



岭/南/理/论/视/野/丛/书

全球化下汽车制造业 区位选择与区域发展

以广州汽车制造业发展为例

林先扬 著

广东省出版集团
广东人民出版社

全球化下汽车制造业 区位选择与区域发展

以广州汽车制造业发展为例

林先扬 著

· 广州 ·

廣東省出版集團
廣東人民出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

全球化下汽车制造业区位选择与区域发展：以广州汽车制造业发展为例/林先扬著. —广州：广东人民出版社，2010. 8


(岭南理论视野丛书)

ISBN 978 - 7 - 218 - 06867 - 1

I. ①全… II. ①林… III. ①汽车工业-经济发展-研究-广州市
IV. ①F426. 471

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 172192 号

全球化下汽车制造业区位选择与区域发展

——以广州汽车制造业发展为例 林先扬 著  版权所有 翻印必究

出版人：金炳亮

责任编辑：卢雪华 黎捷

封面设计：贾萌

责任技编：黎碧霞

出版发行：广东人民出版社

地 址：广州市大沙头四马路 10 号 (邮政编码：510102)

电 话：(020) 83798714 (总编室)

传 真：(020) 83780199

网 址：<http://www.gdpph.com>

经 销：广东省出版集团图书发行有限公司 (www.gdpgfx.com)

印 刷：广州市穗彩彩印厂

书 号：ISBN 978 - 7 - 218 - 06867 - 1

开 本：787mm × 1092mm 1/16

印 张：16 插 页：1 字 数：290 千字

版 次：2010 年 8 月第 1 版 2010 年 8 月第 1 次印刷

定 价：32.00 元

如发现印装质量问题，影响阅读，请与出版社 (020 - 83795749) 联系调换。

售书热线：(020) 83790604 83791487 邮 购：(020) 89667808

《岭南理论视野丛书》

总 序

党的十七届四中全会指出：“紧密结合我国国情和时代特征大力推进理论创新，在实践中检验真理、发现真理，用发展着的马克思主义指导新的实践，是建设马克思主义学习型政党的首要任务。”建设学习型政党，加强理论研究和学习是应有之义。理论研究既有助于我们实现对客观世界的准确把握和对未来发展趋势的深刻洞察，又有助于我们紧跟时代发展步伐，不断以新的研究成果指导新的实践，以新的实践印证新的理论。

当今世界正处在大变革大调整大发展之中，出现许多新情况和新问题。如果不深入加以研究，就无法掌握经济社会发展的新特点、新规律，就无法掌握工作的主动权，面对困难时就会束手无策。因此，加强理论研究和学习，无论是对理论工作者还是对领导干部来说，都显得尤为重要。

《岭南理论视野丛书》是由中共广东省委党校（广东行政学院）有关专家学者研究、撰写，由校（院）资助出版的丛书。从今年开始，每年出版一套共五部。这套丛书重视理论性和学术性，在对重大现实问题的研究上注重理论提升，力图形成以理论性和学术性为基础，具有岭南视野与党校和行政学院特色的系列著作。相信丛书的出版，对理论工作者尤其是领导干部学习和研究中国特色社会主义理论体系，提高逻辑思维和理论分析水平，深入理解当代中国特别是广东经济社会发展的现状和趋势，将很有帮助。

李玉妹
2010年8月

序

20 世纪 80 年代以来，我国经济发展取得了长足的进展，全球化对中国经济发展的影响日益显著。新的国际劳动地域分工的形成与发展，特别是跨国公司新的区位选择决定了全球产业生产的格局。通过对特定产业的深入分析，有助于帮助我们更好地理解产业发展的规律与演变特点，更好地指导产业持续发展。

林先扬博士于 2004 年进入中山大学城市与区域研究中心开始博士生阶段的学习，并努力拼搏完成学业，取得博士学位。在攻读博士学位期间由我和周春山教授共同指导。在选题中我们考虑到广州汽车制造业发展快，从全球化以及全球生产网络、全球价值链和地域化发展的相关理论研究出发探析在新的条件下汽车产业区位选择与区域发展，是一个重要的研究方向。因此，确定广州汽车制造业区位选择与发展问题为主要切入点，进行一个比较完整的实例研究和理论探索，以期能促进广州乃至我国汽车制造业空间区位调整和优化。在大量实地调研与访谈基础上，他完成了学位论文，提出了一些创新的观点，受到通讯评审专家和答辩委员一致好评。

