

京津冀世界级城市群要“长”成啥样？

春节假期一过，40岁的常永山和同事们再次从北京来到河北雄安新区，投入到当地智能城市规划建设中。

常永山任总经理的中国电科集团太极计算机股份有限公司雄安分公司，有几十名员工来自北京。去年年底，京雄城际铁路的全线开通运营，让他们收获了满满的幸福感——从北京西站到雄安站只要50多分钟，比过去开车通勤节约了近一半时间。

在京津冀，京雄城际等多条交通要道的建成通车，正在为这个区域打开发展新空间，而“常永山们”从这个区域的四面八方赶来建设“未来之城”的火热场景，则是京津冀迈向世界级城市群的缩影。

在当代中国的版图上，首都北京与天津市紧密相连，河北省环抱在二者周围，三地共同构成了一个响亮的名字“京津冀”——超过1亿人口生活在两座直辖市、11个地级市所辖的21.6万

平方公里土地上。

若从这些数据看，这里是名副其实的“城市群”。然而，长期以来的发展不平衡，却又让这个重要区域的整体发展水平与美国东北部大西洋沿岸城市群、日本太平洋沿岸城市群、我国的长三角城市群存在较大差距。京津冀的核心北京也面临雾霾重重、交通拥挤等问题。

“长期以来，京津冀城市群腹地发展较弱，大的城市过大，小的城市过小，缺乏‘二传手’。北京要进行功能重组，要进行非首都功能疏解。”首都经济贸易大学教授叶堂林说。

不谋全局者，不足谋一域，解决北京的“大城市病”，还需从更大的范围来考量。

2014年2月，京津冀协同发展上升为重大国家战略。一子落定，满盘皆活！“打造以首都为核心的世界级城市群”，开始从诸多学者的论文中“走”出来，写入文件，变为现实。

北京城市副中心规划建设，北京市级行政

中心正式迁入；河北雄安新区设立，集中疏解北京非首都功能，首都北京发展成“一体两翼”，步入新的空间格局。

天津改变中心城区和滨海新区相向连绵发展的态势，打造“津城”“滨城”双城发展格局，将双城之间736平方公里区域划为绿色生态屏障，与京津冀区域的生态涵养区连接起来。

河北一方面抓住雄安新区规划建设的千年大计、国家大事，另一方面调整石家庄、保定、秦皇岛、张家口等地部分行政区划，实现节点城市扩容，打造京津冀城市群中的“微中心”。

作为京津冀世界级城市群的支撑，天津港与河北省港口变无序竞争为密切合作，京津冀世界级港口群建设不断推进；北京大兴国际机场正式投运，京津冀世界级机场群“携手起飞”；京张高铁等一批标志性工程开通，“轨道上的京津冀”主体骨架基本成型……

经过多年调整，北京“瘦身提质”，推动一批

区域性批发市场、一般性制造业企业、学校、医院有序向外疏解；天津“强身聚核”，加速发展信创产业，加快北方国际航运枢纽建设打造；河北“健身增效”，大力去煤炭、钢铁、玻璃、水泥等产能，三地产业结构正在不断优化。

锚定二〇三五年远景目标，京津冀世界级城市群建设已分别列入三地的“十四五”规划建议，“国际一流”“高质量发展”等成为三地为实现这一目标配套的关键词，创新将是发力的重点。

“从世界实践来看，湾区（三角区）经济是城市群建设主流。北京、天津、雄安三角区彼此距离相当，具有强大的核心城市、发达的港口城市、健全的创新体系、富集的创新资源、高效的交通设施、合理的产业分工协作、包容的文化创新创业氛围。”南开大学经济与社会发展研究院教授张贵说。

（记者李鲲、关桂峰、曹国厂，参写记者高博）
新华社天津电

102国道河北省三河市燕郊与北京市通州区连接处，一座大型立交桥拔地而起，已完成主体工程，今年6月底有望通车。“这里是三河进京咽喉要道。立交桥通车后，潮白河两岸交通血脉将更加畅通。”负责施工的中建一局集团燕郊西出口立交改建工程项目执行经理李飞龙说。

悠悠潮白河和北运河，将北京通州和河北廊坊北三县（三河市、大厂回族自治县、香河县）分隔两岸。长期以来，两岸地缘相接、人缘密切。2020年3月，国家发改委发布《北京市通州区与河北省三河、大厂、香河县市协同发展规划》，通州与北三县协同发展、联动发展驶入快车道。

协同发展，交通先行。

近年来，燕潮大桥、京秦高速公路潮白河大桥建成通车。三河神威北大街、大厂通路、香安石路和通宝路等4条跨界道路及跨河桥梁项目列入通州区与北三县协同发展综合交通专项规划。京唐城际铁路稳步推进，轨道交通平谷线取得实施规划方案批复……一系列跨界交通项目有序推进，两地综合交通路网越来越完善。

