

建设经济带是经济发展布局的最佳选择 ——长江经济带经济发展的巨大潜力

陆大道

(中国科学院北京地理科学与资源研究所, 北京 100101)

摘要:自1984年,“点-轴开发”理论和中国国土开发、经济布局的“T”字型宏观战略提出以来,“T”字型空间结构战略在20世纪80~90年代得到大规模实施。海岸经济带和长江经济带2个一级重点经济带构成“T”字型,长江经济带将内地2个最发达的核心地区(成渝地区和武汉地区)与海岸经济带联系起来,其腹地几乎包括半个中国,其范围内资源丰富,农业、经济和技术基础雄厚,已经形成世界上最大的以水运为主的、包括铁路、高速公路、管道以及超高压输电等组成的具有超大能力的综合运输通道,其巨大的发展潜力是除海岸经济带以外的其他经济带所不能比拟的。“点-轴开发”理论和中国国土开发、经济布局的“T”字型宏观战略(海岸带和长江沿线作为全国的一级发展轴线)已经得到国内诸多知名学者和有关部门领导的认同,符合中国国土开发和经济布局合理化的要求,以海岸地带和长江沿岸作为今后几十年中国国土开发和经济布局的一级轴线的战略将是长期的。

关键词:“点-轴开发”理论;“T”字型宏观战略;经济带建设;长江经济带

中图分类号:K902 **文献标识码:**A **文章编号:**1000-0690(2014)07-0769-04

2013年10月,中国国家发改委等13个委部的司局级领导组成调查组对长江经济带进行了考察研究。在中国经济发展进入“稳增长、调结构”的重要时期,启动长江经济带的建设,具有极其重要的意义。长江经济带就其经济基础和发展潜力,仅次于中国海岸经济带。

海岸经济带和长江经济带2个一级重点经济带构成“T”字型。2个经济带在经济最发达的长江三角洲交会。长江经济带将内地2个最发达的核心地区(成渝地区和武汉地区)与海岸经济带联系起来。这种空间结构准确地反映中国国土资源、经济实力及开发潜力的分布框架^[1]。将此2个经济带进一步发展建设好,就可奠定国民经济持续发展和实现2020年经济总量较2010年翻一番的基础,并促进与之相联结的二级、三级经济带的发展,从而带动全国经济的持续发展。

建设经济带的空间布局理念和模式完全符合中国国土开发和经济布局合理化的要求。这种空

间布局的理论基础是空间结构理论范畴的“点-轴系统”理论。

1)“点-轴系统”理论及中国国土开发、经济布局的“T”字型宏观战略(海岸带和长江沿线作为全国的一级发展轴线)是陆大道在1984年吸取区位论和空间结构理论的精华,在分析中国自然基础、特别是中国经济布局特点和综合国力的基础上提出的^[1]。以经济带的模式进行国土开发和区域发展,是“点-轴系统”理论的应用核心。

自1985年5月至1987年,当时的国家计委组织编制了《全国国土总体规划纲要》。作为未来15a中国国土开发和经济布局基本框架的“T”字型战略明确被写进了“纲要”。“纲要”经多次修改和1986年的省长会议讨论,1987年3月25日发到全国试行。1999年由原国家发改委副主任刘江主编的“中国地区发展回顾与展望”(综合卷)写道:“《全国国土总体规划纲要》(草案)提出由沿海和沿江组成的全国“T”字型布局的主轴线构想,在大

作者简介:陆大道(1940-),男,安徽桐城人,中国科学院院士,《地理科学》主编。E-mail:ludd@igsnrr.ac.cn

① 1984年9月,陆大道在乌鲁木齐“全国经济地理与国土规划学术讨论会”上作了“2000年我国工业生产力布局总图的科学基础”的报告,初步提出“点-轴开发”理论和中国国土开发、经济布局的“T”字型宏观战略。报告论文1985年在北京和湖北的内部刊物上发表(“2000年我国工业生产力布局总图的科学基础”,北京技术经济和管理现代化研究会编“效益与管理”,1985年第3期,内部刊物;“工业的点-轴开发模式与长江流域经济发展”,武汉市社会科学研究出版社《学习与实践》,1985, No.2, 内部刊物)。1986年以“2000年我国工业生产力布局总图的科学基础”为题,在《地理科学》1986年5月,第6卷第2期(375~384页)正式发表。

