



产业观察

津报智库

从“共造一辆车”到“同铸一条链” 一脚油门 踩出三地协同“加速度”

■ 记者 宁广靖

一辆车若有“出生证”，其“籍贯”一栏或许会写着“京津冀”。

小米汽车与50多家京津冀供应链企业合作；长城汽车天津生产基地约30%的一级供应商位于京津冀地区；傲锐汽车部件(天津)有限公司80%的订单来自北京奔驰；河北廊坊莱尼线束系统有限公司有30多位工程师来自天津……

京津冀正逐步打破“一亩三分地”的思维定式，同握产业“方向盘”，协力“共造一辆车”。目前，天津已有120余家关键零部件企业进入小米汽车、理想汽车等北京整车制造企业的供应链，河北省则有220余家零部件企业融入北汽集团、一汽丰田以及小米汽车等京津冀生产体系。京津冀区域内，整车企业与数百家零部件企业紧密“链”接，三地汽车产业产值突破8400亿元。

汇聚于一辆汽车的创新链、产业链与供应链，驱动着京津冀区域高质量发展驶入“加速区间”。

龙头引领 车企加码就近采购

从“1小时零部件配套圈”到“2小时汽车产业圈”，一辆辆带有“京津冀协同基因”的汽车，凭借互利共赢的合作机制，将三地轰鸣的生产车间串联成一条跨区域、无边界的“生产线”。

在小米汽车总装车间，每76秒就有一辆崭新的小米SU7(车型名称)下线。支撑这一高效生产的，是产业链各环节的精准配合——小米汽车约22%的零部件来自京津冀地区。“我们已与50多家京津冀供应链企业合作，未来也将重点加强对优质供应商的技术培育与合作。”小米汽车供应链部采购总监徐忻说。

为提升供应链韧性和生产效率，整车企业持续加大就近采购力度，将供应链的“毛细血管”向周边区域延伸。

长城汽车天津生产基地作为长城汽车(总部位于河北保定)的重要布局，设计年产能达50万辆。

“我们的新产线正在进行设备调试，即将投产新车型。项目投产后，将带动近百家天津本地零部件企业实现转型升级。”长城汽车股份有限公司天津哈弗分公司采购副总监任晓凯表示，该基地与全国约500家一级供应商合作，其中30%左右位于京津冀地区，天津本地零部件采购额占比近30%。

这种高效协同与区域一体化的产业链布局，不仅显著提升了企业生产效率，也极大增强了区域制造业的竞争力。

在一汽-大众天津分公司的生产车间，单车最快生产节拍仅需55秒。作为一汽-大众中高端SUV(运动型多用途汽车)的主要生产基地，该公司已累计生产整车超过140万辆。“在一辆整车中，你可能会看到天津的变速箱、河北省的蓄电池，以及北京的玻璃升降器。”一汽-大众汽车有限公司相关负责人表示，在天津分公司的317家一级配套供应商中，近20%集中在京津冀地区，其中天津本地一级供应商达54家。

据介绍，目前，一汽-大众已形成覆盖长春、成都、佛山、青岛、天津五大生产基地的布局，供应商超1900家，下游经销商超1500家。今年1至8月，一汽-大众终端销量达

推动银发经济跨区域发展 百家商协会共筑养老新生态

日前，全国银发经济百家商协会合作机制启动仪式暨2025养老健康科技创新论坛在天津举行。本次活动以“科技赋能养老、创新引领未来”为核心主题，汇聚全国百余家政产学研机构代表、行业专家及领军企业家，共同探索银发经济高质量发展新路径。

会上，全国银发经济百家商协会合作机制正式启动，旨在搭建跨区域、跨领域的协同发展平台，通过资源整合、优势互补，推动银发经济规模化、标准化、集群化发展。论坛环节聚焦养老健康科技创新，与会专家围绕智能康复辅具技术、医养结合产业升级、人工智能与智慧养老新生态等关键议题展开深度研讨，分享前沿成果与实践经验，为养老产业创新发展注入新思路。

作为本届论坛发起单位之一，天津市中小企业协会深度参与行业交流与合作对接。在企业交流互动中，该协会副秘书长王惠萍介绍了天津中小企业在养老健康领域的发展现状与创新潜力，并表示协会将充分发挥桥梁纽带作用，积极对接全国商协会合作资源，引导中小企业参与养老产品研发、服务创新等领域，助力构建“政府引导、企业参与、全社会合力推进”的银发经济发展格局。

