

“五点一线”

沿海经济带理论与实践

出版社

“五点一线”沿海经济带 理论与实践

韩东太 王金笛 主编

沈阳出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

“五点一线”沿海经济带理论与实践 / 韩东太, 王金
笛主编. —沈阳: 沈阳出版社, 2008. 4

ISBN 978-7-5441-3629-7

I. 五… II. ①韩…②王… III. 地区经济: 沿海经济—
经济发展—研究—辽宁省 IV. F127.31

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 047928 号

出 版 者: 沈阳出版社

(地址: 沈阳市沈河区南翰林路 10 号 邮编 110011)

印 刷 者: 沈阳市盛京彩印厂

发 行 者: 沈阳出版社

幅面尺寸: 170mm×240mm

印 张: 20.5

字 数: 500 千字

印 数: 1-3000

出版时间: 2008 年 4 月第 1 版

印刷时间: 2008 年 4 月第 1 次印刷

责任编辑: 杨敏诚 战婷婷

封面设计: 张 勇

责任校对: 贾 华

责任监印: 杨 旭

ISBN 978-7-5441-3629-7

定 价: 45.00 元

联系电话: 024—62564952

邮购热线: 024—62564935

E-mail: sysfax_cn@sina.com

前言

作为老工业基地，辽宁曾创造过历史的辉煌，也遇到过体制转轨的阵痛。在党中央、国务院的关心支持下，经过全省人民的不懈努力，辽宁老工业基地开始步入全面振兴的新阶段。站在新的历史起点上，以科学发展观为指导谋划辽宁老工业基地振兴全局，要求发展要有新思路、改革开放要有新举措、结构调整要有新平台。

世界强国发展无不始于沿海，强国强盛无不兴于沿海。全球约 3/4 的大城市，70% 的工业资本都集中在沿海地带。长期以来，辽宁的沿海优势没有得到充分发挥。辽宁沿海地带岸线资源优势明显，拥有陆地海岸线 2290 公里，其中宜港海岸线 1000 公里，深水岸线 400 公里，全省 14 个城市中有 6 个市坐落在沿海。辽宁沿海地带区位优势，交通网络畅达，土地资源丰富，拥有 2000 多平方公里的废弃盐田、盐碱地和荒滩，是国内为数不多的没有整体开发的地域。辽宁沿海地带产业科技发达，城市功能完善，是东北地区经济基础较好，条件较为优越的区域。辽宁实现全面振兴必须转变面向内陆的发展模式，充分释放沿海地区的巨大发展潜力。辽宁省委、省政府在深化省情认识的基础上，审时度势地提出了实施“五点一线”沿海经济带开发开放战略。

建设“五点一线”沿海经济带，是辽宁面向沿海构建全省经济社会发展新格局的重大战略，也是全面振兴老工业基地的必然要求。“五点一线”沿海经济带的总体构想是：立足辽宁、依托东北、服务全国、面向东北亚，把辽宁沿海经济带打造成为辽宁乃至东北新的产业集聚带，成为全省对外开放的新平台、集约用地和保护环境的示范区，产业和劳动力转移的承载区，东北振兴新的经济增长区域。

——以“五点一线”为重点，科学有序建设沿海经济带。“五点”规划总面积 482.9 平方公里，其中起步区面积 195.3 平方公里。要集中力量建设好五个重点开发区域，实现率先突破。在此基础上，以滨海公路为连接纽带，依托沿海城镇和各类开发区，有序开发宜港岸线，打造最具发展潜力的黄金海岸线，辐射和带动沿海经济带的发展。要突出大连的龙头地位，加快大连东北亚国际航运中心建设，提升沿海经济带整体服务功能；要充分发挥沈阳连接沿海与腹地的枢纽作用，加快辽宁中部城市群的建

设, 构筑沿海与腹地优势互补、良性互动新格局。

——以先进装备制造业为骨干, 优化沿海产业布局。充分利用港口和海洋资源, 发挥老工业基地产业基础的优势, 以先进装备制造业为骨干, 以高新技术产业、现代服务业和现代农业为重要支撑, 大力发展具有竞争优势的临海临港产业, 使辽宁沿海经济带成为承接国际装备制造业产业转移的主要承载地, 成为建设国家新型产业基地的重要载体。按照产业集群的理念, 依托比较优势, 以重大项目建设为牵动, 推动五个重点发展区域向主导产业明确、关联企业集聚、综合配套能力较为完备的方向发展, 全面提升产业核心竞争力。

