

# 东北经济支撑带空间战略思考

王雅莉<sup>1</sup> 汤姚楠<sup>1</sup> 宋月明<sup>1</sup> 尹昱乔<sup>2</sup> (1. 东北财经大学 公共管理学院, 辽宁 大连, 116025; 2. 东北财经大学 数量经济学院 辽宁 大连, 116025)

**【摘要】**东北老工业基地振兴是我国改革发展的重要组成部分,如何根据经济全球化、区域一体化、企业国际化的发展趋势,使东北成为我国“一路一带”战略构想中的重要经济支撑带,需要进行战略思考。基于东北经济振兴一轴四心三带经济协调发展框架,通过东部陆海丝绸之路、北极航线、珲春和扎鲁比诺港、罗津港的“借港出海”战略、东北亚经贸大通道、渤海海峡跨海大通道等战略构想,分析探索东北区域经济的全球经济合作格局及其发展创新之路。

**【关键词】**东北老工业基地; 经济支撑带; 振兴合作; 战略思考

**【中图分类号】**F061.5 **【文献标识码】**A

2003年,国家实施东北老工业基地振兴战略以来,东北地区在转型发展、区域振兴方面取得重大进展,但也存在多方面问题。依据经济全球化、区域一体化、企业国际化的发展趋势,东北地区如何在现有发展基础上,形成国家战略构想的经济支撑带,为全国老工业基地振兴发挥带动作用,需要一个整体性战略思考,本文从空间角度进行初步探讨。

## 1 东北老工业基地区域经济发展的战略地位

### 1.1 东北地区经济地位的变化

建国初期,东北地区(包括黑龙江、吉林、辽宁三省和蒙东的呼伦贝尔、兴安盟、通辽、赤峰、锡林郭勒盟5盟市)簇拥发达的交通运输体系,丰富的煤、石油能源和原材料矿藏资源,自然资源和地理优越区位,成为新中国社会主义工业建设的摇篮,短时期内实现国家工业化目标的重要战略基地;被誉为国家重要的原材料供应“基地”、“天下粮仓”和“共和国装备部”,对国民经济发展做出了不可磨灭的贡献。改革开放以来,富有市场经济传统的珠江三角洲、具有资本和技术实力的长江三角洲和占据北方区位优势京津唐地区逐次迅速发展,成为拉动中国经济的三大增长极。而东北地区曾经得益于国家计划经济下政策扶植优势完全消失,

体制沉珂造成经济运行机制转换效率不高,各种各样的弊端和落后与经济发达地区形成反差,使经济综合指标由周期性振荡转为近乎下降,处于全国经济总量比重排名的落后位置。2003年,国家启动了“东北振兴”战略,期望东北通过振兴成为中国内地经济的“第四增长极”。这是新世纪国家的重大战略决策,它对增强国家发展实力、推动东北亚地区经济合作具有重要战略意义和深远的影响。

### 1.2 实现东北地区战略地位的新认识

目前,东北老工业基地振兴已十年有余,但仍存在一些落后现象。对此理论界有很多热议。诸如历史包袱说、设备老化技术落后说、成本补偿说、国企比重庞大说、市场机制不完善说、资源枯竭说、地方立法不完善说、观念滞后说、体制说、结构说、政策倾斜说、制度说,等等。这诸多观点说明老工业基地改造是一个庞大的、时间较长的系统工程,需要从自然环境、地理区位、社会经济、体制机制等进行总体上的研究,找到推进发展的核心点、关键点。仔细研究这些观点会发现,众多寻找东北地区落后原因的观点中,没有把对外开放,培育竞争环境作为关键因素考虑。例如,国家扶植说,强调国家对企业的政策倾斜,并没有把市场化环境改革和企业改革作为国家扶持政策的前提,这会导致企业发展机制的缺位。

东北老工业基地发展滞缓的根本症结在于封闭的内陆型循环模式,其市场化程度低,经济外向度比例过小,域外资金与技术吸引能力差,经济活力丧失、产业结构绩效低。所以必须对东北地区经

