

人民日报：四问地铁建设大提速 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/612/2021_2022__E4_BA_BA_E6_B0_91_E6_97_A5_E6_c57_612218.htm 继国务院推出4万亿元拉动内需方案后，31个省市自治区的投资计划相继出炉，投资计划总额近18万亿元，交通基础设施成为重点。这其中，北京、广州、武汉、长沙等众多城市的轨道交通规划引人注目，已获批准的项目总里程达1700公里，总投资逾6000亿元，逼近3个三峡工程的总投资。城市轨道交通包括地铁和轻轨，具有大容量、高效率、低污染、集约化的特点。无论是建设速度，还是建设规模，目前我国的轨道交通发展正经历一个前所未有的发展期，中国已经成为世界上最大的城市轨道交通建设市场。市场究竟有多大？40余座城市的万亿盛筵实际上，地铁建设的“大蛋糕”远远超过了6000亿元。以北京为例，北京市交通委日前宣布，未来两年内将投资900亿元建设100公里的轨道交通，使北京的轨道交通里程达到300公里。预计到2015年，北京市轨道交通运营里程将达到561公里，轨道运输比重会占到公共交通运输总量的50%以上。受征地拆迁的影响，地铁建设越晚，成本越高，这就意味着2010年2015年间新增的260多公里的运营里程，至少需要再增加投资2000亿元。将中长期运营里程“瞄准”了500公里的远不止北京。上海市日前表示，到2012年轨道里程将超过500公里，建设总投资逾1500亿元；广州也计划2020年通车里程要达500公里……以此估算，类似的特大型城市的地铁建设总投资都将超过千亿元。一些中西部城市的地铁项目也是如火如荼。武汉轨道交通线网规划显示，政府将斥资3000亿元修建530公

里的轨道交通网络，其中70公里力争于2012年建成；重庆则宣布斥资455亿元投资轨道交通建设，力争到2012年通车里程将达116公里。此外，郑州、宁波、东莞等30多个城市也在不遗余力地争抢地铁建设的“入场券”。如果将运营的、在建的、已获批以及正筹建的项目汇总，今后我国40余座城市的轨道线路规模将超过3400公里，投资总额将超万亿。“我国城市轨道交通建设已进入快速发展时期。”国务院发展研究中心副主任刘世锦表示。加快建设有多好？缓解拥堵、节能环保，使城市更宜居“现在是加快建设轨道交通的最佳时机，”中国城市规划设计研究院城市交通研究所所长赵杰表示，目前城市拥堵已经成为各大城市的“心头之痛”，其中最重要的原因就是小汽车保有量不断攀升，而公共交通设施改造慢，服务水平低。不断扩大路面，加宽桥梁的建设方式，又引导公众从公交车分流到私家车，造成能源浪费，加剧拥堵。“要解决城市交通问题，必须依靠一种比私家车具有明显竞争优势的公交运输方式。只有轨道交通在时间效益、能源效益上明显占优。”北京市增资7000万元增建的地铁5号线天通苑站，使该地区拥堵程度大大下降，成为缓解城市交通拥挤的一个有说服力的范例。尽管如此，北京的轨道交通网络仍不发达。目前，总人口超过1700万的北京，轨道交通运营里程为200公里，仅占全市公共交通出行比例的25%。而人口为1000万的巴黎拥有1000公里城铁，轨道交通占公共交通运输总量的80%以上。伦敦、纽约、首尔等世界特大城市的这一比例都在70%以上，东京则高达90%。“修地铁不是为修而修，而是我们的城市太需要轨道交通了。最理想的轨道交通布局是300米以内，或步行5分钟就能找到站口，目前看来

，我国地铁的密度太低了。”中国铁道科学研究院首席专家钱立新表示。据介绍，地铁线路长度居全国亚军的北京，二环以内的轨道线网密度仅为1.08，而巴黎市中心区线网密度已经是3.76，纽约和伦敦的市中心线网密度是3.46。另外，交通是三大耗能领域中，上升势头最快的。“要解决城市空气污染问题，就必须减少汽车尾气排放，轨道交通是不可替代的最有效途径。”钱立新说。此外，地铁可以使大量资源向站口聚集，带动周边商业和居住环境的升级改造，对优化城市空间结构，引导土地合理利用，带动城市综合发展具有积极作用。“现在正是城市布局调整最频繁的时期，是中国城镇化最密集的10年，修建轨道交通是实现城市合理布局最有效的工具，应当成为中国走新型城市化道路的重要战略举措。

