

天津市哲学社会科学规划项目  
天津市重点学科建设工程项目

# 天津滨海新区与 北京产业对接的研究

祝尔娟 等/著

TIANJIN BINHAIXINQU  
YU BEIJING CHANYE  
DUIJIE DE YANJIU



中国经济出版社  
CHINA ECONOMIC PUBLISHING HOUSE

## 图书在版编目 (CIP) 数据

天津滨海新区与北京产业对接的研究/祝尔娟等著

北京: 中国经济出版社, 2009. 12

ISBN 978-7-5017-9556-7

I. 促… II. 祝… III. 地区经济—经济合作—研究—北京市、天津市 IV. F127.1 F127.21

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 175193 号

选题编辑 苗青 (电话: 13901005441)

责任编辑 伏建全 (68321948)

责任印制 张江虹

封面设计 白长江

出版发行 中国经济出版社

印刷者 三河市佳星印装有限公司

经销者 各地新华书店

开本 787mm×960mm 1/16

印张 17

字数 235 千字

版次 2010 年 1 月第 1 版

印次 2010 年 1 月第 1 次

书号 ISBN 978-7-5017-9556-7/ F·8396

定价 35.00 元

中国经济出版社 网址 [www.economyph.com](http://www.economyph.com) 社址 北京市西城区百万庄北街 3 号 邮编 100037

本版图书如存在印装质量问题, 请与本社发行中心联系调换 (联系电话: 010-68319116)

版权所有 盗版必究 (举报电话: 010-68359418 010-68319282)

国家版权局反盗版举报中心 (举报电话: 12390)

服务热线: 010-68344225 88386794

课题主持人:

祝尔娟

课题顾问:

天津专家:吴敬华 陈 震 马献林 郭鸿懋

北京专家:孙久文 赵 毅 张 强

## 作 者

### 第 1 章 区域产业合作的理论启示

祝尔娟(首都经济贸易大学)

邢春生(天津滨海综合发展研究院)

### 第 2 章 国家战略思想及布局调整带来的机遇

祝尔娟(首都经济贸易大学)

### 第 3 章 中国重化工业潮与产业振兴规划带来的契机

祝尔娟(首都经济贸易大学)

### 第 4 章 京津发展阶段、产业结构、空间布局新变化带来的契机

祝尔娟(首都经济贸易大学)

### 第 5 章 滨海新区与北京金融合作与对接研究

梁万泉、秦 杰(首都经济贸易大学)

### 第 6 章 滨海新区与北京高技术产业与现代制造的对接研究

叶堂林(首都经济贸易大学)

### 第 7 章 滨海新区与北京物流合作与对接研究

周 伟(首都经济贸易大学)

### 第 8 章 滨海新区与北京旅游合作与对接研究

孙德林(首都经济贸易大学)

### 第 9 章 滨海新区与北京东部三个新城产业对接研究

彭文英、吴常春(首都经济贸易大学)

### 第 10 章 滨海新区与北京产业对接的机制政策研究

牛立超(天津行政学院教师、首都经济贸易大学博士生)

# 目 录

## 第一篇 契机研究

### 第 1 章 区域产业合作的理论启示

- 一、区域分工协作是提升区域竞争力的重要途径 ..... 3
- 二、按新型产业分工可形成“功能互补、错位发展”的新格局 ..... 4
- 三、中国已进入都市圈群体竞争及其产业链竞争的时代 ..... 5
- 四、区域产业合理布局可提升都市圈的产业竞争力 ..... 6

### 第 2 章 国家战略思想及布局调整带来的机遇

- 一、新世纪环渤海在促进全国区域协调发展负有重要使命 ..... 8
- 二、“十一五”时期京津冀在国家战略中地位发生重大变化 ..... 10
- 三、京津城市功能新定位开启了京津全面合作的新阶段 ..... 15
- 四、滨海新区上升为国家战略为区域合作提供了重要平台 ..... 25

### 第 3 章 中国重化工业潮与产业振兴规划带来的契机

- 一、京津冀迎来中国重化工业加速发展的历史契机 ..... 31
- 二、十大产业振兴规划为京津产业升级整合带来契机 ..... 38
- 三、推进京津冀区域产业升级与整合取得高度共识 ..... 44

