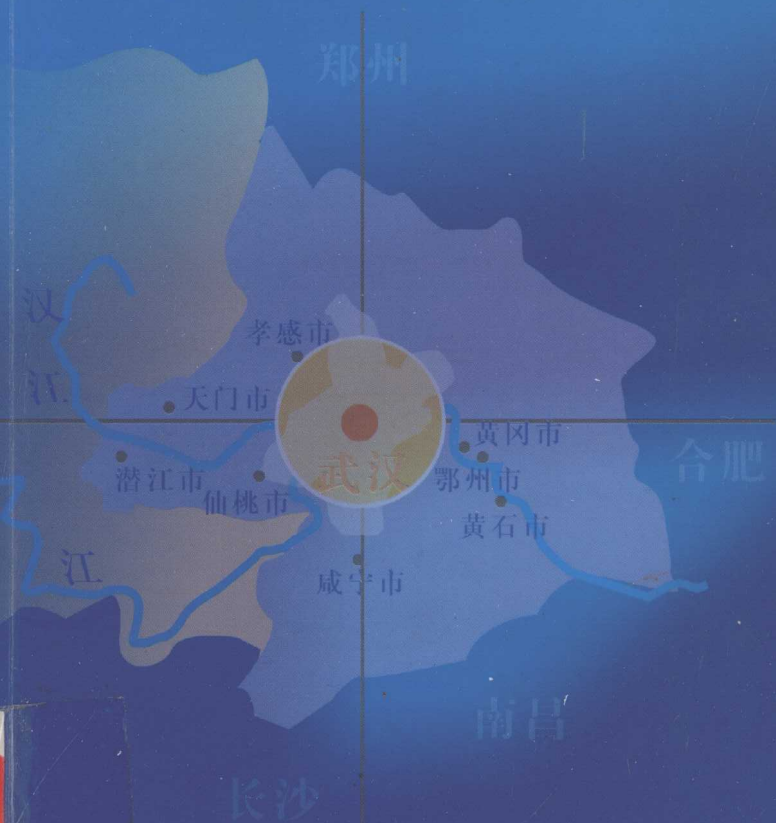


大武汉经济区的 科技与经济

陈冬生 赵玉林 主编



湖北科学技术出版社

图书在版编目(CIP)数据

大武汉经济区的科技与经济/陈冬生,赵玉林主编. —武汉:湖北科学技术出版社,2004.6

ISBN 7-5352-3128-4

I. 大... II. ①陈... ②赵... III. 科学技术—发展战略—研究—武汉市 IV. G322.763.1

中国版本图书馆CIP数据核字(2003)第113392号

大武汉经济区的科技与经济

© 陈冬生 赵玉林主编

责任编辑:刘玲

封面设计:王梅 赵焱

出版发行:湖北科学技术出版社

电话:87679468

地 址:武汉市雄楚大街268号

湖北出版文化城B座12-14层

邮编:430070

印 刷:光明印刷厂

邮编:430070

督 印:刘春尧

880毫米×1230毫米

大32开

11印张

272千字

2004年6月第1版

2004年6月第1次印刷

ISBN 7-5352-3128-4/G·820

定价:26.00元

本书如有印装质量问题 可找承印厂更换

前 言

武汉的地理位置非常独特,不仅处于我国内陆腹地特别是东半壁和长江中游,中部地区的中心,而且依水而立,地处长江与汉江的交汇处。这种居中依水的区位特征,使武汉成为我国通达性最好的城市。在过去,优越的通达性表现为长江、汉水两个水运系统,现代则表现为铁路、公路、航空和信息高速公路,其中铁路、公路、航空和信息武汉都是全国大“十”字的交汇点。在全国经济发展格局中,武汉地处长江经济带与京广、京九主干线经济带的交汇处,与北京、天津、上海、广州、香港、重庆、西安等特大中心城市的距离均在1000~1200km,是我国经济发达地区的几何中心和中国经济地理的心脏,承东启西,交汇南北的区位优势 and 枢纽作用极为突出,在长江经济带和中西部开发中均具有重要的战略支点作用,成为长江经济带中游地区(或大武汉经济区)的区域中心和最为重要的发展极。

