

广东区域经济发展研究

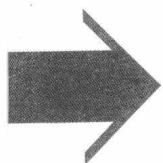
GUANGDONG
QUYU JINGJI FAZHAN
YANJIU

研究

成建三 ● 著



广东省出版集团
广东经济出版社

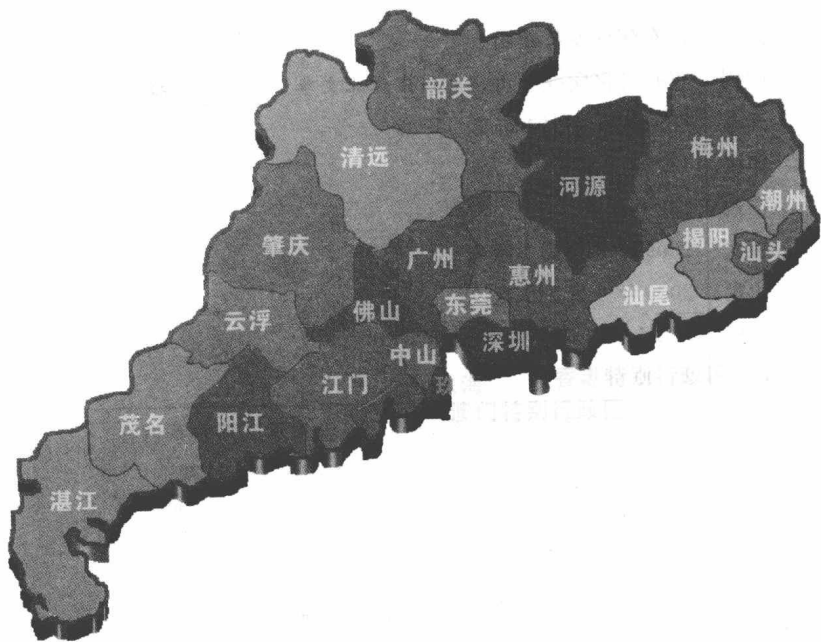


广东区域经济发展

GUANGDONG
QUYU JINGJI FAZHAN
YANJIU

研究

成建三 ● 著



廣東省出版集團
廣東經濟出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

广东区域经济发展研究 / 成建三著. —广州: 广东经济出版社, 2009. 6

ISBN 978-7-5454-0262-9

I. 广… II. 成… III. 地区经济—经济发展—研究—广东省 IV. F127.65

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 101728 号

出版发行	广东经济出版社 (广州市环市东路水荫路 11 号 11~12 楼)
经销	广东新华发行集团
印刷	惠州日报印务公司 (惠州市江北文华 1 路惠州日报社)
开本	889 毫米×1194 毫米 1/32
印张	11.75
字数	282 000 字
版次	2009 年 6 月第 1 版
印次	2009 年 6 月第 1 次
书号	ISBN 978-7-5454-0262-9
定价	25.00 元

如发现印装质量问题, 影响阅读, 请与承印厂联系调换。

发行部地址: 广州市环市东路水荫路 11 号 11 楼

电话: (020) 38306055 38306107 邮政编码: 510075

邮购地址: 广州市环市东路水荫路 11 号 11 楼

电话: (020) 37601950 邮政编码: 510075

营销网址: <http://www.gebook.com>

广东经济出版社常年法律顾问: 屠朝锋律师、刘红丽律师

· 版权所有 翻印必究 ·

序

李新家

比较长的时间内，社会公众都认为社会科学工作者是研究理论的（包括他们自己也这样认为），要求理论联系实际，用实际发展的情况来论证某些理论观点和思想，或者从实际事物的研究中发现某些规律，使之上升到理论。进入新世纪以来，在我们广东省社会科学院从事科研工作的同志们，响应党的号召，根据实际情况的变化和社会发展对社科研究成果的需要，对自己的研究方向进行了重要的调整。这种调整按照我的看法，就是从研究理论转向研究实际。

比如研究经济学的科研人员，最初以经济学理论作为研究对象，他们首先要做的工作就是大量阅读前人和同时代人的理论著作，搞清楚这些理论的不同体系、思想和观点以及它们之间的区别。研究得比较深入的人员，还会从中找到某些缺陷，按照某种方式纠正和补充直至提出和构建新的理论体系。

理论研究深入到后一阶段时，研究人员在研究理论的发展和提出新的理论时，存在着两种方法或者方向。

一种是按照某种思维逻辑，按照自己已经接受了某种理论体系作为出发点和依据来发展所研究的理论。比如许多成功的经济学家，将马克思的经济理论运用于他们的研究领域，建立起某种理论体系。由于马克思经济理论是对客观世界经济运动规律的科学总结，因此保证了有关研究成果的正确性。但是

