

清华大学举办“经济与人文”研讨会

由清华大学人文学院主办的“经济与人文”研讨会近日在京举行。教育部政策法规司司长孙霄兵、清华大学原副书记胡显章、清华大学人文学院院长万俊人,以及杨金海、贾华强、熊佩峰、洪向华、施红、刘石、张喜亮、曹钢材、朱向军、陈莹、郝清杰、白暴力、刘建军、尹同君、何庆等专家学者就人文在供给侧结构性改革中的作用、人文在我国经济发展中的功能进行了研讨;研讨旨在探索解决我国经济发展所面临的突出问题——人文性缺陷问题之有效方法和路径。会议由清华大学马克思主义文献研究中心主任韩立新教授主持。

清华大学道德与宗教研究院何庆研究员在会上作了“创构当代中国人文推进中国经济健康持续稳定发展的探索”主旨发言。她在发言中具体阐述了创构当代中国人文的时代背景与历史使命、思想基础与实践途径、基础研究、以及创构当代中国人文推进中国经济健康持续稳定发展的路径与方法。

何庆认为,“人文就是人类文化中的先进部分和核心部分,即先进的价值观及其规范”。人文是指人类文化中的先进的、科学的、优秀的、健康的部分。并就如何创构这样的文化提出了自己的观点:创构中国先进的、科学的、优秀的健康文化要以马克思构建人类

想社会的思想、方法和原则为指导,通过在唯物史观语境中传承、创新和发展中华优秀管理文化,旨在马克思主义与中华优秀管理文化的与时俱进,使其历久弥新,来致力于解决各个领域由于人文性缺陷问题造成的思想混乱、特别是经济领域的人文性缺陷造成的思想混乱问题。

何庆说,具体看,其一,先进性体现在从农耕社会以“家经济”为背景的“家伦理”,向现代社会以经济全球化为背景的“类伦理”的范式转换。其二,科学性体现在社会主义合格公民培养的完整体系的深度开发、深入探究、着力建构和广泛应用,以及在此基础上社会主义国家治理体系整体构建的总体结构设计和诸多相关因素的开发应用设计等。其三,优秀性体现在马克思主义中国化在人文领域的突破与创新的探索。据了解,何庆研究员就相关的基础研究历时32年,先后在19个省、3个直辖市、2个自治区共调研了423个单位,形成调研资料34册(约500多万字),积累调研档案10万余份,据不完全统计,基础调研工作涉及到210万人之多。何庆强调,中国经济的突出问题是人文性缺陷问题,目前人文性缺陷问题已经严重地制约了中国经济健康持续稳定发展,尤其在社会转型和产业转轨的新时期。

教育部政策法规司司长孙霄兵认为,要解决教育优先发展的问题。他说,过去把教育放在经济的后面,导致了国家政策的长期偏差,现在国家明确了教育优先发展的政策导向,使得教育为当代中国的经济发展提供了源源不断的动力和人才。当下中国化的马克思主义创新就是要解决文化与人文的问题,有必要采取人文优先发展的策略。

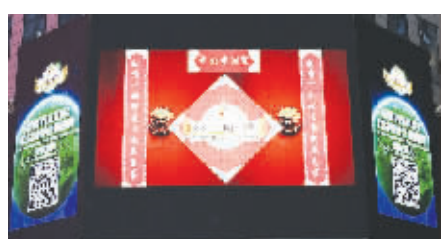
中国中车集团副总经济师曹钢材表示,在经济转型发展的过程中,社会矛盾也越来越凸显,这多少源于中国当代社会人文精神的弱化、缺失和引领的不到位,所以需要面向问题去尝试探索相关的治理方案。中国当代社会人文精神的唤起和构建必须受到重视;在企业的文化建设的路上更要强化人文精神的导入与融合。

