

提要

中央政治局会议审议

通过《京津冀协同发展规划纲要》，指出要在京津冀交通一体化、生态环境保护、产业升级转移等重点领域率先取得突破。这既是三地共同利益所在，也是三地今后主要合作的方面。

张梦洁 报道

京津冀一体化：交通、生态与产业(一)

京津冀规划呼之欲出有序疏解北京非首都功能

时隔两个月多月后，中央政治局召开会议，审议通过了这一规划。

此次会议认为，推动京津冀协同发展是一个重大国家战略。战略的核心是有序疏解北京非首都功能，调整经济结构和空间结构，走出一条内涵集约发展的新路子，探索出一种人口经济密集地区优化开发的模式，促进区域协调发展，形成新增长极。

对比前后两次会议可以发现，虽然都在强调疏解北京非首都功能是规划的使命，但是此次会议强调“有序”疏解，并且着重强调这一使命是“战略的核心”。

“说明对京津冀协同发展规划的认识更深刻了。”据接近规划的人士告诉记者，由于京津冀协同发展涉及三地利益，而且其中有两个直辖市，因而规划修改了很多次。

此前有媒体报道，规划对原来京津冀各地上报的定位做了调整，对于三地的定位各

持协同发展、重点突破、深化改革、有序推进。要严控增量、疏解存量、疏堵结合调控北京市人口规模。要在京津冀交通一体化、生态环境保护、产业升级转移等重点领域率先取得突破。要大力促进创新驱动发展，增强资源能源保障能力，统筹社会事业发展，扩大对内对外开放。要加快破除体制机制障碍，推动要素市场一体化，构建京津冀协同发展的体制机制，加快公共服务一体化改革。要抓紧开展试点示范，打造若干先行先试平台。

据前述接近规划的人士告诉记者，以交通、环保、产业升级三大领域为突破口，实际上是对去年中央财经领导小组第九次会议精神的延伸。

“实现京津冀协同发展，是面向未来打造新的首都经济圈、推进区域发展体制机制创新的需要，是探索完善城市群布局和形态、为优化开发区域发展提供示范和样板的需要，是探索生态文明建设有效路径、促进人口经济资源环境相协调的需要，是实现京津冀优势互补、促进环渤海经济区发展、带动北方腹地发展的需要；总要求包括顶层设计、打破一亩三分地的思维定势、产业、城镇布局、生态、交通、市场一体化。”他说。

查询政府信息公开可以发现，三地对于“交通一体化、生态环境保护、产业升级转移等重点领域率先取得突破”的共识，在去年早已形成。

去年6月28日，北京市代表团赴河北开展了为期两天的学习考察，京冀两地一把手都表达出将三个领域重点突破的意愿；随后7月11日，天津市市长黄兴国主持召开市政府第34次常务会议，上述三个领域也是被视为重点突破的方向，并要求“尽快组织相关部门研究制定重点任务和项目清单”。

天津市委党校经济战略研究所所长张学英曾对记者表示，这三大领域的共识形成，说明这是三地共同利益所在，也是三地今后最主要合作的方面，“京津冀一体化首先要解决基础设施建设问题，环境治理也需要三地联防联控，而产业作为实现同城化的载体，是协同发展的重要内容。”

而事实上，规划未出项目早已先动。从去年开始，三地关于这三大领域的合作陆续开展。比如4月28日在保定高新区揭牌的中关村京外首个创新中心——“保定·中关村创新中心”，其项目总投资高达5.2亿元，最快六月底就可开展业务。

项目是推进产业的抓手。以天津、河北为例，据不完全统计，去年一年河北转移到天津769个项目，到位资金263亿元；天津

转移到河北1037个项目，到位资金454亿元。

张贵表示，目前审议的规划是个纲要，是个指导性的文件，“接下来会有实施细则(行动方案)，作为纲要的抓手来推进规划。”

统计、税收加速体制完善

除了各地加紧地方版规划细则外，相关的京津冀标准、体制制定也提上日程。记者从市统计局获悉，京津冀协同发展统计监测指标体系已基本形成，待国家发改委京津冀协同发展规划出台后，将结合规划对指标体系做进一步修订和完善，并在征求国家统计局和专家学者的意见后，尽快投入到实际应用中。

北京市统计局综合统计处处长庞江倩向记者介绍，去年以来统计部门围绕京津冀协同发展统计监测做了大量的工作。

“目前形成的京津冀协同发展统计监测指标体系主要包括区域分工、产业发展、生态环境、基础设施、资源要素、公共服务6个方面，共有40余项指标。这些指标中，既有能够反映京津冀三地总的协同发展情况的指标，也有反映三地功能定位及自身发展情况的特色指标。”庞江倩说。

