

CHUANGXIN QUYU GONGYEHUA DE DONGLI



创新

区域工业化的动力

——湖北十堰市新型工业化问题研究

严炳洲 常永清 编著

湖北出版集团
湖北科学技术出版社

编委会名单

主 任 陈天会

副主任 张维国 常晓林 严炳洲

编 委 (按姓氏笔画排序)

王 爽 左自兰 汪厚发

张汉湘 陶德新 常永清

蒋龙军

序 言

党的十六大报告提出我国要完成工业化必须走新型工业化道路,并将新型工业化用“科技含量高、经济效益好、资源消耗低、环境污染少、人力资源得到充分发挥”等内容作了界定。虽然十堰农村发展水平还相对比较落后,但十堰市城区作为我国现代汽车工业的发源地之一,在经历了37年的快速发展后,已经具备了较好的工业化基础,成为鄂、渝、陕、豫毗邻地区最为发达的工业区。在未来的发展历程中,十堰必然成为我国推进新型工业化、带动周边地区和谐发展的区域载体之一。

在十堰工业化与城市化快速推进、对外交通大通道相继打通的时候,由于产业发展内在要求和湖北策应区域竞争的需要,东风公司总部和东风有限公司总部先后搬迁武汉。与此同时,南水北调中线工程建设正式开工,湖北两山一江重点旅游区的开发不断推进。这些重大变局使十堰处于一个机遇与挑战相交织的特殊的历史时期。在这种宏观背景与微观形势不断变幻的时刻,是通过研究掌握区域工业化发展规律,主动地适应内外环境的变化?还是悲观失望,被动地跟着感觉走?这是对我们十堰人能否应对危机的考验。当前,无论是实践层面还是理论研究结果,都表明我们十堰人积极进取的态度。从实践层面来看,各经济部门、各企业正在抓机遇、避风险,加快发展,不仅使全市

经济保持了平稳的发展态势,而且在经济结构调整上取得了良好的进展。在理论研究层面,尤其在区域新型工业化研究领域,经过十堰社会科学界的潜心研究,形成了以省级攻关课题为代表的一批丰硕的软科学研究成果。这些成果不一定在各个领域都给出了科学明了的回答,但其成果和结论已经为我们继续探索与前进指明了方向。尤其是搜集到本书中的内容,既有区域竞争的基础理论研究,又有区域对比研究,还有很多很好的对策与建议,这些都为市委、市政府进行科学决策、民主决策提供了很好的依据,为有关经济部门和经济实体的行为选择提供了重要的参考。

经济运行既有宏观规律,又有中观和微观规律。由于各区域经济体所处的内外环境不一样,使同一宏观规律在不同地区的作用和具体表现也不一样。因此研究区域新型工业化规律是非常必要的。由十堰市科技局及有关单位的研究人员对十堰地区新型工业化研究的成果进行系统的整理和公开出版,在十堰市还是第一次。我相信社会科学界的本土研究人士在相关部门的组织下,将在探索区域竞争与和谐发展的道路上不断前进。这不仅是一种兴趣,更是一种关注家乡,热爱十堰的责任。自然科学与社会科学的共同发展与繁荣,必将为十堰经济社会健康和谐的发展插上理性的翅膀。

