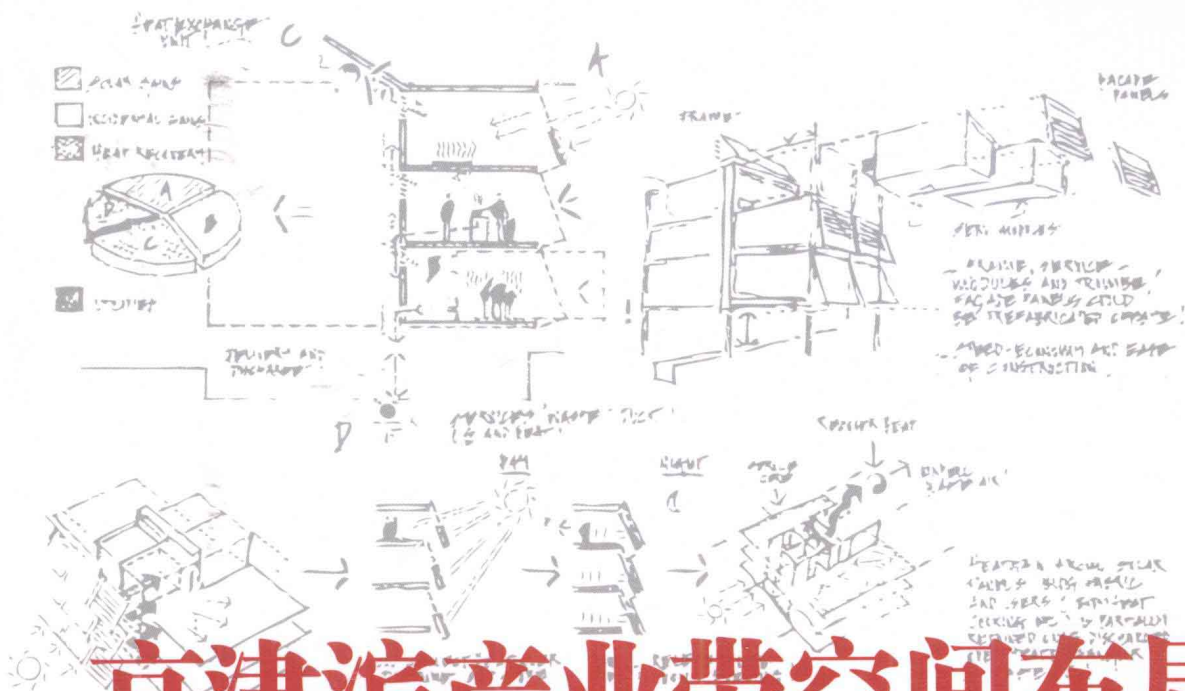
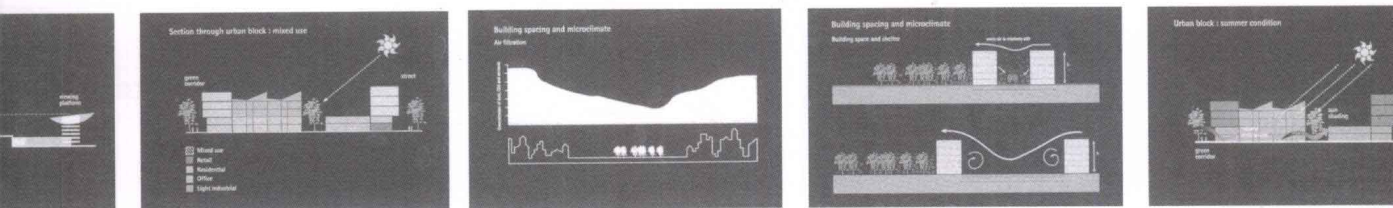


城市规划理论与实践丛书（天津市城市规划设计研究院）



京津滨产业带空间布局 及发展对策研究

RESEARCH ON SPATIAL DISTRIBUTION AND DEVELOPMENT COUNTERMEASURES IN BEIJING, TIANJIN AND BINHAI INDUSTRIAL BELT



周长林 孟颖 等编著

中国建筑工业出版社

城市规划理论与实践丛书
(天津市城市规划设计研究院)

京津滨产业带空间布局 及发展对策研究

周长林 孟颖 等编著

中国建筑工程出版社

图书在版编目(CIP)数据

京津滨产业带空间布局及发展对策研究/周长林, 孟颖等编著. —北京: 中国建筑工业出版社, 2010. 9

城市规划理论与实践丛书 (天津市城市规划设计研究院)

ISBN 978 - 7 - 112 - 12462 - 6

I. ①京… II. ①周…②孟… III. ①地区经济 - 经济合作 - 研究 - 北京市、天津市 IV. ①F127. 1②F127. 21

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 181609 号

本书以区域经济学、产业经济学、城市规划等学科为研究的理论基础, 从发展的驱动因素、成长路径等方面借鉴了国内外产业带的发展经验, 并将这些理论与经验应用于京津滨产业带的研究中。在深入分析京津滨产业带发展的优势条件和存在问题的基础上, 结合国家要求, 提出京津滨产业带未来的发展愿景, 为其整合与提升提供思路。

