

两会热点点击·报告解读之四

大手笔大规划，打通高质量发展大动脉

本期热点

推进交通强省建设

□ 本报记者 赵洪杰 张春晓

统筹规划和适度超前建设，一个都不能少

对高铁发展于地方经济发展的拉动作用，济宁市发改委主任贺永红代表深有感触。京沪高铁在济宁设有曲阜东站，“到北京两小时，到上海三个小时，这对人才项目交流和旅游的拉动作用非常明显”。她说，曲阜东站设计时，预计每天客流量五六千人，现在每天几万人。

但济宁目前只有这一条南北向的高铁，只有曲阜一个站点，从车站到市区，还有40分钟车程。贺永红说，济宁的定位是黄淮海经济区中心城市、鲁西南发展排头城市，实现这样的定位，必须有发达的立体交通作为支撑。

正在抓紧建设的鲁南高铁，沿线经过济宁六个县（市、区），“这对济宁发展空间拓展意义重大”。贺永红介绍，济宁为此专门成立了市铁路办，西段（曲阜到菏泽）目前可研报告正在审批当中，预计2018年可全线开工。

在济南市人民检察院副检察长衣光军委员看来，去年山东还解决了制约交通发展的一个大问题：编制综合交通网规划。“交通网体系很大，从空中到地上再到地下，如果缺乏统筹规划，难免出现混乱。”依据规划，有的建设已开始超前布局。齐鲁交通发展集团董事长徐春福代表说：“我们在泰安已规划建设通用航空机场，今后直升飞机可用于防火、旅游、救援等，满足更多需求。”

建设交通强省，还要考虑区域内部交通构架。“济南东西长近百公里，南北长十多公里，狭长的地带上聚集了近800万人口。要实现跨河发展，把城市空间拉开，关键要有大运力公共交通做支撑，轨道交通是根本出路。”济南轨道交通集团有限公司董事长陈思斌委员说。

陈思斌透露，除了前期的轨道交通一、二期规划，济南目前正在做全域轨道交通线网规划，除了把携河发展、打造新旧动能转换先行区作为布局的第一考虑外，还要覆盖济阳、商河、平原等远郊区县，甚至要辐射济南以外的齐河、肥城等地区。

满足期盼，交通建设创造“山东速度”

去年以来，我省交通基础设施建设提速，代表委员们纷纷为之点赞。

去年底，济南东南二环延长线建成通车，负责项目建设的中建八局第一建设有限公司董事长董文祥代表满是自豪，视其为他们的“杰出作品”。

“龙鼎隧道、港沟隧道分列世界最长八车道公路隧道第二位和第五位。”董文祥说，这条延长线打通省会东南出口，使济南市高架快速路互联互通完成闭环，对于完善济南高速路网体系、治理交通拥堵有重要意义。“两年半时间，我们昼夜施工，提前9个月实现通车。”

经济发展，交通先行。政府工作报告提出，落实综合交通网规划、高速铁路网规划，加快京九高铁、郑济高铁、京沪二通道山东段等高铁项目建设，打造“三环四横六纵”高铁网络……

如何使项目规划尽快落地，推进交通强省建设，成为代表委员们关注的焦点。



□ 记者 卢鹏 报道

促进沿海城市互联互通

1月28日，政协分组讨论中，程克红、李钢、王新力、王成利委员（从左至右）就依托海上丝绸之路促进沿海城市互联互通，开拓开放强省新途径展开热议。

全长494公里、总投资750亿元的鲁南高铁主体工程，由山东高速集团控股投资建设。这是我省有史以来建设里程最长、投资规模最大、沿线人口最多、施工条件最复杂的铁路项目，沿线群众热烈期盼。山东高速集团董事长孙亮委员介绍，去年5月，日照至临沂段开工建设，5个月即实现“架梁”，比其它高铁项目平均缩短了6个月，创造了高铁建设最快纪录。

1月3日，济南第一条轨道交通R1线站后供电系统安装全面拉开序幕，济南市民距离坐上地铁享受畅行又近了一步。“目前R1线正在施工的工地有50多个，将在2019年开通，创造轨道交通建设的济南速度。”陈思斌说。

不仅如此，未来济南有望每年运营2条轨道交通线路，到2023年开通8—10条轨道交通线路。同时，济南还将尽快启动章丘有轨电车建设，预留将来改造升级的条件。

交通强省，需要“四新经济”

交通基础设施建设投资额巨大，回收周期长。推进交通强省建设，需要转变思维方式，发展“新技术、新产业、新业态、新模式”。

董文祥代表以济南东南二环延长线为例：平均修一公里，就得花3.3亿元。这条道路在全国率先

试水“入股施工一体化”融资模式，中铁、中建等施工单位中标并出资入股18.5亿元，缓解了资金压力。“我们既是项目股东，又是建设者，会更加主动加快工程建设。”

