

京九铁路沿线地区投资环境的改善与区域发展研究^{*}

钱志鸿 叶舜赞 田文祝

(中国科学院地理研究所 北京 100101)

提 要 概要地分析了京九铁路对沿线地区影响的可能表现,分析了该地区形成中的三大黄金地段潜在的良好发展前景。对沿线地区地位突出的16个城市的投资环境进行了综合评价,对其发展前景进行了预测。最后就如何进一步改善投资环境、发挥京九大动脉的作用、加速沿线地区发展提出了建议。

关键词 京九铁路 投资环境 中心城市 区域发展

分类号 中图法 F061.5

1 京九铁路沿线地区社会经济环境即将发生重大变化

京九铁路作为我国新建的南北向重要交通干线,对沿线地区的社会经济正在产生着深远的影响。

1.1 直接改善沿线地区的对外联系条件,提高它们在全国的战略地位

京九铁路直接沟通了沿线地区与珠江三角洲、京津唐两大发达区域的交通联系,有利于本区发展外向型经济,接收大城市的辐射和发达地区的产业转移,加快区域经济发展,从而改变贫穷落后的状况,转变为我国新兴的经济开发热点区域。

1.2 引导产业与人口向沿线城镇集聚,加快该地带工业化和城市化进程

京九铁路建成后,将逐步形成若干交通枢纽。近期形成的枢纽城镇依次有霸州、衡水、聊城、菏泽、商丘、阜阳、麻城、九江、南昌(包括向塘)和龙川,远期有赣州、吉安、潢川等城市。由于区位和交通优势的变化,沿线地区的产业和人口将向上述枢纽城镇逐步集聚,带动城镇规模膨胀,促使地区城市化水平提高,改善区域经济结构,推动产业从资源型向加工型转变,由农业—工业型向贸、工、农多样化发展,由原有的以食品、轻纺为主向以机械、化工、医药、电子为主方向发展,促进经济由内陆封闭型向开放外向

型转变,从而极大提高沿线地区的工业化和城市化、现代化水平。

1.3 促进城市基础设施的建设和区域路网的发展

沿线城市以中小规模居多,基础设施差。京九铁路的建设促进了城市基础设施建设的发展,如电站、供水、供气设施的增建和新建。沿线地区广大城乡普遍实现电话程控化,可以直拨国内外。此外,与京九铁路相交或并行的济南—邯郸、南昌—九江、深圳—惠州—河源的一级汽车专用公路或高速公路已经建成,105国道、北京—开封、商丘—开封、南昌—吉安—赣州等段在2000年后陆续都将建成高速公路,使区域路网系统得到加强和完善。

1.4 带动软环境改善,使沿线地区的社会经济发展富有成效

京九铁路给沿线地区创造了机遇,沿线地区各级政府不失时机地抓住这一千载难逢的机遇,依据区域发展理论和市场经济规律,实行倾斜政策,优化生产布局,重点发展京九铁路沿线城镇和地带,开辟不同形式、不同层次的开发区(当然不能过多、过滥,避免重复建设),吸引各种生产要素向京九沿线条件好的城镇集中。这些设想和做法已被吸收到“九五”计划和至2010年的发展规划之中,因此未来京九沿线地区的经济社会发展更具科学性,符合市场经济规律,将取得较好的经济社会效果。

^{*} 本文为香港政府大学资助委员会资助合作研究项目,编号CUHK150/96H。

第一作者:钱志鸿,男,1966年生,助理研究员,从事城市与区域地理研究。

收稿日期:1997-04-03;改回日期:1998-07-31

2 三大投资黄金地段

京九铁路虽然给沿线地区普遍带来许多有利影响,但由于跨越9省市,各地自然条件不同,优势不一,社会经济基础也有较大差异,投资环境明显存在层次性。综合衡量,以下三个区段投资环境最好,发展条件突出^[1]。

