

环渤海经济圈经济发展问题探讨

2010-04-21

环渤海经济圈狭义上是指辽东半岛、山东半岛、京津冀为主的环渤海经济带，同时延伸辐射到辽宁、山东、山西及内蒙古中东部。环渤海地区拥有独厚的经济发展优势，一向被当作继长三角和珠三角之后的我国经济增长的“第三极”。

环渤海经济圈区域发展优势

(一) 区位优势突出

环渤海地区的地理位置优越。它背靠亚欧大陆，东临太平洋，毗邻朝鲜，与韩日俄地理位置接近。目前，沿海已建成大连、秦皇岛、天津、烟台、青岛、日照等6个年吞吐量在千万吨以上的大型港口，以及若干百万吨以上的中型港，港口的货物吞吐量占全国的60%。陆路有10多条铁路干线和20多条高速和高等级公路，空中有以北京为中心的10个机场，已开通国内外航线100多条。此外，该区内分布了我国三个大的城市群，即京津唐、辽中南、鲁北工业区。这三大城市群工业发达、技术先进、经济辐射较广，这对开展经济技术交流、国际贸易提供了良好的经济环境。

(二) 资源优势突出

自然资源丰富。环渤海经济圈拥有丰富的矿产资源、海洋资源及旅游资源。本地区已发现的矿产资源多达110多种，已探明储量的达70多种，尤其煤、石油、铁的储量均居全国前列，这就为发展钢铁、石化等工业在原料上提供了充分的保障。环渤海经济圈是全国唯一兼备海洋、平原、丘陵、山地和高原的地区，人文景观独具特色，旅游业发展后劲十足，更能带动第三产业的迅速发展。

科技力量密集，人才优势突出。环渤海经济圈占全国11.8%的土地上拥有了20.6%的人口。区内人力资源较为丰富，为我国现阶段劳动密集型产业提供了充足的劳动力。此外，该区域还拥有我国一流的高等院校和科研机构，在全国批准建设27个高新技术产业开发区中，本地区有7个，现有科研机构1000多个，各类科技人员达130多万，约占全国的27%。

(三) 对外开放势头良好

环渤海经济圈对外开放已经出现良好势头。1984年国家批准的14个沿海开放城市中，环渤海地区就有5个。1988年进一步批准了辽东半岛、山东半岛对外经济开放区，以后又批准了5个经济技术开发区，并在天津港和大连港建立保税区。至2006年，环渤海地区初步形成保税区、经济技术开发区、开放城市和经济特区、边境贸易合作区、新技术产业开发试验区、高技术园区、国家旅游度假区等多类型、多层次、灵活多样的对外开放格局。

制约环渤海经济圈发展的因素

(一) 区域内经济发展落后

经济圈内老工业基地较多，环渤海地区国有经济比重仍高于全国平均水平。2003年北京国有及国有控股企业比例高达53.85%；辽宁则高达62.7%，非常不利于该区域经济的顺利发展。

专题·会展



展望“十二五”，投资新兴产业

- ▣ 展望十二五 [new](#)
- ▣ 产业结构调整与节能环保 [new](#)
- ▣ 区域经济热点与发展论坛暨第二届中国投资沙龙高端对话 [new](#)

热点推荐

- ▣ [new](#)
- ▣ [new](#)
- ▣
- ▣

政策法规

- ▣ 海关总署公告2010年第72号
- ▣ 国务院办公厅转发发展改革委农业部关于加快转变东北地区农业发展方式建设现代农业指导意见的通知
- ▣ 海关总署公告2010年第73号
- ▣ 海关总署公告2010年第71号

投资统计

- ▣
- ▣

市场分隔严重，民营企业发展缓慢。由于缺乏市场经济意识、体制僵化，各地争夺企业、资金、技术等要素流入而限制外出，对企业的异地并购设置障碍，导致该圈内民营经济数量和质量都较长三角、珠三角低。

（二）经济圈内没能形成统一的规划

环渤海经济圈提出 20 多年来，由于行政区域与经济规划不协调，制约着生产要素的流动，其一体化进程不尽人意。北京、天津、河北已经联手打造“京津冀经济圈”，山东的“半岛都市群”战略也在如火如荼地进行，辽宁正借振兴东北工业基地之东风大张旗鼓营造自己的制造业基地。政府间相互制约，没有形成统一的思想认识。

