

对渤海经济圈港口要素的深度解读

文/任善智

【摘 要】把握天津滨海新区发展、唐山曹妃甸港建设和首钢搬迁、秦皇岛西港东迁带来的大开发机遇，认真制定实施河北省港口及临港产业发展战略，加强河北经济与渤海经济圈内其他区域的经济合作，对于河北经济发展乃至渤海经济圈区域经济协调发展具有重要意义。作者对此进行了深入研究，提出了促进河北港口科学发展的建议。

【关键词】河北省港口；临港产业；港口城市；渤海经济圈

【作者简介】任善智，秦皇岛新港港务总公司经济师。

在秦皇岛港成为“世界能源大港”之后，河北省近年来又建起了京唐港、曹妃甸港、黄骅港等大港。“建港兴城，以港兴城，港为城用，港以城兴，港城相长，衰荣共济”。港口城市是指以港口为窗口，以一定的腹地为依托，以比较发达的港口经济为主导，连接陆地文明和海洋文明的城市。港口城市是港口和城市的有机结合。城市是港口的载体，港口只有与城市经济、政治、文化、历史等方面有机融合，互动发展，才能发展成为港口城市，这是港口城市发展演变的普遍规律。而港口的发展将促进依托港口的城市的发展，城市的繁荣又促进着依赖城市的港口业获得了前所未有的发展。由于经济腹地不同、港口与港口之间的贸易和运输联系的紧密度不同，港口过境货物的流量、流向以及等城市发展原因，河北与天津市相比差距很大，加之河北省港口与天津港口之间的贸易和腹地的有限性和交叉性，引发了两地港口间的竞争。因此，我们有必要把握天津滨海新区发展、唐山曹妃甸港建设和首钢搬迁、秦皇岛西港东迁带来的大开发机遇，认真制定实施河北省港口及临港产业发展战略，加强河北经济与渤海经济圈内其他区域的经济合作，这对于河北经济发展乃至渤海经济圈经济协调发展具有重要意义。

一、天津与河北港口比较分析

（一）天津与河北港口现状

改革开放30年以来，我国港口物流及临港经

济高速发展，已形成了比较完整的港口经济体系，港口数量的发展和泊位规模、港口经济规模不断壮大。从国际上看，凡是港口发达的地方，它所依托的城市就发达，而且这些城市大都是区域性、国际性的经济中心。天津靠漕运起家，因水而兴，“城以港兴，港为城用”，港口对天津城市的发展一直起着举足轻重的作用，是天津最大的具有比较优势的产业。据统计，天津港每万吨货物吞吐量就能够为天津的GDP贡献120万元，提供就业岗位26个。早在2002年，与港口相关的临港工业、商贸、旅游等产业创造GDP达155亿元，为30万人提供了就业机会。在全市198个行业中，有186个在天津港进出货物。港口的发展有力地带动了航运服务、信息咨询等新兴行业的发展，成为新的经济增长点。以物流业为例，天津港附近的仓储企业已从最初几家发展到现在的几百家，占地面积3000万平方米，年营业收入几十亿元。天津加快港口的建设和发展，势必对渤海经济圈经济的发展起到重要的支撑和拉动作用。从未来的发展看，天津要实现“三步走”的战略目标，促进京津冀、环渤海、东北亚地区的经济发展，必定会把港口建设摆到更加突出的位置。而天津港未来的发展目标就是要建设成为现代化、国际化深水大港和东北亚地区的国际集装箱枢纽港、中国北方最大的散货主干港、国际物流和资源配置的枢纽港。

