

抬脚踏上水泥路，出门坐上公交车

我国竭力破除农村交通“最后一公里”瓶颈

新华社北京1月3日电(记者向定杰、刘硕、张斌)当高速铁路、高速公路不断见证中国经济发展速度时，串联城乡的农村公路也考验着中国社会发展的深度。

过去5年，全国新建农村公路127.5万公里，约98.3%的建制村通上了水泥路，通车率达到96.5%以上，这意味着群众“抬脚踏上水泥路、出门坐上公交车”的梦想正逐步成为现实。

在成绩面前，偏远极贫之地路难通、车难行的现状仍不容忽视，这是全面建成小康社会不得不补齐的短板。同时，如何建好、管好、护好、运营好这些“毛细血管”，也需要持之以恒攻坚克难。

路是农村的命脉，路通了，农村才能振兴

2017年中央经济工作会议上，“乡村振兴”和“精准扶贫”成为未来一年经济工作的重点。交通作为扶贫开发的重点领域，也是脱贫的先决条件。

“要想富，先修路。”这句话说了几十年的话，在广大农村地区依然应验。在吉林省公主岭市双龙镇，78岁的兴林中心村党委书记曹发喜欢开着车在村里的水泥路上转悠。10多年来，他带领村民修了42公里路，实现了户户通。

“路是农村的命脉，路通了，农村才能振兴。”曹发回忆，10多年前，路不好村里什么产业也做不起来，只能在贫困中打转。如今，平均每7户就有一台机动车。

“农村公路越修越好，我们当地人的致富路也越走越宽。”陕西省大荔县范家镇镇长秦武杰说，以前小轮车换蹦蹦车，倒三四次才能把鱼交到商贩手里，死鱼率高，卖不上价。现在村里路修好了，一些“洋水产”也在黄河边的池塘里安家。

贵州省是全国唯一没有平原支撑的省份，地形复杂，路一直是农村发展最突出、群众反映最强烈的问题。如今，“贵州到，汽车跳”的现象正逐渐改变。

“我们村由于地势偏远从来都是靠山吃山，你看，我们就靠这条路致富了。”贵州省荔波县拉岜村村主任覃树友站在“果园公路”边说，路的建成解决了水果销售运输难题，外地客商可以直接开着大卡车到村里收购，减少了重复上下车和倒运的环节。修成一条公路，带动一片产业，致富一方百姓。近5年贵州先后启动实施了“四在农家·美丽乡村”小康路行动计划、农村公路建设3年会战、农村“组组通”公路3年大决战，累计投资883亿元，建设农村公路10.9万公里。

“以前车进不来，粮卖不出去，咋能不穷？又哪敢想致富？如今村路通到了家门口，我们再也不为卖粮难、出行难犯愁了！”吉林省通榆县新兴镇东兴村的兰淑芬大娘坐在热乎乎的炕上，说出了因交通改善而受益的千万百姓的心声。

出门就有班车坐，农村版“滴滴出行”想到哪儿就到哪儿

农村公路通了，但因为客运经营成本高、效益低，常常出现班车进不去、司机不愿跑的现象。同时也滋生了正规客车少、黑车到处转的安全隐患。

在贵州省黔东南苗族侗族自治州雷山县，尽管2015年底就实现了村村通油路，群众告别了肩挑背驮，但出行依旧不便。雷山县客运站站长王贵说，由于山高坡陡、村寨分散，导致客运班线分布不均，出现了“高峰人找车、平时车找人”等问题。

针对这一痛点，当地研发“通村村”智慧交通平台，提供电话咨询、汽车购票、公交查询、班车呼叫、出租车、包车等一系列服务。



“这是一款农村版的‘滴滴出行’，利用大数据，实现人车信息匹配。”负责运维的贵州智通天下信息技术有限公司总经理罗永安表示，有路是硬件，还得有软件，不然就是美中不足的事儿。

为拉近城乡之间的距离，越来越多县区开始探索城乡客运公交一体化改革。通过专项补贴等手段，让农村群众享受到和城市公交一样的公共交通惠民服务。交通运输部提出要创新农村客运运营组织模式，到2020年实现具备条件的乡镇和建制村通客车比例达到100%。在吉林，建制村都实现通客车外，屯屯通客车率也达到85.5%。

