

都市圈、城市群与京津冀高质量协同发展^{*}

安树伟 董红燕

摘要:目前,京津冀协同发展面临增长乏力,区域差距不断扩大,且以省际差距为主要突出问题。制度壁垒阻碍生产要素流动和缺乏完善的利益协调机制是制约京津冀协同发展的主要因素。都市圈是京津冀高质量发展的动力源,有助于优化京津冀城市布局 and 空间结构,促进京津冀协调发展和提升京津冀承载力,在京津冀协同发展中发挥重要作用。京津冀包含京津和石家庄两大都市圈,双圈耦合可形成京津冀的“圈”“群”结构,共同建设京津冀世界级城市群。因此,应重点发展京津和石家庄两大都市圈,京津都市圈已处于成熟期,重点在于提升整体竞争力,石家庄都市圈尚处于萌芽期,重点是提升石家庄城市能级。

关键词:都市圈;城市群;京津冀高质量协同发展

中图分类号:F293 **文献标识码:**A **文章编号:**2095-5766(2022)06-0084-09 **收稿日期:**2022-09-15

***基金项目:**2022年度国家社会科学基金重点项目“京津冀协同发展重大区域战略实施效果综合评估与政策优化研究”(22AJL003)。

作者简介:安树伟,男,首都经济贸易大学二级教授、博士生导师,经济学博士(北京 100070)。

董红燕,女,首都经济贸易大学博士生,通信作者(北京 100070)。

2014年京津冀协同发展战略提出以来,京津冀在非首都功能疏解、交通一体化发展、生态环境协同治理等重点领域已取得明显成效,但产业协同发展的成效并不明显(安树伟、董红燕,2022)。京津冀协同发展面临的问题是,作为国家区域重大战略,京津冀三地经济增长乏力,且发展差距在持续扩大。2021年河北人均地区生产总值5.42万元,分别是北京、天津人均地区生产总值的29.5%、47.4%;城镇居民人均可支配收入39791元,分别是北京、天津城镇居民人均可支配收入的48.8%、77.3%;农村居民人均可支配收入18179元,分别是北京、天津农村居民人均可支配收入的54.6%、65.0%,这种不断扩大的差距是导致人口向京津等超大城市集聚的首要原因,并不利于疏解北京非首都功能。从“区域性中心城市—都市圈—城市群”的路径演化看,都市圈在京津冀协同发展中发挥着

承上启下的作用,培育发展现代化都市圈,对于京津冀建设以首都为核心的世界级城市群,打造引领中国经济高质量发展的重要动力源具有重要意义和价值。本文在对京津冀协同发展面临的突出问题及主要制约因素进行分析的基础上,提出京津都市圈和石家庄都市圈“双圈耦合”、分类建设、共同打造京津冀世界级城市群的思路和重点任务,最后给出相应的对策建议。

一、研究综述

2014年京津冀协同发展战略提出以来,一直是学术界研究的热点,且主要集中在以下三个方面。一是关于京津冀协同发展关键领域的研究。相关研究主要分析了京津冀协同发展在北京非首都功能疏解、生态环境协同治理、交通一体化发展、产业

协同和基本公共服务均等化等五个领域的实施效果,得出较为一致的观点是在这五大领域已取得一定成效(孙久文、王邹,2022;李国平,2020),但仍存在基本公共服务差距较大和产业协同发展水平较低的问题(田学斌、陈艺丹,2019;安树伟、董红燕,2022)。二是关于京津冀都市圈的研究。黄艳和安树伟(2021)认为京津冀有京津都市圈和石家庄都市圈,共两个都市圈,其中京津都市圈是成熟期都市圈,石家庄都市圈是萌芽期都市圈;而肖金成(2021)和马燕坤(2022)认为京津冀已形成了首都(北京)、天津和石家庄三大都市圈,未来应实施都市圈战略,由“三核”引领“三圈”,共同支撑京津冀世界级城市群。二者的主要区别在于是否把首都(北京)都市圈和天津都市圈整合为一个都市圈。三是关于京津冀空间结构的研究。学术界已经有一定的共识,即京津冀城镇体系不合理,城镇等级存在断层(李国平,2020);京津冀呈现“双中心、两端化”的空间形态,这种空间形态使得区域协调成本高昂,且造成产业衔接和产业转移障碍,并不利于京津冀协同发展(孙久文、原倩,2014);京津冀单中心空间结构明显,尚未形成世界级城市群的多核心、星云状、网络化的空间结构(刘秉镰、王钺,2020)。

以上研究为本文提供了一定借鉴,但也存在两方面不足。一方面,过度聚焦于京津冀城市群的研究,对都市圈的研究明显不够;另一方面,将京津冀城市群和都市圈割裂开来,这不利于京津冀协同发

展研究的整体性。因此,新时期京津冀协同发展既要建设城市群,也要重视都市圈,应该由以城市群为主向城市群和都市圈并重转变(安树伟,2022)。

二、京津冀协同发展面临的突出问题

深入分析京津冀协同发展面临的突出问题和主要制约因素,有利于从根本上了解京津冀区域差距,提升京津冀整体竞争力,共同建设京津冀世界级城市群。

(一)经济增长乏力,在全国的地位持续下降

2005—2021年,京津冀地区生产总值从20572.18亿元增长到96355.9亿元,按名义价格计算,年均增长达10.1%,但是占全国的比重逐渐下降,2005年,京津冀地区生产总值占全国的比重为11.0%,之后持续下降,2021年下降至8.5%。尤其是2014年京津冀协同发展战略实施以来,京津冀整体所占比例下降幅度反而更加明显(见图1)。说明京津冀作为引领全国经济增长的引擎,经济增长乏力,辐射带动作用有限。

