



投资北京智库

京津冀一体化 的“三线”建设

——中国首都圈区域协同发展之道

官产学三方聚焦，学术道三管齐下，东中西三线并举，以崭新的“三线”思路、宏大的城市群视角，紧贴区域一体化的时代脉搏，深刻剖析中国首都圈区域协同发展之道。

张立鹏◎著



中国书籍出版社
China Book Press

京津冀一体化 的“三线”建设

——中国首都圈区域协同发展之道

张立鹏◎著



图书在版编目(CIP)数据

京津冀一体化的“三线”建设 / 张立鹏著. —北京:

中国书籍出版社, 2015. 5

ISBN 978-7-5068-4804-6

I. ①京… II. ①张… III. ①区域经济一体化—区域
经济发展—研究—华北地区 IV. ①F127.2

中国版本图书馆CIP数据核字(2015)第053213号

京津冀一体化的“三线”建设

张立鹏 著

责任编辑 安玉霞

责任印制 孙马飞 马 芝

封面设计 中尚图

出版发行 中国书籍出版社

地 址 北京市丰台区三路居路 97 号 (邮编: 100073)

电 话 (010) 52257143 (总编室) (010) 52257140 (发行部)

电子邮箱 chinabp@vip.sina.com

经 销 全国新华书店

印 刷 北京墨阁印刷有限公司

开 本 710 毫米×1000 毫米 1/16

字 数 325 千字

印 张 20

版 次 2015 年 5 月第 1 版 2015 年 5 月第 1 次印刷

书 号 ISBN 978-7-5068-4804-6

定 价 52.00 元

版权所有 翻印必究

由衷感谢投资北京智库的鼎力支持

柴晓钟 屠行健 雷丙寅 尹茂生 关 威

赵 凯 房 晓 李学祥 陈智国 任 飞

王 珺 龚煜众 李 川 伍 兵 强 薇

韩晓英 徐 栋 桂素平

2014年，绵延五千年文明古国、人口占全球1/5的大国、世界第二大经济体的首善之区及畿辅之地——京津冀，迎来了区域一体化发展的新篇章。

长期以来，京津冀地区协同发展进展缓慢。从最初的环渤海经济圈，到随后的首都经济圈，再到今天的京津冀一体化，30多年来，这一与长三角、珠三角同时起步的区域，一体化进程步履蹒跚。仅京津冀区域规划就三易其名，自2004年提上日程，至今十年却仍未出台。

与此同时，各方的努力没有停息。30多年来，在多位中央领导人的亲切关怀下，在社会各界的持续关注下，京津冀协同发展取得了诸多成果，理论与实践方面都趋于成熟。无论是新世纪初吴良镛院士主导的大北京规划研究，或是2008年奥运会前后北京市推动首钢搬迁转型、创新发展山区沟域经济，还是近两年京津冀协同治理大气与环境、建设北京新机场、推动中关村创新引领、加强机场群与港口群合作、推动区域一体化通关，京津冀一体化在多个领域、多个环节全面而深入地进行着。

在区域一体化成为时代大势的2014年前后，京津冀协同发展迎来了由量变到质变的临界点。2013年以来，习近平总书记先后到天津、河北进行工作调研，提出了京津冀协同发展的重大命题。2014年2月26日，习总书记在北京考察期间发表了重要讲话，掀起了京津冀协同发展的战略序幕。随后，国务院成立高规格的“京津冀协同发展领导小组”以及相应办公室，组长由国务院副总理张高丽担任，并于2014年6月至9月，相继召开三届领导小组会议，就京津冀协同发展的整体定位、重点领域、体制机制等内容作出具体安排。同时，《国家新型

城镇化规划（2014—2020年）》、《京津冀民航运输协同发展实施方案》、《京津冀海关区域通关一体化改革方案》等规划与方案密集出台，《京津冀协同发展规划》加快编制，京津冀三地互动提速并签署了数十项实质性协议。由此，京津冀协同发展全面起航。