### 第 4 章 京津发展阶段、产业结构、空间布局新变化带来的契机

- 一、京津发展阶段不同步带来的契机 ..... 49
- 二、京津产业结构错位性带来的契机 ..... 61
- 三、京津空间规划新布局带来的契机 ..... 69

## 第二篇 契合点研究

### 第 5 章 滨海新区与北京金融合作与对接研究

- 一、京津共建金融中心的条件分析 ..... 95

|                                   |     |
|-----------------------------------|-----|
| 二、京津共建金融中心的必要性 .....              | 101 |
| 三、京津金融合作的切入点研究 .....              | 105 |
| <b>第6章 滨海新区与北京高技术产业与现代制造的对接研究</b> |     |
| 一、滨海新区与北京高技术产业对接研究 .....          | 121 |
| 二、滨海新区与北京制造业对接研究 .....            | 145 |
| 三、滨海新区与北京产业对接的重点领域 .....          | 157 |
| <b>第7章 滨海新区与北京物流合作与对接研究</b>       |     |
| 一、滨海新区与北京物流合作的必要性与可能性 .....       | 170 |
| 二、滨海新区与北京物流合作的基础与条件分析 .....       | 173 |
| 三、滨海新区与北京物流发展与合作的对策建议 .....       | 184 |
| <b>第8章 滨海新区与北京旅游合作与对接研究</b>       |     |
| 一、滨海新区与北京旅游产业对接的必要性和可能性 .....     | 195 |
| 二、滨海新区与北京旅游资源丰富且各具特色 .....        | 201 |
| 三、从细分市场入手探讨京滨旅游对接的切入点 .....       | 203 |
| 四、促进滨海新区与北京旅游对接的政策建议 .....        | 206 |
| <b>第9章 滨海新区与北京东部三个新城产业对接研究</b>    |     |
| 一、产业构成及现状分析 .....                 | 210 |
| 二、目标定位及空间布局 .....                 | 219 |
| 三、产业对接的条件与制约 .....                | 226 |
| 四、产业对接的模式与重点 .....                | 231 |

## 第三篇 契合机制研究

|                                |     |
|--------------------------------|-----|
| <b>第10章 滨海新区与北京产业对接的机制政策研究</b> |     |
| 一、关于城市合作机制的理论探讨 .....          | 241 |
| 二、京津合作机制与政策亟待完善 .....          | 246 |
| 三、促进京滨产业对接的机制建设 .....          | 248 |
| 四、完善京滨合作机制的政策建议 .....          | 257 |
| <b>主要参考文献</b> .....            | 264 |

# 第一篇 契机研究

第1章 区域产业合作的理论启示

第2章 国家战略思想及布局调整带来的机遇

第3章 中国重化工业潮与产业振兴规划带来的契机

第4章 京津发展阶段、产业结构、空间布局新变化带来的契机



# 第 1 章 区域产业合作的理论启示

区域产业合作首先从理论角度,系统研究了区域分工协作理论、都市圈理论、城市合作理论、区域经济一体化理论、新型产业分工理论、区域产业链理论等理论;又从实践角度,重点考察了巴黎、伦敦、东京、纽约、韩国的首尔以及国内的珠三角、长三角都市圈,以期探寻和揭示都市圈发展与区域产业合作的一般规律、发展趋势与成功范式,以期为后面各章对滨海新区与北京产业对接的契机、契合点与契合机制研究提供理论依据和经验借鉴。通过理论探讨和经验借鉴,我们从中得到以下几点重要启示。

## 一、区域分工协作是提升区域竞争力的重要途径

区域分工与协作即指一国内部的不同区域基于各自的条件和外部环境,在发挥自身优势的前提下进行产业和产品生产方面的分工和协作,是社会经济活动在地域空间上的有机结合。都市圈区域经济是一种综合经济,其内部不同城市之间存在着密切的分工与协作关系。城市之间的合理分工有利于经济的发展,更容易获得比较利益。这是因为区域分工协作具有以下特性:

区域分工的外部性。具有相对优势的区域在分工发展过程中,可通过区位优势在空间经济活动中产生乘数效应,带动周边区域相关活动的发展。两个存在差异的区域之间,相对发达区域的某些内部性因素向区域外扩散和辐射,对落后区域经济发展产生一系列波及效应,从而推动整体都市圈的经济发展。这种发达区域内部性外部化和不发达区域外部性内部化的过程机制,是



城市圈区域内由分工到协作,并最终走向区域一体化的核心动力机制。

要素禀赋的差异性。不同的区域之间必然存在着资源要素禀赋的差异,呈现出各自的优劣势。每一区域应选择生产要素相对低廉的产业作为优势产业,然后通过区域间贸易流通即可获得比较利益。这一原理对都市圈区域内的落后区域发展尤具指导意义。落后区域可通过由要素禀赋差异而产生的分工获得最初的原始资本积累,缩小与发达区域的经济差距,提高本区域的福利水平,为承接发达区域的经济辐射和产业转移奠定良好基础。

比较优势的可创造性。随着产品迂回度的不断增加,各区域间的比较优势不再仅仅依赖于资源要素禀赋。规模经济优势、聚集经济优势等后发比较优势,渐趋主导着区域分工与协作。这表明落后区域可通过选择适宜的产业政策,建立具有自身竞争力的产业结构,突破“比较利益陷阱”,从而促进都市圈一体化发展。

## 二、按新型产业分工可形成“功能互补、错位发展”的新格局

当今世界出现了由传统产业分工向新型产业分工转变的趋势。随着交通通信技术的迅速发展以及经济全球化的快速推进,无论是国际分工还是国内区域分工都发生了较大的变化。中国社科院魏后凯研究员对此做过深入研究,认为区域产业分工的演变大体经历了三个阶段:第一个阶段为部门间或产业间分工,这种专业化可称之为部门专业化;第二个阶段为部门内分工,这种专业化可称之为产品专业化;第三个阶段为产业链分工,这种专业化分工为功能专业化。他认为,建立新型产业分工是大都市圈一体化的核心内容。产品和功能差异化是未来区域合作的基础和利益结合点。

产业结构趋同与区域分工深化可以并存,产业结构的趋同并非意味着地区间分工和专业化的弱化。目前,国内学术界判断产业结构趋同的主要依据是联合国工业发展组织(1980)提出的结构相似系数(李荣国,陈君,2000;杨林,白奉源,2002;洪世键,2004)。其隐含的理论前提是:地区之间

的分工为一种部门之间的分工。也就是说,如果地区之间只存在部门间分工,那么相似系数的提高将意味着存在结构趋同,而这种结构趋同将伴随着区际分工而弱化。事实上,这种只存在“部门间分工”的假设在当今经济社会中并不成立。它只适合于产业分工很不发达的经济发展的初期阶段(魏后凯,2008)。国内外的经验已经表明,在这种新型区域分工格局下,一方面出现产业结构趋同的趋势,另一方面区域产业分工和专业化却在不断深化。如近年来美国城市的部门专业化在不断弱化,即出现了产业结构趋同的趋势,而其功能专业化则在逐步提高,城市间产业分工在进一步深化。以我国浙江省服装工业为例。目前,浙江省纺织服装工业的85%集中在绍兴、宁波、杭州、嘉兴、温州、湖州等地。虽然这些城市都在发展服装工业,但其产品差异较大,部门内产品间分工和专业化在进一步深化。

运用新型产业分工理论,可以较好地解决区域产业冲突问题。当前,在大都市区的经济冲突中,较为突出的是各地均竞相发展同一产业甚至同一产品,从而出现产业结构雷同和基础设施重复建设问题,而以新型产业分工为基础,就有可能在区域内形成“功能互补、错位竞争、联动发展、互利共赢”的产业分工新格局。错位发展,包括部门错位发展、产品错位发展和功能错位发展。大都市中心区应把重点放在总部、研发、设计、品牌、市场营销等环节,大都市郊区和周边中小城市则应重点发展生产制造、零部件配套、仓储采购等环节,由此可形成一体化的大都市区功能分工新格局。

