

都市圈新面貌②

□ 本报记者 雷婷

西安都市圈：纵深推进产业一体化

西安都市圈今年迎来国家批复3周年。作为西北地区首个国家级都市圈，其范围涉及“四市一区”，即西安市全域（含西咸新区）、咸阳市、铜川市与渭南市部分区县，以及杨凌示范区，总面积约2.06万平方公里。2024年，西安都市圈生产总值占陕西省比重达46.9%，区域引领作用持续增强。

夯实基础

交通一体化是西安都市圈发展的基础支撑。2022年11月，都市圈“四市一区”交通部门共同成立互联互通规划联盟。西安市紧扣《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》及《西安都市圈发展规划》，聚焦“6轴7廊8通道”国家综合立体交通网主骨架，持续完善航空、铁路、公路、轨道交通多元网络，加快建设“链接国际、辐射全国、陆海联动、东西互济”的综合立体交通网络。

目前，西安都市圈1小时通勤网初步形成，“一核、两轴、多组团”的空间格局加速实现。西安与周边县市已构建起“棋盘+环+放射”型轨道交通网络，地铁运营线路共11条、总里程403公里，2024年线网日均客运强度达1.22万人次/公里，客运总量与客流强度长期位居全国前列。公路总里程达13474公里，其中高速公路通车里程605公里，形成“二环十二辐射”高速公路网，正加快建设“多环+放射”型骨架系统。

截至今年7月底，西安咸阳国际机场在运营国际客运航线49条，通达23个国家42个主要城市，联通共建“一带一路”17个国家的28个航点；在运营国际全货运航线13条，通达11个国家12个主要城市，联通共建“一带一路”8个国家的9个航点，在全国率先实现中亚“五国八城”客运航线全覆盖。累计完成航班19.6万架次，旅客吞吐量2817.3万人次，货邮吞吐量18.6万吨。

铁路市场总里程601公里，可通达29个省会城市及直辖市，高铁运营里程224公里，西十、西康、西延高铁及西安东站项目建成后高铁里程将达374公里，“米”字形高铁骨架网日趋完善；中欧班列（长安号）18条干线覆盖欧亚，2024年开行4985列，核心指标全国领先，截至7月4日已超3000列，为区域经济发展提供了强有力的交通支撑。

创新模式

在位于西咸新区沣东新城的秦创原铜川飞地孵化器内，铜川之光光电科技有限公司的技术人员正对新设备进行检测。入驻仅5个月，由西安邮电大学科研团队创立之光光电公司即取得重大突破，该公司自主研发的超高精度激光光谱气体检测仪，成功填补国内空白。

“依托秦创原飞地模式，我们成功构建了研发在西安、生产在铜川的协同发展格局。这一模式既促进了产业链上下游高效协作，又显著降低了生产成本。”之光光电总经理、西安邮电大学副教授梁磊说。作为秦创原“三项改革”成果转化试验区，铜川市扎实推进“先投后股”试点，创新科技企业引进模式。其中，飞地模式突破地域限制，为铜川利用西安智力资源开辟了新路径。

陕西麦克斯韦医疗科技有限公司坐落于



位于陕西西咸新区的秦创原创新驱动平台综合服务园区。新华社记者 张博文摄

西咸新区能源金融贸易区。企业实验室内，技术团队演示着各类专业仪器设备，并详细阐释操作流程。产品陈列区展示的义耳、义鼻等康复辅具，兼具高度仿真质感与细腻肤质纹理特征。“我们现在看到的仿真假体或体外器官，都是利用各种合成或硅胶等材料，通过AI及3D打印制作而成。”企业执行董事长王晶介绍。