记者 郝一萍



97.6万辆，位居合资车企销量第一。

“链”上发力 配套企业加速集聚

从“共造一辆车”到“同铸一条链”，面对京津冀车企日益增长的就近采购需求，三地数百家汽车零部件厂商积极对接、协同发力，持续释放区域协同发展的强劲聚合效应。

不久前，天津泓德汽车玻璃有限公司(以下简称天津泓德)在一场行业展会上展出了一辆近期上市的小米YU7(车型名称)。这辆车的前挡风玻璃可不是一片普通的玻璃——车速、油耗、导航等原本分散在仪表盘上的信息，被巧妙地“藏”进玻璃的特殊黑区中，驾驶员目视前方即可一览无余。据该公司市场部经理张辉介绍，他们正在为多家车企研发同类型智能玻璃方案，更多创新产品正在推进中。

作为福耀玻璃工业集团股份有限公司的全资子公司，天津泓德主要从事汽车玻璃及其零配件的生产与销售，目前设计产能达450万套，与长城汽车、北汽集团、理想汽车、小米汽车等知名车企保持着良好的合作关系。“我们近一半原材料来自京津冀地区，实现了就近取材，大大降低了运输成本。”张辉说。

在京津冀地区，像天津泓德这样的汽车供应商与整车龙头企业紧密衔接，构建起协同联动的区域合作格局。

日前，记者走进河北廊坊莱尼线束系统有限公司(以下简称廊坊莱尼线束)的生产车间，一捆捆车用线束经过数十道工序陆续下线。“这条生产线专供北京奔驰新能源汽车，平均每4秒就能产出一根线束。”廊坊莱尼线束工程师刘炎捷告诉记者，汽车的安全行驶离不开遍布车身的精密导线系统。眼前这一盘盘“线疙瘩”，正是新能源汽车的“神经网络”——从系统供电、信息显示到故障诊断提示，一辆车至少需要1500条导线。

作为北京奔驰的供应商，廊坊莱尼线束拥有31条奔驰产线，年产能高达72万台套。“我们的客户大多分布在京津冀地区，超过一半的供应商也来自京津冀，比如，这些产品原材料就是天津武清的一家企业供应的，距离近、运输快，一般两三个小时就能送来。”刘炎捷告诉记者，他来自天津蓟州，自2021年入职以来，便开启了天津、廊

坊的“双城生活”。在这家公司，像他这样来自天津的工程师还有30多位。

眼下，京津冀三地汽车产业间的合作持续深化。

不久前，在天津举办的一场汽车行业展会上，记者见到了廊坊京兆塑胶有限公司生产部经理张鹏。“目前，我们已与40多家天津企业建立了合作关系。”据他介绍，该公司专注于塑胶颗粒的生产与销售，业务范围覆盖汽车、电子、电器、化工等多个领域，年产能达4万吨，去年产值约3亿元。在汽车领域，他们不仅与比亚迪、东风新能源、长安汽车等知名品牌建立了长期战略合作关系，还作为二级供应商融入汽车产业链。

随着京津冀“1小时零部件配套圈”日趋成熟，数百家配套企业加速集聚，推动创新链、资金链、人才链深度融合，提升了三地汽车产业链水平。

协同共进 汽车产业能级跃升

随着京津冀汽车产业协同发展不断深入，我市汽车产业展现出稳健的增长势头与显著的集群效应。今年前8个月，我市汽车产业完成产值超1600亿元，已成为区域工业增长的重要引擎。

作为天津汽车产业的核心承载区，滨海新区集聚了一汽丰田、一汽-大众、长城汽车等一批整车制造企业，产业链条完整、企业集聚度高。目前，滨海新区汽车及新能源汽车产业链上共有规上工业企业121家，今年1至9月完成产值1305亿元，累计增速6.1%。

“我们正在配合合作伙伴规划布局二手车再用车再制造业务，将重点开展展车上装、核心部件的再制造，致力于打造商用车再制造产业生态圈。”天津远程新能源商用车有限公司(以下简称天津远程新能源)总经理邓涛说。

