

# 东北地区哈大交通经济带的城市化响应研究

王荣成, 赵 玲

(东北师范大学城市与环境科学学院, 吉林 长春 130024)

摘要: 东北地区哈大交通经济带的城市化随着工业化和运输化的逐步发展而相应演化, 其发展伴随着人口、产业、城镇、信息等要素在空间上的大规模集聚和扩散。特殊的地缘政治与地缘经济环境深刻地影响着哈大交通经济带的城市化演进过程。作者在论述东北地区哈大交通经济带的基本特点及其城市化现状特征的基础上, 分析了哈大交通经济带的时空演变过程与城市化响应机制, 探讨了哈大交通经济带城市化响应的发展趋势与未来格局, 并提出了城市化有序发展的对策与措施。

关键词: 东北地区; 交通经济带; 城市化响应

中图分类号: F061.5 文献标识码: A 文章编号: 1000-0690(2004)05-0535-07

## 1 哈大交通经济带的基本特点

哈大交通经济带以哈尔滨和大连两个城市为端点, 以大连、沈阳、长春、哈尔滨4个中心城市为主体, 由铁路、公路、管道、航空、电信通讯等交通通讯网络相联结, 以哈大铁路、102、202国道、沈大、哈大(高速)公路、庆铁-铁大输油管道、国家光缆干线为主动脉<sup>[1]</sup>, 自北向南贯穿东北中部地区, 长945 km(哈尔滨-大庆间距离长190 km), 最宽处约97 km。哈大交通经济带是以哈大综合运输通道为发展主轴, 以轴带上及其紧密吸引的大中城镇为依托, 由建立在经济技术联系和生产协作基础上的产业、人口、资源、信息、城镇、客货流等集聚而成的带状空间地域综合体, 连接黑龙江中部、吉林中部、辽宁中部和南部4个经济集聚区, 集聚-扩散行为极为活跃。哈大交通干线, 以二、三产业为主的产业体系及其城镇群是哈大交通经济带的三个基本要素。

经过近百年的发展, 哈大交通经济带在东北地区的经济地位与作用日趋加强。到2001年, 经济带所涵盖吸引的地域囊括了东北经济最发达的地区, 包括哈尔滨、大庆、长春、吉林、四平、铁岭、沈阳、辽阳、鞍山、抚顺、本溪、营口、大连等13个地级市和11个县级市, 大小城镇1293个, 面积 $26.8 \times$

$10^4 \text{ km}^2$ , 人口为5332.7万人, GDP为7866.1亿元, 占东北地区69.15%, 人均GDP为14750元, 比全国平均水平(7543元)高近一倍。

## 2 哈大交通经济带的城市化现状特征

### 2.1 城镇等级体系基本形成, 但功能体系尚不完善

2001年哈大交通经济带的城市化水平为50.77%, 处于城市化快速发展阶段, 城市等级序列也相对完善, 目前已形成了5个层次(表1)。第一层次为特大城市沈阳, 是东北地区中心城市, 也是哈大交通经济带的核心; 第二层次包括特大城市哈尔滨、长春和大连, 哈尔滨和长春分别是黑、吉两省的政治经济文化中心, 大连则是东北地区的区域性中心城市和国际性港口城市; 第三层次为大庆、吉林、抚顺、鞍山、辽阳、本溪、营口、铁岭、四平等大中城市, 第四层次为阿城、榆树、德惠、昌图、开原、瓦房店、大石桥、普兰店等中小城市, 第五层次为其他小城市和卫星城市。解放后, 东北老工业基地的建设项目大多集中分布在哈大交通经济带上, 促进其城镇体系的不断完善和发展, 但目前地域分工尚不合理, 产业结构雷同现象突出, 区域合作欠缺, 功能体系也不完善。

收稿日期: 2003-10-13; 修订日期: 2004-03-16

基金项目: 国家自然科学基金资助项目(40071033)。

作者简介: 王荣成(1966-), 男, 江苏邳州人, 副教授, 博士, 主要研究方向为区域经济地理、区域开发与规划。E-mail: wrc@nenu.

