充实重大工程包有关情况新闻发布会实录

【李朴民】各位记者朋友，大家上午好，欢迎大家出席国家发展改革委的例行新闻发布会。今天发布会的主题是“关于充实重大工程包的有关情况”，我和基础司巡视员李国勇先生、经贸司副司长刘小南先生向大家介绍有关情况，并回答大家提出的问题。2015-06-30 09:25:53

【李朴民】为了方便大家比较全面地了解情况，我先做一下简要介绍。去年以来，按照党中央、国务院的部署和要求，我委围绕“投什么”、“谁来投”、“怎么投”三个重大问题，研究提出并组织实施了信息电网油气网络、生态环保、清洁能源、粮食水利、交通运输、健康养老服务、能源矿产资源保障等七大类重大工程包。主要目的就是补短板、调结构，加强薄弱环节建设，进一步加大重点领域有效投资，发挥投资的关键作用。2015-06-30 09:26:47

【李朴民】为了尽快使投资及时到位、项目尽早落地，我委会同各地方、有关部门和银行、企业围绕加快推进重大工程建设，发挥好投资对稳定经济增长的关键作用，开展了大量积极有效的工作。主要包括四个方面，一是印发了《加强和完善重大工程调度工作暂行办法》，切实发挥重大项目协调机制作用。二是研究建立了重大项目政银企社合作对接机制，协调有关金融机构加大对重大工程的支持力度，截至今年5月底，国家开发银行已承诺重大工程贷款金额达1万多亿元。三是鼓励和引导社会资本参与重大工程建设，包括PPP、特许经营等方式。四是根据实际情况不断完善和动态调整工程包内容，充实完善2015年开工的重大工程项目，细化落实2016、2017年计划开工的储备项目。2015-06-30 09:28:12

【李朴民】目前，国家重大工程建设稳步有序推进，截至今年5月底，7类重大工程包已开工221个项目、33个专项，累计完成投资3.1万亿元。特别是5月份以来，全国大部分地区都进入施工季，在建项目施工、推进速度明显加快。比如在加快重大工程建设一系列政策措施推动下，在各地方、各有关方面积极努力下，今年1—5月基础设施投资增长18.1%，仍然是支撑投资增长的主要力量。这是第一个方面的情况，就是去年以来七大类重大工程包的实施情况。2015-06-30 09:32:15

【李朴民】下面介绍第二个方面的情况，就是充实重大工程包的情况。重大工程体量大、关联广、带动性强，重大工程建设的顺利推进，既对保持投资合理增长发挥了重要作用，也有力地支持了经济社会发展的薄弱环节。近期，国家发展改革委按照国务院要求，将谋划推出4个新的重大工程包。今天，主要向大家介绍城市轨道交通、现代物流2个工程包的有关情况，新兴产业、增强制造业核心竞争力2个工程包，我们将择机召开新闻发布会进行发布和解读。2015-06-30 09:33:29

【李朴民】城市轨道交通工程包的实施，将按照适度超前、促进交通一体化、推进投融资改革的原则，加快城市轨道交通重大工程建设，改善城市交通状况，形成经济适用、便捷高效、安全可靠的城市轨道交通系统，为城市经济社会发展提供有力保障。初步估计，2015年全国城市轨道交通总投资将超过去年水平。目前，我们已梳理提出了68个2015年—2017年拟新开工建设的重大项目。通过这些重大工程建设，预计到2020年，北京、上海、广州、深圳等城市将建成较为完善的轨道交通网络，南京、重庆、武汉、成都等城市建成轨道交通基本网络，南通、石家庄、兰州等城市建成轨道交通骨干线，其他城市轨道交通建设也将加快，从而使我国轨道交通的总体水平提升到一个新的层次。2015-06-30 09:34:52

