2024年7月12日 星期五
E-mail:tougao_cfs365@126.com
首都食品安全

协同发展看京津冀

从“单打独斗”到“联合行动”

北京扛起京津冀协同发展首都责任

从共修一条路、一座桥，到携手培育一条产业链，再到联合打响“蓝天保卫战”……21万平方公里的京畿大地上，过去三省市“单打独斗”升级为“联合行动”。

十年前，京津冀协同发展上升为国家战略，一场锻造新的区域发展增长极的深刻变革徐徐展开。从谋思路、打基础、寻突破，到滚石上山、爬坡过坎、攻坚克难，北京以减量发展的巨大勇气扛起了协同发展的首都责任。打破“一亩三分地”的藩篱，克服传统惯性思维束缚，北京在瘦身提质中为区域高质量发展注入强大活力，携手津冀共同打造中国式现代化建设的先行区、示范区。

打破藩篱

北京“驶”出第一步

京通快速路与双桥东路路口，地下31米，一座与众不同的地铁车站显露雏形。车站280多米长，规模远超一般车站。

这是建设中的地铁22号线管庄站。作为北京第一条“驶”入河北的地铁线，22号线将廊坊北三县揽入地铁运营版图。“想要短时间内跨省通行，车要跑得快。”建设方京投轨道所属快轨公司安全生产一部部长姜瑞军说，22号线专门选择了车型更大、速度更快的市域快轨列车，车站规模也就更大。

北三县与通州一河之隔，两地往来日趋紧密，延长北京地铁至此的呼声由来已久。但地铁穿河的最大难点不是技术上的“硬联通”，而是打破行政区划分隔的“软联通”。

22号线是北京地铁第一次“驶”入河北。一条地铁跨越两地，规划、投资、建设、运营都面临全新的挑战。北京和河北谁来投资？建设前的各种审批应该找哪边？未来如何运营？一长串的问号等着两地共同作答。

2021年春，两地与地铁相关的各部门齐聚通州，共同对这一条地铁线进行会商，大家想出的办法比问题多：针对投资，京冀创新性地按约定比例设立合资公司，主导项目建设；北京在地铁建设方面更有经验，全线技术审查由北京统筹，具体规划等行政审批由各属地负责；三河市设置工作协调机构，专门负责协调及相关手续办理，避免建设单位频繁往返于北京和河北之间。在双方推动下，22号线迅速开工，2024年年底将完成约50%的工程量。

协同发展，就是以改革的力量持续破除“一亩三分地”藩篱的过程。市发展改革委相关负责人介绍，十年间，三地生态环境联防联控持续强化，2023年京津冀细颗粒物平均浓度较2014年下降57.3%，由“持续向好”向“蓝天常见”转变；公共服务合作深化拓展，累计成立15个跨区域特色职教集团（联盟），组建24个京津冀高校联盟；全面取消三地异地就医备案，9900余家定点医疗机构异地就医门诊费用直接结算；共同推进京津冀“一卡通”建设，加快实现三地社保卡跨省通用、一卡多用……

啃硬骨头

营商一体化提速

“压根儿就没出北京！”一个月前，河北圣睿文化传媒公司从廊坊迁入通州区，经办人王兰燕原以为需要多次往返两地。但没想到，她在北京城市副中心政务服务中心就把所有手续给办妥了。

如果按照之前的办事流程，这家企业从外地迁入的审批要先在通州申请，再跑回廊坊办理迁出，最后再来通州办迁入。“企业来回来去跑腿，一个很小的事都得办好几天，太不划算。”三地往来越来越频繁，城市副中心党工委管委会营商环境处处长陈新发现，企业“跨省办”的需求越来越大。

