

京九经济带形成的条件和策略

Formative Conditions of Beijing—Kawloon Economic Belt and Its Developmental Strategies

李国强

(国务院发展研究中心, 研究员 北京 100017)

京九铁路建成后,如何更好更快地发挥它的效益,如何开发和利用好沿线丰富资源,加快沿线各地的经济发展,促进京九经济带尽快形成和可持续发展,是一个值得研究的重要课题。

一、京九经济带形成的现实条件

从整体上来看,本世纪末下世纪初,是我国实现三步走战略目标的关键时期。加快两个根本性转变,积极培育和开发新的经济增长点和经济带,是国民经济持续快速健康发展的保障。本世纪我国铁路建设的最大项目——京九铁路的建成,对改善我国南北交通紧张状况,对我国产业合理布局,对促进中部地区的经济崛起和社会进步,改善沿线地区特别是老区人民的生活,加速全国统一市场形成,增强我国国民经济和社会发展的后劲,有着重要意义;对保持香港繁荣稳定、加强两地经贸合作具有促进作用和积极影响。其最明确最直接的意义是,给沿线带来了前所未有的发展机遇,使我国中东部地区将出现一条新的经济增长带。

然而,一些人存有疑问,其主要疑虑是京九沿线地区,基础差、底子薄,靠一条铁路能形成一条经济增长带吗?甚至说,京九沿线的发展不具有成为我国新经济增长点的条件。有鉴于此,有必要比较系统地阐述和把握京九沿线建成我国一条新的经济增长带的有利条件和不利条件。笔者以为,以京九铁路为轴线,促进产业活动集聚,有条件建成京九经济带。其重要支撑条件是:

1. 京九铁路是京九经济带发展的坚实物质基础和前提条件

在我国现代化的进程中,交通、通信设施的建设具有战略性的意义。铁路的技术经济特点和我国的基本国情,决定了在我国交通综合运输体系中,铁路运输占有重要的地位。京九铁路是我国铁路建设史上规模最大、投资最多、一次建成线路最长的贯通南北的铁路大干线,全长 2 381 公里,包括

两条联络线共长 2 536 公里,行经京、津、冀、鲁、豫、皖、鄂、赣、粤 7 省 2 市,20 多个地区及地级市,100 多个县(市)。

京九铁路是全国综合运输网络中的一条重要干线,北接京山、京通、京原、京包、京秦、丰沙等铁路,中间穿越了石德、新兖、陇海、漯阜、青阜、阜淮、合九、武九、浙赣铁路等东西向铁路干线,南端与广梅汕、广深铁路共线,加上即将建设的朔黄线、邯济线、新菏复线、铜九线、梅坎线以及赣龙线等东西向铁路共有 10 条之多,并通过津霸、武麻联络线分别与京沪、京广铁路连接;它跨越黄河、淮河和长江,又与东江、赣江平行;它的出海口除北端的塘沽港和南端的维多利亚港外,还与上海港、连云港、汕头港、惠州港、盐田港等直接连接在一起,形成了贯穿南北、四通八达的交通网络,具有很强的客货运输机动性和灵活性。京九铁路的修建,极大地改善了沿线的交通条件,必将促使经济活动向铁路沿线集中,使沿线不断发达的交通网络,逐步转化为稳定而牢固的经贸联系,促进经济带形成。

2. 京九沿线各地有抓住机遇快速发展的强烈愿望和极大热情

京九铁路建设与沿线发展密切相关,受到沿线各方的大力支持和拥护。沿线地区把京九铁路的修建当做千载难逢的历史机遇,当作当地的致富路,正以极大的热情和积极性,充分利用交通条件的改善推动本地经济社会发展,抓紧制定或调整省级、地级、县级的相关发展战略和政策措施,在京九沿线展开新的生产力布局。

沿线各地发展形成许多共同特点:一是沿线大部分地区紧密地呼应京九,发挥京九铁路的带动效应,设法把铁路干线带来的交通优势变成当地真正的经济优势,而且上得猛,上得快;二是从省到县各级党委、政府高度重视和支持抓京九机遇,抢占制高点;三是都力争成为京九经济带上具有带动力和辐射力的经济增长核心,从而形成极大的竞争性;四是重视加强基础设施和基础工业建设;五是强调

