



编者按:鸟随鸾凤飞腾远。如果把京津比作鸾凤,那么首都经济圈就是策动鸾凤起飞的风云大势。近日,京津冀一体化再传利好,被外界广为关注的首都经济圈规划新方案已经初步确定,“1+9+3”新方案的编制工作正由国家发改委加紧制定中,有望在2013年底之前出台。随着“大七环”、新机场等相继开工,业内专家提醒,推进京津冀区域一体化,加快首都经济圈建设,仅靠行政手段远远不够,经济力量仍是主要力量,而产业联动格局是市场本身的选择结果,并不能单单靠行政手段解决。

首都经济圈的喜与悲

“首都经济圈”的概念一直是“雷声大、雨点小”,不过,被称为“最难编制的区域规划”的首都经济圈发展规划目前有了加速进展的信号。有报道称,首都经济圈的方案可能是“1+9+3”模式,即北京+河北省的张家口、承德、保定、廊坊、唐山、秦皇岛、衡水、沧州、石家庄+天津的宝坻区、武清区、蓟县,而衡水、沧州、石家庄成为河北省最新被纳入的3个城市。

不过,上述方案并不是最终版本,国家发改委国土开发与地区经济研究所所长肖金成日前表示,首都经济圈发展规划仍在编制过程中,并无具体时间表。不过,北京“大七环”规划的出台、首都新机场的建设以及河北省委提出的打造环京津增长极发展战略都表明,首都经济圈规划呼之欲出。

概念的提出一波三折

早在上世纪80年代,北京及周边城市就被划为“环渤海经济圈”,而且处于重要的战略经济地位。可随着经济的发展以及“珠三角”和“长三角”概念的深入人心,“环渤海经济圈”慢慢淡出了人们的视野。到了2004年,国家发改委正式启动京津冀都市圈区域规划编制,但因京津冀三地存在分歧,规划未能出台。随后,突出北京核心地位的首都经济圈概念出现在2011年版的国家“十二五”规划当中。

此后,建立首都经济圈的呼声又沉寂了一段时间,直到北京提出“大七环”概念后,首都经济圈概念再次被热炒,仿佛在一夜之间,各种政策支持、项目规划出现在世人面前。

北京、天津、河北都有各自的优势,所以当首都经济圈拥有了天津的出海通道,其在扩大对外开放和贸易,把北京建设成世界城市和金融中心等方面都会起到很大作用。河北省和北京旅游资源都很丰富,将这些旅游资源整合,可以成为我国一大国际旅游中心地区。此外,京津冀人口密集,一旦整合,在这样的经济圈构成实施中,其交通网络特别是高速公路,可以形成紧凑的布局。

“京津冀的一体化首先为服务业提供了极大的发展空间,虽然北京在服务业方面走在了前面,但是天津、河北还具有极大的发展潜力。其次是城镇化的基础设施建设。由于环北京的区县很多地方经济不发达,借助这个概念,可以加快基础设施建设,尤

其是交通等综合体系建设。”会泽经济研究院研究员对《中国贸易报》记者表示。

首都经济圈的建设有助于产业升级。河北以高耗能、易污染的重工业为主,经济圈概念的提出可以使河北调整产业结构,发展光伏、太阳能等新能源产业或者医药等生物产业。另外,河北还能够为一些在北京、天津的大公司提供产业园区服务。在上述研究员看来,经济圈成立后,三地的产业结构肯定会发生变化,如何重新定位产业结构,如何使产业形成互补效应都是需要考虑的问题。

有许多专家认为,只要北京发挥首都优势,政治文化优势,天津发挥沿海经济开放优势,河北发挥传统工业能源资源优势,合理调配互相的资源,一定会在良性的竞争环境下解决很多难题。

此外,首都经济圈的重要作用是带动北京周边贫困带的发展。据相关资料显示,河北省环绕京津的区域有24个贫困县,涉及200多万贫困人口。为此,河北省分别与北京和天津市签署了区域合作框架协议,进一步深化合作,着力打造首都经济圈,加快区域一体化进程,共促区域经济社会协调发展。

“双核”启动难协调

首都经济圈概念看起来很美,实现这一目标遇到的困难也不容小觑,根本原因在于京津冀三地虽有合作意愿,但是谁都不愿意牺牲部分利益。在此前的规划中,河北仅被定位为京津的“米袋子”和“菜篮子”,而河北不想只做“菜篮子”,也想参与其他竞争,发展新兴产业、高科技产业等。

业内人士指出,京津冀不像长三角都市圈那样以上海为火车头,南京和杭州为副中心一体化协调发展,京津冀的协调性在整个环渤海经济圈中可以说是最差的,其原因在于“双核”问题,北京是政治文化中心,天津为经济中心,而河北则较为落后。“两强+一弱”的格局在协调上很难平衡发展。行政体制的束缚也一直是河北省参与京津冀一体化的瓶颈。以交通为例,河北省目前与京津还处于“对而不接、近而不通、通而不畅”的状态,这直接影响相互之间的分工合作。

