

严守生态底线 特色小镇才能“多规合一”

■ 本报记者 范颖华

无论是国家政策层面,还是地方实践层面,建设特色小镇都突出了“生态”理念。

“特色小镇只有先打好生态牌,才能做到‘多规合一’,也只有这样,才能从规划上、技术上杜绝跟风,防止大跃进。”中国国土经济学会理事长、党委书记柳志勤在接受《中国企业报》记者采访时指出,对特色小镇的生态要求,是“红线”也是“底线”。

“生态”必选项

雾霾、城市内涝、水体污染、交通拥堵等城市病已经严重困扰了中国的大中城市,对于新一轮的特色小镇建设,绿色、生态小镇已成为特色小镇的应有之义。可以说,生态如果不达标,特色小镇申报将会一票否决。

住建部、发改委等三部委在《关于开展特色小镇培育工作的通知》中明确指出,绿色发展理念、绿色生态特色小镇的概念,把注重生态环境保护,作为基本原则之一。要求补齐生态环境、城镇基础设施、公共服务等短板。

有关单位在要求中强调:路网合理,土地利用集约节约;自来水符合卫生标准,生活污水全面收集并达标排放,垃圾无害化处理,绿化覆盖率较高,防洪、排涝、消防等各类防灾设施符合标准;鼓励多规协调,建设规划与土地利用规划合一等方面,可以说,都彰显了特色小镇的绿色生态要求。

《中国企业报》记者在采访中了解到,在住建部村镇建设司发布的《关于做好2016年特色小镇推荐工作的通知》中,除了要求各省(区、市)组织相关县级政府做好推荐填报,专家评估、实地考察,意见填报、组织复核、现场抽查等程序外,还着重强调:“候选特色小镇近5年应无重大安全生产事故、重大环境污染、重大生态破坏、重大群体性社会事件、历史文化遗存破坏现象。”

由此可见,特色小镇在申报评定中,对有重大环境污染、重大生态破



特色小镇、生态先行

本报记者 江金骥/摄

坏等,生态一票即可行使否决权。

而走在特色小镇建设前列的浙江省,在其特色小镇规划建设的指导意见中更是指出,所有特色小镇要建设成为3A级以上景区,旅游产业类特色小镇要按5A级景区标准建设。

《中国企业报》记者在采访中的了解到,成为特色小镇“样板工程”的浙江特色小镇,在建设过程中可概括为:“功能力求‘聚而合’,建设形态力求‘精而美’”。

林立的高楼大厦不是浙江要的特色小镇,“产业园+风景区+文化馆、博物馆”的大拼盘也不是浙江要的特色小镇,浙江要的是有山有水有人文,产业功能、文化功能、旅游功能和社区功能高度融合,让人愿意留下来创业和生活的特色小镇。

为了建设“高颜值”小镇,浙江特色小镇要求根据地形地貌,做好整体规划。规划空间要集中连片,规划面积控制在3平方公里左右,建设面积控制在1平方公里左右。坚持规划先行、多规融合,生产、生活、生态“三生融合”。也足以体现对生态、环境保护的重视程度。

无论是国家级特色小镇(建制镇),还是各地形形色色的特色小镇,生态都是必选项。可以说,生态小镇可以不是特色小镇,但特色小镇必须

是生态小镇。

谨防作势“圈地”

