

武汉 社会科学

2012
NO. 1

SOCIAL SCIENCES IN WUHAN

总第 1 辑

★ **国家中心城市建设**

奋力建设武汉国家中心城市 / 秦尊文

★ **决策参考**

未来五年武汉市改革发展若干重大问题研究 / 武汉市社会科学院课题组

★ **经济研究**

网络交易税收征管问题研究 / 武汉市国家税收研究会课题组

★ **社会建设**

关于武汉市养老事业发展情况的调查报告 / 武汉市人大常委会调研组

★ **历史文化**

从“通商口岸”到“中心城市”——近代上海、武汉城市发展的历史比较 / 但瑞华



卷 首 语

伴随着新时代哲学社会科学大繁荣大发展的足音,满载着社科界同仁的期望,《武汉社会科学》终于同读者见面了。《武汉社会科学》是武汉市社会科学院和武汉市社会科学界联合会共同编辑的综合性的哲学社会科学丛书。它的面世,将为武汉地区社科界提供一个新的学术交流的平台、理论研究的园地和服务决策的智库。

“为天地立心,为生民立命,为往圣继绝学,为万世开太平”,这是中国古代圣人先哲们追求的崇高境界,也是中国学术世代相传的优秀理念。我们认为,在新的历史时期,这种境界和理念同样应该为哲学社科界所传承和光大。因此,抓住机遇、乘势而上,使哲学社会科学为社会发展和民生幸福提供精神动力和智力支撑,是“有幸生逢改革时”的哲学社会科学者的神圣使命和光荣责任。当前,武汉哲学社会科学事业正处在承前启后、大有作为的历史新起点上:建设国家中心城市、复兴大武汉,已经成为武汉人民的共识和目标;“敢为人先、追求卓越”的武汉精神,日益渗透到武汉科学发展、跨越式发展的各个环节和方面。作为以引领和推动哲学社会科学繁荣发展为己任的《武汉社会科学》,要坚持正确的政治方向,始终以马列主义、毛泽东思想、邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导,深入贯彻落实科学发展观,要坚持服务于党和国家工作大局的方向,要坚持实事求是、理论与实际相结合的学风和文风,要突出理论创新性、决策应用性,为推进理论建设和学科发展,不断推出有价值、有深度的优秀成果,为党和人民发挥好思想库作用。

《武汉社会科学》是株刚破土而出的嫩苗,我们相信在武汉地区社科界同仁的精心浇灌培育下,定会成长参天大树。在《武汉社会科学》成长过程中,《武汉社会科学》将秉承大胆创新、严谨求实的作风和态度,力争把《武汉社会科学》办出特色,办出水平,同时,也期望武汉各界朋友鼎力相助,共同建设好这块学术园地,为武汉哲学社会科学的繁荣发展和武汉科学发展做出我们的贡献。

卷首语

国家中心城市建设

- 1 奋力建设武汉国家中心城市 / 秦尊文
- 9 武汉国家先进制造业中心建设的几个问题 / 吴永保
- 20 武汉建设国家物流中心的战略构想 / 武汉市发展和改革委员会、武汉市社会科学院联合课题组
- 33 武汉建设国家中心城市的财政政策选择 / 江羽翔

决策参考

- 36 未来五年武汉市改革发展若干重大问题研究 / 武汉市社会科学院课题组
- 43 关于开展两项试点五项改革的研究报告 / 武汉市社会科学院课题组
- 48 政府运行机制研究 / 武汉市社会科学院课题组

经济研究

- 53 网络交易税收征管问题研究 / 武汉市国家税收研究会课题组
- 62 改善武汉市中小企业融资环境的调查及对策建议 / 武汉市社会科学院课题组
- 68 从地方立法看如何引导武汉市中小企业快速发展 / 武汉市社会科学院课题组
- 74 商务旅游是做大武汉旅游的新动力 / 李翠军

政法论坛

- 79 集中换届以来地方党委领导班子建设研究——以武汉区街为例 / 陶维兵
- 84 党内创先争优引领全社会价值取向的实践与思考 / 余从斌 朱哲学 方伟钢

CONTENTS

武汉市社会科学院·武汉市社会科学界联合会

社会建设

- 88 关于武汉市养老事业发展情况的调研报告 / 武汉市人大常委会调研组
- 98 进城务工人员随迁子女教育现状调查研究 / 杨 莉
- 106 引入风投支持做强武汉动漫产业 / 操玲姣

城市管理

- 111 城中村改造中的社会排斥问题及融合路径调研——以武汉市H村改造为个案 / 董实忠 容 腾

历史文化

- 120 从“通商口岸”到“中心城市”——近代上海、武汉城市发展的历史比较 / 但瑞华
- 133 历史的启示——武汉城市的演变与转型 / 张笃勤 胡忆东 程明华 胡晓玲
- 141 武汉工业遗产保护现状、启示及对策 / 谢金辉

奋力建设

国家中心城市建设
Guojia Zhongxin
Chengshi Jianshe

武汉国家中心城市

● 秦尊文

摘要:健康大国需要建设多中心城市体系。中国经济的发展,已经到了建立若干全国性中心城市的阶段。武汉具备建设国家中心城市的基础和条件。应抓住机遇,积极做大城市规模,打造“祖国立交桥”,巩固和提升科技文化服务功能。进一步增强对外开放服务功能,积极参与长江中游城市群建设,推动复兴大武汉。

“国家中心城市”是建设部2005年提出的一个概念,指的是处于全国城镇体系顶端并在全国具备政治、经济、文化诸方面的引领、辐射、集散功能的城市。2009年4月,国务院批准的《珠江三角洲改革发展规划纲要》中,提出要将广州建设成为国家中心城市,使“国家中心城市”受到广泛关注。2009年9月,笔者向武汉市发展和改革委员会提交的一份研究报告中,明确提出武汉建设“中部中心城市——国家中心城市——国际化大都市”的“三步走”战略。2010年3月8日,武汉获批“中部地区中心城市”。2010年12月3日,中共武汉市委十一届十次全会审议通过的《全市国民经济和社会发展“十二五”规划的建议》,提出“十二五”时期武汉要巩固中部中心城市地位,努力建设国家中心城市,为把武汉建成现代化国际性城市奠定基础。这是武汉市首次提出建设国家中心城市。

