



# 绿色港口与创新型城市互动发展研究\*

——以河北省唐山市为例

谢 辉

(河北联合大学 人文法律学院, 河北 唐山 063000)

**摘要:**港口与城市的良性互动发展有利于港城共建,是世界上许多港口和港口城市互动发展的普遍规律。随着全球经济一体化趋势的加强,港口助推城市经济发展的乘数效应愈来愈明显,新一轮的港城互动发展势头越来越强劲。建立唐山港与唐山市互动发展的模式意义重大。通过研究唐山市港口资源优势及城市发展现状,借鉴国内外港城经济互动发展的经验,指出唐山市港城发展各自所面临的问题,提出了唐山港城经济互动发展的一些对策建议。

**关键词:**唐山港;绿色港口;创新型城市;物流

中图分类号:F291.1

文献标识码:A

文章编号:1004-0544(2013)12-0142-04

世界上许多著名的港口城市发展的经验均表明:港口与城市的良性互动发展有利于港城共建。如有“欧洲门户”之称的鹿特丹港口、欧洲的莱茵河口海湾区域、美国的旧金山海湾地区、比利时最大的港口安特卫普港等都是典型的例子。我国的宁波舟山港、上海港、天津港、广州港、青岛港、大连港也都带动了城市的发展。建港兴城,以港兴城,港口的发展能够促进城市的繁荣,城市的繁荣又会为港口的发展提供保障,港口与城市的互动发展造就繁荣的港口城市。港口与城市之间相互促进、相互制约、共生共长,港城互动发展一直是国内外沿海港口城市发展的共识。

随着全球经济一体化趋势的加强,港口助推城市经济发展的乘数效应愈来愈明显,新一轮的港城互动发展势头越来越强劲。我国东部沿海城市非常重视港口的建设和发展,较早确立“以港兴市”战略,加强对港口建设、临港产业的投资力度,将港口发展列入城市经济发展的战略重点。我国北方的天津滨海新区是环渤海区域经济发展的核心,也是依托天津港而建;河北省近年来也将经济发展的增长重心转向滨海城市,依托唐山港曹妃甸港区建设新唐山。唐山港作为我国沿海地区的重要港口,是能源与原材料等大宗物资运输的重要通道,如何依托唐山市腹地的优越条件,实现港城互动发展的意义重大。

## 一、唐山优越的地理位置与唐山港口

唐山的地理位置十分优越,它位于我国渤海湾地区的中心地带,北依燕山,南临渤海,西与北京、天津毗邻,东

与秦皇岛市接壤,是联接华北、东北两大地区的重要咽喉要地。唐山既是东北亚重要的航运中心与物流中心,世界级新型的工业化基地,也是中国北方重要的经济中心,被誉为“中国近代工业的摇篮”与“北方瓷都”。唐山能源丰富、原材料丰富、农副产品种类繁多,重工业如煤炭、钢铁、电力、建材、机械、化工等非常发达,轻工业如陶瓷、纺织、造纸、食品等也源源不断地运往国内其他城市乃至国外。此外,唐山还拥有曹妃甸港区、京唐港区和丰南港区三个海港,工业基础十分雄厚,经济发展势头强劲。

唐山港位于河北省唐山市东南沿海,是唐山市经济社会发展的重要依托,既是我国能源、原材料等大宗物资专业化运输系统的重要部分,也是河北、北京、华北及西北地区经济发展和对外开放的重要窗口。唐山港是沟通华北、东北和西北地区的最近出海口,它背靠北京、天津、唐山、承德等 20 座工业城市,上与京沪铁路、京九铁路、京广铁路贯通,下与京承铁路、京包铁路、京哈铁路相连。地理位置重要,自然资源丰富,交通十分便捷。

## 二、唐山港口的优势及困境

### (一)唐山港口的优势

唐山市三个港区的功能定位各不相同,曹妃甸港区是大型综合性港区,主要负责大宗散货运输,为相邻港口的大型重化工业服务;因其具有较深水岸线的优势,承担着“北煤南运”的重要任务。京唐港区主要服务于唐山市及其他腹地经济,除了承担通用物资的运输服务外,还为唐山港的煤炭运输发挥辅助作用;丰南港区位于丰南沿海

