

我国区域经济发展的中长期战略

周叔莲 魏后凯

从国内外的经验看,一个国家或地区的经济开发大体要经历极点开发、点轴开发和网络开发三个阶段。改革开放以来,我国生产力布局和区域经济开发主要是采取以沿海和沿江地区为主轴线的点轴开发模式。随着国际国内经济环境的变化,这种点轴开发战略已越来越显示出其局限性。展望 21 世纪,作者认为,我国的生产力布局和区域经济开发应采取网络开发的战略模式。即在加强沿海产业结构调整、提高其国际竞争力的基础上,重点加强对长江沿岸地区、陇海—兰新以及京广、京九等铁路沿线地区的开发。随着这些新的国家级重点开发轴线的相继开发,预计从 2010 年到 21 世纪中叶,我国将会逐步形成网络开发的总体布局格局。为促进这一全国网络布局格局的形成,今后国家应重点抓好“点、线、面、网”的建设工作。

作者:周叔莲 男 1929 年生 中国社会科学院工业经济研究所研究员
博士生导师 全国政协委员

魏后凯 男 1963 年生 中国社会科学院工业经济研究所研究员
工业布局与区域经济研究室主任

关键词:区域开发战略 点轴开发 网络开发

当前,我国区域经济发展面临着三大战略任务:一是如何采取有效的政策措施,逐步缩小地区间发展差距,促进各地区经济的合理布局和协调发展;二是积极防范不合理重复建设,推动跨地区资产重组,实现地区产业结构的升级;三是合理利用自然资源,保护好生态环境,促进城市和区域经济的可持续发展。为促进各地区经济的合理布局和协调发展,在走向 21 世纪之际,我国区域经济开发应选择什么样的战略模式,是继续实行点轴开发,还是采取网络开发战略呢?本文将从理论与实践相结合的角度,对这一问题进行初步的探讨。

一、经济发展阶段与区域开发模式

从资源空间配置的角度看,区域经济开发的目标大体可分为两类:一是提高资源空间配置的效率,促进经济的高速增长;另一是逐步缩小地区差距,从而实现合理的空间均衡和空间经济一体化。前者通常称之为效率或增长目标,后者则称之为均衡目标。这两个目标是一对既对立又统一的矛盾。一般说来,在较短的时间内,一个国家或区域要同时实现这两个目标是相当困难的,国土广大的发展中国家尤其如此。这样,就有一个目标的取舍和协调问题,要么牺牲一定的近期增长来保证均衡,要么牺牲一定的均衡来保证近期的增长。

许多国家的经验表明,在经济发展的初期阶段,国民经济的高速增长一般会带来地区差距的扩大,或者说,非均衡过程是实现国民经济高速增长的必要条件;而在经济发展到一定水平之后,均衡过程即地区差距的缩小同样是实现经济高速增长的必要条件。这说明,增长与均衡这两个目标是一个问题的两个方面。二者之间的关系是近期效益与长远效益的关系。在要素供给既定且有限的条件下,为实现增长与均衡两目标之间的统一与协调,在经济发展初期,一般多采取适度非均衡开发战略;而在经济发展中后期,则一般采取相对均衡开发战略。前者注重增长目标,同时兼顾空间均衡,即在实现国民经济高速增长的过程中,力求把地区差距扩大的幅度控制在一定的合理范围内,避免出现两极分化;后者则注重均衡目标,通过区域经济开发重点的转移和不断开发新区,实现各地区经济的高速增长和共同繁荣,逐步缩小地区差距。

如同国家经济的发展一样,区域经济的发展也是一个连续的动态过程,它具有不同的发展阶段。这些发展阶段所追求的增长与均衡目标又有着质和量的差别,而区域经济的均衡增长只有通过非均衡增长阶段后才能实现。一般说来,在经济发展或工业化的不同阶段,区域所采取的空间开发模式也往往不同。在经济发展落后或者工业化的初期阶段,一般采取极点开发模式;在经济发展已有一定基础或者工业化的初中期阶段,一般采取点轴开发模式;而在经济发展基础较好或者工业化的中后期阶段,则通常采取网络开发模式。这三种区域开发模式,确切说是区域经济开发的空间组织形式在演变过程中的三个不同阶段。它们均能使处于不同发展阶段的区域,在增长与均衡两目标上取得协调。

