

京沪港渝：

引领中国经济发展新格局

汪 海◎著



东南大学出版社
SOUTHEAST UNIVERSITY PRESS

京沪港渝：
引领中国经济发展新格局

汪 海 著

东南大学出版社

· 南京 ·

图书在版编目(CIP)数据

京沪港渝:引领中国经济发展新格局 / 汪海著. —南京:
东南大学出版社, 2009. 12

ISBN 978-7-5641-1954-6

I. 京… II. 汪… III. 经济发展—研究—中国 IV. F124

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 216529 号

书 名 / 京沪港渝:引领中国经济发展新格局

著 者 / 汪 海

责任编辑 / 丁志星

出版发行 / 东南大学出版社

地 址 / 南京市四牌楼 2 号 邮编 210096

印 刷 / 兴化印刷有限责任公司

开 本 / 700 毫米×1000 毫米 1/16

印 张 / 10.5

字 数 / 200 千字

版 次 / 2009 年 12 月第 1 版 2009 年 12 月第 1 次印刷

书 号 / ISBN 978-7-5641-1954-6

定 价 / 32.00 元



前言

经济学的增长极理论认为,经济发展在时间和空间上都不是均衡分布的,在区位条件优越、经济技术发达、集聚着创新要素和主导产业的大城市,通常具有最大增长势能和发展潜力,成为国家或区域经济增长极。它凭借自身的经济实力、创新能力和沟通腹地的经济网络,对腹地产生强大的集聚和辐射效应,引领区域以至全国的经济发展。

改革开放后,我国相继建立深圳经济特区、开发开放上海浦东、设立重庆中央直辖市,实际上是创设增长极以推动区域发展的重大战略举措。随着香港回归,进入 21 世纪,我国已从中央高度集权的、以首都为全国经济运行中枢的传统计划经济布局,转变为新体制下,由京、沪、港、渝四大增长极引领全国经济发展的崭新格局。

北京、上海、香港、重庆分别是我国北、东、南、西四方的首位大都市,以京、沪、港、渝为中心的京津冀、长江三角洲、珠江三角洲和四川盆地城市群,是中国规模最大的城市群,都拥有若干个全国性以至国际性大都市和数十个大中城市、数千万城市人口、数百万专门人才、数万亿元年经济产出规模,集中了全国最雄厚的生产力、最先进的创新力和最强大的竞争力,是其所在的华北、华东、华南、西部地区数亿人口的经济活动枢纽,辐射范围可以涵盖全国。以北京、上海、香港、重庆及其所在的海河平原、长江三角洲、珠江三角洲和四川盆地为顶点,用直线连接起来的区域,土地面积虽仅占全国 30%,但人口和经济总量都占全国的 4/5,是我国人口和经济分布的重心区。

经过改革开放 30 年来的快速发展,我国经济现已处在重大的发展转折点。在美国次贷危机引起的国际金融危机全面爆发后,我国向沿海地区倾斜的外向型经济战略已走到尽头,正在从外需拉动的



沿海外向型经济发展战略,转变为内需引导的沿海与内地、工业化与城市化统筹协调发展战略。

以京沪港渝为中心构建全国经济体系、城市体系,能够把我国工业化、城市化的重点从少数沿海大城市大幅度拉开到包括广大中西部城市在内的全国人口和经济重心区,西部的丰富资源可以依托内陆大都市和大城市群就地加工;中部人口和城市密集区可以吸引沿海劳动密集产业转移,利用“居中优势”将低成本产品就近全方位辐射国内广阔市场;沿海可以“腾笼换鸟”,发展先进制造业和现代服务业。从全国来看,以京沪港渝为核心构建全国经济体系和城市体系,也可减少大规模人口流动和原料、产品长距离运输的压力,大量农村人口都可以就近进入当地城市工作和生活,有序推进工业化、城市化进程,实现资源要素的空间均衡配置,实现沿海与内地的平衡发展,实现经济由内需主导的长期、稳定和持续发展。

从空间角度看,构成一个国家或区域经济体系的核心要素,是经济中心城市体系和以交通网络为主要载体联结经济中心与经济腹地的经济网络。为适应我国经济发展战略的重大转变,需要以京沪港渝及其所在的城市群为核心,构建引领全国发展的强大经济增长极,构建由四大增长极强力辐射全国和覆盖全国的经济体系、城市体系、交通体系,形成21世纪中国经济社会均衡发展、和谐发展和可持续发展的新格局。因此,本书分为三大部分,分别探讨以京沪港渝为核心构建全国经济体系、城市体系和交通体系的相关问题。

