

省情研究(2007—2008)

——中共广东省委党校研究报告选

中共广东省委党校省情教研部编

廣東省出版集團
廣東經濟出版社

广东省粤科风险投资集团有限公司资助出版

省情研究(2007—2008)

——中共广东省委党校研究报告选

中共广东省委党校省情教研部编

廣東省出版集團
廣東經濟出版社

广东省粤科风险投资集团有限公司资助出版

图书在版编目 (CIP) 数据

省情研究. 2007~2008: 中共广东省委党校研究报告选 / 中共广东省委党校省情教研部编. -- 广州: 广东经济出版社, 2009. 5

ISBN 978-7-5454-0131-8

I. 省… II. 中… III. ①地区经济—经济发展—研究—广东省—2007~2008 ②社会发展—研究—广东省—2007~2008
IV. F127.65

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 058453 号

出版发行	广东经济出版社 (广州市环市东路水荫路 11 号 11~12 楼)
经销	广东新华发行集团
印刷	广东信源彩色印务有限公司 (广州市番禺区南村村东兴工业园)
开本	730 毫米×1020 毫米 1/16
印张	13
字数	251 000 字
版次	2009 年 5 月第 1 版
印次	2009 年 5 月第 1 次
印数	1~3 000 册
书号	ISBN 978-7-5454-0131-8
定价	30.00 元

如发现印装质量问题, 影响阅读, 请与承印厂联系调换。

发行部地址: 广州市环市东路水荫路 11 号 11 楼

电话: (020) 38306055 38306107 邮政编码: 510075

邮购地址: 广州市环市东路水荫路 11 号 11 楼

电话: (020) 37601950 邮政编码: 510075

营销网址: <http://www.gebook.com>

广东经济出版社常年法律顾问: 何剑桥律师

· 版权所有 翻印必究 ·

编委会主任：郑盛廷

编委会副主任：陈鸿宇 何国杰

主 编：蔡 兵

副 主 编：张长生 黄启乐

前言

改革开放以来，随着我国经济社会迅速发展，干部教育培训的规模不断扩大，形式不断创新，国际交流日益频繁，大量现代培训的理念和方法被广泛采用。党校作为我国干部教育培训的主阵地，近年来也不断加大教学改革的力度，取得了丰硕的教学成果。

广东是我国第一经济大省，我校作为广东全省干部培训的最重要阵地，近年来在教学改革方面不断进行突破与创新，特别是在课题组研究式教学方面，我校从2004年就开始试行，是全国党校中开展较早，取得成果较显著的党校之一。

我校的课题组研究式教学由选题、调研与收集资料、专题辅导、拟定提纲、写作初稿、讨论修改、定稿、成果评审和教学成果汇报等9个教学环节构成。学员根据个人所报课题的相关性，按相近方向组成研究小组，每6人左右成立一个课题研究小组。每个课题组选派一名相关专业具有副教授以上职称的教师参与课题组调研写作的全过程并进行专业指导。课题组通过调研和查找资料等方式开展课题研究，通过集体讨论，形成应用性、对策性较强的研究报告（包括主报告和子报告）。指导教师与课题组共同对研究成果进行讨论修改、定稿，并以支部为单位进行课题研究成果交流，实现成果共享。最后举办“省委党校千名学员‘继续当好排头兵’大论坛”暨课题组研究式教学成果汇报会，邀请省委、省政府有关部门的领导和省内知名院校的专家参加总结交流。

目前，我校的课题组研究式教学已形成了一系列符合广东干部成长规律和党校教育规律的新思路、新做法和新亮点。一是坚持以学员为主体，以教员为主导。充分调动学员的主体性，在研究问题中提高学员的学习能力、创新能力、战略思维能力和分析解决重大实践问题的能力以及运用研究成果来指导推动实际工作的能力。充分发挥教员在全程参与、及时指导、大班交流等教学过程中的主导性，促进学员提高自觉思考与探索的能力，努力做到教学效益最大化。二是坚持理论与实际的结合。课题组研究始终坚持根据党和

国家形势发展的需要，围绕省委、省政府工作大局并结合学员的实际工作需要来确定研究课题。三是坚持对教学的全过程进行有效管理。通过《课题组研究式教学施教手册》扎扎实实抓好课题研究过程的各个环节和节奏，在深化教学内容，细化教学过程的同时，特别注重对教学的规范管理。

