上 编

总 论

需要全本请访问 www.ertongbook.com

第一章　区　情

北京至九龙的铁路（简称京九铁路），是我国铁路建设史上规模最大、投资最多、一次建成线路最长的铁路大干线（见图 1）。它全长 2381 公里，加上津霸与麻武两条联络线，工程全长 2536 公里。京九铁路自北京西车站，沿途经大兴、霸州、衡水、聊城、菏泽、商丘、阜阳、九江、南昌、吉安、赣州、河源、惠州、深圳到九龙，跨越京、冀、鲁、豫、皖、鄂、赣、粤、港等九省市区 23 个地市区的 139 个县市区，土地面积 22.6 万平方公里，占全国土地总面积的 2.4%。1992 年人口 7939.3 万人，其中农业人口 7081.9 万人，分别占全国的 6.8% 与 8.4%，人口密度每平方公里 351 人，高于全国平均数的 1.9 倍。

京九铁路沿线地区，水、土、热量、生物资源与旅游资源以及某些矿产资源很丰富，绝大部分都是我国开发历史特别悠久、过去经济很繁荣的地区。五六千年前，黄淮平原的农业已较发达，商汤就建都于当今阜阳地区的亳州市，商丘一阜阳一带已成为我国的政治、经济与文化中心地区。秦朝开辟了“梅岭古道”之后，赣江成了一条勾通南北的全国性大通道，赣江一鄱阳湖流域经济快速发展，此后的两千年间持续繁荣，成为全国经济最发达的地区之一。京杭大运河开通后，菏泽、聊城、临清一带经济很繁荣，聊城曾成为全国性的商埠，被誉为‘漕挽之咽喉，天都之肘腋，江北一都会”。但是，由于交通条件的变化，这些地区的经济先后衰退，尤其在近 100 多年来，竟成为经济落后地区。

50～70 年代，沿线地区发展缓慢。改革开放以后发展很快，工农业产值与国内生产总值均增长 2～3 倍，已奠定了较好的经济基础。但是，农业基本上还是以粮猪为主的小农经济，工业以技术装备水平不高的中小企业为主，交通运输与商业等第三产业不发达。目前，各地区大多是各省经济落后的边缘农区与山区。在赣中南山丘地区、大别山区与淮河两岸等地，还有 32 个贫困县，其农业人口占沿线地区的 30%。所以，京九沿线地区经济还很落后，工业化与城市化进展缓慢，二、三产业欠发展。京九沿线地区除两端外，1992 年的一、二、三产业的比重分别为 43.1%、32.6%、24.4%；人均 GDP* 1233 元；非农业人口只占总人口的 9.7%。它不仅同沿海地区的经济差距进一步拉大，同两侧一京沪与京广经济带的经济差别也在拉大。今后要想抓住京九铁路带来的历史性发展机遇，把它建成能有力促进我国东、中部地区经济发展、乃至全国经济发展的新兴经济增长带，就必须分析、研究京九沿线地区的资源与环境特征以及经济基础与问题。