中国建筑装饰集团有限公司党委副书记陈莹指出,目前状况下,企业应更多地考虑用共同体的思维谋划企业的大局和未来;企业必须通过系统、长期的文化建设来提高员工的素质,使带有利己意识的个人走向有共同责任意识的、健康文化的公民,从追求利益最大化的经济组织转向有社会责任的共赢组织。企业的社会责任应通过健康的企业文化融入每位员工的工作过程,同时也融入了企业的发展过程。

(牛梦笛)

“绿善心”相关链接

复兴绿善心 环保绿命力 感恩好母亲 服务天地人



一、绿善心星球倡议书:《绿善心母育公约》

复兴绿善心,环保绿命力,感恩好母亲,服务天地人。母亲是原点、母爱是源泉、母善是动力、母仪是榜样!天地自然母亲、中华民族母亲、伟大祖国母亲、生身养育母亲给了我们生命,给了我们大道,给了我们大德,给了我们大爱,给了我们大智。歌颂、帮助母亲,是我们的使命;感恩、传承母亲,是我们的责任。

绿梦鸭公益社倡议大家共同“倡导绿善心文明、传递绿善心梦想、铸就绿善心家园”,践行“先学带后学、先富带后富、一人带一村、一村带一片、一片带一个区域的“绿善心+发展模式,实现不仅授人以鱼而且授人以渔,还可以获得一个可以传承的心家园,为此,发出中国梦时代的“绿善心母育公约”倡议:

1、七观:绿善心世界观、绿善心价值观、绿善心生态观、绿善心母育观、绿善心好人观、绿善心共富观、绿善心家业观。

2、七学:绿善道、绿善德、绿善法、绿善制、绿善度、绿善艺、绿善生。

3、七善:投善、种善、育善、传善、送善、行善、获善。

4、七爱:爱国家、爱人民、爱劳动、爱科学、爱创新、爱创业、爱行善。

5、七不:不虚假、不欺骗、不媚俗、不暴力、不掠夺、不霸权、不叛国。

6、七责:感恩母亲,人人有责;传承母育,人人有责;绿色复兴,人人有责;绿色生活,人人有责;绿善教育,人人有责;绿善心复兴,人人有责;绿命力复兴,人人有责。

7、七感恩:感恩天地母亲、感恩自然母亲、感恩祖国母亲、感恩生身母亲、感恩历史英雄母亲、感恩当代精英母亲、感恩未来传承母亲。

二、邀请函

登录绿善心星球,下载公益云女眼,参与绿梦公益生态直播大赛;加盟全球公益互通互联、互帮互助、共创共筹、共建共享工程,体验公益+商业+教育+直播的绿善心生活;践行“向善则兴,善有善报”的绿善公益消费心模式;共建绿善公益心家园、荣获绿善公益心家业;实现头顶中国梦、胸怀绿梦情、手捧国文化、感恩好母亲、传承绿善心、发展绿命力、绿富天地人的绿善生态心生活。

上海在轨道交通上盖开发的实践与探索

上海申通地铁集团有限公司总裁 顾伟华



上海申通地铁是于2004年6月重组成立的,原来上海的体制是四分开的,建设、运营、监管、政府分开的。2004年为了应对世博会,重新把四分开的体制进行整合,成立了新的申通公司。现在的申通公司也就是上海市委市政府旗下的轨道交通的投资、建设和运营的主体责任单位。目前我们总的运营里程是617公里,15条线路,包括磁悬浮29公里,城地铁288公里,366个车站。目前在建里程216公里——这里要跟国家发改委报告——国家发展改革委批给我们所有建设规划项目全部开工建设,而且到2020年可以全部完成,实现原来总体规划800公里的目标。

第一,地铁运营方面。2016年上半年日均客运量在900万人次左右,工作日1000万已经成为新常态,特别是在周末不时就会创新高。目前单日最高客流是1152万人次。同时现在轨道交通整个比例已经占到公交出行的49%,已经超过地面公交,已经成为上海市民出行的首选。这对我们来说感到压力更大。

目前我们集团整个资产大概3000多亿,员工接近3万人。同时,我们整个集团有五大板块,金天霸资源开发板块也是作为跟项目建设、跟运营一样的主板块来经营,不是作为三产来经营的。这是我们集团主要的概况。