(二)区域发展差距不断拉大,且以省际差距为主

用2005—2021年京津冀地区13个地级及以上城市的人均GDP的极差和标准差衡量绝对差距,用变异系数和泰尔指数衡量相对差距,将泰尔指数分解为省际差距和省内差距,观察二者的变化趋势及对总差距的贡献度。

整体看来,2005—2021年京津冀的绝对差距和

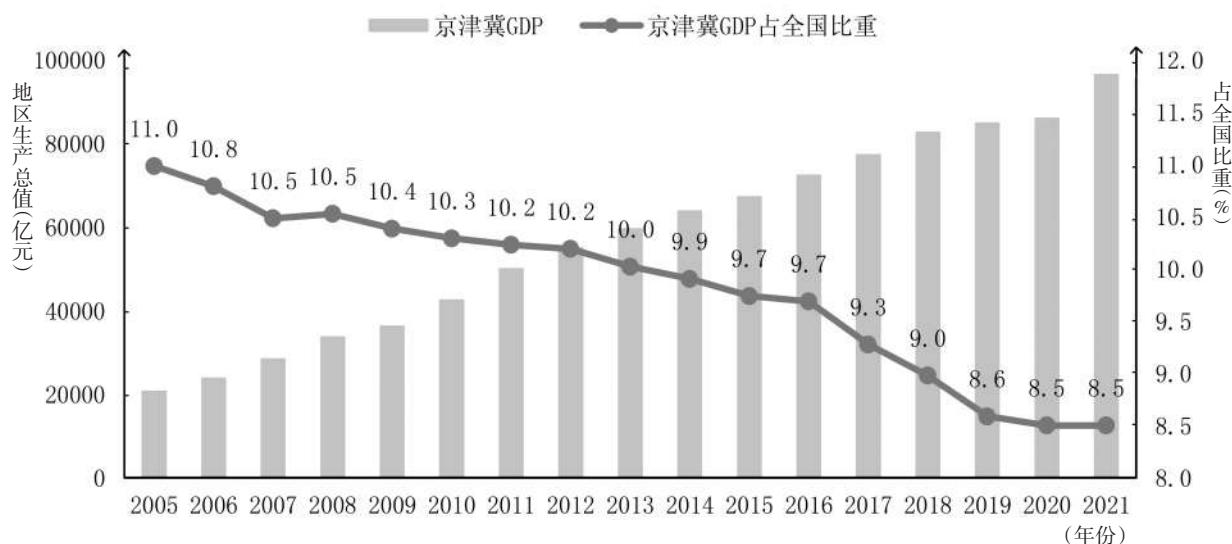


图1 2005—2021年京津冀地区生产总值及占全国比重

数据来源:根据各年份的《中国统计年鉴》《河北经济年鉴》《中国统计摘要2022》整理得到。

相对差距呈逐渐扩大趋势(见图2)。2005—2014年,京津冀人均GDP的极差和标准差呈上升趋势,说明京津冀绝对差距逐渐扩大;从相对差距来看,2005—2014年,京津冀人均GDP的变异系数、泰尔