论文能够得以出版，作为导师我倍感欣慰，综观全书，我觉得本书具有以下几个特点：

第一，本书从汽车制造业的全球化和信息化发展趋势出发，提出全球化背景下汽车制造业区位选择的理论框架和理论模型，同时将汽车制造业放在广州特定的区域展开深入研究，具有较强的指导性。

第二，本书认真深入总结了国内外有关汽车制造业的相关研究进展，从汽车制造业区位选择影响要素、全球生产网络与全球价值链、产业空间集聚、全球化下地域化发展、汽车产业区位与发展等几个方面进行文献综述，系统而全面。

第三，本书从资源、交通、市场、技术、集聚和制度等几个方面比较分析了传统视角下和全球化背景下汽车制造业区位选择的影响因素，发现在全球化条件

下，汽车制造业企业更注重竞争力、发展效率和空间弹性。以跨国汽车公司为主导的汽车制造业格局已经形成，汽车制造业区位选择越来越注重高水平的人才、发达的基础设施、高水平的物流配送保障、本地和全球市场的融合、创新的生产方式、与全球生产网络相联结的地方生产体系以及开放的经济政策环境，对比分析清晰，见解独特。

第四，本书从宏观、中观和微观三个层面系统对汽车制造业的产业区位选择、发展特征、发展机制和未来预期等进行综合研究；通过空间、时间和结构三个维度系统分析汽车制造业空间区位演变的时空特征、地域发展规律，既突出了汽车制造业的空间区位特征、成因及其机制的差异性，又关注到汽车制造业的空间区域动态变化过程，整体分析既有广度又有深度。

第五，本书通过可量化的指标，试图构建汽车制造业区位选择的因素与模型，再以广州本田、东风日产和广州丰田三个案例，在深入调查的基础上分析了全球条件下广州汽车制造业选址机制。案例分析深入浅出，论证充分。

总之，本书资料丰富翔实、层次清晰、观点明确、图文并茂、文字表达清楚。以广州汽车制造业区位选择、发展机制和区域影响的深入研究在区域经济与产业发展理论方面是一个有益的尝试，也是一个独特的分析视角，结论也富有启发性。尽管随着广东汽车产业升级与发展，还将会有更多新的问题产生，同时书中还有一些研究的不足，但是这是一本值得推荐的书，最后也祝愿作者再接再厉，争取有更多的后继研究，更好地服务社会。

是为序。



2010年5月

目 录

MU
LU

第一章 绪 论 / 001

- 第一节 选题背景 / 001
- 第二节 相关概念 / 010
- 第三节 相关研究与文献综述 / 013
- 第四节 研究意义 / 043
- 第五节 研究目标与研究内容 / 045
- 第六节 研究方法与研究架构 / 047
- 第七节 研究资料来源与评估 / 048

第二章 汽车制造业区位过程影响因素与变化分析 / 050

- 第一节 汽车制造业的产业特点 / 050
- 第二节 汽车制造业区位选择的影响因素构成分析 / 053
- 第三节 汽车制造业区位选择战略演进 / 055
- 第四节 传统视角下汽车制造业区位选择因素 / 059
- 第五节 全球化对汽车制造业发展的影响分析 / 064
- 第六节 全球化下汽车制造业区位选择因素新内涵 / 073
- 第七节 两种不同视角下汽车制造业区位选择因素比较分析 / 082
- 本章小结 / 086