作为新时期的国家战略，京津冀协同发展具有明显的时代特征。这里空间跨度大、发展水平梯度大、区域内互补性强，可以在更大的空间上发挥市场作用，更好地统筹和配置资源。涉及到交通与基础设施一体化、生态环境一体化、产业经济一体化、社会治理与社会事业一体化等方方面面。对于京津冀三地来说，一体化发展是北京破解大城市病，更好地发挥首都服务功能、建设中国特色世界城市的必由之路，是天津建设中国北方经济中心、国际航运中心的必然选择，是河北加快转变发展方式，推进城市化、工业化与信息化的终南捷径。同时，这也是优化我国社会生产力空间结构，打造新的经济增长极，形成新的经济发展方式的国家战略需要。

世界城市是北京的最高理想与目标，尽管近期首都功能疏解成为现实选择，但战略上必须要目光长远。放眼全球，一个区域是靠拥有多少世界级的城市来确定它在世界政治经济版图中的地位。今后国家间的竞争，就是城市群间的竞争。以区域一体化为手段，合力构建中国特色世界城市和世界级城市群，引领中国乃至全球发展大势，是京津冀应有的战略思维。

“不谋万世者，不足谋一时；不谋全局者，不足谋一域”。本书力求创新、大格局，并在逻辑上完备自治，以全域、全局思路，以构建世界城市及世界级城市群为视角，从能源革命、生态体系（如雾霾治理）、大健康产业、大航空与空天经济（如北京新机场）、海洋经济、创新引领、都市休闲、交通一体化等多个方面对京津冀协同发展进行论证和展望。

可以说，这既是充满大胆假设与细心求证的战略构想，也是一本京津冀一体化的综合科普，让大部分人能读懂时代大势，能读懂当今最为火热的京津冀一体化。

依据空间与地缘关系，本书按照“三线”——西线、中线（分为南、北两大战场）、东线三个部分展开，亦能与我国版图上西部山区、中部平原、东部沿海的多样地貌与不同发展阶段相对应，为我国不同区域如何推进协同发展提供丰富参考，为广大关心关注京津冀区域一体化发展的各级领导、专业学者、研究人员及热心民众提供借鉴。书中除了大胆提出“空天一体”、“首都航空极”、“霾汇”、“京西北通风口工程”等诸多新颖观点外，还小心求证了建设“国家行政副中心”、“首都新区”、“京津冀自贸区”的可行性，并系统总结相关部门在京津冀一体化过程中卓有成效的工作，例如京津冀通关一体化、民航运输一体化等。值得一提的是，成稿近一年时间以来，书中很多构想逐步获得京津冀协同发展的实践支撑。京津冀一体化的美好明天，让人期待。

目前，京津冀协同发展在宏观上已成为国内发展的顶级战略之一，在今年的政府工作报告中更将其列为与“一带一路”、与长江经济带并列的三大经济带战略。这恰与本书成稿之初的判断相吻合。值此京津冀协同发展上升为国家战略一周年及《京津冀协同发展规划纲要》即将正式发布之时，书中的部分思路已经被北京市相关行政部门所借鉴吸收，并以具体项目形式积极实施和推进，而些许观点亦被宏观决策层所认同，让人深感欣慰。另一方面，受制于规划体例及其篇幅限制，难为常人所道，有必要进行深入和全方位的解读。同时，立足京津冀协同发展，构建以首都北京为核心的世界级城市群，将是一道颇具挑战性的难题，需要百家争鸣，也有必要对各方观点及工作进行总结。

京津冀协同发展是十分宏大的课题。课题研究过程中得到了投资

北京研究院、北京市发改委、北京市新机场办等单位的鼎力支持，成书过程中拜访了多位业内专家，参考了学术界大量文献和资料，在此一并表示诚挚感谢。由于作者理论视野有限，研究能力尚待提高，加之业余时间有限，书中必有不足之处，敬请读者不吝指正。

