

论中部地区“大十字”城市群建设与中部崛起

杨云彦¹, 何雄²

(1. 中南财经政法大学 信息学院, 湖北 武汉 430064; 2. 中南财经政法大学 人口与区域研究所, 湖北 武汉 430064)

摘要: 改革开放以来, 沿海地区得对外开放之利, 其区位优势得到充分体现, 经济迅速发展, 并形成对内地国有部门和传统工业地区的刚性就业替代。西部地区借助政策支持, 也不断加快发展的步伐, 中部地区由于政策、机制等多种因素影响, 特别是在全球化加深的大背景下, 被不断边缘化。从国内外经济发展的规律看, 中部地区地崛起, 需要一个有足够经济实力和竞争力的城市群带动。本文提出沿京广-长江构建中部地区“大十字”城市群的新设想, 分析了其建设意义和可行性。并在借鉴国外城市群发展经验基础上, 提出促进中部地区城市群建设的若干建议。

关键词: 中部崛起; “大十字”城市群; 大产业; 大市场; 大网络

中图分类号: F127

文献标识码: A

中部地区有着类似的经济水平、资源条件和区位优势, 近年来, 产业结构也有趋同的趋势, 这使得中部地区经济上的联系主要表现出的是一种竞争而不是合作的态势, 直接影响到中部省份之间的合作动力。结果是中部地区内在联系不断弱化, 对内形不成凝聚力, 对外形不成竞争力, 对上形不成注意力, 对下形不成号召力。要实现中部崛起, 并使之成为我国又一个经济增长极, 就必须强化中部区域力量的整合。另一方面, 中部崛起, 在很大程度上就是中部城市群的崛起。中部城市群的形成, 必须打破单兵突进的思路, 走联合发展城市经济圈的道路。因为城市经济圈的整体发展使单个城市的发展更加完善, 城市经济圈能够克服单个城市在资源、幅员等方面的不足, 在更大的区域范围内调整资源配置, 实现共同增长。

一、构建中部地区“大十字”城市群的设想

城市发展是区域经济发展的主导力量, 中部六省积极响应国家中部崛起战略, 纷纷制定各自城市经济圈发展战略和政策。如湖北的武汉经济圈(1+8)、河南的中原城市群、湖南长株潭一体化、山西的太大大城市带、安徽的合肥芜湖带状都市圈、江西的昌九景工业走廊。各经济圈内都加快了全面合作的步伐, 实现圈内信息共享、市场同体、科教同兴、旅游同线, 城市间的经济一体化、交通一体化等。但现有的“行政区经济”或“诸侯经济”体制对于跨大行政区即圈外的经济联系和产业规划却束手无策、无能为力, 城市群难以聚集形成足够的经济实力和竞争力。实际上, 无论从经济发展基础、GDP产值、人口、区域竞争力、技术储备等哪个角度来看, 与我国东部珠江三角洲城市群、长江三角洲城市群、京津环渤海湾城市群相比, 中部各经济圈实力还相差甚远, 差距巨大的一个关键因素在于中部六省的城市圈建设各自为政, 没有能进行充分的协作发展, 资源未能有效配置, 重复建设资源浪费严重, 信息交流不够通畅等因素制约了各自的发展, 从而减缓了中部发展的步伐。

从城市成长的历程来看, 可以划分为三个阶段: 农村的城镇化、大都市圈、城市群。城市群是区域城市化的高级阶段。在当今社会, 经济全球化进程和信息技术发展已经深刻影响城市发展, 现代城市群已经成为国际生产力分布体系和劳动地域分工中的新的空间组织形式。国际区域间的竞争已经从单一的城市竞争演变为区域性城市群之间的竞争, 城市个体之间的单打独斗已经被城市群体之间的竞争所代替。如果想与我国东部三个城市群相抗衡, 中部地区已有的城市群必须联合起来, 形成一个中部经济一体化共同体。因此需要转换思路, 跳越行政篱藩, 构建中部地区沿京广-长江“大十字”城市群。

