



北京减量发展十年

本报记者 颜世龙 北京报道

党的十八大以来,习近平总书记10次视察北京、18次对北京发表重要讲话,深刻回答了“建设一个什么样的首都、怎样建设首都”这一重大时代课题,为做好新时代

重要窗口

北京始终把服务保障政治中心摆在首要位置,文化软实力不断提升,重大国事活动服务保障常态化工作机制日趋完善。

2014年2月,习近平总书记视察北京,第一站选择了北京市规划展览馆。这次视察中,总书记对首都的规划建设作出重要指示:建设和管理好首都,是国家治理体系和治理能力现代化的重要内容。北京各方面工作具有代表性、指向性,一定要有担当精神,勇于开拓,把北京的事情办好,努力为全国起到表率作用。

同年4月,新中国成立以来第七版北京总体规划编制的大幕拉开。2017年,由党中央、国务院共同批复的《北京城市总体规划(2016年—2035年)》发布,确定了北京政治中心、文化中心、国际交往中心和科技创新中心的战略定位。

“绣花”功夫治理超大城市

北京打好了疏解整治促提升的“组合拳”,一大批一般制造业企业、区域性专业市场和物流中心有序退出,拆除违法建设超2亿平方米。

城市规划建设做得好不好,最终要用人民群众满意度来衡量。2017年2月,习近平总书记在北京考察时指出,要坚持人民城市为人民。习近平总书记说,以北京市民最关心的问题为导向,以解决人口过多、交通拥堵、房价高涨、大气污染等问题为突破口,提出解决问题的综合方略。要健全制度、完善政策,不断提高民生保障和公共服务供给水平,增强人民群众获得感。

回龙观、天通苑是北京两个典型的超大型居住区,又被称为“回天地区”,当地常住人口80万人左右,居住于此的市民长期面临居住分离的情况。十年来,回天地区普惠幼儿园数量不断增加,老楼加装电梯,区域医疗卫生、养老服务能力持续提高,一大批直面民生痛点的措施在回天地区实行。围绕教育、交通、医疗、养老、社会服务等

首都工作提供了根本遵循。

十年来,北京从北京发展转向首都发展,从单一城市发展转向京津冀协同发展,从聚集资源求增长转向疏解非首都功能谋发展,从城市管理转向超大城市治理。创新发展、绿色发展、高质量发展、以人民为中心的发展正在扎实推进,北京这座伟大城市深刻转型,开启了首都全面建设社会主义现代化新航程。

《中国经营报》记者注意到,北京实施新一版城市总体规划以来,

2019年1月,北京城市副中心控制性规划同样获得党中央、国务院批复,要求副中心坚持世界眼光、国际标准、中国特色、高点定位,要以最先进的理念、最高的标准、最好的质量推进副中心建设。由此,雄安新区与副中心,正式成为北京的两翼,这是为千年大计、国家大事。

2020年8月,首都核心区控制性规划亦获得党中央、国务院批复,明确核心区是全国政治中心、文化中心和国际交往中心的核心承载区,是历史文化名城保护的重点地区,是展示国家首都形象的重要窗口地区。

中国城市规划设计研究院教授级高级城市规划师李迅表示,一

多个方面,回天地区将实现“有没有”与“好不好”同步提升。

石景山是首都现代工业的发祥地,因服务“京西八大厂”而建区发展,曾创造过工业辉煌,为首都建设乃至全国发展做出过重大贡献。自2010年首钢关停,历经十余年不懈奋斗,全区二、三产业占比实现从7:3到2:8成功反转,以服务业为主导的宜居之城破茧成蝶、华丽转身。

“石景山就是新首钢,新首钢就是石景山。”石景山区副区长李文化说,将持续发挥属地优势,始终强化区企联动,不断优化城市功能,加快实现市政公用设施向园区延伸,探索完善城市精细化管理体制机制,有序推动“厂区”“园区”向“社区”“街区”转变,全方位力促城园融合发展。全面聚焦“四个复兴”,持续擦亮“双奥之区”金名片,