武汉除具有独特的区位优势之外,在全国还具有比较明显的科教优势。一是教育发达,特别是高等教育发达。武汉地区有普通高等院校47所,在校学生35万人,列全国第二位;二是科技和人才实力雄厚,有研究与开发机构687个,专业技术人员46万人,两院院士47人(2002年),科学家与工程师总计61883人,每百万人口有科学家和工程师8584人(这项指标仅低于北京,高于上海,居全国第二位)。

武汉科教优势虽然比较突出,但其经济实力和城市地位却与其存在较大反差。在1982年全国各大城市的工业总产值、工业净产值、工业固定资产原值与实现的利润额排名中,武汉均居第四位;而在改革开放20年后的2002年、2003年,武汉在全国城市竞

争力的排名中却落到了第14位。仅就人均GDP而言,2002年武汉为19611元,不到上海的50%,在全国19个重点城市中居第13位。当将视野放在“大武汉经济区”时,我们发现这一差距则更是大得惊人。

所谓大武汉经济区(也称之为“武汉经济圈”,或称之为“武汉城市圈”),是指以武汉为圆心,周边100km范围内的鄂州、黄石、黄冈、孝感、咸宁、天门、仙桃、潜江等8个城市构成的经济区域。至2002年底,大武汉经济区以占全省33%的土地面积(61347km²),集聚了全省50.4%的总人口(3040.79万人)、59.9%的国内生产总值(2979.97亿元)、53.1%的地方财政收入(129.24亿元)、57.2%的全社会固定资产投资(970.3亿元)、61.8%的全社会消费品零售额(1358.4亿元),是湖北人口、产业、城市最为密集的经济中心区,综合实力较强,在全省具有重要地位。显然,加快大武汉经济区的建设对武汉、湖北乃至全国经济社会发展具有至关重要的作用。

然而,与沿海地区城市圈相比,大武汉经济区经济总量规模差距较大,整体实力还不强。在GDP上,大武汉经济区只相当于长江三角洲经济区内的江苏省8个城市(南京、苏州、无锡、常州、扬州、镇江、南通、泰州)的36.1%和浙江省6个城市(杭州、宁波、湖州、嘉兴、绍兴、舟山)的54.4%。GDP超千亿元的城市,大武汉经济区仅武汉一个,而江苏8市中有南京、苏州、无锡3市,浙江6市有杭州、宁波两市;GDP在500亿~1000亿元的城市,大武汉经济区没有一个,而江苏8市有5个,浙江6市有2个城市。在地方财政收入上,大武汉经济区仅及江苏8市(590.84亿元)的21.9%和浙江6市(329.11亿元)的39.3%,其财政收入占GDP的比例一直维持在5%左右,不仅远远低于发展中国家的平均值32%,而且也远远低于全国14%的平均水平。在经济外向度上,大武汉经济区出口总额(16.31亿美元)只相当于江苏8市的4.3%和浙江6市的7.3%;实

际利用外资(21 亿美元)只相当于江苏 8 市的 21.4%和浙江 6 市的 69.98%。在工业化、城市化水平上,2002 年,大武汉经济区人均 GDP 仅为 9703 元,折合 1172 美元,根据理论界和国际通行的划分标准,还处于 1200~2400 美元的工业化初级阶段;其核心城市武汉的人均 GDP 为 2348 美元,只是接近 2400~4800 美元的工业化中级阶段的门槛,综合经济实力还不够强大,城市的积聚和辐射能力有限。

武汉科技实力与综合经济水平排序上的落差,说明武汉地区的科技资源并未很好地转化为经济发展的优势,整体科技系统及其科技活动与经济发展的需求存在较大的不适应,区域科技创新体系并未很好地形成,运转效率低下。这些问题亟待研究解决。