本书第一章在京沪港渝增长极视角下提出,根据我国人口、经济空间分布的实际,可把全国分为“京沪港渝人口、经济重心区”和“外围沿边地带”两大相互联系又有所区别的经济地带。在这两大地带内部,又进一步划分为以经济中心城市为核心的九大综合经济区。即在“京沪港渝人口和经济重心区”内,构建华北、华东、华南、华西和华中五大经济区;在“外围沿边地带”内,构建东北、西北、西南、南海四大经济区。在京沪港渝等主要经济增长极的引领下,吸引现代服务业和先进制造业向中心城市集聚,促进沿海劳动密集产业向中西部内地人口和城市密集区转移,使资源要素的空间配置更为合理,改变长期以来我国经济因偏重沿海,在城乡结构、地区结构、产业结构、就业结构、供需结构等多方面造成的严重失衡和错位现象,实现沿海



与内地、工业化与城市化的协调发展。同时,对京沪港渝四大增长极的建设,还进行了专题研究。

第二章指出,世界各国的经验表明,在一国城市化和城市体系形成的进程中,首位城市起着举足轻重的核心作用。改革开放后,在我国北、东、南、西四方,已形成北京、上海、香港、重庆四大首位城市。重点建设京、沪、港、渝和以其为核心的京津冀、长江三角洲、珠江三角洲、四川盆地四大城市群,可以形成发达、完善、均衡、有序的全国城市体系,有力引领中国的城市化进程。此外,还重点研究了长江三角洲等城市群的建设与发展问题。

第三章认为,我国正从以首都为全国经济运行中枢的传统计划经济布局,转变为新经济体制下由北京、上海、香港、重庆四大增长极引导全国经济发展和国土开发的崭新格局。为适应我国经济发展格局的重大变化,需要构建京沪港渝四大国家级综合交通枢纽,构建由四大交通枢纽强力辐射周边城市群和经济腹地的综合交通体系,构建紧密联系四大交通枢纽的现代化、高速化、多方式、大运量的综合交通主轴,形成与经济发展新格局相协调的全国综合交通运输网络。同时,还重点提出了建设沿海、沿江交通轴线的具体构想。

在上述各章中,第一节为总论,全面阐述以京沪港渝为核心构建全国经济体系、城市体系和交通体系的总体构想;其余各节为分论,专题讨论与之相关的具体问题。

1997年,中国经济版图相继迎来两次重大变化:一是设立重庆中央直辖市,二是香港回归祖国,中国西部和南方两大“经济增长发动机”已然确立。正是在这一年,本书作者发表论文首次提出:随着重庆直辖和香港回归,我国将形成以北京、上海、香港、重庆四大增长极为核心,带动全国经济发展的新格局。以后又陆续发表多篇论文,对相关问题进行了持续、深入地研讨。有关的研究成果,也都收录到本书的各章节之中。

目前,我国的经济的发展正处于重要的转型时期。为加速中国工业化、城市化由沿海发达地区向内陆腹地推移的进程,有必要深化研究以京沪港渝为增长极引领沿海和内地共同发展的思路与构想,希望本书能够为此做出有益的探讨。



目 录

第 1 章 以京沪港渝为增长极构造中国经济发展新格局	1
1.1 京沪港渝:引领中国经济发展新格局	1
1.1.1 京沪港渝:中国经济发展的四大增长极	1
1.1.2 以京沪港渝为增长极构造中国经济发展的新格局	2
1.1.3 京沪港渝引领中国经济发展的新格局	12
1.2 构建京津冀区域的三大经济增长极	15
1.2.1 京津冀区域需要构建新经济增长极	15
1.2.2 创设京津冀区域的三大经济增长极	15
1.2.3 通州新商务中心区:北京大都市圈和京津冀区域的新增长极	17
1.3 从浦东到大浦东:再造上海经济增长极	24
1.3.1 浦东开发:上海经济增长极	24
1.3.2 举办世博会和开发大浦东:上海发展面临新机遇	28
1.3.3 从浦东到大浦东:再造上海经济增长极	30
1.4 香港和深圳:共建世界级大都会的“东方曼哈顿”	40
1.4.1 中国崛起需要培育世界级大都市	40
1.4.2 香港具备构建世界级大都市的优越条件	41
1.4.3 香港构建世界级大都市面临机遇和挑战	42
1.4.4 香港深圳合作可建世界级大都会	43
1.4.5 港深共建世界级大都会要求实现经济一体化和城市联体化	44
1.4.6 建造深圳湾人工岛,形成港深跨境经济合作区	45
1.4.7 港深共建深圳湾人工岛“东方曼哈顿”	46
1.4.8 未来的香港和深圳:面向全球的世界级大都会	48
1.5 构造重庆—宜昌“大三峡经济区”,培育西部经济增长极	50
1.5.1 开发西部,重在巴蜀	50
1.5.2 渝宜两“极”,可合为一	51
1.5.3 西部“浦东”开发思路	55