一、自然资源与环境

京九铁路横跨暖温带、北亚热带、中亚热带与南亚热带以及湿润与湿润区，穿越黄淮海大平原、江河谷地与湖盆、丘陵与山地。沿线地区自然环境多变，自然资源种类多、

* GDP 是 gross domestic product 的缩写，意为“国内总产值”。

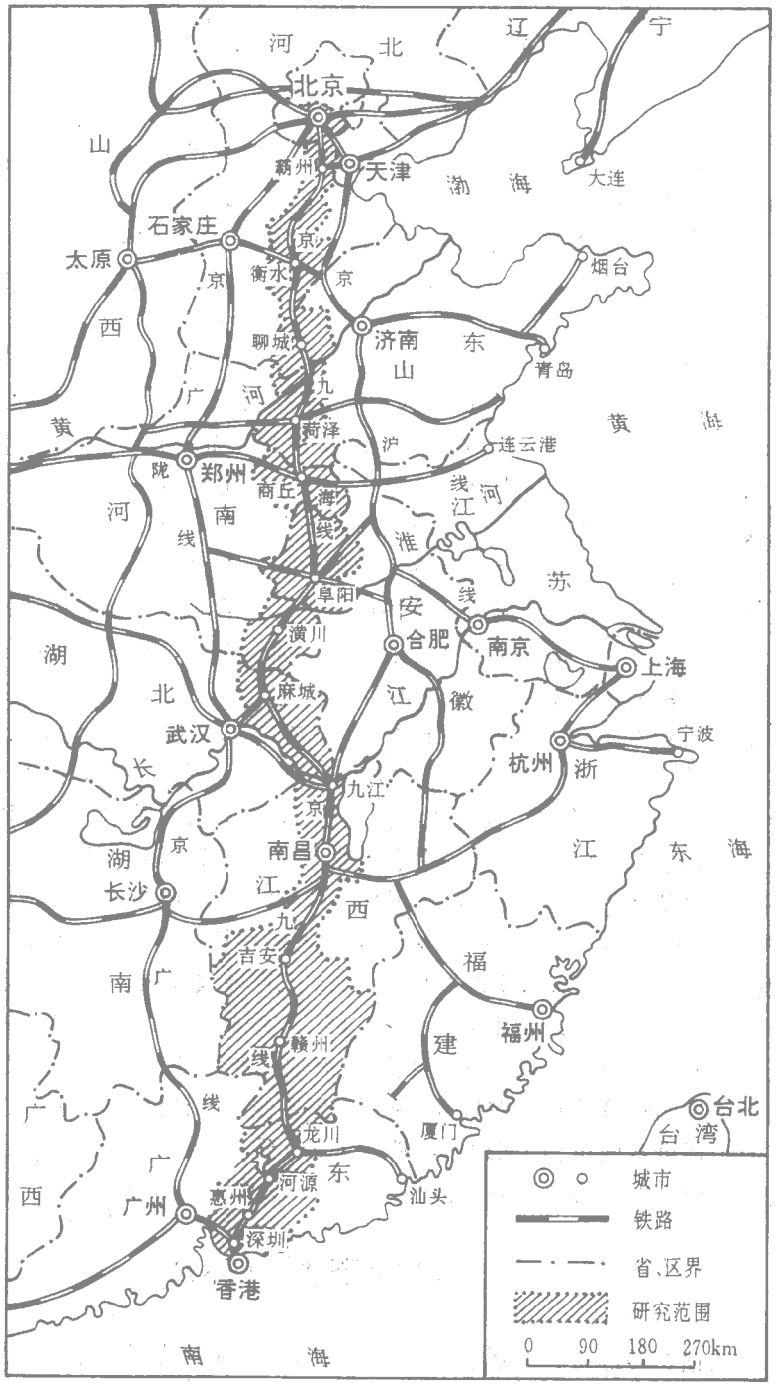


图 1-1　京九经济带研究范围

优势明显、开发历史悠久。但由于人口较多，自然资源开发利用又不尽合理，也存在一些问题。

（一）水资源丰富，地区与季节分配不均衡

沿线地区降水充沛，由北向南递增，黄河、淮河与长江的河川过境流量很大，赣江与东江的河川径流也不小，并有一定的水能资源。淮河以北的北段为黄淮海大平原半湿润区，年降水量在 500～900 毫米之间，80%以上集中在 6～9 月份，春季干旱，而这时黄河水量也很小，甚至断流，春旱频频发生。淮河以南的南段为山丘河谷湖盆湿润区，年降水量在 900～1600 毫米之间，60%左右集中在 4～6 月份，江河水位高排水不畅，洪涝灾害频繁，7 月份降水骤然大减，往往发生伏旱。赣江与东江水量丰富，为下游（如香港等）地区提供丰富的水源，其干支流河床坡降大，可开发水能蕴藏量 500 多万千瓦。

（二）热量资源丰富，水平与垂直分布变化大

京九铁路沿线地区的气温由北向南递增。淮河以北为暖温带气候，日平均气温≥10℃积温在 4000～5500℃ 之间，可以满足农作物一年两熟的热量需要。但是，春季反复南下的冷空气，往往造成作物的低温危害。淮河以南为亚热带气候，日平均气温≥10℃积温在 5000～7500℃ 以上，在河谷、湖盆与濒海平原地区，可满足农作物一年两熟到三熟乃至多熟的热量需要，山丘地区气温垂直变化明显，随着海拔的升高，农作物呈现出一年两熟或三熟过渡到一熟的变化。

（三）土地资源丰富，类型多样，区域差异大

沿线地区既有广袤的黄淮海大平原、河谷平原、濒湖与濒海平原，又有连绵起伏的丘陵山区以及广阔的水域，农业用地类型多、面积大、质量一般较高。这里既有一望无际的平原耕地与广大宜林山丘坡地，还有较多的宜牧草坡、可养殖水面与园地。由于地表形态变化引起水热资源的不均衡再分配，致使农业可利用各种土地中，又存在自然生产力不同的等级差别。但总的来说，各类农用地及其不同等级的质量，均是相对较好。沿线地区共有农业可利用土地 26814.4 万亩①，占总土地面积的 80.9%，其中：耕地占 44.7%，园地占 1.2%，林地占 43.7%，草地占 7.3%，可养殖水面占 3.1%。但是，以淮河为界，其南北的差异很大。在农业可利用土地中，北段以耕地为主，占 91.5%，土地垦率（包括园地）高达 63.4%南段以林地为主，耕地次之，分别占 60.0%与 25.9%，土地垦殖率只有 23.7%。

（四）生物资源多样，农产品丰盛，名优特产多

沿线地带自然环境多种多样，动植物资源开发利用历史悠久，农产品量大质优，各地名、优、土、特产很多。这里农作物既有麦类、豆类等喜凉作物，又有水稻、甘蔗等喜温作物，蔬菜品种更是繁多。树种既有针叶树种与落叶阔叶树种，又有常绿阔叶与季雨林树种，并兼有南北方经济林、果与中药材。畜、禽、鱼类种类更多，不少地区都有

① 1 亩＝666.6米^2，下同。

需要全本请访问 www.ertongbook.com

经济类型明显的优良品种。至于各地区驰名中外的名优土特产品名目繁多，不胜枚举。

（五）矿产资源种类多，分布相对集中，地区优势矿种突出

京九铁路沿线地区探明的矿产资源有 100 多种。在地区分布上，淮河以南的南段矿产资源种类多，以钨、铜、铀、钽、铌、稀土等有色金属矿产资源最丰富。江西的钨与重稀土矿产品位高，易开采、储量大，分别为 120 万吨与 150 万吨以上，位居全国之冠。淮河以北的北段矿产资源种类较少，储量相对较大的有煤炭 200 多亿吨，但大部分埋藏较深，开采困难；石油 17 亿多吨，天然气 700 多亿立方米。此外，沿线地区还有铁矿储量 10 多亿吨，主要分布在河源、吉安、新余、阜阳、商丘等地区，以河源地区铁矿的品位最高，可达 40％～60％。不少地区的盐岩、白云岩、萤石等化工原料矿产与花岗岩、大理石、石灰石等建等原料矿产储量也较大。

（六）旅游资源丰富，特色突出

京九铁路沿线地区，既有闻名的山江湖自然景观，又有历史悠久、类型多样的文化古迹，旅游资源丰富，特色各异，南北迥 然不同，南段是以山江湖自然景观为基础，并同人文景观为紧密结合，相映成辉，主要有庐山、井冈山、龙虎山、三渚山、居云山、罗浮山、鄱阳湖、新丰江水库等，还有赣州、南昌等历史文化名城与东坡赤壁、五祖寺、浔阳楼等历史文化古迹。北段是以悠久的中原历史文化古迹为基础，略有自然景物点缀，主要有毫州、商丘、聊城等历史文化名城与商汤始祖帝喾伯的墓地阙伯台、道德中宫、华佗庵、曹代宗族墓群、三国览胜宫、水泊梁山、景阳冈、白洋淀等。

从京九铁路沿线地区自然资源的丰度与态势来看，有以下 3 个特点。

第一，自然资源的优势与劣势明显。京九沿线地区，水、热、土地与生物资源以及旅游资源都很丰富，农业与旅游业的发展条件很好。但是，由于水、热资源的季节分配不均衡，洪、涝灾害对农业生产威胁很大，低温危害也时有发生。矿产资源中以有色与稀有金属矿产最丰富，也有较多的化工原料与建筑原料矿产，农副产品量大质优，十 分有利于原材料工业与加工工业的发展。但是，燃料矿产与水能资源不够丰富，能源缺乏将成为沿线地区经济发展的主要限制性因素之一。