从区域经济发展的动态过程看,任何一个区域的经济开发,总是最先从一些点开始,然后沿着一定轴线在空间上延伸。这些点既可以是一个城镇,也可以是由多个城镇所组成的群体。每个点都通过投入和产出方面的联系,对周围广大地区产生较大的乘数作用,从而促进和带动整个区域经济的发展。点与点之间的经济联系及相互作用,其结果往往在空间上沿着交通线连接成轴线,轴线的经纬交织形成经济网络。因此,要促使一个区域的经济迅速发展,必须首先选择好重点开发轴线,并沿着这些轴线配置一些增长极点。

(一) 极点开发

生产力水平低下,经济技术基础薄弱,交通通信设施落后,市场发育迟缓,这是许多经济落

后地区的共同特征。在建设资金有限,而基础设施建设又需要巨额社会资本投资的情况下,要促进这类地区的经济开发,关键是选择一、两个区位条件较好、发展潜力较大的城镇,进行重点开发,使之构成区域的增长极或增长点。通过增长极(点)的迅速增长及其产生的较大地区乘数作用,从而促进和带动周围广大农村地区的发展。

增长极概念最早是由法国经济学家弗朗索瓦·佩鲁(Francois Perroux)在50年代提出的。他认为,“增长并非同时出现在所有地方。它以不同的强度首先出现于一些增长点或增长极上,然后通过不同的渠道向外扩散,并对整个经济产生不同的终极影响”。佩鲁的增长极概念是一个包含社会经济系统和地理空间中产业增长和结构变化的一般概念。按照佩鲁的观点,在地理或抽象的空间上,那些具有创新能力的增长公司或厂商构成推进型产业发展的核心。这些推进型企业通过扩大规模来增加销售和与其联系的其他企业的购买。这样,一个推进型企业的出现将导致一整群企业销售规模的增长。60年代,法国地理学家布代维尔(J. R. Boudeville)把佩鲁的增长极概念扩展到内容更为广泛的区域范围,提出了区域增长极概念。他认为,“一个区域增长极是指区位在一个城市区,并在其影响范围内引导经济活动进一步发展的一系列推进型产业”。目前,人们一般把增长极概念理解为那些能够推动区域经济发展的增长中心。

增长极能否对周围广大地区产生较大的增长推动力,主要取决于三方面的因素:一是需要有主导工业和推进型企业。一般说来,在增长极中心,都有一种占统治或支配地位的大型推进型企业,它隶属于主导工业。这些企业既可能是一个多工厂企业,也可能是各个企业所组成的群体。主导工业和推进型企业,一般具有以下四个特征: 与其他部门有很强的工业内部联系,联系的力量和重要性决定了其地区乘数作用的大小; 通过大规模的供给投入和购买产出来对其他企业的生产形成控制,导致企业群的出现; 企业规模大,增长迅速,对周围环境产生巨大的增长推动力; 有较强的技术创新能力。

二是需要有适当的周围环境。适当的周围环境是指那些有利于增长极发展的地理位置、交通条件、地区资源及其空间组合、经济结构及经济活力、技术水平、社会生活习惯以及国家的区域政策等。很明显,如果增长极中的主导工业和推进型企业属技术先进的现代化大工业,而周围地区又缺乏与此相适应的环境条件,那么增长极的发展将会遇到困难。同时,主导工业和推进型企业将会通过增加对区外的购买和销售,从而加强与区外的联系,这样就很容易形成经济“飞地”,强化区域二元结构。

三是需要一个高效畅通的区际增长传递机制。增长极对周围落后地区的推动作用及经济影响,主要反映在通过极化效应和扩散效应形成的力场经济空间上。极化效应是指推进型产

弗朗索瓦·佩鲁:《增长极概念》,《经济学译丛》1988年第9期。

弗朗索瓦·佩鲁:《增长极概念》,《经济学译丛》1988年第9期。

J. R. Boudeville: Problems of regional economic planning, Edinburgh University Press, 1966.

业的迅速增长引起其他经济活动不断趋向于增长极的过程。在这一过程中,首先出现经济上的极化,然后不可避免地导致地理上的极化,从而产生各种集聚经济。而集聚经济又将进一步增强增长极的极化效应,从而加速其增长速度和扩大其吸引范围。扩散效应是指在一段时间内,增长极的推动力将通过一系列联动机制(如对当地的购买、工业联系和专业化协作等)而不断向周围地区的发散,这些发散最终将以收入增加的形式对周围地区产生较大的地区乘数作用。