民为中心的发展正在扎实推进,北京这座伟大城市深刻转型,开启了首都全面建设社会主义现代化新航程。

《中国经营报》记者注意到,北京实施新一版城市总体规划以来,



北京以首善标准推进高质量发展。图为市民在北京海淀区一自动驾驶出租车指定上车点乘车。新华社/图

座城市的总规、核心区控规、副中心控规的编制审查均来自党中央、国务院的共同批复,这在全国来说是独一无二的,足见国家对于北京的重视程度无可比拟。

北京市委书记蔡奇在北京第十三次党代会上作报告时指出,首

科学谋划好工业遗存和冬奥遗产可持续利用,进一步巩固“体育+”产业优势,打造以冰雪为特色的城市时尚新兴体育基地,持续保持新首钢园区活力,加速新首钢北区转型升级。

北京市发改委副主任来现余此前表示,到2025年,新首钢地区文化复兴、产业复兴、生态复兴、活力复兴取得重大成果,国际文化、体育交流等功能显著增强,总收入力争实现400亿元。

回天地区治理,首钢搬迁,石景山转型,这正是北京对于超大城市治理的缩影和范本。

蔡奇表示,北京坚持以绣花功夫推进城市精细化管理,城市面貌发生了人民期盼的可喜变化。北京全域推进文明城区创建,开展背街小巷环境精细化整治提升,打造了一批“有里又有面”的精品街巷。

首都功能核心区控制性详细规划、北京城市副中心控制性详细规划等区域重点规划亦相继应声落地,坚持规划引领,一张蓝图绘到底,让北京这座既老又新的城市焕发新动力。



北京以首善标准推进高质量发展。图为市民在北京海淀区一自动驾驶出租车指定上车点乘车。新华社/图

都北京发生了新的历史性变化。北京始终把服务保障政治中心摆在首要位置,文化软实力不断提升,重大国事活动服务保障常态化工作机制日趋完善。同时,在加快建设国际科技创新中心方面,已产生一批世界级引领性原创成果。

狠抓两件“关键小事”,生活垃圾分类成为新风尚,党建引领物业管理体系基本形成。深化街道乡镇管理体制改革,加强基层政权和城乡社区建设,城市精治共治法治水平明显提升。回天地区探索形成大型社区治理样本。新首钢地区成为新时代首都城市复兴新地标。加强市容景观整治,城市空间清朗有序。市郊铁路利用率得到提升,慢行系统品质不断改善。

疏解非首都功能,京津冀协同发展。北京打好了疏解整治促提升的“组合拳”,一大批一般制造业企业、区域性专业市场和物流中心有序退出,拆除违法建设超2亿平方米。北京严格落实“双控”及“两线三区”要求,实现城六区常住人口比2014年下降15%的目标,城乡建设用地减量110平方公里,北京成为全国第一个减量发展的超大城市。

打造全球数字经济标杆城市

“我们不仅可以帮助企业构建数字化平台,还集合了工业品全品类的销售以及国际贸易。”

一方面是精细化的城市治理让人们增强了幸福感、获得感,而另一方面作为科技创新中心的北京,正在打造全球数字经济标杆城市的路上不断迈进,由此所产生的红利和经济韧性也在进一步显现。

日前,北京的某超大规模数据中心正在启动新一轮物资采购,由于数据中心设备的正常运行对物资质量的要求极高,往往小的设备故障便容易引发影响大面积的数据运行。待建的供应链条、质量难以管控的设备品质、市场价格不透明等诸多未知因素都可能为该中心的运行埋下严重隐患,数据化采购能力的不足导致相关部门管理难度极高,尤其是受到新冠肺炎疫情影响,原有的供应体系已无法保障所需商品的及时供应。

而在了解相关情况后,鑫方盛控股集团有限公司(以下简称“鑫方盛”)迅速组织商品物流等团队通过线上商品平台在数小时内为该中心快速完成了北京邻近地区上万件商品寻源。同时为保障疫情期间商品顺利运进京,鑫方盛立即安排北京区域物流与外埠物流在城市交界处以车停货不停的方式如期将所需商品送达现场,24小时便完成了准时交付,保证了数据中心设备的稳定运行。

鑫方盛之所以能在短短的几个小时就实现商品寻源,与其作为国内领先的数字化一站式工业品服务平台的定位密不可分。“我们不仅可以帮助企业构建数字化平台,还集合了工业品全品类的销售以及国际贸易。”鑫方盛公共事务负责人田朕卓说,作为产业链上下连通的科技企业,公司充分整合工业品行业要素资源,提供的一站式工业品数字化解决方案贯穿了商品从生产、入库到消耗的全生命周期。在企业内部,帮助采购部门同生产、仓储、财税部门协作,制定需求计划,完善供应商考核制度,并实现商品在企业内部流转、消耗的管理;在企业外部,数字化工具的全场景应用改造了采购过程中的交易模式、管理效率、履约服务体系等核心环节,实现了供应链服务生态的协同管理。

