

经济走廊综合开发模式研究

刘晓鹰 著

971

成都地图出版社

经济走廊综合开发模式研究

刘晓鹰 著

*

成都地图出版社出版·发行

四川省成都市龙泉驿

成都市教育印刷厂印刷

*

850×1168毫米 1/32 8印张 210千字

1996年4月第1版 1996年4月第1次印刷

印数：1—1000

定价：18元

ISBN7—80544—459—5/F·3

著 者 简 介

刘晓鹰,40岁,1982年7月毕业于北京林业大学。现任四川省国土研究所主任、副研究员。

1982年开始从事生态经济、小流域整治开发及复合生态系统方面的理论及科研项目研究。1988年开始进行区域经济理论及区域开发、土地经济及土地利用等科研项目研究。已在国内外学术刊物上发表论文30余篇。有译著《森林动态理论》。编著了《南水北调西线工程对四川社会经济发展的影响》、《宜宾地区国土综合开发研究》、《遂宁市国土综合开发研究》、《西昌市国土综合开发研究》、《大竹县土地利用总体规划》等专著15部。并参与了《四川省民族自治地方发展研究》等专著的研究和部分内容执笔。作为技术负责人主持完成了12个项目的研究工作,并获得国家、省级科技进步奖10余项。正在主持进行《西藏自治区土地利用总体规划》、《四川省基本农田保护规划》等重大科研项目研究工作。

达成线经济走廊国土综合开发研究 课题组主要研究人员名单

课题组长:黄福宁

副组长:刘晓鹰 罗坤厚

主研人员:王 杰 高 红 艾南山 鞠世昌

王克诚 陈 勇 刘 秩 李 斌

吴 游 李亚萍 刘 翔 杨 杰

魏万迎 万 里

内 容 简 介

本书把达成铁路沿线区域作为一个整体,研究其资源综合开发的外部环境及内部条件,提出了加速这一区域开发的生产力布局空间格局,发展方向及产业结构调整模式;经济、社会发展目标;以及持续发展对策。深入研究了沿达成铁路这条主要交通干线,尽快形成一个新的经济增长带,即经济走廊的重要步骤及关键环节。并对经济走廊范围的确定,经济走廊综合开发的理论基础等进行了研究。是国内外尚不多见的、较为系统研究经济走廊综合开发并涉及相关理论的一本专著。

序 言

《达成线经济走廊国土综合开发研究》完成了,我荣幸地应邀为它的出版写一序言。首先这本书的名字就令人感到新颖,新颖之处在于使用了“走廊”一词。走廊本是一个日常生活熟悉的建筑名词,于今引伸为经济走廊,实是新的概念。走廊的内涵经历了不断扩充的过程,并有深刻的背景。

走廊最早被扩展使用,可能始于地理学。德国人将我国的河西地区称为甘肃走廊(Gansu Korridor),西方的诸多文字(包括英文)都沿用这个称呼。因它是古丝绸之路的重要通道,而世界闻名。河西是一个古老的区域名字,所以我国一直称为河西走廊。中文的河西走廊和西文的甘肃走廊是等价的,完全对应应该互译。没有注意到这点的翻译家,偶尔也会出现笔误。

走廊继后才成为地缘政治学(Geopolitics)名词。1978年德文出版的一本百科全书 Korridor 词条,解释的仅有一种意义,即连接本土和飞地的陆地或空中通道,显然在这里走廊一词已失去了它的其他含义,是纯粹的地缘政治学的专用名词。这与德国是地缘政治学的祖国,德语词汇受到地缘政治学的深刻影响不无关系。这种用法中最为有名的是波兰走廊(Polish Corridor)和西柏林的空中走廊(Air Corridor)。第一次世界大战后,根据凡尔赛和约,战败国德国在其本土东普鲁士和西普鲁士之间,沿维斯拉河西岸划出宽约30~90公里的狭长地带作为波兰的出海通道,称为波兰走廊,又称但泽走廊;为了解除苏联对西柏林之间通道,包括4条铁路、4条公路、2条水路和3条“空中走廊”。3条空中走廊是法兰克福—柏林走廊(Frankfurt-Berlin-Korridor),汉诺威—柏林走廊(Hannover-Berlin-Korridor)汉堡—柏林走廊(Hamburg-Berlin-

Korridor)。通行于这3条空中走廊的,只能是四大国所属的航空公司的飞机,还规定了在通道之外的紧急避难线路。这个走廊是看不见的但却十分明确界定的空中道路网络。