赵斌

2006年12月20日

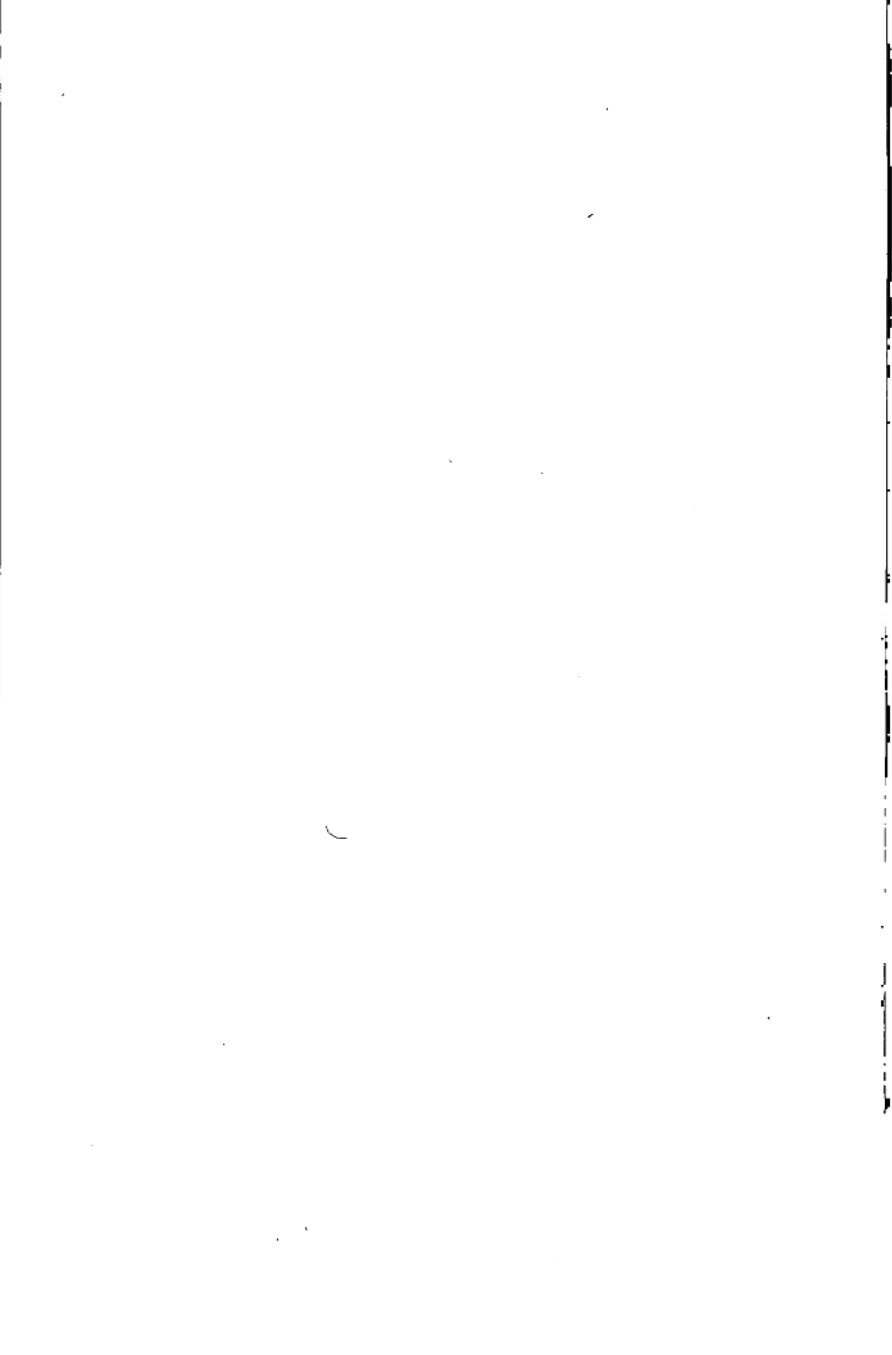
目 录

序 言	1
第一篇 新型工业化基础理论与产业背景研究	1
十堰市推进科技兴工的外部条件与内部依据	3
区域经济竞争中的经济引力原理	26
工业化的不同导向——浙江与湖北的比较	39
向竞争力要潜力	44
东风之变的长期效应及其影响	58
第二篇 十堰新型工业化的背景与战略研究	77
十堰市科技兴工道路选择、目标与重点	79
科学评估十堰比较优势 充分释放经济发展潜能	101
从产业链的动态比较中看十堰经济发展的潜力	111
稳车、活水、兴山	
——十堰市经济社会发展潜能释放的主渠道	121
第三篇 十堰新型工业化对策研究	131
十堰市推进科技兴工对策研究	133
十堰市新型工业化发展现状及对策	
——对我市推进新型工业化的调查报告	148

挖掘发展潜能 加快经济发展	163
中小企业信息化建设研究	177
打造循环经济产业链 大力发展生态工业园	184
十堰地区必须突破中小企业瓶颈	201
发展区域汽车产业集群 提升主导产业核心竞争力	208
十堰市汽车零部件制造专业化研究	219
抓好绿色产业 发展县域经济	252
财政支持科技创新的政策措施	263
在制度创新中推进民营经济的新发展	273
十堰市民营经济发展对策研究	280
十堰市高新技术产业发展对策研究	306
附录	317
十堰市人民政府关于支持工业园区发展的意见	319
十堰市高新技术企业及高新产品目录	323
结束语	331