第二,把上盖开发的情况做一个介绍。上盖开发从4号线开始就在积极探索,如果去过申通地铁总部,4号线浦汇塘停车场有一个目前亚洲最大的上盖绿化,号称亚洲最大,接近4万平方米,那个也是当时为了上盖想开发一流的结构,后来由于种种原因没有做成,现在上面变成了绿化,现在成了亚洲最大的屋顶绿化。2005年我们也探索过,结合11号线城北路停车场我们也做了这方面的一些探索;2005年我们在结合10号线吴中路停车场我们也做了积极的探索,其间我们也在向北京学习。刚才北京也介绍了,北京的四惠停车场上盖的开发——我们市政府很多领导都带队大家去学习,包括林总说的深圳,包括香港,我们都积极去学习了。2014年上海市政府也出台了一个关于推进上海轨道交通站点周边土地综合利用的意见,一个是鼓励轨道交通建设主体来进行积极参与上盖的开发,同时也第一次提出了土地可以通过协议出让的方式,还有站点周边500米板地跟白地的配套使用等等,这个政策其实是深圳林总这里的升级版。截至2015年,我们集团参与的项目总共有15个——3个停车场,12个上盖,总的土地利用大概是1122公顷。这个应该也是我们在最近几年积极探索的一个结果。

通过土地开发我们有几个体会:一是提高了城市土地的利用率。因为上海本身的土地是很稀缺的,而且人口又密集,所以我们新一轮的总体规划,要求整个土地要零增长、负增长。我们地铁的停车场用地规模相当大,一般要几十公顷,小的要十几二十公顷左右,我们最大的一个是近100公顷。所以这个土地利用的效率还是很高的。我们规划了43个停车场,有1312公顷;我们已建成了128个停车场,900公顷,其中利用5个停车场,复合利用268公顷。另外还有规划8个停车场,还有222公顷,总的开发量大于200万,所以这个前景还是很大的。

二是优化了城市的空间布局。因为停车场有一个优势,有车站,交通便捷,同时把周边土地开发资源向这里集聚以后,形成了新的产城融合的社区,我们也是跟港铁学习以后,我们

不是造房子,而是造社区,把这个理念引进以后,从设计到规划整个是一个产城融合,进一步可以提高我们商业的价值,增加客流。

三是可以弥补部分轨道交通建设成本。上海的做法是,只要这个停车场要开发,这里动拆迁所有的成本就是由开发来承担,单从吴中路就节约了14亿。几个停车场总的动迁资金42个亿,建设资金方面全部由开发承担。同时人流集聚以后,我们的票务收入,特别是广告——人流多了以后广告的价值也得到了提升——所以这方面也是我们觉得开发的一个很好的前景。包括我们长期的弥补,我们有了开发权以后,我们长期持股以后,它的增值溢价效应很大,有两块,一是土地溢价有明显的收入;二是长期股权拥有以后有股价回报的收入。这方面也是对地铁可持续发展方面的一个很好的方向。

做上盖开发,在座的各位也是一样,酸甜苦辣,方向明确,但是做起来是很辛苦的。我们大概有几个方面的问题,一是上盖开发的项目跟我们本身地铁建设的项目之间,由于属性不一样,往往在规划、审批上面都有很多的不同步,带来很多的困难。一般来说,目前的状况是,先明确地铁的专线规划,市政用地。拿了地以后,用市政用地的形式去动迁,去推进动迁的工作,这是地铁的做法。但是拿了地以后,一般来说是地铁公司有想法想搞上盖开发,这时候再去搞地铁的空间规划的问题,这样往往滞后一到两年的时间。规划调整完以后还要重新去做调整,因为上下是联动的,还要有一个技术的调整,包括资金的筹措,往往这个时间周期对地铁影响是相当大的。包括我们金桥12号线停车场,就是因为规划调整来不及,或者主体不明确,最后放弃了开发,最后我们上面做的是绿化跟最后放弃了土地利用。为什么没做成,一般来说地铁公司都有好的想法和愿望,但是往往这种调整的周期比较长,又是主体不明确,会成为开发的一个很大的障碍。