截至到 2008 年上半年，我校已进行了 13 期课题组研究式教学，学员共提交研究报告 196 篇。其中，有相当数量的研究报告调研深入，研究透彻，为省委、省政府破解广东发展难题起到了参谋助手作用，一批研究成果还受到省委、省政府有关部门以及专家学者的高度关注，并有多篇研究报告经省委领导同志批示转发有关部门参考。

今年是改革开放三十周年，为了纪念改革开放，我校省情教研部从近年的研究报告中选取了一批有代表性的研究报告编辑出版，广东省粤科风险投资集团有限公司为此提供了经费支持，在此我们深表感谢！

希望这本体现了我校研究式教学改革成果的书，能为各级政府的决策提供有益的参考。

郑盛延

2008 年 11 月 14 日于黄华园

区域协调发展

- 布阵海陆空 重构广东经济版图 / 3
- 促进产业有序转移 加快后发地区发展 / 9
- 完善我省扶持山区发展政策的对策建议 / 21
- 改革财政转移支付制度 促进我省区域协调发展 / 28

三农问题

- 关于我省农村土地集约化经营的思考 / 41
- 完善“公司+农户”经营管理模式 推动城乡经济和谐发展 / 49
- 广东农业龙头企业发展对策研究 / 54
- 广东省农民合作经济组织发展的现状、问题及建议 / 62
- 完善失地农民社会保障 促进我省社会和谐稳定 / 69

住房问题

- 解决广东城镇低收入家庭住房困难的对策研究 / 77

可持续发展

- 推进节约集约用地 促进经济可持续发展 / 87
- 当前广东城市建筑垃圾处理研究——以广州、深圳为例 / 96

提高国企竞争力

- 我省国企利用资本市场实现跨越式发展的对策研究 / 109

教育强省

- 广东义务教育资源均衡配置问题探讨 / 119
- 我省城乡义务教育均衡发展的对策思考 / 130
- 广东公办高职高专院校公共财政投入之思考 / 136
- 广东高职教育“工学结合”面临的问题及对策 / 146

创新公共服务

- 着力制度创新 推进广东基本公共服务均等化 / 155
- 广东省公共文化服务体系存在的问题与对策 / 162
- 我省政府采购的现状与对策研究 / 169

村镇建设

转变乡镇政府职能 促进新农村建设 / 179

加快农村文化建设 促进乡风文明 / 186

构建和谐社会

我省非公有制企业劳动关系不和谐的问题值得关注 / 193

后 记 / 200

区域 协调 发展



布阵海陆空 重构广东经济版图

省委党校 2008 年第一期市厅班课题组

内容提要：广东当前要结合主体功能区的规划，通过重大基础设施的建设，重点打造“临空经济带”、“江海经济带”、高速公路及其轨道交通网，为新兴产业“腾出大笼引大鸟”。“两带一网”将有可能把珠三角与山区、东西两翼贯穿起来，整合经济发达地区与欠发达地区的资源，加速形成极具规模、辐射力强、具有全球比较优势的经济圈与产业带。

一、广东下一轮的“腾笼换鸟”指向哪里

广东经济必须“腾笼”。但是，“腾笼”一定能换来“好鸟”吗？

在经济全球化时代，产业转移如同“国际候鸟”，只往具有比较优势的地方飞，正所谓“良禽择木而栖”。亚洲“四小龙”的起飞如此，中国的崛起也是如此。

广东目前的经济版图是承接世界产业转移的结果。改革开放以来，广东产业有过多次的“腾笼换鸟”。第一次，是承接世界的轻工产业转移，以“珠江水、广东粮、粤派服装”为标志；第二次，是承接世界信息技术产业的转移，严格说是承接当中装配加工业的转移，形成后来过万亿元产值的电子信息产业；第三次，是承接重化工业的转移，使广东的重化工业比重超越轻工业，促成广东经济加速走向工业化后期阶段。

对于广东经济转型，我们必须有全球的目光。20 世纪 90 年代中期，关于广东经济的转型有过一场争论，有专家提出，广东缺资源，可以越过重化工业的发展阶段，优先发展第三产业。但广东最终还是回到经济发展的规律上，成功地发挥比较优势，推动产业结构向适度重型化与轻型高级化转变。数据表明，2000—2007 年，广东轻重工业比例由 47.6 : 52.4 转化为 39.2 : 60.8，7 年间重工业比重上升了 8.4 个百分点。正是这种转变，使广东经济在过去的 5 年保持着强劲的发展势头。但是，值得我们高度警惕的是，世界“三大增长引擎”正在失灵（这“三大增长引擎”是：信息技术革命引发的大量投资；

