

中国城市化的道路

THE WAY FOR URBANIZATION IN CHINA

章兴泉

中国城市化出现了两种极端的现象。一是城市人口高度集中。我国城市化水平虽然很低,但是城市人口集中化的倾向却非常突出。其聚集程度居世界各国之首。据 1979 年的统计,全世界 162 个 100 万人口以上的大城市中,我国占 15 个,20 个最大城市中我国占 3 个,4 个 1 000 万人口以上的超大城市中,我国也有 1 个。以上各项所占比例之高均为世界第一。1953 年,我国 10 万人口以上的城市为 103 个,1985 年上升到 247 个。10 万人口以上的城市集中了全国城市总人口的 95.6%,远远高于 62%的世界平均水平。10 万人口以上的城市平均人口竟高达 50.8 万。二是我国小城镇数量虽然众多,但是每个镇的人口过少,过于分散,缺乏城镇应有的经济和文化交流、汇聚、发散的社会功能。1980 年底,我国有建制镇 1 1481 个,而镇非农业总人口仅为 6 425 万,平均每个镇只有 5 597 人,是 10 万人口以上城市平均人口的九十分之一还弱。这样,在我国城镇人口分布规模上,出现了明显的两极分化。一方面,10 万人口以上城市的平均人口达 50.8 万,人口过于集中,已经达到大城市人口范围;另一方面,平均每个镇的规模只有 5 000 多人,属于孤立的小居民点,很难与大城市形成有机、紧密的相互吸引关系。中间环节过于薄弱,中、小城市青黄不接,造成了一种不正常的城市网络结构体系。这种头重脚轻的现象是我国城市化健康发展的阻碍。

但是,机会和挑战同时并存。改革开放解放了生产力,10 年来,广大农村涌现出大量的剩余劳动

力。一些较发达地区的剩余劳动力一般已达到总劳动力的 $1/3 \sim 1/2$ 。他们开始脱离农业生产,向其他行业转移。例如,江苏省 1985 年向其他行业转移的农村劳动力为 1 077 万人,占该省农村总劳动力的 41.4%。如此巨大的人口转移,既给我国城市化的加速发展带来了机会和希望,同时又给我国城市造成难以承受的压力。

中国城市化处在十字路口,面临新的选择。如此巨大的剩余劳动力,向大城市转移,或向小城镇转移,都解决不了已经形成的大城市人口过分集中和小城镇人口过于分散的两极分化的矛盾。更何况,我国大城市已处于饱和状态,自身矛盾深重,“城市病”日趋严重,住房、交通、能源和用地等全面紧张,环境污染日益加重,居民生活质量下降,根本无法承受几亿农民涌向大城市的重负。而且,大城市居民与农民之间原有的聚落差距太大,农民进入大城市,容易造成两者在文化上的冲突。另一方面,如果靠发展乡镇企业,走非城市化的工业化道路,则有悖于客观经济规律。事实证明,城市化和工业化是相互依存,相互促进的。城市化是一切国家社会发展的必经之路。在古代,农业的发展产生了剩余食物,使城市发展成为可能。同样,当代城市的发展导致了更大的劳动分工和专门化,城市规模越大,劳动分工的可能性就越大。大规模的劳动分工和专门化又提高了劳动生产率。因此,城市促进了工业化,反过来,工业化对城市化又有很大的推动作用。

依靠在农村和小城镇里发展乡镇企业的办法,

难以实现大规模的劳动分工和专门化,难以把大工业搞起来。农村和小城镇的基本特点是分散,而大规模的劳动分工和专门化的前提则是集中。只有集中才能满足大工业对供应、协作、信息和市场等方面的要求,才能把多种物质的和精神的资源汇集在一起,取得较大的经济和社会效益。因此单纯发展乡镇企业,难以实现由农业国向工业国的转变,难以实现真正意义上的国家和社会的现代化。

因此,中国城市化道路的选择应该是发展中等城市,只有发展以中等城市为中心的城乡网络结构,才能突破大城市与小城镇两极化的格局,也才是有利于完成我国社会整体结构向现代社会结构作历史性转变的最佳途径。