进入新世纪,武汉科技、经济发展面临新的机遇与挑战,经济增长方式转变和结构调整对科技的依靠程度及对创新的要求将空前高涨;经济结构调整要求更多的高科技产品和新兴产业问世,发展高新技术产业成为当务之急;产业技术升级将形成对先进制造技术与装备的大量需求,开发先进成套技术装备和加强引进技术的消化吸收势在必行;缓解产业化技术储备不足,加强技术创新源泉建设,提供持续不断的技术供给迫在眉睫;企业面对国际国内两个市场,建立和完善技术创新机制,不断提高创新能力已成立足之本。加入 WTO 以后,科技的发展将置身于经济全球化的大背景下,既为武汉加快建立符合社会主义市场经济要求和符合国际惯例的区域创新体系提供了参照系,又对增强自主创新能力提出了更高要求;既带来了技术引进的便利条件,也形成了新的技术壁垒;高新技术产业的竞争将更加激烈,创新人才的争夺将进一步加剧。同时,西部大开发和东部的高速发展也将对武汉形成“东西夹击”的态势。因此,武汉要在 21 世纪初叶重振雄风,大力提升城市地位和更好地发挥区域中心作用,既要充分估量入世和西部大开发所带来的严峻挑战,更要抓住全球新技术革命带来的历史机遇,

充分发挥武汉的区位优势 and 科技优势,承担起科技支撑大武汉经济区战略发展的历史使命。

本书是国家科技部重大基础研究前期专项《科学技术在大武汉经济区战略发展中的地位、作用及选择》的主体成果。主要创新性工作和研究特色表现在以下四个方面:

(1)在空间地域上,该项研究不局限于武汉市或湖北省的行政区划,着重于经济区划意义上的武汉地区;着眼于武汉幅射范围内的大武汉经济区。

(2)在研究方法上,该项研究坚持“问题导向”,既不同于以往的纯理论研究,更区别于地区科技战略与规划研究,而是紧紧围绕武汉地区科技实力与经济地位的巨大落差这一现实问题,探寻其原因和对策。

(3)在组织形式上,该项研究的课题组成员既包括武汉地区高校和科研机构的著名学者,又包括在国家和地方长期从事科技管理的专家,还吸收了部分科技创新第一线的科研和企业人员。组成了官、产、学、研的合理结构。

(4)在研究成果方面,该项研究拟坚持研究成果的宏观指导性(提出战略思想、管理思想和总体思路)和微观可操作性(对重点领域、重大技术、重要基地做专题研究)的结合。

本书共有9章,第一章确立武汉在全国的战略地位;第二至三章通过分析武汉的科技和教育优势,提出国家在武汉的科技布局;第四至五章在分析武汉的科技对经济增长贡献的基础上,并结合国家在武汉的科技布局,借鉴我国经济发达地区经济发展经验,构建大武汉经济区经济发展模式;第六章分析大武汉经济区发展面临的国际国内形势;第七至九章根据大武汉经济区发展模式以及面临的国际国内形势,提出大武汉经济区发挥科教优势,实现经济跨越式发展的对策,包括创新体系建设、人才强区战略、制度和环境建设等。

本书是集体智慧的结晶。陈冬生、赵玉林提出课题总体设计,并进行全书的统稿、定稿。各章的撰稿人分别是:前言(陈冬生、赵玉林)、第一章(李百浩、郭建)、第二章(魏建国、陈冬生、陈莉敏、严琼芳)、第三章(陈冬生、彭玮、姜丛盛、陈莉敏)、第四章(魏建国、陈冬生、严琼芳)、第五章(赵玉林、刘慧敏、齐志、舒睿军)、第六章(刘树林)、第七章(赵玉林、陈茂国、王素馨、齐志、刘慧敏)、第八章(赵宏中)、第九章(夏劲)。

