

JIYUEXING CHENGZHENHUA
YU WOGUOJIAOTONG WENTI YANJIU

集约型城镇化 与我国交通问题研究

— 赵 坚◎著 —



中国经济出版社
CHINA ECONOMIC PUBLISHING HOUSE

集约型城镇化与我国交通问题研究

赵坚 著



中国经济出版社
CHINA ECONOMIC PUBLISHING HOUSE

· 北 京 ·

图书在版编目 (CIP) 数据

集约型城镇化与我国交通问题研究 / 赵坚著. 北京:

中国经济出版社, 2013. 11

ISBN 978 - 7 - 5136 - 2842 - 6

I. 集… II. ①赵… III. ①城市交通运输—关系—

城市化—研究—中国 IV. ①F572 ②F299. 21

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 255700 号

责任编辑 严
责任审读 霍宏涛
责任印制 马小冀
封面设计 任燕飞



出版发行 中国经济出版社

印刷者 北京科信印刷有限公司

经销者 各地新华书店

开本 710mm × 1000mm 1/16

印张 23.75

字数 370 千字

版次 2013 年 11 月第 1 版

印次 2013 年 11 月第 1 次

书号 ISBN 978 - 7 - 5136 - 2842 - 6/F · 9912

定价 68.00 元

中国经济出版社 网址 www.economyph.com 社址 北京市西城区百万庄北街 3 号 邮编 100037

本版图书如存在印装质量问题, 请与本社发行中心联系调换 (联系电话: 010 - 68319116)

版权所有 盗版必究 (举报电话: 010 - 68359418 010 - 68319282)

国家版权局反盗版举报中心 (举报电话: 12390) 服务热线: 010 - 68344225 88386794

| 自 序 |

本论文集汇集了2009年9月至2013年9月期间笔者在学术刊物、报纸、网络媒体上已经公开发表的文章，以及一些记者采访文章和访谈。本人2009年9月以前发表的论文和访谈包括在《引入空间维度的经济学分析及我国铁路问题研究》一书中，该书2009年10月出版，2013年3月获第六届高等学校科学研究（人文社会科学）优秀成果著作类三等奖。书中有许多批评高速铁路建设“大跃进”的文章，发表这些观点在当时有些异端，只有少数几家媒体有勇气刊登这样的观点，即使目前也存在不同看法。

《引入空间维度的经济学分析及我国铁路问题研究》出版前，还有一段与刘志军打交道的往事。2009年8月底临近新学期开学，在开学前的一个学校工作会议上，忽然接到校办秘书通知，现在去铁道部，刘志军部长要找我和荣朝和谈话。当时老荣在外地出差，于是我和校长一起去铁道部主楼二层的小会议室。

刘志军在铁路系统以霸道著称，撤换一个局级干部只要他说一句话。但刘志军对我们很客气，当时一起参加会见的还有铁道部一些副部级和局级领导。刘志军看过我们发表的批评高铁“大跃进”和铁道部政企不分的文章，他对铁道部政企不分、高铁建设、坚持统一调度指挥、保持路网完整性等问题做了大量解释。他说，你赵教授有影响，有些省委书记问我，建一条高铁可以建3条普通铁路吗？（我曾发表文章说，建一条高速铁路的成本，可以建3条普通铁路。）在一个多小时的谈话中，只有他讲话，并不给我讲话的机会。会见结束，刘志军与我握手时说，赵教授不了解铁路的情况，给我们做个课题吧。刘志军离开会议室后，铁道部副部长告诉我们，刘部长已经安排，请我们在铁道部小餐厅用午餐，刘部长有其他事就不参加了。没隔多久，铁道部科技司给我下达了重大课题，项目研究名称是我

坚持的“高速客运专线建设运营成本及运营经济效益研究”。铁道部安排了课题研究联系人，但一直不提供调研安排和有关数据，我只能从报纸和网络上查找资料，课题研究报告坚持了我自己的观点，在2011年初提交结题报告时，刘志军已被双规。

随着时间的推移，笔者批评我国高速铁路、高速公路建设“大跃进”的观点被越来越多的国内外媒体（包括美国纽约时报、时代周刊、华盛顿邮报、英国金融时报等）所报道，并引起中央有关领导重视。

