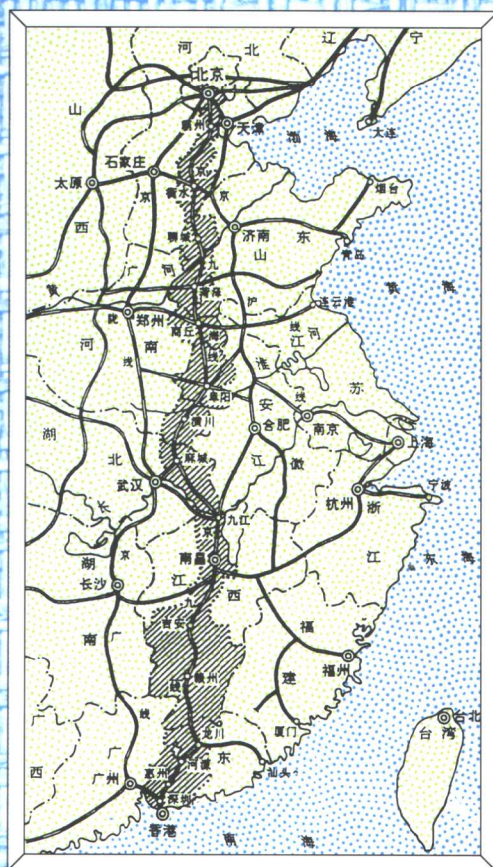


中国科学院区域持续发展研究中心
第二期可持续发展研究项目成果

京九铁路经济带开发研究

倪祖彬 叶舜赞 张文尝 主 编
金凤君 朱建华 田文祝 副主编



气象出版社

中国科学院区域持续发展研究中心
第二期可持续发展研究项目成果

京九铁路经济带开发研究

倪祖彬 叶舜赞 张文尝 主 编
金凤君 朱建华 田文祝 副主编

198K HS

95-91

466

气象出版社

内 容 简 介

本书为中国科学院《区域持续发展研究中心》第二期特别支持项目研究成果之一。它首次把京九铁路沿线地区作为一个整体,以市场需求、资源开发、产业政策、经济发展与生产力布局为中心,进行宏观经济的综合分析研究。上篇在全面认识与评价区域优势与劣势以及发展机遇的基础上,重点研究了总体发展战略、产业结构优化与布局以及重大战略问题;下篇对交通、工业、农业、乡镇企业、扶贫、旅游业、城市、生态环境以及香港与内地的经济联系,分别进行了专题研究,以作为对总体发展战略研究中主要观点的进一步阐述与补充。它可为中央有关部委、有关省的有关厅局制定京九沿线地区经济发展规划、计划以及沿线各地区的经济建设提供科学依据,对研究区域综合开发的理论与方法,对地学、生物学、资源与经济学科的发展与在实践中多学科有机结合的研究,具有重要意义。

京九铁路经济带开发研究

倪祖彬 叶舜赞 张文尝 主 编

金凤君 朱建华 田文祝 副主编

责任编辑:潘根娣 终审:周诗健

封面设计:曾金星 责任技编:毛 健 责任校对:李 凯

气象出版社出版

(北京海淀区白石桥路46号 100081)

北京科文印刷厂印刷

新华书店总店北京发行所发行 全国各地新华书店经销

开本:787×1092 1/16 印张:15.25 字数:38.7千

1997年8月第一版 1997年8月第一次印刷

印数:1—900 定价:25.00元

ISBN 7-5029-2354-3/K·0022

项目主持单位：中国科学院自然资源综合考察委员会
国家计划委员会

中国科学院地理研究所
国家计划委员会

参 加 单 位：中国科学院南京地理与湖泊研究所

中国科学院南京土壤研究所

项 目 负 责 人：倪祖彬 叶舜赞 张文尝

本 书 执 笔 人：倪祖彬 叶舜赞 张文尝 金凤君 朱建华 田文祝

那文俊 曹光卓 姚予龙 梁 音 洪昌仕 史学正

赵训经 钱志鸿 宋金平 武 伟

14H119/07

序

“区域开发前期研究”是1990年中国科学院为支持基础性研究工作稳定发展而确定的院特别支持领域之一。该项研究是针对地区开发而开展的具有超前性、基础性、综合性和战略性的研究工作。其任务是：研究该区域经济、社会的总体发展战略与建设布局；经济、社会发展与资源、环境的协调；资源开发和环境治理方向、途径，为该区域的可持续发展适时提供宏观的科学依据。