本书的结论立足于京津冀区域发展基础上, 对于京津冀城镇群、北京、天津及河北廊坊等城市、区县的规划和建设具有参考作用。同时, 本书既有宏观的视野, 又有微观的视角, 对于京津滨产业带上各企业和企业的发展、国内外大型企业的选址和规划都具有一定的参考意义。

责任编辑: 吴宇江

责任设计: 李志立

责任校对: 马 赛 姜小莲

城市规划理论与实践丛书 (天津市城市规划设计研究院)

京津滨产业带空间布局及发展对策研究

周长林 孟颖 等编著

*

中国建筑工业出版社出版、发行 (北京西郊百万庄)

各地新华书店、建筑书店经销

北京嘉泰利德公司制版

北京中科印刷有限公司印刷

*

开本: 787 × 1092 毫米 1/16 印张: 11½ 字数: 288 千字

2010 年 12 月第一版 2010 年 12 月第一次印刷

定价: 59.00 元

ISBN 978 - 7 - 112 - 12462 - 6

(19705)

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题, 可寄本社退换

(邮政编码 100037)

序

城市的产生和发展是人类社会在空间组织形式上的一次革命性的变化。城市在极大地推动人类社会进步的同时，也带来了一系列的环境和社会问题。

现代城市规划就是在 18 世纪工业革命以后，西方国家为了解决城市化快速发展过程中所面临的诸多城市问题而逐步孕育形成的一门学科。经过 100 多年的发展演变，从霍华德的田园城市到布伦特兰的可持续发展，从《雅典宪章》到《21 世纪议程》，现代城市规划的理论和方法日臻成熟，已经形成了较为完善的学科体系。

受工业化和城市化进程的影响，现代城市规划在我们国家的发展相对比较晚，主要是在新中国成立以后。特别是我国的改革开放迅速推进了工业化和城市化的进程，为现代城市规划在我国的应用和发展创造了良好的条件，也使得学术研究、学科建设、规划实践空前繁荣。经过 60 多年来规划界前辈和同行们的积极探索和实践，我国已经基本形成了与中国城市化特殊进程和城市发展特定模式相适应的规划基础理论及学科技术，基本建立起比较完善的规划编制体系及相应的技术标准体系，并在国民经济社会发展中发挥着越来越重要的作用，成为政府调控城乡空间资源、指导城乡发展与建设、维护社会公平、保障公共安全和公众利益的重要公共政策之一。

与此同时，我们也应当看到，中国目前仍处在城市化快速发展阶段，城市化进程还有很长一段路要走，需要面对的问题、难点、困惑和挑战还很多，突出表现在以下四个方面：一是与发达国家相比，我国城市化的总体水平还比较低，需要吸纳转化的人口总量多，面对的压力还比较大；二是区域发展条件的巨大差异，以及经济发展的不平衡，决定了不同地区城市化发展模式的多样性；三是城市化快速推进过程中，对长期实行的城乡二元结构体制未能进行相应的改革，相关的制度、政策不配套，各种社会矛盾日益凸显；四是城市化快速推进对资源环境所产生的巨大需求，与资源环境承载能力之间的矛盾日趋尖锐。

因此，进一步加强对中国特色城市化发展模式和城乡规划的研究，完善中国的城市规划学科体系，提高城市规划编制的科学性，更好地引导和调控城市的发展建设，仍将是城乡规划行业长期面对的课题。为此，一方面，需要借鉴和总结西方发达国家城市发展、城市规划的经验、教训，并结合全球经济社会环境发展背景的变化，以科学发展观为指导，对中国城市化进程的特殊性及城市发展的特定模式进行研究；另一方面，也需要结合各地城市规划、建设的实践，对特殊的样本进行“解剖”、分析和总结，丰富和完善中国城乡规划理论和实践。在这方面，国内不少的同行单位已经开展了卓有成效的工作。

天津市城市规划设计研究院作为我国城乡规划行业的一员，成立 20 多年来始终致力

于城乡规划的编制和研究工作，业务范围几乎涵盖了城乡规划的方方面面，足迹遍及全国 20 多个省、区、市。为了进一步提高规划编制和研究水平，同时也为我国的城乡规划事业发展建设尽微薄之力，我院藉 20 周年院庆之际，结合工作实践策划编写了城市规划理论和实践丛书。希望我们的总结和思考能够对规划同行有所借鉴，对中国城市规划学科的繁荣有所贡献。水平所限，丛书难免有不足之处，诚望规划界前辈和同行批评指正，不吝赐教！

师武军

2010 年 9 月

（注：序言作者为本丛书编委会主任、天津市城市规划设计研究院院长）

前 言

20 世纪 90 年代初,京津塘高速公路开通以来,以其强大的吸引力带动了沿线产业园区的发展,初步形成了一条沿路聚集的产业带,也成为推动京津冀实质性合作的战略空间。进入 21 世纪,天津滨海新区开发开放,以及区域新的竞合趋势使这一产业带迎来了新的发展契机,为其全面整合与提升创造了前所未有的基础条件。在这一背景下研究京津滨产业带的整体发展和布局问题具有重要的现实意义。

