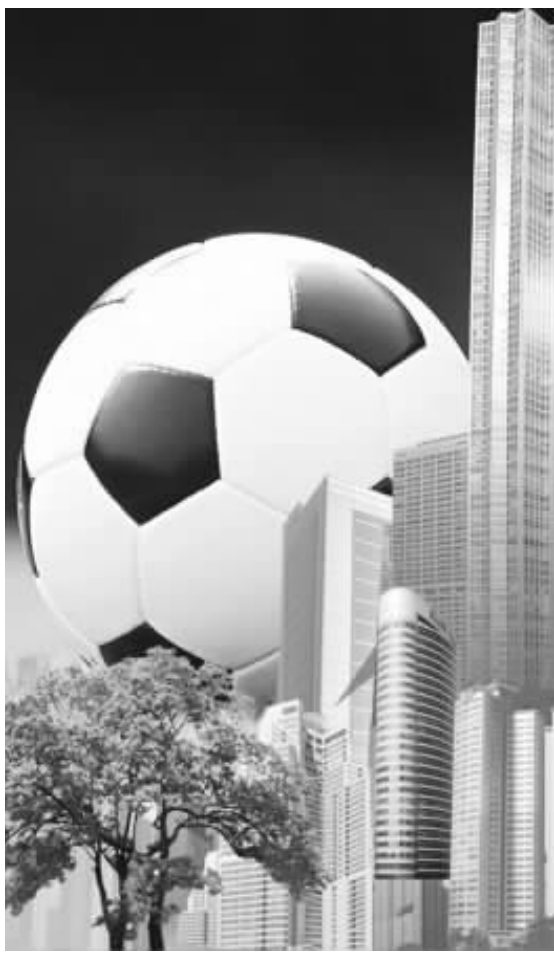
中国足球“炝”了 其实输给了房地产

■ 沙元森



世界杯足球赛入高潮,中国球迷挑灯观夜战,自得其乐。但是,激情宣泄过后都免不了有些失落。作为中国球迷,眼见着中国足球这些年与世界杯的距离越落越远了。

中国足球究竟差在哪里?在世界杯期间或许很多人都想过这个问题,并试图从众多强队那里寻找答案。前些年,体育界官员常挂在嘴边的一句话是“国运兴,体育兴”,凭借举国体制的优势,中国在很多体育项目上确实取得了突飞猛进的发展,但足球是个例外。自从2002年以一场不胜的尴尬成绩结束首次世界杯之旅,中国足球几乎是节节下滑,而中国经济一直保持了高速增长的态势。与此相应,国内职业俱乐部不断获得企业的巨额投资,但是中国足球整体实力不进反退,反而是一些经济形势并不乐观的拉美、非洲国家得到了在世界杯大放异彩的机会。正所谓“钱能解决的问题都不是问题”,“烧钱”都不能解决的问题必然还掺杂着其他因素。

盘点历届世界杯,能取得好成绩的国家,都有非常

雄厚的球迷基础,即便是哥斯达黎加这样的小国也不例外。单从电视转播的收视率看,中国不缺少球迷,但是其中多数球迷与足球的缘分也仅限于看球和猜球,能真正在业余踢上几脚的只是极少数。依靠不踢球的球迷做塔基,中国足球必然是脆弱的。

中国球迷为什么不爱踢球?如果这样问球迷,一定会被很多人反问,我能去哪里踢球?这些年,很多城市像摊大饼一样不断扩张,足球场等健身场所并没有随之增长。个别城市因为承办大型赛事确实建了一些场馆,但是过后能真正舍得给市民用的并不多。因为对土地财政的依赖,不少城市惜地如金,更愿意把土地用于房地产行业,而不是体育事业。有媒体统计,如果一块住宅用地,容积率为3,楼面价为2万元/平方米,土地每平方米的成交价格实际高达6万元,城市每划出一个标准足球场就先“损失”几亿元。即使对中小城市来说,这也意味着几千万元的财政“损失”。

所以说,中国足球落后的根源,不只是足球管理体制落后的问题,更有球场建设严重滞后的问题。没有球场,就没有球迷成长的空间,更不能指望业余足球对国家队做出贡献。耐人寻味的是,中国足球的没落年代,与房地产业所谓的“黄金时代”基本是吻合的,这不是简单的巧合。现在,不少城市还热衷于攀比广场的“高大上”和CBD的数量,如果相关决策者能从世界杯的热潮中读懂中国球迷的无奈和渴望,是时候该弥补一下体育设施的欠账了。建设足球场等场馆,不只关乎体育的兴衰,还关系到社区生活的活跃和城市文明的提升。