也正是得益于数字化,使得鑫方盛当前已拥有海内外100多家分公司,年营收超百亿元。

类似鑫方盛这类正在享受数字化红利的企业不胜枚举,而这也正是北京构建全球数字经济标杆城市的意义所在。

在2022全球数字经济大会上,北京市社会科学院副院长鲁亚表示,根据测算,2018年到2021年,北京市全球数字经济标杆城市指数增长71%,其中数字基础设施指数增速最快,四年增长245%。

数据显示,2021年北京数字经济增加值达16251.9亿元,占GDP比重达40.4%,比重位列全国第一,数字经济核心产业实现增加值8918.1亿元,占数字经济比重为54.87%。近3年,北京数字经济核心产业新设企业年均增加1万家,全市数字经济核心产业规模以上企业达8000多家,占全市规模以上企业数量的19%。北京数字经济大型企业数量逐年增多,收入千亿级企业由2018年的2家增长到2021年的5家;百亿级企业由2018年的39家增长到2021年的58家。

蔡奇表示,在减量背景下要强化创新引领,北京实现“五子”联动融入新发展格局,着力构建高精尖经济结构,金融、信息、科技等现代服务业优势更加凸显,数字经济增加值占地区生产总值比重超四成。北京市地区生产总值先后跨越两个万亿台阶、突破4万亿元,人均地区生产总值和全员劳动生产率保持全国领先,单位地区生产总值能耗和水耗持续下降。

中国通信企业协会云数据专业委员会政务大数据工作组组长、北京融信数联科技有限公司创始人于笑博在受访时说,北京作为中国的首都,从其发展路径来看,真正做到了坚持以人民为中心的发展思想,创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念渗透到方方面面。十年来,北京不断完善城市治理体系,有效治理“大城市病”,不断提升了城市发展质量,增强了人民生活品质和城市竞争力,作为见证和建设北京这座城市的一分子,北京正在向国际一流的和谐宜居之都不断迈进。

中国拟于2035年前建立载人无人驾驶航空交通运输系统

本报记者 裴昱 北京报道

乘坐无人驾驶航空器出行,这个时常出现在科幻电影中的场景,如今距离中国公众已经不再遥远。官方规划,2035年前,中国将建立载人无人驾驶航空交通运输系统。

8月22日,中国民用航空局(以下简称“民航局”)就《民用无人驾驶航空发展路线图V1.0(征求意见稿)》(以下简称“征求意见稿”)征求意见,提出了“先载货,后载客;先通用,后运输;先隔离,后融合”的发展路径,设定了一系列无人驾驶航空产业运营和管理的发展目标。

当前,中国无人机产业已经初具规模,具备了一定的国际竞争优势。民航局在坚持安全为先的前提下,对无人驾驶航空器的适航审定标准采用了更加务实与开放的思路。在“变道超车”带来机遇的同时,法规标准、空域资源、技术验证等问题也都摆在了产业和监管部门面前。

“民航局对无人驾驶航空器引领的新低空交通发展一直给予鼓励企业创新的态度,提倡先行先试,给予行业发展空间和支持。”亿航智能相关负责人告诉《中国经营报》记者。

先载货,后载客

“很多企业已经开始尝试无人驾驶航空器用于物流末端配送了,征求意见稿又提出了载人飞行的目标,十分符合这一产业的发展方向。”8月23日,一位无人机初创公司的高管表示。

征求意见稿提出了“先载货,后载客”的发展路径,设定了2025年、

货运市场价值

在无人驾驶飞行器能够大规模载人应用之前,对于产业而言,更具现实价值的是货运市场。

征求意见稿同样以2025年、2030年、2035年为时间节点设定发展目标。到2025年时,城市短距离低速轻小物流配送无人驾驶航空器逐步成熟;支线短途中低空吨级无人驾驶航空器逐步应用。到

监管体制匹配

“无论是产业层面还是运营层面,无人机都是‘强监管’行业,监管当局的态度和方式,会对行业发展产生较大的影响。”前述无人机初创公司的高管向记者表示,作用最直接的首先是适航标准。

对此,征求意见稿提出,坚持正向审定,结合中国无人驾驶航空实践,加强从工业方标准中提炼审定标准和运营要求;鼓励厂商主动承担适航责任,研究适航委任创新管理。充分利用信息系统实施监管,创造工业界和局方良好互动。

2030年、2035年三个时间目标结点。到2025年时,短距离载人无人驾驶航空器探索应用;到2030年时,中距离载人无人驾驶航空器探索应用;到2035年时,中长途载人无人驾驶航空器探索应用。征求意见稿还提出,在2035年之前,建立载人无人驾驶航空交通运输系统。