构建中部地区沿京广-长江“大十字”城市群, 可以发挥多城市群的综合优势, 开展多方面的经济

合作,优势互补,谋求中部地区的共同繁荣。以现有的6大城市圈(带)为基础,提升核心城市综合实力,确立重点发展轴线,构筑具有强大竞争力的组团式城市群,使城市群的规模效益、聚集效益、辐射效应达到最大化,才是中部地区实现“崛起”的根本路径,才能共同分享尽可能高的“发展红利”。

中部地区沿京广-长江“大十字”城市群组团式发展对整个中部地区发展具有重大意义。城市群组团式发展具有其他发展模式所没有的独特的优点:如可以避免城市摊大饼式的单极化扩张;形成以大中小城市相协调为特征的区域镶嵌体系;建立以地缘经济为基础的城市空间布局与城际战略联盟;充分协调自然-社会-经济的城乡时空耦合;有利于规模经济和生态环境保护;体现生产发展生活富裕生态优良文明典范;缩小区域城乡差异,消除二元结构。

“大十字”城市群发展还是解决中部地区“三农”问题的有效途径。由于优良的水热组合条件,长期以来中部地区是一直我国最重要的农业生产基地,但由于人口众多,而且绝大部分是农民,中部地区同时也是我国“三农”问题最突出的区域:主要表现在人口对土地资源、生态环境形成巨大压力,农村存在巨大的富余劳动力。区域经济理论证明,城市不仅是“生产有效率”场所,也是“生态有效率”的居住方式,城市人均占用的土地资源大大低于农村,城市化的发展,只会提高土地的使用效率,减少土地的消耗,城市的规模效应,将使得环境治理更加有效。中部地区城市群建设将加速农村人口向城镇转移进程,转移部分农村富余劳动力,高效集约利用城镇土地,实现农村地区规模化、机械化、现代化土地经营,改善农村区域生态环境。

二、国外城市群发展及经验

国外城市群的发展已经成为区域或国家经济增长的主要动力,在国民经济中占据主要地位。根据世界银行的统计:美国三大城市群、日本三大城市群对于全国的经济贡献率,占据绝对优势份额。美国大纽约区的GDP,约占全美国GDP总量的24%,美国大洛杉矶区的GDP,占全美国GDP总量的21%,美国五大湖区的GDP,占全美国GDP总量的20%。美国三大城市群的GDP总量达到6.7万亿,约占全美国GDP的67%(三分之二强)。大东京区的GDP,约占日本全国GDP的26%,大坂神户区的GDP,约占日本全国GDP的23%,大名古屋区的GDP,约占日本全国GDP的20%,日本三大城市群的GDP总量达到2.86万亿美元,约占日本全国GDP总量的69%。

北美洲城市群主要有三个,一是波士顿-华盛顿城市群。位于东北部大西洋沿岸,是目前世界上最大的城市群。它是美国经济核心地带,包括波士顿、纽约、费城、巴尔的摩、华盛顿5个城市以及它们附近的40多个卫星城镇,人口约6500万人,城市化水平达90%以上,制造业产值占全国30%。二是北美五大湖城市群,从芝加哥、底特律、匹兹堡,一直延伸到加拿大的多伦多和蒙特利尔,大小城市达35个之多。三是美国西南部太平洋沿岸的圣地亚哥-旧金山城市群。它以洛杉矶为中心,从加利福尼亚南部的圣地亚哥,经洛杉矶、圣塔巴巴拉、圣约金谷地到旧金山湾地区和萨克拉门托,人口逾2000万。

