

# 京津冀新力量:张家口转型 改写边缘化

■李伯牙 报道

2015年对于张家口非常关键。7月31日国际奥委会将投票选出2022年冬奥会的举办城市,与北京联合申报的张家口是候选城市之一。京张携手申报冬奥会,被张家口乃至河北省都视作一次历史机遇,能在这个塞上城市举办一次国际赛事,提升的将不止是这个地方的影响力与声誉。

除了冬奥会之外,影响张家的另一大历史机遇就是2015年京津冀协同发展规划的出台,它将确定张家口在京津冀协同发展中的地位与作用。

与此同时,“一带一路”框架下的中蒙俄经济走廊将华北、东北与蒙古国、俄罗斯相连接,为“一带一路”开辟出新的通道。张家口背靠蒙古草原面向京津,也是这条经济走廊上的一个节点。

在这些历史机遇与战略优势叠加之下,张家的城市发展与产业发展也都面临着新的机遇。如果能抓住这些机会,人们提起张家口也许不会常将其与环北京贫困带相联系,冀北地区长期以来被边缘化的历史也将终结。

## 申办冬奥重塑城市与经济

张家口正处于沙尘进京的路线之上,从内蒙古二连浩特、朱日和来的风沙经张家口进入北京,张家口成为首都的风沙口。河北张家口、承德地区被高层定位于京津冀水源涵养功能区,为京津冀地区涵养水源也是张家口一个发展任务。

今年4月底,中央政治局会议通过《京津冀协同发展规划纲要》,其中提到河北的一个定位是生态环境保护支撑区,张承地区除了保护大气环境外,还有一个责任是涵养水源。

在生态与发展之间,张家口的发展面临种种制约,急需寻找一条有特色的道路,而申办冬奥会则恰恰给这个地方提供了难得的机遇。现在张家口市领导在招商引资时,总不忘介绍张家口面临与北京携手申办冬奥会的这个历史机遇。

中国社科院工业经济研究所区域经济研究室主任、中国区域经济学学会秘书长陈耀表示,申办国际赛事对地方的影响,一方面是场馆设施等基础设施建设会拉动投资增长,另一方面是提升主办城市的影响力,吸引国际国内关注,会有更多的企业来投资考察。

河北省社科院原副院长杨连云表示,申奥之后张家口市的旅游产业增长很快,旅游人数也大大增加,这有利于提升城市的开放度和国际化程度,而随着知名度的提升,招商引资也会增加。

在张家口还未最终确定为冬奥会举办城市之前,冬奥会对当地经济的直接影响力已经显现。5月19日,由河北省政府特别安排的张家口冰雪产业推介会共有32个内外资合作项目签约,其中内资项目总投资378.2亿元,外资项目4.47亿美元。

除了招商引资项目以外,申奥对张家的城市发展更带来深刻影响。

作为一项大型国际赛事,冬奥会对举办城市和场馆设施等要求是国际标准,城市的基础设施也不能落后,这些张家口早已开始做工作。城市硬件的发展只是一部分,更关键的是城市管理水平的进步,要举办一场国际赛事,需要在城市服务配套、应急管理、组织协调等各个方面进行提升,这将考验张家的城市管理水平。

## 改写边缘化地位

地处环北京贫困带,张家口的发展一直都是个问题。

在河北省的发展中,张承地区由于生态环境和区位等因素,一直是被边缘化的地区,在河北省各个地级市的经济排名中处于底层。

但是,在申办冬奥会和京津冀协同发展的双重机遇之下,张家口的发展潜力不小。与北京共同申办冬奥会,使得两地之间的互动联系开始增强,而为了赛事项目在两地顺利举行,北京和张家口之间的一些互联互通项目也逐渐落地,比如京张高铁八达岭段可研获国家发改委批准。