本著作作为“投资北京智库”的系列成果之一，在成书过程中得到了投资北京国际有限公司诸多领导、同仁的思想启迪与无私帮助，特此表示感谢。

此外，书中的很多图示、表格都是由作者细心绘制，力保准确、直观、形象。如有需要电子版数据者，可发邮件索取。

张立鹏

2015年4月

目 录

第一篇 形势基础——“三线”缘起	1
一、京津冀引领中国区域一体化	1
二、2014，京津冀协同发展正式起航	4
三、新时期京津冀协同发展的条件与基础	9
第二篇 西线建设——京津冀协同发展的物质基石	15
一、形势与需求	16
1. 面对全球能源困局，中国掀起能源革命	16
2. 首善及畿辅之区，人资环矛盾日益突出	19
3. 西线正在成为京津冀发展的“生命脊梁”	24
二、共建基础	29
1. 总体概况	29
2. “点”：能源革命的关键节点	32
3. “线”：能源与物质流通通道	42
4. “面”：后方能源与材料国家战略基地	53
三、发展方向与重点	60
1. 发展思路	60
2. 空间格局	63
3. 技术协同与机制创新	67
4. 进一步完善基础设施	69

5. 京保石：协同做强大健康产业	70
6. 京张：构建产业带与生态廊道	75
第三篇 中线建设——京津冀协同发展的核心平台	88
第一部分：北京新机场临空经济区——京津冀一体化的核心引擎和最 重要的战略合作平台	89
一、大航空时代背景下的北京新机场临空区	90
1. 五波理论与航空大都市	90
2. 枢纽机场驱动临空经济区发展	92
3. 中国驶入大航空时代	95
4. 北京新机场临空经济区的历史机遇	98
二、北京新机场与临空经济区的基本情况	100
1. 区位与交通	100
2. 发展基础	103
3. 机场设计与临空区规划	106
4. 同步规划建设	109
三、北京新机场临空经济区的产业与城市功能布局	110
1. 京津冀航空产业的核心载体与重要平台	110
2. 世界第六大城市群的极核与中枢	114
3. 从机场城市到全球节点	125
四、北京新机场临空区的建设与发展机制	131
1. 超常规机制体制	131
2. 创建国家级新区	132
第二部分：京北生态经济合作区	135
一、京津冀生态腹地的基础与现状解析	136
1. 划设范围	136
2. 战略意义	138
3. 发展基础	142

二、北京沟域经济发展与借鉴	144
1. 北京市的山区概况	145
2. 沟域经济的理论与实践	146
3. 模式、成效与意义	148
4. 下一阶段发展思路	151
三、京北生态经济合作区的产业方向	153
1. 生态休闲	153
2. 高技术服务	157
3. 高端会议展览	161
4. 文化创意	165
5. 现代农业	166
四、京北生态经济合作区的实施重点	168
1. 加快交通基础设施建设	168
2. 加强节点工程与精品环线建设	170
3. 积极构建京津冀生态协作机制	171
 第四篇 东线建设——京津冀协同发展的未来方向	 173
一、空间范围与发展基础	174
1. 主要范围	174
2. 发展基础	177
3. 产业园区	186
4. 区域合作	189
二、形势与需求：三大时代的呼唤	191
1. 空天时代	192
2. 海洋时代	218
3. 自贸时代	229
三、思路：上九天揽月，下五洋捉鳖，重塑京津冀实体经济主阵地 ...	238
1. 海空联动，创新引领	238

