



潮白两岸共绘协同新卷

通北示范区：蓝图正转化为生动实景

本报记者 李如意



交通互联
跨省通勤迈入“分钟级”

清晨7时,燕郊火车站外热闹起来。家住附近的张女士从容进站,她要搭乘高铁去北京上班。张女士举起手表,笑着对记者说:“时间是最宝贵的资源。”边走边交流,不耽误赶路。G6746次列车7时25分从燕郊出发,12分钟便可到达北京通州站。“对我们跨省通勤人群来说,每个人都是时间管理大师。”张女士继续介绍,从通州站换乘地铁6号线,8点多就能到位于金台路附近的公司。“这种通勤方式价格不贵,时间短,确定性强,这样走已经有半年多了。”她说。

去年年底,北京通州站正式开通,京唐城际铁路正式“开”进了城市副中心。从北京通州站出发,可通达燕郊、大厂、香河、宝坻,乃至唐山、秦皇岛,交通越发便捷。与此同时,为了适配城市会客厅的地位,北京通州站在公共空间内举办文物展、音乐会,不仅服务旅客,更让周边社区居民受益。

从燕郊到东三环,这条路线见证了许多跨省通勤族的工作与生活,除了高铁,定制快巴也成为大家通勤的重要选项。

燕郊居住的上班族多,这里的定制快巴线路最密集。“师傅,我8点钟要赶到北京站,坐这趟车时间来得及吗?”“来得及,我教你怎么买票。”在燕郊四季花都小区,定制快巴司机周旋正耐心地向乘客讲解购票流程。周旋是三河本地人,2022年下半年开始当上了定制快巴的司机,这辆大巴车和乘客都成了他最熟悉的伙伴。驾驶室上方,悬挂着公司颁发的“金牌司机”锦旗,更体现出乘客对这位定制快巴“摆渡人”的认可。

这趟定制快巴早上6时18分从四季花都小区发车后,在燕郊停靠4个站点。夏威夷南岸南门站是这趟车进京前的最后一站,乘客明显增多。乘客张洋是常客,“以前拼车上班,堵车是常态,现在坐定制快巴,站点

就在小区门口,快速直达,一人一座还能补觉,幸福感爆棚。”说完,张洋便戴上眼罩准备休息了。这时,车上的上座率已超过90%。随后,定制快巴驶上快速路,一站直达北京郎家园。到达国贸地铁站时,时间是早上7时15分,还不到1个小时。乘客鱼贯而出,匆匆进入地铁站。

一路畅通,更离不开这些年京津冀两地持续携手打通“断头路”。作为京津冀交通一体化发展的重点项目,厂通路西起通州区春明路,经潮白河跨河桥,向东与河北段顺接,其中包括新建的跨潮白河大桥。“从大厂到通州,厂通路是最佳路线,缺的只是一座桥。如果不架桥,‘厂’和‘通’就连不到一起。”大厂回族自治县交通运输局相关负责人表示。厂通路潮白河大桥创新采用统一规划、统一设计、统一建设、统一管理的“四统一”模式,从开工到通车,只用了不到两年。

“厂通路这回真成了畅通路。”家住廊坊大厂回族自治县的孟辉在朋友圈这样写道。作为跨省上班族的一员,孟辉到北京上班可以走厂通路潮白河大桥,减少绕行后通勤时间至少节省40分钟,“早晨可以多睡会儿觉,晚上还能早点儿到家陪孩子,生活质量提升了,工作的劲儿也更足了。”

如今,区域交通一体化仍在阔步向前。北京地铁22号线已开启空载试运行,作为“轨道上的京津冀”标志性工程,22号线是首条横跨京津冀两地的城市轨道交通线路,共设车站20座,其中北京段15座、河北段5座。建成后,该项目将实现三河市与北京城市轨道交通网“无缝衔接”,极大便利跨省通勤,显著增强北京城市副中心对北三县的辐射带动作用,以交通先行引导功能疏解与产业协同。



算力通道
指令下发只需“1毫秒”

交通一体化为两地居民带来了实实在在的好处。在看不见的地方,京津冀之间还建起了“数据高速公路”。

从北京市海淀区到三河市燕郊高新技术产业开发需要多久?开车至少需要1个多小时,但数据“跑”出的速度是1毫秒。“毫秒”是一个极短的时间单位,一毫秒等于千分之一秒。

前不久,海淀区一家科研院所的研究团队在北京办公室的电脑上完成代码优化,向位于廊坊燕郊的光子1号金融算力中心发出大模型迭代训练指令。短短1毫秒内,这个指令就沿着专用光纤抵达算力中心。紧接着,经过智能计算后得出的信息又通过光纤通道回传到北京总部。

