

临港产业集群发展思考与对策

——以辽宁省丹东市为例

徐洋

(辽宁大学经济学院,辽宁沈阳 110036)

摘要:发展临港产业集群,对于推动港口城市及周边地区的工业化、城市化及拉动区域经济发展具有重大意义,也是优化产业布局、提高产业竞争力及实现“中国制造 2025”的必要举措。丹东作为辽宁沿海经济带的重要节点城市,临港产业集群发展有着自身独特的规律。目前存在的主要问题是:产业集群结构不合理,产业集聚水平低;企业成本费用高,支撑产业发展不完善;规划编制不统一,政府提供有效服务水平不高等。该文从产业、厂商、政府三个方面提出促进丹东临港产业集群健康快速发展的应对之策。

关键词:产业集群;临港产业;丹东

中图分类号:F552.7 **文献标识码:**A **文章编号:**1671-2404(2018)88-0033-06

国家发改委出台的促进产业集群发展意见中提到,在强化专业分工、降低企业创新成本、优化生产要素配置等方面,产业集群具有显著作用。促其发展,可使产业竞争力上升、经济结构优化,并指出要切实做好相关工作。2015年,“中国制造 2025”也提到要提高中小企业集群建设水平,引导企业集群式发展。李克强(2016)提到,应加快新旧动能接续转换,做大现代服务业等新兴产业集群,打造动力强劲新引擎;创新沿边开放模式,推进外向型集群建设。《十三五规划纲要》中也认为,应使新兴产业具备新格局,打造一批具有特色的产业集群,加强内陆沿边地区口岸和基础设施建设,发展外向型产业集群,形成各有侧重的对外开放基地。

面对目前产业集群所面临的粗放式发展情况及各不同区域间临港产业集群所处发展阶段、资源禀赋、发展条件等差异,丹东临港产业集群发展应如何主动适应经济发展新常态、围绕产业结构深度调整、配合供给侧结构性改革,是我们应该深入思考的问题。

1 文献回顾与评述

1.1 产业集群文献回顾

纵观目前对产业集群之研究,大体可分为基本

理论、概念与特征、集群与创新^[1]、增长效应等方面。本文从集群现象理论、概念特征与增长效应方面对文献进行回顾。

马歇尔(1920)认为经济规模分为两种,一种是与产业区域性集中相关的产业发展规模,可称为外部规模经济;另一种是即个体企业资源及其组织效率,可被称为内在规模经济。同时,他认为产业集群现象,主要是由外部规模经济所致。并把产业集群现象的发生归结于技术信息及知识量增加。韦伯(Alfred Weber)解释产业集群现象则是以区位选择为基础。他将产业集聚分为两个阶段。第一是将会导致产业集中的企业本身扩张规模,是处于低级的阶段。第二则是在统一区域里集中的大企业,它们将会导致许多类似企业产生,这将产生集聚效应且具有相当的经济优势。并将技术设备与劳动力组织的发展、可降低成本的市场化因素、经常性开支成本降低归纳为产业集群出现的因素。其他相关理论还包括增长极理论、空间经济理论^[2]等等。国内学者徐康宁(2001)认为要形成成功的产业集群区最少需要资本集中与劳动力自由流动、市场的充分供给及当地制度等三方面条件。

对产业集群概念,从产业特征及空间特征方面阐述之文献较多。其中具有代表性概念,首先由波特(1990)提出,他认为该概念主要可表述为:大批具有相关性的公司、关联产业、供应商等机构存在于一定区域和特定领域中。1998年,他也指出提高企业竞争能力的基本因素之一便是产业集群。Stamer

收稿日期:2018-09-10

作者简介:徐洋,博士研究生,丹东市发展和改革委员会副主任科员,主要从事社会主义经济理论等方面的研究。

E-mail:13942506599@139.com

(1998)把集群分为三类,分别是意大利式、卫星式及轮轴式。Lynn Mytelka(2000)则将集群分为有组织、创新型及非正式三个类别,并分析了各类型特征与各国典型事例。陈柳钦以集群性质区分,认为其大体可分三类,包括高新技术型、传统型、技术和资本结合型三类。他认为集群特征具有互惠共生性、竞争协同性、根植性三类^[3]。

