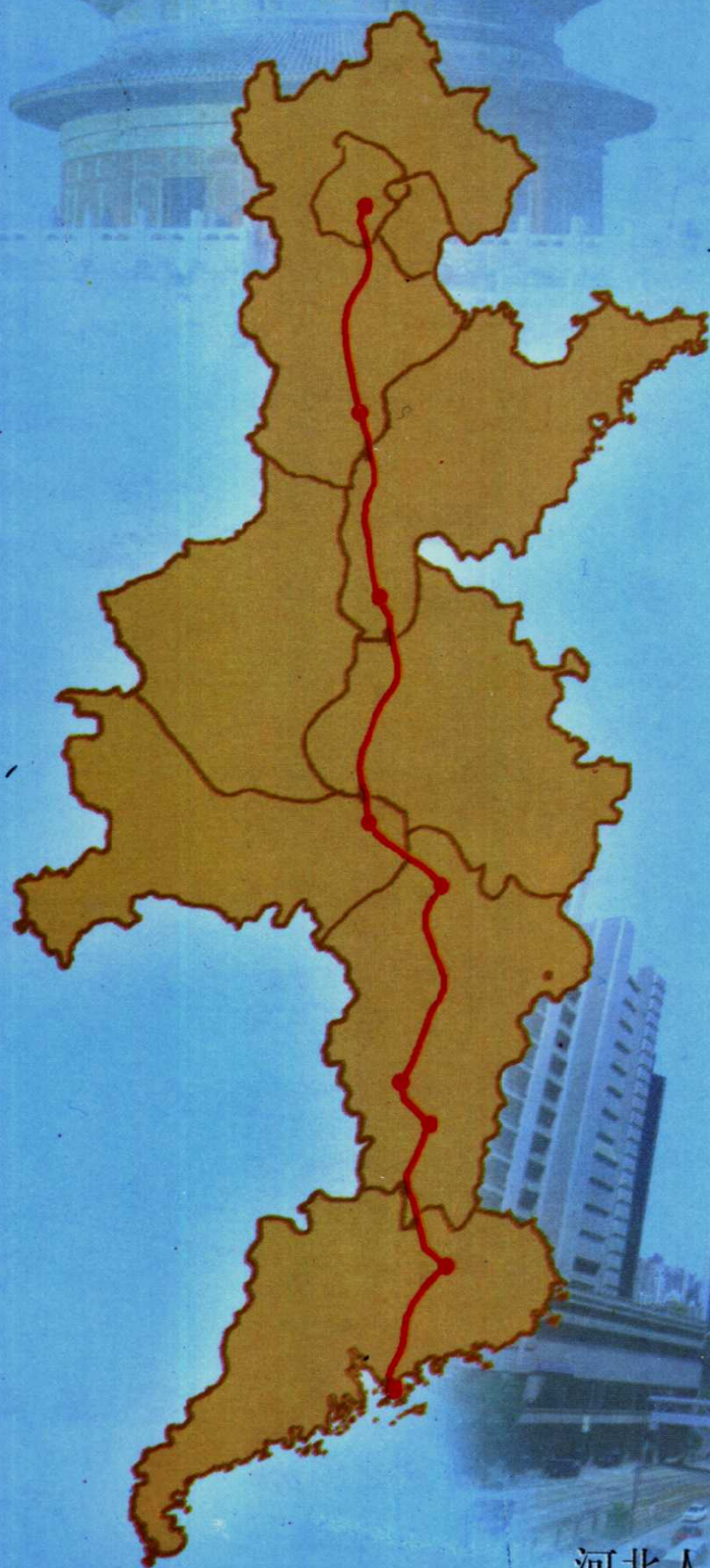


大京九带

主编 史迺莲 孙桂平

经济 发展研究



河北人民出版社

大京九带经济发展战略研究

主编 史迺莲 孙桂平

河北人民出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