——以贯通沿海腹地为发展方向, 加强沿海基础设施建设。加快建设大型专业化泊位和公用基础设施, 提高港口运输质量和水平。建设哈大铁路客运专线、东北东部铁路、锦州湾到内蒙东部等铁路通道, 全面推进滨海公路建设, 形成贯通沿海与腹地、联结东北地区和内蒙古东部的基础设施新格局。加强沿海能源、水利设施建设, 保障沿海地区水资源和能源需求。科学构建沿海城镇体系, 建设生态产业区 and 环境宜人的宜居地区。

经过两年的建设, 辽宁沿海经济带实现良好起步。辽宁沿海经济带已经被列入《东北振兴规划》, 得到党中央、国务院领导同志的充分肯定。到 2007 年底, “五点”已开发土地面积 121.2 平方公里, 实际利用土地面积 54.7 平方公里; 注册项目 413 个, 投资总额 1265 亿元。新加坡万邦集团、台湾富士康集团、韩国 STX 集团、中国五矿集团公司等一批国内外大公司大企业陆续入驻。辽宁沿海经济带正在成为国内外企业瞩目的投资热点区域, 成为辽宁开放的新亮点和新的经济增长点。

为系统总结“五点一线”沿海经济带建设的理论研究成果和实践经验, 全面反映沿海经济带的实际情况, 进一步统一思想, 提高全省上下对加快“五点一线”沿海经济带建设重大战略意义的认识, 宣传推介“五点一线”沿海经济带, 促进辽宁老工业基地全面振兴, 我们组织编撰《“五点一线”沿海经济带理论与实践》一书。由于辽宁沿海经济带正处在快速发展中, 加之作者水平有限, 本书尚有许多不尽如人意之处, 希望得到广大读者的批评指正。

编者

2007 年 12 月

目 录

前 言	1
第一章 “五点一线”沿海经济带开发战略的 提出背景与重大意义	1
一、“五点一线”沿海经济带开发建设的理论依据	1
(一) 区域空间结构理论	1
(二) 区域产业布局理论	4
(三) 开发建设“五点一线”沿海经济带的理论指导	8
二、辽宁沿海经济带发展现状、优势与潜力	10
(一) 辽宁沿海地区发展现状	10
(二) 开发建设“五点一线”沿海经济带的比较优势	17
三、开发建设“五点一线”沿海经济带的重大意义	26
第二章 国内外沿海经济带开发建设历程与经验借鉴	29
一、国外主要沿海经济带的发展历程及启示	29
(一) 美国双岸经济带的发展历程及启示	29
(二) 日本濑户内海工业区的发展历程及启示	39
(三) 澳大利亚东海岸经济带的发展历程及启示	45
二、国内沿海发达地区沿海经济带发展历程及启示	50
(一) 珠江三角洲地区发展历程及启示	50
(二) 长三角地区发展历程及启示	54
第三章 “五点一线”沿海经济带开发建设 总体思路与主要任务	61
一、指导思想	61
二、基本原则	61
三、发展目标	62
四、总体布局	62

