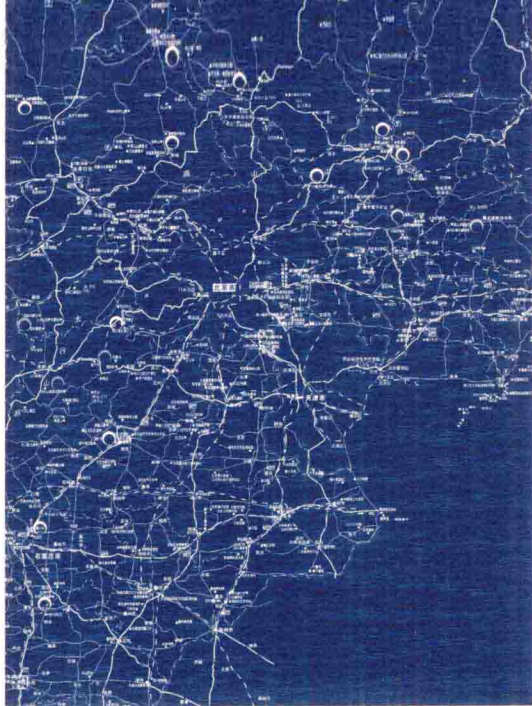




京津冀协同发展前沿研究论丛

京津冀协同发展的 展望与思考

《京津冀协同发展的展望与思考》编委会 ◎ 主编



首都经济贸易大学出版社
Capital University of Economics and Business Press



京津冀协同发展的 展望与思考

《京津冀协同发展的展望与思考》编委会◎主编



Capital University of Economics and Business Press

图书在版编目(CIP)数据

京津冀协同发展的展望与思考/《京津冀协同发展的展望与思考》编委会主编. —北京:首都经济贸易大学出版社, 2014. 10

ISBN 978 - 7 - 5638 - 2271 - 3

I. ①京… II. ①京… III. ①区域经济合作—研究—华北地区 IV. ①F127.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 208007 号

京津冀协同发展的展望与思考

《京津冀协同发展的展望与思考》编委会 主编

出版发行 首都经济贸易大学出版社

地 址 北京市朝阳区红庙(邮编 100026)

电 话 (010)65976483 65065761 65071505(传真)

网 址 <http://www.sjmcbs.com>

E-mail publish@cueb.edu.cn

经 销 全国新华书店

照 排 首都经济贸易大学出版社激光照排服务部

印 刷 北京京华虎彩印刷公司

开 本 787 毫米×1092 毫米 1/16

字 数 476 千字

印 张 23

版 次 2014 年 10 月第 1 版 2014 年 10 月第 1 次印刷

书 号 ISBN 978 - 7 - 5638 - 2271 - 3/F · 1291

定 价 56.00 元

图书印装若有质量问题,本社负责调换

版权所有 侵权必究

编委会

主 任：韩凯、李毅、曹保刚

副主任：孟春利、张博颖、张福兴

编 委：(以姓氏笔画为序)

邓 喆	石正义	孙钦玫	孙 浩	邢 琰
李志东	张 涛	陈 刚	胡学习	殷雅丽
景兰杰				

前 言

2014年2月,习近平总书记视察北京时对推动京津冀协同发展作出重要的战略部署,这充分体现了中央对京津冀协同发展的高度重视和亲切关怀,表明了中央从根本上破解京津冀协同发展难题的决心。京津冀协同发展已经上升为国家的战略。为深入贯彻落实习近平总书记关于京津冀协同发展的重要指示精神,坚持优势互补、互利共赢,进一步推进区域协同发展进程,由北京市社科联、天津市社科联、河北省社科联联合举办,以京津冀协同发展展望与思考为主题的2014年京津冀协同发展研讨会于5月29日在北京隆重召开。

会议前期面向三地社科界专家学者和实际部门工作者开展征文活动。征文活动得到三地社科专家学者的大力支持,专家们踊跃投稿,共收到论文130余篇,经过遴选,有40篇论文收入本次会议文集。编者对所收的论文只是作了一些形式上的调整,论文作者文责自负。由于时间关系,本文集难免存在这样那样的疏漏,敬请读者批评指正。