“交通了，我们可以直接把菜运到城区，一斤最少多赚0.1元，一年下来也有好几千元。”湖北省十堰市郧县柳陂镇吴家沟村种菜大户肖波说，以往到市区都是坐班车、摩托、黑“面的”，价格贵不说，菜也经常被压价；新开的公交不仅舒适安全，价格也降了一多半。

在新疆维吾尔自治区，今年是当地交通建设史上农村公路投资额最大、建设里程最多的一年。全区新增通客车建制村（连队）132个，通车率97.7%，达到10601个。阜康市淤泥泉子镇街西村村民周芹说，如今，出门就有班车坐，想到哪儿就到哪儿，外出非常方便。

小康路上不让任何一个乡村因交通而掉队

道路改变命运，未来从脚下开始。日前举行的全国交通运输工作会议提出：“最后一公里”将在2020年全部打通。其中，2018年将新建农村公路20万公里，新增通硬化路建制村5000个，新增通客车建制村5000个。尤其以西藏、四省藏区、新疆南疆四地州和四川凉山州、云南怒江州、甘肃临夏州等“三区三州”等深度贫困地区为重点。

“交通扶贫脱贫攻坚不断深化，极大改善了贫困地区路网结构，有效解决了群众‘出行难’问题，支撑了当地特色产业发

展。”交通运输部副部长戴东昌说。

不过，受制于地理条件及经济发展水平，西南地区诸省的交通普遍落后于中东部地区。贵州省社科院城市经济研究所所长胡晓登指出，根据木桶原理，如果区域内各方的“短板”不尽量补齐，各方优势和综合交通的效益也难以发挥。

“八山一水一分田”的贵州，特殊的地质地貌决定了农村公路建设的艰巨性和复杂性。贵州省公路局局长张胤说，修路不会止步，下一步将投资388亿元，修建9.7万公里通组路，2019年底将实现30户以上村民组“组组通”硬化路。

贵州省交通运输厅厅长王秉清表示，将进一步推进农村公路“组组通”建设，充分发挥农村公路建设在乡村振兴战略实施、打赢脱贫攻坚战中的作用，助力产业扶贫上台阶、黔货出山见成效、美丽乡村上档次。

“有一位老乡还未走出泥泞，交通人就不能安之若素！扶贫攻坚，就是要把有限的资源瞄准最贫困的乡村、最困难的群体、最迫切需要解决的问题，实行‘精准滴灌’。”吉林省交通运输厅党组书记、厅长王振才说，2018年，将建设贫困地区通屯硬化路3000公里，基本达成“小康路上不让任何一个地方因交通而掉队”。



“立足传统产业也能做好‘新生意’”

北京新机场建设给京郊农村带来的民生福音

新华社北京电(记者孔祥鑫、吉宁)冬日里的北京新机场建设工地一派热火朝天的景象。在距离北京新机场15公里的北京市大兴区长子营镇，因新机场应运而生的北京·大兴长子营航食基地建设同样在紧锣密鼓地进行。在北京新机场这一重大工程的带动下，长子营镇创造发展新机遇，给百姓带来了民生福音。

2019年，坐落于北京南部的北京新机场即将投入运营。2016年10月，北京新机场临空经济区规划获批。作为一个传统农业小镇，长子营镇看到了振兴镇域经济的新契机。长子营镇地处大兴的东南部地区。当地老百姓介绍，他们长期以种植传统农作物和常见叶菜、茄果菜为主，收入不高，不少人出门打工补贴家用。“能不能把自己的实际情况和国家重大工程建设结合起来？北京新机场的建设能不能改善长子营镇百姓的生活状况？”

