



2019年9月4日,北京大兴国际机场,工作人员在室内装修完成后进行保洁工作。

中青报 中青网记者 李辉辉/摄

成渝跃上 第四极

中青报 中青网记者 王鑫昕 实习生 马晓晴

种种迹象表明,位于中国西南腹地的两座大城市 成都和重庆,正在国家发展的版图中扮演着越来越重要的角色。

2020年1月3日,习近平总书记主持召开中央财经委员会第六次会议,研究推动成渝地区双城经济圈建设等问题。

10个月后的2020年10月16日,中共中央政治局召开会议,审议《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》(以下简称《成渝规划纲要》)。会议指出,要使成渝地区成为具有全国影响力的重要经济中心、科技创新中心、改革开放新高地、高品质生活宜居地,打造带动全国高质量发展的重要增长极和新的动力源。

今年2月,成渝地区双城经济圈再次迎来高光时刻:中共中央、国务院印发的《国家综合立体交通网规划纲要》,把成渝地区双城经济圈与京津冀、长三角、粤港澳大湾区

湾区并列列为未来国家综合立体交通网主骨架的4极。

今年3月,在国新办的新闻发布会上,交通运输部部长李小鹏展示的一张示意图,清晰地呈现了由4极勾勒的未来中国交通主骨架。有媒体将其解读为成渝地区“第四极”地位的首次“官宣”。

西南财经大学中国金融研究中心教授、西财智库首席执行官汤继强密切关注着有关成渝双城的风吹草动。对于成渝规划纲要得到中央政治局会议审议,他认为,这无疑使成渝地区的发展有了一个新的定位和更加明确的方向,同时提升了成渝地区双城经济圈建设政策的权威性和含金量。

成渝一家。在重庆直辖之前,成都、重庆同属于四川省,也都是西南地区经济重镇。1997年重庆成为直辖市之后,两地在行政区划上分开了,但经济、文化、交流依然密切、深入。

铁路系统工作人员罗雅丽说,成渝两地间一直是客流火爆的线路。据她的观察,客流的主体,一部分是两地间有生意往来的旅客,还有就是走亲访友的探亲旅客。在川东毗邻重庆的一些地方,流传着“大车跑重庆,小车跑成都”的说法,寓意行政上隶属四川,而经济上更贴近重庆的发展格局。

与此同时,成渝两地又在暗中较劲儿。西南财经大学中国西部经济研究中心主任毛中根总结两地关系时说,“两地既在

探索抱团发展、合作发展、一体化发展,又在经济、产业之间存在着竞争关系。

不过,在许多研究者看来,一些硬短板才是两地交往的真正掣肘,比如交通。2000年,罗雅丽是成渝铁路线上的一名列车长,火车从成都到重庆需要运行12个小时。

汤继强认为,相当长的时间里,交通的短板制约了成渝地区的发展。在他看来,巴蜀文化同根同源,地理相连,人文相亲,两地产业高度互补。补齐交通短板后,将有助于缩短产业配套半径,提升供应链优势,进而让川渝区域未来的发展变得更有竞争力。

在过去的20年间,交通的短板不断被补齐。现在成渝两地间的高铁旅行时间已经被压缩到了1个小时。并且,成渝铁路、成遂渝铁路和成渝高铁三条铁路在两地之间并行,运力大增,实现了“公交化出行”。设计速度350km/h、预留400km/h的成渝中线高铁也将开工。

倒回去想,从12个小时到1个小时实现同城,当时看来几乎是不可能的事。如今从事客运调度工作的罗雅丽说,她每天实时掌握川渝两地间运行列车的状况、传达运输工作指令,对成渝两地交通状况的改善感同身受。

汤继强认为,“一城小而双城大。从全世界的角度来看,当成渝两个城市融在一起成为一个板块的时候,将发挥1+1>2的效果,这个大不光是大小的大,也是影响的大,还是份额的大,它们联手的爆发力也很大。”

成渝地区双城经济圈范围包括重庆市27个区(县)和开县、云阳的部分地区、四川省的15个县,总面积18.5万平方公里。数据显示,2020年成渝城市群常住人口近1亿,实现地区生产总值6.8万亿元。