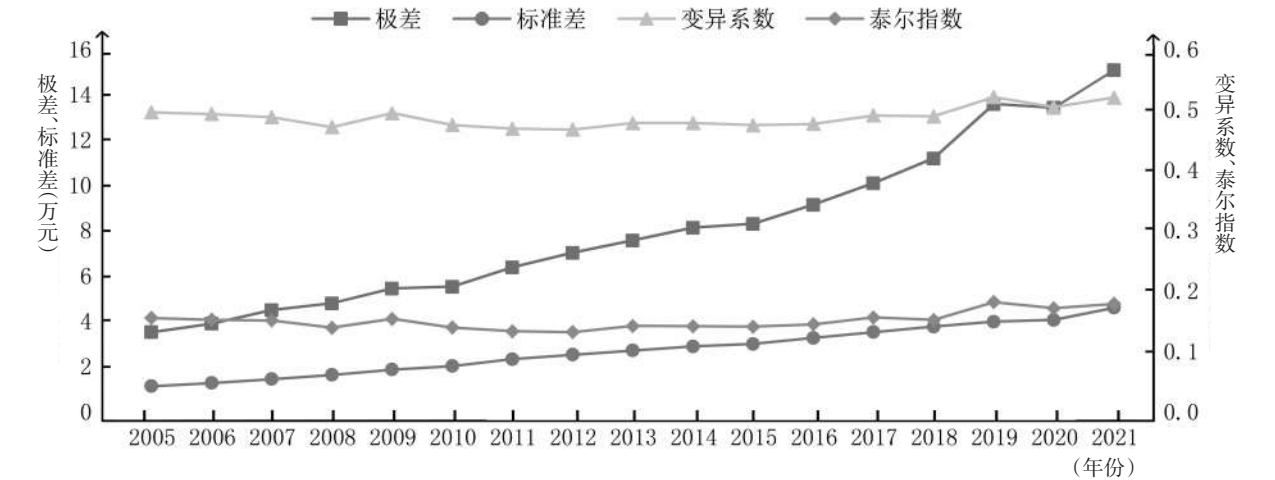


图2 2005—2021年京津冀人均GDP的绝对差距和相对差距

数据来源:根据各年份的《中国统计年鉴》《河北经济年鉴》以及相关城市的统计公报计算得到。

指数分别由0.49、0.15变化至0.48、0.14,变化幅度很小,说明相对差距基本保持不变。2014—2021年,京津冀人均GDP的极差和标准差呈上升趋势,说明京津冀绝对差距逐渐扩大;人均GDP的变异系数、泰尔指数分别由0.48、0.14增长至0.52、0.18,说明相对差距也逐渐扩大。将2005—2014年与2014—2021年两个阶段进行比较,发现2014—2021年京津冀的绝对差距和相对差距远大于2005—2014年。说明京津冀协同发展战略实施以来,区域差距非但没有缩小,反而呈逐渐扩大趋势。计算2005—2021年京津冀泰尔指数的省内差距和省际差距的贡献度可知(见图3),省际差距对总差距的贡献度在80.0%左右,而省内差距的贡献度约为

20.0%,说明省际差距是导致京津冀区域差距扩大的主要原因,尤其是河北与京津的发展差距过大是京津冀区域差距的主要根源。

(三)制度壁垒阻碍生产要素流动

分税制改革和“GDP锦标赛”的驱动激发了地方政府发展经济的积极性,也导致了各地政府之间的恶性竞争。地方政府出于对政绩的追求和自身利益的保护,往往动用行政手段对辖区内的经济活动进行干预,发展能够带来GDP和创造税收的项目,争夺人才、资源、要素和市场,为了防止优质资源流出,甚至对本地市场和企业进行封锁,创造出制度性壁垒,出现所谓的“行政区经济”现象,这在京津冀是比较明显的。由此导致资金、技术、信息

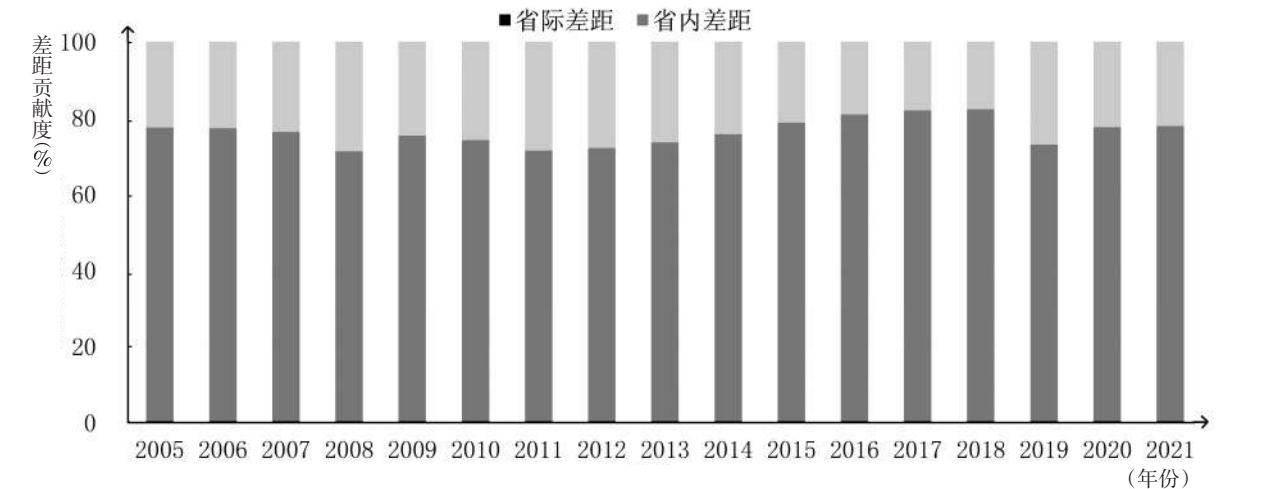


图3 2005—2021年京津冀人均GDP的泰尔指数分解贡献度

数据来源:根据各年份的《中国统计年鉴》《河北经济年鉴》以及相关城市的统计公报计算得到。

等生产要素难以跨区域自由流动,使区域性统一要素市场无法形成(蒋敏娟、张弦,2019)。因此,京津冀协同发展的主要目的,在于通过解决京津冀行政垄断、市场分割带来的功能重叠、同质竞争等问题,发展成为优势互补、互利共赢的协同发展的区域。

(四)缺乏完善的利益协调机制

京津冀协同发展的核心问题是利益协调问题,京津冀不仅包括三个省级行政区,也是中央政府及其机关部门的集中所在地,利益协调问题涉及四方的利益,协调彼此之间的利益关系一直是一个非常棘手的问题(安树伟、王瑞娟,2019)。区域利益是一切经济行为产生与发展的基础,无论是产业转移,还是生态环境协同治理和基础设施共建共享,若没有形成京津冀及中央政府各方均比较满意的利益协调机制,京津冀协同发展的效果就会大打折扣。

