

京津冀协同发展背景下的 首都经济结构调整路线图

刘 瑞 等◎著

北京市教育委员会共建项目：提升北京创新能力，
打造环渤海经济新引擎



经济管理出版社
ECONOMY & MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

京津冀协同发展背景下的 首都经济结构调整路线图

刘瑞等◎著

北京市教育委员会共建项目：提升北京创新能力，
打造环渤海经济新引擎



经济管理出版社
ECONOMY & MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

图书在版编目 (CIP) 数据

京津冀协同发展背景下的首都经济结构调整路线图/刘瑞等著. —北京: 经济管理出版社, 2016.9

ISBN 978-7-5096-4550-5

I. ①京… II. ①刘… III. ①区域经济—经济结构调整—研究—北京 IV. ①F127.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2016) 第 189025 号

组稿编辑: 申桂萍

责任编辑: 高 娅

责任印制: 黄章平

责任校对: 赵天宇

出版发行: 经济管理出版社

(北京市海淀区北蜂窝 8 号中雅大厦 A 座 11 层 100038)

网 址: www.E-mp.com.cn

电 话: (010) 51915602

印 刷: 北京九州迅驰传媒文化有限公司

经 销: 新华书店

开 本: 720mm × 1000mm/16

印 张: 16.75

字 数: 283 千字

版 次: 2016 年 10 月第 1 版 2016 年 10 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-5096-4550-5

定 价: 58.00 元

·版权所有 翻印必究·

凡购本社图书, 如有印装错误, 由本社读者服务部负责调换。

联系地址: 北京阜外月坛北小街 2 号

电话: (010) 68022974 邮编: 100836

目 录

第一章 首都经济圈经济形态发展的国际比较	001
一、首都经济圈的八大经济形态对比	001
二、首都经济圈发展的综合评价	008
三、国际首都经济的演化规律	009
四、对北京首都经济结构调整的启示	011
第二章 首都服务经济发展路线图	013
一、北京服务经济发展历程	013
二、首都经济圈服务经济发展现状	017
三、首都经济圈服务经济技术分析	024
四、首都经济圈服务经济发展的深层次制约	030
五、首都经济圈服务经济发展的制度保障	032
六、首都经济圈服务经济发展路线图	035
参考文献	036
第三章 首都总部经济发展路线图	037
一、北京总部经济现状	037
二、北京发展总部经济的成本—收益分析	042
三、从总部经济角度推动北京市经济结构转型和缓解城市压力	044
四、天津、河北等周边城市发展总部经济潜力评价	062
五、推动首都经济结构调整之总部经济发展路线图	064
参考文献	067

第四章 首都知识经济发展路线图	068
一、首都知识经济的发展历程	069
二、首都知识经济的突出成就及结构特征	074
三、首都知识经济产业结构的突出问题	097
四、首都知识经济结构调整路线图	112
参考文献	130
第五章 首都“绿色经济”发展路线图	133
一、北京“绿色经济”发展现状	133
二、北京“绿色经济”发展存在的问题	145
三、北京“绿色经济”发展路线图	148
四、北京“绿色经济”发展的保障措施	159
参考文献	161
第六章 首都临空经济发展路线图	163
一、临空经济概念和内涵	163
二、北京首都机场临空经济区产业发展情况	167
三、首都机场和南部新机场临空经济区的产业集聚效应分析	172
四、京津冀临空经济区调整的路线图	174
参考文献	183
第七章 首都园区经济发展路线图	185
一、园区经济及北京特色的“村庄”经济界定	185
二、目前“村庄”经济存在的问题	190
三、“村庄”经济服务京津冀协同发展的思路 and 原则	195
四、“村庄”经济服务京津冀协同发展的时间表和路线图	198
五、对策建议	199
参考文献	202