中国国土经济学会理事长、党委书记柳志勤在接受《中国企业报》记者采访时指出,特色小镇建设要防止“剑走偏锋”,要根据当地情况,顺势顺势而为,不要硬做。

据介绍,全国目前有将近两万个建制镇,不可能每一个都有条件做成特色小镇。一定要以点带面,几年、十几年,分批次循序渐进,不能盲目跟进、跟风。

在国家级特色小镇创建中,国家发改委等有关部门支持符合条件的特色小镇建设项目申请专项建设基金,中央财政对工作开展较好的特色小镇给予适当奖励。

柳志勤说,越是这种情况下,各地越要理性判断、实事求是,切忌造成新一轮的“圈地”现象。既造成土地资源的浪费,又会引发侵犯农民土地利益的事件发生。

现在,无论是中央还是地方,都在强化“优化国土空间开发格局”意识。优化国土空间开发格局,健全生态文明制度体系,无疑是下一步深化改革的重要内容。

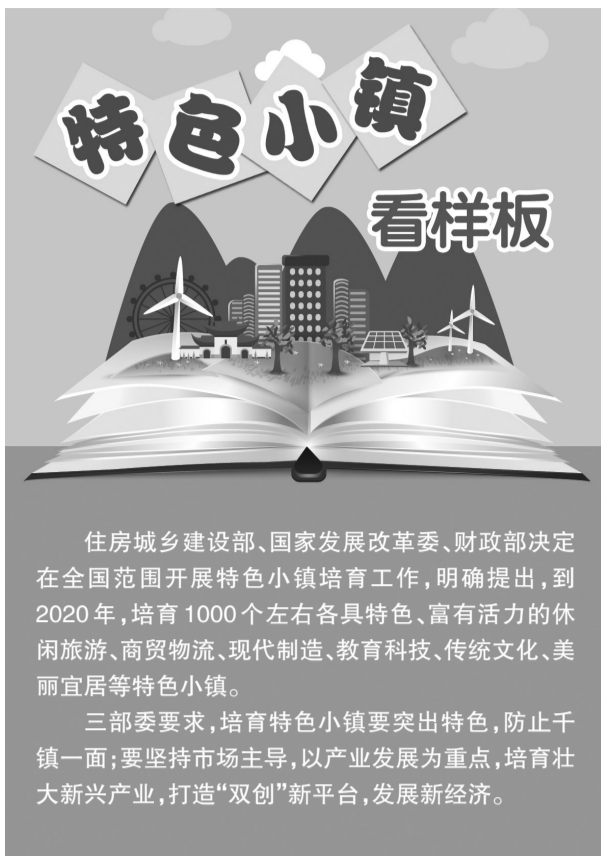
“优化国土空间开发格局,就必

须建立、健全国土空间规划体系。”专家说,作为最高层次的国土空间规划,其具有综合性、基础性、战略性和约束性,对区域规划、土地规划、城乡规划等空间规划及相关专项规划具有引领、协调和指导作用。在此基础上,推动经济社会发展、城乡、土地利用、生态环境保护等规划“多规合一”。

柳志勤表示,中国国土经济学会多年来一直在倡导创会会长于光远关于陆、海、空的“大国土”概念。在大国土框架下,落实到特色小镇发展更应该突出生态优先、绿化发展、因地制宜、突出特色等原则。在各地特色小镇的建设中,做到产城融合、城乡统筹协调发展,规避发展上的误区。

“比如,越是特色小镇,越要建立统一、科学、细化的空间规划,以地方立法的形式,做到多规合一。”柳志勤说。

据了解,中国国土经济学会目前正在进行全国国土空间优化发展实验区、全国中小城市生态环境建设实验区、全国低碳国土实验区和百佳深呼吸小城等“三区一城”县域创建。在此基础上,下一步将指导建设深呼吸科普小镇等一批有特色、有人气的特色小镇。



住房城乡建设部、国家发展改革委、财政部决定在全国范围开展特色小镇培育工作,明确提出,到2020年,培育1000个左右各具特色、富有活力的休闲旅游、商贸物流、现代制造、教育科技、传统文化、美丽宜居等特色小镇。

三部委要求,培育特色小镇要突出特色,防止千篇一律;要坚持市场主导,以产业发展为重点,培育壮大新兴产业,打造“双创”新平台,发展新经济。

云栖小镇:政府主导 名企引领 发展“云”产业

云栖小镇依托于阿里巴巴公司和转塘科技经济园区两大平台,是一个以云生态为主导的产业小镇。小镇的目标是集聚上千家涉云企业,形成完整的云计算产业链条。

引进名企奠定发展基础

“政府主导、名企引领”的创新模式,是云栖小镇快速发展的重要基础。

2012年12月,在杭州市的支持下,西湖区发布《关于促进杭州云计算产业园发展的政策扶持意见(试行)》,计划在转塘科技园的基础上,加快建设第一个市级云计算产业园——杭州云计算产业园,“推进云计算模式下的信息软件、电子商务、软件开发等新兴产业的快速发展”。该意见开宗明义,提出扶持新注册涉云企业,根据注册资金的不同,给予不同的扶持政策;对在园区新设立(或新引进)的企业总部(或大企业大集团),给予资助。