(一) 以大连东北亚国际航运中心建设为核心, 提升沿海经济带整体服务功能	62
(二) 以“五点一线”为重点,有步骤、有重点推进 沿海经济带建设	65
(三) 以沈阳为枢纽,促进沿海与腹地优势互补、良性互动	71
第四章 重点发展区域的总体情况	77
一、大连长兴岛临港工业区的基本情况	77
(一) 长兴岛临港工业区基础条件概况	77
(二) 大连长兴岛临港工业区规划的重点内容和发展目标	81
(三) 大连长兴岛临港工业区开发建设进展情况	83
(四) 主要优惠政策	86
二、营口沿海产业基地开发建设情况	89
(一) 营口沿海产业基地的基本情况	89
(二) 辽宁(营口)沿海产业基地规划的重点内容	91
(三) 开发建设的进展情况	93
(四) 主要优惠政策	95
三、盘锦船舶工业区开发建设情况	96
(一) 盘锦船舶工业区基础条件概况	96
(二) 盘锦船舶工业区规划的重点内容和发展目标	98
(三) 开发建设的进展情况	98
(四) 主要优惠政策	101
四、锦州西海工业区开发建设情况	102
(一) 锦州西海工业区基本情况	102
(二) 锦州西海工业区的规划和发展构想	104
(三) 锦州西海工业区开发建设进展情况	105
(四) 锦州西海工业区的主要优惠政策	106
五、葫芦岛北港工业区开发建设情况	109
(一) 葫芦岛北港工业区的基本情况	110
(二) 北港工业区发展思路及产业定位情况	112
(三) 开发建设进展情况及主要工作经验	112
(四) 主要优惠政策	115
六、辽宁丹东产业区开发建设情况	117

(一) 辽宁丹东产业区的基本情况	117
(二) 辽宁丹东产业规划的重点内容和发展目标	119
(三) 开发建设的进展情况	120
(四) 主要优惠政策	122
七、大连花园口经济区开发建设情况	123
(一) 大连花园口经济区的基本情况	123
(二) 花园口经济区规划的重点内容和发展目标	124
(三) 开发建设的进展情况	127
第五章 “五点一线”沿海经济带产业布局和发展重点	129
一、沿海经济带产业布局研究	129
(一) 沿海经济带产业分布现状及问题	129
(二) 辽宁沿海经济带产业布局构想	133
(三) 沿海经济带产业布局值得关注的几个重要问题	139
(四) 辽宁沿海经济带产业布局的政策建议	143
二、“五点一线”沿海经济带产业现状与潜力	145
(一) 葫芦岛、锦州地区(A段)产业分布现状、问题及潜力	147
(二) 盘锦、营口地区(B段)产业发展现状、问题及潜力	155
(三) 大连地区(C段)产业发展现状、问题与潜力	165
(四) 丹东地区(D段)产业发展现状、问题及潜力	179
三、沿海经济带产业分布总体特点、问题与潜力	187
(一) 产业分布特征	187
(二) 存在问题	196
(三) 产业布局调整的重点建议	200
四、沿海经济带产业集群发展战略	206
(一) 沿海产业结构调整的任务	206
(二) 产业结构调整的战略方式: 发展产业集群	208
(三) 战略思路和路径选择	210
(四) 重点整合发展的产业集群及措施	213
(五) 配套政策建议	238
第六章 面向沿海的基础设施建设	245
一、面向沿海的交通基础设施建设	245
(一) 辽宁沿海交通设施状况分析	245

(二) 辽宁沿海经济带综合交通体系建设发展思路	249
(三) 完善沿海地区港口发展布局, 加快大连东北亚 国际航运中心的建设	251
(四) 加强沿海铁路建设	255
(五) 加强沿海高速公路和机场建设	256
二、增强沿海经济带资源和能源保障能力	257
(一) 沿海经济带资源条件分析	257
(二) 加强资源节约保护与利用	260
(三) 加强供水设施建设, 保障沿海地区供水需求	265
(四) 加强沿海经济带能源设施建设	266
三、沿海经济带城镇体系建设	267
(一) 沿海地区与全省城镇化比较分析	267
(二) 沿海经济带城镇化发展现状分析	268
(三) 沿海地区城镇化发展趋势预测	271
(四) 沿海城镇化总体布局	274
(五) 推动沿海城镇化健康发展的原则	276
(六) 推进沿海城镇化的主要任务	277
四、沿海经济带的生态体系建设与环境保护	281
(一) 沿海经济带生态条件	281
(二) 沿海经济带生态环境保护目标要求	284
(三) 沿海经济带的空间管制	287
(四) 主体功能区划	288
(五) 海岸线保护与利用	290
附件 1: 中共辽宁省委 辽宁省人民政府加快“五点一线”沿海经济带 开发建设的若干意见	295
附件 2: 辽宁省人民政府关于鼓励沿海重点发展区域扩大对外开放的 若干政策意见	305
附件 3: 中共辽宁省委 辽宁省人民政府关于进一步扩大对外开放的 实施意见	309
参考文献	319

