

京津冀1小时经济圈疾进：河北计划投资407亿元

■原金 报道

“睡城”燕郊，在不久的将来，将因地铁的到来而改变。

央视在此前报道称，北京地铁确定直通河北燕郊、固安、涿州。其中，6号线通至河北燕郊、大兴线通至河北固安、房山线通至河北涿州。这是首次在官方媒体透露北京地铁将直通河北的信息。

近期密集发布的交通建设的消息，已经让京津冀的人们感受到了新战略之下交通先行的热度。记者获悉，京津冀交通一体化的顶层设计已基本完成。就在5月5日，京津冀交通一体化领导小组召开第二次会议，研究《京津冀协同发展规划纲要》交通一体化实施方案(以下简称《实施方案》)。会上领导小组组长、交通运输部部长杨传堂强调，要把推进京津冀交通一体化的工作重心从总体谋划转向全面推进实施。

据了解，先期京津冀交通重点将会集中在一批客运专线、城际铁路项目前期研究及建设工作，同时，京津冀区域“断头路”、“瓶颈”路段建设也将推进。

轨道交通先行

地铁来到家门口，对于每天往返于北京和燕郊之间的30万白领来说，无疑是一个福音。据了解，目前北京正在打通平行于京通快速路的另外一条进京道路——西起朝阳区和通州区交界处、东至北京市市界的徐尹路，今年年底完工通车。年内还将开工建设京秦高速，力争2017年开通。

按照交通部此前对京津冀地区的轨道规划，主要以京津塘、京保石、京唐秦为主轴，同时以北京、天津、石家庄这三个城市为核心，构建一个纵横交织的环北京的骨干城际轨道交通网，共同覆盖京津冀的至少13个地级以上的城市、重要的城镇及主要的产业园区。

交通部在《实施方案》中已经明确，今年会加快推进一批客运专线、城际铁路项目的前期研究及建设工作。记者获悉，利用轨道交通来加强京津冀地区的交通联系已经成为三地共识，这得益于京津城际铁路这样便利化轨道交通所提供的经验。

深圳市城市规划设计研究院交通专业院长刘龙胜认为，轨道交通是城市群内部的重要纽带，也是协同发展的必要条件，在城市群这一尺度，城际轨道交通是最为合适的交通方式。

今年2月，北京市交通委主任周正宇公开表示，北京市力争到2020年构建一体化的区域综合运输服务体系，形成以北京为中心50公里半径范围内的“1小时交通圈”。

在杨传堂看来，京津冀交通一体化，必须要解决这一地区“断头路”、“瓶颈”路段的问题，而且，杨传堂表示，要加快推进北京新机场及配套工程建设。

就河北方面来说，今年在交通方面的重点投资也将对准这些交通难题。按照河北省的计划，在高速公路建设方面，今年计划投资407亿元，新增通车里程350公里，到年底总里程达到6238公里。

来自天津的消息称，今年将争取实现津保铁路、京津城际延伸线、西南环线建成通



车；并同时加快推进京津第二城际、京津城际机场引入线、津石铁路、津蓟市郊铁路、南港铁路的项目进度。其中京津第二城际从北京出发，目的地为天津滨海新区，项目预计明年动工。

三地机场互补

相对于轨道交通美好的愿景，京津冀地区航空领域的一体化已经先行一步。从去年12月开始，民航局接连下发两份文件，已经把京津冀地区未来航空发展蓝图勾画清楚。记者了解到，目前首都机场旅客吞吐量世界第二、亚洲第一，占区域总量的80%，是天津机场的8倍，石家庄机场的16倍。

未来，对于北京的机场而言，首都机场将会继续服务首都，并且提升国际竞争力，天津滨海机场将大力发展航空物流，石家庄机场要积极开展航空快件集散及低成本航空。

同时，对于承德、邢台等支线机场，也要加强建设，适时改扩建张家口、唐山等支线机场，完善支线机场和通用机场网络。

中投顾问交通行业研究员蔡建明在接受记者采访时说，京津冀三地机场协同发展，能够使三地机场相辅相成，加快京津冀一体化的发展步伐。若京津冀三地的机场形成互补，没有恶性同质化竞争现象，有利于三地资源的优化配置，对三地发展形成合力。

不过，在交通部看来，真正的一体化，是各种交通方式相互联合的一体化。今年初，首趟从天津新港出发至石家庄南站的京津冀海铁联运集装箱班列开通运行。

同时，就在近期，继京津“空铁联运”项目成功运营后，天津滨海国际机场又在北京首都机场设立营销中心、启用天津机场咨询服务柜台，延伸服务，此举标志京津冀协同发展“交通先行”又迈出坚实一步。