1990~1992年的“区域开发前期研究”第一期共开展了“大渤海地区总体开发与综合治理”等十一个项目。在此过程中，积累了所涉及地域的大量资料和数据，提出了相应的区域发展方向、途径和政策建议，并出版了一批文集和专著研究成果，对制定这些地区的发展规划和区域开发研究作出了贡献。

在第一期研究的基础上，配合国家“八五”期间区域开发的方向与重点，1993~1995年开展了“区域开发前期研究”第二期项目。第二期研究的重点在全国有战略地位的经济发展地带、跨省的重点开发地区和典型流域的综合开发与整治。第二期共开展了“中国沿海面向21世纪的持续发展”、“京九铁路经济带开发研究”、“中国环北部湾地区总体开发与协调发展研究”、“图们江地区资源开发、建设布局与环境整治研究”、“晋冀鲁豫接壤地区区域发展与环境整治研究”、“苏鲁豫皖接壤地区资源开发、产业布局与环境整治”、“河西走廊经济发展综合研究”、“汉江流域资源合理开发利用与经济发展综合研究”、“澜沧江下游开发整治与中老缅泰国际经济合作区建设研究”和“塔里木河流域水资源利用、生态环境整治及经济发展战略研究”等十个项目。

本书是第二期研究成果的重要组成部分。希望它能为我国社会经济的可持续发展做出新贡献。



1996年7月

前 言

北京至九龙的京九铁路,是我国铁路建设史上规模最大、投资最多、一次建成线路最长的第四条南北铁路大干线。为了尽快充分发挥京九铁路巨大的运输能力,为了有效地进行沿线地区的经济开发,逐步有序地形成发达而协调的新兴经济增长带,中国科学院《区域持续发展研究中心》,于1994年把“京九铁路经济带开发研究”列入区域开发前期研究第二期特别支持项目。该项目由中国科学院国家计划委员会所属的自然资源综合考察委员会、地理研究所共同主持,中国科学院南京地理与湖泊研究所、土壤研究所参加。1994年完成了沿线地区的野外实地考察研究;1995年进行室内分析研究与研究报告编写,个别专题还进行了补点工作。在野外考察研究期间,得到安徽省、江西省、广东省有关厅局和铁道部京九铁路建设指挥部的支持,得到京九铁路沿线地区领导与有关局的大力支持,特别是所到地区计委的热情接待,在资料、交通与生活条件方面提供了方便与照顾,在此表示衷心的感谢。

本研究成果是在利用中央与地方有关部门已有资料与研究成果的基础上,通过实地考察与室内分析研究,于1996年5月完成研究报告初稿,7月下旬在中国科学院《区域持续发展研究中心》召开的专家委员会北京会议上,通过了对该项目研究成果的验收。根据验收会议上提出的建议与问题,又进行了修改与补充。因限于篇幅,只列入已发表的主要参考文献目录,特此说明。统计数字除注明者外,皆为国家统计局与有关省、地的1992年年报与年鉴资料。

本研究成果是中国科学院《区域持续发展研究中心》特别支持项目第二期成果之一。它是把京九铁路沿线地区作为一个整体,以市场需求、资源开发、产业政策、经济发展与生产力布局为中心,进行宏观经济的综合分析研究。上篇在全面认识与评价区域优势与劣势以及发展机遇的基础上,重点研究了总体发展战略、产业结构优化与布局以及重大战略问题;下篇对交通、工业、农业、乡镇企业、扶贫、旅游、城市、生态环境以及香港与内地的经济联系,分别进行了专题研究,以作为对总体发展战略研究中主要观点的进一步阐述与补充。由于研究内容牵涉面广,对已有资料消化还不够深透,研究深度不足,加上作者水平有限,疏漏与错误之处在所难免,仅作为初次的研究探讨、抛砖引玉,供国家、有关省地县与有关部门参考,希望批评指正。

