



海洋是潜力巨大的资源宝库,也是支撑我国未来发展的重要战略空间。随着“一带一路”战略提出和建设海洋强国的现实要求,我国临港经济迎来新一轮的发展机遇期。

近日,记者走访了地处渤海湾穹顶处的沧州渤海新区及其境内的黄骅港,实地调研临港经济的发展现状,并采访多位知名专家,剖析我国临港经济发展的矛盾和问题,探讨在经济发展新常态下,临港经济发展的路径选择——

# 做好“转身向海”这篇大文章

本报记者 朱磊 雷汉发

## 无序竞争带来内部消耗

全球集装箱港口前20强中,我国有14个;吞吐量超过2亿吨的港口,我国有16个。但是,目前我国临港经济发展面临的问题主要有3个:一是量大质小,二是港城互动弱,三是模式单一

相比上海、天津、唐山、宁波等成熟港口而言,沧州渤海新区拥有大量土地、能源等相对稀缺的资源要素,但也拥有临港城市面临的一切难题。

“经过几十年发展,我国现已成为世界港口吞吐量第一的大国。但为了追求吞吐量,港口间竞争呈现白热化态势。吞吐量增速放缓,港口盲目布局、盲目投资,导致区域内港口之间、区域不同地方之间的竞争加剧。”交通运输部水运科学研究所副院长、总经济师贾大山认为,这种竞争的直接后果是导致港口净资产收益下降。

国家发改委综合运输研究所物流研究室主任冯浩指出,全球前20强的港口,我国有14个;吞吐量超过2亿吨的港口,我国有16个。但是,目前我国临港经济发展面临的问题主要有3个:一是量大质小,二是港城互动弱,三是模式单一。”

“目前我国临港经济发展面临的问题主要有3个:一是量大质小,二是港城互动弱,三是模式单一。”

## 进行高质量的经济活动

加快临港经济的发展,要从依靠要素驱动、投资驱动转向创新驱动进行转型升级。应以开放的视野选择产业类型,以前瞻的思维选择技术路线,以科学的思维选择产业组织模式

从世界范围看,发展临港经济是国际经济发展的大势所趋。从国内看,发展临港经济也已成为加快区域经济发展的战略选择,有助于成为地区重要的经济增长极。在大力发展海洋经济的国家战略背景下,沿海各省市都在谋求做足“临港文章”。

“未来临港经济,要追求发展高质量经济活动。”国务院发展研究中心区域研究部部长侯永志认为,所谓的发展高质量经济活动,就是能“挣大钱”的经济活动。资本密集、技术水平高、规模经济和产业集中度大的产业,都属于高质量经济活动。

冯浩认为,加快临港经济的发展,要从依靠要素驱动、投资驱动转向创新驱动,进行转型升级。应以开放的视野选择产业类型,以前瞻的思维选择技术路线,以科学的思维选择产业组织模式。临港地区在引进产业的时候,高端产业中间有



黄骅港已经成为我国沿海增长速度最快的综合大港之一,2014年全年完成吞吐量1.8亿吨,同比增长6%以上。 苑立伟摄

低技术、低成本,低端产业中也有高技术、高成本,这些都要充分考虑。

“产业选择决定着临港经济发展方向。临港经济如果做不到全面均衡,那一定要做到‘一招鲜’,把某个领域做到最好最强。”冯浩认为,沧州渤海新区面临的问题之一是产业选择。其实,沧州渤海新区的产业选择应以大宗商品物流为主,但这里实际已经构建形成了以石油化工等重化工业为支撑的产业模式。沧州渤海新区有很好的资源条件,不发展与其相适应的产业,就是浪费资源。

“北京、天津有大量产业向外疏解的需求,渤海新区应考虑与京津错位发展,发挥高铁、高速、港口的各自优势,承接产业转移,培育产业集群。”张国华认为,包括黄骅港在内的沿海港口建设,均应走专业化、差异化、错位竞争的道路。通过改革、创新、资源整合、技术进步等举措,使得港口运营效率更高、成本更低、更具发展后劲。



沧海之洲,沧州。

沧州在很多人眼中,印象最深刻的是武术,是纪晓岚,是那千年的铁狮子。实际上,有着1500多年历史的沧州,是个地地道道的沿海城市!