\* 基金项目:河北省唐山市科技局课题(12140201B-12)。

作者简介:谢辉(1979-),女,山西晋中人,河北联合大学人文法律学院讲师。



工业区,交通发达,位置优越,北离沿海高速公路仅 15 公里,东靠曹妃甸新区,西连天津滨海新区。

1. 得天独厚的地理优势。唐山港口交通便利,四通八达,京唐港和曹妃甸港位于渤海湾,港口条件优越,水深岸陡,终年不淤不冻。京唐港区位于渤海湾北岸,陆路相邻北京,海路相邻上海港、香港、日本长崎港、韩国仁川港。早于 1919 年,孙中山在《建国方略》中就提出要将其建设为“世界贸易通路的北方大港”。京唐港地处环渤海经济圈中心地带,是唐山市最早开发并与北京联合开发的国家一类港口,港口拥有大面积的盐碱滩涂未利用地,适合发展大规模临港产业。曹妃甸港区自然条件优越,与青岛、北仑港、大连港相邻,水深良好。曹妃甸港口是我国最具国际枢纽大港自然条件的港口,具有得天独厚、无可比拟的天赋近岸深水优势,紧邻渤海湾主潮流通道的深海域,深槽水深达渤海最深点,是渤海湾唯一的天然港址,不需开挖航道和港池即直通渤海海峡,即可建设 30 万吨级的大型泊位。丰南港区位于渤海之滨,南临渤海,地处环渤海经济圈重要腹地,交通发达,资源丰富,经济发达,工业雄厚,境内有多家国家著名大型企业,已列入国家“十二五”港口发展规划、河北沿海地区发展规划。

2. 极具发展空间的广阔前景。唐山港口极具发展空间,自通航以来,货物吞吐量逐年提高,年增 100-150 万吨,增速在全国港口中居第一,跨入全国沿海主要港口行列,运输货物种类繁多,航行所至国外 20 多个国家和地区及国内近百个港口。京唐港仍处于建设期,未来发展空间很大,规划岸线总长 45 公里,规划面积 88 平方公里,航道等级为 20 万吨级。曹妃甸被国家定位为我国能源、矿石等大宗原燃料的疏散港,规划岸线 122 公里,可建设 428 个不同功能的泊位。曹妃甸港的建设虽然起步较晚,但正因为如此,它的建设得以扬长避短,避免了许多旧港口的弊端,与国内其他港口相比,港口的硬件设施现代化、自动化、信息化程度较高,均与国际接轨,产业结构转型也更加灵活,规划和设计也更加先进,符合未来长远规划和时代发展的要求。唐山港广袤的沿海滩涂面积,为唐山港的未来发展开辟了足够的发展空间,有利于各个港区的合理布局,能够发挥自由贸易港区和国际航运中心的优势,也极大地缓解了我国煤炭船舶供求不足和“北煤南运”的严峻形势。

3. 渤海湾的物流中心。渤海湾现有的各港口分工明确:天津港属贸易港,是国际航运中心与物流中心,是世界等级最高的人工深水港,也是我国北方最大的综合性港口,拥有万吨级以上泊位 102 个,主要负载集装箱与杂货运输,是货类齐全的综合国际大港,跻身世界港口前十名;秦皇岛港是我国北方少有的天然不冻港,是世界第一大能源输出港,是我国“北煤南运”的主要枢纽港,年煤炭输出量占全国沿海港口煤炭输出量的 70% 以上;黄骅港也是我国主要的能源输出港;唐山港位于渤海湾的中心区域,待开发土地达 2000 多平方公里,曹妃甸是整个渤

海湾的最深处,拥有深达 36 米、30 万吨级大型泊位的天然港址,这就弥补了渤海湾地区缺少深水港的缺陷。以曹妃甸为物流中心还可以带动渤海湾其他各港口的合理分工,使各个港口的各自功能与腹地经济发展相匹配。