中建三局西部投资公司成都空港新城项目指挥长顾正国是重庆人,他明显感觉到成都和重庆越来越近了。

他所在的项目位于成都东部新区,是成都

向东的标志性项目,那里正在成长为一座新城,而在他的家乡重庆,向西的发展方向正变得越来越清晰。

未来的成渝中线高铁将使两地在时空上变得更近,顾正国觉得,作为建筑人,能够亲身参与到成渝地区双城经济圈的建设中,特别骄傲。

成渝地区双城经济圈建设上升为国家战略,是为了解决发展不平衡不充分的问题,解决可持续发展问题,解决向西、向南开放的问题,解决新的增长极和动力源问题。汤继强总结说。

2015年成渝高铁通车后,借助其东接长江航道、南连川黔铁路、北通川陕公路、西达康藏地区的连通作用,两地间的商务往来越来越紧密,旅客出行需求不断增大。数据显示,2019年,成渝高铁发送旅客3185万人次,比2016年增加1507万人次,增长89.8%。

数字背后,是成渝地区内联外通水平的快速提升。汤继强认为,成渝一体化发展后,四川省的部分市和重庆市的部分区县等一度被称为“中部塌陷”的中间区域,也将被带动起来,使整个成渝地区看到整体抬高和整体崛起的曙光。

汤继强认为,国家在京津冀、长三角和粤港澳大湾区之后,布局成渝双城经济圈为中国经济增长“第四极”,顺应了发展需要,因为成渝地区的基础条件和发展潜力,能够承担起这一重任。

在多个历史时期,成渝地区扮演着国家战略大后方的角色。汤继强说,在当前形势下,成渝地区形成高质量发展增长极,可以大大拓展我国战略回旋空间,应对国内外政治经济环境的不确定性,巩固国家战略安全。

成渝地区双城经济圈必将西部发展历史上,在开启全面建设社会主义现代化国家新征程上,发挥应有的作用,发出耀眼的光芒。汤继强说。

中青报 中青网见习记者 田宏伟 韩荣

每天,当晨光从熹微到明亮,栖息在京津冀中心区域的那只橙色“钢铁凤凰”的羽翼颜色也渐渐饱满,似要振翅飞翔。这时,明亮的大厅内,赶早班飞机的旅客从四面八方陆续抵达,办理值机、托运、安检等手续。北京大兴国际机场这座全球最大规模的单体航站楼,以其独特的造型设计、精湛的施工工艺、便捷的交通组织、先进的技术应用,被誉为“新世界七大奇迹”之一,同时也为京津冀协同发展注入新动能。

2017年,习近平总书记在视察我们大兴机场的建设工作时曾经提到,大兴国际机场是国家发展一个新的动力源。相比于当时,我们现在对于新的动力源这句话理解更深刻了。大兴国际机场规划发展部副总经理杜晓鸣回忆道。

同年4月1日,中共中央、国务院印发通知,决定设立河北雄安新区。杜晓鸣和同事们在地图上测量后发现,大兴国际机场向南距雄安新区55公里,向北距北京城市副中心44公里,而大兴国际机场正位于两者连线的中心点上。

京津冀协同发展,交通先行,大兴机场是民航率先突破的项目。杜晓鸣说,大兴国际机场地处北京最南端,位于北京与河北的交界处,仅从地理位置布局上就可看出,这已经体现了京津冀一体化的设计目标。

2019年9月25日,大兴国际机场正式投入运营,由此大兴国际机场和首都国际机场南北遥相呼应,北京进入双枢纽时代。据机场运行管理部业务经理杨宇介绍,投运以来,机场已历经4次航班换季,完成5次大规模航班转场。随着今年3月28日民航夏秋季换季,12家国内航空公司在大兴国际机场运营客运航线,转场工作基本完成。

截至2021年3月31日,国内客运航班时刻总量已达到每日886个,包含471条国内航线,覆盖136个国内航点,日均实际执行航班850架次左右。

凤凰展翅,逐梦蓝天,今日喜人的成绩离不开昨日艰苦的奋斗。大兴国际机场从2014年12月16日正式开工建设,历时5年。回忆起那段日子,杜晓鸣感慨万千。当时在机场工地周边,几乎都是以农业为主的产业,放眼望去仿若置身荒地,连基本的生活配套设施都没有。