表 1 哈大交通经济带城镇体系的现状特征(2001 年)

Table 1 Current features of urban system in Harbin-Dalian traffic economic belt (TEB) (2001)

城市	市区人口 (万人)	建成区 面积(km <sup>2</sup> )	市区 GDP (亿元)	GDP 占东 北地区(%)	市域城市 化水平(%)
沈 阳	487.68	238	1057.2	9.43	63.21
哈尔滨	307.40	211	633.7	5.65	46.85
长 春	298.02	164	732.6	6.54	58.40
大 连	270.68	234	933.1	8.33	50.52
吉 林	179.25	128	260.1	2.32	51.53
鞍 山	145.53	132	372.2	3.32	50.46
抚 顺	139.04	118	184.8	1.65	65.65
大 庆	112.90	144	1031.5	9.20	46.05
本 溪	96.30	69	132.2	1.18	65.43
辽 阳	71.36	77	96.8	0.86	42.41
营 口	67.29	63	72.6	0.65	39.18
四 平	47.21	38	440.8	3.93	36.41
铁 岭	43.08	41	35.3	0.31	30.55
合 计	2265.74	1657	5586.18	49.85	50.77
东北地区	11823	3718	11207	100.00	48.00

数据来源:根据《2002 辽宁统计年鉴》、《2002 吉林统计年鉴》、《2002 黑龙江统计年鉴》、《2002 内蒙古统计年鉴》整理。

## 2.2 城市空间扩展迅速,城市发展水平的带内差异明显

改革开放后,哈大交通经济带城市空间范围明显扩展,其主要形式是建设新区和开发区。至 2002 年,哈大交通经济带上已设国家级经济技术开发区 5 个,高新技术开发区 7 个,保税区 1 个,出口加工区 2 个,并建设了一批省级经济技术开发区和各类园区等,导致城市用地迅速扩大,基础设施建设使得一些城市彼此相连,城市用地趋于连片。但城市发展水平带内差异明显,辽中南城市群已经形成,是哈大交通经济带也是东北地区城市发展水平最高的地区,而长春、吉林两市的城市近域整合和一体化发展缓慢,没有实质性进展,哈尔滨、大庆一体化发展虽也在进行之中,但明显滞后于经济发展的要求。

## 2.3 外向型经济发展步伐加快,产业结构向高层次化转化

历史上东北亚市场是东北地区农业与轻工业产品的主战场,现在仍然是主角。哈大交通经济带南端有沿海开放城市和大连出口加工区,中北部国家级和地方经济开发区密集,吸引外资迅速增加,外商投资领域除传统的加工制造业部门外,已扩展到农业、交通、金融、商业、房地产、旅游业等,2001

年实际利用外资额达 39.97 亿美元,占东北地区的 75.84%。

与此同时,产业和工业内部结构也发生了转变:(1) 从以原料为基础的工业化前期阶段向以机械-电子-医药等一体化的工业化中后期阶段转化,向高技术产业、高附加值产业方向转移。而随着大城市“退二进三”政策的实施,传统劳动密集型产业向次一级城镇或卫星城市转移,各类工业园区的建设也带动了高科技产业的发展,产业结构逐渐实现高度化。(2) 第三产业无论是规模还是比重上都得到了快速发展,大连、沈阳、哈尔滨等城市的第三产业发展速度已经快于第一、第二产业的发展。

## 2.4 体制改革滞后,民营经济发展缓慢,区域积累困难

解放前特殊的发展历史使东北地区民营经济的发展较为缓慢。建国后,东北地区由于老工业基地建设而在哈大交通经济带上集中形成了一大批国有企业,受到计划经济体制的深刻影响。改革开放后国有企业改造步伐较慢,错过了体制改革的大好时机。与东南沿海地区、江浙一带等发达地区相比,民营经济发展又严重滞后。因此,在市场经济发展过程中,遇到了极大的体制障碍和区域积累(尤其是资本积累)困难,阻碍了区域城市化的推进步伐。

## 2.5 现代化的基础设施建设为城市化的发展提供坚实的基础

哈大交通经济带集发达的铁路、公路、航空港、港口以及信息网络系统为一体,构成了东北地区的“脊梁”和“汇水区”,是东北地区最重要的综合交通运输通道<sup>[2,3]</sup>,也是中国最为发达的综合运输通道之一。南部港口大连、营口与国际航线相连,是东北地区南下物流的主要出口,其腹地是整个东北地区。北部哈尔滨、大庆是中俄跨境铁路滨洲-滨绥线的重要组成部分,中部长春、吉林是东北中部东西向交通走廊的重要节点,随着图们江地区开发与东北亚区域一体化发展,也将成为未来欧亚大陆桥上的重要节点和运输枢纽。沈阳是东北地区的重要运输枢纽和中心,向西南经辽西走廊联系关内外,向东南与朝鲜半岛相连。哈尔滨、长春、沈阳与大连均为东北地区重要的区域信息网络中心,并通过国际性航空港联系海内外。

