

黄骅港让200公里腹地变成“海边”

本报记者 石岩

在环渤海地区5800公里的海岸线上,林立着大小60多个港口,其中不乏天津港、秦皇岛港、大连港、青岛港等“强手”。

在经历过苦海沿边到大港兴建、从功能单一到综合性港口输出,黄骅港在群雄环伺的现状下,如何寻隙突围,获得扬帆远航的机遇?

向“海洋时代”转身

虽然拥有130公里海岸线,但是因为缺乏港口,沧州沿海区域一度被视为陆地的尽头,成为苦海沿边、贫穷落后的代名词。

据了解,其实早在上世纪70年代,当地市政府就已经酝酿建设港口城市的规划。1986年的河口港投运,在某种意义上讲,这算是一种尝试。

真正的机遇出现在上世纪80年代初。当时,在我国陕西的神木、府谷和内蒙古东胜一带发现储量达2300亿吨的特大优质煤田,年产量达6000万吨,远期年产量可达1亿吨,也就是说,在那里每年有4500万吨煤炭需要外运。而原有的大秦铁路作为西煤东运第一通道已经饱和,急需在渤海岸边建设一个年吞吐量在1亿吨左右的大港。黄骅港被列入8个备选港址之一。

虽然“入选”港址,但黄骅建港最大障碍的黄河泥沙问题成为必须逾越的沟坎。在专家多方勘测、论证下,综合比选黄骅建港地理位置、战略布局等因素,建设沧州黄骅港最终赢得了最多“选票”。直到1997年,这个可直接带动冀中南、鲁西北等广阔区域的大港才动工兴建。

到2001年,黄骅港建成通航,迅速成长为全国第二大煤炭输出港。这给沧州、河北乃至全国中西部地区的经济发展带来无限生机,也为沧州实现跨越找到了新的支点。

然而,功能单一的能源码头,对地方经济难以承载强力拉动。

建成综合性大港,在环渤海对外开放中争得一席之地时代要求下,2005年黄骅港综合港区前期准备工程开工,这是建设综合港区的序幕。四年之后,黄骅港综合港区建设正式开工,仅用了17个月的时间,就完成了总投资127亿元、主要包括8个10万吨级泊位和一条10万吨级航道在内的一期工程,并于2010年鸣笛开航,2014年20万吨级航道投入使用……

黄骅港综合港区的通航,使沧州的航船真正实现了从运河时代向海洋时代的转身,开启了全新的发展航程。一个发展的变局,由经济领域向政治、社会、文化领域延伸,在多方面“聚势”;一条全新的“港、产、城”全新发展理念,悄然铺展开来。

据悉,曾作为我国“北煤南运”第二大通道的主要入海口,黄骅港2014年吞吐量再创历史新高:共完成11737.59万吨。其中,综合港区集装箱业务持续保持高位运行,共完成205754标箱,同比增长48.2%。

(上接第十七版)

“如果按这样的速度,不要说倍增,赶上全省平均速度压力也很大。”张国栋说。

除此之外,近几年新区发展较快,但产业结构层次、市场主体活力等,与沿海发达地区都有明显差距,无论是发展的质量和效益,总体上仍没完全摆脱过去资源依赖型的发展路径。

“这就要求新区五指收拢攥成拳,不容片刻疏忽。”张国栋表示,只要全区抓住用好机遇、加速转化优势、激发创业激情,汇聚发展合力,就一定能够完成,甚至完成得更好。

“赶超跨越”,似乎到了刻不容缓的时候。步步险阻,如何破解?

破解:弯道超车

“我们必须精做‘七大攻坚行动’这篇大文章,这甚至关乎新区的未来走向



黄骅综合大港让腹地变成“海边”

有业内人士就表示,港口能为城市产业发展提供基础,而产业发展又能反哺城市,以“港口是龙头、产业是核心、城市是支撑”的兴港理念,从龙头带动向集群拉动转变的发展格局已经形成。

“地理”演变为“地利”

从“出海口”到“战略引擎”;从“桥头堡”到“国家战略”……黄骅综合大港开航运营,不仅改变了沧州“有海无港、有港仅为单一煤炭输出港”的历史,还刷新着沧州未来的发展路径。

然而在环渤海延长的海岸线上,林立着像天津港、秦皇岛港、大连港、青岛港这样的“强手”,黄骅港想在夹缝中突围,就要将自身的优势充分挖掘出来。

“环渤海地区工业发展迅猛,矿产资源丰富且交通发达。但是,大量的能源外运导致货物出海通道异常拥挤,亟须寻求其它通道和港口作为重要补充和强力支撑。”渤海新区党工委副书记、管委会主任张国栋说,黄骅综合大港开航,恰恰可以缓解天津港、青岛港的压力,并且通过有序竞争与合作,有助于提升环渤海港口群的服务水平,形成共同繁荣的局面。

