



中国内陆港

生产性服务业集聚发展研究

Study on Agglomerative Development of the Producer Services in China's Inland Port

◎ 王育宝 强小安 著



经济科学出版社
Economic Science Press

中国内陆港生产性 服务业集聚发展研究

王育宝 强小安 著

经济科学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

中国内陆港生产性服务业集聚发展研究/王育宝,
强小安著. —北京: 经济科学出版社, 2015. 6

ISBN 978 - 7 - 5141 - 4907 - 4

I. ①中… II. ①王…②强… III. ①服务业 -
产业发展 - 研究 - 中国 IV. ①F719

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 187726 号

责任编辑: 王长廷 刘 莎

责任校对: 刘 昕 隗立娜

版式设计: 齐 杰

责任印制: 邱 天

中国内陆港生产性服务业集聚发展研究

王育宝 强小安 著

经济科学出版社出版、发行 新华书店经销

社址: 北京市海淀区阜成路甲 28 号 邮编: 100142

总编部电话: 010 - 88191217 发行部电话: 010 - 88191522

网址: [www. esp. com. cn](http://www.esp.com.cn)

电子邮件: [esp@ esp. com. cn](mailto:esp@esp.com.cn)

天猫网店: 经济科学出版社旗舰店

网址: [http: //jjkxcbs. tmall. com](http://jjkxcbs.tmall.com)

北京密兴印刷厂印装

710 × 1000 16 开 20.25 印张 320000 字

2015 年 6 月第 1 版 2015 年 6 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 5141 - 4907 - 4 定价: 78.00 元

(图书出现印装问题, 本社负责调换。电话: 010 - 88191502)

(版权所有 翻印必究)

中央高校基本科研业务费专项资金资助（项目编号：
sk2010046，sk2014053）

陕西省哲学社会科学基金后期资助项目（项目编号：
13HQ022）

陕西省（高校）哲学社会科学重点研究基地“陕西
经济研究中心”专项资助

序 言

当今世界经济正处在充满生机的服务经济新时代，其突出特征就是服务业在国民经济产业结构的主导地位凸现。在发达国家经济结构中，服务业尤其是生产性服务业是增长最快的部门。加快发展生产性服务业，既反映了经济发展的必然趋势，也反映了转变发展观念、创新发展模式、提高发展质量的客观要求。在国际经济政治形势复杂、我国经济发展进入新常态下，大力发展生产性服务业，将会有效克服国际金融危机带来的严重影响，对促进我国产业结构优化升级，实现全面协调可持续发展，具有重要的战略意义。

建设中国内陆港——西安国际港务区，推进生产性服务业集聚发展，是陕西省委省政府和西安市委市政府深入贯彻西部大开发战略部署，积极探索调整产业结构、转变发展方式的重要举措。在服务经济新理念指引下，西安国际港务区坚持科学规划，基础设施先行，优惠政策激励，现已建成西安铁路集装箱中心站、西安综合保税区、西安陆路货运口岸等支撑平台，吸引了大批生产性服务业向港区内聚集，初步形成了以现代物流、高端商务、服务贸易、企业总部为主的产业空间布局和产业体系。

西安国际港务区建设和发展取得的成就，创造了西部内陆地区生产性服务业发展的新模式。实践表明，在政企合一、垄断经营的体制下，没有发展生产性服务业的可能；在工业发展方式落后的状态下，没有发展生产性服务业的需求；在对外开放程度较低的环境下，没有发展生产性服务业的条件。随着一带一路发展战略的实施

和建设的深入推进，坚持解放思想、深化改革、扩大开放指导思想，西安国际港务区生产性服务业集聚发展必将在内陆地区经济发展和转型中发挥重要示范引领作用。

作者多年关注和研究、并亲自参与了西安国际港务区划和建设，积累了许多宝贵经验，也深思和研讨了一些理论和实践问题，这些都凝聚在本书的章节内容之中。我认为，本书的学术贡献和应用价值主要有以下三个方面：

第一，科学界定了生产性服务业的内涵和外延，提出了生产性服务业园区化、集聚化发展的一般规律，构建了具有自身特点的生产性服务业集聚发展的理论。这不仅拓展了产业经济学研究的广度和深度，一定程度上也丰富了产业经济学和服务经济学的基础理论。

第二，明确提出，建设国际内陆港必须具备地缘优势、产业发展基础、政策创新及与海港或口岸城市协调等条件。因此，并不是每个内陆城市都可以建成国际内陆港。

第三，研究提出了中国内陆港—西安国际港务区生产性服务业的空间布局、发展模式、发展路径及政策措施。这对增强自觉性、减少盲目性、少走弯路，大有裨益。西安国际港务区生产性服务业集聚发展的成功实践，为欠发达地区提供了一个鲜活的典型示范。