发挥当地的资源比较优势。

3. 国家大政方针有利于京九经济带的形成

从区域经济关系来看,实现我国东中西部的协调发展,促进沿海与内地的携手并进,是今后的一项战略任务,是下世纪我国经济、社会发展的重要目标,也是关系到国家稳定、民族团结的政治任务。中央重视缩小地区差距问题,同时,也重视改善革命老区人民生活,优先考虑发展老区经济,并决定在“九五”期间及以后加大解决这个问题的力度。包括:优先在中西部地区安排资源开发和基础设施的建设项目;积极鼓励国内外投资者到中西部地区投资;理顺资源性产品价格体系;有步骤地引导东部某些资源初级加工和劳动密集型产业转移到中西部地区。京九沿线地处我国东中部的结合部,大体介于东部沿海发达地区与中部欠发达地区之间,享有中央对发展中西部的区域政策优势,十四届五中全会明确提出,要进一步形成若干个跨省(区、市)的经济区域,包括以京九铁路为纽带形成新的经济带。

4. 京九沿线拥有极为显著且极具开发潜力的资源优势

京九沿线蕴藏着极为丰富的农业生物资源、人文和自然旅游资源、矿产资源、土地资源、人力资源等以及巨大的开发潜力。在世界已发现的 160 多种矿产中,沿线已探明有 140 余种,具有商业开采价值的有 30 多种。沿线油、气、煤等能源资源储量很丰富,有华北油田、中原油田以及黄淮地区的地下煤藏等。沿线的非金属矿产资源如大理石、花岗岩、石灰石、砂石等储量极大,品质上乘。粤北和赣南地区的宋文化遗址,井冈山、庐山、龙虎山、云居山自然风景保护区,鄱阳湖候鸟自然保护区,大别山旅游度假区及自然保护区,鲁西地区的水泊梁山旅游区,以及赣州、南昌、九江、商丘、聊城和北京 6 座历史文化名城等,都是沿线极具吸引力的人文和自然旅游资源。

过去由于交通不发达,这些资源没有得到很好开发利用,制约了沿线地区,尤其是冀中、大别山、井冈山、赣南、粤东等革命老区的经济发展。京九铁路的建成,可以满足沿线经济发展对铁路运力的需求,将带动沿线农林牧业及其加工业、能源和矿产资源采掘和加工、旅游业等优势产业和产品得到长足的发展,使资源优势逐步变为经济优势。沿线也能在这些方面加快发展,会很快成为我国农副产品的供应基地、名特产品的出口基地、理想的建材开发基地;京九线也会成为我国一条新的极具竞争力和吸引力的旅游热线。

5. 京九经济带可与其他经济区域达到网络化沟通,互相借助,相得益彰

京九经济带与正在建设的以上海为龙头的长

江三角洲及沿江地区经济带,在长江下游地区交汇;与以辽东半岛、山东半岛、京津冀为主的环渤海经济区、珠江三角洲和闽东南地区为主的东南沿海经济区分别相连接;又穿过东西向的亚欧大陆桥的陇海铁路干线,使京九线与各经济区域网络化沟通。这种网络化使京九沿线的区域可达性大为增强,可使京九经济带与有关各交通干线各区域互相借助,相得益彰。尤其,京九沿线地区是沿海京沪线地带、京广线城市地带两个经济高峰之间的低谷区,现在变成东部地区的腹地,更便利接受其辐射和带动。京九沿线作为我国重要的粮棉生产区、资源富集区,以及京九铁路从京沪、京广线分流来的客货运输力,会使京九沿线成为我国东部和中部之间一条经济密集带。