第2章 以京沪港渝为核心构建中国城市体系	57
2.1 构建以京沪港渝为核心的中国城市体系	57
2.1.1 首位城市:一国城市体系的核心	57
2.1.2 京沪港渝:中国城市体系的四大增长极	58
2.1.3 以京沪港渝为核心,构建中国城市体系	59
2.2 构筑武汉至京沪港渝“十”字形发展轴及其对华中开发的意义	63
2.2.1 京沪港渝:中国四大区域增长极	63
2.2.2 以武汉为中心,构筑联系京沪港渝的“十”字形发展轴	65
2.2.3 发挥“九省通衢”的居中优势,实现“中部崛起”的对策研究	68
2.3 开发“大浦东”,构造长江三角洲世界级城市群	71
2.3.1 构造长江三角洲世界级城市群,是中国推进城市化、工业化和经济国际化的必然选择	71
2.3.2 跨江越海,开拓长江三角洲世界级城市群的广阔发展空间	73
2.3.3 开发“大浦东”,建设长江三角洲世界级城市群的基本构想	76
2.4 构造以现代化轨道交通体系为主框架的长江三角洲巨大都市带	80
2.4.1 现代化轨道交通走廊是巨大都市带的骨干和动脉	80
2.4.2 构建长江三角洲现代化轨道交通体系	82
2.4.3 构造以现代化轨道交通体系为主框架的长江三角洲巨大都市带	89
2.5 用现代化轨道交通建设拉动经济增长,引领城市化进程	94
2.5.1 我国应对1997年亚洲金融危机的历史经验	94
2.5.2 用高速公路建设拉动经济增长难以为继	95
2.5.3 用现代化轨道交通建设拉动经济增长,引领城市化进程	97
第3章 以京沪港渝为枢纽重构全国综合交通网	101
3.1 构建以京沪港渝为枢纽的全国综合交通网	101
3.1.1 京沪港渝:四大经济增长极	101
3.1.2 我国综合交通网亟待调整重构	102
3.1.3 以京沪港渝为枢纽,重构全国综合交通网	104
3.2 三论建设沿海铁路	109
3.2.1 建议修建南京至大连铁路	109
3.2.2 构筑中国沿海发展轴的骨干——建设上海至大连、香港沿海大铁路	110
3.2.3 构造中国“π”形国土开发主轴的关键一环——建设苏北沿海铁路	114



3.3 五论建设长江沿江铁路与综合交通走廊.....	120
3.3.1 建设上海至武汉沿江铁路.....	120
3.3.2 关于建设沪宁沿江铁路的建议.....	124
3.3.3 长江交通体系亟待重新构造——尽快建设沿江铁路与综合交通走廊.....	128
3.3.4 构筑西部大开发的战略主通道——长江沿江铁路和综合交通走廊.....	134
3.3.5 关于建设江苏沿江城际铁路环线的思考.....	139
3.4 澳门:大西南开放之门——兼论建设西江沿江交通走廊和经济走廊.....	145
3.4.1 开发大西南的新思路:设置开放门户	145
3.4.2 澳门:大西南的开放之门	146
3.4.3 构造第二香港:催育澳门—珠海国际大都市成长	147
3.4.4 构筑开放走廊:建设联通澳门和大西南的西江经济带	148
3.4.5 基础设施先行,开放与开发结合	149
3.5 沪通铁路跨江通道建设方案探讨.....	151
3.5.1 长三角铁路建设滞后和路网分布失衡局面亟待改变.....	151
3.5.2 建设高等级、多线路的沪通铁路跨江通道	152
3.5.3 沪通铁路跨江通道建设方案探讨.....	155



第1章 以京沪港渝为增长极构造 中国经济发展新格局

1.1 京沪港渝：引领中国经济发展新格局

经济学的增长极理论认为，“经济增长并不是同时在任何地方出现，它以不同强度首先出现在增长点或增长极上，然后通过不同的渠道向外扩散，并对整个经济产生不同的终极影响”。^[1]在区位条件优越、经济技术发达、集聚着创新要素和主导产业的大城市，通常具有最大增长势能和发展潜力，成为国家或区域经济增长极。它凭借自身的经济实力、创新能力和沟通腹地的经济网络，对腹地产生强大的集聚和辐射效应，引领区域以至全国的经济的发展。