欧洲城市群主要有四个,一是英国伦敦-伯明翰-利物浦-曼彻斯特城市群。该城市群还包含10多个中小城市,是英国产业密集带和经济核心区,总面积只占全国总面积的18.14%,人口却占全国总人口的64.12%,集中了英国大约80%左右的经济总量。二是法国的巴黎-鲁昂-勒阿弗尔城市群。它是法国为了限制巴黎大都市区的扩展,改变原来向心聚集发展的城市结构,沿塞纳河下游在更大范围内规划布局工业和人口而形成的带状城市群。三是德国的莱茵-鲁尔城市群。该城市群是因工矿业发展而形成的多中心城市集聚区,聚集了20多个城市,其中50—100万人的大城市有5个。四是荷兰的兰斯塔德城市群。该城市群是一个多中心马蹄形环状城市群,包括阿姆斯特丹、鹿特丹和海牙3个大城市,乌德支列、哈勒姆、莱登3个中等城市以及众多小城市,各城市之间的距离仅有10~20公里。该城市群的特点是把一个城市所具有的多种职能分散到大、中、小城市,形成既有联系、又有区别的空间组织形式,以保持整体的统一性和有序性。

亚洲城市群主要指日本的由东京、名古屋、大阪三个城市群组成的“东海道太平洋沿岸城市群”。该城市群包括东京、横滨、川崎、名古屋、大阪、神户、京都等大城市和其他大中小城市达310个,占地面积占全国总面积的31.17%,人口占全国总人口的63.13%。但它集中了日本工业企业和工业就业人数

的2/3、工业产值的3/4 和国民收入的2/3。

国外的大城市群的形成发展中有许多经验值得我们去学习和借鉴，主要如下：

(1) 城市群形成的动力来自于工业化。在工业革命的推动下，人口、资本、企业、能源和资源迅速向城市集中，迅速推动城市化进程。英国的伦敦、曼彻斯特、伯明翰、利物浦等一大批工业城市迅速崛起成长，相邻地域聚集而成城市群。德国的鲁尔地区、法国北部地区、美国大西洋沿岸和五大湖沿岸等地区，都在工业革命的进程中形成了城市密集地区，出现了城市群现象。

(2) 经济全球化和信息技术革命进一步推进城市群区域经济一体化。经济全球化使得经济要素的空间扩散在全球范围内进行，信息技术和全球网络通讯提供了技术保障，导致新的世界城市经济体系形成，城市和区域产业的升级和重组以及空间更大规模聚集是必然趋势。为了巩固在全球经济体系中的核心地位，相邻地域城市加强内部的横向联系，打破群内分割，有效配置经济要素，共享基础设施，实行城市群区域经济一体化。同时，城市群之间拥有高度发达的交通运输网，高速公路、高速铁路、航道、通讯干线、运输管道、电力输送网和给排水管网体系构成区域性交通基础设施网络，其中发达的铁路、公路设施构成了城市群空间结构的骨架和连结枢纽。

(3) 城市群内各城市间分工协作，优势互补，形成一个有机整体。城市群的功能远远超出相同功能多个孤立城市之和。比如日本东京都市圈内，港口城市之间的分工十分明确：千叶是原料输入港，横滨主要处理对外贸易，而东京主营内贸，川崎为企业输送原材料和制成品。每个城市和港口都有自己特殊职能，都有占优势的产业部门，彼此间聚集，形成规模效应和共同市场，形成了城市群巨大的整体效应。

(4) 政府在城市群建设中一直起重要协调作用。在西方城市群发展初期，为了改善原单一中心大城市人口过于集中、交通拥挤、生态环境恶化、失业人口增加等问题，政府制订规划，引导产业和人口向大城市周围的地区扩散，采用城市群布局方式在地域上组成一个相互关联、相互依赖的城市群体。这种城市群体随经济发展而逐步演化成巨大的城市化地带，在公共政策等诸多领域依然离不开政府的协调和战略规划。如在80年代后期撒切尔夫人当政期间，大伦敦城市群在公共政策领域中鼓励采纳市场规律和竞争，结果造成了一些大型项目规划无法实施，投资无法加以协调，环境无法得以保护。1990年以后，该城市群先后引入了战略规划指引，用来维持整个城市群战略规划的一致和协调。

三、中部地区“大十字”城市群建设的基础和优势分析

从国内外经济发展的规律看，中部地区地崛起，需要一个有足够经济实力和竞争力的城市群带动。目前，中部地区沿京广-长江已经形成相对密集的城市群，具有良好的区位条件，较好的工业和经济基础，科教实力雄厚，尤其是具备水资源优势，这就为“大十字”城市群的构建提供了很好的基础条件。