一般说来,增长极对周围地区产生的极化和扩散效应,其强度是随时间而变化的。在增长极发展的初期阶段,极化效应远大于扩散效应,扩散效应被极化效应抵消后的净溢出效应为负值,而且这种趋势有增无减,这对周围落后地区的发展十分不利。随着时间的推移,扩散效应将逐步增强,极化效应逐步减弱,并在达到某一临界点之后,扩散效应开始超过极化效应,净溢出效应为正值。因此,要较好地发挥增长极对周围地区的推动作用,就必须使增长极达到一定的起始规模,同时疏通极的增长向外扩散和传递的渠道。

(二)点轴开发

在经过第一阶段的点状开发后,地区物质技术基础和经济实力大为增强,交通通信网络初步建成,而人口和制造业等经济活动迅速向一些城镇地区的集中,形成了启动地区经济发展的增长极(点)。因此,要促进这类地区经济的进一步发展,关键是选择好重点开发轴线,采取轴线延伸、逐步积累的渐进式开发模式。即沿着重点开发轴线,配置一些新的增长极或增长点,或对轴线地带的原有增长中心、城镇中心进行重点开发,使之逐步形成产业密集地带。

与第一阶段的增长极点开发——点状开发(日本亦称据点开发)不同,点轴开发是一种地带开发,它对区域经济增长的推动作用要大于单纯的点状开发。因为点轴开发在空间结构上是点线面的结合,基本上呈现出一种立体网络结构的态势。它一方面可以转化城乡二元结构,另一方面又可以促使整个区域逐步向经济网络系统发展。

然而,实行点轴开发一般需要具备一定的条件。这些条件包括: 在经过第一阶段的点状开发后,初步形成了启动区域经济发展的增长极; 具备一定的物质技术基础和经济实力,能够提供进行大规模带状开发所需要的资金、技术和人才; 初步建立了一个高效畅通的交通网络系统,并具备一二条能作为重点开发轴线的主要交通干道。如果目前尚不具备这些条件,就应该进行前期的准备工作,如培育区域增长极、改善交通条件,以为今后进行大规模的点轴开发创造条件。

从国内外的经验看,实行点轴开发的关键是选择好重点开发轴线。在一定时期内,重点开发轴线不宜太多,一般以 13 条为宜。重点开发轴线的选择,主要根据以下原则: 以水陆交通干线为依托,实现产业布局与交通运输的最佳空间组合; 工业和城镇发展已有一定基础,且有较大的经济发展潜力; 自然条件优越,农业发展水平较高,同时资源特别是水资源丰富,或者要素的可供性及空间组合良好; 轴线的开发,对整个广大的腹地地区,乃至全国的经济发展所起的促进和带动作用较大。

(三) 网络开发

在经过较长时期的极点开发和点轴开发后,地区经济已有较好的基础,并开始进入工业化的中后期阶段。处于这一阶段的地区,如美国东北部地区、日本环太平洋沿岸地区、我国长江三角洲地区等,一般经济技术力量雄厚,工业化和城镇化水平较高,人口和产业密集,劳动力素质较高,基础设施较完善,交通通讯已形成网络。这类地区通常是国家经济重心区的所在,其经济发展状况与国民经济发展的关联度相当高。在发达、繁荣的掩盖下,许多矛盾随着岁月的积累,形成潜在的衰退因素。

因此,这类地区的经济开发将同时面临着整治(再开发)和开发两大任务。它一方面需要对原有大城市集聚区进行整治,调整产业结构,扩散、转移部分传统产业,重点开发高新技术,发展新兴产业;另一方面又要全面开发新区,以达到经济的空间均衡。新区的开发,一般也是采取点轴开发的形式,而不是分散投资、全面铺开。这种新旧点轴的不断渐进扩散和经纬交织,将逐渐在空间上形成一个经济网络体系。

在经济发展已有较好基础或者工业化的中后期阶段,地区经济开发所以要采取网络开发模式,主要有两方面的原因:第一,由于整个区域经济已进入一个新的阶段,这时经济的空间均衡即地区差异的缩小,就成为区域经济进一步发展的必要条件。同时,资金供给对区域经济开发的约束已不象前两个阶段那么明显,区域经济实力已允许或能够全面开发新区,进行大幅度的空间结构调整,以促使区域经济逐步趋向均衡。第二,集聚规模经济是有其限度的,当经济活动在少数点、地带上过度集聚,将会产生一系列的“膨胀病”,如运力紧张,原燃料供应不足,用地用水困难,环境质量下降,公共服务成本及基础设施建设成本迅速增加等等,这又将使集聚产生的规模经济超过集聚带来的利益。