第一章 “五点一线”沿海经济带开发战略的提出背景与重大意义

一、“五点一线”沿海经济带开发的理论依据

(一) 区域空间结构理论

1. 增长极理论

(1) 增长极理论主要内容。增长极理论反映的是区域非均衡发展的规律,最早由法国经济学家佩鲁(Francois Perroux)提出,后来法国经济学家布代维尔(J.B.Boudeville)、美国经济学家弗里德曼(John Frishman)、瑞典经济学家缪尔达尔(Gunnar Myrdal)、美国经济学家赫希曼(A.O.Hischman)分别在不同程度上进一步丰富和发展了这一理论。其核心内容是:在一国经济增长过程中由于某些主导部门或者有创新力的企业在特定区域或者城市聚集,从而形成一种资本和技术高度集中,增长迅速并且有显著经济效益的经济发展机制。其对临近地区的发展有着强大的辐射作用。根据增长极理论,后起国家在进行产业布局时,首先可通过政府计划和重点吸引投资的形式,有选择地在特定地区和城市形成增长极,使其充分实现规模经济并确定在国家经济发展中的优势和中心地位,然后凭借市场机制的引导,使得增长极的经济辐射作用得到充分发挥,并从其邻近地区开始逐步带动增长极以外地区经济的共同发展。

(2) 增长极基本特征与形成条件。增长极主要具有以下五个方面基本特征。一是经济基础好。至少要有良好的产业和技术基础,能够合理发挥资源优势,形成一些在市场上有竞争力的特色优势产业,优势企业和产品。二是区位条件优。特别是具有良好的水、陆、空综合交通条件,物流成本较低,地理上紧邻有市场潜力的经济体。三是人口资源承载力强。有一定的资源、市场优势,土地开发、环境承载和人口集聚的能力比较强。四是辐射带动性强。通过率先发展能够产生较高的经济外部性,稳定扩大

对周围地区技术、人才、管理等要素的输出。五是发展潜力大。可开发利用的国土资源富集，可拓展的国际国内市场空间较大，同时在国家区域发展总体战略中具有一定地位。

增长极的形成至少需要三个条件：第一，要存在具有创新能力的企业和企业家群体。佩鲁认为，经济发展的主要动力是技术进步和创新，而企业家及其领导的企业则是创新的根源，他们不仅可以带动具有创新能力的企业不断壮大，还可以影响其他企业来模仿创新企业，从而又形成一批新型企业，最终决定增长极的形成。第二，要有产生规模经济效益的能力。这就要求增长极所在地区除聚积大量的企业和部门外，还要集中相当规模的资金、技术和人才。第三，要有适合的周围环境。周围环境中包括交通、通讯、能源等基础设施的建设，效率观念和良好的社会风气，这些都有助于形成一个良好的投资和生产环境，吸引厂商、资金、人才和技术，最终促成增长极的形成。

(3) 增长极的作用机制。经济增长极作为一个区域的经济发展的新的经济力量，它自身不仅形成强大的规模经济，对其他经济也产生着支配效应、乘数效应和极化与扩散效应。这三种效应的产生，充分显示了经济增长极的重大意义。

第一，支配效应。佩鲁认为，“一个单位对另一个单位施加的不可逆转或部分不可逆转的影响”，就是“支配效应”。在现实的经济发展中，经济单位之间由于相互间的不均影响而产生一种不对称关系，一些经济单位处于支配地位，而另一些经济单位则处于被支配地位。一般来说，增长极中的推动性单位都具有不同程度的支配效应，都能通过与其他经济单位间的商品供求关系以及生产要素的相互流动对这些经济单位产生支配影响。这就是我们经常说的拉动作用。

第二，乘数效应。这种效应主要是指增长极中的推动性产业与其他产业间的联系，有的是前向联系，有的是后向联系，有的是旁侧联系。这些联系的作用是，增长极的经济力量促使其他相关产业的建立，从而在就业上、生产上和经济效益上，增长的数量表现出乘数效应。增长极的这种效应可有效地改变一个区域工业基础差、经济存量少的状况。