### 3 哈大交通经济带的城市化响应机制

3.1 国外势力主导下的对外开放及由此进行的大规模交通运输网络建设与资源开发,迅速推进了城市化进程

铁路出现之前,区域之间的客货交流受到自然条件和运输水平的限制,各区域在政治和经济上相对独立,仅在水陆运输连接的个别地区出现了辐射范围极小的中心地(牛庄、沈阳、伊通、长春、阿城等)。

19世纪末至20世纪初,在众多外国势力的强行干预之下,以营口港、大连港的相继开放和中东铁路及南满支线的建设为发端,东北地区被迫对外开放,沿哈大线的资源开发、农业、近代工业及对外贸易迅速发展,人口急剧增加,大连市城市雏形形成,并逐渐取代营口成为经济带内最重要的港口城市和东北地区对外经济联系的窗口。

20世纪30年代初到40年代末,尤其是“九·一八”事变后,在“工业日本,原料满洲”的掠夺方针下,哈大沿线人口、城市及工农业发展加快,依托铁路,结合煤、铁等矿产资源以及森林资源的开发和加工,机械工业快速发展,劳动地域分工进一步深化,地域经济联系的加强促使辽中南城市群雏形出现<sup>[4,5]</sup>,大连作为经济带主要中心之一的地位不断加强。

3.2 计划经济体制下的工业基地建设,使其步入“自上而下”的快速城市化轨道

自东北解放到1978年改革开放前,“一五”至“二五”时期国家将东北作为重点地区进行建设,这一时期是工业区及工业城镇空间体系的形成时期,奠定了东北地区工业及工业城镇体系的基本格局。“一五”时期,国家156项工程有1/3部署在东北,其中辽宁省24项,黑龙江省22项,吉林省8项。“二五”以后又相继建成了大庆、辽河、吉林油田,清河、锦州发电厂,大庆石油化工总厂等化工企业,使东北地区成为以重工业为主体的工业基地<sup>[4]</sup>。以哈尔滨、长春为核心的黑龙江、吉林工业集聚区获得发展并不断辐射扩张,经济实力地域失衡的状况得以改善。“三五”至“六五”时期是工业地区体系的形成和发展时期,石油工业带动了石化工业的发展,形成了一批石油化工产业群,产业的空间集聚使辽阳、吉林、大庆等城市成为东北工业

区域的增长极和辐射源。同时,以铁路为主的交通运输干线和枢纽通过能力的提高及路网密度的增加,形成了以辽中南、哈大齐、长吉为主体的东北工业地区空间体系。

3.3 改革开放滞后,“自下而上”的城市化动力不足,延缓了城市化进程

改革开放以后,中国相继实行对外开放政策和社会主义市场经济体制,至1985年东北地区共建成大中项目503个,小型项目5万多个,还建设了许多新兴工业部门,改变和丰富了已有的工业结构<sup>[1]</sup>。东北工业基地空间结构体系的演变步入了工业地带的出现及工业地带体系形成的发展阶段。中部地带成为东北工业基地对外开放的重点地域,基础设施建设力度加大,哈大综合运输通道的形成成为沿线产业结构升级、综合能力增强注入了新的活力,中心城市的辐射圈开始出现重叠,哈大交通经济带内的大城市进入了经济职能空间扩散时期,城市工业以近域扩展为主。大连、沈阳、长春、哈尔滨成为空间对外开放的增长极。在这些重点城市建设了一批外向型的经济技术和高新技术开发区,鞍山、辽阳、营口、四平、吉林、大庆等城市也相继建设了一批以工业为主的开发区。

但是,改革开放后,由于国家发展重心的转移、东北区域科技与体制创新的滞后等,东北地区错过了国有大中型企业改革的最好时机,工业发展明显落后于全国平均发展水平,哈大交通经济带则是国有大中型企业最为集中的地带,“东北现象”延缓了城市化发展进程(表2)。近年来,伴随着“三农”问题的“新东北现象”加剧了城乡二元化的发展。

