

# 西江经济走廊 肇庆发展研究

徐金华 钟雁飞 徐美龙 编著

中共肇庆市委政策研究室

二〇〇六年十二月

# 西江经济走廊 肇庆发展研究

徐金华 钟雁飞 徐美龙 编著

中共肇庆市委政策研究室

二〇〇六年十二月

# 序

中共肇庆市委书记 覃卫东

“十一五”是肇庆加快发展、跨越发展、协调发展，全面建设小康社会的关键时期。落实科学发展观，转变经济增长方式，提高经济发展的速度、质量和效益，实现又快又好地发展，是肇庆“十一五”时期必须研究解决的重要课题。

西江是珠江水系干流，我国南方最大的河流，流量仅次于长江，我国水运建设重点“一纵两横两网”主通道“两横”的组成部分。其上游连接云南、广西、贵州等西部省区；下游串联珠江水网连接港澳，经南中国海直通东南亚国际市场。西江既是珠三角产业向西转移、扩张、辐射的主要通道，也是“泛珠三角”区域合作的战略通道，是广东联系西部大开发地区、东盟自由贸易区的桥梁。

肇庆处在西江中下游，西江肇庆段从高要金利到封开界首 218 公里。肇庆外向型（外源型）产业和重化型产业发展主要以西江航运作为支撑，实施重大项目带动和“东引西连”战略也必须通过对西江的开发利用来实现。实现 3000 吨级海轮航道直通肇庆，2000 吨级航道通航梧州、南宁，对于肇庆航运发展具有划时代意义，它大大地提高了肇庆的发展能级和竞争优势。打造西江经济走廊，是肇

庆落实科学发展观、转变经济增长方式，加速经济发展的客观要求和必然选择。

“西江经济走廊”是以西江为纽带的产业带和经济协作系统，是以临港产业群和西江航运为支撑，东连珠三角和港澳，西连大西南的加工制造业走廊、能源走廊、物流走廊和枢纽，是广东省“环珠江产业带”中的重要组成部分，是“泛珠三角”区域合作中的一个子系统。

《西江经济走廊肇庆发展研究》以科学发展观为指导，以西江新的通航能力为研究起点，分析西江走廊肇庆产业发展的现状；指出肇庆产业发展在开发利用西江方面存在的主要问题；提出西江经济走廊建设对促进肇庆实现科学发展的重大战略意义，提出西江经济走廊肇庆产业发展的目标定位、发展战略、发展模式、重点产业、主要任务以及对策措施等。课题研究贴近区域经济发展的现实需要，研究成果可以作为区域发展专项规划和重大决策的依据，特别是关于拓展肇庆对外经济贸易的空间和提高对外经济贸易的效能、创新肇庆发展模式和发展能力的研究具有独到的见解，思路和对策的可操作性强，具有较高的参考价值。《西江经济走廊肇庆发展研究》切合肇庆实际，紧跟时代要求，资料、数据翔实，参考性强，可为肇庆“十一五”时期乃至今后更长一段时期的经济社会发展提供参考。

2006年12月

# 目 录

|                                         |      |
|-----------------------------------------|------|
| 第一章 提出打造西江经济走廊的主要背景和依据 .....            | (1)  |
| 一、主要背景 .....                            | (1)  |
| 二、主要依据 .....                            | (5)  |
| 第二章 打造西江经济走廊的指导思想和发展思路 .....            | (23) |
| 一、指导思想 .....                            | (23) |
| 二、发展思路 .....                            | (27) |
| 第三章 西江经济走廊的产业发展重点和产业布局 .....            | (31) |
| 一、产业发展重点 .....                          | (31) |
| 二、产业布局 .....                            | (57) |
| 第四章 西江经济走廊基础设施建设和必须解决的<br>重大问题 .....    | (63) |
| 一、加强港口码头建设，形成功能布局合理的港口<br>体系 .....      | (64) |
| 二、建设水陆衔接、港园相连综合交通，提高整体<br>运输效能 .....    | (65) |
| 三、推进“港园区一体、港园区联合”，打造港口经济<br>发展新平台 ..... | (66) |
| 四、整合港口资源打造“大肇庆港”，繁荣西江航运<br>.....        | (69) |

