

北京“一核双翼”格局初现

京津冀协同发展5年间,北京城市副中心规划建设的顶层设计落地实施,建设河北雄安新区的规划被提出并落实建设,形成北京市核心区和城市副中心、雄安新区双翼格局

□ 张敏

京津冀协同发展战略实施以来,北京城市副中心规划建设的顶层设计落地实施,建设河北雄安新区的规划被提出并落实建设,形成北京市“一核双翼”即核心区和城市副中心、雄安新区双翼的城市布局。

5年前,习近平总书记主持召开座谈会并发表重要讲话,将京津冀协同发展提升到重大国家战略的高度。5年间,京津冀高楼拔地而起,铁路高速飞驰运送三地往来的旅客,一个个产业园区设立并建成合作,首都的批发市场外迁……斗转星移间,京津冀发生巨变。

抓住问题“牛鼻子” 疏解非首都功能

京津冀协同发展的着力点和出发点就是解决北京的“大城市病”,核心问题就是疏解北京非首都功能,这是“牛鼻子”和主要矛盾。

为解决这个大问题,北京市制定了全国首个以治理“大城市病”为目标的新增产业负面清单并两次修订完善,规定禁止新建和扩建纺织

业、服饰业、木材加工业、家具制造业等一系列与首都无关并易造成污染的行业。

在这个目录实施下,北京的产业进行了转型和调整。截至2018年底,不予办理新设立或变更登记业务累计达2.16万件。

已经开办的制造业企业逐步被疏解,曾经是北方地区重要服装批发市场的动物园、大红门等批发市场完成撤并升级和外迁,天意、万通等批发市场实现关停。

与此同时,符合首都城市战略定位的科学研究和技术服务业、文化体育娱乐业以及信息传输、软件和信息技术服务业等新设市场主体比重达到50.5%，“白菜帮子”加快剥离,高精尖经济结构逐步构建。

北京市民近年来感触最深的就是北京对“开墙打洞”的治理。曾经在马路边、胡同墙面上开凿的小窗口、小门脸变成了平整的墙面,画上了中国风壁画。仅2018年,北京整治“开墙打洞”8622处,中心城区29个老旧小区综合整治试点进展顺利。

这背后是对首都居民环境整治

的决心和用心。

多年来,京津冀地区的大气污染始终是围绕在三省市上空的乌云。生态环境部不断强化督查,大力治理京津冀“散乱污”企业、治理小作坊小工厂,努力打赢京津冀地区大气污染防治攻坚战。

“疏解”成为解决问题的关键词之一,但疏解不是剥离,产业迁出的同时,也保证了交通的便利。“轨道上的京津冀”加快打造,国家高速公路网7条首都放射线北京段全部建成,环首都“半小时通勤圈”逐步扩大。

优化城市格局 城市副中心发挥功能

随着今年1月11日北京市级行政中心迁至城市副中心,北京市“一核双翼”的城市布局越发清晰。交通、水利等重大基础设施建设陆续在通州落地建成;医疗服务水平提升,与周边县区建立医联体关系,通州的城市副中心功能开始显现。

2018年,位于北京市通州区的潞河医院,全年门诊量为229.09万人次,总出院人数4.96万人次,全年手术量一共6.03万例次,这些数

据,被潞河医院院长纪智礼清楚地记在脑子里。

4年前的2015年,这个数据分别是205.52万人次、3.58万人次和2.97万例次。4年中,潞河医院接诊人数增多,设施也更为先进,纪智礼说:“通州区定位成为北京城市副中心之后,医院得到了看得见的改变。”

京津冀协同发展的推进,对潞河医院的功能提出了更高的要求,它不仅要满足通州地区百姓看病的需求,同时也成为提升京津冀整体医疗服务能力的组成部分。

从2015年起,潞河医院和河北省大厂县人民医院等组建医联体,免费接收当地医务人员来潞河医院进修学习。潞河医院启动“互联网+”模式的专科医联体建设,建立微信群,邀请医联体范围内的医生加入,随时随地方便交流病情,了解患者情况。这一体系建设保证了“通武廊”即北京通州、天津武清和河北廊坊地区危急重症患者得到及时救治。

