

京津冀一体化切口: 交通环保

专家认为, 交通路网建设和环境治理 将为一体化率先铺路

哪扇门的开启将成为京津冀一体化的“切口”? 日前, 记者采访了多名专家。有专家指出, 京津冀一体化“破局”的契机是重大战略机遇; 也有观点提出, 靠财政主导的环保、交通将为京津冀一体化率先铺路; 北京的城市功能重新定位, 也被认为是破局之关键。



5月8日, 天津滨海国际机场北京南站城市候机楼正式启用。有专家认为, 交通、环保将为京津冀一体化率先铺路。

一体化已在六方面 先行先试

► 动批外迁

经此前多次考察后, 北京方面均认为天津电商城在规模、业态、区位、配套等方面综合优势明显, 后期应加强合作, 协同发展。6月28日, 100多户来自北京动物园批发市场、大红门批发市场、百荣世贸城等北京老市场的商户, 与位于西青区精武镇的天津卓尔电商城签约。

目前西青区推出了落户、税收等系列优惠政策。此外, 大红门的京温服装批发市场、大红门纺织品批发市场等8家市场, 与廊坊永清国际服装城签约落户。

► 海关一体化

5月, 海关总署出台《京津冀海关区域通关一体化改革方案》, 将通过建设一个中心(区域通关中心), 搭建四个平台(统一申报平台、统一风险防控平台、统一专业审单、统一现场作业), 实现京津冀海关区域通关的一体化作业; 同时, 京津冀海关将在保税监管、打击走私等业务领域, 同步推进相关配套改革。

7月1日, 相关改革首先在北京海关和天津海关启动实施, 10月份前扩大至石家庄海关, 实现京津冀海关的全面推开。

► 警务航空合作

京津冀三地警方4月23日签订警务航空合作机制框架协议, 建立全国首个警航区域合作平台, 三方将在重大安保、突发事件、反恐防暴等方面展开合作。

协议主要建立了京津冀地区警航合作日常指挥机制和重大安保期间联动指挥机制, 北京警航协助津冀公安机关在津冀地区执行警务飞行任务和开展社会救援工作机制等五大合作机制。

► 卫生协作

6月17日, 北京市卫计委、天津市卫生局、河北省卫计委在京共同签署了“京津冀突发事件卫生应急合作协议”, 三方将建立“突发事件信息通报制度”, 设立联络员, 在第一时间将突发信息通报对方。

在涉及跨区域重特大突发事件、所涉突发事件情况紧急需要请求合作方支援、发生跨区传播或扩散的重大突发公共卫生事件或传染病疫情时启动, 立即开展协调处置。

► 交通建设

7月5日, 天津市交通主管部门负责人介绍, 京津冀三地交通主管部门已于7月2日就三地交通协调发展规划进行了磋商, 将出交通一体化方案, 并分几段实施, 其中包括路网一体化、服务一体化、信息一体化等。

路网是按照近远期规划加紧建设三地公路网络; 服务方面则包括一卡通互通等; 客运线路优化, 则是三地交通部门进行协作, 可能考虑对重复的线路进行调整。

► 污染防治

5月, 京津冀及周边地区大气污染防治协作第二次工作会议召开, 确定了今年的工作重点等具体细则。在污染物方面, 今年将优先共同控制重点行业污染物的排放, 加大机动车污染治理力度, 加快区域机动车油品质量升级。同时, 研究控制机动车使用强度的经济政策, 这意味着交通拥堵费和排污费等政策可能在区域内研究实施。

(据新华社)

猜想1 靠“重大战略”破局

首都经济贸易大学教授祝尔娟认为, 从近期看, 京津冀发展可能会在一些存在重大战略机遇的地方率先实现突破。比如利用北京新机场建设, 京津冀就可以共同申报建设国家级“临空经济区域合作示范区”, 建成一个类似于郑州航空港经济综合试验区、列入国家战略层面、以临空经济为主体的国家级新区。在新区内, 还可以共建以航空小镇为重点的宜居航空都市体系。

她表示, 成为京津冀一体化推进“契机”的, 有的是基于中央的战略布局; 也有些是自身发展到一定阶段后自然形成的, 比如京津冀目前共同遇到的环保问题。“这些‘水到渠成’的契机, 比较容易成为京津冀一体化的切入点”。

祝尔娟还认为, 在推进京津冀一体化的过程中, 北京内在动力可能来自于它是一座特大都市, 已面临空间有限、生态环境受到制约、功能需要疏解等问

题, 需要在更大区域范围内布局调整。而河北作为北京功能疏解的承载地, 内在动力可能来源于提升自己的地区吸纳能力; 天津目前的发展阶段正处在工业化后期, 其内在动力可能是进一步实现产业的升级。

“令京津冀三方都能够从中受益的项目或方案设计, 将成为京津冀一体化的内在发展动力。”

猜想2 靠环保和交通破局

河北工业大学京津冀发展研究中心常务副主任张贵认为, 京津冀一体化的破局, 最可能在交通路网建设和环境治理两项工作上先行先试。因为这两项工作, 基本上是政府主导工作。只要政府层面想做, 财政肯投入, 马上就能运转起来。比如路网建设, 目前三地已是“进行时”, 而环保方面, 三地也建立了联防联控机制。

另外市场经济方面, 最容易进行三地交流转移的是国有企业, 因为国有企

业受政府主导, 可以通过行政命令安排, 所以会先选择一些有代表性的企业带动。

而民营资本, 则会根据自己的市场意愿自由调配, 现在北京一些大的网上交易平台, 已经在河北、天津组建仓储基地, 三地的物流网络也更加紧密。不过, 其中最容易操作的可能还是旅游业, 三地的风景文化特色地区, 一辆旅游大巴就送去了, 经济上见效最快。

他表示, 其中最不容易转移的, 可

能是医疗、教育这类的公共服务产业。“这样的机构, 本来就是服务固定区域的人群, 核心的生产力是机构中的人才, 如果转移, 那些医生、教师们愿意离开吗? 他们的家属怎么办? 这些问题都很难解决。”他说, 现在能够想到的, 是让优势资源在各地建分支机构, 比如一个大学, 派出几个人去选址就可以, 然后整合当地的教育资源, 重新吸纳人才, 这种方式可能最现实。

猜想3 靠北京功能重新定位破局

中国社会科学院区域经济研究所研究员、中国城市经济学会秘书长刘维新认为, 京津冀一体化破局关键, 是北京城市功能重新定位。

刘维新说, 京津冀一体化的想法其实已经提了20年, 但落不到实处, 这与北京的城市功能定位有一定关系, “在河北省这么小的区域中, 有北京、天津

两个相隔不到200公里的超大型城市, 功能定位没有错位, 就只能是竞争关系。”

他说, 如果北京的城市功能定位, 不回归到单纯的政治中心和文化中心上, 剥离经济中心的帽子, 就只能越来越“臃肿”。

刘维新认为, 如果北京的经济中心

功能由天津和河北承接, 对天津和河北来说, 会有极大的动力。

至于北京, 则需要中央财政进行转移支付, 弥补北京因为经济中心转移而带来的财政缺口, 基础设施建设、公共投入不能降下来, 才不会产生阻力。