

从京津城际高铁看3.5万亿元铁路投资

新华社“新华视点”记者 张涛 齐中熙 徐岳

在国家近日宣布扩大内需的一系列政策中,铁路建设是增加投资的重要方面。今后3年,我国铁路投资将达3.5万亿元。未来3年至5年,我国几大客运专线将全线贯通,相关区域发展将迎来高速铁路经济时代。运营3个多月的京津城际高速铁路突出地表明,增加铁路建设投资在扩大内需、改善人民生活 and 增加就业方面,发挥着重要的作用。

京津城际:拉动消费品零售额0.31个百分点

今年以来,受国内外经济形势变化影响,天津部分重点行业出现增幅回落,然而,以旅游业为主的内需拉动明显增强,成为全市经济快速增长的亮点。尤其是京津城际高铁开通带来的众多客流,为天津扩大内需、拉动消费提供了广阔的空间。

8月1日,京津城际高铁正式开通运营。短短100天,运送旅客450多万人次,拉动天津社会消费品零售额增长0.31个百分点。仅国庆期间,利用高铁出行旅客每日近7万人次,天津各精品旅游线路的客流量比开通前增长了3倍至5倍,天津市48家主要商业企业销售额超过17亿元,比去年同期增长35%。

南开大学商学院于仲鸣教授认为,研究以京津城际为代表的高速铁路对拉动内需、保持经济增长的贡献,不但要看到其通过较高的上座率实现了自身收益,还要看到项目对区域经济的拉动效应。

“这些虽然不在铁路建设的报表中显示,但潜在的经济

效益远远大于自身收益。”于仲鸣说,京津城际高铁在国内率先实现了铁路公交化,城市间的交通已经变为城市内上下班的通勤交通。北京和天津这两个特大城市有望形成“半小时经济圈”,真正实现同城化。两地的百姓对居住、工作、教育、娱乐等方面的选择将更加广泛,文化、休闲的资源将在城市间实现共享,原本同质化的城市产业,也将向差异化、专业化方向转变,进而激发了新的消费需求。

人们看到,近几个月来,一连串新的铁路重大基础设施项目在天津铺开,城际高铁运营1个月后,铁道部与天津市签署加快天津铁路建设会议纪要;11月,总投资估算338亿元的津秦铁路客运专线开工建设;明年上半年,总投资估算240亿元的天津至保定铁路将动工兴建……

天津何以选择投资大、资金回笼慢、具有公益性的铁路建设?

“铁路是经济社会发展的大动脉,这既是天津立足当前,应对经济形势变化而研究制定的有力、有针对性的措施,更是为今后增长打基础、为未来发展添后劲的长远之举。”天津市市长黄兴国在评述这些重大铁路工程的实施时认为,保持交通基础设施建设的适度超前,是推动天津经济保持平稳较快增长的一个重要着力点。