第八章 首都临轨经济发展路线图	204
一、临轨经济概念和内涵	204
二、首都临轨经济发展情况	208
三、京津冀城市轨道交通发展情况	216
四、北京临轨经济存在的问题	218
五、中国香港案例分析	225
六、建设方向和保障措施	227
七、首都临轨经济发展路线图	232
参考文献	233
第九章 首都临港经济发展路线图	234
一、京津冀建设“临港经济”的背景及意义	234
二、京津冀港口群发展现状	235
三、京津冀临港经济发展存在的问题	243
四、京津冀临港经济发展路线图	247
参考文献	252
第十章 总结	254
附录 LQ 计算的数据	260
后记	261

||| 第一章 |||

首都经济圈经济形态发展的国际比较

英国伦敦、法国巴黎、日本东京、韩国首尔是世界上著名的首都城市，也是成熟和发达的首都经济圈典范。观察、分析、比较这四座首都城市圈经济的演化过程，特别是分析和比较它们在长期演化过程中形成的城市经济新兴业态，可以为推进北京城市经济发展和促进京津冀经济圈提供许多值得借鉴的经验教训。进一步说，对打造环渤海经济圈也具有巨大的启发意义。我们对此已在其他课题项目中做了相当全面和深入的研究，有关研究的部分成果已做公开发表^①，在本书中我们再对这些研究结论做一概要性的阐述，以便帮助读者理解后面关于打造首都经济圈、促进京津冀区域协同发展的路线分析。

一、首都经济圈的八大经济形态对比

在长期的首都经济圈形成与发展进程中，伦敦、巴黎、东京、首尔都形成了具有特色十分鲜明的服务经济、总部经济、知识经济、“绿色经济”、园区经济、临轨经济、临空经济和临港经济。把这四座城市首都经济圈与北京首都经济圈（京津冀经济圈）做一对比，可以看出北京首都经济圈（京津冀经济圈）与国际首都经济圈的发展差距。

^① 刘瑞，伍琴. 首都经济圈八大经济形态的比较与启示：伦敦、巴黎、东京、首尔与北京 [J]. 经济理论与经济管理，2015（1）.

（一）服务经济

当服务业产值或就业人数占比超过 60%，便形成以服务业为主体产业的社会经济形态。四大国际性首都经济圈均已在 20 世纪 90 年代进入服务经济阶段，目前第三产业占比由高到低依次为伦敦（90.64%）、巴黎（87.4%）、东京（81.4%）、首尔（71.9%）。就北京市单体而言，2012 年第三产业占比虽已达 76.5%，但仅接近伦敦首都圈 1990 年的水平；就京津冀首都经济圈而言，仅为 50.77%，相当于巴黎首都圈 1990 年的水平（见表 1-1）。

表 1-1 首都圈第三产业发展比较

首都圈	第三产业占比（%）		年均增长率（%）
伦敦首都圈（1990~2010 年）	79.60	90.64	0.55
巴黎首都圈（1990~2010 年）	54.40	87.40	1.65
首尔首都圈（1990~2010 年）	61.60	71.90	0.52
东京首都圈（1970~2009 年）	67.90	81.40	0.47
京津冀圈（1994~2012 年）	37.26	50.77	0.75
北京市（1990~2012 年）	38.80	76.50	1.71

资料来源：英国国家统计局，<http://www.ons.gov.uk>；法国国家统计局，<http://www.insee.fr>；韩国国家统计局，<http://kostat.go.kr>；日本总务省统计局，<http://www.stat.go.jp>；北京统计信息网，<http://www.bjstats.gov.cn>。京津冀圈数据由各个省份的第三产业产值及 GDP 计算得出；增长率采用算术平均法计算所得年均增长率。

四大国际性首都圈均表现出高度发达的服务经济形态，但服务经济内部结构仍各具特色。伦敦作为英国工业中心，借助大规模工业生产机会聚集资本、信息、专门知识及金融保险服务，其服务业内部结构中以金融保险服务业、专门服务、商务服务、科学技术服务为主。巴黎首都圈则以公共服务、金融服务、房地产及商务服务为主。东京首都圈以金融保险业、批发零售业、信息与通信业和不动产业为主。首尔首都圈则以金融保险业、批发零售业、商业服务和房地产及租赁业为主。对比发现，伦敦与巴黎首都经济圈的服务结构已经趋于高端化，东京和首尔首都经济圈服务经济结构层次次之，还包含批发零售业和房地产租赁业，主要集中在贸易与国际交往领域。京津冀的服务结构中现代服务业占比虽不断增加，但仍处于现代服务业发展阶段，服务业升级及高端化仍存在诸多障碍。