目前,潞河医院已建成国家卒中中心、胸痛中心、腹痛中心等26条绿色通道。潞河医院院长纪智礼说:“承载患者只是京津冀医疗协同发展的一个方面,更重要的是通过加强医务人员在临床技术、科研方法及成果转化等方面的交流,共享创新技术成果。”

城市副中心的建设不仅如此,文化生活方面,北京长安街上的国家大剧院被“搬”到了通州区台湖镇台湖西路6号。5万多平方米的国家大剧院台湖舞美艺术中心投入使用后,成为北京城市副中心的重要文化设施和台湖演艺小镇的演艺中心。

2018年5月投入试运行至今,国家大剧院台湖舞美艺术中心承接了多场演出、排练活动。2018年9月在台湖剧场和露天剧场举行了10天8场各类演出,涵盖交响乐、室内乐、话剧、歌剧等多种艺术形式。

“创”字当头 构建协同创新共同体

京津冀的协同发展不仅是城市环境、布局的协同发展,更是地区经济的协同发展,是将过去聚集在首

都的优质资源向外均衡,打破北京中心岛的发展格局,形成三地同发展的局面。

创新成为京津冀协同发展的关键词。北京出台加强北京城市副中心政策集成创新的意见,稳步推进机构改革、财政体制改革、土地政策、人才政策等方面的改革创新政策。

在京津冀协同发展的背景下,北京经济技术开发区已经与曹妃甸区各个工业园建立紧密的联系。2016年3月,北京经济技术开发区与曹妃甸区签订《曹妃甸区人民政府与北京经济技术开发区企业协会区域合作分会关于加强区域合作的协议》,双方结合各自优势,实施有针对性的“区合项目+区合基金+区合平台+公司运作”模式。

已经建成的北京亦庄·永清高新区正在探索“双方人员交叉任职,共建共管”的合作模式,由北京经济技术开发区负责输出项目、品牌和管理,廊坊市负责土地空间保障、政策支持及基础服务。所有入驻高新区的企业税收在廊坊,北京方面则获得科技成果孵化及产业化的空间。目前,首批7个开工项目全部为开发区企业投资建设,另有11个签署入市协议的项目,正在推进土地挂牌上市工作。

“创”字当头,京津冀地区经济协同发展的势头迅猛。“中关村科学城、怀柔科学城、未来科学城”三大科学城并驾齐驱,中关村科学城在原始创新上加上马力,推出原创成果;怀柔科学城着力基础科学研究,建设综合性国家科学中心;未来科学城则建设重大共性技术研发创新平台,打造全球领先的技术创新高地。如今,“三城一区”新局面已经形成,崛起的创新新高地成为北京转型发展的重要支撑。

据北京市委市政府京津冀协同办相关负责人介绍,目前,聚焦“科学”与“城”的功能,北京原始创新策源地作用不断强化。未来会继续创新引领产业人才,立足北京的高端创新资源和人才的集聚优势,强化原始创新和自主创新,深入推进京津冀协同创新共同体建设,引导首都创新资源向天津、河北转移,推动北京创新成果在京津冀区域转化应用。

专家代表东南大学法学院副教授、共享单车投放与停放管理课题研究组组长顾大松表示,中国城市公共交通协会与中国标准化研究院城市智慧公共交通标准化战略合作是交通现代化自治体系、自理能力建构的重要一环,是城市治理能力现代化非常重要的一环,是推动新业态中国方案重要的组成部分。

摩拜单车政策研究院院长田翔表示,行业组织和标准院合作的意义非常重大,首批立项的标准对于解决现在共享单车行业存在的随意乱停乱放、车辆未能及时维护产生了大量僵尸车、占用了大量的公共空间等问题意义重大。

主办方表示,本次大会的召开对稳步推进城市公共交通领域标准规范化建设,规范共享经济健康有序发展具有重要意义。中国城市公共交通协会和中国标准化研究院将充分发挥行业组织的自身优势和在高新技术领域标准化研究的技术资源优势,针对城市公交、轨道、充电设施、共享出行等领域,着力推动我国城市公共交通领域标准化、规范化的建设和可持续发展。

