

河北省港口建设与临港工业发展在环渤海地区的地位和作用

石亚碧

(河北省社会科学院 经济研究所, 河北 石家庄 050051)

[摘要]珠三角以轻纺工业为龙头,加速产业发展,打造了中国第一个经济发展引擎;长三角以现代服务业为龙头,加速产业发展,打造了中国第二个经济发展引擎,随着我国向工业化、现代化迈进,重化工业成为我国加速经济发展的战略支撑产业,环渤海地区将以港口为依托,带动重化工业及其相关产业的集群发展,打造中国第三个经济发展引擎。按照世界重化工业向沿海转移的发展趋势,环渤海地区冶金、石化工业向沿海转移势在必行,首钢搬迁河北曹妃甸,将成为推动环渤海地区临港工业发展的启动点。曹妃甸工程作为全国“十一五”规划的重点工程和河北省的“一号工程”,它的实施不仅是河北省面临的一次空前的发展机遇,而且对环渤海地区生产力布局的优化调整,以及临港重化工业基地建设具有巨大的推动作用和深远的影响。

[关键词]港口建设;临港工业;发展趋势;首钢搬迁;曹妃甸工程

[基金项目]2005年度河北省哲学社会科学规划研究项目《河北省港口建设与临港工业发展研究》(200501028)

[作者简介]石亚碧(1959—),女,云南省昆明市人,河北省社会科学院经济研究所副研究员,主要从事区域经济研究。

[中图分类号]F127 **[文献标识码]**A **[文章编号]**1003-7071(2006)02-0198-06 **[收稿日期]**2006-01-10

港口作为国民经济举足轻重的载体,在一个国家或地区的经济发展中具有至关重要的地位和作用。第二次世界大战后,日本经济的复苏,亚洲“四小龙”的出现,以及中国沿海、珠江三角洲、长江三角洲的崛起,充分说明了港口在经济发展中的战略地位。

香港作为国际著名的航运中心,航运业不仅每年为香港经济带来数百亿港元的收益,而且相关产业的产值占到本地生产总值的20%,解决就业人口超过60万人;加拿大蒙特利尔港每年为该地区、魁北克省及全国创造12亿加元的收入,每年仅接待游客就超过3万人次;日本神户港产生的经济效益约占其城市经济增加值的32%;荷兰鹿特丹港的生产总值约占荷兰全国生产总值的12%,鹿特丹港口对城市经济的贡献率高达60%。由此可见,现代港口已从传统意义上的交通枢纽变为国民经济发展的战略载体,具有基础行业和服务行业的二元属性。

中国加入世贸组织后,对港口发展提出了更新、更高的要求。沿海省、市、自治区借鉴珠三角、长三角的成功经验,以港口建设为突破口,以期催生区域经济发展新的增长极,内陆省份也千方百计寻找最近的出海口。随着中国服务业、金融、保险等领域对外资的逐步开放,港口城市作为港口经济的首要载体和港口的直接依托,凭借其明显的地理优势和良

好的投资环境,会吸纳到更多的国内外投资,有力地促进基础设施建设,区域经济以及多种现代服务业的发展。港口城市经济的建设和市场经济体制的建设,则为港口经济的健康和持续发展奠定良好的基础。

一、中国港口建设的发展趋势

1. 海上货物运输进入史无前例的鼎盛时期

“大港口—大城市—大工业—大发展”的区域发展规律,已成为各个国家和地区的共同发展历程。随着全球经济一体化进程的加快,国际间贸易往来进入史无前例的鼎盛时期,其间90%的货物运输是通过海上运输实现的。拥有强大的港口,对于一个地区成功融入国际经济循环圈、提升综合竞争力,具有日渐重要的作用。

2. 大型化专业化港口建设加快

根据交通部制定的沿海港口的发展目标,到2010年,我国沿海港口总吞吐能力将达到30亿吨,集装箱码头总吞吐能力将达到1亿标准箱,基本形成干线港、支线港、喂给港层次分明、布局合理的港口集装箱运输体系。到2020年,沿海港口总吞吐能力达到44亿吨,集装箱码头总吞吐能力达到1.7亿标准箱,主枢纽港航道基本满足大型船舶到港的要求。这就需要加快大型化专业化港口的建设。