为了更好地投身机场建设,杜晓鸣和他的战友们扎根建设一线,将办公楼改为“前店后厂”式,方便日常工作生活。杜晓鸣还记得,当时要想理发,需走到村里的理发店,从办公楼去住最近的一家超市,开车也得花上10到15分钟。随着几年来大兴国际机场的发展和运营,周边的配套设施逐步完善起来。

以大兴区为例,在机场的带动下,大兴区的经济总量增长迅速。机场投运前,大兴区季度GDP在170亿元人民币上下,投运的当季度(第四季度)直接增至394亿元人民币,同比增长129%。2020年以来,尽管受到疫情影响,但大兴区季度GDP仍在稳健增长,同比高于去年同期。这些都表明,大兴国际机场的“动力源”作用日益凸显,逐渐成为带动区域经济发展的“新引擎”。

4月中旬的一天,家住北京海淀区的闫丽君和老伴,正在导游的带领下准备值机前往厦门旅游。她说,这是自己第一次来大兴国际机场。我最直观的感受就是宽敞、美、豪气,空气流通,感觉很舒适。闫丽君说,(大兴国际机场)设计得很好,作为中国人我感觉很骄傲、很自豪。

宽敞、舒适、空气清新、温暖舒适,是很多普通旅客最直观的出行感受。这几个简单的描述背后蕴藏着细节设计的大文章。说起大兴国际机场的设计,多数人都想到8根C型柱撑起35万平方米的航站楼“凤凰展翅”结构,让旅客体验600米抵达最远登机口等这类宏大的硬设计。但在一些不为人知的“软”设计上,更能体现大兴国际机场以旅客为中心的设计理念和人文关怀。

航站楼的采光、自然通风都非常好,但自然采光容易形成温室效应。杜晓鸣说,我们当时就跟北京玻璃有限公司专门研究,最大限度地隔离紫外线,最大限度地引入自然光,还通过计算机模拟,确定旅客的最佳温度和光照的最佳舒适度。

你可以把手伸到C型柱或者中央采光窗底下,只会感觉到(阳光)温暖、明亮,但不会有灼热的感觉,这项(技术)也申请了相关专利。他在夏天时,他们试验了很多次。

建设团队之所以如此细心,离不开当时首都机场集团领导班子创造性地提出了“建设运营一体化”理念,让一批经验丰富的运营人员加入建设队伍中。根据过去的机场建设经验,他们发现,运营团队从建设团队接手过来的新机场,经常存在很多不适用的地方,不得不重新按照运营的需求整改,产生浪费。

建设运营一体化,可以用一条折线来阐明。一张方形纸沿左下、右上角的连线对折,上面的三角部分代表建设任务,下面的三角部分代表运营任务,从左往右,按时间轴看,建设任务在开始占主要部分,随着时间延伸,慢慢缩小,而运营部分在建设之初是一个小点,随之越来越大,但建设、运营始终都在一张纸上。

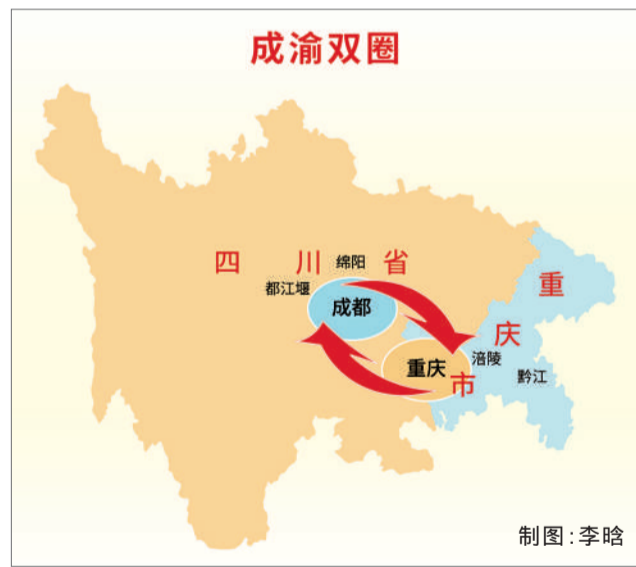
来自广州的陈先生是一名医生,当中青报 中青网记者遇见他时,他正在用单反相机拍摄航站楼大厅顶端的曲面屋檐和采光窗。我觉得这个设计非常漂亮,难得休假,想来北京看看。陈先生说,第一次来大兴机场,最直观的感受就是很新,办理值机、托运行李都非常方便。