第二，相关资源的区域组合不够理想。首先是京九沿线南段国土总面积的半数是山地，丘陵面积占 28％左右，平地只占 22％左右。其水、热资源虽然十分丰富，但土地资源中主要是宜林山丘坡地，耕地较少，仅占 25.9％，从而制约了水、热资源的充分开发与高效利用，降低了土地资源的人口承载能力。其次是北段虽然为一望无际的大平原，耕地很多，占农用土地的 91.5％，而水、热资源丰度相对较差，特别是水资源较少，限制了耕地生产力的提高以及工业与城市发展。再者是沿线主要矿产资源的地区组合不理想：南段主要矿产是开发利用耗能量很大的有色与稀有金属矿产以及化工原料矿产资源，燃料矿产很少，水能资源也不丰富；北段主要矿产是煤炭、石油与天然气，金属矿产与化工原料矿产很少。能源资源同金属矿产、化工原料矿产的这种地理上的错位分布，将导致开发利用上的成本增加。

第三，自然资源开发利用不够充分，也不尽合理，生态环境恶化。沿线地区的自然资源开发利用，目前基本上还处于粗放开发与利用不尽合理的初级阶段。从它的年降水

量与河川过境流量上看，不论是南段还是北段，都可以说水资源是丰富的。但是，由于水资源的季节分配不均衡，又缺乏相应的水利调解工程，在雨季大量的降水与河川过境水白白流掉，还往往造成洪涝灾害，在旱季降水很少，河川过境水也少，干旱缺水严重。尤其在土地垦殖率高、耕地面积大与人口密集的北段，旱季不仅农业用水严重缺乏，而工业与城市居民用水也缺乏，只有大量开采地下水。许多地方因长期过量开采地下水，导致许多城市与部分乡村地面沉陷，耕地盐渍化。土地资源的开发利用，由于以往长期只重视发展粮食生产，不仅土地资源未能得到因地制宜的合理开发利用，种植业、林、牧、渔业均未得到有效发展，而土地资源还遭到一定的破坏。例如，南段山丘地区宜垦土地资源较少，但长期强行、无限制地进行毁林陡坡开垦种粮，不但影响了林果业发展，而且还广泛引发了水土流失。矿产资源的开发利用，只重视矿产开采，出卖矿产初级产品多，矿产深加工产品少。还由于乡镇企业普遍发展小矿业，并多是采精矿、弃贫矿，乱采滥挖，破坏了矿产资源，加重了水土流失。

二、经济现状与特征

（一）经济落后，是京沪与京广铁路经济带之间的经济低谷地带

京九铁路沿线地区，除两端外，其余各地区基本上都是有关省交通不便、劳动力素质较差、经济落后的边远农区或山村，也是我国东部贫困县的主要分布地带，赣中、南部的山丘地区与大别山区为贫困县分布最集中的特困地区。由于这里交通不便限制着地区经济发展，工业化与城市化水平均较低。据不完全统计分析：沿线地区 1992 年一、二、三产业的产值比重分别为 43.1%、32.6%、24.3% ,人均 GDP1233 元,非农业人口占总人口的 9.7%。不难看出，由于二、三产业不发达，经济实力薄弱，制约了城镇发展。它同京沪、京广铁路沿线经济带比较：人均 GDP 分别为两侧的 31.4%与 40.7% ，城市化水平为两侧的 28.7%与 29.3%，成为两经济带之间的经济低谷地带。

（二）农业较发达，乡村经济较落后，部分地区生态环境恶化

京九沿线地区农业较发达，虽然基本上还是以粮猪为主的传统农业，但各区段也存在一定差别。中、北段是以种植业为主、农牧结合的平原传统农区，南段基本上是以林为主、林农牧结合的山丘传统农林区。 1992 年沿线地区粮食总产量 3262 万吨、棉花 65.3 万吨，出栏生猪 1984.7 万头，分别占全国的 7.4%、14.5%、6.8% ;人均产粮 410 多公斤、产棉 8.2 公斤、产猪肉 6.7 公斤，分别为全国人均的 104.0%、195%、100.4% 。近 10 多年来，沿线地区的农业生产，已由以种植业为主的粮猪农业，因地制宜地开始向农、林、牧、渔业基地化与三高（高产、高质、高效）农业的方向转变。各地都在争先恐后在发掘自己的农业优势，大力发展产销对路、量大质优的农产品生产。许多种植、养殖专业户与专业村都实现小康，多数县都分别被定为国家有关农产品的生产基地县。黄淮海平原、鄱阳湖平原与吉泰盆地的京九沿线地区，是我国粮、棉、油、猪、牛、长毛兔等基地县的集中分布区；还出现许多大棚蔬菜、养牛、养鸡等专业户。在赣中南与粤东的沿线地区，是我国林业基地县与柑桔、荔枝等亚热带水果以及茶叶、油菜、桑树等经

济林的重要分布区之一。在鄱阳湖、赣江与东江流域以及沿海的水域养殖发展十分迅速，鱼虾龟、蟹、鸭、鹅饲养正向专业化与规模经营方向发展，已成为我国重要的水域养殖区域。各地的名、优、土特产品种类繁多，例如，泰和乌鸡、赣南麻鸡、兴国恢鹅、南丰密桔、宜春地区的苎麻、清江（樟树镇）与亳州市的中药材、涡阳的苔干、太和的椿芽与薄荷、商丘地区的泡桐、菏泽地区的小尾寒羊等等，发展也极为迅速。

农业生产优势的逐步发挥与农业多门类的快速发展，不仅粮食大幅度地增产，农村人均产粮 1992 年比 1978 年增加 108.2 公斤，达到 453.7 公斤，人均纯收入由 93 元增加到 655 元，农业结构也大大改善。同 1978 年比较，1992 年农业总产值中：种植业占 58.9%，下降 21.6%个百分点，畜牧业占 27.1%，增加 13.6 个百分点，林业占 5.1%，副业占 3.2，渔业占 5.7%，分别增加 0.2、1.1、5.1 个百分点。但是，在农业总产值中，粮、猪产值虽然由 75%左右下降到 50%左右，其比重仍较大，还未摆脱粮猪农业的框框。