### 三、中国已进入都市圈群体竞争及其产业链竞争的时代

当今中国,区域竞争已由单个城市之间的竞争转变为都市圈之间的群体竞争和都市圈产业链之间的竞争(魏后凯,2008)。如京津冀IT产业链与长三角、珠三角IT产业链之间的竞争。某个企业有竞争力或产业链的某一个环节具有竞争力,并不代表都市圈产业链具有竞争力。如何构建新型分工与合作机制,形成都市圈产业链整体优势,是提升整个都市圈整体竞争力的重要途径。

区域产业链各环节之间的合理配置,能有效克服单个企业的某些缺陷,能够实现整体增值。产业链(Industrial chain)的概念源于西方而兴于国内。1958年赫希曼应用“关联效应”论述了产业的链条关系及相关概念,强调了企业之间的前后向联系对于经济发展的重要意义。产业链实质上是产业联系的结构形态,企业之间只要存在产业联系,它们就构成产业链条或链段。区域产业链是一个有机的企业共生体。企业联系是一种竞合关系。区域产业链结构和组织将在竞争与合作中得到优化,竞争使产业链内部更加专业化,合作则使企业之间形成的产业链关系更加紧密。根据系统整体功能最优的要求和结构决定功能的原理,区域产业链中各产业、各环节之间通过加强协同作用,互补促进,能有效克服单个企业的某些缺陷,使链内企业的功能得到整合,其专业化优势得到充分发挥。

准确地进行产业定位,建立有效率的产业链和合理的分工协作体系,可以减少“阴影效应”。经济学家克鲁格曼指出,由于聚集性和规模性,一般来说,首位中心城市的发展条件要更为优越,能够覆盖周围一定距离城市,这种中心城市的“阴影效应”可能导致这些周边城市发展条件的恶化。但巴黎、伦敦、东京、纽约等都市圈的实践证明,准确地进行产业定位,建立有效率的产业链,形成合理的分工协作体系,可以减少“阴影效应”产生。如纽约、东京、伦敦、巴黎和首尔都市圈的经济,都是建立在内部严密的组织和分工协作基础之上,产业发展坚持多样化,从而使得整个区域的综合性功能远远大于单个城市功能的简单叠加。完善的城市基础设施,便捷的交通联系,良好的生态环境,得力的空间管制,则是其高效、有序的分工协作体系建立的基础与保障。

#### **四、区域产业合理布局可提升都市圈的产业竞争力**

都市圈是在信息化和交通运输高度发展的条件下,城市空间演变到一定阶段的必然产物。国外大都市圈发展一般都经过了强核——外溢——布网——叠加——整合5个阶段。首先是区域中心城市由小到大、由弱到强,成

为区域核心城市,催生出区域城市圈;其次是核心城市因规模太大,产生了一系列不经济现象,诸如交通拥挤、地价飞涨、环境污染、人居环境恶化等等,由此内生了一股“外溢”的力量,导致城市郊区化、城郊一体化的基础设施网络,如轨道交通、高速公路、航空枢纽、海港枢纽、能源供应、水资源供应、污水处理、垃圾处理等开始大规模兴建,大城市郊区不再是核心城市的附属,而是大城市经济圈不可缺少的重要功能区;城市经济圈经济发展和规模扩大促使若干城市经济圈相互重叠、渗透、融合,形成了规模更大的都市经济圈。

大都市在进行区域产业布局调整中实现产业优化升级。从东京、巴黎、汉城等大城市的发展历程看,作为经济强国的首都,在发展第三产业的同时,都没有放弃第二产业,而且把第二产业作为城市发展的源动力。关键是发展什么类型的第二产业,如何在区域产业布局调整中实现产业优化升级。如东京作为世界城市,经济活动高度集中,土地紧缺、地价飞涨、环保和劳动力成本压力巨大,许多制造业不得不将生产职能转移到区外和海外,而总部设在东京都心区域。纽约大都市圈的中心城市以科技、资本和产业的优势,在产业结构调整中起着先导的创新作用,20世纪50年代后,传统制造业纷纷外迁,金融和服务业等大公司总部纷至沓来,加强了中心城市的实力和第三产业功能,而周围地区也获得了发展契机,从原来的以城郊农业为主,发展为以制造业和商业、服务业为主,虽然纽约的制造业比重下降,但大都市圈的制造业功能却得到加强。

