

海洋经济研究丛书 |

“港城融合”模式下 上海临港产业园区发展战略研究

张效莉 宗传宏
谢童伟 周 剑 著



科学出版社

海洋经济研究丛书

“港城融合”模式下上海临港 产业园区发展战略研究

张效莉 宗传宏 著
谢童伟 周 剑

科学出版社

北 京

内 容 简 介

本书首先将上海港的发展历程,上海洋山深水港选港历史、开港过程进行了系统梳理,然后进一步对港城融合理论、产业集聚理论、产业布局等理论进行了阐述,是上海临港产业园区的布局和建设经济理论支撑。上海临港产业园区的建设得到了一定的发展,然而由于体制、政策、基础设施等诸多因素的影响,上海临港产业园区发展目前存在许多问题,包括产业链构筑、产业间协作、产业布局等。本书在分析中国(上海)自由贸易实验区建设、上海“四大中心”建设等优势的基础上,研究设计了上海临港产业园区发展趋势及战略取向。

本书适合经济管理专业和应用经济专业的教师、研究工作者、研究生及相关职能部门的工作人员阅读参考。

图书在版编目(CIP)数据

“港城融合”模式与上海临港产业园区发展战略研究/张效莉等著. —北京:科学出版社,2014

(海洋经济研究丛书)

ISBN 978-7-03-121177-7

I. ①港… II. ①张… III. ①工业园区-经济发展战略-研究-上海市
IV. ①F427.51

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 238915 号

责任编辑:魏如萍 / 责任校对:张怡君
责任印制:霍 兵 / 封面设计:无极书装

科学出版社 出版

北京东黄城根北街 16 号

邮政编码:100717

<http://www.sciencep.com>

中国科学院印刷厂 印刷

科学出版社发行 各地新华书店经销

*

2015 年 1 月第 一 版 开本:720×1000 1/16

2015 年 1 月第一次印刷 印张:9 3/4

字数:196 000

定价:56.00 元

(如有印装质量问题,我社负责调换)

“海洋经济研究丛书”

编委会

主编 张效莉

编委 (按姓氏笔画排序)

王晓慧	李 欣	李国军	杨 昕
何广顺	沈 君	沈依云	张效莉
金左文	周 剑	宗传宏	顾 湘
高 健	高小玲	郭 倩	黄硕琳
谢童伟	管红波	潘迎捷	

总 序

随着社会经济的高速增长，陆域资源、能源和空间的压力与日俱增，人类已将经济社会发展转向资源丰富、广袤无垠的海洋，未来，海洋必将成为社会经济活动的主战场之一。因此，沿海各国和地区都高度重视发展海洋经济，把海洋强国作为国家和地区的长期发展战略。海洋经济已经成为许多沿海国家经济发展的支柱，发展模式实现由依靠陆域发展向陆海联动发展转变，从量的扩张向质的提高转变，全球呈现出陆海一体化开发大趋势，蓝海成为经济社会发展的资源接替区。

中国经济持续三十多年高速增长，人们既享受着经济发展的种种实惠，也承受着经济粗放增长的种种代价，如城乡二元结构、环境污染等。面对发展战略的转移，区域发展要从单纯追求经济增长转为人与自然和谐共生的可持续发展取向，由高消耗的外延增长向集约型内涵增长转变，由追求经济量的扩张向追求质的提升转变。

与此同时，中国社会、经济发展到了关键时刻，改革进入攻坚阶段，开放进入更高平台。初步形成的社会主义市场经济体制基础并不牢固，一些制约科学发展的深层次体制障碍还没有得到根本性突破。改革到了攻克最顽固堡垒的时期，行政管理体制、金融体制、财税体制、收入分配体制、社会事业管理体制等均处于攻坚阶段，基本经济制度有待进一步完善。再加上 2008 年金融危机使全球经济由快速上升通道进入调整期，在这一过程中，西方发达国家的经济发展策略有所改变，而以中国、印度、巴西、俄罗斯等国家为代表的新兴经济体地位将极大提升，全球经济格局随之产生变化。这要求我国在后危机时代，不断加深与世界经济的互相联系和影响，充分利用国内外“两个市场”、“两种资源”，深化经济社会行政体制改革，促进经济社会持续发展。