近年来,随着天津市城市定位的提升和滨海新区开发开放上升为国家战略,天津市城市规划设计研究院主持和参加了事关天津市、天津滨海新区和区域发展的一系列重大规划和研究工作,其中包括京津冀区域发展研究、天津市工业、现代服务业布局规划等。为进一步提高规划研究水平,更好地服务于京津冀地区的发展,天津市城市规划设计研究院在现有研究成果的基础上,成立课题组对京津滨产业带的空间布局和发展对策进行专门研究。本书就是在课题的基础上整理而成的。

作为城市规划院,我们对于产业发展空间布局的研究还处在探索阶段,作了一些尝试,力求能够将产业发展与空间布局更紧密地结合起来。在对背景分析的基础上,本书应用情景分析方法对京津滨产业带未来发展的多种可能性进行比较,提出京津滨产业带未来应采用“低碳模式下区域经济协调可持续发展模式”。以此为指导,把握京津滨产业带历史和现状特征,以及未来发展趋势,将产业发展与空间布局紧密结合起来,按照产业价值链原理,提出在空间上形成一种体现城市之间产业横向分工的“W”形价值空间,作为产业布局和城镇布局的依据。同时,本书将产业带中产业发展与城镇发展紧密结合,提出变“分离式、竞争式”的格局为“资源共享,合理流动”的空间格局,按照横向结合,纵向联合的思路,形成分级配置、功能互补的空间网络化格局。

本书由课题组编写完成。周长林作为课题负责人,负责提出本书的整体框架和思路,以及最终的统稿和审核工作;孟颖作为课题主持人,负责本书的具体组织,以及主要章节的编写和校对工作;安童鹤参加个别章节的编写并负责数据的整理,谢广靖负责插图的制作并参加个别章节的编写;刘爱华、高永红负责部分章节的文字校对和整理工作。在课题的研究过程中,我院的有关领导和同事也对课题提出了宝贵意见。

本书在编写过程中,得到了中国建筑工业出版社吴宇江先生的大力支持和帮助,在此表示衷心感谢。

本书涉及城市规划、产业经济和区域经济等多学科,以及京津冀三地的发展问题,内容庞杂,加之时间和水平所限,本书难免有疏漏不当之处,请读者不吝指正。

目 录

序

前 言

第一章 新时期京津滨产业带的区域发展背景	1
第一节 区域发展战略演进	1
一、区域发展载体升级——从城市到城市群	1
二、区域战略空间重点推进——由南向北，由沿海向内陆	2
三、区域开发模式转变——由出口加工到自主创新	4
第二节 滨海新区开发开放	6
一、滨海新区功能定位提升	6
二、滨海新区发展态势迅猛	10
第三节 京津冀深化区域合作	15
一、京津冀的城市定位体现错位发展	15
二、京津冀空间一体化趋势	19
三、区域之间产业转移与协作	21
第二章 产业带发展与空间布局相关理论	24
第一节 产业带发展和空间布局的理论基础	24
一、区位论	24
二、区域发展理论	26
三、产业集聚理论	26
四、产业梯度转移理论	27
第二节 产业带的内涵特征与演化机制	28
一、产业带的内涵	28
二、产业带的特征	30
三、产业带的分类	31
四、产业带形成和演化机制	32
第三节 国内产业带的研究综述	34
一、京津滨产业带的相关研究	34
二、国内其他产业带的相关研究	36
第三章 国内外产业带发展模式	37
第一节 美国的典型产业带	37

一、美国硅谷	37
二、美国 128 公路产业带	40
第二节 日本的典型产业带	42
一、日本（东）京（横）滨工业带	42
二、日本名神高速公路产业带	44
第三节 欧洲的典型产业带	45
一、英国 M4 走廊产业带	45
二、德国南部汽车产业带	47
第四节 中国的典型产业带	50
一、沪苏锡产业带	50
二、广深港产业带	53
 第四章 京津滨产业带的界定及演变	56
第一节 京津滨产业带的界定	56
一、主要城镇	57
二、主要园区	62
三、主要交通通道	63
第二节 京津滨产业带的演变历程	66
一、萌芽于普通公路时代	66
二、产生于高速公路时代	67
三、发展于高速铁路时代	68
 第五章 京津滨产业带发展现状分析	69
第一节 京津滨产业带发展概况	69
一、总体发展概况	69
二、产业发展现状	74
三、产业空间载体	77
四、交通支撑体系	82
五、节能环保概况	84
第二节 京津滨产业带具备的优势	85
一、政策优势	85
二、战略资源优势	86
三、发展基础优势	88
第三节 京津滨产业带存在的问题	89
一、政策优势尚未转化为经济优势	89
二、资源优势尚未转化为产业优势	89
三、发展基础优势尚未转化为带动发展的能力	90
 第六章 基于区域共同未来的发展目标	91
第一节 京津滨产业带的发展职能与规模预测	91