在京津冀协同发展战略下,2014年张家口经济开发区引进北京阜兴集团、北京首农集团、天津新华集团等京津40多个项目,在养老、医疗等方面与京津合作,同时发展家居建材、商贸物流,打造承接京津批发零售业转移和人口集聚区。

河北省长张庆伟表示,京津冀协同发展、北京和张家口联合申办冬奥会等,为河北省打造新的增长极提供了前所未有的历史机遇。

在承接京津产业转移的同时,张家口自身的发展也需要解决老问题并探索新道路。“张家的产业升级要加快,还要加快发展新兴产业。”河北省社科院原副院长杨连云表示,张家口原来是传统工业基地,老



工业需要改造升级,同时还要发展绿色能源、生态农业等循环经济。

今年5月,张家口成为河北省(北片)重点项目建设观摩活动的第一站,河北省委书记周本顺、省长张庆伟考察了河北旗帜乳业、中煤张家口煤机、沃尔沃汽车和上海张江张家口园区等项目。

陈耀认为,在京津冀协同发展之下,京津冀一些不发达地区也面临新的发展机遇,张家口作为后发地区也有自身后发的优势,在生态产业、低碳经济等方面有发展空间。

除了申办冬奥会和京津冀协同发展,张家口还面临“一带一路”的机遇,该战略下的中蒙俄经济走廊把京津冀、东北和内蒙古等地区与蒙古国和俄罗斯相连接,为这一地区的发展注入活力。杨连云曾经主持过有关欧亚大陆桥的研究课题,当时设想的线路是从秦皇岛经张家口到二连浩特,然后进入蒙古国和俄罗斯。

而中蒙俄经济走廊正是要打通从华北、东北连接蒙古国和俄罗斯最终抵达欧洲的道路,参与规划编制的一位专家告诉记者,这条通道自然包括河北。

随着京张之间互联互通的建设,从京津通往二连浩特到蒙古国和俄罗斯的道路将更加通畅,张家口也将成为其中一个节点,在京津冀区域发展中它也成为新的力量。

随着京张之间互联互通的建设,从京津通往二连浩特到蒙古国和俄罗斯的道路将更加通畅,张家口也将成为其中一个节点,在京津冀区域发展中它也成为新的力量。

工业需要改造升级,同时还要发展绿色能源、生态农业等循环经济。

今年5月,张家口成为河北省(北片)重点项目建设观摩活动的第一站,河北省委书记周本顺、省长张庆伟考察了河北旗帜乳业、中煤张家口煤机、沃尔沃汽车和上海张江张家口园区等项目。

陈耀认为,在京津冀协同发展之下,京津冀一些不发达地区也面临新的发展机遇,张家口作为后发地区也有自身后发的优势,在生态产业、低碳经济等方面有发展空间。

除了申办冬奥会和京津冀协同发展,张家口还面临“一带一路”的机遇,该战略下的中蒙俄经济走廊把京津冀、东北和内蒙古等地区与蒙古国和俄罗斯相连接,为这一地区的发展注入活力。杨连云曾经主持过有关欧亚大陆桥的研究课题,当时设想的线路是从秦皇岛经张家口到二连浩特,然后进入蒙古国和俄罗斯。

而中蒙俄经济走廊正是要打通从华北、东北连接蒙古国和俄罗斯最终抵达欧洲的道路,参与规划编制的一位专家告诉记者,这条通道自然包括河北。

随着京张之间互联互通的建设,从京津通往二连浩特到蒙古国和俄罗斯的道路将更加通畅,张家口也将成为其中一个节点,在京津冀区域发展中它也成为新的力量。

# 义乌计划2018年完成出租车改革 加快发展新模式

■凌馨 报道

随着义乌《出租汽车行业改革工作方案》(下称《工作方案》)出台,这座以小商品交易出名的城市,在5月初被推上了风口浪尖。

当地计划在2018年完成出租车改革,《工作方案》明确,在改革中将“引导多种营运模式,加快发展约租、驻点、包车等新的营运服务模式,引导经营企业推出人工电话召车、手机软件召车、网络约车等多种电召服务方式。鼓励移动互联网与出租汽车行业融合创新,建立和引进网络约租车平台”。