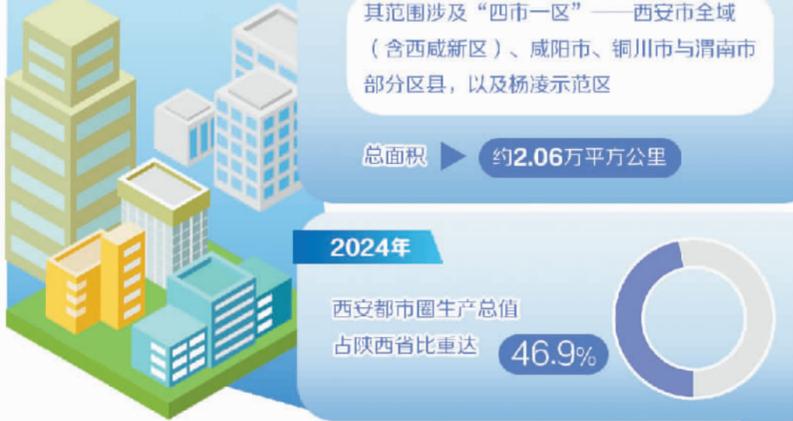
2022年，王晶创办麦克斯韦公司，针对医疗医美领域定制化器官的行业痛点，启动3D打印与人工智能技术融合的假体研发工作，逐步攻克传统假体设计单一化、生产成本高昂等关键技术难题。2023年10月，公司成功入选秦创原“e起创”计划并正式入驻秦创原（榆林）主中心。依托秦创原飞地发展模式，麦克斯韦公司构建“研发—转化—产业”全链条创新路径；在西安设立基地实现技术突破，深度对接榆林市产业资源，促进成果转化，形成双城联动协同的创新架构，推动企业快速发展。

在秦创原的引领下，陕西各地坚持因地制宜，积极探索科技创新与产业创新深度融合的有效路径。通过推行“总部+基地”“研发+制造”“西安研发、地市转化”等模式，着力构建协同发展格局。宝鸡市聚力推进秦创原“两链”融合示范区建设，持续优化创新资源配置，深化科技成果转化“三项改革”，强化科技人才支撑，不断提升科技创新对高质量发展的支撑引领作用。榆林市加快建设能源革命创新示范区，系统部署“试验区+研究院+人才团队+重大专项”一体化体系，在能源领域科技创新上持续加大力度，全力推动能源产业转型升级。咸阳市全力打造秦创原科技成果转化先行区，依托“科技大使”“工业科技特派员”等机制，精准对接高校科研资源与本地产业需求；着力培育新型显示、太阳能光伏等重点产业，规划建设电子信息配套园区，积极承接西安溢出项目，加快形成“研发在西安、转化在咸阳”的协同体系。

通过创新跨行政区划合作模式、协作共建产业园区，西安都市圈积极培育新能源汽车、电子信息、先进装备制造、生物医药等先进制造业集群，强化城际产业协作“软联通”，实现产业链上下游高效协同。

共建共享

“陕西省人民医院西咸院区建成前，周边



没有三甲医院，这对家里有上了年纪的老人来说很不方便。头疼脑热还能去基层卫生院，大病就只能去咸阳市区或者西安市区。”西咸新区秦汉新城窑店街居民李会芳说，医院投用后，每天都有专家坐诊，时不时还开展义诊活动，老人身体有状况就能马上就医，优质的医疗环境让全家人放心不少。

陕西中医药大学第二附属医院在咸阳秦都区、西安雁塔区、西咸新区沣西新城设立了院区。西安市第一医院、市中医医院、市儿童医院等8所医院先后组建骨科、儿科、眼科、妇产科等14个专科联盟，服务辐射全省及周边省份，有力提高咸阳市的专科医疗服务能力。目前，牵头组建的医联体已辐射渭南34家、咸阳18家医疗卫生机构。实现从门诊到住院、远程治疗到转诊绿色通道等全方位合作，提升基层医疗机构能力，让“大病不出圈”成为西安都市圈居民触手可及的幸福。

医疗资源的快速流动只是西安都市圈公共服务共建共享的缩影。生态环境治理的协同机制同样跑出加速度：2023年6月由西安市牵头，会同咸阳市、渭南市、杨凌示范区（以下简称“三市一区”）签订《关中地区大气污染防治联防联控合作框架协议》，建立“常态化联合会商和跨区域协同监管”机制，深化区域大气污染防治联防联控。

“三市一区”联合印发《夏季臭氧污染应对联防联控方案》《扬尘污染专项整治联防联控方案》《移动源污染排放联防联控方案》，统

一实施区域大气污染防治措施，协同应对夏季臭氧污染及秋冬季重污染天气，推动空气质量持续改善。西安都市圈内碳达峰碳中和工作积极稳妥推进，西咸新区成功入选国家首批气候投融资试点。