“十三五”期间，齐鲁交通发展集团承担山东三分之二的高速公路建设任务，资金投入压力不小。徐春福代表说，除了吸引社会资本外，他们正在探索一条新路子：以新兴产业发展“反哺”主业。今年初，他们建设的全球首个高速公路承载式光伏路面试验段，在济南绕城高速公路建成通车。光伏路面铺设长度1080米，预计年发电量约100万千瓦时，现已实现并网发电。

“集团公司共投资新兴产业项目59个，金融、信息、能源、文化旅游、现代物流、特色地产六大产业板块基本形成。”他说，这些项目具有广阔的发展前景，“新产业越多，企业融资能力就越强”。

作为建设单位，济南轨道交通集团正充分挖掘潜在市场，把上下游关系紧密的产业引到济南，发展“地铁经济”。“我们和济南重工、中铁装备成立轨道设备公司，已经生产盾构机26台，一台就是5000万元的产值。我们还和中铁十四局合作生产盾构机管片，和荷兰一家公司成立合资公司生产牵引系统……通过多元化投资，发展新兴产业，为将来轨道交通公益运营打下基础，实现可持续发展。”陈思斌说。

□ 本报记者 赵洪杰 张春晓

政府工作报告提出，提高省会城市首位度。从哪些方面入手？济南市人民检察院副检察长衣光军委员有思考。他向大会提交了《关于加快济南临空经济区建设的建议》。1月27日，他向记者详述了他的所盼、所思。

空港经济是具有现代服务性与新经济时代特征的新型产业。实践证明，空港经济能有效推动当地经济产业结构的调整，加快经济发展模式的转型。目前，全国已有至少10个城市获批国家级临空经济示范区。济南“十三五规划”提出，积极推进临空经济示范区建设，依托济南国际机场，规划面积达148平方公里的济南临空经济示范区，打造新动能样板区。

“不用跟一线城市比，就与近的比，我们差距就不小。”衣光军拿出1月26日的一份报纸，封面一篇报道写道：“郑州机场去年旅客吞吐量2430万人次，货邮吞吐量50.3万吨”。衣光军说，“这分别是济南机场的两倍和五倍。”

衣光军的妻子是呼伦贝尔人，济南却没有航线，每次回娘家都需先坐火车到天津或北京，再乘飞机。这些经历也让他感觉到，提高省会城市首位度，临空经济区的建设发展迫在眉睫。

“完善基础设施，才能吸引更多航线，航线多了，人流、物流才会多，各种产业也就能跟着配套过来。”他说。济南国际机场只有一座航站楼、一条跑道和一条滑行道，2016年旅客吞吐量、货邮吞吐量、飞机起降架次等在全国分别排在第25、26、27位，建设投入少、规划水平低、建设规模小、发展滞后，机场硬件设施已难以满足未来发展。“综合服务水平也不高，至今没有实现7×24小时通关服务。”他盼望着，机场能尽快完成北指廊、T2航站楼及其配套设施、西1跑道、二平滑及配套站坪工程、货运站、旅客服务中心工程建设。

记者从济南高新区管委会了解到，济南国际机场改扩建项目已被纳入今年济南重点建设项目，其中就包括二平滑及配套站坪建设和航站区扩建北指廊工程。按照市级重点建设项目名单，该改扩建项目计划在2020年6月竣工。而根据远期规划，济南国际机场将建有两座航站楼、四条跑道。

“但是，管理体制不顺畅，是制约加快扩容升级的一大难题。”衣光军举例说，“济南国际机场属省管单位，机场规划用地、行政监督需要经省政府、济南市政府和高新区管委会三级相关部门审批，因此用地规划审批推进迟缓”。

基于此，参考一些省份经验，他建议由省一级建立济南临空经济区（济南航空枢纽）建设联席会议制度，组织相关单位，不定期协调解决临空经济区建设发展中的重大问题，并成立省级临空经济区领导小组，组建“济南临空经济区管理委员会”，管委会具体负责临空经济区开发、建设、管理工作。

“在此基础上，要高起点谋划、大手笔规划打造‘空港新城’。”衣光军最后说，比如积极推进机场旅客服务中心建设，推进星级酒店落户济南国际机场，机场外重点发展购物餐饮、会展旅游、休闲健身等项目，机场侧布局商品住宅设施，以此打造宜居宜业的“空港新城”，提高省会首位度。

代表委员观点

点线面结合推进交通强省建设

国家高速列车青岛技术创新中心常务副主任兰玉贞代表：

交通事业在新旧动能转换中发挥着重要作用，要加快城市轨道交通基础设施建设的速度。推动地铁、轻轨建设，有效解决城市拥堵，密切市市区之间的联系。交通规划要与产业规划同时进行，纳入城市规划之中，为城市建设起到支撑作用。