6. 京九沿线拥有巨大的市场潜力

京九铁路直接辐射区域达 50 万平方公里,相关人口 7 000 万以上。京九线的开通,将打破行政区划的界限和高山大川的隔阂,使京九沿线地区成为东部的腹地、中西部的前沿,使东中部地区之间的交通一体化、市场一体化程度越来越高,形成明显的优势互补。随着京九沿线市场的形成和对外开放以及投资环境的改善,京九沿线可望成为开发程度更高、开放度更高的经济区,成为外商,尤其是一些跨国公司青睐的地区。

7. 京九沿线从“三资”企业向内地迁移中可增大初始发展动力

由于土地价格、厂租价和工资等增高加大了投资成本,以及鼓励发展高新技术产业和实施管理正规化,沿海地区办得较早的资源型、劳动密集型加工企业,正向内地迁移。据资料显示,从地区结构来看,外商对内地的投资兴趣还在逐渐上升。从 1991 年到 1996 年,外商在沿海地区的投资比重由 92.5% 下降到 89%。京九沿线地处我国沿海地区与中西部地区的结合部,处在那些劳动、资源密集型产业内迁的第一线,可充分利用沿海调整并优化产业结构的机会,发挥本地劳动力资源丰富、土地价格较低的优势,大力从沿海吸引资源、劳动力密集型产业。实际上,中部地区也加大了招商引资的力度,出台了不少政策和措施,国务院也扩大了内地外资项目审批权限,由 1 000 万美元提高到 3 000 万美元以下,河南、安徽、江西、湖北在全国的引资比例已有所上升。据此,沿线有机会从当前沿海地区产业结构转换中,获得一定的初始资金、技术和管理经验。

8. 京九沿线对港澳台资有吸引力

改革开放以来,我国利用外资中港澳台资金占到 70% 左右。京九铁路的修建缩短了香港与京九地区的空间距离,使香港在内地投资更为便利;使香港在投资地区和投资领域的可选择性都大为增多。

同时,沿线一些地区属于侨乡,侨胞对家乡有深厚投资情怀,交通条件的改善使他们的愿望得以实现。京九沿线近两年来的招商成果表明,京九沿线已经引发了港澳台及海外工商金融投资界的极大兴趣,已经有一批投资者捷足先登。沿线对投资者具吸引力的投资项目集中于大农业、旅游业、商贸流通业、通讯业、房地产业、建材业、食品业、机械电子、化工和能源、公路交通等方面。

9. 京九沿线现有的中小城市和城镇能发挥较好的基础作用

京九两端都是我国经济比较发达的地区,对沿线的发展具有很强的拉动作用。除此之外,京九沿线已经拥有的一些中小城市和城镇,“据点式”开发已经多年,有些已经成了气候,已经或者正在形成经济增长的核心,工业化发展有了一定基础。一旦动脉贯通,势必带动和加速形成一批中心城市,也会使武汉市、南昌市的辐射功能得以充分发挥。现有这些不同层次的城市,使沿线地区能够有所依托,是沿线开展东西南北之间经济交流、联合与合作的基础,将起到重要的区域性经济枢纽作用,成为带动区域经济发展的增长极和起跳板。

然而,在分析京九经济带形成的条件时,也要看到,京九经济带开发任务十分艰巨,还面临许多挑战。主要是:(1)基础设施配套工程量大,包括公路、高速公路、水路建设、航运设施、仓储和生活服务设施,相应的道路、桥梁,以及电力、电讯等基础部门薄弱,制约铁路大干线集散能力的充分发挥;(2)经济规模小,产业结构层次低,工业基础薄弱,资金缺口很大,在引资中如何筹集新开工项目必需的30%自筹资金都很困难;(3)现有城镇特色不鲜明,有的城镇功能不健全,城市发展空间小;(4)区域内经济发展不平衡,较为发达的城市和贫困落后的山区并存,地域经济呈现较为典型的二元经济结构,而大部分欠发达地区资源条件相似,经济水平相近,产业结构雷同,今后发展方向上也有许多相似之处,山区、老区脱贫任务重;(5)开放度不高,阻碍区域内整体优势的发挥;(6)目前国家对京九沿线地区的开发开放,还未制定出总体规划,缺乏具体政策支持。