三、都市圈在京津冀协同发展中的作用

随着城镇化进程的加快,都市圈已逐渐成为经济高质量发展的增长极和动力源。京津冀高质量发展不仅体现在经济方面,更是实现经济、社会、文化、生态、全方位更高质量、更有效率、更加公平、更可持续发展,最终满足人民群众日益增长的美好生活需要(文余源、杨钰倩,2022)。

(一)都市圈是京津冀高质量发展的动力源

目前,京津冀地区城乡居民收入差距较大,高等级公共服务也存在较大差距,高质量发展要求缩小城乡收入差距,提升公共服务供给质量。京津都市圈无论是经济规模,还是创新能力,在京津冀均

占有一半以上的比重,对外贸易依存度更是京津冀地区的1.5倍(见表1)。同时,京津都市圈聚集了京津冀地区绝大多数的双一流院校和三甲医院,是京津冀地区高等级公共服务的主要供给区,城乡居民收入差距也明显小于京津冀地区。因此,京津都市圈作为京津冀地区人口密度最高、经济活动最为密集的区域,通过发挥都市圈在产业分工与协作、基础设施互联互通、公共服务共建共享等方面的示范和带动效应,促进了生产要素的合理配置,提升了资源利用效率,实现了高质量协同发展。

表1 2021年京津都市圈主要指标及占京津冀的比重

指标	京津都市圈	京津冀	京津都市圈/京津冀(%)
地区生产总值(亿元)	55964.65	96355.95	58.1
专利授权量(万件)	29.69	41.69	71.2
城乡居民收入之比	2.26:1	2.60:1	—
对外贸易依存度(%)	69.7	46.1	151.2
三甲医院数量(家)	123	198	62.1
双一流院校(所)	39	41	95.1

注:农村居民=1。

资料来源:根据各省(直辖市)2021年统计公报、教育部官网数据等整理得到。

(二)都市圈有助于优化京津冀城市布局 and 空间结构

从京津冀城市空间结构来看,京津两极过于“肥胖”,周边河北城市过于“瘦弱”,缺少发挥“二传手”作用的中等城市和小城市(图4),这不利于产业的传导和构建完整的产业链。2020年,超大和特大城市仅占京津冀城市数量的5.9%,却聚集了47.6%的城区人口,而中小城市数量约占80.0%,仅聚集了

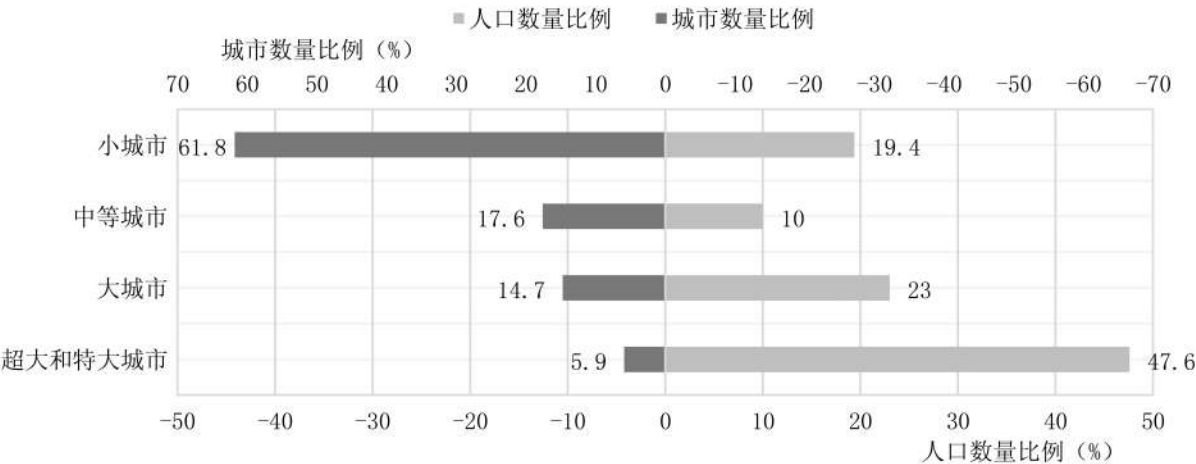


图4 2020年京津冀都市圈城市等级规模

数据来源:根据《中国城市建设统计年鉴2020》整理得到。

约30.0%的城区人口。人口空间布局的严重失衡导致京津冀中心城区人口过密,周边区域人口稀疏,京津冀城市群发展缺乏支撑力。通过培育形成通勤便捷高效、产业梯次配套、生活便利共享的现代化都市圈,可有效提升中心城区功能,促进人口、产业和各类生产要素向周边中小城市集聚,辐射带动周边中小城市和小城镇协同发展,优化京津冀城市体系和空间布局,从而形成区域良性互动的发展格局。