据悉,经济总量占全省60%以上的冀中南地区,距黄骅港都在200公里以内,而且对港口的依存度越来越大。

针对这一发展趋势,集政策优势和功能优势于一身的黄骅综合大港保税港区,正在紧锣密鼓地筹建,对沧州以及渤海新区将来的发展,具有不可估量的推动作用。

“以大港开航为起点和契机,选准着力点和支撑点,未来的发展纵深、发展空间会更加深厚而广阔。”张国栋说,这也是遵循港口、产业、中心城市互动发展的客观规律。

“以港促产、以产兴城、港、产、城

和成敗。”张国栋说,深化京津对接合作、优化投资结构、加快转换发展动力、集中发挥沿海港口优势等七个方面,仍然是当前和今后攻守的“大本营”。

对渤海新区而言,牢固树立并切实贯彻好这“七大发展理念”,不仅是一场关系发展全局的深刻变革,更是一次事关前途命运的战略抉择。

以对接京津协同发展为例,渤海新区要做的就是实现突破的这张“牌”。

“2015年4月份的10家药企已经在新区落地,年底前已基本竣工投产。后期还有近30家企业陆续落户本地,这也标志着我们打造的北京生物医药产业转移‘升级版’已经坐实。”沧州渤海新区生物医药产业园招商局副局长刘帅曾言。

张国栋也认为,新区要逐步完善“共建共管共享”模式,进一步巩固和放大招商效应。

据介绍,在发展医药产业这类高精尖产业方面,北京拥有科研院所、人

才等优势,但同时也面临发展空间和成本上制约产业发展的问题。而这一举措,河北与北京就形成了较好的产业优势互补。

药企在北京进行合成或中药提取等技术攻关,新区承接生产制造,这一政策上的创新,对一些集原料药和制剂生产于一体的北京大型医药企业而言,无疑带来了扩容的空间。

除此之外,记者了解到,多年来渤海新区围绕打造全国新型工业化基地,秉承绿色、循环、低碳理念,建成了符合“工业4.0和中国制造2025”要求的产业功能园区,推动项目和产业向园区聚集,引导企业特别是钢铁冶金向高端化、装备制造智能化、石油化工精细化、商贸物流国际化迈进。

在京津冀协同发展的大潮下,渤海新区要做的是被动地与京津错位发展,而在开放发展上则要“积极主动”。

“我们要积极对接‘一带一路’战

略,主动参与环渤海地区合作发展,围绕打造全省开放型经济引领区,推动新一轮更高水平对外开放。”张国栋说,这就要求新区的唯一港口要向国际化水准提升,实施港口国际化战略。

据了解,2015年港区基本完成检验检疫实验室等口岸查验设施建设,5月份综合港区口岸开放则要通过国家验收;此外,还将重点打造建材、矿石、煤炭等八大临港贸易平台,积极申报进境粮食、木材、汽车、水果、苗木、冰冻水产品等指定口岸;加快开通“黄—新—欧”海铁联运班列,主动服务和融入“一带一路”战略;开通黄骅港到韩国的滚装班轮和到柬埔寨的外贸航线,推动黄骅港由现代集疏大港向国际贸易大港转型。

“十三五”发展目标,渤海新区对沧州市以及河北经济增长的支撑作用更加突出,在河北沿海地区的战略地位日益凸显。”张国栋说,“我们的目标就是,争做河北沿海第一增长极。”

区域经济的提升。例如,国内有些沿海港口从区位优势看,应该拥有广大的腹地,人们以为它可以发展为中国最重要的港口城市之一,但最终不尽如人意,原因是腹地虽然广大,但许多货物分流到了其他港口。

据了解,渤海湾穹顶处的黄骅综合大港腹地有43个设区市,330个县(市),聚集着1.4亿多人口,2万多亿元GDP,是冀中南、晋陕蒙等地最便捷、最经济的出海口。而黄骅综合大港建设,让许多腹地也成了“海边”,对于提高和壮大腹地城市承载力有了很大的推动作用。

依托这一优势,让不少腹地城市感觉依托黄骅综合大港提升产业发展,是一种实实在在的选择,今后在招商引资中也可以打出“沿海”牌。

在腹地城市对黄骅综合大港寄予厚望的同时,“本土”部门和企业对黄骅综合大港的回应之声也很响亮,不过他们的目的不是“走出去”,而是“请进来”。

“过去我们在招商中,往往强调毗邻京津的优势,现在更愿意告诉客商的是,我们临港的优势,这一点很吸引他们的眼球。”渤海新区化工产业园区有关人士告诉记者,“中捷石化建设的黄骅综合大港管道,把原油从大海直接送入车间,实现了运输零成本。公司年加工原油180万吨左右,输油管道建成后,一年能节约运费近亿元。”

以黄骅综合大港为“抓手”,人流、物流、信息流汇聚流通加快,沧州战略空间、战略资源也将发生重大变化;统筹沿海区域经济、社会、生态协调发展理念的出台,到港、产、城三位一体的超前规划,再到配套服务业的跟进与完善……放大“大港效应”,再造发展新优势已经破题。

“园区+创新”助新区成产业隆起带

本报记者 王少杰

在业内普遍看来,产业,已是沿海经济的核心竞争力,产业发展决定着沿海发展的规模、水平和走向。因此,强化产业支柱,打牢“根基”,既是沧州转身向海的一条成功经验,更成为沧州未来沿海经济发展的关键所在。

