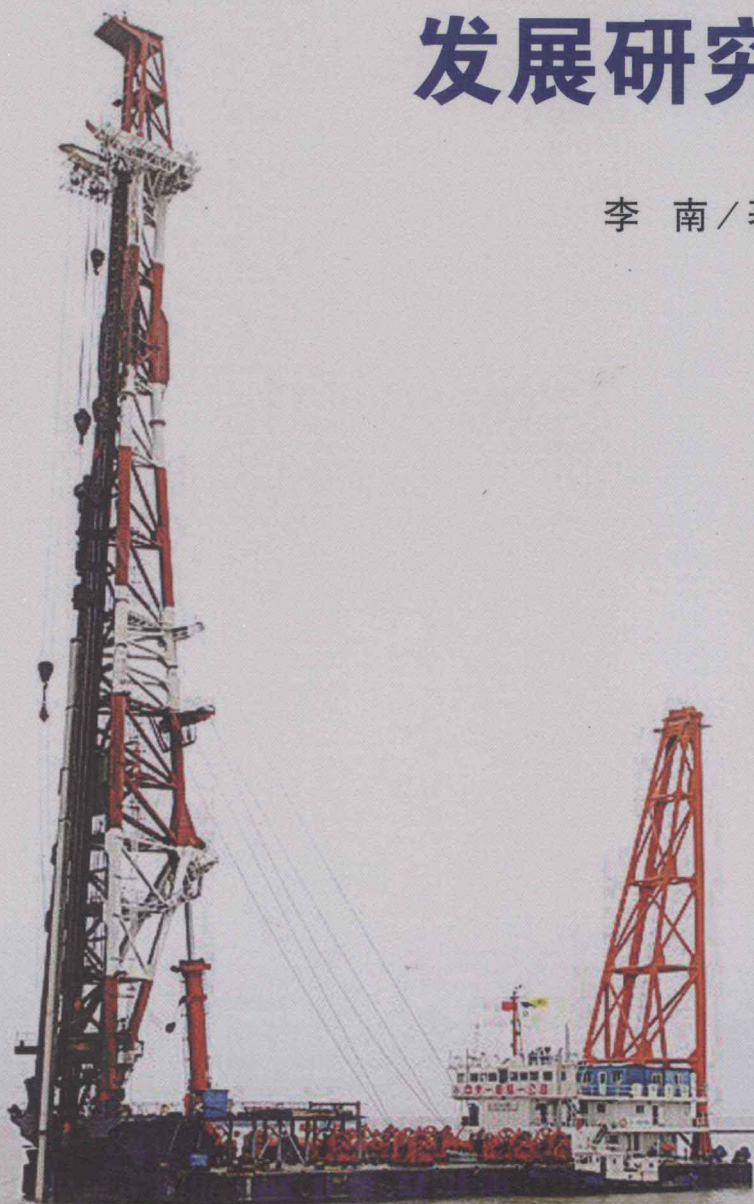


河北省

临港产业集群与沿海经济带 发展研究

李 南 / 著



海洋出版社

河北省临港产业集群与沿海 经济带发展研究

李 南 著

海洋出版社

2011 年 · 北京

图书在版编目 (CIP) 数据

河北省临港产业集群与沿海经济带发展研究/李南著.

—北京: 海洋出版社, 2011. 5

ISBN 978-7-5027-8000-5

I. ①河… II. ①李… III. ①港口经济-经济发展战略-研究-河北省
②沿海经济-经济发展战略-研究-河北省 IV. ①F552.722②F127.22

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 072254 号

责任编辑: 钱晓彬

责任印制: 刘志恒

海洋出版社 出版发行

<http://www.oceanpress.com.cn>

北京市海淀区大慧寺路 8 号 邮编: 100081

北京画中画印刷有限公司印刷 新华书店发行所经销

2011 年 5 月第 1 版 2011 年 5 月北京第 1 次印刷

开本: 787mm × 1092mm 1/16 印张: 11

字数: 220 千字 定价: 45.00 元

发行部: 62147016 邮购部: 68038093 总编室: 62114335

海洋版图书印、装错误可随时退换

前 言

一、研究背景

沿海经济带是指产业沿着海岸线布局，点状密集，线状延伸，面状辐射，通过各种运输纽带连接起来的带状经济体和产业走廊。在经济全球化和国际竞争时代，地理区位对竞争力的产生和保持具有重要意义。世界产业组织的基本特征之一就是相似或相关产业在相同区位的集聚，产业集群开始成为经济发展的主流。同时，全球范围内经济结构调整和产业转移正在加速进行，海洋运输日趋繁忙，滨海区域投资贸易活动十分活跃，以临港产业为代表的港口经济蓬勃发展。