目前中国经济布局进一步向沿海地区集聚，经济发展总体上对外依存度越来越高，海洋的战略地位和重要作用更加突出。2012 年我国海洋生产总值突破 5 万亿元，维持了近 8% 的增长率，占国内生产总值的比重达到 9.6%，海洋经济劳动生产率水平始终维持在全国全部产业劳动生产率平均水平的 2~3 倍。综览

我国现有海洋经济结构和产业布局,存在以下特点:①我国海洋经济的增长方式进一步向集约化过渡。辽宁沿海经济带、天津滨海新区、上海浦东新区、广西北部湾经济区、深圳经济特区、海峡西岸经济区构成的沿海经济区域布局基本成形,区域经济发展规模不断扩大。2012年环渤海、长江三角洲和珠江三角洲地区海洋生产总值占全国海洋生产总值的比重达到87.1%。②海洋经济核心体系正在逐步完善。辽宁、山东、江苏、上海、浙江、福建、广东成为拉动海洋经济增长的主要地区,三大海(群)岛资源已进入重点开发阶段。③我国传统海洋产业拥有全球比较优势,新兴海洋产业逐渐成为海洋经济发展的新亮点。我国海洋交通运输业、海洋渔业、海洋油气生产、船舶制造能力均跨入大国行列,对海洋经济贡献居前,海水综合利用、海洋可再生能源业、邮轮游艇、海洋文化、涉海金融及航运服务业等一批新兴行业也已快速起步,海洋产业格局中新兴产业逐渐代替传统产业占据较大比重。④我国海洋科技创新能力增强,海洋生物研发、环境监测、资源勘探开发以及深海探测等方面实现关键性突破,这些均将促成以高新技术为引擎的海洋经济迎来高速发展期。

蓝色海洋蕴含无限商机,也面临严峻的挑战。我国海洋经济还处于粗放型发展阶段,面临海洋资源退化与深度开发乏力、海洋产业结构不合理、海洋科技人才缺乏、临海产业腹地发展空间与环境容量制约、海洋综合管理部门薄弱、管理主体之间权限不明确等诸多问题。另外,资源禀赋与发展基础的刚性作用引致海洋经济地域分化格局依然显著、海洋经济发展不平衡;海洋产业布局缺乏系统性也引发用海产业冲突加剧与海域资源利用效率较低;拥有良好的海洋资源禀赋、海洋经济规模大、产业组织化程度高的地区面临海洋经济转型和可持续发展的挑战。诸多种种均对我国海洋产业发展软环境提出了迫切要求。

我国海洋经济开发中面临的另一个现实问题是海洋科学技术与主流国家的技术和研发源、世界科创中心相隔离,我国在海洋工程、技术技能和研发上相对落后,国内海洋相关产业与技术基础设施发展还很稚嫩,现阶段科技对海洋经济的贡献率偏低。同时我国海洋科技成果主要应用于四大传统海洋产业——海洋渔业、海洋油气业、滨海旅游业和海洋交通运输业,新兴海洋产业领域应用甚少,海洋产业结构的调整也因此缺乏新兴产业的带动。伴随我国海洋经济快速成长的上述不平衡、不协调、不可持续问题需要学术界、实业界与政府部门共同努力提供全面解决方案。