企商在线(北京)数据技术股份有限公司是一家从事算力供应及相关服务的企业,光子1号金融算力中心是这家企业在京外自建的第一座算力中心。企商在线副总

经理赵玉兵说,燕郊紧邻通州,能提供极致低时延,公司核心客户多要求实时反馈。这1毫秒之间,京津冀实现了算力“握手”。

北京发指令、燕郊跑数据,每天都在发生。国内一家知名招聘平台企业总部位于北京,日常面临着海量的简历筛选、人工智能匹配以及复杂的算法模型训练需求。通过“1毫秒”算力通道,该企业将繁重的AI模型训练和大数据处理任务部署在光子1号。研发人员依然坐在北京的办公室里编写代码、下发指令,在实际体验中完全不影响研发和业务的正常推进。赵玉兵介绍,依托燕郊电力优势,算力运营成本下降约30%;设备若出现故障,北京专家团队一两个小时内就能到现场。这种“同城化”的运维效率,打消了客户对跨省部署算力的后顾之忧。目前光子1号已有数十家需求单位入驻,几近满载运行。

技术协同
疏解企业提升竞争力



大运河悠悠流淌,满城绿意生机勃勃。2016年至2026年,北京城市副中心走过规划建设十周年。北京城市副中心肩负着承接疏解非首都功能、辐射带动周边交界地区协同发展的重大使命。

通州区与廊坊北三县共处京津冀交界地区,地缘相邻、人缘相亲、生态相融、文化相近,具有良好的协同发展基础。近年来,通州区与北三县一体化高质量发展示范区(以下简称“通北示范区”)发展提速,在交通互联、产业协同、民生共享等方面取得突破性进展,通北示范区建设正从宏伟“蓝图”加速转化为生动“实景”。

然而,这家设备先进、生产火热的企业,2021年刚从北京市通州区疏解

至大厂时,却因关键技术长期被国外垄断、产品性能卡点无法突破,一度只能从事初级加工。转机出现在2023年9月。随着两地协同创新步伐明显加快,在大厂高新区和两地科技部门的牵线搭桥下,晶碳科技与北京一家企业携手共建石墨深加工技术研发中心,为企业装上技术“大脑”。

“目前,我们已迭代研发30多款新产品,申请17项发明和实用新型专利,直接拉动企业产值增长超30%。”杨振远说,今年他们还将引进三台高端设备,并在高端半导体石墨国产化替代等领域持续深化创新,力争在更多细分领域实现技术引领。

技术壁垒的持续突破,正加速转化为市场竞争力。目前,晶碳科技自主研发的石墨栅网等20余款高附加值产品,已打入10多个国家和地区市场。

民生红利
两地群众增添幸福感



落日余晖下,在香河大爱城里居住的老人们或悠闲散步,或坐在长椅上聊天。“公寓式养老很不错,还有护士随时照看,我们乐意在这里安享晚年。”北京老人周先生甚是欣喜。

攥指成拳,协同红利持续惠及居民日常生活。近年来,随着一体化高质量发展不断深入推进,北三县与通州区在养老、医疗、教育、公共服务等领域互融互通,惠及民生的点点滴滴,将更多民众纳入“同心圆”,两地群众享受到越来越多的一体化高质量发展红利。

10月12日,北京实验学校三河校区举办“风云际会·和合共融”五周年办学成果展示暨校园开放日活动,全面展示建校五年来的办学积淀、育人成果与校园风采,集中呈现学校高质量发展的崭新风貌与蓬勃活力。

经过积极探索,成立于2021年10月的北京实验学校三河校区正逐步缩小与北京总校的差距。学校对标北京总校办学模式、师资队伍、课程建设等方面,不断提高教师教学水平,让优质教育资源实现高质量对接融合。

“我们要把北实‘魅力教育’的理念传递到三河,发现每个孩子身上的闪光点,‘魅力教育’将让他们终身受益。”北京实验学校三河校区校长廖向群表示,课堂课程是“魅力教育”落地生根的主阵地。学校持续推进教学迭代升级,相继举办多届教学节,孵化跨学科融合、科技创新、小初衔接等多元课程形态;

拓展覆盖国内多地乃至海外的研学版图,打破教室围墙,践行知行合一。廖向群表示,学校发展已步入正轨,教育教学工作正朝着与北京总校“同形、同构、同质”的目标迈进。

教育协同是协同发展的核心之一,也是最能提升群众获得感的领域之一。大厂与北京市教育部门建立常态化对接交流合作机制,开展合作办学、进行师生互访、深化科研交流,搭建起教育资源互联互通的稳固桥梁。

作为首批京津冀跨省“3+2”招生培养试点学校,大厂职教中心与北京财贸职业学院的合作堪称典范。这一创新模式为大厂学子提供了直通北京深造的机会,学生中职阶段(三年)在大厂职教中心培养,高职阶段(两年)则在北京财贸职业学院学习,全程享受同等优质教育资源与教学条件,形成了与北京优质职业院校“共研、共建、共用、共赢”的局面,构建起京津冀两地职业教育资源互补、产业良性互动的格局。

从高铁飞驰到快巴直达,从1毫秒算力“握手”到公共服务提质,通北示范区的每一次突破,都落在协同发展的棋盘上,也落在百姓可感可及的日常生活上。今年是“十五五”时期开局之年,站在新的起点,通州与北三县将继续下好交通“先手棋”、做强产业“链接点”、织密民生“幸福网”,推动一体化高质量发展走深走实,展现更多协同发展的生动“实景”。