客观世界的经济运动是变化无穷的，如果后人研究的理论与相关现象有所变化，从主要的性质上与马克思当时研究的经济运动不同了，那么依据马克思的理论演绎出来的理论就不会再是正确的了。这当然不是马克思的错，而是后人教条主义地对待马克思理论的结果。在现实生活中，客观上还有比较多的人以马克思理论以外的其他经济学体系和思想作为他们研究的出发点和依据，他们这样从事理论研究的结果不会比以马克思经济学作为出发点和依据的人要好。其中的道理是一样的，就是不能教条主义地对待任何以往的理论成果。

另一种是在理论研究的基础上，以自己对客观世界经济运动的研究成果作为依据来纠正、补充和发展理论直至创立自己的理论体系。当研究人员这样做的时候，他的研究对象和方法就发生了质的变化，他不再是以理论为研究对象，而是以现实世界的客观存在为研究对象。他要做的事情首先是深入地调查研究，仔细地观察和思考客观事物内在的性质和变化。之后，必定要按照一定的逻辑框架来处理或组织调查研究得来的素材。这时，他会去寻找一种本质上适合于处理这些素材的理论或方法。这是为了研究实际而联系理论。如果找不到以往的理论框架来处理调查研究得来的素材，他必须创造一种新的理论和方法，来总结、概括和处理从现实世界中得来的素材。这时，理论创新和方法上的创新也就出现了。

从研究理论转向研究实际的意义不单是有可能促成理论创新，而且有可能最终达到理论指导实践、为实践服务的目的。因为研究人员研究的是实际问题，了解的是实际情况，创立的理论是针对这些具体实际的，所以这时的理论可以直接运用于人们变革客观世界的实践活动。

摆在读者面前的成建三同志的这本著作，就是他研究现实世界客观经济和社会运动的部分成果。作者现任广东省社会科学院宏观经济研究所副所长。2000年该所成立后，他在所里

负责横向课题的研究和科研组织工作。所谓横向课题是指为各地各部门和企业做的决策研究课题，这类课题的基本特点就是研究实际问题，提出对策参考意见。如前所述，这样的研究成果来自深入的调查研究，也来自深厚的理论基础甚至是理论创新，具有直接的实践指导意义，是值得读者品味的，更是值得我个人学习的。

(序言作者系广东省社会科学院副院长 研究员)

目 录

2001 年

珠海港口发展策略…………… (1)

2002 年

抓住城市发展主线 全面提升广东经济综合竞争力 …… (15)

2003 年

深圳国际化城市主导产业发展研究 …… (22)

2004 年

泛珠三角区域合作：从战略构想到战略实施 …… (73)

泛珠三角经济区的建立对贵州经济发展的影响 …… (87)

河源市新型工业化发展战略研究…………… (136)

2005 年

北美自由贸易区发展对我国跨区域合作的启示…………… (190)

外源经济和内源经济比较研究

——以广东、浙江为例…………… (196)

广东科学发展大战略：谋定而后动…………… (234)

2006 年

广东外向型经济发展研究…………… (245)

2007 年

广东区域协调发展研究…………… (305)

2008 年

世界金融危机对广东经济发展的影响…………… (335)

2009 年

广东经济形势分析与预测…………… (352)

珠海港口发展策略

珠海港口发展是一项大型的经济与社会系统工程，涉及面广，影响面大。珠海市政府应高度重视这一项目，将珠海港口发展作为珠海发展的重大项目列入议事日程，提供资源、组织和政策方面的支持与保证，一鼓作气按计划把高栏港项目搞上去。

一、市委、市政府确立港口发展战略，加强领导力量

首先，市委、市政府应确立珠海港口发展战略，发展战略由有关部门会同专家小组共同研究提出，并经市委、市政府审定后以正式文件出台，以政府名义对外召开新闻发布会，在海内外媒体公布并广泛宣传。

珠海港口发展战略主要是高栏港的发展战略，包括高栏港的定位、战略方向和发展目标，重点是三个方面内容：

1. 高栏港远洋集装箱干线港发展战略与规划。
2. 南水化工区发展战略与规划（已有，可加以改善）。
3. 高栏港物流中心发展战略与规划。

其次，建立港口发展推进领导小组，由一位市长专职负责，参照广州本田汽车项目设“汽车市长”，珠海设“港口市长”（广州汽车项目总投资不到12亿元人民币，高栏港区内基础设施和港口项目已投入资金35亿元人民币）。领导小组下属