(三)都市圈有助于缩小京津冀区域发展差距

与单个城市相比,都市圈能够实现区域、城市跨地区合作,形成区域协调发展的整体空间,通过形成“功能—产业—人口—空间—公共服务”的都市圈五位一体框架,能够有效促进区域间的高质量协调发展(张学良、林永然,2019)。2014—2020年,京津冀区域差距持续扩大,未来的发展差距有可能进一步扩大。目前,京津冀协同发展的根本难点在于河北(安树伟、肖金成,2015)。京津冀作为跨区域的协同组织,在区域协同发展过程中必然存在行政壁垒和区域尺度过大导致协调成本较高的问题。因此,较小尺度、跨区域、精准化的都市圈可有效促进京津冀协同发展。加快建设石家庄都市圈,通过强化石家庄与周边地区的基础设施一体化建设、产业分工与协作、城乡融合发展等,有助于带动冀中南地区发展,从而有效缩小京津冀区域差距。

(四)都市圈有助于提升京津冀承载力

人口和产业在京津冀中心城区过度聚集,使得城区综合承载力明显不足,中心城区“大城市病”问题严重。《2020年中国主要城市交通分析报告》显示,北京、天津、河北的高速公路拥堵里程占比排名均在全国前十位,尤其是北京,位居全国第二位^①。

原因之一在于对都市圈发展重视不够,城市功能布局不合理,尤其是核心城市与周边地区缺乏便捷的轨道交通。通过发展京津都市圈和石家庄都市圈,打造立体化综合交通网络,畅通中心城市与外围地区的要素流通渠道,促进生产要素向外围地区扩散转移,有利于缓解中心城区的人口、交通、资源与环境压力,优化生产要素空间布局,提升京津冀综合承载力。

四、双圈耦合建设京津冀世界级城市群

按照建成区常住人口300万人作为都市圈核心城市的依据(安树伟等,2020),京津冀共有两个都市圈,一个是以北京、天津为双核的京津都市圈,另一个是位于南部的石家庄都市圈。石家庄、邯郸、邢台等城市因距离京津都市圈较远,在京津都市圈的辐射范围之外。因此,应以石家庄为核心建设石家庄都市圈,辐射带动冀中南地区发展。同时,应不断提升京津都市圈整体竞争力,与石家庄都市圈“双圈”耦合形成京津冀的“圈”“群”结构,共同建设世界级城市群。

(一)“双圈”耦合形成京津冀的“圈”“群”结构

京津冀的“双圈”耦合,是指京津都市圈和石家庄都市圈通过相互影响、相互作用,最终突破都市圈的圈层结构,实现空间结构的相互重组和融合,形成具有多中心、网络化、结构稳定的城市群(见图5)。京津都市圈和石家庄都市圈是分别以北京和天津、石家庄为中心形成的双核都市圈和单核都市圈,二者所处的发展阶段不一样,发展方向也不同。京津都市圈属于成熟期都市圈,中心城市能级较高,具有较强的辐射带动能力,呈现出多核心、网

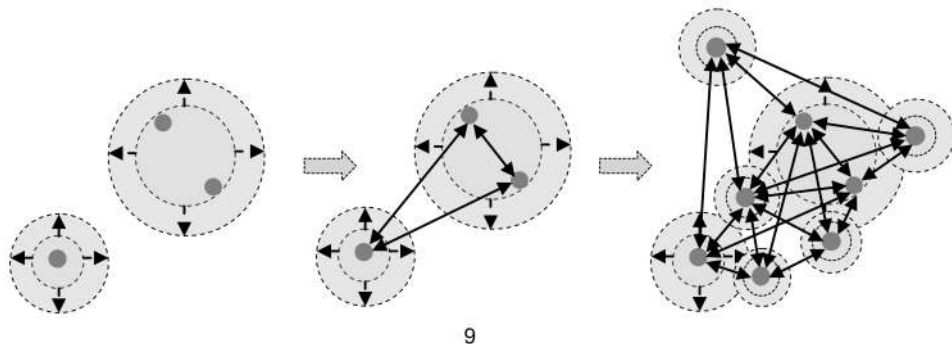


图5 京津冀城市群的“双圈”耦合

资料来源:作者绘制。

络化的空间特征;石家庄都市圈是属于萌芽期都市圈,城市能级较低,辐射带动作用有限,呈现出核心—放射状的空间特征,需要进一步提升辐射功能,向发育期都市圈迈进(黄艳、安树伟,2021)。京津都市圈和石家庄都市圈相互耦合,突破都市圈之间的圈层结构,都市圈内部以及两个都市圈之间的空间结构开始重组,随着周边节点城市的加入,都市圈的网络节点不断增多、网络结构不断加强、网络密度不断提升,通过都市圈自身的扩展效应、都市圈作为增长极的带动效应、都市圈核心城市连接形成发展轴的拓展效应、网络化的结构效应(安树伟、张晋晋,2021),不断提升城市能级,辐射带动外围地区的城市逐渐成长为次级核心城市,由单中心都市圈向多中心都市圈迈进,形成结构稳定的多中心—网络化的京津冀城市群(孙文迁,2021)。

(二)提升京津都市圈整体竞争力

京津都市圈是以北京和天津为核心,包括距离其200千米半径以内的唐山、廊坊、保定、张家口、承德、沧州、秦皇岛,共9个地级市及以上城市组成的圈域结构。2021年京津都市圈地区生产总值81269.0亿元、常住人口7660.4万人,分别占京津冀的84.7%和70.0%,人均地区生产总值106089.8元,是京津冀的1.21倍。