近年来，河北省在港口建设方面发展迅猛，

不再是秦皇岛港“一枝独秀”，也不再是单一的煤炭输出。2013年，河北省的港口基础设施建设投资达79亿元，新增年吞吐能力4870万吨，港口年吞吐能力达2.6亿吨。河北省已明确指出，振兴河北首先要振兴沿海，已把沿海地区的发展放在重要位置，加快完善港口和沿海的基础设施，加快发展临港产业，加快与内地经济的协作和联结，发挥沿海优势，带动河北经济发展。未来三五年内，河北省沿海将形成秦皇岛港、黄骅港、唐山港（曹妃甸港+京唐港）3个亿吨大港“三足鼎立”的态势。

秦皇岛是中国重要的港口城市，是华北、东北和西北地区重要的出海口。秦皇岛港已有百年历史，水深港阔，不冻不淤，以煤炭、石油等能源输出为主，兼营杂货和集装箱运输，是一个多功能综合性的现代化港口，年货物吞吐量已突破1.5亿吨，跻身“世界大港”之列，与世界130多个国家和地区有贸易往来。秦皇岛港是世界第一大能源输出港，是我国“北煤南运”大通道的主枢纽港，担负着我国南方“八省一市”的煤炭供应，占全国沿海港口下水煤炭量的50%。国家煤炭“主通道”——大秦铁路已经扩能到2亿吨。而秦皇岛新港、秦山化工港、山海关港以及河北省渔业公司码头的运营，也展示着秦皇岛市港口物流产业的活跃。

新兴能源大港黄骅港在2005~2007年实施了二期翻车机完善工程，吞吐能力达到8000吨。2007~2010年，又通过扩建使吞吐能力达到1亿吨，已初步建成综合性大港。2010~2015年，黄骅港又启动了三期工程，使黄骅港煤炭吞吐能力达到1.5亿吨，其他非煤货种下水达到5000万吨，已建成综合能力达2亿吨的综合性大港。

唐山港刚更名不久，拥有曹妃甸港与京唐港两大港区。曹妃甸港作为“十一五”重点工程、“河北省一号工程”，是渤海西岸惟一可以建设30万吨级深水码头的天然良港，也是首钢搬迁的落户地点。曹妃甸港的建设主要分四个部分：一是矿石码头，最终建成4个25万吨级的矿石码头，形成6000万吨能力。二是原油码头，建设30万吨级原油码头2座，年接卸能力3800万吨。三是LNG（天然气）码头，建设10万吨级LNG码头1座，年接卸能力600万吨。四是煤炭码头，根据大秦线扩能分流需要，按年下水2亿吨能力，规划建设16个5~10万吨级煤炭泊位。仅此四个主体部分，曹妃甸港的年设计吞吐能力就将超过3

亿吨。

（二）河北省的港口发展与先进地区相比仍有很大差距

毋庸置疑，河北省拥有秦皇岛港、黄骅港、曹妃甸港和京唐港，未来河北港口的发展不可限量。但沿渤海湾岸线还分布着大连、丹东、营口、锦州、日照、龙口、烟台、威海等十多个重要港口，另外还有数十个地方小港口，近年来发展势头强劲。由于港口盲目竞争、重复建设问题严重，削弱了环渤海湾港口群落整体优势。秦皇岛港居环渤海湾能源输出的中心位置，陆域面积和腹地辽阔，历来是山西、内蒙古煤炭的出海口。秦皇岛港下放移交给河北管理时曾达成以下共识：将调整港口功能，要增“白”（即杂货和集装箱）压“黑”（即煤炭），打造综合性大港，为发展秦皇岛物流中心打造港口基础，最终把秦皇岛港口物流集散基地打造成为秦皇岛的支柱产业。秦皇岛港虽然是亿吨大港，但在河北打造沿海经济隆起带以及黄骅港和曹妃甸港现有布局的背景下，由于唐山·黄骅1煤炭运输直通铁路1公路干线路的开通，分流了部分原秦皇岛港的货运量，使秦皇岛港的发展受到严重制约。