2005年,我国有上海、宁波、广州、天津、青岛、秦皇岛、大连等十个港口跻身世界亿吨港行列,上海和深圳两港已进入世界集装箱大港十强行列。但是,大型专业化深水码头短缺、集装箱码头吞吐能力不足等问题依然制约着海运的发展。为此,交通部提出,到2010年,远洋运输集装箱直达率将达到70%;大型专业化原油、铁矿石等码头建设布局基本形成,采用大型泊位接卸原油的比重达到95%,接卸矿石的比重达到90%。到2020年,远洋运输集装箱直达率达到80%,主枢纽港航道基本满足大型船舶到港的要求^[1]。

3. 允许外商在港口建设控股

港口是中国基础设施中最早对外资开放的领域,早在1979年中国就开始利用外国贷款修建港口,但限定外资比例不得超过总额的50%。加入WTO以后,中国最新实施的外商投资产业指导目录打破了这一限制,允许外商在港口建设控股,甚至独资,并欢迎任何其他投资方式^[2]。2004年1月1日实施的中国第一部《中华人民共和国港口法》首次明确提出,国营、私人和外商投资者在投资建设与经营中国港口时,将享有相同的待遇^[3]。允许外商在中外合资建设港口中控股,体现了中国港口正向外资全面放开,新一轮外商投资中国港口热正在掀起。利用外资不仅有助于解决中国目前基础设施建设资金不足的问题,同时还有助于提高中国港口码头的建设和运营能力。青岛、连云港、宁波等港口已开始利用外资和多元投资渠道吸纳建设资金。

随着对外开放程度的提高,中国政府今后将陆续出台一些针对外资进入中国港口市场的管理条例和配套法规,以确保港口建设和运营的规范和安全。同时,随着中国港口投资多元化以及港口功能的逐步完善,中国港口面向外国投资者的大门将越敞越大。

二、河北省主要港口建设的发展概况

秦皇岛港——中国最大的能源输出港

秦皇岛港始建于1898年,是我国清代光绪皇帝御批的唯一自开口岸,是目前世界上最大的煤炭输出港,是我国重要的对外贸易口岸。秦港多年来担负着我国北煤南运和内外贸易的重要任务,主要货种有煤炭、石油、粮食、化肥、矿石等。秦皇岛港目前拥有全国最大的自动化煤炭装卸码头和设备较为先进的原油、杂货与集装箱码头,2001—2005年煤炭吞吐量均突破1亿吨,成为我国继上海、宁波、广州、天津和青岛之后第六个亿吨港口,从而也跨入了世

界大港的行列^[4]。

黄骅港——中国西煤东运的第二条大通道

作为跨世纪的特大工程之一,黄骅港是我国目前一次性投资最多、工程规模最大的港口建设项目,是我国西煤东运的第二条大通道的出口海,主要负责神府、东胜煤炭的外运工作。黄骅港自投入运营以来,年度吞吐量连续实现每年递增1000万吨以上。已快速发展为继秦皇岛港和天津港之后,我国第三大煤炭输出港,为缓解我国东南沿海电煤运输紧张状况做出了突出贡献。作为我国西煤东运第二条大通道的出海口,黄骅港将成为集海运、铁路、公路、高速公路于一体的环渤海地区交通枢纽,物流业和临港产业极具发展空间。