为此,上海海洋大学海洋经济研究中心、国家海洋信息中心共同组织年轻的学者们著述编撰了这套海洋经济研究丛书。这套丛书面向我国海洋经济开发利用



实践，直面发展过程中的现实问题，内容涵括海洋经济开发机制、海洋产业发展模式、海洋经济圈建设方略、海洋产业带管理、海洋经济空间格局和产业结构演变、海洋产业结构调整优化升级、海陆联动、国际海洋产业转移与产业承接、海洋技术创新与商业模式、海洋产业区域竞争力、水海产品精深加工、水海产品质量安全、海洋生态环境承载力与修复等。本丛书旨在探讨海洋经济开发过程中需要重点突破的命题以及整体推进的路径和模式，为海洋产业主体参与全球竞争提供系统化理论借鉴，为海洋产业实现理性健康成长提供科学依据，为科学确定新时期国家海洋产业政策的调整方向和实施重点提供经验证据，从而促成中国海洋经济领域实现快速健康发展、释放助推抢占制高点的能量、走上创新驱动与内生增长轨道。

潘迎捷

2013 年 11 月 18 日



前 言

对于港口城市的发展而言，设立临港产业园区具有很重要的意义。它是推动产业发展的重要手段，也是推进城市化发展的工具。随着人们对海洋经济的日益重视，临港产业园区引起了更多的关注。港口是重要的交通枢纽，临港产业园区因为临近港口，所以具有与其他产业园区明显不同的特征。

港口的发展在临港产业园区的发展过程中起到什么作用？对港口的依赖程度在临港产业园区发展的不同阶段是否存在差异？港口这种独特的地理因素是否会导致产业的集聚？这些问题都值得探讨，但是目前以临港产业园区为主题的文献还是比较少的。关于产业园区影响因素的研究大多集中于那些普遍的、规律性的因素，而一些只适应某类地区的因素，由于不具有理论上的一般性，没有得到应有的重视。例如，港口因素对产业园区的影响，在非港口地区的产业园区发展中没有任何借鉴意义。但是，对于港口城市而言，港口这个独特的因素对产业园区的发展起到了关键作用。例如，港口因素对于解决临港产业园区具有哪些独特的发展规律；如何依托港口更好地促进临港产业园区的发展等问题具有关键作用。

许多产业园区的分析是从产业的角度展开的，而港口是一个交通枢纽，因此，临港产业园区的分析离不开港口这个地理要素。本书的研究就是将产业与港口要素相结合，将空间经济学的理论应用于临港产业园区的分析。

本书的内容主要分为两大部分，第一部分是理论分析，主要是为临港产业园区的研究工作搭建一个理论平台，包括临港产业园区的经济发展机制分析、港口的作用分析以及临港产业园区的产业关联分析等；第二部分是临港产业园的案例研究，基于第一部分的理论分析，以宁波临港产业园区为研究对象，探讨临港产业园区的发展和转型升级问题，还特别分析产业园区内部的细分产业集聚区这种“园中园”现象。

本书是国家海洋局政策法规与规划司软科学项目的研究成果，参与研究的部分成员是在实际管理岗位上从事业务工作的，研究的指向性就是为产业政策的制定提供参考，所以本书的内容不仅仅是理论性的研究，而是以空间经济学的理论

搭建一个分析框架，注重研究内容对实际工作的指导意义。

参与本书撰写的有上海海洋大学海洋经济研究中心教授张效莉、上海社科院副研究员宗传宏、上海海洋大学副教授谢童伟、周剑、杨昕、国家海洋信息中心副主任何广顺、国家海洋局政策法规司海洋经济处处长沈君以及研究生张婷。