本人批评高速铁路“大跃进”的观点被新一届铁道部领导部分采纳。据媒体2011年4月的报道，铁道部部长盛光祖在接受人民日报专访时指出，目前中国铁路工作中存在的三大问题即，规划过于超前，票价过高，以及铁道部负债较大。新一届铁道部对大量在中西部地区按时速350公里建设的高速铁路进行重新调整，将其速度目标值降低到250公里。由于相当多中西部铁路客运专线的线下基础设施已经按时速350公里建设完成，结果只能把线上部分设计速度目标值改为时速250公里。铁道部对已建成线路实施混合运行模式，在时速300公里的高速铁路上，同时开行时速200~250公里动车组列车。2011年5月25日至26日，本人应铁道部邀请作为专家组成员，参加了由国内30名专家组成的专家组，对即将开通运营的京沪高速铁路进行检查评估。

应全国哲学社会科学规划办公室要求，本人撰写的批评高速公路“大跃进”的《成果要报》得到主管交通的国务院副总理批示。2011年10月全国哲学社会科学规划办公室向北京交通大学发来通报，指出：9月刊发的《成果要报》中编发了北京交通大学经济管理学院赵坚教授研究成果《高速公路收费面临的“两难困境”及解决思路》，文中提出的重要观点和对策建议受到中央领导同志的重视。《通报》进一步指出：“作为哲学社会科学工作者，赵坚同志坚持正确导向，自觉关注现实问题，深入开展调查研究，努力推出高质量的学术成果，体现了较强的责任感和使命感，为国家社科基金更好地服务党和国家工作大局作出了贡献。”

2011年10月应国家发展改革委邀请，本人作为13位国内专家之一，参加了国家发展改革委组织的交通运输部《国家公路网规划》专家论证会。在这次会议上，本人是唯一一对交通运输部继续扩大高速公路建设规模的规划，提出明确反对意见的专家。

2012年2月29日据《经济参考报》报道，国家发改委基础产业司司长日前表示，我国高速公路建设将按照轻重缓急、分类指导、区别对待的原则来安排，目前已有其他相近或平行高速公路可以替代的路段，以及现有公路在一定时期内能够满足交通需求的路段，所规划的高速公路项目将推迟到“十二五”以后甚至“十三五”以后再建设。据悉，交通运输部《国家公路网规划》在相当长时间没有上报国务院，本人批评高速公路建设“大跃进”的观点已被部分采纳。

本书以“集约型城镇化与我国交通问题研究”为名，因为集聚经济和集约型城市化是笔者近期研究的中心问题，而不同类型的城镇化是由不同的交通基础设施支撑的，发达的城市轨道交通才能够支撑集约型城镇化，而主要依靠道路交通只能导致分散粗放的城镇化。书中讨论的交通问题涉及铁路、公路和城市交通，涉及了发展战略和管理体制等多方面的问题。

在文章的编排上，本书不是简单地按时间顺序或研究的问题分类，而是按研究该问题时所依据的基本理论模型进行分类。笔者认为在经济学研究中发现经济学问题具有头等重要的意义，而发现有价值的经济学问题必须基于最基本的理论模型，这些理论模型或者是经济学理论体系中已经比较明确的，或者是存在争论需要进一步探讨发展的。以此进行分类，本书文章背后的理论模型不过是集聚经济、机会成本、交易成本等最基本的经济学概念。表面上看，似乎笔者把不相同的问题放在同一部分，但这些文章却有内在的逻辑联系，它们背后都有共同的理论模型作为观察经济现象的基石，当然有些文章可能涉及多个理论概念，这时文章的分类不可避免地具有某些任意性。

本书第一部分的理论模型是基于对集聚经济的理解。人类活动在地理空间上的分布是高度不平等的，人口和经济活动大量集聚在大城市和城市群。对这一经济现象，由于主流经济学不考虑空间维度，难以给出经济学解释。经济地理学对经济活动空间集聚现象进行了描述，但较少对空间集聚的微观机制进行深入研究。只是在最近二十几年，以 Krugman 为代表的“新经济地理”学派开始了对空间集聚的微观机制研究，Krugman 运用产业组织理论中的 Dixit - Stiglitz 模型研究集聚问题，推动了经济学的发展，并获得 2008 年的诺贝尔经济学奖。

