



京津冀代表委员话协同

推进交通协同 深化互联互通

全国政协委员、北京交通发展研究院院长郭继孚：
实施预约出行 提升交通一体化“软实力”

■北京日报记者 武红利

“京津冀路网越织越密，当初设想的美好蓝图正在成为现实。”全国政协委员、北京交通发展研究院院长郭继孚是“轨道上的京津冀”提出者之一，也是三地交通一体化的见证者。他说，经过十年实践，京津冀交通一体化已进入新发展阶段，在补齐硬件短板的同时，应着力提升“软服务”水平，改善出行环境，通过预约出行等智能化手段提升出行效率。

交通是京津冀协同发展率先突破的重点领域之一。“十年实践证明，交通的一体化能够显著降低通行时间和物流成本、提高城市运行效率。‘轨道上的京津冀’主骨架基本成型，为区域协同高质量发展提供了有力保障。”郭继

孚分享了一组直观数据，京津冀区域内高铁总里程已经由2013年的1284公里增长到2624公里，实现了对区域内所有地级市的覆盖，主要断头路全部打通。现在，乘坐制快巴从河北廊坊1小时就能到北京国贸。未来，随着北京轨道交通线路向河北延伸，从三河到通州最快9分钟可达。

“新阶段，要继续在硬件补短板上下功夫。”郭继孚建议，以交通强国建设试点为契机，加快建设“轨道上的京津冀”。落实京津冀核心区铁路枢纽总体规划，以高铁和城际铁路建设为重点，推进跨区域重大轨道交通基础设施和城际铁路联络线建设，支撑城市副中心和“一市两场”地区发展，提升同城化效应。利用铁路资源服务城市都市圈通勤，到“十四五”末期，初步构建京津冀城市群2小时交通圈和北京市圈的1小时通勤圈，基本实现市

全国人大代表、中国民航大学副校长吴仁彪：
京津协同发展低空经济

■天津日报记者 耿莹

全国人大代表、中国民航大学副校长吴仁彪长期关注京津冀地区的交通一体化和协同发展问题。今年全国两会，他带来了关于加快低空经济发展的建议。

低空经济作为战略性新兴产业，产业链条长，涵盖了航空器研发制造、低空飞行基础设施建设运营、飞行服务保障等各产业，既包括传统通用航空业态，又融合了以无人机为支撑的低空生产服务方式，在工业、农业、服务业等领域都有广泛应用，对构建现代化产业体系具有重要作用。据有关机构测算，2023年我国低空经济规模已经超过5000亿元，2030年有望达到20000亿元。吴仁彪认为，京津冀应该整合优势，抓住低空经济这个新赛道的机遇。

“2023年12月召开的中央经济工作会议提出打造低空经济等若干战略性新兴产业。2024年2月23日，中央

财经委员会第四次会议强调，鼓励发展与平台经济、低空经济、无人驾驶等结合的物流新模式。全国掀起发展低空经济的热潮。据我了解，有20多个地方把发展低空经济写进了政府工作报告中。我觉得天津和北京在发展低空经济方面还是很有优势的。”吴仁彪表示，北京市延庆区和天津市滨海新区都是中国民用航空局公布的首批13个民用无人驾驶航空试验基地(试验区)。在通用航空领域，天津既有直升机制造公司，也有无人机生产公司，产业基础好。

“坐落于天津的中国民航大学有三个省部级科研平台与通用航空领域直接相关，2022年天津市在发展通用航空方面曾受到国务院的表扬。”他认为在发展低空经济领域，天津有研发制造和空间资源优势。

“北京有科技和人才优势，天津在空域方面有独特优势，海岸线长、海洋面积大。可惜的是京津两地目前

全国政协委员、河北省工商联副主席孟宪明：
提升京津冀轨道交通整体效能

■河北日报记者 曹智

“我经常往返于京津冀三地之间，十年来，我最直观的感受就是路上用的时间大大减少，三地同城化的概念逐步形成，人们的出行方式发生了巨大变化。”全国政协委员、河北省工商联副主席孟宪明表示。

2014年以来，京张高铁、京承高铁、京唐城际、津兴城际等6个铁路项目相继通车运营，河北连接京津的铁路达到23条，石家庄与廊坊、承德、沧州高铁直达，“轨道上的京津冀”加速形成。