沿海经济隆起带是河北建设沿海经济社会发展强省的突破口和具体步骤。作为一项重大战略决策，是河北省第七次党代表大会正式提出的。河北沿海经济带是指秦唐沧三市及所辖县市，海岸线长度487千米。由于历史原因，作为沿海省份的河北在港口及临港产业的发展方面与国内其他沿海省份相比处于滞后状态，沿海优势未得到有效利用。改革开放以来，河北省沿海地区发展取得巨大成就，但发展很不平衡，经济增长极的作用仍不明显。随着近几年河北省沿海地区开发建设力度加大，特别是国家把环渤海地区和京津冀都市圈的发展提到战略地位，加快这一地区的开发势在必行。

现代临港产业要求港口区位、集疏运设施、腹地经济基础等具备良好条件。近些年随着秦皇岛港的属地化管理、唐山港及黄骅港的相继建设，河北省的港口资源正以前所未有的速度扩展，曹妃甸新区的大规模开发成为河北省临港产业跨越式发展的关键标志。曹妃甸的开发建设，将开辟新的产业发展空间，从而促进京津冀和周边地区生产力布局的优化调整和重组，特别为钢铁、石化、电力等重化工业布局向沿海转移、向临港聚集创造条件。河北省沿海地区主导产业的全面开发和港口经济的启动使得临港产业集群将逐渐形成与整合，并将成为河北省经济社会发展的主要驱动力。北京和天津两市在城市功能和经济层极方面也出现了重大变化，特别是滨海新区的迅猛发展使得针对京津冀地区的经济视野必须随之转变。推进沿海经济隆起带的构建是河北省积极应对经济全球化和环渤海经济圈崛起的重大举措，对实现经济可持续发展具有重要意义。党的十七届五中全会提出坚持陆海统筹、制定和实施海洋经济发展战略，河北省沿海地区发展规划即将上升为国家战略，这都为加快推进河北省沿海地区开发开放创造了重大机遇。河

北应在国内外对沿海地区新一轮的开发热潮中把握住历史机遇，充分发挥港口在融入世界经济体系中的窗口和先导作用，带动腹地经济的全面腾飞。

二、国内外现状及发展趋势

经济发展历程和国际经验表明，沿海临港地区往往是区域经济的起源地和繁荣地。目前世界五大城市群均分布于沿海临港地区，分别位于美国大西洋沿岸和五大湖区、日本太平洋沿岸、英国伦敦一侧、欧洲巴黎至阿姆斯特丹一线。20世纪60年代以后，主要由于运输成本的低廉和国际交往的便利，以重化工业为主体的现代工业更为明显地向沿海地区聚集，这被称为“工业的临海化”（*Maritimization of Industries*），这些在临海地区发展起来的工业带即“临海工业发展区”。伴随着发展中国家工业化水平的提高，发达国家在自身产业升级的条件下仍未放松对临海工业的投资。荷兰鹿特丹在其港口规划中明确提出要加强与港口货运相关的物流、贸易和工业的发展。

国内沿海地区也高度重视临港产业集群发展和沿海经济带的建设，将沿海地区的率先突破作为区域经济发展的核心内容，把加强港口建设和加快发展临港经济作为促动经济发展的战略支撑强力推进。在辽宁省，以五个沿海重点区域和滨海公路建设为核心的新格局已见雏形，经济发展重心正向沿海转移。江苏提出建设海上苏东，全力融入全球产业链的沿海经济带发展战略。广东也提出建设沿海经济带的概念，旨在缩减东西两翼与珠江三角洲的经济落差，谋求平衡发展。天津港、大连港和青岛港都基于建设国际航运中心的战略导向，加快向国际枢纽港迈进，以便捷的港口条件为临港产业提供依托，吸引生产要素向沿海集聚，带动区域经济快速发展。上海、宁波、舟山、湛江等沿海城市纷纷基于自身港口条件，制定临港产业发展规划，全力推动临港产业集群的形成与扩张。