本研究成果各部分执笔人、修改与统稿人是:第一章由倪祖彬、金凤君、朱建华执笔,倪祖彬修改统稿;第二章由倪祖彬、田文祝、朱建华、金凤君执笔,倪祖彬修改统稿;第三章分别由张文尝、金凤君、那文俊、曹光卓、宋金平、叶舜赞、田文祝、姚予龙、梁音、倪祖彬执笔,倪祖彬修改统稿;第四章由张文尝、金凤君执笔;第五章由金凤君、洪昌仕、张文尝、王伟执笔;第四章与第五章由张文尝修改统稿;第六章由那文俊、赵训经、姚予龙执笔,那文俊修改统稿;第七章由曹光卓、宋金平执笔,倪祖彬修改统稿;第八章由姚予龙、朱建华、那文俊、赵训经执笔,姚予龙修改统稿;第九章由叶舜赞、钱志鸿、田文祝执笔;第十章由叶舜赞、田文祝、钱志鸿共同调查研究,田文

祝、钱志鸿执笔；第九章与第十章由叶舜赞修改统稿；第十一章由梁音、史学正执笔，梁音修改统稿；第十二章由叶舜赞、张文尝执笔，倪祖彬修改统稿。最后，由倪祖彬、叶舜赞、张文尝、金凤君、朱建华、田文祝进行总的修改与定稿。此外，邓新安、李柱臣、邢廷炎、王彪参加了部分地区的考察研究工作。

编 者

1996年11月

目 录

序 前 言

上 编 总 论

第一章 区情	(3)
一、自然资源与环境.....	(3)
二、经济现状与特征.....	(7)
三、区位条件变化与发展机遇	(10)
第二章 总体发展战略与布局	(13)
一、基本思路与发展战略	(13)
二、产业发展及其结构调整	(15)
三、主要区段产业发展与布局	(17)
第三章 重大战略问题	(20)
一、建设以京九铁路为主干的综合交通运输网	(20)
二、主导工业部门与工业中心建设	(23)
三、三高农业带建设与乡村产业多元化发展	(27)
四、把旅游业作为地区经济发展的先导产业	(37)
五、主要中心城市发展与投资环境分析	(39)
六、生态环境问题与对策	(43)

下 编 专 题

第四章 交通网络建设与运输联系	(47)
一、京九铁路建设的重大意义	(47)
二、京九铁路在全国铁路网中的作用	(49)
三、客运联系分析及京九铁路在客运中的作用	(52)
四、货运联系分析及京九铁路在货运中的作用	(57)
五、京九线铁路配套建设	(59)
六、京九铁路南端交通网配套建设	(60)
七、公路网建设	(62)
第五章 工业发展	(66)
一、工业发展条件分析	(66)
二、工业发展现状	(69)
三、发展方向与地域布局	(79)
四、主导工业部门发展方向	(86)
第六章 三高农业带建设	(99)

一、三高农业带建设的初步设想	(99)
二、建立三个大型三高农业商品生产基地	(112)
三、几点建议	(129)
第七章 乡镇企业发展与集镇建设	(133)
一、乡镇企业发展	(133)
二、集镇建设	(148)
第八章 贫困县脱贫致富的途径	(155)
一、脱贫致富的几点建议	(155)
二、几个典型调查	(160)
第九章 旅游资源开发利用	(171)
一、旅游资源开发利用在本地带经济发展中的地位和作用	(171)
二、各地的旅游资源及其开发利用前景	(172)
三、对于沿线地区发展旅游业的建议	(181)
第十章 城市发展与投资环境分析	(184)
一、城市发展的区域基础和现状特征	(184)
二、城市发展的主要因素与投资环境分析	(189)
三、城市发展趋势及主要城市发展前景	(193)
第十一章 生态环境问题及对策	(208)
一、重大生态环境问题	(208)
二、沿线地区近期工业“三废”污染环境的程度评价	(214)
三、重大生态环境问题的防治对策	(218)
第十二章 京九铁路将促进香港特别行政区与沿线地区经济联动发展	(224)
一、香港的城市职能及其地位与经济特点	(224)
二、京九铁路的作用和意义	(226)
三、京九沿线地区与香港发展经济联系的分析	(227)
四、对两地经济联系与发展的前瞻和建议	(229)

