



编辑 杨月涵 美编 代小杰 实习校对 李爽 电话:64101880 kuajiaogao@163.com

市人大代表、延庆区委副书记李军会：

## 延庆张家口将研究雪场错位发展

## 联合监管、差异定位

随着北京2022年冬奥会筹办工作层层推进，承接超半数场馆和基础设施重点建设任务的延庆，已成为北京冰雪经济的重要代名词。与此同时，京张高铁的开通，让同样拥有北京冬奥会赛区的张家口崇礼再次掀起了一波冰雪旅游小高潮。在此背景下，相对距离“因高铁而进一步缩短的延庆和张家口，如何在竞争中联手抢占市场备受业界关注。

李军会认为，对延庆来说，京张高铁、京礼高速的开通，确实打通了延庆长期存在的交通瓶颈，降低了北京中心城区居民到延庆的时间、经济成本，这两条交通大动脉的开通，为延庆带来了新的旅游客流增量；更为重要的是，高铁将延庆、张家口甚至整个京西北的旅游资源都串联了起来，让北京游客有了更多的目的地选择。李军会表示，不可否认，两地在冰雪旅游供给上确实存在竞争关系，因此，双方也在协商根据各自不同的资源条件和特点差异化地定位滑雪场经营思路等，更为重要的是，双方会在监管、游客服务等多方面“对齐”标准，比如互通旅游市场诚信黑名单、联合进行价格监管等。

“整体来看，未来北京冰雪产业发展的关键还在于京津冀如何实现错位发展，比如三地的雪场不能都上马高难度的滑雪道项目。”北京市石京龙滑雪娱乐有限公司董事长朱向晨直言。

其实，在今年北京两会期间，市文旅局副局长王粤也向记者透露，目前本市正研究通过高铁的开通增加延庆到张家口的旅游产品供给，梳理旅游资源，争取在春节后推出一份设计方案，将沿线的各主要景区都纳入旅游线路之中。

京张高铁开通后，作为京津冀冰雪旅游重点目的地，且同处一条高铁线路上的延庆、张家口，又将如何联手做大市场蛋糕？就此，在市十五届人大三次会议小组会间隙，市人大代表、延庆区委副书记李军会在接受北京商报记者独家专访时透露，延庆和张家口既存在竞争关系也能够合作共赢，今后两地将“对齐”冰雪旅游市场监管标准，研究滑雪场等设施的错位发展方向，避免恶性竞争，共同惩治消费欺诈、进行价格监督，统一两地的市场“起跑线”。



市人大代表、延庆区委副书记李军会(右)接受北京商报记者独家专访

## 京津冀地区滑雪场数量占比

95家

全国占比13.5%

13.5%

## 京津冀地区滑雪场人次占比

383万人次

全国占比21.9%

21.9%

数据来源：2017年中国滑雪产业白皮书

## 配套服务、景区收入的转型大考

在冰雪旅游大众化时代，除了河北张家口外，北京市延庆区要面对的竞争对手已越来越多；在奥运冰雪热的带动下，北方旅游目的地的冰天雪地观光和专业滑雪休闲度假优势明显，与此同时，南方城市在冰雪休闲方面的优势逐渐建立，市场格局日益清晰。携程旅游大数据实验室首席研究员彭亮告诉北

京商报记者。

在此背景下，补齐短板、尽快抢占市场已成为延庆当前最紧要的任务之一。王粤直言，京张高铁虽已开通，但从高铁站出来后，接驳配套建设却仍待完善，车站的建设也还未完全达到旅游车站的标准。无独有偶，在延庆旅游业从业多年的市人大代表、北京龙庆峡旅游发展有限公司市场开发部工作人员万艳辉告诉记者，景区也希望延庆能尽快补齐旅游交通配套；从八达岭长城高铁站出来，接驳

车基本只到延庆区中心，但站点距离龙庆峡还有10多公里，游客大多只能乘坐公交车抵达，相对来说还不太方便”。

与此同时，万艳辉还表示，作为延庆的代表性旅游景区，龙庆峡近两年冬季接待游客量已突破40万人次，较前两年增长了三成左右。然而，同期景区整体收入情况增幅却相对来说不算特别高，尤其在全国景区普遍进入门票价格下调甚至免费的周期后，提高游客二次消费、优化收入结构成为了摆在龙庆峡