办事机构设在交通局或港务局。领导小组的职责是全权统领、负责港口发展的各项工作，包括立项、投资、规划、设计、组织、协调、研究、推广和公共关系等。如有必要，可利用特区立法权，制定与港口发展与管理有关的法规、条例。有很多重要研究工作需要展开，其中有对国际经济、外贸和运输发展的研究，有对珠海及周边城市经济发展的研究，有石化产业对珠海及珠江三角洲西部地区的影响的研究，有港口发展物流业对珠海及珠江三角洲西部地区的影响的研究等。

最后，从策略上，建议将港口发展和机场发展的问题分开处理。原因在于，它们不属于同一个问题或同一类问题。面对不同问题，解决的方法也不同：一个是怎样发展的问题，一个是怎样生存的问题。港口发展问题好比一壶水，烧到了98℃、99℃，差1℃、2℃就上去去了，而机场发展问题还是一壶温水；港口发展是战略问题，机场发展是战术问题；港口发展的问题容易解决，主动权掌握在珠海自己手中，机场发展的问题比较复杂，涉及面广，不确定因素多，解决起来难度较大。

从操作程序上，应优先解决港口发展的问题。港口发展的问题解决好了，有助于机场发展问题的解决。

二、港口发展规划与协调策略

港口发展推进领导小组的一项主要工作是制定重点项目的规划，主要是高栏港远洋集装箱干线港、南水化工区、高栏港物流中心三大项目规划。

三大项目规划需要在珠海港口总体规划下统一制定，防止出现各规划之间的不协调和冲突，目前已存在这方面的问题。需要从港口发展的整体利益出发来平衡各规划之间的关系，防止各部门、各单位以各自的规划来实现自己个别的、局部的利益。

各级规划是政府及各部门进行行政管理的依据和基础。珠海港口规划需要与珠海城市规划协调一致。据了解，目前两个规划之间并没有联系与协调，这不是正常的现象。珠海港口总体规划应该有市规划部门的参与，珠海港口总体规划应该纳入珠海市的城市规划体系。

发展规划必须服从发展战略。如果珠海市的城市规划与广东省委、省政府为珠海提出的新的发展战略和城市定位不一致，珠海市的城市规划就应该加以调整和修编。

港口发展推进领导机构应有专人负责协调工作，建立起经常性的协调与沟通机制。包括与中央、省有关部门、周边地区和周边港口、与投资商和企业以及与海内外媒体的协调和沟通。

要重视与中央、省有关部门的协调和沟通，珠海过去几个大项目的遗留问题不少，要多做解释和沟通的工作。

要特别重视与港口投资商和企业的协调和沟通，例如，与香港和黄集团的沟通，港方码头经理认为，高栏港条件好，却发展不起来，成了高难度港，很多是人为因素造成的。保持投资者的信心很重要，特别是重大投资项目，要建立定期的和日常的协调沟通机制与畅通的渠道。

三、深水港和港区土地资源效益最大化策略

高栏港区深水岸线和港区土地资源是经济发展稀缺的战略资源，必须从全球经济竞争的角度来看待这一宝贵资源。高栏港区深水岸线和港区土地条件不仅中国少有，而且在世界上也是少有的。马士基海陆公司珠海分公司在对高栏港相关条件的评估报告中，第一条就指出：“高栏港为珠江西部唯一自然条件优越的深水良港，可进行长期投资。”

高栏港区深水岸线和港区土地资源的运用要考虑到港口发

展整体利益和长期利益，将资源运用到最有发展前景和对珠海经济最有拉动力项目上来。从当前的发展趋势和发展前景来看，主要是远洋集装箱码头，200万 TEU 的吞吐量只是一个阶段性的目标（2010 年以前），远期可能还会扩大。现在就应该考虑与 200 万 TEU 集装箱吞吐量相匹配的仓储与配送等物流基础的规模，今后的物流中心应与集装箱码头的规模相配套，而且随着集装箱码头规模的不断扩大，物流中心的规模也要随之扩大。因此要用发展的眼光来看待和利用好现有的资源，为今后发展留下足够的空间。深圳的盐田港，集装箱吞吐量到了 200 万 TEU，后方堆场出现了比较严重的紧张状况。高栏港陆域条件比盐田港好一些，目前又处在新建过程中，如能事先做好规划，就可避免出现被动局面。

南水化工区完全可能发展成为世界级的石化基地，这是高栏港深水港资源和临港工业区的土地资源重点服务的对象，资源应向重点项目集中、倾斜。南水镇正在按高标准制定化工区的各项规划，港口码头规划应该与化工区的规划相配套，保证化工区这一重点项目的顺利发展。