4. 国家政策给予倾斜。唐山港的发展得到了国家、河北省、唐山市各级领导的高度关注,前国家主席胡锦涛在考察曹妃甸后,曾对其作了高度评价:“曹妃甸是一块黄金宝地,对于环渤海地区的发展意义重大,是唐山市和河北省发展的潜力所在,一定要把曹妃甸建设好,使之成为科学发展示范区。”2008 年,国家第一次为地方制定循环经济发展规划,即《曹妃甸循环经济示范区产业发展总体规划》。作为重点建设项目的曹妃甸建设项目早已被纳入国家十一五规划,首钢的搬迁为其注入了新的活力,为了打造曹妃甸这个河北省一号工程,河北省政府作出了要将河北联合大学整体搬迁至曹妃甸的大胆决定,届时曹妃甸将会成为河北省经济、文化中心。党和国家各级领导的高度重视,为曹妃甸建设提供了无可比拟的政策环境优势。

5. 绿色港口的定位目标。建设绿色港口,已成为唐山科学发展示范区建设的重要内容,有关领导提出了“加快建设绿色港口,以国际大港引领唐山走向世界”的宏伟蓝图。绿色港口是以绿色发展为宗旨的新型港口建设目标,要求合理利用资源,注重环境健康和生态保护,走低能耗、低污染的发展道路,最终实现港口发展与环境保护协调统一,港口与城市和谐互动发展。绿色港口已成为未来港口发展的必然方向,国内绿色港口的典范首推天津港与青岛港,通过营造绿色的港口环境,开发文明的生态港口,推动港口经济实现高效发展。唐山港这个充满朝气的新一代港口,正在朝着绿色港口的目标不断前行。

## (二)唐山港口面临的困境

唐山港目前正处于建设的初级阶段,唐山市委、市政府提出了“港口立市”、建设“绿色港口”的战略要求。唐山港在拥有广阔发展前景与前所未有发展机遇的同时,也面临着复杂多变、竞争激烈的重重困难。港口业本身属于高能耗、高污染的产业,唐山港要建设绿色港口,实现港口业可持续发展还面临着一系列的困境。

1. 港口起步晚,基础建设薄弱。首先,唐山港口缺乏整体规划,布局不尽合理,基础设施非常薄弱,航运能力不足,现代化程度比较低,物流与信息领域发展滞后,难以形成规模化、机械化作业。其次,新旧港区间任务难以平衡,作为新港区的曹妃甸开发建设任务繁重,而京唐港旧港区的运输压力也并未得到缓解,三个港区的码头泊位都少,不同的运输方式没有统一的标准。最后,唐山港口的运输条件差,集装箱码头少,大型专业化的集装箱深水泊位更少,码头中转能力偏低,多以煤运为主。

2. 环渤海区域各个港口的竞争压力大。环渤海区域内拥有多个百年大港,天津港、大连港、青岛港、秦皇岛港都历史悠久,规模较大,实力雄厚,这几个大港本身对货源



与货物出口就竞争相当激烈,处于后起之秀的曹妃甸港在竞争中根本不占优势,更是难以分得一杯羹。尤其是距离曹妃甸最近的天津港多年来将河北省大量的煤炭、铁矿石和集装箱货源全部垄断,这使得曹妃甸港几乎难有用武之地,而且这一状况很难在短时期内得以改善。

3. 港口的物流系统效率低下。由于缺乏对现代物流整体优化的认识,唐山港未能对港口的物流资源与功能系统进行有效整合,致使各港口的物流规模较小,物流联盟程度低,物流的信息系统利用率不高,管理手段和技术等级较为落后,难以形成科学有序的物流网络。唐山港物流作业效率低,基本上处于无序状态,码头前方与后方作业均不协调,后方仓储的面积不足,运输规模小,资源配置无法形成系统的环节链,导致资源浪费严重,不利于港口物流的健康长远发展。

4. 港口的管理体制条块分割、难以统一。港口物流是一个综合性产业,需要各部门、各行业的协同运作,条块分割的管理体制不利于统筹规划。唐山港口的管理体制政企不分,港口缺乏自主决策和自主经营权,各部门的多头管理和相互分割难以作出统一的规划,导致部门间协调不畅,重复建设严重。唐山港管理体制落后,功能结构单一,缺乏现代企业的生机与活力,致使相关产业如临港工业、港口服务业、运输业、商贸业也不能得到相应的发展。