一、武汉建设国家中心城市的必要性

“国家中心城市”虽然是中国式话语,但表达的意思是全国性中心城市。从这一角度出发,世界上的大国都建有“国家中心城市”。大国发展规律表明,伴随工业化、市场化、城市化的推进,国家发展日益呈现多中心协同拉动格局,必然出现越来越多的国家中心城市。美国明确定位的全国性中心城市由开国初期的纽约,拓展到后来包括费城、芝加哥、底特律、旧金山、亚特兰大等在内的十多个城市,其中,纽约作为世界大都市,控制了全球金融业30%以上的命脉;如洛杉矶、西雅图、达拉斯、亚特兰大、底特律等工商业中心城市,掌握着全球许多行业的命脉。德国国土面积不到湖北的两倍,但明确了法兰克福、汉堡、慕尼黑、汉诺威等全国性中心城市,其中,法兰克福是金融与交通中心,汉堡是水上物流中心,慕尼黑是工业中心,汉诺威是展会中心。

总的来说,全国性中心城市对推动国家经济、文化和社会发展起着重要作用,特别是对经济的带动和辐射不容忽视。西方通常在一组相互接近、联系密切、不同规模的城镇群体中,设立数个规模最大或位置适中的城市作为全国性中心城市,使它们在国家经济、社会、文化等方面发挥主

导作用。这些中心城市是经济区域内生产和交换集中的地方,对周围地区产生较强的经济辐射作用,它们承担组织和协调区域经济活动,其主要功能为:进行生产的分工、协作和扩散;通过流通,互通有无,促进竞争,形成优势;通过财政、金融、税收等经济手段和人才培养等促进地方经济发展。

根据发达国家发展经验,我国有必要采用“多中心”的城镇空间结构。当今世界经济增长重心向亚太地区转移的重要历史机遇期,在我国创建若干个国家中心城市,对中国的未来发展至关重要。特别是中国作为一个幅员辽阔的国家,要协调推进现代化进程,要承载和支撑工业化和城市化进程,有必要建立“多中心”的城市体系,这是大国区域发展规律决定的。对于中国这样的大国,国土面积全球第四,人口第一,由于人口众多,人均资源贫乏,如果采用中西部地区向沿海地区长距离运送原料产品、再从沿海地区向其他地区长距离运送加工工业品的全国分工式区域经济结构,不仅需要占用大量的土地建立发达道路交通网络,而且运输成本大大增加。据统计,我国物流总费用占国内生产总值比重约 18%左右,比发达国家高出 1 倍,这不符合资源节约、环境友好的发展理念。就我国自然资源分布条件来看,在较大的区域范围内部署若干个国家中心城市实属必然。

中国经济的发展也已经到了建立若干全国性中心城市的阶段。2005 年建设部在根据城市规划法编制全国城镇体系规划时,提出建设四个国家中心城市:北京、上海、天津、广州。2010 年住房和城乡建设部公布的《全国城镇体系规划(草案)》中,将重庆列为第五个国家中心城市,从而打破了原四大“国家中心城市”全在东部地区的格局,体现了我国区域发展的战略调整。但是,国家中心城市没有在中部地区和东北地区“落子”,还不能完全体现我国的区域发展总体战略。

我国“十一五”规划正式把“坚持实施推进西部大开发,振兴东北地区等老工业基地,促进中部地区崛起,鼓励东部地区率先发展”,确定为我国的区域发展总体战略,第十二个五年规划纲要进一步提出“推进新一轮西部大开发”、“全面振兴东北地区等老工业基地”、“大力促进中部地区崛起”、“积极支持东部地区率先发展”。四大区域都需要有国家中心城市来带动。武汉建设国家中心城市,是时代的呼唤,是历史的必然。

二、武汉具备建设国家中心城市的条件

一个地区的发展需要中心城市的带动,武汉是中部中心城市,武汉在经济总量、开放度、现代化水平等方面仍有差距,但从战略地位、历史和发展水平上具备成为国家中心城市的基础条件。早在清代,武汉和上海作为“特别城市”开放口岸,某种程度上可视为“国家中心城市”的雏形。新时期武汉谋求从“中部地区的中心城市”到“国家中心城市”的提升,在某种程度上属于历史的回归。

（一）交通优势的重塑

武汉近几年“九省通衢”地位得到迅速恢复,其辐射力得以大大增强。

武汉是全国四大铁路枢纽之一。与北京、上海、广州三大铁路枢纽相比,武汉维系四方、得天独厚。武汉拥有武昌火车站、汉口火车站、武汉火车站三大客运站,是全国仅有的两个拥有三大特级客运站的城市之一;武汉北站是亚洲最大的铁路货物编组站。武汉除现有的 6 条铁路干线外,还成为中国首个高铁“十”字架的中心点。

武汉是全国重要航空枢纽。天河国际机场 2011 年旅客年吞吐量达到 1250 万人次,已接近 1300 万人次的设计吞吐量。武汉机场国内外定期通航点增加到 70 个,其中国际及地区航点 19

个,在汉运营航空公司增加到31家。中国民航机场规划设计研究总院对天河机场总体规划调整进行了认真研究,对其将按国内大型枢纽机场标准进行重新定位和规划,其终端容量由满足旅客吞吐量每年3000万人次增至6000万人次,建成继北京、上海、广州之后全国第4大门户机场。

武汉是长江中游航运中心。从世界经济和内河航运发展规律来看,人均GDP达到1000美元时是经济发展对水运需求最大的时期。近年来长江航运的复苏,也说明了这一点。随着国家中部崛起战略的实施和对长江航道整治投入的增加,武汉的航运地位还会进一步提升。国务院2011年发布的2号文件《关于加快长江等内河水运发展的意见》,明确要求“推进武汉长江中游航运中心建设”。

武汉是全国重要的公路交通枢纽。连接上海、成都的沪蓉高速公路和连接北京、珠海的京珠高速公路汇合于武汉,形成十字交通网络,318、107、317国道呈发散状通达各地。武汉市公路建设里程突破1万公里,高速公路通车里程突破600公里,在全国省会城市中居前列。