二次世界大战后,波兰和德国的领土重新作了划定,波兰走廊已不复存在;东西德的合并统一,空中走廊也随冷战时代结束而成为历史名词。但走廊一词却颇有生命力,它在经济关系中又找到的新的表现。经济走廊与诸如大陆桥、金三角、沿江、沿线、沿边经济带等一样,成为跨国家、跨地区的名词,从一个侧面反映了国际政治关系经历的重大转变。战后两种现象发人深省:一是战败国日本和德国(西德)经济上的崛起和战胜国美、英、法等相对的衰落,赢得了战争的胜利不等于赢得了发展;二是民族独立、人民革命夺得了政权,但独立后普遍都面临经济困难,独立并不能代替发展。国内要求发展的压力和国际上经济的激烈竞争,逐渐改变了战后世界国家关系总的格局;经济开放的需求超过了对国家安全的耽心,出现了从地缘政治向地缘经济的总体转变。地缘政治看重国家安全,将邻国视为敌人;地缘经济着重发展,将邻国视为竞争的对手和合作的伙伴。在这样的形势下,走廊的地缘政治含义的衰落和地缘经济含义的出现,就是自然的了。

国内地区之间的关系自然不同于国际上国与国之间的关系。但是我国正从计划经济向市场经济过渡,各地区为发展经济合纵连横,在地缘关系上寻求新的合作伙伴,抓机遇、争市场,也充满激烈的竞争。提出达成沿线经济走廊,就是看到这种形势,预见到即将建成的达川—成都铁路,将令沿线各地区产生新的地缘关系。抓住这种机遇,选择这样的研究课题,无疑是瞻前性的,课题完成后,又就此成书,对这一地区的国土综合开发整治作深入研究,更是必要的。鉴于经济走廊还是一个新概念,本书探讨它的意义、范围等,并具体研究这个经济走廊发展目标和实施方案。这对我国内陆的新建交通干线地区提供了一个借鉴模式。如何建设经济走廊,尚待

探索,感谢作者们为此作了成功的尝试。

经济走廊这种现象出现在本世纪末,真正成熟却要等到下一世纪。建设经济走廊是一个跨世纪的工程。今日达成铁路尚未贯通,本书的作者已为它未来绘出了发展蓝图。达成经济走廊将是四川盆地中,在成渝线经济区(也可称为成渝经济走廊)以北平行于它的另一个跨地区的经济合作区,它的建设对四川盆地北部丘陵地区的开发以及四川的持续发展都具有重要意义,同时也是四川省迎接我国建设向中西部转移的一个重要举措。因此,本书的出版其目的是显而易见的。希望本书能够为此发挥其具有历史意义的作用。

艾南山

四川联合大学教授

1996年2月8日

前 言

《达成线经济走廊国土综合开发研究》是四川省国土局报经国家计委立项,经四川省科委组织论证后开展的重大研究项目。该项研究应用区域经济,国土综合开发整治以及经济学等方面的理论,对达成铁路沿线地区开发整治的条件,生产力布局的空间格局,产业结构调整,各产业部门的发展等,进行了较深入的研究,是在实地考察、调研,反复征求“走廊”区域各级政府、部门领导和实际工作者意见的基础上,进行的综合研究,提出了“走廊”区域经济发展、综合开发整治的战略目标和具体方案。同时,以达成铁路沿线经济走廊为模式,对铁路沿线经济走廊综合开发的理论和方法,进行了卓有成效的探索作出了相应的贡献。

在我国,以铁路交通大动脉沿线跨行政区域为研究对象,以形成一个较快速度持续发展的经济走廊(经济带)为目的,从国土综合开发整治的高度进行的研究和著作甚少。本著对于我国广袤的内陆交通、经济欠发达地区,充分发挥新建交通主干线,及其沿线区域城镇的吸引辐射作用,改善投资环境,加速经济发展,是一个极好的借鉴模式。对类似地区的经济快速、持续发展提供了有启示、有价值的思路。

国土综合开发研究是高层次、战略性、综合性的区域经济发展研究,是编制国民经济和社会发展计划的基础和依据;是社会主义市场经济体制下,政府对经济发展实行宏观调控的依据。科学地制定和有效地实施国土规划,对促进生产力的合理布局,国土资源的综合开发和国土环境的综合整治,充分发挥地区经济发展的优势,提高国民经济发展的宏观经济效益,有着十分重要的意义。