但“跨省通办”最难破解的就是各地办理标准不统一。同一个事，在北京、天津和河北各个地级市办理时所需的材料、流程都不同，审批窗口的工作人员也不懂其他城市的规则。

“跨省通办的关键是把‘最小颗粒度’对齐了！”陈新的比喻很形象。其实就是把审批事项办理的各种情形都细化出来，形成规范。这样一来，跨省通办时，窗口办事人员或智能终端机都能根据不同情形，逐一找到合适的办理流程。

这“颗粒度”需细化到什么程度？以看似简单的结婚登记为例，实际存在着两位京籍结婚、一位京籍与一位非京籍结婚等20多种情形，每个情形办理时所需要的流程、材料都得明晰。“天津与河北的政务服务中心加入了我们的朋友圈，都得按照这样的标准对齐‘最小颗粒度’，才打下通办的基础。”有时候对方搞不定，陈新会派人过去帮忙梳理；为了让企业办事更流畅，各地窗口办事员会定期找他来培训。

如今，城市副中心3600余项政务服务事项、廊坊北三县的294项高频涉企经营许可事项已纳入“区域通办”。北京城市副中心在北三县均设置一体化办事大厅，政务服务深度共融互通。

协同的脚步中，京津冀厚植营商“沃土”，共育发展“繁花”：简化企业跨区域迁移手续，实现了迁入、迁出调档和经营场所变更登记“一窗受理、同步审核、限时办结”；跨省（市）涉税事项迁移，办理时间由20天左右压缩至1个小时；监管执法高效协作水平进一步提高，115项行政处罚裁量基准职权统一；京津冀自贸试验区推出5批203项“同事同标”政务服务事项；第一批资质资格互认清单落地，涉及人力资源、建筑等165项从业资质资格。

疏通堵点

产业链三地延伸

如果说高速断头路打通、轨道交通联通、政务服务通办是协同发展的明线，那破除限制让资本、技术、人才、劳动力等生产要素自由流动起来，锻造出更强大的创新链、产业链，则是暗线。

河北张家口，3万多平方米生产制造基地里，国内首条万台级燃料电池发动机生产线轰鸣运转。北京企业亿华通科技研发的最新成果，在这里刚下线就被送往各大整车厂。

燃料电池发动机是氢能车的心脏，其中的空气压缩机则是让心脏蓬勃跳动的肺。5年前，这一核心零部件主要依靠进口，一台成本就高达几十万元。“我们是链主企业，自然要整合上下游资源，协同三地企业全面打通产业链。”北京亿华通常务副总经理于民回忆，当看到空压机的卡点，该公司与河北金士顿联手，选择了当时国际上并不看好的新技术路线展开攻关，研发成功后带动成本下降到几千元，性能也大幅提升。

看到了京津冀氢能产业充分互补的资源禀赋，相关企业不断集聚。北京拥有雄厚的研发创新实力，天津在燃料电池汽车标准及检测等方面具有优势，河北可再生能源丰富、拥有重型物资运输需求。“京津冀的资源流动起来，以各自的优势发展氢能产业链上的不同节点。”于民说，三地分工协作、相互融合、各有侧重，造就了“1+1+1＞3”的区域发展优势。

协同发展的过程中，三地频频发力，以改革推动各种要素按照市场规律在区域内自由流动和优化配置。2023年，京津冀联合绘制6条产业链图谱，首次聚“链”联合招商，从过去单打独斗的“三国演义”变为联合作战的“桃园三结义”。

突破卡点、打通堵点，创新与产业的合作如车流人流一样愈发活跃。2023年，北京流向津冀技术合同成交额748.7亿元、同比增长109.8%；中关村企业在天津、河北已设立分支机构超1万家，天津滨海—中关村科技园、宝坻京津中关村科技城累计注册企业超5000家、1500家。

十年，三地经济总量连跨5个万亿元台阶，生机勃勃的现代化首都都市圈已然浮现。当协同发展迈入滚石上山、爬坡过坎、攻坚克难的关键阶段，改革将不断激发区域的活力，构筑引领全国高质量发展的重要动力源。

（曹政）

责编：王加敏 版式：陈思宇