“十年来，京津冀交通一体化结出丰硕成果，也对轨道交通进一步完善提出了更高需求。”孟宪明委员表示，他在调研中，发现部分轨道重点工程建设有待进一步提速，一些配套支工程有待进一步补充，某些枢纽接驳机制有待进一步完善，有些线路运营潜力有待进一步挖掘。

轨道交通只有连接成网，才能产生最大效益，部分重点工程建设滞后，导致有些轨道项目不能全线联通。同时，骨干网络建成后，需要与之配套的支点工程对客源进行分流，提高其辐射作用。如京津城际在工程设计上预留了一些站点，但一直未能建设启用，不能有效覆盖这些站点区域的出行人群，不利于人员进行分流。

孟宪明委员也注意到，城际铁路与城市轨道交通主要集中在一些大型枢纽，因缺乏客流信息共享等机制，这些枢纽的运力配置缺乏有效协调，易造成枢纽内人员过度集中。

随着京津冀协同发展向纵深推进，三地经济联系更加紧密，人员往来更加密切，仅廊坊每日进京通勤人员就有35万人左右，加上京津冀三大机场之间的人员流动等因素，环京地区人员流动规模将会越来越大。轨道交通作为大容量、低成本、绿色的出行方式，提升整体效能已

迫在眉睫。

孟宪明委员建议，应进一步发挥京津冀轨道交通密集的优势，深入挖掘运营潜力，提升整体网络效能，让轨道交通成为人员出行、商务活动的首选方式和主要载体，为京津冀区域高质量发展提供更加便捷的交通条件。

应强化骨干网络互联，重点推进城际铁路联络线亦庄至廊坊段、京唐城际西延等工程，促进已建成和在建城际铁路连线成网，形成便捷的通勤轨道交通网络，大幅提升通勤人员选乘轨道交通的比例，有效减轻城市内部交通压力，统筹推进区域人口、产业布局。

同时，加强城际铁路与城市轨道交通运营主体之间的协作，解决运营数据互通、安检互信等问题，推动实现“一票制”换乘，提高枢纽换乘效率和质量。加强科学调度，深挖运力潜能，通过加密列车班次，增加在京津周边城市列车经停次数等，更好满足三地群众出行需求。

在低空经济之外，吴仁彪认为京津冀在公路、铁路等交通基础设施建设硬联通上发展很快，建议三地在“软联通”上应该加强，更好发挥硬件设施的作用。

“比如北京市对天津牌照的车辆在通行时间、进京频次等方面均有严格的限行措施，限行的结果是京津唐高速和京津高速现在通行的车辆很少，导致资源浪费。现在很多天津公司的总部在北京，来往频繁，限行措施不利于京津产业协同发展。我建议，加强运行管理方面的协同，可以采取京津双城同城待遇。由于北京和天津之间已经有4条高铁相连，同城待遇不会给北京交通带来多大影响。天津单方面开放的做法已经证明了这一点。”吴仁彪说。

全国人大代表杨贤金

加强卓越工程人才培养

本报讯(记者 张立平)“发展新质生产力，需要不断壮大卓越工程人才队伍。”全国人大代表、天津大学党委书记杨贤金说，目前，工程人才与工学人才趋同化培养现象较为普遍，与产业需求脱节的问题依然突出，对标卓越的能力素养要求尚有不小距离。他建议，要加强卓越工程人才培养。

杨贤金表示，经过大量深入的调研发现，当前缺乏产教融合的稳定载体，产学研合作缺少稳定持续的长效机制。此外，行业企业深度参与的热情不高。工程人才培养过程中如果缺少行业企业的参与，就脱离了实际需求，偏离了目标方向，容易造成满足行业企业需求、解决实践问题的能力不足，特别是高校导师实践指导能力不足。高校导师是研究生培养的主要实施者，其工程实践能力的缺失，一定程度上制约了工程人才的培养质量。