（二）总部经济

总部经济作为首都经济形态中不可或缺的部分，是指一种由各种社会经济机构的首脑部门聚集带动综合服务效应的社会经济形态。总部经济的发展不仅能有效集聚人才、资金、信息等高端资源，还能带动与之相关的配套服务业的发展，具有巨大的税收及就业效应。

首都经济圈的总部经济发展具有共同特征，即总部企业主要聚集在首都城市。根据《2013 年财富世界 500 强排行榜》公布的世界 500 强总部数据显示，伦敦、巴黎、首尔、东京分别拥有世界 500 强总部数量 16 个、2 个、12 个、47 个，分别占据全国上榜企业的 61.54%、64.52%、85.71%、75.81%，所创造的利润总额从高到低依次为东京、伦敦、首尔和巴黎。北京的总部经济发展迅速，2013 年世界 500 强企业总部数量（48 个）与创造利润均超过四大国际性首都，发展潜力惊人。但北京首都经济圈的总部企业结构仍有待进一步优化，伦敦和巴黎的总部企业以保险和商业银行业等金融服务业企业为主，北京的总部企业还具有明显的制造业特征，除了银行及商业储蓄（5 家），主要集中在工程与建筑（6 家）和金属产品（4 家）行业。

总结国际首都圈总部经济发展经验，其主要依托便捷的交通和完善的商业服务建立商务区或产业功能区形成总部聚集区，比如伦敦城、巴黎 CBD、东京中央区等。同时，采用企业总部与制造基地（分支机构）相分离的方式，以首都为中心，促进首都圈内各个城市的分工和合作。

（三）知识经济

知识经济是指一种以知识作为核心要素来实现经济增长的社会经济形态。教育、科学研发和文化创意产业是知识经济的先导。

教育方面，四大国际性首都经济圈均十分重视教育投入，但又各具特色。伦敦注重高等教育，比率高达 31.14%（2009 年）^①；巴黎注重精英教育，设有专门培育“精英”的“大学院”；东京注重“产学研”结合；首尔注重基础教育和终身职业教育，重视学生的创新力培养。

^① 英国国家统计局，<http://www.ons.gov.uk>。

科学研究方面，四大国际性首都经济圈的共性表现为依托政府研发投入，走“产学研”相结合的道路。政府十分重视高校科研机构研发投入，东京甚至将大学、研发机构和高新技术产业聚集转移至多摩和筑波，建设科学城，致力于促进高新技术产业的发展。

文化创意产业方面，伦敦、巴黎、首尔和东京均享有世界创意之都、时尚之都和设计之都的美誉，其文化创意产业均相当发达，也各具特色。伦敦首都圈以音乐视觉和表演艺术、电影视频和摄影以及广告和设计产业为核心产业；巴黎首都圈以时尚设计、出版发行和电影著名；东京首都圈依托诸多著名文化设施，以电影、动漫和广告设计闻名世界；首尔首都圈作为亚洲韩流的原动力，主打广播、音乐、电视剧集、电影和游戏产业。

综观京津冀在上述三个方面的发展，教育与科学研究表现出投入不足、区域结构失衡等特点，北京拥有的教育和科研资源远远超出天津和河北。京津冀的文化创意产业发展也主要集中在北京，以收入额为指标，软件、网络及计算机服务和广告会展产业发展迅速，文化创意产业已经成为未来发展的重要方向。

（四）“绿色经济”

“绿色经济”是指一种以经济与环境和谐为目的发展起来的新经济形态，其核心是节能环保促进经济发展。

综观四大首都城市经济发展历程，均饱受工业发展时期环境严重污染的恶果，在经历漫长的控污斗争后，均逐步变为清洁宜居城市，绿色低碳产业也成为新的经济增长点。根据大伦敦政府报告显示，2011年12月伦敦低碳和环保商品及服务部门的产值达254亿英镑，涵盖了9200多个绿色企业，雇佣员工超过163500名。伦敦主要发展低碳、可再生能源和环保产业，其中碳金融、地热、风和建筑技术份额最高，碳金融、光伏能源、风能和潮汐能则增长速度最快。^①

总结四大国际性首都经济圈控污及“绿色经济”发展经验，各城市主要从政策、规划和制度入手解决环境污染问题，各具良策。伦敦首都圈治理环境问题初期主要通过制定一系列法案严格控制工业和生活污染，待治理颇具成效后大力发

^① Department for Business Innovation & Skill. London's Low Carbon and Environmental Goods and Services [R]. City of London: Greater London Authority, 2013.