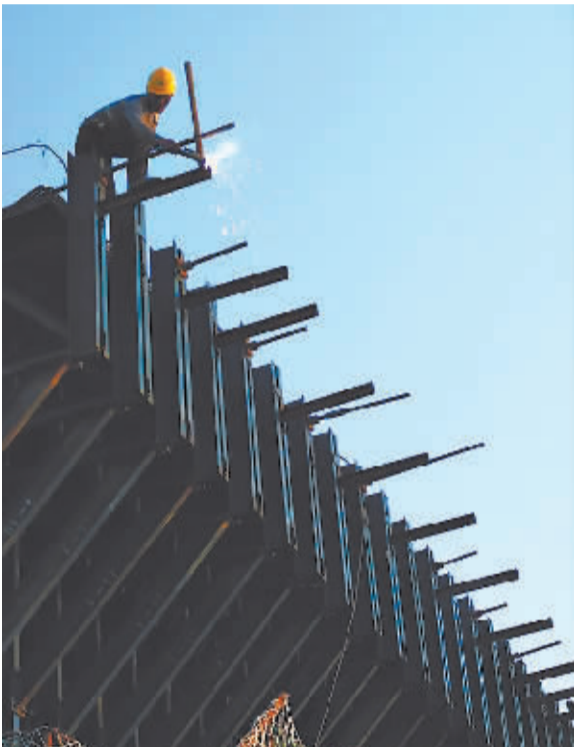
“高铁经济”催生中国经济新格局

按照国务院批准实施的《中长期铁路网规划》,近年大规模铁路建设全面展开,以高

速铁路为重点的客运专线网正在加快推进。预计未来3年至5年内,我国相关区域经济发展有望迎来“高铁经济”时代。

今年以来,京沪高速铁路、京石铁路客运专线、石武客运专线、津秦铁路客运专线等铁路线的密集开工表明铁路建设的步伐在加快。

日前召开的国务院常务会议确定了当前进一步扩大内需、促进经济增长的十项措施,其中之一就是“加快铁路、公路和机场等重大基础设施建设”。重点建设一批客运专线、煤运通道项目和西部干线铁路”。



天津市社会科学院研究员卢卫说:“这一轮铁路大建设,体现了平衡东西部差距、注重民生、注重国家长远发展的重大战略考虑。既可以拉动当前经济增长,又开辟了进一步发展的通道。”

今后,随着京哈、京广、京沪、陇海、哈大等一大批时速在250公里以上客运专线的全线贯通,人们在享受更安全、快捷、舒适、方便的铁路运输服务的同时,相关地区区域一体化趋势将加快,人流、物流、资金流、信息流、文化流将实现空前的融通,资源异地共享,优势得

到互补,“一加一大于二”综合效应势必出现,这种综合效应势必催生中国经济新格局的形成。

“半小时交通圈,让京津两座城市的居民得以互相选择居住、工作,人员来往频繁,两座城市的观念、生活方式相互渗透,人才流动的渠道也不断拓宽。”南开大学经济与社会发展研究院副院长刘秉镰举例说,国际上通过交通一体化实现城市经济一体化的很多,日本的东京与横浜,交通发达,人们的生活和从业没有城市的概念;荷兰的阿姆斯特丹与海牙,便利的公路和铁路把两市紧紧联系在一起。

每修一公里铁路可增加600人就业

“我国如此大规模的铁路投资,可以说史无前例。它将对经济产生巨大的拉动作用。”铁道部发展计划司司长杨忠民告诉记者,正在建设的京沪高速铁路为例,除在年内完成500亿元的投资外,目前已经吸纳10万劳动人口就业,也就是说每修一公里铁路就需要劳动力600人左右。明年,铁路新增建设里程将达到1万公里,这意味着新增就业岗位可达600万个。

截至目前,全国铁路在建和批准可研项目135项,投资规模16656亿元。2009年计划完成铁路建设投资6000亿元,拟安排新开工项目约70个,其中客运专线项目14个,区间通道、煤运通道及地区开发性项目31个,改建铁路等路网协调性项目25个,投资规模约1万亿元。

与此同时,安排开展前期工作或规划研究项目65个,投资约1万亿元,争取2010年开工建设。另外,根据客货运输需要和新建铁路投产情况,未来4年计划安排机车车辆购置投资5000亿元。

“党中央、国务院对铁路建设已有明确要求,全国各地加快路网建设的积极性也很高。一批已经论证成熟项目的批复速度也明显加快。”杨忠民说,“大规模实施铁路建设,不仅可以拉动内需、促进经济增长,还可以顺势解决长期制约国民经济的‘瓶颈’问题,为今后的发展奠定坚实的基础。”目前,铁路对国民经济发展的“瓶颈”制约仍然存在。货物运输请求车满足率一直不足35%。客运方面,每天不到300万坐席能力,日缺口达100万坐席。

杨忠民表示,铁路的大规模投资绝不是搞重复建设,也不是撒“胡椒面”,而是正当其时的正确决策。铁路运输方式在占地、节能、环保等方面具有突出优势,加强铁路在资源性物资和中长距离运输的骨干地位以及经济发达地区旅客运输的比较优势,对于实现综合交通科学发展、和谐发展意义重大。

按照2009年铁路完成工程投资6000亿元安排,根据定额水平测算,消耗钢材2000万吨、水泥1.2亿吨,对GDP的推动为1.5%。2009年安排机车车辆购置投资1000亿元,可提供80万人的就业岗位,消耗钢材500万吨,对相关产业总产出的拉动为1万亿元。

(新华社天津11月16日电)

“大象”为何打不过“蚂蚁”?