基金项目: 国家发展和改革委员会2014年委托中国国际工程咨询公司项目“把东北老工业基地打造成为中国经济新支撑带”,项目编号: YZ2014006。

济结构进行战略性调整,即必须要加快建立开放性经济体系才能解决东北地区的资金、技术、人才与市场等问题。对外开放是解决东北老工业基地落后的关键所在,只有使改革与开放相结合,才能走出封闭性的体制怪圈。把全方位的对外开放作为培育市场竞争环境的基本策略。我国长三角、珠三角和京津冀三大区域的改革和发展经验证明:是开放推动了改革,而改革又进一步促进了开放;开放促进了内外交流,营建了市场氛围。东北地区只有通过对外开放,打破垄断性与管制型格局,诱发竞争,产生有效率的制度、政策与个人行为,才能通过形成市场化的社会资源配置体制使东北真正得到振兴。

## 2 东北经济支撑带的战略构想

### 2.1 东北老工业基地经济支撑带的内涵和空间结构

“东北老工业基地经济支撑带”概念,是国务院总理李克强在参观中国—东盟博览会展馆时提出的,旨在全面振兴东北,把培育东北老工业基地区域经济带作为推动未来发展的战略支撑,沿大江大河和陆路交通干线,推进梯度发展,形成区域发展新棋局。

东北老工业基地经济支撑带是通过“一轴四心”和“三大产业开放带”构成的。一轴四心指以哈大线铁路为主轴,哈尔滨、长春、沈阳、大连四大城市为轴线上的经济核心,形成贯穿南北的纵向产业经济带,将哈大齐工业走廊、绥牡贸易区、长吉图经济带、沈阳经济区、辽宁沿海经济带紧密联系在一起,互动互补,形成东北地区协调发展框架。三大产业开放带基本上是以黑、吉、辽省域经济为主的横越东北地区的北线、中线和南线的经济与产业开放带(图1)。



图1 东北经济振兴一轴四心三带经济协调发展框架示意图

## 2.2 “一轴四心”东北区域战略框架

一轴四心是东北经济支撑带的脊梁,在东北振兴中发挥着骨干作用。哈大铁路线沿途的四个区域核心城市,以对区域要素和经济活动的强大集聚能力而处于发展制高点,以对周围小城镇和广大农村腹地的强大辐射带动作用而成为东北地区的“发展极”。

(1) 哈尔滨打造区域性国际经贸城市。哈尔滨位于东北地区北部、东北亚中心位置。作为中东铁路的重要枢纽,哈尔滨是连接俄、韩、日等周边国家的重要通道,与周围国家和地区具有较强的经济优势互补性。作为黑龙江省的省会,哈尔滨是连接黑河、绥芬河、满洲里和珲春4个沿边开放城市的经济中心城市,有条件在发展边贸经济基础上通过积极扩展国际经贸成为重要的区域性国际经贸城市。

(2) 长春构建东北亚现代制造和国际物流中心。长春位于东北地区主要交通网络的中心,与俄、日、朝、韩、蒙五国有密切经贸联系。随着第三条“欧亚大陆桥”的构建,有条件发展为东北地区重要的交通枢纽和物流中心。长春市近几次城市规划确定了“东北亚现代制造加工基地”的经济功能定位。然而,在延伸汽车、轨道客车、玉米化工、生物医药、光电子信息等产业链的同时,增强城市外向化程度,积极提升城市物流集散和信息服务能力,打造东北亚潜在物流中心城市,会更有发展的战略意义。

(3) 沈阳创建新型工业化基地和东北经济文化中心。沈阳地处辽西走廊的东北部,与关内外经贸往来密切,自古就是东北重要的政治文化中心。目前沈阳应凭借发达的交通网络和雄厚的工业基础及技术力量,抓紧实现新型工业化进程和市场化进程,成为东北地区交通运输、产业集群、市场信息、经贸交易等社会网络的中心结点和枢纽城市。同时,应通过向周边中小城市延伸产业链,促进产业空间布局集聚和优化,形成具有国际竞争力的沈阳城市群。<sup>[1]</sup>为此,沈阳大力改造传统服务业,发展现代新兴服务业,提升城市综合服务能力和水平,创建东北经济文化中心十分重要。