城市区域整体性是一个逐渐加强的过程。有聚集效应的中心城市的创新功能和辐射效应,使其不仅成为空间上的聚合形式,而且成为超越地域的经济聚合体,在经济活动和影响上超越自身范围,对外部具有强烈的吸引、支配和影响作用,因此区域整体性较强的城市,在全球经济活动中具有较强的影响力和控制力。如巴黎大区长远发展规划抛弃了人为控制城市规模的传统观念,突破旧城区的空间约束,在更大范围内建设新城和新的中心,吸引市中心人口和产业向外迁移,保护和改造旧城,推动城市向更大地域空间均衡发展,这种开放型、多中心的城市与产业空间结构,加强了巴黎的国际化功能。

## 第2章 国家战略思想及 布局调整带来的机遇

### 一、新世纪环渤海在促进全国区域协调发展中负有重要使命

#### 1. 科学发展观的提出,标志着我国区域发展由非均衡发展向协调发展的战略转变

进入新世纪,党中央提出科学发展观和构建社会主义和谐社会的重大战略思想,十六届五中全会进一步明确了我国新阶段的区域发展战略,即以科学发展观为指导,以促进区域协调发展为目标,实现“东中西互动、优势互补、相互促进、共同发展”。这意味着中国在经历了二十多年有意识地推进区域非均衡发展战略之后,开始向追求区域协调发展的战略转变。协调发展成为我国新时期区域发展总体战略最显著的特征之一。

#### 2. 在促进全国区域协调发展中,环渤海地区担负着重要使命

在中国的经济版图上,珠三角地处中国大陆东部的南端,长三角地处中国大陆东部的中端,扩散效应难以“达则兼济天下”。而西部和东北地区在很长一段时期内都处于打基础的阶段。而环渤海地处北方,又属东部,南接“长三角”,北连东北,外联东北亚,拥有广阔的华北直接腹地和“三北”间接腹地,是连接南北、贯通内外的重要桥梁,是带动北方地区振兴、实现南北呼应、协调发展的核心区域。加快环渤海地区发展,通过辐射和带动中国北部

地区、东北地区的经济发展,可缩小南北经济差距;通过率先实现现代化,可带动中西部地区,有利于形成全国“东中西互动、优势互补、相互促进、共同发展”的区域协调发展格局。此外,加快环渤海发展还具有以下战略意义:启动东部沿海的第三次大开发,为我国再构筑一台新的经济引擎。继珠江三角洲、长江三角洲这两大经济引擎之后,加快环渤海经济圈发展,可为中国再铸造一台新的“发动机”,对中国继续保持持续快速健康发展具有重要意义。“激活”中国北方,提高其对外开放水平和市场化程度。中国“北部问题”的实质是市场力量不足,受计划经济传统影响较深,对外开放的程度不高,市场化程度较低。加快环渤海地区发展,有利于带动中国北方地区融入全球化进程,使整个北部地区逐渐成为中国对外开放的前沿。与老工业基地联手,共筑中国重化工业与高技术产业高地。环渤海区内的辽东半岛,本身就是东北老工业基地的主要区域,在地缘上密不可分。加强京津冀都市圈与辽东半岛和山东半岛之间的经济合作,可使沿海新型工业基地与东北老工业基地形成“互补共进”之势。呼应国际战略的“北部机遇”,构筑中国参与东北亚区域合作的前沿阵地。从地缘战略看,中国要走向世界,拓展国际空间和影响,其国际战略大通道主要有4条,即东北亚通道、中亚通道、南亚通道和东南亚通道。而中国境内对接东北亚通道、中亚通道的前沿区域均在北部地区。当今世界,东北亚已经成为全球经济中最具活力和发展潜力的地区之一,区域GDP约占世界的五分之一,占亚洲的70%以上;而蕴藏着丰富资源的中亚国家,正成为世界大国角力的重要区域。环渤海正处于东北亚经济圈的中心地带和连接欧亚大陆桥的战略要地。加快环渤海的发展,凸显了全球战略意义,不仅可以促进中国参与东北亚的区域合作,而且通过欧亚大陆桥这一通道,将使中国对外开放格局由总体上“向东开放”转变为“东西进出”,使西部地区、北部地区也成为对外开放的新前沿。