蔡建明称，京津冀一体化发展进程中，最

重要的一步便是消除京津冀的差距，加强天津、河北的资源吸引力，使资源从北京向天津、河北等地分流，而当前的布局恰能够达到此目的。

需拓宽融资渠道

今年全国两会期间，交通部部长杨传堂表示，在交通一体化发展方面，交通运输承担着重要责任，主要体现在国道、省道、铁路和港口、机场等有关的基础设施建设上。其中，第一批启动建设的有99个项目，有些正在启动中，有些正在建设中。

中国工程院院士王梦恕对记者表示，有了国家投资，并不意味着京津冀交通互联互通就完全没有资金问题。

在他看来，国家投资在大多数情况下，只会投资干线，而很多地方公路、铁路都需要地方来出资解决，所以要完成京津冀对接，三地还需拓宽融资渠道，尽量向社会资本借力。

首都经贸大学首都经济研究所所长祝尔娟认为，应引入国际和民间资本投资交通基础设施建设。在她看来，交通基础设施建设不必全由政府垄断，其最佳的投融资方式是政府主导，鼓励国际资本、民间资本投资，并获得运营收益，对于将收益再投资于新的交通基础设施项目的企业，政府宜给予税收减免等。

就在3月底，由京津冀三省市政府、铁路总公司在北京签署协议，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，这意味着“轨道上的京津冀”逐步从理念驶入现实。

发改委综合运输研究所研究员董焰表示，该公司成立后，就可以避免因三地政府协商而耽误的时间，同时，这种形式突破了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铁路的投资市场。

天津自贸区启航 滨海新区CBD成焦点

2015年4月21日，天津、广东、福建三地自贸区同日宣布挂牌启动，这标志着中国自贸区正式步入2.0新纪元。

并非巧合的是，地处天津自贸区核心地带的滨海新区核心区标志区的中心商务区(CBD)，在自贸区正式扬帆启航之际，其核心定位、独特优势与机遇以及发展前景等均引发了国际媒体热议。5月中旬起，包括路透社、道琼斯MarketWatch、美国波士顿环球报、雅虎财经、加拿大Digital Journal等等众多国际主流媒体不约而同地对此进行了报道。以下是报道的全文内容——

自上世纪70年代末推动改革开放政策以来，很多成功故事在珠三角和长三角地带上演。改革开放之初的几十年里，深圳迅速成为毗邻香港的制造业基地，上海朝着国际金融中心城市的方向而迈进。

而最新随着中国启动“一带一路”政策以及第二批全国自由贸易试验区，天津——这一北方重镇、同时也是近年来经济发展速度领跑全国的城市——无疑愈来愈担纲起领衔角色、成为中国经济发展新篇章中的“海报明星”。

天津、广东、福建是中国政府最新宣布的第二批自由贸易试验区；第一个自贸区位于上海的浦东新区，在2013年正式启动。

天津自贸区位于滨海新区辖内——那里集中了众多不同定位与功能的“兄弟园区”，而处于天津自贸区核心区域的正是中心商务区(CBD)。外界普遍看好CBD将成为天津自贸区的发展引擎，在吸引高端人才与资金、助推京津冀一体化乃至更多领域成就大作为。

CBD占地面积为46.8平方公里。在其周边，有天津开发区、保税区、高新区和临港经济区等实体经济最密集的区域——其中不乏改革开放后中国最早发展起来的一批先进开发区。与之比邻而居，使得CBD能够“接地气”地触及(并潜在服务于)范围广泛的实体经济链伙伴，例如电子通讯、生物医药、装备制造、新能源和新材料等。

“我相信很多入驻企业来到CBD是看到了趋势所在。”CBD管委会主任郑伟铭表示，“企业本质上是追随市场足迹而动，追逐未来的发展机会。我相信若干年之内，CBD的前行轨迹就如同当年的深圳和浦东一样。可以说，CBD企业在推进品牌、业务和商业模式创新的共同努力，也将为区域发展注入强大生机和活力，推动CBD成为中国金融业创新运营的一个示范样本、和服务业现代化的领跑区。”

同其他自贸区一样，天津自贸区被赋予的使命包括成为一系列政府简政放权改革的试验田，例如在通关、贸易、外汇管理等方面实施更开放的政策，在公司注册程序上提供更方便的外部环境，等等。

值得一提的是，自贸区享有一份“负面清单”，它意味着对外资准入存在特别管理的行业目录。当前，中国四个自贸区共享的负面清单列有122个行业，比2013年发布时的139个行业减少了17个；预计到2015年底，该清单上的行业列表还将进一步降至100个以下。

此外，在总结了上海自贸区一年多的实践基础上，中国商务部最近亦出台了二十项新举措，意在促进自贸区内的外商投资项目建设。其中包括：不以备案成为[外商投资]企业登记的前置条件，但其需要履行年报义务。