在本课题的研究和本书的写作过程中,曾蒙国家科技部条件财务司、基础研究司、湖北省科技厅、武汉市科技局、武汉理工大学科技处等单位有关领导和专家的大力支持和帮助,在此一并表示衷心谢忱!在本书出版之即,也要由衷地感谢湖北科学技术出版社的刘玲责任编辑,她为本书的出版付出了艰苦的劳动。

作者

2003年10月30日

目 录

前言

第一章 武汉在全国的战略地位	1
1.1 武汉的区位优势和特点	1
1.2 武汉的科技与教育发展在全国的地位.....	11
1.3 武汉的经济发展在全国的地位.....	16
第二章 武汉与国内五大城市科技实力的比较分析	32
2.1 科学技术的投入情况比较.....	33
2.2 科学技术的产出水平比较.....	38
2.3 当前存量比较分析.....	48
第三章 国家科技发展战略在武汉的布局	53
3.1 国家科技发展战略在区域布局的原则和评价体系.....	53
3.2 武汉科技发展重点领域布局.....	62
3.3 武汉高技术产业发展布局.....	65
3.4 武汉研究开发与产业化基地建设布局.....	81
第四章 武汉的科技发展与经济发展相关性分析	99
4.1 武汉的科技投入与经济增长关联分析.....	99
4.2 武汉的科技进步对经济增长贡献率的测算与分析.....	105
4.3 武汉的科技成果转化效率与效果	112
4.4 武汉的科技优势尚未转化为经济优势的原因分析.....	115
第五章 大武汉经济区的形成和发展模式	118
5.1 区域经济发展模式的类型与特点	118
5.2 京津唐地区经济发展模式的经验及借鉴	124

5.3	大上海经济区发展模式的经验及借鉴	132
5.4	大武汉与京津唐、大上海经济发展比较分析	145
5.5	大武汉经济区经济发展模式构建	160
5.6	大武汉经济区的产业结构优化	168
5.7	大武汉经济区的产业布局合理化	183
第六章	武汉的科技与经济发展面临的形势	184
6.1	西部大开发为武汉科技资源提供更广阔的辐射空间	184
6.2	入世使大武汉经济区的经济和科技面临机遇与挑战	191
6.3	知识经济的来临使武汉的发展更加依赖于科技创新	196
第七章	大武汉经济区的科技创新系统	223
7.1	构建大武汉经济区科技创新系统的理论基础	223
7.2	大武汉经济区创新系统的特征与功能	228
7.3	大武汉经济区创新系统的构成要素	236
7.4	大武汉经济区创新系统的运行	250
7.5	大武汉经济区创新系统的建设与完善	258
第八章	大武汉经济区的人力资源开发系统	271
8.1	区域人力资源开发系统评价体系	271
8.2	武汉经济区科技人力资源状况	279
8.3	大武汉经济区人力资源开发系统建设	281
8.4	大武汉经济区人力资源开发对策	293
第九章	大武汉经济区科技与经济的协调机制	298
9.1	依靠科技促进经济跨越式发展的基本思路	298
9.2	推进科技管理创新	303
9.3	构建多元化的投融资体系	309
9.4	促进大武汉经济区内的经济协作	327
	参考文献	335

第一章 武汉在全国的战略地位

大武汉经济区的形成与发展是与其明显的区域优势和城市优势分不开的。武汉的区位优势突出,是长江中游唯一的特大城市,在这个区域内没有任何与之竞争的城市对手。同时,武汉的商业和金融优势不仅在本区域首屈一指,而且在全国也位居前列,与上海、天津、北京、广州并列,一直是中国五大商业城市之一。这两点奠定了武汉在未来长江中游城市圈中作为首位城市无可替代的先天优势地位。同时,随着国家在中西部地区开放力度的加大,城市群和城市带也将向中西部推进。以武汉为中心的大武汉经济区将是继环渤海地带、长江三角洲、珠江三角洲地区3个城市群之后最有可能崛起的第四个城市群,在国家科技和经济发展中具有十分重要的战略地位。本章主要论述和分析武汉在全国的科技和经济战略地位。

