

有“城”无“市”： 新型城镇化遭遇产业缺失阵痛

■ 本报记者 张艳蕊

随着新型城镇化建设的推进，一年来，先有“城”还是先有“市”的问题一直是舆论讨论的热点。

在12月7日举行的中国企业家年会上，华远地产股份有限公司董事长任志强再度一鸣惊人：“新型城镇化就是蒙人”。任志强强调，新型城镇化一定是先有产业后有城镇，中小企业发展是随着城镇化发展过程成长壮大的，而不是先有大城镇才有产业。

著名学者许小年也持同样观点：必须先有“市”然后再有“城”，“市”的主角是企业和个人，只讲“城”不讲“市”，就抽掉了城镇化的精髓，反过来“城”也会促进“市”的扩大与效率的提高。

本月初召开的中央政治局会议提出，将出台实施国家新型城镇化规划。据《中国证券报》报道，全国城镇化工作会议将于近期召开，而会议或提出推动包括户籍、土地和财税等在内的三大改革，真正走以人为核心的新型城镇化道路。

在新型城镇化推进过程中，各地究竟面临着怎样的机遇与困境？为此，《中国企业家报》记者进行了历时一个月的走访调查，调查范围涵盖南北方、沿海城市与内陆城市。



在新型城镇化的诸多要素中，产业支撑的作用最为关键。 CNS 供图

案例一 海南文昌：“候鸟城”隐忧

11月初，海南文昌。早饭过后，来自北京的许大姐背起笔记本电脑，来到物业在顶楼开设的会所。吹着海风，看看股市大盘，与来自天南海北的邻居聊聊天，许大姐的一天惬意而充实。

对居住的中南森海湾老年社区许大姐很满意。这是一个56万平方米海湾公园式的大型园林社区。唯一遗憾的是，和许大姐一样，这里的多数业主只能每年冬季过来小住两三个月。

没有产业的“睡城”：商家不敢开店

许大姐说，退休后时间充裕，本来准备多在海南住住，“可话说回来，住长了还真不行，什么都不方便。”不同于传统意义的“鬼城”，海南文昌这种“候鸟城”是座典型的“睡城”。“睡城”的房子大多是有业主的，只是因为常年不住人，房子沉睡的同时，也使这个城市的各种产业都无法激活。

许大姐们在这里遇到的各种不便从生活中的点点滴滴开始。因为人气不旺，许大姐居住的几个大型社区集中的城区，并没有集贸市场，每天的菜篮子问题就是

个大难题。业主们只能乘坐小区的免费班车去几公里外的菜市场，但班车上午只有两班，要赶时间。一般从11月开始，班车很挤，经常挤不上车。

同样因为人少，出租车在这里也很少，一般出行只能打黑车。在家里习惯了开车的许大姐，也曾想买辆车，但“一年闲置近十个月，什么车也放坏了”。

同时，因为这种候鸟式的人居环境，商家也并无兴趣在这里开店。

一位房地产开发经理说出了商家的困惑：到这里度假的人，每天只需要穿短裤、背心就行，服装在这里卖不出去，更别提高档奢侈品了，除了一些生活必需品，这里几乎没有其他商品的市场。

与此同时，海南大多是度假式公寓，因是异地购房，全部房子都是精装修、送家具。因此，本应由房地产开发带热的家装、家具业在这里也没有市场。

而同样因为长期闲置问题，业主家里也很少配备家电、安装宽带网络。

各种产业的萧条，带来的是市政、公共设施无法配套。公共交通、医院、学校，都要面对高峰期的压力和空巢期的尴尬。

一次性土地消费：抑制红利释放

海南省住房城乡建设厅房地产市场监管处处长陈武近日表示，今年是海南房地产促销力度最强、场次最多、成交量最大、效果最好的一年。特别是新开工量已从第一季度负增长24.1%转为增长3.4%，预计今年房地产开发投资可达1060亿元左右，同比增长20%；商品房销售面积将比去年略有增长，有望超过1000万平方米。