四、高栏港远洋集装箱码头“两步走”、分阶段发展策略

大型基建项目建设有一个普遍规律，一旦市场需求确定，立项后就要尽快建成，形成规模，产生效益。200 万 TEU 的吞吐量，既是集装箱干线港的要求，也是港口规模效益的要求。根据目前高栏港腹地经济发展和外贸集装箱生成量增长的情况，高栏港远洋集装箱码头建设应采取“两步走”、分阶段发展策略。这一发展策略的风险较低、也容易保持建设的主动性。

第一步，从 2002 年开始一期工程，建设两个 5 万吨级集

装箱专用泊位。考虑两年左右的建设施工期，到2004年下半年竣工。按照一个泊位40万~50万TEU的作业能力，两个泊位建成后，达到80万~100万TEU的作业能力，可满足2005年及二至三年后集装箱运输作业的要求。

在此期间，需要进行对航道的疏浚和导航设备、消防船舶等设备的配套；在码头建成投产之后，密切关注码头运营情况以及集装箱运输流量的改变等重要数据，并准备二期工程的上马。

第二步，2006年，开始高栏港集装箱码头二期建设工程，建设3个5万吨级集装箱专用泊位。3个泊位建成后，使高栏港集装箱达到200万TEU以上的总作业能力，可满足2009年及二至三年后集装箱运输作业的要求，建成珠江三角洲西部集装箱干线港。

至于三期工程的建设，将根据2010年前后腹地经济、外贸发展和集装箱生成量的情况加以规划。

从现在起到2005年这段时间非常关键，关系到两个5万吨级泊位能否建成投产，并在2005—2006年达到80万~100万TEU的设计吞吐能力。如果第一步走得顺利，第二步、第三步就会轻松很多。

五、学习、配合港方港口经营的策略

目前，高栏港集装箱码头的外方投资者和经营者是香港和黄集团，和黄集团是全球最大私营集装箱码头运营商，拥有丰富的港口运作经验和先进的管理技术，在港口经营管理中广泛运用电子计算机为主的信息技术，将港口业这一传统产业改造成为现代产业。在即将投入高栏港一期集装箱码头工程的17亿元中，用于购买计算机设备的资金就达上亿元。

在全球港口业务中，中国香港创造了多项“世界第一”：集装箱吞吐量多年来排名第一；码头装卸效率全球第一，高出美国、日本等发达国家的港口 50%；劳动生产率全球第一；香港还创造了单一泊位年集装箱处理量、单班集装箱装卸量的世界纪录，至今未被打破。香港码头的装卸作业已经全部实现电子计算机控制，装卸时间以分秒来计算。香港港口的集装箱处理费用是世界上最高的，尽管如此，由于具有世界一流的效率和服务，对各国外贸公司、班轮公司来说，目前香港的港口仍然是开展业务的最佳选择。

和黄集团与珠海在九洲港的合作是成功的，双方已经有了更多的认识 and 了解，这为在高栏港项目的进一步合作打下了很好的基础。但是九洲港的经验对高栏港并不一定适用，高栏港的定位、规模、发展前景等与九洲港有很大的不同。从现在开始，高栏港就应该在港方支持下，对港方的经营、管理和技术等进行全面的、系统的学习，包括经理人员的培养，员工的培训，应尽早安排人员到香港码头去学习和实习等。

在与和黄集团的配合上，除了建立经常性的沟通机制外，在双方的发展计划上也必须相互配合，协调一致，同心协力。在配合方面，珠海方面还有大量工作要做。

广东在引进外资项目、与国际一流大公司合作方面有过一些成功经验，例如“虚心学习，甘当小学生”（广州本田汽车项目），“与强者合作，首先自己要成为强者”（美特容器）等。与和黄集团在高栏港的合作能否成功，首先要看集装箱码头能否顺利建成投产，看码头投产后的营运效率能否接近和达到深圳盐田港和香港港口的水平。最后，很重要的一点，就是珠海能否通过高栏港的项目，培养出一支具有国际一流水平的港口经营和管理队伍。

六、港口经济区发展策略

高栏港临港工业区正在建设世界级的化工基地——南水化工专区，一批国际知名化工企业纷纷在此落户，这种大型项目与产业配套的聚集是珠海经济从未有过的现象，这种规模的资本、技术一旦与高栏港的自然优势、区位优势和政策优势很好地结合起来，它将对地区经济产生巨大的推动作用。