三、研究框架

理论研究方面，Krugman应用不完全竞争理论、递增收益、路径依赖和累积因果关系等解释产业的空间集聚。Portert提出了地区竞争力的“钻石”模型，强调产业集群对区域产业国际竞争力的作用。Peter W. de Langen在其博士论文中系统研究了海港产业集群的绩效和治理，建立了规范的分析框架，并以鹿特丹港和德班港为例进行了详尽解析。在国内，临港产业集群与沿海经济带的相关研究也逐渐得到学术关注。国内先进沿海地区在积极推进沿海经济建设实践的同时，也高度重视相关的理论政策研究和发展战略规划工作，并以此作为重要的决策依据。比如江苏省完成了《江苏沿海经济带发展战略》研究，将融入全球产业链作为战略选择，并分别提出了南通、盐城和连云港沿海三市的发展对策。辽宁省

开展了《辽宁沿海经济带发展战略研究》，明确了沿海经济带的发展思路和目标，谋求将沿海地区打造成国内外产业转移的重要承接地，实现优势产业临港布局。宁波市在《沿海经济带生产力合理布局研究》中，分析了开发沿海经济带的战略意义，研究了开发沿海经济带的对策措施。临港产业集群及沿海经济带的开发建设与科学理论的互动和对接，使其形成及发展更加符合经济规律。临港产业集群是沿海经济带的核心组成部分，沿海经济带是临港产业集群的自然延伸和地理形态。

但总体来看，目前国内对临港产业集群及沿海经济带的研究还缺乏系统性，基础还比较薄弱，基本处于命题提出和内容界定的阶段。目前国内有关临港产业及沿海经济带的研究视角主要集中于某一城市或地区的案例分析和实证，缺乏对于临港产业空间集聚计量和评价的统一标准体系，现有文献还不能系统解释临港产业在沿海地域集聚的目的动机与要素特征，缺乏相对完善的理论框架，无法对各地区的发展实践给予充分的理论指导。利用经济学分析框架体系概括临港产业集群和沿海经济带的发展机理成为迫切需要。在此背景下，本书首先分析临港产业集群与沿海经济带的形成动力和一般机理，然后将理论发现与河北省的具体实际紧密结合，积极开展应用对策研究。本书将着重讨论河北省沿海港口发展战略、临港产业集群的形成与演进、沿海经济隆起带的区域涵义、沿海地区与内陆腹地的互动关系、沿海地域的城市化进程等专题。全部研究内容将依循港口开发、临港产业发展、沿海经济带建设的逻辑主线展开，从而构成内容充实、结构完整的研究框架。

在理论方面，本书把区域经济学、产业经济学、港口经济学等学科的原理融会到临港产业集群和沿海经济带的研究中来，积极开展基础研究，总结归纳出具有一般意义的理论结论，推进国内在临港产业集群和沿海经济带问题上的研究进程和深度。另一方面，本书还本着服务经济政策实践的理念，对于河北省临港产业集群及沿海经济带的形成和发展具有较强的指导意义，对产业发展、区域合作互动等许多关键问题的分析将成为河北省临港产业发展及打造沿海经济隆起带方面具有前瞻性的基础资料和决策参考。

目 录

第 1 章 河北省沿海港口发展的描述及评价	(1)
1.1 沿海港口战略地位及趋势的研判:河北省沿海战略的先导力量	(1)
1.2 河北省沿海港口发展现状及规划	(2)
1.2.1 港口基础设施及运营生产总体状况	(2)
1.2.2 主要沿海港口发展现状的独立解析	(3)
1.2.3 河北省沿海港口的主要优势和存在的问题	(5)
1.2.4 河北省沿海港口的战略定位	(7)
1.3 河北省沿海港口的综合发展战略	(8)
1.3.1 河北省推进沿海港口发展的政策导向	(8)
1.3.2 河北省沿海港口货种发展战略	(9)
1.3.3 河北省沿海港口发展的策略体系	(10)
1.4 津冀沿海港口群资源整合与协同发展	(12)
1.4.1 港口群一体化发展的理论与实践	(12)
1.4.2 津冀沿海港口群一体化的基础、意义和目标	(13)
1.4.3 基于资源整合的津冀沿海港口群协同发展策略	(15)
1.4.4 唐山港两个港区的协同竞争和统筹发展	(16)
1.5 河北省低碳绿色港口建设	(17)
1.5.1 低碳经济的提出背景	(17)
1.5.2 港口低碳经济的发展现状与政策导向	(18)
1.5.3 港口低碳经济模式的国内外进展综述	(19)
1.5.4 推进河北省低碳港口建设的策略架构	(20)
1.5.5 循环经济导向下河北省生态型港口系统的实现	(22)
第 2 章 临港产业集群的特征与经验	(24)
2.1 临港产业集群的内涵、边界与特征	(24)
2.1.1 临港产业的概念界定	(24)
2.1.2 临港产业集群的内涵	(25)
2.1.3 临港产业集群的活动划分与边界确定	(25)