力发展外向型经济的大背景下,得到了逐步完善和发展”^[2]。

“点-轴系统”理论的基本要点和意义:① 经济和社会客体在区域或空间范畴总是处于相互作用之中,由此导致空间集聚和空间扩散2种倾向;② 在国家和区域发展过程中,大部分社会经济要素(客体)在“点”上集聚,并由线状基础设施联系在一起而形成“轴”;③ “轴”对附近区域有很强的经济吸引力和凝聚力。轴线上集中的社会经济设施通过产品、信息、技术、人员、金融等,对附近区域有扩散作用。扩散的物质要素和非物质要素作用于附近区域,形成新的生产力。在国家和区域的发展中,在“基础设施束”上一定会形成产业聚集带即经济带;④ 随着社会经济的进一步发展,“点-轴”必然发展到“点-轴-集聚区”。这里的“集聚区”也是“点”,是规模和对外作用力更大的“点”。在实践中表现为城市集聚区和城市群。同时,社会经济要素(客体)将由高等级的“点”和“轴”向较低级别的“点”和“轴”扩散,实现从区域间不平衡向较为平衡的发展。

“点-轴系统”是区域发展的最佳的空间结构;要使区域最佳发展,必然要求以“点-轴系统”模式对社会经济客体进行组织。因而也就是最有效的国土开发和区域发展的空间结构模式^[3]。

按照“点-轴系统”模式进行区域开发和经济社会布局,可以使:经济和社会要素(客体)与区域性基础设施之间实现有机结合,即经济和社会设施的布局在宏观、中观、微观都与交通、水、土资源等实现最佳的空间结合。这样就会产生空间集聚效果;可以充分发挥各级中心城市的作用,有利于城市之间、区域之间、城乡之间便捷的联系。客观上有利于实现地区间、城市间的专业化与协作,形成有机的地域经济网络;可以使全国战略和地区战略较好地结合起来,使各地区、各部门有明确统一的地域开发方向,有利于提高建设投资管理水平和;随着国家和区域经济网络的逐步形成,可以实现从区域间的不平衡到较为平衡的发展。

2) 长江经济带经济发展具有巨大潜力。这种强大的发展潜力是中国除海岸经济带以外的其他经济带所不能比拟的。长江是中国东西向的运输大动脉。南京以下的长江下游航运发展和经济发

展潜力相当于2条海岸带。

① 长江流域具有丰富的天然资源:包括以亚热带和暖温带为主的气候资源,降水丰沛、流域有耕地2 460多万 hm^2 ,占全国耕地总面积的1/4,而农业生产值占全国农业总产值的40%,由此造就了强大的农业基础。长江上游和中游具有大规模的水能资源。为工业和大规模的城市发展提供了优越的条件。

② 已经发展起来雄厚的工业特别是重工业基础和高级制造业基础,其中,原材料工业和以交通运输工具、机电设备和电器产品、重型和精密机械、航空航天及国防军工等为主的制造业占全国突出地位。

③ 已经形成为世界上最大的以水运为主的、包括铁路、高速公路、管道以及超高压输电等组成的综合性运输通道。2010年长江流域内河港口的货物吞吐量 $20.94 \times 10^8 \text{ t}$ (2010年中国沿海主要规模以上的港口吞吐量完成为 $54.85 \times 10^8 \text{ t}$),占全国包括沿海港口总吞吐量在内的水运货物吞吐量的28%(占到沿海港口总吞吐量的38.2%)。其中,上海(内河)港至南京港(含)吞吐量达到 $13.83 \times 10^8 \text{ t}$,占全部内河港口吞吐量的66%。其中,万吨级以上港口有5个,吞吐量 $7.27 \times 10^8 \text{ t}$,占整个长江流域的35%。滨江一带有大量的适宜于工业、交通设施建设的土地。