■ (二)城市建设的改善

如果说区位优势的重塑将增强中心城市的辐射力,那么基础设施的改善则将增强中心城市的聚集力。武汉近年来修通了8条与周边城市连接的出口高速公路,使人流、物流、资金流更快捷地在武汉聚集。

武汉受长江、汉水的分隔,市内交通的根本问题是“过江”。为此武汉市加大投入力度,使“过江”问题得到明显缓解。一环线改造提升,二环线汉口段及武昌东段、三环线、外环线建成通车,四环线开工建设。新建、改造8条快速路、34条城市主干道,武汉大道、江城大道、高新大道、白沙洲大道建成通车。阳逻长江大桥、天兴洲长江

大桥、二七长江大桥、青岛路长江隧道、水果湖隧道、八一路延长线建成投入使用。

尤为值得一提的是,武汉城市轨道交通的建设使其内部的“过江”问题进一步消解,聚集力得到了进一步增强。城市轨道交通与公汽等常规公共交通工具相比,因其污染小、能耗低、速度快、运量大,被称之为“绿色交通”,是现代化城市公共交通的大动脉。武汉轨道交通一号线一期工程于2004年9月28日建成营运,使武汉进入了全国7个拥有轨道交通的特大城市行列。二期工程2010年7月29日全线通车。2012年9月25日,地铁二号线建成交付营运方。从2013年到2016年将每年再开通一条地铁,2018年后还将有新的地铁建成。武汉城市轨道交通的建设和完善,将极大地提升城市功能,增强其聚集力,扩大其影响力。

以2011年辛亥革命100周年庆典为契机,武汉加大建设力度,城市面貌大变样。武汉国际博览中心、楚河汉街、武汉天地、光谷步行街、首义文化区等一批城市标志性工程建成投入使用。中国第二、世界第三高度的武汉606绿地中心已于2010年开工,目前进展顺利;面积7.4平方公里、全国唯一地处市中心的超大商务区——王家墩CBD,经过4年努力全面完成复杂的地下工程,地面建筑正在加紧施工;长度超过上海江滩近7倍的30公里江滩生态游园已建成,“两江四岸”成为靓丽的风景线,“绿色江城”初展芳容;还建成九峰国家森林公园和一批城市小森林、小绿地、小游园。森林覆盖率、建成区绿化覆盖率分别达到26.8%、37.5%,武汉成为“国家森林城市”。2011年,武汉还获得住房和城乡建设部“绿色建筑”唯一金奖。

■ (三)管理中心的形成

武汉能否达到建设国家中心城市目标,按照美国学者J·弗里德曼的研究,这既取决于中国

由作为新型工业化经济体的半边缘国家向作为发达国家的核心国家的转变,也取决于武汉真正取得以资本控制为手段的更强大的区域空间支配能力。而武汉目前正在形成和巩固其区域管理中心的地位。

武汉是长江流域的管理中心。国家的长江流域管理机构——长江水利委员会设在武汉,长江航务管理局、长江航道管理局、长江海事局、长江通信管理局、长江航运集团总公司、长江科学院也均设于此地。武汉海事法院是审理海理、海商案件的专门法院,管辖西自重庆兰家沱、东至江苏浏河口的长江干线水域,包括沿岸 19 个主要港口。

武汉是全国最大的电网调度中心。从 2004 年 4 月起,川渝电网内调度管辖设备整体移交给位于武汉的华中网调调度管辖。新的华中电网涵盖河南、湖北、四川、湖南、江西和重庆 6 省(市),土地面积 138.10 万平方公里,占全国国土面积的 13.5%;人口近 4 亿,约占全国总人口的 30%,是供电人口最多的区域电网。并且,华中电网连接华东、华北、华南和西南地区,是我国最大的电力枢纽。

武汉是全国最大的流域气象服务中心。2009 年 12 月 23 日,中国气象局在武汉组建长江流域气象中心,主要承担流域气象信息汇集和气象服务两大职能。流域气象服务由位于武汉的华中区域气象中心总牵头,分上游、中游、下游三段组织实施气象服务工作,四川、重庆、贵州、湖南、江西、安徽、江苏、浙江等 12 个省、直辖市气象局参加。长江流域气象中心主任由中国气象局副局长兼任,副主任由湖北省气象局局长担任。

武汉是全国重要的通讯枢纽和第三大业务指挥调度中心。国家“八纵八横”光缆干线 5 条汇合于武汉,是中国电信五大高速光缆环网的交汇中心,是全国规模最大、网络质量最优的移动通讯网络之一。武汉是全国最大的邮件集散地之一,

能够方便快捷地与全球 240 多个国家和地区进行通信联络和信息交流。

中国人民银行武汉分行等机构仍管辖湘鄂赣三省。在中部六省,只有武汉有外国领事机构,其领馆区范围为中部六省或湘鄂赣三省。外资银行在湘鄂赣三省有 8 家分支机构,其中武汉 7 家,长沙 1 家。外资银行武汉分行和跨国公司武汉区域性总部的业务,通常也覆盖湘鄂赣这几个省。

■ (四)创新中心的建设

武汉拥有高等院校 85 所,在校大学生 118 万人,规模居中国乃至世界城市之首;各类科研机构 1000 多个,两院院士 59 名,科研人员 50 多万,综合科教实力仅次于北京、上海,居中国第三。沿海一些后发城市能够较快在经济总量上超过武汉,但要在科教实力上超过武汉则需要几代人的努力,因为这需要深厚的历史积淀。武汉近现代教育体系的建立始于晚清重臣张之洞。他督鄂 17 年期间,创立了自强学堂(今武汉大学前身)、武备学堂、农务学堂(今华中农业大学前身)等高等院校,其教育规模和质量在当时处于中国领先地位。新中国成立后,一批高校布局武汉。上世纪 90 年代,国家实施教育改革后,一批民办高校如同雨后春笋在江城武汉涌现,更是壮大了武汉的科教实力。