面前的重要课题。为此，我们除了传统的冰灯外，还引入了光影秀等活动，而且还在景区外开设了冰雪嘉年华等类游乐场的新设施。”万艳辉表示。

## 雪场外还需新供给

“延庆要想在冰雪旅游的格局中脱颖而出，除了滑雪场本身，还需要尽快树立更多旅游品牌，创造多元化的IP格局，比如打造更多的‘网红’特色民宿等。”有业内人士提出。在北京第二外国语学院中国文化和旅游产业研究院高级研究员王兴斌看来，现在，人们一提起首都的避暑、冰雪旅游，大多都会想起延庆，而这一现象，在筹备冬奥的这几年尤为凸显；近几年再去延庆旅游就会发现，今日的延庆，旅游产品丰富度与往日已形成明显的区别”。

李军会向北京商报记者介绍，目前延庆区已有75处、270个精品民宿小院开门营业，高端住宿床位2000张，而且，游学小镇、青山陈列馆等20余处民宿项目正在施工建设。据统计，去年延庆区精品民宿住宿率普遍在50%左右。大量精品民宿的开业也直接带动当地旅游消费快速提升。以去年“十一”假期为例，延庆区精品民宿整体出租率75.8%，旅游收入400.1万元，人均消费537元，是“五一”期间全区乡村旅游人均消费的6倍。

提及延庆区本身下一步将如何优化冰雪旅游产品供给时，李军会表示，延庆将充分利用交通路网，研究将区内景区、滑雪场、民宿等旅游资源打包，比如设计一些主题一日游、一日游等产品，让中心城区居民可以利用高铁、高速当日往返。

北京商报记者 蒋梦惟

## 首都国际机场启动400亿改造计划

在大兴国际机场投入运营不久后，首都国际机场也有望实现全面“升级”。1月15日，市人大代表、首都国际机场集团公司总经理、北京首都国际机场股份有限公司董事长刘雪松在接受北京商报记者采访时表示，首都国际机场大规模改造工程处于规划的审批阶段，目前尚没有具体的时间表。刘雪松透露，首都国际机场将投入近400亿元，新建第四跑道、改造三大航站楼，并将轨道交通线路延伸至位于顺义区的中国国际展览中心新馆(以下简称“新国展”)，成为更加完善的国际航空枢纽。

## 用好转场“窗口期”

“为了利用好大兴国际机场投用带来的宝贵的几年转场期，我们准备对首都国际机场进行大规模改造。”刘雪松表示，该项目计划总投资初步估算大概在388亿元左右，预计可能会达到400亿元，有40个项目，包括新建第四跑道、改造T1、T2、T3航站楼，以及综合交通设施的建设。

2019年12月28日，随着国航CA932航班落地，首都国际机场诞生了2019年第1亿名旅客，成为中国第一个年旅客吞吐量过亿人次的机场。

此前的2019年9月，大兴国际机场建成通航，北京进入航空“双枢纽”时代。随着大兴国际机场正式投用，多家航空公司公布转场计划。以南航为例，2020年夏秋航季，南航计划将首都国际机场约50%的航班转场至大兴。2020年冬春航季、2021年夏秋航季，南航将再分别转场约20%航班。预计到2021年3月，南航往返北京航班将全部转场至大兴国际机场运行。

市人大代表、北京临空经济核心区工委副书记、管委会副主任马强表示：“我们会用好‘窗口期’，积极支持首都国际机场航站楼、跑道的改造以及第四跑道的建设，进一步全面提升安全性，让乘客有更好的出行体验”。

## 引入“云巴”“云轨”技术

对于具体的改造方案，刘雪松透露，首都国际机场考虑采用“云巴”“云轨”技术，将T1、T2、T3三个航站楼连接起来，实现T1、T2、T3航站楼之间更便利的通达。

作为一种全新的交通方式，“云巴”属于小量运输系统，搭载了无人驾驶系统、多功能深度集成的综合调度系统、人脸识别等高科技配置，具有造型科技未来、高智能化、建设成本低、建造周期短等优势，多规划用于机场摆渡、景区观光以及社区范围内的循环运载。

为何首都国际机场会选择引入“云巴”？马强解释称，随着客流量增加，首都国际机场附近的交通设施需要进一步提升。不过，历经半个多世纪的发展，首都国际机场的建设已经比较成熟，地面交通和基础设施都相对固化，不易大拆、大改、大建，而小巧的“云巴”则能够解决这个难题。

目前，首都国际机场T1、T2、T3三个航

站楼之间的换乘主要依靠免费摆渡车。摆渡车人满即走，一般不会超过10分钟。其中T1、T2之间的换乘也可以完全依靠步行。

## 10分钟到达新国展

值得注意的是，除了内部航站楼之间的互联互通，加强首都国际机场外部的轨道交通建设也是改造计划的重要内容之一。

“轨道交通已经成为首都国际机场的一个大短板。”刘雪松介绍，2018、2019年旅客进出首都国际机场采用轨道交通方式的占比仅为13%，而上海虹桥机场轨道交通占比为36%，日本东京两大机场的占比分别为45%和47%。

