

第二亚欧大陆桥沿桥地区发展战略刍议

张迪祥

一、第二亚欧大陆桥与沿桥地区区位优势的变化

大陆桥指两端连接海港的横贯大陆的铁路。世界最重要的大陆桥莫过于横跨亚欧大陆的亚欧大陆桥。在70年代,亚欧大陆桥最初开通之际,其东端利用了前苏联的西伯利亚大铁路,它东起符拉迪沃斯托克,西行至乌拉尔地区的斯维尔德洛夫斯克(现改称叶卡捷琳堡),再西行经莫斯科、明斯克、华沙、柏林直至鹿特丹,东西长约13 000km,连接着太平洋与大西洋两大经济圈,特别是为西欧与远东的经贸往来提供了一条便捷的通道。随后,由于我国北疆铁路与前苏联土西铁路接轨通车,便形成了东起我国连云港,经陇海、兰新、北疆铁路出阿拉山口,进入哈萨克斯坦,并经由土西铁路与西伯利亚大铁路接轨,西行至鹿特丹的新亚欧大陆桥。与上述亚欧大陆桥相区别,称之为第二亚欧大陆桥。

第二亚欧大陆桥穿越荷兰、德国、波兰、白俄罗斯、俄罗斯、哈萨克斯坦,进入中国后,横贯新疆、甘肃、陕西、河南、江苏5省区,在我国境内全长4 100多km,是我国最长的国际陆上交通线。第二亚欧大陆桥西端的欧盟,是世界三大经济重心区之一,世界著名大港鹿特丹港是其西端桥头堡;中途所经原苏东国家也是世界经济中颇具潜力的地区;东端的黄渤海经济圈,是我国通向世界经济又一

重心区即最富增长活力的亚太地区的大门户、大通道,连云港行将崛起为这一大陆桥的东端桥头堡。

大陆桥的开发利用,肇始于集装箱海陆联运,但对第二亚欧大陆桥,如果仅着眼于集装箱过境运输,则其意义是相对渺小的。应该看到,第二亚欧大陆桥的开通,对我国社会经济将产生广泛而深远的影响。

大陆桥西端的欧洲联盟,是一个发育成熟的统一大市场,它的15个成员国分布在从北极圈到地中海的广大地区,拥有3.6亿多人口,300多万 km^2 土地,国内生产总值约7万亿美元,出口贸易额占世界总出口额的40%,海外直接投资300多亿美元。以综合科技实力论,德、法、英分别是居世界第三、四、五位的科技大国。欧盟的商品、金融、劳务、服务都非常发达。目前,欧盟是我国第4大贸易伙伴,1994年双边贸易额达315亿美元,占中国对外贸易总额的13.3%,是我国引进先进技术和进口设备的主要来源地之一,也是我国产品进出口的重要市场。不久前,欧盟委员会发表了《欧中长期关系政策》文件,通过了发展对华关系新政策,强调欧盟要与中国积极开展政治对话,加强经贸合作。由以上观之,第二亚欧大陆桥之于欧中关系,其意义实在是不可低估的,它构筑了现代“丝绸之路”,我国西北的开放开发,将因此而步入一个新阶段。与新疆毗

邻的俄罗斯及中亚 5 国, 目前正处于改善基础设施, 调整完善国民经济结构的过程中, 在许多方面存在着与中国产业经济联系的可能性, 这也是与第二亚欧大陆桥开通相伴而来的发展契机, 如不抓住这样难得的机遇, 那就势将要被人家染指。至于第二亚欧大陆桥东端的黄渤海沿海地带, 它主要包括辽东半岛、山东半岛、天津、北京、河北、江苏北部地区, 这里的海洋与陆地资源丰富, 为经济发展提供了较为雄厚的基础。改革开放以来, 对外经贸合作十分活跃。而黄渤海沿海地带与其所背负的中西部地区(主要是大西北)之间, 无论是在能源、交通等方面, 还是在经济与贸易领域, 都有着不可分割的依存关系。而当我们把黄渤海经济圈放到东北亚乃至东南亚区域考察的时候, 面前的天地就更广阔了, 它为我国沿桥地区东向参与国际范围内多方面, 多层次的合作提供了便利的条件。

综上所述, 第二亚欧大陆桥的开通, 极大地改变了我国沿桥地区特别是大西北地区的区位优势; 极大地提高了我国沿桥地区双向开放的开放度; 极大地增强了沿桥地区对国际投资、贸易和商业的吸引力。把握千载难逢的发展契机, 利用好新的区位条件, 发展沿桥地区经济, 使之尽快走向国内经济大循环和国际经济大循环, 这才是实施沿桥战略的核心问题。

二、沿桥地区区域发展与交通运输建设

第二亚欧大陆桥(指中国段, 下同)以铁路为轴线, 形成一个带状经济系统。它包括两大子系统: 一个是由交通和通信两大网络以及信息、技术、人才、资金、市场等要素组成的流通子系统。另一个是经济带内部的区域经济子系统, 自东而西, 包括徐淮经济区、中原经济区、关中经济区、河湟谷地经济区、河西经济区、东疆经济区、北疆经济区, 共是 7 个经济区。这两大子系统互相制约, 互相促进, 将共同推动沿桥地区成为我国最重要的经济增长带之一。