中部地区已经形成相对密集的城市群。中部现有城市接近200个。其中超大、特大城市各1个，大城市36个、中等城市82个。大多长江、汉水等水运干线，京广、陇海等铁路干线，沿沪蓉、京珠等国家高速主干道，呈集聚形态分布。区域内六省已初步形成各自的规模城市联合体，并显现出巨大的发展潜力，这六大城市联合体将是未来中部城市群的主体。

表1 中部地区主要城市群经济特征（2001年，%）

经济特征	湖北武汉 “1+8” 城市圈	湖南长株潭 城市圈	江西 昌九工业带	河南郑洛卞 城市圈	安徽 “一城四市”
城市圈土地面积占区域比重	33	13.27	18.87	17.42	20.64
城市圈人口占区域比重	50.40	18.80	24.74	18.19	23.30

城市圈GDP占区域比重	55.60	32.36	37.80	23.38	32.36
城市圈财政收入占区域比重	51.15	24.09	19.80	21.22	16.50
城市圈工业总产值占区域比重	60.56	43.57	50.46	15.48	53.44

数据来源:由《中国城市统计年鉴》(1990-2002)整理计算。

第一,中部六省产业基础雄厚,具有丰富的自然资源。中部地区是我国传统老工业基地,以制造业为主导,石油和天然气业、纺织工业、化学原料及化学制品、黑色金属、食品加工业、交通运输设备制造业和有色金属制造业分别占全国总产值的9.7%、11.5%、12.1%、14%、14.8%、16.2%和23.8%,处于重要的地位。农业资源丰富,是中国重要的种植养殖业基地和农业商品生产基地和输出基地,素有“两湖熟,天下足”之说。中部地区还是重要的原材料基地、能源基地,矿产资源在全国占有重要地位。特别是水电资源丰富,水利资源蕴藏量占全国的7.7%,水利资源可开发量占全国的9.9%,具备比西部水利资源更便于开发的优势,是中国重要的水电工业基地

第二,中部六省具有突出的区位优势 and 交通条件。中部六省位于我国内陆腹地,承东启西,连南贯北,处于中国经济的心脏地带,吸引四面,辐射八方。中部地区是重要的交通要地,对于人流、物流、信息流等在全国范围的发挥着重要作用。中部地区交通条件极其优越,长江、汉水和黄河历来为西部地区与东部地区沟通的“黄金水道”,目前铁路、公路、河流密度居全国前列,从整体上形成了以“三纵三横”干线为骨架的交通网,是全国交通运输体系的枢纽,是中西部地区对外联系的重要运输通道。

第三,中部六省具有很强的科技实力和创新能力。中部六省拥有众多的大专院校和科研院所,其数量仅次于环渤海地区,科研开发能力很强。先进的制造技术、新材料技术、生物医药在全国占有重要地位。特别是坐拥“中国光谷”、“中国药谷”的品牌,光电子产业和医药产业发展势头强劲。

第四,特有的水资源优势和水运优势为沿京广-长江“大十字”城市群建设提供能源支撑和对外贸易便利。

四、促进中部地区城市群建设的若干建议

目前,中部地区城市群建设存在着行政隔离,诸侯割据现象。从产业层面看,也存在企业规模小,竞争力弱,缺乏龙头企业,产业规划趋同,未形成相互依存协作体系等问题。

实际上,中部崛起是一个大开发的概念,中部6省需要敞开胸怀,要有大开放意识,合作大于竞争。中部六省城市群科技实力雄厚,是我国重要的教育科研基地,区内拥有占全国20%的科技人员和21%的高等院校,还有一大批各级各类科研机构。相对西部开发,科技、人才优势应成为中部经济跳跃式发展的首要条件。因此,中部各省可以加强合作,充分利用自己的科技优势和人力资本,大力发展高新技术产业和传统产业的高技术改造,在继续推进现代化工业的同时,实现向知识经济高科技产业化时代的跨越。只有这样,才能后来居上,才能在尽快赶上和超过东部沿海发达地区的同时带动整个中西部地区经济崛起。