——天津市场注水肉暴露监管软肋

新华社“新华视点”记者 孙洪磊

今年以来,记者陆续接到天津市部分群众反映,市场上销售的一些猪肉比较“水”。记者日前在天津采访时发现,天津生猪屠宰企业发展陷入怪圈,生产放心肉的大型现代化屠宰企业大多陷入困境,朝不保夕。有关企业和专家呼吁,当前我国猪肉消费占老百姓肉类消费的六成以上,政府必须强化监管,严厉打击注水肉,保障群众的食用安全。

注水猪肉知多少?

“吃起来口感不好,不如以前香了”,“平日在超市和市场上经常买的品牌肉很难买到了”,今年严打,陆续有天津市民向记者反映买肉时发现的问题。为此,记者日前进行了走访。

家住天津市河西区绍兴道附近的刘师傅在一家事业单位食堂工作,他告诉记者,平时家里吃肉都到附近的农贸市场买,他一般都会有意识地去买大品牌的放心肉,但现在市场上品牌肉真假难辨,一些铺子里卖的肉按一下直冒水,现在只能靠经验来识别哪些肉好、哪些肉不能买。

在南开区黄河道附近的一家津工超市,正在买肉的李先生对记者说,他过去认为农贸市场的猪肉新鲜,所以一般都在那里买,可是这几年市场卖的越来越不像话,卖的时候全都说自己的肉是天津肉联厂或其他大厂的。但买回家才发现,有的肉冒血水,一加工分量少了很多;有的肉骨架很大,肉特别红,不知是什么肉。

南开区长江道一家大饭店的领班说,现在很多人愿意在大饭店吃饭,其中一个重要原因是许多小饭馆的原料安全没有保障,尤其有的猪肉吃起来味道不正,感觉像是“水肉”。

据群众反映,“顺利”“宝迪”“宝顺”等是近年来天津市大型屠宰企业生产的放心肉品牌,在天津市场上口碑较好,认可度较高。但记者日前走访了天津市多家农贸市场、大中型超市,发现这些品牌在市场上占有率很低,在一些猪肉批发市场甚至销声匿迹。

“我们的经营受到了注水肉的严重冲击。”天津市大型屠宰企业、天津宝迪农业科技股份有限公司肉类加工分公司总经理王德本说,“注水肉价格低廉,从外观上也不好分辨,消费者真假难辨,结果真正的放心肉在市场上节节败退。”

一些猪肉批发经营户直言不讳地说,大厂的放心肉比较贵,很多老百姓不认,而且很多单位食堂、饭店相对来说更愿意买价格便宜的猪肉,所以他们进货时当然更倾向于进便宜的猪肉。

尽管权威部门从来没有公布对天津市生猪市场注水情况的调查和摸底数字,但多位业

内人士调查发现,天津一些农贸市场至少50%的猪肉属于注水肉,而且长期未能根治。

“大象”为何打不过“蚂蚁”?

为何大品牌放心肉在市场上不见踪影?记者走访了天津排名前5位的大型现代化生猪屠宰企业,发现了一个怪现象:这些现代化大型企业屠宰数量极少,产能闲置,其中现代化程度最高的一家企业已进入破产程序,有的大企业则准备关门转产、洗手不干,他们对生猪市场的混乱状况满腹怨言。

在天津市宝坻区的天津宝迪农业科技股份有限公司肉类加工分公司,记者看到,尽管是傍晚屠宰时间,但几条并列的生产线只有一条在开动,偌大的屠宰车间显得空空荡荡。

“公司2000年投产了5条自动化生产线,设计日产能屠宰8000头,但没想到这套设备从未达产,有的设备已经生锈了。”公司总经理王德本说,从今年3月份至今,公司销售情况更糟,平均日屠宰量只有100头左右,经营惨淡。

