高铁2020年覆盖80%以上大城市

本报记者 宋笛

国家的发展，经济是基础，铁路以它得天独厚的优势成为我国经济发展的重头戏。在过去的10年中，中国高铁网络的迅速发展给国人留下了深刻印象，“高铁出海”也成为中国制造的新名片，甚至连总理都亲自担当“推销员”。

今年的两会上，国务院总理李克强在2016年政府工作报告中多次提到了有关未来五年中国高铁的发展计划。

政府工作报告中明确指出，到2020年，中国的高铁营业里程将达到3万公里、覆盖80%以上大城市。同时高速公路、农村交通等领域的基础建设在未来五年也将大力发展。

王利博制图

未来5年达3万公里

截至2015年年底，国内高铁营业里程已经达到1.9万公里，这一世界规模最大的高铁网络也带动了大量的基建需求，由此而积极促动高铁出海的成功。

两会的召开以及“十三五”规划草案的审议让一些经济发展重要方向性问题再次受到关注。中国经济处于三期叠加的状态，正在逐步从消费侧改革变为供给侧改革，这一变动也让一部分人疑问：作为消费侧拉动经济的三驾马车之一的投资，特别是基建投资在未来将会呈现什么样的局势。

而此次李克强总理所做的政府工作报告让这一疑问得到一定解答。在未来五年将要“加强重大基础设施建设，高铁营业里程达到3万公里，覆盖80%以上的大城市，新建改建高速公路通车里程约3万公里。”

按照目前中国的高铁建设里程，意味着在未来还有1.1万公里的高速铁路将要投入建设，这对于整个基建投资领域不可谓不是一个好消息。

在此次的“十三五”规划纲要草案中，提出在未来5年要加快完善高速铁路网，贯通哈尔滨至北京至香港（澳门）、连云港至乌鲁木齐、上海至昆明、广州至昆明高速铁路通道，建设北京至香港（台北）、呼和浩特至南宁、北京至昆明、包头银川至海口、青岛至银川、兰州（西宁）至广州、北京至兰州、重庆至厦门等高速铁路通道，拓展区域连接线。

“一带一路”下的“内通外联”

高铁以外的交通基础建设在“十三五”规划纲要草案中也占据了重要的篇幅。

“十三五”规划纲要草案中提出要完善现代综合交通运输体系，坚持网络化布局、智能化管理、一体化服务、绿色化发展，建设国内国际通道联通、区域城乡覆盖广泛、枢纽节点功能完善、运输服务一体高效的综合交通运输体系。

在“一带一路”的大战略下，交通基建的作用特别是一个“内通外联”运输通道网络的作用格外重要。如何构建一个横贯东西、纵贯南北、内畅外通的综合运输大通道成为未来五年交通基础建设领域的重要目标。

在这其中，既需要高速公路网络的建设，也需要民用机场、港航设施、城市群交通、城市交通、农村交通和智能交通等多个领域的齐头并进。

交通设施的持续建设也会带来投资的持续跟进。3月3日，中国人民政治协商会议第十二届全国委员会第四次会议开幕会结束后，交通部部长杨传堂透露，2016年我国公路、水路投资总计将达到1.8万亿元，加上铁路投资，整体规模会保持在2.6万亿元左右 。

绝不允许擅自乱涨价

在高铁持续快速发展的同时，也有代表提出了自己的声音，认为应该加强对于高铁的管理和保护，可以通过立法的形式实现高铁的安全保护。

“未来五年，我国高铁营业里程要达到3万公里，覆盖80%以上的大城市。高速铁路发展迅速，安全管理尤其重要。”全国人大代表、武汉铁路局局长汪亚平在审议政府工作报告和“十三五”规划纲要草案时建议，加快高速铁路安全立法，从法律层面加强高铁安全管理。

在目前的高铁运行中，一些乘客的行为危害了高铁的运行安全，而高铁沿线的保护也非常紧迫，而这些都需要更为规范的管理和保护。

除此之外，有关高铁票价的问题也成为此次两会重点关注的领域。目前高铁票价的定价权已经开放，可以由铁路总公司自行定价。对此全国人大代表、中国铁路总公司总经理盛光祖表示，目前没有大规模调整高铁运价的安排，铁路部门对票价管理非常严，绝不允许擅自乱涨价。票价是根据市场对于票价的承受能力、铁路运输企业的成本等因素综合考虑。定价权是双刃剑，用好可以更好为旅客服务，用不好会丢掉市场。

趋势

“分享经济”、“智能交通”、“自动驾驶”、“无人驾驶”

热词的背后：下一个热钱“风口”

