

C2 京冀“大数据走廊”浮出水面

随着京津冀协同发展进程提速，很多原本并不被人熟知的产业渐渐浮出水面。一直在北京低调地为其他行业提供服务支持的数据中心产业，将成为今年京津冀产业对接的重头戏之一。

C3 张工：利用共建园区进行“元素纾解”

日前召开的2015年北京市工业和信息化工作会议上，北京市副市长张工透露，下一步，北京将重点利用和天津、河北签署的重要合作园区进行集中的“元素纾解”，不要求企业一刀切地“连根拔起”。

C4 张家口：“首都后花园”的旅游红利

近年来，张家口旅游产业发展迅速。除了自然条件和历史人文资源，张家口多年来对环境保护的重视也功不可没。长期积累的丰富林业资源，成为其今天发展旅游的最大资本之一。

城际公交的“身份尴尬”

随着京津冀三地之间交流日益密切，城际公交正成为交通服务社会、方便居民出行、促进区域经济发展的一种新途径和趋势。北京商报记者日前从市交通委运输管理局获悉，目前北京城际公交每年客流量超过1.3亿人次，是北京与周边地区间的重要交通方式。但尴尬的是，这种交通方式发挥的作用日益凸显，却因为缺少相关的法律法规，目前没有一个“合法”的身份。



城际公交年客运量超1.3亿人次

“城际公交”通常指在城市与城市之间开通的公交，它有别于目前的省际长途和城际快客，中途可以设站点，票价也更低廉。目前，环京的许多地区都开通了城际公交，当地百姓去一趟北京，就像北京人出门一样方便，上车刷卡，简单便捷。同时，许多北京人到河北工作、办事，乘坐这样的公交也非常方便。

根据2010年第六次人口普查数据，河北省在京人口为155.9万人，占北京常住外来人口的22.1%；天津市常住外来人口中，来自河北省的有75.45万人，占该市常住外来人口的25.2%。数量如此之大的人群，对往来交通的需求也不是个小数目。据报道，仅在河北省廊坊市燕郊经济技术开发区，每天早晨乘车到北京市跨省上班的人就有30万。

市交通委向北京商报记者提供的数据显示，据不完全统计，目前北京已开通到了河北廊坊、燕郊、香河、涿州、大厂等地的29条城际公交线路，每月的客流量在1100万人次左右，部分线路月客流量甚至超过100万人次，每年城际公交的客流量高达1.32亿人次。

市交通委运管局公共交通管理处王

澜润告诉北京商报记者，虽然目前城际公交客流量每年过亿，但这些客流量基本都是从北京到达河北，中途不少还是北京当地的客流。不过即使这样，其数字仍然非常可观。

缺少政策依据的身份“尴尬”

虽然城际公交在京津冀交通中发挥的作用日益凸显，但是却面临着身份的尴尬。据北京商报记者了解，作为先行先试的一个特殊政策，城际公交目前没有一个“合法”身份，按照相关法律法规，城际公交没有道路运输证和客运经营许可证，就连票价也没有政策依据。

业内人士向北京商报记者表示，目前城区公交和长途客运都归当地交通部门管理，而城际公交这种介于城市公交和长途客运之间的运输形式，交通部门并没有明确的法律法规。“城际公交身份问题与管理体制的混乱也有关系，以前交通部门主要管理跨区域交通，而城市公交由建设部门管理。虽然最后城市公交也划给了交通部门，但是相关体制机制一直没有理顺，如何管理城际公交这一较新的事物，没有明确。”

国家发改委综合运输研究所研究员董焰指出，我国的交通改革主要侧重在铁路、航运、空运等大交通方面，对于城市交

通这种小交通的关注比较少，这是我国在交通改革、规划方面的一个不足。像城际公交这样与百姓生活息息相关的交通，交通部门应该给予充分关注，将其纳入有效的管理、规划范围内。

事实上，由于城际公交的廉价性、便捷性，往往会给当地长途客运带来不小的竞争压力，因此也比较容易产生纠纷。早在2008年，因为低票价给当地客运经营带来巨大压力，北京站东开往河北廊坊的938路支5公交车，在北京与廊坊的交界处南营站连续几天遭到围堵，不准进入廊坊，最后经过两地政府部门协商才得以解决。

王澜润介绍，从票价、到维护、再到管理，北京城际公交都是按照城市公交的标准来运行的。虽然诸多方面都是边探索边完善，但因为没有相关的法律依据，总感觉有点名不正言不顺。

“最重要的还是国家应尽快明确相关定义，明确城际公交的审批管理、有效监管责任，为城际公交的上路扫清政策和体制障碍。”专家说。

京津冀规划有望为其“正名”

就全国来看，城际公交在发展中有两种模式，一是公路客运“公交化”，二是城市公交“公路化”。郑州、沈阳等地实行的

是公路客运“公交化”，北京与廊坊、杭州与湖州的城际公交线路则是城市公交“公路化”的典型。

一位业内专家向北京商报记者透露，目前交通部门正在制定城际公交的地方标准，里面提到了郑州、广州、北京这些城际公交运行比较成功的案例，正在组织专家讨论，但具体标准怎么定、何时对外发布也都还是未知数。

随着《京津冀协同发展规划》发布的日益临近，外界普遍预测交通领域最可能率先取得突破。据媒体报道，京津冀一体化规划将分成三个规划同步出台，分别为京津冀一体化协同发展的总体规划以及交通和环保领域的两个专业规划。市交通委一位相关负责人表示，希望这次京津冀交通规划能够解决目前城际公交的身份问题，这样三地之间发展城际公交方向就更加明确，合作也有法可依。

中投顾问董事、研究总监郭凡礼也表示，城际公交由于多站点、廉价等优势，能够为京津冀三地之间的生产要素流通提供有力支撑。城际公交是京津冀一体化发展的必然趋势，预计未来将有越来越多城际公交开通，有效带动京津冀城郊的开发利用。

北京商报记者 王晔君/文 宋媛媛/制图