2. 启动建设首都航空极	240
3. 重塑京津冀实体经济主阵地	245
4. 构建新型城镇体系	248
四、决战四大战场	252
1. 北方明珠曹妃甸	253
2. 津冀滨海经济带	255
3. 京津科技轴与中国航空商务谷	257
4. 京津冀航空休闲带	262
附：京津冀一体化发展相关文章	268
首都雾霾治理，京南责任重大	268
强心健肺补肾，增加雾霾的本地吸纳能力	269
打通任督二脉，提升雾霾的过境输运能力	270
兴建城市新区，融入绿色生态发展理念	272
加强区域协作，促进京津冀生态与产业协同发展	272
京津冀雾霾治理机制的思路探索	274
划设范围、统一标准	276
建立区域“霾汇”及清洁发展机制	276
加强财政支持、拓宽融资渠道	276
京津冀一体化的“三线”建设	278
中线：北京新机场临空经济区成为京津冀一体化的核心引擎和最重要 的战略合作平台	279
左翼（西线）：支撑京津冀区域发展的物质基石	279
右翼（东线）：京津冀三地合作的新方向和新战场	280
关于北京加快建设公务机机场的一些思考	282
建设国际交往中心和国际会议之都亟须首都加强公务机服务	282
庞大的内需市场呼唤专有公务机服务设施	283
其他世界级大城市的借鉴	283

结论与建议	285
首都航空极：京津冀航空一体化发展的终极目标	286
基础稳固，龙头显现	286
形势紧迫，时不我待	287
强心健体，联动协同	289
北京通用航空发展的新思考	290
国际航空经济重心向亚太转移，中国进入航空时代.....	290
通用航空作为民航业的一翼，与地方发展联动更多.....	290
北京航空产业优化布局，通用航空作为战略性产业将发挥更大作用 ...	291
新时期北京通用航空发展的一些思路建议	292
北京怀柔，中国科技航母战斗群即将起航	294
我国国家科技战略的转变	294
国际及国内的一些依托大科学装置集群而形成的综合研究中心	295
北京建设大型综合研究中心的必然性与怀柔的机遇.....	297
北京 APEC，吹响怀柔科技文化航母正式起航的号角.....	300
航母起航	300
转型需求	302
新的契机	303

第一篇 形势基础——“三线”缘起

一、京津冀引领中国区域一体化

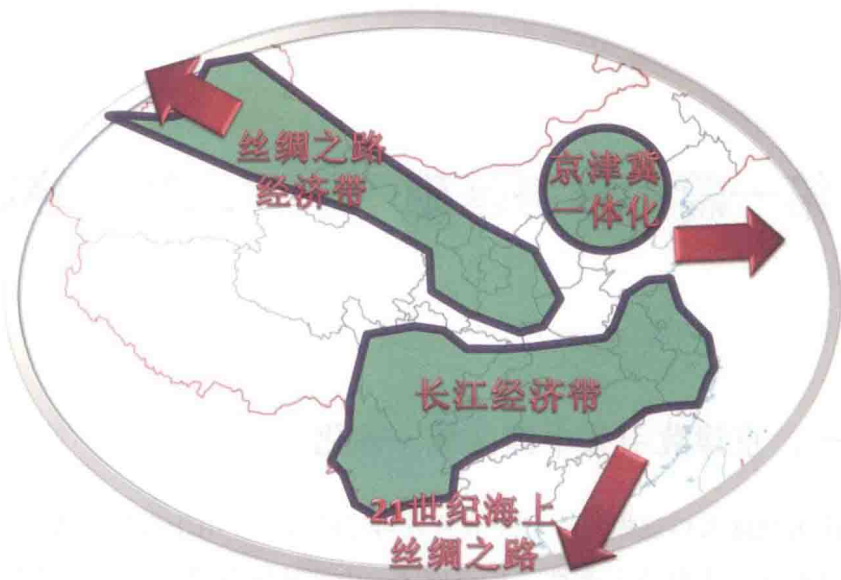
作为全球人口规模第一、经济总量第二的大国，由于自然与历史原因，我国总体存在巨大的不平衡性，东部地区、中部地区与西部地区发展面貌迥异。为了弥补这种区域鸿沟，我国进行了多次努力，实施了多项国家战略。

早在 50 多年前的 1964 年，我国开启了一场以战备为指导思想的大规模国防、科技、工业和交通基础设施建设——“三线建设”。这作为中国经济史上一次大规模的工业迁移过程，成为我国中西部地区工业化、城市化的重要助推器。

