

京津冀协同发展推动天津城市新变

九年前,京津冀协同发展战略正式实施,三地深度交织融通的大幕徐徐拉开。

九年来,京津冀三地紧密合作,不断打破城市壁垒,以协同谋发展,以发展促共赢。

立足渤海湾畔,天津这座文化交融的海滨城市,经由时间洗练,在协同背景下不断完成自我突破,在合作浪潮中迎来一轮又一轮的革新蝶变。

便捷、绿色织造城市之基

来往于京津双城,是沃德传动(天津)股份有限公司董事长胡炜的日常。在朋友圈可以清晰看到他的轨迹:清晨乘坐城际列车前往北京洽谈业务,晚间便能原路返回津城。这样的双城生活,他已经持续了不少年头。

1小时内可达京津冀三地核心区,越织越密的交通线路,串联成了城市生活交通圈的网络骨架,给越来越多的人提供了多点位生活的可能。

“北京的员工仅需要三十分钟就能抵达天津,这对于加强企业的人才集纳能力十分重要。”胡炜表示,交通便捷程度,直接关系到企业吸引人才与影响辐射的有效范围。“北京的客户想来实地考察,无论是坐城际列车还是驾车,都只需要做一个简单的决定。”

据了解,目前天津与京冀高速公路、普通国省道接口分别达到16个、31个,高速公路网密度居全国第二,4条铁路连通北京格局加快形成。津保铁路建成通车,京滨、京唐城际铁路加快建设,天津至北京大兴国际机场铁路启动建设,“交通一体化”在京津冀逐渐成为现实。

“在道路上穿梭的不仅是车流,更是思想和创造的火花。”天津市交通运输委员会副主任刘刚说。

便捷,是城市加速发展的必要条件。在此之外,天津还将生态友好纳入了城市革新的任务目标。生活核心区不远,一道更广大的绿色生态屏障,正在津城周围蓬勃生长。滨海新区与中心城区之间736平方公里的土地,已然成为京津冀东部的一叶“绿肺”。

“从前排水河里淤泥堆积、黑臭不堪,路过时总得捂着鼻子。”小营盘村党支部书记、村委会主任王金利说。地处天津市津南区的小营盘村,过去被散乱污企业排放的废水侵蚀。作为镇上主要的小站稻产区之一,水体的污染令许多村民感到不安,“吃自家种的米都有些忧心忡忡”。

2018年,天津《双城中间规划管控和实施方案》编制完成,经过多年实践,这片南北长约



▲天津滨海-中关村科技园一景。

新华社记者赵子硕摄

50公里、东西宽约15公里的绿色生态屏障从蓝图走进了现实。屏障区内数千家散乱污企业得到整治。

向河里排污的管道被一根根去除,曾经黑烟弥漫的厂区重新披上了绿装,农田间因污染而“五颜六色”的沟渠渐渐恢复了应有的洁净。

“好水养好稻。”谈起近些年的收成,微笑爬上了王金利的嘴角,“去年合作社的亩产量能达到1200斤左右。”

如今的小营盘村水清林绿,每到收获时节,总能引得不少游客循着稻香而来,露营休闲、采挖钓蟹。一片绿色,成为天津撬动高质量生活的发展密码。

从轨道交通等基础设施建设,再到绿色屏障等环境支撑项目,协同九年,天津正在不断打造一个生活便捷、环境友善的海滨城市形象。

错位、互补调优产业结构

2022年,京津冀地区生产总值合计10万亿元,是2013年的1.8倍。数据的背后,是三地产业的深度交融。

在国家超级计算天津中心,联排黑色机柜上闪烁的指示灯与运转时轻微的嗡鸣声,映衬着这里的忙碌。一段时期以来,天河应用研发首席科学家孟祥飞正与团队一道,投入到新一代百亿亿次超算的应用研发创新中。

“每天超过15000项计算任务在这里执行,

其中三分之二来自京津冀地区。”孟祥飞表示,超算是技术创新和产业发展的“超级马达”,算力应用的背后,正是不断拓宽的产业需要和经济脉动。

产业协同是京津冀协同发展战略四个率先突破的重点领域之一。近年来,作为京津冀协同发展“桥头堡”,天津市武清区瞄准北京央企国企二三级总部、高端制造、科技研发、总部经济以及区内重点产业链上下游企业,以“一区五园”为依托精准打造高端产业链承接平台。

“企业的天津武清项目成功入驻,我也成了这儿的第一批员工。”27岁的吴春阳从河北毕业后入职一家总部设立在北京的轨道交通企业,随着武清区智能轨道交通产业的不断兴起,他也随着公司的天津项目,在天津安家落户。

“形成区域间产业合理分布和上下游联动机制,对接产业规划,不搞同构性、同质化发展。”河北经贸大学副校长武义青认为,主动错身发展,积极调优产业结构,是协同九年来的共同认知与宝贵财富。