据业内人士介绍,排名前5位的大型屠宰公司设计日产能总计近2万头,但目前他们的

日屠宰量加起来还不到1000头,95%以上的产能被闲置浪费。

造成大型屠宰企业不景气的症结究竟在哪儿?据多家企业反映,主要原因是“小屠宰”遍地开花,市场无序竞争。天津宝顺肉类加工有限公司王树桐说,天津现有34家生猪定点厂,不仅数量多,而且水平低,不少小厂上一条滑轨、一套电锯、一口水泥池就能屠宰,检验检疫设施也不健全,以“问题猪”“淘汰猪”“注水猪”的低价优势冲击市场,搞乱了市场秩序。

王德本介绍,现在全国生猪市场是大流通,价格信息沟通十分迅速,各个屠宰厂的生猪收购价几乎一致,而屠宰环节的利润非常低,因此按常理说,市场上各品牌猪肉的价格应相差无几,但现在天津市场上很多小厂猪肉批发价比正常价格竟然低了15%以上,一公斤相差了1.0元~1.8元,这是极其不正常的现象。

“宝迪”公司一直坚持不进“问题猪”和“淘汰猪”。我们如果昧着良心给猪注水,也能降低成本,日屠宰量至少可以上到3000头,活得比谁都滋润。但如果这样做,企业信誉就

彻底毁了,我们现在只能咬牙坚持。”王德本无奈地说。

根治市场乱象 呼唤监管到位

对于生猪市场混乱现状,不少大企业不约而同地把矛头指向政府有关监管部门,他们认为正是由于有关部门的长期监管缺位,导致市场整体环境不净,给了动歪心思者可乘之机。

据企业反映,2000年以前天津市生猪市场管理比较规范,大型屠宰企业生意红火,“顺利”、“宝迪”等企业就是在那个时候被吸引来天津投资建厂的。但自2001年始,天津市把定点屠宰厂审批权限下放到区(县)级政府商务部门,而这些部门只批不管,导致小屠宰厂遍地开花,注水肉现象开始抬头。后来尽管天津市商务委收回审批权,但由于体制等多种原因,对众多企业监管力度不足,生猪市场陷入恶性竞争。

天津市食品工业协会会长、资深食品专家吴锁贵说,近年来,天津市政府有关部门对私屠滥宰与注水肉问题确实下大力气进行了多次整治,但为何管不住、打不绝,主要是现有监管体制对查处工作形成了制

约。商务部门要会同卫生、畜牧、工商、环保等多个部门联合执法,协调难度大、成本高、效率低,容易产生互相推卸责任和通风报信现象。

天津市某区商务委一位工作人员对记者说,区级商务部门也就一个主任几个兵,市场那么大跑得过来吗?再说现在屠宰户“很黑”,有一次集中查处时,区领导和公安局长带了百余名警察到现场也没镇住屠宰户的嚣张气焰。平时查处工作危险更大,出了意外不好办。

南开大学周恩来政府管理学院教授常健表示,生猪屠宰属于食品安全事件易发的高危行业,在不少发达国家均属于严格控制的领域。而如今,“注水”成为天津屠宰行业的潜规则,导致低价劣质肉唱大戏,诚信企业破产,这是一些政府监管部门的失职。一旦部分正规企业在经营不景气的情况下,为利益驱使生产注水肉,将是很可怕的。

企业、协会和专家呼吁,管好猪肉安全,不能仅靠政府的责任,还需要从短期打击、长期监管和体制机制上有所改变。首先,要尽快协调相关部门掀起打击注水肉风暴,震慑企业的注水行为;其次是适当扶持大企业 and 放心肉品牌,在今后一段时间逐步淘汰水平低下的小屠宰厂;最后是明确部门责任,增强行政执法力量,从根本上扭转监管的被动局面,把关口前移,才能为群众创造良好的食品安全环境。

(新华社天津11月14日电)