|                                     |             |
|-------------------------------------|-------------|
| 五、加强两岸产业协作，促进两岸协调发展 .....           | (70)        |
| 六、保护西江经济走廊良好生态环境 .....              | (75)        |
| <b>第五章 西江经济走廊建设的组织实施和对策措施 .....</b> | <b>(80)</b> |
| 一、加强组织领导，强化规划引导和政策扶持 .....          | (80)        |
| 二、营造良好投资环境，完善产业支撑体系 .....           | (82)        |
| 三、加强招商引资，承接产业转移 .....               | (83)        |
| 四、加强经贸合作，拓展发展空间 .....               | (84)        |
| <b>背景资料 .....</b>                   | <b>(88)</b> |
| 一、西江和西江流域 .....                     | (88)        |
| 二、西江航道整治 .....                      | (89)        |
| 三、西江经济走廊发展动态 .....                  | (91)        |
| 四、西江主要港口以及全国部分枢纽港简介 .....           | (94)        |
| 五、珠江航运规划信息 .....                    | (99)        |
| 六、广东省内河航运发展规划 .....                 | (103)       |
| 七、肇庆市内河航运业发展现状 .....                | (117)       |

# 第一章

## 提出打造西江经济走廊的 主要背景和依据

### 一、主要背景

#### (一) 经济全球化趋势持续发展

国际资本流动加快，带动国际制造业进一步向发展中国家转移。2005 年中国吸收外国直接投资额达到 603 亿美元，成为全球最大的外国直接投资接受国之一。同时，国际产业向中国转移已经从劳动密集型一般加工业逐步转向资本、技术、知识密集型的先进制造业，并且呈现集群式、产业链整体转移的趋势。

《中国—东盟全面经济合作框架协议货物贸易协议》进入全面实质性运作阶段，中国—东盟自由贸易区将成为一个以优惠关税待遇为主，人员、资本、劳务和商品四大要素自由流通的统一市场，中国与东盟国家之间的经贸互补性，决定了中国和东盟各国都将从统一贸易区中受益，促进共同发展。

#### (二) 国内重工业加快发展进一步加剧了资源环境约束

目前我国国内生产总值只占全世界的 4.5% 左右，但原煤、

钢材、水泥的消耗分别占全世界的 31%、30%和 40%，石油、铁矿石的进口依存度分别达到了 40%和 60%以上，主要污染物排放量已经超出环境容量。这样的增长方式既不符合国情，也会引发各种矛盾，最终难以为继。2000 年起，我国工业发展出现重大转折，重工业的比重从 1997 年的 53.8%猛升到 2000 年的 59.1%、2003 年的 64.3%，2004 年达到 67.6%，比重工业优先发展时期的最高记录还多 1 个百分点。经济社会发展受到资源环境的制约越来越严重。2004 年以来，煤、油、电、运全面紧张，公路运输业出现了前所未有的超载现象，仅仅因超载造成公路的损失每年就高达 100 亿元。2003 年广东省重工业的增幅比轻工业高出 6.2 个百分点，而九成半以上的煤从外地进入，2004 年曾出现因运力紧张导致外购煤无法抵粤的困境。2006 年开始广东全面退出煤炭生产，百分百的燃煤由外地运入。因此，开发利用相对运量大且成本低的内河航运，打造一条甚至多条能源水运“高速公路”迫在眉睫。

面对经济社会发展的一系列重大变化，中央提出了科学发展观和构建和谐社会两大战略思想，以科学发展观统领经济社会发展全局，是解决我国当前经济社会发展中诸多矛盾和问题的迫切需要，是使我国经济社会在“十一五”这个关键时期继续前进的重要保障。为以落实科学发展观化解经济发展的矛盾和问题，2003 年底起，国家加强宏观调控。2005 年 11 月国家颁发了《促进产业结构调整暂行规定》和新的《产业结构调整指导目录》。