同时,在国外,企业为了分摊风险,正在向多产品、多工厂、分散化的方向发展。特别是,随着交通通讯和网络技术的迅猛发展,人们可以借助于 Internet 技术,加强与世界各地之间的联系。可以认为,网络技术和网络经济的迅速发展,正在改变着传统的产业区位模式,促使经济活动分布逐步由集中走向分散。因此,如果说增长极点开发、点轴开发是以集中化为特征的话,网络开发则是以适度的分散化(大分散、小集中)为特征的。

二、从点轴开发逐步走向网络开发

改革开放以来,我国的生产力布局和区域经济开发基本上是按照点轴开发的战略模式逐步展开的。点轴开发模式最初是由中国科学院地理研究所陆大道提出并系统阐述的,他主张在 2000 年以前集中力量,重点开发沿海轴线和长江沿岸轴线,由此形成“T”字形战略布局的

总体格局。在 80 年代国家计委编制的《全国国土总体规划概要》中,曾采用了这种“T”字形点轴开发模式,后来又改为沿海、沿江和陇海—兰新沿线地区结合的“H”字形轴线,作为全国国土开发和经济建设的一级轴线。

自 1979 年实行对外开放一直到 90 年代初期,由于受当时生产力发展水平和社会经济发展条件的限制,我国生产力布局和区域经济开发的重点仍主要集中在沿海地区。在这一时期,国家先后批准对广东、福建两省实行特殊政策、灵活措施,开辟深圳、珠海、汕头、厦门、海南 5 个经济特区,开放大连、秦皇岛、天津、烟台、青岛等 14 个沿海港口城市,并先后把长江三角洲、珠江三角洲、闽南厦漳泉地区、辽东半岛、胶东半岛以及沈阳、南京等 200 多个市县开辟为沿海经济开放区,设立了北京、天津、南京浦口等 29 个国家高新技术产业开发区和福建台商投资区,加快了上海浦东新区的开发开放,建立了上海外高桥、天津港、深圳福田和沙头角等 15 个保税区。这一系列政策措施的实施,有力地推动了沿海地区经济的高速增长,增强了其国际市场竞争能力。

1992 年邓小平视察南方谈话以后,国家在进一步巩固沿海地区对外开放成果的基础上,逐步加快了中西部地区对外开放的步伐,同时决定以上海浦东为龙头,带动整个长江流域的经济开发。作为支持这一战略的重要措施,国家先后开放了重庆、岳阳、武汉等 9 个沿江城市以及合肥、南昌、贵阳、昆明等省会(首府)城市,设立了武汉、重庆、芜湖等一批经济技术开发区,并将湖北和四川(含重庆)19 个市县开辟为三峡经济开放区。此外,在长江中上游地区,还拥有武汉、合肥、长沙、成都等 11 个国家高新技术产业开发区。

因此,在改革开放以来的近 20 年时间内,我国生产力布局和区域经济开发的重点主要集中在沿海和沿江地区,由此就奠定了“T”字形战略布局的基本框架。经过国家近 20 年来的重点开发,沿海地区的经济实力和自我发展能力大大增强,目前已开始成为主导我国经济发展的主导性增长轴。沿江地区尤其是地处长江中上游的安徽、江西、湖北、湖南、四川等省,近年来也表现出强劲的发展势头。可以预见,如果再经过 10 年左右的重点开发,即到 2010 年前后,沿江地区将有可能继沿海地区之后,成为 21 世纪主导我国经济发展的新的主导性增长轴。应该说,自 80 年代以来,国家采取的这种“T”字形点轴开发战略是符合当时我国的经济发展阶段和国情特点的。它一方面有力地促进了全国经济的高速增长和资金的有效利用,另一方面又将有推动东西向的横向经济运动和整体经济网络系统的形成。

很明显,随着国际国内经济环境的变化,特别是工业生产能力的相对过剩、政府投资重点的转移以及京九、南昆等运输通道的建成,这种“T”字形点轴开发战略将越来越显示出其局限性。在 21 世纪前一二十年内,我国区域经济开发究竟将采取什么样的战略模式呢?我们认