用经济带建设带动区域开发, 通过区域开发实现国家经济腾飞, 这是当今世界许多国家(包括我国)和地区实现发展走过的成功之路。沿桥地区现已形成的几个产业相对集中、发展已有一定基础的经济区, 在地区经济发展中, 正在发挥龙头作用或某种程度的带动作用。依托这几个经济区, 确定好区域产业发展重点和对外开放重点, 使产业发展政策与区域发展政策有机结合, 并以第二亚欧大陆桥作为经济带, 重点进行建设, 创建有竞争能力的现代农牧业、能源、原材料工业、高技术产业, 培育经济动力源, 拓宽出口市场, 拉动经济发展重心西移, 促进区域经济发展, 是我们开发沿桥地区、开发大西北的必然选择。

为了促进区域经济发展, 必须建设完善的交通运输体系。但是第二亚欧大陆桥路网发育水平低, 特别是西段兰新铁路几乎是一线孤悬于茫茫大漠; 东段陇海铁路线路质量差, 限制性区段多, 瓶颈问题严重。区内航空与公路运输也极待完善提高。西北地区为改变兰新一线孤悬的状态, 除重新规划建设兰新高等级公路外, 可考虑新建库尔勒至格尔木、西宁至成都的铁路新线, 与在建的库尔勒至喀什铁路一起, 形成一条自喀什、经库尔勒、格尔木、西宁直至成都, 连接大西北与大西南的大干线, 再自格尔木修新线经敦煌至柳园, 连接兰新线, 以分流新疆、青海、甘肃的外运货物, 促进塔里木盆地、柴达木盆地和河西走廊的开发, 带动新、青、甘经济发展, 并使陇海线商品流通阻滞的局面改观。在东段需要建好陇海线兰州至宝鸡复线, 建西安至安康的新线, 加强西北与西南联系。再建西安至包头、神木至朔县、中卫经榆林至太原的铁路新线, 以进一步连接沟通大山西能源基地煤炭外运通道, 并加强西北与华北的联系。这样便可使第二亚欧大陆桥联系辐射我国东北、华北、长江流域和珠江流域, 据有人匡算, 其腹地范围可扩大到我国 80% 左右的地区, 同时, 交通的开发必然还要辐射到诸如通信、贸

易、投资、旅游、环境及人才培养等各方面,从而迎来区域经济大发展的局面。

三、沿桥地区城镇化现状与城镇化发展战略

沿桥地区城镇化是沿桥战略的重要组成部分,我们之所以特别重视城镇化在沿桥战略中的地位,是因为特殊的地理位置决定了第二亚欧大陆桥是中国联系国际市场,特别是中亚、西亚和欧洲的大桥梁、大纽带,从而使大西北和整个沿桥地区有条件较快地融入世界经济及亚太地区经济区域化潮流。但是大陆桥的利用和开发,如果没有一个交通、通信、金融、保险、咨询、商贸服务配套大发展,也即是说,如果没有一个城镇化的大发展,就没有大西北和沿桥地区宏伟目标的实现。特别是实施沿桥战略,需要建设区域性乃至国际性大市场、铁路枢纽和国际航空大港、集装箱大港、国际信息网和国际金融中心,以及其它国际化的服务功能,只有这样,才有商贾云集,才有大量大跨国公司前来投资,才能迅速地提高沿桥地区参与国际分工的深度。由此,我们完全可以这样说:乌鲁木齐、兰州、西安、郑州、连云港等城市的国际化,是沿桥战略的必然要求。

城镇化是经济发展的必然结果,随着经济的发展,城镇化便在与国民经济结构的相互关联中发展。城镇化水平与第一产业呈负相关关系,而与二、三产业呈正相关关系。经济发展需要使劳动力和其它投入大量地从农村产业部门转移到城市产业部门,必然要求劳动力等生产资源实现非农化。所以城镇化也是生产力发展的客观要求,是社会进步的标志。再者,目前大西北和沿桥地区经济增长正经历着以资源开发为主体的工业化过程,工业本质上是一种集聚产业,为了实现规模效益,工业生产力必然要求向城市集聚。由此,无论从哪方面说,城镇化都是第二亚欧大陆桥开发利用的题中应有之义。那么,沿桥地区的城镇化发展现状如何呢?沿桥地区城镇

化应作怎样的战略选择呢?下面就谈谈这两个问题。

第二亚欧大陆桥所经过的黄河流域历来是我国统治者经营的重心地区,城市文明曾长期居世界领先地位,但在现代城市化进程中大大落后了。1949年建国以来,随着社会主义工业化的发展,城镇化也开始起步,但由于各种原因,我国城镇化经历了一个充满矛盾的过程,沿桥地区也不例外。目前,沿桥地区城镇化发展具有如下特点:

(1)城镇化水平极低。据1990年第4次全国人口普查资料统计,沿桥地区有大中小城市80余座(其中紧靠陇海、兰新两铁路的有25座),有城镇人口4000万余人,城镇化率为18.96%,不仅低于世界40%的平均水平,也低于同年全国26.24%的水平(见表1)。