上 编

总 论

第一章 区 情

北京至九龙的铁路(简称京九铁路),是我国铁路建设史上规模最大、投资最多、一次建成线路最长的铁路大干线(见图1)。它全长2381公里,加上津霸与麻武两条联络线,工程全长2536公里。京九铁路自北京西车站,沿途经大兴、霸州、衡水、聊城、菏泽、商丘、阜阳、九江、南昌、吉安、赣州、河源、惠州、深圳到九龙,跨越京、冀、鲁、豫、皖、鄂、赣、粤、港等九省市23个地市区的139个县市,土地面积22.6万平方公里,占全国土地总面积的2.4%。1992年人口7939.3万人,其中农业人口7081.9万人,分别占全国的6.8%与8.4%,人口密度每平方公里351人,高于全国平均数的1.9倍。

京九铁路沿线地区,水、土、热量、生物资源与旅游资源以及某些矿产资源很丰富,绝大部分都是我国开发历史特别悠久、过去经济很繁荣的地区。五六千年前,黄淮平原的农业已较发达,商汤就建都于当今阜阳地区的亳州市,商丘—阜阳一带已成为我国的政治、经济与文化中心地区。秦朝开辟了“梅岭古道”之后,赣江成了一条勾通南北的全国性大通道,赣江—鄱阳湖流域经济快速发展,此后的两千年间持续繁荣,成为全国经济最发达的地区之一。京杭大运河开通后,菏泽、聊城、临清一带经济很繁荣,聊城曾成为全国性的商埠,被誉为“漕挽之咽喉,天都之肘腋,江北一都会”。但是,由于交通条件的变化,这些地区的经济先后衰退,尤其在近100多年来,竟成为经济落后地区。

50~70年代,沿线地区发展缓慢。改革开放以后发展较快,工农业产值与国内生产总值均增长2~3倍,已奠定了较好的经济基础。但是,农业基本上还是以粮猪为主的小农经济,工业以技术装备水平不高的中小企业为主,交通运输与商业等第三产业不发达。目前,各地区大多是各省经济落后的边缘农区与山区。在赣中南山丘地区、大别山区与淮河两岸等地,还有32个贫困县,其农业人口占沿线地区的30%。所以,京九沿线地区经济还很落后,工业化与城市化进展缓慢,二、三产业欠发展。京九沿线地区除两端外,1992年的一、二、三产业的比重分别为43.1%、32.6%、24.4%;人均GDP*1233元;非农业人口只占总人口的9.7%。它不仅同沿海地区的经济差距进一步拉大,同两侧—京沪与京广经济带的经济差别也在拉大。今后要想抓住京九铁路带来的历史性发展机遇,把它建成能有力促进我国东、中部地区经济发展、乃至全国经济发展的新兴经济增长带,就必须分析、研究京九沿线地区的资源与环境特征以及经济基础与问题。