2030年时,城市中短距离快速中小型物流配送无人驾驶航空器逐步应用;支线中途高空吨级大型无人驾驶航空器逐步应用。

到2035年时,城市中长距离快速中大型物流配送无人驾驶航空器逐步推广;支线长途高空吨级大型无人驾驶航空器实现航线飞行。

此前,民航局下发《亿航EH216-S型无人驾驶航空器系统专用条件》,亿航智能相关负责人曾在接受记者采访时表示,以载人无人驾驶航空器这样的创新产品为例,全球范围内都没有现成适用的适航标准。自启动亿航216型号合格审定项目以来,中国民航局和亿航持续举行了多次专家会议,共同制定相关标准。在自动驾驶飞行器、指挥调度系统等方面,亿航均有较多参与。

空域管理的影响也十分重

无论是中国还是美国,载人无人驾驶航空器都是新兴投资热点,电动垂直起降飞行器(eVTOL)是这其中较为热门的产品,又称“飞行汽车”。目前全球从事城市空中交通飞行器产品开发的企业超过200家,多为初创公司,其中包括中国企业亿航智能等。此外,波音、

“相较于载人飞行的尝试,目前无人驾驶飞行器应用于末端物流配送走得更远一些。”一位大型物流企业的业务负责人告诉记者,国内一线物流物流企业已经开始这一尝试,只是力度不同、程度不同。“大家都看到了这是行业发展的趋势之一。”他说。

作为头部物流企业,顺丰已经

大。征求意见稿也提出了空域管理方面的目标:到2025年时,低空隔离空域实现分层、分区运行。针对航路航线和起降场不同的高度基准,机场区域设立过渡高度层。空域管理通过空域和飞行计划申请、起飞前通报、飞行中协调实现。

到2030年时,城市物流配送使用的空域高度将提高,大型载人/非载人无人驾驶航空器飞行高度扩展。空域用户和空域管理者之间建立便捷交互手段,实现空域申请与批复、空域资源调配、空中交通

空客、戴姆勒、吉利、谷歌、腾讯等也都在投资或收购“飞行汽车”企业。摩根士丹利预测,到2040年,全球城市空中交通市场规模将达到1万亿美元,最终将达到9万亿美元的市场规模。

国内无人驾驶航空器正处于快速发展阶段,目前绝大部分企业的

不只着眼于无人驾驶航空器用于末端物流配送。2022年初,民航局向顺丰下属企业丰鸟科技发放支线物流无人机试运行的批准函和经营许可,这是全国首个支线物流无人机试运行行政许可。这也与征求意见稿中设定的“到2025年支线短途中低空吨级无人驾驶航空器逐步应用”目标匹配。

管理智能化。

到2035年时,无人驾驶航空器使用空域内空域资源调配、空中交通管理完全自动化。无人驾驶航空器空管系统与有人驾驶航空器空管系统协同程度增加。

亿航智能相关负责人告诉记者,此次征求意见稿提出2035年前建立载人无人驾驶航空交通运输系统,无疑是从顶层设计的角度为我国城市空中交通行业发展指明方向,为国内行业释放重大利好,将进一步统筹行业发展。

相关产品仍未退出研发阶段,但中国已有无人驾驶飞行器载人飞行的尝试。记者掌握的情况表明,亿航智能目前可以在广州、贺州、深圳、肇庆、三亚等城市既定的运营点开展空中游览或短途空中交通试运行。但是,这种试运行属于科普性质,不是以商业为目的的飞行运营。

京东在这一领域也有明确的规划和动作。京东披露的信息显示,京东物流研制的“京蜓”已经开展适航科目飞行测试,包括公路起飞、夜航、异地转场。了解情况的人士告诉记者:“京蜓”是旋翼机,采用短距起降的方式,设计最大商载120公斤,飞行半径约450公里,不依赖机场跑道起降。

“我们非常期待民用无人驾驶航空发展路线图的正式发布,带动建立国内的无人驾驶航空交通运输生态。亿航智能也将积极围绕路线图的规划和指引,依托我们全球领先的自动驾驶飞行技术和指挥调度系统,在安全自主飞行、持续性航行保障、探索低空载人飞行应用场景等方面贡献力量,助力无人驾驶航空融入国家空域体系,早日实现在2035年前建立载人无人驾驶航空交通运输系统这一目标。”亿航智能相关负责人说。