

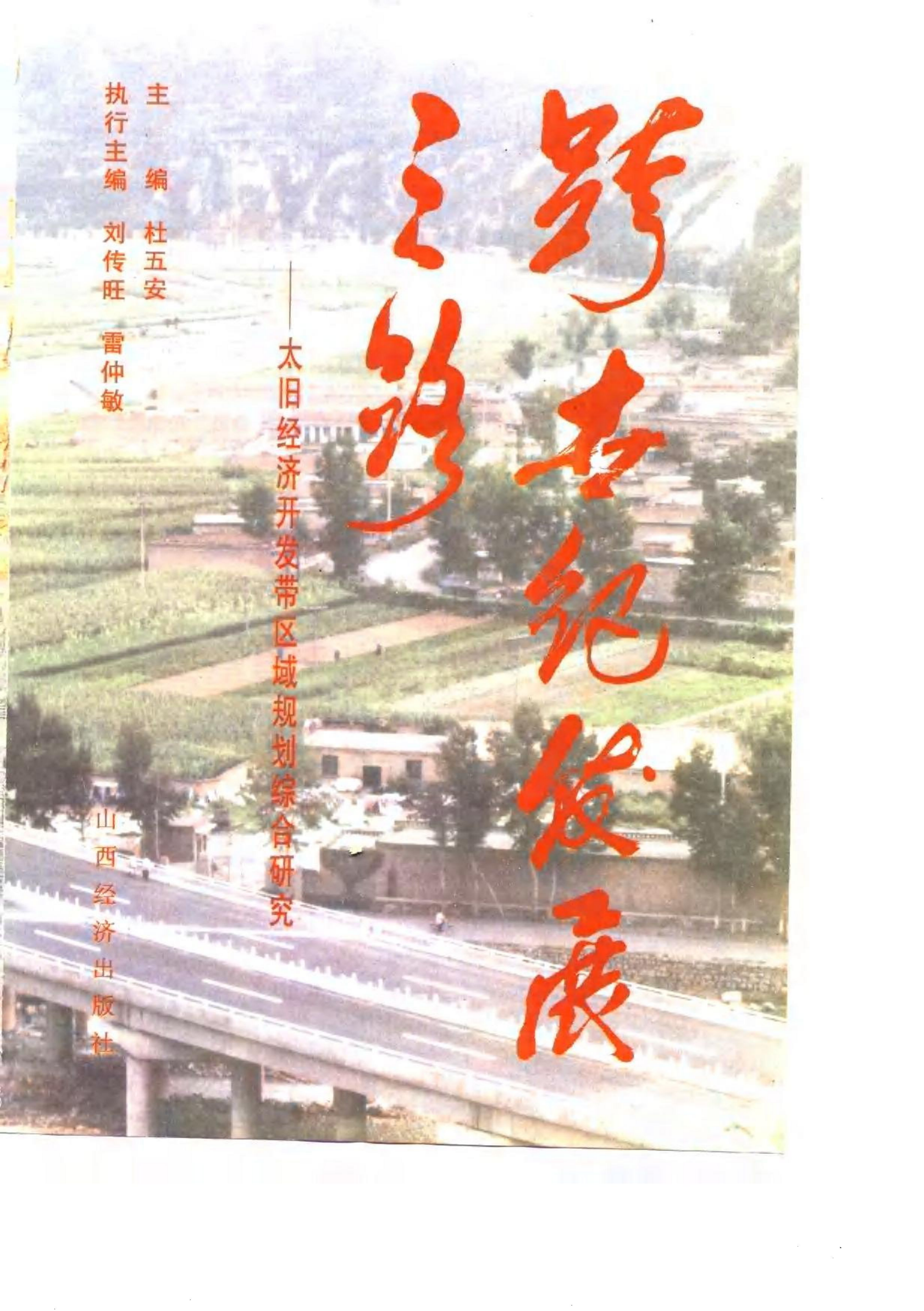
杜五安 主编



新本纪发展

杜五安 题

太旧经济开发带
区域规划综合研究

An aerial photograph of a town in Shanxi, China. A river flows through the center, with a large bridge spanning it in the foreground. The town is surrounded by green fields and some industrial or commercial buildings. In the background, there are mountains.