“十一五”时期，国家产业结构调整的方向和重点：加强农业基础地位，加快传统农业向现代农业转变；加强基础工业和基础设施建设，增强发展的保障能力；大力发展先进制造业，



发挥其重要支撑作用；加快发展高新技术产业，增强其带动作用；促进服务业全面快速发展，提高服务业比重和水平；大力发展循环经济，加快建设资源节约型和环境友好型社会；调整区域产业布局，优化产业组织结构；统筹国内发展与对外开放，推动产业结构优化升级。其中，大力发展先进制造业，大力发展循环经济，构建资源节约型和环境友好型社会，是首次提出。

广东省把加快航运特别是内河航运发展作为落实科学发展观、转变经济增长方式，应对煤、油、电、运紧张的重要措施之一。按照最近上报交通部批准的规划思路，珠江上游将结合水电开发，打通 3 个西南水运出海通道；珠三角建成骨干航道网，实现航道现代化，构筑干支直达、江海相通、水陆联运的航运体系；开发治理 4 个出海口门航道，满足第六代集装箱船及 10 万吨级散装货船自由进出广州港；改善北江、东江的通航条件和标准，建设平陆运河；规划建设沟通长江与珠江两大水系的赣粤运河、湘桂运河，实现全国航道连网。珠三角目前港口吞吐能力已严重饱和，正对港口和航道进行新一轮的扩张，广州、深圳、中山、东莞市等纷纷加强港口建设和航道整治，佛山市将用 15 年时间，建成江海直达、四通八达的水运体系，2010 年全市水运量占全社会货运总量的 36.2%。

### （三）区域合作趋势显著增强，国家打造西江黄金水道

当前我国经济另一个质的变化，是市场发展产生了统一的需要，资源组合产生了配置效益的要求，城市化、工业化从小板块向大板块集聚，将使我国经济从“点”向“面”飞跃和提升。CEPA、《泛珠三角区域合作发展规划纲要》和《珠三角城镇群

协调发展规划》等纷纷出台。国家“十一五”规划首次把以经济发展为内容的区域规划放在了突出重要位置。为打造中国—东盟自由贸易区，“泛亚国际综合市场”将崛起于云南、“国际资源交易市场”将形成于贵州、“广西—东盟出口批发市场”将诞生于南宁。广东正酝酿实施经济重组和资源大整合的区域协调发展战略，建设“环珠江产业带”。

西江黄金水道是实施“泛珠”区域合作的主要战略通道。为实现西部大开发和推进“泛珠”区域合作，交通部和西江沿线各省区联手开发西江黄金水道。肇庆至虎跳门 3000 吨级海轮航道工程已经完成。2004 年 5 月，中央政治局委员、广东省委副书记张德江，广东省省长黄华华以及国家交通运输部部长张春贤视察西江黄金水道，作出了加快我省内河航运建设的重要指示。“十一五”期间交通部和广东省将投入 25 亿元用于航道疏竣和港口建设，打通云贵桂等西南地区的出海通道。广东省人民政府 2004 年 10 月 11 日《关于印发广东省内河航运发展规划的通知》提出，加快建设西江干线航道整治，使 2000 吨级船舶通航广西梧州。广西方面，将按照交通部的规划要求，加快西江上游航道整治，使梧州、贵港、南宁通航能力达到 2000 吨级，南宁以上的常年通航能力达到 1000 吨级以上；上游贵州省南盘江、北盘江、红水河“十一五”期间将按 500 吨级通航能力进行规划整治。

西江经济走廊呼之欲出。上世纪 80 年代，西江流域的广州、肇庆、梧州、贵港等城市联合建立了一个名为“西江走廊”的协调机构，定期开展横向经济联合活动，20 多年没有间断。2004 年 11 月 25 日，西江走廊市区县政协横向联系协作第 17