海南省在继续巩固北京、上海、江苏、重庆等传统销售城市的基础上，还将积极研究国内外新的住房需求群体，特别是将促销重点放在“三北”（东北、西北、华北）和“三高”（高原、高寒、高污染）地区，利用这些地区与海南地理环境和气候的反差，寻找房地产促销商机。

进入今年四季度，海南省提前两个月完成全年房地产促销任务。

然而，在这样大规模开发候鸟城的同时，房地产并没有带动当地其他产业的发展。由此造成的事实是：这里的土地只是一次性消费，当地百姓没有承受到土地红利的同时，房地产开发能给当地财政带来的后续红利

也有限。

10月23日，海南省人民政府发布《关于促进房地产业持续健康发展的若干意见》，提出要合理适度控制房地产开发规模和加大对房地产开发的基础和公共服务设施的投入。

11月6日，海南省省长蒋定之在全省规范房地产市场秩序促进房地产业健康发展工作会议上表示，结构不合理，是当前海南房地产业最突出的问题，主要表现为普通商品住房占比过大，低端商品住房过多。单一模式、低端开发，既是对海南宝贵土地资源的极大浪费，也不利于房地产业的持续发展。

然而，如何破解“睡城”隐忧？目前并无可行方案。

媒体报道显示，随着2014年文昌航天发射场首发，预计将会有20多万的游客量同时进入，而航天基地建成后，每天预计进入文昌的游客量也预计会在2万人次左右，提高旅游接待和服务能力成为文昌迫在眉睫的大事。

记者了解到，目前文昌正在大力建设各类星级酒店，目前已有星级酒店200多家，计划今明两年还将续建和新建29个星级酒店，满足旅游接待需求。同时，酒店周边的配套路网建设也已全面展开，“候鸟城”有望转而成为“旅游城”。

案例二 河北燕郊：疯狂卖房导致纠纷不断

房价低、不限购、购房赠户口、临近北京……仅凭这些，足以让距离北京CBD最近的外埠城镇河北燕郊经济开发区炙手可热。

随着越来越多的人气聚集，“北京工作、燕郊睡觉”成为这里的真实写照。燕郊也成为继北京回龙观、天通苑后的又一典型“睡城”。

房地产市场“购销两旺”

在资深房地产业内人士温先生看来，燕郊这座“睡城”的形成，正是公共资源分配不均衡的产物，是大城市“溢出效应”的体现。

1992年8月，燕郊经济技术开发区经河北省政府批准成立。1999年12月被省政府批准为省级高新技术产业园区。2010年11月29日，经国务院批准，燕郊高新技术产业园区升级为国家高新技术产业开发区。

据最新资料显示，燕郊已建成区面积50平方公里，总人口50万。2012年，燕郊生产总值266亿元，财政收入40.88亿元；5年前，燕郊的财

政收入仅为1.399亿元。

燕郊虽隶属于河北三河市，但在很大程度上，燕郊与北京的联系远远大于与三河市的联系。燕郊与北京通州接壤，距北京仅30分钟的车程，比北京很多远郊区县还近，是临近北京市区发展最为成熟的外埠地区之一，吸引了周边区域内尤其是京城CBD工作的白领愈来愈多的关注。

记者在燕郊采访了解到，当地很多楼盘房价都超过了万元/平方米，首付款也由三成变为四成。

据不完全统计，燕郊主要在售楼盘有湾仔城、夏威夷蓝湾、富地广场、上上城青年社区、天洋城4代等项目，除上上城青年社区，其他项目房价大多超过万元/平方米。同时，紧邻燕郊的大厂回族自治县也有不少楼盘，潮白河孔雀英国官、早安北京等项目也吸引了不少购房者，其中，潮白河孔雀英国官房价也已经接近或达到万元。用“购销两旺”形容此刻的燕郊房地产市场再合适不过了。