中国是一个国土辽阔、人口众多的大国，地区之间存在很大发展差异。需要根据各地区的不同区情，构造若干个能够强有力引导、带动不同地区经济社会发展的国家增长极。

1.1.1 京沪港渝：中国经济发展的四大增长极

在过去高度集中的计划经济体制下，首都北京不仅是全国政治中心，也是国家经济运行中枢，我国形成了以首都为全国经济中心的传统计划经济布局。北京承担了太多的国家中心城市功能，最多时成为20多个“全国中心”，^[2]导致全国资源向北京过度集中，城市人口规模持续扩张，与原有国家首位城市上海的差距迅速缩小。改革开放后，随着市场化新经济体制的确立，中国开始出现多中心、多极化的经济发展新格局。

1990年，国家决定开发开放上海浦东。浦东开发的基本目标，是要让上海成为带动长江流域发展的“龙头”，成为国际经济、金融、贸易和航运中心。这表明，上海作为国家增长极和全国经济中心的地位已经确立。随着浦东新区的开发，上海进入了向国际大都市迈进的新阶段。以上海为首的长江三角洲经济科技发达，是我国最大的经济核心区，也是最大的制造业基地，其基本腹地华东地



区人口达 2 亿左右。

改革开放以来,香港一直是中国对外经济交流的门户。深圳特区的建立,强化了香港与祖国内地的联系。香港资本和制造业向内地大量转移,与珠江三角洲形成了“前店后厂”的区域分工格局。香港是国际金融贸易中心,以香港为核心的珠江三角洲,是全国经济发展水平和城市化水平最高的经济区,直接腹地范围覆盖整个华南,人口近 2 亿。在香港回归祖国后,更有条件与邻近的深圳共建国际大都会,与珠三角和“泛珠三角”地区推进经济合作,与内地发展互惠互利的紧密经贸关系,成为辐射南中国广大地区的“增长发动机”。

继浦东开发后,我国设立重庆中央直辖市和兴建三峡工程,意味着经济建设重心开始沿长江轴线向中西部推进。实施西部大开发,进一步凸显了重庆作为长江上游经济中心和西部经济发展战略基地的重要地位。重庆城市规模和经济实力均居西部地区首位,以重庆、成都为中心的四川盆地号称“天府之国”,是西部最大的人口和经济密集区。在古代,中国“三分天下,蜀有其一”;在当代,四川盆地的土地面积虽仅为西部的 5%,但人口规模和经济实力却占整个西部地区的 40%,其直接经济腹地西南地区有 2 亿人口,更占西部 2/3 之多。可以说,“西部开发,重在巴蜀”,“四川盆地兴,西部大局定”。在国家有关政策扶持下,重庆有望成长为中国西部开发和经济发展的主要增长极。

北京、上海、香港、重庆分别是我国北、东、南、西四方的首位大都市,以京、沪、港、渝为中心的京津冀地区、长江三角洲、珠江三角洲和四川盆地,分别是我国华北、华东、华南和西部最大的核心经济区,都拥有在全国具重要地位的大规模产业集群和城市集群,拥有若干个全国性以至国际性大都市和数十个大中城市、数千万城市人口、数百万专门人才、数万亿元年经济产出规模,集中了全国最雄厚的生产力、最先进的创新力和最强大的竞争力,是其所在的华北、华东、华南、西部地区数亿人口的经济活动枢纽,辐射范围跨越了多个省、市、自治区,有的甚至可以影响全国大部地区。

改革开放后,我国相继建立深圳经济特区,开发开放浦东,设立重庆中央直辖市,实际上是创设增长极以推动区域发展的重大战略举措。进入 21 世纪,我国已开始从中央高度集权的、以首都为全国经济运行中枢的传统计划经济布局,转变为新经济体制下,由京、沪、港、渝四大增长极引领全国经济发展的新格局。

1.1.2 以京沪港渝为增长极构造中国经济发展的新格局

以京沪港渝为增长极,可以构造中国经济发展的全新格局。

1. 从以行政区为主体的计划经济空间转变为以中心城市为核心、以经济区为主体的市场经济空间

在传统的计划经济体制下,我国实行从中央到地方垂直向下的行政指令性



计划管理,以行政区为生产力布局的基本单元。过去实施过几次全国性的经济区划,大都以行政区为主体进行划分。如在20世纪50年代初期,按行政区划把国土分为东北、华北、西北、华东、中南和西南六个大区。在改革开放后,随着经济体制改革的深化,我国经济区的划分开始出现逐步脱离行政区划框架的趋向,但依然没有根本摆脱行政区域疆界的传统约束。“七五”计划时期,仍把全国按行政区划分为东部、中部和西部三大经济地带。