浙江吉利远程新能源商用车集团有限公司是天津远程新能源的母公司，主要生产适用于公路、港口、物流园区、矿区等场景的重卡、轻卡、小微卡以及各类专用车和新能源客车，目前已有1200辆醇氢电动新能源车应用于天津的公交、城际客运、港口及物流园区运输等场景。邓涛表示，今年，企业启动了新一轮业务推广，重点发展无人物流车、专用车及再制造项目，预计未来2至3年带来近10亿元的各项采购需求，“我们在新业务采购中坚持‘就近原则’，优先选择京津冀地区的优质供应商。”

在整车企业带动下，滨海新区已初步形成涵盖发动机、变速器、底盘部件、传动系统、车身附件及模具、轮胎、涂料等在内的完整汽车零部件配套体系，汇聚了200余家零部件配套企业，产业链协同效应不断增强。

一大批扎根天津的汽车产业链企业形成了强大的“链式效应”，进而吸引了一批关键配套项目落地——总投资11.53亿元的长城汽车天津曼德零部件配套项目开工，预计今年年底，新建的光电和热系统两个工厂竣工；中汽新能落户滨海高新区，将进一步完善天津新能源动力与储能电池的产业链生态。

不仅在滨海新区，武清区的汽车产业协同也在加速推进。为打造“1小时零部件配套圈”，北京顺义、天津武清与河北廊坊三地携手共建“京津冀智能网联新能源汽车科技生态港”。

京津冀智能网联新能源汽车科技生态港(武清)位于京津产业新城京清汽车产业园，周边100公里半径内聚集了18家整车企业。在园区的停车场，人们常能看到“京”“冀”打头的车牌。目前，京清汽车产业园已集聚300余家实体企业，其中不少与北京奔驰、小米汽车、理想汽车等知名车企达成稳定配套合作。截至目前，园区引进了113个项目，在落地的实体项目中，汽车项目有19个。

在位于京清汽车产业园的傲锐汽车部件(天津)有限公司，每60秒可生产一个车用隔音包，不到2分钟下线一套车用地毯，产品检测合格后，1个小时左右就能运抵北京奔驰，北京奔驰订单约占其业务总量的80%。

“这是我们打造的新生产线，不久前实现了规模化生产，以保障来自北汽集团、小米汽车和理想汽车的新订单。”该公司运营经理于四垒告诉记者，目前，公司一半以上的员工来自京冀两地。

武清区把汽车及零部件产业链作为主攻方向，现聚集了新伟祥、日进、海斯坦普等150余家汽车相关企业，其中超75%的企业为北京奔驰、小米汽车、理想汽车等北京车企提供配套服务，到2027年，汽车及零部件产业产值预计达350亿元。

近年来，京津冀汽车产业协同步伐加快。三地着力深化汽车产业链协作，通过共建研发平台、共享检测资源、共拓市场应用，优化汽车产业布局，已形成覆盖设计研发、生产制造、检测认证的完整产业链。一个更具竞争力的世界级汽车产业协同创新高地正在加速崛起。

双城故事

云磁测控王晓军

为钢铁管网“问诊护航”

■ 记者 张兆瑞

10月20日早上7时，北京南站候车大厅里，云磁测控科技(天津)有限公司(以下简称云磁测控)总经理王晓军脚步匆匆。他身后背包的硬盘里，存储着前一晚在北京研发部调试完成的无人机磁传感器最新数据。1个多小时后，这些数据将随他一同抵达天津滨海—中关村科技园，应用到某大型石油管网项目的巡检工作中。

这样的京津双城通勤，王晓军已坚持快一年了。“每周至少两趟高铁，票根攒了厚厚一沓，闭着眼都能找到候车区。”他笑着说，自己从事钢铁材料装备结构安全检测领域多年，心里始终揣着一个梦想：用自主研发的技术，为万千钢铁管网做“健康医生”。

这个梦想的落地，离不开京津冀协同发展的助力。云磁测控自主研发的磁诊断技术，能精准捕捉金属微观结构破坏、微裂纹堆积等早期隐性损伤，可为在役管网设备安全“把脉问诊”。但技术从实验室走向规模化应用，必须找到兼具多场景测试条件与完善产业配套的基地。“跑了好几个城市，最终选定天津。”王晓军回忆，多亏了国家海外人才离岸创新创业基地(天津滨海