目前，北京地铁首都机场线是通往首都国际机场的唯一一条轨道交通线路。2008年7月，首都机场线开通运营。首都机场线全长28.1千米，采用Y字形回路运营，沿东直门站、三元桥站、3号航站楼站、2号航站楼站、三元桥站、东直门站的顺序行驶。

刘雪松建议，为了提高首都国际机场轨道交通的出行占比，一方面“云巴”在连接T1、T2、T3航站楼的同时，还要对外再延伸到新国展，与地铁15号线衔接在一起，届时首都国际机场到新国展将仅需10分钟。另一方面，应加快推动轨道交通R4线北延。

此前，大兴国际机场规划预留多条轨道交通线路，其中就包括轨道交通R4线，R4线可直达中心城区东北部，至首都国际机场，实现中心城区全覆盖。

不过，接入首都国际机场的轨道交通线路由一条增加至三条，也会带来新的考验。刘雪松表示，首都国际机场的公共交通厅最初设计的规模容量较小，不可能同时容纳三条轨道交通线路的需求，应加快明确未来T3航站楼站位的设置发展，以解决这一问题。

北京商报记者 钱瑜 濮振宇

## 商报对话

## 北京市政协委员、北京市知识产权局副局长李钟：企业发行绿色债券应给予贴息或补助

在绿色家居、低碳出行，绿色生活及绿色产业成为潮流的背景下，绿色金融已成为金融市场的重要发展方向，并趋向多元化。在北京市政协十三届三次会议期间，来自民革界别的市政协委员、北京市知识产权局副局长李钟在接受北京商报记者专访时建议，为促进北京市属企业绿色债券发行数量与金额，进一步提升本市企业发行绿色债券的积极性，北京市应研究制定针对本市企业发行绿色债券给予贴息或补助的支持政策。

绿色金融是指为支持绿色可持续发展、改善环境、节约资源、应对气候变化所提供的金融服务，主要包括绿色信贷、绿色证券、绿色保险、碳金融等金融工具。李钟告诉北京商报记者，绿色金融是一个大概念，其中绿色债券是绿色金融的一种，区别于其他金融，绿色金融的典型特征是外部性，外部性内生化的一种主要方法是补贴或征税。“五省八市”绿色金融改革试验区均已出台多项绿色信贷担保、绿色债券贴息或补助等优惠性政策，深圳市、江苏省等非绿色金融改革试验区也已出台绿色债券贴息或补助等优惠政策。根据中国金融学会绿色金融专业委员会的统计，国内各地方已出台180多项支持绿色金融发展的优惠政策。

但李钟也坦言：“由于发展绿色、环保、可持续性技术、产业对于企业来讲费用还是非常高，而发展绿色产业通常中小微科技型企业占比较大。一般来说，企业的资金问题可通过和各种金融机构联合发行债券的方式得以解决，但发行债券的基本原则是要保证买债券的人有一定的盈利率。绿色产业生产出来的东西第一是高科技，第二是环保没有污染，所以投入较大，也存在风险”。

虽然北京绿色债券发行数量与金额一直稳居国内首位，但在剔除中央国有企业后，北京市属企业绿色债券发行数量与金额都大幅

92.3%

以2018年为例，在剔除中央国有企业后，北京市绿色债券发行数量从51只减少为14只；发行金额减少92.3%，从3109.25亿元下降为238.25亿元。

度减少。以2018年为例，在剔除中央国有企业后，北京市绿色债券发行数量从51只减少为14只；发行金额减少92.3%，从3109.25亿元下降为238.25亿元。截至目前，北京市尚未出台针对绿色债券的优惠性政策。

“绿色产业技术型企业一般规模较小且只有轻资产，例如专利等知识产权。因为没有固定资产，所以不太容易贷款，而通过将企业知识产权质押给银行这种方式贷款的数额还是不高，解决不了它们缺少资金的根本性问题。”李钟说道。

为促进北京市属企业绿色债券发行数量与金额，进一步提升本市企业发行绿色债券的积极性，李钟建议，北京市应研究制定针对本市企业发行绿色债券给予贴息或补助的支持政策。对于给予企业绿色债券贴息或补助的影响，李钟提到，会缓解对高科技绿色技术或者绿色产业企业的资金问题，这样就可以逐步把绿色可持续的产业企业发展起来。这也符合目前北京经济结构调整、供给侧改革，大体上方向都是一致的。他认为，这个提案比较好推进，例如某一家中小科技型企业发展绿色产业，首先由环保部门来评估该企业的生产技术、产品；然后再跟金融机构协商可以给企业发什么债券，通过金融支持鼓励企业发展绿色产业，这才是可持续的。

北京商报记者 孟凡霞 宋亦桐