产业集群与经济增长方面,Philippe Martin(2001)把下降的创新成本归因于空间集聚,进而带来经济的增长。王辑慈(2001)认为,集群可导致区域竞争力增加,并对经济发展产生积极的推动作用。加速发展的地区工业化、城市化是其主要显示形式^[4]。徐康宁(2001)认为产业集群产生的效率边界要远大于孤立分散的产业。魏守华(2002)认为集群不但能提高个别企业的竞争能力,还能产生群体效应,使区域经济得到较大发展。苗瑞卿和王新雨(2003),认为集聚效应对于区域的经济发展是具备重要意义的,但并未深入阐明区域经济发展是怎样由聚集导致的。洪文(2008)使用内生增长模型设立了集群的增长模型,用来说明区域增长的内生方式,强调了知识创新对发展的意义,同时阐释了集群程度及经济增长之关系^[5]。

1.2 临港产业集群文献回顾

由于中国临港省份数量有限,国内关于临港产业集群的系统性理论文献不多,主要以国际比较及案例分析为主,但也有少量基于案例的实证分析。比利时 Haezendonck E 首先定义了港口产业集群,并认为其主要指聚集在相同的港口内、使用相似策略的众多相互独立企业,开展与港口服务有关的工作,从而产生具备联合竞争优势的能力^[6]。钟铭(2008)通过研究日本采用的临港产业政策,得出对中国启示,认为对于所处不同阶段应通过有差异的措施推动其发展,且制定政策应有统一性和层次性考虑。林力(2010)通过比较分析鹿特丹、汉堡等国外临港经济发展模式,提出了中国临港产业发展模式,并认为目前中国临港产业布局、层次与结构趋同化严重,港城联动脱节,产业集聚程度不高。潘保海(2010)认为河北省临港产业集群有自身规律及机理,并认为需要设定三类功能、追求三个效率、做好三个保障是其相应对策。全胜跃(2011)使用波特的“钻石模型”分析了广西北部湾临港产业的竞争力,并提出发展建议。贾晓霞(2011)使用(ISM)

方法,并结合宁波发展实例构建了风险系统模型,用来分析临港产业集群风险。郭可(2012)以西安国际港务区为案例,借鉴荷兰、日本发展经验,提出西安港务区建设中需要注意的问题。刘波(2013)借鉴发达国家经验,结合江苏实际条件,提出了江苏发展临港产业的重点方向。张丽凤(2013)认为统一规划、整合资源、港地互动、推进第三方物流是辽宁港口发展的主要对策。

1.3 简要评述

从目前现有的文献来看,学者们更加偏好对产业集群理论的探讨,并已形成相对系统、完善的理论。对其概念及边界定义清晰、准确,各种经济理论虽角度不一,但完整有说服力。特别是证明了其对经济增长具有显著积极影响。

目前关于临港产业集群的系统性理论文献不多,主要以国际比较及案例分析为主,学者们针对不同区域的临港产业集群发展的基础条件、资源禀赋、外部环境等差异,分别提出了有针对性的对策建议。本文以辽宁省丹东市为例,通过实地调研及参考已有相关研究文献,进一步研究丹东市临港产业集群发展问题。

2 丹东现状及存在问题

2.1 发展现状分析

辽宁省丹东市位于东北亚的中心地带,是一座农业、工业、服务业协调发展,以风景旅游、红色旅游为主要特色的美丽边境城市。2017年,全市地区生产总值793亿元,消费品零售总额572亿元,固定资产投资完成240亿元,全市经济发展良好,各项社会事业全面进步。“十三五”时期规划全市地区生产总值年均增长7.3%。丹东港位于辽东半岛东北部,主要由丹东日林集团建设经营,辖大东(海港)和浪头(河港)两个港区,港区的陆域面积65平方公里。现与美国、俄罗斯等80多个国家及地区的90多个港口开通散杂货、集装箱等航运线路。目前正在探索与南北腹地大型钢铁、煤炭等企业的合作,以期使港口具有较稳定货源,同时在辽、吉、黑及内蒙古东部地区积极开展陆港建设。港口主要经营煤炭、油品、集装箱等运输业务,并努力发展成为具备内外贸结合、多功能的综合性质港口。2016年,丹东港港口泊位数量达48个。货物吞吐量预计完成1.58亿吨,集装箱吞吐量达192万标箱,分别增长