2.1 深圳—惠州段:发展外向型、临海型和高科技产业的最好空间选择

本段包括深圳、东莞、惠州三市域,属珠江三角洲的一部分。地靠港澳,华侨众多,对外开放最早,市场机制发育较成熟,经过改革开放十几年的发展,区域基础设施发达,广梅汕铁路、深惠和广深高速公路均已建成。拥有深圳国际机场和惠州机场,沿海还分布有沙田、虎门、蛇口、赤湾、妈湾、东头角、盐田、澳头等一系列港口。其中盐田港拥有 3.5×10^4 t与 5×10^4 t级的两个集装箱泊位,可望建成大型国际中转港。澳头港也具有发展成大型港口的巨大潜力。目前本区已形成雄厚经济基础,区域经济发展水平很高,1993年人均GDP约10 057元,人均财政收入1 820元,城市化水平达35.8%^[2]。外向型经济发达,1993年协议外资达104亿美元,实际利用外资28.43亿美元,接受了香港向大陆转移的大部分产业,与香港形成“前店后厂”的经济格局。产业层次较高,正由“三来一补”的低档次劳动密集型向资本和技术密集型的高新技术、集团化产业发展。在深圳已初步形成计算机及其软件、微电子、通讯、机电一体化、新材料、生物工程等六大高技术产业群。惠州电子产业优势也很突出,已占其工业总产值的40%。良好的基础、突出的优势使本区及其所在的珠江三角洲成为广东发展规划的战略重点,不断完善开放政策,与港澳形成一体化趋势,逐步与国际接轨,并确定以高新技术、微电子、新型材料和精细化工为今后产业发展的方向,保持和创造发展优势,计划在2010年左右率先实现现代化,赶上亚洲“四小龙”。因此本区发展外向型经济和高技术产业具有良好的前景。

2.2 南昌—九江段:有利于资源开发、加工、高新技术等多种产业组合和综合发展

本段包括南昌和九江两市辖区,地处我国长江黄金水道与东西向铁路浙赣大干线之间,对外联系除长江、浙赣铁路外,还有武汉—九江铁路、合肥—九江铁路和京九大动脉,已发展成为与长江三角洲、珠江三角洲和华中经济中心武汉联系便捷,受它们

交叉辐射的最有利区域。同时,本区也是江西省的政治、经济中心和外贸港口所在地。在我国内陆省份中,本段区位条件比较优越。区域基础设施优良,除上述铁路外,区内还建有昌九一级汽车专用公路,向塘、马回岭两个中型国际机场。九江外贸港口有两个5 000 t级的泊位,可以承担集装箱业务。此外区内程控、移动电话、寻呼、传真等现代化通讯设施兼备。九江、南昌还是全省重要的能源基地。九江发电装机容量已达 125×10^4 kW,2000年将要达到 180×10^4 kW,成为江西最大的能源基地。由于突出的区位、重要的政治经济地位和丰富的自然资源,本区长期以来一直是江西省的重点发展地区。目前,机械、石化、医药、纺织、轻工、电子、建材等都有较好的基础,地区经济发展水平较高,1993年人均GDP为2 476元,城市化水平达27.6%。自1992年以来,江西省就实施“昌九工业走廊”计划,沿昌九汽车专用路开辟了一系列开发区,如依托城市的南昌高新技术开发区、昌北经济技术开发区、九江八里湖经济技术开发区,以资源开发利用为主的共青、桑海、云山、星火、金牛、银三角等据点式开发区,创出了江铃集团、齐洛瓦集团、草珊瑚集团、共青集团等享誉全国的企业群体。未来,随着庐山旅游业的发展和鄱阳湖的进一步开发,昌九工业走廊基础设施将更加完善,重点发展汽车制造、石油化工、纺织三大基础产业。除南昌、九江两个重点城市外,还将重点建设沙河、共青城、军山、新祺周、蛟桥、向塘等一批城镇开发区,发展纺织、羽绒制品、食品、医药、精细化工等工业。到2010年,昌九工业走廊可望具备雏形,成为发达的新兴产业带,发展为江西省经济最发达的地区。1993年昌九地区协议外资已达6.1亿美元,实际利用外资1.3亿美元,昌九地区已成为京九腹地中外商投资最热的地区,发展资源开发型和高新技术型产业均有较好的前途。

