曹妃甸 自贸区规划的致命诱惑

■ 张蕊 黎广 报道

（接 1 版） 一位曹妃甸区接近政府的向表示，更多时候，曹妃甸与天津则是心照不宣、私下较劲儿。

此前，一位唐山市官员曾向媒体表示，曹妃甸并非败于政策和败于形势，而是败于天津。

但在昌军看来，部分项目没有落户曹妃甸，政策仍是隐性约束力。以中石化项目为例，其千万吨级炼化项目数年没有建成，“这就受制于审批周期太长，”何况，重大产业国家层面都要统筹布局，一般从规划到确定，差不多需要 2-3 年，甚至更长的时间。

昌军说，他们已经尽了最大的努力，现在这个项目已经到了环评阶段，环评结束就可以正式启动了。

但曹妃甸的机会并不在此。目前，天津滨海新区着力发展高端制造业和金融业，一旦产业成熟，曹妃甸的机会就来了。

曹妃甸的致命诱惑

2007 年，胡彦第一次来到曹妃甸的时候，对这里的第一印象就是那条最先修好的通岛路，也叫一号公路。“开车的时候，两边都是海，还不时有大车，整个路上都让人心惊胆战的。”

但就是这样，胡彦说自己看好曹妃甸的发展，大学毕业后，放弃了留校的机会，选择来到曹妃甸工作，到现在已经快 7 年了。

曹妃甸的开发建设获得了国家及河北省一系列政策支持。2011 年河北沿海发展规划获批，并被纳入“十二五”规划。同年，河北省第八次党代会提出了举全省之力打造曹妃甸新区重要经济增长极的战略部署。

胡彦现在的身份是曹妃甸招商局招商三处的处长，在这些年里，对于曹妃甸的变化，胡彦最大的感受就是，路多了，路宽了；人多了，楼多了；大车少了，小车多了。

至于企业为什么选择曹妃甸，昌军说，企业一般会从成本、市场等综合角度的来选择对自己最有利的地方。“土地是我们最大的优势。”企业用地能够完全满足是任何一个开发区都给予不了的优惠政策。

据昌军介绍，一家山东的企业在经过多方面考察后，最终选择了曹妃甸，现在一期已经开工，二期正在建设，未来还要建三期。

之所以最终选择了曹妃甸，就是因为企业发现，曹妃甸能给的东西，别的地方给不了，“用地、运输都是决定性的条件。”可以预见的是，曹妃甸的港口建设处于一个上升期，未来 5 亿吨的吞吐，对企业来说绝对是一个致命的诱惑。“只要能做大，用地上，曹妃甸也一定可以满足。”

昌军坦承，曹妃甸工业园区的招商，相关的政策对企业来说虽然有一定的吸引力，但并不占主导位置，他说，土地对于园区和企业的发展是很关键的，如果一个企业想在内陆发展，那么拿到大面积土地可能会比较困难，但在曹妃甸就不存在这个问题，“我可以满足你的规模化发展，批量的用地也可以保证供应。”昌军在说这话的时候，底气十足。

每天下班后，胡彦都会从曹妃甸工业区驱车几十公里回到位于唐海老县城的家里，“现在回家有很多条路可以选择，我每天都可以尝试不同的路。”胡彦觉得这是自己的游戏，其实这也从另一个侧面反应出，曹妃甸正处于高速发展的阶段。

截至 2013 年，曹妃甸各项投资接近 4000 亿。2014 年，包括装备、高新技术等一批新开工的项目有 40 项，其中新投资的项目大概 350 亿。

链接

曹妃甸的光荣与梦想

甸，古义指郊外。

相传唐太宗东征时，一随行的曹姓的妃子安葬于此，故建曹妃殿以纪念。后因与甸同音，遂称之为曹妃甸。

之于唐山的曹妃甸，字面上与水无关，但却与水共生。千百年来，除了滦河水从这里缓缓流入渤海，但曹妃甸并没有吸引更多人的目光，就连唐山本地人对“曹妃甸”也知之甚少。

自从上世纪五十年代开始，我国海洋地貌与沉积学专家、中国科学院院士王颖从开始关注这个地方，经过多年的观察和研究，提出了建深水港口的设想。1992 年，河北省牵头开始了专题研究。