### 3. 环渤海的振兴,迫切要求核心区率先“隆起”和龙头“昂起”

与珠三角、长三角相比,有着优越条件和巨大发展潜力的环渤海地区,经济发展却相对滞后,其中一个主要原因是因为区内缺少强有力的“龙头”和核

心区域的带动。根据区域发展的一般规律,大城市群的活跃与世界级竞争力的形成,关键在于是否拥有世界级的超级城市作为龙头或内核。长三角、珠三角分别有上海和深广、京津冀乃至环渤海地区中两个超大城市——京津却未能形成合力。从中心城市首位度来看,长三角中的首位城市上海与第二位苏州的比值为 2.3:1。2007 年上海的 GDP 已经达到 12001.16 亿元,几乎相当于珠三角的“深广”两市或环渤海“京津”两市 GDP 之和(见表 2-1)。

表 2-1 2007 年三大经济圈的中心城市 GDP 比较

单位:亿元

| 上海       | 北京     | 天津      | 广州      | 深圳      |
|----------|--------|---------|---------|---------|
| 12001.16 | 9006.2 | 5018.28 | 7050.78 | 6765.41 |

北京的首位度(和天津的比值)仅为 1.65:1,如京津合力,两市的经济实力,与上海相当,甚至超过上海。作为环渤海地区的核心区域——京津冀都市圈,也同样存在经济整体实力不够强,区域内尚未形成合理的分工和完整的产业链系统,面临着资源能源短缺、生态恶化等问题。与长三角、珠三角相比,京津冀的差距正在逐步扩大<sup>①</sup>。

如果作为环渤海经济圈的“龙头”和核心区对区域的辐射力和带动力不强,作为两翼的山东半岛和辽东半岛,就不可能主动向核心靠拢,“三足鼎立”的局面就难以从根本改变,环渤海经济圈就难以真正形成。因此,推进京津合作和尽快提升京津冀的区域辐射力和带动力,已经成为加快环渤海发展的当务之急。

## 二、“十一五”时期京津冀在国家战略中地位发生重大变化

正是在上述宏观战略背景下,进入“十一五”时期,京津冀地区在国家发

<sup>①</sup> 史利国《关于京津冀区域经济发展问题的初步思考》,参见《京津冀都市圈发展新论(2007)》,中国经济出版社 2008.6。

展战略中的地位发生了重大变化,其主要标志:天津滨海新区开发开放上升为国家战略;对京津两市城市功能进行明确定位;从国家层面上正式启动了京津冀区域规划,这一系列重大机遇的同时来临,意味着尽快提升京津冀都市圈的国际竞争力,已成为国家战略格局中的重要一步棋。

2006年国家发改委地方司编制了《京津冀都市圈区域综合规划》,意味着京津冀都市圈区域规划已由地方上升到国家的层面,京津冀一体化发展进入到实质性操作阶段。在中国经济版图中,京津冀都市圈是我国政治、文化中心和经济最发达的地区之一,是我国参与国际竞争和现代化建设的重要支撑地区,也是我国未来继续大规模推进国际化的重点地区。按照该规划,京津冀都市圈整体功能定位是:以我国首都为中枢,具有京津双核结构特征和较高区域和谐发展水平的新型国际化大都市圈;以区域创新体系和国家创新基地为支撑,自主创新能力强,拥有基础产业、高端制造业与服务业等完整产业体系的现代化都市经济区;以技术、信息、金融、客货交流枢纽为依托,是我国北方地区最具影响力和控制力的门户地区。如果把京津冀都市圈的战略目标凝炼为五句话,就是建成世界级规模的大都市圈(带)、世界级的研发和创新创业基地、中国高端服务业和高端制造业的集聚区、中国北方的门户地区、中国经济发展的增长极。

