

「锦程杯·大连与东北及东北亚」征文

东北亚国际航运中心 大谋略

主 编 刘清敏 王宗绍

大连海事大学出版社

2005 年 11 月 1 日 出版

大连海事大学图书馆

东北亚国际航运中心大谋略



「锦程杯·大连与东北及东北亚」征文

主编 刘清敏 王宗绍

大连海事大学出版社

© 刘清敏 王宗绍 2005

图书在版编目(CIP)数据

东北亚国际航运中心大谋略/刘清敏,王宗绍主编. -大连:
大连海事大学出版社, 2005.9
ISBN 7-5632-1668-5

I.东... II.①刘... ②王... III.①地区经济-经济发展战略-研究-东北地区②东北亚-国际运输:水路运输-交通运输中心-经济发展战略-研究-大连市 IV.①F127.3 ②F552.731.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2005)第 092275 号

大连海事大学出版社

地址:大连市凌水桥 邮编:116026 电话:0411-84728394 传真:0411-84727996

<http://www.dmupress.com> E-mail: cbs@dmupress.com

大连海事大学印刷厂印装 大连海事大学出版社发行

幅面尺寸:140 mm×203 mm 印张:5.875

字数:194千字 印数:1-1000册

2005年9月第1版

责任编辑:黎为 版式设计:阿本 刘崧铭

封面设计:本乡 责任校对:书严

定价:28.00元

序

□李东军

适值国家提出“振兴东北老工业基地、建设大连东北亚国际航运中心”宏伟战略目标之际，锦程国际物流集团与《大连日报》社合作，成功举办了“锦程杯·大连与东北及东北亚”征文活动。该活动得到了各级政府和企业界、理论界专家及学者们的热情参与及支持，各界人士立足于大连实际状况和行业现状，深刻剖析现存问题，提出了很多具有前瞻性的观点和见解，对实现这一宏伟战略目标具有高度的理论导向及实践意义。

我本人很欣慰地看到各位学者及专家们精辟的见解和观点能够整理编辑出版，并很高兴为该书作序。如何按中央制定的宏伟战略目标着手打造大连东北亚国际航运中心的问题，目前已经成为我们物流及相关行业所考虑的首要问题，这不仅仅是行业或企业振兴的问题，更是利国利民及对大连城市建设重新定位的问题，也希望社会各界有识之士在思考理解中央这一宏伟战略目标时能从该书中获得启迪。

该书从总论篇开始，分别从区域经济篇、东北振兴篇、航运中心篇、区港联动篇、现代物流篇等方面展开论述，并站在理论的高度深入浅出地从不同角度阐述了“振兴东北老工业基地与建设大连东北亚国际航运中心”的战略取向和与其相关联的社会及行业领域等方面亟待解决的问题。

建设东北亚国际航运中心现已成了与大连这座城市关联度最为密切的词汇之一。东北亚国际航运中心将既是对大连港口城市综合功能系统集成统一的体现，也是对国内物流行业及相关产业提出的一个崭新课题。

我本人及锦程国际物流集团高层管理团队对此也给予了高度关注，并就此问题曾多次进行研讨，在“振兴东北老工业基地及建设大连东北亚国际航运中心”等历史机遇及挑战来临之时，我认为应从思想及战略定位上进行

科学创新、大胆尝试,锦程国际物流集团的成功运作就是一个充分的验证。该书观点的阐述也恰恰与我的部分观点不谋而合。

锦程国际物流集团用超前的经营理念及超前的市场定位仅仅用几年的时间,就已经运作成为中国目前规模最大的国际物流企业之一,已完成了围绕“振兴东北老工业基地及建设大连东北亚国际航运中心”战略决策实现集团跳跃式发展的实施准备工作。很多业内人士及行业专家对锦程国际物流集团的发展给予了很高的评价,我本人也曾与很多企业家、行业内专家及各方朋友广泛交流,均认为锦程国际物流集团的发展模式的确是物流行业及其他流通业快速发展的成功借鉴模式。本书中收入了锦程国际物流集团总裁孔庆广先生所撰写的《做强做大物流企业加快建设航运中心》的文章(本书第134页),文中详细阐述了锦程国际物流集团的成功经验及理念,可供各位读者参考借鉴。