2.1.4 临港产业集群的经济特征·····	(29)
2.1.5 促进临港产业集群形成的主要因素·····	(30)
2.2 基于临港优势的产业集群形成·····	(31)
2.2.1 产业集聚中的“临港优势”·····	(31)
2.2.2 临港产业集聚机制·····	(33)
2.3 临港产业集群发展的实证研究:国际经验·····	(34)
2.3.1 临港产业集群发展的实证研究:荷兰鹿特丹·····	(34)
2.3.2 临港产业集群发展的实证研究:日本经验·····	(38)

第3章 河北省临港产业集群的形成机理····· (41)

3.1 河北省构建临港产业集群的意义和基础·····	(41)
3.1.1 河北省临港产业集群发展的机遇和意义·····	(41)
3.1.2 河北省沿海城市临港产业集群发展基础·····	(43)
3.2 河北省临港产业集聚的基本因素·····	(44)
3.2.1 运输成本·····	(44)
3.2.2 收益递增·····	(45)
3.2.3 外部经济·····	(46)
3.3 河北省临港产业集群的形成:基础和预期·····	(48)
3.3.1 临港优势与河北省临港产业集群的基础禀赋·····	(48)
3.3.2 基于预期的河北省临港产业集群形成过程·····	(48)
3.4 河北省临港产业集群的类型定位与发展测度·····	(50)
3.4.1 河北省临港产业集群的多维类型定位·····	(50)
3.4.2 临港产业集群发展测度指标体系的设想·····	(52)

第4章 河北省临港产业集群发展战略····· (53)

4.1 沿海港口城市的临港产业集群发展战略·····	(53)
4.1.1 唐山市临港产业集群发展构想与实施路径·····	(53)
4.1.2 秦皇岛临港产业集群建设的约束条件与解决方案·····	(55)
4.1.3 沧州市临港产业集群的优劣基础评析和发展策略·····	(56)
4.2 基于地主型港口模式的临港产业发展策略·····	(59)
4.2.1 地主型港口模式的核心思想·····	(59)
4.2.2 地主型港口模式对临港产业的促进·····	(60)
4.2.3 河北省临港产业的分层发展策略·····	(60)
4.3 临港产业集群集体行动的组织基础·····	(61)

4.3.1 临港产业集群的集体行动机制·····	(61)
4.3.2 临港产业集群的管理者——港口当局·····	(62)
4.3.3 临港产业集群的协会组织·····	(64)
4.4 河北省创新型临港产业集群的构建·····	(66)
4.4.1 创新型临港产业集群的内涵·····	(66)
4.4.2 临港产业集群的创新过程·····	(67)
4.4.3 临港产业集群中领导厂商的意义·····	(68)
第5章 河北省临港产业集群的动态演进 ·····	(70)
5.1 河北省临港产业集群的制约因素、不确定性与稳定性·····	(70)
5.1.1 河北省临港产业集群发展的制约因素·····	(70)
5.1.2 河北省临港产业集群发展的不确定性·····	(72)
5.1.3 河北省临港产业集群的稳定性分析·····	(73)
5.2 河北省临港产业集群的动态演进·····	(75)
5.2.1 河北省临港产业集群的演进:企业自组织的观点·····	(75)
5.2.2 河北省临港产业集群持续稳定演进的策略取向·····	(76)
5.2.3 河北省临港产业集群的扩展性演进·····	(77)
第6章 河北省沿海经济带发展的初始状态及战略意义 ·····	(79)
6.1 国内外沿海经济带发展模式及经验证明·····	(79)
6.1.1 沿海经济带发展的国际经验·····	(79)
6.1.2 沿海经济带建设的国内实践·····	(80)
6.2 河北省沿海经济带发展的情境、特征和优势·····	(84)
6.2.1 河北省发展模式的转换:从自然资源驱动到沿海开放驱动·····	(84)
6.2.2 河北省沿海经济带发展评价·····	(85)
6.2.3 河北省构建沿海经济带的战略意义·····	(88)
6.2.4 河北省构建沿海经济带的比较优势·····	(90)
第7章 河北省沿海经济带的产业定位与城市战略 ·····	(93)
7.1 河北省沿海经济带的产业发展导向·····	(93)
7.1.1 河北省沿海经济带的产业选择·····	(93)
7.1.2 港口区域延伸及其与腹地产业集群的耦合度·····	(94)
7.1.3 河北省沿海经济带现代产业体系发展策略导向·····	(95)
7.2 唐山市的战略定位和发展路径·····	(96)