第三章 全球化下中国汽车制造业区位时空演变与发展特征 / 087

- 第一节 改革开放以前汽车制造业区位与特点分析 / 087

第二节 全球化下中国汽车制造业区位的演变 / 095

第三节 全球化下的中国汽车制造业区位集聚特征 / 107

本章小结 / 113

第四章 全球化下广州汽车制造业发展历程与空间区位分析 / 115

第一节 广州汽车制造业发展历程 / 115

第二节 广州汽车制造业发展现状特征 / 123

第三节 广州汽车制造业区位的空间格局及其特征 / 127

第四节 广州汽车制造业区位选择因素影响分析 / 134

本章小结 / 136

第五章 汽车制造企业落户广州过程与发展典型案例分析 / 138

第一节 案例一：广州本田 / 138

第二节 案例二：东风日产 / 148

第三节 案例三：广州丰田 / 157

本章小结 / 165

第六章 广州汽车制造业区位选择机制分析 / 166

第一节 广州汽车制造业区位选择战略导向 / 166

第二节 广州汽车制造业区位选择机制系统分析 / 170

本章小结 / 172

第七章 广州汽车制造业区位发展动力与趋势 / 173

第一节 广州汽车制造业区位发展中存在问题分析 / 173

第二节	广州汽车制造业区位发展动力分析 / 176
第三节	广州汽车制造业区位发展趋势分析 / 183
	本章小结 / 189

第八章 结论与展望 / 190

第一节	主要结论 / 190
第二节	主要创新点 / 193
第三节	不足与研究展望 / 194

附 录 / 195

主要参考文献 / 230

后 记 / 247

第一章

绪 论

第一节 选题背景

一、国家层面

信息技术突飞猛进的发展推动了全球化，使得资源在全球范围内得以重组，也使得区域正面临着新机遇与新挑战。对于中国来说，新的国际劳动地域分工（new international division of labor）正在国家的区域层面上展开。一方面，知识与技术密集型的工业将大量集聚在国家内部拥有高智力人力资源的城市空间，而我国东部地区所拥有的现实优势正成为主要的产业聚集地区；另一方面，规模不论大小的企业借助信息技术与通信网络，其联系的空间范围已经不再局限于很小的区域。特别是在国家经济的强力作用下，经济活动在地理空间上向更广的范围拓展，国家的要素、资源和分工在不同层次上迅速变化着，不但突破区域的界限，并越来越集聚于那些富有个性和特色的地区。自20世纪90年代初期起，影响区域发展的矿产资源、水资源、交通等传统因素的作用相对下降。经济国际化以及信息、科技、生态环境、体制创新等新因素在促进我国经济持续快速发展的同时，也在明显改变着我国的区域发展格局，几十年在计划经济体制下工业布局，近年来发生了较大尺度的空间转移（陆大道，2003）。在此背景下，中国制造业企业参与国际生产与分工，融入全球生产分工体系（global fragmentation of production）就成为一个不可避免的现实问题。同时，跨国公司国际直接投资和生产制造外包的迅猛发展，也为中国制造业企业融入全球生产分工体系，推动自身价值链的跃迁提供了难得的机遇（杨立强，2006）。

20世纪90年代以来，建立在市场化基础之上的全球化程度日益加深，资源配置在全球范围内进行，也使得区域城市化与城市区域化节奏加快。我国的改革开放

政策加速了沿海地区城市化和市场化进程，在全球化与区域化的相互作用下，快速工业化与快速城市化互动的局面呈现。在我国改革开放政策的作用下，中国的许多城市借助得天独厚的区位和历史基础，积极发展外向型经济，驱动城市经济的飞快发展，与此同时城市的投资环境得到改善，形成的现代化交通网络联系更是加强了城市产业的集聚与扩散，城市群体空间上紧密联系。这些客观上促进中国城市体系多元化整合，城市间有形和无形的经济联系更加强化，推动了城市群体多样化和规模化发展。大都市区化是城市化发展到一定程度的必然现象，而且在若干发展中国家的大城市地区也表现出大都市区化的空间特征（J Emrys, 1990）。其直接结果是超级城市、巨型城市、城市集聚区乃至大都市带的产生（许学强等，1997）。进入1990年代以后，我国大都市区化是重要的发展现象（王兴平，2002；章光日，2003）。这种快速城市化的背后，也反映了大都市的产业集聚效应正在不断地增强，集聚效应不仅改变了通常意义上的技术约束和经济约束，而且也改变着经济活动的市场约束（吕玉印，2000），但不可否认对于大多数发展中国家的城市经济发展来说，制造业区位的形成与发展以及调整仍是城市空间增长的重要推动力。

2004年我国城市化水平达到43%，根据美国地理学家诺瑟姆（R M Northam）城市化发展的S曲线，当城市化水平达到30%时，城市发展将进入加速阶段，我国已经处于城市化与工业化加速阶段（见图1-1），中国的城市与产

