

抓住有利“窗口期” 推进城际和市域铁路建设

到2025年,轨道上的京津冀、长三角和粤港澳大湾区要基本建成

□ 本报记者 袁琳

近日,国家发改委召开城际和市域(郊)铁路建设专题会议,部署整体推进京津冀、长三角、粤港澳大湾区三大区域城际和市域(郊)铁路建设。国家发改委基础司有关负责人在接受记者采访时表示,今年以来,经报请国务院领导同志批准,国家发改委结合“十四五”规划研究,提出拟将三大区域城际和市域(郊)铁路作为重大工程纳入“十四五”规划,整体推进建设。

“三大区域‘十四五’期间计划新开工城际和市域(郊)铁路共1万公里左右,到2025年,基本形成城市群1小时~2小时出行圈和都市圈1小时通勤圈,轨道上的京津冀、长三角和粤港澳大湾区要基本建成。”该负责人说。

加快城际和市域铁路建设既利当前又利长远

该负责人表示,京津冀、长三

角、粤港澳大湾区是我国最重要的城市群、都市圈,发展以轨道交通为骨干的现代化综合交通网络,条件最为成熟、需求最为迫切,既利当前又利长远。

有利于推动实现区域协调发展。京津冀、长三角、粤港澳大湾区经济社会发展水平最高,以占全国6.6%的土地,聚集了全国23.7%的人口,创造了44.2%的国内生产总值。三大区域土地面积有限、人员高度密集、环境承载力有限、客运需求巨大,需要现代化交通体系支撑。城际和市域(郊)铁路运能大、占地少、污染小、效率高,能够紧密联系城市群内主要城市节点,有利于加速人员、资金要素流动,统筹中心与区域发展,合理疏解非核心功能,促进形成多中心、多层次、多节点的网络型发展格局,优化区域城镇空间布局,加速区域城镇化步伐,是实现区域协调发展的战略选择。

有利于促进构建新发展格

局。加快城际和市域(郊)铁路建设,有利于推动沿线地区进一步开发开放,培育发展新动能。同时,铁路项目上下游产业链长、周边辐射带动性强。加快城际和市域(郊)铁路建设,有利于充分发挥国内超大规模市场优势,带动装备制造、建筑、冶金、服务等关联产业发展,更好发挥扩大内需的重要作用。

有利于支撑补齐区域综合交通短板。加快城际和市域(郊)铁路建设,是补齐现代轨道交通短板,满足人民群众更高出行需求的重大举措,有利于优化铁路网络布局,完善区域交通功能,提供更大能力、更加公平、更有效率的交通服务,增强人民群众的获得感、幸福感、安全感。

避免把城际铁路建成高铁、地铁

据介绍,高铁主要服务区际出行,新建高铁时速一般在250公里及以上;地铁主要服务中心城区的

通勤出行,时速一般在80公里~100公里。目前,三大区域干线铁路和城市轨道交通网络已经初具规模。截至2019年底,三大区域干线铁路营业里程约2.4万公里,路网密度达全国平均水平的2.6倍;城市轨道交通营业里程近3400公里,占全国的61.2%。

“但与此同时,市域(郊)等铁路发展却比较滞后。”该负责人举例说,比如北京、上海仅分别有400公里和56公里,而这两个城市的地铁里程均在600公里以上。反观东京、纽约等国际大都市圈,城市地铁里程都只有300余公里,而市域(郊)铁路里程均超过1600公里。

“对比发现,我国城市群、都市圈的轨道交通网络结构‘倒挂’现象较为严重,影响都市圈轨道交通网络效率。”该负责人称,为此,需要准确把握城际和市域(郊)铁路定位和路网功能,发挥好“承上启下”、填补轨道交通网络空白的作用。在建设要重点把握好两个方面。

一方面,要把握好城际铁路的功能定位和建设标准。城际铁路主要承担城市间经常性、大容量客运需求,线路走向和站点设置要突出对沿线重要经济据点、人口较多城镇的覆盖,建设中技术标准要避免“两头化”现象。

“要避免把城际铁路建成高铁。”该负责人指出,城际铁路设计速度宜为160公里/小时~200公里/小时,如按时速350公里标准建设,将使城际铁路承担干线通道功能,难以满足对沿线重要节点的更好覆盖。

“同时,要避免把城际铁路建成地铁。城际铁路穿越城区路段如果大量采用地下敷设方式和较小站间距,既大幅增加工程造价,又降低运行效率,难以满足城际快速出行需求。”