记者采访中了解到，目前，购买燕郊普通住宅的主要是两个群体，“刚需族”占多数，即在北京工作的青

年白领，由于北京的高房价及限购政策挤出来的；另外近三成则是“孟母族”，即为了孩子在北京上学的随迁陪读父母及为了河北户口的“高考移民”。

纠纷不断 考验城市管理能力

就像一个刚会走路的孩子，突然要承担起成年人的全部责任一样，面对房地产的井喷式爆发，燕郊准备好了吗？

与更多的早出晚归上班族不同，史女士是陪儿子读书才在燕郊的东方夏威夷小区购买了两居的公寓房。从2008年至今，史女士每年都有一段时间住在燕郊，在她看来，这里一直“没有脱离农村的感觉”。

最不方便的是购物。她记忆最深的是，曾经稍不留神，就可能买到假货或者山寨货，“连2元一盒的针线盒都能买到假的”。于是，她和几个邻居便常年坚持“跨省采购”：由于公交的便利，她们会选择错峰到北京通州的八里桥市场、大望路的沃尔玛采购

生活用品。“就当逛北京了。”史女士调侃着说，“不过现在好多了，新开了沃尔玛、乐天玛特。但衣服、鞋什么的，还是得到北京去买，这里没有一家像样的商场。”

除了商业环境没有准备好，更多的关于房产、服务的纠纷，着实挑战着燕郊的管理细节。

早几年，业主、购房人的投诉，仅限于针对开发商，无论是房子质量、面积问题还是施工扰民问题。随后，人们发现楼市纠纷的根源，恰恰来自于城市土地的使用和规划。

星月云河、天子庄园等小区的业主，分别对燕郊开发区规划建设局提起过行政诉讼和行政复议，内容涉及“采光权”、修改规划、规划“不规矩”等。纠纷不断的同时，群体性事件也时有发生，如纳丹堡业主堵国道维权、上上城业主不间断的抗议行动。

记者采访时恰巧遇到一位业主主动爆料：他们正在征集500户业主签名，将就小区封闭费问题、物业费问题、购房前开发商承诺“交一万顶两万的骗局”问题及开发商办理假证件等问题，集体聘请律师提起诉讼。

案例三 四川南充：沉睡园区如何激活？

一宗近180亩的工业用地，有近一半变成了交警支队车辆管理所的办公场所，另外大部分仍在闲置中无奈地等待。

9月30日，四川省南充市国土资源局通报称，2009年8月招商引资进入南充市高坪区航空港工业园区内的四川华冠汽车有限公司（下称华冠汽车），在取得土地后，至今未按规定投产，涉嫌低效用地，其中总面积约为40.5亩的土地存在擅改用途的违法行为。

连环招商迷局

南充航空港工业集中区管理委员会提供给《中国企业家报》记者的资料显示，华冠汽车系十堰车冠商贸有限公司联合其他股东投资兴办的企业，十堰车冠商贸有限公司于2009年8月28日与高坪区人民政府签订了第一份投资协议，约定在航空港工业集中区总投资3亿元主要进行重型卡车的改装、生产车身、车桥、车架及相关配件的生产。

然而，一位内部人士向记者透露，从入园开始，华冠一直陷于招商与被招商的连环迷局中。

记者查阅了相关工商资料，得到的招商及股权变化路径如下：1. 2009年8月28日，十堰车冠商贸有限公司与高坪区人民政府签订《投资协议书》，征用园区内180亩土地；2. 2009年12月，注册资金100万元的十堰车冠法人代表李双林，又与注册资金2800万元的十嘉南汽车车身有限公司代表姚更新共同出资成立了注册资金1000万元的华冠汽车有限公司；3. 2010年2月，十堰车冠又招商将园区内的5亩土地租赁给四川翔运汽车有限公司（法人代表李双林）；4. 2012年6月，姚更新股份全部转让，退出华冠汽车，李双林成为华冠汽车法人。