5. 港口物流人才严重紧缺。由于我国目前的物流高等教育体系滞后,物流培训机构严重不足,导致物流行业的专业管理人才十分紧缺,已有的物流从业人员又缺乏应有的实务经验和现代物流意识,唐山港的物流专业管理人才更是寥寥无几,极其匮乏,再加上单一的物流服务和物流企业落后的管理水平,都严重阻碍了唐山港口物流服务产业的发展水平。

### 三、唐山创新型城市建设面临的问题

创新型城市是指主要依靠科技、知识、文化、体制等创新要素驱动发展,经济可持续发展水平高,区域辐射与引领作用显著。2011年初,国家科技部将唐山市确定为首批国家创新型试点城市之一。随后,在利用区域资源、加快城市转型的过程中,唐山市积极推进创新型城市建设,取得了一定的进展,尽管唐山市具备国家创新型城市试点工作的良好基础,但也存在着一些亟待解决的问题。

#### (一)区域创新体系与机制不够健全

区域创新体系是指在特定区域内与创新相关的组织、机构和各项要素所组成的整个体系,在区域创新体系中,政府部门是创新的灵魂,企业是创新的主体,科研机构 and 高校都是重要的创新源,中介机构是沟通创新知识流动的重要组织,教育培训单位是知识生产应用和创新传播的重要环节。唐山市的区域创新体系建设,目前还处在初级阶段,研究、开发、中介和管理机构缺乏衔接、协调和互动。首先,唐山市企业的技术创新主体地位尚未真正确立,且各主体对创新的认识不够,技术创新意识比较淡薄。

其次,政府、企业、高校、研究机构与中介机构之间的合作与联系少。再次,科技人力资源投入不足且效率不高。最后,创新基础设施不完备且缺乏核心技术。

#### (二)自主创新资源相对匮乏

目前唐山市仅拥有本科院校3所,专科院校6所,从事前沿基础研究的研究机构则更少,与周边区域相比,人才培养能力较弱,创新成果储备较少,加之紧邻北京与天津,人才流失严重,无法引进高层次人才和吸引重大项目,不能形成创新人才聚集发展的良好氛围。此外,科技对经济社会发展的支撑作用也不显著,由于企业自主创新意识淡薄,科技投入少,导致科研机构数量较少、档次较低,少数几家实力较强的科研机构也仅限于为各自企业内部服务。最能体现自主创新能力的科学家、工程师、研究与试验发展人员数量少,科技资源的匮乏对自主创新能力的提高形成较大的制约。

#### (三)产业结构亟待优化

产业结构是指国民经济中各个产业部门之间的比例关系和结合情况。产业结构是国民经济结构的核心,在国民经济发展中,无论是促进经济的增长和效益的提高,还是实现国民经济发展目标,优化产业结构都是一个极为重要的问题。产业结构优化的目标是以农业为基础,基础产业和制造业为支撑,大力发展高新技术产业,全面促进服务业,实现第一、第二、第三产业协调发展。只有促进产业结构优化升级,才能实现经济增长的目标。唐山市目前工业比重较大,高新技术产业和服务业比重偏低,重工业大于轻工业,导致资源消耗和环境污染严重,在基础产业依旧薄弱的同时,某些行业与部门还存在着严重的生产过剩与生产能力闲置的问题。

#### (四)自主创新能力不强,缺乏高端创新人才

唐山市企业自身科研、自主创新的能力非常薄弱,独立开发水平低,以企业为主体的科技开发、技术创新体系尚未形成,致使工业产品门类单一,科技含量不高,竞争力不强。高层次人才短缺,在经济行业中的中高级专业技术人才和管理人才严重不足,尖子人才匮乏,企业发展缺少人才支撑,自主创新能力受限,科技发展水平较低。功利化、工具化的科技观仍有不小的市场,企业难以掌握核心技术,重引进、轻消化吸收从而再创新的问题一直没有得以有效解决。

### 四、唐山港城共建的对策建议

#### (一)提高认识,科学规划

要实现唐山港城互动协调发展,首先要提高认识,树立港城一体化的思想认识。其次要充分利 用环渤海和环京津的区位优势,发挥唐山港的天然良港优势,与周边区域优势互补、取长补短、共同发展。再次要研究并制定一系列支持港城一体化发展的政策体系,如港口建设政策、港城一体化政策、临港产业政策、人才创新政策。最后要以市场为主导,政府适度参与为原则,培育有竞争力的港城经