京九沿线地区的乡镇企业分别在 80 年代末、90 年代初才每年以 30%～50% 的速度迅猛发展。1992 年乡镇企业已达 179 万多个，从业人员 650 多万人，总产值 770 多亿元，实现利税 94.4 亿元，工资总额 96.3 亿元，人均年工资 1481 元，有力地推动了乡村经济发展与集镇建设。

乡镇企业的产业是以机械、电子、化工、农副产品加工、建材等乡镇工业为主，其产值占乡镇企业总产值的 66.6%，建、运、商分别占 10.0%、7.7%、11.1% ，农业占 4.6% 企业以个体小企业为主，布局很分散。在 179 万多个企业中，个体小企业占 86.3% ，平均每个企业有 2.3 个职工、固定资产原值 0.25 万元、产值不足 2 万元。70%～80%的个体小企业分布在村庄，形成“村村点火、户户冒烟”的局面，往往带来诸多问题。①占用好耕地多，土地浪费严重；②水电等基础设施投资增加、利用率低；③工业“三废”污染点多面广，难于治理；④交通、通讯条件差，经济效益低，平原每个职工年创利税 1450 多元。

在沿线地区 1992 年的农村社会总产值中，乡镇工业等非农产业产值已超过农业产值，分别占 54.2%与 45.8% 工业、种植业、畜牧业已成为三大主要产业，分别占 37.8%、27.0%、12.4% 林副渔业与建运商业分别共占 6.4%与 16.4%。由于农业与非农产业经营效益低下，乡村经济仍很落后，1992 年农村人均农村社会总产值只有 1900 多元，仅相当于全国平均数的 64.6%。

京九沿线地区由于人口较稠密，对资源与环境的压力较大。长期对农业资源的不合理开发利用，加上自然因素的影响，资源与生态环境遭到一定破坏。以往在南段丘陵山区无限制的毁林、毁草进行陡坡开垦与乱砍滥伐，导致水土流失普遍发生，近 10 年来虽然得到一定控制，但并未解决。中段洪涝灾害严重。北段干旱缺水，许多地区地下水长期过量开采，发生地面沉陷，部分耕地发生土壤次生盐渍化与沙化。在昌九区段与淮河流域，工业“三废”对河流、大气与土壤污染较严重。

（三）工业有一定基础，但工业水平较低

京九沿线地区工业生产已有一定实力，并形成了许多支柱产业与技术先进的企业。工业生产中，多是农副产品初加工与耐用消费品等轻型工业，原材料与机械设备制造等重工业较少，轻、重工业产值之比约为 5.7∶4.3。工业生产在国民经济中已占重要地位。

1992 年工业产值占工农业总产值的 70.7%,占社会总产值的 55.6%。在第二产业中,工业产值占 80%左右。主要工业门类有机械、电子、纺织、食品、化工、建材、医药等。各部门概况如下：①纺 工业是棉、麻、丝、毛纺俱全，已有较好基础，地域上各具特色。棉纺工业主要集中在陇海铁路以北地区与九江等城市，共 100 多万纺绽；毛纺主要集中在商丘、阜阳等地；丝、麻纺主要集中在南昌以南区段，并正在逐步形成规模。②电子工业是沿线地区的新兴产业，以家电、仪表、交通通讯、制冷设备等为主，主要集中在深圳、惠州、吉安、南昌、商丘等城市。③食品工业是沿线各地区的支柱产业，其中酿造业具有突出优势。④机械与汽车工业已有一定基础，南昌、九江、聊城等城市已有一定基础，汽车零部件等机械工业在不少地区有较好的发展，具有广泛的发展前景与较大的发展潜力。⑤化学工业主要是医药化工和化工原料，主要分布在深圳、南昌、阜阳、商丘、聊城、衡水等地。此外，建材、造纸与皮革工业也有一定基础与规模。

总的来看，京九沿线地区的工业虽有一定实力，但仍较落后，处于全国中下游水平。主要表现在：①工业总产值占工农业与社会总产值的比重低，分别只及全国平均水平的 88.6%与 85.1%；②人均工业产值只及全国平均数的 60%；③企业规模小，技术水平偏低，市场竞争能力差。全线目前有大中型企业 760 多家，只占企业总数的 2%左右,产值占 40%左右，小企业的主导地位明显。④企业间的组合优势不明显，多为单一生产，未形成成龙配套的产业群体，尤其在纺织、印染、服装加工行业上表现得特别突出。

（四）城市化水平低，市场发育差，第三产业欠发展

京九沿线地区的一个最大弱点，是缺少辐射力强的经济重镇，市场发育水平低，尤以北段为甚。在沿线地区的 16 个城市中，只有南昌市是人口百万与工业产值百亿元以上的特大城市，其余 7个中等城市，8个小城市的工业产值多在 10至 20 亿元之间。16 个城市平均人口 17.1 万、工业产值 18.1 亿元，分别只相当于京沪沿线城市的 34%与 22.1%，京广沿线城市的 44.5%与 37.2%。集镇虽然较多，但规模较小、功能差。据 8 个地市 73个县市的有关资料分析，平均每个县有 6 个 2000 多非农业人口的建制镇、17 个 500多非农业人口的一般集镇。改革开放以来，虽然有些农民在集镇上办厂、开店，集聚了一些乡镇企业，有些集镇成为某些农副产品集散的专业市场，但大多数集镇的基础设施很差，还是日常消费品定期贸易的传统综合小集镇。因此，沿线地区城镇建设落后，非农业人口只占总人口的 9.7%,市场发育差,交通、商贸等三产业滞后,已明显地影响着一、二产业发展。

（五）经济发展水平与产业结构的地区差异大

京九铁路沿线地区是京沪与京广经济带之间的经济低谷地带。但由于各区段在自然环境与资源条件上、区位与社会经济条件上有很大不同，其经济发展水平存在着很大差异。

北京城郊的大兴县与同深圳接壤的惠州市，经济都较发达，人均社会总产值与国内生产总产值,1992 年分别为 7600 多元与 3500多；中部的昌九区段是江西省的精华所在，经济较发达，人均社会总产值与国内生产总值，分别为 4200 多元与 1800多元，北段的聊城以北区段受京、津、济等大城市辐射，经济发展水平相对较高，而菏泽至黄冈区段