新县志 发展

太旧经济开发带区域规划综合研究

主 编 杜五安
执行主编 刘传旺 雷仲敏

山西经济出版社

书 名： 跨世纪发展之路

作 者：主 编 杜五安

执行主编 刘传旺 雷仲敏

出版者：山西经济出版社(太原市并州北路 11 号·

邮码:030001·电话:4044102)

发行者：山西经济出版社

印刷者：山西人民印刷厂

开 本：787×1092 1/16

印 张：29.5

字 数：450 千字

印 数：0001—3500 册

版 次：1996 年 5 月第 1 版 1996 年 5 月第 1 次印刷

书 号：ISBN 7—80577—971—6/F·970

定 价：28.00 元

责任编辑：李肖敏 寇志宏 **社长：**陈宇华 **总编辑：**张凤山

《太旧经济开发带区域规划综合研究》

课题总顾问

胡富国 孙文盛

课题总指导

杜五安

课题指导

(按姓氏笔划排序)

王云龙 申维辰 吕日周 李天端 李镇西
李 淳 张 奎 杨光裕 范堆相 侯伍杰
曹中厚 董晓阳 薄应贤

课题专家评审组

(按姓氏笔划排序)

王大中 申存良 刘元堂 吴德春 何吉成
张 润 周 民 柳承宏 范妙祥 郭保林
蔡醒民

课题总负责

刘传旺

课题主持

雷仲敏

课题协调

曹居月

课题研究人员

(按姓氏笔划排序)

卫虎周 王书田 王建勋 王宏英 王建设
王元媛 王东柱 方仲平 牛慧玲 许一青
史满晓 叶焕民 加年丰 齐宏明 卢润生
冯中秋 孙景汉 阎永吉 师恩礼 任四新
刘小平 刘 丰 关守荣 邢 杰 李 霆
李树人 李国平 李建章 李素琴 陈文君
张 励 张丽莉 张谢裕 张荣生 张保华
张曲波 杨文清 杨向东 武新民 郝左军
唐 晋 贾陆英 袁 实 扈春凤 陶 晶
郭润生 郭俊泽 韩海鹰 程银喜 谢 璞
董平秀 靳小钊 潘维新

序言

山西省省长
孙文盛

我省第一条高速公路—太旧公路，经过全省上下的共同努力，即将在今年6月25日正式开通运行。太旧路倾注着党中央、国务院对山西的关注和支持，饱含着全省三千万人民建设热情，寄托了广大干部群众加速经济发展、扩大开放的强烈心愿。修筑此路是省委、省政府着力改善我省交通基础设施落后状况，优化投资环境，推动全省经济跨世纪发展所做出的一项重大决策。太旧路的建成，将与我国京石、京津塘、京深等主要高速公路联接成网，对极大缓解我省中部极为紧张的

交通运输压力,进一步沟通山西与环渤海经济圈的联系,对扩大对外开放,加速经济发展有着深远的影响。

国内外经验证明,围绕高速公路运行,公路沿线的投资倾斜力度必将加大,从而将会引起各种生产要素沿线形成轴状密集分布,生产力空间布局将会得到调整,经济运行的水平和质量将产生一系列重大变更。由此可见,在太旧高速公路这一经济发展的奠基工程即将完工之际,认真研究其对经济发展可能产生的影响,围绕高速公路运行,超前谋划沿线经济发展的战略规划,是一件十分重要的大事。近年来,随着太旧高速公路的建设,沿线有关地、市、县、乡的各级领导和企业已经注意到这一问题,并就此做了许多有价值的工作,引起国内外投资者的关注。然而,太旧高速公路是一条横跨三地市,联结省内外,沟通山西中西部的综合性建设工程,以条条或块块所表现出的规划难免存在一定的局限,而且,在实践中也难以协调。因此,从全省经济长远发展的高度出发,从建立山西大开放、大流通格局的思路出发,在更高层次上研究制定太旧高速公路沿线经济发展的区域规划,是非常必要和十分及时的。

由杜五安同志主编,太旧高速公路建设宣传指挥部牵头,省内十几个综合经济管理部门、研究咨询部门、大专院校和太原、晋中、阳泉三地市的有关研究人员,就太旧高速公路沿线经济发展区域规划开展了综合研究,完成了这部大型综合性系列研究报告。