安全岂容如此“随便整”

■ 秦生

在我们周围,经常可以看到沿街店铺门口,摆放着各式各样外观艳丽的摇摇车,小天使们坐在上面玩得兴高采烈。然而,这些对幼儿特别有吸引力的摇摇车,却大多是“三无”产品,隐藏着各种安全隐患。

摇摇车既然有那么多问题,为何“生命力”还如此顽强,“队伍”越来越“壮大”?媒体的相关报道道出其中一个原因,即“身份”难认定,监管有盲区。据质监局相关人员说,摇摇车的高度不到2米,速度未超过2米/秒,不属于特种设备。摇摇车究竟属于电子玩具,还是儿童体育游艺器材,目前难以定义,导致其陷入监管盲区。难怪“三无”摇摇车“活”得那么“滋润”,因为没人管!

在现实生活中,摇摇车这样的监管盲区,并非个例。据观察,大抵有两种类型:一是现行法规覆盖不到的,比如,儿童摇摇车未被《特种设备监察条例》所纳入,成为质检部门的监管盲区;二是认识不到的或被忽略的,比如,时下城中村许多店家使用的黑气,以及散布在各小区的形形色色的午托班,尽管问题十分突出,却一直作为“盲区”而存在着。

监管盲区往往与百姓生活有密切关系,涉及百姓的切身利益,给城市管理、社会秩序、百姓生活乃至群众的生命财产安全带来不同程度的危害。与幼儿“亲密接触”的摇摇车,不就是因漏电而闹出人命了吗?

关注各类“盲区”的有心人,不难发现“盲区”的存在,常与相关部门的责任心有关。越不尽职尽责,“盲区”就越有“生命力”。

形成“盲区”的原因,大致也有两个:一是由于新情况、新问题的出现,一时不能明确主管部门,缺少相应的监管措施和管理力量,以致出现真空地带,儿童摇摇车就是这类问题;二是由于推诿扯皮,致使一些本应有人管的工作逐渐淡出管理者的“视野”,演变为“盲区”,典型的例子就是一度泛滥的占道经营。

事实表明,如果相关部门能负起责任,主动作为,尽职尽责,“盲区”便可消除,至少不会长期存在。比如,在制定《特种设备监察条例》时也许还没有摇摇车这类“新事物”,也不可能预见到,因而一段时间内出现监管盲区,本也无可厚非。问题是,摇摇车已经存在那么长时间了,且明显带有安全隐患,甚至还闹出了人命,理应引起相关部门的高度重视,有针对性地制定相关管理规定(无权制定的话也要及时向上级反映问题)。可是,答案令人失望。至于因推诿扯皮而导致“盲区”的,有关上级有必要出面协调,督促相关部门切实履行职责,对失职者还应问责。一旦管到位了,“盲区”自然会消失。例如环岛路一度乱象丛生,思明区联合相关部门进行集中整治,于是“盲区”不复存在。

看来,要消除“盲区”,最对症有效的良方就是有关部门尽职尽责。

成都汽车城:四态合一转型升级

■ 一休

成都,如果你打开百度百科,这两字前面可以加的前缀太多太多,从天府之国,到财富之城,成功之都,不一而足,不胜枚举。除了柳州、长春、沈阳等具有数十年深厚产业基础的老牌汽车城,正快速崛起的朝气逼人后劲十足的新锐新秀“汽车城”或也是未来不久,就可堂而皇之、当仁不让地冠于“成都”之前的显赫威名之一。

这不是玩笑,就在日前,世界500强、我国汽车业最大上市公司——东风汽车与成都正式签约落户成都,而项目所在的成都经开区已有百亿企业20家以上。今年,成都经开区围绕汽车城蓝图的“三步走”战略,全力促进和推动汽车产业高效快速扩张、形成规模经济。从目前发展态势看,当越来越多的汽车整车和零部件业,由“国际化”变为“本土化”,一一打上“成都造”的烙印,随着关键核心技术的不断突破,成都打造万亿级国际汽车城,绝非虚言,“万亿梦想”渐行渐近,计日可待。