【李朴民】现代物流工程包的实施，将积极助力国家重大战略的顺利推进，着力促进物流业转型升级，基本建立布局合理、技术先进、便捷高效、绿色环保、安全有序的现代物流服务体系。重点任务包括以下六个方面：一是建设联通国际国内的物流大通道，二是推动京津冀物流协同发展，三是打通长江经济带地区多式联运通道，四是建设一批适应电子商务等新兴业态发展需要的物流设施，五是构建覆盖全国主要物流节点的物流基础设施网络，六是提升物流业信息化、标准化水平。为了完成这些重点任务，我们按照《物流业发展中长期规划（2014-2020年）》的要求，将重点引导企业开展十个领域的重大项目建设，包括开展多式联运工程、物流园区工程、农产品物流工程、制造业物流与供应链管理工程、资源性产品物流工程、城乡物流配送工程、电子商务物流工程、物流标准化工程、物流信息平台工程、应急物流工程等10个领域重大项目建设。目前，我委已经组织建立了物流业项目库，并尽快组织实施。刚才介绍的，是新增的两个重大工程包的主要情况。2015-06-30 09:37:16

【李朴民】城市轨道交通是支撑城市经济社会发展的重要基础设施，物流业是支撑国民经济发展的基础性、战略性产业，都是重大的惠民生工程，具有巨大的市场需求和发展空间。下一步，我们将进一步明确落实各方责任，加快项目前期工作和建设进度，保障重大工程建设资金，强化重大工程后续项目储备管理，切实推进国家重大工程建设顺利实施。2015-06-30 09:39:49

【李朴民】具体来讲，一是加强组织协调。为确保重大项目尽快落地，我委建立了重大工程进展情况按月调度的工作机制，每月对工程实施进度、吸引社会投资、投资完成等方面情况进行动态跟踪分析，推动重大工程实施。下一步将建立重大投资项目建设协调机制和审批“绿色通道”制度，为项目顺利实施创造良好条件。2015-06-30 09:40:28

【李朴民】二是加大政策支持力度。通过中央预算内投资补助、产业基金等方式对重大工程项目给予支持。引导银行业金融机构加大信贷支持，为重大项目建设提供更便利的融资服务。支持企业通过发行企业债券、中期票据、公开发行股票、定向增资扩股等方式融资，用于重大工程项目建设。支持地方政府依法发行债券，筹措建设资金。2015-06-30 09:40:56

【李朴民】三是吸引社会资本参与。我们已经建立了首个国家部委层面的PPP项目库，并发布了1043个PPP项目、预计总投资1.97万亿元，鼓励社会资本参与建设。下一步将加快重大工程、PPP项目贷款审批，进一步吸引社会资本通过PPP和特许经营等方式参与建设和运营。2015-06-30 09:41:25

【李朴民】以上是我向大家介绍的今天发布会的主要内容。下面，请大家提问。提问时仅提一个问题，并请通报自己所代表的媒体。2015-06-30 09:42:32

【中国改革报记者】我们今天早上到发改委来开新闻发布会的时候，我们坐的10号线是非常堵的，这次我们推出了城市轨道交通的建设，我想它的建设无论是对于北京还是对于其他的城市，应该会有一个很好的发展推动作用。哪位司长可以向我们介绍一下，这次推出轨道交通的工程包，对于今后城镇化的发展，乃至于经济的发展会有多大的支撑作用？谢谢！2015-06-30 09:43:06

【李国勇】随着我国城镇化的加快发展，未来城镇规模也不断扩大，根据预测，到2020年城镇化率将达到60%以上，城镇人口还将增加1亿人，到2020年超过100万以上人口的城市将超过200个。伴随着城市范围的拓展和人口的集聚，再加上城市小汽车的不断增长，交通拥堵的问题将会更加突出，已经成为困扰城市发展的主要问题。现在除了北上广这些大城市拥堵以外，很多二三线的城市也出现了交通拥堵的现象。轨道交通具有大能力、快捷、环保等很多优势，已经成为增强大城市的容纳和承载能力，优化城市布局的有效途径，也是解决城市交通拥堵问题的必然选择。2015-06-30 09:44:20

【李国勇】目前，符合国家建设地铁标准的城市现在国务院已经批准39个，到2020年估计在50个左右。对于轨道交通的作用，我们是这么认为的：

第一，城市轨道交通可以更好地支撑和引领城市空间布局的扩展，就是我们所说的TOD模式，可以起到人口向都市圈、向卫星城市疏散的作用，这也符合我们很多城市向组团式发展的趋势，像东莞、佛山，他们都是组团式的发展，轨道交通可以带动城市的空间发展。