5.1%和4.9%^①。

近年来,随着“一带一路”战略深入实施及合作建设中朝“一桥两岛”^②工作开展,丹东市根据自己的区位特点、地理位置和产业布局积极依托港口资

源和运输优势,逐步形成了具有丹东特色的临港产业集群,包括:农产品深加工深加工、仪器仪表、汽车及汽车零部件等七大产业集群。(见表1)

表1 临港集群类型与特征

集群类型	产品种类	代表性企业	发展情况	所在区域
不锈钢深加工	不锈钢产品	本溪钢铁不锈钢有限公司	集群内围绕不锈钢深加工产业链已形成5家企业,投资达23.9亿元,已建成工业厂房28.4万平方米,亿元,并可以每年对20万吨的不锈钢进行深加工。	丹东新区
机电设备及零部件零制造	电机、电缆、电线等	山川机电、丰能工业、辽城机械	集群内小企业众多,山川机电已发展为北方电机制造的龙头企业之一,多次获先进单位、明星企业、诚信企业、纳税明星等称号。行业产值近年来保持在5亿元左右。	东港经济开发区
防护、纺织制品	职业、军用、应急救援等防护制品及纺织品	丹东恒星集团公司、飞马特、新龙泰公司	该集群恒星集团下属安泰尔防护制品有限公司现已与营口化纤、总后军需合作开发生物基尼龙56纤维项目;与杭州盾盾合作生产消防、工业、军队和警察用防护服装;与加拿大BL公司合作生产一次性医疗手术衣等。产业集群2016年产值5亿元。	丹东高新区、前阳经济开发区
仪器仪表	科学测试仪器类、仪表等六大门类,100多个品种	东方仪表、东发电子、思凯电子、奥龙射线	2016年,集群内企业100余户,实现产值28亿元。拥有自主知识产权60余项,燃气表类产品市场占有率达30%以上。建立了9个研发中心、技术中心,2个博士后工作站,形成了丹东该行业的产业基地。其中,东方测控是亚洲最大的核仪表研发基地。	丹东新区
再生资源利用	废弃物品回收、再利用	辽宁(东港)再生资源综合利用产业园区	国家级辽宁(东港)再生资源综合利用产业示范基地,园区现有经营单位31户,其中规上企业5户,近年来,行业产值不断下降。	东港经济开发区
农产品深加工	大豆、饲料等深加工、养殖业和冷链物流等产品的系列加工	东北老农牧有限公司、泰丰食品、永明食品	集群现形成200万吨大豆深加工能力,现已建立了健全的运输、中转、仓储、加工体系,成为辽宁沿海区域港口产业发展的重要引领项目及完善的农业综合产业项目。近年来,集团东北老农牧有限公司以具备年生产大豆油200万吨能力,产值每年可达60亿元左右。	东港经济开发区、丹东新区
汽车及汽车零部件	大中型客车、SUV/CUV多功能车、皮卡车、特种专用车四大系列整车及车架、半轴、转向节、轮毂、制动器等近百个品种	辽宁曙光汽车集团股份有限公司	该集群现有企业已建有国家级企业技术中心1个、专业检测平台2个、联办职业技术学校2个。集群龙头企业曙光汽车是拥有16个全资及控股子企业的上市公司。2016年该集群产值达到55亿元。	丹东新区

资料来源:实地调研及丹东年鉴(2015、2016)资料整理所得。

① 数据来源:丹东市2016年国民经济和社会发展执行情况与2017年国民经济和社会发展计划草案报告。

② 一桥两岛:指中朝鸭绿江新建界河公路大桥、黄金坪岛和威化岛。

各类临港产业集群产值所占份额比例不一,各集群发展态势各异。由(图1、2)可见农产品深加工、仪器仪表及汽车及汽车零部件产业集群所占份额较大,其余集群则相对较小。机电设备及零部件制造、仪器仪表产业集群近年来产值变化不大;不锈钢深加工、农产品深加工集群产值有所上升;机电设备及零部件制造、再生资源综合加工利用、汽车及汽车零部件集群发展则成下降趋势。