纵观这些研究报告,我感到有以下几个特点:一是视野开阔,报告从国内外经济发展的总体趋势和格局,从我省经济发展战略的高度,论述了太旧

高速公路沿线经济发展的意义和作用；二是思路较新，研究报告提出了许多有价值的新建议，不仅对全省经济的宏观决策有较大参考价值，而且对有关地、市、县、乡，对许多企业的决策也都有一定的参考作用；三是涉及面广，整个研究不仅有总体的战略构想，而且对沿线投资环境评价、产业结构调整、城镇规划布局、旅游资源开发、市场体系建设、对外开放格局、政策体系设想，以及三地市的经济的发展等都做了深入分析；四是可操作性强，研究报告充分注意到所提建议与全省“九五”和2010年长远规划的衔接，注意到与有关地市县经济发展的实践相衔接，提出的建议方案，既有总体性的思路，又有具体可操作的实施意见。相信这些建议对全省各综合经济管理部门和有关地市的工作都会有一定的参考价值。

当然，这些报告仅仅是一些研究性成果，真正进入全省各级政府的决策，并在实践中加以实施，还需要做更多的调研论证，并形成正式的规划方案后才能成为可能。但我们有充分的理由相信，只要我们坚定不移地实施省委、省政府所确定的赶超战略，及时把握经济发展中出现的新机遇，就一定会持续不断地把全省经济发展推进到一个新的水平和高度。今日的设想，今日的蓝图，一定会变成明天的现实。

前言

山西省副省长
杜 五 安

充分发挥 太旧高速公路 作用 进一步加快 山西经济发展

一、太旧高速公路对山西经济发展产生的影响

太旧高速公路作为山西第一条现代化交通要道，横贯山西中部，连接太原、阳泉两大重镇，与河北石青高速公路对接，联通京石高速公路后，汇入全国高速公路网络之中。太旧高速公路是山西沟通省内外，与沿海各省市联接，步入环渤海经济圈的最佳通

道。太旧高速公路建成开通后,在高速公路所特有的高水平、快速度、大负荷、强辐射优势下,将会显著改善全省的交通运输条件,并进而使相关地区投资环境中的基础设施权重系数迅速升值,区位优势环境发生相应变化,空间急骤缩小,时间大大缩短,使沿线各地区的产业分工协作,产业依存互补,产业关联衍生步入到一个新的水平和阶段。在高速公路这一现代化交通要道的牵引辐射作用下,区域内的产业一体化趋势将日益增强。生产力各要素在空间范围内的进一步优化组合,使全省生产力空间布局将会出现新的局面。点线结合的生产要素在一定空间内急聚浓缩,将产生以产业轴心化为特征的生产力分布新格局,这种新的优势互补,将会在更高层次和更大范围使生产力要素的空间聚集效应喷发,进而,对区域经济发展产生至关重要的影响。

太旧高速公路是我国“五纵七横”公路规划建设网中青岛~济南~石家庄~太原~银川国道主干线在山西境内的重要路段,也是山西省“三纵七横”路网规划中旧关~军渡横干线的重要线段。其开通运行将把山西地方公路与我国国道主干线连为一体,其西端起点与太原~二连浩特~河口国道主干线相交,向东可直达港口城市青岛,与同江~三亚国道主干线相汇,在石家庄与北京~珠海国道主干线相交,向西则可直达银川,与丹东~拉萨国道主干线相汇。沿上述国道主干线,则可直通我国北方主要港口城市,并与全国许多大中城市相连,与京广、京九、京沪等主要铁路干线相交,从而,极大地密切了山西与全国各地区的联系,加大加快了省内外的经济社会交往。

太旧高速公路的开通运行对山西经济社会的各个方面将会产生深远而广泛地影响:

——太旧高速公路营运所产生的高速度、大通行、高效率、无干扰等特性，将会明显改善山西的交通运输状况，提高全省经济运行的水平和质量。据有关部门初步测算，仅时间缩短，效率提高而产生的直接经济效益每年便约有 10 多亿元。

——太旧高速公路的开通运行，将大大改变全省的生产力布局，进一步促进地区之间的产业分工和专业化协作，加快全省产业结构的调整改组，增强各地区之间的产业依存和结构互补能力。使各地区在其自身所特殊的资源、气候、文化、科技等区位优势下，按产业分工的最小成本原理，形成各具地区特色的产业结构，相互之间的经济联系更加密切，各自优势可以得到更充分地发挥，生产力布局在空间上将趋于合理。