事实上,杭州云计算产业园是浙江省第一个云计算产业园。

2013年4月,杭州云计算产业园与阿里巴巴集团阿里云公司达成合作,在园区共建阿里云创新创业基地。随即,阿里云专门制定了引企扶持政策,进一步发挥“名企引领”作用。如,该扶持政策提出,凡园区入驻企业在阿里云官网云市场进行宣传、推广、售卖的云产品和服务,阿里云免收三年佣金;园区入驻企业基于阿里云平台进行有助于云计算生态圈的开发工作产生的费用,可以向阿里云申请云示范补贴。

发挥两大载体作用

创新创业引导区和“超级孵化器”是云栖小镇的重点工程,也是小镇未来产业发展的重要载体。

按设想,创新创业引导区总面积10万平方米,将集中打造云产业生态建设展示区与云上创新创业企业集聚的标杆示范区,为入驻云栖小镇的云计算企业提供支持。

引导区将根据“总量控制,分步实施”的原则,分步租赁及装修引导区用房,为优质创新型涉云企业打造“拎包入住”式免租区域,并给予其他扶持。

小镇对于引导区的目标是:3年内,引进在云计算领域有较大影响力的优秀企业20家以上,涵盖云计算最主要的应用,形成完整的云计算产业链,实现涉云产值30亿元,税收2亿元以上。

“超级孵化器”也是小镇锻造产业特色的重要载体。云栖小镇与阿里云达成合作,双方在3年内投入数千万元,共同打造了全名为“云栖小镇超级孵化器”的创新项目。这一孵化器绝不仅是“硬件”,而是要以5000平方米的超级孵化器为载体,为创业企业及人才提供各类相关服务,快速集聚云计算创业人才和项目,囊括海内外创新创业先锋。对于入驻超级孵化器的创业企业也有明确要求:团队成员数量原则上不超过20人,须具备良好的背景,创业项目在云计算产业领域有较大孵化潜力和增长力。

打造美丽云社区

当前,云栖小镇致力于凝聚科技人文特色,使其成为云栖小镇的核心竞争力;同时,打造美丽云社区,为创业者、工程师等提供一个舒适又能激发创作灵感的美丽环境。

小镇已经制定了形象提升工作计划,排定了6个方面共计28项工作任务,通过“云栖小镇”概念设计、实施人行道板、路灯、绿化提升等提升改造工程,优化小镇入口形象。不久的将来,云栖小镇将按照“一个中心、三个功能区”的整体布局,集中配套2万平方米的综合服务区,集吃、住、行、娱、购等配套一体;开通5条园区班车线路,分别通往滨江、城西、萧山及转塘集镇,方便入园企业员工上下班。

在“云栖小镇”里,西湖区还计划建一个面积约5000平方米的IT信息产业历史博物馆,展示以云计算为特色的互联网IT产业的发展历程;跟阿里云公司合作,园区里还将成立一个阿里云技术学院(云栖学院),为园区企业提供云计算技术培训和交流学习等;建设权威的云产业发展论坛高地;把云栖小镇打造成产业联盟的永久会址地,形成一个类似达沃斯小镇的品牌。(本报综合互联网资料)

2亿吨吞吐量增强黄骅港物流园吸聚效应

■ 本报记者 汪晓东

据普洛斯的一份报告称,中国现有的仓储设施中,超过70%建于90年代之前,超过75%无法满足当前的物流要求。

这意味着中国高端的专业物流园区缺乏,粗放低端的园区泛滥、过剩。在此背景下,京津冀一体化中各地物流产业同样不能独善其身,如何破除中国物流园区供求失衡瓶颈?

“随着黄骅港运营规模不断扩大,吞吐突破2亿吨,渤海新区物流产业迅速发展壮大,对河北乃至京津冀腹地的经济发展意义重大。”河北沧州渤海新区经济发展局局长回建强说。

物流建设滞后

据公开信息,我国物流园区数量多(上千家),缺乏规模效应,发展水平良莠不齐,园区信息化建设投入多在500万元左右,实用性不足,看上去形成了“遍地开花”的基础设施网络,实则处于“有网无络”缺乏协同经营格局。

而在第三次全国物流园区调查中,我国各类物流园区共计754家。在这些园区中,涌现了一批像浙江传化、深国际、上海外高桥、北京空港、苏州物流中心、普洛斯等业内知名的物流园区。他们在提高物流组织化水平和集约化程度、转变物流运作模式、调整区域经济结构、促进区域经济发展等方面发挥了重要作用。这类企