南水化工专区无疑是高栏港口经济区今后发展的重点，从现在发展的趋势和发展规模看，以石化基地为主体、大港口为依托的港口经济区今后将对珠江三角洲西部地区的产业结构产生重要影响，石化产业不仅仅是珠海、也是珠江三角洲地区的新兴产业，完全可能在今后几年成为珠海重要的支柱产业和经济增长点。

高栏港区远洋集装箱干线港如能按计划分期建成，在3~5年后，它对港口经济将产生巨大的拉动作用，将吸引大量工业企业在港区附近投资，也将大大地促进物流业、交通运输业的发展。

针对高栏港区城镇依托功能比较薄弱的特点，港口经济区发展策略首先要考虑加强南水镇的服务功能和配套建设，大力发展第三产业，特别是交通、通信、房地产等基础产业和服务业。

为解决人气不足的问题，在引进外地劳动力和人口政策方面要有新的举措。

现在临港工业区已经具备一定的投资能力，可在港务部门的支持下，参与码头的建设。

从长远来看，临港工业区管委会应转变成为企业化运作的、经营投资型的经济实体。

高栏港集装箱码头项目一旦立项并开始建设，将会带动港

口区另一轮的工业投资，有关部门对此应有所准备，作出政策性的指引，允许有一定技术含量的劳动密集型产业进入，扩大集装箱货源生成数量，对今后高栏港远洋集装箱运输和经营形成有力的支持。

七、港口物流中心发展策略

高栏港发展现代物流产业具有良好的条件，广东省有关部门已提出建设珠江三角洲“西部通道”的思路。立论如果成立，高栏港则将成为“西部通道”最重要的出海口，具有与香港同等重要的意义。要高度重视在大港口区建大物流，主要的发展策略应该是：对高栏港发展现代物流产业要“度身定做”，根据港口条件、地理环境和产业特点进行规划，建立起一个完善的物流系统所需要的基础设施，如有信息技术和网络技术概念的大型仓储和配送系统，为物流中心预留足够的土地资源。积极发展“第三方物流”，各种物流企业主动参与组织相关的业务活动以及彼此之间的衔接与协调。

物流服务业，在珠海已经有一定基础，一批中外物流企业早已落地生根。如总部设在西区的九川物流（珠海）有限公司，是中国内地第一家加入世界物流组织的企业。广铁集团在珠海设立的吉泰集装箱联运公司，专营集装箱集散业务。爱科电子珠海保税区公司是德国西门子在中国的物流企业。日本著名的西武百货公司也在珠海开设了物流公司。

目前在临港工业区的规划中对物流业的发展还缺乏足够重视。应该像规划南水化工专区一样，邀请国内外物流专家制订物流中心发展规划。制订发展物流业的政策，吸引更多中外企业参与到物流中心的建设中来。

应与国际大型物流企业合作，共同组建港口物流企业参与竞争，共同发展。近年来，全球排名第一的集装箱班轮公司马

士基海陆公司，正转向物流服务业，马士基海陆公司对珠海港口发展前景非常乐观，对珠三角经济、贸易情况非常熟悉，可考虑双方合作组建港口物流企业。

珠海市国民经济发展规划应将港口物流业的发展纳入其中。还可考虑将横琴岛保税功能扩大到高栏港，促进成立珠海港自由贸易区。

八、港口发展投资融资策略

珠海作为经济特区发展的一个成功经验，就是坚持对外开放，积极利用外资。这一点在港口发展上也是一个基本原则，特别是在目前资金比较困难的情况下，在引进外资方面应该有更多的突破。

在珠海港口，“业主码头”作为一种机制已被普遍采用，如集装箱专用码头由和黄集团投资建设。政府应该负责对基础设施配套的投资，如航道的维护、周边公路的修建。原则上，“出租”海岸线、土地获取的资金收入应投入基础设施配套中，不足部分仍应由政府负责解决。

此外可向社会集资或银行借贷，但是再由政府承担信用已不可行，需要有实力的港口概念企业来承担借贷、投资和融资功能。目前有一定投资能力的是临港工业区管委会和港口企业集团，这些实体和企业将在今后港口发展中扮演重要角色。

还可重点考虑引进一两家大型外资企业，与以上两家企业之一成立港口开发公司，负责临港工业区的基建及配套设施。目前临港工业区管委会条件更好一些，可将临港工业区管委会的重组和改制一同考虑，一举两得，既成立了实力强大的开发公司，又获得巨额资金解决目前的困难。

可重点考虑与对珠海情况比较了解、又有合作诚意的大型外资企业，如马士基海陆公司、和黄集团成立港口物流公司，