首都经贸大学产业经济研究所所长陈及认为，随着京津冀协同发展上升为国家战略，三地都在加强各个领域的交流合作。事实上，要推动京津冀一体化，首先要对三地情况有一个清楚的了解，比如协同发展进行到什么程度，三地经济结构、产业分布如何，哪些领域适合率先推进等，这些都需要用数据来说话，因此京津冀一体化的过程中，统计的作用会非常重要，统计将为京津冀协同发展提供有力的数据支撑。

税收也是京津冀协同发展关注的焦点，此前，北京、天津、河北三地的国税、地税局联合签订京津冀《税收合作框架协议》，明确了9项合作内容，明确各方要积极参与京津冀协同发展税收合作，协调区域税收利益，全面优化三地税收征管、税收执法、纳税服务、税收科研等方面合作。与此同时，税务总局税收科学研究所成立科研小组，积极研究京津冀协同发展税收政策等。

北京方迪经济发展研究院研究总监陈智国指出，产业转移是京津冀协同发展最重要的一个方面，这个过程中要牵涉到利益的重新分配。如何分配好产业转移的税收是利益共享机制的核心，三地税收取得的共识，不管是标准统一，还是办税平台统一，都在全国具有一定的示范意义。

京津冀投资红利在哪儿 河北有望建新能源特区

肖玮 王晔君 蒋梦惟 报道

各方冀望多时的《京津冀协同发展规划纲要》终于获批，而财政部估算出的未来六年42万亿元投资数额更让三地多个行业亢奋起来。不少业内专家甚至惊呼，如果这些巨额投资落地，那对京津冀区域将是难以估量的强刺激，其中包括交通、环保等多个领域将快速被调动起来。可以说，站在利好政策高地，三地的协同发展从起步就动力十足。

三地交通补齐“最后一公里”

在此次42万亿元投资中，主要投向基础设施建设。随着总规的出炉，以国家战略的身份驶入“快车道”的京津冀协同发展，尽管由高层推进、规划，预计到2020年将形成京津冀9000公里的高速公路网和主要城市3小时公路交通圈，但在高铁、高速公路之下，更细微的“毛细血管”却仍面临堵塞。

不过，一位不愿具名的业内专家告诉记者，业内盛传，国家铁路局拟在“十三五”期间建设新线2.3万公里，投资约2.8万亿元，这样算来京津冀分到的资金并不算充裕。而现如今，有了42万亿元的投资规划，预计区域内更多交通项目将得以开建。接下来，京津冀三地将快速着手补齐基础设施的“最后一公里”。除了津保铁路等京津冀区域内互联互通线路将开通外，三地还会在公共交通“一卡通”全面推行、上马城际铁路项目等多个方面有所突破。

中国工程院院士、中国铁路隧道专家王梦恕在接受记者采访时表示，“因为国家一般只投资干线，很多铁路、公路线路还需要地方出资，所以要完成道路全方位对接，三地不能光伸手向国家要钱，还需拓宽融资渠道，尽量向社会资本借力。”

先期投资向环保倾斜

说起京津冀协同发展，环保是无论如何都绕不开的重要项目，在中国人民大学环境学院教授、生态金融研究中心副主任蓝虹眼中，在这42万亿元的投入中，先期规划已经走在前面的环保领域肯定会获得投资倾斜。“不可否认，42万亿元的总额比很多人预想的都多，但实际上，通过本次中央政治局通过的规划，中央对于京津冀区域的发展思路和很多环境专家预想的有所不同。”蓝虹表示。

蓝虹分析称，如果单纯是在区域内对污染联防联控的话，河北势必大规模的压缩产能。在这个过程中，环境治理的投入，主要是从解决现有问题的角度去评估，比如帮助当地扶持新的产业，加大对原有治理的技术投入。“然而，区域规划出台后，京津冀区域未来的人口增长、城市规模发展都要比预想速度快，因此，区域内对于钢铁等行业的需求仍然会维持在一定的水平，这就决定未来区域环境治理不能光靠减产，而要研究在保持必要产能的基础上，通过技术改造实现减排，而这些环保项目的投入非常高，比如一个污水处理厂的投入至少在几亿元甚至十几亿元。”蓝虹表示。

蓝虹还预测，通常来说，一个国家对于环保的投入固定在财政支出3%是比较理想的，42万亿元中如果也能保持这一比例的环保投入，相信未来几年，京津冀多个行业的污染治理技术将迅速提高，城市污染治理基建也会明显扩容。