为满足不同读者的不同要求,该书特别注意到系统性、规范性、学术性,该书阐述的很多观点及见解,在行业领域内具有较高的学术价值及研究价值,很值得大家思考及借鉴。

随着“振兴东北老工业基地及建设大连东北亚国际航运中心”战略实施步伐的加快,市场经济与物流行业及其相关领域的不断发展,我们期望有更多的人士参与到行业发展研讨活动中,从而在行业内形成百花齐放、百家争鸣的新气象、新局面,更快地加速大连城市经济建设的发展及社会文明的进步。

非常感谢参加此次活动的各级政府领导及各位理论界学者及专家!正是因为有了他们智慧的结晶才会有此书的成功面世。他们为“振兴东北老工业基地及建设大连东北亚国际航运中心”出谋划策的善举将载入大连城市发展史册,并永远获得我们的尊敬。

(作者系锦程国际物流集团股份有限公司董事局主席)

目录

总论篇

- 3 走出“振兴”战略思路的误区
- 7 以更宽广的视野看大连成为东北亚国际航运中心
- 10 大连:从东北的龙头迈向东北的中心
- 15 打造东北亚航运中心的城市形象
- 19 让各种建设活力竞相迸发
- 23 振兴东北要有城市观点
- 27 “三农”问题与振兴老工业基地
- 31 “远攻近交”方能胜出

区域经济篇

- 35 大连:加速推进区域化与国际化
- 38 东北新课题:驶入快车道之后的战略取向
- 42 东北振兴与东北亚合作联动发展
- 47 推动东北经济区优势产业联合和重组

东北振兴篇

- 53 发展大连期货市场 服务东北老基地振兴
- 58 东北振兴需要完善企业所得税制
- 62 加快发展产业集群
- 65 大力发展造船产业集群
- 67 大连:铸造现代装备制造业
- 71 做大做强大连石化产业

航运中心篇

- 75 大连国际航运中心的战略地位
- 79 迈向“第三代港口” 打造国际航运中心
- 83 在航运中心建设中促进产业结构调整
- 87 大连建设东北亚国际航运中心的多维视角
- 91 创大开放格局 建国际航运中心

区港联动篇

- 99 建设航运中心 促进区港联动

- 101 发挥区港联动作用 加快自由贸易区建设
- 103 搞好区港联动 发展国际物流
- 105 相关链接

现代物流篇

- 109 深刻认识现代流通 推动东北流通业发展
- 112 发展现代流通 促进东北振兴
- 114 老基地振兴也要发挥商贸流通业的作用
- 117 抓住机遇,扩大开放 振兴东北老工业基地
- 120 优化商品流程 降低交易成本 振兴老工业基地
- 122 发展优势产业集群 振兴东北老工业基地
- 125 加快物流发展 满足物流需求
- 128 推进大连航运中心建设的几点思考
- 131 解读大连建设“国际航运中心”的背后
- 134 做强做大物流企业 加快建设航运中心