河北省与天津市的差距，主要在工业发展水平、城市人均工业总产值和人均GDP等方面，二者处于不同的工业化阶段，缩小差距主要是缩小工业发展水平方面的差距。在工业化过程中出现地区经济差距是工业化的必然结果，随着经济增长，区域间的差距会逐渐扩大，而后趋于稳定，差距逐渐缩小。

造成差距的原因除自然条件、资源禀赋、社会经济基础和区位条件不同外，还由于存在以下原因：一是国家宏观区域经济政策的调整。由于国家对天津在投资重点、项目安排、财政金融、外经外贸、物资以及劳动工资等方面实行了一系列优惠政策，天津成为国内金融保税市场化程度最高的城市。二是天津形成了多种经济共同发展和多元化的投资机制。天津是国家投资、吸引外资最多的城市之一，也是民间资本最活跃、最发达的城市之一。大量资本投入对天津滨海新区的发展提供了巨大的推动力。三是天津加快了城市产业结构的转换和升级。国内外技术、资金、人才积聚于天津滨海新区，促进了天津城市工业与第三产业的发展，也促进了城市产业结构的转换、组织结构的调整和技术结构的升级。

河北省沿海城市必须冲破传统体制的束缚，

借鉴同类港口城市改革开放的经验，建立资本、人才、信息、技术、物资等市场，促进生产要素的加速流动和重组以及资本、人才、信息、技术、物资的聚合，加强河北省港口城市的合作与协调，增强沿海城市的竞争力。

（三）在同一经济区域应实现政策一体化

从经济学观点讲，同一经济区域内实现政策一体化更符合市场规律。河北省港口与天津港同样作为“北煤南运”的主通道与枢纽，煤炭是未来发展的主攻方向，产生了“同质化”竞争压力。从煤炭“进”的方面看，黄骅港的1.5亿吨、曹妃甸“预留”的2亿吨以及京唐港未来的几千万吨的发展，都寄希望于大秦铁路的扩能。黄骅港的煤炭货源的腹地有相当数量的资源与秦皇岛煤炭运输的腹地计算有交叉和重复现象，而届时相关各大煤矿的产量是否增加，铁路的“扩能”能否与港口的“扩容”科学接轨，兄弟省市港口煤炭能力“扩容”是否也会带来竞争，影响的程度有多大，都必须进行充分的分析与研究。从煤炭“出”的方面分析，目前国内煤炭的供需矛盾已经缓解，各省对煤炭的运输需求相对“疲软”。

从长远来说，煤炭和石油是我国经济建设最基本的能源，煤炭的重要性和稀缺性日益突出，秦皇岛港在“北煤南运”中的地位也将日益重要。只要秦皇岛港口能够统筹规划，科学论证，合理布局，有效提高港口与港口之间以及港口与铁路、公路之间资源整合、组织协调、衔接配合的综合运输能力，就能实现港口的持续发展。

河北的港口发展在向多港口、规模化、现代化发展的同时，正逐步摆脱货种单一——煤炭为主和货物进出“酒肉穿肠过”——对地方经济发展贡献不大的尴尬和不足，逐渐加强港口建设与地方经济发展的紧密程度。天津滨海新区成为国家级综合改革实验区后，已造成津秦两地明显的政策落差，秦皇岛经济也饱受唐山和天津的“虹吸”，在项目、资金、人才等生产要素的竞争上面临严重的压力。

为了实现渤海经济圈的协调发展，更好地发挥河北沿海地区的作用，建议国家赋予河北沿海地区与天津滨海新区相类似的政策待遇，如金融方面的产业投资基金、创业风险投资、设立区域性金融机构等政策最好能延伸到河北沿海地区，以求共同协调发展。

（四）加快河北沿海地区港口物流的发展

河北省应通过利用曹妃甸钢铁基地的建设，加强与环渤海地区内其他地区的合作和联合。目前，现代物流已成为国际运输中最为经济合理的综合服务方式，港口作为国际运输系统的重要节点，通过建立物流中心，加快发展现代物流，不仅可以提高港口的国际竞争力，获得不断增长的货运量和利润回报，而且能够利用物流中心的聚集效应和扩散效应，带动港口城市的物流及其相关行业的发展，扩大经济的开放度。