大京九带经济发展研究/史迺莲, 孙桂平主编. — 石家庄: 河北人民出版社, 1999. 11

ISBN 7-202-02495-0

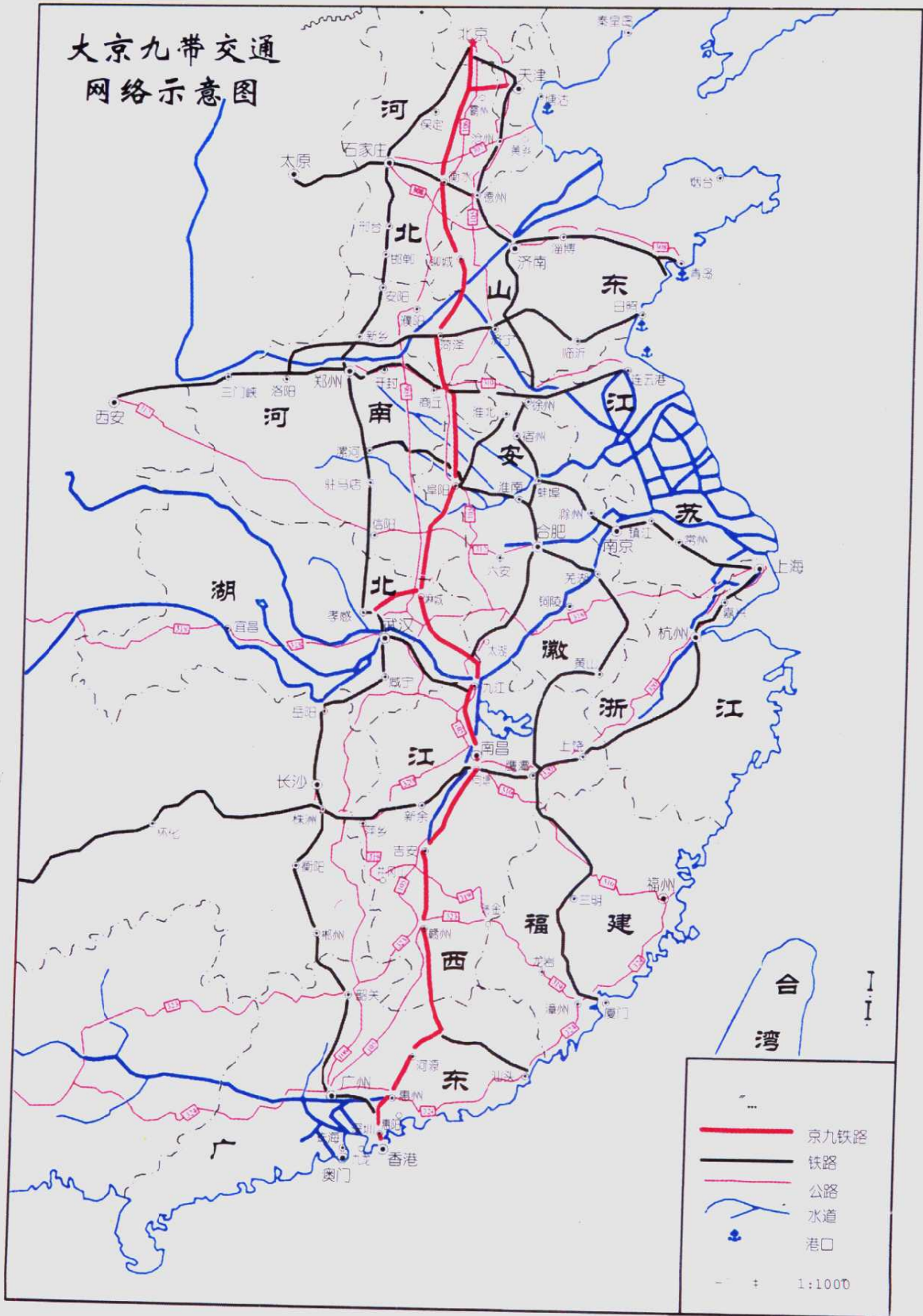
I. 大… II. ①史… ②孙… III. 地区经济-经济发展-研究-中国 IV. F127