## 4 哈大交通经济带的城市化演进趋势

4.1 经济全球化时代世界范围的产业转移与国际物流格局的演变背景

自20世纪80年代以来,以美、日、欧等在内的发达国家和地区在世界范围内的产业转移一直在进行,中国大陆、东南亚地区、印度、拉美的一些国家和地区也进入快速工业化时期。进入新世纪以来,信息时代的特征愈益明显,发达国家的产业在信息产业内向精深层次发展,但工业化仍是一些新兴工业化国家和中国、印度等发展的重点和方向,走信息化带动工业化的“新型工业化道路”成为这些国家的必然选择。

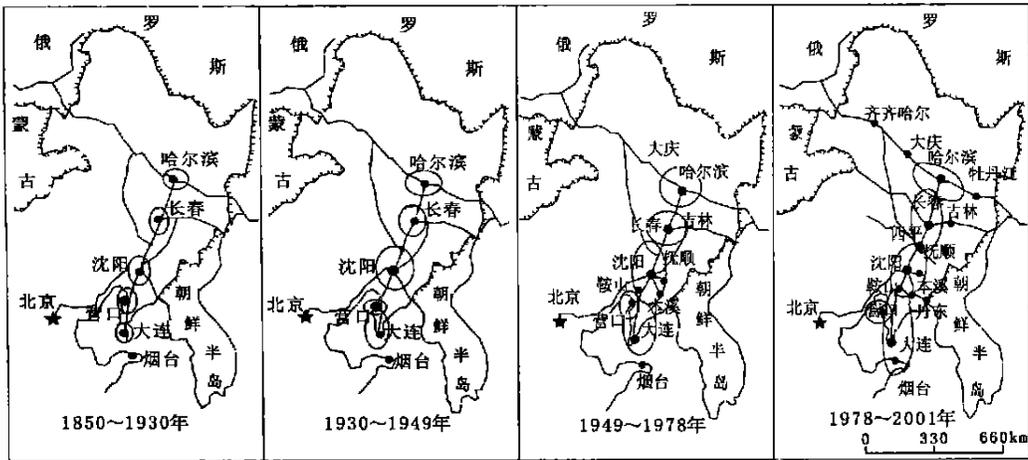


图 1 哈大交通经济带的时空演化与城市化响应

Fig. 1 Map of spatial-temporal process of Harbin-Dalian TEB and its urbanization responds

表 2 哈大交通经济带的城市化响应

Table 2 Urbanization responds in Harbin-Dalian TEB

年份	人口(万人)	非农业人口(万人)	面积(km <sup>2</sup> )	建成区面积(km <sup>2</sup> )	GDP(亿元)	城市化水平(%)
1985	4065.53	1858.79	145006			45.72
1990	4241.99	2052.09	144787	1226	1215.75	48.38
1995	4781.07	2305.50	176919	1410	3786.98	48.22
2000	5310.29	2550.78	211967	1558	7122.09	48.03
2001	5332.70	2707.20	284000	1657	7866.10	50.77

数据来源:根据《1986~2002 辽宁统计年鉴》、《1986~2002 吉林统计年鉴》、《1986~2002 黑龙江统计年鉴》整理。

在东北亚地区,日本的产业多属资本、技术高度密集型,完成了产业的新技术化,经历了东亚金融危机后,夕阳产业亟待转移;韩国以劳动密集型产业和传统的资本密集型产业为主,正步入技术密集型产业发展的新阶段。中、俄、朝的产业结构在该地区都属于低层次,以传统劳动密集型轻工和高物耗、能耗的传统资本密集型重工业为主;蒙古则处于以农矿业、畜牧业为主的最低层次。东北地区地处东北亚的核心地域,势必成为东北亚地区产业结构演替与产业转移的交汇地域。

世界范围的产业结构演替与产业转移使国际物流形式和格局不断演变。跨国公司作为国际贸易和物流的主体出现后,集装箱物流发展迅速,在全球范围内形成香港、新加坡、鹿特丹、大阪、上海等集装箱枢纽港;而发展中国家的货物来往仍以大宗货物为主。国际物流航线集中在太平洋航线、大西洋航线和印度洋航线。