三地优势互补,给天津带来了产业链补齐强基的绝佳发展机会:信创、生物医药等12条产业链增加值占全市规上工业增加值的比重达到77.9%,中芯国际天津12英寸芯片、航天科技新一代运载火箭产业化基地能力提升等重点项目加快建设,一汽丰田新能源汽车等项目投产……

抓牢发展准绳,天津聚焦“一基地三区”建设,把握自身辐射带动作用,将过往的制造业优势转化为三地协同驱动的新动力引擎。截至2022年底,天津市工业战略性新兴产业增加值、高技术产业(制造业)增加值占全市规上工业比重分别达到25.3%、15.5%。

与此同时,如何寻觅自身优势,错位发展,也是天津近年来深度思考的一大主题。2020年11月,天津提出打造“津城”(中心城区)“滨城”(滨海新区)双城发展格局,将港口区位优势进一步发扬,北方国际航运核心区建设不断迈出新步伐。

碧蓝的海水在阵阵海风下泛起碎金一般的波光,在天津港第二集装箱码头,集装箱装卸有条不紊。按传统集装箱码头的作业要求需要近百人进行装卸作业的任务,在这里只需要三十来人便能完成。

天津港第二集装箱码头公司总经理杨荣介绍,随着全物联网集装箱码头新形态的迭代升级,作业效率不断提高,提送箱在港作业时间下降26.2%,远洋干线船舶在泊船时效率提升28%。

随着首个全物联网集装箱码头的建成,天津港按下“港口万物智能互联时代”快进键。2022年,天津港集装箱吞吐量突破2102万标准箱,同比增长3.7%。港口战略资源优势,正在使天津成为京津冀世界级城市群的“海上门户”。

“以产业链为核心加强产业分工与配套,引入‘链主型’企业,实行‘链长制’管理,加快产业链、补链、强链。”南开大学校长陈雨露说。

创新、协同点燃发展引擎

《京津冀协同发展规划纲要》指出的三地协同发展远期目标是使京津冀城市群“成为具有较强国际竞争力和影响力的重要区域”。激活创新动力,打造自主创新重要源头和原始创新主要策源地,是天津服务于此目标必须攻克的课题。

走进天津大学(武清)前沿技术研究院合成生物学实验室,多通道发酵罐内,搅拌桨快速旋转,酿酒酵母细胞工厂正在源源不断地生产番茄红素。这一装置是合成生物学领域产学研一体化的典型创新成果。

“目前,番茄红素的市场价每公斤过万元,尤其是天然提取的番茄红素价格甚至达到每公斤数万元,我们的研究成果可实现番

茄红素低成本绿色合成,将形成百亿级的产值,带动京津冀生物产业升级。”天津大学前沿技术研究院副研究员姚明东说。

通过搭建人才智库、共享实验室,整合供应链、创新链平台,鼓励区内企业与京津冀高校院所创新合作,包括天津大学前沿技术研究院在内的一批创新型企业和高校院所申请入驻,武清京津产业新城核心区已然成为天津在协同战略推动下科创能力聚变的缩影。

让科创“凤凰”来得了,留得下,在搭建创新平台的同时,天津不断优化营商环境,强化服务能力,将更多活水引向创新主体。

几年前,位于天津市宝坻区的京津中关村科技城仍是阡陌纵横的小村庄,在数年的耕耘下,如今已成了吸引企业的“金窝窝”。

天津新松智能科技有限公司自落户京津中关村科技城以来,员工队伍从最初的8人发展到目前的近百人,先后被认定为国家级高新技术企业、天津市专精特新中小企业,在机器人制造与应用领域开疆拓土。

打造“中关村”创新生态系统,建立金融超市,为企业提供金融支撑;成立产业基金,为优质孵化项目提供资金支持;打造综合服务中心,使企业足不出户就能办理60多项行政许可业务……企业从京津中关村科技城的努力中获得了源源不断的发展动力。

“中关村为众多科技型企业提供了创新创业之地,而企业的创新发展也将带动中关村的持续大发展。”天津新松智能科技有限公司总经理关腾腾说。

在天津东侧的滨海新区,类似的故事也在上演。“我们来到这里考察的当天就决定落户,当月就开始办理工商注册手续。”天津威努特信息技术有限公司研发总监王方立说。数据显示,滨海—中关村科技园企业已突破4000家,累计注册资本金达1806亿元。

与此同时,天津市持续推进科技成果转移转化和创新要素开放共享,依托科技成果展示交易中心发展技术转移机构143家,发布京津冀企业成果8487项,汇集京津冀地区专家3836人,中石化北京化工研究院和石油化工科学研究院等国家级研发转化平台落户滨海新区。

十三届全国人大常委会委员、中国科学院大学教授江小涓表示,未来数字经济等领域可能成为三地协同的新增长点,三地政府可通过继续合作提供低成本协同优势,创造更为良好的营商环境。

(本报记者郭方达、王宁、王井怀)

天津累计引进在京企业投资项目超6900个



▲2022年10月19日拍摄的建设中的中石化天津液化天然气(LNG)接收站(无人机照片)。

新华社记者赵子硕摄

实”研讨会上了解到的消息。

天津市发改委主任戴永康在研讨会上表示,天津全方位深化与国家部委、央企、大院大所及北京市合作,累计引进一大批优质企业投资项目。通用技术集团机床总部、力神滨海新能源产业基地等一批优质企业、重大项目和创