7.2.1	唐山市核心经济优势的重新检视:京津唐视角	(97)
7.2.2	唐山沿海经济带演进历程和现状	(99)
7.2.3	构建唐山沿海经济带的战略举措	(100)
7.3	秦皇岛市的战略定位和发展路径	(102)
7.3.1	秦皇岛沿海经济发展现状及定位	(102)
7.3.2	秦皇岛港城互动发展战略	(103)
7.3.3	秦皇岛临港产业选择的主导方向	(103)
7.4	沧州市的战略定位和发展路径	(105)
7.4.1	沧州沿海经济发展基础的综合评价	(105)
7.4.2	沧州渤海新区的政策优势	(106)
7.4.3	沧州沿海经济发展的战略定位	(107)
7.4.4	沧州市沿海经济发展的路径选择	(107)
7.5	曹妃甸新区的战略定位	(108)
7.5.1	京津冀区域经济合作框架下的曹妃甸新区	(109)
7.5.2	曹妃甸新区现代产业体系的确立	(110)
第8章	区域经济合作框架下的河北省沿海经济带	(114)
8.1	构建河北省沿海经济带的区域经济涵义概述	(114)
8.1.1	京津冀都市圈与河北沿海经济带	(114)
8.1.2	环渤海经济区与河北省沿海经济带	(116)
8.2	河北省沿海经济带与腹地经济互动整合的理论与战略	(116)
8.2.1	“沿海-腹地”经济系统动态演进中港口的先导作用	(116)
8.2.2	基于“东出西联”的河北省海陆一体化开发战略	(117)
8.3	基于临港优势的河北省海陆互动发展的具体实现	(120)
8.3.1	河北省海陆互动发展的内在动因	(120)
8.3.2	河北省海陆互动发展的策略选择	(121)
8.3.3	河北省沿海与内地互动发展的基本原则	(122)
8.4	基于“大滨海新区”的京津冀经济合作	(123)
8.4.1	大滨海新区的概念、定位和功能	(123)
8.4.2	大滨海新区与京津冀经济合作	(124)
8.5	构建渤海西岸经济区的概念框架和现实路径	(127)
8.5.1	京津冀区域关系演变的系统审视:城市定位的重新选择	(127)
8.5.2	渤海西岸经济区的地理界定与经济意义	(128)
8.5.3	构建渤海西岸经济区的现实路径	(132)

第9章 河北省沿海经济带的城市化战略	(135)
9.1 沿海地域城市化的理论与经验	(135)
9.1.1 新兴港口优势与沿海地域城市化机理	(135)
9.1.2 沿海经济带城市化的国内外经验	(137)
9.2 河北省沿海经济带城市化的现状分析与微观动力机制	(138)
9.2.1 河北省沿海经济带城市化的背景和意义	(138)
9.2.2 河北省沿海经济带城市化存在的问题	(140)
9.2.3 河北省沿海经济带城市化的动力与阻力解析	(141)
9.3 河北省沿海经济带城市化的主导模式与行动框架	(142)
9.3.1 河北省沿海经济带城市化主导模式的类型	(142)
9.3.2 河北省沿海经济带城市化的行动框架	(145)
9.4 唐山湾“四点一带”城市化的模式与路径	(147)
9.4.1 主导模式的具体实践	(147)
9.4.2 唐山湾“四点一带”城市化的路线图:时序甄别	(147)
9.5 推进河北省沿海经济带城市化的支撑体系	(149)
9.5.1 深化改革户籍制度	(149)
9.5.2 创新土地流转制度	(149)
9.5.3 提升临港产业水平	(150)
9.5.4 提升城镇承载能力	(150)
9.5.5 加快建设交通网络	(150)
第10章 河北省沿海经济带建设的政策法规保障机制	(151)
10.1 政策法规框架的优化调整	(151)
10.1.1 全面优化政务环境	(152)
10.1.2 完善投融资政策体系	(152)
10.1.3 制定科学合理的土地政策	(152)
10.1.4 加大招商引资和宣传力度	(153)
10.1.5 注重人才的培养和引进	(153)
10.1.6 产业集群引导政策	(153)
10.1.7 降低临港产业综合成本	(153)
10.2 促进曹妃甸新区发展的政策措施	(154)
10.2.1 曹妃甸新区发展的政策现状及问题	(154)
10.2.2 促进曹妃甸新区发展的主导政策建议	(155)