特别需要强调的是2010年长江流域港口完成的 $8.92 \times 10^8 \text{ t}$ 货运量,占全国铁路($6.6 \times 10^4 \text{ km}$)完成的运输量的1/4,超过同年全国十大铁路干线(京广、京沪、京九、陇海、兰新、京包、包兰、京哈、沪昆、胶济)货运量之和的30%^①。

④ 包括以上海为核心城市的长江三角洲城市群、以成渝为核心城市的城市群以及武汉城市群,组成为长江经济带的3个核心,依靠这三大城市群连接更多的大中型城市和区域。长江经济带的腹地几乎包括半个中国。在这个范围内,现有经济和技术基础已经很强大,矿产和水能资源丰富,大农业基础雄厚。长江经济带将可以成为一个以超大能力的综合运输通道为支撑的、潜力极其巨大的经济带。

3) “点-轴开发”理论和中国国土开发、经济布局的“T”字型宏观战略(海岸带和长江沿线作为全

① 这里需要说明的是:这样就运输量衡量只是非常近似的比较。因为铁路和水运的货物构成、时效性不同。另外,铁路在担当货运的同时,在客运方面的意义也比水运更加重要。

国的一级发展轴线)是通过总结国内外国家发展和区域发展实践,吸取了德国学者区位论和空间结构理论的部分理念,同时在分析了中国自然基础、特别是20世纪80年代中国经济布局特点和综合国力的基础上提出的。

20个世纪90年代以来,对于以海岸地带和长江沿岸作为中国国土开发和经济布局的一级轴线的战略,国内著名学者及有关部门的领导孙尚清、王梦奎、王慧炯、李善同、陈栋生、白和金、林兆木、刘江、魏后凯等给与了充分的认同。他们并强调21世纪初中国应该继续实施“T”字型宏观结构战略的重要性。文献如下:

① 1987年3月25日《全国国土总体规划纲要》(草案)中明确强调:“在生产力总体布局方面,以东部沿海地带和横贯东西的长江沿岸相结合的“T”型结构为主轴线,以其他交通干线为二级轴线,按照点、线、面逐步扩展的方式展开生产力布局。”“我国东部沿海地带和横贯东西的长江形成密切结合的“T”字型态势,是2000年或更长时期内进行重点开发和布局的两条最主要的轴线。”“我们认为,作为国土开发和经济建设的一级主轴线,应当突出重点,因此以“T”型轴线为宜。”1988年以“草案”的形式发到全国试行。

② 时任国家计委副主任和秘书长的桂世镛、魏礼群当时写到:“总的设想是:强化发展沿海地区,……着手开发长江黄金水道,建设沿江经济走廊,逐步使沿海、沿江形成“T”字型的一级开发轴线”^[4]。

③ 国务院发展研究中心原主任,著名经济学家孙尚清强调:“在‘九五’期间乃至下个世纪,……要建设一个辐射和支撑全国开发开放架构。这个架构就是以沿海开放地区为横轴,以长江流域为纵轴的‘T’型开发开放战略。”“‘T’字型经济增长格局发展后劲强而有力,对我国经济的长远发展举足轻重,意义重大,…”^[5]。

④ 国务院发展研究中心原主任、著名经济学家王梦奎和国务院发展研究中心原学术委员会主任、著名经济学家王慧炯等认为:“从宏观布局看沿江开放地带与沿海开放地带组成我国“T”字型开放主干架构,使我国最主要的两条经济带在开放的洗礼中增强国际竞争力,支援国民经济加快发展,同时把开放效应传递到广大的内地”^[6]。

⑤ 2000年,王梦奎和王慧炯又强调:“加快长

江经济带的综合开发,建成继沿海之后的又一经济发展先行区。……长江经济带都将是我国今后经济增长潜力最大的地区,也将是支持21世纪中国经济成长的重要区域增长轴线”^[7]。