新资源落户天津。“以滨海—中关村科技园为例,累计注册企业超4000家。”戴永康说。

未来,天津将继续结合疏解对象、政策导向、推进步骤,对接潜在目标,争取符合“一基地三区”功能定位、适合向天津转移的市场主体来津发展。

2月25日早9点,渤海之滨的天津,4摄氏度的气温中,黄色的腊梅花已经绽放枝头。和暖的阳光下,来自京津冀三地政界、学界的上百人齐聚天津礼堂,参加当地主办的推动京津冀协同发展走深走实研讨会,为延续9年的“春天故事”继续贡献智慧。

“京津冀协同发展9年来成效明显,三地围绕交通一体化、生态环境保护、产业升级转移等重点领域,坚持优势互补、互利共赢扎实推进,正在加快走出一条科学持续的协同发展之路。”全国政协经济委员会副主任、国务院发展研究中心原党组书记马建堂说。

“9年间,京津冀协同发展经历了从谋篇布局的基础阶段,到爬坡过坎的推进阶段,再到如今向更高水平走深走实阶段的不断迈进。”南开大学校长陈雨露说。

“建设以首都为核心的世界级城市群,需要世界级产业集群的支撑,建议聚焦‘数字’‘汽车’‘材料’三大领域抓紧谋划布局,奋力打造具有国际竞争力的先进制造业集群。”河北经贸大学副校长武义青说。

与会嘉宾讨论火热,对这片热土充满了信心。然而,如同早春二月温暖正式来临之前会有春寒料峭,京津冀三地也曾一度处于无序竞争的寒冷之中。

“断头路”充斥、产业布局无序、雾霾锁城、百姓生活差距大……这些现实的问题,在记者10多年前的采访中屡见不鲜——从天津去石家庄,没有高铁直达,最快的方式是从北京换乘;世界吞吐量排名前15的港口有8个集中在环渤海地区,结构性产能过剩;一有蓝天白云就会刷爆京津冀的“朋友圈”;分别嫁到京冀交界处两个村庄的亲姐俩生活形同天壤……

2014年2月26日,京津冀协同发展上升为重大国家战略,如同一声春雷,为这片21万多平方公里的土地带来了春天的火热。

交通、生态、产业三个先行领域率先突破,“断头路”逐渐消失,津保铁路、京津城际延长线、京唐城际、京滨城际北段等建成通车,“轨道上的京津冀”加速建设;PM2.5平均浓度下降到30微克/立方米的北京对蓝天白云不再“欣喜若狂”;三地产业协作、协同创新能力大幅提升,2022年,天津吸引京津冀投资额189.4亿元,河北承接京津转入单位4395个,

“北京原始创新、天津研发转化、河北推广应用”的精准分工成为现实。京津冀协同发展的机制体制逐渐理顺。2014年8月,天津港集团与河北港口集团共同组建渤海津冀港口投资发展有限公司,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有限公司,天津、河北港口从无序竞争走向竞合。2015年5月,旗下有众多机场的河北机场集团正式纳入首都市场集团公司管理,京津冀三地主要机场步入了统一管理、一体化运营的历史新阶段。

京津冀协同发展的成果不断惠及民生。2022年,京津冀异地就医医保门诊联网直接结算覆盖天津医院数量增至1146家,天津办理京津冀养老保险关系转移业务超3万人次,转移保险基金总额12.1亿元,京津冀在医疗、教育、养老等公共服务领域合作不断增加。

走过9年,又是在春回大地的2月,京津冀党政代表团密集互访——2月15日,天津市党政代表团赴北京中关村国家自主创新示范区、北京城市副中心学习考察;16日,天津市党政代表团赴河北雄安新区学习考察;20日,河北省党政代表团赴北京证券交易所、中关村国家自主创新示范区、北京城市副中心学习考察。

“唱好京津‘双城记’”“切实推动协同发展走深走实”“共同推进重大国家战略实施取得新成效”等,成为三地之间交流的高频语句、共同愿景和工作重点。

以天津为例,2023年以来,天津提出了今后五年全面贯彻中央决策部署的治津思路——“十项行动”,其中第一项就是“京津冀协同发展走深走实行动”,将立足新阶段新任务新要求,牢牢承接北京非首都功能疏解“牛鼻子”,续写京津“双城记”新篇章,全力服务雄安新区和北京城市副中心建设,深度融合世界级城市群发展。

25日中午12点,天津的室外温度已近10摄氏度,天津礼堂内,3小时的热烈研讨告一段落,主持人用“意犹未尽”形容了当时的氛围,并希望各位与会专家今后继续为京津冀协同发展贡献真知灼见。

一场研讨会在落下了帷幕,拥有1亿人口的京津冀站在了协同发展9周年的新起点上,走进又一个春天。

(本报记者李鲲)