编委会
2014年9月

京津冀协同发展 加速雾霾治理的生态合作	牛文元/1
天津应抓住机遇,在推进区域协同发展中实现战略目标	祝尔娟 叶堂林/4
遵循区域经济一体化发展规律、实质推进京津冀协同发展	
——用区域工业化模式代替省份工业化模式	佟家栋/9
京津冀协同发展战略设想	河北省发改委宏观经济研究所课题组/14
打造跨地区国家产业价值链 创新京津冀经济转型新模式	
..... 刘书瀚 姜达洋 王文静/22	
把低碳发展作为京津冀协同发展的重要抓手	武义青 张云/30
推进京津冀协同发展要在核心和关键问题上实现重大突破	赵弘/37
京津冀地区航空交通一体化的对策研究	吴桐水/43
京津冀农业协同发展的思考	赵帮宏 王俊芹/51
京津冀协同发展顶层设计的研究及其建议	连玉明/59
京津冀协同发展的新思维——以产业集群为基础促进协调发展	王玉海/71
完善京津冀经济金融协同发展的体制机制研究	李文增 华林 李拉/93
京津冀区域产业融合与经济一体化研究	李曦辉 王露涵/102
京津冀协同发展的制度创新问题研究	田学斌 窦丽琛/112
推进京津冀协同发展重在产业优势组合	张建国/121
京津冀产业分工的现实困境与改进路径	李锦 彭剑彪/129
从我国战略性新兴产业政策发展脉络看京津冀区域创新政策	吴金希 孙蕊/140
京津冀区域协同发展的城市形态与布局研究	李军考斯 刘烨/150

北京服务外包跨区域转移的可行性研究

——基于京津冀经济一体化战略	徐枫/159
产业链视角下京津冀旅游一体化研究	张永敬/166
促进京津冀地区协同发展的财税政策分析	白彦锋/172
京津冀区域协同发展需要更大的区域视野	吴唯佳 于涛方/180
建立和完善京津冀协同发展主体协调机制	魏进平 刘鑫洋 魏娜/198
京津冀区域合作与发展路径研究	孟广文/206
推动京津冀经济协同发展的财税政策:作用机制与路径选择	崔军 余艳/214
京津冀城市群空间布局及协同研究	张耀军 岑俏 何茜/223
京津冀协同发展面临的突出问题与实现路径分析	叶堂林/233
加快京津冀协同发展的主要障碍及对策研究	赵鹏 姚永珍/238
京津冀协同发展的有利条件与若干问题	王昊/245
文化如何推进京津冀协同发展	陈旭霞/254
文化认同在京津冀协同发展中的重要作用	刘勇 姚舒扬/262
长三角、珠三角与京津冀的发展比较与思考	颜 烨/272
齐普夫法则在京津冀协同发展研究中的运用	
——一个研究进展的综述和思考	丛屹/284
试论 2022 年京张申奥对促进京津冀协同发展的作用	冯玫/290
京津冀经济转型与区域一体化	姚永玲/296
京津冀文化认同研究	王晖/308
京津冀区域大气污染联防联控研究	董术 李令军/315
生态文明视域下京津冀低碳协同发展研究	陆小成/324
京津冀知识产权服务业协同发展构想	李丽/334
京津冀区域大气污染联防联控筹资机制设计	
——基于健康经济损失的考量	刘金科 籍冠珩 高雨婷/344

京津冀协同发展 加速雾霾治理的生态合作

牛文元

京津冀协同发展,是在国家推进新型城镇化、加速经济转型升级、全面深化改革的重大背景下提出来的。在新一轮的全球发展进程中,这一战略的起点很高,同时也为我国重塑城乡关系、城际关系、区域关系以及生态合作起到探索和引领作用。

所谓京津冀一体化战略,就是在更大的跨省市地理空间内,加速要素自由流动,逐步实现基础设施和公共服务同城化,加强产业协调发展,共同防治环境污染,达到经济、社会、生态充分融合的总目标。

