

930公交车是连接北京与燕郊的重要交通方式
资料图片



2015年初开通燕郊—北京的动车，当下因客流量少而停运 新华社 李文摄

新融合时代的燕郊：

“睡城”闻鸡起舞

胡珉瑞 刘少华

与北京仅一河之隔，这是河北小镇燕郊的地理优势。这里更为人所熟悉的是，容纳着几十万的北京上班族，被调侃为“睡城”。几年前，因为糟糕的高峰期通勤状况，燕郊在媒体上的形象有些悲观。

如今京津冀一体化不断发酵，成为当下最火热的话题，由于和北京的密切关系，燕郊再次成为焦点。本报记者两次到燕郊采访，看到的是与此前报道不同的形象。这里有生机和活力，更有对改善现状的期待。

我们观察燕郊，看到的是京津冀一体化的缩影。让每一个像燕郊这样的小地方真正发展起来，应当是京津冀一体化的终极追求。燕郊所承载的，是几十万人的期待，这种期待正在发展中逐步成为现实。

燕郊不再悲情

说起燕郊，很多人想到的是底层和偏远。清晨排着长队的白领挤公交，是媒体上常见的燕郊形象。可是当笔者走进燕郊，发现它虽偏僻但不遥远，没有描述出来的那些迫不得已的悲情。

燕郊更像一种取舍，用远离中心的奔波，换来边缘地带的宽敞。早晨6时半是燕郊的早高峰，笔者在现场看到，开往国贸的814路公交车前排几十米的长龙。尽管如此，密集的流水发车还是可以队伍快速前进，由于这里是始发站，坐满就可以关门离开。

从排队到上车坐下，笔者只用了不到10分钟。没有贴脸玻璃的拥挤，也没有媒体此前报道过的父母帮忙排队等车的奇观。车站旁一家酒店的服务员，目睹了这列公交车的变化。他告诉笔者，两年前814路公交车很少，为了搭上公交，一些上班族甚至要手脚并用挂在车门上，而现在已经不会这样了。

高峰期乘坐公交往来于燕郊和国贸，一般需要一个半小时，这个通勤时间长度，在北京并不罕见。善于社交的年轻人，也想出了不少新招。现在，越来越多的人选择拼车，不仅不用排队，而且保证舒适。据当地居民介绍，网上有不少私家车拼车群，一些住在一个小区且单位距离相近的人们聚在一起，有相对固定的拼车搭档。“如果9时上班，拼车的话可以7时出门，而且价格也不算贵，几年了，就固定在10元钱。”有过拼车经历的小李告诉笔者。

而到了周末，燕郊的人不再像往常那么喜欢往外走。“燕郊的人一到周末就出来瞎逛，也不知道逛啥，但总得出来走走，不能憋在家里。”已经在燕郊生活两年的老刘告诉笔者。

这两年，在燕郊西北部新建了几个大型商场，为燕郊人提供了老刘口中“瞎逛”的场所。和生活在各大城市的年轻人一样，看一场电影，吃一顿饭，再顺便买点东西，是大多数燕郊青年周末的主要娱乐活动，而商业区的快速发展，不仅为他们提供了空间，

发展的瓶颈

燕郊的迅速崛起，迅速繁华，得益于北京。但是燕郊未来的发展，也高度依赖北京。对于许多来北京发展的人来说，燕郊只是一个栖息地。人们在奔波中感受到疲劳，燕郊的发展也现出了疲态。



清晨在燕郊等公交车进京的上班族

胡珉瑞摄

一体化的机遇

京津冀一体化的背景下，燕郊面临着前所未有的机遇。作为北京的卫星城，这里正在“近水楼台先得月”。

据分析，一方面，区域整合与互联互通有望使燕郊的生活更加便捷，不再与中心城市之间隔着一层看不见的网；另一方面，在产业转移和协同发展的过程中，燕郊发展的主体性会更强。

“在京津冀一体化提出之前，燕郊及其所属的廊坊地区其实已经在借助北京发展产业。”百世金谷营销运营副总经理曹志国谈及燕郊的发展历史时说。

漫游费、进京证这类阻碍地区沟通的老大难问题，在一一体化的催化下已经或者正在解决。今年7月，中国移动取消了廊坊和京津地区的漫游费。老刘说，他在燕郊最害怕的事情就是每周办理一次进京证。每个周末，他都要带着6个证件到高速公路入口，排一个多小时的队办下周的证。