济,推动港口经济的发展,实现资源环境的整体优化,港城互动,实现共赢,加快建设一流的沿海开放城市。

#### (二)招商引资,搞活经济

要提高唐山城市和港口的开放度,应加大招商引资力度。首先,港口物流业的优势会吸引跨国公司投资唐山,要积极引进国际知名企业入驻唐山,共建港口经济,带动整个区域搞活;其次,集聚国际知名企业,形成现代物流产业集群,可以优化产业结构,提高唐山现代物流产业的规模和质量,吸收先进的现代物流管理经验和服务理念。与此同时,着力引进京津优质科技资源,加强科技创新研发平台建设,努力把唐山建成自主创新优势明显,区域创新体系日趋完善,完善以企业主体,市场为导向,产业竞争能力快速增强的创新型城市。

#### (三)调整并优化产业格局

唐山市应努力向新型工业化城市转变,大力发展循环经济,促进节能减排,推进产业发展和发展方式创新,加速形成以高新技术为支撑的产业发展新格局。全面推进城市创新发展,逐步改善城市生态文明,加快推进城乡统筹发展,不断健全创新体制机制,使创新的氛围日益浓厚。此外,城市建设要体现港城统筹规划,港区的规划要体现港城互动发展、港城一体化发展,依托港口优势,大力发展港口物流业,通过发展临港工业和腹地产业带动城市经济,实现港城经济良性互动发展。

#### (四)以科技创新为支撑

按照唐山科学发展示范区建设的规划和部署,以科技创新为引领和支撑,利用科技资源打造科技创新高地,依托唐山市的海洋和煤炭资源优势,以曹妃甸京唐钢铁公司、唐山钢铁集团等大型企业为龙头,掌握国内领先水平以上的自主核心技术。积极围绕曹妃甸为核心的唐山湾“四点一带”开发建设、资源型城市转型、循环经济发展、生态城市建设、城乡一体化等发展唐山建设的创新实践模式,丰富试点内容,推动经济发展方式、城市管理、城乡统筹、社会管理和服务等领域的创新,港城共荣,为同类城市提供经验,作出示范。

#### (五)打造创新人才团队

要尽快培养和引进一批专业知识丰富、综合素质高的优秀复合人才,为唐山港城经济互动发展贡献力量。积极推进港城经济互动发展的人才队伍建设,对各个岗位的从业人员进行定期培训与继续教育,加大对人才队伍的软硬件投资,以提升从业人员的整体业务素质。加大金融、贸易、港口物流等专业人才队伍的培养,提高其专业基本技能和专业管理水平,并集聚海内外高层次人才,培养支撑产业结构调整的领导人才,培育更多的职业技能人才,打造与唐山主导产业紧密相关的产业创新团队。

#### 参考文献:

- [1]李文荣.曹妃甸港口经济发展对策探讨[J].沿海企业与科技,2006,(02).
- [2]陈再齐,曹小曙,阎小培.广州港经济发展及其与城市经济的互动关系研究[J].经济地理,2005,(03).
- [3]张春玲,刘遵峰.港城经济互动发展研究—以唐山为例[J].河北理工大学学报(社会科学版),2009,(03).
- [4]王凌峰.海内外主要港口物流发展简况[J].中国水运,2008,(11).
- [5]王小慈.唐山市创新型城市建设浅析[J].现代经济信息,2011,(10).
- [6]贾洪鑫,江琳琳.欧洲港口物流发展对唐山港发展的启示[J].港口科技,2010,(12).
- [7]杨健.浅析我国港口物流的发展与建议[J].科技经济市场,2007,(07).
- [8]莫明云.我国港口物流的发展现状及未来发展战略探讨[J].中国高新技术企业,2009,(06).
- [9]姜维.我国发展港口物流的主要对策研究[J].经营管理者,2011,(03).
- [10]傅亚东.我国港口物流发展对策探讨[J].中国水运(理论版),2006,(02).
- [11]张清.对我国港口物流的思考[J].辽宁省交通高等专科学校学报,2007,(06).

责任编辑 杨小民