2.3 阜阳—商丘段:资源开发、加工业、商贸业具有巨大的发展潜力

本段位于淮河与陇海铁路之间,包括阜阳和商丘两地区。目前本区经济比较落后,1993年人均GDP仅1 089元,城市化水平8.6%。但是自然资源丰富,有14个商品粮基地县、7个棉花基地县,人均粮食420 kg;畜牧业发达,黄牛数量与内蒙古相当;煤炭资源也比较丰富,永夏煤田储量达 100×10^8 t,涡阳煤田也有 27×10^8 t,永城已建成我国六大无烟煤基地之一。这些资源为本区的发展提供了良好基础,但京九铁路的建设对本区的发展具有决

定性的影响。京九与陇海两大铁路干线在商丘纵横相交, 在阜阳与华东第二通道阜淮线接轨, 形成商丘、阜阳两大枢纽区位。特别是阜阳建有日编解能力达 1 万辆的大型编组站, 京九阜阳以北铁路运力设计为 $7\,000 \times 10^4 \text{ t/a}$, 以南为 $5\,000 \times 10^4 \text{ t/a}$, 表明阜阳具有 $2\,000 \times 10^4 \text{ t}$ 的中转运量潜力。因此阜阳、商丘都将是大型交通枢纽和流通中心, 大量的人流、物流、信息流将促进本区经济跳跃发展。目前本区基础设施也在不断建设完善, 阜阳机场已扩建, 商丘军用机场也将军民合用; 商丘、阜阳两个 $120 \times 10^4 \text{ kW}$ 的大电厂将在近期相继建成, 亳州—阜阳、商丘—永城、商丘—开封公路都相继改造成二级或一级公路, 程控电话已县县普及。经过多年的建设, 本区产业也有一定基础, 食品、纺织、化工、建材、机械都较强, 先后组建了古井集团(亳州)、涡化集团(涡阳)、纺织集团(阜阳)、冰熊集团(商丘)、微电机集团(阜阳)、皮革集团(阜阳)、葡萄酒集团(商丘)等企业集团, 其中古井贡酒、冰熊冰柜在全国具有较高的知名度。煤田开发、铁路编组站的建设还将带动能源工业、煤化工、铁路机械的发展。由于具备资源基地、产业基础和优越的交通区位, 本地区的发展潜力正日益被外商所认识, 外资投入较多, 1993 年阜阳、亳州、商丘三市协议外资就达 1.5 亿美元, 吸引外资规模在京九腹地仅次于昌九工业走廊。可以预料本区段资源开发型产业和商贸业具有很好的发展远景。

3 多层次的中心城市建设——京九沿线开发的突破口和增长点

目前, 除北京、天津、香港、深圳等两端的大城市外, 京九铁路联接腹地 16 个城市, 这些城市的区位、规模和发展水平各不相同。为了正确认识和客观比较各城市的投资环境, 从区位、规模、经济基础、基础设施、开放程度和科技人才几方面选取若干指标, 通过因子权重赋值求和法, 并经过处理, 求得各城市的投资环境综合指标(表 1)。根据综合指标可以把沿线 16 个城市的投资环境划分为三个层次。

表 1 京九铁路沿线城市投资环境综合评价结果
Table 1 The results of an evaluation on the investment environment in the areas along Beijing-Kowloon Railway

城市名称	南昌	惠州	九江	阜阳	商丘	河源	聊城	赣州
综合指标值	252	229	177	111	111	106	98	90
城市名称	菏泽	衡水	霸州	任丘	吉安	亳州	麻城	临清
综合指标值	70	65	63	50	48	45	43	36