与吉安至河源区段，是有关省交通不便的边远地区，经济都很落后，人均社会总产值与国内生产总值，分别平均为 1700 多元与 800 多元，不到大兴与惠州的 1/4，不到昌九的 1/2（详见表 1-1），其中，北段又以潢川与阜阳最少，南段以赣州与河源最少。这些经济指标值的区段变化，由北向南呈现出“ W ”形状的曲线变化。各区段的一、二、三产业结构，也呈现出相应的变化。经济落后的区段，第一产业比重占绝对优势，一般占 45%～55%，二、三产业比重均很低；经济较发达的区段，二、三产业均较发达，所占比重除大兴（因农业以发达、高效的城郊农业为主，致使第一产业所占比重高）外，一般都分别占 38%～42% 与 32%～35%；聊城以北区段工业较发达，第二产业所占比重达 50.5%，一、三产业比重低，经济发展水平呈中间状态。

表 1-1 京九铁路沿线各区段经济状况（1992）

区段		大兴至惠州总计	大兴合计	固安至聊城合计	菏泽至黄冈合计	九江至南昌合计	吉安至河源合计	惠州合计
非农业人口比重（%）		13.0	21.9	11.0	8.3	26.6	14.1	27.3
工农业总产值（%）		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
其中	农业	35.7	31.2	25.7	44.5	19.6	48.2	19.5
	工业	64.3	68.8	74.3	55.5	80.4	51.8	80.5
国内生产总值（%）		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
其中	第一产业	41.5	44.1	30.0	52.3	25.1	47.8	26.8
	第二业	33.4	42.4	45.4	27.0	42.3	28.2	38.1
	第三产业	25.1	13.5	24.6	20.7	32.6	24.0	35.1
人均占有（元）	社会总产值	2596.5	7615.2	3481.1	1772.2	4222.6	1893.1	7625.9
	国内生产总值	1213.8	3515.0	1540.3	840.4	1822.9	1050.0	3515.2
	工农业总产值	2146.9	7295.6	2915.1	1482.0	3528.2	1499.0	5634.5
	农业产值	766.9	2275.0	750.2	659.7	692.4	722.9	1099.7
	工业产值	1380.0	5020.6	2164.9	822.8	2835.8	777.0	4534.8

三、区位条件变化与发展机遇

京九铁路的建成通车，将带动有关配套铁路、公路、水运航道和机场的早日建设，将彻底改变沿线地区，特别是中北段与中南段地区交通长期闭塞的状况，缩短同沿海、京、津等发达地区的时空距离。

目前已建成通车的天津至霸州、麻城至武汉的两条联络线，使京九铁路先期与我国华北与华中两个特大城市连结了起来。今后随着已同京九铁路交汇的石德线、新兖线、陇海线、浙赣线等东西铁路的改造与加强；有关国道公路的改造，东江、赣江、淮河干支

流航道的整治，有关城市机场的新建与扩建；神（木）黄（华）线、济（南）、邯（郸）线、宁西（南京一西安）线、九（江）铜（陵）线、韶（关）、赣（州）龙（岩）线和梅（州）坎（市）线等铁路的先后相继建成，将使京九沿线地区形成一个以京九铁路为主干的四通八达的综合运输网络。把沿线地区同东部沿海各大城市、同周边各大城市紧密地联系起来，从而将彻底改变这一经济低谷地带的交通闭塞状况，使其区位条件发生翻天覆地的变化。

京九铁路的建成通车必将带动沿线地区的资源开发、农业、工业，特别是乡镇企业与第三产业的大发展和中心城市的崛起，从而带动城镇及乡村经济的发展，形成农工商并举、产业多元化的一条繁荣兴旺的经济走廊。其发展速度也许是它的建设者们始料不及的。

由于京九铁路贯通南北大半个中国，穿越不同经济发展水平的乡村和城市，其经过的区域地理环境之复杂、农业自然资源、旅游资源与某些矿产资源之丰富、经济类型之多样是前所未有的。这一连通我国南方和北方经济大动脉的建成，将给沿线地区带来空前的发展机遇。

（一）促进沿线地区基础设施建设的大发展，使经济发展的硬环境发生巨变

京九铁路的建设不仅带动了配套的铁路、公路、航道与机场建设，迅速形成综合交通运输网络，而且也将促进沿线通讯和电力等基础设施建设，为外部资金的注入和经济腾飞提供必要的条件。京九铁路沿线北段较丰富的煤炭、石油及天然气资源和将来通过京九铁路运输的煤炭为沿线城市的能源和电力提供了保障。在本世纪末，预计在沿线主要铁路枢纽城市，将扩建与新建一批路口火电站，到 2000 年沿线地区总装机容量将达 1000 万千瓦；远期再扩建与新建一批路口火电路，沿线地区总装机容量将达 2000 万千瓦，将形成一条强大的电力工业带。随着京九沿线地区光缆的接通，通讯状态将发生根本性变化，为吸收外资，促进区域产业发展，奠定良好的交通、通讯与能源基础。

（二）促进人才、技术交流，市场开放和人们观念的更新，使经济发展的软环境发生明显变化

京九铁路穿越的 8 省市高等院校较多，这些院校的毕业生大部分留在北京或涌向沿海，而只有很少一部分留在中部省份。据统计，京九沿线的大部分城市，大专以上毕业生占城市人口的比重不到 0.5%，只有南昌和赣州两个城市大专以上毕业生占城市人口的比重稍高，分别为 3%和 5.6%。这种状况导致了京九沿线中部区域人才匮乏，经济发展缓慢。随着京九铁路的建成，配套设施的完善以及区域投资环境的改善，将会吸引越来越多的资金、技术和人才到沿线地区；京、津、武汉、广州和深、港等城市的技术和人才也会向这一区域扩展和渗透。

随着交通条件的改善，沿线地区的市场将会迅速拓宽。北京和沿海质优价廉的工业消费品将迅速涌入区内；同时区内的农副土特产品及资源型矿产品，如建材、有色金属原材料等，也会源源不断地流向沿海和北方。这一商品流通过程，将促使沿线半封闭的分散的小市场逐渐形成一个开放有序的，相对集中并与全国乃至国际市场相联的大市场。