显然，自贸区的国家战略是旨在释放经济活力之新政新举的试验田，通过先行先试的成功，继而获得在全国范围的推广。

滨海新区CBD金融局主任牛少峰称，CBD已具备了一系列优势基础和便利条件——她汇聚了各个领域的制度创新政策；而且，经过数年建设，CBD现已拥有了丰富的楼宇载体资源；这里还集中了滨海新区80%以上的教育、医疗服务资源——众多学校、医院、文化和商业等公共服务设施，对于吸引和留住人才至关重要。”他进而表示。

将同样发挥作用的还有CBD具有吸引力的安居方案。白领公寓、酒店式公寓等，可帮助各类商务人士拎包入住；除此以外，针对区内重点延揽的人才，还有特别的限价优惠房产可提供。

作为天津自贸区的重要组成部分，CBD行将迎来与天津市区和北京之间的一体化交通。在2015年8月京津城际延长线全线贯通之际，每日将有逾30对高铁往返于北京市核心区和CBD于家堡之间。

而该地区的低成本居住也是吸引个人与企业的重要因素。与天津市区生活成本相当，CBD拥有仅相当于上海地区生活成本三分之一的引人注目的优势。

一系列发展数据也在客观上印证了CBD的优势。在2014年一年间，该区域新增注册企业987家，增长262%；新增注册资本131亿元，增长152%；实现地区生产总值75亿元，增长31%。

这样的发展态势可谓只增不减：2015年第一季度，CBD再迎来501家新增注册企业，相当于上一同期的2.8倍。其中注册资本在5000万元以上的企业达36家。GDP实际增长达到70%。

在CBD于天津自贸区挂牌当日举行的项目集中签约仪式中，有28家业务涵盖总部经济、金融创新、国际贸易、研发服务、电子商务与管理咨询等现代服务业领域的企业与CBD管委会签署了战略合作协议。

这些企业的注册资本金总额超过110亿元，其中不乏行业的佼佼者；例如位列中国人寿保险前四的华夏人寿公司，2014年度保费收入达715亿元，全国设有分支机构400余家，2012年起正式入驻CBD；还有中国首批民营银行之一的天津金城银行，依托自贸区政策优势，着力发展科技型小微金融、互联网金融等细分市场创新型金融业务；天津诺安瑞得投资管理公司，截止2014年底共管理37只公募基金、资金规模超过650亿元；中信金融租赁，致力于包括清洁能源、城市数字化、养老医疗服务等新兴产业提供金融租赁的创新服务。

滨海新区副区长张锐刚对首批CBD企业所代表的未来美好图景充满信心。“我相信这些企业将充分借势天津自贸区优势，围绕京津冀一体化、环渤海经济发展等叠加的历史机遇而获得巨大商机。”他表示。

五大着力打造的CBD核心产业也已浮出水面。它们分别是——创新型金融产业、总部经济为核心的专业服务业、新一代科技及ICT产业、跨境贸易和电子商务、以及出版、教育、文化创意、美容医疗为特色的社会服务业。

而令人兴奋的“拼图的另外一块”——与京津冀一体化发展叠加的另一历史性机遇——则是中国政府提出的“一带一路”战略。“一带一路”，即建设“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”之战略构想的简称，旨在推进沿线国家的政策沟通、设施联通以及贸易畅通、资金融通，形成共赢合作。“一带一路”无疑将推动中国机构大量的对外基建、商业投资和贸易等领域的输出。

“在‘一带一路’这一国家发展战略规划中，天津是一个战略支点城市。”CBD管委会主任郑伟铭主任介绍说：“从区位优势而言，天津港是全球第四大港口；铁路往西，可以直达欧洲；而向北，通过欧亚陆路，从天津可以直达蒙古和俄罗斯...可以说，我们正处于‘一带一路’得天独厚的交汇要塞。”

这一点同样得到了专家的认同。南开大学滨海开发研究院博士后研究员曹知修表示，需充分留意到“目前中国仅有天津港同时拥有三条线路通往欧洲陆桥”这一独特优势。

“在‘自由贸易港’模式下，天津港是一个能够支持国际贸易、仓储、物流分拨、发展港口地产等综合服务的交汇口。”曹阐述道。“同时，作为第一出海口，天津港也将是整个京津冀地区吸引外资的重要引擎和对外贸易重要载体。”(中国经济网)

机器换人计划席卷珠三角

■桂良 报道

机器人来了，人该怎么办？疯狂的“机器换人”计划正席卷广州乃至整个珠三角，这是否意味着机器要和人“抢饭吃”？当机器人上了生产线，工厂的用工需求将有何变化？

业内人士分析，目前“机器换人”主要还是填补工厂生产空缺。但在将来，传统工人可能会面临转岗，因为未来制造业更需要高技能的和复合型的产业工人，工厂的用工需求也将提高。