Krugman 在 1991 年发表的论文《报酬递增和经济地理》将 D - S 模型

用于集聚问题研究,提出中心—外围模型。该模型只考虑农业和制造业两个部门,其研究的主要问题是:在何种情况下经济活动的空间集聚是可持续的?Krugman的结论是,如果制造品在消费支出中所占比重非常高,并且有非常强的规模经济,那么不论运输成本有多高,个别企业离开东部到西部生产都是无利可图的。这实际上是说规模经济与运输成本无关,即使存在非常高的运输成本,也可以实现规模经济。但这不仅与“分工受市场范围限制”的斯密定理不一致,也不符合经验事实。所以出现这样的问题,与Krugman中心—外围模型的一些基本前提有关。Krugman用Samuelson的“冰山”模型处理运输成本问题,认为产品在运输过程中不全部到达,部分产品像冰山那样融化,融化的比例越高运输成本就越高。这实际上是把运输成本作为外生变量,而没有解释运输成本的决定因素。Krugman认为如果将运输作为一个部门来考虑,会使模型的构建复杂化。但这种简单化处理无法深入说明运输成本与规模经济的关系,造成了内在矛盾,降低了模型的解释能力。

笔者2009年发表的“引入空间维度的经济学分析——新古典经济学理论批判”一文中把运输成本作为供给与需求模型的一个内生变量,过高的运输成本使可能发生的市场交易不会出现,因而没有市场;而交通方式的改进和创新则能够降低运输成本,从而创造出新市场。这不过坚持了“分工受市场范围限制”的斯密定理的基本思想,该定理是经济学研究中最具解释能力的理论线索之一,但由于难于模型化,这一研究路线长期被经济学界所冷落。经济学理论无法解释城市的空间集聚现象。

目前学术界一般把集聚经济看作一种外部规模经济。内部规模经济来自企业生产规模的扩大以及更大数量产出对固定成本的分摊。外部规模经济也称为集聚经济(Agglomeration Economies),包括地方化经济(Localization Economies)和城市化经济(Urbanization Economies),地方化经济是在相互邻近地理空间生产同类产品和服务带来的利益,即对同类产业具有正外部性的经济;城市化经济是在相互邻近地理空间生产不同产品和服务带来的利益,即对不同产业都具有外部性的经济。集聚经济的微观基础一般认为是基于共享(Sharing)机制、匹配(Matching)机制、学习(Learning)机制。这种从外部性出发对集聚经济内在机制的解释是一种静态分析,而集聚是一个动态过程。Krugman的理论模型可以解释制造业集聚现

象或地方化经济，而无法解释城市化经济。Cheshire 和 Mills (1999) 认为“集聚经济的本质仍然是一个谜，所进行的研究工作至今没能提供有关集聚经济最关键的东西，所有定量分析都限于生产活动方面，而城市中新集聚区内的经济活动，80%是非制造业部门，而这些部门在分析集聚经济时是不予考虑的”。

杨格 (Young) 不同意内部经济与外部经济的划分，提出了“劳动分工取决于市场规模，而市场规模又取决于劳动分工”的杨格定理，该定理能够更好地揭示集聚经济自我强化的内在动态机制。杨格定理中没有明确地引入空间维度，没有考虑运输成本及城市交通基础设施对降低运输成本的作用，因而不能直接用来解释城市化经济。集聚经济推动增长的核心机制是促进市场规模的扩大和分工的深化，因而可以创造出更多的需求和就业。服务业的生产和消费是同一过程，因此人口的高度集聚更有利于第三产业的发展，城市才能够为第三产业创造更大的发展空间。我国第三产业占 GDP 的比重低是我国的大都市区不够多、不够大的结果。集聚经济是在一定的地理空间出现的，人口和资本的高度集聚必然以交通拥堵作为副产品，只有大容量的城市轨道交通才可能支撑高水平的集聚经济。

在近 20 年我国快速城市化进程中，由于体制、规划等多方面的原因，城市轨道交通严重滞后于城市化的发展，交通拥堵成为阻碍发展高水平集聚经济的重大障碍。因此，我国的特大型城市和部分大城市应大力发展轨道交通，同时必须采用经济手段提高拥有和使用小汽车的成本，其意义不仅在于缓解交通拥堵，更重要的是创造发展高水平集聚经济基础。在这个意义上，把讨论交通拥堵问题的文章放在本部分具有某种合理性。

