



十项行动见行见效
京津冀协同发展走深走实行动

津报智库

融入服务国家战略
高水平建设“天开园”

本期嘉宾
陈灿平
致公党天津市委常委、天津财经大学法律经济学博士生导师

在“未来之城”打造标杆工程

天津建院服务雄安新区从规划蓝图变为现实样板



雄安新区启动区综合服务东北片区建筑风貌设计效果图。

■本报记者 陈璠

“目前，我院在雄安新区承接设计总承包的雄东B单元安置房项目、启动区综合西南片区小学项目、容城县气象站项目正加紧建设，一批设计骨干驻扎在现场服务。”海河设计集团所属天津市建筑设计研究院有限公司（以下简称“天津建院”）雄安分院院长关英健日前接受本报记者采访时说。

从雄安新区规划建设之初，天津建院就全面投入规划设计工作，抽调各专业技术骨干定向服务雄安新区建设，先后中标雄安新区规划、设计及咨询项目10余项，设计面积达800余万平方米，在这座承载千年大计的

“未来之城”沃野上结出累累硕果。

雄安新区安置房建设是服务北京非首都功能疏解，完善城市综合功能的重要前期建设项目。在容西片区安置房优化设计咨询项目中，由天津建院专家领衔技术团队针对12家设计单位的近400万平方米设计成果进行技术审核、全面设计优化，系统性解决技术标准不统一、设计深度不一致、建设投资重复等诸多难题，并在优化工作中形成完整的雄安新区安置房技术标准文件，为打造雄安质量积累宝贵经验。

天津建院专家张馥说：“雄安新区安置房建设规模大、速度快、质量要求高，安置房中布

达到绿建二星，如何把这些要求和建筑合理结合，都需要详细考虑。由于参建单位众多，技术标准不统一，我们创新性采用适宜的建筑技术和构造措施，在合理造价范围内，保证安置房实现绿色、宜居、人性化的最终交付品质。通过工艺改进、标准统一、设计方式方法提升等，为雄安新区建设节约投资数亿元。”

在雄东B单元安置房勘察设计项目中，天津建院作为整体方案牵头单位，集成前期经验，最终打造出蓝绿交融、配套完善、风貌优美、创新智能的未来城市社区，此项目也成为雄安新区安置房项目中的标杆工程。

《河北雄安新区规划纲要》明确提出，要打造中西合璧、以中为主、古今交融的建筑

风貌。“我们向上承接控制性详细规划、城市设计成果，向下按照片区、街区、街坊的层次逐一对建筑风貌进行设计，形成完整的建筑方案设计成果。”关英健表示，以雄安新区启动区东北片区城市建筑风貌为例，对整体业态、各片区的色彩、风格都进行了详细设计，临水界面以暖色为主，清新的设计风格和自然景观互相呼应，形成优美的天际线。

采访中，记者看到雄安新区安置房项目单位给天津建院设计师们发来感谢信。

张馥表示，天津建院参与雄安新区规划建设较早，对建设原则和设计理念有更深刻、全面理解，这对指导设计工作发挥了重要作用。“我们给雄安新区项目配备了最高标准的设计团队。把设计和施工相结合，全程跟踪服务，贯穿项目始终。”张馥说，在符合整体性原则基础上，天津建院加强精细化设计，在满足高品质、高质量和方便使用的同时节约造价，取得了较好效果和良好口碑。

“海河设计集团成立以来，我们与集团其他单位密切联动，发挥规划、市政等方面综合性优势，把天津雄厚的设计技术实力和更多丰富经验带到雄安新区。”关英健说，“接下来，我们将继续践行‘世界眼光、国际标准、中国特色、高点定位’的高质量建设标准，为京津冀协同发展国家战略贡献天津力量。”

专家观点

以车联网为“钥匙” 前瞻布局“下半场”