新近发布的《国家新型城镇化规划(2014—2020年)》提出,优化提升京津冀、长江三角洲和珠江三角洲等东部地区城市群,是在不降低大城市效率的同时,防止单一城市片面扩张带来的“城市病”,在有效提升生产力水平、实现资源集约利用、避免土地浪费和生态环境恶化等一系列问题上走出一条中国特色的健康发展之路。

目前,京津冀三地仍然缺乏有效的整体协调机制,必须破除“一亩三分地”思维,在顶层设计的统一安排下,做好空间布局、城乡协调、产业分工、环境治理、生态优化的合作大文章。

目前,我国二氧化碳减排压力非常大,中国已成为全球二氧化碳排放量第一的国家,全球二氧化碳70%的增量是在中国产生的。实际上京津冀地区除了以氮氧化物大气污染为标志的重度雾霾外,臭氧(新环境空气标准明确需要治理的另一项污染物)超标率也在不断增加,中国是世界上唯一的PM_{2.5}和臭氧都超标的地区,这已成为京津冀一体化进程中面临的巨大挑战。

目前,治理氮氧化物污染是改善整个地区大气环境质量的关键。在京津冀区域环境联防、联治和生态合作中,河北省担当了极为繁重的任务:到2017年将压减6000万吨钢铁、6000万吨水泥、4000万吨煤炭、3000万标准重量箱平板玻璃。2011年,河北省的煤炭消费占到了京津冀地区全年燃煤总量的80%。有关监测显示,河北全

省平均空气达标天数 129 天,达标率 35.3%,低于全国平均水平 20 个百分点左右;重度污染天数 80 天以上,占 21.9%;全国每月公布的空气质量较差的 10 个城市中,河北占到 5~7 个。

据统计,PM_{2.5} 主要污染物造成的雾霾天气,已成为北京大气污染的元凶。其来源除北京燃煤排放、汽车排放、工地扬尘外,区域输送约占 25%,有时甚至达到 40%。数据显示在 PM_{2.5} 的成分中,重金属砷日均浓度的“中位数”达到了 23.08 纳克/立方米,是国标规定限制标准的 3.85 倍。

京津冀地区的生态环境问题已经严重到必须立即遏制的程度。2013 年 1 月份的雾霾重度污染,其量级和影响足以构成世界级的环境事件。在 1 个月的时间内,北京空气达标只有 4 天,天津只有 5 天,石家庄只有 1 天。如此严重的环境事件似属偶然,却是多年来生态赤字、环境欠账的长期累积结果。PM_{2.5} 不仅严重危害民众健康,也对绿色发展乃至国家声誉带来巨大损伤。为此,应当把京津冀地区协同治理大气污染事件,同城市发展、经济转型、环境治理和生态建设统一考虑,作为一项重大国家任务,优先纳入总体规划之中。

目前,我国的煤炭消费已占全球总量的 48.3%。美国全年消费煤炭总量约为 11 亿吨,而造成我国京津冀地区严重雾霾污染地区,面积相当于美国的 1/9,但其年煤炭消耗量高达 10 亿吨,接近于美国全国的煤炭消耗总量。此外,汽车尾气也是导致大气污染的一个重要因素。数据显示,2005—2011 年,中国的汽车生产量从 570 万辆增加到 1 827 万辆,年平均增加 200 万辆。全国民用汽车拥有量在 2005 年是 3 160 万辆,到 2011 年已接近 1 亿辆。

民众迫切需要清新的空气、清洁的水、安全的食品、舒适的人居环境等公共生态产品和有效的生态服务,同时,也迫切需要解决很多由于过度开发和污染引起的环境安全问题。我们的生产方式脱胎于传统工业化的路子,以往很多主要是靠拼能源、拼资源、拼消耗、拼环境容量来获得 GDP,同时导致了很多严重的环境问题。为此,京津冀地区必须认真做出有远见的、大力度的顶层设计,分别从创新驱动、经济转型、结构调整和生态合作等多方面入手,做出切实可行的总体部署和行动路线图,同时必须以整体的区域治理为对象,以期获得真正的效果。