环境建设篇

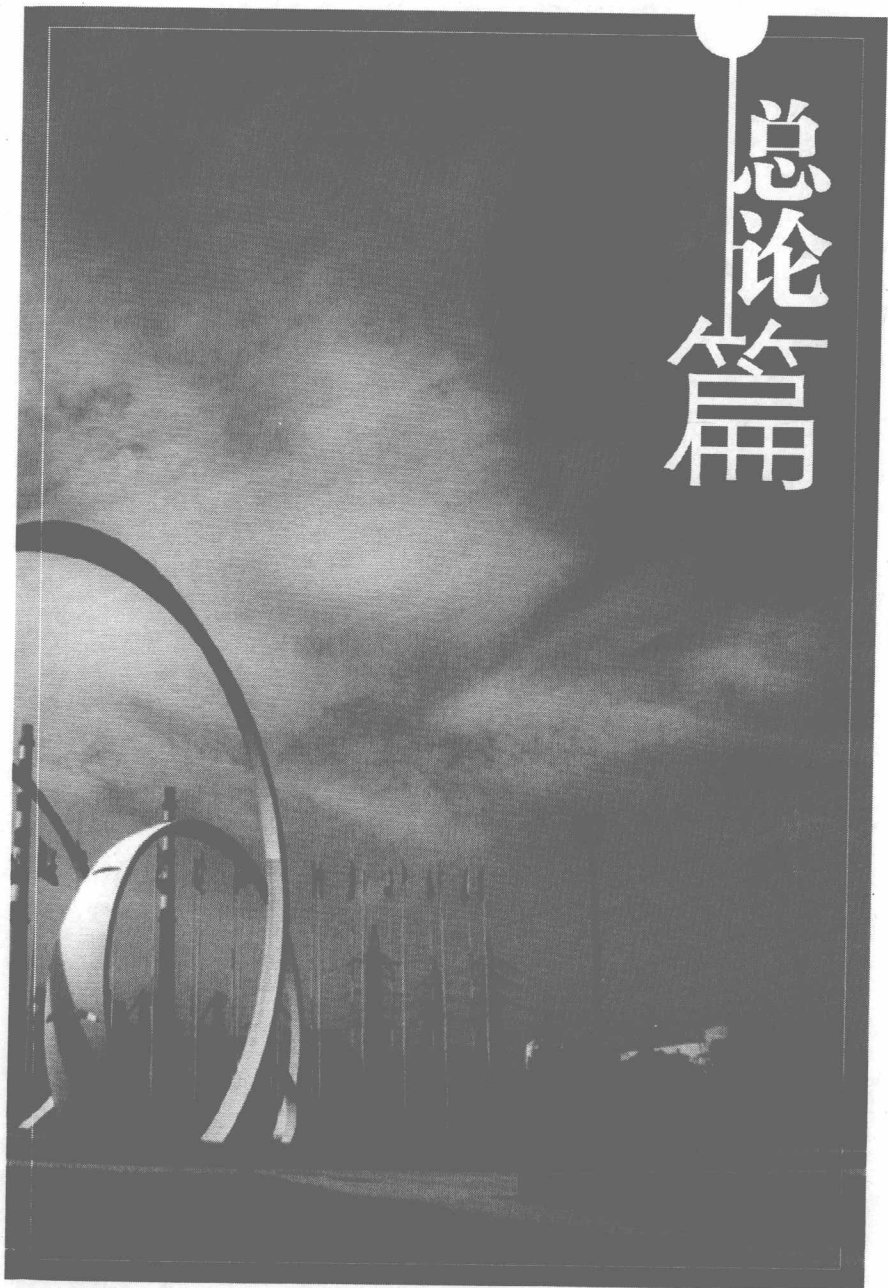
- 139 大连国际航运中心建设需要良好的政策软环境
- 143 构建东北亚国际航运中心的坚实航运载体
- 147 建设东北亚航运中心的金融支持战略
- 152 建设与国际航运中心相适应的法治环境

人才文化篇

- 157 发挥文化在东北亚国际航运中心建设中的作用
- 161 发挥人才优势 创新发展模式
- 165 激活人才资源 振兴老工业基地
- 169 经济振兴与人文振兴
- 173 人才:建成国际航运中心的关键

后记

总论篇



总论



走出“振兴” 战略思路的误区

□魏后凯

东北老工业基地面临的困难：

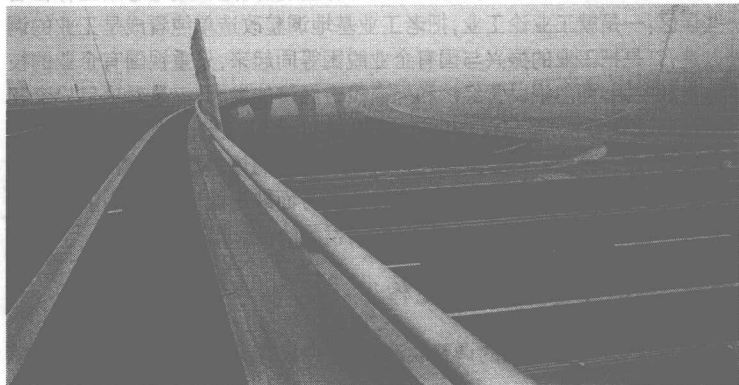
1. 农产品大量积压，地方财政包袱沉重；2. 国有企业大批职工下岗，失业率增加，就业压力很大；3. 资源枯竭，缺乏接替产业，矿山塌陷地治理任务繁重；4. 企业竞争力不足，市场份额下降，地区经济增长乏力。

