

解構京津冀一體化
副城當藥引篇

三之二

打造經濟走廊
推進區域經濟
京津雙驅動
多市當副車

北京是「巨無霸」，天津是「土豪」，河北則相對落後，以致京津冀區域缺少次中心城市，缺乏縱深推進的經濟走廊。新一輪京津冀協同發展規劃提出「雙核多心」戰略，天津是「雙核」，兩直轄市周邊將建設一批副中心城市，從而形成「大首都城市群」，河北近十地市爭取「傍大款」，在「多心」中佔一席之地。此外，京津冀城市群還規劃三大經濟帶、三大協同發展的示範區，加快推進區域經濟協調發展。 ■香港文匯報記者 海巖

河北曹妃甸

天津濱海新區

三大京津冀協同發展戰略功能區

北京中關村

目前京津冀城市群以京津為中心，包括河北省石家莊、唐山、承德、張家口、保定、廊坊、秦皇島、滄州、邯鄲、邢台、衡水等11個地級市及23座縣級市。但大中小城市發展差距大，京津冀地區500萬人口以上的城市只有北京、天津，200萬至500萬人口的城市只有唐山和石家莊，而長三角擁有200萬至500萬人口的城市有7個。習近平提出改變京津兩極過於「肥胖」、周邊中小城市過於「瘦弱」的現狀。

500萬人口 就業崗位足

此輪京津冀協同發展規劃提出「雙核多心」戰略。北京、天津自然是雙核，河北近十地市躍躍欲試希望能「傍大款」，爭取在「多心」中佔一席之地。未來，在京津周邊將培養建設一批人口達到一定規模、就業崗位充裕的副中心城市，從而形成「大首都城市群」，國家發改委國土開發與地區經濟研究所所長肖金成預計，京津冀需要規劃培養若干200萬至500萬人口次中心城市。

廊坊與保定 擔當「雙副都」

肖金成透露，對於京津冀城市群的規劃，京津為「兩核」，石家莊為「樞紐」；廊坊和保定毗鄰北京，是北京對外交通通道上的重要節點，承接來自北京的要素轉移，將成為北京的重要功能區；秦皇島、唐山、滄州是河北省重要的濱海城市，與天津的分工協作，共同打造京津冀城市群的濱海經濟帶；張家口和承德定位為水源涵養區和生態屏障區。今後，要通過探索推進京津冀城市群內部的生態補償機制建設，進一步加強張家口和承德的生態保護工作。

肖金成還表示，北京房山與保定涿州，大興與廊坊固安，亦莊與廊坊安次，通州與廊坊香河、三河，平谷與天津薊縣、密雲與承德興隆、延慶與張家口懷來等之間距離都在30公里左右，都位於北京對外聯繫的重要交通廊道上，區位十分重要，將建立重要次區域合作機制。

三大戰略區 改革先試行

此外，北京中關村、天津濱海新區、河北曹妃甸被確定為三大京津冀協同發展戰略功能區，作為京津冀協同發展的示範區，將作為承接產業轉移的優先選擇地，三地政府加大投資吸引民間資本，財稅等改革將在示範區內先行先試。

對於京津冀城市群的空間布局，北京市門頭溝區副區長李昕則建議，開展基礎數據的收集與調研，尤其針對自然環境的承載能力、人口數量、經濟、社會發展現狀等一些基本數據，經科學研究與測算，制定區域發展空間布局的戰略規劃。

他山之石

目前全球有五個具有世界級影響力的大都市圈，包括美國的紐約、波士頓、華盛頓都市圈，五大湖都市圈，日本東京都市圈，英國倫敦都市圈，法國巴黎地區。從國際經驗看，城市群往往需要經過三五十年的發展，最終形成超大城市與多個副中心或新城相互補充的格局，副中心通常選擇建設在交通節點，與主城區間保持半小時左右車程，主城區保留必要的職能，如國際城市的金融職能、國內政治中心職能等，其他職能則疏解到周邊副中心或新城。

東京：環市輕軌連接七大「副中心」

隨著戰後人口的恢復性增長、大企業紛紛向東京集中和國際化戰略的逐步實施，東京原有的單中心城市結構變得難以適應，過度擁擠和城市蔓延情況相當嚴重。1958年開始至今50多年中，東京三次實施「副中心」戰略，現在共有7個副中心，每個副中心既是所在地區的公共活動中心，同時也承擔東京作為世界城市的某些職能，形成了分工明確、協調互補的網絡化城市格局。

在建設副中心時，東京非常注重交通網絡體系建設，首先修建了一條環市中心的輕軌線，依托各個交通樞紐中心把各個副中心連接起來，之後再次以這些副中心為起點，修建了眾多呈放射狀、向近郊或臨近城市延伸的輕軌線，並在線路末端發展起新的中小城市和工業中心。東京的「副中心」一般選擇在交通節點，有大量未利用的土地，為未來有發展潛力的地區。交通經濟在東京城市群裡起到了很大的作用。東京圈的交通是由2000公里的城際鐵路，加上東京市區500公里的地鐵構成核心框架。而且這些軌道交通線路，由30多家不同公司經營，多以民間為主導，並引入充分競爭的市場原則。

交通為先
規劃超前

巴黎：高標準建設新城別具一格

巴黎從1960年開始提出在外圍設立城市副中心，以平衡城市布局，分散居住人口。巴黎的新城集中在巴黎周邊30至50公里範圍內，距離巴黎市30分鐘路程，一般選擇原有城鎮較為密集的地區率先發展，目前形成5個新城。另外，在新城和巴黎市之間，距巴黎市10公里左右的圈層上建設了9個副中心，巴黎試圖通過高標準的規劃建設新城和副中心，達到疏解中心城壓力的作用，其中塞納—馬恩省爾新城和拉德方斯副中心就是典型案例。