一、自然资源与环境

京九铁路横跨暖温带、北亚热带、中亚热带与南亚热带以及湿润与湿润区,穿越黄淮海大平原、江河谷地与湖盆、丘陵与山地。沿线地区自然环境多变,自然资源种类多、

* GDP是gross domestic product的缩写,意为“国内总产值”。

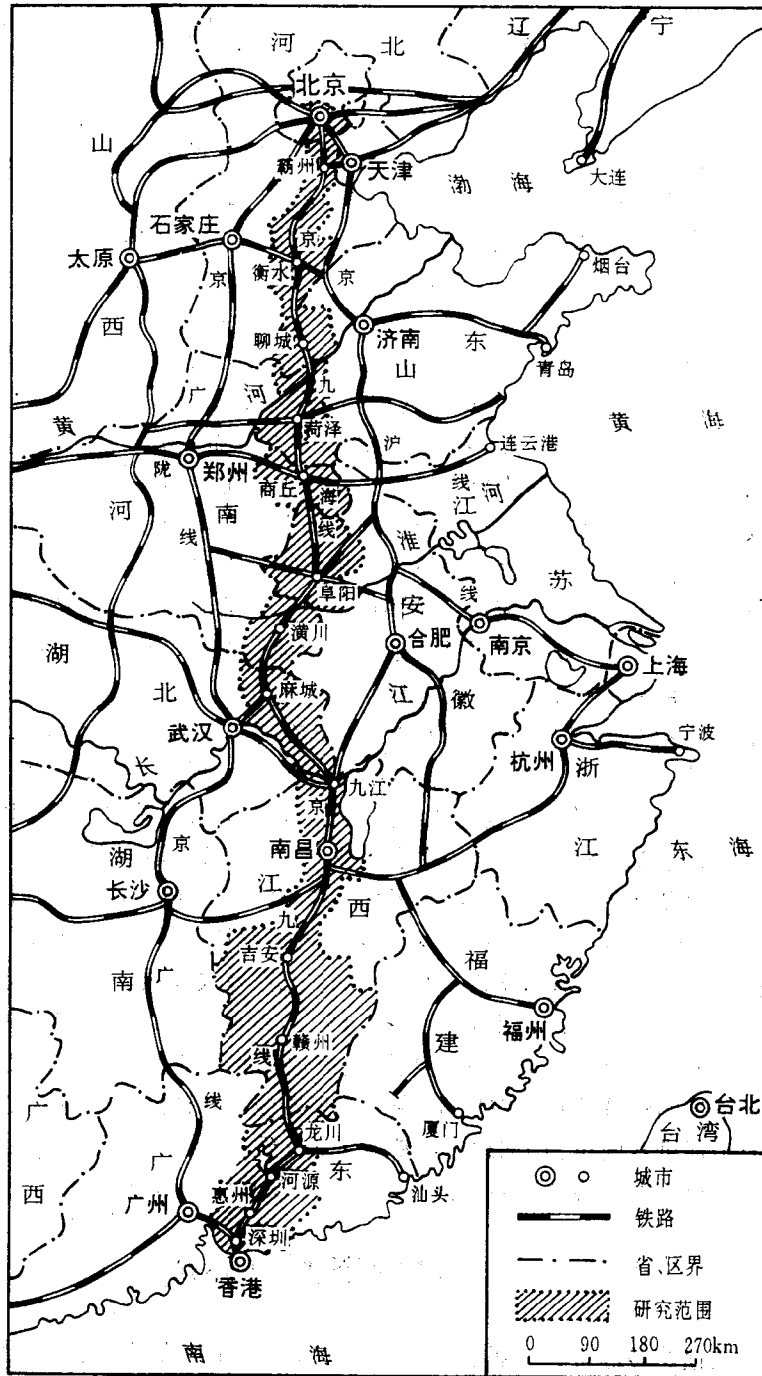


图 1-1 京九经济带研究范围

优势明显、开发历史悠久。但由于人口较多，自然资源开发利用又不尽合理，也存在一些问题。

（一）水资源丰富，地区与季节分配不均衡

沿线地区降水充沛，由北向南递增，黄河、淮河与长江的河川过境流量很大，赣江与东江的河川径流也不小，并有一定的水能资源。淮河以北的北段为黄淮海大平原半湿润区，年降水量在 500~900 毫米之间，80%以上集中在 6~9 月份，春季干旱，而这时黄河水量也很小，甚至断流，春旱频频发生。淮河以南的南段为山丘河谷湖盆湿润区，年降水量在 900~1600 毫米之间，60%左右集中在 4~6 月份，江河水位高排水不畅，洪涝灾害频繁，7 月份降水骤然大减，往往发生伏旱。赣江与东江水量丰富，为下游（如香港等）地区提供丰富的水源，其干支流河床坡降大，可开发水能蕴藏量 500 多万千瓦。

（二）热量资源丰富，水平与垂直分布变化大

京九铁路沿线地区的气温由北向南递增。淮河以北为暖温带气候，日平均气温 $\geq 10^{\circ}\text{C}$ 积温在 4000~5500 $^{\circ}\text{C}$ 之间，可以满足农作物一年两熟的热量需要。但是，春季反复南下的冷空气，往往造成作物的低温危害。淮河以南为亚热带气候，日平均气温 $\geq 10^{\circ}\text{C}$ 积温在 5000~7500 $^{\circ}\text{C}$ 以上，在河谷、湖盆与濒海平原地区，可满足农作物一年两熟到三熟乃至多熟的热量需要，山丘地区气温垂直变化明显，随着海拔的升高，农作物呈现出一年两熟或三熟过渡到一熟的变化。