中国版本图书馆 CIP 数据核字(1999)第 69867 号

书 名	大京九带经济发展研究
主 编	史迺莲 孙桂平
责任编辑	李良元 赵锁学 贺秀红
美术编辑	李 欣
封面设计	阿 斗
责任校对	张三铁
出版发行	河北人民出版社 (石家庄市友谊北大街 330 号)
印 刷	邯郸新华印刷厂
开 本	850×1168 毫米 1/32
印 张	13.375
字 数	303,000
版 次	2000 年 1 月第 1 版 2000 年 1 月第 1 次印刷
印 数	1—2,000
书 号	ISBN7-202-02495-0/F·259
定 价	22.30 元

版权所有 翻印必究

大京九带交通网络示意图



引 言

由首都北京直达香港九龙的京九铁路是继京广、京沪铁路之后,我国纵贯南北的又一条交通大动脉。它北起北京,经衡水、聊城、菏泽、商丘、阜阳、信阳、麻城、九江、南昌、吉安、赣州、河源、龙川、深圳,至香港九龙。正线长 2381 公里,加上霸州至天津联络线 75 公里、麻城至武汉的联络线 80 公里,共 2536 公里,跨越北京、天津、河北、山东、河南、安徽、湖北、江西、广东、香港等 7 个省、2 个市、1 个特别行政区,是我国铁路建设史上规模最大、投资最多、一次性建设里程最长的铁路干线。

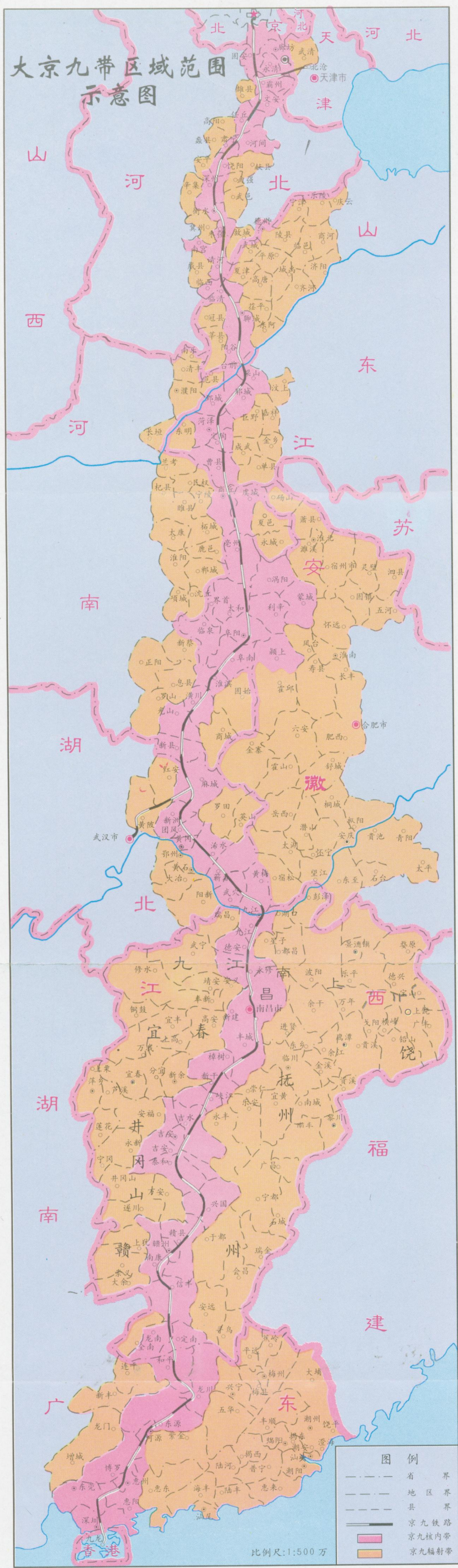
修建京九铁路是一个深谋远虑的战略决策,这条贯穿中国南北的大通道的构想,既古老又年轻。早在元朝《析津志辑佚》一书中,就记载了从元大都经菏泽、商丘、九江、南昌、广州到九龙的南下驿道,与今天的京九铁路走向大体一致。1919 年孙中山先生在《建国方略》中提出在九江建长江大桥,使它成为“中国南北铁路之一中心”。这是目前查到的有关京九铁路的最早的文献记载。建国后,铁道部于 1958 年提出了从北京到九江修建一条继京广、京沪铁路之后的第三条南北大干线的伟大构想,并于 1960 年编制完成了《北京至九江铁路设计任务书》。1978 年京九