从以上分析可以看到,京九沿线发展既面临许多制约因素,更有千载难逢的加速发展机遇。京九沿线以京九铁路为发展的前提条件,依据它所具有的交通、区位、资源、市场、政策、投资等有利条件和基础,在京九铁路左右各100公里的地带内,将产生极大的集聚效应,极具开发开放潜力,经过10~15年时间的艰苦努力,京九沿线必将崛起成为我国一条新经济增长带。因此,国家应大力促进京九经济带的形成和发展。

二、京九经济带发展策略的选择

沿线促进经济发展的指导思想,既要靠政府的指导、引导和支持,又要坚持以市场为导向,依靠市场力量,特别要在实施“两个根本性转变”的方针政策上下功夫,改变那种低水平外延式增长的常规思维,实现经济增长与效益提高之间的良性循环。在具体策略选择上,根据沿线这几年发展的初步经验,有以下几方面。

1. 京九经济带发展的动力机制

要想获得沿线进一步发展所需的大量资金,关键是铸造一个好的发展动力机制。

(1) 市场化是京九经济带发展的主要动力

沿线政府如何发挥作用,是把眼睛盯在具体投资项目上,还是把精力放在营造大环境上,这是两种不同的观念。政府花费精力,搞竞争性项目已经吃过不少亏了,与其如此,倒不如不管为好。沿线发展要破除陈旧的思想观念,以“市场经济”机制作为京九经济带发展的重要动力。沿线产业的形成和发展,首先是放手由各种投资者自主选择。经过一个时期的竞争,投资者会找到自己的位置。而此时社会会积累一定的发展资本,也会随行就市地形成本地的一些拳头产品、支柱产业。

沿线政府要转变职能。主要是制定好本地长期发展规划和产业规划,引导生产力合理布局 and 促进产业结构优化;大力培育市场机制,建立和培育资金、技术、信息、人才等要素市场,把市场机制广泛引入经济运行的各个领域。政府在市场上发现好的苗头,就加以扶持;政府发现某个企业不错,号召或采取办法让更多的企业加入进来,一变十,十变百,自然就成了主导产业。

(2) 国家政策的促进作用也是发展的动力之一

从我国经济发展的现状和体制改革的进程来看,京九经济带开发的动力机制,需要从全局上加以考虑。国家政策的促进作用是重要的动力之一,特别是在起步阶段,政策的作用显得更为重要。比如,在批发市场、农村试验基地、安居工程、县改市、开发区、金融、各种改革试点、大型生产项目等的规划中,可向沿线倾斜。

2. 对京九沿线发展应多侧重于体制性投入

中西部差距拉大,成为我国现代化进程中的薄弱环节。研究表明,东中西部区域差距变动中最积极、最富有生机的一个推动因素是体制变动的差异,东部地区非国有经济的高速发展起了增量改革的作用。1978~1992年,人均GDP增长率最高的江浙闽鲁粤5省的非国有工业对其工业总产值的贡献份额高达70.9%,比全国水平高15.2个百分点。1992年,东部地区工业总产值中非国有工业份额为

61.4%，中西部地区和东北3省分别为39.4%和34.7%，仅为东部地区的2/3和1/2强。非国有经济发展的缓慢，严重影响中西部地区经济发展，东中西各省市不同所有制企业发展速度的差异，使东西部差距拉大。

京九沿线生产力发展水平在全国还是较低的，第一产业所占比重达40%多，第二产业也以轻纺工业为主，且大多数工艺落后，设备陈旧，发展缺乏后劲。因此，对沿线的发展和改革政策的制定，要从这个现实出发，多侧重于体制性投入，鼓励大力培育和发展非国有经济，把民营经济作为新的经济增长点。沿线要抓住当前我国这次经济结构调整的机会，通过各种资产流动和重组等市场经济手段，使生产要素得到有效配置，建立适应市场经济要求的微观基础，提高其活力和竞争力。