1.1 武汉的区位优势和特点

1.1.1 武汉概况

武汉作为湖北省省会,是中国大陆非常重要的工业基地、商业中心、科教中心、金融中心、交通中心、物流中心。她位于江汉平原东部,长江中游与汉水交汇处。在平面直角坐标上,东西最大横距134km,南北最大纵距155km。武汉版图面积为8467.11km²,平面图形如一只从东向西飞舞的彩蝶,其中城区面积3963.6km²。武汉市区由隔江鼎立的武昌、汉口、汉阳三部分组成,通称武汉三镇,故武汉素有“江城”美誉。武汉市地质结构以新华夏构造体系为主,几

乎控制全市地质构造轮廓。地貌属于鄂东南丘陵经江汉平原东缘向大别山南麓低山丘陵过渡地区,中间低平,南北丘陵、岗垄环抱,北部低山林立。全市低山、丘陵、垄岗平原与平坦平原的面积分别占土地总面积的5.8%、12.3%、42.6%和39.3%。

武汉也是历史文化名城,自商周以来,即为重要的古城镇。其中,武昌长期以来为省、府、县属所在地,是中国著名的政治、文化中心和军事要地;汉口则是由于明代汉水改道与汉阳分离,近代开埠设置租界,之后成为商贸中心;汉阳自近代以来一直是武汉的工业基地。

在我国经济地理圈层中,武汉处于得中独厚的优越位置,交通四通八达,历来有“九省通衢”之称。武汉与其周边100km范围内的鄂州、黄石、黄冈、孝感、咸宁、仙桃、天门和潜江市等8个城市组成大武汉经济区的核心层;与其相距300km左右的荆州、荆门、十堰、宜昌等地处江汉平原的城市构成大武汉经济区的紧密层。其中层与邻省的长沙、郑州、洛阳、南昌、九江等大中城市相距600km左右,其外层与北京、天津、上海、广州、重庆、西安等特大城市相距1200km左右。这种优良的地理区位使武汉很自然地成为全国重要的交通、物流中心。

从城市规模、人口以及其地位来说,武汉素有“大武汉”之称。中国历史上称之为“大”的城市,一个是大上海,再就是大武汉。“大武汉”之称由来久矣,它并非武汉人的自称,而是源于广东中山人氏的概括。孙中山先生在《建国方略》里说:“要把武汉建成纽约、伦敦之大,要建设成东方的芝加哥”。辛亥首义成功,中山先生称“武汉一呼,四方响应”。武汉影响之大,可见一斑。但是由于城市规划理论的发展,“大武汉”之“大”更多的包含了“区域”的观点,因而对于大武汉经济区的研究是应该立足于对于武汉及周边区域的研究之上的。

1.1.2 自然资源

武汉有着丰富的自然资源和良好的开发环境,为农业、工业和

建筑业的发展提供了优良的生产条件和丰富的原料来源。其中,武汉的矿藏尤其是冶金辅料和建筑材料丰富,并拥有全国最大的熔剂石灰岩、白云岩和石英砂岩基地,膨润土储量居全国第1位。

(1) 土地资源

武汉耕地面积40.17万公顷,水域面积21.87万公顷,林地面积6.79万公顷,草地面积0.69万公顷。在土地资源总量中,交通用地1.43万公顷,城镇、村庄及工矿用地9.26万公顷,园地用地0.95万公顷,未开发利用的土地(包括沼泽、盐碱地等)面积为4.34万公顷。全市土壤共8个土类、17个亚类、56个土属、323个土种,其中水稻面积最大,占全市土壤面积的45.5%,黄棕壤占24.8%,潮土占17.0%,红壤占11.2%。