二是项目开发面临政策环境的不匹配。不管这两个项目,一个是公益性,一个是市场的商业化操作的。不管是审批上、时间、适用标

准、土地获取、审批主体,整个政策审批很明确,但是加了开发以后,复杂的矛盾就来了,我们的建设标准也不一样,获得土地就不能划拨了,必须要通过市场的形式来获得,另外,审批的主体也不一样。轨道交通项目是各个省市的发改委审批,但是一旦开发,就到各个地方政府来审批了,这两块的衔接上的矛盾也比较大,也是导致推进上不那么顺利的一个原因。

三是项目开发面临建设规范和技术规范的空白。这两块东西单单从建筑和地铁方面的规范国家都是很完善的,但是放在一起以后问题就来了。举一个环保的例子,环保要明确工业跟住宅必须要500米的范围内不能有间距的要求,这个间距是水平的间距,我这个停车场是工业,上面要零距离的搞民用建筑的话,环保的审批政策上就有矛盾了,是不是能够放这些东西,包括消防,我们跟深圳林总这里学习,这块板,这两块地,我们上盖就变成新的一块地,必须要实现消防四小时的燃烧时间,这个就必须变成不管下面怎么烧,不能烧到上面去,这是我们跟消防上的要求,包括抗震,如果各自的抗震都没有什么问题,但是地铁上盖有什么问题呢?上海软土地基,要求停车场是大跨度空间,对抗震是最不利的,但是上面又搞大量的开发,头重脚轻,必须要花很大的投资放到基础装机上面去,这个投资就相当大了,为了抗震要花很多钱。包括市政配套,绿化,绿化种在地下绿化部门是认的,造在板上,绿化部门是不认的,包括消防栓等等。放到一起以后,我们所有开发的国内的规范都不适用了,所以这方面也是阻碍我们上海开发的一个矛盾。

四是开发资金和人才短缺。从资金上讲,我们建设跟开发完全是独立的,必须有社会资金承担开发的资金,如果没有主体,没有项目,就没有办法融资,这跟第一个又捆在一起了,社会资金很宽松,但是不能进去,因为你没有项目;从人才上讲,既要懂地铁,又要懂房产开发的人很少,所以这方面也是我们发展上的一个瓶颈。整个上盖开发是好事,要做成功确实不容易。我们这些做法和体会,因为已经有材

料了,时间只有10分钟,我快速通过。

找准开发项目的定位。上海土地稀缺,包括我们国际大都市的定位来说,我们把我们的上盖开发定位为中高端,作为城市的综合体,一个高端的服务周边的社区进行定位的。我们规划和建设水平都是高水平的,这也是对土地利用最好的一个方式,这是找准定位,我们不是做一个普通的开发。像我们的吴中路停车场,我们跟华润合作以后,这里现在是一个五星级的酒店,5万平方米的万象城,对周边土地整个生态跟城市环境的提升是很明显的。这里明年要正式开张了,这也是一个很好的例子。

第三,我们要找一个很好的合作伙伴。申通自己定位是一级半的开发商,因为我们不做开发,我们的主业是地铁,是运营、建设,但是我不做开发的,开发让谁做呢?我是找世界500强或者国内主要的知名开发商来跟我合作,一方面发挥我自身地铁结合的专业优势,另外是承租,用它好的品牌来提升我的商业价值。举个例子,同样是一块华润开发的土地跟我自己开发的土地,售价不一样,包括后面的服务也不一样,房子结构其实是一样的,不同的人有不同的价值,我们从这方面来提升合作伙伴的开发。我们从滚动上,每年我们推出几个项目来获取长期的工作的项目,一般来说一年准备一到两个项目,有的时候三个项目进行开发,一个是均衡发展我们的力量,另外使我们的财务报表更好看一点,否则就变成了脉冲型的。我们大胆探索政策的环境,这就是我们跟住建委牵头,跟上海各个专业委办局出台了一个关于上盖开发的技术导则,把消防、环境、抗震等等方面的审批程序全部串起来出了这个导则,从技术上解决了我们的一些问题,包括我们市发改委最近在我们37号文的基础上,又进一步在完善我们的土地出让的方式,包括我们徐泾,本来是市政停车场,这是带方案,直接给我们联合体,实现我们同步的建设跟同步的规划,这方面也是一个积极的探索。