河北有望建新能源“特区”

除了市场普遍关注的交通、环保领域外，京津冀协同发展也有望在新能源领域引发资本投资盛宴。中国可再生能源学会副理事长赵玉文向记者介绍，京津冀协同发展很重要的一点就是治理雾霾、节能减排，这与能源分不开，尤其是可再生能源项目，因此在未来京津冀发展中，能源领域也蕴含巨大的商机。

据媒体报道，去年由中科院原院长、两院院士路甬祥牵头的国家级调研组近日完成一项报告，提议国家在河北张家口市张北县一带建立新能源“特区”。报告提出，计划未来10-15年内，建成京津冀地区最大的风电、光伏及光热项目集群，暨国家级新能源前沿技术示范基地，预计投资规模达万亿元以上。据该人士透露，该报告已经完成并上报国家高层。

近年来，河北省尤其是坐拥丰富风能及太阳能资源优势的张家口市张北地区，已开始推进建设“华北地区最大新能源基地”战略。张北地区目前新能源发展的产业布局已现雏形。基地先后引进华能集团、大唐集团、华电集团、国电集团、国华能源、中广核集团等30多家大企业，建成风电场77个。“目前三地都在压减燃煤，而压减的燃煤肯定还需要其他能源来替代，一方面，可以通过蒙西特高压，直接从内蒙古输送清洁电力，另一方面，就是在京津冀区域内发展光电、风电等可再生能源。”厦门大学中国能源经济研究中心主任林伯强说。

三地定位调整

京津冀协同发展提法已有多年，自去年2月中共中央总书记习近平召开座谈会，将其确定为重大国家战略后，这一区域战略渐渐开始破局。

在今年2月10日召开的中央财经领导



小组第九次会议上，关于京津冀协同发展的基本原则在当时已经定下了基调，“目标”、“思路”、“方法”三个层次都要明确。

习近平在会上指出，疏解北京非首都功能、推进京津冀协同发展，是一个巨大的系统工程。目标要明确，通过疏解北京非首都功能，调整经济结构和空间结构，走出一条内涵集约发展的新路子，探索出一种人口经济密集地区优化开发的模式，促进区域协调发展，形成新增长极。思路要明确，坚持改革先行，有序配套推出改革举措。方法要明确，放眼长远、从长计议，稳扎稳打、步步为营，锲而不舍、久久为功。

有错位。给予北京的定位是“四中心”，分别是政治中心、文化中心、科技创新中心、国际交往中心；天津的定位是“一个基地三个区”，分别是全国先进制造研发基地、国际航运核心区、金融创新示范区、改革开放先行区。

有专家表示，河北可能是4个基地，主要涉及到产业转型升级，商贸物流，环保和生态涵养，以及科技成果转化、承载产业转移等方面。但这只是大体方向，具体还要等国家规划发布。

交通、环保、产业升级为突破口

此次召开的中央政治局会议强调，要坚

京津冀一体化交通或打头阵 轨道公路港口航空多路齐发

作为同生态环保、产业升级转移并列的京津冀一体化率先突破区域，交通一体化有望成为京津冀一体化最先得以突破的区域。不仅有望打造“轨道上的京津冀”，还将在港口、机场和公路路网上或争取实现协同发展。

打造“轨道上的京津冀”

在外界看来，强化干线铁路建设、打造京津冀区域城际铁路网，有望成为京津冀交通建设的重点领域。因为城际铁路具有快速、便捷、高效、安全、大容量、低成本的特点，有利于优化改善区域交通出行结构、调整疏解非首都核心功能、促进产业合作和大气环境改善，对打造“轨道上的京津冀”、构建京津冀世界级城市群具有重要的支撑作用。

京津冀协同发展专家咨询委员会委员、北京交通发展研究中心主任郭继孚曾对媒体表示，建设“轨道上的京津冀”，是由这片区域的人口密度决定的。京津冀三地在有限的空间之内承载了巨大的人口和经济量，只有大容量的轨道交通，才能承载频繁的人际交流和活跃的经济活动。

目前，京津冀地区已有京津城际、京石客专、津秦高铁、京沪高铁等高铁线路，京津、京石、津唐、津秦、津沧等主要城市间，均能实现1小时左右直达，形成“1小时都市圈”。

外界观察到，在政治局会议审议通过《京津冀协同发展规划纲要》之后，由京津冀三省市市政府、铁路总公司已经按照3:3:3:1的比例共同出资成立京津冀城际铁路投资有限公司，初期注册资本100亿元。京津冀城际铁路投资有限公司成立后，将突破京津冀城际铁路现有的以行政区划为界限的建设模式，有利于路地、路企联手开拓京津冀城际铁路的投资市场，给京津冀地区协同发展带来便利条件。