本书第二部分的文章主要是基于对机会成本这一经济学概念的理解。机会成本是经济学初学者都熟知的概念，同时也是新古典经济学最基本的理论模型。市场价格引导资源配置的内在机制就在于，价格信号向相关经济主体显示其不同选择的机会成本，从而优化资源配置。1993 在进行京沪高铁问题研究时，我曾发表题为“我国发展铁路高速客运的两种战略模式比较——建设京沪高速铁路的机会成本研究”的文章，提出按行车速度 300km/h 标准修建京沪高速铁路，每公里投资相当普通电气化双线铁路的 2.5 倍左右，建设京沪高速铁路的机会成本过高。我国铁路与世界先进水平的差距更重要的是在铁路网长度上，因此首先要改变目前铁路网长度上极

端落后的局面,才能为赶上客车技术速度的差距创造必要的前提条件,采用摆式列车在普通铁路上同样能够实现 200km/h 的高速行车。如果该文主要是从供给的机会成本进行分析,那么这以后的文章很多是从需求方的机会成本,即节约旅行时间的价值,来分析在中国大规模建设高标准高速铁路的市场风险。在研究高速公路“大跃进”问题时,机会成本同样是我研究问题时的基本理论模型。

本书的第三部分文章主要基于对交易成本、产权、委托代理理论的理解。交易成本是新制度经济学最基本的概念,但经济学家有不同的解释,即使获得诺贝尔经济学奖的科斯(Coase)和威廉姆森(Williamson)也有不同看法。科斯认为交易成本发现相关价格的成本。这个概念可能比较抽象,所以威廉姆森认为交易成本的概念长期缺乏可操作性,除非把影响交易成本的各种因素一一确定下来,才能使交易成本理论继续前进,他提出影响交易成本的主要因素是资产专用性、机会主义行为、交易频率。

实际上,科斯讲的是交易成本一般,而威廉姆森讲的是交易成本特殊,用特殊代替一般在某些情况下易于理解。但如果用特殊代替一般,则会降低交易成本理论的解释能力。铁路应采用区域分割还是网运分离的重组方式来打破垄断,是一个企业边界问题的典型案例,可以检验不同交易成本概念的解释能力。笔者更认同科斯的解释,这种理解是笔者讨论我国铁路改革重组问题的理论模型。

委托代理问题可以看做是从交易成本理论派生出来的问题,即委托人和代理人之间存在严重的信息不对称,且有不同的利益取向,因而存在较高的交易成本。如何通过机制设计使代理人在追求个人利益时符合委托人的利益,成为委托代理理论研究的中心问题,即所谓机制设计问题。然而,笔者认为重要的可能不在于机制设计,不在于设计何种激励合约来校正代理人的行为,更重要的是组织架构的重新设计。因为,组织架构或部门的设定就内生地决定了代理人的利益指向和行为指向。在不合理组织架构和部门设定下,试图通过激励合约来校正代理人的行为只会导致更大的扭曲,即所谓“上有政策,下有对策”,因为通常代理人拥有更多的信息、更多的应对知识,由此导致激励合约失效。第三部分文章中关于大部门体制、在发展新能源汽车中政府定位问题以及企业层面基于项目组织的讨论,虽然涉及不同的领域和不同的问题,但其背后的理论模型都是基于上述对交易