第二，大家也知道，轨道交通的投资尤其地铁的投资比较大，每公里造价现在已经从5亿元上升到7亿、8亿元，北京市更贵了，甚至超过10亿元，像我们旁边的16号线一公里12亿，造价很高，筹资需求量很大。“十二五”每年投产300公里到400公里，每年投资2000多亿到3000亿，今年2015年全年将完成3000亿，对经济的拉动作用是很明显的。2015-06-30 09:47:28

【李国勇】第三，可以带动装备制造业的发展，我们南车北车合并了，成立中车，有六个主力工厂生产车辆，另外有一大批城市也搞了很多维修基地，所以对装备制造业的带动也很快。

第四，对城市的就业也非常明显，1公里地铁大概能提供60个就业岗位。一个城市建成一条地铁线，很快就能形成一个2000人左右的大型企业。如果“十三五”再建设2000多公里，我们计划2020年将达到6000公里，现在大概是3000多，预计今年年底能达到3500公里左右，“十三五”从2500公里达到6000公里，将可以增加十几万的就业岗位。所以我们觉得推出城市轨道交通的工程包，对经济发展的支撑、对城市化的建设作用是非常巨大的。正因为如此，大家也都知道各地市长和书记都非常关心城市轨道交通的建设，都是把它作为一个重要的抓手，我们也很欣喜地看到最近很多地方政府，像成都、深圳加大了投资力度，我刚从深圳回来，深圳市委市政府今年又给深圳市地铁投入了300亿，成都地铁去年开始就陆续加大投入。北上广是经济实力比较强的，每年有好几百亿的资本金注入，所以城市轨道交通这一块建设总的来讲是比较快的。

大家可能会关心北京市的轨道交通发展，我们现在正在办理第三期工程，我们已经批准的里程将达到730公里，我们正在办的还要增加200多公里，预计到2020年将达到1000公里左右，这样北京市的交通拥堵问题将会有较大的缓解，谢谢。2015-06-30 09:52:11

【中央人民广播电台经济之声记者】国务院发布的“互联网+”行动计划中包括“互联网+”物流的内容，在现代物流重大工程包中是否也有“互联网+”、大数据、云计算这些先进的发展方向呢？2015-06-30 10:06:59

【刘小南】国务院发布的“互联网+”行动计划提出，要加快建设跨行业、跨区域的物流信息平台，提高物流供需信息对接和使用效率，也要鼓励大数据、云计算在物流领域的运用，建设智能化的仓储体系，优化物流运输的流程，提高物流仓储的智能化水平和运转效率，降低物流成本。应该说这是为我们实施现代物流重大工程也指明了一个重要的方向。

我们这次实施的现代物流重大工程，也将充分体现国务院关于“互联网+”一系列的要求，主要表现在几个方面：

一是我们在具体实施过程中遵循的一个重要原则就是引领社会资本，重点投向于“一带一路”、京津冀协同发展，长江经济带等国家战略相匹配的物流工程，提高沿带沿路沿江和京津冀区域内的物流基础设施水平，促进跨区域的基础设施和信息的互联互通，提高物流的运行效率。

二是将提升物流的信息化、标准化水平作为物流重大工程确定的六个主要任务之一，刚才秘书长也已经提到了，要加强大数据、物联网、云计算等先进信息技术在重大物流工程中的运用，推动物流信息和公共服务信息的有效衔接和互联互通，提高标准化设备设施的应用水平。

三是按照国务院发布的物流业发展中长期规划有关要求，在跨行业、跨区域的物流信息服务平台和现代化仓储设施方面，也是作为现代物流重大工程建设的一个重点，鼓励并支持重大工程项目单位引进和使用先进物流设施设备，提高物流运行的现代化水平。谢谢！2015-06-30 10:07:46

【中国青年报记者】上个星期发改委也批复了武汉和长春的两个轨道项目，不知道现在还有多少城市在申报这个项目，能否总体介绍一下这个情况？另外，刚才秘书长谈到去年的投资是2857亿元，不知道城市轨道交通的投资能带动多少民间资金量进入？现在平均一公里轨道投资是多少钱？2015-06-30 10:11:12