一、京津滨产业带的区域职能	91
二、京津滨产业带发展规模预测	92
第二节 产业带发展模式	98
一、发展思路	98
二、产业带发展模式的情景分析	98
三、京津滨产业带发展模式选择	102
第七章 迈向一体化的空间发展构想	105
第一节 总体空间构想	105
一、总体结构	105
二、“一轴两廊三心五区”的内部结构	105
第二节 京津滨产业带城镇空间结构	108
一、中心城市	109
二、次级区域	109
三、二级城区	110
第三节 京津滨产业带交通体系	110
一、产业带交通体系发展思路	110
二、产业带交通发展策略	111
第四节 京津滨产业带生态结构	113
一、生态资源	114
二、生态格局的构建	114
第八章 京津滨产业带产业发展及布局	118
第一节 产业发展与布局模式	118
一、由强调产业类别分工向强调价值链分工转变	118
二、从生产要素—投资驱动向投资—创新驱动转变	119
三、由突出制造业向现代服务业与现代制造业并重转变	119
第二节 产业布局总体结构	120
一、产业带价值空间	120
二、产业布局总体结构	121
第三节 主导产业选择	122
一、产业发展宏观环境分析	122
二、工业主导产业选择	124
三、服务业主导产业选择	132
第四节 工业主导产业发展与布局	133
一、电子信息产业发展与布局	133
二、生物医药产业发展与布局	135
三、航空航天产业发展与布局	136
四、汽车产业发展与布局	138
五、新能源新材料产业发展与布局	140

第五节 现代服务业发展与布局	142
一、金融业	142
二、物流服务业	146
三、科技服务业	151
第九章 京津滨产业带发展对策	153
第一节 国家级战略资源在产业带的战略布局	153
一、国家级科研资源战略布局	153
二、国际性的综合交通枢纽布局	154
第二节 京津共赢战略	155
一、京津在产业带上的地位	155
二、京津功能错位战略	156
三、京南、津北空间对接	162
第三节 廊坊是河北省发展的重要支点	163
一、强化环京津产业带	163
二、发展环京津休闲度假带	164
三、完善环京津基础设施	164
第十章 产业带实施的制度保障	166
第一节 建立高效率的政府合作管理机制	166
一、指导思想	166
二、政府合作管理机制的实施重点	167
第二节 构建产业协调发展机制	167
一、制定产业带产业协调发展规划	167
二、设立常设的产业带企业发展论坛	167
三、促进企业层面的合作机制	168
四、建立产业带信息化管理平台	168
第三节 构建协调发展的要素市场平台	168
一、资本市场	168
二、技术协作机制	169
三、人才市场	170
四、产权交易市场	170
参考文献	173

第一章 新时期京津滨产业带的区域发展背景

国际上产业带的发展反映着一个地区甚至国家的兴衰。京津滨（北京、天津、滨海新区）产业带的发展是国家战略和区域经济社会发展的缩影。新的历史时期，京津滨产业带发展面临着深刻的国家和区域发展背景。

第一节 区域发展战略演进

区域是产业带赖以生存的空间载体，京津滨产业带的内涵和结构都受到区域的影响。中国区域发展战略从新中国成立以来不断演进，区域发展载体经历了由城市到城市群的变化，在空间上经历了由南向北，由沿海向内陆的推进，在发展模式上由最初的依托廉价劳动力的出口加工产业的带动到强调自主创新的转变。

一、区域发展载体升级——从城市到城市群

新中国成立后近 30 年计划经济体制的发展，中国呈现出相对均衡的区域发展格局，但是，各个区域发展主体的经济实力、发展规模、产业结构等国际竞争力偏弱，在这种背景下，中国开始了深刻的社会经济革命，即中国的改革开放。改革开放政策解决了国内与国际融合的经济道路问题，实现了借助外界力量来推进中国社会经济的全面发展。在解决这个问题的过程中，中国政府逐步认识到承接经济全球化的核心载体是城市，而不是工业区节点。由此逐渐提出了以城市节点为核心带动国家非均衡发展的区域战略。

自 1980 年 6 月 2 日全国人大决定设立经济特区以来，经过 20 年的发展与实践，到 2000 年左右，中国融入经济全球化进程的多层次、全方位的对外开放格局已基本形成，具体来说，基本形成经济特区—沿海开放城市、沿海经济开放区—沿边、沿江、沿线和内陆中心城市以及内地逐步推进的对外开放格局。而这个格局是以城市节点为核心的国家非均衡发展的区域战略。经济特区、沿海开放城市的“窗口”作用日益显著，沿海开放城市和地区的示范作用大大加强，内地中心城市的辐射作用已开始发挥。对外开放不断地为中国经济注入勃勃生机，成为经济高速增长的强劲动力。