成本和委托代理理论的理解。

本书中的部分文章因篇幅等方面的原因，在发表时编辑做了删节或标题的改动，在本论文集集中基本上保留了原来的文字，并注明公开发表的出处和发表时的标题。

赵坚

2013年9月于北京交通大学宜园

| 目 录 |

第一部分 集聚经济，集约型城市化与城市交通拥堵问题研究

中国应当走集约型城镇化道路 / 2

科学的城市规划与交通需求管理并重 / 13

摇号能摇出便捷交通吗? / 14

汽车限购政策能走多久? / 17

用公平的交通需求管理治理城市交通拥堵 / 19

拥堵收费并非北京的治堵良策 / 23

北京单双号限行可行否? / 25

第二部分 机会成本，交通发展战略问题研究

清理收费公路面临的“两难困境”及其原因分析 / 28

高速公路建设“大跃进”不能再继续了 / 36

从路网结构分析我国高速的合理规模问题 / 40

我国高速公路发展模式应当及时转变 / 46

延安特大交通事故与交通运输安全 / 52

高速免费是礼是祸? / 64

收费公路政策不能“拆东补西” / 69

我国高铁的债务危机将在未来五年内爆发 / 73

节省旅行时间的价值与交通方式选择 / 78

建高铁有潜在高风险 / 89

“高铁”能否搞“大跃进”? / 92

“高铁大跃进”如何善后? / 95

降低在建高铁项目速度目标值是当务之急 / 98

- 地铁“大跃进”开始了? / 101
- 京沪混合运营是理性的选择 / 103
- 大建高铁是逻辑错误 / 107
- 高铁不应成“小众化”交通工具 普惠大众才是根本 / 109
- 中国铁路驶向何方? / 111
- 关键是建立保障投资者利益的机制 / 113
- 如何看待民资入“铁” / 115
- “7·23”事故是否触动铁路改革 / 128
- 高铁何时有钱赚 / 131
- 中国铁路不是速度慢,而是管理落后 / 135
- Debate: high-speed rail / 143
- Debate: high-speed trains / 149
- 用低成本航空应对低成本高铁 / 154

第三部分 交易成本, 体制与组织结构问题研究

- 实行大部门体制的经济学解释 / 162
- 交通运输部承担新职能要有新思路 / 167
- 突破体制束缚: 首都第二机场选址的不同意见 / 175
- “物流顽症”的根源在哪里 / 180
- 我国高铁债务危机的深层制度问题分析 / 183
- 我国铁路管理体制面临的选择 / 191
- 中国铁路改革与发展的走向 / 197
- 俄罗斯铁路与大部门改革对我国的启示 / 204
- 刘志军案与铁道部改革契机 / 211
- 我国铁路重组为三大区域铁路公司的思考 / 213
- 铁路改革能否消除积弊? / 222
- 铁路政企分开只是第一步 / 224
- 网运分离为什么不是铁路改革的方向 / 226
- 应拆分铁总 成立三大区域铁路公司 / 234
- 铁路投融资体制改革是个伪命题 / 239
- 改革核心是建立市场主体 / 242

打破铁路投融资困境 / 246
发展电动汽车能全靠政府补贴吗? / 250
发展新能源汽车政府因何越位? / 253
发展新能源汽车需重新审视政府定位 / 256
基于项目的组织与复杂产品系统——企业能力理论视角的分析 / 263

附录 国内外媒体对赵坚观点的部分报道

Is China's economy speeding off the rails? / 284
China looks to rails to carry its next economic boom / 287
China's big bet on high-speed rail engines of growth / 291
China: A future on track / 296
Are China's high-speed trains heading off the rails? / 303
Crash threatens China's high-speed ambitions / 306
In booming China, how much infrastructure is too much? / 309
Dozens of cities are building a metro system. Some do not need it / 314
铁路发展需要更大决心的体制改革 / 316
争议高铁债务风险 / 321
中国高铁的快慢之变：减速也是为了降价 / 327
高速下的阴影 / 342
需求严重不足巨亏几成定局 专家称高铁绝非主流 / 353
高铁：“适度超前”的风险 / 361

第 一 部 分

集聚经济,集约型
城市化与城市交通拥堵问题研究

中国应当走集约型城镇化道路^①

文章内容原载“大城市群应为城镇化方向”（《中国改革》2013年第3期）以及“推进城镇化主要为扩大内需吗？”（财新网、《新世纪》2013年4月第14期）

城镇化是中国最大的内需潜力所在，但是，怎样推进城镇化，中国正面临两种选择：（一）实施集约型的城镇化发展战略；（二）继续过去十多年分散平均粗放的城镇化。有媒体报道，国家发改委牵头十多个部委参与编制的《全国促进城镇化健康发展规划（2011—2020年）》涉及了180多个地级以上城市和1万多个城镇，这实际上是平均粗放式城镇化的延续。

十多年来的中国城镇化发展方式平均粗放

根据《中国统计年鉴》和《中国城市统计年鉴》的数据，2001年到2010年中国267个地级以上城市的建成区面积增加了1.4万平方公里，占这十年间增加建成区面积的88%。分析这些城市的人口密度和经济密度（每平方公里产出）的变化趋势并加以国际比较，可以清楚地看到目前这种平均粗放扩张的城镇化不可持续。

平均粗放的表现和后果如下：

^①本人以该文主要观点撰写的题为“当前我国城镇化面临的选择与建议”的《成果要报》2013年第7期（总第859期），由全国哲学社会科学规划办公室于2013年1月31日上报中共中央办公厅、国务院办公厅。包含该文主要观点，以本人为主席专家申报的2013年国家社会科学基金重大项目（第一批）获得批准，课题名称为“集约、智能、绿色、低碳的新型城镇化道路研究”，批准号：13&ZD026。

