

## 一座车站背后京津冀协同发展十年之变

“请乘坐北京南开往天津的C2043次列车的旅客，在20-23检票口检票，在22站台上车。”2月23日13点22分，距离C2043次列车发车还有15分钟，北京南站候车室里开始循环播放乘车广播。

北京南站被誉为“中国高铁第一站”，十年来见证了“轨道上的京津冀”加速发展。“每5分钟就有一辆京津城际列车从北京南站发出，京津冀协同发展10年来，北京南站助力京津城际旅客交通出行，精准实现“一日一图”，日均发送旅客从2014年的日均3.4万人次，增长到现在的4万人次。”北京南站副站长王玉宝对中国证券报记者表示。

北京南站十年来的变迁，是京津冀协同发展十年来的成果缩影。十年来，京津冀加快构建多节点、网格状、全覆盖的综合交通网络，拉近三地时空距离。

● 本报记者 李媛媛

## 距离更近了

作为京津城际铁路的始发站，北京南站见证了中国高铁发展历程中的诸多首次，被誉为“中国高铁第一站”。

王玉宝认为，在京津冀协同发展的十年中，北京南站作为一座现代化大型综合交通枢纽，扮演着十分重要的角色，不断拉近京津冀三地的距离。

“高铁时间”越来越短。“京津冀协同发展十年来，京津城际客流日益增多，国铁北京局精准实行‘一日一图’，列车不断扩容，目前基本运行图对126对。十年间，北京南站京津城际已累计发送旅客1.1亿人次，最短每5分钟就有一辆京津城际列车从北京南站发出。”王玉宝说。

记者了解到，自2018年8月1日开始，京津城际列车全部更换为“复兴号”中国标准动车组列车，“复兴号”在京津城际铁路实现时速350km/h运行，让北京、天津之间的“高铁时间”大幅缩短至半小时。

2023年6月15日，京津城际列车部分车次采用重联或长编动车组列车，北京南站京津城际始发总运能达到8.5万人，相比于之前的运行图来说，运能增加1.4万人，增幅达到20.5%，有效提高每周早晚通勤高峰时期的运能，充分满足京津间旅客出行需求，半小时交通圈再升级，更好服务“双城记”，进一步推动“轨道上的京津冀”加速形成。

京津冀协同发展十年来，北京南站在售票方式上也发生了许多变化。2月23日，北京南站售票间党支部书记薛雅菲在接受记者采访时表示：“北京南站在2008年8月开通之初，使用的是蓝色磁卡票。2019年12月10日，京津城际及延长线共涉及的北京南、天津、天津西、武清、塘沽、滨海、军粮城北7个车站试点实施电子客票业务，旅客无需换取纸质车票，持购票时使用的有效身份证件原件检票乘车，实现线上线下功能一体化、客票业务全面自助化。”

## “轨道上的京津冀”加速形成

2024年是京津冀协同发展的十周年，具有里程碑式的意义。十年来，京津冀打通“断点”“堵点”，加快构建多节点、网格状、全覆盖的综合交通网络，拉近三地时空距离。

“轨道上的京津冀”主骨架基本成型。京津冀协同发展十年成效新闻发布会透露，京津冀区域内高铁总里程已经由2013年的1284公里增长到如今2624公里，实现了对区域内所有地级市的全覆盖，京津冀地区“1小时交通圈”初具规模，主要城市间“2小时通达交通圈”基本形成。

截至目前，京津冀三地高速公路总里程近1.1万公里，相较于2014年的7983公里增长37.7%，高速公路密度达到5.06公里/百平方公里，为全国平均水平的2.7倍。

世界级港口群建设纵深推进。津冀港口吞吐量超19亿吨，津冀港口群在环渤海、内陆腹地的影响力和辐射力不断提升。

京津冀9个规划机场全部实现通航。2023年北京市“两场”完成旅客吞吐量9228万人次，天津市机场执行国内国际航线达到188条，河北省机场通航城市达91个。京津冀三级机场梯队已初步形成，助推三地航空枢纽成为链接国际、畅通双循环的重要支点。

## 推进协同发展走深走实

根据京津冀三地2024年政府工作报告，北京、天津、河北将拓展三地协同发展的深度和广度。

天津市2024年政府工作报告显示，立足十周年新起点，持续在机制、平台、途径、共享上找抓手求突破，拓展三地合作广度深度，形成更多协同发展的新成效。

天津市将更加注重发挥港口优势，推动港口作业智慧化向航运服务智慧化拓展，建设港口物流综合信息服务共享平台，加大“船边直提”“抵港直装”“内外贸同船”覆盖范围，提升港口效率和服务便利化水平。强化同国际国内重要港口和航运、物流等头部企业创新合作，从衔接供需上重点拓展服务京津冀区域发展的航线，集装箱吞吐量突破2300万标准箱。

北京市2024年政府工作报告显示，2024年将巩固提升“轨道上的京津冀”，建成城际铁路联络线一期，实现国道109新线高速通车。

北京市发改委表示，2024年北京市将重点实施“3个100”市重点工程，扎实推进京津冀协同交通一体化。其中，搭建市郊铁路“一干多支、对角交叉”主骨架，安排铁路、公路项目26个。