东北地区的物流方向集中于南下方向,通过大连、营口、丹东、锦州等组成的南部沿海港口群,一部分出口日、韩,其余部分通过上海、香港等枢纽港

转口其它国家和地区<sup>[5]</sup>。哈大交通经济带虽偏离世界主要物流方向,但北与滨洲-滨绥干线相联,中与长白-长珲(长图线延长)相交,这两条东西向的交通走廊具有明显的跨国境特点,南部则通过辽西走廊与京津塘经济区相接,大连-烟台海铁联运的设想及其实现可将其与东部沿海发达地带联结起来,向东南又有经丹东进入朝鲜半岛的支线。东北亚地区资源禀赋的互补性以及哈大交通经济带的这种外向型特点,可以充分利用“两个市场、两种资源”优势,在东北亚与世界的劳动地域分工中占据一定的位置。

#### 4.2 可持续发展理念下资源环境建设的制约要求产业发展模式转型

哈大交通经济带的发展是建立在自然资源基础上的,产业结构体系属于资源导向型,经济增长方式也是粗放型的。随着自然资源(尤其是矿产资源)的不断减少甚至枯竭,产业模式必然由资源型向资源-加工混合型转变。

哈大交通经济带的形成和发展,诱发了高新技术、外向型经济、商业及旅游业等各类产业的崛起

和产业的集聚,促进了带内经济发展的一体化、社会化、专业化、信息化。产业结构调整主要是要实现用现代信息技术改造、提升传统优势产业和有重点地发展优势高新技术产业,促使衰退产业退出。同时,通过产业部门的调整进行资源再分配,把工业区作为新的区域经济增长点,规划新型工业园区并给予一定支持。另外,发挥带内高校众多、科研力量雄厚的优势,通过科技教育机构的重组、学科整合,构筑综合性的教育产业体系,建设电子信息、光谷、新材料、智能制造、生物工程为重点的科研基地<sup>[5]</sup>。因此,精深加工和高新技术的应用将成为哈大交通经济带产业发展的主导。

#### 4.3 国家宏观地域格局调整——东北老工业基地的改造与振兴背景

20多年的改革开放使中国制造业基地呈现南移的态势,无论是与以大规模制造业为核心的珠江三角洲,还是与以信息技术为龙头的长江三角洲相比,东北地区的失落无疑都是巨大的。东北老工业基地振兴作为一项国策,实质是自东南沿海开放、长江三角洲开发和西部大开发之后的又一次宏观地域格局调整。东北老工业基地的改造与振兴是一个全面发展的过程,但必须采取重点增长极优先的发展战略,尤其是哈大交通经济带上具有产业基础与强力基础设施支撑的区域性中心城市哈尔滨、长春、沈阳、大连等在装备制造业、高新技术产业的发展和农村产业化等方面必定得到优先发展,大庆、吉林、鞍山、本溪、抚顺、辽阳等资源型城市接续产业的发展也是重点内容<sup>[6]</sup>。

#### 4.4 四大都市经济圈的形成与发展奠定了未来城市化格局

##### 4.4.1 产业区位导向

东北地区的种植业和畜牧业集聚分布在哈大交通经济带贯穿的松嫩平原地区,是全国重要的商品粮基地。除东北地区外,全国乃至东北亚各国都是农产品短缺地区,因而,这一农业区位可以产生大宗物流。

装备制造业在哈大交通经济带上呈现出高度的集聚性,如哈尔滨电站设备制造业、长春的汽车、沈阳的航空和机械制造业、大连的船舶等,在具体的地区分布上即是主要工业城市的工业区或各种类型开发区,这种地理集聚意味着大宗物流的产生,这将强化哈大交通经济带的经济职能。同时,这种区位优势可充分接受世界产业与技术转移,参

与国际分工。

##### 4.4.2 产业集聚导向

产业密集带首先是一大批产业在空间的集聚,表现为各种规模和专门化不同的中心城市在一定地区的集聚。产业区集聚的空间格局是多样的,特殊的历史事件会在产业区形成的过程中产生巨大的影响力。现实中产业区的形成具有路径依赖性,产业空间集聚一旦建立起来,就倾向于自我延续下去。哈大交通经济带的早期产业集聚很大程度上是基于地区间资源(主要是自然资源)的比较优势的,进而形成自己的相对优势产业——采掘业、钢铁、石油化工等<sup>[7]</sup>。产业集聚的进一步加强必将引导东北地区各种资源进一步向这一地带的产业集中。