著 者

2014年9月6日

目 录

总序

前言

第一章 基本概念及理论	1
第一节 临港产业集群概念、分类及其形成	1
第二节 临港产业园区概念、特点及其形成	3
第三节 临港产业园区与临港产业集群关系	5
第四节 临港产业园区的功能	5
第五节 临港产业园区的发展模式	7
第六节 国内外临港产业研究相关理论	9
第二章 上海临港产业园区的起源和现状	21
第一节 上海临港港口的起源	21
第二节 上海临港产业园区的诞生、现状及功能定位	28
第三节 上海临港产业园区布局与规划	30
第四节 上海临港产业园区的现状与发展	35
第三章 上海临港产业园区发展的影响因素研究	42
第一节 上海临港产业园区发展的基本影响因素分析	42
第二节 上海临港产业园区发展的因素分析	47
第三节 上海临港产业园区与周边港口园区的比较	52
第四节 上海临港产业园区发展的阶段特征分析及经验总结	54
第四章 上海临港产业园区发展过程中存在的问题	58
第一节 产业集聚程度有待提高、产业链构筑有待加强	58
第二节 产业布局亟须进一步合理优化	59
第三节 加强与腹地及周边地区产业协作与经济协调	59
第四节 发展的支撑环境亟须快速改善	60
第五节 发展的相关体制、机制与政策亟须理顺与制定	61
第五章 上海临港产业园区发展趋势研究	63
第一节 上海“四个中心”建设的重要增长极	63

第二节	产业高度集聚，主产业链进一步完善	64
第三节	空间布局日益合理	66
第四节	产业园区与城市融合程度不断提高	70
第五节	科技创新能力不断提高	73
第六节	生态低碳的产业园区逐步形成	74
第七节	与周边地区的联动发展日益密切	74
第六章	上海临港产业园区发展的战略取向	76
第一节	上海临港产业园区升级发展的必要性和紧迫性	76
第二节	上海临港产业园区升级发展的可能性分析	84
第三节	上海临港产业园区升级发展取向分析	89
第四节	上海临港产业园区升级发展实现路径研究	91
第七章	上海临港产业园区发展的对策建议	94
第一节	大力推进海洋战略性新兴产业发展	94
第二节	进一步优化形态布局	96
第三节	进一步完善基础设施	98
第四节	大力推进科技创新	98
第五节	优化临港产业园区空间布局	100
第六节	完善临港产业园区配套支撑政策	100
第七节	优化临港产业园区产业组织运行管理	101
第八节	进一步推进临港产业园区与周边区域的合作发展	101
第九节	完善临港产业园区人才政策	102
参考文献		103
附录一	国内外临港产业园区简介	108
附录二	临港产业园区管理办法汇总	127



第一章 基本概念及理论

第一节 临港产业集群概念、分类及其形成

一、临港产业集群的概念

1990年，迈克·波特在《国家竞争优势》一书首先提出产业集群(industrial cluster)一词，并对集群现象进行了分析。产业集群指在特定区域中，具有竞争与合作关系，且在地理上集中，有交互关联性的企业、专业化供应商、服务供应商、金融机构、相关产业的厂商及其他相关机构等组成的群体^[1]。它包含两层含义：①在一个特定地域内，一定数量的企业聚集在一起；②这些企业并非互不关联，而是围绕着某些产品的生产，沿着产业价值链发生关联^[2]。

国际上第一个提出港口产业集群理论并将其引入港口产业分析的专家是比利时安特卫普大学的 E. Haezendonck 教授，他将港口产业集群定义为一系列从事与港口服务相关的相互独立的企业，聚集在同一港口区域，并采用几乎相同的竞争战略，以获得相对于集群外部的联合竞争优势。但这一概念具有一定的局限性，如未涉及行业组织、教育机构等。国内学者宋炳良等将临港产业集群定义为大量在地理位置上集中，且相互关联的行业、企业、协会、研究机构和大学等，以特殊的经济区域（港口）为核心，提供整体的一站式港口相关服务的产业集群^[3]。

二、临港产业集群的分类及特点

产业集群可以从以下角度进行分类：①按形成机制分为市场主导型产业集群和政府主导型产业集群；②按要素配置分为劳动密集型产业集群、资源密集型产业集群和技术密集型产业集群；③按产业性质分为传统产业产业集群和高新技术产业产业集群；④按资金来源分为外资主导型产业集群和内资主导型产业集群；⑤按企业类型分为几个大企业主导型产业集群、中小企业主导型产业集群和单个龙头企业带动型产业集群；⑥按创新程度高低分为模仿型产业