10.2.3 促进曹妃甸新区发展的配套政策建议·····	(157)
参考文献·····	(160)
后记·····	(163)

第1章 河北省沿海港口发展的描述及评价

河北省是中国北方重要的沿海省份，但由于历史原因，河北在港口开发、临港产业及沿海经济的发展方面与国内其他沿海省份相比处于滞后状态，沿海优势长期未得到有效开发。进入21世纪后，河北省提出新的区域经济发展构想，内陆发展模式正被打破，沿海经济隆起带加速形成，而这一切的逻辑和历史起点是自身港口资源的全面开发。

1.1 沿海港口战略地位及趋势的研判：河北省沿海战略的先导力量

沿海港群体系为河北省在全球范围内优化配置资源，发展开放型经济提供了前所未有的机遇。港口是河北省建设沿海经济社会发展强省的重要基础设施和支撑点。在国际经济日益一体化的今天，作为国际贸易主要运输方式的港口越来越受到重视。随着环渤海地区进一步开放，环渤海各省市都把加快港口发展放在重要位置。河北虽为沿海省份，但经济结构、发展水平较长时期处于全国中部地区水平，重要原因之一就是港口作用发挥不够，沿海经济拉动力不强。从世界港口发展趋势看，发达国家的重要港口已成为第三代、第四代港口，在运输枢纽、工业活动基地功能的基础上，具有了提供各种信息服务和全球商品贮存、集散、物流配送等高价值功能，是一个城市最具活力的地区，对腹地经济整体拉动作用更加显著。加快港口发展，充分发挥港口功能，是河北省建设临港产业集群和沿海经济带的必然选择。

当前，港口不但是传统意义上的水陆交通枢纽，而且已成为国际大流通体系的重要组成部分，成为连接世界生产、交换、分配和消费的中心环节。港口是对外开放的门户，是产业聚集的平台，是国际物流的枢纽，是城市和区域发展的强大引擎，是海陆联系的纽带和海陆经济互动发展的重要节点。海洋经济是陆地经济的延伸，海陆经济在空间上相互衔接，在产业上相互渗透。港口功能的日益综合化，使海陆一体化成为必然趋势。海陆一体化发展往往遵循“以港口为轴心，以海岸带为载体，梯级推进”的原则。实践证明，通过港口的集聚与扩散作用，带动内地的经济发展和技术进步，是实现海洋经济与陆地经济最有效的接轨方式。

依托港口资源做大做强沿海经济,进而带动腹地发展,是低成本配置资源、交换产品、融入世界经济的最佳路径。充分开发利用河北省岸线资源,加快沿海港口发展,对河北省经济融入世界经济、充分利用两种资源、两个市场加快发展具有重要意义。港口作为联结海路和陆路运输的中间节点,其重要性不仅体现在本身的繁荣,而且体现在对内对外的通达作用上。港口是其经济腹地的物流枢纽,担负着运输方式转换以及由此派生的相关业务。港口具有的独特要素禀赋和经济特征,会导致产业集群的形成并决定其发展过程。经验证实,港口和临港经济体系的发展是相辅相成、互相促进的关系。随着国内消费升级对进口需求的扩大,我国对外贸易必将由“出口导向”逐渐转向“进出口平衡发展”,港口运输也相应呈现出“稳定海向、扩充陆向”的趋势。河北省沿海港口发展必须清醒地看待扩大开放与扩大内需的关系,确立“开放与内需并重、外贸与内贸并举”的基本思路。突破把港口仅仅视为基础设施和运输行业的传统认识,将其作为一个集成运输、加工、贸易、物流、旅游等多种功能的综合体来建设,促其朝着多功能、全方位、增值化、现代化的方向发展。

港口经济为河北省不同区域间的市场关联以及开放型经济发展提供了集聚力量。以黄骅港为中心的冀中南经济区,以唐山港和秦皇岛港为中心的冀东经济区将形成河北省外向型经济中心。临港产业的集聚发展在带动河北省产业链向纵深方向发展的同时,以港口为中心的物流集散将区域市场密切相连。港口经济不仅将促进有形产品的流动,而且对资金、技术、人才、管理等要素的集聚将起到推动作用。港口为临港城市发展提供巨大的需求市场和物资交流空间,沿海城市则是港口发展的现代服务基地和产业延伸场所。港口经济整合的基本途径是在差异竞争的基础上,使各地区相关产业有效衔接、相互配套,形成临港产业集群。河北省临港产业集群主要依托津冀沿海港口区域,但却承载着三地产业结构调整和重组的重任。