⑥ 2000年,国家计委宏观研究院原院长、著名经济学家白和金和国家计委宏观研究院原副院长,著名经济学家林兆木、刘福垣和王一鸣也认为:“长江经济带对我国经济发展的战略意义是其他经济地带不能代替的,……从我国经济发展由沿海向内地推进的趋势和长江经济带综合开发的条件来看,长江经济带已经具备了综合开发的条件。……经过20~30 a或者更长一些时间的努力,建成与沿海经济带相辅相成的、具有强大经济实力的国家一级经济轴线”^[8]。

4) 进一步发展长江经济带应该作为中国国土开发和经济布局的宏观战略重要组成部分。但不同于“西部大开发”、“东北振兴”及十二五规划中提到的长江三角洲、珠江三角洲、京津冀及跨省区的经济区、城市群、以及“新区”等,这些区域单元是国家一个时期的“政策区”,国家和地方政府对一些项目的投资和运作给予用地、税收、因素价格等方面的优惠。长江经济带是国家发展的战略性和导向性的重点区域,国家将在交通、信息、能源、城市发展以及对内对外贸易平台等方面予以能力上的保障和科学的空间组织,以保障经济带的整体性和高水平的产业竞争力。除此,将不需要给以经济上的优惠。也因此,长江经济带的地域范围不需要明确划定。

参考文献:

- [1] 陆大道.2000年我国工业生产力布局总图的科学基础[J].地理科学,1986,6(2):375~384.
- [2] 刘江.中国地区发展回顾与展望(综合卷)[C].北京:中国物价出版社,1999.
- [3] 陆大道.我国区域开发的宏观战略[J].地理学报,1987,43(2):97~105.
- [4] 桂世镛,魏礼群.关于到本世纪末经济和社会发展战略的若干构想[J].计划经济研究,1987,(Z1):2~17.
- [5] 孙尚清.长江开发开放[M].北京:中国发展出版社,1996.
- [6] 王梦奎.中国经济发展的回顾与前瞻(1979~2020)[M].北京:中国财政经济出版社,1999.
- [7] 王梦奎.中国地区社会经济发展不平衡问题研究[M].北京:商务印书馆,2000.
- [8] 白和金.21世纪初期中国经济和社会发展战略[M].北京:中国计划出版社,2000.

Economic Belt Construction Is the Best Choice of Economic Development Layout: The Enormous Potential for the Changjiang River Economic Belt

LU Da-dao

(Institute of Geographic Sciences and Natural Resources Research, Chinese Academy of Sciences, Beijing 100101, China)

Abstract: Since the “Pole-Axis Theory” and related “T shaped” spatial structure strategy for territorial development and economic layout of China were proposed in 1984, the “T shaped” spatial structure strategy has been implemented in 1980s-1990s. As the two most important economic belts, the coastal economic belt and the Changjiang River economic belt constitute a T-shaped in China. The two belts meet at the Changjiang River Delta which is the most economically developed region in China. The Changjiang River economic belt integrate the two most development regions (including the Chengdu and Chongqing Areas and the Wuhan Area) with the costal economic belt. The hinterland of Changjiang River economic belt almost includes half of China, which with rich resources, strong agricultural, economic and technical basis, and has become the world's largest integrated transmission channel with waterway dominated, including railways, highways, pipelines and other components of EHV. Its huge potential for development can not be compared to other economic zone except the coastal economic belt. To strengthen the two economic belts will lay the foundation for sustained development of economic and achieving the goal of total economic output in 2020 doubled compared with 2010. The “Pole-Axis Theory” and related “T shaped” spatial structure strategy for territorial development and economic layout of China (the coastal economic belt and the Changjiang River economic belt as the primary national development axis) have been recognized by many domestic scholars and relevant leadership, and comply with the requirements of territorial development and economic layout rationalization in China. It will be a long-term strategy of taking the coastal economic belt and the Changjiang River economic belt as the primary national development axis in the coming decades.

Key words: the “Pole-Axis Theory”; “T shaped” spatial structure strategy; construction of economic belt; the Changjiang River economic belt