住房价格上涨引发建筑业的投资增长；美国成为世界经济的最后进口商，促使世界其他地方尤其是亚洲的制造业投资增长）。“第一个经济引擎 7 年前便失去了动力，而且没有任何可以激发类似旺盛势头的技术驱动型行业来取而代之。第二个引擎 2 年前开始动力枯竭，现在不再有效。这就意味着第三个引擎也将减速：美元疲软使得向美国出口商品无利可图。”（引自 2008 年 4 月 3 日《参考消息》，作者系伯克利加利福尼亚大学经济学教授、美国前助理财政部长布拉德福德·德隆）这三大因素，必然深刻影响广东。数据还表明，广东的重化工业转移在形成高潮后，将还有一段发展惯性，但是难以充当下一轮的发展引擎。那么，广东下一轮的“腾笼换鸟”究竟会指向哪里？

二、广东目前经济布局的缺陷

广东是我国的出口大省，其外贸出口占全国的 1/3。人民币对美元的持续升值，使广东的出口面临严峻的挑战。再加上高油价、高粮价推动生产成本的全面上涨，广东经济的转型迫在眉睫。

广东目前的经济布局有个重大缺陷，就是“小珠”（小珠三角）与“非珠”（山区、东西两翼）严重失衡，珠三角以占全省两成多的国土面积却承载了八成的经济总量。全省实际利用外资累计 1700 亿美元，其中 90% 沉淀在珠三角地区。这种独特的区域发展模式，是外源经济发展与覆盖的结果，它表明：珠三角的龙头带动作用还不强大，否则不可能连几百公里的半径都带动不起来；同时也反映了珠三角的腹地并不深远，更缺乏密切相关的产业带与之相连。如要珠三角的“龙头”昂起来，必然要有新兴强大的产业集群注入。在现阶段，广东经济的“双引擎”仍然是工业与服务业，而“临空经济带”、“江海经济带”、高速公路及其轨道交通网，恰好满足这“两大引擎”的发展需要。

构建“两带一网”有深刻的国际背景，世界范围的“石油危机”有再度爆发的可能。世界经济多年的持续增长，使人们可能已经淡忘了 20 世纪 70 年代那场哀鸿遍野的“石油危机”。21 世纪初国际油价不过是每桶 20 美元左右，到 2004 年却升到 40 美元。从此，国际油价如同一匹脱缰的野马一路飙升，直至突破每桶 100 美元并有继续上升的势头。更令世界动荡不安的是，在国际油价上涨的同时，国际粮价不断攀升。尽管 2007 年全球粮食产量创纪录达到 21.01 亿吨，但国际粮食市场的价格“仍然居高不下”。到 2007 年末，国际市场小麦价格飞涨 112.0%；大豆飙升 75.1%；玉米猛增 47.3%；大米上扬 3.1%。2008 年头两个月，世界粮食价格又上涨了 9%。供需失衡是粮价上涨的主因，特别是生物燃料工业对粮食的需求，仅美国 2007 年生产乙醇燃料消耗掉的玉米就占总产量的 30%。国际油价、粮价对中国的影响，并非像某些人想象的那么简单。美国《纽约时报》曾有报道称：这预示着中国“廉价生产行将结束”。

不管我们的主观愿望如何，低端制造业这只“鸟”，将因成本的提高而被迫“北飞”，随着人民币的升值与国际油价的持续攀升，这零星的“北飞候鸟”甚至可以形成“群鸟北飞”的浩荡之势。当年“四小龙”的产业不正是这样转移到广东来的吗？因此，研究广东经济的转型，必须对国际形势保持高度警惕。其规划的着力点是：必须为最有竞争力的产业腾出发展空间，同时要为产业发展寻找一个相对节省能源的空间。“腾笼换鸟”必须有全球视野与广东的全局观念。为此，我们提出“布阵海陆空重构广东经济版图”的思路。

三、布阵海陆空：重构广东经济版图的大思路

1. 发挥珠江流域的独特优势恰是整合上下游经济发达地区与欠发达地区的最佳“抓手”