港口乃至港口城市的发展与现代物流发展相辅相成，如协调得好，就能实现“双赢”。对于同一地区生产能力较为相近的几个港口来说，只要提供具有特色的物流服务就能提高市场占有率，有效控制成本，增加港口利润。港口经营物流既是顺应经济全球化的需要，又是提高竞争力的途径。港口企业应积极探索采用现代物流方式，主动与其他物流企业联合，提高自己在供应链中的中心节点影响，将港口物流服务向供应链两端延伸。同时，应拓展产品战略，把传统的装卸、仓储主业融入物流链，开展流通加工、配送等高附加值服务，重视信息在港口物流中的中心地位。

物流是未来港口的发展方向，是推动港口由第三代港口（沿用传统、落后的MIS管理信息系统）向第四代港口（采用IRP即信息资源规划对信息资源的采集、处理、传输、利用的全面规划进行信息资源规划，支撑企业和业务模型）发展的动力。在未来激烈的港口竞争中能否脱颖而出，港口物流的发展程度将起到决定性的作用。同时，应重视对港口发展战略的研究。规划不能代替战略，战略是关于企业发展的重大的、方向性和决定性计谋，制定全方位的、个性化的港口企业发展战略刻不容缓。在竞争中，合作是物流管理的精髓所在，港口企业不仅应该致力于整个物流链条的优化，还应该努力保持物流链条稳定，为港口带来稳定的货源。在整个物流链条中，港口不仅是重要的节点，也是整个物流活动信息汇集的中心。港口物流涵盖物流产业链的所有环节，发展港口物流可以完善港口及港口城市的信息服务功能，提高港口的国际竞争力，为国际物流经营者的投资创造良好的条件。

港口物流是港口中心城市利用自身的口岸优势，依托先进的软硬件环境，强化其对港口周边物流活动的辐射能力，突出港口存货、集货、配货特点，以信息技术为支撑，以临港产业为基础，以优化整合港口资源为目标的港口综合服务

体系,是特殊形态下的综合物流体系。港口和物流的发展相辅相成、互相促进。物流涉及到综合运输,外贸货物的物流以港口为最好的交汇点。不少沿海港口和大的内河港口都是公铁水联运的货运中心,是交通运输的枢纽。也可以说,港口是物流链上一个十分重要的部分,物流的开展离不开港口的服务,而物流的兴起和发展又为港口的进一步发展创造了新的机遇,提出了新要求。完全可以讲,港口是都市经济圈发展的门户。

(五) 港口在都市经济圈中的重要地位

欧、美、日等国家和地区以及我国的都市经济圈发展具有一些规律性的特点,一是都市经济圈多分布在大的平原地区。由于适合人居和大规模的产业布局,而且城市建设的成本较低,人类在平原地区开发历史较早,平原地区更是都市经济圈形成和发育的主要地区。比如,伦敦都市经济圈发育在伦敦平原,芝加哥都市经济圈发育在北美五大湖沿岸平原地区,东京都市经济圈发育在东京湾平原地区等,而我国的长三角、珠三角、京津冀三大都市经济圈也都在平原地区。二是都市经济圈的发展有大的经济中心城市的驱动。大的经济中心城市是都市经济圈发展的“心脏”,驱动着整个都市经济圈的运行。驱动都市经济圈运行的也可能有多个经济中心城市,如东京都市经济圈的东京和横滨,大阪都市经济圈的大阪和神户,珠三角都市经济圈的香港和广州,京津冀都市经济圈的北京和天津等。三是都市经济圈一般都有大的港口。世界上主要的都市经济圈都有大的港口,如伦敦都市经济圈的伦敦港(泰晤士河的出海口)、巴黎都市经济圈的巴黎港(塞纳河上的港口)、纽约都市经济圈的纽约港、东京都市经济圈的东京港和横滨港、我国的长三角都市经济圈的上海港和京津冀都市经济圈的天津港等。四是都市经济圈内部有严密的组织和分工协作关系。都市经济圈的经济发展建立在严密的内部组织和分工协作基础之上,构成了一个完整的地域分工协作网络,其标志是城市基础设施完善,交通联系便捷,专业化功能区遍布,生态环境良好,分工协作有序,空间管制得力,经济运行高效。五是都市经济圈一般是跨越行政区的经济区。都市经济圈的发展往往突破了行政区的界限,成了跨越行政区的经济区,因而存在着大量的跨越行政区的协调任务。欧、美、日等国家和地区与我国的行政区划体制不同,都市经济圈内部行政市的数量比我国同样规模都市经济圈内部