具体来说,可以归纳为大产业战略、大市场战略和大网络战略。

(1)大产业战略:中部地区城市群已经具备良好的产业和工业基础,但目前区域之间产业同构现象严重,需要根据各城市圈的特色优势,明确分工,建立分工协作的中部地区大产业网络体系,将大中小企业紧密结合,从产业集群角度进行专业分工和协作。在支持的过程中重视集成即通过科技基地、产业基地和产业化的协同发展,延伸龙头企业群的影响力,形成实力雄厚的产业集群,同时也进一步增强龙头企业的竞争力和对产业集群的拉动力。

现阶段加快建设现代制造业基地是中部地区经济发展的首要战略任务:以汽车为龙头的机电制造业、

以钢铁为重点的材料工业、以农产品深加工为重点的轻纺制造业。中部地区应打破地区、部门的束缚，以汽车核心龙头企业为依托，通过加强产业链上企业间的合作关系，建立起由相关汽车产品产业链上的企业组成的产业集群；以钢铁产业龙头企业为依托，通过钢铁相关产品产业链的完善，构筑区域钢铁产业链集群；根据中部农产品加工业现阶段的布局和特点，提升初级农产品的附加值，从而提高农业乃至农产品加工业的整体竞争力。同时，还需要加强配套产业，有效延伸产业链。在大力开发和发展支柱产业的同时，需要克服和摒弃“大而全”、“小而全”的传统生产模式，以专业化协作和社会化大生产为基础，围绕龙头企业、知名品牌产品大力发展加工环节和原器件、零部件生产，延伸产业链条。充分利用中部地区的制造业存量资源，加强区域协作，扩大产业链的半径。积极引导企业充分利用世界现代制造业零部件销售、代理商的作用，主动联接世界现代制造业的产业链。尽快建立以综合运输、仓储、加工、配送和电子商务为支撑、第三方物流企业为主导的专业化、社会化的物流服务系统，形成多层次、多类型的物流配送格局，促进现代制造业发展。

(2) 大市场战略：以资本、技术、信息、人才等要素市场建设为重点，加快中部地区城市群大市场建设，努力形成大市场网络。市场不仅包括进行实物商品交换的场所、交易市场等有形市场，还包括更重要的资金、信息、商务、劳动力、技术等无形市场。中部地区要树立国际国内区内多层次的大市场观，打破区域内市场分割格局，从区域整体角度规划发展市场，形成一个开放有度、竞争有序、结构合理、统一高效的中部区域的市场体系；要由传统商品市场向现代商品市场转型，在指导思想上要努力实现五个转变：一是服务方式上，由被动式服务向主动式服务转变；二是在服务内容上，由单一的交易服务向全方位配套服务转变；三是在交易方式上，由“三现”交易向现代交易方式转变；四是在经营策略上，由注重价格向注重品牌转变；五是在市场形态上，由传统集贸式市场向现代商业模式转变。

在空间分布方式上，构建以武汉综合大商贸市场、河南农产品交易市场等全国性大市场为龙头、以省域专业大市场为骨干和地方特色小商品市场为补充的市场体系；发展道路的选择上，各省会城市走市场规模化、专业化、综合化齐头并进的路子，各省市下属地方以规模化市场、专业化市场为重点，不断做大做强；在市场发展主体模式上，由六省整合前的市场自身小规模缓慢自然发展方式，转变为六省联动早期的政府推动、中期的政府——市场共同推动、后期城市的区域市场体系的自动良性发展模式；市场发展的对象动力模式上以产业的发展、产业群的形成促动市场规模化、专业化发展，以特色小商品繁荣搞活区域市场，通过六省联动打造快捷的交通物流网络、信息平台，营造市场环境，衍生区位优势大市场。

(3) 大网络战略。充分利用区位优势，实施梯度发展战略：承东启西、南联北进。为此中部地区要以交通基础设施为重点，加快基础设施建设和信息网络建设、建立复合型大网络体系，重新确立中部地区的区位优势。