##### 4.4.3 区域城市化的推进与城市整合发展

作为老工业基地,东北地区城市化水平较高,处于城市化上升阶段,但首先得解决产业集聚、农业产业化、城市就业问题、中小城镇的发展等城市化问题。哈大交通经济带作为东北地区的“汇水区”和“隆起区”,在相当一段时期内,“向心力”仍然大于“离心力”。大连、沈阳、长春和哈尔滨将进一步强化地域集聚中心和国际性城市的发展,大庆、吉林、四平、营口、鞍山、本溪、铁岭、辽阳、抚顺等大中等城市,也势必跳出行政区域界限的束缚,扩展城市地域空间,哈大交通经济带已经步入城市与区域整合发展阶段。

另一方面,哈大交通经济带内城市整合发展趋势明显。近年来,哈尔滨、长春、沈阳、大连都相继提出了自己的大都市经济圈发展计划或规划,如“哈大一体化”、“长吉一体化”、“沈阳大城市经济区”“大大连”等,东北三省也提出了类似的空间发展战略。有理由认为,在哈大交通经济带上将形成在空间和功能上相互补充和叠加发展的四大都市经济圈(表3):沈阳大都市经济圈、长吉平大都市经济圈、哈大大都市经济圈和大连-营口大都市经济圈(未来大连-烟台海铁联运的实现将使这一大都市圈的范围扩展至山东半岛的烟台市),这必将促使哈大交通经济带步入新一轮的快速城市化阶段。

## 5 哈大交通经济带城市化有序发展的对策与措施

### 5.1 推进体制与机制创新,加快“自下而上”的城市化进程

中国市场经济条件下,在长期计划经济影响下

表 3 哈大交通经济带上的四大都市经济圈

Table 3 Four metropolitan economic circles in Harbin-Dalian TEB

项 目	沈阳大都市经济圈	大连- 营口大都市经济圈	长吉平大都市经济圈	哈大大都市经济圈
地域范围	沈阳、鞍山、抚顺、本溪、辽阳、铁岭	营口、大连	长春、吉林、四平	哈尔滨、大庆
面积( $\times 10^4 \text{ km}^2$ )	6.5	6.7	6.2	7.4
人口( 万人)	1896.9	782	1460.6	1193.2
城镇数量( 个)	443	141	354	355
城镇密度( 个/ $10^3 \text{ km}^2$ )	6.8	2.1	5.7	4.8
城市化水平( %)	54.23	47.23	51.50	46.48
区域经济特点	重化工业发达, 经济总量偏小, 经济内向型突出。	港口发达, 腹地广大。	机械工业, 石化工业发达。	能源丰富, 动力工业基础雄厚, 产业结构偏重。
GDP( 亿元)	2611.8	1427.9	1628.4	2198
人均 GDP( 元/ 人)	13768	18260	11149	18421
实际利用外资( 亿美元)	12.40	18.12	5.79	2.00
城市间功能互补性	一定程度的功能互补性	功能结构相似	互补性小	城市间关联性差
发展模式	以沈阳为中心的点轴- 网络模式	以大连、营口为核心的“双 子”型发展模式	以长春为中心, 吉林、四平为两翼的“V”型模式	以哈尔滨、大庆为基点的增长极模式

数据来源: 根据《2002 辽宁统计年鉴》、《2002 吉林统计年鉴》、《2002 黑龙江统计年鉴》整理。

的东北地区, 中央与地方政府作为地方经济的一个行为主体, 更应为另一行为主体——企业营造宽松的政策环境, 加强中央政策的引导作用, 强化地方政府的服务功能, 鼓励民营经济的发展, 充分发挥新经济因素在城镇化进程中的促进作用。

## 5.2 增强区域性中心城市的集聚与扩散作用, 推动城市与区域整合发展

进一步优化区域性基础设施建设, 充分发挥区域性中心城市沈阳、大连、哈尔滨、长春等的增长带动作用, 强调城市发展区域化, 逐渐形成城乡一体化的大都市功能地域。另一方面, 重点建设沿交通经济带的各县市域中心城镇, 以加速乡村城镇化的进程, 形成等级体系完备、规模功能合理的城镇系统。