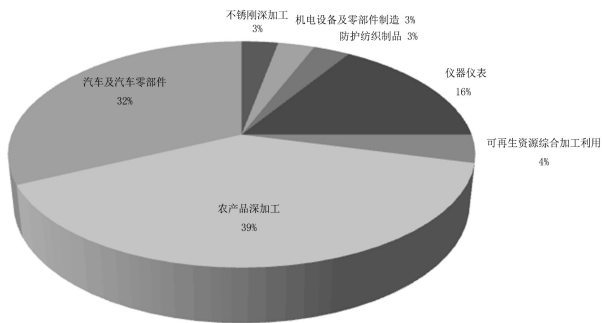


图1 2016年各类临港产业集群份额

数据来源:实地调研及丹东市政府部门相关资料查阅。

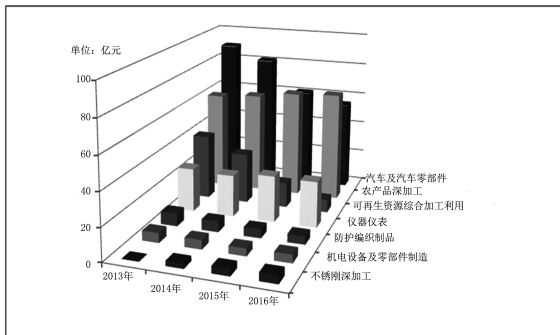


图2 集群近年发展趋势

数据来源:实地调研及丹东市政府部门相关资料查阅。

2.2 存在问题

第一,是集群结构不合理,产业集聚水平低,尚未达到规模经济。丹东临港产业集群发展目前处于起步阶段,大量项目刚刚落地,正待投产,尚未产生增长极理论中的里昂惕夫乘数效应和极化效应。大量构成集群的单位依旧是劳动密集型企业,缺少现代企业特征,大量企业依靠“跑量”方式求生存。集群产业主要集中于技术水平不高、无法产生高附加值的加工制造领域,行业产品所属档次不高,产业层次相对粗浅,产业集群发展结构合理性有待提高。

以农产品深加工行业为例,该行业目前发展方式粗放,大多依靠出售原产品及初级产品,其应有的资源优势并未显现。还有属于粗加工、高耗能行业的再生资源利用产业集群,受国家“去产能”政策影响,近年来产值大幅下降。同时,由于存在产业布局分散、港口资源集约利用度低等问题,导致临港产业集群水平较低。其中园区优惠政策甚至成为许多厂商进驻集群的初始原因,而集群所产生的集聚效应却并未成为促其落户的主要原因。如可再生资源综合加工利用产业集群、机电设备及零部件制造产业集群,这些集群虽已借助优惠政策发展成为具备主导产业特征的临港产业集群,但尚不具备高新技术特征,产品没有竞争力,产业没有形成集聚效应;且产业内部厂商之间的业务相关性不强,缺乏规模企业所需的有效供给能力,这就不会在区域内部产生市场与供货商,同时导致各类集群截至目前尚未产生规模经济。

第二,企业成本费用高,支撑产业发展不完善。目前丹东一些产业集群的企业集聚数量少、专业细分程度低、产业链短、产品缺乏特色、科技含量低、还难以形成纵向一体化,这将导致原材料供应、产品开发和生产成本等费用过高的现象发生。此外,临港产业集群的外向型、创新型人才匮乏,也导致其相应产业发展成本较高,发展后劲不足。同时,支撑产业发展体系没有建立起来,专业服务配套能力弱,综合实力较差。尤其是可以极大促进临港产业集群发展的服务业发展也相对滞后,主要表现在餐饮、物流、金融、科技和商务服务等方面的支撑产业发展相对缓慢;在知识信息、旅游休闲产业等新兴服务业推动方面也依然处于起步阶段。

第三,发展规划不完善,政府提供有效服务水平有待提高。一方面,由于政府管理体制机制等方面原因,各项规划分别出自不同的部门,各部门间缺少必要的沟通、衔接,导致各项规划缺乏融合性。比如经济发展规划的编制单位为发改委;城市建设总体规划由规划局负责编制;土地利用规划则出自国土局;产业规划来自不同的行业主管部门;港口规划主要由丹东港集团负责编制实施。各个规划间缺乏有效衔接,融合性很差,个别规划甚至没有提到发展临港产业集群问题,这将导致在规划实施过程中,出现对如何发展临港产业集群认识上的偏差,导致发展效率的无谓损失。另一方面,临港产业集群的发展