需要认真调整京津冀地区百万人口以上城市的功能区空间定位,认真考虑北京和天津特大城市中有关机构、大型企业、低端市场、名校、名医院等的布局,合理“稀释”到较边远的郊区,既要认真尝试从低端向高端的城市集聚,也要认真尝试从高端向低端流动的“逆城市化”分散。计算指出:从高端城市每迁出 1 个人到周边,需要 1.9 人

为其服务配套,再加上家属,将能创造出具有稳定就业、生态良好、生活质量改善的现代化中小城镇。如在北京迁出1万人,就可以稳定生成5万~8万人口的高质量城镇。这就使得传统城市化过程中只能由低端向高端的单向流动,变成既有从低端向高端,也有从高端向低端的双向流动。

北京和天津作为特大城市,在人口疏散、机构转移、产业更新、汽车减排、内外交通改善、建筑施工升级、区域互联互通等方面,应当起到积极的主导作用。

河北环卫京津,生态区位重要,是华北地区重要的生态屏障,对于维护京津地区的生态安全具有特殊重要的作用。通过坝上防护林复壮更新、北戴河湿地保护修复工作、白洋淀湿地保护修复、山水林田湖统筹协调等工程,大力推进植树造林、村屯绿化、森林城市创建以及环京津林带工程建设,以及压缩过剩产能、减少燃煤排放、拒绝接受从京津转移的污染严重产业,打造点面结合的优质生态区。

目前,全世界都在关注京津冀一体化发展的进程,都在关注区域生态质量和环境质量的有效改善。我们相信,中国特色的“集中力量办大事”,一定会在改善环境、治理雾霾中留下令全球震惊的纪录。

作者简介:

牛文元,国务院参事,中国科学院可持续发展战略研究组组长、首席科学家。

天津应抓住机遇,在推进区域协同发展中实现战略目标

祝尔娟 叶堂林

一、中央与地方形成合力,全面推进京津冀协同发展的时机已经成熟

1. 雾霾倒逼生态环境治理,必须走区域联防联控之路。2013 年全国空气质量最差的 10 个城市中有 7 个在京津冀地区。严重的大气污染形势使京津冀三地清醒地认识到,必须在更大的区域范围内联起手来进行联防联控。

2. 解决北京“大城市病”的根本出路要靠京津冀。长期以来,北京凭借其首都优势,集聚了周边乃至全国大量优质资源,这种强大的“虹吸”效应,不仅导致北京与周边地区的发展鸿沟越来越深,出现了“环首都贫困带”,也使首都北京因过度集聚深受交通拥堵、环境污染、水资源紧缺等“大城市病”困扰,很大程度上影响了北京首都核心功能的正常发挥。这一切表明,北京未来发展的出路在京津冀。需要通过功能疏解和产业升级,在更大的京津冀范围内寻求发展空间和发展动力。首钢搬迁是北京由“集聚”为主向“扩散”为主转变的重要标志,意味着北京与其周边的关系已发生了重大转折。北京的功能疏解、产业升级和阶段跃升,为区域协同发展带来了重要契机,而周边城市地区发展也迫切需要北京的支持。京津冀三地互有需求,为区域协同发展提供了内在动力。

3. 中央将京津冀协同发展上升到国家战略,引发区域合作新高潮。党的十八大以来,以习近平为总书记的新一届中央领导集体高度重视和强力推进京津冀一体化发展,做出了一系列重要指示;国家发改委以及京津冀三地政府正在加紧研究和制定首都经济圈发展规划;京津冀三地政府在 2013 年分别签署了京津合作协议、京冀合作协

议和津冀合作协议。特别是习近平总书记在中共十八届二中全会的重要讲话,强调推进京津冀协同发展是一个重大的国家战略;要加强规划的顶层设计,建立科学长效机制;要自觉打破自家“一亩三分地”的思维定式,走出一条目标同向、措施一体、作用互补、利益相连的路子来。习总书记的讲话,为京津冀协同发展指明了方向,提供了动力,并为全面推进京津冀协同发展提供了制度保障。