在市场经济条件下,经济区域由经济中心、经济网络和经济腹地三大要素构成。其中,经济中心是经济区起决定作用的核心要素。在一个经济区内,经济中心是具有最高人口和经济首位度的中心城市,集聚着大规模的人口、产业和各种资源要素,具有生产中心、贸易中心、金融中心、交通中心、科技中心、创新中心等多种功能,是经济区的经济运行枢纽和资源配置中心。中心城市通过经济区覆盖经济腹地的发达城市体系、市场体系、交通网络和经济网络,吸引、集聚腹地的资源要素,辐射、扩散中心城市的经济能量和创新成果。经济区范围的大小取决于经济中心的绝对规模和相对规模(即城市首位度,是区域内首位城市与第二位城市经济规模的比值)的高低,换言之,经济中心的绝对规模和相对规模越大,集聚和扩散功能就越强,经济区地域范围也就越广阔。在市场经济条件下,应以中心城市为核心构建经济区域。而以对外辐射半径跨越行政区疆界的国家级大都市为中心构建经济区,就必须冲破行政区划的约束。

就空间经济布局而言,我国推进经济体制改革的目的,实际上就是要把传统的以行政中心城市为核心、以行政区为主体的计划经济空间,转换为以经济中心城市为核心、以经济区为主体的市场经济空间。在一国范围内,通常以国家首位城市为中心组织经济空间。中国是一个国土广阔、人口众多的大国,如同美国、印度等其他大国一样,国家首位城市的经济辐射半径受到距离衰减定律影响,很难覆盖全国,因此其首位度一般都不高。在国家首位城市经济辐射半径难以充分涵盖的地区,通常以一些经济规模和中心城市能级接近首位城市、并在首位城市辐射半径之外地区具有最高首位度的经济中心城市为主,形成新的经济区域。这些城市虽与传统定义的“国家首位城市”有所不同,但其规模远大于许多中小国家的首位城市,并在本国以至世界城市体系中占有重要地位,对于这类城市可称之为“首位性城市”。依托首位性城市同样也可以形成国家级的核心经济区。如美国随着国土开发的向西推进,在以纽约为中心的东北部经济区之外,相继形成了以芝加哥为中心的五大湖经济区、以洛杉矶为中心的西海岸经济区和以休斯敦为中心的墨西哥湾沿岸经济区。印度以该国东、北、西、南四方的首位城市加尔各答、德里、孟买、金奈为中心,分别形成了印度东部、北部、西部和南部四大经济区。在我国,上海是全国首位城市,也是华东地区的首位城市;而北京、香港、重庆则分别为华北、华南和西部的首位城市,人口规模和经济实力居本地区首位,经济辐射范围能够覆盖多个省级行政区。在



我国经济区域从传统计划经济空间向市场经济空间转换的进程中,以京沪港渝为增长极和经济中心构建覆盖多个省级行政区的经济区和区域市场体系,可以极大减少对经济活动的行政干预,有力带动全国的经济发展。

2. 以京沪港渝为核心划分“京沪港渝经济重心区”和“外围沿边地区”两大经济带

北京、上海、香港、重庆是全国最重要的经济增长极和中心城市,按经济中心划分经济区域,就要求以京沪港渝为核心重构中国经济版图。

我国现行按三大地带划分的经济区划是在改革开放初期确定的,根据经济发展水平和距离海岸线的远近把全国划分为东、中、西部三大地带。三大地带属于经济类型区的划分方案,它仅仅是根据少数几个相似却又有很大可变性的经济特征(如经济发展水平等)而把若干地区划为同一经济地带,三大经济带内部各地区的自然条件、经济基础和发展环境都存在着显著差异,既没有统一的经济中心,也缺乏紧密的内在联系,许多传统的经济区域被人为割裂。三大地带的划分,实际是以沿海地带为中心的经济发展梯度带划分法,对改革开放以来沿海地区经济的快速发展产生了重要的促进作用,但也导致了沿海与中西部内地间经济差距日益扩大。

经过 20 多年的持续发展,目前我国的国情与改革开放初期相比已发生很大变化。尤其在实施西部大开发后,三大地带经济区划造成的问题和矛盾日趋凸显。在原先的三大地带划分方案中,广西被划入东部,内蒙古被划入中部。而西部开发后,上述两区又被划为“西部”。内蒙古东端的区位几乎比所有东部省市都更加偏东,广西则地处沿海,却都和西部内陆省区归为一类,带来“东部”与“西部”、“沿海”与“内地”概念定义和空间定位的极大困扰。在“泛西部”内,各省区的区情很不相同,地理方位又如此混杂,使得原有的南北差异更加扩大,原本不应有的东西差距也开始显露。如内蒙古 2008 年人均 GDP 已超过半数沿海省区,然而仍被置于“最不发达梯度”的“泛西部”。按原先三大地带的划分,中部地带传统区域经济联系被人为割裂的现象最为突出。为振兴东北老工业基地,原属中部的吉林、黑龙江两省现已划入东北经济区,余下的中部六省既“群龙无首”,又“争当龙头”,以致推行“中部崛起战略”难于实际操作。三大地带划分是为改革开放初期实施沿海开放战略而提出的区域发展策略,在当时的历史条件下确有其重要的现实意义。但现今我国要实行区域协调发展、统筹发展政策,再沿袭过去的三大地带经济区划就会与现实日趋背离,既不能促进全国各地经济协调发展,也难以针对不同地区的不同区情因地制宜地实行分类指导。