2009 年 12 月,国务院批复武汉东湖高新区建设国家自主创新示范区,东湖高新区成为全国继中关村之后第二家国家自主创新示范区。迄今为止,全国只有 3 家国家自主创新示范区,第三家是上海张江高新区。2012 年 4 月 1 日,科技部印发《东湖国家自主创新示范区发展规划纲要》,提出要求:到 2020 年,东湖示范区实现企业总收入 30000 亿元,在光电子、生物、地球空间信息及应用服务等领域形成若干个拥有技术主导权的特色产业集群,成为创新要素聚集、创新能力较强、创

新环境优良、创新经济活跃的全国高新技术产业开发区排头兵,世界一流的高科技园区,享誉世界的“光谷”。

美国著名学者麦金利·康韦在《未来学家》杂志1999年6~7月刊发表《未来的超级城市》,列出21世纪世界将产生“十大超级城市”:班加罗尔(印度)、武汉、上海、曼谷(泰国)、丹佛(美国)、亚特兰大(美国)、昆坎-图卢姆地区(墨西哥)、马德里(西班牙)、温哥华(加拿大)。据他分析,武汉成为世界超级城市条件极佳:水资源丰沛,人均拥有量居世界第一;武汉高校云集,科研单位扎堆。这确实是国内许多大城市包括沿海发达城市所羡慕的。创新中心的形成,提升了武汉作为引擎的功率,扩大了武汉的辐射范围。

■ (五)经济实力的恢复

近几年,武汉中心城区大力发展现代服务业,开发区和新城区大力发展先进制造业。注重四大开发区(工业区)与新城区工业发展相结合,形成四大工业板块:一是“大光谷”板块:以东湖高新区为主体,带动江夏区发展,重点发展光电子信息产业,超前谋划新一代信息技术、生物工程和新能源等战略性新兴产业。二是“中国车城”板块:以武汉经济技术开发区为龙头,带动蔡甸、汉南、江夏等区域,做大做强汽车产业,形成年产300万辆汽车规模,形成先进水平零部件配套能力,同时打造家电和电子产业作新的支柱产业。三是“临空经济”板块:以东西湖吴家山国家级开发区为载体,带动黄陂区发展,以保税物流中心的政策优势,主攻电子电器、航空航天、新能源等战略性新兴产业和食品加工业。四是“临港产业”板块:依托武汉化学工业区、武汉新港,带动新洲区发展,重点发展临港工业,包括冶金、化工、现代装备制造。

武汉市GDP在2008年以来连续站到3000、

4000、5000亿元台阶的基础上,2011年直逼7000亿元大关,达到6756亿元。2012年上半年,武汉市GDP在全国15副省级城市中跃居第四位,比前些年的第10位前进了6位。武汉国家先进制造业中心和国家商贸物流中心的建设,为武汉建设国家中心城市提供了强有力的支撑。

三、武汉建设国家中心城市的路径

建设国家中心城市,是武汉的历史使命。武汉要抢抓难得机遇,加快创建国家中心城市步伐。

■ (一)积极做大城市规模

2011年6月3日《人民日报》发表一篇文章说,中部崛起需要有个“大上海”。武汉作为长江中游城市群的首位城市,是落实中央将其视为“促进中部地区崛起的重要战略支点”的需要,也是武汉重振历史辉煌的必然要求。历史上,在全国称“大”的城市只有两个:“大上海”、“大武汉”。武汉注定须在国家战略布局中扮演关键角色。这不是因为武汉习惯性地被冠以“大武汉”之“大”,而是由武汉在中部的地经济、文化所产生的影响力,以及武汉在中国扩大内需中所处的历史方位和现实共同构筑。

武汉应当继续做“大”。加快形成以主城区为核心、6个新城区轴向发展的空间框架。发挥三环线及沿线绿化隔离带等空间隔离作用,主城区基本控制在三环线以内,促进三镇完善区域功能,形成抱团发展格局,以长江、汉江为三镇联系纽带,让三镇在城市功能、人文环境和生活氛围等方面各具特色,实现三镇均衡发展。新城区各集中规划建设一座中等规模、功能完善、特色鲜明的新城。引导中心城区人口向新城区疏解,引导农村人口向新城集中。完成主城区旧城改造和三环线内的城中村改造。通过这些措施,使武汉建成区面积达到1000平方公里以上、城镇人口达到

1000 万人以上。

武汉还应着力推进与周边城市的同城化,共建“大武汉”。国际上有一个中心城市带动周边发展范围的经验公式,即一平方公里的建成区可带动 50—80 平方公里的区域发展。如果不搞同城化,武汉建成区面积就是达到 700 平方公里,最大带动面积也刚好只能带动武汉城市圈。这显然是不行的。武汉与周边城市的同城化,现阶段可以从两个方向入手:一个是孝感方向。以武汉孝感临空经济区为依托,推进汉孝同城化;另一方向是鄂州。因为鄂州的葛店开发区一开始就是与武汉葛化片区连成一体,的,武汉 25 号公交车从 1958 年就通往鄂州葛店。鄂州市规划的葛华新城、红莲湖新区、梁子湖生态旅游区都与武汉对接。

■ (二) 奋力建设全国交通中心

进入新世纪后,武汉“九省通衢”地位迅速恢复。要铁、水、公、空四方面进一步努力,打造“祖国立交桥”。

铁路方面,在前两年武广高铁、合武高铁等开通的基础上,2012 年汉宜铁路与宜万铁路接轨,时速达 200 公里,以客运为主,兼顾货运,实行公交化运营,武汉到宜昌需时 90 分钟,5 小时内直达重庆。年底,石武和京石高铁相连,从武汉可直达石家庄、北京。此前,武广高铁、合武高铁已开通。要加快武汉至九江客运专线建设步伐,加大武汉至西安客运专线规划工作力度并争取早日开工,使武汉全国高铁中心地位得到进一步巩固。

水运方面,要借贯彻执行国务院《关于加快长江等内河水运发展的意见》的东风,加快武汉长江中游航运中心建设。一是畅通大通道,构建高等级航道体系。畅通长江中游是武汉长江中游航运中心建设的关键环节,积极争取国家推进长江安庆至武汉 6 米水深、武汉至宜昌段 4.5 米水深航道工程建设,加快形成以“长江—江汉运河—