义乌市道路运输管理局局长周荣兴表示,未来义乌将重点发展专车这种新业态。“我们下一步以专车为主发展,与出租车错位发展,满足乘客多元化需求。我们义乌客商多、老外多,出租车是巡游方式,专车是预约方式,是互补的。”

义乌对网络约租车这种开放甚至是主动欢迎的态度,与其他一些地方的排斥打压截然相反,也令义乌这座仅有1330辆出租车的县级市,一下子成了全国关注的焦点。

原本主要将目光集中在大中型城市的各大网络约租车平台蜂拥而至。5月14日,义乌《工作方案》出台仅一周,Uber上海公司通过新浪微博高调宣布“义乌,我们来了”,并暗示5月30日前将在义乌地区开通专车服务。

当地正在筹建的恒风运达出租车客运股份有限公司(下称恒风运达)总经理王亚胜透露,他已经在考虑,未来有计划引入专车业务。

事实上,当地的黑车司机们,已经首先感受到了这一“洗白”的机会,除Uber外,一张滴滴专车招募司机的传单,也在他们之中流传。

这座常住人口200万的城市,自2008年1月以后,再未有过新的出租车增量投放。当地主管部门曾邀专家进行测算,认为目前合理的出租车保有量应在2000辆左右。巨大的缺口导致黑车已不可避免成为其中常态。

在2018年全面改革前的过渡期内,义乌将逐步放开出租车市场的运营企业准入和出租车数量管控。目前,各地的出租车行业皆由少数企业把持,且受到政府的严格管制,无论是出租车数量,还是运价,都需要政府批准,这被视为出租车行业的最大缺陷。如果义乌真正能够达到改革目标,将为传统的出租车产业撕开一条裂缝。

作为改革的第一步,义乌到2017年末将出租车数量增加至2000辆,通过竞标的方式,分配给包括5家筹建公司在内的11家出租车公司。

同时,自2016年起,义乌将取消每年1万元的出租车营运权有偿使用费。出租车运价也将放开,由政府定价改为政府指导价、行业定价、协商定价等形式。但在政府方案中,尚未明确新的出租车定价体系。

随着经营权使用费明年起取消,今年将减半的新政出台,司机们都在打听“份儿钱”是否将有所下降。义乌现有的6家出租车公司“份儿钱”收取标准略有差异,但基本都在每月8500元左右,多数企业车辆保险费用亦由司机承担,即每月在车辆上的支出需要将近1万元。

与现有的出租车数量、运价均由政府管制相比,义乌这种近于“撒手不管”的设想,得到了高层肯定,交通运输部通过5月21日举行的新闻发布会表示支持,并希望其“为全国出租汽车行业改革提供借鉴和示范”。

不过,在义乌当地,出租车司机们对改革方案反应冷淡。因为改革的过渡期将一直持续到2017年末,多数受访者都认为2018年非常遥远,到时市场到底是否真的会放开还很难说。

正在筹建的5家新出租车公司,是义乌此次出租车改革过渡期的重要一环,这些新公司的主要使命,是承接被约定承包的498辆出租车——约占当地目前1330辆出租车的四成。所谓“约定承包人”,类似于其他城市的私人营运权所有者。至今年5月15日,

他们的营运许可已经到期。由于私人不能参与营运权的服务质量招投标,这498辆车的300多名约定承包人,并没有获得新的营运权指标,原有营运权也未获准续期。

义乌市的计划是,将这498辆车的营运权转化为5家新出租车公司的股权。只要交纳50万元保证金和750万元押金,任何自然人或法人均有资格成为这5家公司主发起人。

根据主管部门的指导意见,这些新公司注册资本金为600万元,其中主发起人认购51%的股份,另49%的股份则被拆为100份,每份可凭原车营运权资格换购,约合2.94万元,若这100份股权未被认购,则由浙江恒风集团有限公司认购。总部位于义乌的恒风集团原为国有企业,于1999年完成股份制改造,是浙中地区大型交通运输企业之一,其业务包括义乌的城乡公交与城际公共交通的运营,公共交通基础设施的投资、建设和管理。