更重要的是，北京城市功能和产业的转移势在必行。燕郊今后不会只作为北京的末梢而存在。

7月11日闭幕的中共北京市委十一届七次全会表决通过了《中共北京市委北京市人民政府关于贯彻京津冀协同发展规划纲要的意见》，顶层设计之下，作为行政副中心的通州将要与燕郊、香河、大厂等地同步规划。在政府的带动下，更多的北京企业可能东移，进驻到通州和燕郊，燕郊人的生活与工作的距离大大缩短，免去了来往奔波。对于大部分燕郊人来说，这是他们的最大愿望。

事实上，燕郊曾定位于承载北京的传统制造业，但随着发展的推进，一些高新技术产业也开始在这里发展。如今，作为国家级高新技术开发区，燕郊毗邻京津，有着特殊的人才优势，并在一小时经济圈内有两大机场。

专家分析，近几年来，燕郊在招商引资上做出了不少努力，但是由于北京的磁吸作

还提供了丰富的物资。

新世界百货是整个燕郊最繁华的商场之一，店铺数量和品牌种类与一个北京城区的中档商场几乎没有区别。尽管不少商品价格比北京高一些，但周末还是人满为患。老刘说：“周末要玩没必要去北京，北京能解决的，燕郊基本上都可以。”

生活在燕郊的居民里，年轻人占据着主流。他们在国贸等北京最昂贵的地段上班，有能力在商场进行消费和娱乐。

当地一家房产中介的袁先生告诉笔者，目前在燕郊居住的青年以买房为主。他算了一笔账，在一个还不错的楼盘买套两居室，除了二三十万的首付以外，每月还要还贷4000元左右，如果是三居室，大概要5000多元。这名工作人员说：“其实他们收入不低，只是在北京买房比较困难，所以退而求其次罢了，收入过万来这里买大房子的也不少。”

街头上，笔者遇见一名女士好奇地问：“为什么媒体总喜欢报道燕郊？是因为要吸引人过来住吗？”说话间，她的神色颇有些骄傲，但也有些忧愁，她说：“还是少来点人好，再多就太闹了。”



燕郊一角 资料图片

路上的疲劳是为外界所熟悉的。笔者算了一下，周一早晨的814路公交车，从东上城五期站到大北窑站的1小时40分钟里，10分钟在等车，20分钟在高速公路通行，一个多小时在两头堵车。困扰燕郊人上班的问题，不再是距离和车次，而是堵车。在车上，邻座的小冯告诉记者，每天公交车穿过燕郊大概要40分钟，从东四环到国贸，也要半个多小时。

笔者前后两次体验早高峰时都发现，每天早晨四惠桥上都会有成群结队走向地铁站的上班族。由于忍受不了公交车的拥堵，也为了节省时间，他们走向大望路的地铁站换乘地铁，而司机也会允许乘客提前下车。

这拥堵的背后，还是“大城市病”。由于国贸一带聚集了大量的写字楼，缺乏合适的疏导，大批车辆从居民区朝商务区汇集拥堵。事实上，走路去国贸并不是燕郊乘客的专利。由于堵车，家住双井的刘先生告诉记者，对他来说，每天早上步行50分钟去国贸上班是最好的选择。

发展的疲态是当地政府和居民的隐忧。“大城市病”带来的是住燕郊的上班族奔波之劳，而资源分配问题则使当地发展遇到瓶颈。在很多人眼里，目前燕郊的功能就是提供起居。据统计，在不到30平方公里的住宅区里，居住着80万人口，其中60万是北京上班族，70%以上人口就业需要在异地转化。

燕郊除了房地产、零售和餐饮娱乐之外，没有多少让当地人印象深刻的产业。其公共服务也难以通过自身的力量建立，基础设施建设很大程度上是为了更高效地服务北京，而当地如教育、医疗等实质性问题则被搁置。

当地人介绍，燕郊的许多小学现在已超负荷运转。很多班有70多个甚至90多个学生，老师用扩音器上课。当地房产中介公司的袁先生介绍，现在燕郊的教育问题确实非常头疼。很多夫妻有了孩子以后不愿意在本地上学，很多家庭因此迁出燕郊，回到北京。

燕郊的医院也面临着尴尬，当地人更愿意前往北京的大医院就诊，而不选择就地就医。一是由于大部分上班族医保关系在北京，燕郊地处河北，报销上比较麻烦。二是如果身患比较严重的疾病，对燕郊医院不够信任。冷清的经营甚至使得燕郊的医院成为了电视剧取景的“圣地”，前一阵流行的电视剧《青年医生》，就是在燕郊取景。