工人的活路在哪儿？

“如果都使用机器人，是否意味着未来很多工人将面临失业？”在采访中，有不少工人提出疑问。业内人士对此分析，目前“机器换人”并不意味着机器和人“抢饭吃”，主要还是填补生产空缺。

林卓咏认为，“机器换人”并非不要人，而是让机器代替人做简单、重复、作业环境差的工作，工人则化身一变成为操作机器人的人，工作由繁重的体力劳动变得轻松、体面。

广东樱奥厨具有限公司是机器换人大背景下的典型应用商。公司副总陈从汉表示，传统工人可能会面临转岗，“比如传统抛光师傅，培训之后，凭借抛光经验，可成为抛光质量检测员，未来传统的制造业更需要高技能的和复合型的产业工人，工厂的用工需求也将提高。”

另外，“机器换人”从字面上理解，上演的

是机器与人的较量。但黄兴提出，机器换人缺的不是机器，关键在操作机器的人的改变。“人的灵活性和变化性是目前工业机器人无法比拟的。”在他看来，目前的机器人更偏重于机器，未来机器人将增加更多人的功能。

推广机器人遇难题？

“机器换人”无疑是一种好的选择。但也有企业忧虑，机器人费用昂贵，引进后万一与生产要求匹配不上，将会损失严重。以利迅达为例，其公司产品价格一般处在30万元到200万元不等的水平，除了一些项目能在百来天里取得回报，一般需在3到5年才能获得回报。不少企业坦言，“机器换人”看重的是长远利益的获得。

陈从汉坦言，在引进初期，抛光机器人在生产线上使用并不是那么顺利，“比如产品要磨几道，要用什么磨料等，这些都要机器人厂家来编程，进行工艺开发，不断优化，最后才能融入到生产线上，因此到2013年才开始顺利使用。”

运莱机器人“傻强”的生产大本营并非在广州，而是远在江苏昆山的某机器人公司。正是看中了广州的广泛应用前景，林卓咏于去年在广州成立了子公司——广州互米机器人有限公司，主攻华南市场，推动中国机器人在餐饮行业的应用。

不过这个过程并非一帆风顺，林卓咏称，“现在的问题在于，好多人对机器人有兴趣但不知道去哪里找到合适的，而我们作为机器人生产方则知道一定有市场需求却不知道找

谁，存在着机器人生产者 and 使用者之间沟通难的问题。”

国内厂商生产水平仍未足够

在专家眼里，机器人在实际应用时仍面临着一些技术、资金等方面的现实问题。“关键是核心技术。”东莞华南设计创新院常务副主任王勇称，“机器人的精度、速度和可靠性，都是重要指标，目前国内机器人的制造生产水平还不完全足够，核心技术掌握得不够好。”

“各个企业的具体情况不同，工位不同，产品不同，所以要求也不同。”有专家在谈到机器人行业发展的难点时，也提到现在由于企业发展和实际生产的需要，企业订单要求越来越高，但行业内核心部件比如传感器，国内并没有，因此机器人成本降不下来。

黄兴则分析，目前国产机器人发展面临的行业压力体现在制造成本。“总体上看，国产机器人制造起步较晚，大多都是近几年才开始做，用户对于接受国产机器人尚需时日。而且，机器人生产起步阶段，产量不大，成本不可能比人低很多。”

欣喜的是，这些产品除了个别的关键零部件以外，中国制造已有一定优势。“国外工业机器人行业的几家巨头都把机器人工厂搬到中国，这也使得竞争愈发激烈。”黄兴表示，“我相信在三五年内，从产品数量上看，国产机器人就会与国外机器人相接近，甚至超过国外。同时，这一代工业机器人手能很快在国内攻破所有的技术壁垒。”

长三角核心区 一季度GDP破2万亿

■庄道秋 报道

无锡市统计局近日发布《一季度长三角核心区经济发展报告》显示，2015年一季度长三角核心区16城市地区生产总值(GDP)总量突破2万亿元，达到2.38万亿元，增速均值为8.3%，较上年同期回落0.4个百分点，较去年底回落0.7个百分点，但仍高于全国平均水平1.3个百分点，继续运行在经济增长合理区间。

从增长速度看，16个城市中仅2个城市增速达到两位数，表明经济进入新常态后，长三角城市经济增速也在调整换挡。

报告指出，一季度长三角核心区工业生产增速延续回落，工业生产态势进一步趋缓。16城市实现规模以上工业总产值突破4万亿元，达到4.51万亿元，同比增长3.5%，增速较上年同期回落2.1个百分点，较去年底回落1.9个百分点。从增长速度看，3个城市增幅达到两位数，几乎全部城市增速与上年同期、去年底相比均出现回落。