次会议在广州召开，来自“两广”7 市的政协委员对建设“西江经济走廊”提出了许多建议。中山大学港澳珠三角研究中心教授、广州市政府决策咨询顾问郑天祥指出，西江流域是南中国一条资源密集的“金腰带”，随着“泛珠三角”区域经济合作加强，西江经济走廊雏形初现。据统计，2003 年，“两广”之间西江干流货运量为 3082 万吨，其中从广东到广西为 412 万吨，从广西到广东为 2670 万吨。西江航运干线作为珠江水系的主通道，其货运量约占珠江干线运输量的 70%。预计至 2010 年，珠江水系货运量将近 3 亿吨，集装箱运量达 1000 万个标准箱。其中，西江干流货运量将达到 2 亿吨，集装箱运量达 600 万个标准箱。

## 二、主要依据

### （一）新的机遇

3000 吨级海轮航道直通肇庆、2000 吨级航道通航梧州，对于肇庆航运发展具有划时代意义，大大增强了肇庆经济发展的能力。

西江是肇庆运力最大的运输通道，是支撑肇庆重化型和外向型产业发展的关键力量，是支持肇庆实现跨越发展、可持续发展的重要保证。根据测算，一条西江的货运能力相当于 4 条里程数相近铁路的运输能力。3000 吨级海轮航道直通肇庆、肇庆—界首段常年通 2000 吨级航道整治建成后，运输能力相当于南昆（南宁—昆明）和黔贵（贵阳—桂林）两条铁路的运力之和。肇庆位于西江中下游，区位优势 and 交通优势突出，可供开发利用的潜力非常巨大，实现 3000 吨级海轮航道直通肇

庆、2000 吨级航道通航梧州是肇庆经济发展能力上的巨大提升，极大地提高了肇庆的竞争优势：拓展了肇庆对外经济贸易的发展空间，提升了肇庆对外经济贸易的效能；强化了肇庆“东引西连”的战略基础，增强了肇庆经济发展优势和区域竞争优势，开创肇庆实施“江港兴市”战略的新纪元。

1、增强了肇庆直接利用“两种资源、两个市场”发展外源型经济的能力，提升了肇庆对外经济贸易的时空效能。港口是天然的商埠，国家开放口岸的海轮直达港是非沿海地区发展对外经济贸易的重要基础。3000 吨级海轮直达航道可以促进肇庆实现江海联运和产业对接，以及进行近洋贸易，使西江航运与江海联运乃至近洋运输构成高度互动的航运系统，为肇庆发展与港澳台地区和东盟自由贸易区成员国的对外贸易拓宽了空间，部分解决了肇庆外贸必须转口转港问题，如同把肇庆推向了对外开放、对外贸易的前沿地带，为肇庆规划建设港口经济区、出口加工区、保税区、保税物流园区，发展大物流和现代国际物流业提供了可能（注释：实现 3000 吨江海直达之前，排名前 10 位的世界知名船公司都曾经直接或通过代理进入过肇庆）。

2、增强了肇庆实施“港园区一体、港园区联合”、优化资源配置、转变经济增长方式的能力。“港园区一体、港园区联合”是实现资源优化配置的先进生产模式。港口具有天然的生产资料和生产要素集聚功能，是产业集聚的优势区域。肇庆新港可靠泊 5000 吨级海轮，年吞吐能力 75 万吨，是目前肇庆第一个 3000 吨级海轮直达港口，港口腹地属于冲积平原，平坦宽阔，直线距离国道 321 线和三茂铁路 8—9 公里，港区后方有肇庆高新区、大沙、富溪、莲花等众多工业园区，是设立

出口加工区、保税区、保税物流园区的理想选址。同时，新港邻近的广东省利用外资示范区（正在申报国家级高新区）——肇庆高新区，已成为广东省山区利用外资的示范园区，有已批准设立的海关监管园区，未来发展必须通过整合高新区和新港的发展，聚合出口加工区、保税区、保税物流园区等功能，优化资源配置、促进集约发展。另外，三榕港和三榕工业园，高要的金利港和金陶、金盛工业园等一批港、园、区也都可以通过整合资源，实现生产和物流、港口与园区一体化，改善投资环境，提升竞争力，向更高的层次发展。