【李国勇】建设城市轨道交通是有门槛的，2003年国务院有个81号文件，城市的GDP要超过1000亿元，财政收入要超过100亿元，市区主城区人口超过300万人以上，预测的客流强度每公里要3万人以上才能够修地铁，因为地铁造价比较高，我们过去地面的轻轨平均造价是一公里3个亿，比高铁还贵，现在高铁1公里不到2个亿。地下的轨道，过去是5个亿1公里，不同的区域不同的造价。北京有些地方征地拆迁比较贵，所以造价比较高。

现在经国务院批准有39个城市，总的规划里程超过7300公里。截止目前，已经有22个城市开通了轨道交通运营里程2764公里，其中北京、上海都已经超过500公里以上，这已经在全世界名列前茅，名列第一第二位，像东京、莫斯科、伦敦，我们讲的地铁是真正是地下铁的概念，他们有300多公里，我们现在达到500多公里。我们有些统计数据讲的是东京2000多公里，其实很多是大铁，承担城市轨道交通的功能，我们在电影里也能看到经常有很多过马路当当响的线路，其实是大铁线路。

我们陆续批了很多城市轨道交通项目，都要求各城市编制线网规划，线网规划要纳入城市总体规划，一般线网规划都是有个目标年，比如2020年，现在城市总体规划都是到2020年，我们城市轨道交通已经超过这个，那个项目规划一般少的是八九条线，多的像广州、北京、上海、武汉都规划了20多条线。我们现在批的都是建设规划，所谓建设规划就是五年之内或者六年之内我们要建设的项目，原来批的都是在150-200左右，二三线的城市我们一般在100公里以内。

刚才记者提的说还有哪些新的城市，目前还有两个新的，一个是洛阳，一个是芜湖，原先所有建设规划都要经过国务院审批，我们上个月申请，国务院也下放权力了，像新增的，像刚才提到的洛阳、芜湖，首轮规划都要经国务院批准，修地铁还是国务院总理亲自把关。后续的项目，我们在网上经常看到的都是二三期建设的后续项目，由国家发改委会同住建部联合审批。谢谢！2015-06-30 10:12:22

【经济日报记者】为什么会把现代物流纳入重大工程包？接下来我们会采取哪些新的措施来保证物流重大工程包顺利地实施？2015-06-30 10:24:12

【刘小南】大家也都知道物流业是支撑国民经济发展基础性、战略性产业。总体上看，我国的物流业已经步入转型升级的新阶段，但是物流业发展的水平总体上还是不高，发展的方式也比较粗放，物流业仍然是国民经济的短版。这里有一个数据可以反映，2014年我国社会物流总费用占GDP的比例仍然高达16.6%，这个指标从国际比较来看，比主要发达国家高一倍左右，像美国现在只有9%左右，跟一些发展中国家比，这也是一个比较偏高的水平。

随着经济全球化的深入发展，特别是网络的快速发展带来的新技术、新业态的不断涌现，物流业发展面临的机遇和挑战并存，对我们来讲伴随着全面的深化改革，工业化、信息化和新型城镇化、农业现代化的推进、产业结构的调整和居民消费升级步伐的不断加快，我们国家物流业的发展有很大的空间。因此，去年国务院还专门印发了《物流业发展中长期发展规划（2014-2020年）》。

从当前来看，现在整个经济运行压力还是比较大，多数产业产能过剩，物流业的市场需求发挥的潜力相对来讲是很大的，比如农业现代化对大宗农产品的物流，特别是鲜活农产品冷链物流的需求是很大的，信息工业化要求加快建立规模化、现代化的制造业物流服务体系。刚才也提到了居民的消费升级、信息城市化的步伐加快，也需要建立更加完善、便捷、高效、安全的消费品物流配送体系。所以，加大物流业的投入对于稳增长也具有明显效果。2015-06-30 10:25:11

【刘小南】为了落实国务院印发的《物流发展中长期发展规划》，能够起到稳增长的效果，经国务院批准同意，我委将现代物流业纳入新的重大工程包。为了把工程包顺利实施好，下一步我们主要从以下几个方面做好工作：