“汽车业是一个资本密集型、技术密集且成熟的产业,看到利润率高就贸然闯入,风险颇大。”汽车产业是成都发展的主导产业,根据对产业转移趋势的前瞻性分析,成都确立了清晰的发展目标,以发展乘用车为重点,以整车制造和零部件配套生产为主攻方向,积极推广应用新能源汽车,不断完善产业链,提升价值链,做大整车生产规模,完善产业体系,加快形成国际化、世界级的优势产业集群,推动跨越式发展。

所以,成都汽车产业的崛起,绝不是利字当头的短视冒进盲目扩张,而是有着从建成投产到扩产增效,都未雨绸缪地早早建立了一套完整的跟踪服务链条,为汽车产业“加速过弯”保驾护航。

而令人欣喜的是,成都还结合实际、立足资源禀赋和产业基础,提出了工业差异化转型的发展战略,重点推进发展电子信息、汽车、新能源等产业。而在某种程度上,窃以为其实“电子信息、汽车、新能源”完全可以三位一体,互通互补,比如汽车研发上,可以“新能源汽车为突破口”发展更能代表未来的智能科技环保的汽车。

总之,从汽车产业定位发展可以管中窥豹,在新型城镇化进程中,成都强调的是城市形态、业态、文态、生态统筹谋划、有机协调。四态合一,宜业宜居。宜人宜居宜业之都,应是围绕人的需求服务的有机体,既需现代化城市形态、高端化城市业态,更需特色化的城市文态和优美化城市生态。

汽车城转型变形,持续升级,包涵了现代城市交通便捷、经济繁荣、生态优美、行政高效等更丰富的概念的宜人成都、宜业成都、宜居成都,款款而来。四态合一变形升级的“汽车城”,将在未来持续优化投资环境,提供高效政务服务,加快培育更多、更强具有核心竞争力的高端产业体系。世界500强,一半在我家。宜业的成都,必将标注出全球财富新坐标,也写下中国新未来。

蓉城新农村综合体建设亮点多

■ 十三幺

说起新型城镇化建设,可谓是当前各地政府和民众热议的话题之一。

在去年底召开的中央城镇化工作会议上,决策层高瞻远瞩,提出了“望得见山、看得见水、记得住乡愁”新型城镇化愿景。此后,在今年3月正式发布的《国家新型城镇化规划(2014~2020年)》中,提出要坚持遵循自然规律和城乡空间差异化发展原则,科学规划县域村镇体系,统筹安排农村基础设施建设和社会事业发展,建设农民幸福生活的美好家园。

有哲人说过,世界上没有两片完全相同的树叶。考虑到我国各个地区的实际情况不同,拥有的禀赋和资源迥异,因此在各地的新型城镇化建设过程中,提出的思路和做法也只能各具特色,而不是千篇一律。

值得注意的是,以往,提到城镇化,老百姓可以说有喜有忧。喜的是自己居住的环境可以大大改善,同时便捷的交通也使得生活半径和生活质量大大提高;忧的是,城镇化似乎都免不了大拆大建。但可喜的是,成都在这一方面做出了不少有益的探索,而且亮点频出。

据悉,目前成都正将“小规模、组团式、生态化”的新农村综合体建设作为统筹城乡改革发展和新型城镇化建设的重点进行推进。与此同时,成都首批8个新农村综合体建设正在有序推进,其中部分已基本建成。

那么,何为新农村综合体?根据成都市委统筹委规划建设处处长李忠的看法,新农村综合体就是以一定的聚合空间为基础,将村落民居、产业发展、基础设施、公共服务、社会建设等生产生活要素集约配置在一起,形成聚居适度、产业优先、功能完善、城乡融合、环境优美、管理民主、社会和谐的农村新型社区,在建设中也充分尊重农民意愿、充分征求农民意见、充分听取农民诉求,各地各部门也不能代民做主。

概念是清晰了,成都的新农村综合体建设具体又是怎么做的呢?笔者仔细研究成都的新农村综合体建设,发现有如下几大亮点:一是田园风貌得到很好体现。即利用原有的林盘、农田、水系等资源,尊重乡村自然肌理,规划建设新居组团,形成“院在田中、院田相连”的川西田园风光;二是很好地凸显出新村风格。即注重川西民居、民俗的保护与传承,采取小规模、组团式、院落式布局,保持农村特色,形成粉墙黛瓦、错落有致的现代川西民居村落;三是很好地体现了现代生活。即注重功能集成配套,同步规划实施配套完善的基础设施和公共服务设施,形成“10分钟生产生活圈”,既方便生产,又方便生活,提高农民现代生活品质;四是更好地方便农民生产。即突出新村建设与产业布局相融合,统筹兼顾农民生产半径,同步推进产业连片规模发展和互动项目建设,形成新村带产业、产业促新村的格局。