1.加快北京城市副中心和雄安新区建设

北京城市副中心和雄安新区是北京的两翼,应紧紧抓住北京非首都功能疏解的机遇,有序承接符合自身发展定位的产业疏解和人口转移,减少中心城区规模过度扩张带来的负外部性,优化京津冀城市布局 and 空间结构,提升对首都功能的服务保障能力,在京津之外形成新的增长极,增强城市发展活力。目前,雄安新区和北京城市副中心正在加快建设,基础设施和公共服务不断完善,要进一步加快企业搬迁转移进度,提升要素集聚能力,加强经济承载力和吸引力,加快形成新的增长极(孙久文、高宇杰,2021)。

2.加快创新链与产业链深度融合,促进产业协同发展

京津冀协同发展战略实施以来,京津冀三地的产业协同效果并不明显(安树伟、董红燕,2022)。原因在于产业同构化严重,创新驱动不足,产业链现代化水平低下,京津冀区域内产业配套和创新创业体系不完善,上下游配套能力及创新成果转化能

力不强,京津研发、河北转化的产业链条尚未形成,北京的科研成果“蛙跳”到长三角、珠三角进行产业化的科研成果占比92.5%(田学斌、卢燕,2022)。产业链与创新链深度融合可有效推动北京科技成果在津冀落地,促进三地产业协同和京津冀高质量协同发展。一是结合三地的产学研资源分布情况,加快创新链与产业链的融合,将设计研发环节留在北京,生产制造和技术服务等环节布局在天津和河北,形成结构合理、链条清晰的京津冀产业链空间布局。二是围绕新材料、生物医药、节能环保、新能源、新一代信息技术、高端装备制造等战略性新兴产业,基本形成从北京知识技术创新源在京津都市圈创新成果转化、先进制造生产的协同创新结构。

3.推进中心城市与周边地区的公共服务共建共享

京津都市圈内优质高等级公共服务资源不均衡状况突出。2021年,京津都市圈内约60%的三甲医院和95%的双一流高校集中在京津两市,周边的保定、雄安、廊坊、沧州、张家口、承德等城市高等级公共服务资源严重不足。京津都市圈要实现一体化发展,优质公共资源共建共享是关键。高等级公共服务资源有利于吸引生产要素聚集,增强城市的吸纳就业和人口集聚功能,为城市发展留住人才和企业。对于京津都市圈内的其他中小城市来说,应加强与京津在教育、医疗卫生、社会保障等领域的深度交流和密切合作,通过联合办学、远程医疗等推动北京优质高校和医疗机构的对口帮扶,形成优质高效、多元保障、城乡一体、开放共享的公共服务体系。同时,促进高等级公共服务向市场和社会资本领域开放,推动多元主体共同参与,通过共建共治共享,提升公共服务供给质量和效率(傅利平、刘凤、孙雪松,2020)。

(三)积极培育石家庄都市圈

石家庄都市圈核心城市能级较低,在50千米的圈域半径内仅有石家庄一个地级市(黄艳、安树伟,2021)。2021年,石家庄都市圈地区生产总值6490.3亿元、常住人口1120.47万人,分别占京津冀的6.8%、10.3%,人均地区生产总值57922元,仅相当于京津都市圈的54.6%、京津冀的66.2%,迫切需要提升发展水平。

1.引导周边生产要素向石家庄聚集

石家庄作为都市圈的核心城市,在经济规模、

基础设施、公共服务、体制机制和市场环境等方面均与北京、天津存在较大差距,这也导致人口向京津地区流动。石家庄都市圈尚处于萌芽期,应该做好核心城市的“加法”(黄艳、安树伟,2021),引导各类生产要素向石家庄集聚,增强核心城市的综合实力和辐射带动能力,成为带动冀中南地区发展的增长极。石家庄应强化省会城市功能,发展需求潜力大的物流、旅游、教育、文化等新兴服务业,提升服务业整体水平(肖金成、李博雅,2020)。同时,完善综合交通运输体系,特别是加快建设市郊铁路,畅通核心城市与周边中小城市的要素流通渠道,促进中小城市规模提升;加快市场一体化改革,破除要素流动壁垒,建立一体化要素市场体系,引导生产要素跨区域自由流动;提升公共服务供给质量、创新户籍制度改革、优化营商环境,促进人口、产业和各类生产要素向石家庄集聚,使石家庄尽快发展成为经济发达、功能完善、环境优良、宜居宜业的现代化都市圈中心城市。

2.完善石家庄城市功能

石家庄作为都市圈的核心城市,目前对周边中小城市的辐射作用有限,未来要提升石家庄城市能级,增强核心城市的辐射带动作用。一是提升石家庄城市功能,使石家庄成为全省的现代服务业中心、科技创新中心、金融服务中心、信息中心、人力资源中心和商贸中心,发展成为具有竞争力和影响力的中心城市。二是加大对城市基础设施建设的投资力度,提升高等级公共服务的供给质量和效率,增强城市的吸纳就业和人口集聚功能,提升城市综合承载力和运行效率,稳步推进新型城镇化建设。三是大力发展现代服务业,构筑产业层次高、布局合理、特色鲜明、竞争力强的服务业体系,通过生产性服务业支持制造业发展,通过生活性服务业集聚人口。四是规划建设正定新区,将其培育成为支撑石家庄发展的新经济增长极。