——太旧高速公路的开通将会大大缓解山西日益紧张的交通运输压力，促进各种运输方式联网运行，最大限度地提高运输效率。国内外高速公路发展的经验表明，高速公路的开通将会引起各种运输方式客货运比例的重大调整，如日本高速公路仅占全国公路里程的 0.31%，而其货物周转量却占到货运总量的 25.6%，日本 461 个先导产业厂家的调查也表明，高速公路建成后，这些厂家 97% 的原材料零部件，94% 的成品都是靠汽车运输来完成。而美国占全国公路里程 1.35% 的高速公路则承担着 20~25% 的总运输量。特别是高速公路运输的大吨位、大牵引、列车化出现后，与火车、轮船的集装箱直达联运更使高速公路运输进一步发展到一个新的水平。就太旧高速公路而言，有关部门的测算表明，其开通营运将会把铁路运输中 20% 的中短途旅客和 20~25% 的货运量转移吸附过来，从而，大大缓解山西中部极为紧张的运输压

力,进一步促进运输结构的合理。

——太旧高速公路的开通营运,还将进一步改变山西现有的市场分布格局,加快全省市场发育的步伐,促进市场竞争和商品经济的进一步成熟。其具体表现为:一方面,高速公路开通所产生的时空效应,将进一步拓展山西商品对外的辐射能力,增强本省产品在省外市场的竞争力,促进或加快本地区的经济发展;另一方面,发达的交通运输,无疑也打开了本省市场的大门,使省外商品以新的规模、新的势头步入山西,既丰富了本省的市场内容,也加剧了市场的竞争,这将使多年来封闭保护的本省部分企业面临着严峻的冲击与挑战。

——太旧高速公路的建成运行,还将带动全省其他各相关产业得到较快地发展。首先将带来的是交通运输业的繁荣,运输业收入及其就业人员将会显著增加,与运输业相关的运输设施生产、制造、维护业及综合服务业也将得以勃兴;其次是房地产业,交通运输条件的改变,将使有关地区的土地出现大幅度的升值,房地产开发将会由于产业轴心化趋势的出现和新城镇体系的形成而显著升温;第三是旅游业,交通条件的变化,将使原来的旅游资源分布格局及区位优势发生变化,旅游产业作为一个新的产业而将会迅速发展。

二、加快高速公路沿线经济开发,规划建设太旧经济开发带

国内外经济发展的经验表明,依托发达的高速公路网络,充分发挥高速公路的功能和作用,加快以高速公路为轴心的产业分布和密集收缩,从而形成沿高速公路所分布的产业开发带,对加快地区经

济的发展，有着重要的作用。

意大利的那不勒斯——罗马——佛罗伦斯高速公路，被称为沿线 17 个省的“新血液”，其建成开通后，使 17 个省的经济收入平均增长 3%，一些山区的工业产值增长 81%，10 年内土地价值提高三倍以上，因而被誉为意大利的“太阳道”；日本名（古屋）神（户）高速公路建成，引起 900 多家企业的沿线分布，其中 20 公里半径范围内分布的企业占到 50~80%；法国巴（黎）里（昂）高速公路建成，使新的城镇布局得以形成，职工人数增加四成；美国 128 号高速公路建成运行，培育出以高新技术产业为主导的新产业带。

我国国内各地区经济发展也表现出同样的趋势，辽宁沿沈大高速公路而形成沈大经济开发带，建成各类发展小区 85 个，占辽宁全省各类开发小区总数的 49.42%，沿线 5 城市 2 年内实际利用外资比建成前增长 2.38 倍；京津塘高速公路所建成高新技术产业带，江西沿南昌~九江高等级公路而形成昌九工业走廊，以及正在规划建设的沪杭甬高速公路开发带，沪宁高速公路经济开发带等等，也都对区域经济的发展产生了极大的推进作用。

面对国内外经济发展的上述成功经验，在太旧高速公路开通运行之际，重新反思探索山西经济发展的思路，高度重视并充分发挥高速公路的作用，围绕高速公路运行，制定出切合实际的经济发展新战略，对全省经济的长远发展无疑有着十分重要的指导作用。