3、增强了肇庆“东引西连”的战略基础，提升了肇庆区域竞争优势，有利于把肇庆建设成为“泛珠”区域合作的重要经济廊道。珠三角地区（包括肇庆东南板块和中心板块）的集装箱运输是粤港经济紧密联系的重要渠道，2005 年肇庆市集装箱吞吐量达到 14.6 万个标准箱。随着西江通航能力的提升，肇庆与珠三角核心区和香港、澳门的航运效率大大提高，有利于东南经济板块加速融入珠三角，实现与珠三角核心区产业一体化，成为广东“环珠江产业带”中的一个重要组成部分。

广西、贵州、云南属西部地区，经济欠发达，但拥有十分丰富的水电和矿产资源，贵州的煤、云南的磷、广西的铝等全国知名，西部地区可利用水运的煤炭便有 92 亿吨，石灰石储量更是全国之冠。珠三角地区有雄厚的经济实力、先进的技术设备和管理水平，但严重缺乏能源、原材料等自然资源。随着通航能力的提升，西江将成为连接珠三角和西南地区规模更大、速度更快的能源走廊和物流走廊，为肇庆承接珠三角产业转移和利用大西南的生产要素加快产业发展提供广阔的前景。

4、增强了肇庆发展重工业、优化产业结构的能力。运输成本是影响产业发展的重要原因，西江原有较低的通航能力在一定程度上制约了肇庆重化型工业的发展，局限了肇庆产业基础的积淀和产业结构的优化。连接资源丰富大西南地区的区位优势，3000 吨级海轮航道直通肇庆，2000 吨级航道通航梧州、贵港、南宁，以及西江上游通航能力的提升，加上我国和广东重化型工业正在加快发展的机遇，大大增强肇庆发展重化型工业的能力，从而对加速肇庆经济发展、优化产业结构、提高产业竞争力发挥根本性影响。

## （二）现实要求

1、全面建设小康社会的关键时期，肇庆必须加快发展、跨越发展、协调发展。《中共肇庆市委关于制定全市国民经济和社会发展的第十一个五年规划的建议》提出：“十一五”是肇庆加快发展、跨越发展、协调发展，全面建设小康社会的关键时期，经济社会发展的主要目标是：经济保持快速发展，综合竞争力和发展后劲明显增强。全市生产总值年均增长13%以上，到2010年GDP总量比2005年接近翻一番，单位生产总值能源消耗比“十五”期末降低13%以上。繁荣活力、文明法治、和谐安康肇庆建设迈上新台阶。

2、水运比重增加将成为肇庆新一轮发展的必然趋势。九次党代会后的三年来，肇庆GDP增长率不断提高，实际利用外资年均增长46.8%，“十五”时期固定资产投资总额超过“八五”时期、“九五”时期的总和。预计“十一五”时期，固定资产投资总额1400多亿元以上，工业增加值年均增长21%以上。

虽然目前还没能形成水、铁联运，但航运仍然承担了本地进出口货物的 50%以上。随着经济发展，这一比重将不断提高。近两年肇庆口岸进出口货物年递增 30%以上。2005 年废塑料、废五金进口 66.18 万吨，增长 150%；“两废”关税收入 5.67 亿元，增长 130%；进口关税 8.3 亿元，增长 88%。2006 年，三榕港、高要港、四会马房港的吞吐能力已接近饱和。

综合预计，“十一五”期末，肇庆全社会货物运输量将达到 5500 万吨左右，年均递增 6%左右，其中，水路货运量将由 2005 年的 12.2%提高到 2010 年的 20%，2015 年的 28%；港口吞吐量将由 2005 年的 519 万吨，提高到 2010 年的 1000 万吨以上，年递增 13%左右，占货运量比重将由 2005 年的 13.7%，提高到 2010 年的 22%、2015 年的 30%。

3、打造西江经济走廊是肇庆经济快速发展、综合竞争力和发展后劲增强的主要支撑和客观要求。沿江发展是经济发展的客观规律。西江通航能力的提升，必然会进一步增强其支撑肇庆实现跨越发展的巨大能量。