根据《北京交通发展纲要(2014—2030年)》，北京将着力打造京津冀“一环六放射二航五港”的交通一体化体系。计划到2020年，形成京津冀9000公里的高速公路网和主要城市3小时公路交通圈，9500公里的铁路网和主要城市1小时城际铁路交通圈。

市长黄兴国在2015年全国“两会”期间曾透露，京津冀三省市的交通一体化有了新进展，今年京津城际高铁将延伸到天津滨海新区金融商务区，天津到保定的高铁10月也将开通。他还表示，正在规划建设京津第二高铁和天津到石家庄的高铁。

河北方面也提出，在京津冀各设区市有2条以上高速公路直达津冀港口群，基本实现货物运输的“无缝对接”。

未来，外界还期待京沈、京张、京唐客专等3项国家铁路项目的进一步落实。

打通京冀之间的“断头路”

京津冀已有多条高速公路互联互通，其中河北与北京已有6条高速公路接口，与天津有9条高速公路接口，天津有津蓟、京津、京津塘、京哈4条高速公路与北京相连。

但从国家规划路网的落实情况来看，在河北和北京之间仍存在不少的“断头路”。相关部委此前已经同京、冀两地区多次协调沟通，共同推进断头路建设。

此前，交通部部长杨传堂曾对外透露，京昆高速北京段和河北段已经竣工通车，京港澳高速河北段完成了8车道拓宽改造，国道111线北京怀柔—河北承德段一级公路也已全线通车，这三大通道将切实加强京津冀间的交通联系。京台、京新、京秦及首都大外环等高速公路项目正在加快推进。

促进津、冀港口协同发展

环渤海地区是世界上大型港口最集中的地区，共有9个亿吨大港，依次是天津港、青岛港、大连港、唐山港、营口港、日照港、秦皇岛港、烟台港和黄骅港，分别隶属于天津、山东、辽宁、河北四省市。其中，津冀港口群是环渤海地区三大港口群之一。

目前，国家规划了天津北方国际航运中心核心功能区建设，而河北是北方地区能源、原材料等大宗物资运输的重要渠道，如何发展临港工业、如何鼓励津冀两地港口企业优化配置资源是京津冀一体化在交通方面探索



的重要课题。

有专家也曾公开建议，津冀港口群发展必须借鉴大型港口的管理理念，通过先进设施更新，来对中小型港口进行整合，从而对同质化无序竞争进行有效的遏制。在港口群之间和港口群内部港口之间实施差异化发展战略，避免过度的货源相似和腹地重复情况出现。在同一地区，可以以不同的发展方向来定位不同港口，将矿石、钢材、集装箱、石油等进行均衡化分布，从而减轻和降低港口同质化竞争程度。

作为合作表率，去年天津港集团与河北港口集团共同出资组建的“渤海津冀港口投资发展有限公司”。标志着两地在京津冀协同发展战略中打破港口区域壁垒，揭开港口发展从竞争走向合作的序幕，形成共赢局面。

据悉，该公司将通过创新合作模式，重点发展现代物流、道路运输、仓储配送等综合服务型项目，参与区域内新建码头等项目建设，逐步发展成为大型现代港口企业。

三地机场有望共同打造国际一流的航空枢纽

在空港布局方面，北京除了首都机场之

外，目前已经启动了北京新机场建设，天津则拥有天津滨海机场，河北则有石家庄正定机场。

去年年末，在民航局推动下，京津冀三地机场协同发展战略合作框架协议在北京签署。这标志着民航落实新常态下京津冀协同发展战略，率先在机场领域实现了协同发展。

民航局副局长周来振表示，长期以来，京津冀三地机场存在着“首都机场吃不了，天津机场吃不饱，河北机场吃不着”的问题，通过三大机场间航线航班的转移对接，将首都机场过剩产能平移，实现空中疏解，既解决了过剩与不足的问题，也是首都机场提质增效、结构调整的具体举措。

周来振表示，三地机场统一运营管理后，首都机场要通过调结构，腾挪和优化中远程国际航线航班，提高国际竞争力；天津机场要强化枢纽功能，承接首都机场的溢出航线航班，大力发展航空物流；石家庄要积极发展航空快件集散及低成本航空。他希望三地机场尤其是天津、河北抓住新机场建成前的关键机遇期，探索出既满足市场需求，又互利多赢的转型增长方式，实现创新发展、融合协同、共生共荣。

(一财)