展公共交通和绿色自行车计划,通过收取交通拥堵费限制私家车进入市区,并动员全民参与绿地建设,同时政府制定政策大力支持发展绿色低碳产业。巴黎首都圈治理初期政府鼓励工业企业外迁至首都圈以外的省份以严格控制工业废气、废水污染,此后大力发展“绿色经济”,依托《建筑节能法规》发展低能耗建筑,依托承办世界气候会议等绿色外交活动提升全民节能意识,依托清洁公共交通和电动汽车租赁服务严格控制城区污染,依托科技研发完善空气检测、预报及污染溯源系统。东京首都圈“绿色经济”发展重点基于其成熟的碳交易市场机制,立法颁布《强制碳减排与排放交易制度》,建立亚洲第一个强制性碳排放配额交易制度,同时政府为住户免费安装太阳能,并将减排量储存在太阳能银行,以绿色电力证书形式销售,普及节能减排意识。首尔首都圈则大力促进绿色建筑事业发展,普及环保汽车,注重废弃资源的循环利用及全社会公共参与。

不得不承认,北京首都圈的环境污染控制及“绿色经济”发展与四大国际性首都圈相比还存在巨大的差距。就北京单体城市而言,“绿色经济”发展明显好于天津和河北,河北的工业废水、工业烟尘排放位居全国前十,其作为首都经济圈的外部圈层承接了首都经济圈内部城市的高污染、高能耗的工业转移。但近年来,政府日益重视“绿色经济”发展,并已明确定位京津冀三省市未来“绿色产业”的发展方向,其中,北京主要负责新能源汽车、风能和太阳能研发;天津负责锂离子和镍氢电池、薄膜太阳电池、风电装备;河北主要集中于太阳能和风能发电设备制造。

(五) 园区经济

园区经济是指一种高端生产要素在区域内集聚而形成的现代社会经济形态。在当代,园区经济越来越具有高技术密集性、产业集群性和价值链关联性等特点。在各国现代首都经济圈中,园区经济是一个新的特色。

国际首都圈园区经济发展的特点主要体现在:①地理位置远离市中心。科技园区大多坐落在首都郊区或者是首都圈内的其他城市,部分园区的建立本身便是为了缓解首都城市压力。②交通便利。毗邻公路、机场和港口等重要交通枢纽。③依托大学研发中心而立,注重“产学研”结合,将大学研发中心作为科技企业技术和人才的培育摇篮。例如,伦敦首都圈内的各个园区紧邻剑桥大学、牛津大学等世界知名学府,东京首都圈的筑波科学城内拥有筑波大学。④园区制度灵

活,注重中小企业的培育,政府在政策和融资上给予中小企业良好的创新环境。

京津冀内的园区经济发展主要以北京中关村园区和亦庄园区为示范性园区,在天津及河北建立六个园区,园区经济发展势头较好,但也存在诸多问题。第一,中关村园区位于市中心,加重了首都北京的“大城市病”。第二,产业园区与高校合作较少,未能实现有效率的“产学研”相结合的发展模式。第三,产业园区企业的原始创新力不足。第四,园区产业同构化现象严重,各园区经济特色不明显。

(六) 临轨经济

临轨经济是指一种由轨道运输方式带动相关产业聚集而发展起来的社会经济形态。首都城市交通点线成网,形成综合交通,带动首都经济圈内的人流、物流、商流和资金流,带动商业、地产、广告、文化、娱乐、办公、商务、住宅等市场及其相关设施的发展。

国际首都经济圈的轨道交通均非常发达,以地铁为主,辅以轻轨。东京首都圈的地铁被称为世界上最繁忙的地铁,首都圈发展沿着轨道向外扩散,通过交通布局引导城市发展形成中心等级体系,东京首都圈内依托城际轨道交通倡导远距离通勤方式,疏解中心城市人口压力。巴黎首都圈的临轨经济十分繁荣,形成巨大的“地下超市”,2012年地铁附近设置的销售点和自动售卖机等商业净利润达2300万欧元,形成新的经济增长点。^①首尔首都圈临轨经济起步较晚,但发展迅速,除地铁之外,城际铁路及高速铁路覆盖国土一半的人口,缓解了首尔中心区的人口高密度压力。伦敦首都圈内地铁运营历史最为悠久,具有12条地铁线路,总长度达402公里,同时拥有2条轻轨线路,地铁轨道总长度远远超过其他三个首都圈。