按照区域不平衡增长理论，国家在不同时期推出不同的战略重点，以“特区模式”加快重点地区发展，落实重大发展战略，培育经济增长极，进而由单一地区的发展转向区域经济的共同发展，实现带动区域的目的。

经过改革开放后 20 多年的以城市节点为核心的国家非均衡发展的区域战略的实施，中国城市经济得到了快速发展，城市空间规模也得到了空前扩大，由此导致毗邻的城市之间开始出现密集连绵的趋势。十六届五中全会通过的《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十一个五年规划的建议》在强调“珠江三角洲、长江三角洲、环渤海地区，要继续发展对内地经济发展的带动和辐射作用”时，还特别强调要“加强区内城市的分工协作和

优势互补，增强城市群的整体竞争力”。自此以后，城市群开始进入中国政府的决策视野，并成为进一步增强改革开放力度的核心载体，提升中国融入经济全球化进程的区域地位。中国目前已形成若干城市群的雏形，包括内地的长株潭城市群、大武汉城市群、成渝城市群和中原城市群，以及沿海的山东半岛城市群、辽东半岛城市群等，但发育比较成熟的还是长江三角洲、珠江三角洲和京津冀三大城市群（图 1-1）。

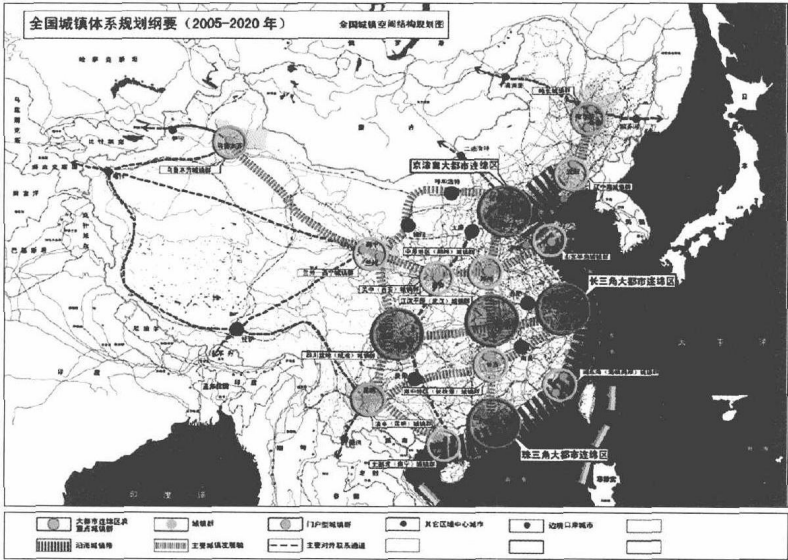


图 1-1 全国城镇体系规划

来源：《全国城镇体系规划》

长江三角洲、珠江三角洲和京津冀三大城市群国土面积占全国的 3%，人口占 12%，但国内生产总值、固定资产投资和地方财政收入已占全国的 40%。三大城市群凭借其集聚效应、规模经济和竞争优势，成为经济发展最具活力的地区，成为全国和区域性的经济核心地区和增长极，不仅经济结构发生巨大而深刻的变化，而且城市群内出现了许多新兴城市和产业区，发展潜力正在以前所未有的速度释放出来，这些变化对中国经济发展的空间格局正在产生长远而深刻的影响^①。

二、区域战略空间重点推进——由南向北，由沿海向内陆

中国改革开放近 30 年的历程呈现出精彩的空间布局步骤，这是一个经济发展和空间发展的双重维度推进的过程，也是均衡与效率的选择过程。在此过程中，国家识别的“新国家战略空间”显示出突出的重要性。这些“新国家战略空间”被赋予了在特定历史时期实现国家战略目标的试验场和排头兵的作用。对于这些战略空间的选择，呈现出一个由南向北，由沿海向内陆的推进过程。

国家在东部沿海地区的区域发展战略分为“三步走”，深圳特区、浦东新区、滨海新区则是三个启动点。

① 王一鸣：中国城市群发展的几个问题 [EB/OL]. [2006-04-05]. <http://www.macrochina.com.cn/zhtg/2006040507772.shtml>。

1. 20 世纪 80 年代，深圳经济特区与珠江三角洲

1980 年，全国人大常委会批准在深圳设置经济特区。短短 25 年，深圳这个昔日的边陲小镇，一跃而变成一座颇具规模又举世闻名的现代化城市，其发展速度远远超过被誉为创造了世界经济奇迹的亚洲“四小龙”。2007 年深圳人均地区生产总值达到 10628 美元，成为中国内地首个人均地区生产总值超过 1 万美元的城市。2009 年，深圳地区生产总值 8201.23 亿元，比上年增长 10.7%，高于全国、全省平均水平，人均 GDP 达到 13581 美元。深圳的腾飞带动了整个珠江三角洲地区的发展。珠海、中山、佛山、广州、东莞以及深圳组成的三角地带，已经成为南部经济的重中之重。