第一篇

新型工业化基础理论与产业背景研究



湖北省科技攻关课题成果之一

十堰市推进科技兴工的外部条件与内部依据^①

内 容 摘 要

十堰市作为中西部结合带的重要汽车工业城市,在东风汽车公司总部搬迁、南水北调中线工程已经开工这种机遇与挑战同在、优势与困难交织的时刻,十堰必须在“因车而建、因才而兴”的基础上,走“因创新而发展”的新型工业化道路。

“因创新而发展”就是实施科技兴工推进工业兴市的战略。走科技兴工的发展战略必须根据我们自身的实际,选择科技兴工的发展模式,这种模式就是“依据自身的科技力量、产业基础、资源禀赋,在政府政策力与财政力的推动和引导下,以市场为导向,辅之以资源技术导向,采用引进吸收与自主创新相结合,技术创新与制度创新并重,资源依托与技术依托并存,科技兴工的‘内生’与‘外生’协调发展的复合型科技兴工模式。提升汽车传统产业,发展壮大新兴产业,构建多元支柱体系,推动产业结构优化升级,走出一条技术水平高,产业结构优,科技与产业良性互动的科技兴工发展道路。”

在实现科技兴工的道路上,本次研究认为,在20年内,应努力完成以下目标:①高新技术产业增加值占工业增加值的比重达到45%以上;②开发20个以上具有自主知识产权,在国内外具有较强竞争力的高新技术产品;③培育2~3家具有国内知名品牌的高新技术企业和企业集团;④形成5家以上拥有高新技术产品的上市公司;⑤初步建成人才荟萃、聚集先进的国家火炬计划的十堰汽车关键零部件产业基地;⑥促进以汽车及零部件产业、水电业、生物技术与新医药产业为主体的

^① 本课题为湖北省科技厅2004年重点科技攻关课题。课题名称为《推进科技兴工、服务工业兴市战略研究》,项目编号:2004AA402B09。

高新技术产业成为我市工业的支柱产业。

引言

十堰市地处鄂西北,与豫、陕、川、渝四省市交界,是我国中西部结合带的重要城市。全市辖郧县、郧西、房县、竹山、竹溪、丹江口市等六县市和武当山特区,城区含张湾、茅箭两区和白浪高新技术开发区,全市国土面积 23680 平方千米,人口 340 多万,其中城区国土面积 1190 平方千米,人口 60 万。作为我国特大型汽车企业——东风汽车公司(原第二汽车制造厂)的发源地,十堰在过去三十多年的发展历程中,在汽车工业的带动下,由一个山区小镇成长为全国百强城市之一,取得了辉煌的成就,成为国内外知名的汽车城。在我国进入全面建设小康社会这一新的发展阶段,在出现东风汽车公司总部迁离十堰、南水北调中线工程正式开工、国家提出促进中部崛起战略这种机遇与挑战交织、优势与困难同在的时候,十堰按照什么思路和战略来继续保持既有优势,进一步促进十堰区域经济的发展,能否在国内快速推进的工业化与城镇化高潮中继续发挥应有作用?这些都已成为我们当前日益关注的焦点。本课题研究的重心就是要通过进一步研究国际国内的宏观发展背景,把握十堰在宏观环境中的位置,更准确地把握本区域经济发展的内在规律,结合走新型工业化道路的要求,选择十堰地区科技兴工的发展道路,促进在中部崛起中实现其重要工业化区域载体的历史使命。

十堰地区在我国快速推进的工业化过程中,还能不能发挥自身的优势与特色,在全国经济或者说在中部地区占据一席之地,在推进工业化过程中发挥中西部结合带的优势和区域载体作用?要回答这些问题,必须准确地把握外部条件与内部依据,所以本课题首先从十堰工业化的历程与工业化进程评价、在工业化过程中的现实地位与作用、在工业化进程中的宏观与微观制约因素及十堰未来工业化道路的选择等四个方面展开。