达成铁路沿线区域为典型的丘陵经济区。农业、棉纺、丝绸、食

品等工农业生产在全省国民经济中占有重要地位,具有明显的区位优势 and 广阔的开发前景,但长期以来受到基础设施落后、经济基础薄弱、人口、资源、生态环境及其他社会条件与经济发展矛盾的制约。为加速国民经济发展,登上新的台阶,促进社会事业发展,提高人民生活水平,急需有一个国土综合开发整治战略性研究来指导调整生产力布局和产业结构,最大限度地发挥地区优势,改善和保护国土环境。本研究就是在这样的背景下开展的。

达成铁路沿线经济走廊国土综合开发研究,涉及内容广泛,既有国土资源综合评价,开发整治的总体战略及目标,又有总体布局及产业结构调整;既有国土开发整治各部门、行业发展研究,又有实施步骤与对策;既做到宏观与微观结合,又注重经济与社会全面发展研究,突出了生产力布局、产业结构调整有机结合这一特色。它以促进社会主义市场经济发展为前提,遵循市场经济规律,市场导向和资源开发紧密结合,经济发展战略与生产力空间布局互相协调,大力保护和整治生态环境。本规划坚持科学性和实用性、理论性和可操作性相统一的原则,为达成铁路沿线区域未来经济发展、区域开发及产业投资提供了科学依据和蓝图。

国土综合开发整治研究其科学性、综合性、操作性很强,涉及的层面宽,时间跨度大,尽管已经做了许多艰苦繁杂的工作,由于时间和水平所限,书中仍存在不足甚至谬误之处,由衷地敬请批评指正。

在本研究过程中,达成铁路沿线区域的各级领导,特别是各市、县(区)国土局、计委的同志给予了极大的帮助,四川省国土局和省级有关部门的领导同志,以及有关大专院校、科研单位的同志都给予了可贵的支持,在此,一并致以诚挚的谢意。

刘晓鹰

1996年1月8日

• 5 •

目 录

第一章 经济走廊区域范围的确定	1
第一节 经济走廊建设的理论基础.....	1
第二节 城市及铁路的理论辐射范围.....	3
第三节 经济走廊范围的确定.....	6
第二章 经济走廊开发条件评价	8
第一节 经济走廊自然资源评价.....	8
第二节 达成铁路沿线区域社会经济条件分析	12
第三节 综合开发的比较优劣势	16
第三章 经济走廊综合开发战略	28
第一节 指导思想	28
第二节 总体战略目标	31
第三节 重点时段目标	33
第四章 经济走廊生产力总体布局	40
第一节 生产力布局的总体框架	40
第二节 农业生产布局	46
第五章 产业结构调整	49
第一节 产业结构现状评价	49
第二节 产业结构调整的总体格局	50
第三节 调整的方向和时序	51

第四节	重点产业的发展	54
第六章	基础产业发展与布局	60
第一节	农业	60
第二节	交通运输	68
第三节	邮电通讯	72
第四节	科技教育	72
第五节	能源建设与布局	74
第七章	主导产业发展方向及重点	75
第一节	纺织工业	75
第二节	食品工业	81
第三节	机械工业	82
第八章	乡镇企业发展及布局	83
第一节	指导思想、目标及方向	83
第二节	总体布局	88
第三节	对策措施	92
第九章	城镇体系发展与布局	98
第一节	城镇和城市化发展现状	99
第二节	达成铁路沿线经济走廊城镇体系	111
第三节	主要城镇用地和基础设施	121
第十章	国土环境的整治与保护	126
第一节	环境质量现状评价	126
第二节	环境质量预测	140
第三节	整治和保护目标	147

第四节	整治与保护对策·····	148
第十一章	经济走廊综合开发对策·····	153
第一节	经济发展的战略步骤·····	153
第二节	产业发展对策·····	154
第三节	农业发展对策·····	155
第四节	经济体制改革·····	156
第五节	科技教育发展对策·····	158
第六节	资源开发及人口控制·····	158