受到政府思想观念及政策因素方面的制约,政府服务水平需提高。在实际工作中,积极争取优惠发展政策的决心应进一步增强,对产业集群发展急需的专业人才,缺少必要的实质性的政策支持。在保障产业集群发展的要素供给方面,政府工作的创新性和主动性有待提高。

3 对策建议

发展丹东临港产业集群对提高临港区域内产业竞争优势、提升全市经济总量、支撑和带动区域经济增长具有重要意义。针对临港产业集群上述存在的问题,一方面,要加强主要园区建设、提高引进项目质量和数量,解决临港产业集群存在的竞争力不强、配套功能不完善、产业发展后劲不足等问题,以培育和推进其快速形成和发展;另一方面,政府部门要提高制定发展政策、规划的水平,健全规划管理体制,依法做好各类规划的衔接与实施,提升政府服务的供给质量。并建立可促其发展的多部门联动配合工作机制,对其进行有效宏观管理。

3.1 优化产业布局,提高集聚能力

提升核心竞争力和促进地区经济增长的关键因素是推动主导行业快速健康发展,提高集聚能力是推进其发展的重要措施。丹东临港产业集群的产业集聚水平与先进地区相比存在较大差距。为增强未来可持续发展能力,应该按照“推动项目建设—形成合理链条—集群全面升级—区域发展能力提升”的发展策略,提升集聚能力。并完善统一园区规划及配套服务、全力争取各类优惠政策吸引投资,特别重视吸引科技含量高、集团体量大、产品利润率高、可对区域经济产生巨大增长效应的优质厂商及项目落地。在优化产业布局及提高临港产业集群集聚能力的具体对策方面应主要考虑如下三点:一是集中力量进行主导发展产业的招商工作。借助丹东独特的沿边、沿海地理优势及新鸭绿江大桥、沈丹客运专线开通之机,搞好对外宣传,营造良好的开发开放氛围,吸引大央企、大财团、500强企业落户重点园区;利用港口、机场、口岸等优势条件,吸引境外投资,有效扩大境外投资总量,提升投资项目水平。二是推进项目快速建设,提高园区质量与效益。对于有效提升临港产业集群竞争实力的办法来说,应强化园区的质量与效益,充分发挥极化效应及扩散效应^[7]。丹东市临港产业主要集中在市域范围内的4

个重点园区内,未来要继续使重点园区的行业布局得到合理优化,持续推进重大项目不断进展。推进重点产业项目的建设,力保形成签约、开工、竣工连续推进的良性发展局面。抓住再生资源产业园通过国家“圈区管理”验收机会,加速其发展;重点解决进口集装箱废旧货物“转关”和“转检”问题;积极推进宝华废旧机电拆解与升级改造、14万吨/年废旧物资回收体系等9个重点项目的建成投产。突出以亿元大项目为抓手,打造兼具短期盈利性及长期成长性的重点产品群,建设一批具有行业带动力的龙头企业和骨干企业。三是加快基础设施建设,特别是需要增加专业化码头,努力营造良好地区发展环境。完善基础设施配套条件,发挥港口的功能优势和集聚效应,吸引沿海区域的产业集聚。

3.2 降成本补短板,发展支撑产业

一是基于园区范围内已存在的具体项目,尽最大可能的提高其配套水平和能力,拓展其产业链条,争取厂商间的具体经营业务具备相关性和交叉性,并导致相互扶持、相互依靠、相互竞争的集群优势形成。从企业的纵向发展方面,完善上下游关联企业配套能力建设。上游企业中,通过增加研发投入、引进高技术人才等措施使企业的自主创新能力得到持续提高,从技术方面促使产业换代升级;在下游企业里,通过采取激励措施鼓励企业完善配套,并研究在临港区域内建立销售、采购等企业发展所需部门。从横向看,为使主导产业的发展成本下降、竞争能力增强,需要将从事中间材料和原材料经营的配套企业吸引到园区。不断打造和延长产业链条,使地区内厂商具备较强盈利能力和竞争实力,进而有效的促使集群整体竞争实力得到增强。