京津冀都市圈应以建设世界级规模的大都市圈为目标。随着全球城市的发展,覆盖数个行政单元的“全球城市区域”(Global City-Region, GCR)成为世界和中国区域经济的新型增长空间。在全球城市化程度最高的地区出现的新城市空间形态——全球巨型城市区,如美国东北海岸地区、伦敦地区、西北欧巨型走廊、日本的东京—横滨走廊等,以全球城市为核心,通过高速网络相连,开始主宰全球经济命脉。未来中国需要建立若干个以全球城市为核心组成的全球巨型城市区。京津冀与长三角、穗深港一样,是中国最有可能建设成为全球巨型城市区、实施全球化战略的世界性规模的大都市圈(见图 2-1)。

根据京津冀都市圈区域综合规划,未来的京津冀都市圈空间布局,将形成以北京为主核心、天津为次核心,以北京—廊坊—滨海新区为发展主轴,



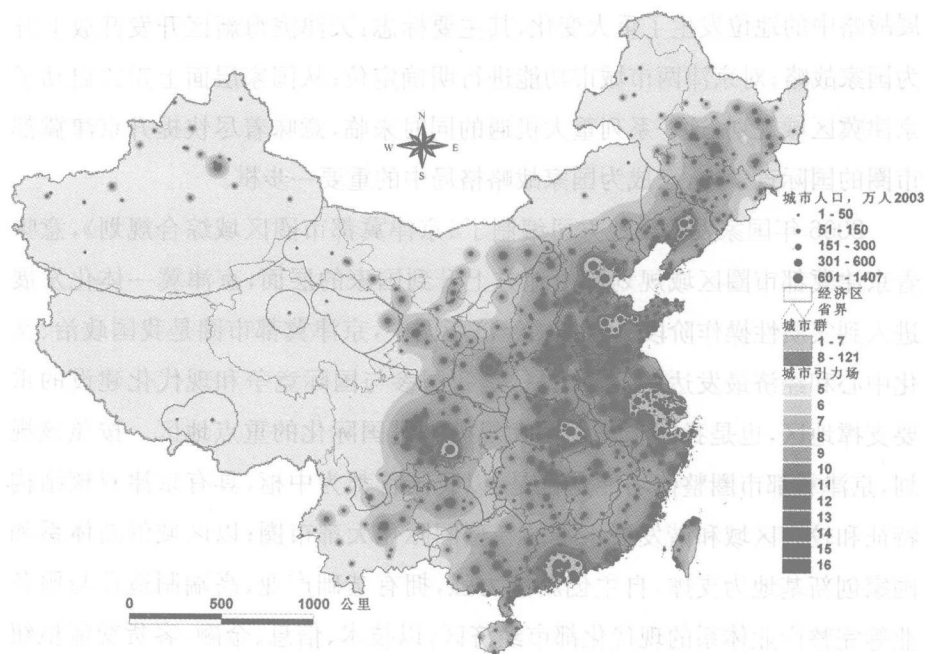


图 2-1 中国城市分布以及城市群分布

以北京—保定—石家庄和北京—唐山—秦皇岛为两大发展次轴，以曹妃甸—滨海新区—沧州—黄骅港为临海城镇密集带，以张家口和承德为冀北增长极的发展格局。根据清华大学吴良镛院士主持的《京津冀地区城乡空间发展规划研究》，未来京津冀地区空间发展将呈现如下发展趋势与空间战略，即以京津两大城市为核心的京津走廊为枢轴，以环渤海湾的大滨海地区为新兴发展带，以山前城镇密集地区为传统发展带的京津冀地区的空间发展骨架(见图 2-2)；京津走廊有可能在相当长时期内继续保持较高的发展速度，并通过进一步发挥体制效应和产业优势，成为京津冀区域崛起的突破口，服务北京及周边地区经济发展；随着天津滨海新区的崛起，以及曹妃甸港和新首钢的建设，以天津滨海新区为核心，以秦皇岛、唐山、沧州滨海地区为两翼的“大滨海新区”很有可能成为京津冀地区乃至华北地区发展的引擎；京津冀交通路网建设已全面启动，必将极大地促进京津冀一体化发展