二、谱写好“双城记”是京津冀协同发展的关键所在

在推进京津冀区域协同发展进程中,需要处理好四大关系,其中京津关系是关键。

首先,京津“双核”与所在区域的关系。根据我们的研究,目前京津冀“双核”的极化效应依然明显,中心与外围经济落差仍在加大;城市结构“大的过大、小的过小”,一方面中小城市难以通过有效承接超大城市疏解的产业和人口得到快速发展,另一方面,“大城市病”也难以从根本上解决。因此,京津“双核”如何通过产业转移和功能疏解,与周边形成共生互动关系,更好地发挥区域引领、辐射、带动作用,是推进京津冀协同发展的重要保证。

其次,京津两大核心城市之间的关系。在四大关系中,京津能否合理分工、优势互补、形成合力,是推进京津冀协同发展的关键所在。①“双核”能否形成合力,事关全局。京津作为相距仅有 100 公里的两个千万人口超大城市并肩而立,世界少有。京津各自优势明显:北京的首都优势、总部优势、科技人才优势、全国市场优势以及全国交通枢纽优势等得天独厚,是区域中当之无愧的首位城市和核心城市;天津凭借现代制造、海港、科技教育以及改革开放先行先试等优势位居全国前列。但基于现行体制下的利益考量,京津“双核”各谋自身发展,优势不能互补,未能形成合力,是京津冀区域一体化难以取得突破的重要原因。②京津实力水平接近,合作领域更宽,影响更深远。北京与河北的合作,由于经济落差较大,更多的是互补性的资源合作、生态合作以及产业链布局的合作。而京津合作,由于经济科技教育以及发展水平接近,产业结构错位,资源禀赋各异,因此更多的是功能分工、强强联合、互补合作,如金融合作、科技合作、物流合作、海空港合作、生产性服务业与现代制造业合作、教育医疗合作等,合作领域更宽,影响更深远。③只有京津联手,才有可能实现区域发展的战略目标。京津冀城市群的战略目标是打造中国参与全球竞争和国际分工的世界级城市群;构筑中国乃至世界的研发创新、高端服务和“大国重器”的集聚区;中国未来最具活力的核心增长极和带动环渤海经济圈发展的核心区;带动中国北方向东北亚、中亚、俄罗斯、欧洲全方

位开放的门户地区;探索跨省区域治理、科学持续、协同发展、互利共赢的示范区。只有京津联起手来,京津冀才有可能实现建成中国科技创新能力最强的科技高地、现代制造研发转化基地、国际金融中心、国际航运中心和国际物流中心等战略目标,进而建成具有国际影响力的世界级城市群。

再次,经济、社会、生态的协调关系。京津冀是一个重化工业占有较大比重的地区,在推进区域协同发展中,能否逐步化解加快经济发展与资源环境承载压力的矛盾,人民群众对改善生态环境、建设宜居家园的迫切要求与环境治理的长期性矛盾,发展经济提高收入的迫切要求与淘汰落后产能的矛盾等是亟待破解的新课题。

最后,市场与政府的关系。京津冀既不同于长三角市场化程度较高,又不同于珠三角主要在同一省域范围内进行区域合作,它是在国有企业比重较大、行政干预力量较强、市场发育不足的环境下和现行的财政、税收、行政体制下进行跨省域区域合作,难度很大。因此,处理好政府和市场的关系,寻求政府行为和市场功能的最佳结合点,直接影响到区域协同发展的成效。

三、天津应抓住机遇,在推进区域合作中加快实现战略目标

当前,北京城市功能疏解是天津加快建设北方经济中心的重大机遇。

(一)抓住北京去“中心化”的机遇,天津应加快建设北方经济中心

习近平总书记在2014年初对北京工作做出重要批示,进一步明确了北京首都核心功能是国家“政治中心、文化中心、国际交往中心和科技创新中心”,这在很大程度上提升了天津作为经济中心的地位。北京目前重在“消肿”,正在研究哪些是非首都核心功能,可以外迁和疏解出去,正在去“中心化”。天津应抓住机遇,要“中心化”,通过全力建设现代制造研发转化基地、北方国际金融中心、国际贸易中心、国际航运中心和国际物流中心,来确立天津作为北方经济中心的枢纽地位,更好地发挥服务北方、带动区域发展的作用。