我相信这是一个亮丽的开端。西安国际港务区生产性服务业集聚发展取得的丰硕成果，一定会促进理论研究和实践不断创新。当“长安号”国际集装箱班列、整车班列开往中亚或欧洲时，内陆港已不单是面向沿海港口，而且是面向陆地口岸，实现向东、向西同时开放。不仅重视内陆港生产性服务业集聚效应，同时也应重视生产性服务业的辐射效应。在深化改革和科技创新驱动下，希望继续探索知识经济时代生产性服务业集聚发展的基础理论，深化研究西安国际港务区实施“一带一路”战略的重要布局，以及进一步建设成中国内陆自由贸易港区的实现路径。

本书是一部研究内陆无水港生产性服务业集聚发展的专著。选题具有前沿性、挑战性，构建的理论有一定的科学性、指导性，提出的措施建议具有实用性、可操作性。全书结构严谨，观点鲜明，资料翔实，论据充分，对进一步完善经济学科理论和指导生产性服务业科学发展，具有重要的学术价值和应用价值。

孫永福*

2015年6月5日

* 孙永福，中国工程院院士，现任中国铁道学会理事长，曾任铁道部副部长、党组副书记，青藏铁路建设领导小组副组长（正部长级）等职。

前言

实践证明，欠发达国家或地区要实现经济社会跨越式发展，必须遵循集聚经济和产业发展的基本规律。人类社会已迈进服务经济的新时代，大力发展生产性服务业是大势所趋！中国内陆港——西安国际港务区是中国西部开发较早、基础完善的内陆港区，位于“丝绸之路经济带”起点城市。按照国际规则，集中力量积极促进西安国际港务区——中国内陆港生产性服务业集聚发展，将西安国际港务区建设成为“丝绸之路经济带”重要的商贸物流枢纽中心节点地区和中国内陆自由贸易港（园）区，是陕西省、西安市深入贯彻落实国务院《关于深入实施西部大开发战略的若干意见》，“调结构、转方式、促转型”的重要战略举措。

本书审时度势，抢抓机遇，积极为中国内陆港——西安国际港务区的发展勾勒出了良好发展蓝图。在总结生产性服务业发展的中外研究文献和典型国家或地区生产性服务业发展经验的基础上，本书明确界定了生产性服务业的内涵和外延，提出了生产性服务业集聚发展基本规律及其理论体系，指明了内陆港区生产性服务业发展可借鉴经验；以国际化的视野，分析了国内外生产性服务业的发展特点、趋势及其存在问题，着重探讨了西安国际港务区生产性服务业的发展中存在的问题及原因；结合生产性服务业集聚发展规律和国际港务区的实际，借鉴国内外港区生产性服务业发展的成功做法，提出了西安国际港务区生产性服务业集聚发展的产业空间布局、发展模式、发展路径及具体措施。

研究认为，生产性服务业是指为维持工业生产过程的连续性、促进产业技术进步、产业升级和提高生产效率提供保障服务的，生产（或服务）过程中作为商品或其他服务生产的中间投入而发挥作用的新型服务业，具有知识密集、附加值高、低碳环保等特点。生产性服务业集聚发展是经济社会发展

到一定程度的必然产物,其集聚的基础理论与制造业基本一致。欠发达的内陆港区促进生产性服务业集聚发展既是内陆地区加快发展、提高发展速度和质量的要求,也是沿海港区和边境口岸扩大经济腹地、提升其国际竞争力的现实需要。虽然近年来,不管是从国家层面还是省市层面看,中国生产性服务业均呈现发展速度加快、规模扩大、盈利能力提高等特点,但与发达国家相比,发展效率低,在集聚化、市场化、国际竞争力等方面还存在诸多问题,尤其是区域发展不平衡和结构亟待优化等问题依然普遍存在。这主要与生产性服务业市场发育不足、竞争机制不完善、生产方式落后等密切相关。西安国际港务区不沿海、不沿江、不沿边,但具有内陆港区发展生产性服务业的区位、交通通信条件,具有发展政策、科技人才、生态环境等基础和优势,尤其是具有创新发展内陆港的积极性和主动性。不断提高国际港务区对生产性服务业的认识水平、扩大国际港务区的腹地范围和辐射能力、明确国际港务区产业空间布局和功能分区、理顺港区体制机制等,对国际港务区发展具有重要意义。