汉江”1000 吨级高等级航道圈为主体的干支直达、通江达海、结构合理的航道体系。二是发展大运力,构建绿色航运体系。挖掘长江水道运输潜力,增强通江达海能力,建立更加高效便捷的通关运输体系,进一步降低运输成本,提高运输效率。发展一批干散货船、集装箱船、液化危险品船和汽车滚装船等专业化船舶,形成集装箱、煤炭、矿石、石油化工、汽车滚装等专业化船舶运输体系。三是建设大枢纽,构建港口综合物流体系。充分利用武汉作为国家综合交通枢纽研究试点城市的优势,以国家干线公路、铁路和空港为依托,完善提升水运与公路、铁路、航空无缝对接、货畅其流的运输效能,形成建设武汉长江中游航运中心的配套设施支撑。

公路方面,武汉通达周边的 8 条高速公路均已建成,总里程突破 600 公里,市域内的高速公路建设已告一段落。主要做好农村公路建设,提高等级和通达能力。

航空方面,还需进一步突破。2011 年 11 月 30 日,原博鳌亚洲论坛秘书长龙永图在首届武汉设计双年展闭幕式指出:“武汉的地理优势,是其他城市无法比拟的,应早日开通与纽约、伦敦等国际大都会的直航,建立门户机场。”

■ (三) 进一步巩固和提升科技文化服务功能

一方面,要建设国家科技创新中心。要以东湖国家自主创新示范区建设为依托,突破一批核心关键技术,培育一批战略性新兴产业,占领一批高技术制高点,构筑一批产业发展战略高地,努力建设“创新武汉”,实现发展方式向自主创新、创新驱动的跨越。一是集聚资源,吸引和聚集国内外人才、技术、创业投资、跨国公司研发总部等高端创新资源,培育发展以研发型、总部型、服务型为特征的高端、高效、高辐射力产业。二是构建平台,充分利用现有国家重点实验室、国家工

程实验室、大型仪器设备共享网等公共科技资源,整合形成面向企业开放的技术创新服务平台,依托激光装备制造产业、武汉·中国光谷激光医疗器械产业、武汉·中国光谷地球空间信息产业等技术创新战略联盟试点,构建产学研相结合的科技转化体系,发展多种模式的产学研合作创新组织,实现技术创新的风险共担和利益共享,竞争高端“标准”话语权。三是推动资本和科技结合,国际经验表明,创业投资是高科技发展的催化剂和推动器,针对高科技企业从萌芽到成长、壮大的不同发展阶段,从促进高新技术产业的发展和国民经济结构调整的战略高度出发,不断健全风险资本进入高新技术产业的渠道体系。依托光谷联交所,加快推进完善技术交易市场,健全配套服务,建立市场化的评价估值以及交易结算系统,有效衔接企业所需技术与科研人员所开发技术,形成技术开发良性循环。四是借鉴中关村“一区多园”模式,东湖高新区进行更大范围的空间资源整合,在武汉经济开发区、吴家山开发区、青山循环经济产业示范区、葛店经济技术开发区等地布局谋划新的高端产业功能区,逐步集聚实力、形成规模,形成新的空间载体和增长极。

另一方面,稳步建设国家教育文化中心。大力繁荣文化事业。保护文化遗产,扶持京剧、汉剧、楚剧等文化根脉。实施文化惠民工程,加强文化体育场馆设施建设,开展群众性文化体育活动,构建普惠型、全覆盖的公共文化服务体系。积极壮大文化产业。实施经营性文化单位转企改制,加快公益性文化事业单位改革。培育一批全国领先的文化企业、文化项目、文化园区和产业基地。建设读书之城、博物馆之城、艺术之城、设计创意之城、大学之城“文化五城”。发掘武汉文化资源,丰富文化建设载体,让文化融入城市发展和市民生活,提升城市品位。

■ (四)进一步增强对外开放服务功能

努力推动“科技兴贸”。大力提高出口产品的科技含量和附加值,推动计算机、通信、软件及相关产业、汽车及零部件、钢铁、船舶和消费电子等机电产品、高科技产品出口上规模、上档次。加大对新产品研发的支持,提高产品的科技含量,提高出口产品附加值;加强机电产品和高新技术产品出口基地建设;支持企业开拓国际市场,加快国际营销网络和售后服务体系建设,争取更大的营销利益。

开辟开放新领域。一是开放发展现代服务业。现代服务业更多地表现为一种开放经济。比如物流、金融等。它们既源于实体经济发展,又反过来推动实体经济进步。积极推动金融领域的对外开放。鼓励外资金融机构落户湖北,争取有更多的外国银行在武汉设立分行和办事处。加强和改善外汇管理与服务,促进投资和贸易便利化。加快全省服务贸易和服务外包示范园区的建设步伐,打造服务贸易和服务外包的发展平台,培植、鼓励优势服务产业加快发展,提高服务贸易和服务外包的国际竞争力。二是积极探索社会事业国际合作。打破社会事业由政府包办的局面,发挥湖北科教力量雄厚、文化资源丰富、医疗卫生发达等优势,积极引进外来资本,发展职业教育和高等教育、文化娱乐、卫生体育等产业,加快社会事业发展步伐。三是进一步拓展公共服务领域的对外开放,加强城市供水、道路、公共交通等基础设施建设,加强环境保护和治理,加强旧城改造和房地产开发,提高城市现代化水平。注重关联招商和配套引进,促进产业链和产业板块的形成。

大力实施“走出去”战略。鼓励有条件的企业如武钢、东风、湖北电力公司等大型企业走向国门,在国外建立生产基地、营销中心和经贸合作区,开展境外资源收购与合作开发、国际劳务合作、国际工程承包。鼓励高新技术企业通过在境

外科技资源密集地区设立研发中心和研发型企业,更好地利用全球科技、智力资源,提高国内母体企业的技术水平和创新能力。加大劳务输出人员的培训,壮大对外劳务合作经营企业队伍,培育对外劳务合作经营龙头企业。

运用启运港退税政策。2012年8月1日起,武汉阳逻港试点启运港退税政策,成为首个也是唯一试行启运港退税政策的长江沿线港口。因为此次纳入“启运港”的在沿海只有青岛,在内地只有武汉,因此阳逻成为湘鄂赣豫陕渝川云贵等长江流域中上游省份共用的启运港。上述企业的货物从武汉阳逻港出发运往国外,以往要在上海办理出口退税,往往耽误近半个月的时间,影响很多中小企业的资金周转。今后在武汉就办理退税,可以减轻出口企业的资金压力,大大促进内地外向型经济发展,彰显武汉国家中心城市的地位和作用。