京唐港——通向世界的黄金水道

京唐港位于唐山海港开发区境内,是唐山、北京两市联合建设的跨世纪“北方大港”,是国家确定的沿海重要港口之一,河北省重点建设项目,唐山市对外开放的龙头项目和一号工程。京唐港的建设和开发,带动了腹地经济的良性发展,为唐山市建设现代化沿海城市发挥了积极促进作用。建港以来,唐山市投入港口建设资金5亿多元,引来了近20亿元的社会资金参与港口建设,不但改善了唐山市的投资环境,还加快了唐山市生产力布局向沿海推进的步伐,使唐山成为投资热点地区,一大批中外合资项目落户唐山,北京大唐王滩电厂、唐山恒通镀锌彩板厂、北京焦化厂直接落户唐山海港开发区,使唐山沿海经济获得了腾飞。京唐港已经发展的货种涵盖了煤炭、原盐、水泥、建材、矿石、粮食、纯碱、纸张、集装箱等十几大类,数十个品种的综合性港口。货运通达34个国家和地区,以及国内90多个港口,成为河北通向世界的黄金水道。

曹妃甸港——环渤海地区唯一的优良深水港

曹妃甸位于唐山市滦南县南部海域,距大陆岸线20公里,“面向大海有深槽,背靠陆地有滩涂”的地质条件,使其成为整个环渤海1000多公里海岸线唯一的天然深水港址,有-30米深槽直通外海,可建停靠25万吨以上远洋巨轮的全国单体工程最大的港口,全国最大的多种泊位并存的港口。曹妃甸滩涂广阔且与陆域相连,为承接产业转移提供了足够的用地,为大型深水港口和临港工业的开发建设,提供了得天独厚的条件。是发展大型钢铁、石油、化工等重化工业的理想地区,可以成为21世纪京津冀地区重化工业改造、迁建和持续发展的产业基地。曹妃甸港所具有的深水资源与优越的区位优势,蕴藏着巨大的综合开发潜力。

2005年,随着首钢的搬迁,曹妃甸港掀开了崭新篇章,展现出惊世的魅力和辉煌的前景。按照曹妃甸工业区总体开发规划,在2010年前,投资27亿元建设25万吨级进口矿石码头2座;投资32亿元建设30万吨级原油码头2座;投资77亿元建设16个5~10万吨级煤炭泊位;投资约80亿元建设10万吨级LNG码头1座;投资100亿元建设华北原油储备基地;投资207亿元建设460万千瓦大型火力发电厂。完成曹妃甸配套通路、供电、通信、供水等基础设施工程以及疏港铁路、围海造地工程的建设。曹妃甸港的功能定位是:环渤海地区的国际性能源和原材料集疏枢纽港,中国北方地区世界级重化工业产业基地,国家商品性能源储备和调配中心,国家重化工循环经济示范区。区内规划四大产业:港口物流、钢铁、石化、装备制造。

三、河北省港口群在 环渤海地区的地位和作用

1. 河北省港口群体系

随着河北省港口建设的迅速发展和功能的不断完善,河北省港口生产性泊位总数已达到66个,其中,万吨级以上深水泊位51个,正在形成以秦皇岛港为主枢纽港,以黄骅港、京唐港为区域性重要港口,以曹妃甸为大型深水矿石、原油接卸码头的港口群体系。2005年,河北省港口充分发挥国家能源主枢纽港的作用,港口货物吞吐量2.5亿吨,各港区吞吐量大幅上升,这表明河北省港口群体系正在形成,港口功能不断完善。

河北省港口建设紧紧抓住环渤海地区的发展机遇,立足煤炭运输,抓好石油、矿石、钢材以及集装箱等货种的开拓,货物种类呈现多元化发展趋势,港口对全省经济的拉动作用日益增强。

曹妃甸工程作为全国“十一五”规划的重点工程和河北省的“一号工程”,它的实施不仅是河北省面临的一次空前发展机遇,而且对环渤海地区生产力布局的优化调整和重组,以及临港重化工业基地的建设都具有巨大的推动作用和深远的影响。

按照规划,曹妃甸将以大型深水矿石码头、原油码头和北煤南运码头为依托,着力打造以精品钢材、石油化工、电力生产为主导产业,相关产业协调发展的工业园区。在河北省“一线两厢”战略中,它将成为“一线”经济隆起带中的制高点,成为环渤海乃至我国北方经济增长的强劲引擎。