一、十堰工业化的历程与工业化进程评价

(一) 十堰工业化的历程与产业变化趋势

十堰的发展可以简略地归纳为“因车而建,因才而兴”。这是用最简洁的语言告诉我们,由于汽车工业的发展和大规模的人才集聚才使十堰市经历了由农业社会向初步的工业社会的历史性转变。十堰的工业化历程大体经历了三个阶段。

第一阶段,国家投资奠定工业化基础。区域工业化总是以基础设施建设与工业项目建设为起点的。在十堰这种没有工业基础、交通条件落后、相对封闭并以山地地貌为主要特征的农业区,要想推进工业化,项目建设尤其重要。新中国建设以来,推进十堰地区工业化的主要项目包括丹江口水利枢纽建设、汉丹铁路建设、东风汽车公司的建设、襄渝铁路建设和黄龙滩水电站建设。其中丹江口水利枢纽从1958年9月开工建设至1973年完成初期规模(后期为南水北调中线工程项目),建成库容面积745平方千米,装机容量为90万千瓦的亚洲最大的人工湖;为配合丹江口水利枢纽的建设,汉丹铁路于1958年开工建设,并于1966年建成通车,十堰市境内里程长5.6千米。东风汽车公司建设被列入国家第三个五年计划。根据周恩来总理指示,二汽厂址被选定在湖北郧县十堰一带,设计规模为三种基本车型,年产汽车20万辆生产能力。1967年4月1日,在大炉子沟举行二汽开工典礼,同期进行襄渝铁路建设。1975年7月1日,第一个基本车型——两吨半越野车生产基地建成投产。1978年7月15日第二个基本车型——五吨载重汽车生产基地建成投产,同年进入生产,结束纯基建期,转入正常生产与发展阶段。随着以东风汽车公司为主的工业及基础设施项目的建成,十堰市也从一个贫穷闭塞、交通落后的地区,初步建设成为鄂西北地区的政治、经济、文化和交通中心,形成了以汽车工业为主导的新的经济格局。十堰的经济建设也随着汽车工业的成长而从小到大,迅速发展壮大起来,到1978年,全市工农业总产值达到11.29亿元,比1969年增长2.14倍。

第二阶段,投资体制改革与人才引进促进快速发展。这一阶段大

体从1979~1994年,持续了约十六年,以党的十一届三中全会召开为标志,十堰地区的工业化进入到新的发展期,东风汽车公司由基本建设阶段进入以产出为主的发展阶段,到1980年,汽车产量已达到3.15万辆。但由于国民经济的调整,以计划经济为主要特征的东风汽车公司遭遇到了快速扩张过程中的投资瓶颈,为此,东风汽车公司向国家提出了“量入为出、自筹资金、续建二汽”的发展方针,通过自筹资金、广泛吸纳零部件企业加入东风集团等措施,使东风汽车公司迅速摆脱投资困境,汽车生产能力快速增长,并使十堰逐步成为全国最大的汽车生产基地之一。与此同时,东风公司的快速发展,使十堰地区成为“内地的深圳”,各类人才大量进入快速成长的东风汽车公司,使之成为国内改革开放过程中汽车产业人才成长的摇篮。十堰市地方经济为摆脱与东风公司的人才差距,也从1984年开始在全国范围大规模招聘人才,大量各类人才在十堰的集聚,使十堰地区展示了充沛活力,为十堰地区的快速发展奠定了良好的人才和智力基础。与东风公司配套的地方汽车工业也在这一阶段得到了迅速的成长,形成了以商用车为主的国内最大的汽车产业链。随着汽车工业的快速发展,轻工、纺织、能源、化工、冶金、建材、医药、食品等工业也得到了较大的发展,形成了以汽车工业为主体、多门类发展的经济格局。如果从量产年份的1978年为基数,到1994年汽车产量增长了31.65倍,如果以1980年为基数,则汽车产量增长了4.29倍。到1994年,全市国内生产总值达到142.06亿元,工业总产值达到252.1亿元,十六年年均增长13%和16.2%,经济发展总水平由1978年的全省第八位上升至全省第四位(相关性见表1-1,图1-1,图1-2,图1-3)。