我认为，山西经济要想走出多年来效益低下、发展迟缓、活力不足、后劲匮乏的被动局面，尽快缩小与全国平均水平的差距，在未来的经济发展

中，必须开拓新的发展思路，在发展的指导思想，发展举措，发展环境，发展政策等诸方面有一个较大的突破，在改革与开放两个方面尽快打破僵局，迈出大步。而依托太旧高速公路所蕴涵的巨大潜在势能，发挥其沿线产业基础雄厚，自然资源丰富，科技教育发达，辐射联动范围广泛，发展潜力较大等多方面优势，借鉴国内外借道兴邦、扬帆下海的有益经验，在空间生产力布局上对全省经济规划进行新的调整和组合，规划建设山西最大的产业密集开发带，形成点、团、线、面结合，布局均衡，结构互补的经济走廊，使之成为山西最富有活力和创新能力的产业密集区，便应当是山西经济迈向跨世纪发展新步伐的最重要战略抉择。

以太旧高速公路为主干，南接晋中 108 国道至介休，北联正在规划建设的太原至原平高速公路，从而可建成沟通山西南北腹部，横贯中部，出省东进的太旧经济开发带。其规划范围可大体划分为四个层次，第一层次是以重点发展区为核心的高速公路沿线城镇，第二层次是上述城镇的直接影响区域，包括太原、晋中、阳泉三个地市，第三层次是高速公路西端南北延伸线上的相关城镇，第四层次是在这些城市辐射下而受到的间接影响地区，包括忻州及吕梁的部分市县。显然，这条几乎囊括整个山西中部的经济开发带，其规划建设将从多方面对全省经济发展产生深远而广泛地影响：

——将有利于全省生产力布局的再调整，加快依托中部，发展东部，沟通南北，开发西部，借道下海，扬帆东渡东进战略格局的形成，促进与京、津、冀、鲁等环渤海经济圈各省市经济的进一步对接交流。

——将有利于改变全省改革开放的形象，对改

善投资环境，加大加快改革开放力度，招商引资，筑巢引凤开辟出新的领域，拓展出新的空间。

——将有利于加快全省传统产业的升级换代和国有大中型企业的转轨建制，为企业发展创造出新的发展环境，有助于加快新技术、新产品、新工艺、新设备的转移扩散。

——将有利于加快全省新兴产业的培育生长，促进以知识技术密集为特征的高新技术产业形成。

——将有助于产学研、科工贸、农工商等经济合作一体化组织的形成，促进整个经济体制改革的深入。

——将有助于全省市场体系的发育，促进各类生产要素市场的成熟。

——将有助于形成产业密集分布区，有效发挥规模效应和聚合乘数效应，促进生产力要素的优化组合。

三、太旧经济开发带规划建设的若干建议

根据国内外经济发展的上述经验和太旧高速公路沿线的经济发展特征，太旧经济开发带的规划建设可从下述几方面展开：

——在规划建设目标上，以太旧高速公路为主干，南北联通，西扩东进，采取点线面结合，以点为主，点线相联的方式，借助政策投入和权威机构宣传推动，使之成为我国中西部新的投资热点区。通过产业轴心分布和墨渍扩散，逐步形成若干个经济制高点，建成太原、阳泉两个黄金十字通道，形成“干”字形产业分布格局。最终建成以传统产业升级递进为基础，以高新技术产业培育发展为先导，以外向型经济为主体的高加工、高科技、大商

贸经济走廊,成为山西经济发展最富有活力和创新能力的增长带,成为全省经济发展的示范区,对外开放的窗口和深化改革的实验地。

——在规划建设的指导思想上,以党的十四届五中全会精神为指导,彻底解放思想,进一步加快加深改革开放力度,呼应国家环渤海经济圈的开发建设,以改革促发展,以开放促开发,立足高起点、高标准、集约化、外向型,管理体制和运行机制尽力符合国际惯例,产业发展和产业选择适应国内外市场需求,依托中心城市,实施梯度递进,通过政策引导,鼓励支持国家、地方、集体、个体、“三资”多轮驱动,形成东西双向呼应,南北遥相沟通的建设格局,力争用15年左右的时间,把太旧经济开发带建成起点高、效益好、活力大、后劲足的新经济增长带,在全省率先步入我国发达地区之行列。

