

京津冀园区调查



园区“去壳做核”倒逼京津冀产业融合

■ 本报记者 王少杰

从交通、金融、医疗一体化的先行先试,到海关、税收、通讯一体化的加速跟进,京津冀一体化每每向前迈进一步,似乎就对“三地”融合有着数不清的发展机遇,更有着说不完的话题。

事实上,正处于一体化下快跑的“三地”,释放全面协同发展信号强烈。除了交通等多领域实现协同外,经济均衡发展意愿也已开始崭露头角。“三地”协同发展中,北京主动推动产业向天津和河北转移,作为“三地”中经济基础较为薄弱的河北衡水市、邯郸市及沧州市则率先承接到诸多北京外迁大项目。而天津则紧随其后,有迹象表明,目前天津市已在武清区等地规划布局多个产业园区,意在承接北京外迁项目落户当地。

因此,相比其他地区的产业转移而言,京津冀地区的协同发展道路较为平坦。亦有观察者指出,通过北京产业转移意在均衡“三地”间产业资源配置的意图尤为明显。

有园无业的现实尴尬

不过,被视为“一盘棋”的“三地”协同发展,目前还只是“看起来很美”。

在业内看来,由于此前“三地”区域经济发展格局所形成的差距,现在仅凭有限的项目输出与承接难以起到调节效果,毕竟“三地”项目对接中已出现“僧多粥少”的尴尬现实。也就是说,转出的多,对接的少。一个项目来了,可能若干家产业园区盯着这一个项目。这一切缘于近年来,京津冀区内名目繁多的工业园如雨后春笋般冒出,彼此之间为获得承接北京项目外迁机遇,纷纷加入“争抢”行列。

天津市发改委区域处处长白向东曾坦言,目前,京津冀正处于承接北京产业和功能转移的兴奋期,各类开发区“建设了一堆”,问题却很多。

9月2日,中国企业创新研究院执行院长邱仰林在接受《中国企业家报》记者采访时表示,自“三地”推行一体化以来,似乎与其发展格局仍保留留隙的是各地工业园区的发展不一,进而园区间协同发展之难寻。由此,有的园区发展相对成熟,发展势头正酣,产业集聚效应显现;有的园区则陷入“有园无业、有业无链”的发展窘境。

对于这一说法,《中国企业家报》记者近日在天津、河北以及已被纳入京津冀一体化范畴内的山东德州等地走访后得以证实。采访中发现,上述等地有大大小小工业(产业)园区近百家分布于各地市、县(区)及乡镇,

甚至在天津的乡村均布局着五花八门的产业园区。与此同时,这些园区规划占地规模普遍从大至数十平方公里,小到上百亩。

“圈地的多了,闲置的地也就多了。”有知情者透露,在一些占有大量土地建设的园区中,有不少土地均处于闲置状态。

亦有媒体报道称,廊坊市广阳区一处发展定位为“将重点发展现代物流、服务外包、信息服务、汽车零配件、装备制造、生物医药等行业”的聚集区,其另一功能定位为北京产业转移留下的备选地之一。然而,这家位于廊坊市区东南部,北接廊坊开发区,南至富士康工业园,东临天津界,总体规划面积28平方公里的园区,长期以来无一家北京的企业入驻。一位附近的村民戏称:“现在是绝佳的练车场。”

“出现这种状况,除了不少产业园区的功能和定位不清晰、重复建设严重外,与地方政府习惯于通过园区模式来发展产业有关,其动力是经营城市和土地增值。但这样做的隐患很大,容易出现园区‘空壳化’问题。”有业内人士如是分析。

招商错位致产业难集聚

显然,土地利用率不高成为“三

地”园区存在的普遍现象,但目前所面临的又不仅仅是土地问题。除了土地闲置,园区还普遍存在缺乏产业集聚,有的园区只满足于做“房东”的“空壳化”状况,少数工业园已被异化为地产开发及汽车销售乐园。

依托北京新机场的建设契机,与其接壤的河北固安县早在数年前就已在该县东北部,规划布局设立以高新制造、现代物流、航空服务为主的固安空港产业园区。据了解,该园区规划面积60平方公里,核心区12.5平方公里,2011年7月,核心区被省政府批准为省级园区,即固安现代物流园。不过,记者近期赴该园区走访时却发现,园区原本定位的上述产业项目并不多见,相反,遍地是地产开发的身影。

与上述园区地产业化不同,有的园区则一度演变为汽车销售乐园。有公开资料显示,廊坊安次经济开发区创建于2007年7月,是经河北省人民政府审核批准的首批省级工业聚集区,原名安次工业园区,于2014年3月经河北省人民政府办公厅规范整合,更名为河北廊坊安次经济开发区。地处廊坊市西南部,总体规划面积22平方公里。

(下转第二十版)