另一方面,要加强市域(郊)铁路的统筹规划和设计建设。市域(郊)铁路主要布局在经济发达、人口聚集都市圈内的中心城市,连通城区与郊区及周边卫星城、微中心

等城镇组团,重点满足1小时通勤圈快速通达出行需求,平均站间距原则上不小于3公里,线路尽可能串联5万人及以上的城镇组团和重要工业园区、旅游景点等。要加强统筹谋划和方案论证,避免功能错配导致效率低下。

坚持融合发展理念,建立高效协同推进机制

“城际和市域(郊)铁路服务市民出行需求、引导城镇空间布局,关键在于坚持融合发展的理念。”该负责人说。

具体来讲,一是坚持与城市融合发展。做好城际和市域(郊)铁路与相关城市发展规划的衔接,积极推动有条件的城际和市域(郊)铁路引入中心城区。探索城镇化地区铁路土地综合开发新模式,鼓励“站前广场”与综合开发有机融合,推进“轨道+物业”“轨道+社区”,打造“站城融合综合体”。

二是坚持轨道交通多网融合发展。推动城际铁路、市域(郊)铁路与干线铁路、城市轨道交通有机衔接,加强综合交通枢纽规划建设,完善公交、P+R停车场、自动步道等联程联运配套设施,实现“零距离”换乘、“无缝化”衔接,提高综合运输效率。

三是坚持运输服务融合发展。推进城际铁路、市域(郊)铁路与城市轨道交通安检互信、票制互通、支付兼容,鼓励使用城市公交“一卡通”乘车,切实提升衔接效率和服务品质,为乘客提供安全高效、便捷贴心的运输服务。

下一步,国家发改委将会同有关方面,深入贯彻落实党中央、国务院重大决策部署,抓住有利“窗口期”,强化精准施策,狠抓落地见效。建立高效协同推进机制,完善年度滚动实施方案。按照“在建一批、开工一批、储备一批、谋划一批”的思路,构建远近结合、梯次接续的发展格局。同时,加快推进项目前期工作。做深做细可研方案,加快前置要件审批,做好项目建设和运营管理。



直播平台促电商产业发展

今年以来,河北省保定市白沟新城管委会通过开展“包博会”“总经理直播带货”“云逛白沟”等一系列活动,为企业搭建直播平台、开展直播培训,扶持引导企业开展直播经济,为企业发展注入新动能。1月~11月,电商成交额达135亿元,大大超过了去年全年成交额120亿元。图为电商员工正在网上直播售货。

冯云摄

支部领办合作社走出强村富民新路子

福建古田县建立村党支部领办合作社试点59个,落实产业发展项目87个,预计今年可增加村集体收入450多万元

□ 本报记者 丁南
□ 武艳杰

初冬时节,记者一行驱车来到福建省宁德市古田县黄田镇金翼村,只见202省道旁一座被称为“金翼之家”的古民居,俨然一幅规模庞大的“民俗画廊”,安坐在对面金鸡山的羽翼之下。

这里是著名民族学家、人类学家和社会学家林耀华先生的故居,也是社会学巨著《金翼》中黄村的原型地,被称为人类学的“东方神庙”,拥有国家AAA级旅游景区“金翼之家”。

“金翼村立足‘金翼之家’旅游景区开发,通过党支部领办合作社,预计2020年村集体经济收入可达42万元。”黄田镇党委相关负责人告诉记者,近年来,由金翼村党支部领办成立古田县凤亭文化旅游有限公司,由村干部、党员、乡贤带头人入股,策划生成“文化传播、旅游体验、公益活动”三类13项服务项目,引领带动了文旅产业发展,壮大了村集体经济收入,有效激发了乡村振兴活力。

记者从古田县委改革办获悉,2019年以来,古田县充分发挥基层党组织引领作用,积极探索村党支部领办合作社试点工作,由村党支部牵头,发动农村党员干部、群

众等入社参与经营,借助合作社构建村集体和群众利益共享、风险共担的经济利益共同体。“目前,古田全县建立村党支部领办合作社试点59个,落实产业发展项目87个,预计今年可增加村集体收入450多万元。”古田县委改革办相关负责人表示。

小柿子成就特色产业

距离古田县城8公里的城东街道利洋村,是当地小有名气的“炮弹柿”水果专业村。当记者来到利洋村采访时,柿子的采摘和销售已进入尾声,村民零星晾晒的柿饼或用绳子一串串悬挂着,或一片片随意摆放在家门口的箔子上,让厚重的夯土古厝充满了“柿”情画意。