研究长三角发展战略，我们可以看到，以长三角城市群为弯弓，以长江为利箭，以上海空港、海港为靶心，长三角形成了龙头高昂、腹地辽阔的发展空间。

对比长三角、珠三角经济空间布局战略，我们看到了珠三角在布阵海、空方面，存在重大缺陷。

首先让我们来看看上海是如何利用“长江黄金水道”的。2007年上海港完成4.92亿吨货物吞吐量，连续3年保持世界第一；完成集装箱吞吐量2615万标准箱，同比增长20.4%，其中长江中转集装箱达到514万标准箱，同比增长达到28.6%。上海深知“长江战略”的重要，近年来上海国际港务集团投资近30亿元，适时推进与武汉、九江、南京、江阴、太仓等长江沿岸的战略合资合作。该公司总经理表示：“上海港作为长江和海岸形成的弓箭点，有必要进一步延伸功能、向长江经济带辐射，推动沿岸港口建设，服务长江流域的经济发展。”

而珠三角呢？眼睛只盯住小珠三角的繁华，对流量仅次于长江的西江水系，却让其“望‘小珠’而长叹”。西江是珠江水系的干流，全长2216公里，流量仅次于长江，是中国水运建设重点“一纵两横两网”主通道中“一横”的组成部分。西江上游连着腹地广阔、资源丰富的云贵高原，下游串联珠江水网连接港澳，经南中国海直通经济活跃的东南亚国际市场，是南中国一条资源密集的“金腰带”。且不要说广东境外，仅是西江干流“咽喉”地带的肇庆，3000吨货轮可以通江达海，如果充分发挥江海联运、前港后厂的优势，就必将如同“长藤结瓜”增加许多具有比较优势的工业备用地。亚洲铝业由南海转移到肇庆大旺，投资100亿元，建成30万吨铝型材、40万吨铝板带项目，正是看中其通江达海的优势。在世界“石油危机”有可能爆发的今天，这难道不是广东产业转移、“腾笼换鸟”的最佳落户之地吗？

在广东，由于20世纪世界能源的便宜利用，高速公路又有“以路养路”、

“修路就是修银行”的投资冲动，珠三角的陆路交通充分利用了起来。但是，谁会去投资回收慢、且没有利润保障的航道疏通、河港建设呢？广东由于缺乏整体规划与重大投资，江海联运优势远远没有发挥，“十五”期间，广东的水运客、货运量只占全社会总量的1.1%和19.3%。

水运因其运量大、费用低、能耗小、污染少、基本不占地的优势，历来被国际尤其是欧美国家所重视。据专家测算，火车、载货汽车的耗油量分别是水运的2倍和7倍。美国内河运输成本为铁路的1/4、公路的1/5。至于海港，那更是当今世界经济的生命线。近百年来，世界经济的重心几乎都在沿海。20世纪初一批海港城市如鹿特丹、汉堡、洛杉矶等，依托其发达的港口和海上运输，发展成为竞争力很强的国际大都市；20世纪下半页，新加坡、香港、高雄等城市发展为国际大港，共同推动了东亚蓬勃发展。一个具有很强竞争力的枢纽港，必然需要一批“喂给港”为之配套，广东为什么仅仅局限于珠三角沿海，而不充分发挥珠江流域的独特优势呢？而这恰恰是整合上下游经济发达地区与欠发达地区资源的最佳“抓手”。如果珠三角有了更为深远的腹地、沿海港口因“江海联运”而有了更多“长藤结瓜般的喂给港”，而“喂给港”的后面是具有比较优势的工业开发区，珠三角城市群的龙头带动作用就会大大增强。

2. 以白云机场枢纽航空港为龙头设计“临空经济带”，不但可囊括珠三角的核心地带，更可把山区、东西两翼等欠发达地区整合进来

在我国，拼抢“临空经济带”的争夺也日趋激烈。最近新华社以《长三角“空铁联运”起航》为题，发表了一篇区域瞭望文章。报道中说：“未来20年，全球货运飞机数量将比日前增长一倍，而全球运载量增幅最大的市场是亚洲。上海无疑是亚太地区最具前景的航空枢纽。值得一提的是，上海浦东机场航空枢纽的建设突破了单一方式的运输功能，提前考虑到空一空、空一铁、空一磁、空一路等多种交通对接，将进一步促进长三角区域经济一体化的形成，这对于长三角地区乃至全国经济发展都有巨大的推动作用。”