集群和创新型产业集群^[4]。

产业集群不是众多企业的简单堆积，企业间的有机联系是产业集群产生和发展的关键。简言之，产业集群一般具有以下特征：①特定区域空间上的集聚；②生产专门的产品；③企业间分工；④产业链的相对完整；⑤众多企业形成复杂的网络关系。

三、临港产业集群的形成

临港产业集群是由临港产业集聚发展到一定程度而形成的，是产业集聚的重要方式和高级阶段，在集聚生产要素、优化资源配置、加快制度创新和营造产业生态环境等方面具有明显的聚集效益，其形成过程也受到相关产业发展水平等因素的影响。

首先，港口资源的扩展及整合是临港产业集群形成的基础。港口是水陆运输的交汇点，具有先天的“集聚性”。港口业及相关产业自发聚集在港口的区域范围内，依托于港口发展产业，可降低运输成本以获得有利的成本优势和竞争优势。港口也是国际海陆间物流通道的重要枢纽和节点，这必然带来大量与物流有关的生产和消费信息，各种信息的汇集促使临港地区发展成为区域性的信息中心，进一步加快要素市场如金融、人才、信息技术和贸易的发展。

其次，企业聚集数量与规模是港口产业集群形成的必要条件。大量相关产业的企业聚集在港口周围或港口城市中，它们之间具有广泛的相互关联性，为港口提供相关服务或依托于港口服务。临港产业集群是典型的服务业集群，但企业服务业与制造业并存。根据与港口的经济联系紧密程度可以将港口产业分为直接产业和关联产业两大类，其中直接产业又可以分为共生产业和依存产业。共生产业是由于港口的存在而直接产生的行业，如港口装卸、仓储、物流等；依存产业则依赖于港口及共生产业形成和发展，如修造船、临港大工业（石化加工、钢铁、机械加工）等制造业和加工业。关联产业是与港口直接产业密切相关的产业，如金融、保险、咨询、港口建筑业、港口救捞业等服务业。

临港产业集群具有产业集群的一般特征，同时也有其特殊性。我国的临港城市相继提出了“以港兴市、以市促港”的战略，依托港口，以临港产业园区及产业区内企业群落为主体，形成临港型产业经济集群，促进港口的多种功能充分释放。其特征主要集中体现在以下五个方面。

一是“大”，即临港产业在产业规模和产业形态上体现为大项目、大运量、大能耗、大投入和大产出；二是“高”，即临港产业在产业结构和产业内涵上体现为高技术含量、高资金密度、高产业层次、高市场份额以及高效率提升传统产业；三是“聚”，即临港产业在资源配置和产业布局上体现为有效整合和集聚生产要素，以重化工业为核心聚合企业群，形成产业带；四是“外”，即临港产业在产业功能和产业辐射上体现在资金外引化、生产外向化、市场国际化和对港口城市经济、区域经济辐射力强、带动力大；五是“联”，即临港产业在产业延伸和配套协作上体现为以产业链和现代物流为纽带连接分工、配套、协作的新型产业体系^[5]。

第二节 临港产业园区概念、特点及其形成

一、临港产业园区的概念

联合国环境规划署（UNEP）认为，产业园区是在一大片土地上聚集若干企业的区域。根据当前我国各地的产业园区设立和建设情况并结合 UNEP 的定义，可将产业园区定义为一个国家或地区的政府通过行政或市场化等多种手段，划出一块区域，制定长期和短期发展规划和政策，建设和完善适于工业企业进驻和发展的各种环境，聚集大量企业或产业，使之成为产业集约化程度高、产业特色鲜明、集群优势明显、功能布局完整的现代化产业分工协作区和实施工业化的有效载体^[6]。

临港产业园区目前没有统一的定义。不同学者根据自己的研究对象，对临港产业园区作了不同的定义。李文荣认为临港产业园区就是依托港口发展起来的有关产业部门^[7]。钟铭等认为临港产业园区是一种具有地理上毗邻港口，产业上与港口产业密切相关、共同以港口为依托、输入或输出与港口相关产品的企业集合^[8]。