京津冀协同发展联合工作办公室表示，下一步，将加快推动天津滨海国际机场三期、石家庄机场改扩建、唐山机场改扩建等前期工作。

立足十周年，京津冀三地在2024年政府工作报告中均透露出全力推动京津冀协同发展走深走实，在取得更多成果成效上展现新作为的决心。



视觉中国图片

## 2023年工业增加值达2.43万亿元

## 京津冀部署六大跨区域产业链

● 本报记者 李媛媛  
见习记者 王婧涵

京津冀协同发展联合工作办公室数据显示，2023年，京津冀地区工业增加值达到2.43万亿元，按现价计算，是2013年的1.43倍。目前，京津冀已联合部署新能源和智能网联汽车、机器人、氢能、生物医药、高端工业母机、网络安全和工业互联网6条跨区域产业链，为产业链进一步发展提供“底数图”和“导航图”。

## 产业协同水平进一步提升

2024年是京津冀协同发展上升为国家战略的第十年。十年间，京津冀三地形成目标同向、措施一体、优势互补、互利共赢的发展格局，区域整体实力持续提升。

京津冀协同发展联合工作办公室数据显示，2023年，京津冀地区工业增加值达到2.43万亿元，按现价计算，是2013年的1.43倍。天津市工业和信息化局副局长洪源表示：“三地着力提升产业协同水平，区域配套更加紧密，新质生产力加快成长，一批优势产业链和先进制造业集群逐步形成。”

北京大学首都发展研究院发布的《京津冀协同创新指数(2023)》显示，2013年到2022年，京津冀协同创新指数从100增长到297.6，年均增速为12.9%。2022年三地企业在区域内跨省(市)设立分支机构8200家，增长8.7%；京津转入河北单位共4395个。

雄安新区官网显示，北京流向津

26.5%

雄安新区官网显示，北京流向津冀的技术合同成交额由2013年的71.2亿元增长至2023年的748.7亿元，年均增长率为26.5%。

## 完善汽车产业链

京津冀地区作为我国六大汽车产业集群之一，共有汽车及零部件制造企业1700余家。

近期，三地分别在2024年政府工作报告中提到汽车产业相关建设目标，表示将在河北曹妃甸、北京顺义区、天津西青区等地加快相关汽车产业链建设。

在上下游产业方面，北京将积极布局电机、电池、电控、车规级芯片等关键零部件产业链，提升汽车产业集群发展水平，鼓励支持汽车出口。推动卫蓝新能源固态锂离子电池产业化项目加快建设，开工建设宁德时代电芯工厂项目一期。

2023年，小米汽车、理想汽车的区域内定点供应链企业分别达到45家和70家，北京奔驰零部件的区域内采购额占到全国的55%。

据悉，北汽集团在京津冀主要配套供应商有600多家。自2016年北京现代沧州工厂投产后，2016年至2018年，沧州工厂实现了年产量从4.15万辆、7.8万辆到17.4万辆的快速增长，聚集了海纳川、北汽岱摩斯等20多家知名汽车配件生产企业。

京津冀协同发展河北省协同创新中心主任武义青表示，京津冀零部件企业与整车企业比例为23:1，可以加快引入培育一批牵引力强、产出规模大、创新水平高、核心竞争力突出、市场前景广阔的企业落地，串联起一批新能源智能网联汽车产业链上下游企业配套协作，形成先进汽车制造业集群。

国家信息中心分析认为，装备制造等传统产业的转型升级是京津冀区域发展的重要组成部分，相关促进政策产生了明显效果。打造在全球价值链具有核心竞争力的拳头技术和产品，提升我国工业品牌的国际影响力和竞争力是京津冀一体化政策关注的重点。

为此，京津冀着力提升产业协同水平，部署了六大跨区域产业链。其中，河北省牵头新能源和智能网联汽车、机器人2条产业链；北京市牵头氢能、生物医药2条产业链；天津市牵头高端工业母机、网络安全和工业互联网2条产业链。

在2023年链博会期间，京津冀通过产业链供应链联合招商，达成意向签约项目152个，意向投资额超1000亿元。

## 瞄准发展实际

## 打造京津冀文旅融合示范区

● 本报记者 段芳媛  
见习记者 杨梓岩

2月22日，京津冀协同发展十年成效新闻发布会在北京举行。十年来，京津冀三地联合签署了文化、演艺、群众艺术等多个专项协议，推动京津冀文化旅游市场一体化发展。伴随三地在开发精品文旅产品、树立文旅品牌等方面的实践逐渐深入，京津冀已互为重要客源地，三地文旅融合发展取得丰硕成果。

## 互动旅游圈形成

“过完年，周末从北京来张家口滑雪的人还是那么多。”刚从北京到张家口崇礼滑雪场的张女士告诉记者，滑雪的周末有不少从北京自驾到崇礼滑雪的游客。从北京到崇礼，折射出京津冀不断扩容的区域“旅游圈”。随着京津冀“一小时交通圈”形成，越来越多的游客可以实现一场“说走就走”的旅行。