2000 年，我国启动实施西部大开发战略，对于促进广大西部地区发展，平衡东西部地区经济发展水平起到了重要作用。

2013 年 11 月，党的十八届三中全会胜利召开，中国由此掀开全面深化改革的历史新篇章，区域一体化成为更高层面的发展主题。在未来数十年，京津冀一体化、长江经济带、新丝绸之路经济带（即涵盖陆地和海洋的“一带一路”）三大区域一体化战略将成为中国最重要的区域发展战略。

与之前的东北振兴、中部崛起、西部大开发及各类国家级综改区等这些大区域内共性明显、差异不足，且以国家输血和提供政策为主导的重大战略相比，京津冀一体化、长江经济带、新丝绸之路经济带三大区域一体化战略有明显的时代特征——区域跨度大、发展水平梯度大、区域内互补性强，可以在更大的空间尺度上发挥市场作用，更好地统筹和配置资源。



中国进入区域经济一体化时代

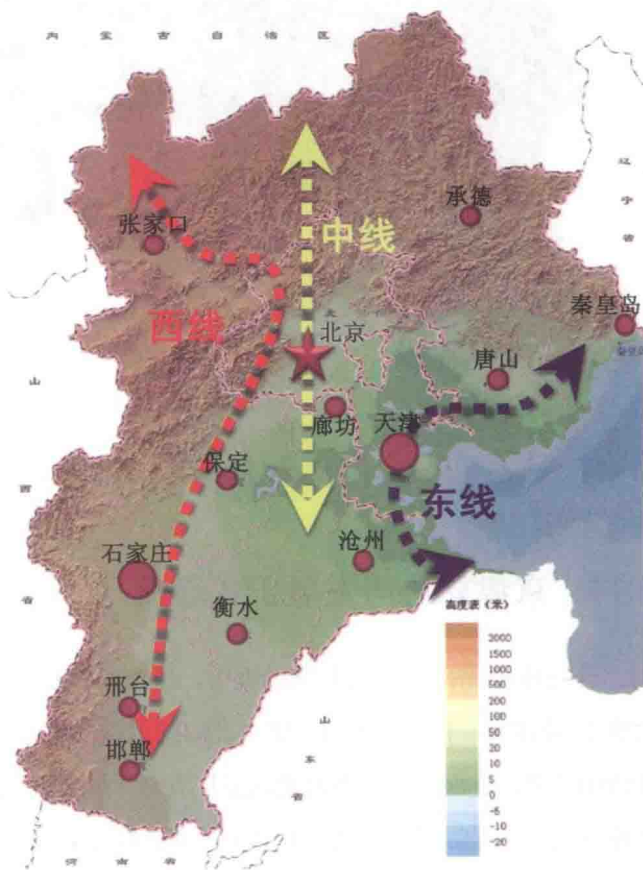
京津冀一体化、长江经济带、新丝绸之路经济带成为未来数十年我国区域一体化的三大核心战略。其中，新丝绸之路经济带连通亚欧，长江经济带贯穿中国腹地，京津冀一体化引领环渤海崛起，打造中国经济第三极

以首善之区^①和畿辅之地的京津冀地区为例，行政上，这里既有国家首都，又有直辖市和省；地理上，这里既有沿海地区、平原地区，又有丘陵地区和深山区；发展水平上，既有高收入、高城市化率、高服务业比重的发达地区，也有工业化、城市化迅速推进的发展中地区和长期徘徊于低收入、低城市化率、低服务业比重的落后地区。困境中孕育新的机遇。京津冀地区发展梯度如此之大，必然导致市场要素自由流动的“势能”也大。随着2014年京津冀协同发展成为国家“一号工程”，并以引领中国区域一体化发展进行全新定位，困扰京津冀乃至环渤海地区多年的区域一体化难题开始全面破解。