(2) 动植物资源

武汉市动物资源种类繁多,有畜禽、水生、药用、毛皮羽用、害虫天敌、国家保护动物等动物资源。畜禽动物主要有猪、牛、鸡等10余种、70多个品种。鱼类资源有11目、22科、88种,重要经济鱼类有草、青、鲢等20多种。水禽有雁、鹤、鹈等8目、14科、54种。在野生动物资源中,毛皮兽类很少,主要是药用动物、农林害虫等。

武汉市植物区系属中亚热带常绿阔叶林向北亚热带落叶阔叶林过渡地带。据不完全统计,全市的蕨类和种子植物有106科、607属、1066种,兼具南方和北方植物区系成分。常绿阔叶林和落叶阔叶林是全市典型的植被类型。

(3) 矿产资源

武汉现已发现33种矿产,矿点达154处,潜在经济价值8400多亿元。储量最大的是膨润土、石膏、玄武岩、大理石、花岗岩,拥有全国最大膨润土、石膏、玄武岩基地,主要分布在江夏区、黄陂区、新洲区,其中膨润土储量1.18多亿吨,居全国第1位。现已发现优质矿泉水、热泉8处,金矿点11处,铜矿点9处,锰矿点2处,磷矿点2处,并在5处发现石油、天然气“油气显示”。

(4)水资源

武汉江河纵横,河港交织,湖泊星布,以长江为主干构成庞大的水网,被称为“百湖之市”。1998年末,总水域面积2187km²,占市域面积的25.6%。在正常年景,地下水净储量128亿m³,地表水7145亿m³,其中境内降雨径流38亿m³,过境客水7107亿m³,水能理论藏量2万kW。现有水库274座,总容量9.25亿m³,其中大型水库3座,中型水库6座,小型水库219座。新洲区道观河、黄陂区夏家寺、梅院泥3座大型水库,库容量共5.61亿m³。年末有塘堰9.1万口,蓄水能力3.3亿m³。机电排灌站2515处,装机3420台套,容量32.45万kW。

特别要提到的是“三峡工程”与“南水北调工程”。宜昌是三峡工程的坝区所在地,丹江口水库则是南水北调的起点。这些良好的条件为大武汉经济区的快速发展打下了坚实的基础,同时也促进了大武汉经济区对于水资源的利用。

1.1.3 气候特点

武汉处于北回归线北侧的中纬地区,属北亚热带季风性(湿润)气候。常年雨量丰沛,热量充足,雨热同季,旱涝交替,且冬冷夏热,春暖秋凉,四季分明。年平均气温15.8~17.5℃,极端最高气温41.3℃(1934年8月10日),极端最低气温为-18.1℃(1977年1月30日)。年无霜期一般为211~272d,年日照总时间1810~2100h,年辐射104~113J/cm²,年降水量1150~1450mm;降雨集中在每年的6~8月,约占全年降雨量的40%左右。

1.1.4 交通

(1)武汉市的交通概况

武汉在全国交通运输格局中,是少有的集公路、铁路、航空、水运于一体的交通枢纽。以武汉为中心划一个1000km半径的圆,费时1.5h的航程,即可抵达北京、上海、广州、重庆、西安等地。因此

武汉成为了华中地区重要的交通中心、物流中心。2001年武汉的交通系统完成货运周转量697.1亿t/km,比上一年增长1.6%;旅客周转量262.74亿人/km,增长4.9%。近年来,武汉的综合交通运输网络的建设进一步加快,通达国内、国际的能力大幅提高,辐射功能日益增强。