第三，扩散与回波效应。冈纳·缪尔达尔（Gunnar Myrdal，1974年荣获诺贝尔经济学奖）提出了著名的“回波效应”和“扩散效应”。所谓的“回波效应”是指经济活动正在扩张的地点和地区将会从其他地区吸引净人口流入、资本流入和贸易活动，不断趋向增长极的过程。在这一过程中，首先出现经济活动和经济要素的极化，然后形成地理上的极化，从而获得各种集聚经济，即规模经济。规模经济反过来又进一步增强增长极的

极化效应，从而加速其增长速度和扩大其吸引范围。而“扩散效应”是指所有位于经济扩张中心的周围地区，都会随着与扩张中心地区的基础设施的改善等情况，从中心地区获得资本、人才等，并被刺激促进本地区的发展，逐步赶上中心地区。

2. 点轴开发理论

(1) 点轴开发理论主要内容。点轴开发理论是增长极理论的延伸，与增长极理论不同的是，点轴开发是一种地带开发，它对地区经济发展的推动作用，要大于单纯的增长极开发。最早由波兰经济学家萨伦巴和马利士提出。点轴开发理论在重视“点”（中心城市或经济发展条件较好的区域）增长极作用的同时，还强调“点”与“点”之间的“轴”即交通干线的作用。点轴开发理论认为经济中心总是首先集中在少数条件较好的区位，成斑点状分布。这种经济中心既可称为区域增长极，也是点轴开发模式的点。随着经济的发展，经济中心逐渐增加，点与点之间，由于生产要素交换需要交通线路以及动力供应线、水源供应线等，相互连接起来这就是轴线。这种轴线首先是为区域增长极服务的，但轴线一经形成，对人口、产业也具有吸引力，吸引人口、产业向轴线两侧集聚，并产生新的增长点。点轴贯通，就形成点轴系统。因此，点轴开发可以理解为从发达区域大大小小的经济中心（点）沿交通线路向不发达区域纵深地发展推移。

(2) 点轴开发模式的基本思路。第一，确定发展轴。在一定区域范围内，选择若干资源较好的具有开发潜力的重要交通干线经过的地带，作为发展轴予以重点开发。第二，确定发展轴上的发展极。在各发展轴上确定重点发展的发展极，确定其发展方向和功能。第三，确定发展极和发展轴的等级体系。集中力量重点开发较高级的中心城市和发展轴，随着区域经济实力增强，开发重点逐渐转移扩散到级别较低的发展轴和中心城市。

(3) 增长轴的重要作用。随着重要交通干线如铁路、公路、河流航线的建立，一方面会使生产和运输成本降低，形成有利的区位条件和投资环境，而沿线地区的人流和物流的迅速增加，会将一些中心城镇或经济发展条件较好的区域发展成为“点”，即增长极；另一方面，产业和人口向交通干线上聚集，会在交通干线上形成线状基础设施，并能够将沿线的经济增长点联系在一起而形成经济增长轴，增长点和增长轴就成为区域经济的发动机。点轴开发理论的优点是防止工业过分集中或分散，通过点、轴的带动作用，最终带动区域的共同发展。点轴开发对地区经济发展的推动作用要大于单纯的增长极开发，也更有利于区域经济的协调发展。我国最早提出点轴开发模式的学者是陆大道。他主张我国应重点开发沿海轴线和

长江沿岸轴线，以此形成“T”字形战略布局。改革开放以来，我国的生产力布局和区域经济发展基本上是按照点轴开发的战略模式逐步展开的。

3. 网络开发理论

(1) 网络开发理论主要内容。网络开发理论，是点轴开发理论的延伸。网络开发模式理论认为，依据空间结构理论，经济的空间结构是由节点、域面、网络三大要素相互交织构成的。网络是节点和域面间联系的依托，它既表现为交通运输网络、邮电通讯网络等既存于一定区位的可见的联系渠道，同时也表现为产业间和地域间经济联系构成的抽象的有序系统，二者的统一构成完整的网络概念。网络开发就是已有点轴系统的延伸，提高区域各节点间、各域面间、特别是节点和域面间生产要素交流的广度和密度，促进地区经济一体化，特别是城乡一体化；同时，通过网络的外延，加强与区外其他区域经济的联系，将区域经济的优势向四周区域扩散，将整个区域的发展引向均衡化。由此可以看出，网络开发是区域开发的最后完成阶段。在实践中，点轴开发模式和网络开发模式并不是泾渭分明的二个模式，二者之间并没有一个明显的界限。