“目前,利洋村种植‘炮弹柿’3900多亩、芙蓉李3100多亩、油茶900多亩,年产量3200多万斤,产值达6500多万元。要是早些日子来,你们还可以到山上果园里体验亲手采摘的乐趣。”福建省委政法委派驻利洋村第一书记陆开强笑着说。

陆开强告诉记者,以前村里虽水果种类繁多,却没有一种让人印象深刻。利洋村村党支部围绕县委“2+N”特色产业部署要求,与村委会经过深入探讨,最终选择“炮弹柿”作为利洋村特色水果的“代言人”,于

2019年6月带领村民注册领办了“古田县利洋天元柿子专业合作社”。

该合作社由村党支部书记林寿敬担任理事长,村集体占股比65%,为农户提供水果产业技术培训、优质种苗和农资等一体化服务,打造以“炮弹柿”为主打产品,从农产品种植、收购、包装到销售的全产业链。

新菇房彰显“强村带弱村”

一座座标准化的蘑菇房,一层层整齐的“菇床”,一桶桶乳白色的花菇菌丝,一间标准化的冷藏库,两三个菇农在家门口忙着剪菇脚整理香菇……在古田县卓洋乡树兜村,记者看到一幅现代化农业菌菇生产景象。

“40亩31间标准化菇棚,农户入社后使用新菇房生产花菇,按每个菌棒0.6元向合作社给付租金。根据现有股权结构,仅租金分红一项,每年预计可增加村财收入20.46万元。”村党支部书记陈育楼在菇房里给记者算了一笔账。

树兜村是古田县村党支部领办合作社试点村之一,也是花菇种植专业村,年生产香菇350万桶,产值1750万元。去年以来,古田县委、县政府以促进农民和村财增收为目标,安排2亿元专项资金推进农村标准菇房提升改造,集中连片

打造一批合作社食用菌生产基地,让树兜村群众率先尝到了甜头。

卓洋乡党委副书记陈梅告诉记者,通过建设标准化菇棚,树兜村实现了土地利用率、农民收入、村财收入、村庄环境等方面的提升,还带动其他兄弟村增加村财收入,成功探索出“强村带弱村”“抱团发展”的利益共享机制。

2019年9月,由卓洋乡树兜村党支部牵头,联合周边的独峰、下地、沾洋仔、洋塔、廖厝等5个村党支部,抱团成立“古田县天蓝食用菌合作社”,在树兜村建设标准菇棚40间,并成立“支部联盟”进行共同管理,通过“品牌塑造、市场运作、置业收益”3种模式开展经营活动,着力做大做强花菇特色产业,带动村财增收、村民增收。

“金桃子”引领强村富民路

在凤都镇际面村的亲子滑草坪项目工地,几台挖掘机正挥动臂膀平整配套的荷花池,一派紧张而忙碌的景象。凤都镇党委书记阮华光带领记者一行走向旁边的观景台,“远近闻名的‘古田水蜜桃’就是凤都群众常说的‘幸福桃’。现在虽不是桃花盛开的季节,满山青翠的果园也别有一番景致。”阮华光说。

际面村以盛产水蜜桃著称,全村有3000多亩的水蜜桃园,品种以

白凤、大久保、甜桃、朝霞为主。每年大面积盛开的桃花,是际面村一道独特的风景。“每当桃花盛开的季节,这里就成了网红打卡地,掀起一阵旅游热。每年的古田(际面)水蜜桃采摘节,也都能吸引大批县内外游客前来游玩。”际面村党支部书记、村主任江希桃告诉记者。

今年2月份,依托产业发展优势,际面村党支部注册成立“古田县金桃子果蔬专业合作社”,探索打造了一个由支部引领,“金融服务+乡村旅游+产品体验”三翼齐飞的1+3发展模式,将分散的农户组织起来,使得农村经济由传统的“单打独斗”“各自为政”转变为抱团发展、合作共赢,带领村民趟出了一条合作社引领“桃乡”强村富民的新路子。

各村试点成效争相斗艳,党支部领办合作社作风生水起。“我们不断加强政策支持,统筹各级组织资源下沉帮扶,合力扶持合作社发展。”古田县委组织部相关负责人说,2019年以来,古田县已统筹安排支部领办合作社专项资金2200多万元,为支部领办合作社、党员、致富能手提供低息“红色信贷”1.2亿元,并选派40多名科技特派员、驻村第一书记定点帮扶,培育经营人才、种养能手500多名,源源不断地为合作社注入新鲜人才血液。