表1 沿桥地区人口城镇化率(1990年)

地区	总人口 (万人)	市镇人口 (万人)	人口城镇 化率(%)
江苏*	2924.66	491.81	16.82
安徽**	2363.82	454.27	19.22
河南	8613.52	1304.93	15.15
陕西	3246.67	670.41	20.65
甘肃	2292.97	477.24	20.81
宁夏	466.20	132.67	28.46
青海	442.72	111.92	25.28
新疆	1537.27	507.03	32.98
合计	21887.83	4150.27	18.96

* 统计范围包括连云港、淮阴、盐城、徐州4市。

** 统计范围包括淮北、蚌埠、淮南3市及阜阳、宿县两地区。

资料来源:根据国家统计局编《中国1990年人口普查汇总资料》(中国统计出版社1993年版)计算。

(2)城镇化发展的东西梯度差异不明显。众所周知,我国东中西三大地带经济发展存在很大的梯度差异,这种差异对城镇化进程带来深刻影响,如长江流域东中西三大地带城镇化率的梯度差异便十分显著,但是沿桥地区的这种差异却以反向梯度而存在(见表

1 及表 2)。

第二亚欧大陆桥东段沿线包括苏皖北部和河南全省在内的广大地区,总人口达 13 900 万,而城镇人口只有 2 250 万人,城镇化率仅为 16.2%;相反包括陕甘宁青新在内的广大西北地区,总人口为 7 986 万,城镇人口达 1 899 万,城镇化率为 23.8%,较东部地区高出 7.6 个百分点。这一情况的出现可以作如下解释:首先,城镇化是一个自然历史过程,城镇化与经济发展之间存在一个必然的互为因果的关系。第二,亚欧大陆桥陇海线东段是我国东部经济发展的低谷地区,受经济发展水平的制约,城市化也处于很低的水平。因此,也就决定了沿桥地区城镇化必须全线推动而无分东西。其次,西北地区城镇化水平相对较高,是因为工业建设对西北地区城镇化的推动。西北地区地域空间广阔,矿产资源丰富,建国以来,随着国家经济建设向内地推进,不仅促进了资源的开发,交通运输的发展,也带动了城镇化进程,表现为旧城市的复兴与新兴工矿城市的崛起,关中、兰天银、克乌沿线三大工业区及相关城镇体系的形成是其重要标志。因而客观上也反映出相对于我国中西部其它地区而言,西北地区城镇建设具有了较好的基础。

表 2 沿桥地区与长江流域三大地带城镇化率比较

地 区	城镇化率		
	西部地带	中部地带	东部地带
沿桥地区	23.8	16.0	16.8
长江流域	18.8	21.3	30.5

资料来源:根据《中国 1990 年人口普查汇总资料》(中国统计出版社 1993 年版)计算。

(3)相对于工业化水平而言,城镇化发展严重不足。据有关研究,根据世界银行《1981 年世界发展报告》提供的亚洲 20 个国家和地区(包括我国)的城市化和工业化指标,可建立起: $U = 0.52 + 1.882I (R = 0.933)$ 的计量

模型,其中 U 指城镇化率, I 为工业化率(工业就业人数占总就业人数的比重), R 为相关系数。据此,亚洲国家城镇化与工业化的关系表现为,在其它条件不变的情况下,工业化率每增加 1%,城镇化率则增加 1.88%。按此,1990 年沿桥地区工业化率为 17.4%,城镇化率应为 32.75%,但实际仅为 18.96%,相差 13.79 个百分点,明显滞后于工业化所能达到的相应非农化与城镇化水平。

基于沿桥地区城镇化的现状特点,从城镇化战略选择考虑,沿桥地区必须走一条以经济推动为前提,大中小并举,多目标模式综合发展的城镇化道路。由于中央的重视与关注;亚欧大陆桥的贯通与沿桥地区区位条件的变化;沿桥沿边开放政策的实施,大西北地区和沿桥地区以经济发展推动城镇化发展的时机正在成熟。那么,为什么大西北地区和沿桥地区城镇化必须大中小并举、多目标模式并重呢?如所周知,投资边际效益最大点在大中城市,小城镇则有利于吸纳农村剩余劳动力,限制大中城市发展即限制了大中城市集聚效益与规模效益的发挥,充分发挥小城镇的长处,社会效益显著,但却构成对生态环境的压力。因此,在大西北与沿桥地区现实条件下,孤立地发展大城市和单一发展小城镇都不可取,从域情出发,逐步建设一个以特大城市为依托,大中城市和小城镇并举的功能完善、结构合理的城镇体系,是一条更有利于城乡经济持续协调发展的道路。这就决定了在目标模式的选择上应该是多元化的,包括城镇乡多元布局并重,劳动力异地转移和就地转移并行,政府推动与民间推动并举,据点式发展和网络式发展结合等等。

在这里,我们还要郑重指出,西北内陆水资源短缺,生态系统脆弱,从生态角度出发,大西北必须发展集约型的城市经济,乡村工业化适合国情,但只能是一种谨慎的过渡。

(责任编辑 杨宗传)