特殊的自然条件,特殊的地理环境,特殊的区位优势,特殊的市场需求,使曹妃甸的开发建设,必将

成为河北省经济结构调整和增长方式转变的有力“助推器”。它带来的经济发展,不是简单粗放的发展,而是集约式的发展,统筹协调的发展,有利于结构调整,有利于增长方式转变:

(1)可以为我国三北地区经济发展构筑最经济、最便捷的陆海交通运输体系,有利于利用“两种资源、两个市场”,参与经济全球化和世界产业分工。

(2)能够促进京津冀及周边地区生产力布局的优化调整和重组,实现自然资源的优化配置和组合,为河北省重化工业布局向沿海转移、向临港聚集创造条件。

(3)有助于实现自然资源的优化配置和组合,节约淡水,不占耕地,开拓新的资源空间,大力发展循环经济,体现生产力与自然的和谐发展。

河北省正处于推进工业化的发展阶段,顺应经济全球化、区域经济一体化发展趋势,曹妃甸凭借得天独厚的地理和区位优势,搭建起一个利用国内国际“两种资源、两个市场”的战略平台,利用这一平台,河北将牵手首钢、中石油、中石化等战略合作伙伴,跃上更为广阔的发展舞台。

2. 河北省港口综合开发将推动环渤海地区重化工业基地的建设

珠三角以轻纺工业为龙头,加速产业发展,打造了中国第一个经济发展引擎;长三角以现代服务业为龙头,加速产业发展,打造了中国第二个经济发展引擎;随着我国向工业化、现代化迈进,重化工业成为我国加速经济发展的战略支撑产业,环渤海地区将以港口为依托,加速重化工业及其相关产业的集群发展,打造中国第三个经济发展引擎。

环渤海区域是我国东部矿种组合较好、重要矿种储量丰富、能源保证条件稳定的地区,是发展资源型产业比较理想的区域。经过多年的建设,该区形成了规模巨大的重化工业产业群,但环渤海地区面临水资源不足、若干重要矿产资源开发困难以及环境污染等一系列问题,限制着该区重化工业和经济的进一步发展,急需进行资源结构和生产力布局两个方面的战略调整。据预测,至2010年,环渤海地区的首钢、唐钢、宣钢、包钢、天钢和承钢等钢铁企业需铁矿石3820万吨,区内只能供应2310万吨,缺口1510万吨;该区燕山石化、天津石化、石家庄炼油厂和沧洲炼油厂石油加工能力为2500万吨,而区内原油供给能力仅有950万吨,缺口1550万吨。曹妃甸矿石和原油码头建成后,将促进区内重化工业原料供应结构的调整,提高原料的供应能力,保证环渤海

地区冶金和石化工业对原料的需求。

按照世界重化工业向沿海转移的发展趋势,环渤海地区冶金、石化工业布局向沿海转移势在必行。该地区冶金、石化企业多是 20 世纪 50~60 年代建设的,分布在大城市市区和郊区,现有布局已不能适应发展的需求,亟待进行调整与迁移。曹妃甸大港建设将带动临港产业的发展,增强沿海地区对重化工业的拉力,优化环渤海地区生产力的布局。

曹妃甸港作为我国北方将来要建成的最大港口,从区位条件和港口条件来看,最适宜发展重化工业。首钢在曹妃甸工业区建设的新钢铁厂建成以后,直接靠近 30 万吨的港口,将同世界上最具竞争能力的钢铁企业具有类似的条件,应用当今的国内外先进技术,再加上优良的港口和河北的人文条件,完全可以打造出一个面向 21 世纪的钢铁企业。

3. 曹妃甸将成为京津冀一体化发展的新引擎

继珠江三角洲、长江三角洲腾飞之后,人们一直期待着以京津冀为核心的环渤海经济圈的崛起,但是,京津冀一体化的步伐始终不如人们想象得快。要迅速改变我国北方,特别是北方中西部地区落后局面,迫切需要在北方沿海地区选择类似上海浦东那样的龙头工程来激发环渤海地区乃至整个北方地区经济的活力,形成我国北方经济的新增长点。曹妃甸产业布局将对京津冀地区产业结构的优化调整提供支撑,并成为环渤海经济增长的引擎。