中汽智联技术有限公司数据平台室主任
李岩

近年来，国内智能网联汽车产业发发展迅猛，且正处于技术快速演进、产业加速布局的关键阶段。天津是国内车联网领域先行先试的探路者，其车联网产业发展可以被看做行业发展浪潮的一个缩影。

作为国家最早定位的重要汽车生产基地之一，天津目前拥有4家整车厂、300余家汽车零部件企业，还聚集了65家汽车行业科研机构和57所高等学校，为车联网产业发展提供了可靠的智力支撑与人才保障。

过去几年，天津通过引入企业筑巢、灌注资金活水、打造技术“护城河”促进车联网产业发展。市工信局数据显示，2022年，天津车联网在规模以上工业企业有17家，实现产值同比增长9.4%，增加值累计增速达4.6%；车联网产业链上32家规模以上企业实现营业收入同比增长15.8%；智能驾驶虚拟仿真测试云平台等2个车联网项目入围国家第二批人工智能产业创新任务“揭榜挂帅”计划；在高级辅助驾驶、信息安全等领域，发布标准20项。

为进一步推开智慧交通的大门，天津应以车联网为“钥匙”，前瞻布局智能网联“下半场”，推动车联网产业向前“多走一步”。

首先，技术研发是增强车联网产业创新能力的关键。应统筹利用专项资金、国家重大专项计划等措施，在车路协同核心传感器、融合算法、多级计算等方面强化产学研用联动，并强化数据加密、安全身份认证、车载安全设备等技术和产品的研发能力。与此同时，应充分利用天津（西青）国家级车联网先导区，以及东疆物流运输的独特场景，持续开展互联互通、大规模安全验证活动，进行技术演进和突破，促进产业链上下游协同研发和产业化。

其次，车联网作为汽车、电子、信息通信等深度融合的新兴产业，标准体系构建尤为重要。应充分利用第三方汽车行业服务机构，持续在法规、标准以及产品监管体系等方面做好支撑，搭建“国家—行业—团体—地方”不同类型标准之间协调沟通的桥梁。

最后，智慧交通离不开信息化技术支撑。应基于国家级车联网先导区为智能网联产业集群提供技术底座和国家级行业服务平台的总体定位，围绕车联网研发、测试、应用、监管等地方产业集聚发展与国家级产业服务平台塑造等关键需求，持续优化车联网基础数据服务平台能力，为城市管理者提供决策依据，助力智慧交通体系建设。

■本报记者 陈璠

5月18日，备受瞩目的天开高教科创园正式开园，成为聚集各类创新资源的强磁场。在推进京津冀协同发展走深走实的背景下，如何进一步依法高起点、高水平建设“天开园”？日前，致公党天津市委常委、天津财经大学法律经济学博士生导师陈灿平教授接受了本报记者专访。

陈灿平认为，“天开园”的建设，以服务京津冀协同发展重大国家战略为核心，以勇做中国式现代化样板区为目标。“天开园”具有标杆与引领作用，通过找准并借力天津建设全国先进制造研发基地的定位，在北京雄厚的源头性基础科技与河北省等终端性广大市场之间，架设桥梁，孵化转化，中继接力，成为航空航天等新兴产业链的“链主”或区域“链主”；天津可将传统的冶金、化工、建筑等产业适当让位于河北省或服务于雄安新区，避免同质化重复竞争与人力物力财力浪费，从而实现京津冀乃至北方地区的互补、聚力、强链、多赢。“天开园”的亮丽称谓与顶层设计，不仅本源性汇聚了以南开大学、天津大学等为核心的科教兴市、科教兴国之创新策源力量，也寄予着新时代“天津开放”的包容博大胸怀，及新阶段“天津开辟”高质量发展新路径的勇毅决心，为“天津开启”了新梦想。“建设‘天开园’仅仅依靠和留住天津院校与科研机构的人才、资源还远远不够，应该有更大的胸怀与气魄。”陈灿平说，可以借鉴以往实践经验，比如，我国有些地区与高校以低成本、多渠道、高效率吸纳海外高层次人才，引进非美西方的俄罗斯、中亚甚至印度、伊朗、土耳其等国家或地区的数理化和科技人才以及项目资源，取得了较好效果，这给基础研究与前沿技术的“换道超车”提供了更多可能。此外，为更好地对接北京非首都功能疏解以及天津名校校友们反哺回归的优质项目、资源、技术，他建议，应会集“天开园”区域内外的招商引资类骨干人才，组建“一对一”专班，由全市统一谋划、合理布局，避免市内各区之间重复竞争。

