



观察



东北振兴语境下的“辽中范儿”

江金骐

曾经也是困境重重,曾经也是“压力山大”,但辽中人凭着智慧和勇气,把“冰点”变成了“热点”:创建了全国唯一的近海经济区,拥有了东北内陆唯一的综合保税区,建设了国家级环保产业示范园,扛起“东北生态第一县”大旗……这些近几年才发生的事,是辽中借助全面振兴沈阳老工业基地、借助辽宁沿海经济带开放的“双重机遇”,“从无到有,从弱到强”中探索出的一条发展道路。

辽中只是沈阳市下属的一个县,如果说“振兴东北”是个宏大命题,那么“辽中重生”则是点上文章。《中国企业报》多路记者通过对辽中的采访,发现辽中人在抓发展时,一是对“战略机遇期”保持着敏锐的认识,二是想方设法扩大“辽中优势”。而这种优势的放大,很多是借助园区载体来完成的。

园区能否成为东北振兴的新抓手?不仅辽中做出了回答,在辽宁、在东北的其他地区,部分“先行先试、先发制人”者也都做出近乎肯定的回答。比如,与辽中相望的沈北新区,从成立到现在,满打满算也才8年时间,但沈北新区已经成长为沈阳乃至辽宁重要的经济增长极。沈北的“新区经济”和辽中县的“近海经济”,虽然各有定位,但都聚焦了很多人的目光,它们都成为东北振兴、未来经济转型升级的有力样板。

无论是辽中还是沈北,都在以自己的发展成果,证明了园区经济的巨大带动力。这一点,正在形成自上而下共识。

从上而言,2014年8月,国务院印发了《关于近期支持东北振兴若干重大政策举措的意见》。《意见》就提出,要研究推出新措施,将中关村国家自主创新示范区有关试点政策,向东北地区推广,在东北地区率先启动创新企业百强试点,建设技术创新平台等措施。

从下而言,新一轮东北振兴计划,给各地带来了均等机会,但能否抓住,关键看资源的整合能力,看当地产业的转移升级能力,而资源的整合与产业的升级,二者的关联点很自然地落在新区。

新区“新”在哪里?当然不只是成立时间的长短,而是“大胆创新、先行先试”的勇气和魄力。

在辽中,在“近海经济”的带动下,按照工业立县、农业强县、物流兴县、生态建县的总体思路,县域经济发展跃上了快车道。在沈北,为激发政府和市场活力,沈北新区不断进行体制机制创新,由最初的“政府引导、市场主导”的经营模式,到在全省率先开展公务员聘任制试点;从实行“批管分离”的大审批、大监管、大执法体制,到创新民营企业扶持模式等。在创新中,新区“试”出了政府和市场的新关系,而创新也成了新区发展之魂。

不仅是县域经济,在东北全局,园区经济也成了发展主线。

在辽宁,除了辽中和沈北为沈阳的园区做足了文章,辽宁还研究推动其他符合条件的城市设立国家级新区,推动沈阳中德高端装备制造业园区建设,积极研究在东北地区设立承接产业转移示范区。

在吉林,长春是东北地区发展园区经济的一个生动案例。在此之前,长春的经济发展一直过于依赖工业。近两年来,长春市重视发挥科技园区的带动作用,以长春北湖科技园为主要载体,积极发展“吉林省集成创新综合体”,一些重大项目相继落户科技园区。据统计,仅2014年长春市科技型“小巨人”企业数量增长24.11%,科技成果就地转化率提高到25.7%,产业园区的产业集聚效应日益明显。

在黑龙江,依托地区优势和特色,全省集中推进了23个省重点产业园区建设,经过4年多的滚动发展,园区已成为当地经济发展的重要载体和支撑。

当然,受全国经济转入新常态的宏观性影响,也受东北地区遗留问题的历史性影响,2014年东北三省的GDP增速到底还是迎来了整体塌陷、“滑出底线”的尴尬局面。针对辽、吉、黑三省遭遇的“重回冰封”和“断崖式下跌”,有专家将其归纳为三个原因,一是思想观念落后,二是体制落后,三是产业结构落后。

众所周知,作为“共和国长子”,东北不差“硬件”,差的是“软件”。看得见、摸得着的基础设施,不难在短时间内建设起来,但是那些看不见、摸不着的发展意识、创新体制、服务能力以及管理水平等软环境,却无法一蹴而就。

一种事关社会经济发展的软环境建设,单靠一个企业单打独斗很难奏效,而是需要众多企业集聚发展才能“合力生成”。所以,2015年以来,在东北振兴的重点工作中,有一项很重要的工作不断被提起,那就是重点支持东北地区建设开发开放功能区。此项工作的题中之意,就是要以此为平台,借助“叠加机遇”,发挥集聚效应,补齐创新意识和创新能力的短板。



“十三五”发展规划带给辽中新命题

本报记者 刘凌林

两大核心区各有承载

面对一张地图,心中自有丘壑。

在向记者介绍辽中时,作为县长的张江徽,对辽中的地域优势先用一句话总结:“辽中是东北运输大动脉的必经之地,处于公路、铁路、航空、海陆大交通的汇集点,区位优势得天独厚。”

“区位优势决定了辽中的发展优势。”张江徽表示,辽中与沈阳其他区县相比区位优势更加凸显。

辽中县位于辽宁中部城市群的中心地域,以辽中为中心,周围有阜新、盘锦、营口、辽阳、本溪、鞍山、沈阳,而且都有高速公路相连,相距都在六七十公里。而进出关内腹地、

通向北部边境的京哈铁路大动脉,从辽中境内穿过,京哈和本辽高速、灯辽高速也在辽中交汇,辽中还是沈阳至营口的通海开发大道必经之地。今后,蒙俄出海通道至营口,也取道辽中。

“从地理位置上就决定了辽中具备更大的发展空间,成为沈阳产业发展的桥头堡,是其对外开放的天然选择。”张江徽介绍,辽中有一个省级开发区近海新区,还有一个国家级开发区沈阳综合保税区。

实际上,近海开发区和保税区是辽中县产业经济的核心承载区。随着新一轮振兴和“开放驱动”

战略的深入实施,近海开发区和保税区甚至成为辽宁深度对接“一带一路”、中蒙俄经济走廊等国家战略的必然选择。

据了解,在近海经济区,规划建设占地面积约7.5平方公里的汽车产业园。园区以卡车、特种车整车及零部件的生产、销售为主导产业,整合产业研发、展览展示、商贸交易、技术交流、物流仓储、生活服务等配套设施,将建设车辆生产区、车辆试车区、产品研发与技术交流中心等“六区两中心”。截至目前,园区签约落户企业103家,投产运营企业已达35家,其中纳入规模以上工业企业22

家。已经形成汽车整车及零部件、装备制造及配套、新材料三大主导产业,产业集群式发展势能持续增强。

随着上海、天津、福建、深圳自贸区的建立,辽宁省正在加快推进以沈阳综合保税区和大连保税港区为依托的自贸区建设,有望成为下一轮自贸区的有力竞争者。

辽中县正全力把保税区A区建设成为内陆开放的门户与引擎。随着政策、功能、资源等发展要素的不断集聚、激活、裂变,辽中通过保税区建设正成为承载辽宁自贸区建设、带动全省乃至东北开放的新高地。

(下转T06版)