北京的地铁和高铁比四个国际首都圈都要发达。北京市地铁总共17条正在运营,包含一条机场轨道,组成覆盖北京市11个市辖区,拥有270座运营车站、总长456公里运营线路的轨道交通系统,位居世界第一。轨道延伸之处经济效益十分明显,北京地铁1号线、2号线交汇的建国门和复兴门都形成了商圈效应;西直门和东直门作为换乘车站发展迅速,商铺租金涨价明显;5号线和13号线

^① 黄远春,邱薇华.城市轨道交通行业经济效益增值方法探讨[J].硅谷,2010(22).

交汇的立水桥区域汇集了东方明珠、东亚奥北中心等多个商业项目，总面积达 50 万平方米。此外，地铁也将北京郊区与中心城区紧密联系起来，带动沿线经济。京津冀内主要通过高铁线路连接带动经济，目前圈内运营 9 条高铁线路，根据规划，到 2020 年，圈内的城际轨道交通总里程将达到 710 公里，线网布局满足区域经济社会发展要求，主要技术装备达到国际先进水平。城际轨道交通网络将覆盖京津冀地区的主要城市，基本形成以北京、天津为中心的“一小时交通圈”。

综合比较，京津冀的临轨经济发展迅速，颇具特色，有后来者居上之势，但仍需借鉴国外成功发展经验。第一，采用政府与社会资本组合融资模式，在轨道交通建设上引入社会资金，将地铁运营权利交予企业（巴黎和首尔）。第二，利用轨道交通引导城市建设，轨道交通规划布局应优先于土地开发，形成以轨道交通站点为中心的紧凑混合式土地开发模式。第三，重视轨道交通站点与其他交通工具的无缝式城市交通体系建设。

（七）临空经济

临空经济是指一种由航空运输方式带动相关产业聚集而形成的社会经济形态。相关产业在机场周边形成产业集群，进而形成以临空指向产业为主导、多种产业有机关联的独特经济发展模式，以巨大的航空货流和商务人流为支撑，产生出综合的经济效应。

伦敦、巴黎、东京、首尔和北京首都经济圈内分别拥有 6 个、2 个、3 个、2 个和 8 个机场。其中伦敦希斯罗机场客运总量常年占据全球机场客运吞吐量列表前三甲，巴黎戴高乐机场承担法国国际交通客运量的 52%，均属于世界最繁忙的机场之一。北京首都机场的客运量在 2010 年已经超过伦敦希斯罗机场，京津冀圈与伦敦首都圈客运量较大，首尔首都圈与东京首都圈货运量较大。各首都圈临空产业结构存在差异，伦敦和巴黎首都圈以零售、会展业、商务服务、电子信息服务等现代服务业为主，首尔、东京和北京首都圈的临空产业具有明显的制造业特征，主要是航空相关制造业、运输业、物流业。

（八）临港经济

临港经济是指一种依托港口发展相关产业的经济形态。除巴黎首都圈没有港

口（原有的塞纳河现只有观光邮轮），伦敦、东京和首尔首都圈分别拥有伦敦港、仁川港和东京湾港口群，北京首都圈内拥有天津港、唐山港、秦皇岛港和黄骅港四大港口，总货物吞吐量远高于其他首都圈内港口，但北京首都圈内的港口存在分工不明晰、同质竞争严重等特征，未能如东京形成系统的港口群，不利于可持续发展。