在当地主管部门和出租车公司负责人看来,这一安排是为了更好推进出租车改革提供缓冲。尽管原有的出租车营运权已经到期,不少约定承包人并不接受这种结局,而是通过各种渠道要求续期。

义乌关于出租车经营权期限为8年的规定,始于1999年,当时还约定每年收取1万元的有偿使用费。在此期间,尽管经营权交易不被允许,但地下市场仍然存在,一张营运证的价格最高超过50万元。至2006年,当地对出租车市场实施“公车公营”改革,原本私人所有的出租车,统一挂靠至出租车企业,车辆行驶证、营运权证均以公司名义办理,车辆亦由公司统一代购,原车主与公司签署合同,成为“约定承包人”,每月向出租车企业缴纳100元管理费,其余事项则由公司授权自行处置。由于与公司合同约定经营权期限为8年,出租车经营权黑市交易也自此明显减少。

在过去的数年间,曾在黑市高价购入出租车经营权的“约定承包人”们,都获得不菲收益。自行管理的,基本可以月入8000元以上;出租给他人营运的,最低每月也可收入4500元租金。

如今,随着经营权到期,以及义乌出租车改革政策的出台,“约定承包人”们开始感到不满。其中200多人每人集资600元,决定对当地政府提起行政诉讼,要求经营权续期。

“改革我们是支持的,但为什么是我们牺牲?为什么那些出租车公司可以投放新车?”一位车主问道。

无论这些“约定承包人”怎么想,5家新公司筹建未受到影响,最终有76位法人申请成为主发起人,5月13日,通过摇号产生了5位主发起人,其中包括3位自然人和2位法人。

“开始之后,先抽出每个代表的抽签顺序,用这个顺序重新抽选每人的号码。再通过代表抽出操作机器的代表,由这些人去抽签,才抽出了5个人,这个真的纯粹是运气。”代表恒风运达去抽签的方振平表示,在恒风集团运达公司下属6个报名的代表中,只有他成为5个幸运者之一。

意识到大势无可逆转,不少“约定承包人”陆续前往几家新出租车企业认购股权。按照规定,认购窗口为5月16日起至25日止,到19日上午,恒风运达的股份已经全部被认购,之江出租车公司的股份也所剩不多。“不认购也没办法,到25日就作废了。”一位约定承包人叹息着说。

与部分人的不情愿相比,另一些约定承包人对未来市场看好,在第一时间就选择了入股。“这可是原始股啊。”约定承包人蒋铁益表示。但他对未来如何行使股权却心里没底,他认为,未来公司肯定要扩大经营,“到时候到底是股东一起出钱,还是大股东投资,肯定要吵吵的”。

王亚胜则说:“做生意大家有商量,决策虽然在董事会,小股东也有建议权。”他表示,“要做,就要做最大的”,除了今年约定投放的90辆车,过渡期内能够参与服务质量招投标获得更多指标,自己也会尽力争取。

此次公布的1043个PPP项目总投资1.97万亿元,平均每个项目投资约为19亿元。

记者梳理所有的PPP项目发现,云南红河州滇南中心城市群现代有轨电车示范线投资额最低,仅为60万元。不过根据此前当地披露的项目资格预审公告数据,前述数字有误,真实数字是60亿元。

根据其其他项目投资额,最低的PPP项目投资约1000万元,而投资额最高的项目为杭州地铁5、6号线一期引入社会资本招商项目,项目总投资高达518.7亿元。

杭州地铁5号线一期工程、6号线一期工程线路总长78.54公里,其中5号线51.54公里,设车站38座;6号线27公里,设车站19座。该项目参与方式采用股权合作和财政补贴。