经济区与经济梯度带有完全不同的内涵。以中心城市为核心的综合经济区是人口、要素和产业高度集聚的经济空间,其最重要的本质特征就在于它的空间集聚性。诺贝尔经济学奖获得者克鲁格曼认为,规模报酬递增的正反馈效



应和累积性会导致集聚的不断自我强化,从而形成空间上的“中心—外围结构”。克鲁格曼指出,“经济活动最突出的地理特征是什么?一个简要的回答肯定是集中。想一想美国的情况:在这个地域辽阔、土地肥沃的国家,大部分人口居住在东西海岸的部分地区,以及五大湖地区;在这些地带内,人口又进一步集中在相对少数几个人口密集的城市”。^[3]一国人口、要素和产业高度集聚的地区构成国家的经济重心区,如日本的太平洋沿岸经济密集带,“美国的经济枢轴”东北部—五大湖经济密集带等,是一个国家发展的经济基础和“立国之本”。研究一国的经济区划,重点应是国家的人口和经济重心区。

中国是世界上人口最多的国家,也是人口和经济分布很不平衡的国家。然而,按照以往三大地带的经济区划分方法很难准确反映我国人口、城市和经济分布空间差异的现实状况。而京沪港渝的经济核心城市定位,则提供了一个全新的研究视角。从我国人口、经济分布的实际出发,可把全国分为“京沪港渝人口、经济重心区”和“外围沿边地带”两大相互联系又有所区别的经济区域。

以北京、上海、香港、重庆及其所在的京津冀、长江三角洲、珠江三角洲和四川盆地经济区为顶点,用直线连接起来,可形成一个全国人口和经济最密集的区域。这一区域自然环境优越,开发历史悠久,自从秦朝中国成为统一国家以来就一直是全国人口和经济空间分布的重心所在,其土地面积近300万平方公里,虽仅占全国30%,但总人口超过10亿,人口和经济总量都占全国的4/5,无论人口密度还是经济密度都是全国平均水平的近3倍,可以称之为“京沪港渝人口和经济重心区”。

“京沪港渝人口和经济重心区”的形成,受到自然环境的深刻影响。我国地形东低西高,由东向西依次分为东部平原丘陵、内蒙古高原—黄土高原—云贵高原、青藏高原三级阶地,从大兴安岭、太行山、巫山到雪峰山一线以西的第二阶地和第三阶地总体而言地势高、气温低、干旱少雨。而以东的“第一阶地”地势平坦,以平原和丘陵为主,气候温和湿润,有利于人口集聚和经济发展,我国大部分人口都集中在这一地区。然而,就在第二级阶地的黄土高原和云贵高原之间,还有一个地势低平、空间开阔、温暖湿润、适宜人居的“天府之国”四川盆地,集聚了上亿人口。此外,黄土高原和云贵高原的东部地势较低,有一些河谷平原和盆地如渭河平原、晋中盆地及湘黔河谷平原等适于居住,也都集聚了数千万人口。这些人口密集区向西部凸出,大范围地改变了第二阶地的人口分布格局,使得重庆所在的四川盆地成为我国人口密集区的西部顶点,并与北京所在的海河平原、上海所在的长江三角洲平原和香港所在的珠江三角洲平原一起,共同构成“京沪港渝人口密集区”北、东、南、西四个方位的极点。从中国人口密度图来看,这一地区也构成全国人口分布的重心区(见图1-1)。在“京沪港渝人口密集区”内,所有省区的人口密度都超过了全国平均水平。