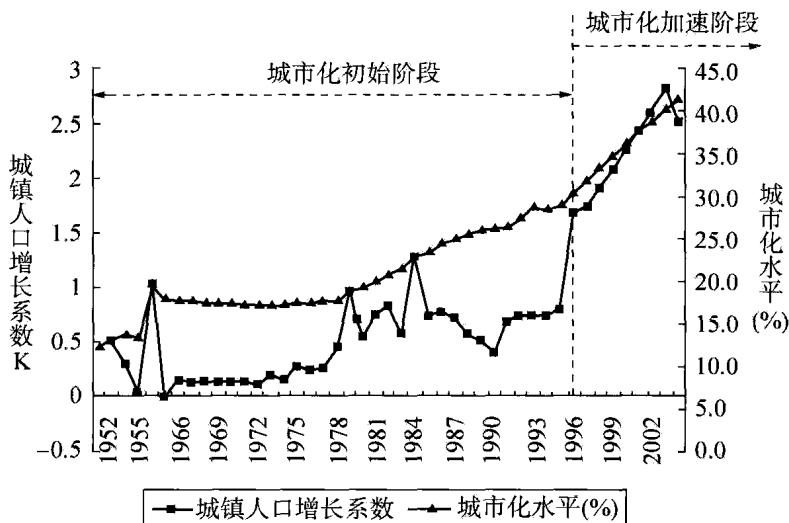


图 1-1 中国城市化发展阶段判断

资料来源：《中国统计年鉴（2006）》绘制

业发展不仅仅受内源型力量推动，更重要的是全球化的力量（global forces），如经济技术和文化的影响（J Friedmann, 2006）。

由于我国经济发展的整体水平不高，以及各地区经济发展水平不平衡，因此在今后较长时期内，传统重化工业的部分行业仍将有很大的发展空间，仍将以较高的速度增长，但它们已不再是拉动我国经济发展的主导力量。目前，我国已经基本完成了以原材料加工为重心的重化工业化阶段，重工业在我国工业生产中的比重自1990年下降到谷底以来，就转为逐年上升的趋势，经过2003年开始的新一轮高速增长，又连年出现大幅度提高（见图1-2）。2004年，重工业占工业总产值的比重达67.6%，首次超过了1960年历史最高的66.6%；2005年又提高到69.0%，比1990年提高了18.1个百分点（见图1-3）。重工业比重迅速提高，标志着我国工业化已经进入了新一轮以重化工业为主导的发展新阶段。

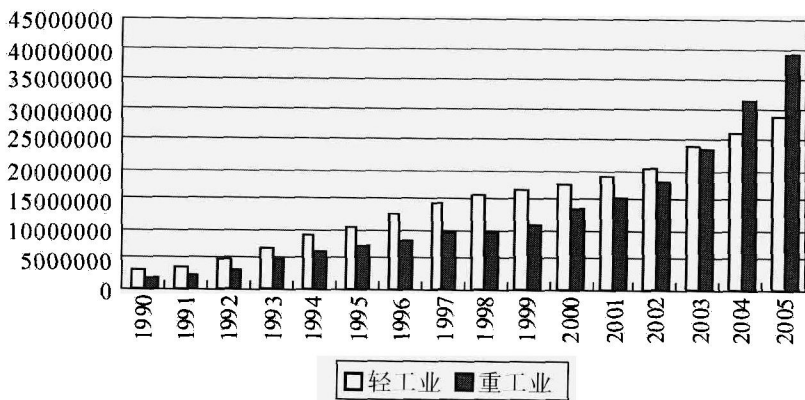


图1-2 20世纪90年代以来我国轻重工业总产值发展

资料来源：《中国工业统计年鉴（2006）》绘制

从20世纪80年代以来，我国的高增长行业及其影响和作用具有明显的阶段特征（见表1-1）。当前，受到消费水平提高及消费结构升级拉动，我国出现了一些高增长行业，如电子及通信设备、电气机械及器材、交通运输设备，尤其是汽车制造、部分化学制品、精密机械制造、专用设备制造等。根据产业发展的国际经验，这类行业及其产品的高速增长将持续较长时间，并将成为我国制造业发展的重要内容和推动我国经济发展和社会进步的主要力量。