1.2 河北省沿海港口发展现状及规划

河北省沿海港口包括秦皇岛港、唐山港京唐港区、唐山港曹妃甸港区和黄骅港,这些港口均位于环渤海港口密集区(如图1-1所示)。

1.2.1 港口基础设施及运营生产总体状况

至2009年底,河北省沿海港口拥有生产性泊位110个,其中万吨级以上泊位91个。2009年河北省港口建设完成投资77.7亿元,是“十一五”以来完成投资最多的一年。河北省港口吞吐量呈逐年递增的趋势(见表1-1)。2009年,河北省沿海港口完成货物吞吐量5.087亿吨,同比增长15.5%。其中外贸货物完



图 1-1 环渤海地区主要沿海港口

成 12 914 万吨，同比增长 29.6%；煤炭完成 3.49 亿吨，同比增长 3.8%。各主要港口完成情况依次为：秦皇岛港完成 24 942 万吨；唐山港完成 17 559 万吨；黄骅港完成 8 374 万吨。分货种来看，煤炭继续占主导地位，约占总吞吐量的 70%，比 2004 年的 85.2% 有所降低。矿石和钢铁成为河北省港口吞吐的主要新兴货种。集装箱吞吐量高速增长，但规模上还远远落后于周边的天津、青岛等枢纽港口。

表 1-1 河北省沿海港口货物吞吐量

单位：万吨

年份	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
货物吞吐量	17 994	22 515	27 341	33 200	39 542	43 525	50 870

1.2.2 主要沿海港口发展现状的独立解析

(1) 唐山港京唐港区 京唐港区位于唐山市东南 80 千米处的唐山海港经济开发区境内，宜建港海岸线长达 6 千米。京唐港区 2010 年货物吞吐量达到 1.18 亿吨，形成煤炭、矿石、钢铁三大货种鼎立的货物吞吐格局。外贸货种齐全，呈综合发展态势，彰显出京唐港区综合性、国际化特色。货物吞吐比例进一步优化，港口物流呈现大出大进局面。集装箱等高附加值货物运输增量明显，对腹地经济的贡献率日益提高。京唐港区目前建成 31 个泊位，其中包括集装箱专用泊位和液体化工码头。结合大秦铁路扩能，唐山港京唐港区设计分流煤炭运量

3 000万吨,依托国投中煤同煤京唐港口公司建成煤炭专用泊位,并配套建设了装船机、铁路翻车机系统。2010年2月,10万吨级航道已投入运营,显著提升了港区的通航能力,20万吨级航道也已在谋划建设中。唐山港集团股份有限公司作为京唐港区的主导运营商,已经于2010年7月5日在上海证券交易所主板成功上市,成为河北省首家进军资本市场的港口企业。公司募投项目为建设20~22号3个4万吨级通用杂货泊位,用于缓解钢材吞吐能力紧张的局面,项目总投资为11.56亿元,投入募集资金10.23亿元,于2010年底投产,杂货泊位的核定吞吐能力将大幅上涨。与首钢集团合资的首钢码头公司正建设2座25万吨级泊位和1个20万吨级泊位,预计2011年底投入运营,将提升铁矿石吞吐能力。目前,京唐港区正按照现代物流的要求对不同的货种组织不同的专业部门协同实施装卸作业,从而使港口企业的生产组织向模块化和契约化转变。

(2) 唐山港曹妃甸港区 曹妃甸港区位于唐山市南部,毗邻京津冀城市群。曹妃甸岛距大陆岸线约20千米,是一个开发条件极好的沙岛。向南延伸500米,水深即达25米,深槽水深达36米,是渤海最深点。由曹妃甸向渤海海峡延伸,有一条水深达27米的天然水道,直通向黄海。水道与深槽的天然结合,构成了曹妃甸建设大型深水港口得天独厚的优势。这里30米水深岸线长达6千米,且不冻不淤,是渤海唯一不需开挖航道和港池,即可建设30万吨级泊位的天然港址。后方滩涂广阔,规划通过吹填造地,到2030年形成陆域面积达到310平方千米。集疏运方面,连通大秦线的迁曹复线电气化铁路已经通车。已建成的唐曹高速公路串连起曹妃甸新区、南堡开发区、唐山市区,并与唐承高速相通。根据远景规划,该港区到2030年将建成中国北方地区重要的专业型、现代化的深水泊位群,年吞吐量达到5亿吨以上,成为国际性能源原材料枢纽港。25万吨级矿石码头、30万吨级原油码头、国投曹妃甸煤炭码头、散杂货码头和通用码头都相继投入运营。作为唐山港的新兴港区和未来发展的主力,曹妃甸港区在口岸环境建设方面也迅速进展。2010年曹妃甸港区货物吞吐量达1.32亿吨,同比保持了高速增长态势。