闲置的低价地

《中国企业家报》记者查到的十堰车冠与南充市高坪区人民政府签订的《投资协议》及《十载车冠商贸有限公司汽车改装及车身、车桥总成生产项目工业发展专项资金补助金额及支付时间安排》中显示，本项目所涉土地出让金按照每亩9.6万元人民币进行结算，但在支付全部土地出让金后，政府应立即在工业发展专项资金中按照每亩8.6万元对企业进行补助。

于是，这块低价拿到的工业用地按合同约定180亩算，实际才花费了180万元，被上述内部人士称为“白菜价”。

按照航空港管委会给记者提供的资料介绍，第一份投资协议约定，一期投资1.5亿元，一年内完成，二期投资1.5亿元，两年内完成。

但为什么至今4年过去了，有媒体指华冠汽车“连一颗螺丝钉都没生产出来”呢？

据介绍，第一份协议签订后，为了推进南充市“康路”汽车公司的改制工作，市级相关部门建议将“康路”汽车公司的土地由区人民政府收储，汽车生产资质由区人民政府租赁给华冠汽车公司用于整车生产，以便解决康路汽车公司生产资质的维护费用，也便于保留南充汽车生产资质。

为此，高坪区人民政府2009年12月又与华冠汽车签订了第二份投资协议书，约定增加汽车总装项目。华冠汽车按照协议向区人民政府支付了100万元用于“康路”低速汽车品牌生产资质的维护费。

但后来，由于康路公司属于市属改制企业，诸多原因，收储谈判工作仍在进行中，生产资质政府未按协议约定顺利租赁给华冠汽车，造成企业已建成生产线闲置，企业前期投资损失较大，因此无法兑现合同约定的相关内容。

变味的生产自救

11月27日，《中国企业家报》记者在航空港管委会纪委书记胥明理的陪同下，来到了四川华冠汽车有限公司。记者看到，四川华冠规划的办公大楼内，南充市交警支队车管所内来办理车辆手续的人络绎不绝，而另一栋写着四川华冠综合办公大楼里，二楼是茶餐厅，三楼已成了汽车牌照发放、汽车保险销售大厅。

四川华冠综合办公大楼前面的空地正在热火朝天地施工中，华冠汽车副总经理马明天向记者介绍，那是正在建设中的汽车查验大厅，里面的华冠义消防队就是他们公司造出来的，由于没有上路资质，目前只在工厂内做消防绿化使用。

胥明理告诉记者，由于市政府不能将资质手续办理交接，所以现在企业只能开展生产自救。马明天向记者介绍，他们的自救措施就是利用修理厂开展一些汽修业务。但据华冠汽车另一位工作人员之前介绍，目前，他们公司的修理厂只修理公司内部职工的车。

至此，华冠方面并未向记者提供任何生产自救的具体方式。

据马明天介绍，车管所是政府公用事业的民生工程，之前，政府有关部门考察过园区所有地方，但没有任何一个地方能容纳这么大的车管所项目，所以，最终选定了华冠。记者询问是如何收费的，马明天表示，都是无偿使用，且企业还要承担办公耗材费用。马明天表示，他们也曾向车管所申请过经费，但没有批。

那么，政府部门给一个亏损企业增加如此大的负担，航空港管委会为何坐视不管？胥明理表示，这是企业行为，管委会的职责是服务。

为此，记者采访了南充市公安局交警支队，得到的回复是：车管所是从企业租用的场地，也会承担所有产生的费用。只是因为车管所十月份才开始启用，目前，很多后续手续还在办理过程中。

记者发稿前，华冠汽车负责与车管所接洽工作的李双凤主动与记者取得联系，指出马明天所说并不准确：“园区内的机动车登记服务站（只用了少许土地），并不影响我司的工业产业，具体的用车管所也承担了一部分，如：办公用品、耗材、伙食等。”

对于生产自救的措施，李双凤回复中介介绍是引进新的工业产业，同时，“在政府未对书面告知我司生产资质无望时，我司还会加大力度研发该项目，期待资质能够顺利地取得。”