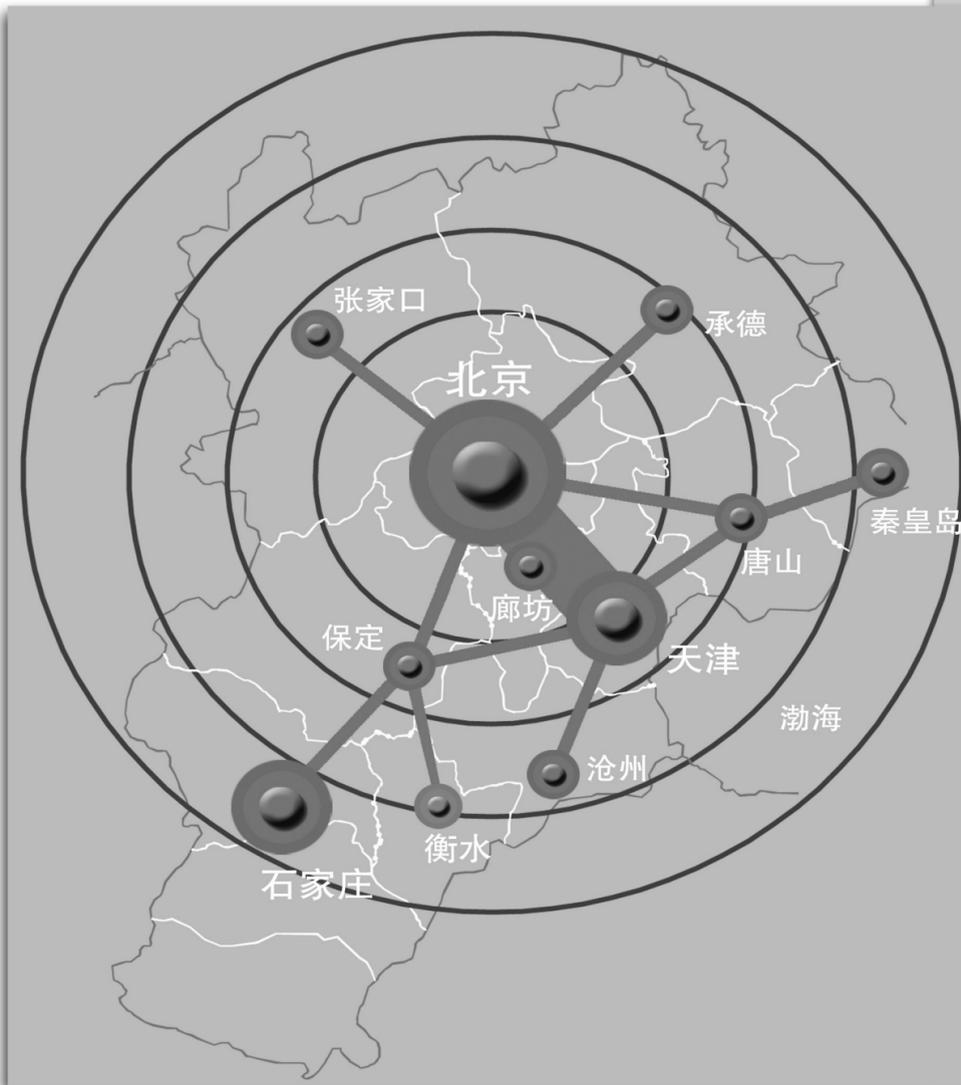
相关业内人士对记者说,经济圈能否成功建立主要取决于以下几点因素:第一,北京的地位过于特殊,北京是首都,因此与其他地方相比享受了更多特殊权利,所以如何平衡北京与其他地方的利益

是重点。第二,天津是直辖市,是否甘愿放下身段,与河北的贫困地区进行合作。第三,河北的经济过于单一,重工业占了很大比重,所以,河北要进行产业升级、改变产业结构不是一朝一夕的事情,需要河北有详尽的规划和具体的措施。第四,北京、天津、河北的经济发展不平衡,能否起到推动河北贫困地区发展的作用有待观察,而且,三地政府官员的行政级别也不同,势必使合作增加难度。最后,三地都是人口众多的地区,所以资源的配置、人口分布等现实问题不能忽视。

有媒体这样评价首都经济圈:谁是“带头大哥”,“带头大哥”的当法,如何妥善摆放“京津”双核

等等,这些问题没有明确之前,“首都经济圈”也罢,“环首都经济圈”也罢,“京津冀一体化”也罢,只能暂时停留在“设想”和“规划”阶段。

首都经济圈的价值非比寻常,所以需要对症下药:一是可以让国家层面牵头,出台京津冀常态的协调机制,推动京津冀和首都经济圈的规划提速,推动区域合理分工。二是要通过改革,弱化行政层面对于市场一体化的干预力量,发挥市场的主导作用,加速京津冀的融合。三是加大基础设施和社会保障的一体化建设力度,力争京津冀从社会建设、交通设施等方面扫清障碍,便于未来其他要素在区域内更有效率、更快地流动。