铁路列入《发展国民经济十年规划纲要》。1983年7月,国务院批准了铁道部《关于审批北京至九江铁路衡水阜阳段设计任务书的请示报告》,开始了京九铁路的分段建设。1984年9月26日,中、英签署《联合声明》,确定1997年7月1日中国恢复对香港行使主权。因此,京九铁路向南延伸到香港九龙使“小京九”演化成“大京九”。1991年4月9日,京九铁路列入《中华人民共和国国民经济和社会发展十年规划和第八个五年计划纲要》,成为“八五”、“九五”重要建设项目,拟在1997年对香港恢复行使主权时全线贯通。1992年春天,邓小平同志视察南方,要求加快改革和发展步伐。1992年秋,党中央、国务院从国民经济的全局出发,为尽快打破铁路运输对国民经济的瓶颈作用,审时度势,作出了“集中兵力打歼灭战,三年铺通京九铁路”的战略决策。在国务院京九铁路建设领导小组的精心组织、正确指挥以及沿线各级政府和人民群众的大力支持下,近20万筑路大军日夜奋战,经过1993年的初战阶段、1994年的攻坚阶段和1995年的决战阶段,填挖土石方2.5亿立方米,架设桥梁1045座,凿通隧道150条,正线铺轨近3500单线公里,耗资400多亿元,终于于1995年11月16日全线铺通,圆了中华民族的一个“世纪梦”。

京九铁路是一项具有重大战略意义的工程。沿线地区除南北两端的京津、港深较发达外,基本上是我国中部地带的贫困地区。从现代化开发角度看,目前这一区域为尚待开发的处女地。资源丰富,开发潜力大,开发增值率高。京九铁路修通后,沿线地区迅速成为外商及国内投资的新热点,也必将吸引京津、港澳、珠江三角洲地区及京沪、京广经济带的技术、资金、人才等汇集于这条交通大动脉,与沿线地区丰富的资源相结合,促进一批新兴城市的发展和增长点的形成,使沿线地区经济实力快速增长,成为我国超常规、高速度发展的一条新的经济增长带。

京九铁路横跨东西,纵贯南北,两端连结沿海地区,中间大部分地区为中部地带,是沿海与内地联系最为紧密、互为依托的地区。这个地区的开发,不仅对沿海地区的发展起着支撑作用,而且对中部地区的经济发展,对全国经济的合理布局,南北、东西差距的缩小,对革命老区的脱贫致富,都具有非常重要的意义。京九铁路的开通,不仅缓解了我国南北运输的紧张状况,完善、优化了交通网络,而且使香港与内地的联系进一步加强,这对于保持香港的繁荣与稳定,促进内地的开发与开放,具有极其重要的战略意义。

大京九带区域范围示意图



目 录

〔 1 〕

引 言

综合篇(上)

一 大京九带的区域范围与战略地位

〔 3 〕

(一)区域范围

〔 5 〕

(二)战略地位和作用

二 大京九带的区位状况与交通态势

〔 10 〕

(一)区位状况

〔 17 〕

(二)交通态势

三 大京九带的资源优势与开发潜力

〔 24 〕

(一)农林资源优势突出

〔 26 〕

(二)水资源分布不均

〔 27 〕

(三)矿产资源有一定优势

〔 29 〕

(四)旅游资源极为丰富

〔 30 〕

(五)劳动力资源丰富而廉价

四 大京九带的社会经济状况

	五 大京九带投资环境的总体评价及其 改善措施
[39]	(一)投资环境的总体评价
[42]	(二)改善措施
	综合篇(下)
	一 大京九经济带形成和发展的宏观环 境
	二 大京九带经济发展总体战略构想及 对策建议
[52]	(一)目标和任务
[53]	(二)总体思路
[57]	(三)对策建议
	三 大京九带重点产业的配置与特色产 业带的培育
[66]	(一)重点产业配置及发展方向