战略思路上的误区：

1. 把老工业基地调整改造单纯看成是工业的调整改造；2. 把工业的振兴与国有企业脱困等同起来，只重视国企的技术改造和脱困，而忽视民营经济和外商投资经济的发展；3. 对项目投资和技术改造比较重视，忽视观念转变、机制和制度创新，忽视企业经营环境的改善；4. 过分强调政府的作用，“等、靠、要”的依赖思想严重，相对忽视市场和民间力量的培育；5. 在对外开放方面缺乏像广东、上海浦东那样的重大举措，忽视了对对外开放对地区经济发展的巨大推动作用。

当前应着力抓好的工作：

1. 以扩大就业为中心，创造更多的就业机会；2. 依靠制度和技术创新，提高产业竞争力；3. 加快国有企业改革步伐，搞好职工就业安置；4. 实行全方位对外开放，大力发展非公有制经济。



一、东北老工业基地面临的困难

以能源、原材料和大型装备制造业为主的东北老工业基地,曾经为我国的经济建设和社会发展作出了重大贡献。然而,自改革开放以来,由于国有企业改制严重滞后,企业经营机制不活,生产设备和技術落后,产业结构单一,加上外商投资经济和民营经济发展缓慢,导致东北老工业基地面临着一系列困难:一是农产品大量积压,造成地方财政包袱沉重;二是国有企业大批职工下岗,失业率增加,就业压力很大;三是资源性城市资源枯竭,缺乏接替产业,矿山塌陷地治理任务繁重;四是企业竞争力不足,市场份额急剧下降,地区经济增长乏力。1980年,东北地区制造业产值占全国的比重为18.7%,1985年为17.8%,1997年下降到9.1%,2001年又下降到8.0%。东北地区工业总产值占全国的比重也由1980年的16.2%下降到1990年12.6%,2001年进一步下降到9.1%。

二、战略思路上的误区

针对东北老工业基地面临的诸多困难,国家有关部门在资金和政策上曾给予了较大支持。自20世纪80年代以来,国家通过采取财政、信贷、投资等政策措施,支持东北等老工业基地的调整改造。当时国家确定的6个老工业基地重点改造城市,包括上海、天津、沈阳、武汉、重庆、哈尔滨,有2个集中在东北地区。在“九五”计划后期,国家通过实行债转股政策和运用国债资金拉动内需的政策,对东北地区也给予了较大的支持。经过多年的努力,国家对东北老工业基地的调整改造政策虽然取得了一定成效,但并没有从根本上解决问题。总体上看,过去国家对东北老工业基地的调整改造,其成效不是很大。

究其原因,除了国家支持力度不大外,更重要的是在战略思路存在着一些误区:一是就工业论工业,把老工业基地调整改造单纯看成是工业的调整改造;二是把工业的振兴与国有企业脱困等同起来,只重视国有企业的技术改造和脱困,而忽视民营经济和外商投资经济的发展;三是对项目投资和技术改造比较重视,而忽视观念转变、机制和制度创新,忽视企业经营环境的改善;四是过分强调政府的作用,“等、靠、要”的依赖思想严重,而相对忽视市场和民间力量的培育;五是在对外开放方面缺乏像广东、上海浦东那样的重大举措,忽视了对对外开放对地区经济发展的巨大推动作用。