陆大道:《2000 年我国工业生产力布局总图的科学基础》,《地理科学》1986 年第 2 期;《我国区域开发的宏观战略》,《地理学报》1987 年第 2 期。

目前全国共有 53 个国家级高新技术产业开发区。

为,在进入 21 世纪之后,我国的生产力布局和区域开发应由目前的点轴开发逐步转变为网络开发。即在加强沿海地区产业结构调整 and 升级、提高其国际竞争力的基础上,重点加强对长江沿岸地区、陇海—兰新以及京广、京九、南昆等铁路沿线地区的开发。随着这些新的国家级重点开发轴线的相继开发,预计从 2010 年到 21 世纪中叶,我国将会逐步形成网络开发的总体布局格局。在进入 21 世纪之后,我国生产力布局和区域开发之所以要采取网络开发的战略模式,主要有以下几方面的理由:

首先,随着国民经济的发展和综合国力的增强,预计到 2010 年前后,我国绝大部分地区将逐步进入网络开发的新阶段。1998 年,我国人均国内生产总值为 6404 元,合 773 美元。其中,上海已超过 3000 美元,北京已超过 2000 美元,天津、浙江、广东、江苏、福建和辽宁已超过 1000 美元。如果今后我国人均 GDP 增长保持在 7% 左右(1979—1997 年平均为 8.3%),那么到 2010 年前后,我国人均 GDP 将达到 2000 美元左右。届时,我国绝大部分地区都将进入由点轴开发向网络开发转变的过渡阶段。事实上,目前我国有些地区,如长江三角洲、珠江三角洲和环渤海地区已开始逐步进入这一阶段。因此,在走向 21 世纪之际,如果我们能够及时地调整区域开发战略,采取网络开发的战略模式,那将有利于促进全国经济网络的形成。

其次,实行网络开发是逐步缩小地区差距,促进地区经济协调发展的最有效的途径之一。在 80 年代,国家对沿海地区的重点开发有力地推动了沿海经济的增长,增强了沿海地区产业的国际竞争能力。目前,沿海地区经济已经初步具备了自我发展的能力,即使今后国家不给予重点支持,也将能够保持良好的发展势头。中西部地区国土辽阔、资源丰富。在进入 21 世纪之后,如果国家能够集中力量,重点加强对长江沿岸地区、陇海—兰新、京广、京九、南昆等铁路沿线地区的经济开发,不仅将有利于促进国民经济的持续稳定快速增长,增强全国经济的综合实力,而且也将有利于加快中西部经济开发的步伐,促进地区经济的合理布局 and 协调发展。

第三,政府投资职能的转变和交通运输网络的形成,为实行网络开发战略创造了有利条件。目前,中央已明确今后国家投资将主要投向全国性的基础设施和基础产业。为了加快综合运输网络的建设,提高运输大通道的通过能力,铁道部提出“大战西南,强攻煤运,打通限制口,配套大干线”,进一步强化西南、煤运、南北、东北、西北五大通道。其中,西南通道重点是建设西康铁路(西安—安康)、水株复线(六盘水—株洲)、成昆电化、水柏铁路(水城—柏果)和达万铁路(达县—万县);煤运通道重点是建设朔黄铁路(朔州—黄骅)、邯济铁路(邯郸—济南)、新菏铁路(新乡—菏泽)以及西安至南京铁路和神木北至延安北铁路;南北通道主要是配套提高京九、京广大干线能力,建设芜湖长江大桥、京郑电化工程等;东北通道重点是建设秦沈铁路和哈大电化工程;西北通道重点是建设南疆铁路(库尔勒至喀什)。

同时,按照国家公路干线网规划,我国在本世纪末将建成两横两纵的主体公路骨架,从南到北的两纵为黑龙江的同江至海南的三亚、首都北京至广东的珠海;从东到西的两横为江苏的连云港至新疆的霍尔果斯、上海至四川的成都。此外,还要修筑 3 个重要路段,即北京—沈阳、北京—上海、重庆—北部湾。在此基础上,计划再用 25 年在大陆修建“五横七纵”的公路大动

脉,建成 45 个公路总枢纽,将全国重点城市、工业中心、交通枢纽及陆上口岸连接起来,逐步形成一个与国民经济发展相适应,与其他运输方式相协调,主要由高速公路、一二级汽车专用公路组成的快速、高效、安全的国道主干线系统(见表 1)。