杭州地铁项目负责人告诉记者,由于国家近期出了新的政策,项目还在按新的程序推进。3月中下旬已经对项目予以公告,目前社会资本投资者初步报名已经结束,还未进入洽谈阶段。

根据前述项目库分类,记者统计发现,公共服务项目和市政项目占有所有项目的半壁江山,其次为交通设施项目、生态环境项目和水利项目。公共项目包括学校、医院等建设项目,市政项目包括污水处理、垃圾焚烧等项目。在所有PPP项目拟采取的PPP模式中,BOT(Build-Operate-Transfer)、TOT(Transfer-Operate-Transfer)、BOO(Build-Own-Operate)等常见模式居多。

他们的营运许可已经到期。由于私人不能参与营运权的服务质量招投标,这498辆车的300多名约定承包人,并没有获得新的营运权指标,原有营运权也未获准续期。

义乌市的计划是,将这498辆车的营运权转化为5家新出租车公司的股权。只要交纳50万元保证金和750万元押金,任何自然人或法人均有资格成为这5家公司主发起人。

根据主管部门的指导意见,这些新公司注册资本金为600万元,其中主发起人认购51%的股份,另49%的股份则被拆为100份,每份可凭原车营运权资格换购,约合2.94万元,若这100份股权未被认购,则由浙江恒风集团有限公司认购。总部位于义乌的恒风集团原为国有企业,于1999年完成股份制改造,是浙中地区大型交通运输企业之一,其业务包括义乌的城乡公交与城际公共交通的运营,公共交通基础设施的投资、建设和管理。

在当地主管部门和出租车公司负责人看来,这一安排是为了更好推进出租车改革提供缓冲。尽管原有的出租车营运权已经到期,不少约定承包人并不接受这种结局,而是通过各种渠道要求续期。

义乌关于出租车经营权期限为8年的规定,始于1999年,当时还约定每年收取1万元的有偿使用费。在此期间,尽管经营权交易不被允许,但地下市场仍然存在,一张营运证的价格最高超过50万元。至2006年,当地对出租车市场实施“公车公营”改革,原本私人所有的出租车,统一挂靠至出租车企业,车辆行驶证、营运权证均以公司名义办理,车辆亦由公司统一代购,原车主与公司签署合同,成为“约定承包人”,每月向出租车企业缴纳100元管理费,其余事项则由公司授权自行处置。由于与公司合同约定经营权期限为8年,出租车经营权黑市交易也自此明显减少。

在过去的数年间,曾在黑市高价购入出租车经营权的“约定承包人”们,都获得不菲收益。自行管理的,基本可以月入8000元以上;出租给他人营运的,最低每月也可收入4500元租金。

如今,随着经营权到期,以及义乌出租车改革政策的出台,“约定承包人”们开始感到不满。其中200多人每人集资600元,决定对当地政府提起行政诉讼,要求经营权续期。

无论这些“约定承包人”怎么想,5家新公司筹建未受到影响,最终有76位法人申请成为主发起人,5月13日,通过摇号产生了5位主发起人,其中包括3位自然人和2位法人。

“开始之后,先抽出每个代表的抽签顺序,用这个顺序重新抽选每人的号码。再通过代表抽出操作机器的代表,由这些人去抽签,才抽出了5个人,这个真的纯粹是运气。”代表恒风运达去抽签的方振平表示,在恒风集团运达公司下属6个报名的代表中,只有他成为5个幸运者之一。

意识到大势无可逆转,不少“约定承包人”陆续前往几家新出租车企业认购股权。按照规定,认购窗口为5月16日起至25日止,到19日上午,恒风运达的股份已经全部被认购,之江出租车公司的股份也所剩不多。“不认购也没办法,到25日就作废了。”一位约定承包人叹息着说。