1954 年出生的王钟敏是见证这个小沙岛涅槃成世界级亿吨大港的开拓者。谈起当年建港，已近花甲之年的王钟敏心情仍有些激动。

2003 年，王钟敏被董事会任命为常务副总经理兼矿石码头建设现场副总指挥。他的任务是要在一个较为模糊的规划下，制定出清晰的施工计划，一边配合有关部门开展前期工作，一边按照尚未成型的规划，边实施边修订。

2004 年 2 月的一个清晨，王钟敏带着十几个人乘坐渔船从滦南县咀东码头驶往曹妃甸，经过 3 个小时的航行，王钟敏和同事们终于到达了“曹妃甸岛”。登上陆地，王钟敏才发现，所谓的“小岛”不过是落潮时不足 1 平方公里的浅滩。涨潮时面积不足两个足球场大，四周是一望无际的大海，迎接他们的只有咸丰年间，法本和尚修建的那座灯塔。

2004 年 10 月 7 日，曹妃甸矿石码头工程成功打下第一根桩。2005 年 12 月 16 日，25 万吨级矿石码头正式开港通航。17 万吨和 21 万吨两艘外籍巨轮同时停靠在曹妃甸码头。

“港口停靠第一条设备船的时候，岛上所有单位的都坐在那里，在场的所有人都鼓掌。”这是王钟敏最深刻的记忆。

资料显示，曹妃甸港区自 2004 年 4 月开始建设，经过 9 年时间，已建成煤炭、矿石、原油、散杂货、多用途等生产性泊位共计 47 个，长度 12664 米，设计通过能力 27371 万吨。截至 2010 年 6 月，曹妃甸新区已累计完成投资 2380 亿元。港区 2012 年完成货物吞吐量 19456 万吨， 2013 年上半年完成 11958 万吨。

郝柏林：去年的危机是一种倒逼机制

■ 张蕊 报道

作为唐山市曹妃甸区人民政府金融工作办公室（以下简称“金融办”）的主任，郝柏林自该机构成立以来，一直处于忙忙碌碌的状态中。

“尽管经历了去年的那场危机，但曹妃甸的发展却并没有停滞，还维持了一个适度的发展。”郝柏林略显自豪地对记者说，“去年，我们完成了 140.9 亿的融资总额。”

2013 年，一篇负面新闻，影响到了曹妃甸的方方面面。

郝柏林说，尽管他据理力争维护曹妃甸的声誉，但客观上确实给曹妃甸造成了很大的影响，特别是银行的风控部门，干脆把给曹妃甸的融资、审批包括信托基本都扼杀在了摇篮里，甚至有些程序都走得差不多了，也被扼杀了，“这种情况持续到了年底。”

2008 年，全世界爆发了金融危机，在曹妃甸投资的很多企业，资金都出现了问题。特别是一些路桥企业，已经出现了无法支付工资，继而停工的现象。“那时候就是求着银行，也从银行里贷不出款来。”一名没有透露姓名的知情人士称。

该知情人士称，那一年，银行在给贷款的时候，还要给予降息等相应的优惠。“记得当时民生银行在曹妃甸没有机构，在整个河北省都还没有设立办事处，但就从北京跑过来，在半年的时间内在曹妃甸投放了 40 亿元的贷款。”

“虽然之前曹妃甸建设的主要资金来源是银行贷款，但到后来，自由平台也开始活跃起来。”郝柏林对说，“去年的危机是一件好事，刺激了我们在融资方法上的改变，可以说，这也是一种倒逼机制，让我们不得不采取多渠道、多品种的融资方式。”

“我们没有一笔不良资产”

记者：2013 年媒体披露的债务问题解决了吗？

郝柏林：去年没有什么资金方面的问题，现在即便是有充足的钱还本付息，但从区域发展来讲，不仅要保证原有债务的偿付，还要有大量新的投入，因为曹妃甸的融资的速度永远低于发展速度、建设速度，所以资金永远会处于一种紧张的状态，但你可以去任何金融机构了解，我们没有一笔不良资产。另外，我们对现有的存量债务，全部都是按期还本付息，没有违约记录，尽管去年很多媒体都在唱衰曹妃甸，也有不少人在看曹妃甸的热闹，都觉得我们就要完蛋了，但是我们没有，我们很好地挺过来了，我们对曹妃甸的建设预期充满了信心，我可以负责任地说，到现在为止，我们仍然严格履行和金融机构的协议。