本书定义的临港产业园区主要是指依托沿江沿海港口发展的产业集聚区，即以港口为核心、以巨大的经济腹地为依托、依托港口的存在而存在，聚集发展起来的多种类、多层次、综合性、开放性的产业体系。临港产业园区的发展往往能对所在地区的经济发展起到引领和带动作用，是区域经济发展的引擎。

二、临港产业园区的特点^[9,10]

临港产业园区的主导产业具有港口城市的明显烙印，并以港口为基础实现产

业链互补。具体而言，临港产业园区具有以下显著特征。

(1) 港口指向。临港产业园区最明显的特征是以港口为中心，而港口的资源特点和经营水平在很大程度上决定了临港企业的类型和规模。

(2) 规模经济。临港产业大多是具有很强规模经济效应的重工业，如钢铁工业、石化工业、船舶工业等。

(3) 区域依托。临港产业的发展除了要紧密结合港口资源外，还与地区政策、港口城市及周边腹地经济状况密切相关，所以不同地区临港产业园区的建设具有不同的区域色彩。

(4) 国际导向。临港产业主要依靠口岸优势发展，原材料和产成品在很大程度上都基于国际市场。特别是在临港产业园区发展的初期，境内产业链相对较短，产业关联狭窄，外向型程度较高，与本地厂商的联系较少。

(5) 地理根植与开放。临港产业园区的开发建设投资数额大、资产专用性强、沉淀成本高等特点导致资产投资后在地域方向上的不可移动性，形成了临港产业园区较强的区域根植性，同时又具有高度的开放性。从供给角度看，资本、劳动等生产要素往往是由其他地区流入或转移而集聚形成的；从需求角度看，主要满足外部市场。

(6) 复式集群。与其他产业集群专业化性质不同的是，临港产业园区一般是由若干个专业化产业集群组成的复合体。例如，在临港产业园区中可能同时存在船舶产业集群、钢铁产业集群和石化产业集群等。

三、临港产业园区的形成^[11,12]

临港产业园区作为产业园区的类型之一，也是由多个产业集聚形成的特殊环境。其形成的原因具体有以下几点。

(1) 城市化经济。大量中小企业一般通过两种方式来追求外部经济，即工业专门化经济和城市化经济。目前，随着产业组织上的变化，企业追求外部经济的方式也在发生变化，将导致企业区位分布从分散状态到集聚状态。

(2) 产业集群的发展。现代产业集群的发展要求加快发展产业园区，因而临港产业集群的发展是临港产业园区形成与发展的基础。临港产业园区形成的具体原因和要求与上述提到的临港产业集群形成的原因和要求相类似。

(3) 政府相关政策的支持。政府制定了相关的优惠政策，如保税港区政策、技术研发创新优惠政策、鼓励投资改善投资环境等，这些政策的制定和实施鼓励了临港产业企业的进驻，从而不断形成产业集聚，促进了临港产业园区的建立和

发展。

第三节 临港产业园区与临港产业集群关系

一、临港产业园区与临港产业集群的区别

临港产业园区是新型工业化的一种有效组织方式，与临港产业集群的区别可以从以下几个角度进行分析：①从产业关联上看，临港产业园区只是大量企业的聚集，关联性较差；而临港产业集群是相关或相近企业或机构聚集起来的产业价值链体系。②从企业文化上看，产业集群有较强的文化特征与潜意识，通过正式或非正式渠道相互交流与学习，表现为一种既竞争又合作的关系，同时根植于社会网络中。③从发展道路上来看，临港产业园区一般依靠外来力量如政府的积极推动而建立起来，而产业集群往往是依赖于内部协调与创新能力获得持续发展。

二、临港产业园区与临港产业集群的联系

我国产业园区建设一般表现为“园区建设—产业集聚—集群”和“产业集聚—园区建设—产业集群”两种形式。因此，产业集群与产业园区是相互联系、相互作用的，具体表现为以下几个方面。