表 1 跨世纪中国的国道主干线系统

5 条纵向干线	公路里程 (公里)	7 条横向干线	公路里程 (公里)
黑龙江同江—海南三亚	5200	黑龙江绥芬河—内蒙古满洲里	1300
北京—福建福州	2500	辽宁丹东—西藏拉萨	4600
北京—广东珠海	3600	山东青岛—宁夏银川	1600
内蒙古二连浩特—云南河口	3600	江苏连云港—新疆霍尔果斯	4400
重庆—广东湛江	1400	上海—四川成都	2500
		上海—云南瑞丽	4000
		湖南衡阳—云南昆明	2000

这 12 条国道主干线,总长 3 万多公里,连接了人口规模在 100 万以上的特大城市和绝大部分 50 万以上人口的城市。目前,我国已建和在建的高速公路都是这一宏大的网络规划的组成部分。因此,随着全国交通运输网络的形成和逐步完善,将为今后实行网络开发战略创造一个十分有利的条件。

第四,信息技术特别是网络技术的迅猛发展,加快了由点轴开发向网络开发转变的进程。自 80 年代以来,以电子计算机、数字通信和网络技术等为代表的信息技术的突飞猛进的发展,正在对全球经济、社会和文化产生重要而深远的影响。尤其是网络技术的迅猛发展,使人们可以突破地理空间的限制,并借助 Internet 网迅速了解世界经济形势和市场行情的变化。在网上洽谈生意、招商引资、招聘人才、销售产品,以及利用网络进行合作开发,现已成为一种新的时尚。这种网络技术的迅猛发展,正在逐步改变过去那种以高度集中为特征的传统布局方式,使企业经济活动逐步向海外、边缘地区和中小城市分散成为可能。可以预见,这种建立在网络技术之基础上的新一轮分散化趋势,将会大大加快一个国家或地区由点轴开发向网络开发转变的进程。

三、实行网络开发的若干战略措施

为促进全国区域经济布局网络的形成,在“十五”和新的十年规划期间,重点应抓好“点、线、面、网”的建设。所谓“点”,就是要建立区域金融与管理控制中心;所谓“线”,就是要合理确定国家级重点开发轴线;所谓“面”,就是要积极培育新一代的主导地区;所谓“网”,就是要加强全国综合运输网络的建设。

(一) 合理确定国家级重点开发轴线

实行网络开发战略,关键是合理确定国家级重点开发轴线。我们以为,从现在起到2020年,国家应逐步将沿海地区、沿江地区、陇海—兰新沿线地区以及京广—京九复合轴线作为国家一级重点开发轴线,由此构成“井”字形的网络布局格局。从时间序列上看,在“十五”期间,重点是加强对沿海地区的产业调整改造,以及沿江地区和陇海—兰新沿线(兰州以东)地区的开发,同时做好重点开发京广—京九复合轴线的前期工作。在“十五”之后,重点则是加强对沿江地区、陇海—兰新沿线(兰州以东)地区以及京广—京九复合轴线的开发,同时做好重点开发银川—宝鸡—成都—昆明沿线和陇海—兰新沿线(兰州以西)地区的准备工作。陇海—兰新沿线地区的开发,一方面要依托其丰富的能源和矿产资源优势,逐步将其建成为我国最大的能源和原材料工业基地;另一方面,又要充分发挥西安、郑州、兰州等大城市的作用,积极发展机械、电子、轻纺和高新技术产业,以此推动整个沿线地区的经济增长。

(二) 积极培育新一代的主导地区

在80年代,我国国民经济的高速增长主要是依靠东南沿海地区来推动的。进入90年代以来,随着上海浦东和环渤海地区的开发,北部沿海地区正凭借其临近韩国、日本,自然资源丰富,重化学工业基础雄厚,劳动力素质较高的优势,呈现出良好的发展势头。最近几年,中西部一些临近沿海且已有一定基础的省份,如安徽、湖北、四川等,也开始逐步进入工业高速增长的“快车道”。可以认为,当前我国地区经济的高速增长势头正在由东南部沿海逐步向北部和中西部其他地区推进。1997年,我国工业增长速度最快的四个地区依次是安徽、河北、湖北和四川,它们都集中在北部和中西部地区。在未来中西部地区的经济发展中,那些具有区位和竞争优势的地区如长江中上游和陇海铁路沿线地区将会率先崛起,进入高速增长的轨道。可以预见,在进入21世纪之后,我国将会逐步形成6大主导地区,包括闽粤沿海地区、长江三角洲地区、环渤海湾地区、长江中游地区、成渝地区和陇海沿线地区。对于这些主导地区尤其是中西部的主导地区,国家在政策上应给予相应的支持。