“大七环”缩短环京城镇与首都的距离

兵马未动,粮草先行,首都经济圈规划还未出台,交通规划已经上马。北京“大七环”即将开工建设,接驳京秦、京哈、京港澳、京昆等11条高速公路,将大大降低河北省与北京之间的交通成本,加速京津冀两地一小时交通圈的形成,开启同城化时代。

据记者了解,北京“大七环”,也就是规划建设中的“大外环”,全长约940公里,计划2015年通车。届时,北京将形成由密涿高速、张涿高速、京承高速、京化高速、张承高速共同组成环绕北京市的高速路段,形成北京的“大外环”。目前,河北省境内已建成通车路段全长约445公里,连接廊坊、涿州、涿水、张家口、承德、唐山等市县,另有多段道路正在建设中。届时,河北将有京承、密涿、承平、京秦、京哈、京台、大广、京港澳、京昆、京新、京藏11条高速直达北京。

不过,北京路段还未施工。北京市发改委一位相关负责人表示,目前,“大七环”北京段还没有立项,还处于北京市规划委、北京市交通委与河北方面洽谈的阶段,目前刚刚签署有关合作意向。具体如何实施,公路属于何种等级、如何设计、如何拆迁等等细节问题还未明确。

此前,北京市委书记郭金龙和北京市委副书记、市长王安顺曾赴河北省考察,并签署了《北京市—河北省2013至2015年合作框架协议》(下称《协议》),包括7个重点合作领域,其中,着力打造首都经济圈排在第一位。同时,《协议》提到,加快环首都经济圈的区域交通一体化建设,包括尽快就涿

州—北京新机场—廊坊城际铁路、京九客运专线开展前期工作;双方开展轻轨合作项目前期论证研究,综合考虑,积极推进利用轻轨、城际铁路和市郊铁路等多种制式逐步解决北京与三河、燕郊等地间的轨道交通问题;推进北京“大外环”高速公路建设,尽快形成环北京的高速通道。由此可见,交通成为两地合作的重中之重。

而业内人士认为,真正与北京无缝对接的小镇目前还远未形成,交通条件便是制约之一,无论是“大七环”还是“大外环”,交通改善都有利于缩短环京城镇与北京的距离,有助于北京扩大腹地。

亚豪机构市场总监郭毅认为,“大七环”不仅仅是一个交通概念,还是区域城市整合的一个载体。她说,由于北京是政治、文化中心,各类优质资源集中,因此人口聚集效应尤为明显。这意味着北京的产业转移与分流势在必行,而北京周边七环沿线的河北各区县则成为城市外移的最佳选择。一旦承接了人口与产业的外溢,河北环京城镇也将迎来新的发展机遇,尤其是“大七环”建设缩短了这些城镇与北京的距离,交通沿线楼市的价值和需求都将得到大幅提升。

另据记者了解,国家发改委官员近日透露,首都经济圈建设将逐步取消区域内的行政关卡、收费关卡等跨区障碍,使区域内商贸、物流、旅游和金融等服务实现联动互通。这也为北京至天津、河北等地的交通提供了便利通道,有助于北京多条高速公路和国道向经济圈扩散。

首都新机场开工 河北临空经济起飞

首都新机场的开工,为河北提供了规划临空经济区的机遇。

据记者了解,新机场位于北京市大兴区榆垓镇南各庄与河北省廊坊市广阳区白家务接壤处,规划占地面积为3029公顷。对此,目前,北京大兴区、河北保定市、廊坊市及其下辖的固安县、永清县等县都希望能在临空经济上有所作为。

据悉,河北省的临空经济区分三个区域:第一个是核心区,大体是环绕空港的区域,包括240平方公里,其中,廊坊220平方公里、保定20平方公里;第二个是集聚区,基本上是把廊坊和霸州以北的地区都划了进来;第三个是辐射区,大概有将近1万平方公里的土地,囊括保定的北部和东部以及廊坊除了“北三县”(即三河市、香河县、大厂县)以外的全域。

据了解,在河北省临空经济区的廊坊部分,未来将形成5条高速公路、2条城铁、1条轨道交通为主体的“521”交通网络,其中,5条高速公路包括已经建成的大(庆)广(州)高速以及正在

建设和规划的密(云)涿(州)高速、(北)京台(湾)高速、唐(山)廊(坊)高速等;两条城际铁路是涿(州)廊(坊)、(北)京九(龙)客运专线;一条轨道交通是指规划之中的新机场轨道专线延伸至廊坊。

按照河北省的要求,从保定市通往北京新机场的公路已有14条之多,保定市还在谋划建设一到两条轻轨,目标是打造“30分钟交通服务圈”。

此外,河北省人民政府出台《关于加快民航发展的意见》(以下简称《意见》)也为临空经济区提供了政策支持。《意见》明确提出,未来10年,河北民航工作要以科学发展观为统领,以市场需求为导向,本着抓住机遇、加快发展,统筹规划、全面推进,集中力量、重点突破的原则,加快机场及配套基础设施建设,做大做强民航企业,大力发展通用航空产业,加快提升临空经济的规模和水平,力争用10年左右的时间超过全国平均水平,把民航业打造成全省重要的支柱和先导产业。