## 5.3 建立区域性协调机构, 发挥国家政策的宏观调控作用

在区域合理分工与协调发展基础上, 以四大都市经济圈为主体, 通过建立东北地区区域性协调机构, 制定统一的哈大交通经济带发展总体规划。具体实施上, 一方面加强四大都市经济圈各自内部的近域城市整合, 另一方面积极引导四大都市经济圈之间的广域城市整合, 促进城市之间产业的合理分工与区域城市整体功能的增强, 突出区域性基础设施及生态环境的协调发展与建设, 不断增强交通经济带的社会经济发展竞争能力。

## 5.4 迎合全球经济一体化与东北亚区域集团化的要求, 通过四大都市经济圈的发展, 推进区域一体化进程

从全球及东北亚国际区域的视角, 对哈大交通经济带上四大都市经济圈的产业发展方向及功能进行科学定位, 加速产业与空间的外向化进程, 将沈阳、大连、哈尔滨、长春等市纳入全球城市体系, 强化国际城市职能。为此, 必须进一步加强哈大交通经济带的基础设施建设, 并经过大连—烟台海铁联运将其与我国东部沿海经济带联为一体, 形成我国南北向贯穿沿海发达地区的高度信息化、外向化、生态化、整合化的现代化经济发展轴带。

## 参考文献:

- [1] 李振泉, 石庆武. 东北经济区经济地理总论[M]. 长春: 东北师范大学出版社, 1988.
- [2] 李诚固, 李培祥, 谭雪兰, 等. 东北地区产业结构调整与升级的趋势及对策研究[J]. 地理科学, 2003, 23(1): 7~12.
- [3] 王荣成. 东北经济区对外通道研究[J]. 人文地理, 2000, (1): 56~59.
- [4] 杨荫凯, 张文尝, 吴启焰. 哈大交通经济带形成与演化的时空模式研究[J]. 经济地理, 1999, (5): 105~106.
- [5] 相伟, 王荣成, 丁四保. 国际物流格局中的东北亚区域经济一体化[J]. 世界地理研究, 2003(2): 86~91.
- [6] 李诚固, 郑文升, 李培祥. 中国城市化的区域经济支撑模型分析[J]. 地理科学, 2004, 24(1): 1~6.
- [7] 王国霞, 佟连军, 李国平, 等. 东北地区夕阳产业地域划分及

其振兴对策研究[J]. 地理科学, 2003, 23(6): 644- 655.

## Study on Urbanization Responds of Harbin Dalian Traffic Economic Belt in Northeast China

WANG Rong Cheng, ZHAO Ling

(College of Urban and Environmental Science, Northeast Normal University, Changchun, Jilin 130024)

**Abstract:** Urbanization evolved with the development of industrialization and transportation, and gone with the development of urbanization, population, industry, cities and towns, information and other elements centralized and diffused on a large scale in Harbin Dalian Traffic Economic Belt (TEB). Special geographical and economic environment affected the course of urbanization in Harbin Dalian TEB deeply. At present, the characteristics of urbanization in Harbin Dalian TEB are: (1) The function system is not perfect while urban system formed basically. (2) The space expand fast, otherwise, the differences of development level of the cities are obvious. (3) Extra economy developed quickly, and the industrial construction changed to the higher level day by day. (4) The system reform is lagging, private economics developed slowly, and there are lots of difficulties in regional accumulation. (5) The construction of modern infrastructure provide solid foundations for the development of urbanization. Three backgrounds must be considered in forecasting the trends of urbanization in Harbin Dalian TEB: (1) industry transformation and the structure of international cargo flow in the world in the course of economic globalization; (2) the changes of industrial development model according to demands of sustainable development; (3) the adjustments of national macro regional structure for reconstruction and exerting of old industrial base in Northeast China. At the same time, it should be fully considered industrial location orientation, industrial centralization orientation and the trends of regional urbanization and urban conformity at present and in the future. Based on the above, the authors considered that the formation and development of the four Metropolitan Economic Circles establish the urbanization structure in Harbin Dalian TEB in the future. It should be provided several countermeasures for the urbanization to develop orderly in Harbin Dalian TEB: (1) Propel system and mechanism innovation, accelerate urbanization "from bottom to top". (2) Strengthen the centralization and diffusing of regional central cities in order to urge cities and regions develop conformity. (3) Construct regional harmonious institutions in order to elaborate macro adjustment function of national policy. (4) Propel the course of regional integration by the development of four metropolitan economic circles according to demands of globalization and regional integration in northeast Asia.

**Key words:** Northeast China; Traffic Economic Belt (TEB); urbanization responds