(1) 地理的集中性。两者都是多个企业在某个区域内的集聚，形成以企业为主体的聚集区，公共服务和基础设施等资源共享。

(2) 产业园区为产业集群的发展提供了平台，产业园区具有形成产业集群的优越条件。当前，国内理论界普遍，认为产业园区是形成地方产业集群的主要载体。另外，产业园区有助于使成本优势、市场优势、创新优势、扩张优势等方面在内的产业集群效应得以有效发挥。

(3) 产业集群是提高产业园区综合竞争力的重要选择。产业园区的持续发展有赖于产业集群的形成，即有赖于园内企业的产业关联性或业务关联所形成的协同效应。对于产业园区来说，产业集群是一种系统性的发展理念，无论是改善现有的招商环境和创新环境，还是在招商引资工作中，都要从加强产业联系出发，并以提高区域竞争力、发展有国际竞争力的产业为指导思想^[13]。

第四节 临港产业园区的功能

临港产业集群的形成和发展对于依托腹地城市的经济中心和产业布局，以及

内陆经济发展模式具有非常重要的意义和作用。具体体现在以下几个方面^[14]。

(1) 提升区域的竞争力。在沿海沿港区域建设临海临港产业园区可以有效利用区域资源,将港口装卸、贮存、分拨、转运和加工在空间上集聚,并通过集群内企业的协作与创新,形成集群效应,获取规模经济带来的利益。产业集群不仅对区域中的资本、劳动力、自然资源等一般投入要素进行整合,还将充分发挥企业家才能的重要作用。而且一经形成,就会将有直接联系的物资、技术、人力资源、资金和各种配套服务机构等吸引过来,尤其是特定性产业资源。这种集群效应的产生会促进产业集群区内企业竞争力的形成或提升,并通过竞争力的传导机制,带动和强化整个区域的竞争优势。

(2) 促进临港经济发展。临港产业园区不仅是一个地区的竞争力所在,还为社会提供了大量的就业岗位,拉动当地城市交通、宾馆、展览、商业和旅游业等第三产业快速发展,还在许多地区构成了独具特色的区域经济构架。依靠港口的优势条件,大力发展以港口工业为主的港口产业集聚,是带动港口经济发展的关键。充分利用港口的辐射功能,发展与腹地经济相关联的临港产业,将有利于城市群内的产业结构优化和生产要素的合理配置,形成新的产业布局,建立以港口为依托的临港工业基地。

从实际情况来看,临港工业一般是当地经济最重要的助推器。统计资料显示,珠海市仅临港工业园区的工业总产值就大约是珠海全市工业总产值的10%;宁波市临港工业企业有400家左右,其产值占全市工业总产值1/3以上;其他如舟山临港工业产值约占全市50%以上,南通临港工业总量占该市的40%等^[10]。临港产业园区的发展极大地促进了城市经济的增长,提高了临港地区的竞争力。

(3) 拉动腹地经济增长。临港产业园区的发展在推动当地乃至整个国家的经济发展中发挥着重要作用,港口产业集群对区域经济的促进作用则更为突出。港口经济是陆地经济和海洋经济的结合,具有强烈的外向性,因而对腹地经济更有辐射作用。以辽宁营口港为例,营口港是辽宁“五点一线”沿海经济带的重要战略资源,从营口港现阶段吞吐量构成来看,辽宁中部城市群经济区的货物占60%以上,集装箱货源甚至占到70%。从长远发展看,其内陆腹地还会继续扩大,尤其是以长春为核心的长吉经济区和以哈尔滨为核心的哈大齐工业走廊等东北地区重要的经济增长点,都将是营口港的服务区域。随着海铁联运的发展,内陆城市的集装箱货源可以以营口港为出海口,中转到世界各地。营口港将为整个东北地区的发展做出贡献。

(4) 提高企业效率、降低企业成本。在园区内,由于地理上的比邻性,企业