3.运用新技术改造提升传统产业

冀中南地区作为全国重要的钢铁、建材、化工等传统产业基地,存在企业分散、大而不强、产业集中化程度低、规模效益差、产品深加工能力不足、科技创新能力滞后、自主研发投入不足等问题,严重制约了其转型升级和可持续发展。因此,应当引进先进技术,运用高新技术改造提升钢铁、

建材、化工等传统产业,加快工业信息化进程,提升其核心竞争力,形成具有影响力的产业集群,将冀中南地区打造成为全国钢铁产业中心,提升人口和经济集聚能力。同时,加大对医药、机械装备、食品、纺织服装等优势加工制造业的技术研发投入,采用高新技术提升产业技术层次,促进产品升级;培育发展新一代生物医药、电子信息、新材料、智能电子、节能环保等战略性新兴产业,增强区域发展新动能。

五、以都市圈为基础促进京津冀协同发展的 对策建议

(一)从以城市群为主向都市圈与城市群并重转变

都市圈是城市群的初期形态,是城市群形成发育的必经阶段。京津冀城市群建设过程中,由于忽略了都市圈的建设,导致都市圈同城化程度不够,核心城市的带动作用尚未显现。新时期,需要从以城市群为主向都市圈与城市群并重转变,通过加强都市圈的建设,提升城市群一体化发展程度,促进京津冀实现高质量协同发展。京津冀包含北京和天津两个超大城市,以京津两地为中心形成的都市圈的边界已经重叠,组成了范围更大的京津都市圈,但是仍难以对冀中南地区产生辐射。2020年,石家庄已达到都市圈核心城市的人口门槛标准。因此,应以石家庄为中心,通过强化石家庄与周边地区的基础设施一体化建设、产业专业化分工协作、城乡融合发展等,提升石家庄都市圈竞争力,有效带动冀中南地区发展,为建设京津冀世界级城市群补齐短板(安树伟,2022)。

(二)从都市圈和城市群两个层面建设轨道上的京津冀

轨道交通建设可促进区域内生产要素自由流动,推动京津冀区域深度协同发展。目前,京津冀尚缺乏能够支撑都市圈和城市群的市郊轨道交通系统和城际轨道交通系统(安树伟,2017),且京津冀都市圈内主要城市之间的轨道交通建设需要进一步完善。因此,一是加强城市群中心城市与外围地区的轨道交通建设,大力发展市郊铁路,建设连接中心城市与周边中小城市的一体化交通网络,促进各类生产要素和商品服务流通。同时,要畅通京津发展轴,建成(北)京滨(海新

区)、(北)京唐(山)、(天)津(北京大)兴城际铁路,基本形成京津雄半小时通勤圈,促进京津与周边城市的交通衔接(天津市人民政府,2021)。二是加强城市群内主要城市之间的轨道交通建设,缓解中心城区交通压力,加强城市间、城镇间的要素流通与产业联系,在缩短地理距离和空间距离的同时,强化三地的一体化程度,消除由行政边界导致的制度藩篱,推动京津冀资源、产业、文化等的融合发展。

(三)建立京津冀统一要素市场体系

由于地方保护主义、地方政府和部门的不当干预等,京津冀三地之间存在一定程度的市场分割问题。朱俊丰(2021)利用价格指数法来测算了1992—2017年京津冀13个城市的市场一体化指数,发现自2015年起,京津冀大部分城市的市场一体化程度呈下降趋势,这与京津冀协同发展的初衷是不相符的。因此,应该打破京津冀地区之间的行政壁垒,针对要素市场发展滞后,劳动力、土地、资金等生产要素不能完全自由流动的问题,坚持从体制上突破,根据各类要素市场的特点和发展情况,分类分领域推进资本、劳动力、土地、技术、数据等统一要素市场建设,促进各类生产要素有序自由流动,以全面提升资源配置效率(王磊,2022)。

(四)形成有效的生态补偿机制

京津冀生态环境治理是一个长期且持续的过程,合理的利益协调和补偿是京津冀生态环境治理可持续发展的基础。目前,京津冀跨区域生态补偿存在补偿形式单一、补偿标准模糊、主体责任不清晰、补偿意愿不强等问题。根据相关问卷调查结果显示,79.9%的调查对象不愿意支付生态补偿金,原因是没有经济能力支付补偿;86.13%的调查对象认为生态补偿是政府部门的责任和义务;64.37%的居民目前尚未获得任何补偿(朱媛媛等,2021)。因此,应加快完善京津冀跨区域生态补偿长效机制,建立多维补偿途径,推动由政府主导的财政资金补偿逐渐向产业扶持、技术补偿、教育补偿等市场化补偿方式转变,拓宽补偿途径,提升被补偿地区的自主发展能力,实现经济和社会的可持续发展。同时,应合理界定自然资源产权,明确生态保护各方利益主体的利益关系;完善生态补偿标准体系,建立补偿标准动态化调整机制;加大生态补偿宣传教