“民意可为、民意难违，长子营镇把目光落在了自己的传统优势——农业上。”长子营镇党委书记张辉说，立足传统产业也能做好“新生意”。

以北京新机场建设为契机，2017年3月，长子营镇达成与中商农产品交易中心有限公司的一系列战略合作，京农集团“现代农业4.0智慧温室项目”的正式落地，标志着长子营镇“航食基地”建设正式拉开序幕。北京市属的几家农副产品公司基地落地，着力流转全镇的数千亩农地，打造统一现代化的蔬菜种植、加工基地。“从供给侧改革上下功夫，接下来就可以全力以赴地打造航空食品基地了。”张辉说。

一项项阶段性成果接踵而至：大兴区种植中心在长子营镇建成占地205亩的蔬菜种苗繁育基地，可为航食基地提供优质蔬菜种苗；长子营镇统筹北京凤河现代农业示范区、涉农高精尖企业、农业协会组织等资源，建设约13600亩的航食种植基地……

北京市裕农优质农产品种植公司经理韩贵成介绍，目前裕农公司已经与长子营镇政府商定了4000亩土地的流转，裕农公司将对这些土地统一管理，统一派出技术团队，建立具有

统一标准的航空食品生产基地，预计每年生产鲜切蔬菜、沙拉等航空类食品3万吨。

经济发育好了，农民增收自然不在话下。长子营镇积极引入社会资本合作，探索建立“平台公司+运营企业+合作社”的利益共享机制，使农民形成“土地承包经营权流转收益+产业工人工资性收益+经营权股份量化收益”三类收入，使农业产业发展红利惠及全体农民，实现了农民增收、农业增效、农村增绿。

以前农民只有种植农作物的收入，现在将土地流转以后，不但每年可以定期拿到一笔流转费用，还可以进入这几家公司设立的工厂工作，人均年收入可到五六万元。“现在把土地流转给航食基地，我也有了一份稳定的工作，家里收入可以翻番了。”北蒲洲营村村民闫艳华说。

如今，北京新机场航站楼五指廊结构形成的“凤凰展翅”已初露真容，而地处北京新机场周边的京郊农村也正旧貌换新颜。

共有产权房能否托起“夹心层”安居梦

新华社北京1月3日电(记者张超、邓华宁、董建国)“北漂”12年，杨延丽终于在北京安家。2017年12月，她签下朝阳区锦都家园的一套两居室，成为北京市首个共有产权房项目的首位签约者。不只是北京，近期，南京、福州、烟台等一二三线城市共有产权房项目纷纷落地。这一新的住房保障模式，是落实中央“建立多主体供应、多渠道保障、租购并举的住房制度”的重要举措，也是托起“夹心层”市民安居梦的探索。

多地共有产权房上市，个人产权50%到80%

“共有产权房让购房者与政府实现双赢。”国务院发展研究中心研究员刘卫民说，购房者以低价实现了“居有其屋”，政府则通过对共有产权房社区的布局优化产业与人口。

北京市规划国土委相关负责人介绍，2017年北京共完成共有产权房用地供应38宗，用地面积约207公顷，超额完成年度供地计划，规划建筑面积约403万平方米。38宗土地对应已入市的38个项目，共计提供共有产权房近4万套。

北京市住建委网站信息显示，未申购房项目34个，房源3.5万套；已启动网申项目4个，房源3321套，包括已选房项目2个，即朝阳区锦都家园和顺义区金成雅苑二期，前者个人持有产权为50%，后者为65%。

2017年12月25日，南京市4大保障房片区的1499套共有产权房开始接受选房，这是南京单次规模最大的一次共有产权房供应。截至2017年底，南京已有1740多户申购人拿到了共有产权房，其中个人持有的产权从50%至80%不等。

2017年12月，烟台市宣布，首批拿出1254套现房作为共有产权住房，成功选房者今年3月即可入住；福州在这个月也拍出了第一块共有产权住房用地，预计建设500套住房。

降低购房门槛，“夹心层”获得感增强

北京工业大学社会学系教授李君甫认为，共有产权房降低了购房门槛，构建了面向“夹心层”群体的可过渡、动态的住房保障体系，北京市政策还规定，30%房源惠及非京籍购房者，增强了“新北京人”的获得感。