(三) 逐步建立跨省区的大区金融中心

1998年,为增加央行监管的独立性、权威性和有效性,国务院批转了人民银行省级机构改革实施方案,撤消了原31个省级分行,并根据地域关联性、经济金融总量和金融监管的要求,在天津、沈阳、上海、南京、济南、武汉、广州、成都、西安9个中心城市设立跨省区市分行,在不设分行的省、自治区、直辖市人民政府所在地城市设立金融监管办事处。随着人行各地分支机构布局的调整,一些主要中心城市的金融中心地位将会得到进一步加强。上海由于地理位置优越,过去曾经是远东地区的国际金融中心,而近年来浦东新区又吸引了一大批跨国银行、保险和投资公司,因此,国家应重点支持把上海建成为区域性的国际金融中心。北京作为我国各大银行、保险和投资公司总部的所在地,理所当然应发展成为全国的金融中心。其他一些主要中心城市,包括天津、沈阳、南京、济南、武汉、广州、成都和西安,重点将是发展成为跨省区的大区金融中心。今后,国家在金融和投资体制改革以及市场建设等方面,应采取相应的政策措

施,重点加强三级金融中心体系的建设。

(四) 创建中国的管理控制中心

所谓管理控制中心,一般是指那些跨国公司或全国性大公司总部及地区性总部相对集中的城市。由于高层行政管理、财政、法律、广告以及研究与开发等职能主要集中在公司总部,因此,一些大公司大都把公司总部或地区性总部设在大城市特别是首位城市地区。例如,在1995年按销售收入排列的世界最大的500家公司中,美国共有153家,其中22家总部设在纽约,7家设在亚特兰大,5家设在旧金山,各有4家设在芝加哥、华盛顿、休斯敦和圣路易斯;日本共有141家,其中93家总部设在东京,32家设在大阪;法国共有42家,其中27家总部设在巴黎;德国共有40家,其中8家总部设在慕尼黑,7家设在法兰克福,5家设在杜塞尔多夫,4家设在埃森;英国共有32家,其中25家总部设在伦敦;韩国共有12家,其中11家总部设在汉城;比利时6家最大的公司总部都设在布鲁塞尔。在1992年澳大利亚最大的100家公司中,有52家公司总部设在悉尼(见表2)。

表2 一些主要国家大公司总部的分布

国 家	年份	大公司数	总部区位	公司数	比重(%)
美 国	1967	500	纽 约	137	27.4
			十大城市	270	54.0
	1995	153	纽 约	22	14.4
			七大城市	50	32.7
日 本	1995	141	东 京	93	66.0
			大 阪	32	22.7
德 国	1995	40	慕 尼 黑	8	25.0
			四大城市	24	60.0
英 国	1971	500	伦 敦	295	59.0
	1995	32	伦 敦	25	78.1
法 国	1995	42	巴 黎	27	64.3
比 利 时	1995	6	布 鲁 塞 尔	6	100.0
澳 大 利 亚	1992	100	悉 尼	52	52.0
韩 国	1995	12	汉 城	11	91.7

注: 美国1967年和英国1971年为500家最大的工业公司数据,澳大利亚1992年为100家最大的公司数据,其他为1995年进入世界最大的500家公司数据。

美国七大城市指纽约、亚特兰大、旧金山、芝加哥、华盛顿、休斯敦和圣路易斯,十大城市指纽约、芝加哥、匹兹堡、克利夫兰、底特律、圣路易斯、圣保罗、洛杉矶、费城、旧金山。

德国四大城市包括慕尼黑、法兰克福、杜塞尔多夫和埃森。

资料来源:魏后凯,《区位决策》,广东经济出版社,1998年版。

因此,随着市场经济的逐步发展,今后我国一些交通方便、信息和金融服务业发达的中心城市,如北京、上海、广州、青岛、大连、武汉等,也将会逐步发展成为主要的管理控制中心以及大公司、大银行总部的所在地。其中,上海和北京近中期有可能发展成为全国性的管理控制中心,远期则有可能发展成为区域性的国际管理控制中心。今后,国家应在政策上鼓励国内大公司、大企业将总部迁往主要中心城市,鼓励上海、北京更多吸引跨国公司的营业性和地区性总部,各中心城市地方政府也应制定相应的政策措施。