在加深对北京及河北省的了解与合作方面，陈灿平提出，“天开园”可以适时在北京与雄安设立“分园”，既有利于扩大“天开园”的影响，也更紧贴京津冀协同发展国家战略。在对口支援河北省方面，“天开园”也可以发挥天津在盐碱地改造、海水淡化、污水治理、环境气候调节、化工化肥制造、良种培育等多方面优势，加快对耕地新增开发、粮食安全自足及相关高技术发展的区域性乃至全国性布局。

此外，他提出，天津中医药大学与天津医科大学都是国家双一流大学，张伯礼院士团队推动中医药参与国际抗疫，提升了全球影响力。天津可以积极利用现有教育科研资源优势，打造中国乃至世界的中西医结合创新、中医药现代化建设标杆，成为中国三北地区甚至蒙古、中亚、日韩等地养老事业与健康产业的排头兵与产业链“链主”，让“包容与开放、宜居与康养”成为“天开园”在依法盘活存量、吸引流量、创造增量方面的重要人文新氛围与核心竞争软实力。

信息速递

首单京津冀协同发展 港口收费收益权ABS获批

近日，由天津临港投资控股有限公司下属子公司作为原始权益人、临港控股作为增信人的“东海证券—港务集团港口服务费收益权资产支持专项计划（京津冀协同发展）”获上海证券交易所批复。这不仅是全国首单京津冀协同发展ABS（资产证券化）项目，也是全国首单优先级AAA评级港口收费收益权ABS项目。

据悉，本项目总规模13.68亿元，期限为不超过五年。通过有效盘活运营成熟、现金流稳定的交通运输领域优质存量资产，实现了天津地区近年来仅有的债券市场大额增量融资，为国有企业拓宽融资渠道起到了示范作用。

本报记者 袁诚

抢滩车联网新赛道 智能重卡从东疆驶来

■本报记者 张兆瑞

近段时间，国内自动驾驶新锐企业斯年智驾、载合科技先后落户东疆。与此同时，北汽福田、长城如果科技、主线科技、深向科技等公司旗下最先进的智能重卡实车也陆续抵达。地处滨海新区最东端的东疆，为何突然受到众多国内自动驾驶领军企业的关注？记者对此进行了采访。

一段测试路
国内独家应用场景

滨海新区澳洲路位于天津港东疆码头东侧，是一条全长8.3公里，南北走向的普通机动车道。去年8月份，澳洲路被天津市公安局交通委员会批准为智能网联汽车测试路段，因其北接太平洋集装箱码头、南临东疆主要堆场仓库，可以提供从码头到仓库的独特运输场景，受到国内智能重卡企业的关注。

“澳洲路的最大价值，在于它是目前低速场景下，国内唯一适合智能重卡进行港区间自动驾驶测试的全开放路段。”斯年智驾副总裁刘奇告诉记者，在自动驾驶领域，一般将场景分为全封闭路段、半封闭路段和全开放路段，其中港口、矿山属于全封闭路段，高速公路属于半封闭路段，而人、车混行的普通机动车道则被认为是最全开放路段。