把时间还给旅客,让旅客少等待,是大兴机场一直努力的目标。杨宇介绍,他们不断研究探索,严控各个时间节点,提高旅客对廊桥资源的使用率,让旅客实现便捷高效出行。举个极端的例子,尤其是过站航班,前段航班如果晚到了,后段航班的放行就会受影响,(最终导致)旅客不能按买票的时间出发。根据这个情况,我们联合各航空公司制订了一个“快速过站”的保障方案,遇到这种情况,启动这个方案,重点保障过站时间不足的航班,确保旅客能准点出行。

大兴 钢铁

振翅

成为



制图:李晗

在成都领到了重庆的营业执照

实习生 马晓晴 中青报 中青网记者 王鑫昕

2020年6月10日,95后成都创业青年谭殿杨在成都高新区领到了自己重庆分公司的营业执照。

这是成渝两地高新区探索市场监管一体化合作后,互发的首张营业执照。谭殿杨也因此成为首个在成都办理重庆高新区营业执照的幸运儿。

在谭殿杨为重庆分公司办理营业执照的一个月前,成都高新区市场监督管理局和重

庆高新区市场监督管理局签订合作协议,探索企业证照“一网通办”试点,试图构建跨区域“同一标准办一件事”的市场准入服务体系,推动营业执照和生产许可证“一体受理、一体办证”,实现证照异地互办互发。

成都高新区市场监管局工作人员郑建介绍,现在,重庆市民若要在成都高新区注册开办一家企业,只需在重庆高新区提交办理证照手续,即可获得成都高新区的营业执照,反之亦然。这个流程最快可在半个工作日内完成。

但在过去,没个一两周可能办不下来。谭殿杨说,这次申办营业执照,加上前期的材料准备,他只用了两三天就搞定了,而且不必在两地间奔波。

骨头和筋紧密相连。西南财经大学中国金融研究中心教授、西财智库首席执行官汤继强认为,要推动成渝两地一体化发展,首先要通过经济区和行政区划适度分离的方式创

新性解决一体化发展中存在的问题。

2020年4月,重庆高新区和成都高新区签署《双区联动 共建具有全国影响力的科技创新中心战略合作协议》,其中,积极发挥市场作用,共建要素自由流动机制,成为6个重点任务之一。

在汤继强看来,虽然四川省和重庆市在行政上是两个不同的省级行政单元,但通过市场这只“无形的手”,柔性突破行政区划带来的发展桎梏,能够让成渝地区竞相发展,成为一个整体的经济单元。

成都现在有几家企业都上了科创板,这是以前想都不敢想的事情。汤继强说。

西南财经大学中国西部经济研究中心主任毛中根认为,推动成渝地区双城经济圈建设将带来更深层次的改革、更高水平的开放、更广阔的通道和更密切的合作,有利于在西部形成高质量发展的新动能和增长极。

成都高新区披露的数据显示,仅在谭殿杨



2020年12月24日,成渝间实现高铁“一网通办”试点,图为首发现场。

异地领证后的半年时间里,成渝两地高新区已累计为45家企业办理了异地申办营业执照手续。

川渝之间异地可办的公共服务清单正拉得越来越长。川渝两地户口迁移、公交、轨道一码通、电子监控违法处理、学历和学位公正等95项政务服务事项,已全部实现线上“一网通办”、线下“异地可办”。

包括户籍证明、社会保障卡申领、公积金提取等115个事项,也有望在今年年底实现川渝通办。

谭殿杨正在谋划自己创业的“双城记”,未来他打算采取在重庆工作一周、在成都工作一周的模式,开展业务运营。俗话说,川渝一家亲,两地语言和文化习俗也相近,这些都是我能在两地同时创业的基础。

责任编辑/李新玲 版面编辑/邹艳娟

图片编辑/陈剑 美术编辑/李晗



扫一扫看视频