杨贤金建议，教育主管部门要为卓越工程人才培养提供激励性的政策和资源支持，鼓励高校开展有利于卓越工程人才培养的机制改革和特区试点，并通过科学的引导和闭环的监管，确保卓越工程人才培养的方向和质量。国有资产和税务部门也应出台相应政策，引导和鼓励行业企业加大对卓越工程人才培养的投入力度，让企业在积极响应教育强国建设的进程中得到政策红利、技术红利及人才红利。人社部应加快建立“旋转门”机制，改革评价方式，推动高校和行业企业间的人才流动，支持优秀的行业企业工程精英与高校导师兼聘兼用。与此同时，行业企业应进一步明确对卓越工程人才的个性化需求，深度参与高校培养卓越工程人才的全过程，完善从基础研究、技术应用到工程化、产业化的创新链条，协同高校打造高质量的工程人才实习实践基地和平台，培育更多卓越工程人才，掌握更多关键核心技术、原创性颠覆性技术，用科技创新驱动产业变革，加快形成新质生产力，增强发展新动能。

全国政协委员孙昌隆

给数字经济更多制度支持和法律保障

本报讯(记者 韩变)“数字经济高质量发展是把握新一轮科技革命和产业变革新机遇的战略选择，从长远看，对推进中国式现代化建设、建成强国目标和实现民族复兴伟业意义重大。”在今年全国两会上，全国政协委员、台盟市委副主委孙昌隆围绕助力数字经济高质量发展方面提出建议。

孙昌隆在调研中发现，当前，数字供给和数字需求不平衡，数据资源发展也不平衡，特别是缺乏立法保障数字经济行稳致远。对此，他建议，推动数字供给和数字需求的高水平动态平衡。在挖掘数字需求方面，可以由国家和地方主管数字中国建设的相关部门，结合前沿技术和国际国内领先应用，制定数字社会和数字政府等建设指引，同时通过平台建设、技术支撑等多渠道多层面提升数据质量。还要加快数据资源体系建设。构建保障数据资源顺畅循环的产权制度、计价制度、流通和交易制度、收益分配制度、治理制度，为数字经济发展和数字中国建设提供制度保障、建立制度优势。“法治是繁荣稳定的基石，要实现数字经济高质量发展离不开法治支撑，要加快推进数字经济促进立法立法进程，为数字经济发展营造良好环境。”孙昌隆说。

全国政协委员王百森

推动工程技术标准与高端化工材料同步升级

本报讯(记者 刘平)“建议及时更新升级塑料管道工程施工标准，充分发挥新型管材性能，促进高端化工材料管材推广应用，降低工程施工总成本，提升管道工程建设质量，为技术创新、产业焕新、城市更新提供有力支撑。”全国政协委员、中国石化天津分公司党委书记王百森接受记者采访时表示。

据介绍，随着我国经济社会的发展，市政管网和油气管网建设进程加快，管材需求量逐年升高。但由于相关的工程施工标准未及时更新，导致高端管材性能得不到有效发挥，施工中还沿用中低端管材施工标准，制约了优质管道工程建设。

王百森建议，升级化工材料管材管道工程施工标准和配套管道、管道元件产品检验检测标准。结合高端化工新材料产业发展和高端塑料管材产品的性能特性，完善、优化工程技术标准体系，加大先进、适用的国际先进标准转化力度，实现工程施工技术及配套标准升级。建立塑料管材质量等级分级认证标准，理清不同档次产品等级、量材使用。完善产品技术质量标准体系，将现有实践效果优良的行业技术标准提升为国家标准，强化标准公信力、影响力。同时，根据不同应用领域对塑料产品性能需求的不同，建立差异化产品认证体系，确定不同应用领域塑料产品的准入条件，规范行业管理。

全国政协委员刘小军

推进京津冀智能车联网协同发展

本报讯(记者 姜毅)“在京津冀三地开展大规模智能车联网应用示范，可实现产业协同、科技创新协同、基础设施建设协同、环境保护协同、公共服务协同、体制机制协同等诸多领域的新突破，具有重要意义。”全国政协委员、天津商业大学图书馆馆长刘小军表示，在智能网联汽车领域，京津冀地区作为全国六大整车产业集群之一，具备完备的发展基础。京津冀三地要协同发力智能网联汽车产业，建议共同开展顶层设计、互认政策标准、搭建发展环境、打造产业生态，形成协同发展新格局。