生态环境共治经验迅速推广至公共服务其他领域。近年来，西安都市圈持续推动就业、社保、人才、劳动关系等多领域互联互通。加快社会保障制度接轨，城镇职工养老保险已实现省级平台“人、财、物”的统一管理。

加强都市圈就业信息共享。多地联合开展招聘洽谈，并依托西咸一体化、西渭西商融合、高层次人才引进等各类载体，积极畅通城市群就业人才流动渠道。比如，秦创原人才大市场“西安—咸阳一体化”招聘会已成为就业服务品牌；2024年共举办11场，服务企业952家，提供岗位2.8万余个，保障用工4000余人；2025年“春风行动”期间已举办3场，500余家企业提供岗位1.5万个。

推进跨区域工伤协作，建立委托调查机制，异地工伤认定可委托当地人社部门协助取证。

教育合作同样深入推进。重点推进西商协同、西咸一体化、西汉融合、西渭融合等多个区域教育合作计划。

西安都市圈正以公共服务共建共享为纽带，把政策红利转化为民生福祉，让“一体化”不仅写在规划文件里，更走进群众看得见、摸得着、感受到的每一天。

西安都市圈自2022年2月获批以来，各方围绕培育发展现代化都市圈的任务要求，坚持问题导向与目标导向相结合，以促进中心城市与周边城市（镇）同城化发展为方向，以创新体制机制为抓手，多管齐下、统筹推进西安都市圈建设行稳致远，加快形成区域竞争新优势，为关中平原城市群高质量发展、区域经济转型升级提供重要支撑。

创新体制机制。省级层面成立都市圈一体化发展办公室及国土空间规划协调组等“一办八组”，确立“省级统筹、市级负责、县区级落实”工作机制。市（区）层面建立“四市一区”定期会商制度，联合印发《西安都市圈建设三年行动计划（2023—2025年）》。在功能组团层面，统筹制定七大功能组团建设方案，编制完成首部组团协同发展规划——《西安都市圈高陵泾河新城泾阳三原组团协同发展规划》。

完善综合交通体系。省级层面开展西安都市圈多层次轨道交通规划编制工作，推进轨道交通“四网融合”，完善西安都市圈轨道交通网络布局。市（区）层面，交通部门联合成立西安都市圈交通基础设施互联互通规划联盟。西安市聚焦“6轴7廊8通道”国家综合立体交通网主骨架，持续优化航空、铁路、公路、轨道多元交通网络，加快构建“链接国际、辐射全国、陆海联动、东西互济”的综合立体交通网络，打造便捷畅通、经济高效、绿色集约、智慧先进的城市综合交通系统。目前，都市圈1小时通勤基础设施网络基本形成，“一核、两轴、多组团”空间格局日益完善。

构建协同创新生态圈。把握西安区域科技创新中心建设契机，构建联动都市圈、带动陕西省、辐射城市群的协同创新网络。在都市圈层面，西安与咸阳加快推进创新一体化，“西安研发、渭南制造”飞地孵化模式列入全省秦创原建设典型案例。在省级层面，秦创原总窗口同商洛、宝鸡、咸阳等地市建立“双向飞地”，与各县市协同创新基地，推动成立陕西省秦创原创新促进中心联盟，探索“在港孵化+飞地转化”模式。在城市群层面，联合签署《关中平原城市群科技创新协同发展合作框架协议》，推动科技创新和产业创新协同发展，加速科技成果在地转移转化。

强化产业分工协作。坚持“四市一区”通盘谋划，围绕共建西咸、西渭、西铜产业链群，推动隆基绿能、比亚迪、三星等头部企业以都市圈为载体拓展产业链布局。组织重卡、乘用车（新能源）、机床产业供应链对接会和国际合作对话活动，聚焦生物医药、物联网、太阳能光伏等重点产业链，开展线上线下招商活动，持续提升产业链供应链韧性和安全水平。在核心区，西安与咸阳围绕无人驾驶、工业机器人、智慧交通等领域，依托两地丰富的应用场景开展协同合作。各功能组团之间产业协同发展，多层次产业协作程度不断深化。

