

数读曹妃甸

地区生产总值

381亿元

2013年完成地区生产总值380.8亿元,同比增长9.5%;全部财政收入76.1亿元,增长50.8%;公共财政预算收入48.7亿元,增长62.8%;财政收入、固定资产投资等主要经济指标增速在全省、全市位居前列。

工业区规划面积

380平方公里

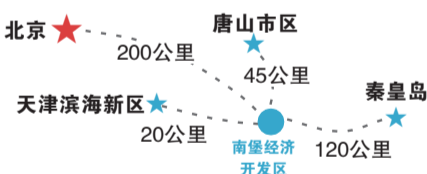
曹妃甸区的经济中心、发展龙头和产业集聚核心区规划面积380平方公里(其中陆域310平方公里,水域70平方公里)。

唐山湾生态城规划人口

100万人

位于曹妃甸区东部、唐山港曹妃甸港区和京唐港区之间,距唐山主城区80公里、北京220公里、天津120公里、秦皇岛170公里,远期规划建成面积150平方公里、人口100万的生态城市。

产业速览



港口物流园区	曹妃甸工业区	新兴产业园区
钢铁电力园区		高新技术产业园区
化学工业园区		再生资源园区
装备制造园区		台湾产业园
综合保税区		临港商务区

宜居、宜业、宜学、宜商

确定为全区政治中心,通过做强城市、做实功能、做美环境,全面提升改造,突出政务管理、公共服务等主体功能,力争用5-8年时间形成拥有20万人口,宜居、宜业、宜学、宜商的现代化中等城市。

港口、机场、公路、铁路

位于“环渤海经济圈”的中心地带,南临渤海,有海岸线4公里,西北距北京200公里,西南距天津滨海新区20公里,北距唐山市区45公里,东至秦皇岛120公里。

曹妃甸

产业红利亟待商业引擎

置身现代化的曹妃甸工业区内,很难想象昔日涨潮时不足4平方公里的小沙岛,通过围海造地已形成了一个近310平方公里的新型工业基地。然而,这里的员工们依然过着潮汐式的走班生活,即工业区上班、老城区生活。面对上万外来人口的到来,曹妃甸老城区显然未做好准备,滞后的商业和服务业折射出这座港城的曾经,也从一个侧面反映出整个地区的发展水平。但是在京津冀一体化的大背景下,产业聚集带来的人口、经济、交通红利,给曹妃甸的未来带来了无限可能。

园区生活气息缺乏

2012年经国务院批准同意撤销唐海县改设为唐山市曹妃甸区,但这里的人依然习惯称自己为唐海人。

在当地土生土长的小伟,从毕业到曹妃甸工业园区工作已经近四年,他告诉北京商报记者,最开始的时候条件比较艰苦,水电都紧缺,现在厂区、楼房都盖起来了,整个园区都是现代化的工业设施。但相应的配套设施还不够健全,仅有几家小餐馆、小商店可以满足基本生活需求,物价比外面高。园区内的一个“百货大楼”更像一个小型超市,晚上街道非常冷清,每天会坐班车回到老城区居住。

像小伟这样每天往返老城区的员工不在少数。随着首钢京唐公司(首钢京唐钢铁联合有限责任公司)搬迁至曹妃甸工业区的李师傅,也向北京商报记者描述了在首钢的生活:白天在厂区上班,一日三餐可以在首钢食堂解决,回到宿舍前偶尔和同事打打篮球,周五下午公司会安排大巴返回北京。公司员工待遇很好,但能娱乐、消费的地方太少。

“像我们老员工还可以接受,毕竟每周都会回北京,但年轻人就辛苦了,特别是每年新进的员工,还得适应一段时间。”

李师傅还介绍,首钢的京籍员工大约4000名,多是潮汐式到曹妃甸工业区上下班,虽然不少人在当地买了房子,但大多不在这里生活,主要原因是当地交通不便,且商业、教育、医疗等设施也不完备。有时,北京公司的专家会来厂区考察业务。他们需要从北京坐火车到唐山,再从唐山坐汽车到曹妃甸,因为没有直达厂区的汽车,工厂还要派车将专家接回来。

为加快曹妃甸城区在京津冀一体化下的发展步伐,曹妃甸区政府按照统一规划正在开发新的生活环境。唐山曹妃甸推进协同发展办公室主任李如忠认为,港城建设与商业服务区应该是互动关系,二者共同发展。“经国务院批准同意,曹妃甸在距离工业区10公里的海边正在打造一个百万人口的生态城——唐山湾生态城,主要的现代化住宅、医疗、学校、商业等配套设施都会在此聚集。