在珠三角及周边地区，拥有广州白云机场、深圳机场、珠海机场、香港机场、澳门机场共五大机场。其中广州白云机场将要在2010年初步建成亚太地区综合性航空中枢，旅客吞吐量和货邮吞吐量分别进入世界前20位和15位。但是，广东却缺乏像上海那样的深远目光与大手笔，对“空港经济带”的“点”与“面”，缺乏整体的、长远的规划。根据国外的经验，可以把某个航空港规划成带动3000~5000平方公里的广义集群，或称之为“临空经济带”。美国的孟菲斯机场是美西北航空公司的一个枢纽，其国际货运吞吐量雄居世界第一，远远超过排名第二的香港。它在发展空港经济带带动区域社会发展方面，已成为经济全球化时代的经典案例。

以白云机场为例，如果我们仅仅把它看作是人流、物流的枢纽航空港，

那是远远不够的。严格地讲,“空港经济”真正发展是后工业时代。“空港经济”不但要注重发展现代物流业、直接或者间接服务航空运输的服务行业,还要特别注重发展具有高科技含量、体积小、重量轻、市场敏感度高、交货期短的制造业。联邦快递高层在谈及之所以选择广州的主要原因时表示,“地理上更接近货源和客户需求,这是我们所关注的。许多客户为了节省物流成本会选择靠近转运中心设生产点,如IT、电子类产品。”当前,对于广东来说,推动“临空经济带”的形成,显得更为重要。如果我们以白云机场枢纽航空港为龙头,设计“临空经济带”,再配套空一空、空一铁、空一路等多种交通对接,不但可以囊括珠三角的核心地带,更可以把广东的山区、东西两翼等欠发达地区整合进来。以肇庆大旺高新技术开发区为例,该区占地98平方公里,全为国有土地,不需向农民征用,如果开辟一条高速公路直达白云机场,直线距离只有35公里。在清远城区,如果开辟一条高速公路直达白云机场,直线距离不到30公里。这些区域如果很好地加以规划,正是“临空工业经济带”最佳的布局之地。为什么?白纸一张,“好画最新最美的图画”。这可是一个“能引来大鸟、好鸟的大笼”。我们认为,在这方面广东可能比上海机场有更大的优势。由于经济发展不平衡,围绕广州白云机场,出现了“半边明月”现象,即半边明月是珠三角经济发达地区;另半边至今依然是广东的欠发达地区。但正是没有发光的“半个月亮”,为广东留下了“临空经济带”最佳辐射范围的广阔空间。当前,最为关键的是,广东高层要有卓识远见,加强“临空经济带”的总体规划,优化珠三角的空域资源配置,并加大投入,尽快形成气势磅礴的总体招商态势。只要下决心营造具有极大吸引力的“大笼子”,不愁招不来“金丝鸟”。

3. 广东的陆路战略布局已经先行一步,有必要借助“临空经济带”、“江海经济带”的打造,对珠三角核心区里的城市发展重新定位

至于广东的“陆路战略”。从拓展腹地的角度看,以广州为核心点的高速公路网正在加速完成。总投资高达1390亿元的我省九大铁路项目,目前已经进入实操阶段。到2020年全省铁路营运里程将达到4000多公里,比现在翻一番。武广客运专线已经动工,2010年全面开通营运,届时武汉到广州只需4小时。从构建“珠三角1小时经济圈”的角度看,以广州为中心的珠三角城际快速轨道交通线网“A”字形主骨架将在2010年形成;到2020年,珠三角将建成连接区内主要城市、与港澳相衔接的城际快速轨道交通系统。广东的陆路战略布局已经先行一步。现在的问题是,在这个核心区里,有珠三角的若干城市,而这些城市的产业布局相似度太高了。很有必要借助“临空经济带”、“江海经济带”的打造,对珠三角核心区里的城市发展重新定位。比如,广州的发展,重心要转向发展第三产业,尤其是发展生产性服务业。因为广州已经具备发展生产性服务业的三大要素(中心城市高度积聚、必要的资源配置、人才资源的整合)。当前,广州最重要的,是作出长远规划,将“海陆