(五) 加强全国综合运输网络的建设

近年来,尽管我国交通运输设施建设获得了很大的发展,交通运输紧张的瓶颈制约已基本得到缓解,但目前主要运输通道的通过能力仍存在不足。从南北向通道看,虽然沿海地区经济发达,但各地区之间联系不够,目前还没有一条沿海岸线的大容量快速运输通道,公路也是各省或各经济区各自成网,而彼此之间存在着断裂带。从东西向运输通道看,以上海为龙头的长江经济带目前运输通道单一,主要靠长江水运,而长江现有通航条件差、能力低、速度慢,难以适应经济发展的需要。而以连云港为龙头的亚欧大陆桥,其国际通道一直不畅,目前尚存在一些“卡脖子”地段。中西部尤其是西部地区交通设施落后,路网密度较低,远不能适应地区经济发展的需要。

为进一步加强交通运输网络的建设,充分发挥铁路主骨架的作用,从1998年到2002年,我国安排铁路建设投资2500亿元,计划建设新线5340公里,既有线复线2580公里,既有线电气化4400公里,地方铁路1000公里。按照这一规划,重点将是扩展路网、完善路网,集中建设“三纵四横”大通道:这“三纵”是东北至长江三角洲陆海通道、洛(阳)湛(江)粤海(南)通道、包(头)西(安)渝(重庆)黔(贵阳)通道;这“四横”是朔州至黄骅铁路、西安至南京铁路、川汉(武汉)宁(南京)通道、株洲至六盘水复线。

在“十五”期间,为适应西部大开发的需要,铁道部将投资1000亿元左右,重点加强西部地区的铁路建设。一是加强沟通东西部的通道建设,主要是建设陇海铁路宝鸡至兰州复线、西安至合肥铁路、株洲至六盘水复线、遂宁经重庆至怀化铁路、达县至万县铁路;争取开工建设万县至枝城和太原至中卫铁路。二是完善西部省区间的通道,主要是在建设神木北至延安北铁路、西安至安康以及内昆铁路的同时,抓紧进藏铁路的前期工作。三是加快国际通道建设,主要是建设中吉乌铁路、规划泛亚铁路。四是加大既有线改造力度,主要是完成青藏线西宁至格尔木段扩能、成都至昆明铁路电气化改造以及使西部铁路电气化连片成网的扩能项目。

为适应国家西部大开发战略的需要,目前交通部已着手规划建设8条西部开发大通道,总规模近1.5万公里。这8条大通道分别是:兰州至云南、包头至北海、新疆阿勒泰至红旗拉甫、银川至武汉、西安至合肥、西宁至库尔勒、成都至西藏樟木、长沙至重庆。这8条大通道将作为近期投资建设和改造的重点工程,路面等级在二级公路标准以上,由国家部分投资和地方自筹相结合,各省、自治区和直辖市分段实施。

在继续抓好铁路和公路干线建设的基础上,今后国家应重点加强全国综合运输网络的建

设,逐步扩大主要运输通道的通过能力。一是以铁路为骨干,以公路和水运为基础,以能源运输、旅客运输、外贸运输为重点,继续加强以“三西”能源基地为中心的煤炭外运通道,进一步完善各大经济区域之间的干线运输通道,加快建设以大中城市为重点的旅客运输通道,努力搞好国际间的水、陆、空运输大通道。二是以增强综合运输能力为目标,充分发挥铁路在中长途大宗货物运输和旅客运输方面的优势,发挥水运在长距离货物和外贸运输上的优势,发挥公路在中短途客货运输上便利、灵活、覆盖面宽的优势,发挥民航在长途旅客快捷运输上的优势,统筹规划,合理分工,做到各种运输方式协调发展。三是大力发展路、港、船联合运输,包括大宗货物的干线联运、散杂货物的干支线联运、集装箱联运和旅客联运等,逐步形成全国性联运网络。四是在京沪、京广、京哈等经济最为发达的运输通道上,修建高速铁路和客运专线,实现客货分流,并加快西安到南京、洛阳到湛江、川汉宁等铁路的建设,构成快速、便捷的交通运输网络。

(责任编辑 陈祥生)

“三西”能源基地是指以山西、陕西和内蒙古西部为中心的煤炭能源基地。