一是加大重大工程实施的组织协调。建立现代物流重大工程项目建设协调机制和绿色审核通道，来解决工程推进中的一些问题。

二是对重大工程进行调度，每月对工程实施的进度，吸引社会投资完成的情况进行动态跟踪分析。

三是进一步完善促进物流业发展的体制机制，要依托全国现代物流工作部际联席会议等机制，发挥物流行业的协会作用，进一步落实促进物流业发展的相关政策。

四是加大对重大工程项目的政策支持力度，通过中央预算内投资补助、产业基金等方式，对重大工程项目给予支持。也要引导银行业、金融机构加大对物流企业的信贷支持，为重大项目建设提供更便利的融资服务，要落实支持物流业发展的用地政策，对列入现代物流重大工程的项目优先供应物流用地。

五是开展示范工作。会同行业协会组织开展示范物流园区、骨干物流信息平台、物流企业国际竞争力培育等示范工作，形成先进经验，并加以推广，以带动整个物流业投资建设和发展水平的提高。谢谢！2015-06-30 10:30:00

【人民日报记者】还是问一个关于轨道交通的问题，城市轨道交通投资还是非常大的，但是从去年以来地方的财政收入压力也是比较大，再加上去年底财政部43号文对地方融资平台的管理。现在地方对于地铁的投入是否存在资金落实不到位的情况？有没有什么进一步措施可以促进资金到位？谢谢！2015-06-30 10:33:27

【李国勇】刚才我已经提到我们修地铁是有门槛的，要有实力，不光是建设，还有运营的补贴，像北京市地铁原来长期实行2块钱票价，需要政府补贴，最多的时候将近100亿补贴。去年调价以后，已经基本上改变了财政补贴状况，票价还是很重要的。我们在鼓励建地铁的同时强调政府要投资，特别是深圳，深圳是改革开放的前沿，一期、二期建设规划政府拿了钱，三期工程的时候政府不拿钱了，要改革，把深圳地铁和当时另外一个三号线公司（区政府修的地铁）合并重组，通过企业去筹资建设，搞了PPP，三期工程批了5条线。现在看非常成功，7、9、11号分别由中国中铁、中建和中水投资建设，明年将建成。同时在车站上盖物业搞得非常好，11号线到了前海以后搞了一个上盖物业的开发，停车场在那个地方，我们最近去考察了一下，搞了140万平米的房地产开发，收入好几十亿。

刚才讲到政府投入的问题，我觉得在大城市还不是问题，在二三线城市有这个困难。我们鼓励轨道交通企业拓宽融资渠道，国家发改委支持轨道交通企业发行企业债券，武汉、南昌、合肥很多企业都发了企业债券，甚至武汉发了永续债券，现在叫可续期债券。南昌、西安地铁利用世界银行贷款，我们金融机构也非常配合，国家开发银行累计已经承诺和发放贷款将近1万亿元，我们非常感谢国家开发银行对城市轨道交通的支持，它是一个开发性的金融机构。现在更多的城市都在搞车站的上盖物业，车站的广告、商铺，但目前北京地铁没有，我们下一步将商量这个事情，其实别的地方搞的都挺好的。有些城市，像南京把小区交给地铁公司建，叫地铁小镇，这样可以通过房地产开发能够筹措不少钱。2015-06-30 10:37:23

【李国勇】讲PPP我们轨道交通有成功的经验，北京地铁4号线是由北京京投和首创与港铁合资搞的PPP模式，这是国家发改委2004年批的，应该讲这个项目在PPP里面是一个非常标准的、非常典型的示范工程。后来港铁也陆续在杭州、深圳搞了一些，最近北京市又把14、16号线交给港铁来建，港铁在这两条线分别投资150亿元，两条线加起来300亿元。现在轨道交通的发展、投资渠道是很多的，我们也在不断地创新、不断地努力，去增加更多的资金。2015-06-30 10:48:49

【新华网财经频道记者】我对现代物流这方面比较感兴趣，想问一下实施现代物流重大工程对于中西部有什么意义，能够带来最大的改善是什么？2015-06-30 10:49:59