交通成主要困扰

曹妃甸距唐山市中心80公里,离北京220公里,距天津120公里,北京前往曹妃甸没有直达列车。大部分的动车从北京出发后,一个半小时左右到达位于唐山市丰润区的唐山北火车站,其他从北京开出的列车到唐山站则需要2-4个小时不等。从唐山火车站到达80公里外的曹妃甸需要先赶到唐山汽车站,乘坐大巴到达曹妃甸,但要赶在下午6时最后一班之前,且曹妃甸车站到了下午5时30分之后就没了外出的班车。所以两地来往人员主要依靠私家车和黑车,交通不便成了当地人的一大生活困扰。

曹妃甸城区与工业区虽有公交往来,但对于往返的员工来说依然是不便利的。在厂区工作的电工师傅老王告诉北京商报记者,厂区内通往曹妃甸城区的公交车主要集中在首钢所在地十一加(地名,每填海一公里称一加),那里人稍微多些,另外三加也有,但仅仅一两辆,赶不上就没办法了。

曹妃甸厂区员工们频频“走班”,让众多入驻的企业除了考虑资源、市场、成本等要素,更加重视解决职工们的后顾之忧。目前,首钢采取的方式是员工“工作在唐山,生活在北京”,员工户籍、待遇仍然按北京标准不变,周末回北京与家人团聚,工作日则坐大巴到曹妃甸工业园区内上班。两地的奔波曾让很多员工考虑把家迁至曹妃甸,但是当地的医疗、社保、教育、就业等机制与北京的巨大差距也让员工们打消了在此长久生活的念头。

中国商业经济学会秘书长赖阳认为,曹妃甸工业园区吸引首钢等大型企入驻,产业带动的结果是经济回报周期比较长,前期投入成本高,政府应该考虑给予相应的支持,比如培养更多的酒店、商场等服务业,创造更多的就业机会,拉动当地的就业水平。人们的收入得到保障后会进一步拉动消费,消费需求更加广泛后会带动其他相关商业配套的发展。

城区商业遇短板

离开曹妃甸工业区,坐车约40分钟,北京商报记者来到了30多公里外的曹妃甸区(原唐海县)。一路上,司机师傅杨威刚(化名)向记者讲述了曹妃甸的历史与变化。“唐海县最初不在曹妃甸规划范围内,当时定位为曹妃甸的后方工业基地。后来吹沙填海工程越来越大,就将曹妃甸工业区、南堡经济开发区、唐海县和曹妃甸新城等纳为一体共同组成曹妃甸区,整个曹妃甸区面积1943.7平方公里,常住人口26.87万人,其中原唐海县城人口有10多万。”

据杨师傅介绍,他过去靠捕鱼为生,是个地地道道的渔民,在浅海被填平后只能改行当出租车司机,村子里的其他渔民也纷纷转行开店铺、跑运输等。在杨师傅看来,原本就不低的物价水平现在变得更高了。“(原)唐海县商业不是很繁华,当地人的工资也就两三千,曹妃甸工业区开发后,很多厂区员工工资在四五千,首钢员工的会更高,他们在当地消费一定程度上拉升了(原)唐海县的物价。”

首钢等一批大国企、央企的搬迁,让原本并不富裕的县城变得紧张起来。据统计,去年首钢迁到曹妃甸的正式在编人员约6210人、协力约2400人、外协劳务合作(承包作业)约

9300人。面对如此庞大的人群,曹妃甸区似乎并未做好迎接准备。北京商报记者发现,曹妃甸区可以逛的地方并不多,商业街、星海名都广场以及唐山百货大楼是住在这里的人们最常去购物的地方。此外,相应的医疗、教育、餐饮、娱乐等设施也仍停留在四线小县城的水平。

据当地人介绍,商业街是当地最热闹的购物街之一,在不算宽敞的马路两边,森马、特步等服饰店以及小吃、美发等各色服务小店都可以找到;旁边的星海名都广场分为A、B、C、D四个区域,是集餐饮、购物、娱乐、超市等业态的综合购物中心,如阿迪达斯、耐克就分别位于广场两侧。

但北京商报记者在走访整个星海名都广场后发现,相比于A区的标准化购物环境,其他区域则显得冷清,甚至惨淡。很多楼层的店铺都已无商户入驻,并贴有“转租”字样。商户张女士告诉北京商报记者,星海名都广场建立仅有一年多的时间,之前是大棚式的菜市场,后来经过开发成为购物广场,A区由星海名都广场统一管理,其他区域的很多店铺在商场未建之前都属于个人所有,租金可以商量,大约在每年1.2万元左右。