（三）土地资源丰富，类型多样，区域差异大

沿线地区既有广袤的黄淮海大平原、河谷平原、濒湖与濒海平原，又有连绵起伏的丘陵山区以及广阔的水域，农业用地类型多、面积大、质量一般较高。这里既有一望无际的平原耕地与广大宜林山丘坡地，还有较多的宜牧草坡、可养殖水面与园地。由于地表形态变化引起水热资源的不均衡再分配，致使农业可利用各种土地中，又存在自然生产力不同的等级差别。但总的来说，各类农用地及其不同等级的质量，均是相对较好。沿线地区共有农业可利用土地 26814.4 万亩^①，占总土地面积的 80.9%，其中：耕地占 44.7%，园地占 1.2%，林地占 43.7%，草地占 7.3%，可养殖水面占 3.1%。但是，以淮河为界，其南北的差异很大。在农业可利用土地中，北段以耕地为主，占 91.5%，土地垦率（包括园地）高达 63.4%；南段以林地为主，耕地次之，分别占 60.0%与 25.9%，土地垦殖率只有 23.7%。

（四）生物资源多样，农产品丰盛，名优特产多

沿线地带自然环境多种多样，动植物资源开发利用历史悠久，农产品量大质优，各地名、优、土、特产很多。这里农作物既有麦类、豆类等喜凉作物，又有水稻、甘蔗等喜温作物，蔬菜品种更是繁多。树种既有针叶树种与落叶阔叶树种，又有常绿阔叶与季雨林树种，并兼有南北方经济林、果与中药材。畜、禽、鱼类种类更多，不少地区都有

^① 1 亩 = 666.6 米²，下同。

经济类型明显的优良品种。至于各地区驰名中外的名优土特产品名目繁多，不胜枚举。

(五) 矿产资源种类多，分布相对集中，地区优势矿种突出

京九铁路沿线地区探明的矿产资源有 100 多种。在地区分布上，淮河以南的南段矿产资源种类多，以钨、铜、铀、钼、铌、稀土等有色金属矿产资源最丰富。江西的钨与重稀土矿产品位高，易开采、储量大，分别为 120 万吨与 150 万吨以上，位居全国之冠。淮河以北的北段矿产资源种类较少，储量相对较大的有煤炭 200 多亿吨，但大部分埋藏较深，开采困难；石油 17 亿多吨，天然气 700 多亿立方米。此外，沿线地区还有铁矿储量 10 多亿吨，主要分布在河源、吉安、新余、阜阳、商丘等地区，以河源地区铁矿的品位最高，可达 40%~60%。不少地区的盐岩、白云岩、萤石等化工原料矿产与花岗岩、大理石、石灰石等建等原料矿产储量也较大。

(六) 旅游资源丰富，特色突出

京九铁路沿线地区，既有闻名的山江湖自然景观，又有历史悠久、类型多样的文化古迹，旅游资源丰富，特色各异，南北迥然不同。南段是以山江湖自然景观为基础，并同人文景观为紧密结合，相映成辉，主要有庐山、井冈山、龙虎山、三渚山、居云山、罗浮山、鄱阳湖、新丰江水库等，还有赣州、南昌等历史文化名城与东坡赤壁、五祖寺、浔阳楼等历史文化古迹。北段是以悠久的中原历史文化古迹为基础，略有自然景物点缀，主要有亳州、商丘、聊城等历史文化名城与商汤始祖帝喾伯的墓地阏伯台、道德中宫、华佗庵、曹代宗族墓群、三国览胜宫、水泊梁山、景阳冈、白洋淀等。

从京九铁路沿线地区自然资源的丰度与态势来看，有以下 3 个特点。

第一，自然资源的优势与劣势明显。京九沿线地区，水、热、土地与生物资源以及旅游资源都很丰富，农业与旅游业的发展条件很好。但是，由于水、热资源的季节分配不均衡，洪、涝灾害对农业生产威胁很大，低温危害也时有发生。矿产资源中以有色与稀有金属矿产最丰富，也有较多的化工原料与建筑原料矿产，农副产品量大质优，十分有利于原材料工业与加工工业的发展。但是，燃料矿产与水能资源不够丰富，能源缺乏将成为沿线地区经济发展的主要限制性因素之一。