新区)的精细化服务，让他们很快找到了适配的应用场景，“地上管材测试、地下管道探测、海洋水下水管线检测，天津有我们需要的场景，且距离北京近，我们在这儿能随时对接研发资源。”

今年初，云磁测控决定将公司总部落户国家海外人才离岸创新创业基地(天津滨海新区)，承担设备生产、现场测试等关键职能；而由外籍专家与国内领军人才组成的研发团队则继续留守北京，攻克多学科交叉技术难题。企业由此开启双城模式。

今年一季度，北京团队研发的螺栓预紧力检测技术需要工业数据验证。王晓军当天便从北京赶赴天津，带着技术人员对接本地一家石油钻杆企业。“那时候，我们天天泡在工厂，和工人师傅一起调试参数、记录数据，连吃饭都在车间门口凑合。”他回忆，团队仅用两周就完成了几十组不同规格螺栓的测试，不仅验证了模型可行性，还将检测精度提升10%，“要是只在北京，凑齐这些螺栓需要两个月，天津雄厚的工业基础帮我们抢出了关键时间。”

让王晓军庆幸当初选择天津的，还有一次紧急救援经历。今年上半年，某央企管道检测项目推进至关键阶段时，无人机核心配

件突然损坏。“当时我心里咯噔一下，项目延误损失会很大。”他当即从北京驱车赶往天津，依托我市先进制造产业链，四处联系供应商，最终在24小时内就找到替代配件并完成组装，确保项目顺利推进。“那一刻，我真切感受到，天津的产业配套就是我实现梦想的底气。”他说。

从今年下半年开始，云磁测控利用双城创业优势，加大在无人机领域的投入，深度融入京津冀低空经济产业链：在北京，与中关村无人机企业合作开发专用飞控系统，解决“传感器+无人机”适配难题；在天津，联合中海油管道检测中心，将磁诊断技术纳入油气管道常规检测流程；在河北雄安智慧城市项目中，参与地下管网检测方案的设计与验证。

如今，王晓军的双城节奏依旧忙碌：上午在天津对接项目、解决生产难题，下午坐高铁回北京和研发团队讨论技术优化问题，深夜还在微信群里同步两地工作进展。“累是真累，但看到技术能为油气管线、水利火电设备保驾护航，我就觉得值。”他告诉记者，未来三年，他要带领团队完成“飞行器+传感器+专业飞控软件+数据中心”全链条布局，推动京津冀地区业务占比提升至50%。

我市循环经济产业链迈向高端 多领域或迎来新一轮市场变革

本期嘉宾

王军锋

南开大学循环经济低碳发展研究中心主任

■ 记者 郝一萍

近年来，天津循环经济产业规模和质量提升迅速，尤其在资源循环利用、绿色低碳技术应用等方面取得显著成果。不仅中国资源循环绿色低碳循环经济示范基地在天津启幕，而且中国—上海合作组织绿色产业合作平台(以下简称平台)也落户天津。

在南开大学循环经济低碳发展研究中心主任王军锋看来，平台落户天津，对天津而言是一个打造现代化绿色低碳产业先锋城市的重大发展机遇，可以通过政策协调、技术共享与项目合作，高水平打造现代化的循环经济产业链，不但为国家“双碳”目标的实现提供了重要绿色产业支撑，也为循环经济等绿色产业国际合作提供了重要的窗口与技术转化渠道；推动绿色产业标准的互认与绿色产业民生项目示范，将为上合组织国家经济发展和“一带一路”倡议注入绿色发展内涵，推动绿色“一带一路”建设走深走实。

他认为，天津之所以能够承接这一重要平台，得益于其在国内领先的绿色产业基础、活跃的绿色科技创新能力以及丰富的国际合作经验。我国第一家专注于循环经济产业发展的央企——中国资源循环集团有限公司的总部落户天津，同时，天津子牙经济技术开发区还是全国首个以循环经济为主导产业的国家级经开区，已形成从回收、拆解到精深加工的完整产业链。此外，天津也拥有较强的绿色产业创新基础，依托南开大学、天津大学等高校资源以及众多国家级科研机构平台，有利于绿色产业链的全链条、跨领域产学研深度融合。天津积累的绿色低碳国际合作经验也为平台落地提供了重要支撑。