育力度,引导公众积极参与并监督生态补偿活动,形成京津冀各方主体共同参与生态环境治理的良好局面,促进京津冀生态环境治理的常态化运行(朱媛媛等,2021)。

注释

①该数据由高德地图、国家信息中心大数据发展部,清华大学戴姆勒可持续交通联合研究中心于2021年联合发布的《2020年度中国主要城市交通分析报告》。

参考文献

- [1]安树伟,董红燕.京津冀协同发展战略实施效果中期评估[J].经济问题,2022(4).
- [2]孙久文,王邹.新时期京津冀协同发展的现状、难点与路径[J].河北学刊,2022(3).
- [3]李国平.京津冀协同发展:现状、问题及方向[J].前线,2020(1).
- [4]田学斌,陈艺丹.京津冀基本公共服务均等化的特征分异和趋势[J].经济与管理,2019.
- [5]黄艳,安树伟.我国都市圈的空间格局和发展方向[J].开放导报,2021(4).
- [6]肖金成.未来京津冀协同发展的着力点[J].中国投资,2021(Z9).
- [7]马燕坤.京津冀地区都市圈科学界定和高质量发展研究[J].区域经济评论,2022(3).
- [8]孙久文,原倩.京津冀协同发展战略的比较和演进重点[J].经济社会体制比较,2014(5).
- [9]刘秉镰,王钺.京津冀、长三角与珠三角发展的比较及思考[J].理论与现代化,2020(3).
- [10]安树伟.京津冀协同发展战略的调整与政策完善[J].河北学刊,2022(2).
- [11]蒋敏娟,张弦.新时代京津冀协同发展及影响因素研究:基于整体性治理关键变量的分析框架[J].行政论坛,2019(6).
- [12]安树伟,王瑞娟.京津冀协同发展的三个难点问题[J].前线,2019(6).
- [13]文余源,杨钰倩.高质量发展背景下京津冀协同发展评估与空间格局重塑[J].经济与管理,2022(2).
- [14]张学良,林永然.都市圈建设:新时代区域协调发展的战略选择[J].改革,2019(2).
- [15]安树伟,肖金成.京津冀协同发展:北京的“困境”与河北的“角色”[J].广东社会科学,2015(4).
- [16]高德地图,国家信息中心大数据发展部,清华大学戴姆勒可持续交通联合研究中心.2020年度中国主要城市交通分析报告[EB/OL].<https://www.urpro.cn/document/report/traffic/7VmA8qhg>.2021-03-09.
- [17]安树伟,张晋晋,等.都市圈中小城市功能提升[M].北

- 京:科学出版社,2020.
- [18]安树伟,张晋晋.都市圈带动黄河流域高质量发展研究[J].人文杂志,2021(4).
- [19]孙文迁.城市区域空间演化过程与机制研究:来自我国三大城市区域的例证[D].北京:首都经济贸易大学,2021.
- [20]孙久文,高宇杰.新发展格局与京津冀都市圈化发展的构想[J].北京社会科学,2021(6).
- [21]田学斌,卢燕.新发展格局下京津冀产业链创新链深度融合推动河北产业高质量发展[J].中共石家庄市委党校学报,2022(1).
- [22]傅利平,刘凤,孙雪松.京津冀城市群公共服务与新型城镇化耦合发展研究[J].城市问题,2020(8).
- [23]肖金成,李博雅.京津冀协同:聚焦三大都市圈[J].前线,2020(8).
- [24]安树伟.京津冀协同发展战略实施效果与展望[J].区域经济评论,2017(6).
- [25]天津市人民政府.天津市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要[Z].津政发〔2021〕5号,2021.
- [26]朱俊丰.京津冀市场一体化、城市空间结构对经济增长的影响效应[J].首都经济贸易大学学报,2021(4).
- [27]王磊.建设全国统一要素市场:突出问题及思路对策[J].经济纵横,2022(3).
- [28]朱媛媛,文一惠,谢婧,等.京津冀跨区域生态补偿机制探讨[J].环境保护,2021(15).

Metropolitan Area and Urban Agglomeration Promote the High-Quality Coordinated Development of Beijing, Tianjin and Hebei

An Shuwei Dong Hongyan

Abstract: At present, the coordinated development of the Beijing, Tianjin and Hebei region is faced with the prominent problems of faltering growth, its national standing continues to decline, the regional gap constant to expand, and the provincial gap is the main source. Institutional barriers hinder the flow of production factors, and the lack of a perfect interest coordination mechanism is the main restricting factors. Metropolitan areas is the driving force for high-quality development of the Beijing, Tianjin and Hebei. It helps Optimize the Urban layout and spatial structure, promotes the coordinated development, improves the bearing capacity, and plays an important role in the coordinated development of Beijing, Tianjin and Hebei region. The Beijing, Tianjin, and Hebei include Beijing-Tianjin metropolitan area and Shijiazhuang metropolitan area, these two metropolitan areas coupling can form the “area” and “agglomeration” structure, and jointly to build a world-class urban agglomeration. Therefore we should focus on developing these two metropolitan areas, the Beijing-Tianjin metropolitan area is in the mature stage, with the focus on improving overall competitiveness, Shijiazhuang metropolitan area is still in the fancy stage, with the focus on elevating Shijiazhuang city level.

Key Words: Metropolitan Areas; Urban Agglomeration; High-Quality Coordinated Development of Beijing, Tianjin and Hebei Region

(责任编辑:平 萍)