业都有一个共性,那就是以雄厚的资金实力作为支撑。

透过表象再看行业深处,22%的园区目前停滞在规划阶段,32%的园区处于在建阶段,这意味着真正运营的物流园区不足总量的50%。

建设滞后的原因除了土地审批进度以外,资金问题最为突出。从投资来源来看,园区建设投资主要为自筹资金,其次部分企业通过国内贷款,自筹资金的企业比例远远高于贷款筹资的企业。通过以上几点,可以看出一个问题,物流园区特别是民营物流园区资金来源受阻,融资困难。

“经济发展进入新常态后,货运总量和货运周转量增速较前几年明显放缓,物流产业发展步入了转型期。”业内一位观察人士告诉记者,物流发展速度放缓,对不少物流园区的招商运营工作产生了冲击,物流园区空置率也是物流园区面临的顽疾。

产业链亟须完善

如何破局物流园区供求失衡?当然从转变思维模式、完善产业链开始。

以河北沧州为例,近年来,渤海新区加速聚集物流项目,以全新理念布局港口、物流互动发展。以港口为龙头,瞄准打造“环渤海现代商贸物流重要基地”,初步形成了集煤炭、矿石、石化、建材、钢材、汽车及零部件、农副产品、粮油等“八大交易中心”为一体的物流产业发展格局,打通和组建了多条物流链。

政策扶持产业链不断优化,“吸聚效应”才显著。

2015年,渤海新区物流业增加值达到158亿元,增长10.7%;全区物流贸易企业达到2062家,物流贸易总税收达到18.2亿元,同比增长25%;区内注册车辆达到5万辆;全区亿元以上在建及新开工物流项目36个,总投资420亿元。

“渤海新区是我国北方海公铁综合交通体系最发达的地区之一,也是‘一带一路’北方重要交汇点。”回建强说,随着石衡沧港城际铁路、邯黄高速、曲港高速、石港高速、环渤海城际铁路以及中捷通用机场的启动建设,以港口为龙头,连接京津冀及周边省份和中西部地区的物流贸易大通道将更加快捷、更加密集。

他告诉《中国企业报》记者,渤海新区总面积2400平方公里,除了290平方公里的滩涂和面积、临港口的浅海之外,还有500平方公里的建设用地,800平方公里的未利用地,是目前我国沿海临港地区不可多得的“黄金宝地”。这为提到的“八大交易中心”建设和更多、更好的物流项目落地奠定了坚实的基础。

港口兴,物流火

对于河北乃至京津冀腹地来说,渤海新区为各方展现了这样一幅图景:依托港口的引领,其物流业正向世界级开放型经济引领区迈进。

今年前10个月,渤海新区黄骅港吞吐量达到2.04亿吨,同比增长49%,

增速名列全国沿海主要港口首位,成为我国第一大能源港。

值得一提的是,位于渤海湾穹顶处,拥有20万吨级航道和33个万吨级以上泊位的渤海新区黄骅港,是近年来环渤海港口群中最具成长性的深水枢纽大港和中西部地区最便捷的出海口。

立足快速提升吞吐量,渤海新区黄骅港各运营单位不遗余力激发活力,增强动力全方位保证货主最大利益和货物安全,并深入冀中南、鲁北、豫北、山西、陕西、内蒙古等腹地宣传推介,在邢台、石家庄、德州、衡水、银川、西安等地设立业务办事处,吸引大量货源源源而来,今年前10个月,仅煤炭吞吐量同比增长50%以上。同时,“东出西联”、“北上南下”多角度开辟运输新航线。

依托港口的引领、物流的畅通,渤海加快推进黄骅港综合保税区、韩国产业园、中欧产业园等开放平台建设,其中,黄骅港综合保税区年内具备封关运营条件;韩国产业园内,落地以韩国世原汽车零部件、星宇汽车零部件为代表的韩资项目139个,总投资5.38亿美元;中欧产业园已同捷克、斯洛伐克、波兰、荷兰等国的企业和高校,在高端装备制造、通用航空、教育合作等领域签署了总投资超过200亿元的合作协议,捷克100架两座飞机制造、斯洛伐克矫正鞋电子商务、波兰垃圾加工合成蜡设备制造等一批优质项目进展顺利,催动渤海新区向世界开放型经济引领区迈进。