一、平均粗放扩张的城镇化降低了土地利用效率

把中国 267 个地级以上城市按 2010 年每平方公里的 GDP 产出加以排名,由高到低分为 5 组,第 1 组的 50 个城市平均每平方公里的 GDP 为 11.88 亿元,第 5 组的 67 个城市平均每平方公里的 GDP 仅为 2.93 亿元,第 1 组城市每平方公里的产出是第 5 组的 4 倍。

从 GDP 增量考察,第 1 组 50 个城市 2001 年到 2010 年新增的建成区面积为 5468 平方公里,新增 GDP10.8 万亿元;而第 3、4、5 组的 167 个城市新增建成区面积 4911 平方公里,新增 GDP 仅 3.6 万亿元。如果将这 4911 平方公里建设用地指标分配给第 1 组的 50 个城市,可增加 6.1 万亿的产出。平均粗放扩张的城镇化严重降低了土地利用效率。

从城市建成区增长的分布看,5 个组别城市 10 年间新增建成区面积比率最高的第 3 组为 198%,最低的第 4 组为 177%,每平方公里产出最低的第 5 组为 195%,居第二位。这说明,采用行政手段对所有城市平均分配建设用地指标,是导致城市建设用地平均粗放扩张的一个重要原因。

二、中国城市每平方公里产出与国际大都市存在很大差距

中国每平方公里产出最高的第 1 组城市包括上海、北京、广州、深圳等特大型城市,以及东部地区的其他一些城市。但是,这些城市每平方公里产出与国际大都市依然存在很大差距。

以北京为例,北京市的面积与东京大都市区、纽约大都市区基本相同,但总产出水平只相当东京的 14%,纽约的 18%。北京市的人口密度不及东京的 50%,每平方公里产出不到东京的八分之一(见表 1)。

表 1 北京市与东京大都市区、纽约大都市区各项数据一览

比较 指标 城市	人口 数量 (万人)	大都市区 GDP (百万美元)	大都市区 GDP 占当 年国内生 产总值的 比例	大都市 区面积 (平方公里)	人口密度 (万人/平 方公里)	经济密度 (百万美 元/平方 公里)
北京市 (2010 年)	1961	224000 ^①	3.72%	16410	0.1195	13.65

续表

比较 指标 城市	人口 数量 (万人)	大都市区 GDP (百万美元)	大都市区 GDP 占当 年国内生 产总值的 比例	大都市 区面积 (平方公 里)	人口密度 (万人/平 方公里)	经济密 度(百 万美元/ 平方公 里)
东京大都市 区(一都3 县, 2008年)	3499	1599267 ^②	31.8%	13525	0.2587	118.24
纽约大都市 区(2010年)	1890	1249076 ^③	8.6%	17405	0.1086	71.77

数据来源: ① 中国统计年鉴 2011, 汇率 US \$ 1 = RMB 6.3

② 日本内阁府 (Cabinet Office, Government of Japan) 县民经济计算

(平成 8 年度——平成 21 年度, 县内総生産 (名目) 表, 汇率 US \$ 1 = 100 日元

http://www.esri.cao.go.jp/jp/sna/data/data_list/kenmin/files/contents/main_h21.html

③ U. S. Department of Commerce Bureau of Economic Analysis

<http://www.bea.gov/regional/index.htm>

东京大都市区的产出占日本国内生产总值近 32%, 纽约大都市区占美国的近 9%, 而北京不到 4%。日本的东京大都市区、大阪神户大都市区、名古屋大都市区创造的 GDP 占全日本的 70% 左右。美国的大纽约地区、五大湖地区、大洛杉矶地区三大城市群所创造的 GDP 占全美国的 60% ~ 70%。日本和美国的生产集中度远远高于中国。中国特大型城市的生产效率和集聚经济水平与国际大都市相比还有很大的提升空间。

三、平均粗放的城镇化无助于缩小地区间收入差距

从 2001 年到 2010 年每公里建设用地增加带来的 GDP 产出看, 第 1 组城市为 19.78 亿元, 第 5 组城市仅为 5.13 亿元, 前者是后者的 3.86 倍。这表明, 收入差距仍然在继续扩大, 增加对土地产出率低的城市分配建设用地指标, 无助于缩小地区收入差距。

四、中国的城镇化已经出现蔓延式扩张发展的倾向

中国没有专门的城市建成区人口统计, 若假定市辖区人口与建成区人