■ (五)积极参与长江中游城市群建设

2012年2月10日,江西、湖北、湖南三省共同签署了《加快构建长江中游城市群战略合作框架协议》。8月27日,国务院颁布《关于大力实施促进中部地区崛起战略的若干意见》(国发〔2012〕43号)已经明确指出:“鼓励和支持武汉城市圈、长株潭城市群和环鄱阳湖城市群开展战略合作,促进长江中游城市群一体化发展。”这是“长江中游城市群”首次进入国务院文件。2012年5月18日,温家宝在听取湖北情况汇报后明确表示,要大力支持武汉建设国家中心城市。这是党和国家领导人首次明确表态。其实,“长江中游城市群”与“国家中心城市”是相辅相成的。这是因为没

有国家级大城市群就没有国家中心城市,没有国家中心城市就没有国家级大城市群。武汉要抓住长江中游城市群建设机遇,努力推进国家中心城市建设。武汉要按照建设国家中心城市的战略要求,立足中部、服务全国、面向世界,切实发挥在全国的集聚、辐射、带动功能,重点是增强对长江中游经济发展的引领功能。

武汉要发挥电子信息、汽车、钢铁、有色金属、装备制造、石油化工等主导产业优势,与长沙、南昌、岳阳、九江等城市共同健全产业链,建设好“中三角”。如汽车工业,东风可以与江铃汽车、昌河、长沙比亚迪等形成战略联盟,实现融合发展;石化工业,武汉石化可以和巴陵石化、九江石化、昌九化工分工合作,各展所长。当前,要积极推进“研发孵化在武汉,产业化在周边”的模式,近期要迅速地在岳阳、九江等与邻近地方实施突破,为长江中游城市群的产业一体化提供示范。

武汉在两型社会试验区建设中,循环经济、环保产业在全国走在前列,有一些技术和企业曾自发地向湘赣两省扩散。如在武汉各大超市成功建立废旧电池回收系统的格林美公司,已在鄱阳湖生态经济区全面启动电池回收活动。目前,格林美以武汉城市圈为中心构建的电子废弃物回收体系,已辐射湖北、江西、湖南近100个县市。武汉的免费自行车模式也向江西、湖南、安徽等地输出,还在北京的清华大学校园等地得到应用。这种零碳交通模式得到了普遍赞誉,为武汉建设国家中心城市增添了软实力。

(作者单位:湖北省社会科学院)

武汉

国家中心城市建设

Guojia Zhongxin
Chengshi Jianshe

国家先进制造业中心建设的几个问题

吴永保

国家中心城市是引领区域、代表国家参与全球竞争的重要区域载体。武汉城市发展的价值取向是努力建设国家中心城市。武汉的工业发展必须服从服务于国家战略。作为促进武汉工业超常规发展的战略举措,“工业倍增计划”的发展价值取向,必须与武汉城市发展价值取向相一致,必须站在全球产业竞争的高度,紧紧围绕产业高端化这个核心,促进以价值链为导向的产业高度化,推进国家先进制造业中心的建设。

当前世界范围内,以云计算、大数据为代表的新一代信息技术,以3D打印机为代表的智能制造技术,以燃料电池、页岩气开采、智能电网为代表的可再生能源和能源互联网技术,以碳纤维、石墨烯为代表的新材料技术,以遗传基因工程为代表的生物技术,正面临重大突破和快速产业化,第三次工业革命处于关键启动期。第三次工业革命、标志着产业前沿技术的重大突破和新兴产业的融合发展,意味着产业组织方式更加向网络化、智能化、柔性化、绿色化和服务化方向发展。同时,第三次工业革命,也使我们面临来自发达国家高端压制和发展中国家低端承接的“双向挤压”,也使我们面临不输在同一起跑线上的重大机遇。我们必须牢牢地把握这一历史机遇,以全球化视野谋划与推动科技创新,以全球价值链思

维谋划产业、运作项目、做到“四化”同步、“三中心”协同。

一、基于全球产业价值链的认识视角

产业链是一种产业组织形式,是建立在生产链、供应链和价值链基础上的综合,其内涵丰富,可以从不同角度进行分类。目前,国内外学术界对产业链和价值链的研究有许多成果,对其概念有不同认识视角的表述,但综合这些研究可以看出,企业间的价值链关系是产业链的核心和本质。

马歇尔的专业化分工理论可称为产业链理论的真正起源,产业链治理的关键是链中企业基于专业化分工基础上的协调与合作。因此,我们认为,产业链是从最初自然资源到最终产品到达消费者手中这一过程,所包含的各个环节所构成的整个生产链条。产业链从某种意义上是讲一条产品链,从最终产品形成的视角看,它是一种线性关系。产业链在一定的产业群聚区内,是处在产业链不同环节上的相关行业中的企业结成的一种战略联盟。在产业链中,关键原材料和核心零部件(如汽车发动机、电脑芯片等)是中场核心,大企业是龙头,规模越大,品牌越响,吸纳零部件协作配套企业的能力越强,区域的规模效益

越高,产业集群则具有较强的竞争力。因此,做强产业链,就是做大做强龙头企业,大力发展关键材料和核心零部件企业,构筑产业集群大平台,延伸产品线,带动一批“高、精、特、尖”的中小企业发展。

一条完整的产业链必然是以产业间的分工协作作为前提,并在此基础上区分为相应的各个价值增值环节,增值性是产业链整合的实质。从这个视角看,价值链是商品生产过程中不同环节的价值分布及其链条中不同环节企业间的网络关系。20世纪90年代,台湾宏碁集团董事长施振荣提出了“微笑曲线”概念,指出知识创新、研发、设计、金融、物流、营销、品牌等企业价值增值高端环节处于开口向上的抛物线左右两端,这些高端环节可以镶嵌在产业链上下游的价值系统中。在一个产业链条中,每一个环节都是由多个相互链接、但又彼此独立的企业构成,也就是说,价值链各个环节存在于产业链条中的相关企业中,价值链的相关环节如研发、物流等作为单个企业存在于产业链条中,是产业链条的重要组成部分,从而形成产业价值链。从功能视角看,价值链是一种抛物线关系,产业价值链是包括产业链和价值链在内的矩阵关系。比如电脑制造中整机、芯片、面板以及其他零部件生产构成垂直一体化的产品链关系,而这些垂直一体化的各个环节中也包括研发设计、供应链整合、品牌运作等价值链的关键环节,这些关键环节也可以作为一个独立企业存在。广义的,人们用产业链或产业价值链来替代价值链。