第二，相关资源的区域组合不够理想。首先是京九沿线南段国土总面积的半数是山地，丘陵面积占 28% 左右，平地只占 22% 左右。其水、热资源虽然十分丰富，但土地资源中主要是宜林山丘坡地，耕地较少，仅占 25.9%，从而制约了水、热资源的充分开发与高效利用，降低了土地资源的人口承载能力。其次是北段虽然为一望无际的大平原，耕地很多，占农用土地的 91.5%，而水、热资源丰度相对较差，特别是水资源较少，限制了耕地生产力的提高以及工业与城市发展。再者是沿线主要矿产资源的地区组合不理想：南段主要矿产是开发利用耗能量很大的有色与稀有金属矿产以及化工原料矿产资源，燃料矿产很少，水能资源也不丰富；北段主要矿产是煤炭、石油与天然气，金属矿产与化工原料矿产很少。能源资源同金属矿产、化工原料矿产的这种地理上的错位分布，将导致开发利用上的成本增加。

第三，自然资源开发利用不够充分，也不尽合理，生态环境恶化。沿线地区的自然资源开发利用，目前基本上还处于粗放开发与利用不尽合理的初级阶段。从它的年降水

量与河川过境流量上看,不论是南段还是北段,都可以说水资源是丰富的。但是,由于水资源的季节分配不均衡,又缺乏相应的水利调解工程,在雨季大量的降水与河川过境水白白流掉,还往往造成洪涝灾害,在旱季降水很少,河川过境水也少,干旱缺水严重。尤其在土地垦殖率高、耕地面积大与人口密集的北段,旱季不仅农业用水严重缺乏,而工业与城市居民用水也缺乏,只有大量开采地下水。许多地方因长期过量开采地下水,导致许多城市与部分乡村地面沉陷,耕地盐渍化。土地资源的开发利用,由于以往长期只重视发展粮食生产,不仅土地资源未能得到因地制宜的合理开发利用,种植业、林、牧、渔业均未得到有效发展,而土地资源还遭到一定的破坏。例如,南段山丘地区宜垦土地资源较少,但长期强行、无限制地进行毁林陡坡开垦种粮,不但影响了林果业发展,而且还广泛引发了水土流失。矿产资源的开发利用,只重视矿产开采,出卖矿产初级产品多,矿产深加工产品少。还由于乡镇企业普遍发展小矿业,并多是采精矿、弃贫矿,乱采滥挖,破坏了矿产资源,加重了水土流失。

二、经济现状与特征

(一) 经济落后,是京沪与京广铁路经济带之间的经济低谷地带

京九铁路沿线地区,除两端外,其余各地区基本上都是有关省交通不便、劳动力素质较差、经济落后的边远农区或山村,也是我国东部贫困县的主要分布地带,赣中、南部的山丘地区与大别山区为贫困县分布最集中的特困地区。由于这里交通不便限制着地区经济发展,工业化与城市化水平均较低。据不完全统计分析:沿线地区1992年一、二、三产业的产值比重分别为43.1%、32.6%、24.3%,人均GDP1233元,非农业人口占总人口的9.7%。不难看出,由于二、三产业不发达,经济实力薄弱,制约了城镇发展。它同京沪、京广铁路沿线经济带比较:人均GDP分别为两侧的31.4%与40.7%,城市化水平为两侧的28.7%与29.3%,成为两经济带之间的经济低谷地带。

(二) 农业较发达,乡村经济较落后,部分地区生态环境恶化

京九沿线地区农业较发达,虽然基本上还是以粮猪为主的传统农业,但各区段也存在一定差别。中、北段是以种植业为主、农牧结合的平原传统农区,南段基本上是以林为主、林农牧结合的山丘传统农林区。1992年沿线地区粮食总产量3262万吨、棉花65.3万吨,出栏生猪1984.7万头,分别占全国的7.4%、14.5%、6.8%;人均产粮410多公斤、产棉8.2公斤、产猪肉6.7公斤,分别为全国人均的104.0%、195%、100.4%。近10多年来,沿线地区的农业生产,已由以种植业为主的粮猪农业,因地制宜地开始向农、林、牧、渔业基地化与三高(高产、高质、高效)农业的方向转变。各地都在争先恐后在发掘自己的农业优势,大力发展产销对路、量大质优的农产品生产。许多种植、养殖专业户与专业村都实现小康,多数县都分别被定为国家有关农产品的生产基地县。黄淮海平原、鄱阳湖平原与吉泰盆地的京九沿线地区,是我国粮、棉、油、猪、牛、长毛兔等基地县的集中分布区;还出现许多大棚蔬菜、养牛、养鸡等专业户。在赣中南与粤东的沿线地区,是我国林业基地县与柑桔、荔枝等亚热带水果以及茶叶、油菜、桑树等经