2. 20 世纪 90 年代，浦东新区与长江三角洲

1990 年 4 月，中央政府作出开发开放浦东的重大决策，中国第二轮沿海开发建设正式启动。“抓紧浦东开发，不要动摇，一直到建成”，这是邓小平同志对浦东开发开放的殷切期望，鼓励着浦东 20 年来坚定不移的开发开放步伐。1990 年，浦东新区增加值仅为 60.24 亿元，用 10 年时间突破 1000 亿元，之后仅用 4 年时间跨上 2000 亿元台阶。更为重要的是，20 年来，浦东逐渐成为中国的金融中心，世界 500 强的聚集地。目前，浦东共有 257 家世界 500 强企业，102 家跨国公司地区总部，126 家外资研发中心，503 家中外资金融机构，100 多家国内大企业、大集团的总部机构^①。

3. 21 世纪初，滨海新区与京津冀地区

2006 年，国务院下发 20 号文件，滨海新区开发开放被正式纳入国家发展战略，标志着中国沿海第三极的正式启动。2270km² 的天津滨海新区将作为中国综合配套改革试验区，建设成为先进技术的承接地和扩散地、高新技术的原创地和产业化基地。短短四年多的时间，在滨海新区，大项目纷纷落户，国内外龙头企业聚集，经济高速发展，城市功能大大完善，经济、社会各方面都得到了快速发展。

国家战略实施时间表

表 1-1

年代	珠江三角洲地区	长江三角洲地区	京津冀地区
1980	深圳经济特区成立		
1990		浦东新区成立	
2005		批准上海浦东综合配套改革试点	
2006			滨海新区开发开放纳入国家战略
2008	《珠江三角洲地区改革发展规划纲要》		批准天津滨海新区为全国综合配套改革试验区
2009		《关于进一步推进长江三角洲地区改革开放和经济社会发展的指导意见》	

20 世纪 80 年代、90 年代和 21 世纪初，国家区域发展战略由南向北一路推进，三大战略就像三个引擎，深圳、浦东的开发开放分别带动了珠江三角洲和长江三角洲两个区域

^① 徐玄芳. 企业社会责任：铸造浦东新区责任竞争力 [J]. WTO 经济导刊, 2008 (5)。

的发展,滨海新区的开发开放也必然会带动京津冀甚至北方地区的腾飞(表1-1)。珠江三角洲、长江三角洲和京津冀三个区域成为中国经济、人口集聚程度最高,对全国影响最大、最具活力和成长性的地区。与此同时,国家又在新时期出台政策,编制区域发展规划,制定了《关于进一步推进长江三角洲地区改革开放和经济社会发展的指导意见》、《珠江三角洲地区改革发展规划纲要》,此外,《京津冀都市圈区域规划》已经上报国务院。这些区域发展规划将进一步积极推动长江三角洲、珠江三角洲、京津冀等条件较好地区继续加快发展,率先开发开放。

近年来,国家在继续实施东部沿海地区开发开放的同时,也在将区域发展战略由沿海推向内陆。国务院批复了《武汉城市圈资源节约型和环境友好型社会建设综合配套改革试验总体方案》、《关于支持福建省加快建设海峡西岸经济区的若干意见》、《关中一天水经济区发展规划》、《江苏沿海地区发展规划》、《横琴总体发展规划》、《辽宁沿海经济带发展规划》、《促进中部地区崛起规划》、《中国图们江区域合作开发规划纲要》、《黄河三角洲高效生态经济区发展规划》、《关于同意设立重庆两江新区批复》等,以武汉、重庆、西安等为节点的中西部区域将迎来新的发展机遇。

三、区域开发模式转变——由出口加工到自主创新

作为中国在探索改革开放路上的三个里程碑,深圳特区、浦东新区、滨海新区的发展不仅存在时间上的连续性,而且在内在机制上也存在着继承性,从自下而上的摸索改革过渡到自上而下的统筹改革,从经济改革深入到制度的创新。在不同的时代背景下三者扮演了不同的角色:深圳特区是20世纪80年代中国区域改革开放的拓荒者,其历史意义已远远大于经济意义,象征意义大于实际意义;浦东新区是20世纪90年代区域改革开放的攻坚者,其社会意义、经济意义和示范效应显得更为重要;同时它们又和滨海新区一道成为是新时期综合改革的推进者。然而,中国经济增长的“三驾马车”起跑的时间不同,背景不一,自身的功能也不一样,因此,三者的区域开发模式也会有所不同。国家在不同时期选择不同的战略空间,也是为了探索不同阶段的发展模式。