本书依据产业布局、产业集聚、产业关联、主导产业选择等产业经济学、区域经济学理论,确立了将西安国际港务区建设成“丝绸之路经济带”商贸物流国际中转枢纽港、中国内陆自由贸易港区的发展定位。从产业均衡发展、低碳环保、产业集聚和国际陆港功能延伸等角度,确定了西安国际港务区发展的先导产业、主导产业和辅助产业,并明确了国际港务区生产性服务业集聚发展的“双核、双带、三中心”产业空间布局,提出了国际港务区生产性服务业集聚发展的嵌入式引导培育模式和将国际港务区发展成中国“双向开放”生产性服务业发展的示范区、丝绸之路经济带的服务业核心区等的基本思路和保障措施。

王育宝 强小安

2015年6月9日

目 录

第1章 中国内陆港生产性服务业集聚发展紧迫性分析	1
1.1 生产性服务业集聚发展的概念	3
1.1.1 服务业的内涵与外延	3
1.1.2 生产性服务业集聚	13
1.2 生产性服务业集聚发展研究综述	20
1.2.1 生产性服务业与制造业互动关系研究	21
1.2.2 生产性服务业集聚发展的机理研究	23
1.2.3 生产性服务业集聚发展的趋势研究	26
1.3 中国内陆港生产性服务业集聚发展的紧迫性分析	27
1.3.1 内陆港区的内涵、特征和作用	29
1.3.2 中国内陆港发展生产性服务业的必要性和可行性	35
第2章 生产性服务业集聚发展的理论基础	47
2.1 生产性服务业集聚发展的原因理论	47
2.1.1 规模经济理论	47
2.1.2 交易费用理论	49
2.1.3 产业创新系统理论	50
2.2 生产性服务业集聚发展的区位选择理论	52
2.2.1 企业区位选择理论	52
2.2.2 产业区与新产业区理论	54
2.2.3 新经济地理理论	55
2.3 生产性服务业集群的形成理论	57

2.3.1	增长极理论及其新发展	57
2.3.2	竞争优势理论与产业集群	59
2.3.3	产业集群与创新理论	62
2.4	生产性服务业在产业结构中的地位演进理论	63
2.5	生产性服务业集聚发展的理论基础评价	65
第3章	国外生产性服务业集聚发展的经验	67
3.1	全球生产性服务业发展的现状特点	67
3.1.1	发达国家生产性服务业发展的现状特点	68
3.1.2	发展中国家生产性服务业发展的现状特点	73
3.1.3	全球生产性服务业的发展特点	74
3.2	世界主要国家生产性服务业集聚发展的模式	78
3.2.1	发达国家生产性服务业的集聚发展模式	78
3.2.2	新兴工业化国家生产性服务业集聚发展模式	85
3.3	国外生产性服务业集聚发展的经验借鉴	89
第4章	中国生产性服务业集聚发展的现状及特点	94
4.1	中国生产性服务业集聚发展的现状特点	94
4.1.1	中国生产性服务业发展的现状	95
4.1.2	中国生产性服务业集聚发展的特点	99
4.2	中国主要区域生产性服务业集聚发展的特点	105
4.2.1	东、中、西三大区域生产性服务业发展现状	106
4.2.2	分省生产性服务业发展现状分析	111
4.2.3	各省 GDP 和生产性服务业增加值之间的关系分析	113
4.3	重点城市和园区生产性服务业集聚发展的做法	114
4.3.1	重点城市和产业园区生产性服务业集聚发展	114
4.3.2	国际大都市和产业园区生产性服务业集聚发展的 主要做法	122
第5章	陕西省生产性服务业的发展特征及存在问题	124
5.1	陕西省生产性服务业集聚发展的现状特点	124