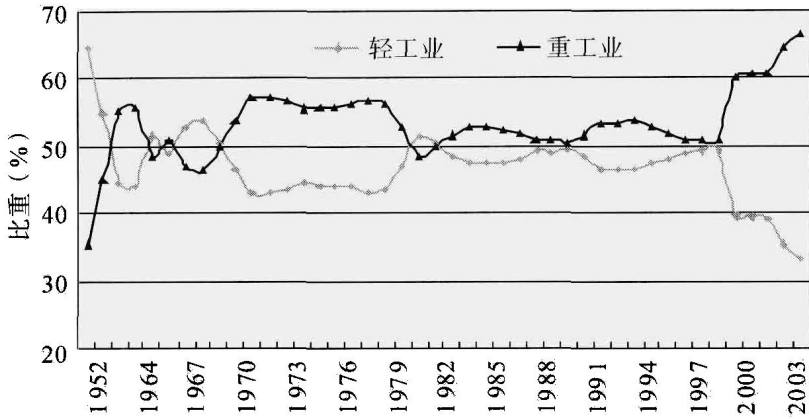


图 1-3 1952—2005 年我国轻重工业比重变动

资料来源：《中国工业统计年鉴（2006）》绘制

表 1-1 我国高速增长行业演变历程

时间	高速增长行业	影响与作用因素
1980—1991	轻工、纺织行业	产业转移、我国外贸政策引导
1992—1997	基础设施和基础产业（公路、港口、电力、钢铁等）、新一代家电产品（彩电、冰箱、洗衣机、空调机等）和商业性房地产等	产业扩张、产业转移
1998—2000	空缺	亚洲金融危机导致高速增长行业的“空档”或“转换缺口”
2001—	住宅、汽车、机械、电子通讯、钢铁、建材、城乡基础设施建设、为生产和生活提供支持的服务业	消费水平提高及消费结构升级拉动市场需求景气上扬

资料来源：本研究整理

二、区域层面

在 1979 年到 2003 年广东经济运行的这 20 多年中，外商直接投资项目一共有 103004 个，其中来自香港、澳门的有 82316 个，占了 79.92%；实际利用外商直接投资 1404.79 亿美元，其中来自香港、澳门的有 977.36 亿美元，占了 69.57%，外商直接投资促进了庞大的加工制造业生产体系的形成与发展，也引领了广东在发展的不同时期高速增长行业的形成与发展（见表 1-2）。

表 1-2 广东省各时期经济高速增长行业

时期	行业门类
20 世纪 80 年代	食品饮料、纺织服装
20 世纪 90 年代初	家用电器、建筑材料
20 世纪 90 年代中后期	电子信息、房地产
当前	汽车、装备工业是重点, 石油化工、钢铁等原材料工业
九大产业规划 (2002—2010) *	电子信息、电器机械 (机械、家电)、汽车、石油化工、纺织服装、食品饮料、建材、造纸、医药

注: * 引自广东省信息产业厅《广东工业九大产业发展规划 (2005—2010)》

资料来源: 本研究整理

在全球化和区域经济一体化发展的态势下, 有利的国际环境、地区条件良好、资金集聚、技术和人才集中、弱化的行政联系、快速非农化、城乡一体化以及综合交通网络推动着珠江三角洲区域的迅速发展 (阎小培, 1997), 正是珠三角区域在内的许多区域内部突破了不同行政区划的限制, 推动了产品和生产要素在区域内的自由流动和有效配置, 较低的土地价格和充足廉价的劳动力吸收大量外资直接进入。这样珠江三角洲地区外部的资金、市场、技术设备、主要原材料和零部件与其内部的生产场所、劳动力、基础设施、部分原材料和零部件结合形成的“前店后厂”发展模式获得空前发展, 形成了不同的产业门类 (见表 1-3)。

表 1-3 产业转移与珠三角区域经济发展

阶段	来源地	主要产业门类
1979—1985	港澳	塑料制品、玩具、服装、五金制品、鞋类
1986—1996	港澳台	家用电器, 电子零配件等加工制造业
1997—2002	港澳台欧美	电脑零配件、计算机、精密仪器, 智能玩具, 精细化工和生物制药、汽车
2002 年至今	台欧美日本	汽车、精细化工、生物工程、重化工业、电子信息

资料来源: 本研究整理

珠江三角洲地区在改革开放以前以香港为主导，在我国进行全方位、多层次和宽领域的开放政策的深入，即香港、澳门到珠江三角洲内部来投资设厂，实现国际化的垂直分工、带动了大珠江三角洲城市群内外部的经济联系，形成了多核心的经济发展格局。在新的历史形势下，大珠江三角洲经济整体发展的客观要求加强珠江三角洲与港澳的整合，将形成以香港、广州为主核心的经济空间发展新格局（林先扬，2005）。