(4) 大连建设东北亚核心城市不断提升国际化功能。大连依托临海区位优势,是辽宁乃至东北广大腹地的出海口。新世纪以来,在国家“建设东北亚航运中心”战略定位下,大连参照国际化海港城

市职能,不断优化城市产业结构、扩大主导产业规模,以组团式城区建设推进新型城镇化,全面提升城市功能结构,国际化水平不断提高。大连要研究香港、上海等国际性大都市的发展经验,以国家级新区“金普新区”建设为突破口,探索不断提升国际化功能的途径,成为东北振兴的领军城市和转变发展方式的先导区、体制机制创新和自主创新的示范区、城乡统筹的先行区,成为有重要影响力和竞争力的国际化大都市。

## 2.3 北线产业经济开放带

北线是贯通黑龙江省及蒙东地区与俄欧亚铁路对接的我国东部陆海丝绸之路经济带,它已正式纳入国家规划,成为横贯东中西、联结南北方的对外经济走廊。

(1) 东部陆海丝绸之路经济带与中蒙俄经济走廊。东部陆海丝绸之路经济带,是打造以绥芬河—满洲里—俄罗斯—欧洲铁路和绥芬河—俄远东港口陆海联运为主的战略通道,对接俄欧亚铁路。国内和日、韩出口欧洲的货物,都可经由铁路到哈尔滨,再转运到俄罗斯、欧洲。俄罗斯已启动远东开发计划,中俄东部毗邻地区同步升级为国家战略,蕴藏着无限商机和巨大潜力。<sup>[2]</sup>以黑龙江为主的中俄合作,将加快同江铁路大桥建设,推进黑瞎子岛设立陆路口岸和跨境经济合作区,建设绥芬河保税区,完善双方口岸基础设施。双方均鼓励互办合资合作企业,加强跨境产业园区建设,生成一批资源综合利用和精深加工产业项目,打造跨境产业链条并延伸合作。而中蒙合作将以国家“新丝绸之路经济带”规划为指导,建设途经锡林郭勒盟西部的二连浩特口岸,打造中蒙俄经济走廊。

(2) “北极航线”东北航道连接西欧与北美。北极航道包括东北航道和西北航道两部分。前者从北欧出发,经巴伦支海、俄罗斯北部海域、楚科奇海、白令海峡,进入太平洋;后者从北欧出发,经挪威海、加拿大北部、阿拉斯加北部、白令海峡,进入太平洋。随着北极海冰快速消融,穿越北冰洋的远洋运输东北航道重新开始。位于俄罗斯远东的扎鲁比诺港,有望成为这条“黄金水道”的东方基地。中俄就共同建造东北亚最大港口—扎鲁比诺港已达成一致,不仅契合俄罗斯重启北极“黄金水道”战略构想,也有利于东北亚合作的通道建设,对于振兴我国东北老工业基地亦具有重要战略意义。

(3) 统筹满洲里与蒙东地区及呼伦贝尔市对俄蒙口岸的互动发展。通过国家、内蒙古自治区和呼伦贝尔市三个层面的政策协调机制及满洲里口岸经济辐射,着力打造蒙东地区“一轴两翼”口岸经济带,是对接丝绸之路的一个途径。包括沿301国道和滨州铁路线,以满洲里口岸为龙头、至海拉尔、牙克石的轴向经济带;以二卡、黑山头、室韦、胡列也吐对俄罗斯的北翼口岸经济带;以阿日哈沙特、额布都格、阿尔山对蒙古国的南翼口岸经济带。这种布局合理、层次清晰、分工明确的蒙东地区沿边口岸经济带,是东北振兴的重要构成。