主要专题研究：

南充市“一江两线”经济发展战略研究·····	160
南充市乡镇企业发展规划·····	189
经济走廊发展趋势预测·····	211

第一章 经济走廊区域范围的确定

国家“八五”计划重点建设项目达成铁路,西起成都,途经青白江区、金堂县、中江县、遂宁市中区、蓬溪县、南充市三区、蓬安县、营山县等县(区)市,至渠县三汇镇与襄渝线接轨,全长 372 公里,是继成渝线之后连接省内东西部的交通运输大动脉。铁路建成后,其直接受益区域呈葫芦形,位于东经 $104^{\circ}\sim 107^{\circ}$,北纬 $30^{\circ}\sim 32^{\circ}$ 之间,包括青白江区、金堂县、中江县、遂宁市、南充市和渠县等 6 个相对独立的行政区域,幅员面积 23423 平方公里。本著把这一区域称为达成铁路沿线经济走廊。

第一节 经济走廊建设的理论基础

“经济走廊”是近年来出现在区域经济学和经济地理学中的一个新词。关于此词的内涵,理论界尚没有一个确切的定义。“经济走廊”与“经济带”、“产业带”、“点轴系统”等概念较为接近。经济走廊建设的核心理论主要有点轴开发理论。点轴开发理论的科学基础源于区域开发中的“增长极理论”、“生长轴理论”和区位论中的“中心地理论”。

“增长极”这一概念由法国经济学家弗朗索瓦·佩鲁(Francois Perroux)于 1956 年最早提出,后又经布代维尔(J. R. Boudeville)等人加以拓展,把经济空间中的增长极转换到地理空间,使增长极具有了空间特征,从而形成了区域开发中的增长极理论。增长极理论认为,在经济增长中,由于某些主导部门或有创新能力的企业或行业在一些地区或大城市的集聚,形成一种资本与技术的高度集中,具有规模经济效益,自身增长迅速并能对邻近地

区产生强大辐射作用的增长极。通过增长极可以带动相邻地区的共同繁荣。增长极形成有两种途径：一种是由市场机制的自发调节引导企业和行业在某一大城市或发达地区聚集而自动产生；一种是由政府通过经济计划和重点投资而主动建立。目前，在建立社会主义市场经济过程中，以城镇为依托的增长极的形成和加强也就是以上两种作用共同影响的结果。

生长轴理论认为，随着连结各中心地重要交通干线的建立，沿交通干线将会形成新的有利区位，这种有利区位的形成，方便了人口的流动，降低了运输费用，从而降低了产品成本。新的交通线对产业和劳动力具有新的吸引力，从而形成了有利的投资环境，使产业和人口向交通线聚集并产生新的居民点。

中心地理论(Central Place Theory)是研究城市空间组织和布局时，探索城镇数目、等级、规模和分布的一种城市区位理论。最早由德国地理学家克里斯泰勒(W. Christaller)根据德国南部中心地的分布于1933年提出。中心地理论认为，中心地体系是分别按行政管理原则，市场供应原则和交通原则组织起来的。按不同原则组织起来的中心地体系，在中心地的数目、规模和分布上表现出较大的差异。但是不论以哪种原则组织起来的中心地体系，其不同级别的中心地有其共同特征：(1)中心地越大，其中心功能越具有多样性；(2)中心地越大，与它同等级中心地的距离就越远，等级高的中心地间距大，等级低的中心地间距小；(3)同一等级的中心地提供同等级别的各类商品和服务，并具有较它们低等级中心地的职能；等级越高的中心地数目越少，等级越低的中心地数目越多。

点轴开发理论吸收了增长极理论、生长轴理论以及中心地理论的有益部分，并将这几种理论有机地组合起来，形成了指导区域开发和国土开发的重要理论——点轴开发理论。

点轴开发理论的中心内容是：(1)在一定的区域范围内，规定若干生产、位置、资源条件较好，具有开发潜力和远景的重要交通

干线经过地带作为发展轴予以重点开发；(2)在各个发展轴上确定重点发展的中心城市，规定各城市的发展方向和服务、吸引区域；(3)确定中心城镇和发展轴的等级体系。较高级的中心城市和发展轴影响较大的区域，应当集中较大的力量开发，即重点开发轴线的等级应与开发投资的大小及先后次序相对应，并形成不同等级的点轴系统。

点轴开发理论中的点轴系统由重点开发的“点”和“轴”组成。点轴系统实际上就是正在形成中的经济带或经济走廊。例如京九铁路沿线区域，京、津、唐高速公路沿线区域，沪、宁、杭铁路沿线区域，成渝高速公路沿线区域，都可能、或者必将形成经济高速增长的经济带或经济走廊。