国外有关城市规模的研究表明,中等城市是综合效益最佳的规模。城市人口的聚集可以提高劳动分工和专门化的程度,有利于协作,提高劳动生产率,从而降低生产成本,获得聚集经济的效果。但是人口超过一定的限度就会造成交通运输、卫生工程和动力供应的复杂化和建设费用的增加,就会妨碍居住区的发展,恶化居民的生活环境。城市人口聚集到什么程度为宜,还要看各地具体条件。各国专家从不同的角度所确定的最佳规模的区限有所不同,但都倾向于15~45万人口这样一个规模幅度。

在我国,中等城市是指人口20~50万的城市,与国外学者确定的城市最佳规模幅度基本上吻合。这些中等城市都是地区一级的经济中心。规模适中,矛盾较小,便于管理,生活方便,对市政公用设施要求较小,大大减少了城市建设费用。据估算,目前天津、南京等特大城市在城市建设上平均每人需要投资1000~2500元人民币,才能弥补短缺;而马鞍山、株洲等中等城市,一般只需要400~500元就可以解决问题,两者相差2.5~5倍。其次,中等城市比较接近原料产地和消费地,有利于工业布局合理化,而且具有明显的经济效益优势。1980年中等城市每100元固定资产提供的工业产值和利润均高于20万人口以下的小城市和50~200万人口的大城市,每个职工平均工业产值也高于小城市和大城市。虽然,200万人口以上的特大城市的上述指标高于中等城市很多,但是特大城市所需的非生产性投资高出中等城市的幅度也很大。因此,中等城市的综合效益优势是比较明显的(见表1)。

从城市分布看,中等城市不象大城市那样集中分布在沿海、沿江、铁路、公路等交通枢纽线上,而是比较均衡地分布在全国各地。因此,它的发展同农村的发展具有直接的密切关系。它与广大小城

镇的发展有一种互动关系,可以弥补大城市与小城镇由于规模上的悬殊而导致的联系上的疏松,与周围地区发展保持平衡关系。同时作为地区级的次经济中心,中等城市又是特大城市、大城市等全国性经济中心的补充与配合,可以更直接地带动小城镇和农村地区的经济发展,在我国城镇结构体系中充当承上启下的中间环节。

表1 1980年我国不同等级城市主要经济效益指标的对比(以20~50万人口中等城市为100)

城市人口等级(万)	百元固定资产原值提供的工业产值	百元固定资产原值提供的工业利润税金	工业企业职工人均创造现价净产值	全市人均用非生产性基本建设投资
>200	155.1	168.6	153.4	207.3
100~200	89.1	82.3	98.9	178.2
50~100	89.9	86.9	97.6	162.2
20~50	100.0	100.0	100.0	100.0
<20	93.7	77.4	81.7	74.4

注:均包括全民所有制企业和集体所有制企业

中等城市所具有的上述优势,给它的发展带来了有利的条件。从全世界看,大城市已经度过了它的“黄金时期”,开始让位于中等城市。例如,在美国,1930年以前,人口向大城市集中;30年代以后,100万人口以上的城市发展速度减慢;进入70年代,50~100万人口一级的城市人口和100万人口以上的城市一样,在总人口中所占比重有所下降,而中小城市人口增长数开始超过大城市人口增长数。其他发达国家,如日本、英国、法国、联邦德国和苏联也具有类似的发展趋势。在我国,1980年与1957年相比,非农业人口在100万以上的特大城市由10个增加到23个,增长1.3倍,特大城市人口占全国城市人口总数的比例基本保持不变;50~100万人口的大城市由18个增加到31个,增长72.2%,大城市人口占全国城市人口总数的比例由20.4%下降到18.3%;20~50万人口的中等城市由36个增加到95个,增长1.6倍,中等城市人口占全国城市人口总数的比例由17%上升到23.5%;20万人口以下的小城市由114个增加到204个,增长79%,小城市人口占全国城市人口总数的比例由17%上升到18%,在各类规模城市中,中等城市人口增长速度最快。

从现有城市空间容量来看,中等城市具有很大的发展潜力。100万人口以上的特大城市,人口密度1986年已经高达1489人/平方公里,是中等城市181人/平方公里的8.2倍。50~100万人口大城市的人口密度为358人/平方公里,也为中等城