推动生态环境共建共治。在大气治理方面，“四市一区”签署《大气污染防治联防联控合作框架协议》，建立“季联席、月调度、周研判”机制，初步构建联防联控体系。联合出台夏季臭氧污染应对联防联控方案，统一政策标准，形成工作合力。在水体治理方面，西安与咸阳加强水污染联防联控，签订《上下游突发水污染事件联防联控合作协议》，协同编制“一河一策一图”应急方案。2024年，西安都市圈碳达峰碳中和工作积极推进，主要城市水环境质量改善成效显著，西咸新区入选国家首批气候投融资试点。

未来，西安都市圈将继续坚持问题导向，扬优势、补短板、强弱项，紧扣都市圈建设各项任务，加快建设具有鲜明陕西特色、服务国家发展大局的现代化都市圈。（作者系西安市决策咨询委员会委员、西安通济区域规划研究院院长）

网约车平台降抽成不是终点

日前，滴滴出行、曹操出行、T3出行等多家网约车平台集体发布降低抽成通知，其中，滴滴出行、T3出行将最高抽成降至27%，曹操出行则降至25.5%，引发关注。

网约车平台包括聚合平台作为提供信息和服务的中间方，会从乘客支付的费用中抽取一部分作为自己的收入，这就是抽成，也叫“佣金”。抽成比例直接关系到司机收入，也影响服务质量，受到各方关注。自2022年年初开始，交通运输部持续推进网约车行业抽成“阳光行动”，网约车平台的平均抽成比例逐步下降。

此次下调抽成比例是多重因素共同作用的结果。交通运输部多次强调要保障司机合法权益，降低过高抽成。自去年下半年以来，多地监管部门就抽成问题屡屡约谈网约车平台，明确要求合理设定抽成比例，保障司机合法权益。例如，南京明确提出，各网约车平台公司与聚合平台总抽成不超过30%。

市场竞争压力也促使平台作出改变。网约车市场竞争激烈，司机成为各平台争夺的关键资源。过高的抽成、拥挤的行业使得司机收入减少，部分司机选择离开平台，甚至离开网约车行业。平台降抽成，有助于增强自身竞争力。

从实际效果看，平台降低抽成将在一定

范围得到体现。司机收入普遍增加，但也要看到，改善司机体验、保障司机权益还需从更多维度同时推进，如完善派单机制、优化收入构成等，否则，降低抽成的效果可能被其他因素抵消。

一方面，要规范有序竞争。为争夺用户和市场份额，头部平台大力度推广“特惠单”“一口价”“随心接”等接单模式，其本质仍是“价格战”。不少司机被迫“应战”，“特惠单”和“一口价”收入仅能覆盖司机驾驶成本，但如果司机不接收特惠订单，派单量会明显减少。长此以往，必将导致服务质量下降，降低司机和乘客之间的信任。长期低价无序内卷，将影响行业健康发展，损害各方利益。目前，西安等地已开始叫停网约车“一口价”，相信后续会有更多地方跟进，网约车平台应以此为契机，规范有序竞争。

另一方面，要公开透明运营。长远来看，建立公开透明的利益分配机制，比短期抽成调整更重要。这要求平台进一步明晰抽成计算方式、派单逻辑、溢价规则，禁止“大数据杀熟”“差别化派单”。优化派单机制，避免出现接单不公平的情况，确保每个司机都有公平获得订单的机会。

完善奖励机制，除了冲单奖，还可以设置多维度奖励，如服务质量奖、绿色出行奖等，激励司机提升服务水平。

猪价下降，养殖为何还能盈利

本报记者 黄俊毅

近期，猪价调头向下，生猪和猪肉价格目前已连续6周呈现下跌趋势，仔猪价格连续15周回落。“同时，受养殖成本下降影响，截至7月底，生猪养殖已经连续15个月保持盈利。”中国农业科学院北京畜牧兽医研究所研究员、农业农村部猪肉全产业链监测预警首席分析师朱增勇说。

据农业农村部监测，全国生猪价格从今年1月第一周16.57元/公斤窄幅波动上涨，1月最后一周达到阶段高点16.69元/公斤后转入下行通道。5月第二周价格开始低于上年同期，同比跌幅快速扩大。6月第二周跌至14.58元/公斤，之后在端午备货以及供给减少推动下连续4周反弹，7月第二周回升至15.09元/公斤，但仍低于去年同期，同比下跌18.5%。自7月第三周起猪价再度连续下跌，至8月第二周已跌至14.35元/公斤，同比下跌31.4%。