第三阶段,结构调整推动区域经济再上台阶。由于我国经济和社会发展的特殊性,使我国汽车产业出现了与其他发达国家不一致的、有自身特点的发展规律,其基本运行特征是不同时期由不同的汽车主导产品拉动汽车产业增长,大体上是1994年以前,拉动汽车产业增长的主力品种是载重车,1988~2002年,拉动汽车产业增长的主力品种是轻微型车和重型载重车。1996年以后又逐步转变为靠乘用车拉动(由于车型转换,所以存在一个交叉期)。尤其是2000年以来,这种规律的

表 1-1 十堰地区工业及 GDP 相关数据

年份	GDP	城区 GDP	二产业 GDP	城区二产业 GDP	工业产值	重工业产值	汽车产量	能源消耗 (万吨标煤)
1978	7.2	1.67			5.59	3.84	0.51	
1980	12.02	4.99	7.19	4.27	14.43	12.99	3.15	41.2
1985	27.82	15.27	17.6	13.75	38.25	33.79	8.43	107.2
1990	42.02	21.59	24.17	18.3	78.16	66.73	10.8	138.1
1992	67.74	40.44	43.48	34.64	125.18	79.21	13.86	161.6
1994	142.06	93.02	87.14	64.81	252.1	233.67	16.65	181.6
1995	141.33	86.46	71.92	46.41	254.94	134.47	14.14	224.6
1996	157.38	97.28	73.67	41.58	232.51	214.14	12.16	226
1997	168.94	105.19	77.03	41.99	253.55	226.57	12.79	211.2
1998	178.58	108.07	85.02	46.99	280.82	246.36	13.82	238.7
1999	168.63	102.32	83.92	55.54	264.5	236.86	12.7	231.3
2000	180.12	107.80	86.91	65.18	275.85	238.78	10.05	237.6
2001	203.43	123.04	99.99	78.13	340.13	308.63	13.41	291.5
2002	233.18	145.80	119.97	96.89	441.58	407.61	17.02	276.2
2003	245.05	148.76	116.94	90.91	403.26	371.81	13.96	268.8
2004	292.90	186.31	149.53	124.00	499.90	478.60	17.10	360.5
2005	312.96	195.77	151.04	106.52	466.77	434.01	13.06	172.5

作用使拉动整个汽车产业成长的内部动力已完全转为乘用车。也正是这一规律的作用,十堰地区以中重型载重车为主的商务车生产格局受到了前所未有的挑战,出现了汽车产业和区域经济 1995~2000 年连续六年的徘徊局面,在这种形势下,结构调整成为汽车产业和区域经济摆脱困境的唯一出路。从汽车产业的角度来看,其结构调整的主要方向是使十堰地区商务车由过去的产量扩张型向现在的技术扩张型转变,即靠技术进步来开发并向市场投放新车型,在这一思路的引导下,汽车产品开始向两端延伸,即由中重型向重型和轻微型延伸,2000 年,向重型车延伸方向取得成功,最终摆脱徘徊发展的局面,但由于汽车产业内部的规律性,商务车市场由饥渴型向饱和型转变,使汽车产业带动十堰