3.1 南昌、九江、惠州——规模最大、综合投资环境最佳的中心城市

这三个城市规模最大、综合经济实力最强、行政等级也最高, 综合指标值大大高于其它城市。南昌是江西省政治、经济、文化、交通中心, 工业以食品、纺织、机械为主, 具有国家高新技术开发区和省级昌北经济开放开发区, 未来重点发展机械、电子仪表等产业, 2010 年可望形成一江两岸(昌南、昌北夹赣江)的城市新格局, 成为省域乃至跨省区的中心城市。九江位于京九与长江的交汇处, 在京九腹地中仅次于南昌。在新的历史条件下其交通枢纽地位的提为振兴这一传统的商贸城市提供了机遇, 工业实力仅次于南昌、惠州, 对外航空、铁路、外贸港口、高速公路具备。八里湖经济技术开发区依城而建, 构成城市新的发展空间。未来重点发展能源、石化、机械、大打“庐山”牌, 发挥商贸优势, 旅贸并举, 以港兴市, 从而可以发展为工业、贸易、旅游、金融、信息为主的多功能开放型枢纽城市。惠州位于珠江三角洲的东南部, 具有临海、毗邻港深的优越区位, 在对外开放、吸引外资发展临海型和高新技术产业方面都具有明显优势。经济发展水平较高, 人均工业产值分别是南昌、九江的两倍多。利用外资规模与北京、天津相当。两个国家级的仲恺高新技术开发区和大亚湾经济技术开发区的建设使城市投资环境日臻完善, 以 TCL 公司为主体的电子工业、以东风汽车项目为主的汽车工业、以英国壳牌公司和台湾奇美公司项目为主的石油化工不但带动了经济起飞, 而且促进了惠州城区的发展和大亚湾港口新区的崛起。未来惠州以微电子、石化、精细化工、机械制造、轻纺和旅游业为发展方向, 建成以外向型经济为主的新型港口城市。1994 年其城市人口包括大亚湾有 30 万, 2000 年左右可具备大城市规模。

3.2 阜阳、商丘、河源、聊城、赣州——发展潜力巨大的未来中心城市

这一层次城市综合指标值居中, 目前都为小城市, 除河源为地级城市外, 其它都是县级市, 但都是地区行署所在地。经济有一定基础, 都具有良好发展潜力, 总体投资环境仅次于上述三个城市。阜阳、商丘两城市都位于黄淮平原, 相距较近, 区域背景相似, 城市规模相当, 都在 30 万左右; 经济实力也不相上下, 食品、纺织都是两城市突出的强项。目前计划和已实施的大型火电厂建设、机场扩建、煤田开发、油田开发、旅游资源开发都是投资巨大的项目, 不但大大改善了城市基础设施条件, 而且也有力地促进

了城市经济发展。将来在阜阳有可能形成机车修理、铁路机械制造、煤炭化工等新部门。两市各自开辟了省级经济技术开发区,分别被各自省份赋予了重点发展的倾斜政策,如阜阳被安徽省列为与合肥、黄山并重的重点发展城市,商丘也被河南省定为与郑州、洛阳同等的开放城市。因此,阜阳、商丘两市既面临共同的发展机遇,拥有相似的发展条件,同时又相互竞争,相互促进,具有同等的发展潜力,在下个世纪城市可望进入大城市行列,共同成为皖豫鲁三省交界区域的中心城市。

河源是粤北山区的地级城市,目前人口约20万。经济总体实力不强,工业以建材、医药、轻纺、机械、电子、食品为主。同时享有山区扶持开发政策和沿海开放政策。在京九、广梅汕铁路和惠河高速公路的“双龙效应”影响下,围绕市区建立了多种经济开发区,吸引了大批国内外企业,外向型经济蓬勃发展,建材、电子、轻纺有较好发展前景,在2010年左右可发展至35万人口规模,成为粤北山区中心城市。

聊城位于黄河下游北岸,东毗济南(仅90 km),西邻晋冀煤炭基地,是京九与济邯铁路的交汇枢纽,城市人口25万左右,纺织、机械、食品等工业有较好基础。随着京九铁路和济邯高速公路的建成、引黄入卫的蓄水工程的实施、聊城电厂的扩建,基础设施将根本改善,聊城将发展成以能源、轻纺、化工、机械、电子为主的工业基础和鲁西繁荣的政治、经济、文化中心,2010年可能达到大城市规模。

赣州为赣南的中心城市,古代是中原通往岭南的要冲。京九铁路不但使赣州恢复历史上的交通枢纽地位,而且将成为珠江三角洲经济向内地辐射的重要一站。目前城市人口30多万,工业以食品为主,有色冶金与森林资源综合利用是其重要特色。对外交通和电力供应不断改善,城市面貌焕然一新。未来重点发展食品、有色冶金、机械、化工、建材和旅游业,积极吸引沿海地区转移的产业,促成韶关—赣州—龙岩铁路在下世纪的修建,从而发展成赣南粤湘四省交界区域的交通枢纽和边贸中心及京九线上的重要旅游城市,在2000年左右发展到大城市规模。