上世纪80年代以来,由于信息技术、航空运输的高速发展,尤其是以模块化组装、大规模定制、离岸服务外包以及海外直接投资、跨国金融体系的形成为标志,跨国公司将新产品、新工艺和新装备的研发设计,以及产品的物流配送、销

售及品牌等高附加值环节掌控在自己手中,把其他低附加值环节转移到发展中国家和地区。本世纪以来,跨国公司在发展中国家设立研发中心、国际采购中心、结算中心、营销中心和品牌营运中心,从而形成跨国公司主导的全球生产与服务网络体系。这就是全球产业价值链。全球产业价值链是指为实现商品或服务价值而连接生产、销售、回收处理等过程的全球性跨企业网络组织,涉及从原料采集和运输、半成品和成品的生产和分销,直至最终消费和回收处理的整个过程。它包括所有参与者和生产销售等活动的组织及其价值、利润分配。跨国公司主导的全球生产与服务体系网络是形成全球城市网络体系的基础。

全球产业价值链可以分为生产者驱动和购买者驱动两种类型。生产者驱动型价值链中,通常大型制造企业处于价值链的核心地位,战略性环节是拥有核心技术的研发设计,通过自主创新,实现对价值链的控制。购买者驱动型价值链中,通常大型零售商、品牌商处于价值链的核心地位,负责商品的全球化采购,战略性环节是具有高效的销售渠道和较强的营销能力,通过提高供应链管理能力和加强品牌建设、提升营销水平,实现对价值链的控制。无论是生产者驱动型还是购买者驱动型的全球产业价值链,都具有“三高”特点,即具有高级人才、资本、技术、品牌等高端市场和高端创新要素支持,企业的产品和服务具有较高技术密集度和市场影响力,具有高的自主创新或商业模式创新的能力,产业处于较高的价值链位势;掌握价值链的关键环节,对产业标准、核心技术专利、营销渠道以及价格形成等具有控制力,可以通过核心技术或品牌整合上下游资源,在产业发展方向上发挥战略引领作用,具有较高的价值链控制力。

生产者驱动和购买者驱动的全球产业价值

链,体现了产业思维和贸易思维两种不同的全球化思维战略。目前,产业融合已经成为一种新的全球产业发展趋势,追求价值、利润最大化是贸易思维与产业思维的共同目标,是两种思维融合的基石。世界各国的产业整合力度持续加大、广度不断延伸、深度逐步拓展,不同领域的资本都纷纷以各种形式进军产业链的各个环节,延伸价值链条,以提升价值增值能力。无论是贸易企业,还是一些产业公司,都深刻意识到单纯地涉足产业链条中的某一个或几个环节如贸易或加工均存在着难以克服的弊端,必须积极实施产业整合,做强关键环节,做全产业链,把产业思维深入到包括贸易环节在内的产业链的每一个环节,把贸易思维中的商务谈判理念、方法、技巧应用于产业投资、并购、项目建设与运营中,使之逐步渗透到产业链的各个环节。两种思维的融合导致两种不同的产业组织,即从专业性贸易公司向产业型企业转型,逐步构建起与自身业务发展相匹配的产业基础,形成较为完整的产业链;从产业性企业向系统解决方案提供商和服务贸易商转变,以较为成熟的主营业务为切入点,利用较为完整的产业链条,以产品贸易为起点,逐步向原料贸易、服务贸易延伸,在一些重要的物流节点建立物流供应链,展开与产业经营相匹配的贸易运作。只有同时具备了强大技术创新链、物流供应链的完整产业链公司,在进行产业价值链整合时,才拥有真正强大的价值链控制力。

认识全球产业价值链,是为了在新的工业革命条件下,以及全球化背景下,深入地把握当今产业升级模式及其产业组织特点。传统的产业结构理论,通常以单个国家或地区产业体系为分析单位,着重对产业间及产业结构间关联、互动特征进行分析,比如,赫希曼的产业前后向关联和旁侧关联理论,筱原的收入弹性和生产率上升率

基准,以及熊彼特的创新驱动理论,波特的竞争优势理论等。本世纪初,新经济地理学的引进与推广,使人们突破静态比较优势的传统产业分工格局,从“中心—外围”以及交易费用视角,来构造产业结构演进与主导产业选择的理论架构,强调产业集群、产业配套环境对一个地区产业更替和结构优化的重要性。

在产业链条发生垂直分离变化过程中,产业中价值重心由生产领域逐步转移到了品牌、销售渠道等流通领域中。国内外学者通过对东亚、香港等国家或地区服装等产业的产业升级实证分析,指出在全球产业价值链下,发展中国家和地区产业升级的路径,一般是委托组装(OEA)、委托加工(OEM)、自主设计和加工(ODM)和自主品牌生产的演变过程。

20世纪末期以来,一些学者通过一个更广阔的视角来审视升级问题。例如,Humphery 和 Schmitz(2002)认为,产业升级的核心是价值环节的内在属性和外在组合的变动,这两个方面都连接在同一链条中或不同链条之间的相互关系中。根据国际经验,产业升级一般是遵循从工艺流程升级到产品升级,再到功能升级,最后到链条升级这样一个过程,通常升级的前两个层次表现为价值链价值环节内在属性的变动,后两个层次是价值链外在组合的变动。运用新技术、新工艺以及信息化融合于工业化,促进传统生产工艺流程更新,一般是工艺流程升级,属于技术改造范畴;通过技术创新,依托品牌文化资源优势创新产品功能、推出新产品、延伸产品线,一般称为产品升级;功能升级是建立在产品升级和工艺升级基础上、企业价值创造功能向研发、营销等“微笑曲线”左右两端延伸的过程。一般来说,产业升级同时包括三个方面的过程,而从 OEM 到 ODM 再到 OBM 的转换常常被视为功能升级的路线。链条升级也就是跨产业升级,是企业把从