联接上海、成都的沪蓉高速公路和联接北京、珠海的京珠高速公路汇合于武汉城市经济圈,形成十字交通网状,318、107、317国道呈发散状通达各地;长江、汉水交汇,内河运输发达,京广铁路纵贯武汉城市经济圈;圈内现有1座国际机场和1座国内机场;有6座长江大桥横跨长江,是长江流域拥有跨长江大桥最多的经济区域,规划中的阳逻长江大桥、天兴洲长江大桥不久将开工建设。国家“八纵八横”光缆干线5条汇合于武汉。内河运输系统、铁路系统、公路系统以及航空港、信息港网络系统等构成了大武汉经济区交通通信走廊,随着全国交通网、信息网的建成和完善,大武汉经济区交通通信体系将初步形成。

市内交通 市区内正在形成完善的路网系统,并且正在建设城市快速交通系统。另外在公共交通方面,公交线路228条,线路总长度4016km,公共汽、电车4461台。出租汽车12260台,中巴客运车361台。万人拥有公交车辆12.9台,在全国大城市中居领先水平。另外,武汉正在进行过江隧道和轻轨的建设。

公路交通 国道106、107、316、318及京珠、沪蓉高速公路在武汉交汇。市境内里程235.13km,在册通车里程2974.2km,长途客运班线1007条,日发班次3439个,客货运输辐射全国20多个省市。2001年全年完成货物周转量53.87亿t/km,增长3%;全社会旅客周转量52.62亿人/km,增长2.2%。

铁路交通 铁路运输是物流和客流所必需的重要手段。京广、京九、汉丹三条铁路干线在武汉交汇。营业里程1077.7km,每天到发旅客列车40多对,货物列车80多对。从武汉乘火车可通达全国

25 个省会城市,并开行了武汉至香港九龙的集装箱直达快运专列,隔日开行经深圳至香港的鲜活货运列车。武汉铁路分局跻身全国铁路分局之前。2001 年,完成货物周转量 422 亿 t/km,增长 0.3%;旅客周转量 177 亿人/km。

航空交通 武汉是我国重要航空指挥中心和航空港之一。航线可抵达全国 56 个大中城市,并开通了至香港、澳门及日本福网、韩国清州,韩国汉城和俄罗斯的国际航线。武汉航空客运量居全国第 9 位。

全国已有 22 家航空公司开通了武汉的航线,每周航班达 446 个。2001 年旅客周转量 27.22 亿人/km,增长 4.6%;货物周转量 0.41 亿 t/km,较 2000 年下降 22.6%。

水上交通 武汉港是我国内河最大的港口之一。武汉拥有码头泊位 615 个,年吞吐能力 4400 万 t。拥有各类船舶 2080 艘,总载重量 150 万 t、载客量 6 万客位,货轮可直达俄罗斯、日本、韩国、东南亚及港澳地区。货运量居长江内河港口第 3 位,客运量居首位。2001 年,全年完成货物周转量 220.82 亿 t/km,增长 3.8%;旅客周转量 5.9 亿人/km,下降 40.3%。

(2)大武汉经济区的交通发展规划

今后 5 年,是湖北省交通基础设施快速发展的重要时期,发展目标是三个“基本形成”:一是基本形成以武汉为中心,以京珠、沪蓉国道主干线为主轴,以连接我省“大三角”经济区及周边省会城市的高速公路为主骨架,县市通达高等级公路,乡镇通达等级公路的内畅外联、四通八达的公路网;二是基本形成以长江、汉江为主通道,连通清江及江汉平原航道网,港站配套、干支相连、通江达海的水路网;三是基本形成武汉主枢纽与高速公路沿线中心城市区域性枢纽相互配套、适应现代物流和高速客运发展需要的全省客货运站场网络,使我省的区位优势得到充分发挥。

“十五”期间,全省将新建高速公路 1000km,一、二级公路

4609km,长江、汉江大桥 10 座。新增航道里程 66km,航道升级 284km,改善 295km,江汉平原航道网骨架初步形成;新改扩建港口泊位 12 个,配套完善泊位 25 个,港口年吞吐能力新增 190 万 t,港口机械化作业水平得到较大提高。新增货运站 27 个,配套完善 10 个,新增货物年转运能力 750 万 t;新增客运站 12 个,配套完善 36 个,新增旅客日发送能力 8.95 万人次。