(二)京津两市应加快“同城化”步伐,建设组合城市,共同打造世界城市

中国作为世界第二大经济体,其经济转型和经济崛起,迫切需要建设具有国际影响力和控制力的世界城市。据预测,未来30年中国有可能建成世界城市的是上海和北京,而北京目前的硬实力、软实力、影响力和承载力,与世界城市仍有较大差距。北

■ 天津应抓住机遇,在推进区域协同发展中实现战略目标

京未来的发展离不开区域的支持,尤其是天津的支持。天津可以凭借海港优势、现代制造优势、科技教育优势以及改革开放先行先试的政策优势,与北京形成组合城市,优势互补,才有希望建成对世界经济具有国际影响力和控制力的世界城市。为此,京津应加快“同城化”步伐,在交通通信同城化、产业对接一体化、基本公共服务均等化、社会政策互认对接等方面取得突破。

(三)抓住北京功能疏解的机遇,建设宜业宜居之城,增强对优质高端资源的吸引力

北京需要的是发展空间,河北需要的是发展机会,天津需要的是提升质量。北京现在主要是“消肿”,把一些非首都核心功能向外疏解,如满足全国市场需求的教育、医疗、科技、养老等功能。天津应抓住这一难得机遇,进一步集聚来自首都的优质高端资源,把现代产业、现代物流、现代金融等做大做强。天津要增强吸引力,建议从几方面入手:一是营造有利于创新创业的环境,聚集创新型企业,如吸引中关村孵化出来的科技型中小企业,“以创业聚人”;二是建设优美的生态宜居环境和提供优质的公共服务,以吸引和承接北京的教育、医疗、养老、休闲等功能,“以宜居聚人”;三是建设良好的法制环境、健全的市场环境、包容的多元文化氛围,“以环境聚人”。

(四)加强海空港合作,提升天津经济枢纽地位,助推北方经济中心建设

区域的经济中心,不仅看总量,更要看流量,看它对资源要素的集散和吞吐能力。天津要成为北方经济中心,必须是资金流、信息流、货流、人流的集散地,并作为经济枢纽,通过对资源的优化配置推动北方地区经济发展。天津应该以东疆保税港为载体,联合京冀共同申报建设“自贸区”,促进北方金融中心、国际贸易中心、国际航运中心和国际物流中心的建设;抓住北京第二国际大型枢纽机场建设的机遇,加强京津机场之间的分工合作(如通过顶层设计,将北京部分国际航线、中转的客货运分流到天津机场);加强天津海港与北京空港的对接合作,实现海陆空联运;主动邀请北京共建天津港,把北京大量的货源吸引到天津港;加强与河北港口的分工合作,如建立港口战略联盟;加强天津铁路与北京铁路交通枢纽的对接,将部分北京铁路中转的客流量分流到天津等。

(五)调整空间战略布局,对接北京、相向发展,在天津的西北部培育新增长点

北京近年来实施“南城行动计划”和确立通州为“城市副中心”,标志着北京城市

空间发展重心“向东向南”转移。天津近年来的发展重心一直在东部滨海新区,随着滨海新区的发展壮大,以及呼应北京空间布局的调整,应适时地调整城市空间布局,将发展重心“向西向北”转移,对接北京、相向发展,在武清、宝坻和蓟县培育新增增长点。如抓住北京第二机场建设机遇,建议在武清区与廊坊交界之处,加快建设航空新城,发展临空经济;抓住北京功能疏解的机遇,与北京和河北合力打造从“中关村—亦庄—廊坊—武清—北辰—东丽—滨海新区”的京津科技新干线,实现北京中关村科技研发、现代服务与天津滨海新区现代制造的对接;抓住北京功能疏解的机遇,在京津大都市周边如宝坻、武清、蓟县,建设环首都绿色生活圈,如建设服务全国的职业教育基地、医疗基地、养老基地、康复中心以及休闲度假基地等。

作者简介:

祝尔娟,首都经济贸易大学教授、博士研究生导师;叶堂林,首都经济贸易大学副教授、硕士研究生导师。

遵循区域经济一体化发展规律、实质推进京津冀协同发展

——用区域工业化模式代替省份工业化模式

傅家栋

区域经济一体化理论表明,区域内各成员方内部相互依存关系的存在和发展是形成一体化的基础和动力。各成员经济利益的互补与协调是形成和巩固区域一体化的内在要求,区域内部发展与增强对外抗衡能力是形成一体化的外在压力。京津冀区域协同发展是各方的内在要求,从国家战略出发所做决策是顺应这一要求的表现,要实质推进协同发展需要用区域工业化模式替代省份工业化模式。按照市场经济原则明确各方定位,为地区协议分工创造良好的条件和机制。区域工业化模式可能是我国工业化模式的重要阶段。

一、区域经济一体化的理论

区域经济一体化理论是试图阐明地理上邻近的国家或地区之间通过相互开放市场,形成分工体系和相互依赖关系,促进成员方经济协调发展的一系列理论。该理论首先强调,成员方之间地理上的邻近和资源、要素与商品市场的相互依赖是推动一体化的自然基础,成员方之间共同利益的存在是一体化的内在基础,成员方共同利益的发展和扩大是区域经济一体化巩固和升级的内在动力。该理论也强调,内部合作的凝聚力超过外部合作的引力时,一体化才能够持久。

这一理论对国家与国家之间的一体化是对的,对一个国家内部不同区域之间的合作也是对的。只是当谈到一国内部不同区域之间的合作时,由于合作者之间不是封闭状态,内在的凝聚力会受到多方面的干扰,以致影响合作伙伴的坚定性。

二、京津冀区域经济一体化的基础和问题

从地理上看,京津冀同属华北地区,历史上京津冀是以京城——北平为中心的政治、经济和农业三个方面相互依赖、互相补充的整体。

改革开放以后,以省份行政区划单位为基础的工业化模式代替了原有的地区性“自给自足”的自然经济分工状态,形成了各自为政的省份工业化战略。这种以行政区划为单位的工业化模式打破了原有的依靠自然地理和历史沿革分工的梯度发展模式,形成了各省、直辖市为单位,“各自为战”的工业化战略。由于经济发展阶段的大体相似,必然造成各省市经济发展战略趋同、战略产业选择趋同、发展目标趋同、产生的问题趋同、经济发展的差异不是源于资源禀赋,而是源于行政单位在行政体制运行中的地位。这种行政优势的差异决定了资源集聚优势的差异,从而在发展过程中,形成了因行政地位带来的资源的集聚,而资源的集聚又带来了有些地区得以发展而另外一些地区因要素极度缺乏而不能发展,在京津冀地区形成了有的“吃不了”、有的“吃不好”、有的“不够吃”的情况。资源和生产要素流动与配置的高度不合理使该地区在改革开放以后不仅没有形成自然的区域内分工,反而形成了各自独立的发展思路,每个省份或直辖市都在专注于自己“一亩三分地”的发展和 GDP 的高速增长。因此,改革开放中以省份为单位寻求快速经济发展的模式,破坏了原有的京津冀协同发展的基础,割断了该地区内在的经济联系。

这种逆区域经济发展规律的经济格局产生的原因是多方面的。以省份为单位的经济发展模式是建立在中央对地方行政官员业绩考核机制的基础之上的。各省、自治区、直辖市经济发展水平、发展速度、人均收入水平、工业化程度、引进外资等的考核,成为标志各地区执政能力和水平的反映,从而成为升迁与否的重要参考。以此为动力,各省市都尽最大努力将经济总量做大,而不顾及是否符合自然资源禀赋、要素禀赋和地区乃至城市功能的定位,形成产业发展中的扎堆现象。这种扎堆有改革开放的要求,也有追求经济业绩的内在渴望。这样一种发展模式不仅没有带来区域经济的一体化,甚至还带来区域内部在省份之间的分割化、分散化、独立化。

这种省份工业化发展的结果是大城市的巨型化、全功能化,带来城市的交通堵塞、空气和水污染恶化、垃圾处理负担过重、城市住房紧张等问题,最终导致城市人口生活成本上升,制成品成本过早上升,劳动密集型产品竞争力迅速弱化,国际竞争力减弱,出口市场相对不足,进而使产能过剩和产业结构调整等。同时,由于直辖市或首都的