这三个增长极的开放历程伴随着中国沿海化历程展开,中国的沿海化过程可以分为两个阶段(表1-2)。

中国的第一波沿海化发轫于改革开放之后,开放的中国近乎无限供给的低成本人力和土地等要素,吸引了国际劳动密集型产业向中国沿海地区的大规模转移,并直接促成了中国的工业化起飞。中国的经济重心逐步向沿海转移,形成了第一波沿海化浪潮。这一时期,由于薄弱的产业基础和较低的国民收入,中国只是一个面向全球市场的廉价制造业平台,作为亚洲组装线的最后一站,以“三来一补”的加工贸易为主要产业转移形式,是典型的“外源外销”型模式。这种“两头在外,大进大出”的发展模式,要求承接地必须能够实现与国际市场大运量的便捷联结——沿海商港设施,同时有丰富的廉价劳动力,一定制造业基础,城市设施支撑和政策保障,因此,在靠近香港、上海等主要港口的区域,以满足上述条件的经济特区和沿海开放城市为核心,逐渐形成了劳动密集产业的规模化集聚,并且推动了珠江三角洲和长江三角洲等沿海城镇群的发展。

第二波沿海化始于2000年前后,与第一波沿海化以国际劳动密集型产业转移为动力的特征不同,第二波沿海化是由国际重化产业转移,以及资源高度国际依赖条件下的国内

基础重化产业布局优化所驱动的。大宗资源品物流对深水港的巨大需求，促使国内外的大型重化产业向临港地区转移和集聚。由于产业类型的变化，产业投资主体由完全竞争领域的中小投资者，向来自垄断竞争甚至寡头竞争领域的少数战略企业转移。投资主体的变化，带来的是空间需求的巨大变化：与高度依赖城市设施，空间需求灵活的劳动密集型中小企业不同，资本与技术密集的大型战略企业更倾向于自我集聚，打造出一座以自身功能为核心的新区，而发展新区的核心资源就是，能够满足全球性大宗物流要求的深水港区。众多以港区为核心资源的临港产业不断集聚，并进一步吸引相关产业的发展，最终催生了中国沿海地区以港口为核心的临港产业集群崛起。在此趋势推动之下，港口、港区发展可以不再依赖于城市或是后方腹地支撑，因此处于相对边缘的沿海后发地区也获得了与先发地区一样的发展机遇，因为其空间选择更多取决于港口自然条件而较少依赖城市发展基础。在 20 世纪六七十年代，正是这种“工业港”模式推动了日本和韩国大型临海重化产业区的形成。

中国沿海化两大阶段对比

表 1-2

时间划分	发展阶段	动力机制	主导产业特征	空间需求
沿海化第一阶段 改革开放至 2000 年	工业化初期 对外开放	国际资本主导 低成本 面向全球需求	劳动密集型产业，“外源外销”型	人力资源富集，集装箱港口，一定的制造业基础及城市设施等多方面支撑 以经济特区为中心的沿海地区
沿海化第二阶段 2000 年至今	工业化中期 产业升级 全球化	垄断竞争型企业主导 国内需求上升 产业转移向重化环节演变	资本与资源密集的大型临港产业，“外源内销”型	邻近消费市场、拥有世贸界面资源的深水港区 部分与第一阶段重合 + 相对边缘的沿海城市

来源：滨海新区空间发展战略规划研究专题——《渤海湾视野下滨海新区产业功能定位的再思考》

两次沿海化浪潮都体现了国家在对外开放过程中寻求发展途径。改革开放初，以深圳为代表的珠江三角洲地区以加工型工业起步实现快速发展。20 世纪 90 年代初，以上海为代表的长江三角洲地区选择国际化道路迅速崛起。这一时期，以集体经济和私营经济为主的“苏南模式”和“温州模式”相伴随，带动整个长江三角洲地区上了一个新台阶。上海作为长江三角洲的核心城市，成为国内外投资者关注的热土，特别是跨国资本正大举向长江三角洲地区转移，身处中心的上海市日益发展成为大公司、大银行总部和研发中心的所在地，并加快朝国际经济、金融、贸易和航运四大中心迈进。对周边城市起到了较强的辐射和拉动作用。

京津冀被称为继长江三角洲和珠江三角洲之后中国经济增长的第三大引擎，是中国北方现代化程度最高的城市群和工业密集区。该地区的发展对于带动中国北方经济的快速发展有着重要的战略意义。作为引领北方地区未来发展战略要地的同时，京津冀地区又是东北老工业基地振兴战略、西部大开发战略、中部崛起战略、沿海地区开发开放战略四大国家区域发展战略的空间交会点。在新的背景下，国家提升天津城市定位，滨海新区纳入国家发展战略，并被批准为全国综合配套改革试验区。在滨海新区开发开放推动下的京津冀地区，要选择不同于 20 世纪 80 年代深圳和 90 年代上海的发展模式，在科学发展观的指导下探索一条自主创新、可持续发展之路，要成为实现国家战略部署的重要推动力量。

第二节 滨海新区开发开放

2006 年,《国务院关于推进天津滨海新区开发开放有关问题的意见》明确滨海新区开发开放纳入国家发展战略,标志着滨海新区成为继深圳特区、浦东新区后的国家又一重要战略部署。这成为京津冀区域发展的历史性事件,也为京津滨产业带的发展迎来战略性机遇。