一个特定产业环节中获得的能力应用到新的产业领域或转向一个全新的产业价值链中,以建立全新的、价值量更高的产业价值链和产品体系,比如企业从晶体管收音机生产转到计算机,又到电视机再到电脑监视器以至掌上电脑等过程。

链条升级需要有战略的视角和机遇,或拥有突破性的技术研发成果或拥有市场垄断资源,其本质是嵌入另一条更高附加值的价值链,所以其升级方式可能表现为功能升级、产品升级和工艺流程升级的综合或者某几部分的组合。

产业升级的四个层次以及微观机制

升级层次	升级的内涵	微观机制	升级标志	在全球价值链中的地位	嵌入企业升级状态	产业竞争力
工艺流程升级	提高生产加工工艺流程,使过程变得更加有效率	生产制造效率的提高;库存水平的降低;物流效率的提高	实现向高附加值环节得转化	从属	OEM	较弱
产品升级	引进新产品或改进已有产品的功效,比对手快的研发和质量提升	新产品开发;新机器、设备的引进	具备产品研发能力,培养自主品牌	从属	ODM	较强
功能升级	围绕自主品牌重组价值链,改变在价值链中所处的位置	研发功能的增强;品牌运作的提升	掌握关键核心技术和品牌,控制价值链	领导	OBM	强
链条升级	移向新的、相关行业的价值更高的价值链,表现为技术的突破和创新	上述综合或者某部分的组合	实现链条转换并治理	领导	OBM	具有垄断实力

在产业升级的四个层次中,工艺流程升级强调对关键核心制造技术的掌握,产品升级强调对产品研发能力的培养,功能和产业链条的升级则是围绕关键核心技术和自主品牌的全面拥有而展开的对价值链环节组合的变动。对产业集群而言,功能升级是最重要的升级过程。如果拥有了关键核心技术以及自主品牌,企业就可以自我为核心实施对产业价值环节的资源组合,在全球

范围内寻找新的供应商、合作者,从而加快融入全球产业价值链。因此,功能升级意味着产业价值链治理能力的提升,意味着企业在行业价值链领导地位的确立,而链条升级则表明产业已完全脱离原有价值链条而转向新的价值量更高的产业链。

技术、专利、标准等创新要素,以及品牌、覆盖全球响应及时的供应链网络等市场要素,是产业

价值链上的两种稀缺资源,这两类稀缺性决定了企业在价值链或产业链上的控制能力或权力等级。对产业价值链控制力强、权力等级高的企业处在“微笑曲线”的两端,获得的产品附加值也高。在第三次工业革命中,由于数字制造技术、互联网技术和可再生能源技术的重大创新与融合,创造出虚拟的产业集群,创意与生产个性化更加突出,以网络节点为主的扁平化权力治理更加鲜明,企业跨越边界的全球产业价值链网络联系将更加紧密。所以,集聚、垄断和维持高端创新要素资源和市场要素资源,是产业升级的核心价值取向,是建设国家先进制造业中心乃至国家中心城市的基本核心要件。

二、国家先进制造业中心的内涵、特征与功能

什么是国家先进制造业中心?目前学界没有一个权威的内涵界定与描述。而对于“世界制造中心”却有这样几个判定观点。一种观点认为,世界制造业中心意味着该国在国际分工中扮演了“生产商”的角色,度量“世界制造中心”的标准主要是一个国家工业总产值占世界比重和进出口额占世界比重具有明显优势;同时,它应具有领导世界制造业潮流的产品创新能力,或者创新的生产组织管理等;如果一个国家同时做到了以上几点,就可以认为该国在一定范围内成为了“世界制造业中心”。也有观点指出,作为制造业中心,应当建立一定规模的、能为“世界制造业中心”服务的“世界银行”、“世界交易所”、“世界运输车(船)队”等,缺少自有技术、品牌或其他知识产权,难以称为“世界制造业中心”,而只能冠以“世界劳工”或“世界打工仔”。也有学者提出,世界先进制造业中心以参与国际竞争为主要宗旨,用世界上先进的工艺流程生产适应世界市场需求的产品,资金流、商品流、人流、技术流等经

济流,必须国际上频繁、快速地流动,世界制造中心在各国的形成大都是沿着中心城市及其腹地经济展开,成为全球同类产品的生产中心之一,同时它也应有一定的市场规模,产品占有一定的国际市场份额。

综合比较上述观点,至少可以说明:第一,制造业中心的基础是制造业基地,但基地和中心是有区别的,后者的功能更强更广。第二,制造业中心生产的产品在世界市场上具有较强竞争力、工业结构合理、产业体系成熟、主导产业在全国处于领先地位,是全球产业网络中重要组成部分。第三,具有为制造服务的技术创新网络,物流供应网络以及相关运营机构和高端业态。第四,制造业中心在一个国家的重要中心城市,是这个城市成为全球网络节点城市并对经济区域其他城市的产业配套、产业升级乃至价值链整合产生重要影响。

比照世界先进制造业中心的内涵,我们认为,国家先进制造业中心的国家不是国内的或国家级的“中心”,不是国家行政层面认定的“中心”,其功能也不是仅仅局限于国家层面。它是国家中心城市功能框架中的一个功能中心。因此,国家先进制造业中心,主要有以下几个特点:一是重要产业集群的产业链条长、协作配套能力强、价值链位势高。2008年,重庆以整机加零部件一体的招商模式引来惠普4000万台笔电的产业链,实现70%—80%的零部件本地配套,惠普在重庆建立了第二运营总部和结算中心、研发中心,引来了英业达、伟达、富士康和宏基等全球排名靠前的品牌商和代工商,集聚了500多家零部件厂商,成为拥有2亿台电子产品的基地,建立了2个保税物流区;去年,英特尔落户成都,要求成都建立2个国际分拨中心;2012年通用落户武汉,将关键零部件生产以及研发、供应链等产业价值链关键环节作为配套项目整体进入。这些