技术、人才的交流和市场的开放与扩展，必将促进人们观念的更新和人口素质的提

需要全本请访问 www.ertongbook.com

高，使京九铁路沿线区域内的投资和经济发展的软环境发生根本性的变化。

（三）促进新兴产业不断崛起，产业结构不断优化

随着京九铁路及其配套路网的建设，京九沿线的工业企业将参与更大范围的区域性乃至全国性的产业分工与协作。首先是同京沪、京广、长江三个产业带、沿海产业带的分工协作。一方面接受京沪、京广铁路经济带及沿海地区的高耗能、用料多、运量大、劳动密集型的产业向京九沿线区域转移。同时，相应的技术、人才和资金也向这一经济带集聚。另一方面，区域内原有的产业，如农林牧渔业、食品、纺织、皮革、医药、化工和有色金属矿采选与冶金等基于当地资源的技术含量较低的产业，也将进行重组或改造，增大技术含量，提高品质，增加附加值，向深度和规模化方向发展，逐渐在竞争中形成拳头产品和优势产业；一些水平重复与技术落后的小企业将在竞争中逐步淘汰，企业群体得到升华，优势产业群体形成。新兴的机械、电子、化工、信息、旅游和服务行业将会跟随全国产业发展形势迅速崛起，在企业竞争、改造与重组的过程中，产业结构也会不断优化。第一产业的比重将随着第二产业和以商贸、旅游、服务业为重点的第三产业的发展而不断降低，使得原来过份依赖于农业和矿业的产业结构发生明显变化。

(四)历史性的政策机遇

国家修建京九铁路的投入达 300 多亿元，为了充分发挥京九铁路的综合运力，促进南北物资交流与沿线地区特别是沿线贫困地区的经济发展，国家和地方自然会陆续对沿线地区投入更多的资金，加速进行同京九铁路配套的基础设施建设与优势产业发展。京九铁路修建之前，沿线地区虽然有具有优势资源开发或能够帮助贫困地区经济起飞的大项目，但由于运输条件等投资的软、硬环境的限制，迟迟不能上马。京九铁路建成后，使这些项目逐渐具备了实施的条件，国家与地方自然会在资金投放与项目部署政策上给沿线地区更多的支持。

（五）为解决沿线地区的剩余劳动力就近吸纳与就地安置创造了契机

据初步测算，京九铁路沿线约有农村剩余劳力 1000 多万。过去，这批劳动大军主要涌向京、沪、宁、穗、深圳等几个大城市，给这些城市带来了很大的压力。京九铁路的修建及其沿线一、二、三产业的发展，特别是乡镇企业的发展与大小经济中心城镇的崛起，将为充分吸纳与就地安置这批剩余劳力找到了出路。

第二章　总体发展战略与布局

京九铁路沿线地区，农业资源、部分矿产资源与旅游资源都很丰富，还具有沿海与内地之间的二传手区位优势，劳动力充裕，交通四通八达。如能抓住京九铁路通车后、为这一经济低谷地带快速发展带来的历史性机遇，也就是以交通优势促开放、促开发，经过 15～20 年的努力，可望成为我国东中部之间的一条南北向新兴经济增长带。

我们研究京九沿线地区的经济建设，是在我国正在建立社会主义市场经济体制、并同国际市场接轨，香港回归后同内地经济联系加强，两侧的京沪与京广沿线地区经济已较发达的形势下考虑的。初步设想：经过 15～20 年的努力，应把京九沿线地区建成有明显优势主导产业与支柱产业组成的、能持续、快速、健康发展的新兴经济增长带，从而促进东中部地区经济发展，改善产业区域布局。

该经济带建设的主要任务与产业发展方向是：①优先进行以京九铁路为主干的交通运输网配套建设；一系列路口火电站建设；工农业与城市用水的水利工程建设。②以商品生产基地为主的三高农业带建设；以二、三产业为主的乡镇企业发展与集镇建设；重点加强革命老区等贫困县的经济建设。③加强农、矿产品深度开发，重点发展以优势产品系列加工为主的加工工业；大力发展机械、电子工业。④狠抓市场建设与产品流通，发展商贸业；加速开发丰富多样的旅游资源，建成高质量的综合旅游带。⑤加强各级经济中心城镇建设，分段培育经济增长极。　⑥在资源开发与经济发展中，加强生态环境保护与治理。

一、基本思路与发展战略

（一）立足于本地带实际，放眼于京沪、京广与长江产业带，联系港澳回归与全国，面向东亚，建成相对发达且有特色的经济带

京九铁路通车后，沿线地带的区位条件与投资环境大为改善，为资源有效开发、经济快速发展提供了历史性的机遇。今后除更多地接纳沿海地区产业转移外，优势产业的选择与发展，应当更多地考虑同京沪、京广、长江产业带的劳动地域分工与协作，同国内其它经济区的经济联系；考虑 1997 年以后，香港和珠江三角洲将对江西等京九沿地区的影响更大，为其参与东亚等国际市场竞争提供的条件更好、机会更多。

（二）以大开放促大开发，全方位外引内联，多途径解决资金不足等问题

京九沿线地区经济落后，自我发展能力差，要想快速发展，必须解决资金、技术与人才不足的问题。而这些问题的尽快解决，单靠中央和当地政府的支持是不够的，还需要国内外工商界的支持。而且京九经济带建设与发展，能直接促进香港的繁荣与同东亚的经济联系，会得到港澳工商界的关注乃至直接参与，特别是纺织、食品、电力、建材

与交通等方面的项目，对他们投资最具吸引力。此外，它对交通不便的相邻地区也具有一定吸引力。因此，京九沿线各地区，应实行以开放促开发的优惠政策，大量吸纳资金、技术与人才。也就是以市场为导向，以优势资源与区位为基础，以优惠政策为动力，促进多边、多层次、多形式的外引内联，因地制宜地大力发展外向型优势产业，重点发展科技含量高的大中型龙头企业，带动地区经济发展。