三、当前应着力抓好的工作

很明显,老工业基地的调整改造,不单纯只是工业的振兴,更不能简单

理解为国有企业的技术改造和脱困。要解决当前东北面临的各种问题,关键是重振东北老工业基地,使之重新焕发青春和活力。振兴东北老工业基地,绝非仅仅振兴工业,而是振兴整个地区经济,涉及到工业、农业、基础设施、社会保障等诸多领域。从国内外的经验看,老工业基地调整改造的关键是地区经济振兴而不单纯是企业脱困,因为只有地区经济得到了全面振兴,产业竞争力得到了不断提高,才能创造出更多的就业机会,地方才有能力来解决日益暴露的各种问题。因此,今后东北老工业基地的调整改造,应走出就工业论工业和单纯强调国有企业脱困的误区,以加大改革开放为契机,以制度创新、机制创新和技术创新为突破口,以全面振兴地区经济为主线,把着眼点放在扩大就业、调整结构和提高产业竞争力上。在当前经济全球化加速、改革开放不断推进、投资主体日趋多元化的新形势下,振兴东北老工业基地一定要有新的思路和新的举措。这种新的思路就是以扩大就业和提高竞争力为核心,全面振兴东北地区经济,走多元化的道路。一句话,就是要从过去的以国有企业技术改造和脱困为核心,转变为基于扩大就业和提升竞争力的东北经济全面振兴战略。为实现这种战略转变,当前应着力抓好以下四方面工作。

首先,以扩大就业为中心,创造更多的就业机会。目前,东北老工业基地所面临的问题已从过去的工业逐步延伸到农业和其他产业领域。由于工农业缺乏竞争力,第三产业发展也将缺乏基础。这无疑给东北地区的就业产生了巨大压力。很明显,如果就业问题解决不了,将容易造成一些大的社会问题,尤其是突发性集体事件。历史上的教训应该很好地吸取。当前,在老工业基地调整改造的过程中,应重视发展一些具有优势的劳动密集型产业,抓好农产品精深加工以及为重化工配套的相关产业。同时,要妥善解决目前拖欠严重的养老保险金和医疗保障覆盖面低的问题,并将辽宁的社保政策拓展到吉林和黑龙江,相应降低企业养老保险金的承担比率。

其次,依靠制度和技术创新,提高产业竞争力。东北地区在基础设施、产业工人、人才储备和重化工基础等方面具有较大优势。为充分发挥这种优势,今后应依靠制度和技术创新,调整和优化产业结构,提高产业国际竞争力,促进地区经济持续稳定快速发展。一是按照产业集群化的思路,加快装备制造制造业的发展,整合各方面资源,将东北地区打造成为我国以汽车、机床、航空、造船、发电设备等为主体的重大装备制造制造业基地;二是立足能源和原材料工业的现有基础,搞好资源综合利用和深度加工,不断延长产业链条,促进上下游产业一体化,完善产业链和地方配套服务体系;三是加大研究与开发的力度,加快高新技术产业化进程,大力发展光电子、光机电一体化、生物医药、新材料等高新技术产业。

第三,加快国有企业改革步伐,搞好职工就业安置。国有企业改革一直是老工业基地调整改造的难点,不仅任务重、难度大,而且涉及面广。借鉴其他地区的经验,今后国有企业改革的重点、关键是通过改制和重组,激发国有大中型企业的活力,而不是单纯地强调企业脱困。要通过股份制改造、拍卖、租赁、破产、并购、剥离、分包等多种途径,实现产权的多元化,打破“大而全、小而全”的封闭体系,建立“大而强、小而专”的社会化分工协作网络,实现产业分工的外部化。在推进国有企业改革的过程中,中央政府应该承担一定的退出成本,并在政策上给予支持。例如,继续支持国有企业破产;对国有企业下岗工人安置、再就业培训和社会保障等给予支持;对国有企业债务实行债转股、债务减免息、债务延期和债务挂账等。