与部分人的不情愿相比,另一些约定承包人对未来市场看好,在第一时间就选择了入股。“这可是原始股啊。”约定承包人蒋铁益表示。但他对未来如何行使股权却心里没底,他认为,未来公司肯定要扩大经营,“到时候到底是股东一起出钱,还是大股东投资,肯定要吵吵的”。

他们的营运许可已经到期。由于私人不能参与营运权的服务质量招投标,这498辆车的300多名约定承包人,并没有获得新的营运权指标,原有营运权也未获准续期。

义乌市的计划是,将这498辆车的营运权转化为5家新出租车公司的股权。只要交纳50万元保证金和750万元押金,任何自然人或法人均有资格成为这5家公司主发起人。

根据主管部门的指导意见,这些新公司注册资本金为600万元,其中主发起人认购51%的股份,另49%的股份则被拆为100份,每份可凭原车营运权资格换购,约合2.94万元,若这100份股权未被认购,则由浙江恒风集团有限公司认购。总部位于义乌的恒风集团原为国有企业,于1999年完成股份制改造,是浙中地区大型交通运输企业之一,其业务包括义乌的城乡公交与城际公共交通的运营,公共交通基础设施的投资、建设和管理。

在当地主管部门和出租车公司负责人看来,这一安排是为了更好推进出租车改革提供缓冲。尽管原有的出租车营运权已经到期,不少约定承包人并不接受这种结局,而是通过各种渠道要求续期。

义乌关于出租车经营权期限为8年的规定,始于1999年,当时还约定每年收取1万元的有偿使用费。在此期间,尽管经营权交易不被允许,但地下市场仍然存在,一张营运证的价格最高超过50万元。至2006年,当地对出租车市场实施“公车公营”改革,原本私人所有的出租车,统一挂靠至出租车企业,车辆行驶证、营运权证均以公司名义办理,车辆亦由公司统一代购,原车主与公司签署合同,成为“约定承包人”,每月向出租车企业缴纳100元管理费,其余事项则由公司授权自行处置。由于与公司合同约定经营权期限为8年,出租车经营权黑市交易也自此明显减少。

在过去的数年间,曾在黑市高价购入出租车经营权的“约定承包人”们,都获得不菲收益。自行管理的,基本可以月入8000元以上;出租给他人营运的,最低每月也可收入4500元租金。

如今,随着经营权到期,以及义乌出租车改革政策的出台,“约定承包人”们开始感到不满。其中200多人每人集资600元,决定对当地政府提起行政诉讼,要求经营权续期。

无论这些“约定承包人”怎么想,5家新公司筹建未受到影响,最终有76位法人申请成为主发起人,5月13日,通过摇号产生了5位主发起人,其中包括3位自然人和2位法人。

“开始之后,先抽出每个代表的抽签顺序,用这个顺序重新抽选每人的号码。再通过代表抽出操作机器的代表,由这些人去抽签,才抽出了5个人,这个真的纯粹是运气。”代表恒风运达去抽签的方振平表示,在恒风集团运达公司下属6个报名的代表中,只有他成为5个幸运者之一。

意识到大势无可逆转,不少“约定承包人”陆续前往几家新出租车企业认购股权。按照规定,认购窗口为5月16日起至25日止,到19日上午,恒风运达的股份已经全部被认购,之江出租车公司的股份也所剩不多。“不认购也没办法,到25日就作废了。”一位约定承包人叹息着说。

与部分人的不情愿相比,另一些约定承包人对未来市场看好,在第一时间就选择了入股。“这可是原始股啊。”约定承包人蒋铁益表示。但他对未来如何行使股权却心里没底,他认为,未来公司肯定要扩大经营,“到时候到底是股东一起出钱,还是大股东投资,肯定要吵吵的”。