各个首都圈临港经济的产业发展大致经历三个阶段：重化工业集聚、增值物流延伸及现代服务拓展。最初，港口的重化工业因港口的发展而集聚。“二战”后的日本依靠东京湾港口群，兴建了钢铁、石油化工、机械制造等重化工业基地，拉动日本经济；韩国依托港口走出口导向型经济发展道路，建立以仁川港为中心的京仁工业区。重化工业发展成熟后，港口功能开始延伸，通过提供增值物流服务来提高资源利用效率。东京首都圈的港口增值物流发展十分迅速，例如，其汽车产业在港口附近进行组装再出口。临港经济发展到一定程度后，对金融、保险、商务等现代化高端服务业需求增加。伦敦临港经济已十分成熟，其临港产业是以市场交易为主的金融保险业，航运业与金融保险业相伴而生。

借鉴国际首都圈临港经济发展经验，北京首都圈内未来临港经济发展要点主要是建立跨行政区域的港口管理与规划机构，明确京津冀内各大港口职能分工，形成功能互补的港口群，创造新的经济增长点。

二、首都经济圈发展的综合评价

为深入量化比较首都经济圈的经济形态差距，特选取除临港经济外（因巴黎首都圈缺少临港经济）的七大经济形态相关的 12 项指标，指标选取均为相对指标，侧重于经济结构比较，采用阈值法计算各首都经济圈的综合指数，该指数越接近于 1 表明经济发展越好，越接近于 0 表明经济发展越差。

选取宏观经济、服务经济、总部经济、知识经济、“绿色经济”、园区经济、临轨经济、临空经济等八个一级指标，分别对应人均 GDP、服务业增加值占比、服务业从业人员占比、入驻世界财富 500 强企业营业收入/总部数量、科研经费支出占 GDP 比重、人均科研经费支出、森林覆盖率、每万美元 GDP 所产生的温

室气体排放量、园区人均产出（园区产出/从业人员数）、每公里地铁承担的客运量（年客运总量/地铁总里程）、每万美元 GDP 所产生的航空客运量、每万美元 GDP 所产生的航空货运量 12 项二级指标。

若按照单体城市概念计算其综合指数，北京市综合指数排名第三，仅次于伦敦和首尔首都圈（见表 1-2），尤其在知识经济、总部经济和临空经济方面指数排名第一，但“绿色经济”指标偏弱，表明北京市“绿色经济”有待进一步发展。若将京津冀作为首都经济圈范畴与四大国际性首都经济圈比较，其综合经济情况远不如其他首都经济圈。根本原因是，此处比较虽将京津冀作为首都经济圈整体，但实际上经济圈内经济发展差距较大，并未形成真正意义上的整体，而其他的首都经济圈均通过多次规划整合资源，明确圈内各层级职能分工，首都城市的辐射效应充分发挥，区域协同发展，早已在经济和社会上形成不可分割的整体。

表 1-2 首都经济圈经济综合比较

指标	北京市	北京首都圈	伦敦首都圈	巴黎首都圈	东京首都圈	首尔首都圈
综合指数	0.4241	—	0.7185	0.4051	0.3270	0.5574
	—	0.2932	0.7394	0.4090	0.3477	0.6389

三、国际首都经济的演化规律

通过以上对英国伦敦、法国巴黎、日本东京和韩国首尔作为国际首都经济分析和考察后发现，四个国际性首都经济在发展过程中均具备以下共同特征。

第一，均从单一的首都城市逐渐发展成以首都城市为核心的城市群。城市群拓展多为层级式圈层结构，每个圈层均有明确的功能定位。英国伦敦由伦敦城发展至大伦敦，包含伦敦城及周边的 32 个行政区，具体分为内伦敦与外伦敦两个圈层；法国巴黎发展而成的巴黎首都经济圈由巴黎市与其他七个省组成，具体分为巴黎市区、内环和外环三个圈层；日本东京最终发展成以东京为中心，半径 100 公里范围内的一都七县城市群，具体分为内层、中间层和外层三个圈层；韩国首尔首都圈则包括中心城市首尔特别市、仁川直辖市、京畿道行政区及其下属

的 64 个次级地方行政区等三个圈层。上述以首都为核心形成的城市群，通常被称为“首都圈”或“首都经济圈”。

第二，首都经济圈对全国经济贡献大。观察四大国际性首都圈的地区生产总值，近几年伦敦、巴黎、东京、首尔首都经济圈的地区生产总值分别占全国总产值的 22%（2011 年）、31%（2012 年）、27.5%（2009 年）、47%（2011 年），^①除伦敦首都圈经济占比约为 1/5 以外，其余首都圈占比均超过 1/3。上述数据表明，四大国际性首都经济圈也是该国的经济中心。