央行加强债券评级监管

本报讯 记者吴限报道 中国人民银行官网披露,中国人民银行日前组织召开信用评级行业发展座谈会。副行长潘功胜指出,中国人民银行将会同相关部门共同加强债券市场评级行业监督管理,进一步推动评级监管统一,真正发挥评级机构债券市场“看门人”的作用。

会议认真总结了近年来信用评级行业发展情况和有关问题,交流借鉴国际评级机构业务开展的经验,研究讨论了进一步规范发展我国信用评级行业的措施。

潘功胜指出,信用评级是债券市场的重要基础性制度安排,关系到资本市场健康发展大局。近年来,我国评级行业在统一规则、完善监管、对外开放等方面取得长足进步,但也存在评级虚高、区分度不足、事前预警功能弱等问题,制约了我国债券市场的高质量发展。

潘功胜强调,评级行业应认真总结经验教训,坚持职业操守,勤勉尽责,努力提高评级能力,提升评级质量。监管机构、发行人、投资人等各方应各尽其责,共同推动我国评级行业健康发展。

要闻速递

郑太高铁客运专线通车

本报讯 记者田孔社报道 12月12日上午9时10分,首趟太原开往郑州的D4665次列车从太原南站缓缓驶出,标志着山西晋东南老区人民盼望已久的出省高铁正式开通运营。

郑太高铁开通活动在太原、晋中、长治、晋城四地同步举行。山西省委、省政府和国家铁路集团有关负责同志在主会场出席活动,现场视频连线太原、晋中、长治和晋城分会场,在分别收到各项准备就绪的报告后,省委书记楼阳生宣布郑太高铁开通,并目送D4665次列车从太原南站缓缓驶出。

郑州至太原高铁是首条纵贯太行山的高铁,是我国“八纵八横”高铁网呼和浩特至南宁通道的重要组成部分,北起山西省会太原市,途经晋中、长治、晋城,河南省焦作市,南至河南省会郑州市,全长432公里,其中山西境内设太原南、晋中、太谷东、榆社西、武乡、襄垣东、长治东、长治南、高平东、晋城东11座车站。

郑太高铁开通后,太原至郑州高铁旅行时间压缩至最快2小时30多分钟,比原先绕行石家庄节省1个多小时,比普速列车节省近9个小时。

记者查阅12306网站信息发现,从12月13日~2021年1月全国铁路运行图调整前,铁路部门将每日安排开行动车组列车11对;2021年1月全国铁路运行图调整时,将按照日常线、高峰线安排列车开行。

随着郑太高铁通车,多年来制约晋东南老区经济社会发展的交通瓶颈成为历史,形成了山西打通太行山进入大中原,直奔长三角,携手大湾区向东向南发展的有利态势,对拉动区域内投资增长,便利沿线人民群众出行,助力在转型发展上率先蹚出新路来的战略实施,都将起到不可估量的作用。

黑龙江粮食实现17连丰

本报讯 记者袁小峰报道 日前,国家统计局刚刚公布的全国粮食生产数据显示:黑龙江省今年粮食总产量1508.2亿斤,比2019年1500.6亿斤增加7.6亿斤,实现17连丰,连续10年产量全国第一,牢牢担起维护国家粮食安全的“压舱石”责任。

国家统计局公布的数据显示,2020年全国粮食总产量为13、390亿斤,比上年增加113亿斤,增长0.9%,粮食生产再获丰收,产量连续6年保持在1.3万亿斤以上。

据黑龙江省农业农村厅介绍,今年黑龙江省把农业特别是粮食生产作为稳定全省经济发展的基本盘,主动作为,自我加压,按照国务院“粮食主产区应发挥优势,采取有效措施,尽可能实现稳产增产”的要求,制定了《黑龙江省2020年粮食稳产行动计划方案》,明确提出今年全省粮食作物要比上年增加78万亩,达到2.155亿亩以上。不折不扣落实各项强农惠农政策,应对疫情影响,出台了《关于应对新冠肺炎疫情支持农业稳产保供的意见》,提出了“黄金十条”稳产保供扶持政策。特别是,提早释放政策信号,明确了“2020年大豆补贴标准基本保持稳定,玉米补贴标准适当提高,大豆每亩补贴高于玉米200元”的总体原则,引导农民及早确定种植意向。从目前的农情调度情况看,粮食作物面积继续扩大,并呈现水稻稳、玉米和小麦增、大豆减的趋势。

今年以来,黑龙江省通过高质量备耕、高标准春耕、精细化田管以及高效率秋收,克服疫情特别是三次台风影响,实现“17连丰”目标,为保障国家粮食安全作出贡献。