走进沧州市博物馆,海丰镇遗址以及从遗址里出土的胡佣、陶瓷器皿等,诉说着沧州与古老海上丝绸之路的源远流长;驶进黄骅港区,略显拥堵的道路和海边一排排门吊,诉说着沧州与海今日的融汇;路过北汽集团黄骅汽车产业园,一片片刚下线的新车,诉说着沧州临港新产业的崛起……

沧州与海,从来没有像今天这样“近在

## 充分发挥战略叠加优势

对于沧州渤海新区来讲,一方面应在消化基建、钢铁等过剩产能方面进行努力,承接一些,转移一些;另一方面更需在产业升级、高端产业的出口等方面实现突破

“一带一路”、京津冀协同发展、大力发展海洋经济等一系列战略构想的提出,为临港经济带来了叠加的机遇。

“FTA(中日韩自由贸易协议谈判)、BIT(中国—东盟双边投资协定)等战略也与临港经济息息相关。”民生证券研究院首席策略分析师李少君表示,这些战略的叠加是一个资源再配置的过程,资金、土地、劳动力都会得到更加有效的配置。对于沧州渤海新区来讲,一方面应在消化基建、钢铁这些过剩产能方面进行努力,承接一些,转移出口一

## 沧州与海

陈学慧

眼前”,也从来没有像今天这样“你中有我、我中有你”。如果说,沧州曾经错过了改革开放初期的沿海开放机遇,那今天的沧州,再也不能、也不想错过深化改革开放带来的新一轮沿海开放新机遇。

黄骅港地处渤海湾穹顶处,是我国中西部地区最短运距的出海口,具有融入“一带一路”战略的天然优势。河北沿海地区发展规划、京津冀协同发展战略、“一带一路”国家战略连续出台,渤海新区迎来了多重战略叠加的政策机遇。

有机遇,但面临的挑战也不小:一是发展势头强,知名度弱;二是内生动力强,外力借引弱;三是软环境强,硬环境

弱;四是港口经济发展强,腹地市场开发弱;五是物流强,人流弱。

“当机遇敲门的时候,要是犹豫着该不该起身开门,它就去敲别人的门了。”对于挑战的清醒认识,正是沧州抓住机遇加快发展的动力和着力点。“一带一路”,不能没有河北、没有沧州、没有黄骅港,而黄骅港、渤海新区乃至沧州,如何主动融入“一带一路”战略实现转型发展,才是抓住机遇的关键。

用港产城融合的思维加快结构调整、用文化的思维打造渤海品牌、用国际化的思维整合海内外资源……沧州及黄骅港,以创新为舵,正驶向宽阔的深海。

## 六大总装维护基地全部投产

## 海上风电“风头”正劲

本报记者 杨国民

1月15日,中船重工海装江苏海上风电基地首台风电机组下线。基地主要面向国内海上风电市场和海外高端市场,具备年产50万千瓦机组的设计生产能力。至此,海装风电拥有的重庆、内蒙古、新疆、云南、敦煌、江苏六大总装维护基地全部投产,年产能超过300万千瓦,在行业内形成了完整产业链和配套能力,具备向国内外用户提供海上、陆上风电设备的可靠供货能力。

在此之前的2014年12月30日,龙源电力江苏如东海上风电示范项目扩建工程200兆瓦获得江苏省发改委核准,项目位于江苏如东环港外滩海域,总装机容量为20万千瓦,拟安装50台单机容量4兆瓦风电机组。在江苏省列入开发建设海上风电项目中,龙源电力已有5个项目总容量计94.92万千瓦,占比高达27.2%,遥遥领先于其他发电集团。