塞納—馬恩省爾位於巴黎市東南郊，距離巴黎市約30公里，大約需30分鐘車程，被規劃建設成一個極富創意的「四方城」，每邊長約1.4公里，面積2平方公里，處於幾條交通幹道的交匯處，位於多組團結結構的幾何中心，為10個市鎮服務。四方城由大型商業、賓館、辦公寫字樓、娛樂、餐廳文化學校、水族館等組成，實現了新城的綜合功能。另外，政府努力使60%至80%的塞納—馬恩省爾居民就地工作，避免了睡城及交通壓力。拉德方斯是巴黎市中心周圍九個副中心之一，地下交通是拉德方斯最大的亮點。通過開闢多平面的交通系統，嚴格實行人車分流的原則，車輛全部在地下三層的交通道行駛，地面全做步行交通之用，從而保留了充分的地面空間和街面的完整性。

了解京津冀

北京

人均GDP：15216美元
人均可支配收入：3360元人民幣
產業結構：全國113家央企中，90家總部在北京
公共服務：全國112所211大學中，26所在北京
全國三甲醫院793所中，北京有50所

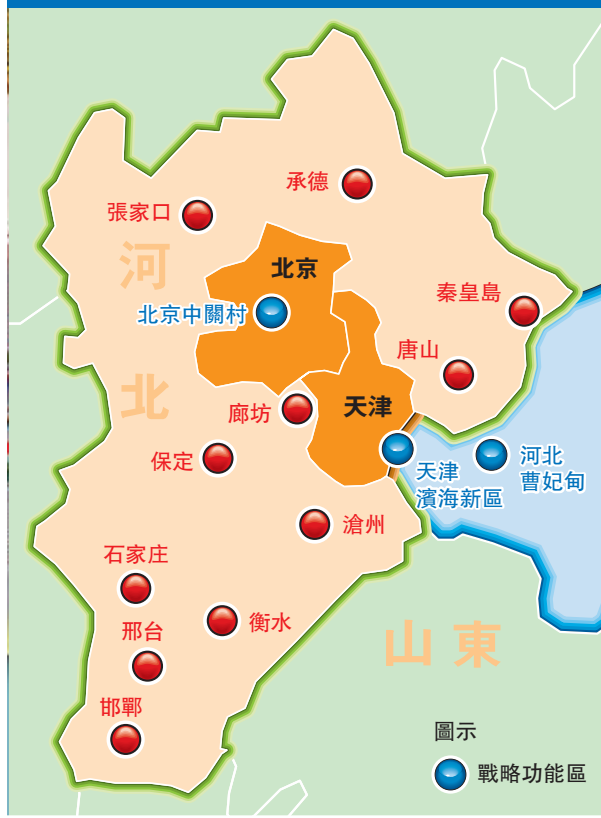
天津

人均GDP：16419美元
人均可支配收入：2726元人民幣
產業結構：沒有
公共服務：全國112所211大學中，4所在天津
全國三甲醫院793所中，天津有43所

河北

人均GDP：6271美元（唐山12770美元，石家莊7561美元，廊坊7242美元，保定3812美元）
人均可支配收入：1882元人民幣
產業結構：沒有
公共服務：全國112所211大學中，1所在河北
全國三甲醫院793所中，河北有31所

京津冀主要城市及戰略功能區位置圖



構築衛星城
一站式互達

「長安米貴，居大不易。」在北京的承載能力已接近極限的當下，河北廊坊早已成為疏解北京人口壓力的承載地，其中廊坊三河市的燕郊鎮，與北京通州只隔一條潮白河，二三十萬在北京工作的人，攜家帶口的在燕郊居住。燕郊到北京市區車程超過一個小時，住在河北，每日跨省上班，不少老人早上五六點起來去長途車站排隊，只為上班的子女多睡一會。

「擺鐘式」城市
潮汐式交通

北京市社會科學院副院長趙弘指出，北京已形成的回龍觀、天通苑、通州乃至河北燕郊等「擺鐘式」衛星城都不成功。它們距離中心城太近，且承擔單一居住功能，加上沒有快速交通做支撐，反而形成地面「潮汐式」交通壓力，加劇中心城的地面交通擁堵。

備產業支撐
一小時經濟圈

趙弘認為，現在要突出重點，在京津冀區域內加快建設4至5個新一代衛星城。衛星城的規模不能太大，應有比較完善的公共服務和產業支撐。衛星城距主城的距離應在30至70公里之間，不能太近也不能太遠。衛星城與主城之間建立大容量、一站式的市郊鐵路並與地鐵快捷聯繫，形成快速交通體系。趙弘說，從國外經驗看，主城與「衛星城」之間的距離不能太遠，也不能太近，距離30至70公里最為合適。「衛星城」與主城之間必須通過大容量、便捷、高效的城際鐵路或者快速軌道交通，實現大規模人員輸送，形成「1小時經濟圈」。

趙弘建議，京津冀地區要補短板，加快軌道交通體系建設。一方面要把北京五環以內的地鐵加密；另一方面要加快區域內城際鐵路建設。國際大城市經驗表明，15公里以內核心區以地鐵為主，15公里到30公里以快速鐵路為主，30到70公里以市郊鐵路為主，一站式到達。相比較，倫敦、紐約、東京的市郊鐵路都非常發達，北京市郊鐵路只有107公里，要加快市郊鐵路建設，把短板補起來。

■完善快速交通體系支撐區域經濟發展。圖為環京津冀旅遊專列發車。 資料圖片