第四,实行全方位对外开放,大力发展非公有制经济。对外开放程度低、外向型经济发展滞后和民营经济极不发育,这是当前东北经济发展的一个“软肋”。相反,在珠江三角洲和长江三角洲地区,外商投资经济和民营经济已经成为推动地区经济持续快速发展的“发动机”。为全面振兴东北老工业基地,当前亟须实行全方位对外开放战略,大力发展民营经济,以大开放促进大改造,鼓励外商投资和国内民间资本北上,参与东北地区的经济建设。在对外开放方面,国家可以考虑在大连、绥芬河等地,率先开展自由贸易区的试点工作;要通过全方位对外开放以及港口和运输通道的建设,将大连打造成为面向东北亚的国际航运中心。

(作者系中国社科院工业经济研究所区域经济室主任、研究员、博导)



以更宽广的视野看大连 成为东北亚国际航运中心

肖勤福

将大连建设成为东北亚国际航运中心这一战略决策,从全球经济变化趋势与中国未来经济发展趋势的视角来看,它具有更为深刻的战略内涵和更高层次的必然性:1. 全球资源流动赋予大连新的历史使命。2. 全球产业分工为大连港的发展输入新的活力。3. 区域经济合作给大连带来新的发展机遇。



将大连建设成为东北亚国际航运中心这一战略决策,已引起普遍的关注,人们对此有各种不同的理解和反映。有的意见认为,这是大连面向未来加速发展地方经济的一个战略举措;还有人将此说成是中央为振兴东北老工业基地的一项措施。诚然,将大连建设成为东北亚国际航运中心是中央在振兴东北老工业基地的相关文件中首次明确的,其客观作用也必然是大

大加快大连经济发展的步伐,但从全球经济变化趋势与中国未来经济发展趋势的视角来看,它具有更为深刻的战略内涵和更高层次的必然性。

(一)全球资源流动赋予大连新的历史使命。在经济全球化过程中,最深刻的变化莫过于资源跨越国界,在全球范围内直接流动和配置。世界越来越成为全球资源在市场机制作用下流动和配置的统一空间。随之而来的是,全球资源的开发和争夺日益加速。在此格局中出现的一个突出之点,就是由于资源后备储量的总体不足,对资源富集的“未开垦的处女地”的期望值和关切度越来越高。据测算,目前全球石油和天然气的可采储量按照现在的开采量,其静态保障年限分别仅为40年和60年。因此,里海继海湾之后,成为各方觊觎和争夺的能源宝库。同样的道理,俄罗斯乌拉尔山脉以东广袤地区蕴藏的极为丰富的森林、能源和各种矿产资源,必然在全球资源巨大需求的牵引下得到更快的开发,这一进程还将得到俄罗斯急欲开发远东地区、加速俄罗斯经济振兴战略的进一步强化。俄远东地区资源的大规模开发,客观上需要出海口的支持。到目前为止,直接连通西伯利亚大铁路的太平洋重要港口,一个是俄罗斯的符拉迪沃斯托克(海参崴),一个就是经满洲里入境抵达的大连港。这两个港口比较起来,且不说符拉迪沃斯托克港的实际吞吐能力和管理水平,单论南下西进太平洋的距离,大连港也具有特定的优势。这仅仅是问题的一个方面。同样重要而且在近期内更加重要的是,我国经济发展对全球资源的吸纳日益增强,进口资源的种类和数量都将进一步增加。2003年,我国进口的铁矿石、铜资源和原油,分别占到消费量的50%、60%和34%。大连港在建的30万吨级的矿石码头、30万吨级原油码头等设施,必将在全国各港口对进口资源的分流中显现强大的竞争力,加上东北老工业基地振兴形成的对于海外资源的巨大需求,大连港在我国进口资源转运中的作用将日益突出。这两方面的情况,都将促使大连港成为东北亚地区资源流动的一个枢纽港。

(二)全球产业分工为大连港的发展输入新的活力。在资源全球流动过程中,资源的全球优化配置成为经济全球化趋势最终得以确立的支撑点。产业分工如同全球资源流动,也越来越摆脱国界的限制,在世界更为广大的区域范围内,按照资源禀赋和比较优势形成新的布局。中国目前有7.4亿劳动力(比发达国家总量还多3亿),其中4.9亿在农村,需要从农业、农村转移到工业、城市的劳动力至少在1.5亿以上。这意味着,中国劳动力市场的供给在相当长的一段时间里几乎是无限的;目前仅为发达国家1/30,甚至1/40工资水平的劳动力廉价优势,会在全球产业重组过程中持续很长的时间。由于这一原因,全球制造业将进一步向中国转移,中国将越来越成为全球的产品来源。中国的港口与其他物流设施因此会有新的巨大发展空间,大连港自然也会水涨船高。如果进一步分析还可以看到,由于中国国内