本报记者 宋笛

在此次两会中，诞生了一大批新的词汇和概念，其中不乏与交通、物流紧密相关的新词。

包括“分享经济”、“智能交通”、“自动驾驶”、“无人驾驶”等词汇不仅出现在代表们的建议和提案中，其中的一些更被写进政府工作报告和“十三五”规划纲要草案中，这意味着其中的一些新兴事物将在未来一段时间成为中国经济发展和社会生活中不可或缺的部分。

值得注意的是，这些概念中很大一部分已经出现了趋势化的迹象，另一部分也已经被一些公司和资本作为下一个“风口”。

“分享经济”释放新动能

“支持分享经济发展，提高资源利用效率，让更多人参与进来、富裕起来。”在2016年3月5日，李克强总理的政府工作报告中首次提到了“分享经济”一词。

这一词汇不仅出现在政府工作报告中，在一些代表们的建议和提案中也屡见不鲜。

在今年的两会中，全国人大代表、腾讯CEO马化腾提交了《关于促进分享经济发展释放经济发展新动能的建议》。在这份建议中他表示“‘分享经济’有助于中国经济实现‘动力转换’，将服务业变成经济增长‘主引擎’。”

无独有偶，全国政协委员、民革北京市副主委、中国人民大学法学院教授汤维建在全国政协十二届四次会议第二次全体会上也表示，“分享经济”的发展，将加速供给侧改革和经济转型升级，有助于改变传统消费观念、保护和节约资源，能够为“大众创业、万众创新”注入新活力。

“分享经济下，每个人都是互联网的中心节点。人人都是供给者，经过平台整合，大量个体比单一企业获得更高的资源配置效率。”对于分享经济的价值，汤维建如此表示。

与其他的概念并不完全相同的是，分享经济领域已经诞生了一些颇具规模的企业，特别是在城市出行领域，滴滴、优步、易到等公司已经占据了相当的比例。

分享经济也被视为移动互联网时代最具代表性的产物，“可以说分享经济是我们见过移动互联网以来，一个最能代表这个特征的产物。就是你现在讲很多行业在PC年代也能做，只不过程度没有那么好。但是分享经济还真的只有用移动互联网才能做，比如移动打车，你不可能抱着一个电脑在街上走，司机也不可能在车里安一台电脑，所以只有手机出现了才能做。而且这个市场很大，衣食住行是非常高频的应用。”对于分享经济，马化腾如此表示。

不过，在过去的两年时间中，以滴滴、优步为代表的分享经济的崛起带来了社会的广泛讨论，其中不乏持反对意见的人。政府方面对于这一新的经济形态的态度也并不明朗，就在两会召开期间，包括济南在内的数座城市依然还在严厉查处快递车类产品。

2015年10月，国家交通运输部发布《关于深化改革进一步推进出租汽车行业健康发展的指导意见》和《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》向社会征求意见。两份文件有条件的接受了这一新兴形态的合法性，如果最终颁布实施，对于传统出租车行业改革和分享出行的发展均会产生重要影响。

“无人驾驶”需要政策引导

在“分享经济”以外，“智能交通”、“无人驾驶汽车”、“自动驾驶汽车”等“未来出行模式”也成为两会交通领域的新热词。

在“十三五”规划纲要草案中，表示要推进交通基础设施、运输工具、运行信息等互联网化，加快构建车联网、船联网，完善故障预警、运行维护和智能调度系统，推动驾驶自动化、设施数字化和运行智能化，推动铁路、民航、道路客运“一站式”票务服务系统建设，建设综合运输公共信息服务平台和交通大数据中心。

智能交通领域涵盖着庞大的分支领域，其中即需要新型信号控制系统、地磁传感器等道路基建设施，同时在未来也需要更具变革形式的“自动驾驶汽车”、“无人驾驶汽车”等可能的技术形式。

后者作为一种世界领域属于前沿的技术形式已经在此次两会出现在一些代表的提案和建议之中。

全国政协委员、百度CEO李彦宏在此次的两会中提交了“关于加快制定和完善无人驾驶汽车相关政策法规，抢占产业发展制高点”的提案。

在这份提案中，李彦宏表示，当前主要发达国家都已采取多种措施支持企业开展无人驾驶汽车的研发和测试，并对相关法律法规的修订进行了积极探索。但是，我国现有的大部分政策法规与无人车发展还不相适应。

而全国政协委员、吉利集团董事长李书福也提出了类似的提案。李书福认为自动驾驶给中国汽车行业的发展带来了新的挑战和机遇，提前判定可能发生的问题，尽早进行立法的预案工作已经刻不容缓。

