆船赛（简称“海帆赛”）如今被誉为“中国第一离岸赛”，然而在2010年办赛之初，却连停泊码头都没有，“帆船绑在渔船上，航行联络靠手机，离岸稍远一些就失去信号”。首届海帆赛14支参赛船队中，没有一支海南的船队，甚至也没有一艘船是海南的，赛事因此也被贴上了“借船出海”的标签。

帆船运动在当时的国内还是个新鲜事物，作为一个海南本土运营的赛事，部分人对此并不看好，甚至戏称为“草台班子”赛事。然而比较特别的是，这个“草台班子”却有着打造国际一流赛事的梦想。

在发展过程中，海帆赛一直强调“国际化”。为了实现目标，他们请来了世界帆联竞赛规则委员会主席博纳等多名技术大咖来操盘比赛。2013年，海帆赛列入世界帆联全球竞赛目录；2015年，世界帆联年会在三亚召开；2017年世界青年帆船锦标赛在三亚举行；此外，克利伯等国际赛事落户三亚并与海帆赛展开合作……

而今，在第九届海帆赛上已经活跃着17个国家和地区的42支大帆船队和31支OP帆船青少年队、共400多名水手的身影。赛事在竞赛组织、卫星追踪、救援保障等方面全方位接轨国际。

同时身为海南环岛国际公路自行车赛有限公司总经理的陈晓华回忆，环海南岛国际公路自行车赛（简称“环岛赛”）初创时，16支车队参赛，其中只有8支国际车队；而到了2017年，参加环岛赛的20支车队阵容升级为4支洲际职业队、15支洲际队和1支国家队。

12年来，环岛赛的车轮在这片热带岛屿的土地上飞旋，已成为亚洲顶级国际公路自行车赛事，环岛赛的“朋友圈”也遍布世界，影响力与日俱增。

“自行车本来就是一个国际化的项目，要想在这个项目上有长远发展必须和国际接轨，这么做同时也和国际旅游岛建设相得益彰。”陈晓华说。

陈晓华介绍，通过观摩环法等世界顶级赛事，环岛赛与许多职业队建立了联系，让更多顶级赛事组委会和车队了解环岛赛。除国际自盟委派的裁判长之外，赛事每年都会额外邀请2名知名国际裁判执裁，增加赛事公平性和权威性。

“在竞赛器材、道路安保、医疗保障、食品卫生、志愿者服务等方面，环岛赛也都提供了国际高水平的组织和服务，力争让环岛赛的每一面都能与国际接轨，成为展现美好新海南的最生动、最具活力的名片。”陈晓华说。

在陈晓华看来，国际化一个重要的方面是推广传播的国际化，“环岛赛是目前国内持续开展全球电视直播最长的职业自行车赛”。

2016年，环岛赛首次由国内团队制作信号、“境内+境外”全程直播，使用18种语言进行直播，传播范围覆盖全球51个国家和地区，约3.5亿观众可实时关注比赛。

与海帆赛和环岛赛齐名的海南国际赛事名片，还有海南高尔夫球公开赛（简称“海南公开赛”），它们被合称为“海南三大赛”。海南公开赛形成了以职业赛、青少年赛、业余赛为主，以巡回推广赛及配套活动为辅的完善赛事体系。早在诞生的那一刻，海南公开赛的使命便被标定为全面服务海南国际旅游岛建设，开创具有海南特色的高尔夫赛事模式、为提高中国高尔夫竞技水平，推广海南高尔夫高端旅游、推动高尔夫产业发展及高尔夫公益事业做出贡献。据新华社消息，在经过与美巡中国赛的数次合作后，海南公开赛于2016年升级为欧巡二级挑战赛，成为欧洲巡回挑战赛和中国高尔夫球巡回赛双向认证的巡回职业赛事。

近期发布的《中共中央国务院关于支持海南全面深化改革开放的指导意见》提出，支持在海南建设国家体育训练南方基地和省级体育中心，鼓励发展沙滩运动、水上运动、赛马运动等项目，支持打造国家体育旅游示范区。指导海南进一步办好国际体育赛事，支持再引入一批国际一流赛事。

“指导意见为海南文体事业的发展指明了方向，我们将努力发展海南自己推出的赛事，把这些赛事努力打造成亚洲首屈一指的国际赛事。”海南省文化广电出版体育厅厅长林光强说。

发展论坛

齐心协力推进乡村振兴

□ 逯海涛

近日，分别属于浙江、福建4个县的13个乡镇，坐在一张桌子边，结成了乡村振兴浙闽边界联盟。这种突破行政区划限制、抱团发展的新模式可谓是一种创举。

该联盟包括浙江的庆元县和福建的政和县、松溪县、寿宁县等4县13个乡镇。这13个乡镇山水相连、地缘相近、人缘相亲、方言相似，结成发展联盟有很好的地缘基础。此外，这些乡镇都坐落于大山深处，生态环境良好、产业布局相近，但体量都不大，都存在边界纠纷调解难、村级规划难、产业发展难等问题。良好的地缘基础，发展中面临的问题又相似，这给结成联盟创造了前提条件。