(2) 网络开发系统应具备的要素。在经济布局框架已经形成，点轴系统比较完善的地区，进一步开发就可以构成现代区域的空间结构。一个现代化的经济区域，其空间结构必须同时具备下列三大要素：一是“节点”，即作为发展极的各类中心城镇；二是“域面”，即“节点”所吸引的发展轴两侧的范围；三是“网络”，由商品、资金、技术、信息、劳动力等生产要素的流动网及交通、通讯网组成。

(3) 网络开发的重要性。在经济发展到一定阶段后，一个地区形成了增长极即各类中心城镇和增长轴即交通沿线，增长极和增长轴的影响范围不断扩大，在较大的区域内形成商品、资金、技术、信息、劳动力等生产要素的流动网及交通、通讯网。在此基础上，网络开发理论强调加强增长极与整个区域之间生产要素交流的广度和密度，促进地区经济一体化，特别是城乡一体化；同时，通过网络的外延，加强与区外其他区域经济的联系，在更大的空间范围内，将更多的生产要素进行合理配置和优化组合，促进更大区域内经济的发展。

(二) 区域产业布局理论

产业布局是产业在一国或一地区范围内空间组合的经济现象。产业布局理论主要是研究产业的空间分布规律，是一项涉及多层次、多目标、多部门、多因素影响，具有全局性和长远性的经济战略部署。

1. 产业布局理论简单回顾

(1) 古典区位论。德国经济学家杜能首先提出了农业区位理论。他认为,在确定农业活动最佳配置点时,要把运输因素考虑进来,容易腐烂、集约化程度高的农产品生产要安排在中心城市附近;需粗放经营的可安排在离中心城市较远的地方。受农业区位理论的启发,德国经济学家韦伯于1909年提出了工业区位论,认为工业布局主要受运费、劳动力费用和聚集力三个因素的影响,其中运费对工业布局起决定作用,工业部门生产成本的地区差别主要是由运费造成的。

(2) 近代区位论。费特的贸易区位理论认为,运输费用和生产费用决定企业竞争力的强弱,这种费用的高低与产业区域大小成反比。克里斯泰勒首创了以城市聚落为中心进行市场与网络分析的理论,即中心地理论。而以克氏理论为理论分析框架的廖什市场区位论则认为:产业布局必须充分考虑市场因素,尽量把企业安排在利润最大的区位,这就要考虑到市场划分与市场网络结构的合理安排。

(3) 现代区位理论。大致可分为五大学派:一是成本-市场学派。以成本与市场的相依关系作为理论核心,以最大利润原则为确定区位的基本条件。如胡佛提出的以生产成本最低准则来确定产业的最优区位;弗农认为处于不同生命周期的产业布局各有特色;克鲁格曼、波特等则认为产业集群对企业竞争非常重要,可以使企业更好地接近劳动者和公共物品以及获得相关机构的服务。二是行为学派。最大特点是确立以人为主题的发展目标,主张现代企业管理的发展、交通工具的现代化、人的地位和作用是区位分析的重要因素,运输成本则降为次要因素。三是社会学派。主张政府干预区域经济发展,认为政策制定、国防和军事、人口迁移、市场因素、居民储蓄能力等因素都在不同程度地影响区位配置,而且社会经济因素愈益成为最重要的影响因素。四是历史学派。认为区域经济的发展是以一定时期生产力发展水平为基础的,具有很明显的时空结构特征,不同阶段空间经济分布和结构变化研究是理想区域发展的关键。五是计量学派。以定量研究的可能性和准确性作为其理论核心,认为区位研究必须建立区域经济学数学模型,借助计算机等科学技术工具进行数据处理和统计分析。

2. 产业布局发展趋势

随着经济的发展和科技的进步,生产布局指向出现了一些新的趋势。

第一,原料指向削弱,市场指向增强。在企业的选点布厂中,原料和市场指向是两个最基本的指向。一个地区如果有原料又有重要的消费对象,生产可以同时接近原料地和消费区,这是比较理想的工业区位。但当原料和市场的地理分布不在一起,甚至相距甚远时,就需要根据企业的原