5.1.1	发展基础和优势	124
5.1.2	陕西省生产性服务业发展现状	130
5.2	陕西省生产性服务业集聚发展特征——以西安市为例	140
5.3	陕西省生产性服务业集聚发展中存在的问题和原因	147
5.3.1	存在的问题	147
5.3.2	原因分析	151
第6章	西安国际港务区生产性服务业集聚发展的特点和存在的问题	163
6.1	西安国际港务区生产性服务业发展的基础和优势	164
6.1.1	西安国际港务区建立和发展的演进	164
6.1.2	西安国际港务区生产性服务业发展的优势	170
6.2	西安国际港务区生产性服务业集聚发展的特点	175
6.3	西安国际港务区生产性服务业集聚发展中存在的问题及原因	185
6.3.1	西安国际港务区生产性服务业集聚发展中存在的问题	185
6.3.2	西安国际港务区生产性服务业集聚发展中存在问题的原因	187
第7章	西安国际港务区生产性服务业的空间布局及功能定位	193
7.1	现行国际港务区生产性服务业空间布局及功能定位	193
7.1.1	现行港务区生产性服务业空间布局和功能定位	194
7.1.2	国际港务区生产性服务业集聚发展及其招商引资现状	198
7.1.3	现行国际港务区生产性服务业空间布局存在的问题	201
7.2	国际港务区生产性服务业重点发展的产业确定和空间布局	202
7.2.1	港务区重点发展的生产性服务业产业确定	202
7.2.2	国际港务区生产性服务业空间布局	209
第8章	西安国际港务区生产性服务业集聚发展的机制及模式	220
8.1	生产性服务业集聚发展的影响因素及发展机制	220

8.1.1	生产性服务业集聚发展的影响因素	221
8.1.2	生产性服务业集聚发展的形成机制	228
8.2	生产性服务业集聚发展的模式及其优缺点分析	236
8.2.1	基于马库森产业集聚模式的生产性服务业集聚 发展模式	237
8.2.2	生产性服务业集聚发展的典型模式和机理	241
8.3	西安国际港务区生产性服务业集聚发展的模式	244
8.3.1	西安国际港务区生产性服务业集聚发展模式 选择的影响因素	244
8.3.2	西安国际港务区生产性服务业集聚发展的模式确定	246
第9章	西安国际港务区生产性服务业集聚发展的基本思路	249
9.1	西安国际港务区生产性服务业集聚发展的思路和目标	250
9.1.1	总体思路	250
9.1.2	发展原则	251
9.1.3	发展目标	252
9.2	西安国际港务区生产性服务业集聚发展的战略构想	253
9.2.1	着力推进“544 生产性服务业集聚发展战略”	253
9.2.2	在产业互动和区域互动中提高生产性服务业资源整合和 共享能力	263
第10章	西安国际港务区生产性服务业集聚发展的路径和保障措施	269
10.1	西安国际港务区重点生产性服务业集聚发展的路径	269
10.1.1	现代物流业	270
10.1.2	现代商贸业	272
10.1.3	信息技术服务业	275
10.1.4	应急公共服务	276
10.2	西安国际港务区生产性服务业集聚发展的保障措施	278
10.2.1	完善组织领导, 创新陆港体制机制	278
10.2.2	完善顶层设计, 营造良好发展环境	279
10.2.3	筹措发展资金, 完善金融服务体系	280

10.2.4 统筹城乡发展,化解港区发展瓶颈	281
10.2.5 强化监测评价,引进培育高端人才	282
10.2.6 优化区域环境,促进持续协调发展	283
第11章 基本结论和展望	286
11.1 基本结论	286
11.2 研究展望	289
参考文献	290
后记	304

第 1 章

中国内陆港生产性服务业 集聚发展紧迫性分析

如果说强大的制造业是一国经济崛起的基础,那么发达的服务业则是一国持续繁荣富强的保证。随着技术的发展、社会的进步,今天的人类社会已经跨越产品经济时代,迈进服务经济的新时代。产品经济强调的是工业化、规模化、标准化,而服务经济讲究的是需求、体验、创新。没有制造业与服务业的融合,没有现代服务业特别是没有生产性服务业的崛起,经济结构转型升级只会是一句空话,要获得持续稳定的发展也更是一句空话。要获得大发展,欠发达地区必须遵循服务业发展的基本规律,借鉴国内外服务业集聚发展的经验,在不断完善服务业发展基础设施、营造良好发展环境的基础上,通过创新宏观调控思路和体制机制,尽快扭转国际金融危机下过于依赖刺激投资和工业发展而带来的经济下行压力的不利局面,大力发展生产性服务业,为促进企业内生式成长、产业集群式发展和长远提质增效奠定基础,努力实现区域经济社会跨越式发展目标。当前,随着生产性服务业增加值和就业比重的逐年上升,生产性服务业已逐步取代制造业成为国内经济增长和促进社会发展进步的重要力量和创新源泉^①。

为了克服发展中不靠海、不靠江、不靠边的“短板”,内陆地区(城市)通过创新体制机制,努力加强与沿海港口城市和沿边口岸城市的联合,建设发展内陆港区,积极使其发挥“港口后移、就地办单、海铁联运、无缝对接”等国际港口职能,使其发展成为具有对内对外强大经济服务功能的辐射源、内陆生产性服务业发展的集聚区。内陆地区这一发展需求,与沿海、沿

^① Bayson J. P. Business Service Firms, Service Space and the Management of Change [J]. Entrepreneurial and Regional Development, 1997, 9 (2): 93-111.

