

城市化与京津冀区域经 济一体化进程研究

张建峰

(峰峰集团,河北 邯郸 056000)

[摘要]京津冀地区是当前我国经济发展最具潜力的区域之一,与珠三角和长三角相比具有比较优势,但目前京津冀区域中的城市化水平较低,已影响了京津冀地区区域经 济一体化的进程。因此,现阶段应大力推进京津冀区域中的城市化水平。本文就京津冀区域中城市化存在的问题进行了分析,并提出了相应的解决对策。

[关键词]京津冀;城市化;都市圈

[中图分类号]F127 **[文献标识码]**A **[文章编号]**1673-9477(2008)03-0028-04

在当今的历史条件下,经济全球化和区域经 济一体化速度加快,经济竞争的格局不再仅仅局限于区域范围内各个地区间的竞争,而是作为更大的区域经 济体,在更广阔更开放的空间范围内参与全球性的竞争。为适应全球经济的变化,我国必须发展新型的经 济发展模式来应对,随着工业化和城市化进程不断加快,我国经 济运行的特征日益表现为以都市圈区域为主导的经 济发展模式 and 竞争格局。

在经济全球化的大背景下,国家、区域、城市间的各种合作不断深化,区域经 济一体化成为增强区域竞争力的一种必然的手段和务实的选择。区域经 济一体化泛指两个或多个经 济实体联合成经 济区域的过程。就其表现形式而言,在较小范围内的两个或多个城市及周边地区通过紧密合作,实行经 济一体化屡见不鲜,我们往往称之为城市带、都市圈或大都市连绵带等。较为成功的有美国大西洋沿岸的大都市连绵带(主要包括波士顿、纽约、费城、巴尔的摩、华盛顿五大都市及周边近100个中小城市)、日本的东京——横滨城市带和韩国的首尔——仁川城市带等。在我国,长三角地区、泛珠三角地区经过多年的经营也已日益成为我国经 济最活跃、区域经 济一体化最前沿的地区。从较大范围来看,区域经 济一体化早已不再局限于一个国家内部的地区或城市间的联合,如欧盟、北美自由贸易区、亚太经 合组织等跨国的区域经 济联盟进一步丰富了经 济一体化的形式和内涵^[1]。

一、城市化与经 济一体化的作用机制

(一)城市化水平的提高可以促进区域中的产业集聚水平,从而提高区域中的整体经 济发展水平。

城市化与产业集群发展具有互动关系,首先城市化可以促进产业空间集聚。城市化的过程是与城市工业区位形成的同时开始的。城市化的原因在于非农区位的点状聚集,因此,城市化是产业空间集聚必不可少的要素,将不断促进和推动产业空间集聚。一是城市化通过拉动市场促进产业的空间集聚。在城市中,由于社会经济活动的空间集中,劳动力特别是高素质劳动力大量聚集,形成对第三产业发展的规模化需求,当这种需求量达到和超过第三产业发展的门

槛要求时,就成为第三产业发展的拉力,带动第三产业迅速发展。此外,从事非农产业的人口随着企业的集聚而集聚在城市,扩张工业品市场,城市化成为拉动工业品市场需求的重要力量。二是城市化进程的推进,可以加速基础设施建设的现代化,使各项基础设施集中建设,为产业的空间集聚提供良好的外部条件。信息交换便利,技术扩散迅速等,各种行为的关联度与依赖性增强,外部性特征和规模经 济效应明显,市场效率往往比较高,大大提高了城市的承载力以及对外开放的吸引力。从基础设施的产业属性看,大部分属于第三产业,一部分属于第二产业,因此,基础设施的集中建设,也是产业空间集聚的过程。总之,城市的集聚功能和城市化的经 济效应,是产业空间集聚的推动力,并能获得事半功倍的效果。城市化过程中产业集聚水平的提高会极大地提高区域内的经 济发展水平,从而推动了区域经 济一体化的进程。