【刘小南】刚才我已经提到，中国物流业仍然是经济的一个短版，面临的最大问题就是物流成本高、效率低。比较突出的原因有两个方面：一是物流基础设施比较薄弱，不能满足现代物流发展的要求。比如说现代化的仓储多式联运设施很不完善，布局合理、功能完善的物流园区体系也没有建立起来。二是物流信息化整体水平不高。现在一些先进的网络、信息技术在物流业还是刚刚开始运用，这是制约物流业发展的一个因素。2015-06-30 10:50:36

【刘小南】对于中西部地区来讲这方面问题更加突出，因为中西部地区幅员辽阔，交通等基础设施也相对比较薄弱，由此带来物流业短板的情况就更加明显。实施现代物流重大工程，对中西部地区来讲就是要通过上述六个方面主要任务的推进，来改善物流基础设施条件、提高物流整个信息化水平，以提高物流对当地经济发展的支撑、保障作用。具体体现在两个方面：

一方面，中西部地区是重要农产品产区，包括很多特色农产品，现在由于受到物流的制约，流通很不畅，“卖难”问题比较突出。特别是冷链物流发展滞后，企业规模比较小，各个环节又没有有效衔接，流通环节腐烂变质非常容易发生，不仅造成巨大的损失浪费，还影响到农民增收，也影响到城市居民消费安全。“卖难”的问题在中西部地区，当然也包括东北地区，像粮食的主产区这方面问题也是很突出的。

另一方面，也正是由于中西部地区交通、物流设施比较落后，生产资料、日用消费品、流通网络也不健全，工业品、生产资料往农村去，到消费的终端这个环节问题也比较多。相比而言“买贵”的问题也比较突出。我们在现代物流重大工程包的实施中有两个重要的工程，一是发展农产品冷链物流工程，二是发展城乡配送工程。这两个工程对提高整个物流水平是很有效的，特别是针对中西部地区，我们相信，如果能够实施好，对改善刚才我说的“卖难”和“买贵”这两方面的问题都会起到很好的作用。2015-06-30 10:52:50

【记者】京津冀一体化的相关项目与我们这个工程包有没有关系？城市轨道工程包是否考虑到实现制造业和信息业的深度融合，怎么实现融合？2015-06-30 10:58:20

【李国勇】京津冀协同发展是我们国家提出的三大战略之一，我们司负责京津冀交通一体化，这块用专家的话讲是“轨道上的京津冀”，这块的轨道交通确实比较发达。从干线铁路来讲，我们已经有京广、京沪高速铁路，目前我们正在建设由北京到沈阳、呼和浩特到张家口、北京到张家口铁路。

为了配合首都新机场的建设，北京到霸州的铁路今年也要开工建设，我们认为它标准比较高，应该可以叫高铁。还有张家口到大同铁路，总体看，我们铁路这块比较发达。我们最近也在探索利用既有的干线铁路发挥市郊铁路的功能。大家可能也知道，通往燕郊的市郊列车，利用京哈线来实现。在城际铁路方面，2004年国务院就批准过京津冀地区的城际轨道交通的发展，那里面也规划了好几条线，京津城际铁路已经建成，其他项目现在正在陆续组织实施。

目前根据新的京津冀协同发展的要求，正在重新编制这个规划，最近要报来，今年还要开工北京到唐山的城际铁路，但是标准会高一些，用350公里的时速。京津冀协同发展以后，京津冀三地加上铁路总公司组建了一个京津冀城际投资公司，专门负责京津冀地区的城际铁路建设，而且以地方为主，铁路总公司持有10%的股份，京津冀三地各占30%股份，这个机制非常好。

三个城市的轨道交通规划，我们也在不断完善，北京市正在调整增加，石家庄和天津市也是属于两个省会城市，做得比较好。估计到2020年，这三个城市的轨道交通能够达到1500公里左右，应该处在世界发展的领先水平上。我们下一步想把这三个层次的轨道交通之间做好衔接，真正着力打造好“轨道上的京津冀”。

谢谢！2015-06-30 11:00:16

【李朴民】今天的发布会到此结束，发布会由中国网全程直播，请大家关注中国网和国家发改委的微信、微博。

再次对大家出席今天新闻发布会表示感谢，希望大家多乘坐包括地铁在内的城市轨道交通，又安全又便捷。谢谢！2015-06-30 11:11:03