



虽然产业协同持续深化,但三地在协同机制、空间结构、公共设施和环境治理等方面还有待提升,亟须创新举措破题。

三地协同深度推进瓶颈待破

■ 本报记者 洪鸿

北京现代汽车在沧州下线了,北京大红门批发市场的商户在永清落户了,北京大医院的医生在河北挂牌了,京津冀协同发展已经三年,古老的京畿重地悄然发生着深刻变革。

不过,虽然三年来京津冀协同发展取得了一些阶段性成果,但是由于固化的行政管理体制机制等制约瓶颈,总体进展与目标要求还有相当差距。对此,专家建议,要打破地域限制,建立跨界协调治理机制,采用创新举措促进京津冀协同发展。

京企外迁 开拓发展空间

据记者了解,京津冀协同发展这三年,北京每年都会确定一些重大疏解示范项目,除了一批区域性批发市场,医疗、教育等公共服务功能也面临疏解。自2014年以来,北京累计调整疏解批发市场370余家,清理淘汰一般性制造业企业1300余家,累计向五环外的新校区疏解学生1.6万人。而河北省积极承接京津产业转移,3年来共引进京津项目12716个。

“京津冀协同发展三年来,最突出的成果就是交通更加便利,三地部分产业实现转移对接,产业协同持续深化。实现人随功能走,人随产业走。”4月13日,国家发展改革委信息中心首席经济师范剑平在接受《中国企业报》记者采访时表示。

据了解,交通一体化方面打通了12条“断头路”、“瓶颈路”,共计1400余公里,津保城际、张唐铁路等建成通车,京张、石济、京沈高铁等建设加快推进,机场、港口建设取得积极进展,有力促进了京津冀交通互联互通。

从北京到天津的城际列车只需35分钟,有的间隔时间仅5分钟。记者来到天津滨海新区中心商务区看到,于家堡金融区和响螺湾商务区隔河相望,初显繁华景象。“目前,各类企业加速入驻,区内注册企业总量超过1.7万家,海河两岸楼宇租售率达到52%。2016年新增市场主体中超过30%来自北京。”天津滨海新区中心商务区经济发展局一位工作人员在接受《中国企业报》记者采访时介绍说。

不只是天津,河北的永清、固安在

承接京企外迁方面也动作迅速。目前,永清县已与北京大红门等八大主力市场签约落户,签约服装生产企业600余家、商户1400余家,永清服装产业新商圈正在形成。

园区对接也成为京津冀产业协同发展的重要手段。亦庄-永清高新技术产业开发园、中关村海淀园秦皇岛分园,伴随一批协同创新平台加快建设,京津冀协同创新共同体正在形成。迄今,中关村企业已在津冀两地设立分公司1903家、子公司1426家;2016年,北京输出到津冀技术合同3103项,成交额154.7亿元,同比增长38.7%。

而选择外迁的京企们也获得了再次腾飞的机遇。选择在河北沧州扩建的北京现代汽车,不仅是单纯一个企业的调整,更是多达超过1000家相关企业的庞大产业链条的整体迁移。还有北京市大兴生物医药基地的太阳大地纸制品有限公司,迁到河北冀州后不仅面积扩大了6倍,产能也提高了4至5倍。

对此,范剑平表示,随着三地协同相关政策的进一步落实,这些企业转移到津冀两地发展,既能迎合政府的期望,也能给企业寻求更大的生存空间。

雄安新区 带来新动力

4月1日,雄安新区设立的消息一经爆出,原本三个默默无闻的河北小城(雄县、容城、安新)就沸腾起来。

对此,中国工程院院士谢克昌在接受河北当地媒体专访时指出,我国要以雄安新区建设为核心,为河北注入全新的高端产业。而国家发改委主任何立峰此前也公开表示,雄安新区在规划上要达到国际一流城市水平。有分析人士指出,未来雄安的投资规模或达到上万亿元。

4月13日,《中国企业报》记者来到河北雄县采访时看到,前来咨询投资的人络绎不绝。“在设立雄安新区的消息公布之日,雄县这一北方小县城的宁静就被打破了。”雄县商务局一位工作人员在接受《中国企业报》记者采访时说,“这段时间来雄县的外地客商非常多。”据他介绍,中国汽车改装用品协会会长李仁贵是第一个联系到县商务局、带着项目想来接洽的机构。

“对于欲来投资的外地优质项目,我们的一贯态度是张开双手欢迎,但下一步要看相关规划和决策。”上述商务局工作人员表示。

“国家战略、定位这么高,我们过来看看能干啥。”在县商务局,记者碰到

来自北京富泽天成电气设备有限公司的销售经理胡洪志前来洽谈业务,他对记者说,公司是搞电气设备安装的,老板派他来看看情况寻找商机。

无独有偶,智通集团北京中晟佳自动化科技有限公司销售总监王春贺也有外迁的想法。他告诉《中国企业报》记者,“随着三地产业协同发展的不断深化,尤其是雄安新区的设立,公司正在谋划向津冀两地转移,趁早谋划,抢占先机,在津冀两地谋求立足之地,以后空间越来越小,想在津冀两地发展就很难了。”