显然珠江三角洲是我国较早形成发达区域经济的典型区域，由于其高度紧张的国土资源空间、外向型经济发展模式以及政府主导的工业化历史，使其与我国沿海其他地区具有相似的产业布局条件和制造业空间结构演化过程。过去的20多年的发展，珠三角城市群城镇化水平迅速提高，建设用地空间拓展不断增长（见图1-4）。城市数量从1980年的5个增加到2005年的25个（含县级市），建制镇从32个增加到586个，城镇密集度达146个/万平方公里，城镇间平均距离不到10公里。

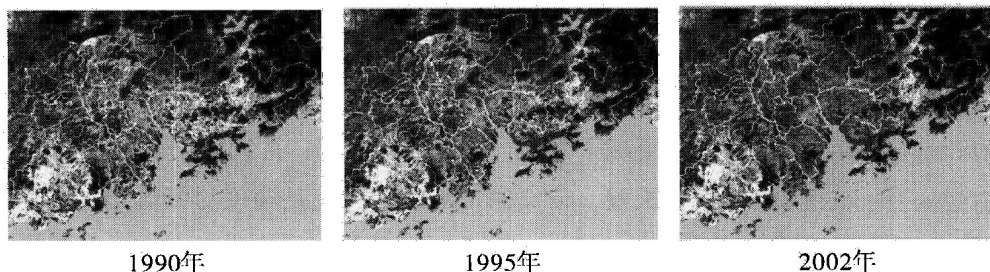


图1-4 珠三角区域建设用地空间拓展过程图

资料来源：《珠三角城市群协调规划（2004—2020）》

当今珠三角城镇群体空间发展与空间形态演变也是制造业跨界生产网络的空间发展外在表象，其内在的根本性动力来自制造业经济活动的空间集聚与成长。珠三角制造业空间成长起着明显的带动作用，它将特定区域内的产业的众多具有分工合作关系的不同规模等级的制造业企业和与其发展有关的各种机构、组织等行为主体通过纵横交错的网络关系紧密联系在一起，并且不同类型的产业分别不同的区域或不同的城市区段聚集，从而产生产业经济活动的空间重组，并在这一过程中实现城市与区域结构的战略转型。珠三角内部空间已经产生了六大明显的城镇与产业密集带（见表1-4），这些产业密集带构筑了大珠江三角洲城市群

强大国际竞争力和区域辐射力的完整产业空间体系。

表 1-4 珠三角地区六大城镇一产业密集带

产业密集带	空间范围	主导产业门类
广深高速公路沿线产业密集带	从深圳市的蛇口起,经深圳市的西乡、沙井,东莞市的长安、虎门、厚街至广州市的黄埔、芳村	交通运输设备、化学原料、电子及通信、电气机械、服装、石油加工、皮革皮毛、电力蒸汽
广深铁路产业密集带	从深圳市的盐田起,经深圳市的布吉,东莞市的凤岗、塘厦、清溪、樟木头、常平、石龙至广州经济技术开发区	电子通信、电力蒸汽、仪器仪表、电气机械、石油天然气、金属制品、食品、化学原料
105 国道产业密集带	从佛山市的北滘起,经伦教、容桂至中山、珠海的唐家湾	电子通信、电气机械、纺织业、金属制品、塑料、服装、化学原料、文教、非金属采矿
325 国道产业密集带	从佛山市的黄岐起,经佛山市的盐步、大沥、张槎、南庄、西樵、乐从、龙江、九江至江门	电气机械、非金属采矿、电子通信、金属制品、塑料、纺织业、有色金属、服装
惠澳大道沿线产业密集带	沿惠州经永湖、惠阳到澳头沿线地区	电子通信、电气机械、塑料、金属制品、服装、交通运输设备、皮革皮毛、纺织
京九铁路沿线产业密集带	由深圳经龙岗、常平、谢岗、沥林、陈江到惠州	电子通信、木材加工、金属制品、纺织、服装、皮革皮毛、化学原料

资料来源:根据《珠三角城镇群协调规划(2004—2020)》整理

从长远意义上看,大珠江三角洲城市群经济竞争战略目标不仅要自己整合经济资源,而且要把整个城市群放在全国乃至全世界经济发展大格局中谋划发展。定位于东南亚和南亚,着眼于完善产业配套链、升级和整合优势产业及现代产业集群,实现经济一体化,影响和控制周边地区的发展,同时并且主动融入世界城市经济体系,广泛参与全球竞争和国际分工合作,迈向国际化和现代化。