行政市的数量要多,跨行政区协调的任务更为繁重。

总之,欧、美、日等国家和地区大的都市经济圈都已经进入成熟发展阶段,而我国的都市经济圈尚处于发展阶段,有待通过整合实现协同发展。要促进国民经济又好又快发展,必须在科学把握市场经济条件下区域发展规律和国内外经验的基础上,通过发挥市场在区域资源配置中的基础作用,突破行政区划界限,引导生产要素跨区域合理流动,推动区域协调发展,形成若干带动力强、联系紧密的经济圈和经济带,因此,区域合作是大势所趋。作为秦皇岛这样的经济总量小的城市,应密切关注国家政策,准确把握自己定位,大力增强横向联系,在京津冀区域合作中谋取自己的位置。

二、应重视河北省港口物流信息化

(一) 目前河北省港口物流信息化中存在的问题

1.沿用传统、落后的MIS系统(即管理信息,是一个由人、计算机及其他外围设备等组成的能进行信息的收集、传递、存贮、加工、维护和使用的系统)。开发理论与方法重蹈企业信息化和ERP(即企业资源规划,ERP把客户需求和企业内部的生产活动以及供应商的制造资源整合在一起,形成一个完整的企业供应链。它通常是一个以管理会计为核心的信息系统,识别和规划企业资源,从而获取客户订单,完成加工和交付,最后得到客户付款)的覆辙,导致项目一开始就意味着失败。

2.走不出“不上LMIS(劳动力市场信息系统)等死,上LMIS找(早)死”的怪圈,不能使信息化与港口企业管理很好地匹配和为港口发展战略服务。

3.对港口企业发展规律认识不深刻,不能提出明确的物流信息化需求,缺乏科学的、可持续的信息化规划。

4.缺少具有自主知识产权的产品,特别在散货码头物流信息平台建设方面基本上是空白。

(二) 对河北省港口物流信息化问题的原因分析

港口信息化失败的深层次原因是什么,如何科学有效地引进信息化软件和管理,尚存在许多误区与悖论。

1.对于港口物流信息化的核心或根本到底是管理还是软件认识不清,往往掉入技术的陷阱,

对信息化的反作用没有估计到。

2.管理的柔性 with 软件刚性的矛盾。由于管理的多变和业务需要的不断优化,需要不断改进和维护软件,但缺乏可靠的开发体系和必要后续资金做支持。

3.信息化需求难以确定的原因是管理人员与软件开发人员之间缺乏有效的沟通和工具支持,存在语言间隙,对话不对称。

4.缺乏科学理论与方法的支持。信息系统建设往往是“把房子倒过来盖”,在没有战略信息规划、统一数据标准与数据库平台以及企业管理模型的前提下,先进行网络硬件和软件平台的构架和应用系统的开发,导致形成“信息孤岛”和空中楼阁,使系统无法集成,而最终跨掉。