资金方面,我们通过自身的优势来筹措资金。首先是通过自贸区,我们在徐泾停车场自

己搞私募,搞了40亿资金支持我们徐泾的开发。金桥停车场用国开行,上海建设是用银团的,基准利率下浮10%,而且可以五年的宽限期,所以在这方面融资了100个亿。另外,其它的有短融、金票、融资租赁等等,整个“十二五”期间申通总共融资140多亿,“十三五”我们计划大概要200亿左右。

最后一个体会,一是要有一支专业的团队,通过这几年的磨炼,申通坚持定位,突出专业优势,我们申通做申通的事情,我们自己着重做一支搞好规划,我们的重点是规划。二是技术的对接,跟上下对接的主体肯定是我们,其它开发商做不成的。政府的对接,经济的测算,这是我们的优势。这几年我们从零到有,现在开始我们已经有了了一支很专业的,而且有相当能力的专业团队已经成长起来了。

第四,汇报一下关于工作的建议。我们更多地希望在规划方面实现“两规合一”。第一个建议,在新一轮的建设方面,上海已经跟市政府提出,在做轨道交通专项规划同时,要把地区的空闲规划,包括停车场上盖开发规划同步做好,这个停车场规划的时候就已经是停车场了,必须把停车场土地利用规划一起做好,这样才能做到真正地同步,这个还是讲未来,可能是2020年以后的事情。从我们的做法上也进行了调整,这样能真正做到同步规划、同步建设,这是想做的一件事,但是看来还有很长的距离,希望政府部门,特别是国家发改委在批我们建设规划的时候最好能看到“两规合一”,有了“两规合一”,能够促进地方政府把两个规真正落地,现在来看还有滞后。

第二个建议,开发主体的问题。上盖开发不开发,对地铁的影响最大,如果不开发,地铁很省事,把地铁建完就可以了。开发以后对地铁的工期、技术难度,包括风险也增大很大。如果不是地铁作为开发主体之一,让地铁去做这个事情的话,当然作为国企他本身是有责任心,更多的要在政策上给他利益,如果责任加利益,这个事情会做得更好。目前国家的政策是分开的,也没有明确,因为你必须要通过土地的招拍挂,一般招拍挂以后谁是主体谁都不知道,是市场行为。我们建议今后在政策方面,土地的出让方式方面,不管怎么出让,要明确地铁是主体,招拍挂是合作方的概念,要明确主体有些工作可以先做,另外也可以发挥地铁的积极性。港铁刚才说的可持续发展,我觉得可持续发展更多的是利益的反馈,就是反哺地铁,要给他以机制,给他源源不断利益的输送,这方面应该从政策上予以保证。

第三个建议,关于土地出让的方式。虽然上海有37号文,我们认真学习,包括其他城市还有土地折价入股的方式,但是真正实施的我们不太清楚,好像才说不敢做,包括上海。37号文出来以后,真正的土地出让我们上海也不敢做,虽然国土资源部也同意我们试点,但是真正市政府、相关部门做的时候也是心有余悸的,也不敢做。我们徐泾也是做了一个积极探索,是一个代方案的土地出让,因为地铁上盖的复杂性跟专业性,这方面是不是可以在国家某些层面上给它们一些宽松的环境,不要让大家有触红线的概念,政策上面把这块能够放开,给我们地铁上盖的开发更好的土地出让的环境。

第四个建议,安全保证。上盖开发以后,不管是建设期还是长期运营期,对地铁的影响还是很大的,在开发奖励的同时,可能大家还要更多地关注地铁运营的安全。