3.3 菏泽、衡水、霸州、任丘、吉安、亳州、麻城、临清——优势明显、特色各异的未来中等城市

这八个城市都是县级城市,综合指标值较低,城市规模小,经济实力不强,但是各有千秋,富有特色。菏泽是鲁西南地区的中心城市,是京九与新石铁路

的交通枢纽,腹地资源丰富。综合化工、纺织、能源、机械等有较好发展前景;衡水为冀东南中心城市,处于京津、石家庄特大城市三角区内,受城市辐射影响较大,化工、纺织、轻工较好;霸州为京九与津霸联络线的交通枢纽,廊坊地区的副中心城市,是京津产业转移的重要基地,乡镇企业发达;任丘为石油专业城市,由于受资源开采影响,城市组团松散,经济结构单一,面临资源枯竭、经济调整和产业改造的问题;吉安为赣中中心城市,以中美合资的赣新电视机生产为主的电子工业力量较强,在江西省占有重要地位;亳州为商汤的故都,历史文化名城。现在酿酒等食品工业发达,酒业产值占全市产值的一半,中药材市场贸易闻名全国,泡桐生产也很著名,具有“酒城、药都、桐乡”的美称;麻城为京九至武汉铁路联络线的枢纽,大别山区的中心城市,纺织、汽车配件、建材有一定基础,将来有条件发展冶金、铁路、船舶等机械配件加工;临清是鲁西北地区的次中心城市,以棉纺为主。上述8个城市在京九铁路通车之后,将发展各自经济和区位优势,较过去有更快的发展,在2010年左右都将发展成中等规模的城市。

4 进一步改善投资环境,加速沿线地区发展

4.1 加快基础设施配套建设,充分发挥京九铁路作用

京九沿线地区粮食、棉花、黄麻、林木、药材等植物资源,黄牛、猪、鹅鸭、鱼类等动物资源都比较丰富,煤炭、石油、铜、钨、稀土、铁、建材等矿物资源有一定储量。在京九通车以后,应鼓励创办资源开发加工型产业,对上述资源进行开发深加工。只有这样,才能把潜在资源优势转化为现实经济优势,在不发达的条件下,以低廉成本和独特优势条件参与市场竞争,进行资本积累,为今后更好地发展打下基础。阜阳黄牛开发和江西的“鸭鸭工程”就是这方面成功的范例。

4.2 重视市场建设和旅游开发,发挥交通干线的流通作用

市场经营和旅游都是第三产业的重要组成部分。目前,京九沿线地区市场建设已有一定基础,除综合性商贸市场外,专业市场也在蓬勃发展,已形成亳州中药材市场、九江大米市场、棉花市场、南康成衣市场等一系列具有区际影响力的知名专业市场。今后应根据新的区位交通条件、地方特色资源和贸易传统,组建生活用品市场和生产资料市场,扩大影

响,搞活流通。如阜阳正利用大型交通枢纽及水陆中转区位优势条件,积极筹建煤炭市场就是很好举措。此外,京九沿线旅游资源丰富,既有庐山、井冈山、罗浮山、南昆山、鄱阳湖、新丰江水库等一批风景秀丽、环境优美的自然景胜,又有聊城、商丘、亳州、九江、南昌、赣州等众多的历史文化名城,旅游业前景广阔。大力发展旅游业不但能提高地方知名度,促进城市基础设施建设,而且能扩大流通,促进商贸和外向型经济发展,带动地区经济全面振兴。

4.3 积极发展京九沿线地区间、城市间经济联合与协作,实现优势互补,扩大市场,避免趋同和无谓竞争

京九沿线地带不少区段自然条件组成、资源结构、产业结构相似程度较高,大部分地区农业依然占有重要地位,工业中食品、纺织都很突出,而经济贫困、资金不足、电力不足、人口素质较低,企业不发达等种种社会经济问题比比皆是,因此为了开发同类资源,解决相似问题,各地区、各城市之间有必要联合起来协调发展。