一是支撑实施重大项目带动战略。西江是肇庆实施重大项目带动战略最重要的载体，近期或长远的重大建设项目都依靠西江，如四会再生金属工业园、高要再生塑料工业园、内河核电、燃煤发电基地建设等。事实证明，没有西江的支撑，肇庆重大项目带动战略就难以实现。实施重大项目带动战略是迅速提高肇庆综合竞争力的根本措施。如内河核电项目，总投资 1000 亿元以上；能源基地项目，总投资 57 亿元，两期投产后，可为地方提供增值税收入近 6 亿元。

二是支撑创造成本优势，优化投资环境。成本优势是

重要的竞争优势。水路运输比陆路运输有着运量大、成本低、污染小、损耗少的特点。综合起来，水运成本相当于铁路运输的 1/2，相当于公路运输的 1/5。在资源环境制约越来越大、能源价格越来越高的新的历史条件下，要加快工业发展，必须创造成本优势，打造西江经济走廊显得尤为必要和迫切。港口是现代物流的主要基础。假设依托西江黄金水道为主导的现代物流业得以迅速发展，按 2005 年肇庆 GDP450.57 亿元计算，假设其他成本不变，原有物流成本占 GDP 的比重下降 5 个百分点，则全市共可节约 22.6 亿元的物流成本，比肇庆 2005 年地方财政一般预算收入还多，如果拿 22.6 亿元作为企业运输成本的补贴，作为肇庆招商引资的竞争筹码，其对工业发展的推动作用将是十分巨大的。

三是促进科学发展，实现交通运输和经济社会可持续发展。肇庆市土地资源紧缺，土地成本偏高。2004 年，肇庆建设用地、未利用土地分别占总面积的 4.66%、3.79%，建设用地的比例比全省平均水平低 3 个百分点。肇庆要打造“一江两岸”、超百万人口的区域性中心大城市，55 万人口的城区已经显得比较拥挤，再增加 45 万以上人口，土地资源将会显得更加紧张，必须整合“一江两岸”的发展。肇庆市中心城区，夹在西江和北岭山之间的狭长地带，国道 321 线和三茂铁路穿城而过，在促进了经济发展的同时，也占用了大面积的宝贵土地，使有限的发展空间显得更加狭小，应拓展城市发展空间的强烈要求，迁建三茂铁路引起了市委、市政府的高度重视并反复研究。另外，原规划在城区通过的广梧高速公路也改道江南的高要。

近几年来，肇庆市的交通事业发展突飞猛进，但还不适应



经济发展的需要。再新建高速公路和铁路经过肇庆城区，先不计算投资，光所付出的空间和土地资源代价就太大了。大力发展内河航运，符合可持续发展战略要求，符合构建资源节约型和环境友好型社会的时代要求。据测算，在平原和渠化河流上，水运、铁路、公路的基建投资比例为 1 : 3 : 7；水运每马力运量是铁路的 2—4 倍，是公路的 50 倍；修建 1 公里铁路（双线）、1 公里高速公路（4 车道）平均占地分别约为 50 亩、100 亩，而航道建设基本不占土地，水运单位吨公里能耗约为公路运输的 1/10。因此，发展内河航运，打造西江经济走廊，既有利于国土资源保护，也可节约能源和投资，是肇庆市实现交通运输和经济社会可持续发展的重要战略举措。

### （三）经验教训

西江航运优势未充分发挥，制约了肇庆经济进一步发展。

肇庆市 1995—2002 年 GDP 增长率持续走低，由 1995 年的 23.9% 下降到 2001 年的 8.2% 和 2002 年的 10.3%。期间除了亚洲金融风暴造成国际、国内经济大环境不好，原有工业基础薄弱的原因之外，与西江航运能力开发利用不够密切相关。

1、交通运输成本高，内、外源型经济发展慢。肇庆处在广东省中西部山区，原有的交通基础设施比较落后，工业发展的基础薄弱。西江是其最大的交通通道，但对航运能力开发利用不够，限制了产业的进一步发展。

一是以资源加工业为主的内源型经济发展慢。资源加工业基地、企业群体布局分散、规模小，与西江航运分离、脱节，临港工业区极少甚至没有。大宗资源、货源依托公路运输