曹妃甸距天津 70 公里,距唐山 85 公里,距北京 220 公里,距秦皇岛 170 公里,在整个京津冀区域合作中具有得天独厚的战略地位。首钢搬迁到河北,是京冀两地产业布局调整和跨区域合作的重要实践,为京津冀一体化迈出了实质性步伐。无论是对年产 800 万吨的新首钢,对以钢铁为支柱产业的河北,还是对整个京津冀地区经济发展,曹妃甸港的建设都将起到巨大的促进作用。首钢搬迁不是简单的生产能力转移,而是华北地区产业结构调整的重要举措,是全国钢铁生产力布局的重大调整,是贯彻落实科学发展观、构建和谐社会的战略之举。

曹妃甸港的建设可以把京津唐发达的产业密集区与国际资源市场用最廉价的运输方式联系起来,成为京津唐地区钢铁、石油、化工等大型企业进口原材料的供给基地;可以把中西部地区的资源与开发同国内外市场联系起来,使之成为中西部地区扩大开放和对外贸易的通道。建设曹妃甸深水大港和综合交通运输网,将会改善北方地区的交通运输条件,增强资源开发能力,带动中西部地区经济的发展和结构水平的提高。推进京津冀协调发展,是京津冀

三方经济发展的共同要求,也是加速环渤海地区开发和开放的要求。由于京津冀关系复杂,既有经济、社会关系,又有行政区域关系,推进经济一体化存在相当的难度。京津冀共同开发建设曹妃甸深水大港,共同建设京津冀临海产业带,将成为京津冀一体化建设的启动点。以此为契机,实现全方位、多层次、宽领域的突破性合作,通过联合建设矿石和原油码头,构建京津冀一体化的海陆运输系统,共同开发建设临港重化工业产业区,全面促进京津冀经济的联合与合作。

4. 曹妃甸港的建设将促进我国北方航运中心的形成

我国区域经济发展迫切需要建设深水大港,而曹妃甸是我国北方地区少有的可建设大型深水码头的优良港址。开发建设曹妃甸深水大港,对于加快环渤海地区以及北方地区的开发和开放,优化环渤海地区特别是京津冀地区产业配置,将发挥重大的作用。

目前,我国沿海已建成 60 多个港口,2800 多个泊位^[4],在地域上形成了三大港群,即以香港—广州港为中心的南方港口群,以上海港—北仑港为中心的中部港口群以及尚未形成中心的北方港口群。建立航运中心,实行大中小港口的分工配套,这是发挥港口群体最佳效益的必然途径,也是航运发展的需要。北方航运中心长期未能确定的原因,主要是现有各港口建设条件不足。比较北方四大港口,其建设航运中心的条件各有利弊:大连港和青岛港水域条件优越,但偏离京津地带,且距中部航运中心上海港较近,是两港未能成为北方航运中心的主要原因;秦皇岛港水域、区位条件好,但其依托的是中等城市,港口性质为能源输出港,不可能成为航运中心;渤海湾内的天津港是经营百年的大港,其外贸出口量和外贸吞吐量分别居国内大陆港口的第一位和第二位,虽然天津港具有经济技术实力和地理位置的优势,但天津港的水域条件较差,人工维护航道水深 10~11 米,很难满足枢纽港水深 15 米以上的要求。曹妃甸距天津港 38 海里,有极好的水域条件,作为天津港的深水外港,与天津港在开发条件上有极好的互补性,天津—曹妃甸组合港完全有可能、有能力成为北方的航运中心。如果把天津港发展成为以集装箱和散货为主的综合性大港,曹妃甸港建设成为以石油、铁矿石及第四代以上集装箱为主的综合港,就可以发挥环渤海以及北方地区所有港口的中心港功能,形成中国北方地区的航运中心。