(3) 秦皇岛港 秦皇岛港自然条件优良,是我国北煤南运的主枢纽港和最大的能源输出港。2010年,秦皇岛港的货物吞吐量完成2.57亿吨,其中煤炭2.24亿吨。目前,秦皇岛港的发展已经受到城市发展和岸线资源的限制,主要困难包括堆存能力不足、陆上铁路运输距离较长、环境保护压力大等。对此,采取的主要对策是技术改造和布局调整、铁路联合调度、集港煤种菜单引导、提高卸车系统的自动化程度等。随着设计通过能力5 000万吨/年的“煤五期”及矿石泊位项目的投产,秦港为满足船舶大型化及运量增加后船舶通航密度提高的需要,正建设20万吨级航道。

(4) 黄骅港 黄骅港是我国主要的能源输出港之一,位于沧州市区以东约90千米的渤海之滨。集疏运条件方面,朔黄铁路为干线电气化铁路,2010年全线运输能力1.6亿吨,2020年改造后可达到1.9亿吨。黄骅港包括黄骅港务局经营的河口港区和神华黄骅港务公司经营的煤炭港区。2001年以前,仅河口港区承担少量晋中煤炭、矿建材料运输,吞吐量徘徊在50万吨。煤炭港区一、二期工程投产后,吞吐量迅猛增长,2006年达到8145万吨。2007年黄骅港完成煤炭港区翻车机扩能和双向航道扩建工程,匹配卸车、装船和航道能力,使黄骅港生产能力有大的提升,主要的码头运营商是神华集团。目前,泥沙淤积仍是港口发展必须解决的重大课题。滩面泥沙在风浪的作用下流动后悬浮,借助潮流就地来回搬运,导致泥沙淤积。作为新兴的煤炭输出港,黄骅港的货物运输与当地的经济联系较为疏松,港城关系不密切,综合性港口所需的相关配套设施不太完备。2009年黄骅港完成吞吐量8374万吨,同比增长4.9%。2009年3月份总投资127亿元人民币的黄骅港综合港区起步工程开工建设,创下了河北省港口一次性投资的最大规模,2010年8月实现通航。

1.2.3 河北省沿海港口的主要优势和存在的问题

1.2.3.1 主要优势

(1) 自然区位优势 继珠江三角洲、长江三角洲之后,环渤海地区开放开发越来越受到关注,成为我国最具发展活力的地区之一。特别是京津冀地区的快速发展,将进一步增强对港口的需求,推动沿海港口快速发展。河北省的海岸线具备建港和发展海上运输的良好资源条件。目前,正在开发建设的唐山港曹妃甸港区,是渤海湾内最好的天然深水岸线资源。其后方拥有的450平方千米滩涂资源,将随着渤海西岸经济一体化进程的加快和产业布局调整,发挥出巨大潜力,形成临港产业的聚集地。河北省近年来在沿海地区已建成和正在建设的一大批交通基础设施,初步形成港口与腹地便捷联系的铁路、高速公路及一般国省干线运输通道,“东出西联”交通格局已具雏形,为港口扩大腹地、腹地促进港口发展创造了较好的交通物流条件。

(2) 腹地产业优势 河北省沿海港口腹地广阔,不仅直接依托京津冀地区,还有中原、西北等广阔腹地,货源充足,前景广阔。从港口发展的阶段性特征看,河北省港口基本处于第二代港口的快速发展阶段。这一时期,港口将体现为“工业港特色”,即适合临港发展的产业主要是冶金、石化、能源、建材和装备制造业,其主要运输特征是原材料、零配件、产成品、生产辅料的大进大出,生产流程和运输流程紧密结合。与之相呼应,河北省已进入全面建设小康社会和加快实现现代化的新阶段,2010年GDP超过了2万亿元。未来将继续强化钢铁、