料指向或市场指向分别选择合适的区位。从最小运费的观点出发,为了选择合适的区位,需要确定单位成品所需的原料运费同成品运费之间的对比关系。如果用于运输原料的费用高于运输成品的费用,那么就应接近原料地;反之,则应接近消费地。当然,这里所指的生产接近原料产地是一个动态的相对概念。随着科学技术的进步和经济的发展,原料指向的作用有削弱趋势,有些原来原料指向性强的工业对原料地的依赖相对缩小。主要因素是:由于科技进步,单位产品中原料消耗有所降低;由于原料精选,单位成品的原料用量、运费减少;工业专业化的发展,使得一些企业可以按工序分阶段设厂,其中以半成品为原料的部分就可摆脱起始原料的地域局限,而向成品的消费地转移;由于运输条件的改进,运输速度提高,单位成品的运费降低,经济运输半径大大延长,从而使一些原料指向工业在离原料产地较远的地点建厂也是有利的。

同原料指向相比,市场指向却有日益增强的趋势。其原因是:一是在工业结构中,市场指向工业逐渐增多,特别是半成品加工、组装、文化用品和耐用消费品工业增长较快,这些工业接近市场是有利的;二是城市化的推进和城市规模的扩大,扩大了原有市场的容量。尤其是,随着生产空间的扩大,在原来人烟稀少、经济落后的地区出现新的运输线路、新的工业区、工业中心和新的居民点,形成新的比较集中的消费区,扩大了市场的范围;三是随着科学技术的发展,产品生命周期日益缩短,企业家越来越感到获得市场信息和科技新资料的迫切性。信息成本对工业区位的影响加强。接近市场,信息比较灵活,便于及时掌握情况,从而加强了市场对企业的吸引力,那些对市场很敏感的企业,尤其如此。

第二,劳动力指向出现复杂的情况。劳动力因素对工业区位的影响主要体现在工资成本和劳动素质上面。不同国家、不同地点由于其工资成本和劳动素质不同,因而适合不同的生产活动或生产程序阶段。厂商为了达到最低生产成本的要求,大多把一些劳动密集的生产阶段转移到那些劳工成本低廉的发展中国家或地区,而把一些技术密集的生产阶段保留在母国或者转移到那些劳工素质较好的国家,包括发达国家和新兴工业国家(地区)。近年来,随着科学技术的发展,廉价的直接劳动力成本的重要性正日益下降,在许多部门中直接劳动力成本现在只占制造成本的10%~15%,在某些部门中这一比重甚至更低。世界经济的竞争正集中在高附加值、提高产品质量和服务质量上。随着跨国公司把更多的尖端生产线向发展中国家转移,获得熟练的劳动力以及熟练劳动力成本的高低就具有越来越重要的意义。与此同时,在工业发达国家,白领和蓝领劳动力的成本一直在上升,这样对跨国公司来说,到那些拥有大量受过良好教育的劳动

力的国家去投资便越来越具有吸引力。

第三,转运点布局的趋势不断加强。在交通枢纽特别是在港口布厂,是战后许多国家工业布局的一大趋势。由于交通枢纽是多种运输方式、多条运输线路的集结点,是国内外和地区之间原料进出集散的换装点,在这里投资建厂,可以利用现成的、方便的运输条件,选择成品最经济的运输方式,节约运费。同时,在原料地和市场之间如果没有直达运输线而必须在某地中转的情况下,如果原料的减重又很小,把企业布局在原料的集散地和中转点,既可以节约包装费用,又可以减少原料的无效重量,从而使原料的运输成本也降到最小。特别是对于那些原料和成品都主要依赖于区外、国外市场的企业来说,在沿海建厂更为有利。

为了充分利用方便的运输条件,发挥转运点布局的优势,当前许多国家都出现了临海布局、沿江布局、沿线布局和临空布局的趋势,由此形成了各种类型的产业密集地带,如中国的沿海地区、欧洲莱茵河中下游地区、美国东北部地区和日本太平洋沿岸地区。