3. 国家宜多支持沿线开办开发区

建立和发展开发区，是我国改革开放的一项重要措施。开发区的建设和发展推动了我国从沿海到沿边、沿江以及内陆城市的多层次、多渠道、全方位对外开放的格局。实践证明，开发区有利于内地吸收更多的外资、技术和管理经验；开发区是经济发展新的增长点。在京九经济带的开发中，沿线有办开发区的要求和积极性。国家应多支持沿线开办开发区，利用开发区的政策措施，发挥开发区的功能和作用，使开发区成为京九经济带开发开放的一个有吸引力的措施和一面旗帜，成为加快沿线经济发展的加速器。

早期建立的开发区，利用国家给予的优惠政策和比较好的区位条件，就能大量吸引外资。现在，沿线要清醒地看到，经济发展是依靠本身的经济素质和良好的投资环境来增强对外资的吸引力，所开发的项目，要体现国家产业政策的要求和充分发挥当地比较优势。通过发展形成一批技术含量高、经济效益好、产品出口创汇的支柱产业、行业和拳头产品，促进京九经济带产业结构的优化和升级。

沿线开发区建设要与区域性中心城市的建设相结合，并成为城市今后发展的重要组成部分，以壮大作为中心城市经济实力。近几年一些地区在依托老城区就近发展新区方面进行了探索，取得了经验。开发区依托老城，可以充分利用老城区的基础设施和后勤辅助设施，节约土地，节约资金，降低开发成本；也便于与老城区、老企业改造相结合，改

造原有的不合理城市布局和产业结构。

4. 着重加紧基础设施建设，培育良好的投资环境

良好的基础设施是区域经济存在与发展的物质基础及载体，它以各种网络为纽带，连接内外各种自然、经济要素，其基本特点是要求各种设施配套、联网协调，才能发挥效益。各级中心城市能否在沿线开发中形成和发挥作用，加紧强化基础设施建设，培育良好的投资环境，包括京九综合运输网、邮电通信网络，以及解决能源短缺，尤其是电力短缺问题，是不容忽视的先决条件，要下大力气优先考虑解决。在这个问题上，是有不同看法的，有人主张，主要不是搞市政建设，而是要发展一批重大项目，以项目建设带动中心城市建设。我认为，从政府在经济发展中的功能来看，还是应以着重加紧基础设施建设、培育良好的投资环境为本。这是已为招商引资成功与失败两方面经验证明了的。

5. 从国家到沿线各地都需要重视和支持京九经济带的推介宣传工作

当前，不仅沿线大多数地方及其产业、产品知名度低，而且京九经济带的整体知名度还不高。为尽快促进京九经济带的形成和健康发展，从国家到沿线各地都需要重视京九经济带的推介宣传工作，加大对外宣传力度，不断提高京九经济带整体知名度。知名度本身就是资本，提高了知名度，引起外界的注意，才能发展得快。

对外宣传就是做局造势。做局造势是市场经济背景下区域经济实现超常发展的最为重要的战略手段，深圳、珠海、浦东等经济特区和沿海开放城市，无一不是在宏观做局造势下实现经济超常规发展、超常规膨胀的。做局就是要把自己的区位优势充分挖掘并展示出来，并在最广阔范围内达成对区位优势的认识，为域外机构、个人创造机会，为域内创造需求。造势实际上就是造声势、造影响，就是推销自己区位优势的过程，势的大小由局而定，求大局就必须造大势，方能成大局。对外宣传首先高举京九经济带这面大旗，努力提高经济带整体知名度，以克服沿线各地知名度低，宣传成本高收效低的问题。宣传的对象既面向国外，也面向国内；既面向工商金融界，也面向有关管理部门和机构，使方方面面面对京九经济带逐步了解和重视。

（责任编辑 孙立明）

（上接第57页）

术的策源地；坚定地推进外贸体制改革，走企业工贸结合的道路，使企业成为具有在市场上自主销售自己产品和寻找市场定位的真正意义上的企业；坚定地推进企业内部以推行现代企业管理为核心的改革，帮助企业减员增效，减轻企业办社会的负担，

使企业能够轻装上阵，切实提高市场竞争实力。笔者相信，世界航空工业企业通过合并与兼并带来的转危为安或者强者更强的局面在我国同样可以出现。

（责任编辑 王宏章）