“雄安新区的设立对河北尤其是保定地区来讲的确是一次重大的历史机遇,千载难逢。但对我们来说也的确感到有点突然,下一步具体怎么做还要看政策。”保定市发改委规划处一位工作人员在电话中告诉记者。

三地协同 亟须打破瓶颈

虽然雄安新区的设立引爆了京津冀板块的升温,但是京津冀协同发展三年来,还是存在一些问题亟待解决。

“主要表现为三个短板:一是北京当前的城市空间结构和轨道交通体系仍不尽合理,二是京津冀区域的教育、医疗等公共设施与服务水平落差过大,三是京津冀协同发展面临的难题就是环境治理问题,特别是治霾问题。”范剑平指出。

面对短板,如何调整格局、创新体制机制,真正推动京津冀可持续发展?天津城建大学副校长、天津城镇化与新农村建设研究中心主任、南开大学经济学院区域博士王建廷在接受《中国企业报》记者采访时表示,京津冀协同发展的背后涉及各个层面,主体的利益博弈,纷繁复杂。“我认为还应继续协同发展、重点突破、深化改革、有序推进,最核心的是要有创新举措,努力形成京津冀协同发展的新格局。”王建廷指出。

南开大学滨海开发研究院产业发展研究中心主任马云泽则认为,体制上一定要有突破,如果突破不了,光喊口号,依旧还会很困难。马云泽认为,要突破市场的壁垒,要让要素流动起来,要用疏不要用堵。另外,要打破地域的限制,地域的障碍消除了,那么经济发展的障碍就会消除。

“如何探索建立一个市场调节与政府引导相结合的跨界治理协调机制,以保障通过区域的协同发展,使经济更具活力、社会更加公平、运行更有效率,是亟待回答和解决的一个重要命题。”马云泽说。

深度对话



雄安新区设立 将重构京津冀发展格局

——访天津城建大学副校长王建廷

■ 本报记者 洪鸿

4月1日,雄安新区设立的消息一经发出,就引发了业界的高度关注。雄安新区规划范围涉及河北省雄县、容城、安新3县及周边部分区域,未来承担着集中疏解北京非首都功能的作用,被定位为继深圳经济特区和上海浦东新区之后又一具有全国意义的新区。

“雄安新区将成为疏解非首都功能转移的聚集地,这一点毫无疑问。”4月13日,天津城建大学副校长、天津城镇化与新农村建设研究中心主任、南开大学经济学院区域博士王建廷在接受《中国企业报》记者独家专访时表示,雄安新区的设立,将引领京津冀区域形成新的发展理念和模式,形成新的格局。

三地协同需突破性进展

《中国企业报》:自2014年京津冀协同发展升级为国家战略以来,三地经济发展和产业结构出现了怎样的变化?亟须破解的瓶颈在哪里?

王建廷:2014年,京津冀协同发展提出以后,三地的经济发展并没有出现突破性的进展,正处在一个结构性的调整阶段。这三年来,随着经济的协同发展,北京对外投资的企业在增加,但主体实现转移的目前还很有限。这主要是因为还没有发生规模性转移和结构性的变化,应该说,三地的经济发展在京津冀协同发展的背景下起到了相互促进的作用,但是按照世界级城市群的要求,这个增长还仅是开始和初步。

《京津冀协同发展规划纲要》提到的首要三项任务是环境治理、交通一体化和北京非首都功能的转移,但是转移由谁承接,怎么承接,承接后的配套政策是什么,这些问题尚未解决,影响了北京非首都功能的转移速度。

除北京非首都功能外溢和区域环境治理外,京津冀协同发展还有一个更高的目标,就是通过这种方式打造世界级城市群。从客观上讲,津冀承接北京非首都功能的外迁是存在着博弈的。外迁的市场主体必须考虑外迁是否能保证自身的经济利益,保证其核心竞争力在提升,而不是下降。所以,尽管河北和天津都有很强烈的愿望,但是这些主体往哪儿迁、怎么迁的制度设计尚不是很清晰。

津冀承接北京产业外迁的瓶颈主要来自政策和制度方面,具体的行动措施缺乏可行性或可操作性,实现起来比较困难,所以必须把制度设计和政策体系建构起来,问题才能得到解决。在这种状况下,党中央果断提出设立雄安新区,是非常有远见的,可以说破解了制约京津冀协同发展的瓶颈,使世界级城市群的建设真正成为可能,所以是“千年大计,国家大事”。

(下转第三版)