记者：现在银行对曹妃甸的贷款持哪种态度？

郝柏林：我们合作的金融机构常态的大概有 20 家，主要有国开行和中、农、工、建、交等六大行，此外就是一些股份制银行和城商行，比如民生、中信等商业银行，还有北京银行、天津银行等地方银行。曹妃甸一直和这些银行保持着畅顺的沟通渠道。因此在贷款这个方面，一般是按照项目上报银行来贷款，到审批这个环节，也就意味着前期工作已经做了 80%以上，有些项目其实在前期的工作中就已经被 pass 了，比如一些他们觉得有风险的项目，比如可能会赔钱或者其他，所以等能报上去的项目报上去的时候，不批贷款就是小概率事件了。

2016 年负债可以达到平衡

记者：目前曹妃甸主要的融资平台有哪些？

郝柏林：一是曹妃甸发展集团，目前曹发展的总资产已经达到 900 多亿，净资产达到 360 多亿元，这也是曹妃甸区域内最大的融资平台；二是曹妃甸区域内的城市建设投资公司；三是生态城投资公司；四是湿地投资公；五是综合保税区投资公司；此外，还有新打造的曹妃甸钢铁集团，还有和民营企业合资成立的曹妃甸控股集团，曹妃甸控股和其他的融资平台有所不同。其中曹妃甸控股是有民资进入的一个融资平台，是一个股份制单位，由政府主导控股，大概比例是政府所占资本为 56%，民资资本占 44%。这个平台可以融资、可以建设，还可以有一些直接的投资。它可以选定企业或者项目，直接立项或者自己投资建设。

记者：根据目前的收支预算，预计达到负债平衡，曹妃甸需要几年？

郝柏林：目前，曹妃甸的债务总量为 390.6 亿元，按照贷款合同约定，到 2024 年贷款全部到期，共计产生贷款利息 101.2 亿元，两项合计需要还本付息 491.8 亿元。但我们的地方财政收入除了税收外，土地出让、资产收入和政策资金支持都将成为曹妃甸的重要资金来源。根据分年度资金收支测算情况，国家开发银行给我们做过一个评估，给出的答案是，2016 年，曹妃甸的负债可以达到平衡。

记者：未来我们的融资是否有具体的规划？

郝柏林：考虑到基础设施是完善和收尾阶段，投入会越来越少。政府的工作中心也将是产业项目聚集和发展，这导致我们的融资规划必须是建设规划的一个跟进和补充。从基础设施这块来说，每年规划局、建设局都会有一个投资项目的总量，2014 年，曹妃甸总的建设需求资金是 140 亿，我们就要努力做到这个数字。但这个也许并不是一年就完成，可能会分三年甚至更多年。

生态曹妃甸：对污染说不

■ 刘雅 奥楠 报道

未来，北京到曹妃甸将修建高铁，半天的行程，将会缩短至 90 分钟。

王梅到曹妃甸是为了和发小见面。发小告诉她，曹妃甸现在人少，工作比较好找，而且收入还不错。几天后，王梅决定先去曹妃甸考察。

一出车站的大门，马上有人围上来问王梅要不要坐车，400 元直达曹妃甸的黑车让王梅不敢搭腔，无奈之下只好以 30 元的价格与陌生人拼车到唐山。

“习惯了北京的拥挤，突然到了曹妃甸这么空旷的地方，真有些不习惯。”王梅说，来之前，她已经在网上充分了解一下曹妃甸，只是让她没想到的是，这个号称北方深圳的地方，交通竟然如此不便。

京曹一小时交通圈

交通不便，并不是王梅一个人的感受。每一个从唐山北下车前往曹妃甸的人对此都感触颇深。曹妃甸要发展，离不开交通基础设施建设。但显然，在曹妃甸高速发展的今天，交通已经成为了曹妃甸亟待解决的问题之一。