在大厂县，中国人民大学新校区大厂拓展区多个项目加紧建设，总占地面积超过700亩，总投资数十亿元。2019年和2020年，北京与廊坊北三县集中签约80多个合作项目，意向投资额超过500亿元，项目涵盖高新技术产业、教育、医疗、养老、文化创意、装备制造等多个领域。

去年以来，北三县全力推进中国人民大学出版传媒融合创新中心、国家京剧院文旅融合产业基地、三河中冶总部基地、国科稀土材料产业技术创新平台、北京森宝石墨烯材料生产基地等近百个产业项目建设，总投资达1200亿元。

曾经，一河隔开两重天，北三县与北京公共服务“落差”明显。近年来，北京优质公共服务资源向北三县辐射延伸，群众享受到越来越多“京标”服务。三河市等地引进了北京环卫、北京热力、北京建工等京企，负责环卫、供热、供水、污水处理、建筑垃圾消纳等工作。

北京五中大厂分校、北京景山学校香河分校等学校相继投用。可吸纳近3000名学生的中国人民大学附属中小学大厂校区加快建设，北京优质学校的品牌优势、师资、课程体系、校园文化等将延伸至大厂。

与北京朝阳医院、天坛医院、首都儿研所、北京中医医院等开展合作后，河北燕达医院诊疗水平明显提升，成为河北首家获批的民营三甲综合医院，群众家门口就能享受到北京医生高水平服务。

近年来，北京推动养老项目在北三县延伸布局，引导北京优质健康养老资源、政策、项目向北三县延伸，开展跨区域合作，目前已为北三县培训养老服务人员约1400人。

目前，通州与北三县已建立多层次、全系统沟通对接机制和多领域合作机制。两地将按照“统一规划、统一政策、统一标准、统一管控”要求，深入推进协同发展，携手打造京津冀协同发展桥头堡。

（记者齐雷杰、关桂峰、刘桃彪）
新华社石家庄电



这是建设中的北京城市副中心运河商务区（二〇二〇年八月二十日摄）。新华社记者鞠焕宗摄

对手变牵手，“牵”出5个“过亿大港”

正月里，黄骅港货轮进出繁忙。

“以前港口小船多，现在借助天津港的管理经验和航线资源，大型货轮也常来常往了。”望着越来越多停泊的货轮，河北省沧州港务集团总经理助理王金岗说，去年疫情以来，天津港和沧州黄骅港之间开通“天天班海上快线”，把两个港口更紧密地串起来。

京津冀协同发展7年来，越来越多的港口互动频繁起来，增多的航线像一条条线，串起秦皇岛港、唐山港、曹妃甸港、天津港、黄骅港等吞吐量过亿吨的大港。

而在此前，河北的港口与天津港的关系没有这么紧密。津冀两地区位相近，腹地交叉，这些港口虽是“近邻”，实际上却是“对手”。多年来，各大港口在640公里的海岸线上你争我抢，互不相让，内卷突出。

对手变牵手，得益于京津冀协同发展的战略布局。7年前，京津冀协同发展成为国家战略，明确天津北方国际航运核心区定位，与河北省的港口形成合作、错位发展。

天津港是“百年老港”，拥有130条集装箱班轮航线，通达全世界200多个国家和地区、800多个港口。协同发展战略实施以来，天津港不再独享优势，而是惠及更多伙伴。

此后双方频频“牵手”。2014年，天津港集团和河北港口集团共同出资，组建渤海津冀港口投资发展有限公司，以资本为纽带，促进津冀港口协同发展。2016年，天津港集团与唐山港集团合资组建津唐国际集装箱码头公司。2018年，天津至曹妃甸综合保税区码头环渤海内支线开通。天津、河北港口逐步从无序竞争走向竞合。

患难见真情，疫情中津冀两地通力合作。今年1月疫情中，河北省企业运力不足又有货物急于运出。天津港与河北之间的海铁联运，解了企业的燃眉之急。石家庄新恒通国际货运代理有限公司总经理陈佳说，天津港在集装箱调运等方面下了很大功夫，“两地联手促进的海铁联运降低了运输的时间成本”。

经过7年携手并进，现在以天津港为中心的环渤海内支线运输网络初具规模，天津港与

从小沙岛到桥头堡：曹妃甸给你“讲”故事

尽管已经退休，但67岁的王钟敏依然心心念念着大海。

这位老人是曹妃甸的“建港功臣”，曾任曹妃甸实业港务有限公司党委书记、总经理。他见证了曹妃甸从一个不足4平方公里的带状小沙岛，到成为210平方公里的广阔陆域。

王钟敏清楚记得第一次登岛时的情景。2004年2月的一个清晨，他和十几个人从码头乘渔船向曹妃甸岛驶去。“10海里的路程，颠簸了3个多小时才到。”王钟敏回忆。

登上陆地，王钟敏才发现，所谓的小岛，即便在落潮时，也不足两个足球场大。举目苍茫，只有一座孤零零的灯塔。

“但曹妃甸建港条件优良，岸陡水深、不淤不冻，每年可省去大笔清淤费用。造地沙源主要为挖港池所得泥沙，这既形成了港口岸线，又造就了新的陆域，可谓一举两得。”王钟敏说。

