

京津冀一体化交通如何先行:燕郊“候鸟”不愿坐动车

■郝帅 报道

“相比挤公交,还是坐火车舒适。”2月1日,在刚刚开通的燕郊至北京东临客 K7782 次列车上,王衍气喘吁吁地说,由于他住的小区没有直达燕郊火车站的公交车,为了赶上 7 时 25 分的列车,他一路小跑了 20 分钟。王衍是河北廊坊人,在北京工作了近 10 年,因为户口限制在北京买不了房,他只得将家安在了距离北京最近的燕郊镇。尽管燕郊属于河北,但四面被北京和天津围绕,在这块“飞地”上,居住了近 30 万像王衍一样的“候鸟”,他们每天花费至少 2 个小时在北京和燕郊之间往返。

为了方便燕郊在京工作人员往返两地,今年 1 月 12 日,北京铁路局在早晚高峰时段开行了燕郊站至北京站动车组临客列车。然而,运行不足 1 个月,铁路部门就宣布,鉴于燕郊至北京的动车持续遇冷,春运又将开始,为确保春运正常运行,燕郊至北京动车将于 2 月 1 日起停运,恢复与否、何时恢复尚不明确。与此同时,开通临客 K7782 次列车。

“灌了一肚子凉气,上了车就打嗝”

“每天 6 时 46 分开,时间太早”,王衍此前也乘坐过燕郊至北京的动车,为了赶上早班动车,他有好几次是早上 5 时起床,一边拿着煎饼啃,一边往火车站跑,“灌了一肚子凉气,上了车就打嗝。”此后,王衍选择挤公交。开行时间与上班族的工作时间不匹配是动车上座率不高的主要原因之一。王衍回忆,动车开通的当天,场面“相当火爆,16 节共能承载 1172 人的列车全部满员”。因为没有买到坐票,手捏着站票的王衍倚在别人的座位旁站了半个多小时,“看着别人睡觉,别提多羡慕了。”

动车最早的一班是早上 6 时 46 分开,意味着乘坐动车的人要比平时早起 1 个小时。相比动车的稀缺,燕郊至北京的公交车则更加方便。从 1996 年北京市 930 公共汽车开通,至 2011 年年末,燕郊与北京之间已经有 4 条公交专线。

“每 10 分钟发客运汽车 1 个班次。”王衍说,早上 9 时上火车,6 时起床就可以了,随时可以等到公交车。但即便如此,公交车的运力也不能保证每个人都有座。“经常是腿脚站到麻,下车的时候抬不起腿来。”

下班也是如此,王衍每天晚上 6 点多下



班,从单位到公交车站需要半小时,从北京到燕郊,坐公交车要走近一个小时,到家基本上快 8 点了。

所以,当听说开通动车后,厌倦了挤公交车的王衍,开始乘坐动车上班,“可每天摸黑起床后,一天下来更疲倦”。令王衍无奈的是,他只乘坐过从燕郊开往北京的动车,从来没有乘坐过北京开往燕郊的动车。原因很简单,因为从北京到燕郊的动车组开车时间是下午 5 时 50 分,这时间,王衍通常还没下班。

相对于王衍,林蕊更在意交通出行的成本。前年她从北京一所二本大学毕业后,在北京朝阳区找到一份工作,每月收入 5000 多元。为了减轻生活压力,将“房租变成更多的护肤品和衣服”,林蕊在燕郊租了房,“少吸点雾霾对身体还好呢。”因此,面对每天漫长的车程,她并不抱怨。

乘坐公交车,林蕊每天花费 8 元就能往返两地。而动车组的一等车票需要 13 元,来回就是 26 元。“价钱差了近三倍,再加上现在地铁票也涨价了,多花费的这些钱加起来够半个月的钱了。”

燕郊至北京动车组工作人员告诉记者,经历过头几天的人员爆满后,动车组每天的上座率已经下滑到三四成。“一开始很多乘客站着打盹,后来空置座位多了,都能躺在座位上眯一会了。”

尽管往返北京和燕郊间的动车组改成了临客列车,但到达北京的时间不比动车慢,甚至还快了几分钟,票价也便宜了很多,但上座

率依旧不高。据媒体报道,和 2 月 1 日首开遇冷一样,燕郊到北京东站的首班 K7782 次列车在 2 月 2 日只售出 132 张硬座票,卖出车票数不到一成。

北京铁路局表示,2 月 28 日之后将视情况加开京燕通勤列车,具体是动车还是临客尚未确定。

商品房众多,公共配套设施不足

除了时间成本、经济成本影响列车上座率,到燕郊火车站的公交线路少也是人们弃坐动车的原因。

由于地理位置接近北京,燕郊镇近些年的发展非常迅猛。尽管只是一个镇,但在 2011 年年末,辖区总人口已经达到 45 万,其中城镇常住人口 25 万,流动人口 20 万。这带动了燕郊房地产的开发。

在北京乘坐过地铁的人多会在车厢里看到有印有“潮白河”字样的楼盘广告。凭借与国贸直线距离 30 公里,大大低于北京市区房价的优势,吸引在北京工作但买不起房的年轻人到潮白河对岸置业或长期租房。