区域在全球产业布局中重要性的变化,大连作为东北亚的国际航运中心有其新的推动力,这就是在振兴东北老工业基地战略的激励下,我国东北地区将在未来世界产业分工格局中,扮演越来越重要的角色:劳动力密集、劳动力—资金复合密集、劳动力—资金—技术复合密集的装备制造业、基本工业(如重型与成套设备制造、钢铁、化工业等等)将会成为世界新的重要生产基地。也就是说,振兴东北老工业基地战略与我国劳动力优势相结合,将使我国东北地区不仅仅成为中国重要的重化工基地,而且注定将成为世界重要的重化工基地。大连港以此为基础,面向世界各地的资源与产品的进出口装运量将大大增加。这不是任何人的主观意志,而是全球比较优势分工规律支配下的产业新格局所带来的一种客观力量。

(三)区域经济合作给大连带来新的发展机遇。在加入WTO以后,中国的对外开放愈益扩大、深入和全面,其中,对区域经济合作愈持积极的态度。我国与东盟的“10+1”合作机制已经启动,在更大范围内即“10+3”范围内与日本、韩国更紧密的经济合作,以及久议未行的中俄朝等国的“图们江国际合作开发区”,客观上都会给大连发展成为东北亚国际航运中心以新的机遇。目前东盟国家的产业结构中,用于水能等资源开发和经济发展的装备制造业和基本工业,总体上仍有欠缺,通过日益紧密的“10+1”区域合作,我国东北地区 and 大连港将在这些设备和产品的供应中起到日益重要的作用。“10+3”范围内与日本、韩国之间更加密切的经济环流,由于地理的原因,大连港自然会成为不可替代的首选港口。此外,随着越来越盛行、越来越重要的全球区域经济合作趋势和朝鲜的逐步对外开放,地处东北亚核心地带的“图们江国际合作开发区”迟早也将真正启动并得到扎扎实实的发展。环顾我国整个东北与俄罗斯、朝鲜接壤的地区,老祖宗在与其他国家划界时,并未想到必须为后人留下一个面向太平洋的出海口,时至今日,大连港因而成了一个惟一的选择。“10+3”范围内与日本、韩国之间经济合作的加强和“图们江国际合作开发区”的启动,还会进一步促进俄罗斯远东地区的开发和环日本海地区的经济合作,这些因素也能够为大连发展成为东北亚国际航运中心带来机遇。换言之,从区域空间范围的角度看,促使大连发展成为东北亚国际航运中心的,不仅仅是随着资源跨国流动和东北老工业基地振兴而日益扩大和兴旺的腹地,还包括由于区域经济的发展而形成的大连周边国家之间的区域经济环流。

总之,将大连建设成为东北亚国际航运中心,绝不仅仅是出于振兴我国地区经济目的的一个战略决策,处于更深层次并将从根本上决定大连成为东北亚国际航运中心美好未来的,还是由客观经济规律决定的经济合理性。

(作者系中央党校培训部副主任、教授)

大连：从东北的龙头 迈向东北的中心

□倪鹏飞

在全球或区域城市体系中，通过同一功能的竞争力指数大小的比较，可以确定一个城市的功能。通过同一城市不同功能的竞争力指数比较，可以确定城市功能的优先序，然后确定城市的基本功能。通过对城市资源、产业和功能的定位，可以发现和提炼城市的属性。最后，形成城市的总体定位。

经济的中心并不一定是地理意义上的中心，对大连综合竞争力和十大功能竞争力的深入观察、比较和分析，可以发现：大连正在从东北的龙头向东北的中心迈进。

大连的城市功能定位应主要确定为旅游、会展、金融、综合经济、物流、加工制造中心。