■ 城市时评

“抢人大战”再思考

□ 子长

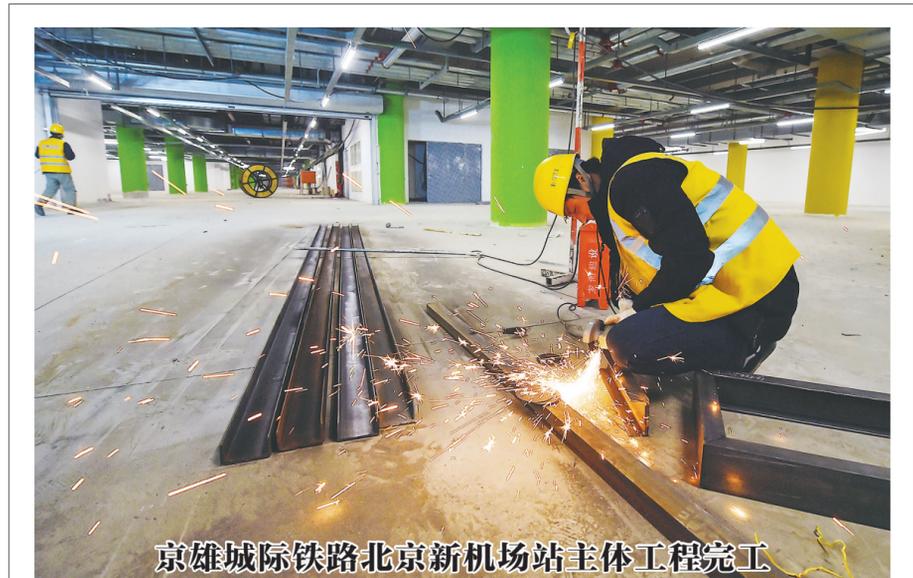
随着春节以来各地又密集出台了系列“人才政策”,自2017年中以来的各地“抢人大战”,非但没有降温,反大有“升级”之势。这表现在:一是,不但有一线、二线城市加入其中,一些“普通”的地级市也加入其中,仅不到一个月时间,“发布人才引进与落户等政策的城市已经超过16个”;二是,激烈竞争之下,部分地方政策正加码加码,有的地方降低了落户的社保缴纳门槛,有的地方取消了购房落户的面积限制,更有很多地方进一步放宽了学历限制,比如江苏常州就出台新规定,高级工、中级工、初级工、职业院校毕业生在该市依法缴纳社保并申领居住证后,就可以申请落户,并且两项条件均满1年后,其配偶和未婚子女可以申请在本市落户。

人才是第一资源。各地“新政”在一定程度上体现了对人才的重视,也客观上为很多人特别是年轻人带来了直接实惠。不过,正如分析者指出,“抢人大战”也折射了一些地方当下的现实困境。一方面,在我国人口结构影响越来越明显的大背景下,需要通过吸引大量人口落户来储备劳动力资源和消费潜力;一方面,比较现实的是,很多地方着力于城市规模、发展档次的升格扩容,无论是在硬指标还是在竞争力上,都有对人才的需求;再加上一些地方城市“去库存”,种种因素综合起来,让很多城市“敞开怀抱”,虽然名曰“人才引进”,但“政策门槛”正越来越低。过去一年来,以较早出台“新政”的西安等城市为代表,经济增长交出了比较靓丽的数据,无疑在一定程度上解决了上述困境,自然令更多城市蠢蠢欲动。

是不是就此可以认为这样的“人才政策”成功了呢?似乎还应该细细考量。自“抢人大战”伊始,就有专家指出,比起用政策吸引人,留住人更重要。然而,留不留得住需要相当长一点时间才能验证,倒是经济增长的数据反馈更快。所以,问题的关键是:这个增长到底是谁贡献的?

