

协同发展看京津冀

协同发展10年交出亮眼答卷
京津冀经济总量连跨5个万亿元台阶经济总量跃上新台阶
“一核两翼”格局日渐清晰

北京市统计局最新数据显示,10年来,京津冀经济总量连跨5个万亿元台阶。2023年京津冀地区生产总值为10.4万亿元,是2013年的1.9倍。

与此同时,产业结构持续升级。数据显示,京津冀三次产业构成由2013年的6.2:35.7:58.1变化为2023年的4.6:27.7:67.7,第三产业比重提高9.6个百分点。其中,北京三产占比保持在八成以上,天津占比超六成,河北突破五成且提升最快。新兴经济快速发展,三地高技术服务业营业收入持续增长,较2019年三地均增长20%以上。

亮眼数据背后,“一核两翼”格局日渐清晰。作为全国第一个减量发展的超大城市,北京发挥“一核”辐射带动作用,推动雄安新区和北京城市副中心“两翼”齐飞。

一核疏解,非首都功能疏解成绩显现。北京坚持减量发展,扎实开展“疏解整治促提升”专项行动,中心城区累计拆除违法建设超8000万平方米,腾退土地6000余公顷,市属高校、医疗卫生资源加快在中心城区以外布局新校区、新院区。

两翼齐飞,建设与承接同步推进。2023年,城市副中心所在的通州区实现地区生产总值1303.6亿元,是2013年的2.2倍;高标准建设雄安新区成效显著,城市框架全面拉开,截至去年年底雄安新区重点项目累计完成投资6570亿元。

区域产业协作成果显现
创新主体彰显活力

产业是京津冀协同发展的关键支撑。10年来,京津冀重点承接平台精准

近日,北京市统计局发布“数说京津冀协同发展十年成效”系列报告首篇。报告显示,2023年京津冀地区生产总值达到**10.4**万亿元,按现价计算,是2013年的**1.9**倍,十年来经济总量连跨**5**个万亿元台阶。京津冀区域发展格局日渐清晰,协同发展交出亮眼答卷。

定位、错位承接,众多产业项目在地理位置的变迁中重塑生产力。

具体来看,天津加快建设滨海—中关村科技园、宝坻京津中关村科技城等重点承接平台。截至2023年年底,滨海—中关村科技园累计注册企业近5000家,累计为1009家北京来津企业提供科技创新服务;2023年,天津吸引京、冀投资额2305.6亿元,占全部引进内资的57.4%,较2017年提高12个百分点。河北集中打造“1+5+4+33”重点承接平台体系,积极吸引京津产业转移,2014年以来承接京津转入基本单位中北京占比近八成。

同时,产业链供应链对接协作成效显现。2023年5月以来,京津冀三地工信部门联合绘制6条产业链图谱,促进构建区域创新链、产业链、供应链深度融合新体系。去年11月,京津冀产业链供应链大会达成意向签约项目152个,意向投资额超千亿元,签约项目覆盖氢能、生物医药、工业互联网、高端工业母机、新能源和智能网联汽车、机器人等

六大产业链条。

此外,京津冀协同发展的创新驱动力量增强,创新主体彰显活力。2023年7月末,工业和信息化部发布第五批专精特新“小巨人”企业公示名单,京津冀上榜365家,占全国的9.9%。累计共有专精特新“小巨人”企业超1400家。

居民生活水平持续提高
获得感不断增强

京津冀三地不断推进公共服务共建共享,居民认可度不断提高。例如,三地联合签署协议推动社保“一卡通”建设,区域内三级和二级定点医疗机构纳入互认范围,医疗机构实现跨省异地就医普通门诊费用直接结算,区域内异地就医实现“同城化”,“异地看病难”问题得到妥善解决。

居民收入也在稳步增加,获得感持续增强。2023年,京津冀三地全体居民人均可支配收入分别为81752元、51271元和32903元,与2013年相比,年均名义增速分别为7.2%、6.9%和8%。

产业协同与人员往来均需交通支撑,京津冀一体化交通网络实现突破,极大便利了居民通勤出行。目前,京津冀核心区1小时交通圈、相邻城市间1.5小时交通圈基本形成,“轨道上的京津冀”主骨架成型。

北京市统计局数据显示,截至2023年年末,京津冀地区高铁总里程达到2576公里,实现了对区域内所有地级市的全覆盖。截至2023年11月底,京津冀“定制快巴”已开通6条主线、36条支线,累计开行2.64万班次,客运总量突破100万人次。

(常佩琦)

口岸联动助推京津冀
协同跑出“加速度”

本报讯 陈旭 任超 一艘艘货运飞机整齐地停靠在口岸边,隔着一条宽阔的大道,是京津冀最忙碌的空港。这是日前在北京天竺综合保税区一处货站发生的景象。

在天津港保税区,一座座岸桥鳞次栉比,数不胜数的集装箱整齐摆放在京津冀最忙碌的海港。

首都机场是京津冀的空中门户,天津港是京津冀的海上门户,两地相距180公里。如今,海港、空港“双港”驱动区域发展的格局正逐渐形成。

去年8月,北京首都国际机场临空经济区管委会与天津港保税区管委会签署合作备忘录,海空口岸通关一体化正推动京津冀协同发展跑出“加速度”。

满载罕见病药品“奥巴捷”的集装箱从天津港进入中国,在天津港保税区完成报关、通关后,直接坐上去往首都机场临空经济区的冷链货车,最后存放在天竺综合保税区的冷藏库内,静待发往全国各地。得益于“双港”联动的口岸一体化通关,药品“奥巴捷”的通关放行时间从3天缩短至1天。