空”的布阵连接起来，从而形成中心城市的龙头带动作用。

四、重构广东经济版图的路径与“抓手”

纵观人类历史，交通运输作为区位影响因素始终与区域经济空间结构紧密相连，成为区域经济发展和空间扩展的主要力量之一。这将成为广东今后必须面对的一个重大课题。

我们认为，“双引擎拉动”（工业拉动与服务业拉动）仍然是广东经济今后一段时间内的主要特点。因此，重构广东经济版图，必须围绕完成工业化后期的特点来展开。我们之所以提出重点攻克“两带一网”，有如下三点理由：

首先，重构广东经济版图，必须考虑产业支撑。在经济全球化时代，缺乏产业支撑的任何社会转型，都不可能获得成功。“临空经济带”、“江海经济带”、高速公路及其轨道交通网，正是为广东的新兴产业“腾大笼”、“引大鸟”。这将促使广东的龙头城市昂起头来，追随最新国际发展潮流，加速发展高新技术产业与服务业。

其次，“两带一网”正好可以把珠三角与山区、东西两翼贯穿起来，整合经济发达地区与欠发达地区的资源，加速形成极具规模、辐射力强、具有环球比较优势的经济圈与产业带。尤其是“江海经济带”战略的实施，将大大拓展广东的腹地，为最有竞争力的产业腾出发展空间，同时要为产业发展寻找一个相对节省能源的空间。

再次，广东的“腾笼换鸟”应该有一个启动全局的“抓手”。“小腾笼”，应该留给企业；“大腾笼”政府必须有所作为。广东目前对经济圈与经济带的规划，过多地保留对原有经济布局现状的描画，仍然保留行政区域的色彩，缺乏导入新兴产业的前瞻性规划。伤其十指不如断其一指。广东应该集中财力，加强重大基础设施的投入，实施“两带一网”战略，不争一城一地的得失，谋求在更大的产业空间中促进广东的科学发展，这就需要我们站在全省乃至全国、环球的高度，来谋划广东的区域空间布局。

课题组组长：曾超鹏 肇庆市委常委、纪委书记
执 笔 人：王培楠 南方报业传媒集团副总编辑
课题组成员：赖泽华 河源市委常委、秘书长
王玉学 省教育厅副巡视员
林炳荣 广州市公安消防支队政委
指导老师：杨 平 省委党校管理学教研部主任、教授

促进产业有序转移 加快后发地区发展

2008 年第一期县处一班课题组

内容提要：通过产业有序转移加快后发地区的发展是我省落实科学发展观，促进区域协调发展的重要课题。本报告分析了我省当前产业转移的现状趋势、存在问题，并在此基础上提出对策建议，为有关部门提供决策参考。

地区发展失衡是制约我省经济协调发展的突出问题之一。改革开放以来，山区及东西两翼投资动力不足，特有优势得不到充分发挥，经济发展滞后；而珠三角地区由于多年的快速发展，土地资源、环境承载力与经济矛盾的矛盾越来越突出，产业转移压力加大。因此，加快省内不同区域的产业转移，促进全省区域协调发展，是一个值得深入研究的重大问题。2005 年，省政府印发了《关于我省山区及东西两翼与珠江三角洲联手推进产业转移的意见（试行）》（粤府〔2005〕22 号），鼓励珠三角产业向山区及东西两翼转移，既加快我省后发地区的发展，又促进珠三角产业结构优化升级。经过几年努力，取得一定成效。2006 年，全省 GDP 增速排名第一的是清远和河源，均为 27.30%，高于全省平均增速 11.30 个百分点。2007 年，全省 GDP 增速第一的是清远，第二是河源，分别高于全省平均增速 17.8 个百分点和 5.5 个百分点^①。但由于产业转移涉及各地方政府的利益关系，来自企业反映的问题也比较多，加上缺乏相应的服务及配套，具体操作总体进展并不理想，离预期目的尚有较大差距。

一、我省产业转移趋势分析

1. 我省产业转移背景

一是珠三角要素成本上升。近年来，珠三角地区水、电、煤、土地及劳动力成本不断上升，接连出现“民工荒”、“电荒”、“油荒”现象。珠三角地区多数产业尤其是劳动密集型产业的边际收益下降，产业生存发展的压力日益增大，不得不向相对不发达的地区转移，因此要素成本提升成为珠三角劳动