二是要使生产类似产品的企业具有自身独特的特征,开发可满足市场不同需求、有差异、有特色的产品。细化厂商内及厂商间的专业分工,使其产品具备“专业、创新、特色”等特点。如加快黄海汽车、东北老农牧、五一八等重点骨干企业的建设,加强跟踪服务,充分利用各种扶持政策,鼓励企业围绕优质产品、名牌产品、高附加值产品实施技术改造,实现转型升级,稳定市场;充分利用丰能工业、永明食品等单位的省级科技研发平台,加快特色产品的研发生产,使科技成为促进企业发展的重要推动力量。并促成有效、可提升企业竞争实力的生产组织形式生成,以显著降低各项成本。此外,还需扶持与临港

主体产业集聚有关的其他支撑产业发展。如金融、旅游、物流等服务性支撑产业之发展,用来帮助主体产业集群较快成长,进而推动丹东整体临港产业集群全面协调发展。

3.3 开展多规融合,优化政策环境,保障要素供给

首先,要紧跟时代发展,开展多规融合工作。将经济社会发展、城市、产业、港口等重点规划有机融合,并使之相互兼容,推动港口真正发挥服务地方经济作用,有效促进丹东临港产业集群发展。在各项规划编制过程中,要充分考虑岸线、陆域资源、产业空间结构等条件,科学安排仓储、物流、产业集群等用地分配,规定港口远期建设预留空间。在此基础上修编土地利用、城市、重大基础设施和生态建设等规划,进而完善产业集群发展规划,使临港产业集群布局合理、协调发展,并使港口运输体系得以完善。以科学的规划促进集群发展。

其次,要积极争取优惠政策。发展临港产业集群,要将生产要素、行政资源、优惠政策等向临港产业集群倾斜,以培育和推动其快速形成和发展。在财政税收方面建议省政府设立专项扶持资金,用于支持临港产业集群的融资贴息、担保费用补偿,以扶持和推进临港产业集群的发展;对临港区域内产业集群的市级税收以及土地出让收入在其扣出国家和省计划专项资金后,全部用于临港区域的基础设施建设;对临港区域内产业集群符合国家产业指导目录鼓励类项目、经省政府批准的园区总体规划主导类项目和国家战略新兴类项目,省级相关部门应对其继续给予贴息支持;对确定省级扶持产业集群重点园区中所收取之行政事业性收费给予一定减免。建立招商引资奖励专项资金。建议省政府设立临港区域重点园区招商引资奖励专项资金,用于奖励临港区域重点园区在产业集群项目的招商引资中做出贡献的有功人员。在人才招聘上对临港区域内重点园区引进的高端人才给予特殊政策,包括国家、省给予的鼓励,以及在其定居、子女就学、就业和就医等方面实行全程的“绿色通道”等。

第三,保障要素供给。随着大批临港产业的落户投产,丹东临港产业集群将面临日趋严重的要素资源供给考验,特别是土地、资金等要素供给矛盾十分突出。对于土地问题,一方面要充分利用增减挂钩政策调整建设用地,积极争取上级部门增加建设用地指标,加快用地手续审批办理流程,解决好农村

集群土地变更为建设用地和与农民顺利签订土地补偿协议的矛盾问题;另一方面,想方设法盘活存量,认真清理入区企业土地使用情况,督促其按期开工建设,早日投产达效。对未能按投资协议规定及时动工建设投产或带有圈地性质的用地,要坚决依法收回土地使用权,提高土地的使用效益。对于建设资金不足问题,在公益性和盈利能力兼备的项目中积极探索通过专项债券或 PPP 等模式支持项目的融资建设。深入探索“新常态”下的新型融资模式及融资渠道,确保开发建设资金的及时筹措和融资渠道畅通。

参考文献

- [1] 安虎森,朱妍.产业集群理论及其进展[J].南开经济研究,2003(3):31.
- [2] Kurgman,R. Development,Geogaryhy and Economc Theory. The MIT Press(Cambridge,Mass),1995.
- [3] 邵念荣,欧晓明.产业集群文献综述[J].中国青年政治学院学报,2009(1):100.
- [4] 王缉慈.创新的空间、企业集群与区域发展[M].北京:北京大学出版社,2001.
- [5] 洪文.基于内生型的产业集群增长效应研究[J].经济问题探索,2008(9):86.
- [6] Lamberts S W J. The performance of seaport clusters [R]. Working Paper:96-97.
- [7] 全胜跃.广西北部湾经济区临港产业集群的竞争力与发展探讨[J].生产力研究,2011(11):167.