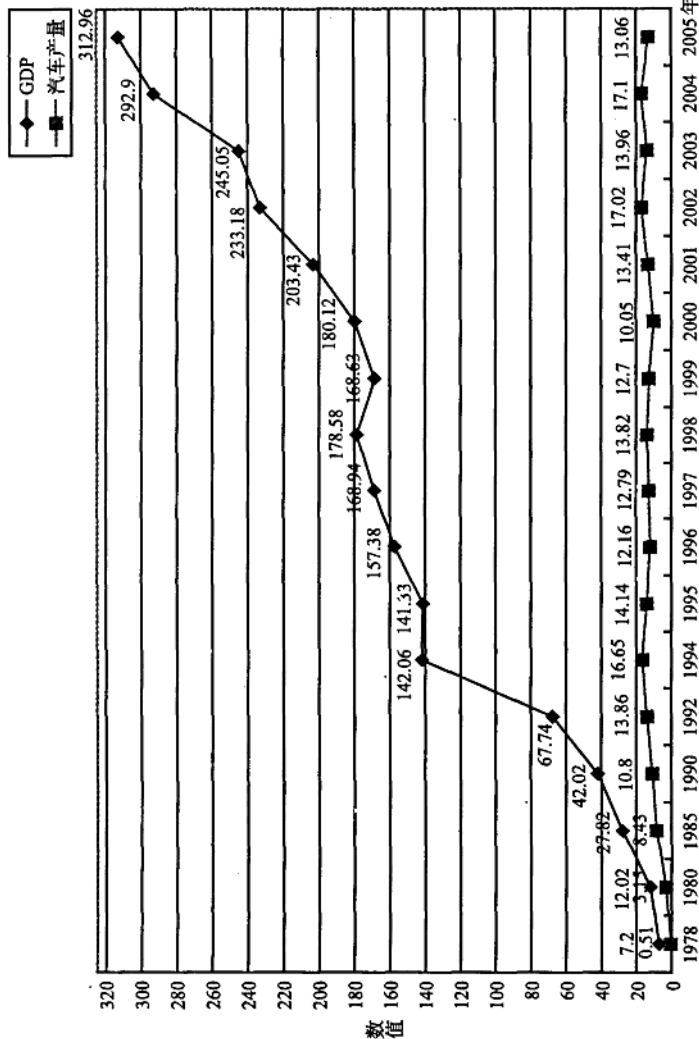
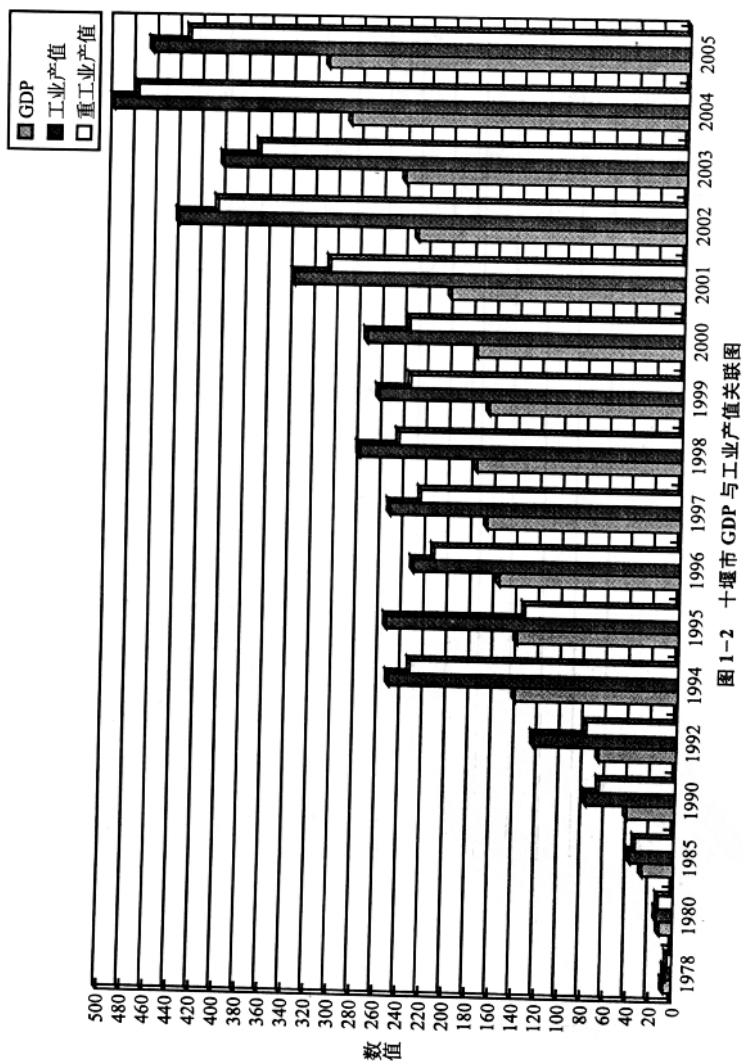