再有就是“人才政策”的连锁效应。对流入城市而言,升格城市固然与一定的人口规模相关。同时还应该意识到,与人口急速扩容紧密相关的是城市发展治理能否跟得上?之所以强调“留住人”,在笔者看来,不单是落户者个人发展空间的考虑,一个城市的“舒适度”也很重要,而这与基本公共服务水平、办事效率、交通状况等城市治理的方方面面有关,前几年的一些人“逃离”了北上广,转眼又“逃离”了北上广,本质上触及的就是这个问题。

另一个不容忽视的问题是流失。人口规模眼下就那么大,虽然城镇化过程中由农村向城市输入人口,但很现实的问题是,在人才从一些城市流入到另一些城市情况下,流出地怎么办?日前有报道提到,宁夏政协委员调研发现,过去一年宁夏部分科研院所的人才流失“非常严重”,陷入“经济不发达吸引不来人才、没有人才又不能提升经济水平”的困局。这同样值得重视。



京雄城际铁路北京新机场站主体工程完工

2月25日,京雄城际铁路北京新机场站主体结构全面完工。京雄城际铁路是连接北京市区、北京大兴国际机场和雄安新区的重要轨道交通线。图为工人在京雄城际铁路北京新机场站换乘通道内施工。

新华社记者 张晨霖 摄

标准化助力城市公共交通可持续发展

城市智慧公共交通标准化战略合作启动大会召开,发布10项首批立项团体标准

本报讯 记者明慧报道 2019年2月26日,由中国城市公共交通协会和中国标准化研究院共同举办的“城市智慧公共交通标准化战略合作启动大会”在京召开。中国城市公共交通协会与中国标准化研究院举行签约仪式,现场宣读了《城市智慧公共交通团体标准研究组成员、外部专家名单》,公布了包括互联网租赁自行车废弃单车认定技术要求,互联网租赁自行车电子围栏技术应用技术规范,共享电动助力车充电安全技术要求,共享电动助力车集中充电场站建设规范,城市公共自行车自助停放技术要求,立体停车场(库)充电设施规范化建设规范,公共交通场站充电设施规范化建设规范,停车场(库)信息采集规范,停车场数据接口术语,停车场(库)信息管理平台质量技术要求在内的十项首批立项团体标准。

“标准化是产业健康发展的必备条件,通过标准化可以明确单车停放区域、识别僵尸车辆、规范充电场所建设、规定安全充电技术要求等等。”中国标准化研究院副院长邱月明表示,标准化是实现科技成果产业化的最佳方式,团体标准是科技成果快速进入市场的最佳方式,标准化能够助力城市公共交通可持续发展。

邱月明介绍说,近年来,随着共享经济的发展,也陆续出现了共享单车、共享电动车、共享汽车等新的服务模式,一方面给城市公共交通提供了多种选择和便利,是对现有城市公共交通的丰富和补充,可以说极大地方便了百姓出行,但同时也带来了诸多问题:诸如随意乱停乱放、车辆未能及时维护产生了大量僵尸车辆等占用了大量的公共空间,故障车辆、电动车充电不规范等产生较大的安全隐患等等。这些新生事物发展中

的问题,如果得不到及时解决,就会严重阻碍其发展,甚至有的城市已经开始不允许发展共享单车。其实解决这些问题并不难,其中标准化是最好的手段。通过标准化可以明确单车停放区域、识别僵尸车辆、规范充电场所建设、规定安全充电技术要求等。

中国城市公共交通协会副理事长兼秘书长刘举认为,标准化建设是人类文明进步的成果,是一个产业健康发展的必备条件。希望通过协会这个第三方平台建立起城市公共交通出行的生态体,建立起有价值的、被大家广泛接受的标准化体系,也希望企业高度认识到标准的重要性,积极参与标准的制定和应用中来。

刘举说,中国城市公共交通协会作为政府和企业之外的第三方,工作的内容之一是要建立城市公共交通领域的标准体系,这也符合国

家对标准建设的要求。现阶段,无论是传统公交还是智慧出行,都存在着创新发展的问题,例如共享单车的发展已经进入下半场,下半场最重要的标志应该是规范化、标准化。推动行业创新模式的落地以及在全国的应用,推动城市交通多元出行方式的链接,推动各地公交企业和共享出行企业的对接,在对接上建立标准模板,建立可复制模式,是协会和中国标准化研究院合作的目的和初衷。

中科院微电子研究所融合感知实验室副主任黄奎在介绍中科院微电子研究所现阶段在公共交通出行领域相关标准制定工作并对团体标准建设提出建议时认为,团体标准的建设应该从顶层做好规划,标准的制定应该充分考虑大数据、互联网、人工智能以及5G的发展和运用,还要有切实可行的技术。