2012 年中旬，曹妃甸区经国务院批准设立，总面积 1943 平方公里，全区常住人口 26.87 万人，下辖曹妃甸工业区、唐山湾生态城、南堡开发区以及 3 个镇、10 个农场和 2 个养殖场。

其中，曹妃甸工业区是全区经济中心和开发建设的主战场，规划面积 380 平方公里。

实际上，早在 2011 年，唐山市就召开过唐曹铁路建设方案的专题协调会，原则通过了唐曹铁路建设方案，当时有媒体报道称，这标志着唐曹铁路建设正式启动。

在那次协调会上唐山市有关领导曾承诺：“为力争 2013 年年底全线通车，我市将全面启动设计、立项、审批等工作，确保以最短时间、最低成本推进唐曹铁路建设。”

2012 年 3 月，唐曹铁路再一次被提上日程，河北省在“十二五”期间围绕曹妃甸发展规划了唐山－曹妃甸工业区－曹妃甸新城、秦皇岛－曹妃甸－天津滨海新区－渤海新区等城际铁路建设。

时任唐山市市长陈国鹰透露，“唐山至曹妃甸的城际铁路正在做前期规划，力争在今年年底前开工建设。未来该城际铁路将和京唐城际铁路相连接，从北京将可乘火车直达曹妃甸新区。”

两年过去了，如今唐曹铁路依然还停留在规划阶段。尽管按照当时的设想，这条铁路全长 80 公里，运行速度每小时 200 公里，预留行车时速 250 公里的条件，沿线设置唐山站、丰南沿海工业区、南堡开发区、唐海县、唐山湾生态城 5 个车站。按照客货两用的设计标准，建成后，每天可运行 10 对客车，实现曹妃甸—市中心区—北京 90 分钟通达，年货运量可达 8000 万吨左右。

然而，截至目前，一切都还停留在设想阶段。唐曹铁路的修建看似遥遥无期了。

最新的消息是，2014 年 1 月 14 日，中共唐山市曹妃甸区委一届三次全会，区委书记郭竞坤再次提出了要加快曹妃甸交通的建设。在郭竞坤的工作报告中，有个“构建快捷路网通道”的构想。

“着眼于延伸港口腹地、构建双核通道、便捷区内联系，争取上级支持，实行市场化运作，加快公路、铁路、机场等重大交通基础设施建设。”郭竞坤说。

郭竞坤强调要千方百计创造条件，积极配合有关部门，加快遵曹公路、滨海公路建设。力争迁曹高速公路 3 月底开工，水曹铁路、唐曹铁路上半年开工，唐曹公路年内全线通车，张唐铁路年内完成线下工程，城市环线、青龙河大桥、跨纳潮河大桥年内部分路段投入使用。

此外，还要加快曹妃甸通用机场谋划论证工作，积极推进唐山—曹妃甸轨道交通项目，努力在四大城市板块间形成 15 分钟交通圈，在曹妃甸与唐山主城区、滨海新区之间形成 30 分钟交通圈，在曹妃甸与京津之间形成 1 小时交通圈。

新大学城与人口增长

“也许是临近海边，感觉这边的空气要比北京好很多。”王梅说，对曹妃甸的第一印象是人少车少，环境不错。

事实上，正是由于外部环境优良，曹妃甸确实正在打造一个唐山湾生态城（以下简称“生态城”）。而今年 9 月，唐山工业职业技术学院就要搬迁到那里。

根据唐山湾生态城经济发展局局长崔建军的介绍，此次搬迁涉及到 1 万余名学生以及教职工。项目整个占地面积是 1644 亩，建筑面积是 32 平米，投资是 12 个亿。

根据网上的公开资料，《唐山曹妃甸国际生态城概念性总体规划》亦写到，2008 年 -2010 年为生态城基础设施和起步区建设阶段，起步区规划面积 12 平方公里，形成 6 万人左右的人口规模。中期（2011-2020 年）要形成 80 万人左右的规模；而远期（2020 年以后）则要形成 200 万人口、150 平方公里面积的城市规模。