#### 2.4 中线产业经济开放带

中线是贯穿吉林省与朝、俄、韩、日、蒙五国对接的“借港出海”和东北亚经贸大通道的产业开放带。

(1) 珲春和扎鲁比诺港、罗津港的“借港出海”战略和图们江区域的合作开发。吉林省没有出海口,但位于图们江口的珲春市具有发展外向型经济的得天独厚条件。珲春位于中、朝、俄三国交界地带,是东北亚地区的几何中心,可以借助图们江出海口的两个深水良港实施“借港出海”战略。一是俄罗斯远东地区的扎鲁比诺天然不冻港,有铁路、公路与俄内陆和珲春市相连,毗邻朝鲜连接俄罗斯远东铁路。吉林省已与苏玛集团签订了合作建设扎鲁比诺万能海港的框架协议,对深化中俄贸易合作有重要战略意义;二是朝鲜的罗津港,距珲春市公路93km,可以成为中国南北互补的汇集中心。两个港口是中国东北打通日本海通道的经济实惠路径,如能确保其长期、正常甚至升级使用,对东北振兴乃至整个中国的军事、经济、政治都具有深远战略价值。依托珲春开放窗口作用,吉林省还应加快延伸延龙图开放的前沿功能,强化长吉直接腹地的支撑能力,增强长吉图地区的影响力和竞争力。

(2) 东北亚经贸大通道的综合交通枢纽建设。依据中蒙两国政府协定,中蒙两国间铁路线建设全面启动在即。中国阿尔山至蒙古乔巴山的中蒙“两山”铁路,是联合国开发计划署开展的中蒙铁路预可行性研究中确定的四条线路中的首选方案。国家规划已经把中蒙俄国际大通道列为铁路重点项目。“两山”铁路的建成将打通东北亚经贸大通道,一方面将蒙古国的矿产资源运到中国和世界各地,使蒙古国“矿业兴国”战略得以实现;另一方面,相

对价格低廉的蒙古资源输入我国,其战略意义重大。

#### 2.5 南线产业经济开放带

南线是贯穿辽宁与日、韩、朝隔海相望、与京津冀都市圈紧密结合的东北亚、环渤海的关键性产业开放带,是欧亚大陆通往太平洋重要通道和我国东北对外开放重要门户,包括沈阳经济区和以计划单列市大连为核心的辽宁沿海经济带两个经济支点。近年来,国家规划建设的烟大海底隧道、大连东北亚航运中心及哈大高铁将极大地提升南线经济带的开放条件。

(1) 烟大海底隧道建设促进东北开放和环渤海城市群一体化。大连至烟台的海底隧道将有力地促进海湾经济圈一体化和东北亚经济合作。对外,渤海海峡跨海大通道,加上中东铁路和中韩跨海通道,东北老工业基地将东连日韩,西接欧洲,北达俄罗斯,南至海南,处于“东北亚十字路口”的关键位置。俄罗斯远东地区、东北、环渤海、长三角、珠三角五大经济圈将实现贯通。<sup>[3]</sup>对内,烟大海底隧道可以将东北、华北、华东铁路公路形成闭环系统,增加大型船舶在大连、秦皇岛、天津、青岛港等枢纽港群的挂靠,促进资源优势向经济优势和竞争优势转化。

(2) 东北亚国际航运中心建设形成东北地区对外开放重要门户。以大连港为核心,整合港口资源,形成现代化港口集群的整体功能,使南线经济带发展成东北地区对外开放的重要门户,是东北振兴的重要条件。目前,辽宁沿海的大连港、营口港、锦州港、丹东港、葫芦岛港和盘锦港等正在向一体化发展,已经拓展的航运、口岸金融、研发、物流和信息服务等各种核心功能,使东北亚国际航运中心功能逐步形成,成为欧亚大陆通往太平洋的重要通道。这对于促进东北开放开发、东北亚地区各国产业优势互补、实现共同发展都十分重要。