第二节 城市及铁路的理论辐射范围

一、中心城市的辐射范围

达成铁路西起成都，东到达川。主要经过城市有遂宁市和南充市。达成铁路是横跨四川盆地中部，连接川东和川西的省内重要铁路干线。目前，四川有重庆和成都两座特大城市，11座中等城市，22座小城市，缺乏50~100万的大城市。重庆和成都在四川经济建设中的地位显赫，它们不仅是四川省最大的城市，而且在整个西南地区占有非常突出的地位。根据四川城市经济影响区的划分^①，川东地区为重庆城市经济影响区，川西地区为成都城市经济影响区。达成铁路所经过的地带既受到重庆的影响，又受到成都的影响。因此，达成铁路的辐射范围既属于重庆城市经济影响区，又属于成都城市经济影响区。遂宁和南充是达成铁路所经过的重要城

^① 裴家常，城市地理学，成都地图出版社，1992

市,这两个城市均位于重庆和成都的经济辐射范围内。然而,遂宁和南充作为川中地区两个中心城市又有各自不同的经济辐射范围,并分别形成遂宁城市经济影响区和南充城市经济影响区。不同的城市经济影响区具有不同的经济作用场,城市之间的相互作用可以通过城市经济作用场而得到反映。由于城市经济作用场强具有对距离的衰减作用,即使是在同一经济作用场内,不同地点的经济作用场强并不一样,场强的大小随着离中心城市距离的增大而减小。通过城市经济作用场强可以计算两座城市相互之间经济影响范围。如下图,A、B分别代表两座城市,C点和D点代表在A、B两座城市经济作用场中场强均衡之处,C点和D点之间的区域为B市的相对经济影响区,C点和D点以外的区域为A市的相对经济影响区。

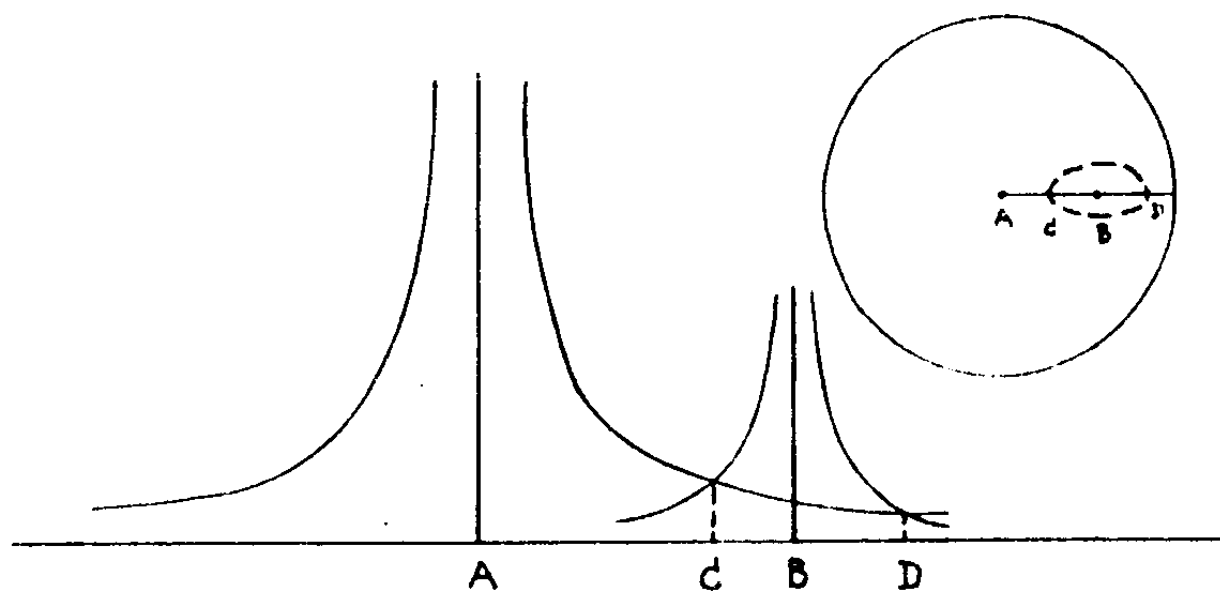


图 1-1 城市经济作用场强的衰减曲线及平面示意图

从图 1-1 可以看出 CB 大于 BD,说明 B 市的相对经济影响区在远离 A 市的方向范围大于靠近 A 市方向的范围。如果从平面