由此，仿照50多年前的“三线建设”（彼时，北京、天津属于国防“一线”，

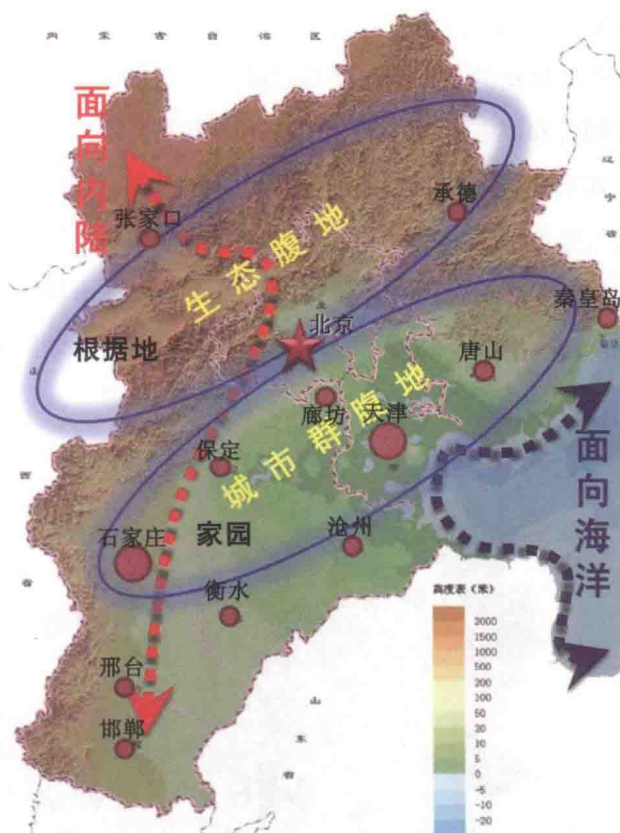
^① “首善之区”指首都，也泛指最好的地方。“首善”出自《汉书·儒林传序》中“建首善自京师始”，在《金史·礼志八》中“况京师为首善之地，四方之所观仰”，“首善之区”常常被作为京师（首都）的代称。随着时代的变迁，现亦将各方面做得最好的地方称作首善之区，既包括经济繁荣，也包括文化先进、环境优美、服务完善、社会和谐等诸多方面。

河北的沿海与腹地分别属于国防“二线”“三线”),在区域一体化的时代背景下,以西线、中线和东线崭新的“三线”建设思路,以战略性、全局性、系统性的视角对京津冀进行剖析和谋划,将区域合作与协同发展贯穿始终,开启新思路,探讨新举措,为京津冀协同发展提供些许灵感。同时,由于京津冀地区的西、中、东“三线”可以与整个中国的西、中、东三大板块或“大三线”一一映射,因此,以京津冀整体作为对象,深化改革,因势利导,充分发挥市场配置资源的决定性作用,全面实现京津同城化、京津冀一体化,将对中国新时期区域协同发展提供有益参考。



京津冀的“三线”构成

无论是西高东低的地形,还是东部更为发达的态势,京津冀地区与中国整体情况高度相似。因此,京津冀的“三线”建设,将全息展现中国新时期的区域一体化发展思路



京津冀的“三线”建设依据

两大发展腹地（作为“家园”的城市群腹地和作为“根据地”的生态腹地）与两大发展方向（面向内陆和面向海洋）

二、2014，京津冀协同发展正式起航

与长三角、珠三角相比，中国三大发展极中，目前只有京津冀发展最为失衡，内部存在巨大落差。京津冀一体化发展对于解决北京的大城市病，提升首都服务能力，带动津冀产业结构升级，进而促进环渤海地区发展有着十分重要的意义。过去的30多年来，社会各界就京津冀协同发展进行了诸多尝试，但大多停留在构想层面。

早在1982年，“首都圈”的概念就出现在《北京城市建设总体规划方案》中。20世纪90年代初，继珠三角和长三角两大经济圈划定后，国家计划委员会（现更名为国家发展与改革委员会）首次提出打造环渤海经济圈，覆盖京津冀等多地。