企业的投资热情,来源于国家和地方对于发展海上风电的政策保障以及由此带来的良好市场预期。

在2014年,海上风电政策暖风不断:2014年5月4日,新版《上海市可再生能源和新能源发展专项资金扶持办法》对外公布。《办法》显示,风电补贴标准为陆上风电和海上风电,其中陆上风电补贴标准为0.1元/千瓦时,海上风电为0.2元/千瓦时。《办法》发布的第三天,也就是5月6日,上海临港海上风电一期100兆瓦(总装机200兆瓦)项目公布工程勘察中标公告,项目已进入开工前期准备阶段。这也是国内获批开工的第二个近海风电场国家级示范项目。

2014年6月份,国家发改委下发《关于海上风电上网电价政策的通知》,规定2017年以前投运的潮间带风电项目含税上网电价为每千瓦时0.75元,近海风电项目含税上网电价为每千瓦时0.85元;2017年及以后投运的海上风电项目,将根据海上风电技术进步和项目建设成本变化,结合特许权招投标情况另行研究制定上网电价政策。中国风能协会秘书长秦海岩表示,海上风电标杆电价的出台,将对2014年至2016年这3年间的海上风电发展起到重要推动作用。

2014年12月,国家能源局对外公布《全国海上风电开发建设方案(2014—2016)》,总容量1053万千瓦的44个海上风电项目列入开发建设方案。这标志着我国海上风电开发将进一步提速。业内人士认为,从相关政策、规划的出台及行业发展看,2014年可称为我国海上风电启动元年。接下来,海上风电将迎来快速发展的新阶段。

和陆上相比,海上风速更大,发电利用小时更高。我国海上风电项目多分布于东部沿海,距离用电负荷中心较近,消纳市场广阔。同时,加快海上风电项目建设,对于促进沿海地区治理大气雾霾、调整能源结构和转变经济发展方式具有重要意义。

我国风电发展“十二五”规划提出,到2020年海上风电装机容量达到3000万千瓦。此目标的实现,可带来4500亿元至6000亿元的市场空间;海上风电的总投资中,整机、风塔、海底电缆等设备投资约占50%至60%,这意味着面向整机制造商以及零部件供应商的海上风电市场约为2500亿元至3500亿元。

## 稳妥发展海上风电

木易

随着国家海上风电发展相关规划、方案的出台,海上风电政策暖风不断,我国将迎来海上风电加快发展的新机遇期。不少企业也跃跃欲试,欲分得一块“海上风电盛宴”蛋糕。但需要强调的是,我国海上风电产业仍处起步阶段。海上风电工程复杂、运行环境恶劣、施工难度大、技术要求高,产业发展要稳妥推进。企业在投资热情高涨的同时,更要保持理性和冷静。

业内人士指出,海上风电开发涉及多个领域,海上风电设备制造能力,但这些尚不足以支撑我国海上风电在近期内实现跨越式发展。只有通过一大批海上风电项目的实践,探索出科学有效的管理办法,同时从海上风电设备制造到安装、运行、维护整个产业链形成完整的标准体系和生产能力,加上比较合理的电价机制,海上风电才能真正进入快速发展阶段。

同时,海上风电产业链及标准规范尚待完善。目前,我国海上风电还未形成完善的标准体系,在工程勘察、施工、安装、运行管理和维护方面缺乏技术规范,难以对工程全过程实施有效指导,海上风电面临技术和成本控制方面的风险。

与全球领先的风电设备质量及生产规模相比,我国还没有建立起与之相匹配的核心技术能力和产业竞争实力。我国5兆瓦和6兆瓦级的大容量机组在制造方面还处于少量试运行阶段,海上施工设备还不能适应多种建设条件,对海上风电基础的设计、施工研究试验不足,离岸变电站和海底电缆技术等级也较低。