(3) 哈大高铁建设促进东北区域经济一体化。哈大高铁建设,打通了与北线和中线产业经济开放带的通道,实现了南线产业经济开放带与东部陆海丝绸之路经济带、亚欧大陆桥、北极航道的高速互联互通,大大缩短了南线经济带与腹地经济的时空距离,为东北区域经济一体化创造了条件。同时,哈大高铁沿线城市与周边城镇在路网支撑下,逐渐趋向“同城化”,“经济距离”大大缩短,人员、物资、资金、信息交流畅通,经济要素流动配置合理,推动

了东北区域协调发展和社会经济效益大大提升。

### 3 东北经济区域协调发展的战略对策

依据国家功能区规划,东北地区属于“国土开发密度较高,资源环境承载能力开始减弱的区域”,所以整体上被看作“优化开发区域”,其主要成分是老工业基地和粮食主产区。据此,东北地区各省市应依靠科技进步和人才资源,加快转变经济发展方式,促成区域创新体系,优化经济增长质量,通过优势产业集群扩大经济增长规模及辐射效应,使东北地区成长为继珠江三角洲、长江三角洲、环渤海地区之后的中国第四大经济增长极和现代化、综合型、国际性的全国经济支撑带。由此,需促进东北地区提升参与全球分工与竞争的整体层次,发挥全国的基地功能和引擎效应,努力使东北质变为新型工业基地,裂变为现代装备基地,提升为科技产业基地,新生为生态农业基地和农畜产品出口加工基地。

#### 3.1 区域一体化和合作对策

区域一体化和合作对策依赖于区域城市和经济主体的合作协调机制的建设,包括指导机构、协调机构、执行机构在内的强有力的推进机构,在中央政府指导、城市政府协商和市场中介组织三个层面逐步形成制度性的区域合作协调机制。运用这个机制来制定区域发展的长期规划,从总体上调整、优化区域产业结构和经济空间布局。东北地区需要在强化市场放开和提高政府服务水平的基础上,从市场合作到政府合作,才能真正实现区域一体化进程。

#### 3.2 区域共同市场建设对策

区域一体化要求区域共同市场的建设,后者要求打破区域贸易壁垒、行政壁垒和一些政策特权,使各种生产要素都能够自由流动,使企业重组、产业结构转换得到充分的市场性条件。东北长期以来,依托行政区划和地方分权体制强化的孤岛式经济机制,阻隔了市场发育成长,市场关系囿于行政保护和过度竞争,导致经济效率低下。对此,东北各级政府要在国家市场规则和产业政策指导下,大力培育东北统一的区域性要素(特别是技术、资本和产权)市场和商品市场,健全市场竞争秩序,使市场机制充分发挥促进发展的主要作用。

#### 3.3 空间规划和公共基础设施建设对策

区域一体化的作用程度大小,依赖于连接各城市的网络系统(包括硬件和软件);整个区域范围内的基础设施形成整体力量,会使规模经济、集聚经济在更大范围内发生作用,提升全区的社会效益。东北地区应以国家公共基础设施作为骨干系统,加快全区交通网络、信息网络、商品流通系统、金融网络等方面的一体化建设。为此,在空间规划上,突破区域的概念框架,引入全区网络系统和城市网格化管理的基础设施建设理念,使规划服从于区域综合经济实力提高的建设目标。具体实施上,应通过区域合作协调机制实现空间规划一体化和公共基础设施建设一体化。