修路、造房、建码头……为了吹沙挖港赶工期，建设者们用渔船将设备运到岛上。王钟敏和同事常因工作错过涨潮滞留岛上，只能挤在简易帐篷里过夜。漫漫长夜，伴随他们的是汹涌的海和肆虐的蚊虫。

第一条18公里通港公路贯通，第一条跨海线路并网送电，25万吨级矿石码头建设完工……这些建设者，见证了真正的“沧海桑田”。

唐山港、黄骅港、曹妃甸港等港口形成干支联动、无缝衔接、相互支撑的格局。

“仅以天津至曹妃甸航线为例，自开运以来，曹妃甸港区集装箱吞吐量连续两年增速在5%以上，2020年货运艘次较上一年增长20%。”曹妃甸港集团股份有限公司党委副书记、工会主席张建萍说。

天津港也在2020年创出历史新高，集装

如今，曹妃甸港区已建成生产性泊位98个，港口货物吞吐量突破4亿吨，建设内陆港15个，开通国内外贸易航线110条，助力唐山港吞吐总吨位跃居世界沿海港口第二位。

在码头装载上船的货物中，有相当一部分是首钢集团京唐公司的产品。“通过曹妃甸港区进口矿石和外运产品，可以大大节约物流成本。”首钢京唐公司技能操作专家高铁芹说。

2005年，以首钢集团从北京石景山搬迁到曹妃甸为标志，北京产业外迁的序幕徐徐拉开。当年，高铁芹告别在北京的妻女，踏上这片热土。

在升级后的“海上钢城”，高铁芹仍然在炼铁作业部工作。不过，他不用再蹲在高炉前面，用勺子舀起1400多摄氏度的钢水倒在沙子上看“破花”，而是通过电子测温，铁水温度瞬间在主控室的大屏幕上显示，实现了智能化。

“首钢从北京搬迁到曹妃甸，绝不是‘异地复制’，而是一次转型升级。”高铁芹说，“现在我们生产的是清一色的汽车板、5G基站用钢等高档板材。”

2014年京津冀协同发展上升为国家战略，这又给曹妃甸发展带来了千载难逢的机遇。当年7月，京冀签署《共同打造曹妃甸协同发展示范区框架协议》。两地互派干部挂职，曹妃甸承

箱吞吐量突破1835万标准箱，同比增长6.1%，增幅居世界十大港口前列。

津冀港口群有力地服务北京经济发展。天津港股份有限公司业务部副总经理任伟说，有一次，北京奔驰汽车有限公司负责人面临一个难题，北京到江浙地区的陆路运输时间长，成本高。“我们第一时间组织专题技术论证，很快开通了天津港到宁波港的航线。”

接产业转移项目加速。

2017年，北京海德林纳建材有限公司从通州搬到了曹妃甸。公司部门经理裴惠忠表示，企业很怕折腾，一开始他们并不想搬，现在来看，选择到曹妃甸安身立命是对的。

裴惠忠说，曹妃甸为公司提供标准化厂房，从2017年10月公司注册到11月投产，实现无缝衔接，一点儿没耽误生产。公司搬到曹妃甸，比在北京时增加了一条生产线，产量翻了近一番。

随着京津冀协同发展深入推进，大批企业涌向曹妃甸。据统计，从2014年至2020年底，曹妃甸区已签约京津项目509个，协议总投资5336.3亿元；累计实施京津项目235个，总投资2809.96亿元。

在承接京津转移项目的同时，曹妃甸与京津在交通、教育、医疗等领域合作也在加强。

京唐曹动车成功开通、唐山港与天津港共用航道、锚地；北京景山学校在曹妃甸创建分校5年来，学生人数由200余人增加到2100余人；北京安贞医院、妇产医院、友谊医院与曹妃甸当地医院合作挂牌开诊……

面朝大海，春暖花开。曹妃甸这个昔日渔民避风的小沙岛，正蝶变为京津冀协同发展的桥头堡。

（记者高博、阳娜、梁姝，参与记者王井怀）
新华社石家庄电

“今后津冀双方将继续织密环渤海航线网络，增强津冀港口群在环渤海、内陆腹地的影响力和辐射力，提高服务京津冀协同发展的能力和水平，加快构建功能完善、分工合理、错位发展、高效协同的津冀世界级港口群。”天津港（集团）有限公司董事长褚斌说。

（记者王井怀、梁姝、王民）
新华社天津电