第三，城市规划成为首都经济圈形成的重要推动力。伦敦、巴黎、首尔和东京分别经历了四次、六次、三次和五次首都圈规划调整，规划调整出发点均试图缓解中心首都城市的人口及环境压力，常见方式是建立新城和卫星城，首尔还尝试通过迁都来缓解中心城市压力。

第四，均早已形成“三二一”的产业结构，且第三产业占据绝对主导地位。据统计，伦敦、巴黎、东京和首尔首都圈的第三产业占比均超过了 70%。首都经济圈的形成伴随着产业结构的调整与升级，产业的空间分布随首都经济的发展由扩散到集中，再由集中向周边地区转移升级。主导产业经历了农业、制造业、传统服务业到现代服务业的转变；要素驱动经历了劳动密集型、资本密集型、技术密集型、创新驱动型转变。

第五，最终均形成稳定的首都经济特有结构形态：服务经济、总部经济、知识经济、“绿色经济”、园区经济、临轨经济、临空经济和临港经济。这八种类型的经济形态虽然存在一定的外延活动交叉和部分功能重叠，但各自业态的内核稳定和特征鲜明。这八大业态因首都而生，又因首都而兴，最终在首都城市圈内形成稳定而又完善的经济形态。其中仅有巴黎首都经济圈稍微有所不同：历史上贯穿巴黎市的塞纳河曾经也是繁忙的内河航运通道，由此形成临港经济。但是塞纳河地处内陆地区且长期对流域进行环保治理，如今该河流最终只保留具有城市观光性质的航运功能，临港经济转型为服务经济和“绿色经济”。

^① 英国国家统计局，<http://www.ons.gov.uk>；法国国家统计局，<http://www.insee.fr>；韩国国家统计局，<http://kostat.go.kr>；日本总务省统计局，<http://www.stat.go.jp>。

四、对北京首都经济结构调整的启示

对世界经验观察，首都经济圈的演化历程通常分为两个阶段。第一阶段，首都城市建立之初，出现明显的资源集聚效应，资源从周边向首都城市汇集，经济要素集聚总量不断加大，推动首都城市经济快速发展。第二阶段，当经济要素集聚达到临界点，首都城市人口、交通压力等“大城市病”症状愈发严重时，首都经济的扩散及辐射效应出现，亟须借助周边城市疏解中心城市压力，同时资源会逐步向周边扩散，带动周边城市经济发展，最终形成以首都城市为核心的经济圈。此外，首都经济圈的演化过程中，政府成为主导因素，政府而非市场通过行政手段整合资源协调功能，以城市规划为手段推动首都经济圈的形成。

北京市经历 60 多年的结构调整，调整的结果均不令人满意，除对城市功能本身定位摇摆不定导致调整不到位外，还有一个最重要的原因就是没有遵循首都经济特有的演化规律进行调整，没有依照规律进行适宜的集聚与扩散。当需要集聚时，北京就像功能巨大的吸纳器那样恨不得把全国的资源都吸纳进来；当需要扩散时，北京又像风力极弱的鼓风机那样只把少量的资源扩散到周边区域。由于缺乏北京首都经济功能明确定位，在集聚和扩散过程中，究竟应当集聚哪些所需资源，扩散哪些不需要的资源，没有明确界定。集中和分散之后的经济是什么架构、形态，没有清晰的思路。

根据我们的分析判断，北京首都经济已经从集聚阶段进入到扩散阶段，已经从单体城市经济发展阶段进入到城市群经济或首都经济圈发展阶段。这个首都经济圈，正如国家《京津冀协同发展规划纲要》所展示的，就是以京津冀城市群为一体的经济圈。这是一个世界上特大首都经济圈，以全国 2.3% 的地域面积承载了 8% 的人口，创造了 10.4% 的经济总量，人均地区生产总值 6 万元，是全国平均水平的 1.3 倍。在这个关键时刻，一定要把握好战略机遇，不再使北京首都经济结构调整进入左摇右摆、来回折腾、历史循环，争取一步到位，完成结构调整任务。而依据国际首都经济圈的比较分析，北京首都经济