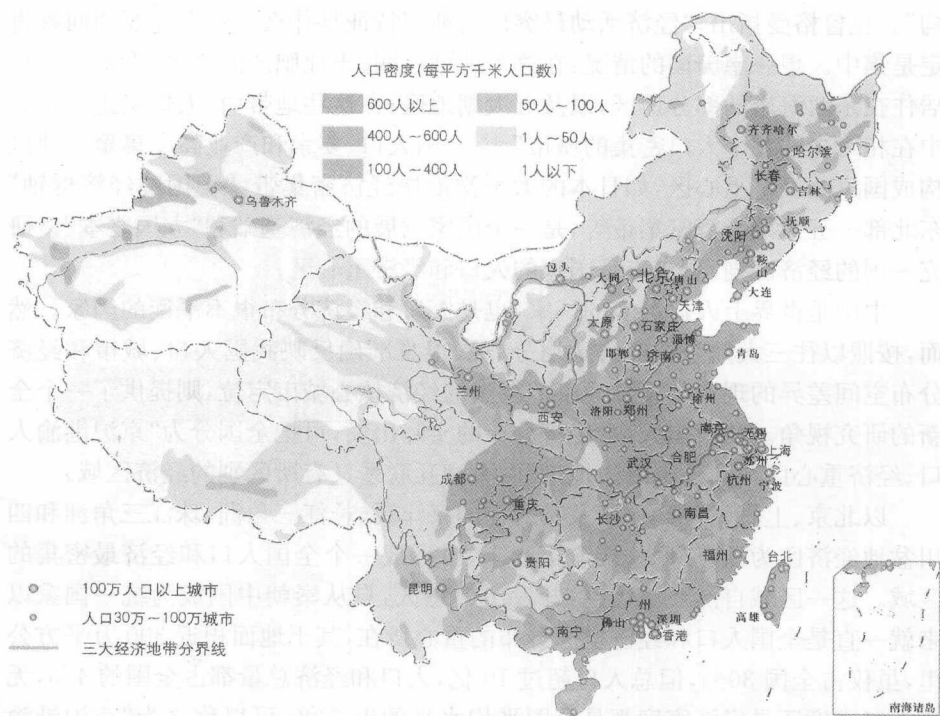


图 1-1 中国人口和城市分布图

(资料来源:中国地图出版社)

京沪港渝人口和经济重心区不仅人口和经济密集,而且其内部的相互经济联系十分密切。航空交通是形成区域经济网络的重要基础,是研究地区间特别是中心城市间高层级经济联系的关键指标。航空枢纽与中心城市的规模等级也存在着相互对应的关系,国家首位性城市都是全国航空网的主枢纽。从中国航空交通图可见,以北京、上海、香港、重庆及其所在的京津冀地区、长江三角洲、珠江三角洲和四川盆地为枢纽,相互辐射的众多航空线交织成为一个内部线网密集而外部边界清晰的全国最发达区域航空网络(见图 1-2),表明京沪港渝人口和经济重心区内部存在着紧密的相互联系,是我国人口密集、经济发达又相对自成一体的核心经济区域。京沪港渝地区在空间上呈现菱形的格局,国内已有学者提出菱形发展战略的构想,改变梯度发展战略向沿海地区过度倾斜的区域发展失衡状态,使之成为中国未来的经济发展核心区。^[4]

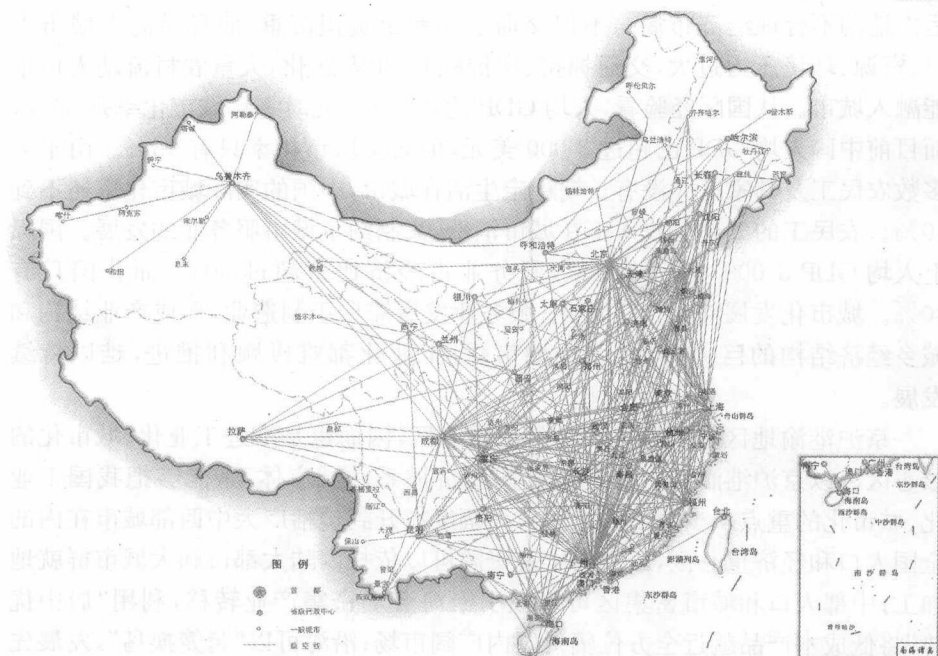


图 1-2 中国航空交通图

(资料来源:中国地图出版社)