的 2 倍。特大城市过分拥挤, 处于饱和和超饱和状态。而中等城市人口密度仅为特大城市的 1/8 弱, 许多设施还没有得到充分利用, 从空间和设施来看, 均有容纳大量农村剩余劳动力的潜力 (见表 2)。虽然小城镇在空间上具有同样的潜力, 但是小城镇经济实力薄弱, 基础设施标准低, 经济效益不高, 居民生活质量差。因此, 从城市化的角度看, 小城市对转移农村剩余劳动力的意义不大。城市化不仅是人口概念, 而且是经济概念, 生活质量概念。

表 2 我国不同规模城市人口
密度比较(人/平方公里)

城市规模 (人口数, 万)	> 100	50~100	20~50	< 20
1978	1269	366	347	168
1979	1276	367	316	156
1980	1308	402	301	155
1982	1402	286	328	161
1983	1435	309	206	51
1984	1473	306	206	37
1985	1495	304	183	36
1986	1489	358	181	35

从城市居民的愿望看, 人们越来越愿意居住在中等城市。表 3 显示, 20~50 万人口的中等城市, 城乡居民的储蓄额所占比例从 1982 年至 1985 年逐年稳步上升。而 50 万人口以上的大城市和特大城市均出现下降趋势, 尤其以 200 万人口以上的特大城市下降幅度最大。20 万人口以下小城市的城乡居民储蓄额比例从 1983 年至 1985 年, 几乎保持不变。这说明大城市由于“城市病”的困扰, 居民生活环境较差, 人们对大城市病越来越表现出无可奈何的失望情绪。在 200 万人口以上的特大城市, 问题更为突出。小城市居民, 由于城市规模小, 文化生活设施相对比较薄弱, 对城市的发展持观望态度, 等待时机, 希望向高一等级规模城市迁移。20~50 万人口的中等城市既具有良好的经济条件, 又具有优美的自然环境和服务设施, 居民生活在这类城市比较安心和满意, 对城市发展的前途亦充满信心, 持发展的、乐观的态度。

更重要的是, 中等城市与大、小城市之间的联

系越来越紧密。这一点可以从不同规模城市交通运输量的比较 (见表 4) 中看出来。中等城市的铁路运输量从 1984 年开始一直雄据首位。中等城市的公路、水路运输量, 仅次于 200 万人口以上的特大城市, 居第二位, 而且增长势头很猛, 可望在不久的将来超过特大城市。因此, 从交通条件看, 以中等城市为中心的城乡网络结构的雏形正在形成。

表 3 我国不同规模城市城乡
居民储蓄额所占比重(%)

	1982 年	1983 年	1984 年	1985 年
合 计	100.0	100.0	100.0	100.0
200 万人口以上城市	32.6	29.6	29.0	27.4
100~200 万人口城市	16.1	15.2	13.9	13.0
50~100 万人口城市	19.7	19.3	19.3	17.2
20~50 万人口城市	19.6	18.7	20.2	22.9
20 万人口以下城市	12.0	17.2	17.6	17.5

表 4 我国不同规模城市历年
铁路货运量比较(万吨)

	1983 年	1984 年	1985 年	1986 年
合 计	72 048	79 079	86 644	89 816
200 万人口以上城市	5 639	7 371	8 009	7 625
100~200 万人口城市	11 896	11 462	13 734	13 999
50~100 万人口城市	22 474	22 462	22 553	23 799
20~50 万人口城市	19 694	22 953	25 293	26 071
20 万人口以下城市	12 345	14 631	17 055	18 322

我国城市化走向何处? 上述分析表明, 我国城市化不能走“农村包围城市”的乡村工业化道路, 也不能从单一的经济角度断言发展大城市是我国城市化的出路。中国城市化平衡健康的发展, 只有依靠建立一个完善的城乡网络结构体系。中等城市在现代社会发展中具有独特的战略地位, 是小城镇和广大农村发展的实在依托, 是大城市发展的后盾, 最有潜力和活力。因此, 发展以中等城市为中心的城乡网络结构体系是中国城市化的基本出路, 是完成我国社会整体结构向现代社会结构历史性转变的最佳途径。

本文作者章兴泉 (Zhang Xingquan) 系福建泉州华侨大学建筑系讲师。

(责任编辑 孙立明)