记者观察

京津冀一体化 须破多重利益壁垒

■ 王少杰

“高起点开局却未迎来高效率推进”,被视为国家发展战略“一盘棋”的京津冀一体化,推进中或多或少遭遇了“难一体”的现实尴尬。受“三地”间利益的再调整困扰,“一体化”始终在不温不火中前行。不可否认,京津冀一体化进展与期望仍存在差距。虽然“三地”已在交通等诸多领域破题试水,但距实现全面融合,或仍有千里之遥,至今协同效应远没有充分发挥。

“僧多粥少”争夺项目

亦有观察者指出,“三地”协同发展规划目前还主要停留在最简单的分食蛋糕阶段,各自为战,“守土”意识依然浓厚。所以,这种长期束缚地方政府存在的惯性思维需破解,也就是按照顶层设计者提出一体化下的“三地”首先需打破自家一亩三分地的思维定式。然而,在三个区域的产业发展不同阶段,单靠各个区域自身的行政权限很难实现。那么,“三地”又该如何协调分工,从而实现合力最大化,成为各方关注焦点。

以“三地”产业项目对接为例,虽然已明确基础设施、产业协同、资源流动、公共服务和生态环境将成为京津冀协同的5个重要领域,但具体协同路径明晰仍需时日。不过,围绕北京产业转移,北京大批量外迁项目已经开始,企业如何找到“宜居”之地?作为承接方,又该如何选择企业?

对河北而言,来自北京的资源产业的外溢,直接给地方带来的就是产业的布局。高端产业入驻,推动区域的产业升级和带动其经济总量实现几何级增长。或许正是看到了这一点,天津对承接北京产业转移项目也表现出了极大热情,自外迁政策落地不久,天津也正式加入对北京外迁项目“争夺战”。有迹象表明,天津正以推出税收、工商、子女入学、商户落户在内的多项优惠政策,争取全面承接北京动批、大红门等市场外迁。

或许是,作为京津冀两地辖内的数十家工业(产业)园区负责人均意识到,产业结构的调整对区域经济的发展至关重要,而作为产业园区的开发和服务主体一定会迎来历史发展机遇。为此,有业内人士戏称,北京产业转移,或成为京津冀部分“半死”园区实现“复活”的最后一根救命稻草。换言之,不管转出项目好坏和适宜与否,均想承接拥有。

产业转移后“水土不服”

但是,园区产业形成集聚不可能一蹴而就,而京津冀一体化协同发展更是任重道远。一个不容忽视的问题是,虽然北京产业转出承接地的河北、天津热情很高,但是这些产业转移出去之后能否保持原来的发展热度?转移之后会不会因水土不服而萎靡?成为京津冀热“争夺”北京外迁项目背后不得不冷静思考的现实难题。

说到产业转移,人们往往想到“污染的、低端的”要转出北京,“高精尖”的留下。需要正视的是,协同发展一盘棋,这盘棋中的河北绝不简单成为污染产业的承载地,产业转移对北京而言也绝不应是“甩包袱”。与此同时,应该把那些符合“三地”定位的、能够既有利于“三地”转型又有利于当地产业协同发展的企业进行转移,并在转移过程中实现产业升级,而不仅仅是把高能耗、高污染企业转出北京。

正如河北廊坊招商所思与所虑,面对北京准备向外转移的千余家企业,廊坊并不会盲目地接收。他们将从企业清单中精心筛选目标,避免低质低效项目的进入。此举,也迎合了廊坊市相关部门负责人对发展负责的承诺,坚持做到“北京不要的低端污染产业,廊坊也不能要”。显然,该负责人已意识到产业转移不是简单的搬迁复制,更不能成为污染转移。

值得一提的是,产业转移失败有着前车之鉴。上世纪八九十年代,一大批工业企业在“退二进三”的调整思路下,把总部和制造企业搬到外地或者郊区。但是,机构搬出去之后,核心人才也从企业流失,最终这批搬迁企业以失败而告终。

要知道,在京津冀布局的新蓝图中,能否顺利实现产业转移决定着一体化的成败。而北京产业转移的最终目的,或许正是“三地”就如何打破惯性思维,利用自身优势打造区域特色产业,形成产业集聚效应,带动整个京津冀产业结构的协同发展应是京津冀一体化发展的题中应有之义。

园区规划同质化

“产业转移是企业按照市场经济规律和企业自身发展战略定位,以实现利益最大化为目标做出的自主选择。”有学者分析认为,政府应该做的是创造政策环境,引导产业转移,降低区域交易、沟通成本,让资本寻求利益最大化的地区,这就形成了由市场支撑的一体化。该学者还建议,应发挥市场主导的作用,最终形成自发的区域协同发展。

“长三角可以借鉴京津冀的经验就是要推进市场化,通过企业主体来推动在区域一体化中的合作,使一体化的行为和结果有市场根基。”有专家表示说,只有这样才能最大限度上避免出现“一转就死”的局面。

(下转第二十版)