5.物流软件企业不知道港口物流究竟水有多深,对港口物流信息化本质、规律认识不足。

三、促进河北港口规划科学发展的具体建议

(一) 整合现有信息系统,进行信息资源规划

如何在港口企业范围内对信息技术资源进行需求分析、系统建设、接口处理、系统集成和运行管理等是港口物流信息化的首要前提,而IRP(信息资源规划)对信息资源的采集、处理、传输、利用的全面规划则是其基础工作。如何进行信息资源规划,支撑企业和业务模型?我认为,当前河北省大型港口信息化建设的重点工作,一是应进一步加强全港统一信息平台的建设;二是应进一步完善港口生产经营主业务应用系统的集成化、网络化和数字化建设。而做好这些工作的共同基础就是要搞好信息资源规划。

港口信息化的根本目的是突出区域物流枢纽的数据交换和信息共享的特点,综合运用现代信息技术,开发利用港口物流经济信息资源,支持港口生产经营活动的高效经济运作,带动区域经济的发展。为此,应着力整合现有信息系统的分散数据,这就需要进行信息资源规划(IRP信息资源规划)。

(二) 在枢纽港建设、综合实验区建设、港口集疏运体系建设、现代物流服务体系等方面转变发展方式,从简单装卸向物流链服务转变

应突出区域物流枢纽的数据交换、信息共享,综合运用现代信息技术,开发利用港口物流经济信息资源,支持港口的生产经营活动的高效经济运行,带动区域经济的发展。

(三) 转变思想观念,建设新型港口

实现转方式、调结构的当务之急是转变思想

观念,彻底摆脱高能耗、高排放、高污染的发展方式。要瞄准自主创新、资源节约、环境友好、质量效益、亲情和谐的目标,建设新型的港口。在发展中促转变,在转变中谋发展。目前,很多港口提出把“第四代港口建设”作为下一阶段的转型目标。我认为,不是所有的第三代港口都有可能发展成为第四代港口,也不是所有第三代港口都有必要发展成为第四代港口。要解决现有信息系统的分散数据的整合问题,需要进行信息资源规划(IRP信息资源规划),共享区域物流枢纽的数据交换和信息。

(四) 建设低碳交通运输体系

应充分借鉴国外先进经验,准确把握我国交通运输行业碳排放现状,提出低碳交通运输体系建设总体框架。

港口企业在发展低碳经济中负有重要责任,如船舶靠港时的污水排放、港口的施工建设等会对环境造成一定影响。要优化码头功能布局,实施原生态建港,建设专业化码头,对散货码头等重要部位采取防污染措施、港区绿化、及时更新设备、“油改电”、改革装卸工艺、污水处理等,做到低碳运营。港口发展低碳经济是一项系统工程,需要统筹规划,科学实施。

航运被认为是当今最具碳效率的一种运输方式,发展低碳经济为我国航运产业结构调整、转变航运产业发展方式提供了一个重要抓手,低碳经济或将成为航运市场新的增长点。我国航运业必须加快技术研发,提升产业核心技术能力,实施符合国际公约的低碳技术规范。

(五) 继续进行税费改革

港口建设费是由国家征收的用于港口建设的一种费用,已经实行几十年了,在促进港口建设发展中发挥了很大的作用。但时至今日,其负面影响越来越大,存在着随意缩小征收范围、擅自降低征收标准、擅自改变征收方式和外部监管比较薄弱等问题。究其原因,一是竞争激烈导致港口装卸费率形成机制发生变化,代收单位为确保自身利益,少征或不征港口建设费。二是港口建设投资主体已经发生变化,导致部分代收单位征收积极性不高。因此,对港口建设费进行改革已迫在眉睫,应逐步分阶段取消港口建设费,以税的形式来替代港口建设费。

而且,航运企业应在税收方面享受差异化的税收,可否实行以碳排放量为标准实行税收的机制。应参照航运发达国家的做法,(下转第47页)