李书福认为首先要研究分析我国现行的法律法规，识别并着手修改阻碍自动驾驶发展的相关条款；其次，作为一项新的技术，自动驾驶的最终推广一定离不开用户的广泛接受；此外，自动驾驶对解决大中型及特大城市的交通拥堵、空气污染等能够取得更为显著的社会效应，这些地区也更急需自动驾驶；最后，自动驾驶的发展要求全面考虑立法的相关产业政策。

两会关注

快递物流：末端配送难题有待解决

本报记者 宋笛

两会召开期间，河南郑州一则“快递车辆在内电动三轮车被禁止，快递公司被迫用板车运输”的消息引起热议。

随着电商的快速发展，快递已经成为了人们日常生活中不可或缺的一个部分，但同时终端配送和城市交通管理间的矛盾也逐渐突显。如何解决物流快递各个环节存在的问题成为未来行业和相关管理方需要考虑的问题。

“当前快递企业对打造快递航母信心很大、干劲很足，但也面临着加强运能建设、开展末端配送、开拓国际市场等方面的具体困难。”全国政协委员、国家邮政局局长马军胜如此表示。

快递末端应建多元化平台

在此次的两会中，物流行业特别是其中的快递行业成为两会代表们重点关注的领域。在代表的建议和提案中，农村物流、冷链物流、快递标准化等问题均有涉及。

全国政协委员、国家邮政局局长马军胜在今年两会提案中表示应该打造“若干家能够参与国际竞争的航母级企业”。他认为应结合企业发展现状和特点，坚持市场化运作，发挥政府引导作用，支持企业兼并重组、上市融资，指导企业分类施行差异化发展策略。到2020年打造出若干家具备参与国际市场竞争能力的航母级企业，构建覆盖世界主要经济体的快递网络，建成具有相当规模的快递航空机队，打造联通亚太、辐射全球的国际快递航空枢纽，创建一批在国际市场取得一定优势地位、具有重要影响力的快递品牌。

为此，马军胜建议坚持综合施策，发挥部门合力，加快出台一批打基础、抓关键、利长远的工作举措，形成支持打造快递航母集群的良好局面。

首先应该支持骨干快递企业提升航空运能，期待在重点机场建设快件航空绿色通道，支持企业组建航空货运公司等。其次应该支持骨干快递企业强化地面运能。例如扩大快递公路甩挂运输应用范围，加快推进高铁快递示范线工程等。同时要支持骨干快递企业“走出去”。进一步优化通关环节，加强境外业务合作，服务于中国企业。

对于目前多个城市存在的终端配送难问题，马军胜认为应该支持快递末端平台建设。鼓励多元主体参与快递末端平台建设；支持快递末端服务平台形式多元化；加快制定快递专用电动三轮车国家标准；把智能快件箱纳入住宅设计和建筑相关标准等。

同时，马军胜建议中央、地方财政资金对快递基础性公益性建设项目予以重点支持；鼓励社会资本参与快递基础设施建设；研究落实快递行业相关税费政策等。

打通农村电子商务“最后一公里”

快递作为目前电子商务的重要支撑，同样获得了很多代表的关注。

全国人大代表穆可发认为当前正是电子商务发展的黄金期、关键期，需要从政策导向、物流保障、人才支撑等多方面入手，努力营造良好的发展环境，加快发展农村电子商务。建议出台和完善有针对性和可操作性的扶持政策。在财政上设立农村电子商务专项资金且每年有一定增长幅度，推动电子商务平台与物流、冷链服务、农业产业化基地等产业平台建设。

他建议一是加快基础设施建设，以建制村通硬化路为重点加快农村公路建设，推广4G和移动互联网技术。二是提高农村物流配送能力，加强交通运输、邮政等各部门及电商、快递等各相关农村物流服务网络和设施的共享衔接，逐步构建以县城为中转、村级服务部为基础、到户配送为终端的城乡一体综合配送体系，打通农村电子商务“最后一公里”。三是以消费者需求为导向，加强对农产品尤其是土特产的生产、加工、包装等方面的标准化建设，力促传统产品转型。通过引进有实力、运营成熟的电商服务平台，打包推进物流、仓储等服务体系建设，稳步推进电子商务农村综合试点。

全国人大代表、浙江天能集团董事长张天任建议，国家要重点以电动自行车、电动三轮车、微型电动汽车等运输工具为支撑，构建起一个适合农村道路的物流配送体系。这就需要国家适当放开相关政策，将其列入法定交通工具，并允许在农村道路上行驶。

九三学社中央提案提出推动农产品生产、流通、加工、储运、销售、服务等环节的互联网化，构建综合信息服务平台，助力休闲农业和一村一品快速发展，提升农业的生态价值、休闲价值和文化价值。