刘小军建议，组建京津冀智能网联汽车产业协同发展联合工作办公室，建立定期会商机制。形成京津冀三地一致的建设标准与技术规范，同时组织京津冀一体化的测试示范项目，共同积极争取各类国家试点政策。三地共同开放测试道路，实现跨地区的道路联通。开展智能网联汽车测试结果、测试牌照、测试里程互认；设立数字化运营服务机构，并向智能网联汽车产业企业提供服务，共同探索建立智能网联数据特区。设立跨三地重大科研课题计划，助力核心技术研发与产业转化攻关，打通“基础前沿—重大共性关键技术—应用示范研究”的技术创新全链条；共建数字化研发支撑平台，赋能智能网联企业创新成果落地。绘制京津冀地区智能网联汽车产业图谱、招商图谱，定期举办智能网联汽车产业、人才、项目、企业对接会。成立智能网联汽车产业联盟，形成京津冀地区智能网联领域同频共振态势。

全市1400余支宣讲队伍、1.5万名宣讲员深入基层广泛开展宣讲活动
把殷殷嘱托全面落实到津沽大地上

点方法，并结合天津实际用生动案例就如何把学习成果体现为“善”的能力、“作”的行动、“成”的效果进行了深入浅出地讲解。

精彩的论述、生动的语言，引发基层宣讲员们的强烈共鸣。大家一边专注倾听，一边伏案记录，对习近平总书记视察天津重要讲话精神有了更加深刻的领会。“从校长的授课脉络清晰，既有政治高度、又有理论深度，更有指导意义。接下来，我将用实在话、管用话、贴心话，做好习近平总书记视察天津重要讲话精神宣讲。”红桥区“时代新人话新篇”宣讲团成员刘英男说。

思想进一步升华，共识进一步凝聚。大家纷纷表示，将倾心精心备课，不断丰富宣讲方法，迅速掀起宣讲热

“二十连丰”后，如何确保粮食产量继续稳在1.3万亿斤以上

当前，春耕备耕已由南向北逐渐展开。5日提请十四届全国人大二次会议审议的政府工作报告提出今年发展主要预期目标，明确粮食产量1.3万亿斤以上。

1.3万亿斤以上的目标，确定依据是什么？《全国新增1000亿斤粮食生产能力规划(2009—2020年)》实施以来，我国粮食产量连续迈上1.1万亿斤、1.2万亿斤、1.3万亿斤的台阶。2023年我国粮食产量达到1.39万亿斤，连续9年稳定在1.3万亿斤以上，粮食生产实现“二十连丰”。

对于今年粮食产量的目标，计划报告进一步阐述了相关考虑：为夯实粮食安全基础，粮食产量目标需要保持稳定。同时，随着深入推进粮食等主要作物大面积单产提升，以及高标准农田建设加快、农业防灾减灾救灾能力提升、节粮减损等工作持续推进，粮食综合生产能力将稳中有升。

如何确保完成1.3万亿斤以上的目标？

数说两会

围绕粮食生产的关键，一系列实招、硬招已经部署：——抓好耕地。

计划报告提出，全面落实粮食安全党政同责，严格耕地保护和粮食安全责任制考核。大力推进高标准农田建设，优先把东北黑土地地区、平原地区、具备水利灌溉条件地区的耕地建成高标准农田，适当提高中央和省级投资补助水平。加强退化耕地治理，稳步推进盐碱地综合利用。

——攥紧种子。政府工作报告提出，加大种业振兴、农业关键核心技术攻关力度。

近年来，我国大力实施种业振兴行动，支持种质资源保护、育种创新、品种测试、良种繁育基地等项目建设，今年

将选育推广生产急需的自主优良品种，加快种业领域国家重大创新平台建设。

——提高“两个积极性”。政府工作报告提出，健全种粮农民收益保障机制。加大产粮大县支持力度，完善主产区利益补偿机制。

据农业农村部消息，今年我国将继续提高小麦和早稻的最低收购价，实现全国三大主粮完全成本保险和种植收入保险的全覆盖，提高高标准农田建设的补助水平，取消对产粮大县的资金配套要求。

全国政协委员、中国水稻研究所所长胡培松表示，提高种粮农民收入、种粮科技水平、种粮农民养老待遇；提升农业保险服务能力，推进农户产销一体化经营；支持主产区和主产区开展农业科技合作……实施这些关键举措，将为粮食安全筑牢根基。

据新华社北京3月6日电