记者近日乘坐 930 路公交到燕郊探访时发现,在潮白河西岸的北京辖区,放眼望去一片荒芜,远处只有一片片光秃秃的果树和零星散布的厂房;而汽车一过潮白河,顿时高楼大厦迎面而来,蓝色的界牌提示着人们已经进入河北省三河市燕郊镇,巨大的装饰城广告牌正对着潮白河对岸的北京方向。

930 路公交途经的京榆大街是燕郊镇最繁华的中心地带,遍布着楼盘销售中心、贵宾接待中心、医院、超市等。

王衍告诉记者,河北的地价加上此地聚集的大量在京工作人员,使燕郊成为地产商眼里的一块肥肉。然而,众多的商品楼与稀少的医院形成了对比;众多的超市和稀少的学校形成了对比。这些对比说明,尽管燕郊房地产开发迅猛,但与之相配套的教育、医疗、交通等基础设施还不够完善。

“一线城市级别的商品房,县城级别的公共配套设施。”王衍形容自己居住的燕郊,“这里公交线路很少,打车又不给发票,所以我只能跑着去燕郊火车站。”

在燕郊火车站附近,记者的确没有找到公交车站。因为站小,列车在燕郊停靠的少,中午 11 时到 1 时之间,值班人员都在休息,想买票只能通过站外的自动售票机。

“燕郊镇发展太快,规模已经逼近一个县的人口,但公共基础服务设施没有能够跟上来。”林蕊说,就拿燕郊火车站来说,偌大的广场没有多少停车位,而燕郊私家车车主很多,他们的车牌号很多都是北京的,但在燕郊不受北京限号影响,他们可以从家开车到燕郊火车站,但问题是火车站附近很难停车。

“燕郊就是睡城,大家睁开眼睛就往北京走了,当地的综合服务意识不强。再说,优质资源都在北京,临近的天津、廊坊也很受影响。”王衍说,即使从房地产开发角度来看,如果燕郊的公共医疗、教育、就业、交通得不到改善,到燕郊买房定居的人也会越来越少,到时候,房价会跌得很惨。

京津冀一体化交通如何发力

其实,铁路部门并不是刻意为难乘客,将燕郊至北京的动车时间安排得不尽合理。北京铁路局的工作人员解释说,燕郊至北京的动车,是在北京站通往东北的京哈铁路上运行,这条线上车次已经很繁忙,目前只能利用极其有限的线路空闲时间,见缝插针,暂时作这样的安排。

中国道路运输协会秘书长王丽梅认为,从铁路的制约情况看,如果可能调剂出时间,就有可能再次开通动车。因为铁路毕竟提供了一种交通出行方式,方便人们上下班,可以尝试通过办理月票、年票等方式减少乘客支出。

从燕郊到北京,除了现有的公交和铁路

城市经济年报:外贸明星城市疲软

■林小昭 报道

在各省先后公布了 2014 年的年报后,各主要城市的 2014 年经济数据也随之揭晓。从目前主要城市公布的数据来看,今年中西部的直辖市和省会城市都颇为生猛,重庆更是多年来首度超过了苏州,武汉和成都则是首次迈入城市万亿俱乐部行列,而外贸型明星城市则表现“疲软”。

武汉成都首过万亿

成都市统计局近期公布的数据显示 2014 年成都实现地区生产总值 10056.6 亿元,按可比价格计算比上年增长 8.9%,这也是成都经济总量首次突破万亿大关。

此前召开的武汉市委会暨经济工作会议公布,武汉市 2014 年经济总量预计过万亿,全年预计达到 10060 亿人民币,增长 9.6%。这也是中部地区首个突破万亿的城市。

在武汉和成都之前,已有 7 个城市 GDP 突破万亿元大关。2006 年,上海实现 GDP 总量 10296.97 亿元,成为全国首个破万亿的城市。此后北京、广州、深圳、天津、苏州和重庆先后迈入万亿俱乐部的行列。

广东省综合改革发展研究院副院长彭澎对记者分析,进入到本世纪的第二个十年,像重庆、成都、武汉这些传统计划经济时代的十大城市重新崛起。从大的格局来说,中西部仍是我国重点发展区域,政策倾斜力度和投资力度都很大。此外,如重庆,虽然 GDP 已经超过万亿,但重庆有 3000 多万人口,相当于一个中型的省份,还有很大的投资发展空间。

相比之下,东部的一些先发城市已经走过了高速发展阶段,投资空间相对较小。例如,2014 年广州全市完成固定资产投资 4889.50 亿元,完成 GDP16706.87 亿元,投资率为 29%。上海全市固定资产投资总额 6016.43 亿元,实现 GDP23560.94 亿元,投资率为 25.5%,而深圳的投资率更是不足两成。

无论是北上广,还是深圳、苏州,这些率先跨过万亿大关的“标兵”们,都已经从高速增长转向了中速平稳增长阶段。在这个阶段,调整转型成为主题。这其中,最具代表性的是深圳,质量型发展已经成为深圳发展的新常态,欲以少量的资源能源消耗创造更多更好的发展成果。