# 万亿PPP项目库: 安徽最多 杭州地铁投资最大

■陈益刊 姚君青 报道

政府和社会资本合作(PPP)模式到底有多火?国家发改委用PPP项目库数据说明,不到一年的时间里,地方已经推出了1043个PPP项目,总投资1.97万亿元。

## 项目不止1043个

自去年政府开始大力推广PPP模式后,首个省级政府重庆市于8月份率先推出PPP项目,此后各地密集推出PPP项目。不到一年的时间,PPP项目的具体数字和总投资额说法不一。

近日,国家发改委推出PPP项目库,对这一数字给出官方说法:此次PPP项目共计1043个,总投资1.97万亿元,项目范围涵盖水利设施、市政设施、交通设施、公共服务、资源环境等多个领域。

发改委推出的PPP项目库是一个动态数据库,数据以各地已公布的项目为基础,经认真审核后建库,并集中向社会公开推介,目的是鼓励各类社会资本通过特许经营、政府购买服务、股权投资等多种方式参与建设及运营。

记者发现,数据库收集了北京、河北等25个省份和大连、深圳、青岛、新疆建设兵团四个地方的数据,但并不包含天津、河南、湖北、上海、山西、湖南6省(市)数据。

其实,上述6省份多数也已推出PPP项目。比如河南省今年年初公布了首批29个PPP项目,总投资额达805亿元。

张燎告诉记者,这说明PPP项目库的数据并不完整,天津、河南等地已经开过PPP项目推介会。

## 安徽推出PPP项目最多

记者根据PPP项目库统计发现,在1043个项目中,安徽以127个项目居首,江苏以107个项目紧随其后,贵州、山东、云南、甘肃、江西、青海等地推出项目也较多,均超过60个。

参与过江苏和安徽两地项目推介的张燎认为,安徽和江苏PPP项目较多与当地启动早、力度大相关。而贵州、云南、江西等中西部地区推出的PPP项目数量较多,与当地经济欠发达,市政设施、公共服务不完善有关。

据记者统计,推出项目数量靠前的安徽和江苏总投资额也居前列,分别约2385亿元和1217亿元,占总投资额的比例分别约为12%和6%。

根据项目库,河北、广西和西藏三省份推出的PPP项目仅为个位数,远低于平均数。记者从知情人士处了解到,上海刚确定了由市发改委来牵头推出PPP项目。

## 杭州地铁项目投资额最大

此次公布的1043个PPP项目总投资1.97万亿元,平均每个项目投资约为19亿元。

记者梳理所有的PPP项目发现,云南红河州滇南中心城市群现代有轨电车示范线投资额最低,仅为60万元。不过根据此前当地披露的项目资格预审公告数据,前述数字有误,真实数字是60亿元。

根据其其他项目投资额,最低的PPP项目投资约1000万元,而投资额最高的项目为杭州地铁5、6号线一期引入社会资本招商项目,项目总投资高达518.7亿元。

杭州地铁5号线一期工程、6号线一期工程线路总长78.54公里,其中5号线51.54公里,设车站38座;6号线27公里,设车站19座。该项目参与方式采用股权合作和财政补贴。

杭州地铁项目负责人告诉记者,由于国家近期出了新的政策,项目还在按新的程序推进。3月中下旬已经对项目予以公告,目前社会资本投资者初步报名已经结束,还未进入洽谈阶段。

根据前述项目库分类,记者统计发现,公共服务项目和市政项目占有所有项目的半壁江山,其次为交通设施项目、生态环境项目和水利项目。公共项目包括学校、医院等建设项目,市政项目包括污水处理、垃圾焚烧等项目。在所有PPP项目拟采取的PPP模式中,BOT(Build-Operate-Transfer)、TOT(Transfer-Operate-Transfer)、BOO(Build-Own-Operate)等常见模式居多。