（三）实行农业产业化，重点发展电力工业、深加工工业与旅游业，缩短产业结构演进的进程

京九沿线地区经济落后，主要表现在广大乡村多是单一的小农经济、二、三产业不发达，城镇工业企业技术落后、设备简陋、规模小，企业间关系联度差，深加工工业欠发展。今后，随着交通运输与投资环境的迅速改善，一方面实行农业区域专门化布局、专业化生产、产品全面加工，发展社会化服务，迅速振兴乡村经济，加速农民奔小康的进程。目前，沿线地区农业相对较发达，各区段优势突出。各地区应以市场为导向，建成特色各异、规模不等的三高农业生产基地，引导乡镇企业采用“公司＋农户”的经营模式，除对农业生产进行产前、产中、产后的优惠服务外，应把农产品加工与流通作为经营重点，从而大幅度地提高农业经济效果，使农民得到更多的经济利益。另一方面，由于沿线地区电力不足，相邻的东部沿海地区也缺电，应充分利用本地带为北煤南运大通道的便利条件，建设以路口火电站为主的电力工业带，满足本区电力需求，并适当向沿海地区送电。在各地大力发展工业生产中，重点发展优势明显、产业关联度大、技术先进的大中型工业企业与深加工工业；适时发展有关的第三产业，其中旅游业应因地制宜地加快发展。这样，既能迅速振兴乡村经济，又能使沿线各地区的优势产业规模不断扩大、水平不断提高，逐步成为特色明显、并能带动地区经济发展的主导产业，从而使其产业结构不断优化与升级。

（四）开发区与市场建设同经济中心城镇建设相结合，分段培育增长极

京九沿线地区的一个最大弱点，是缺乏辐射力强的经济重镇，尤以北段为甚。今后应把位于铁路交叉路口的 10 多个中小城市，逐渐建成不同层次的经济中心城市。在城市建设中，应注重增强其经济实力与功能，不能主观地扩张人口规模，盲目建设大城市，否则将造成资金沉淀与人力、物力的巨大浪费。从沿线地区 16 个城市的发展条件看，除南昌市外，应把九江与阜阳建成一级经济中心城市，其余 13 个城市分别建成二、三级经济中心城市。对这些城市应实行不同程度的投资与政策双倾斜，因地制宜地重点部署一些产业关联度大的大中型企业，使其超前启动，迅速发展成不同等级的经济中心城市，分段带动沿线地区的经济发展。

沿线地区开发区与市场建设，应加强宏观指导。开发区不宜过多、规模不宜过大，招商引资应内外并重，兼容乡镇企业，并同产业选择结合起来。市场建设应重点加强工业品消费市场、农副产品批发市场、生产资料与生产要素市场建设。开发区与市场建设应依托老城镇，同老城镇改造结合起来。

（五）生态环境整治寓于资源开发与经济发展之中

由于经济落后、资金短缺，目前不可能投入大量资金单独进行生态环境治理。对于

南段山丘地区的水土流失，北段的涝洼地、土壤次生盐渍化与沙化，昌九段与淮北等地区的工业三废污染等生态环境问题，在中近期内主要通过调整水、土、矿产资源开发利用方式与产业布局，强化工业三废污染处理与综合利用措施，把资源开发、经济发展同生态环境治理紧密地结合起来。

基于以上思路：京九经济带发展应采取“开放开发，突出优势，综合发展，全线启动，承东启西，分段重点突破，点轴推进”的发展战略。用 15～20 年的时间，建成以三高农业带、电力工业带、加工工业带与旅游带为主的一、二、三产业紧密联系、协调发展的、以串珠状经济中心城市为核心的开放型新兴经济增长带。

二、产业发展及其结构调整

产业发展及其结构调整，是沿线地区资源有效开发与高效利用的关键，也是京九经济带持续、快速、健康发展的前提。目前存在的主要问题是：广大乡村地区交通不便、仍以小农经济为主，二、三产业欠发展；工业与商业落后；各地区产业结构雷同、层次低、经营规模小、技术设备落后；产业深度发展不足，产业链短、产业之间关联度小，横向与纵向的结构性矛盾都很突出。今后的产业发展，除针对当前经济总量较小而保持较高的发展速度外，应重点进行产业结构调整。

根据国家产业政策与国内外市场需求，根据沿线地区资源与交通区位优势以及现有基础，其产业发展及其结构调整的指导思想是：强化粮食生产，因地制宜地全面发展大农业与以工业为主的乡镇企业；充分利用北京、天津以及香港、深圳等城市的辐射作用，大力发展以深加工为主的轻型工业，适时协调发展交通、通讯、商贸，旅游等第三产业。各地区主导与支柱产业的选择，要考虑同相邻地区互利互惠的合作与区域分工，要考虑市场需求和参与国际市场竞争。

今后的产业发展，应重点发展三高农业、电力工业、有色金属、化工与建筑等原材料工业以及旅游业，使多种资源优势转化为资源型优势产业群；同时，积极引导与支持这些资源型优势产业向深加工方向延伸，限制发展那些规模小、技术落后、污染严重、效益低的小造纸、小皮革、小纺织等小企业；重点支持产业关联度大、技术先进的优势企业上规模、上档次，使其成为大中型龙头企业，从而逐步形成一定的加工工业优势产业群。在这两大优势产业群的带动下，适时协调发展商贸、交通、通讯等相关产业以及其它产业。这样，沿线各地区既能因地制宜地快速发展各自的优势产业与地区经济，又能逐步使一、二、三产业紧密结合、相互促进、协调发展，并使产业结构不断优化与升级。其主要产业发展与布局是：

(一)建设多种农业商品生产基地,形成三高农业带 大力发展农副产品系列加工业，建成轻纺、食品工业基地

京九铁路沿线地区应尽快建成由特色各异的农业商品生产基地组成的三高农业带。即黄淮海平原以粮牛为主的棉猪复合生产基地；鄱阳湖平原以鱼鸭为主的粮棉牛猪复合生产基地；赣南粤东以亚热带林果为主的茶桑菜复合生产基地。同时， 大力发展优势农产品多层次加工系列，即以粮、油、肉、蛋、菜、果为原料的食品加工系列；以棉、麻、

丝、皮、毛为原料的纺织、服装加工系列；以竹木为原料的木材、纸浆与造纸、家具、竹编与柳编等加工系列；以中药材与有关农副产品为原料的中成药与西药等医药化工加工系列；以名优土特产品为原料的加工系列。