外,住在燕郊的人更盼望能通地铁。“从运量、票价、舒适度来说,地铁是更好的交通方式。”王丽梅认为。

北京国际城市发展研究院副院长朱丽慧表示,从大的趋势上看,将来会有其他交通方式。她说,京津冀一体化更重要的是均衡发展,北京需要的更多是功能的疏解、人口的疏解,而不是现在这种巨大的虹吸效应,以致人口及各种要素都集中在北京。

“上班族住在燕郊,工作在北京,已经成为一个现实”,朱丽慧指出,河北的中小城市不断地成长,需要完善城市的公共服务水平,才能为当地建设吸纳、留住人才。

实际上,北京地铁通到燕郊的呼声一直很强烈,相关部门也一直在商讨中。据媒体报道,北京平谷线规划方案正在研究中,初步定为东起平谷区,经河北省三河、燕郊进入通州区宋庄区域,再向西进入朝阳区。最新的进展情况是,上个月,相关部门表示,“经燕郊、连天津”的轨道交通平谷线也将力争在 2015 年年底或 2016 年年初开工。日前北京轨道交通平谷线规划方案已经上报国家发改委,正在等待批复。

“在这个过程中,需要做充分的市场调查”,王丽梅说,交通服务要以需求为导向。因为交通包含流时、流量、流向要素,这三个要素怎么调剂、搭配,应该以需求为导向。

北京交通发展研究中心主任郭继孚告诉记者,应该会有轻轨(地铁)交通方式,现在交通部门正在研究。

在京津冀一体化的背景下,尽管中央和交通运输部力推“交通先行”。但事实上,在交通一体化上,三地政府仍然存在思路上的分歧。专家分析,河北希望打通和北京的断头路,而北京担心随着越来越多的路被打通,进京的车辆增多,将加重北京的交通负担。相比利用已有线路加开动车来说,修地铁牵涉多方利益,谁出钱修、利益如何分配等都是现实问题。

对此,郭继孚认为修建轻轨(地铁)的资金应该是两地共同承担,“肯定是利益相关方一块弄,不可能单方投资,谁收益谁负担,从国外的经验来看应该是这样的。”

“现在一直提京津冀一体化,燕郊的上班族就是最突出的问题,是最需要政策惠及的群体。”王衍说,虽然他住在燕郊,但工作、甚至消费都是在北京,给北京的发展作出了贡献,应当享受到跟北京居民一样的交通待遇。

地方投资盛宴开启 14 省投资规模合计逾 15 万亿



■梁敏 报道

一些省市正马不停蹄地预备“弹药”备战 2015 年。上周一,四川推出总投资近 3 万亿的重点项目投资计划,这是今年以来第 14 个发布 2015 年重点项目投资计划的省份。此前,福建、湖北、湖南、河南等都公布了上万亿投资计划,安徽、宁夏、贵州、广西、新疆、云南、江苏、浙江等省份今年投资也达数千亿元。

据记者粗略统计,目前 14 个省份重点项目投资计划总规模逾 15 万亿元。这一数字已经超过去年全国财政收入总额。

根据各省公布的投资方向,交通、能源、农林水利、信息等基础设施建设、生态环保、民生等领域是重点。除此之外,产业转型升级也是投资重点,不少省份大举投资战略性新兴产业。

三大投资主题:基建、环保、民生

1 月 20 日,国家统计局公布 2014 年全国经济增速放缓至 7.4%,随后全国 31 省份相继公布各自地区生产总值。除了西藏以 12%勉强完成经济增长目标外,其余 30 省份全部未能完成各自预期目标。并且,各省在今年政府工作报告中都强调,今年经济下行压力仍然较大。因此,“扩大有效投资”成为各省稳增长为抓手。

湖南、福建是较早发布投资计划的省份。1 月 14 日召开的湖南省发展和改革委员会工作会议传出消息,湖南省今年将推进“511”重点投资计划,总投资 1 万亿元。1 月 15 日,福建省政府透露,2015 年省重点项目名单已确定,共 490 个,总投资 30435 亿元。

随后陆续召开的地方两会上,不少省份也都明确提出了今年重点项目投资情况。

根据河南省发改委 1 月 28 日向河南省两会提交的报告,河南省 2015 年计划总投资 3.57 万亿,其中 8000 个重大项目计划完成投资 1.5 万亿。而浙江省发改委向该省两会提交的报告指出,年度推进省“411”重大项目 960 个左右,计划投资 7200 亿元左右。

此外,安徽、江苏、宁夏、新疆、广西、云南、贵州、湖北等省也相继发布重点项目投资情况,计划投资规模从 2000 亿元至 8000 亿元不等。

刚步入 2 月份,2 日召开的四川省 2015 年投资和重点项目推进工作电视电话会议就提出,今年 500 个省重点项目总投资 29941 亿元,年度计划投资 4188 亿元。

记者梳理各省重点投资项目目录发现,各省今年不约而同地瞄准交通、能源、农林水利、信息等基础设施建设、生态环保、民生等领域。

如,福建省 3 万亿重点投资项目就主要涉及农林水利、交通、能源、城乡建设与生态环保等领域;江苏则预计完成投资 4900 亿