路。第一步目标实现后,再走第二步,转向发达国家市场。由于积累了丰富的市场运作经验,因而在发达国家树立起品牌的时间会短一些,需要的投入资源也会有所节省,不会像直接攻发达国家市场那样需要很长的时间,不大会对信心带来严峻的考验。因为企业已有了成功运作的经验,已有了足够的自信。这一步成功以后,第三步向其他国家和地区市场扩散就是瓜熟蒂落,十分自然的事情了。

六、结语

发展内蒙古文化产业,不断强化文化产业,使得内蒙古特色文化资源以崭新的姿态融入国家和民族文化的浪潮中,需要对全区的文化资源进行有效的整合;为了提高内蒙古的文化产业、文化旅游、相关文化产品的国内及国际竞争力,则需要创建具有内蒙古特色的文化品牌做保障。在全球经济、文化一体化,文化发展国际化的新形势下,加强内蒙古文化资源整合力度,加快文化品牌创建步伐,进而为加速内蒙古文化的繁荣与发展提供有力的支撑。

参考文献

- [1]柴国君.内蒙古文化产业品牌战略研究[J].科学管理研究,2007,(1).
- [2]柳强.论内蒙古影视剧产业的发展[J].内蒙古师范大学学报(哲学社会科学版),2009,(5).
- [3]张秀清.文化产业:内蒙古地区经济增长的新亮点[J].内蒙古社会科学(汉文版),2009,(3).
- [4]无极.三“点”一“线”关于内蒙古草原文化产业化的必由之路[J].前沿,2009,(4).
- [5]敖敦其木格.依托草原文化资源 发展特色文化产业[J].实践,2012,(7).
- [6]张金振.内蒙古赏石文化产业展望[J].宝藏,2009,(2).
- [7]多金荣.内蒙古文化遗址产业发展初探[J].现代商业,2012,(3).
- [8]张诺.内蒙古文化产业集群发展研究[J].科技经济市场,2012,(10).

(责任编辑:刘明)

(上接第21页)对航运企业实行优惠税制,由目前的所得制向“吨税制”转变,取消或降低航运企业营业税。同时,对航运企业处置船舶的增值所得税负赋以适当减免,减免海员个人所得税,从而提高我国航运业的国际竞争力。

目前,从根本上强化本国远洋航运产业,最大化地避免本国资产利益流失的吨税制是世界上多数航运大国如荷兰、英国、挪威、德国、印度、韩国、日本等国普遍采取的征税方案,而瑞典、新加坡、菲律宾等国则对本国海员个人所得税实行了减免优惠政策甚至完全免征。目前,我国税制是以流转税为主,大规模全面改革税制缺乏可操作性。目前正在建设中的国际航运中心可以成为税制改革的平台和试点,通过制度创新,改善我国远洋运输企业的经营环境,也促进航运要素向国际航运中心聚集,促进我国高端航运服务产业的发展。

(六) 港口建设要从区域经济层面上审视规划

应避免港口间的竞争造成城市之间出现零合博弈和浪费现象及发展相对缓慢的局面,强化生态环境和区域内的内在产业间的紧密联系和分工关系,推动港口资源的整合。

(七) 确保河北港口发展进入国家京津冀发展战略

要实现京津冀发展一体化大发展,应充分利用河北港口集团的资金优势,科学规划河北境内的大小码头区域,抓住重点,突出节点,狠抓难点,确保河北港口发展进入国家京津冀战略。要有的放矢,依托港口,加大对京津的招商引资力度,吸引各类商贸物流企业投资;依托生态城,鼓励吸引京津高校来此建立分院、分校、联合办学,加快吸引京津分流的高校和科研单位,在扩大投资、提升产业的同时,吸引更多企业入驻临港产业园区,促进上下游企业聚集,壮大产业链条,形成产业规模;依托综合保税区,引进北京相关产业园区和企业的“高附加值、高科技含量、高税收、大物流”三高一大产业。

(责任编辑:夏明芳)