胶州市市长张友玉代表：

目前，胶州正以胶东临空经济示范区为主攻方向，积极推进青岛新机场和济青高铁等立体化综合交通体系建设，确保2019年机场运营之际，胶州实现半小时通达青岛主城区、一小时通达济南，全域加速实现与青岛同城发展、与济南“双城”互动。

单县县委书记穆杰代表：

推进交通强省，边界地区很有潜力。单县位于四省八县交界，但至今仍未通高速。因交通不便，32万人外出务工、经商，在县城外创办企业达1600多家，经济发展受交通制约明显。单县是中国长寿之乡，教育、卫生事业较周边地区有一定优势，如果交通强起来，就能发挥对外辐射作用，扩大东西双向互济全面开放，打造区域发展高地。

山东政法学院院长吕涛委员：

整合现有线路，优选确定符合我省实际的中欧班列线路。按照“干支结合、枢纽集散”的组织方式，集中力量支持1—2个城市开行中欧班列，在主要货源地、铁路枢纽、沿海港口规划设立一批中欧班列枢纽节点，加大货源整合力度，吸引货源在枢纽节点集结。

潍坊交运汽车运输有限公司董事长孙晓波代表：

推动高速铁路网、高速公路网、通用航空等多网并行，为经济强省建设保驾护航。加快全省交通枢纽工程建设，努力实现零距离换乘，提升乘客出行便利度。加大县乡公路建设力度和补助力度，激发县乡参与公路建设的积极性。

山东中兴市政工程有限公司董事长许庆功代表：

近年来，虽然山东在交通基础设施建设上作了很多努力，但仍有很大提升空间，像人口和面积在山东均排第一的临沂市，至今未通高铁。希望山东加快实施“三环四横六纵”高铁网络规划，特别是“六纵”中地区的鲁中通道、京沪二通道的建设，有效促进山东与京津冀、长三角等地区的交流，为促进山东区域协调发展提供更有力的支撑。

（□整理：刘一颖 张依盟）

高起点谋划「空港新城」提高省会首位度

交通“短腿”拉高物流成本近一倍

□ 本报记者 张春晓 赵洪杰

“高铁、高速对我们的影响太直接了！”1月27日，济宁长江冷链物流有限公司董事长王潇夏代表和记者聊起“交通”的话题，感触颇多。

“现在已经进入高铁时代，高铁的获有量成为经济发展最关键的制约条件之一，没有高铁，客人不来，订单也不来。”对于这一点，王潇夏有着切身的感受。她的公司位于济宁市任城区，是个农产品产业园，有鲁西南最大的冷库，储藏量5万吨，每年交易额将近100亿，光快递每天就要发送5000件，对高铁、高速的依赖性

很强。而现在让王潇夏苦恼的问题，就是高铁站太少了。

“目前，贵重物品走航空，像生鲜、冷链的配送，基本上是通过高铁‘两小时生活圈’配送出去，济宁现在只有一个曲阜东站。”王潇夏说。一个比较尴尬的问题出现了：从曲阜到北京才两个小时，而开着配送车到曲阜东站要一个多小时，遇上堵车更难计算。“路程拉高了将近一倍的成本，基本不挣钱，后来我就把这部分订单压缩了。”

高速路网同样制约了企业的发展。“咱们省里高速是南北向非常发达，而东西向的高速很少。所以我们

的物流到北京、上海、广州一直到海南都很通畅，但是在腹地地深的物流比较少，主要原因就是东西向公路主要是普通的国道，速度慢。”

“这些都是我们企业发展中的痛点，所以看到政府工作报告里提出推进交通强省建设，打造‘三环四横六纵’高铁网络，完善高速公路网，我感到特别振奋！”王潇夏说，公司下一步计划把物流业务往河南、陕西、山西挺进，迫切期盼能乘上交通路网建设的“东风”。

有着同样期盼的，还有山东佳怡物流有限公司董事长孙倩代表。她建议，山东在谋划立体交通网络建设同

时，要考虑“云交通”的建设。据她统计，公司使用的货车有五六十辆，空返率却高达30%，不仅效益不高，也是对交通资源的浪费。

“贵州大数据产业发达，他们有个‘货车帮’信息平台，目前认证会员车辆数量已达500万，诚信认证费主会员超100万，平台日均促成运费交易额高达20亿元。通过互联网+大数据技术的重构，打造了公路物流产业新生态。我们现在一些企业都有自己内部的信息平台，但是缺少一个更高层面能够实现信息共享的交通平台，希望未来能实现‘云交通’，提高交通通行效率。”孙倩建议。