(二)城市化可以提高区域中的就业率,从而可以大力提高区域中居民收入水平。

“三农”问题一直是影响中国现代化进程的核心问题,而目前在中国农村还存在着大量的农村剩余劳动力,农村居民收入水平较低也极大地影响了区域经 济一体化的进程,要实现区域经 济一体化就必须提高农村居民的收入水平,而城市化代表着较高水平的收入水平,所以,解决“三农”问题的核心在于需要把大量的农村剩余劳动力从农业部门向非农部门转移,减少农民,增加城镇居民,使其成为有自己正当职业和收入并享有一定社会保障的真正意义上的城镇居民。由于我国的社会福利和居民的公共服务都是通过城市为核心发散出去的,城市的扩张有助于社会生活的普遍改善。在城市人口高度集中的情况下,城市基础设施和公共环境的微小改善,就会带来更多居民的生活质量提高,从而体现出显著的规模经 济与正外部性。当前的研究显示:城市化水平与人均 GDP 之间存在着某种正相关的关系,较高的城市化水平都是与较高的人均 GDP 相对应的。当前,城市人均 GDP 对城市化水平的弹性比较大,城市化水平的略微提高,对应的人均 GDP 也会增加较高。所以,城市化水平的提高会极大地提高区域内的人均 GDP 水平,居民的人均收入水平特别是农村人口的收入水平也会相应随着城市化水平的提高而得以迅速提高,这对于区

域间的经济一体化是有显著促进作用的。

(三)城市化所带来技术进步效应会使区域经济的提升,从而给区域经济一体化提供足够的推动力。

在给定投入水平和技术水平的条件下,城市化不仅能够通过产生聚集效应而增加经济效率,而且可以通过产生外溢效应而促进技术进步。卢卡斯和罗默等人都十分强调技术外溢在导致内生经济增长方面的重要性。在城市地区,在高度密集的人群之间有着广泛密切的互动,使得这种外溢效应在城市地区的效率更高。城市化水平越高,就越能使更多的人从土地中解放出来,越能使他们找到更好发挥其禀赋优势的工作机会。城市化使得人们能够更快、更及时地积累和更新他们的人力资本。城市化通过将不同才能、教育背景、种族、文化和语言背景的人们密集在一起,为技术进步和外溢提供了最适宜的环境,而后者恰恰是内生经济增长的源泉。事实表明,进入近、现代以来,技术进步日新月异,与以往的农业社会不可同日而语。究其原因,城市化的高度发达会使不同专业的科学家、不同特长的技术员高度集中。城市化的这种优越的环境使专家们能够容易地相互联系、定期聚会,切磋商榷,启迪思路,激发灵感。他们也能相对容易地为自己的研究找到鉴定、资助、或为自己的发明找到市场。这就大大加快了技术进步的速度,而技术进步又是区域经济发展的助推器。所以说城市化是进步的源泉,文明的象征,现代化的标志,区域内的城市化水平的提高会大大促进区域一体化的进程。

(四)城市化这一过程将会促进第三产业的发展,从而推动区域一体化的进程。

城市化的进程中会带来产业的集聚,城市人口的增加,与此同时,也会给城市的基础设施与房地产业带来大规模建设,城市化的实现也必然依赖于房地产业的健康发展,从而带动了与之相配套的建材业、装饰装修业以及家具、家电、五金、纺织、化工等众多行业的发展。同时,第三产业的快速发展,激发了城市外部经济效应:一是由于城市拥有较高的教育水平和良好的卫生条件,使城市劳动力具有较高素质;二是第三产业的快速发展,促进了城市经济扩散效应。交通运输、通讯服务业的发展,金融及各种要素市场的发育,是生产从城市向边缘地带转移的前提,第三产业越发达,城市经济的扩散范围越大;三是第三产业是个行业涵盖范围大、技术层面广的产业,只要具备一定的人口聚集与市场需求条件,就会有与之相适应的某一层次的第三产业发展起来。第三产业的迅速发展使得城市就业人口增加,居民人均收入水平的提高,从而给区域一体化的迅速形成提供了有利条件,而城市化正是给第三产业的发展提供了广阔的发展空间。