济林的重要分布区之一。在鄱阳湖、赣江与东江流域以及沿海的水域养殖发展十分迅速,鱼虾龟、蟹、鸭、鹅饲养正向专业化与规模经营方向发展,已成为我国重要的水域养殖区域。各地的名、优、土特产品种类繁多,例如,泰和乌鸡、赣南麻鸡、兴国恢鹅、南丰密桔、宜春地区的苎麻、清江(樟树镇)与亳州市的中药材、涡阳的苔干、太和的椿芽与薄荷、商丘地区的泡桐、菏泽地区的小尾寒羊等等,发展也极为迅速。

农业生产优势的逐步发挥与农业多门类的快速发展,不仅粮食大幅度地增产,农村人均产粮1992年比1978年增加108.2公斤,达到453.7公斤,人均纯收入由93元增加到655元,农业结构也大大改善。同1978年比较,1992年农业总产值中:种植业占58.9%,下降21.6个百分点,畜牧业占27.1%,增加13.6个百分点,林业占5.1%,副业占3.2,渔业占5.7%,分别增加0.2、1.1、5.1个百分点。但是,在农业总产值中,粮、猪产值虽然由75%左右下降到50%左右,其比重仍较大,还未摆脱粮猪农业的框框。

京九沿线地区的乡镇企业分别在80年代末、90年代初才每年以30%~50%的速度迅猛发展。1992年乡镇企业已达179万多个,从业人员650多万人,总产值770多亿元,实现利税94.4亿元,工资总额96.3亿元,人均年工资1481元,有力地推动了乡村经济发展与集镇建设。

乡镇企业的产业是以机械、电子、化工、农副产品加工、建材等乡镇工业为主,其产值占乡镇企业总产值的66.6%,建、运、商分别占10.0%、7.7%、11.1%,农业占4.6%。企业以个体小企业为主,布局很分散。在179万多个企业中,个体小企业占86.3%,平均每个企业有2.3个职工、固定资产原值0.25万元、产值不足2万元。70%~80%的个体小企业分布在村庄,形成“村村点火、户户冒烟”的局面,往往带来诸多问题。①占用好耕地多,土地浪费严重;②水电等基础设施投资增加、利用率低;③工业“三废”污染点多面广,难于治理;④交通、通讯条件差,经济效益低,平原每个职工年创利税1450多元。

在沿线地区1992年的农村社会总产值中,乡镇工业等非农产业产值已超过农业产值,分别占54.2%与45.8%;工业、种植业、畜牧业已成为三大主要产业,分别占37.8%、27.0%、12.4%,林副渔业与建运商业分别共占6.4%与16.4%。由于农业与非农产业经营效益低下,乡村经济仍很落后,1992年农村人均农村社会总产值只有1900多元,仅相当于全国平均数的64.6%。

京九沿线地区由于人口较稠密,对资源与环境的压力较大。长期对农业资源的不合理开发利用,加上自然因素的影响,资源与生态环境遭到一定破坏。以往在南段丘陵山区无限制的毁林、毁草进行陡坡开垦与乱砍滥伐,导致水土流失普遍发生,近10年来虽然得到一定控制,但并未解决。中段洪涝灾害严重。北段干旱缺水,许多地区地下水长期过量开采,发生地面沉陷,部分耕地发生土壤次生盐渍化与沙化。在昌九区段与淮河流域,工业“三废”对河流、大气与土壤污染较严重。

(三) 工业有一定基础,但工业水平较低

京九沿线地区工业生产已有一定实力,并形成了许多支柱产业与技术先进的企业。工业生产中,多是农副产品初加工与耐用消费品等轻型工业,原材料与机械设备制造等重工业较少,轻、重工业产值之比约为5.7:4.3。工业生产在国民经济中已占重要地位。