生态城的有关人士否认了这份总体规划，他称，目前生态城的总体规划仍在制定当中，大体框架已经出炉，但还没有经过审批，所以尚不能对外公布。

但建设大学城却是曹妃甸区引入人口增长的另一种方式，来自曹妃甸官方的数据预测显示，如果两所大学全部顺利搬迁，生态城将迎来将近七万人的在校师生。

去年，网上传出关于生态城资金链断裂等的一些负面新闻。崔建军承认，这些负面新闻确实给生态城带来了一些影响。但是从省委和市委来说，却还是对曹妃甸相当重视。

据他回忆，当时报道出来以后，河北省就给中央写了一封信，主要就是汇报河北沿海地区开发的情况。没过多久，中央就派人来曹妃甸调研，并明确表示大力支持曹妃甸的开发建设，“生态城作为重点开发地区，享受的主要政策就是决定把两所大学搬迁到这里。”

尽管各个部门的反应都非常迅速，但在融资方面，生态城却依然被荡到了谷底。“那段时间，银行对曹妃甸贷款都很慎重，我们必须保证保障措施非常到位才能得到他们的信任。”崔建军说，当时项目想融资，资金到不了位，工作向前推动得特别困难。

拿物资材料购买来说，原本是一个月、两个月后货到付款，但现在只能用现金去购买，还得交预付款。负面报道不仅降低了生态城的对外信任度，也给生态城的信誉造成了很大的压力。而据记者从多方了解的情况显示，生态城的招商上也存在同样的信任度问题。

不过，凡事有弊就有利。负面消息出来后，各级领导对曹妃甸以及生态城的发展更加重视了，“未来在各个方面，对企业发展局面会更好。”崔建军说，肯定有相应的举措把这些问题都解决了。

2013 年 7 月，两所大学搬迁的消息传出后，生态城建设局就对接了中农工建四大国有银行，还联系了一些商业银行，每个银行都非常积极地想找能涉及到工职院、联合大学搬迁的项目。

“资金链不可能断。”崔建军肯定地说，工职院投资的 12 个亿，前期六七个亿，包括新融资的 5 个多亿都已经授信了，“融资形势一片大好”。

记者在生态城两所大学的建设工地看到，由于 7 月就要交付使用，现场施工的工人正在赶工期。而河北联合大学校区内为师生提供生活保障的商业街，也已经开始招商，目前已经有商户签订协议，准备在交工后投入装修。

“我们很尊重市场规律”

按照循环经济发展思路设计，曹妃甸工业区在 8 年前，就对各产业之间可以通过废物交换、清洁生产等手段，将一个产业的副产品或废弃物作为另一个产业的原材料，实现工业区内产业群资源最有效利用和污染物“零排放”。

但在过去的这些年里，这些设计似乎并没有流畅地运行起来，循环经济产业园并没有创造显著的效益，曹妃甸在背负大量债务后，不得不转变思路。

目前，生态城仍在招商的项目包括技术、文化创意产业、健康医疗、养老以及南部的旅游等和污染没有关系的产业，“我们很尊重市场规律，不着急一下子去招商。”崔建军说。

而在郭竞坤的报告中，则是这样描述生态城的—“依托大学城建设，积极引进各类科研院所、研发机构，重点发展文化创意、高端服务、科技研发、总部经济等绿色低碳产业，努力建设成为高教科研及产业化基地。”

谈及招商的优惠政策，崔建军称，目前生态城使用的依然是曹妃甸区的优惠政策，“我们正在制定系列的招商优惠政策，具体还没出台，但未来一定会有。等明年我们这里就会很好了，后年，联合大学就整体搬迁过来了，与市政商业一起配套，整个城区会显得特别漂亮。”

但并非所有人都像崔建军这么乐观。

一名不愿透露姓名的知情人士认为，有些问题的确限制了生态城的后续发展。比如，冒烟的产业不让进，只能是金融、环境、居住、教育等几个方面，“在区域发展不太完善的情况下，以这样的方式发展生态城，肯定会放慢。”

但该人士也坦承，随着两所大学的入驻，可以预知的是，生态城的人口会有一个很大的增长。这对建设中的生态城来说，已经是再好不过的消息。