王军锋表示，平台高质量发展需要系统规划，包括政府、高校与研究机构、产业企业、金融机构等主体在内的多元角色协同发力。政府职能部门做好顶层设计与政策保障，包括战略规划、政策支持与国际合作环境营造。高校与研究机构是平台的创新引擎和人才摇篮，可以做好绿色产业的智力支持与人才供给，比如，依托南开大学等高校与研究机构开展针对上合组织国家绿色产业、技术标准的联合研究，设立绿色技术人才培养基地，培养国际化技能人才。园区和企业是平台合作的核心践行者和价值创造者，可积极参与平台联盟，如中国资源循环集团有限公司与宁德时代共同发起成立绿色产业合作联盟，将高质量的绿色技术装备推广到上合组织国家的绿色低碳治理中，拓展绿色产品与再生资源跨境贸易。

在他看来，平台的建立将为天津绿色产业现代化、规模化、国际化发展和城市整体经济发展注入强劲动力。具体而言，包括驱动循环经济产业链迈向高端化、智能化和零碳化，平台将吸引更多绿色产业龙头企业和高水平项目入驻，推动天津资源循环产业向高附加值产品制造和再制造延伸，提升产业链价值；集聚创新要素，提升城市科创活力，平台带来的国际合作需求将刺激绿色技术创新，吸引相关领域人才、技术、资金等要素在天津集聚，形成“创新链—产业链—人才链”的良性循环；构建绿色物流新枢纽，提升开放能级，平台将推动天津子牙经济技术开发区建设综合物流枢纽和再生资源跨境贸易平台，有助于天津发展成为上合组织国家再生资源与绿色产品的集散中心，提升天津在国际绿色贸易中的地位，强化天津作为绿色合作示范窗口的国际形象，形成可向全球推广的“中国(天津)方案”，显著提升天津在国际绿色治理中的显示度和影响力。

王军锋提到，在下一发展阶段，绿色低碳产业在经济发展中的贡献将占据更加重要的位置，多个领域也将迎来新一轮市场变革，包括发展现代化绿色产业技术与完善系统解决方案；推动废金属、报废汽车、废旧动力电池等再生资源全产业链向高价值延伸，推动更加绿色、安全的再制造产业体系化发展；建立国际互联互通的再生资源跨境贸易与物流；打造循环经济金融体系，创新绿色信贷、债券、保险等金融与专业服务支持循环经济等。

信息速递

“协同指标”发布 产业集群有了新标尺

在近日举行的2025京津冀产业链供应链对接活动中，中国信息通信研究院正式发布《京津冀产业链协同发展指标体系》，为三地产业协同提供了科学评估工具。

近年来，京津冀联合打造氢能、生物医药、网络安全和工业互联网、高端仪器设备和工业母机、新能源和智能网联汽车、机器人6条重点产业链，共建集成电路、新一代信息技术应用创新、生物医药、电力装备、安全应急装备5个具有竞争力的先进制造业集群。以“六链五群”为核心抓手，三地全力推进创新链、产业链、供应链的跨区域深度融合，通过强化产业集聚效应与跨区域合作，加速向世界级先进制造业集群目标迈进。在此背景下，中国信息通信研究院结合区域产业特色与发展需求，研究制定了该指标体系。

据了解，《京津冀产业链群协同发展指标体系》由4个一级指标、8个二级指标及17个三级指标构成，涵盖区域经总量、产业发展活力、产业耦合集聚和产业高质量发展等关键领域。其中，产业集群协同发展指标体系包含产业规模支撑力、协同发展聚合力、技术创新驱动力、先进制造竞争力4个一级指标及多个二三级指标，全面覆盖产业集群发展的核心维度。

下一步，中国信息通信研究院还将构建完善产业集群图谱，绘制京津冀企业分布“热力图”，持续推进上述指标体系在各产业链、各产业集群的全面验证与应用；搭建三地数据协同体系，推动建立三地统一的数据统计口径与动态更新机制，探索制定产业集群的专项绩效评价标准。同时，研制链群协同发展指数，推动协同发展指数定期更新，为培育世界级产业集群提供决策依据。

记者 袁诚

本版图片由受访者提供