（三）产品出口竞争力弱

环渤海地区利用外资和经济总量小，且内部产业结构不合理、调整结构方向差距大，使得出口加工区难以迅速发展，无法成为地区经济增长的重要动力。

（四）基础条件因素的制约

淡水资源紧缺。区内人均水资源仅占全国人均水资源的1/5，京津唐、辽中南、胶济沿线等地区缺水尤为严重。“南水北调”工程的实施，情况虽有所缓解，但短期内仍不乐观。

电力不足。近年来，环渤海地区的电力发展滞后于经济发展，电力供应“瓶颈”更加纤细，阻碍了环渤海地区的经济腾飞。

运输能力滞后。环渤海地区主要港口大多处于100%以上的超负荷状态(不超过70%为宜)。环渤海地区港口集散主要是铁路运输，且多港共用一路的现象普遍。

环渤海经济圈加快经济发展的对策

（一）国家应全面统筹并统一规划

国家应从宏观调控层面上进行统一规划，这是促进经济一体化发展的前提。

统一规划基础设施。其重要性在于它能减少一体化的营造成本，避免出现大量重复建设，提高产业链的生成效率。如北京机场高利用率使得机场建设一再扩大，而高标准建成的石家庄机场和天津机场却航班少，客流小。

统一规划区域产业结构。国家应该从政策上引导区域内的产业整合。如北京应该强化商务、金融、信息、科技创新功能；天津则要进一步发挥港口和滨海新区的作用，增强物流功能和制造基地功能；河北应加强发展生态农业、特色农业、出口型创汇农业，发展有比较优势的医药和纺织等行业；在辽中地区要增强现代服务业功能，发展以重型机械、造船、化工等为主题的制造业；山东半岛则在石油石化、海洋化工、机械电子、轻纺等行业具有较好的整合优势。

核心城市的规划。一个区域经济的发展往往要靠若干中心城市的带动，珠三角靠广州、深圳的带动；长三角靠上海、苏州的带动。同样环渤海经济圈也应多规划几个核心城市。除了将京津唐作为核心城市之外，青岛和大连以及各省会也可作为重点城市予以规划。

（二）地方政府加强沟通与协调合作

环渤海经济圈内各省市应组建一个环渤海合作机构，加强相互沟通和协作。可以建立经济圈内各省市高层领导定期会晤的制度，加强政策协调，就主要

基础设施建设和使用，筹建重大项目的信息(包括引进外资的项目)，建立合理的产业分工与合作等定期进行信息交流。

制定完善区域经济的政策。要保证区域政策的连续性与可预见性，必须加速完善区域政策和立法工作，从而保证区域政策的正常执行与评价。

转变地方政府职能，逐步改变这一区域的政府推动型经济。政府职能应主要变为创造一个良好的投资环境和发展环境，而不是直接干预企业。政府重在营造环境，引导各个创新要素在区域内进行新的组合，支持企业探索新型产学研联合的新形式。使企业真正成为技术创新的主体，为构架区域创新体系发挥重要作用。鼓励企业跨地区、跨行业投资和合作，在产业转移中注重发挥市场机制的基础性作用和政府的引导作用。

(三) 企业要抓住机遇实现互利共赢

有效吸引外资，促进产业优化升级。目前外资一般以集团方式进入，外资企业更注重产业链的培养。吸引外资应避免引资的盲目性，保持吸引外资的稳定才能有效促进当地产业优化升级，企业要通过引资实现企业的可持续性发展。

提高产品附加值，增强外部市场竞争力。环渤海经济区工业产品附加值低，技术含量不高，产品出口竞争力弱。提高产品的附加值一是引入先进的科研成果，二是自主研发，这都需要企业加大 R&D 的投入。环渤海地区企业 R&D 投入普遍较低，远远低于沿海及南方地区企业科技经费投入比重。

企业之间应加强合作，实现共赢。企业发展过程中除了面临商机还有更多的挑战。企业不仅要利用好政府提供的政策扶持，企业之间更要通过合作、兼并等方式解决企业在人才、资金、研发、信息、贸易等方面的不足，加强自身竞争力，同时为该地区经济的发展注入更多的活力。作者：陈秀山、王一鸣