京津冀协同发展十年来，三地已互为重要且热门客源地。中国旅游研究院(文化和旅游部数据中心)大数据客流监测显示，2023年北京和天津位列北京客源地前两位；天津接待的外地游客中，河北和北京居前两位，占

49.1%

2023年北京和天津位列北京客源地前两位；天津接待的外地游客中，河北和北京居前两位，占接待外地游客总数的49.1%。

的圈层互动。”

## 落地更多文旅服务

2024年既是京津冀文旅协同发展十周年，也是商务部所确定的“消费促进年”。记者了解到，北京市文化和旅游局将联合天津、河北文旅部门共同开展多项活动，落地更多服务。京津冀三地也将再度携手打造京津冀消费季。

北京将围绕餐饮消费、亲子消费等14个主题，带动贯穿全年的消费热潮。通过政策、活动双轮驱动，助力国际消费中心城市建设。

天津将举办“乐享津郊365”全年乡村旅游特色活动，推出一批主题特色鲜明的市级乡村旅游精品线路，打造蓟州郭家沟、宁河贝贝农场等乡村踏青基地，举办采摘节、露营节等各具特色的乡村休闲主题活动。

去哪儿大数据研究院研究员肖鹏表示，每逢节假日，北京是华北地区最火的目的地，大城市的溢出效应意味着周边城市也能收获外地客源；而每逢周末，北京、天津又是河北的重要客源地，周末到河北的短途游将带动河北旅游发展，“充分发挥大城市对周边的辐射作用可以实现更大



## 京津冀推进绿色能源产业协同发展

● 本报记者 刘杨

十年来，京津冀生态环境联防联控不断走向深入，绿色低碳发展水平稳步提升，区域环境质量取得明显改善。同时，京津冀三地推动氢能、新型储能等绿色能源产业协同发展，基本实现了氢能产业“从1到10”的突破。

## 环境质量明显改善

北京市生态环境局大气环境处副处长谢金开近日介绍，在生态环境部统一指挥下，京津冀三地紧密协作，2023年，京津冀细颗粒物(PM2.5)平均浓度较2014年下降57.3%，重污染天数均大幅削减，地表水国考断面全面消除劣V类，土壤污染风险有效管控，生态系统质量和稳定性持续提升。

北京市生态环境局综合处处长梁文明介绍，在绿色低碳协同发展方面，京津冀三地积极推进京津冀燃料电池汽车示范城市群建设，共同研究编制《低碳出行碳排放核算技术规范》，推动区域碳普惠项目互通互联。

京津冀生态环境保护协同发展，大气污染一直是率先突破的最重要一环。梁文明表示，三地持续深化合作，大力推进能源、产业、交通运输等结构优化调整。同步出台实施《机动车和非道路移动机械排放污染防治条例》，为协同治理移动源提供坚实有力的法制保障。

同时，连续七年开展秋冬季大气污染防治攻坚战行动，北京市率先实现平原地区基本无煤化。截至2023年年底，北京市93%的村庄和96%的农户实现清洁取暖，天津市燃煤锅炉和工业窑炉基本完成清洁能源替代，河北省基本淘汰35蒸吨以下燃煤锅炉。

生态环境部大气环境司司长刘炳江日前表示，据初步统计，因为大气污染治理，全国直接间接拉动投资大约4万亿元，带动GDP增加5万亿元。“为了改善空气质量，我国自主开发的很多新技术、新产品得到了广泛应用，有力促进了环保装备制造、综合技术服务、锅炉改造、新能源汽车等绿色节能环保行业的发展。”

## 氢能产业实现“从1到10”突破

京津冀三地推动氢能、新型储能等绿色能源产业协同发展，是实现区域能源结构绿色转型、加快区域产业结构优化升级、打造区域未来经济新增长点的重要选择。

北京市经济和信局副局长毛东军表示，北京氢能产业已初步完成从源头技术创新到产业化应用的试点探索，基本实现了氢能产业“从1到10”的突破。

在氢能领域，北京相关产业发展呈加速态势。在技术创新方面，大功率自主化燃料电池发动机、车载高压储氢系统、氢液化与储运装备等行业标志性技术成果不断涌现；在示范推广方面，北京冬奥会期间，北京、张家口两地上千辆氢燃料电池汽车实现全球最大规模的示范应用，北京在京津冀燃料电池汽车示范城市群前两个年度推广车辆1864辆，超额16.7%完成推广任务。

毛东军表示，下一步，北京将进一步发挥国际科创中心作用，联合天津、河北两地统筹推进政策创新、产业培育、场景开放和基础设施建设，积极推动京津冀氢能和新型储能产业跨区域、集群化协同发展，努力使京津冀成为国内领先、国际一流的绿色能源产业发展先行区、示范区。同时，培育和扶持一批具有国际竞争力的区域绿色能源产业龙头企业，形成更为完整的产业生态圈。



新华社图片