图 1-1 十城市 GDP 与汽车产量关联图



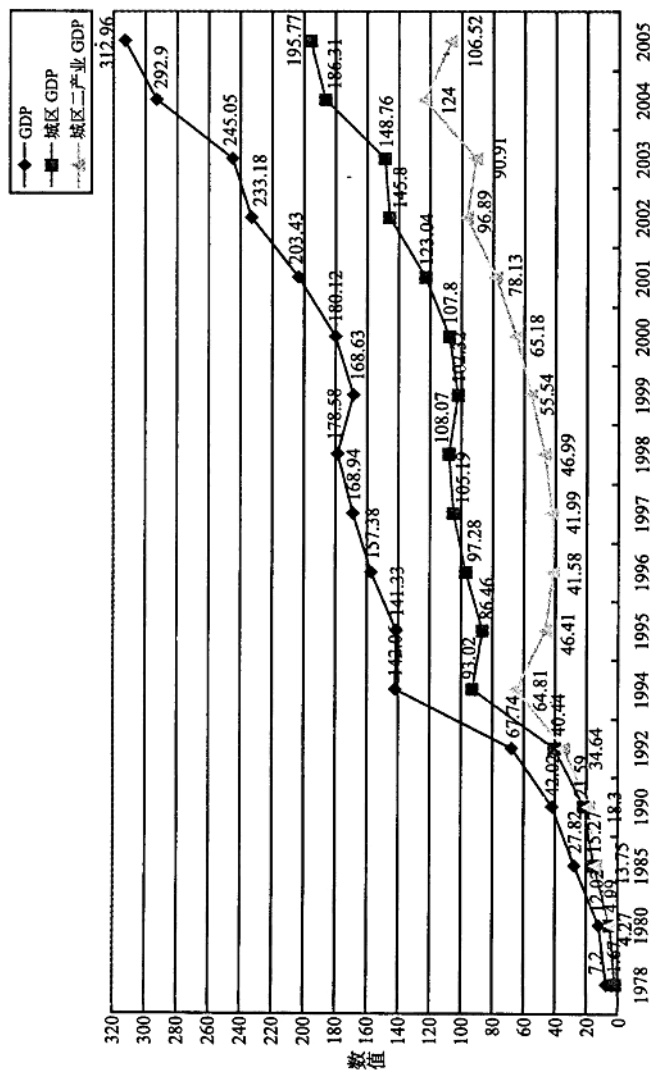


图 1-3 十城市 GDP 与城区 GDP、第二产业 GDP 关联图

经济增长的动力出现了间歇性特征。即东风公司开发的新产品与市场吻合,生产销售形势就好,拉动十堰经济增长的动力就明显,反之销售形势就差,拉动十堰经济增长的动力就不明显,过去稳定拉动的作用力现在已变为相对的不稳定。以十堰 GDP 增长曲线与十堰的汽车工业的相关性为例(见图 1-1),在经历了 1978~1993 年长达 16 年的高速增长后,在 1994~1999 年出现了一轮与我国经济总体曲线完全不一致的徘徊曲线,接着在 2000~2002 年又出现一个简短的高增长曲线后,又从 2003 年开始进入一轮新的低中速增长阶段,到 2004 年下半年又重新回升,到 2005 年 4 月再次下降。其内部曲线非常明显,与我国经济总体增长曲线表现出明显的反差。在这种新形势下,以商务车为主的汽车产业虽然在十堰始终会保持主导地位,但如果仅仅依靠汽车产业已不能确保十堰经济长期稳定发展,即不能完全依靠汽车产业来承担十堰市完成工业化的历史任务。因此在继续保持汽车产业稳步发展,并继续拓展汽车相关产业的同时,急需通过科技力量,依托资源优势促进新的工业支柱的形成。总之,继续在更大范围实施结构调整,逐步形成新的产业支柱始终是十堰经济社会继续稳定发展的内在要求。也正因为如此,市委、市政府从 1995 年开始探索结构调整的思路,并于 1998 年形成了“两依托兴四城,城带乡共发展”的以结构调整为主线的发展战略,即依托汽车产业、依托十堰优势资源,加大经济结构调整力度,加快农村脱贫致富步伐;建设富裕、民主、文明的社会主义新山区,建成特色鲜明的现代化汽车城、旅游城、生态城和区域性大城市(即四城战略)。根据对工业化的继续深入认识和水电产业兴起对区域经济的巨大作用,又将水电城加入,定型为“五城”特色的结构调整战略思路(即五城战略)。在这一战略思路的指引下,十堰地区水电产业及载电工业、旅游产业、生物医药和绿色产品等产业得到了快速发展。结构调整效果的逐步显现,对十堰地区的 GDP 增长的止滑作用日益明显,以 2003 年为例,在重工业出现明显下降时, GDP 则不降反升,继续保持稳定的增长势头。

(二) 工业化进程评价

要进行工业化评价,就必须进行工业化的阶段分类,关于工业化的