四、河北省临港工业的发展前景

1. 首钢搬迁为河北发展临港工业带来的机遇和挑战

从世界著名钢铁巨头的布局来看,钢铁企业向沿海聚集已是大势所趋,首钢搬迁河北也顺应了这一发展趋势。

2005年2月18日,国家发改委正式批复首钢搬迁方案。这一有着近百年历史、资产总额近500亿元、年产量超过800万吨一流精品钢材的“巨无霸”企业搬迁曹妃甸,为河北省钢铁产业加快结构调整引入了强势力量,同时带动港口物流、钢铁、石化、装备制造四大产业发展,对河北的经济发展将起到重要的带动作用。

(1)对河北的产业结构调整起到重要的推动作用。河北是全国第一钢铁大省,2005年产钢7386万吨,约占全国总产量的20%左右^{[4][5]}。但河北现有钢铁业分布,一是产业集中度低,产品结构优化度低;二是没有成为一个强有力的联合舰队,因而对外竞争力比较弱。首钢搬迁河北后,与唐山钢铁集团公司组建为新的钢铁联合企业——首钢京唐钢铁联合有限责任公司,专门生产国内市场紧俏、需要大量进口的精品钢、造船板、桥梁板、锅炉板、汽车板、硅钢板等高附加值产品。以此为契机,河北省将充分发挥首钢京唐钢铁联合有限责任公司的辐射带动作用,采取抓大压小的措施,整合小企业,大力改善全省的钢铁产品结构和工艺设备,使河北由钢铁大省变成钢铁强省,形成与世界超强钢铁企业竞争的能力。河北钢铁及相关产业的整合重组,对推进环渤海地区的繁荣也将发挥积极作用。

(2)拉动河北仓储、运输、物流、加工、贸易、金融、保险、代理、信息、口岸相关服务等配套产业的发展。

(3)曹妃甸项目以建设“大港口、大钢铁、大化工、大电能”为目标,对推进河北的城市化建设,安置富余劳动力,增加就业等将起到积极的推动作用。

(4)为我国循环经济的发展作贡献。首钢京唐钢铁联合有限责任公司将采取世界一流的炼钢技术,建设成一个现代化的高技术企业,实现零污染的目标:所有产生的废气、废渣、废水都综合利用、循环使用;固体废弃物不外排,废水不外排,完全实现循环经济,不但要为国家提供新的经济增长点,还要探索解决我国的循环经济问题,消纳社会大宗废弃物,努力成为举世瞩目的重化工业循环经济示范区。

河北省贯彻落实国家提出的“要采取国际先进

工艺装备,把曹妃甸建成具有国际竞争力的精品钢铁生产基地,建成生态型现代化钢铁厂”的总体要求。坚持高起点、高标准、高水平建设,立足河北,放眼全国,放眼世界,要把曹妃甸建成一个工艺技术一流、品种质量一流、经济效益一流、生态环境一流的精品钢铁基地,努力把曹妃甸钢铁项目建成产业布局调整和跨区域经济合作的典范。

继首钢落户曹妃甸之后,国内外大公司纷纷寻求合资合作,曹妃甸已经成为环渤海地区新的投资热点。

2. 曹妃甸工业区——河北省经济发展的重要增长极

京唐港和曹妃甸工业区具有东临渤海、非农用地面积广阔的地理优势,具有依托唐山市工业基础发展大工业的有利条件。因此,要按照科学发展观的要求,整体推进京唐港和曹妃甸工业区的开发和建设,统筹考虑港区和工业区内的产业布局,必须把它们作为一个整体,统筹推进开发和建设,制定统一规划,明确功能定位,促进协调发展,最大限度地发挥生产力集聚效应。

作为河北省经济发展的重要增长极,京唐港和曹妃甸工业区内的产业布局,必须着眼于为优化全省生产力布局服务,为提升唐山乃至全省产业层次服务。要在积极吸纳省外产业入驻的同时,努力整合和发展唐山市乃至全省的钢铁、化工等优势产业,使存量做强;在积极发展精品钢材、石油化工、电力生产等产业的同时,大力发展装备制造业、辅助加工业和高新技术产业等,使增量做优,为全省经济结构的战略性调整做出贡献。在京唐港和曹妃甸工业区的开发建设上,要不断推进体制和机制的创新,靠股份制、合资合作等多种形式吸引技术和资金,增强其发展活力。省、市有关部门要关心和支持港区及工业区建设,积极主动为入区企业和项目搞好服务,努力创造良好的投资环境。