承东启西：必须加快公路、铁路、水路等跨区域基础设施建设，完善路网体系，拓展与西部、东部的运输通道。利用沿海发达省市的外向途径，甘当“二传手”及后方基地，努力培育外向型经济，选取部分劳动密集型及资金密集型产品加快“进口替代”速度，逐渐形成外向型优势产业。同时尽快将中部自身的高技术产品适当嫁接到西部，力争在西部市场中占据一席之地。

南联北进：充分发挥中部地区交通大动脉和接南边北的区位优势。京九、京广线和长江、黄河流域黄金水道，构成纵贯南北之势。作为新世纪区域发展战略选择，中部地区必须进一步“跟进接替”南北地区的结构调整和产业升级，大力发展高新技术产业，营造新兴支柱产业群。近期，应加快钢铁、有色、建材、化工、轻工、机械、汽车等传统支柱产业的升级换代，加快老工业基地改造，加快资源枯竭型城市接续产业的培育与发展。远期，则以高新技术产品为龙头，构筑新的工业增长点。在武汉、郑州、长沙、南昌、合肥、太原等科研院所集中分布的城市，结合高新技术产业开发区的建设，培育抢占 21 世纪制高点的新兴产业。重点发展电子信息和光纤通信、光机电一体化、生物技术与现代医药、新兴材料、精细化工，以及高效节能与环保技术等领域的高新技术项目。

参考文献

- [1] 杨云彦、秦尊文, 论“中部崛起”与武汉城市经济圈建设[J], 中南财经政法大学学报, 2004 第 6 期
- [2] 杨云彦, 武汉城市经济圈建设若干对策建议[J], 长江论坛, 2004年第2 期
- [3] 王乃静, 国外城市群的发展模式及经验新探[J], 技术经济与管理研究, 2005 年第2 期
- [4] 胡树华、牟仁艳, 面向中部城市群建设的产业集群发展战略[J], 武汉理工大学学报·信息与管理工程版, 2004 年第6 期
- [5] 崔大树, 经济全球化进程中城市群发展的制度创新[J], 财经问题研究, 2003年第5期
- [6] 中国科学院可持续发展战略研究组, 中国三大组团式城市群, 2004中国可持续发展报告[M], <http://www.china.com.cn>
- [7] 徐晓霞、王发曾, 中原城市群的功能联系与结构的有序升级[J], 河南大学学报, 2003 年第 2 期
- [8] 杨云彦, 人地关系的新出路[J], 中南财经大学学报 1999 第 1 期
- [9] 杨云彦, 中部地区边缘化解析[J], 江汉论坛, 2004第10期
- [10] 李有恒, 武汉城市群: 以内联协作为推力[J], 长江论坛, 2003 第 1 期
- [11] 王铁等, 中部地区大城市群比较分析[J], 学习与实践, 2005 第 4 期
- [12] 姚士谋、朱英明、陈振光等著, 中国城市群(第 2 版)[M], 合肥: 中国科学技术大学出版社, 2001. 09

Development Strategy of the Megalopolis in Central China

YANG Yun-yan, HE Xiong

(Zhongnan University of Economics & Law, Wuhan 430064, China)

Abstract: This paper suggests that the rapid economic growth in the coast provinces benefits from the economic globalization process. As manufacture and other labor intensive industries are mainly established in coast regions, the newly produced employment opportunity replaced the de facto employment in central provinces, resulting unemployment and labor outflow in these regions, the central region has been marginalized in the process of economic globalization. To develop the central region, a powerful city groups is important. This paper suggests to develop a megalopolis along Yangtze-river and Beijing-Guangdong railway and discusses the policy implications.

Key Words: Crus Megalopolis; the Central Region; Development Strategy

收稿日期: 2005-05-20;

作者简介: 杨云彦, 地理学博士, 中南财经政法大学信息学院院长、教授、博士生导师。何雄, 中南财经政法大学人口与区域研究所讲师。