在国内，像这样的乡镇其实并不少，能突破行政区划限制结成联盟的却不多。因为边界的管理向来是问题，如果地处山区，更是难上加难，比如交通不便、执法力量薄弱、两地协调困难等，都容易给彼此合作带来隔阂。而这13个乡镇能走到一起，可见相关部门是动了脑子、下了决心的。

这13个乡镇为什么能把这件事办成？除了共享地缘优势和面临共同挑战外，最重要的是这些乡镇的管理者都对乡村振兴这个宏大命题有着深刻的理解，对自己管理的乡镇的发展有着强烈的责任感，对全面建成小康社会有着强烈的使命感。这些才是让大家最终坐到一起的黏合剂。

联盟的成立可以看作一个重要节点，说明彼此已经达成了共识，接下来就是怎么干了。这13个乡镇的老百姓能否最终得到实惠？之前面临的问题能否真正得到解决？这个联盟能否成为其他边界区域协调发展的样本、为其他地方提供有益借鉴？最后都落在这3个字上：如何干。

紧紧抓住乡村振兴这个“牛鼻子”。习近平总书记指出，实施乡村振兴战略，是新时代做好“三农”工作的总抓手。从成立之初，联盟就以“乡村振兴”为目标，可见13个乡镇的管理者在这一点上已达成明确共识，接下来联盟所有的工作都要紧扣这个主题、围绕这个中心。

发挥比较优势，抱团发展。以我所长，补他所短，方能实现多赢。这个联盟中的各个乡镇虽然在自然资源、产业类型上有相似性，但仍有广阔的合作空间。比如，联盟成员正在构建一个高效农业产业协同发展机制，这样就可以在联盟内优化劳动力、商品、资金、技术等资源配置。有的乡镇可以出技术、跑市场，有的乡镇可以出场地、出人员，取长补短，共同发展，实现共赢。

建立协同机制，畅通沟通渠道。联盟毕竟刚成立，在具体操作执行的过程中难免会遇到一些磕磕绊绊，这需要建立联席会议之类的沟通机制，为以后的发展提供机制保障。此外，沟通机制的建立也有助于一些历史遗留问题的解决，比如跨界污染和纠纷联动处置机制、边界区域的综合执法等都可纳入这个框架中来，提高效率、减少纠纷或推诿。

乡村振兴不是一句空口号。打破旧有的思维模式，结合自身实际，因地制宜、创新发展，无疑是乡村振兴浙闽边界联盟给大家的宝贵启示。希望未来有更多地方能有类似探索，为乡村振兴提供更多有益经验。

“中国制造”让波士顿百年地铁焕发新生机

中车长春轨道客车股份有限公司为波士顿橙线地铁“量身订制”的首批4节车辆在惠灵顿站进行线上试车

□ 王 文 张墨成

5月15日，中车长春轨道客车股份有限公司（简称“中车长客”）为波士顿橙线地铁“量身订制”的首批4节车辆在惠灵顿站进行线上试车，车辆有望在今年年底通过测试正式投入使用。

当天，马萨诸塞州州长查理·贝克、州运输部长斯蒂芬妮·波拉克、美国中车麻省公司副总裁贾波等出席活动并试乘新车。

贝克表示，这是波士顿橙线和红线地铁近四十年来首次更新换代的第一步。马萨诸塞湾运输局向中车订购的152节橙线车辆和252节红线车辆将逐步投入使用并替代两条线现有的老旧车辆。

波士顿地铁是美国第一条地铁，自1897年投入使用至今已有100多年历史。橙线地铁途经波士顿金融区、哈佛大学等地。

这批地铁列车整车具有完全自主知识产权，是中国首批依照美国标准生产的地铁车辆。这些列车不仅满足美方在技术、本地化、法律等方面的极高要求，还将凭借人性化设计改善乘客的出行体验。

波拉克说，新橙线列车将以六节车厢编组运营，如果全部投入使用，将使高峰期行车间隔从现在的6分钟~7分钟缩短至4分半钟，也就是说，每小时的客运量能增加40%左右。

据悉，中车在美投资兴建的第一个制造基地——中车春田工厂已经投产。春田工厂将负责此后的数百辆车的装配，实现波士顿地铁后续车辆的本土化生产。

除了给波士顿带来新地铁列车，中车还为当地增加了就业机会。

贾波说，目前中车春田工厂已有156名员工，而当时公司承诺到2021年，雇佣当地员工150名左右。“我们已提前实现承诺。到2021年，预计雇佣人数将达260人。”

据新华社消息，除波士顿项目外，中车目前执行的还有洛杉矶地铁项目和费城双层客车项目。

贾波认为，波士顿项目进展顺利表明这是一个成功的商业模式。他说：“我们在这实现本地化，我们把新技术拿到这里来分享的同时为当地提供了就业，培训了一批行业技术工人。”