#### 3.4 区域产业分工、专业化和产业组织优化对策

这一对策依存于产业集群的形成。产业集群利用企业内的资源、品牌、资金、技术、人才、信息等生产要素进行优势互补,可产生和形成全区性规模经济、范围经济、关联经济、分工经济等外部性收益,以高效产业网络形态实现发展。为此,东北地区应通过合作协调机制,争取实现区内的专业化分工、跨行政区的企业集团组织集聚、企业群和产业基地的比较优势,实现技术协作和经济贸易合作。地方政府应积极实施分工、技术、产业、资源等供给性激励政策,促使中小企业面对市场求新求变,在灵活分散决策中交织出供给的相对稳定性;使跨地区的大企业或企业集团通过收购、兼并等组织调整行为实现交易内部化,通过产业网络集中力量于主要工序、核心技术和关键性部位的生产,提高其生产创新能力。进而,通过跨区域产业网络,使众多中小企业通过所依赖的核心企业参与国际竞争,形成高水平的产业一体化体系,增强东北整个区域的国际竞争力。同时,区域经济组织要由单一联合向综合型转变,由松散型向紧密型转变,由流通型向生产型转变,这是国外较好区域组织如欧盟的转变经验。东北应借鉴国际经验,推动区域经济组织的优化发展。

#### 3.5 区域资源环境共生对策

区域在资源环境上是一个共生体。共生现象一般包括共生单元(U)、共生模式(M)和共生环境(E)三大要素,共生关系 $S=(U, M, E)$ 。区域中的城镇作为共生单元,时刻与区域进行能量生产和交换,区域资源环境的共生特性或特质决定了其共生模式,而国内外发展形势构成区域的共生环境<sup>[4]</sup>。



东北地区形成对区域资源开发和环境利用的一体化关系,是决定区域共生关系质量的关键。为此,东北地区各省应合作制定区域资源开发和环境利用的一体化政策,保证实现共生的可持续发展。

### 3.6 大力开放和国际化对策

开放薄弱始终是东北的短板。为此,东北地区必须实施对外开放的国际化战略,促进与东北亚经济合作的战略升级。东北地区占东北亚经贸总额的比例要大幅度提升,实现区域经济的国内外协调发展。要充分发挥东北地区的地缘关系优势,通过对外开放的拉动效应,大力提高中国与东北亚各国的经贸合作水平。目前要将东北地区南北大门一起打开,沿海沿边同时推进,实行全方位多边开放。充分发挥大连在东北地区对外开放的窗口作用,提高其开放层次,树立新形象;加快图们江地区开发开放;有效发挥绥芬河、黑河、阿尔山、珲春、丹东等

沿边口岸对外经贸优势,构筑东北地区全方位对外开放的新格局。△

#### 【参考文献】

- [1] 蔡中为. 沈阳经济区城市群打造世界级城市群的战略构想与实践方略[J]. 城市, 2011(12): 31-36.
- [2] 定军. 黑龙江拟构建东部陆海丝绸之路经济带[N]. 21世纪经济报道, 2014, <http://www.21so.com/content/42-285080.html>.
- [3] 魏后凯. 现代区域经济学[M]. 北京: 经济管理出版社, 2011: 156-183.
- [4] 王雅莉. 中国海岸城市带崛起的战略思考[J]. 中国国情国力, 2005(5): 26-29.

作者简介: 王雅莉(1953-), 东北财经大学教授、博士生导师。主要研究方向: 城市经济、区域经济。

收稿日期: 2015-02-02

## Strategic Spatial Consideration of Northeast China Economic Backbone Belt

WANG Yali, TANG Yaonan, SONG Yueming, YIN Yuqiao

**【Abstract】**The revitalization of old industry base in northeast China is the crucial part of China reform and development. In order to achieve this goal, which needs to be considered strategically first, is according to the trend of economic globalization, regional integration and enterprise internationalization, how to get northeast China becomes the economic backbone belt of China "One Road One Belt" strategic concept. The paper based on the research of one main axis, four economic centers, three industry economics open belts economic coordination development framework of economic revitalization in the northeast China, through the eastern sea silk road, the Arctic route, the borrowing port to sea strategy among Hunchun port, Zalubinau port and Rajin port, the Northeast Asia Trade Corridor, the undersea tunnel across Bohai strait, etc. Strategic concepts, the author attempt to analyze and explore the global economic cooperation pattern and development innovation path of the northeast China regional economic.

**【Keywords】** Old Industry Base In Northeast China; Economic Backbone Belt; Revitalization and Cooperation; Strategic Consideration