# 6城市划为京津冀治霾核心区 提出2+4协作模式

■王硕 报道

北京、天津、唐山、廊坊、保定、沧州六市将建立统一的空气重污染预警会商和应急联动协调机构,逐步实现预警分级标准、应急措施力度的统一,共同提前采取措施,应对区域性、大范围空气重污染。记者对北京市环保局获悉,京津冀及周边地区大气污染防治协作小组第四次工作会议日前审议通过了《京津冀及周边地区大气污染防治联防联控2015年重点工作》,北京、天津以及河北省唐山、廊坊、保定、沧州6个城市被划为京津冀大气污染防治核心区。

在这次会议上,中共中央政治局常委、国务院副总理张高丽表示,要坚决落实《京津冀协同发展规划纲要》,在生态环保

等领域率先取得突破。深化区域协作,划定大气污染防治核心区,建立对口帮扶机制。

会议提出将北京市、天津市以及河北省唐山市、廊坊市、保定市、沧州市6个城市作为京津冀大气污染防治核心区,并提出“2+4”的协作模式,即北京市与廊坊市、保定市、天津市与唐山市、沧州市分别对接,京津两市重点在资金、技术方面支持河北四市,落实重点工程项目,共同加快区域大气污染防治步伐。

会议再次建立区域空气重污染预警会商和应急联动长效机制。借鉴APEC会议空气质量保障工作经验,研究制定《京津冀空气重污染预警会商与应急联动工作方案》,率先在京津冀,特别是在北京、天津、唐山、廊坊、保定、沧州六市,建立统一的空气重污染预警会商和应急联动协调机构;并逐步实现预警分级标准、应急措施力度的统一,共同提前采取措施,应对区域性、大范围空气重污染,最大限度减缓不利扩散条件下污染物的累积速度,有效遏制污染程度,保障公众健康。

中国环境科学研究院副院长柴发合表示,今年,北京刚刚修订了自己的重污染应急预案,修改后,只要AQI(环境空气质量指数)到达200以上(五级重污染),预警的分级就根据重污染持续的时间对应不同的污染等级,但是其他城市,包括北京原来的分级都是既考虑到重污染持续时间的长短,也考虑到污染程度。因此,目前北京和其他城市的预警分级还有差别,其他城市之间的

廊坊、保定、沧州六市,建立统一的空气重污染预警会商和应急联动协调机构;并逐步实现预警分级标准、应急措施力度的统一,共同提前采取措施,应对区域性、大范围空气重污染,最大限度减缓不利扩散条件下污染物的累积速度,有效遏制污染程度,保障公众健康。

中国环境科学研究院副院长柴发合表示,今年,北京刚刚修订了自己的重污染应急预案,修改后,只要AQI(环境空气质量指数)到达200以上(五级重污染),预警的分级就根据重污染持续的时间对应不同的污染等级,但是其他城市,包括北京原来的分级都是既考虑到重污染持续时间的长短,也考虑到污染程度。因此,目前北京和其他城市的预警分级还有差别,其他城市之间的

廊坊、保定、沧州六市,建立统一的空气重污染预警会商和应急联动协调机构;并逐步实现预警分级标准、应急措施力度的统一,共同提前采取措施,应对区域性、大范围空气重污染,最大限度减缓不利扩散条件下污染物的累积速度,有效遏制污染程度,保障公众健康。

标准也不统一,今后如果要统一的话,还需要六城市之间进行协调。“有可能有很多东西要统一,但是还是会根据各个城市特点有差别。”柴发合表示。

背景链接

据了解,2014年京津冀及周边地区级以上城市PM2.5平均浓度同比下降14.6%。其中,北京2014年PM2.5年均浓度为85.9微克/立方米,较2013年下降4%。为了实现这些目标,各个省市付出了诸多努力。公开资料显示,北京近两年取消焦化800万吨产能扩建计划,去年压减水泥产能300万吨;天津去年全年淘汰燃煤锅炉1387台,压减燃煤200万吨;河北作为全国第一钢铁大省,去年压减钢铁产能3000万吨。

标准也不统一,今后如果要统一的话,还需要六城市之间进行协调。“有可能有很多东西要统一,但是还是会根据各个城市特点有差别。”柴发合表示。