在加快交通基础设施建设的同时,水陆运力结构将进一步优化,高、中级客车将占营运客车的 40%,高速、集装箱等专用船将占营运船舶的 20%。交通科教水平和职工队伍素质将进一步提高。到“十五”期末,交通重点科技成果达到全国先进水平,部分科技成果达到国内领先水平,科技进步对交通经济增长的贡献率增加 6~8 个百分点。全省交通行政执法人员达到大专以上文化程度,在职工中中专以上学历、中级以上技术职称和技工人数分别达到 35%、25%和 60%。90%的单位成为县(市)以上文明单位。

1.1.5 人力资源

武汉拥有经济发展所必须的充足的人力资源,劳动力素质高。2001 年年末全市总人口 756.5 万人,比上年末增长 0.97%。人口出生率 8.14‰,人口死亡率 5.67‰,自然增长率 2.47‰,净迁移率 7.29‰,计划生育率 98.8%。流动人口大约为 100 万,是城市中的活跃因素之一,也是城市是否具有活力,聚集效应强弱以及经济发展潜力如何的一种判断标准。其中,拥有 45 万各类专业技术人员,近 30 万在校大学生,全市有 230 多所技术学校、职业学校,每年培养出各类技术工人 6 万人。

近年来,武汉居民的生活水平有所提高。全年职工平均工资 9086 元,比上年增长 19.1%;城区居民人均可支配收入 7304 元,增长 8%;农民人均纯收入 3100 元,增长 5%,其中现金收入 2200 元,增长 8.7%。但比起沿海的一些大城市则偏低。

1.1.6 物流业

物流业是随着第三产业的发展和社会分工的细化而出现的新兴产业,对于加强流通、发展经济、促进社会现代化有重要作用。新型的现代物流圈将实现原材料、产成品从起点至终点及相关信息的全过程有效流动,它把运输、仓储、装卸、加工、整理、配送、信息等进行有机整合,形成完整的供应链,为用户提供多功能、一体化的综合性服务。一直以来,是先有物流再有资金流,再有信息流,信息的产生是滞后的,而将来物流企业信息化的方向是信息流先于物流和资金流,形成基于信息流的物流,这正是物流业趋势。目前,物流企业开始重视物流信息系统,并把信息技术能力作为企业的核心竞争能力之一。江城武汉地跨长江两岸,交通发达,有得天独厚的地理优势,历来是商家必争之地,在物流方面大有可为。

武汉现有 50 多家物流企业,起步有早有晚,基础有高有低,规模大小不一。为加快武汉物流业的快速发展,武汉市建设华中物流中心的实施方案已制订完成,未来 5 年内,江城将建起四重高效物流圈。这四重物流圈内涵为:1h 内配送市内消费功能区,12h 内配送武汉周边城市,48h 内配送华中经济中心城市,72h 内通达国内主要经济中心和周边国家及地区。按四重高效物流圈的设想,武汉市将建设两个现代化的大型多功能物流基地,即舵落口物流基地和阳逻物流基地;建设两个物流中心,即武汉万吨冷库区冷冻(藏)食品物流中心、升官渡物流中心;建设 4 个配送中心,即武汉商贸配送中心、武汉商储配送中心、武汉农资配送中心、武汉物资配送中心。目前,这些“基地”、“中心”的一些项目已开始新建或整合。

正在建设中的京珠(北京至珠海)、沪蓉(上海至成都)两条高速公路被称为我国公路交通网上的“金十字架”。两线在武汉交汇,进一步凸显了武汉的区位优势,为物流业的发展提供了机遇。近日,台湾冠华实业公司向武汉市计委等部门表示,将投入巨资,在京珠、沪蓉、318 国道 3 条公路的交汇处——蔡甸区常福镇,建设全