——在开发建设模式上,采取总体规划,分步开发,以点组团,以团联线,点线结合,滚动发展的方针;采取小机关、大服务、小政府、大社会,特事特办,灵活变通的管理模式;采取以土地为资源,以政策作投入,快步小跑,迅速启动,连片开发,滚动发展的方式;采取以企业为主体的政策策略,借助制度创新,形成科工贸、产学研、农工商一体化的混合经济合作组织,以其为主,通过开发建设一大批工业园区,实现对全省经济扩散、牵引、辐射的作用。

——在开发建设阶段上,则应与全省“九五”和2010年发展规划相衔接。2000年以前,通过进一步完善交通、通信、供水、环境等基础设施,初步建成8个重点发展小区和二条产业密集带;到2005年,再规划建设16个重点发展小区,并使之

彼此联通，形成沿交通干线分布的城镇群，一个产业密集，商贸发达，发展层次高，开放程度大的点轴式产业布局基本形成；到2010年，进一步建设15个重点发展区，形成以组团式珠串状分布的“干”字形布局框架，产业带规划建设的任务初步完成。

——在开发建设任务上，则包括：产业结构调整改组，新兴产业培育生长，商贸流通体制改革，市场体系完善，重点发展区带规划选择及其相应的组织管理体制建立，基础设施配套建设和完善，沿线城镇体系规划建设等若干个方面。

——在规划建设的基本原则上，则采取面向市场，面向出口创汇，以高新技术产业为龙头，以制造加工业为基础，精深化、高附加值、低污染、低耗水的产业发展原则；采取集约化、集团化、股份化，产学研、科工贸、农工商一体化的混合所有制和国有、集体、个体、“三资”多元组合的企业组织原则；采取以跨地区、跨所有制、跨行业、多功能的综合商贸组织体系为特征，大市场、大流通、大商贸的市场发展原则；采取以高起点、高标准的高新技术发展为先导，以适用技术发展为基础的科技发展原则；采取以交通干线为依托，以重点发展小区为基点，占住大道，两厢展开，重点突出，均衡发展的城镇规划布局原则；采取经济发展与环境保护有机统一，以防为主，防治结合，有效控制，可持续发展的环境保护原则。使整个开发带的规划建设目标明确，思路清晰，政策有效，举措得当，形成良性循环的健康发展局面。

四、太旧经济开发带规划建设需要解决的若干问题

充分发挥太旧高速公路作用,规划建设太旧经济开发带,是加快山西经济跨世纪发展步伐的一项重大战略性工程,除需要进一步做好上述工作外,还应当从全局上解决好下述若干重大问题:

——制定综合开发规划。太旧经济开发带建设作为一项庞大的社会系统工程,不仅在空间上涉及到各个地市,涉及到全省的生产力布局调整,涉及到原有经济区划的重新组合,涉及到与河北省石青高速公路沿线的经济发展相协调,涉及到环渤海经济区的区际分工,而且在时间上还与全省“九五”及2010年发展规划的整体部署密切相关,紧密衔接。这就要求,在开发建设伊始,从全局上做好开发建设的综合配套规划工作,做好开发带的资源开发规划、产业发展规划、城镇布局规划、市场建设规划、土地开发规划、环境保护规划,并经过严密论证,将开发建设的目标、任务、方针、重点、阶段及相关政策确定下来,与全省及各地市的长远发展规划相互衔接,广泛动员组织全省人民和社会各界,齐心协力,分步实施,逐步达到其目标。

——改革现行管理体制。打破常规,本着精简、高效的原则,组建新的组织运作体制。太旧经济开发带作为全省跨地区、跨部门、跨行业的一项综合性开发建设工程,其规划建设不仅要考虑到现行的行政区划,而且更应注意经济发展运行内在的吸引和辐射作用。开发带首先是一个经济区的概念,是依托发达的交通运输网络,按照地域分工的原则,靠经济区内部各生产要素自身之间,在高度分工的基础上,相互依存,相互吸引,相互补充而形成的。因此,其管理运行必须打破现有的体制格局,只有赋予开发带更为宽松的发展环境,更为高效的管理运作机制,才能使开发带建设开创出一个新的局