与上海、广东等沿海城市不同,北京市仅有空港没有海港,天津市作为重要的海港城市,担负着京津冀海运贸易的重要作用,“两城双港”叠加上“1+1>2”的政策效能。

“借助‘双港’协同,京津冀自贸区间信息互通、资源共享,多地联合工作、产业政策深度融合正在成为常态。”首都机场临空经济区管委会政策研究与制度创新处处长张廷军说。

近日,京津冀首票跨关区保税展示交易落地,试点企业王府井全球购香化、护肤等832件保税商品,自首都机场临空经济区发出,运往位于天津新燕莎奥特莱斯的首家京外店铺,北京将富有特色的全球购新体验带到了天津。

2023年11月底,海关总署出台支持京津冀协同发展12条重点措施,明确支持京津冀综合保税区开展保税展示交易异地监管模式,促进京津冀跨境贸易稳步增长。

天津居民肖先生说,听说跨境电商体验店开到天津,自己慕名而来,亲自试用选购保税商品。天津新燕莎奥特莱斯工作人员介绍,还有不少网络达人前来探店,为镜头外的观众解释这一新鲜模式。

北京王府井免税品数字零售公司总经理陈照亮说:“公司还计划在今年继续增设体验店面,进一步激发消费新潜力。”

在打造全国对外开放高地方面,京津冀空港海港也联动发挥独特作用。

数据显示,天竺综保区2023年实现进出口值1200亿元,同比增长38%;天津港2023年集装箱吞吐量2217万标准箱,创历史新高,“两港”货运量稳居全国空港海港前列。

在首都机场临空经济区,北京飞机维修工程有限公司业绩增长45%,法荷航等8家外航代表处入驻,总投资4亿美元的北京航空发动机维修有限公司项目正式开工;在天津港保税区,空客天津总装线投入运营15周年,A320系列飞机第二条总装线项目开工建设。

“空港海港联动、口岸通关一体化、保税功能延伸、自贸区体制机制创新,将京津冀门户枢纽的区域势能转变为协同发展的动能,助力京津冀建设世界级临空制造业集群。”张廷军说。

便利交通网延展京津冀“工作生活圈”

本报讯 刘惟真 王民 天色蒙蒙亮,家住河北廊坊的薛晨停好私家车,匆匆步入永清东站,准备乘坐津兴城际列车到北京上班。

大学毕业后,薛晨留在北京工作,“高铁+地铁”的组合成为了她的首选通勤方式。去年12月,津兴城际铁路正式开通,薛晨从永清东站乘高铁大约15分钟就可以到达北京大兴国际机场,换乘地铁后再花20多分钟就能抵达公司。

津兴城际铁路的开通运营,结束了廊坊市永清县、安次区不通高铁的历史,为当地居民提供了更加安全、绿色、高效、舒适的出行方式。近年来,加密的京津冀交通网络让区域内城市“越走越近”,薛晨的经历正是不少居民过上“双城生活”的缩影。

2008年8月,我国首条设计时速350公里的高速铁路——京津城际铁路开通运营。自此,往返京津通勤的旅客逐步增多。随后,京津城际铁路延长至滨海新区于家堡站(后改名“滨海站”),乘客从北京南站乘车,仅需1小时左右即可抵达天津滨海新区。

坐落于京津之间的武清站,是京津

城际铁路的重要经停站,也是观察京津冀协同发展的一扇“明窗”。

今年是中国铁路北京局集团有限公司武清站站长姚冰来到站内工作的第13年。自2011年起,他见证了这座车站的转型成长,也感受着京津城际铁路给武清带来的变化。

“刚到这里工作时,武清站日均发送旅客仅3000多人次;如今,每天我们发送旅客近万人次,是之前的3倍左右。”姚冰表示。“初来时周围只有几处零散的楼盘,配套商圈、生活设施还没有完全建成。随着京津冀协同发展战略的实施,不少在北京工作的人员来到武清居住生活,拉动了商超等多种消费业态在高铁站周边落地聚集。”

为了满足旅客的出行需求,武清站也在2014年扩建,站房面积增加至4400多平方米。姚冰说,平时还有不少游客前来消费购物、旅游踏青,穿插的“通勤流”与“消费流”让这座经停站活力不断提升。

紧邻武清站的天津佛罗伦萨小镇是活跃的“高铁经济”的最佳注脚。开年以来,这座特色主题消费商圈已经吸

引了不少来自京津冀地区的游客。

从小扎根武清、在区内“新商圈”专项工作指挥部就职的袁喜伟说,目前天津佛罗伦萨小镇、V1汽车世界、创意米兰时尚生活广场3个项目每年可吸引约1000万人次到访,许多游客来自北京、河北等地。“京津城际经停的短短几分钟让武清发生了翻天覆地的变化。”

不仅仅是高铁。近年来,环京“定制快巴”等创新出行方式,也为京津冀三地居民拓展工作生活圈提供了新选择。

打开“京津冀定制快巴”公众号,选择乘车时间和上下车点位进行预约,点击确认后刷身份证即可乘车……去年11月,武清至北京的通勤“定制快巴”开通后,“点对点”“门到门”的快速直达通勤方式受到当地居民欢迎。

“如今,京津冀已基本形成多节点、网格状、全覆盖的综合交通网络,人享其行、物畅其流的美好愿景正逐步变为现实。”天津市交通运输委员会副主任刘道刚说,随着京津冀协同发展战略深入推进,交通的互联互通促进了生产要素的流动,也带动了区域经济发展、加快了科技协同创新的步伐。