当然，在京津冀一体化的背景之下，许多问题也在得到解决。比如燕达医院，就先后与朝阳医院、天坛医院等签订合作协议，接受对方派驻的专家团队。事实上，北京辖区已有约50家医疗机构与河北省60余家三级医院开展了多种形式合作。

用太强以及燕郊的诸多不便，致使燕郊的科技产业难以集群，留不住人才。在新融合的浪潮下，燕郊由于较好的科技产业基础和位置优势，必将成为北京科技企业转移的重要选择。

对于燕郊来说，京津冀一体化会不断地释放经济发展红利。目前，燕郊等地在户籍、学籍、社会保障等方面与京津差距较大，社会资源分配不均衡。而在长远规划中，这些方面必定会通过持续的改革，逐渐接轨和统一，将成为留住人才的最重要力量。

诸多利好政策，正在为人才留在这里提供更多动力。比如，7月12日北京市园林绿化局表示，将配合国家有关部门，整合京津冀现有自然保护区、风景名胜区、森林公园等各类自然保护地，构建环首都国家公园体系，这无疑将改善北京周边环境。

“如果一体化建设能让燕郊发展起来，而且户籍或者社会保障方面的差异减小，空气再好点，我愿意去燕郊买房和工作。为什么一定要在北京呢？只要交通方便，到北京体验文化生活就可以了，燕郊生活挺好的。”即将毕业的大学生小吴这样表示。



像乐天玛特这样的大商场在燕郊也有不少 胡珉瑞摄

一体化，看燕郊

柴逸扉

每天早晨，北京东三环国贸桥下，一辆接一辆的公交车在此停靠，走下一群又一群的乘客；每天傍晚，同样是在这里，排着长队的人们等待着不断迎面驶来的大巴，载着他

们驶向30公里开外的家中。这就是“北京—燕郊”双城记生活的一个缩影。经过多年的建设与发展，燕郊早已没有传闻中的那样悲情。宽阔的马路，环境优美、居住条件舒适的住宅，多种可直达北京市中心的交通方式以及可以在周末聚餐、购物、娱乐的大型商场，都让燕郊人有着较高的生活品质，远不是所谓的“底层群众”的状态。

不过，燕郊虽然走出悲情，不再是“穷苦”的象征，但“睡城”的本质没有改变，住在这里的人大部分时间都围绕着“北京”在工作、生活，燕郊只是他们可停留的栖息地，比过去好的是他们可以在这里过上舒适惬意的周末和节假日。即便它现在已经建设得很有“城市范儿”，但城市必备功能的缺失让燕郊“留住人、长留人”的底气还不够足。

尽管燕郊像座城，但却没有像样的支柱产业。目前来说房地产也许是最大的支柱，然后就是围绕房地产发展起来的餐饮娱乐和零售。制造、物流、电商、金融、软件、生物医药……这些叫得出名字的产业在燕郊都难以寻到踪迹，当然也难以让这里的居民不仅安居，而且乐业。没有工作机会，居民们自然要不断地往北京移动，在那里劳动以换取报酬。

尽管燕郊像座城，但社会服务方面并没有紧跟上城市建设的步伐。这片不到30平方公里的小城住着近80万的人口，但教育、医疗资源却没有达到供需平衡的水平。据当地人介绍，燕郊现在小学大多数已超负荷运转，很多班通常有70名到90名学生，老师必须用扩音器上课，质量更是无从保证。而在就医问题上，一方面因为北京的医疗资源更优质，另一方面因为许多上班族的医保关系在北京，因而燕郊的医院十分冷清，以至于不断成为电视剧的“取景圣地”。

缺失的城市功能让燕郊难以长期、稳定地留住人，即使留得住身体也留不住人心。而解决问题的办法，只能是完善燕郊的功能。可喜的是，一个绝好的机会已经出现，这就是京津冀一体化建设。

随着今年《京津冀协同发展规划纲要》的出台，坐落于河北的燕郊与北京打破壁垒、实行融合发展有了顶层设计的保障；京津冀手机漫游费的取消、产业分布及功能区的调整与转移，还有医疗、教育等方面的共享与协作，也都为燕郊转型、真正实现城市化提供可操作的办法。

留人的燕郊，离不开功能的完善。想要摆脱“睡城”的称呼，燕郊就需要实现“幼有所学、病有所医、壮有所用、老有所养”。

一体化，看燕郊。让我们继续关注它。



高楼林立的住宅如今在燕郊早已不鲜见 胡珉瑞摄