3. 完善软硬环境建设,加快河北省临港工业的发展

国内外在港口与临港工业建设、港口经济发展、临海产业聚集带形成,以及同腹地发展的经济联系等方面,为我们提供了许多成功的经验。例如,日本在20世纪60年代,规划和发展了21个新兴工业城市和工业基地。其中有20个是以港口为中心规划建设的。最具代表性的苫小牧西港滨海工业区,就是通过港口先行带动重化工业发展,形成了北海道重要的重化工业基地,尔后通过港口调整产业结构,使第一产业比重急剧下降,第三产业比重明显增加,

人口膨胀,用较短的时间建成了一个颇具特色的现代化城市。在国内,宁波市从一个中等城市发展成为计划单列市,很重要的一点就是大力推进“以港兴市,以市促港”的发展战略,通过港口的发展带动了城市和经济繁荣。

河北省的港口建设由于起步晚,发展速度相对较慢,虽然在改革开放之后,港口经济的发展有力地推动了国民经济的总体发展,但其涵盖地域和发展程度仍显不足,因此,如何应对经济一体化带给港口经济的挑战,就显得尤为重要。

河北临港工业发展的主要制约因素是:港口功能单一,对临港产业的带动作用比较小;远离依托城市,难以利用依托城市的基础设施和社会生活设施等等。因此,需要不断完善软硬环境建设,致力于优化港口城市的投资环境,采取多种合作形式、多种经营模式吸引国内外资金的进入,加强交通运输业、基础设施和社会生活设施的建设与发展。

(1)北京工业将向东部和南部外移,同时形成两大目标对接,其中之一就是与津冀两地工业结构布局相匹配的产业对接。河北要有选择的承接北京外移项目。

(2)充分利用两个市场,吸收海内外企业来发

展石化工业、冶金工业,同时,通过大力发展石化、冶金业,形成相关产业链条,拉动第三产业。

(3)大力发展现代物流产业,发展海洋运输业、仓储业,同时,通过物流、仓储运输业的发展引进一批加工业,带动第二产业的发展,拉动贸易、金融、保险、代理、信息、口岸相关服务等,实现二、三产业的互动。

(4)开发、利用海洋资源,在充分利用近海养殖的基础上,实现工厂化养殖,搞好海珍品的养殖,发展现代养殖业,形成创汇型海洋农业。与此同时,要充分利用海洋资源和陆上旅游设施,大力发展沿海旅游产业。

[参考文献]

- [1]交通部,国家发展改革委员会. 全国沿海港口发展战略[Z]. 2004.
- [2]商务部. 外商投资产业指导目录(2004年修订)[Z]. 2004.
- [3]中华人民共和国港口法[J]. 新法规月刊,2003(8).
- [4]中国统计年鉴(2004)[M]. 北京:中国统计出版社, 2005.
- [5]2006年河北省统计快报[R]. 河北省统计局,2006.

Hebei Port Construction and Industry's Position and Function in the Regions Around the Bohai Sea

SHI Ya - bi

(Research Institute of Economics, Hebei Academy of Social Sciences, Shijiazhuang 050051, China)

Abstract: The regions around the Bohai Sea will be the third economic developing engine in China with the development of industrialization and modernization. According to the tendency that the world heavy industry goes toward seaside, it is a general trend for metallurgy and oil industry to root in the seaside. In addition, Capital Steel Company's transfer to Caofeidian will be a starting point. This project, as a key one of China's five-year plan and No. 1 project of Hebei, will give a great push to the distribution and adjustment of productive forces and heavy industries near ports.

Key Words: port construction; industry near port; developing trend; Capital Steel Company's transfer; Caofeidian Project

[责任编辑、校对:王维国]