深圳、惠州、东莞与香港地域空间毗连,关系密切,在产业发展、港口、机场、电力等基础设施建设利用及金融、贸易等方面可以实行一体化协作,多边接轨。河源、赣州、吉安同属不发达地区,在林业资源、矿产资源开发利用和水土资源保护及接受沿海地区经济辐射等方面有相同之处,应协作开发、谋求共同发展。南昌、九江目前共同开发建设昌九工业走廊,在产业布局、能源建设、旅游开发、鄱阳湖开发利用等方面已有良好合作,且成绩卓著、潜力很大。阜阳、商丘、菏泽等地区都位于黄淮平原,在地貌形态、自然资源条件、产业结构等方面都有较大一致性,在能源开发、食品、纺织等工业部门发展,农业开发、洪

涝灾害防治、水资源利用、环境保护等领域均有合作的前景。聊城、衡水等地处黄河流域北部,都属缺水地带,经济受京津、济南等大城市影响较大,在水资源利用、产业分工等方面都有合作的必要。除上述领域外,京九全线地区在城市建设、开发区发展等方面也应有所规划,避免盲目追求城市规模、开发区一哄而起、经济结构趋同和重复建设、土地资源的浪费和对环保的忽视等,实行可持续发展战略。

4.4 争取中央和地方政府对沿线地区的倾斜支持

既然国家投入巨资建设了京九铁路,就应给予后续支持,以保证京九铁路充分发挥效益。目前沿线各省也相应地有一些行动,如广东省制订了东江流域发展战略规划,在水资源保护、产业重点和发展方向、城市建设等方面都有指导性意见。江西省重点规划了昌九工业走廊的建设,并把京九沿线作为该省的主要发展轴线。湖北在省内京九段建立了小池、黄梅、麻城黄金桥三个省级经济开发区,安徽省把阜阳地区列为与长江带同等的发展片,商丘被河南省列为开发城市并作为全省后劲所在进行重点建设,聊城也进入了山东省胶济一级发展轴线。上述举措体现了战略上的重视,但是仅此还不够,必须有一系列具体措施,在重大项目安排、地方财政税收、对外开发等方面制定优惠政策,使这些地区能够获得足够的支持来发挥京九铁路的优势,促进经济腾飞。

参考文献

- 1 郭信昌主编.投资环境:分析·评价·优化.北京:中国物价出版社,1993.172~205
- 2 国家统计局城市社会经济调查总队编.中国城市统计年鉴(1993~1994).北京:中国统计出版社,1995.38~500

A STUDY ON THE IMPROVEMENT OF THE INVESTMENT ENVIRONMENT IN THE AREAS ALONG BEIJING- KOWLOON RAILWAY AND THE REGIONAL DEVELOPMENT

Qian Zhihong Ye Shunzan Tian Wenzhu

(Institute of Geography, Chinese Academy of Sciences, Beijing 100101)

ABSTRACT

The Beijing- Kowloon Railway, a newly built-up main line, has great influence on the development of society, economy and urbanization of the vicinity. On the basis of analysis mentioned above, three best sections of the areas are identified and their advantages in the meaning of investment environment are discussed in detail. The section of Shenzhen- Huizhou is the best one where ocean-facing, export-oriented and high-tech industries could grow very well. The section of Nanchang- Jiujiang has some advantages for development of resources-exploited, processing, manufacturing and high-tech industries, and the section of Fuyang- Shangqiu has the great potential for resource-processing, local commercial and trade industries. In addition, 16 cities passing through by the railway have been evaluated and classified for their comprehensive conditions and main functions in the regional development. All these cities can be ranked into three classes: at the top rank are Nanchang, Jiujiang and Huizhou; at the middle rank are Fuyang, Shangqiu, Heyuan, Liaocheng and Ganzhou, and at the lowest rank are all other cities. In order to give full play to Beijing- Kowloon Railway, improve the investment environment and quicken the regional development, some suggestions have been put forward for the infrastructure construction, industrial development, tourist industry, regional cooperation and competition, and necessary policies from governments.

Key Words: Beijing- Kowloon Railway; Investment Environment; Central cities; Regional Development