江、沿边港口在激烈的对外竞争中需要扩大其经济和辐射腹地、提高其综合竞争能力的需求不谋而合，于是，在中国国内就出现了发展内陆港区的热潮。2008年12月16日，国务院正式批复设立重庆两路寸滩保税港区。中国内陆第一个“水港+空港”的保税港区成立！^①目前，中国已经有50多家具有国际港口功能的内陆港区，它们与沿海、沿江、沿边港口建立起了良好的互助合作和发展关系，促进中国服务业协同发展。西安国际港务区就是其中有一定影响的中国内陆代表港之一。由于西安国际港务区是国内较早提出建设中国内陆港目标的，因此，当人们提到中国内陆港时，一般指的就是西安国际港务区。

西安国际港务区成立于2008年，是中共中央、国务院深入贯彻落实《关于深入实施西部大开发战略的若干意见》、《关于加快发展服务业的若干意见》、《中华人民共和国第十二个国民经济和社会发展规划纲要》和《关中—天水经济区发展规划》重点支持发展的生产性服务业示范园区，是陕西省委省政府、西安市委市政府调整产业结构，转变发展方式，提升现代服务业发展水平，打造内陆地区开发开放战略高地的创新举措，是陕西省、西安市建设具有历史文化特色国际化大都市重点打造的开放型经济支撑平台和现代服务业核心功能区。西安国际港务区具有良好的生产性服务业发展的基础设施、政策优惠、产业基础和人文生态环境等。遵循生产性服务业集聚发展的基本规律，集中力量积极建设发展中国最大内陆港——西安国际港务区具有重要的现实意义和深远的历史意义。

经过多年努力，2014年年底，以西安国际港务区为核心的“西安港”国内代码（61900100）、国际代码（CNXAG）均已正式启用。“西安港”成为我国首个获得这两个代码的内陆型港口，正式纳入国际贸易与运输体系，成为世界各大港口的“目的港”和“首发港”！^②

① 郭虹. 中国首个内陆保税港区设于重庆为水港+空港模式 [EB/OL]. 中国新闻网, 2008-12-16. <http://www.chinanews.com/cj/gncj/news/2008/12-16/1490033.shtml>.

② 张艳莉. 西安港: 梦想成真 [N]. 华商报, 2015-1-5, <http://www.sxdaily.com.cn/n/2015/0105/c46-5594714.html>.

1.1 生产性服务业集聚发展的概念

1.1.1 服务业的内涵与外延

1. 服务业的内涵

服务业是现代产业体系建立的重要支柱,提高服务业在国民经济发展中的比重已经成为提升一国或区域经济发展质量和综合国力的重要目标。多年来,尽管学者和实际工作者对服务和服务业进行过诸多研究,但迄今为止,无论在内涵还是外延上,国内外对服务和服务业都还没形成广为接受的定义。1977年,希尔(T. P. Hill)认为,服务是指人或隶属于一定经济单位的物在事先合意的前提下由于其他经济单位的活动所产生的变化……服务的生产和消费同时进行,即消费者单位的变化和生产者单位的变化同时发生,这种变化是同一的。服务一旦生产出来必须由消费者获得而不能储存,这与其物理特性无关,而只是逻辑上的不可能……^①该定义虽给出了服务的性质,但它只是看到了制造业与服务业融合发展的基本特征,未完全将服务同商品区别开来。陶纪明(2009)将服务定义为,服务首先要求服务者和消费者的共同参与和直接互动;其次,服务具备一般商品所具备的特征;再次,服务的效用具有“事后检验”的特征,这与服务的个性化和过程化密切相关^②。这里所谓的“事后检验”有两层意思:一是同标准化商品相比,服务质量难以标准化,服务未发生前,消费者难以准确评估服务的价值和效用;二是服务呈现“事前定价”和“事后检验”背离现象,服务效用的不确定性大,服务质量难以鉴别,且消费者很难事后对服务质量进行“讨价还价”,并导致机会主义和道德风险问题(服务者恶意偷懒或降低服务质量),进而很大程度上抑制了消费者对服务的真实需求。他还指出生产性服务业边界(或服

^① Hill, T. P., On goods and services [J]. The Review of Income and Wealth, 1977, 23: 315 - 338.

^② 陶纪明,上海生产性服务业的空间集聚[M].北京:格致出版社,2009,1.