”赵杰表示，轨道交通最能体现以人为本，使城市更适合人居住。拉动作用有多强？1亿元将拉动2亿至2.6亿元相关产业在目前的经济环境下，轨道交通建设的拉动作用备受关注。据中国铁建第十四集团公司北京地铁黄庄站的项目经理谢晋水介绍，包括设备成本，地铁的线下工程平均每公里造价约6亿元，需要消耗大量的水泥、钢筋、石材等建筑材料。“两个半黄庄车站的用钢量就相当于整个国家体育场‘鸟巢’的用钢量，而且这还不包括钢轨和车辆的钢材消耗，”谢晋水说，“所以说地铁工程是拉动内需的发动机。”地铁建设对中国装备制造业的带动作用更大。北车集团长春轨道客车厂是我国最早进入地铁列车制造领域的企业，目前我国城市轨道交通车辆市场占有率第一。北车集团轨道客车事业部负责人介绍，到2010年我国城市轨道数量将达到55条、1500公里，配属车辆逾6000辆，以目前平均每辆车600万元左右计算，车辆投

资将达到360亿元。如果采购的是技术含量更高的无人驾驶城轨车辆，车价约为1200万元，拉动作用更大。“依托这个市场需求，在国家要求城轨交通设备国产化率不低于70%产业化政策的引导下，我国轨道交通装备制造行业的生产能力和技术水平都将有极大的飞跃，”该负责人说。据欧洲铁路工业协会预测，2006年至2015年间，国际市场的城轨整车需求以3.3%的速度递增，年需求为500亿至600亿欧元。“以中国地铁建设为竞技舞台，我国交通轨道装备企业完全有能力‘借势出海’打入海外高端市场。”研究统计，轨道交通每投入1亿元将可以拉动2亿2.6亿元相关产业的发展，装备制造、工程基建、钢铁、水泥等产业链的重要环节都获得丰厚的订单，还将创造施工、制造等千余个就业岗位。“加大财政投入发展轨道交通，对稳定经济发展有直接作用。”刘世锦说。此外，乘坐地铁还将节省百姓日常开支，有利于促进消费。以汽车为主的出行方式，交通花费占人均月消费的10%15%，而以公交出行为主的方式，交通花费仅占月支出的5%，随着能源成本的提升，这部分差距还将扩大。难点担心有多少？前期规划最重要，资金引导是关键针对日前发生的杭州地铁塌陷事故，专家们普遍表示，安全生产重在责任意识和规范落实，修建技术并不存在瓶颈。在目前这样的大规模地铁建设期中，科学规划和资金引导更值得关注。“科学规划非常重要，地铁一定要与路面交通实现‘零换乘’，而且必须为城市发展留出余地。”钱立新说，“现在很多地铁站刚建成就不能满足客流，站内站外都拥挤不堪，容易产生安全隐患。”据介绍，地铁站点的规划也需要科学布局，最好能覆盖周边40%的居住人口和50%的就业人口，这样才有利于发挥

轨道交通的聚集效应。地铁建设融资也成为业内关注的焦点。作为政府提供的基本公共服务产品，城市轨道交通存在着投资巨大、运营成本高、经济效益差等特点。目前我国大部分城市的轨道交通建设采用世界上通行的政府主导的负债融资方式。显然，这种单一融资的方式，已经难以适应当前大规模建设轨道交通的发展态势。前些年，北京西直门、动物园等大型客运枢纽都曾引入社会资金，但由于模式不健全，导致公共交通枢纽的公益性让位于投资人的利益，“零换乘”枢纽便成了商业地产项目，至今乘客换乘仍需耗时近15分钟。可喜的是，在近年的发展过程中，轨道交通设施领域投融资体制改革已经拉开了创新大幕。例如，2006年，北京地铁4号线在国内轨道交通领域首次实行了特许经营方式，这不仅大大缓解了政府当期建设资金压力，降低了政府运营期财政补贴，而且有利于在轨道交通行业引入竞争机制，提供更好的服务。赵杰表示，目前很多城市的公交优先计划仍停留在文件上，建议中央考虑每年拿出10%的引导资金来促进落实。

“如何发挥政府投资在地铁建设中四两拨千斤的引导作用，合理引入和监管社会资本，已成为考验地方政府管理水平的重大课题。”

100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com