一、滨海新区功能定位提升

(一) 滨海新区开发开放纳入国家发展战略

1994 年 3 月,天津市委市政府作出了发展滨海新区的决定。经过十多年的发展,滨海新区在 2006 年迎来了新的发展机遇。2006 年 5 月,《国务院关于推进天津滨海新区开发开放有关问题的意见》(国发 20 号文件)确定滨海新区的功能定位是“依托京津冀,服务环渤海,辐射‘三北’,面向东北亚,努力建设成为我国北方对外开放的门户,高水平的现代制造业和研发转化基地、北方国际航运中心和国际物流中心,逐步成为经济繁荣、社会和谐、环境优美的宜居生态型新城区”。同时,国务院还批准滨海新区为全国综合配套改革试验区。滨海新区作为继深圳、浦东之后的国家又一重要战略部署,将成为带动区域发展的龙头,特别是将促进京津冀地区的整合提升及全面发展。

滨海新区开发开放上升为国家战略后,中央领导多次视察天津和滨海新区,并提出更高发展要求。2008 年 1 月,胡锦涛总书记来天津考察,从战略和全局的高度对天津的发展提出了明确要求:“希望天津在贯彻落实科学发展观,推动经济社会又好又快发展方面走在全国前列,在保障和改善民生,促进社会和谐方面走在全国前列,希望滨海新区成为深入贯彻落实科学发展观的排头兵。”

2008 年 9 月 27 日,温家宝总理来到滨海新区调研,并作重要讲话,指出:“滨海新区要在带动天津发展,推进京津冀和环渤海区域经济振兴,促进东中西互动和全国经济协调发展中发挥重要作用。”就加快滨海新区开发开放步伐,温总理提出了新的要求:“扎实推进综合配套改革,构建促进科学发展的体制机制;全面提高对外开放水平,发展更具活力的开放性经济;不断增强自主创新能力,加快建立现代产业体系;加强资源集约和环境保护,努力建设生态型新城区;进一步加快基础设施建设,增强区域综合服务功能。”

(二) 国家对滨海新区的战略要求

深入剖析国家对滨海新区的功能定位及战略要求,从中可以提炼出三个关键词:区域带动、自主创新、科学发展。其中区域带动是核心任务,自主创新和科学发展是实现区域带动的方法手段。

1. 区域带动

《国务院关于推进天津滨海新区开发开放有关问题的意见》中明确指出:“推进天津滨海新区开发开放,有利于提升京津冀及环渤海地区的国际竞争力。推进天津滨海新区开发开放,有利于实施全国区域协调发展总体战略。推进天津滨海新区开发开放,有利于探

索新时期区域发展的新模式。”因此，从国家战略的高度来看，滨海新区的重要作用不仅仅体现在自身的发展，更重要的是带动周边地区共同发展，共同应对东北亚地区的激烈竞争。

滨海新区大事记

1994年2月16日，滨海新区领导小组第一次全体会议召开。滨海新区领导小组办公室成立。会议对滨海新区有关规划编制任务作出部署。

1996年7月25日，滨海新区领导小组第十一次会议召开。审议《天津滨海新区跨世纪发展基本思路》、《滨海新区上半年经济发展情况》和《滨海新区上半年基础设施建设完成情况》。

1999年10月，江泽民同志视察滨海新区，指出：“滨海新区的战略布局思路正确，把工业集中在这样一个新区，以战略和长远的构思发展新区，肯定大有希望。”

1999年11月，经滨海新区十五次领导小组会议审议，市领导审阅同意，《滨海新区前五建设成就及后五年发展思路》印发。

2000年2月16日，天津市政府下发《关于进一步加快滨海新区发展的通知》。

2001年6月27日，滨海新区工委扩大会议召开。《滨海新区城市总体规划修编》审议通过。

2005年6月24~26日，中共中央政治局常委、国务院总理温家宝到开发区翠亨社区、天津钢管公司、滨海新区规划建设展览馆、中新药业产业园、天津一汽丰田汽车有限公司第二工厂、天保冈谷国际物流有限公司、天津保税区滨海国际汽车城、天津海关、天津港、南开大学泰达学院、泰达污水处理厂等地进行考察调研。

2005年6月26日，“第六届亚欧财长会议”在开发区举行。国务院总理温家宝在会上作重要讲话。

2005年9月25日，江泽民同志到天津港考察。

2005年10月1日，中共中央总书记、国家主席胡锦涛到滨海新区视察。

2005年10月8~11日，“加快滨海新区发展”列入国家“十一五”规划。

2005年11月9~10日，《中共天津市委关于加快滨海新区开发开放的意见》经市委八届八次全会审议通过。

2006年3月5日，滨海新区被正式写入政府工作报告。

2006年5月，国务院印发了《国务院关于推进天津滨海新区开发开放有关问题的意见》。

2007年10月15日，中国共产党第十七次全国代表大会上，天津滨海新区被写入大会报告。

2008年3月17日，《滨海新区综合配套改革试验方案》获国务院正式批复。

2009年3月5日，第十一届全国人民代表大会第二次会议上，温家宝总理在政府工作报告中指出：经济特区、上海浦东新区、天津滨海新区要继续当好改革开放排头兵。