〔 73 〕	(二)特色产业带的培育和发展
	四 大京九带城市现状及发展前景
〔 81 〕	(一)城市现状
〔 84 〕	(二)城市发展的主要因素
〔 86 〕	(三)城市布局及发展前景
	五 大京九带综合交通运输建设及发展 对策
〔 90 〕	(一)交通运输现状及问题
〔 93 〕	(二)京九铁路运输能力及利用状况
〔 96 〕	(三)综合运输网络的建设
〔 98 〕	(四)综合交通运输网络发展对策

地区篇

	一 北京京九带
〔 105 〕	(一)资源状况与产业优势
〔 111 〕	(二)交通态势和投资环境评价
〔 118 〕	(三)北京在大京九带中的战略地位和作用

〔119〕	(四)北京京九带的发展思路
〔121〕	(五)区域经济联合及协作构想
	二 天津京九带
〔126〕	(一)资源状况与产业优势
〔133〕	(二)交通态势与投资环境评价
〔139〕	(三)天津在大京九带中的地位和作用
〔140〕	(四)天津京九带经济开发思路
〔142〕	(五)天津与香港及邻区的经济联合及协作构想
	三 河北京九带
〔148〕	(一)河北京九带界定及其意义
〔150〕	(二)资源优势、交通态势及投资环境总体评价
〔157〕	(三)河北京九带的战略地位和作用
〔160〕	(四)发展战略规划及对策建议
〔179〕	(五)河北京九带横向经济联合与协作的框架构想

	四 山东京九带
[185]	(一)山东京九带界定及基础条件分析
[190]	(二)经济发展的思路与主要目标
[195]	(三)经济发展和建设的重点
[209]	(四)主要政策与措施建议
	五 河南京九带
[216]	(一)河南京九带界定及交通优势
[220]	(二)资源状况
[223]	(三)经济状况
[226]	(四)经济布局及发展思路
	六 安徽京九带
[245]	(一)安徽京九带的界定
[247]	(二)资源、交通及投资环境状况
[252]	(三)安徽京九带的战略地位和作用
[255]	(四)开发开放战略
[260]	(五)发展规划
[267]	(六)与邻区的经济联合与协作的构想

	七 湖北京九带
〔 273 〕	(一)湖北京九带的界定
〔 273 〕	(二)区位优势
〔 275 〕	(三)资源状况与投资环境
〔 281 〕	(四)开放开发战略与对策
〔 286 〕	(五)主要的建设规划
〔 291 〕	(六)湖北京九带可持续发展战略
〔 294 〕	(七)湖北京九带与邻区的经济协作构想
	八 江西京九带
〔 297 〕	(一)江西京九带的界定和辐射范围
〔 299 〕	(二)经济发展条件
〔 314 〕	(三)发展战略和目标
〔 321 〕	(四)产业配置和开发重点
〔 340 〕	(五)城市化思路与对策
	九 广东京九带
〔 357 〕	(一)广东京九带的界定
〔 358 〕	(二)资源、交通及投资环境状况
〔 364 〕	(三)广东京九带的战略地位和作用

〔 372 〕	(四)广东京九带经济发展的基本思路
	十 香港特别行政区
〔 380 〕	(一)香港在大京九带中的战略地位与作用
〔 392 〕	(二)大京九带的开放开发有利于香港的经济发展
〔 395 〕	(三)香港与大京九带横向经济联合及协作框架
〔 397 〕	(四)香港经济发展趋势
〔 401 〕	附录:京九沿线地区社会经济统计资料
〔 411 〕	后 记

综合篇

(上)