海上风电机组不仅要能够“立”起来,还要能“转”起来;企业能盈利,产业才能持续发展。我国虽已积累了一些海上风电建设运行的经验,具备了一定的海上风电设备制造能力,但这些尚不足以支撑我国海上风电在近期内实现跨越式发展。只有通过一大批海上风电项目的实践,探索出科学有效的管理办法,同时从海上风电设备制造到安装、运行、维护整个产业链形成完整的标准体系和生产能力,加上比较合理的电价机制,海上风电才能真正进入快速发展阶段。

因此,积极稳妥应该是当前我国海上风电发展的主基调。随着国家和地方相关政策进一步明朗,海上风电产业体系逐步完善,前期工作逐步到位,我国海上风电产业将借风顺势,成为我国新能源发展的重要力量。

本版编辑 来洁 梁剑箫

## 第一次全国海洋经济调查相关标准印发——

# 摸清海洋经济“家底”

本报记者 沈慧

近日,《全国海洋经济调查区域分类》、《海洋及相关产业分类(调查用)》和《主要海洋产品分类目录(调查用)》等3项第一次全国海洋经济调查相关标准印发。

《全国海洋经济调查区域分类》规定了11个沿海省和4个非沿海省乡级及以上行政区划与代码、行政区名称和代码,适用于“调查”对行政区域进行标识、信息处理和数据交换等过程;《海洋及相关产业分类》规定了我国海洋产业的分类及代码,适用于“调查”对海洋及相关产业进行的行业类别划分;《主要海洋产品分类目录》规定了我国海洋产品的分类原则、编码方法和代码结构、分类代码等内容,适用于“调查”对主要海洋产品进行的分类与统计工作。

据介绍,《全国海洋经济调查区域分类》等3项标准的研究编制广泛参考和借

鉴了国家同类普查、调查的工作经验,充分考虑了第一次全国海洋经济调查的实际需求。作为“调查”标准和技术规范体系的核心标准,3项标准的实施对提高调查的科学性、系统性、规范性,确保调查数据质量,实现海洋经济基础数据在全国全行业的一致性,将发挥重要的技术保障作用。其他涉及数据采集、处理、检验、质量控制等调查用标准规范也正在研究编制中。

日前出台的《全国海洋经济调查区域分类》等3项标准,是为了推动第一次全国海洋经济调查工作的顺利进行而印发的。去年,我国启动了第一次全国海洋经济调查。这次调查是我国开展的第一次针对海洋经济的全国性调查,旨在摸清海洋经济“家底”,实现海洋经济基础数据在全国、全行业的全覆盖和一致性。

近年来,我国海洋经济发展迅速,也暴露出诸多问题。目前我国海洋开发的空间布局不合理,产业同构、趋同现象严重,能源重化工业项目向滨海集聚的趋势明显加快,部分沿海经济开发热点地区海洋环境质量随之逐年下降,海洋灾害频发。

对此,业内有关人士表示,有必要通过海洋经济调查,全面掌握各海洋产业间生产规模比例关系等情况,调整海洋产业结构、优化布局。同时,全面掌握海洋经济资源存量,分析海洋油气开发及海上可再生能源等产业发展潜力,对于维护国家权益和经济安全具有重要的现实意义。

据悉,第一次海洋经济调查内容主要包括单位清查、产业调查、专题调查等3方面。

单位清查内容涉及各类法人单位和产业活动单位的基本属性、从业人员、财

务状况、能源和水消费、科技情况、信息化情况和单位定位信息,以及生产的海洋产品名称、提供的海洋服务类别、使用的来源于海洋的原材料名称等。

产业调查包括海洋渔业、海洋水产品加工业、海洋油气业、海洋矿业、海洋盐业、海洋船舶工业、海洋工程装备制造业、海洋化工业等。

专题调查包括海洋工程项目基本情况调查、围填海规模调查、海洋防灾减灾调查、海洋节能减排调查等。内容涉及海洋工程项目类型和投资额,填海造地项目和围海项目的用海面积和投资额,海岸防护设施、海洋承灾体和海洋防灾减灾机构基本属性及防灾减灾投入情况,产污主体的入海污染物排放情况等。

预计第一次全国海洋经济调查成果将于2015年7月发布。