（二）加快发展机电工业与电力工业，因地制宜地发展金色金属、化工与建材等原材料工业

目前，沿线地区的机械与电子工业，分别在中北段与南段有较好的基础。今后应逐步建成以家用电器、通讯设备与制冷设备、汽车及其零部件为主的机电工业生产基地。强化技术投入，增强实力，开发机电一体化系列产品。即巩固与发展消费类电子产品系列，重点发展投资类电子产品系列、制冷设备系列、汽车与机床及其零部件系列产品、农用汽车与农用机械系列产品等。

充分利用京九铁路是北煤南运的重要通道优势与一些地区的煤炭资源，在中北段位于交叉路口的重要城市附近，兴建路口火电站与煤矿区坑口电站，逐步形成电力工业带，以满足本地的电力需要与向东部沿海缺电地区输电的需要。

沿线的一些地区应在合理开发有色与稀有金属矿产或煤炭、石油与天燃气、建材、化工等矿产资源的基础上，发展相应的原材料工业及其加工业。江西的钨、铜、稀土等有色金属矿的开采，必须严格控制规模，加强资源有效利用与深加工以及矿区复垦工作。

（三）迅速发展交通运输、商贸、旅游等第三产业

京九铁路标准高、能力大，除了服务于沿线外，还将承担大量的区际及过境运输任务。因此，要充分发挥京九铁路的运输能力，必须加速进行有关铁路、公路、水运航道与航空港的配套建设，主要有：陇海线郑（州）徐（州）段电化改造， 新（乡）兖（州）线复线建设；建设神（木）黄（骅）线、宁西（南京一西安）线、 济（南）邯（郸）线、韶（关）赣（州）龙（岩）线等新线，并按照交通部统一部署完成区内各条国道公路的改造，分别建成二三级干线公路。这些工程应在“九五”期间陆续开工兴建，才能尽快把京广、京沪线南运的部分煤炭等货流引入京九线。

沿线地区的经济起飞，急需以加强商贸流通业、市场体系建设为突破口，把大量的农副土特产品、工业原料及优势工业产品推向国内外市场，同时把物美价廉的商品引进来，从而繁荣市场，积累资金，促进地区内外交流。为此，应加强市场建设把历史上的通都大邑一南昌、九江、赣州、阜阳、商丘、聊城等分别建成区际或区域性中心市场。市场建设首先应完善工业消费品市场与批发市场建设；其次是大力发展农副产品专业批发市场建设；再者是重点发展生产资料专业市场与生产要素（房地产、劳务、技术与信息等）市场建设。

加速开发丰富多样的旅游资源，把旅游业作为地区经济发展的先导产业，把沿线地区建成观光旅游，休闲度假旅游以及两者相结合的综合旅游带。景点建设要发扬地方自然风景魅力与民俗风情特色及其他优秀文化魅力。开发初期要量力而行，注意保护自然和文化遗产真迹，提高景点建设文化含量与艺术品味，防止粗制滥造与题材雷同，同时大力发展艺术与科技含量高的旅游商品，提高经营效益。

三、主要区段产业发展与布局

（一）惠州—河源段

本区段为京九沿线最南端的山、丘、河谷与沿海平原地带，同深圳、港、澳接壤，是珠江三角洲的组成部分，其自然环境优美，耕地、林地、铁矿与建材等矿产资源丰富，并具有接近国际市场的优势区位。惠州地区基础设施较完善，外向型经济发展迅速；河源地区工业基础薄弱，近年加快了发展步伐。1992年一、二、三产业产值的比重为32.5%、35.1%与32.4%，人均GDP2174元。

本区段农业生产应在粮食稳定增产的基础上，重点发展荔枝等南亚热带水果、水产养殖、蔬菜、生猪与家禽，建成外向型与城郊型相结合的农业复合生产基地。

工业发展应充分利用近靠香港、深圳的条件，坚持高起点、高效益、外向型的发展原则，加快“三来一补企业”向“出口导向型”、“进口替代型”企业转化，重点发展：①具有国际先进水平的投资类电子产品与微电子、通讯设备等同信息产业相关的工业产品，建立机电一体化产品生产基地。②以国际市场为导向的高档纺织工业，医药与食品工业。在布局上，沿京九铁路线重点部署电子、纺织、食品、建材等工业，形成轻型高新技术为主的工业轴线；沿海岸部署能源等工业，形成资金与技术密集型相结合的工业带；在港口、铁路与高速公路沿线部署具有特色的工业小区。在河源地区，应大力吸纳“三来一补”企业与三资产业，加速发展农副产品加工业、建材业与商贸业，加强交通运输网络建设。把惠州市与河源市建成区域经济中心城市。

（二）赣州一吉安段

本区段是京九沿线南段的主要山、丘、盆地地带。这里林地资源、钨矿与稀土矿产资源特别丰富，化工与建村原料矿产资源也较丰富，但开发程序低。传统的粮猪农业占主要地位，工业与交通、商贸业很落后。1992年一、二、三产业产值比重分别为47.5%、28.6%与23.9%，人均GDP1051元。

今后的产业发展：农业生产仍应确保粮食稳定增产，在吉泰盆地与赣州、于都、信丰、瑞金等诸盆地内建立粮食与甘蔗生产基地，因地制宜地发展泰和乌鸡、赣南麻鸭、兴国灰鹅等家禽与养猪、养牛业；利用广大山丘土地资源、重点建立规模不等的柑橙柚基地、茶叶基地，用材林、竹基地以及种植桑树、药材等经济林。工业发展，应重点强化电子与有色金属工业，农副产品加工与建材工业。依靠吉安电子工业优势，建立以电子系列产品与光纤通讯材料、电子通讯设备制造工业基地。在赣州建立有色金属冶炼、压延工业基地、蔗糖工业基地。在吉安与赣州大力发展竹木加工，竹、木浆造纸，果品与经济林产品加工业；以鸡、鸭、鹅、猪、牛为原料的肉类系列加工；建立林产化工、医药化工为特色的化学工业基地；丝纺织、印染、服装加工工业基地；重点发展以赣州市至井冈山为轴线的旅游业。在2005年前后，把赣州市与吉安市分别建成区域性经济中心城市。

需要全本请访问 www.ertongbook.com