猪肉价格则从1月第一周的27.75元/公斤震荡上行至1月最后一周的28.30元/公斤，随后进入下跌阶段。5月底开始低于去年同期，同比跌幅逐步扩大，但总体小于生猪价格跌幅。6月末猪肉价格跌至25.2元/公斤，同比下跌11.8%。7月初小幅反弹至25.46元/公斤后再次连续回落，8月第三周降至24.93元/公斤，同比下跌22%。

受年初养殖户对下半年市场预期向好影响，1月至4月仔猪价格连续上涨，从32.77元/公斤涨至39.57元/公斤，累计涨幅达20.8%，但同比涨幅逐步收窄。5月起，因新生仔猪数量增加、健仔供应充足，加上部分自繁自养户在负向预期下出售

仔猪，仔猪价格自5月初起连续14周回落，5月底开始低于去年同期，同比跌幅持续扩大。8月第三周已跌至33.25元/公斤，同比下跌25.4%。尽管仔猪价格前期有所波动，但8月初种猪场出售7公斤仔猪盈利仍维持在120元左右，带动2025年能繁母猪存栏保持增长态势。

关于近期猪价下跌的原因，朱增勇认为这属于6月中旬猪价阶段性冲高后的正常回调。6月中旬价格上涨主要受节日备货和屠宰量环比下降带动，仅为阶段性偏强表现，供需基本面并未改变。

从供应端看，近期生猪出栏节奏加快。农业农村部数据显示，1月至6月规模以上生猪定点屠宰企业屠宰量达18355万头，同比增长14.5%。同时，受行业政策引导，养殖端抑制压栏增重行为，规模场减量出栏，进一步保障标猪供应充足，促使猪价转入下行通道并延续震荡偏弱走势。

进口方面，1月至7月全国猪肉进口62.6万吨，同比增长4.1%；其中7月进口8.8万吨，同比下降0.6%。冻品库存方面，6月起猪肉冻品库存率小幅回升，一定程度上反映餐饮加工对鲜肉的消费需求有所减弱。

需求方面，当前猪肉消费市场整体偏弱。尽管近期开学返校、旅游消费等因素带动餐饮消费回暖，但高温天气下猪肉消费仍处于淡季，终端实际增量有限，对猪价支撑力度不足。

好消息是，饲料原料价格持续低位运行。2025年玉米、豆粕价格均低于去年同期，处于历

史较低水平。虽然玉米价格今年以来呈上涨态势，但自2023年10月第二周以来整体仍处于下跌趋势。8月第三周豆粕价格为3.31元/公斤，同比下跌1.8%，自2023年9月最后一周以来持续同比下跌，仅2025年4月最后一周略高于去年同期。

因此，尽管猪价连续下跌，受养殖成本下降影响，截至7月，生猪养殖已从去年5月起连续15个月保持盈利，不过利润空间自2024年四季度起逐步收窄。行业监测数据显示，1月至7月生猪养殖头均盈利约110元，7月已降至100元以下。预计8月行业仍将保持盈利，但利润将继续收缩。

对于后期猪价走势，朱增勇表示要从供需两方面分析。供应方面，今年三季度至明年年初，国内生猪供给预计持续增长，商品猪供应充裕，同时出栏活重高于上年同期，有助于猪肉产量增幅趋缓。需求方面，自9月起猪肉消费需求将有效提振，11月底南方地区还将进入腌腊消费旺季。

政策方面，国家发展改革委公告将于8月底开展新一轮冻猪肉收储，有望在短期内提振市场信心。进口方面，预计我国猪肉进口将以企稳为主，2025年全年进口量可能持平或略降。

“后期猪价将呈季节性小幅上涨、窄幅波动特征。生猪养殖仍有望保持盈利。”朱增勇建议，养殖户应顺势出栏肥猪，加强养殖成本管控和疫病风险管理。鉴于2025年能繁母猪存栏处于高位，养殖户应合理调减产能，及时淘汰落后产能母猪，适度降低出栏体重，防范明年可能出现的市场风险。