从目前成都8个村试点的新农村综合体建设来看,崇州桤泉镇余花龙门子、新都区新繁镇玲珑锦苑等都堪称典范。比如,崇州市桤泉镇群安村余花龙门子新村,通过风貌功能改造,建成3个林盘组团,每个组团都小巧而精致。一路之隔的荷风水村新村聚集了7个组的百余户农户,3个组团错落分布。这种现代化虽小尤美的村落,真正做到了房前屋后瓜果飘香,这不正是陶渊明笔下的理想田园景象么?

众所周知,当前的新型城镇化建设,归根结底是“人”的城镇化,但如何贯彻落实这一原则,而不仅仅是一个漂亮的口号,无疑是对各地决策者最大的考验。通过观察比较,笔者认为,成都正在大力推进的新农村综合体建设,可以说是在这轮新型城镇化建设热潮中,给出了一个较为科学可行,又明确实在的答案。

“中心城瘦身”或可成治“城市病”良方

■ 贾宜超

据成都日报报道,成都市全面推进新型城镇化,明确要在中心城周边打造7座卫星城,并通过构建更加优越的医疗、教育、文化、绿地等基础设施,吸引人口和产业从中心城向卫星城流动。围绕建设宜居城市、推进新型城镇化进程,成都正在编制的卫星城规划方案提高了规划标准,提出构建3个10分钟服务圈——10分钟公交圈、10分钟公园圈、10分钟基本公共服务圈。

如果此刻你正被车流堵在路上,或正在前往堵车的途中,相信这条新闻会让你格外留意。这些年来,我们的城市发展越来越快,道路越建越多,可却越来越堵。究其根本原因,无疑是在城镇化过程中,人口过度集中于中心城市,导致了人口密度过大、公共资源不足,自然交通拥堵等城市问题也就不可避免。我们不断加大公共交通投入,提倡低碳出行,但似乎这些努力换来的成果又继续被不断增加的人口和机动车抵消了,所以无论怎样,“堵”一直都在那里,不离不弃。

一面是堵成“停车场”的中心城区,一面又是高楼林立却少有人居住的郊区“空城”。近年来随着楼市从异常“火爆”到逐渐“低调”,在一些城市里开始出现了“空城”。“空城”出现的原因想来并不复杂,就是没人愿意去住,不愿意去住无非是因为交通、医疗、文化等等设施和服务跟不上,生活不方便,谁会愿意去住呢?

再说说成都,成都这座特大城市近年来的发展有目共睹,虽然主城区也堵,但情况还算相对不错。道其原因,笔者认为,恐怕就不能不提成都主城区周边的快速发展,成都的双流、温江、新都、龙泉等地近年来发展迅速,主城区通往各区县的道路宽阔通畅,高校、荷花池市场等往城外搬迁,这些吸引了不少人到主城区以外地区生活居住。

拿笔者居住地新都大丰来说,这些年,大丰变化可谓翻天覆地,各种设施逐步完善,曾经的乡村现已和城市无异,家乐福等大型超市也选择入驻大丰。小时候出门就遇本地熟人,现在身边却早已是操着各种口音的外来人口,很多到成都生活学习创业的外地人没有选择主城区,而是选择了这里。选择这里,也并非只是这里的快速发展,当然还有畅通的交通环境,笔者每天从大丰驾车到单位所在的市中心,15公里路程从未超过30分钟,从时间上来说,居住在这里似乎也与居住在主城区没有太大差异。

所以不难看出,此次成都计划“在中心城周边打造7座卫星城,构建更加优越的医疗、教育、文化、绿地等基础设施,构建3个10分钟服务圈”的举措,对成都吸引人口和产业从中心城向卫星城流动,使卫星城切实有效地分担中心城区人口、产业和功能将起到多么大的作用。为中心城“瘦身”,将有助于中心城周边地区做强做大,或将让成都告别中心城区独大,真正实现城乡一体无差别。成都不做“堵城”的信心和决心或许也能给其他地方一些启示。