近两年，天津港、宁波港等码头相继探索智能重卡的商业化运营，全封闭路段自动驾驶已经实现。去年底，国内部分高速公路场景逐渐对智能重卡开放，半封闭路段测试已经启动。因此，澳洲路作为国内唯一适合智能重卡进行港区间自动驾驶测试的全开放路段，自然吸引了许多头部企业的关注。

记者了解到，天津市在不久前发放了新一批次智能网联汽车道路测试资质，部分获得测试牌照的智能重卡企业正在着手

准备“扫图”的前期工作。所谓“扫图”，是指智能重卡在测试路段行驶，通过车载摄像头、车载雷达等各种传感器获取路面边缘、道路标识线、十字路口等信息后，形成高精度电子导航地图。可以说，“扫图”是智能重卡全开放道路测试前的“最后一步”。完成“扫图”任务后，智能重卡企业可利用东疆优越的测试道路和应用场景优势，快速实现技术迭代、探索商业模式，这也是近期众多先进智能重卡实车云集此地的原因。

当前，东疆针对智能重卡测试的配套工作已经起步。记者在天津港港口自动驾驶示范区看到，一座中化金茂智慧交通科技公司的智能换电站已准备就绪。“智能重卡动力电池充满一次至少需要1小时，但换电模式仅需5分钟即可让车辆‘满血’复活。”东疆管委会相关人士告诉记者，该换电站每天能满足50辆智能重卡总计200次换电需求，缓解测试企业的里程焦虑。

考虑到未来智能网联汽车相关产业发展需要，东疆测试道路还具备向港口作业区、物流仓储作业区、货运综合服务区、海关查验作业区、海铁换装作业区等多种应用场景拓展的条件。例如，由东疆太平洋国际集装箱码头经京津塘高速至北京马驹桥物流园区的“通港达园”项目，已入选交通运输部第一批智能交通先导应用试点项目。

一条产业链
智能重卡“增值链”

“智能重卡具有先进制造、新能源新材料和新一代通讯技术汇集的特点。”东疆管委会新经济局相关负责人告诉记者，他们正以智能网联重卡制造企业引进为核心目标，带动相关产业链上游零部件制造、自动驾驶系统研发等企业和产业链下游的产品销售、车队运营、维修保养等企业在东疆落地。

没人也能驾驶的智能重卡，正从东疆驶入发展“快车道”。



智能重卡进行测试。

通武廊携手

启动禁渔专项执法行动

为更好保护潮白河水生生物多样性，日前，通武廊三地农业综合部门携手，共同启动2023年通武廊禁渔专项执法行动，这也是今年首次跨区域联合执法行动。

据悉，潮白河禁渔期时间为每年5月16日12时至7月31日12时，其间禁止釣具之外的所有作业方式。随着潮白河流域禁渔期正式启动，通州区主要河流全面进入休禁渔期，水生生物资源得以全面休养生息。三地工作人员对潮白河姑庄至赵庄段水域开展了水路同步巡查行动，共清缴地笼15条、98米。

自禁渔期制度实施以来，三地相关部门以“亮剑行动”为统领，紧密协作，深入推进跨区域跨部门执法协作，始终保持高压执法姿态，严厉打击“电、毒、炸”“违反禁渔区、禁渔期规定捕捞”等违法行，逐步形成了执法合力，执法效能显著提升，整治非法捕捞成果显著。

本报记者 刘畅

动力中心主体结构封顶

京津冀数字科技产业园建设提速

日前，中国联通京津冀数字科技产业园南区动力中心主体结构封顶。从2023年1月底开工打桩至今，仅仅3个多月时间，项目建设速度再次刷新。

据了解，中国联通京津冀数字科技产业园项目整体投资50亿元，将建设智算中心4座，数智研发中心2座，动力中心2座，变电站1座。该产业园直连北京、天津骨干节点及数据核心节点，建成后机架数可达2万架，承载20万台云服务器，将打造成为国家“东数西算”工程、京津冀算力中心和中国联通人工智能算力中心。

本报记者 袁诚