杨延丽就是一位“新北京人”。她2006年来北京读大学，研究生毕业后，找到一份不错的工作，但是公司没有“留京指标”。按照北京的限购政策，她要工作并完整纳税5年后才能有购买商品住宅的资格，获得保障性住房就更是奢望。

她一直关注着北京楼市，但是价格高企，让她有心无力。2017年6月，同事告诉她，共有产权项目锦都家园有30%的房源提供给“新北京人”，她没有想到政策变化这么大，于是就在北京市住建委网站上提交了申购资料。

锦都家园共有121182户申购家庭，427套房源。杨延丽没想到摇到258号，她“中”了一套80余平方米的两居室。这套房子与政府5:5分，让她省了约200余万元。

南京市市民王强申购了岱山片区85平方米住房，毛坯房销售单价为9925元/平方米，按80%的产权份额申购，房款共计67万多元，首付30%，只要20多万元。而周围的商品住宅均价为2.7万元/平方米，按同样面积计算，首付30%至少要

70万元左右。

购房人还期待建轮换机制

记者在多地采访发现，北京、南京、福州等城市共有产权房供应地块区位优势，其中北京去年供应用地三分之二在城区和近郊新城区，这意味着医疗、教育、商业等配套相对成熟。福州首块共有产权房用地位于三环以内，毗邻浦新小区，商业配套成熟，交通便利，公交车半个小时抵达市中心。

南京共有产权房四大片区共规划建设39条道路、16所中小学、17所幼儿园，以及医院、农贸市场、养老院等，各类公建设套面积达243万平方米。

对此，业主均表示满意，但也有不少购房者对共有产权房的运行制度表示担心。记者采访了解，各地在这方面已有明确规定。北京市规定购房者持有产权不得低于50%，目前推出的项目购房者与政府代持机构的比例为5:5或者7:3，且政府代持机构的权益个人不能回购。而烟台市则相对灵活，购房者2年后，可以按照市场价评估回购。

李君甫表示，北京住宅缺口很大，需要多渠道保障。从政府投入角度看，共有产权房是一种可持续、能够大规模建设的保障方式。北京、南京、深圳等人口净流入的大中城市应加大共有产权房投放数量。

杨延丽们则期待，未来体系内的循环运行更加灵活，比如家庭未来面临人口增加或者工作地点变动时，能够建立共有产权房内部协调轮换机制。

太原最大城乡交错区的城乡融合探索

「三村」变身记

新华社太原电(记者晏国政、马晓媛)27个城中村全部完成整体拆迁、27个采煤沉陷区村庄居民即将全部搬进城里的新居、15个城边村中5个已经基本完成旧村拆除。山西省太原市面积最大的城乡交错区万柏林区，正加速向落后的村庄形态告别，走上产业优化、生活宜居、公共服务均等的城乡融合发展新路。

“三村”难题掣肘城区协调发展

地处太原西山地区的万柏林区煤炭资源丰富，“一五”时期有6项全国重点建设项目布局于此。1998年太原市区划调整，一些原属北郊区的农村被划入，该区从一个纯工矿区变为拥有69个农村的城乡交错区，同时也成为太原市面积最大的城区。

万柏林区政府有关负责人介绍说，全区69个农村中有27个城中村、27个采煤沉陷区村庄和15个城边村，经过多年累积，城中村、采煤沉陷区村和城边村这“三村”均面临发展“堵点”。其中城中村环境脏乱，基础设施滞后，社会矛盾多发；采煤沉陷区村庄土地塌陷，房屋裂缝，人畜饮水困难；城边村身在城区，却地处偏远，难以享受城市发展红利。

“城乡割裂不仅严重影响农村居民生活水平，也制约了全区协调发展。”万柏林区委书记杨俊民说。多年以来，该区形成了以煤炭、装备制造等重工业为主的单一产业结构，城市发展空间狭小，产业转型升级困难重重，城乡面貌落后。太原市面积最大的城区，反成为全市发展的难点和短板。

打破城乡二元结构、推动城乡融合，进而带动老工业区转型发展，成为万柏林区历届区委、区政府必须处理好的头等大事。

改造提升告别落后形态

目前，万柏林区采煤沉陷区治理搬迁工程最后一批安置房的分配工作正在紧张进行。区治办副主任李计鸿说，分配工作结束后，这项耗时10余年、涉及27个村6000多户2万余人的民生工程将画上句号。