“园中园”助产业集群

在沧州沿海区域,初步构建起了以石油化工、冶金装备、港口物流为基础,以汽车、生物医药、新能源、新材料等特色优势产业为支撑的临港产业体系。

值得关注的是,深耕“蓝海”需要夯实产业“根基”优化软硬环境,更需要科学规划和把好项目入口端。这无疑对渤海新区“园中园”是一次发展考验。为此,渤海新区在实施产业规划中,坚持向园区集中。按照“港口导向、港产联动、突出特色、循环发展”的产业发展思路,在临港区域规划了260平方公里产业聚集区,包含十大经济功能园区。

除此之外,中捷高新技术产业园区以“生态、创新、特色、共融”为核心发展理念,重点规划建设有科技产业园、高等教育园、大学科技园、新能源产业园、高端制造业园、通用航空园等六大产业功能的“园中园”。

“园中园”扎堆建设,为渤海新区产业发展各具特色迎来发展契机。

石油化工产业,目前已具备1000万吨炼油、300万吨重交沥青、15万吨TDI、63万吨PVC和36万吨烧碱的产能,汇聚了一批业内领军企业;

冶金装备产业,已具备1000万吨装备新材料产能,聚集了中国一重冷轧板、北汽40万辆整车、中钢8万吨镍铁、中铁装备、达力普特型铸锻等一批重点项目;

电力能源产业,已具备252万千瓦火电、15万千瓦风电和5万千瓦光伏发电的产能,形成了煤电为主、热电、风电、光伏发电为补充的格局;

现代物流产业,“三中心、六通道、十八节点”的规划布局已现雏形。此外,渤海新区强力推进战略合作,加速临港产业聚集,目前重点项目共计110余项,总投资2125亿元。

采访中,发现,依托产业链条发展循环经济,必须有科技创新作保障。为此,渤海新区管委会与河北工业大学共同签署协同创新战略合作协议,双方将共建河北省渤海产业技术研究院,为科技创新、成果转化创造良好的环境和提供强有力的保障。

靠创新走“三型”路

实现科技创新,表现在工业领域,就是要以点带面,坚持不懈地抓好科技进步、自主创新、技术改造和高新技术产业发展,使工业经济走上创新型、集约型、节约型发展道路。

正是通过自主研发与创新,位于临港物流产业园内的欣昇物流有限责任公司实现了企业“减负”。在该公司总经理王同建看来,对于物流公司而言,实现综合物流成本的降低已等同于实现了节能减排。

王同建向《中国企业报》记者介绍,该公司现从事运煤大货车百余辆,针对日益攀升的运输成本,公司通过自行设计研发并已成功投入使用的人工智能拆装设备,实现货车4辆为一组,去时“4变2”回时“2变4”达到节能减排效果。也就是说,4辆货车(空车)从公司出发前,通过车间智能拆装设备40分钟操作后,“4变2”成形(其中2辆车头、车身各自装载在一辆欲行驶的货车上),到达目的地后,再次通过拆装设备实现“2变4”后装货返回。目前,这一被业界普遍认可的创新模式,已被国家交通部批准列为独家试点运行单位。

据王同建估算,通过创新“减负”该公司每辆货车的综合物流成本同比下降20%。这将意味着,货车运输成本的降低实际上在耗油、磨损等方面均有不同程度的降低,王同建所说的节能减排由此而得出。

同样是通过技术创新,位于中捷产业园区的河北犇放牧业公司,实现了用工成本降低和节能减排。该公司副总经理于长晖告诉《中国企业报》记者,作为存栏上万头奶牛养殖规模的大型农场,通常仅喂养一项所需雇佣工人近千名,按照以往管理方式,1人最多能喂养10头奶牛,但自引入高新机械设备后,实现了万头奶牛仅需10人喂养的改变。仅此一项,每月为农场节约用工成本数十万元。

按照循环经济理念,该公司正在投资建设一项环境能源工程。据了解,该项目符合国家推行的节能减排、可再生能源及废弃物综合利用的政策要求。于长晖介绍,该项目全部投产后,可实现年经济效益7000余万元。其中,生产车用燃气可获效益4000余万元。

此外,总投资8亿元的沧州星宇汽车部件项目,投资35亿元的达力普特型铸锻项目,还有沧州大化TDI、金牛化工PVC、信诺立兴、伦特石化、中铁装备、金隅水泥等一批产业支撑项目,不管是生产规模、产品档次,还是科技含量、创新水平,都是国内或省内同行业的佼佼者。

值得关注的是,与科技创新紧密相关的还有人才。近年来,渤海新区始终在着力推进“人才特区”建设,制定出台了系列专件。“渤海新区管委会院士工作站”等三家院士工作站获准成立,首批院士进驻办公;聘请各类专家顾问107人,建立创新创业团队12个,引进包括博士、研究生等在内的专业人才345名。此外,达力普、临港化工等企业也获批设立了自己的博士后创新实践基地。这些利好消息都将加快新区科技创新步伐,促进循环经济发展。

(渤海新区宣传办对此文亦有贡献)