与改革开放初期相比,经过 30 年的快速发展,我国经济已处在重大的发展转折点。美国麦肯锡咨询公司的研究报告认为,中国正在展开世界上空前规模的城市化进程,到 2025 年中国城市人口将增加 3.5 亿,其中包括 2.3 亿外来人口,超过百万人口的城市将达到 221 个,需要新建 500 万座新楼,相当于每年建造 2 个芝加哥,城市消费的增长等于创造一个规模与 2007 年德国相等的新市场。^[5]中国城市化有着巨大潜力,目前已处于城市化加速阶段,可以在今后相当长时期引领经济持续增长。

在美国次贷危机引起的国际金融危机全面爆发后,我国向沿海地区倾斜的外向型经济战略已走到尽头,正在从外需拉动的沿海外向型经济发展战略,转换为内需引导的沿海与内地、工业化与城市化统筹协调发展战略。但统筹推进工业化、城市化的关键是,怎样能够让数以亿计的农村人口有序转化为城市居民,形成均衡合理、可持续发展的经济布局和城市体系。

长期以来,我国实行“离土不离乡”、“进厂不进城”的农村工业化战略和内地农民工到沿海城市“候鸟式打工”的沿海外向型工业化战略,在快速推进工业化的同时,也导致了城市化进程的严重滞后。我国内地资源丰富、人口众多,而在偏重沿海外向型工业化战略的背景下,全国加工业重心集中于沿海地带,造成中西部粮食、棉花、矿产、能源、原材料东输和农民工东流,沿海加工产品再西



运内地的不合理经济布局。不仅交通运输系统负担沉重,而且沿海大城市人口、资源、环境压力过大,交通拥挤、房价飙升、生态恶化,大量农村流动人口不能融入城市。从国际经验看,人均 GDP 达 3 000 美元时平均城市化率是 55%,而目前中国人均 GDP 已超过 3 000 美元,但名义城市化率只有 45%。由于大多数农民工及其家庭并没有长期稳定生活在城市,中国的实际城市化率还不到 40%。农民工的大部分收入不在城市消费,又制约了城市服务业的发展。国际上人均 GDP 3 000 美元的国家,服务业占经济比重超过 50%,而我国只有 40%。城市化发展滞后于工业化,服务业发展滞后于制造业,形成产业结构和城乡经济结构的巨大扭曲,无论城市化、工业化都难以顺利推进,难以持续发展。

京沪港渝地区是我国人口和经济重心区,因而也是推进工业化、城市化的核心区。以京沪港渝为中心构建全国经济体系和城市体系,能够把我国工业化、城市化的重点从少数沿海大城市大幅度拉开到包括广大中西部城市在内的全国人口和经济重心区,西部的丰富资源可以依托内陆大都市和大城市群就地加工;中部人口和城市密集区可以吸引沿海劳动密集产业转移,利用“居中优势”将低成本产品就近全方位辐射国内广阔市场;沿海可以“腾笼换鸟”,发展先进制造业和现代服务业。从全国来看,以京沪港渝为核心构建全国经济体系和城市体系,也可减少大规模人口流动和原料、产品长距离运输的压力,大量农村人口都可以就近进入当地城市工作和生活,有序推进工业化、城市化进程,实现资源要素的空间均衡配置,实现沿海与内地的平衡发展,实现经济由内需主导的长期、稳定和持续发展。

京沪港渝核心区之外的广大地区,可称为“外围沿边地带”,即中国版图上向外部大片凸出的东北、西北、西南、南海四大陆地边疆区和海洋边疆区。这四大地区都处于京沪港渝经济重心区外围的沿边境地带,并在自然、经济、交通等方面都相对自成一体。外围沿边地带国土广阔,陆地和海域面积均占全国 2/3,人口和经济总量只占全国 1/5,人口密度、经济密度仅为京沪港渝地区的 1/10 左右,发展水平也相对落后,因此需要因地制宜,实施与京沪港渝地区不同的区域发展政策和优惠扶持政策。外围沿边地带虽然地广人稀,但资源丰富,并有多条国际大通道出境,是中国联系世界市场的重要纽带,有着独特的区域比较优势。在国家支持下,充分发挥这些优势,就能够与京沪港渝地区实现共同发展。具体而言,东北、西南、西北和南海四大地区无论自然环境、区域位置还是经济发展程度等都各不相同,可根据这四大地区的不同区情,规划建设相应的区域经济体系。

3. 以京沪港渝为核心划分中国九大经济区

以京沪港渝为核心,全国可以划分为“京沪港渝人口、经济重心区”和“外围沿边地带”两大地带。这两大地带,是根据人口、经济集聚程度和地理区位等多种标