第四,集聚经济指向与分散倾向交错。工业经济活动在地理空间上向城市及其周围地区集中,这是社会化大生产条件下工业布局的必然趋势。工业集中的主要原因之一,是因为这种集中能够获得额外的集聚经济效益。某些指向性相同或前后向关联的工业企业集中配置,可以节约生产成本;相关工业在地理上集中于某一特定地区,可以共同利用某些辅助企业;工业的地理集中可以利用城市公共基础设施和服务设施;人口和工业的大量集中将会扩大本地市场的潜在规模;工业集中将有利于熟练劳动力市场的形成和有才能的企业家的集聚;工业集中还将促进企业的经营管理和技术进步。

然而,在获得集聚经济的同时,过度的地理集中也会产生集聚不经济,出现大城市“膨胀病”,如交通拥挤、用地用水紧张、供电不足、住房短缺、环境污染严重等,由此导致工业经济活动由集中走向分散。在有些国家,各级政府部门还采取了一系列的政策措施,来引导工业疏散,以防止大城市过度膨胀。正是在集聚不经济力量和政府干预的共同作用下,自20世纪60年代以来,一些工业发达国家出现了逆城市化的趋势。

第五,布局指向不明的工业企业增多。有些企业指向不明,其特点是原料和成品的运量、运费基本相同,可运性较大;或者是使用大量的半成品为原料,其市场遍布各地,运费支出在总费用中所占的比重很小,既不受原料也不受市场因素的重大影响;或者是产品需要面广,生产建设要求条件不高,不受某一因素的明显影响。这种布局指向不明的企业有日益增多的趋势。在国际投资中,这种企业的区位选择受当地政府优惠政策

影响较大,一旦投资环境发生变化,投资者很容易把工厂搬迁到其他地区。因此,国外一些学者通常把这种工业称之为“游移性工业”(footloose industry)。

3. 优化区域产业结构基本途径

优化区域产业结构,需要突出三个特性,即协调性、动态性和目的性。一个区域各个产业之间相互协调是十分重要的,研究产业结构就是要努力促进区域产业结构的协调化和合理化,这也是产业结构配置和规划的目标。产业结构的动态观点是指产业结构的协调化和合理化是一定历史条件和一定经济发展阶段上的协调化、合理化,同时又将产业结构不断推向更高阶段的协调化、合理化。研究产业结构的目的不仅是寻求产业之间的协调和均衡发展,而且要获取更高的经济效益。区域产业结构配置与优化,就是促进区域产业结构合理化的过程。这个过程本质上是正确地选择区域主导产业,合理确定其发展规模和速度;以主导产业为核心,协调主导产业与非主导产业的关系,建立起以主导产业为核心、协调运转的区域产业体系;对外突出区域主导产业的发展优势,提高与区外产业的经济互补性,对内提高区内各产业间的关联度和协调性,形成良性的经济内循环;还要把握区域产业结构的动态变化,积极扶植潜导产业,促进产业结构适时和顺利地转换,使区域产业结构走向高级化。

为促进区域产业结构优化,主要应做到以下两点:一是选准并优先重点发展主导产业;二是协调好主导产业与非主导产业之间的关系。在综合考虑产业的市场潜力、产业比较优势、产业规模、产业关联度的基础上,选准主导产业。主导产业一经确定,就要在投入和政策上保证它得到优先重点发展,使之超前启动,强化功能,有效地承担起地域分工的任务,并增强其带动经济发展的辐射力。关联产业同主导产业的关系最密切、最直接,这类产业在发展上应当与主导产业尽可能形成配套,在建设上要尽可能同主导产业相衔接,在建设规模上要尽可能同主导产业相适应,区域关联产业的类型应随主导产业的不同而不同。基础产业是区域生产、生活和社会正常运行的基本条件,应当积极创造条件,争取在区域内部达到平衡,以形成对区域主导产业和关联产业的强有力支持。

(三) 开发建设“五点一线”沿海经济带的理论指导

按照以上相关理论,建设“五点一线”沿海经济带应将“五点一线”中的工业园区作为点、宜港岸线作轴、腹地经济作为此轴的不同紧密程度的互动区域,在总体上形成结点分布合理、轴线辐射适宜、网络功能强大