记者在位于太原市区的集中安置区九院小区看到，一栋栋楼房排列整齐，街道宽敞干净，小区内幼儿园、学校、卫生站、商店等配套设施齐全。从王封乡莲叶塔村搬迁过来的高智斌说，从前的院子一条缝到大门开裂到后墙，地上要铺门板才敢过，夜里睡觉也惊悚受怕。现在搬到城里，不仅房子结实，住着也更方便，出门就有公交站，到哪儿都顺畅。

近些年来，万柏林区统筹城内外，坚持“山上”“山下”并重，针对采煤沉陷区村庄、城中村、城边村不同状况，分类施策，不断加快农村改造提升步伐。

2014年以来，万柏林区抓住政策机遇，全力攻坚城中村改造。截至目前，已全部完成27个城中村、1200余万平方米的整村拆除任务，回迁安置房累计完工或封顶2.6万余套。

与此同时，万柏林区2017年又在太原市率先启动了城边村改造提升工程。15个城边村中，已有9个启动改造，其中5个基本完成了旧村拆除。

随着各项改造提升工程的完工，万柏林区将整体告别落后的村庄形态。而随着基础设施的进一步完善，公共服务的延伸、社区治理的加强，该区10余万农村居民将真正过上“和城里人一样”的生活。

城乡融合推动城区巨变

下元社区是地处市区中心地段的城中村，经过数年改造，2900位居民已全部就地回迁安置。紧邻迎泽西大街的原村址上，一座城市综合体拔地而起。社区主任刘四龙说：“城中村改造让村庄融入了城市，村民变成了市民，在城市综合体项目里，社区还以集体名义经营着部分商业面积和写字楼，社区居民还是股民，每年都可以分红。”

近几年，随着城中村改造加速推进，万柏林区发展空间得到充分扩展，通过招商引资，华润万象城、公元时代城、迎泽世纪城、海尔国际广场等一批城市综合体项目正在加紧建设，不仅有效安置了城中村居民就业，而且带动了城区产业结构优化和经济健康发展。

根据安排，万柏林区城中村改造完成后将主要发展以现代服务业为主的第三产业；采煤沉陷区村庄旧址将以生态修复为主、保护性开发为辅，并打造几个古村落保护示范点；城边村改造提升，不简单搞大规模房地产开发，将因地制宜地打造以产业为核心的特色小镇。

杨俊民说，按照城乡融合发展新要求，万柏林区将坚持城乡规划、产业布局、要素配置一体化，加强对从农村居民转变而来的新市民的教育培训，加大社会保障力度，重点解决产业发展、居民就业、社区管理、村民融入等城乡融合体制机制难题，带动全区从老工业区、城乡交错区向先进制造业、现代服务业大区转变。

放归大熊猫“淘淘”

野外5年状况良好

据新华社北京1月3日电(记者侯雪静)记者3日从国家林业局了解到，全球首次采用母兽带仔野化培训方法培训放归的大熊猫“淘淘”，野外生存5年多身体状况良好，这表明我国采用母兽带仔野化培训放归大熊猫方法初见成效。

据了解，大熊猫“淘淘”，2010年8月3日出生于中国大熊猫保护研究中心核桃坪基地野化培训圈里，跟随母亲“草草”一起参与野化培训。2012年10月11日“淘淘”被放归野外，是全球首次采用母兽带仔野化培训方法培训放归的大熊猫。

专家介绍，人工繁育大熊猫经野化培训后放归自然，能补充大熊猫野外种群血缘，复壮大熊猫野生小种群，实现大熊猫野外种群的可持续发展。中国大熊猫保护研究中心成功解决了圈养大熊猫繁育“发情配种难、受孕难、幼仔成活难”三大难题，实现了圈养种群的自我维持和快速增长，优生优育使种群的遗传和血缘更合理，具备了为开展野化培训和放归源源不断地提供优秀试验个体的能力。