(五)城市化可以提高区域中的整体工业化水平,促进区域之间经济发展水平的经济趋同。

城市化是与工业化相互促进的。工业化带动了城市化,城市化又促进了工业化,二者共同促进了经济社会结构的合理化发展。城市化为工业化创造良好的空间依托。由于城市化实现了生产要素的集聚,因而城市化具有很强的辐射力,同时也带动了巨大的基础设施投资需求,对经济增长产生了强烈的刺激作用。工业化的进步会极大地推动区域内的经济增长,从而给区域一体化提供有利的条件。

二、国内外关于城市化理论综述

自20世纪早期苏格兰城市规划和教育家格迪斯(P. Geddes)提出Megalopolis和Conurbation两个概念以来^[2],城市连线或连片发展的现象就成为学者们研究的重要主题。特别是20世纪50年代法国地理学家戈特曼(J. Gottmann)用Megalopolis特指美国东北海岸的都市区的独特集群(the unique cluster of metropolitan areas)以来,人们对都市区、城市群或城镇密集区、大都市连片区或大都市带的研究有了长足的进展^[3]。美国经济学家西蒙·库兹涅茨把现代经济增长概括为工业化和城市化过程,在《现代经济增长:发现与思考》一书中指出,各国经济增长随着人口增长和结构的巨大变化^[4]。在当今时代,发生了以下这些产业结构的变化:产品的来源和资源去处从农业活动转向非农业生产活动,即工业化过程;城市和乡村之间的人口分布发生了变化,即城市化过程。Black and Hendersen(1999)着重探讨了城市化如何促进经济增长的效率的问题,指出了一个国家城市化的水平对经济增长的推动作用。钱纳里经过研究指出,随着经济增长,工业化和城市化的水平也在稳步提高。在城市化与经济发展关系的研究中,雷诺(Renaud, 1981)在对111个国家进行分析后发现一国经济发展与城市化水平紧密相关,即成正相关关系。城市经济学家维农·亨德森(Vernon Henderson)计算出世界各国城市化率与人均GDP(对数)之间的相关系数是0.85。美国经济学家兰帕德(E. E. Lampard)在《经济发展和文化变迁》第三卷中发表了一篇名为《经济发达地区城市发展历史》的文章,指出,近百年来,美国城市发展与经济增长之间呈现一种非常显著的正相关,经济发展程度与城市化阶段之间呈现一种非常显著的一致性。近年来,还有许多文献利用各种资料,证实人均收入与城市化之间存在正相关关系。

我国学者对于城市化的研究较西方国家要晚。周一星在1988年提出了都市连片区概念^[5],在2000出版的《中国沿海城镇密集地区空间集聚与扩散研究》一书中,周一星等进一步明确了都市区、都市连片区(即大都市带)的概念及我国建立都市区概念的意义和方法,并提出了我国都市区界定的具体指标和标准。顾朝林(1992)在《中国城镇体系——历史、现状、展望》一书中比较系统、全面研究了我国城镇体系的产生、发育和发展。姚士谋(1992)在《中国城市群》一书中首次提出了“城市群”的概念,推动了我国城市群的研究。陆大道(1995)指出我国城市化应走“点—轴系统模式”的道路。周干峙(1997)提出,城市与其所在区域是一个开放的复杂的系统。在城市规划上,要突出以城市为中心的地域整体性。近年来,国内学者对于城市化的研究成果也很多,周一星(2000)对1977年世界157个国家和地区因某种特殊因素的强烈影响,城市化和经济增长两种水平之间不相匹配外,其余137个国家和地区的这两个指标是一种十分明显的对数曲线关系。徐学强教授证实城市化的水平与人均GNP之间也存在着对数曲线关系,城市化水平随着人均GNP的增长而提高。朱铁臻(2003)指出城市化是新世纪中国经济高速增长的强大动力^[6]。总之,无论西方还是在中国,大部分学者对于城市化与经济增长的正相关关系都持肯定态度。但是,这对

一个国家走城市化的道路模式还有争论,有些问题还有待进一步研究。

三、当前京津冀区域城市化进程中存在的问题

区域经济一体化优势的发挥有赖于科学合理的城市体系,层次性强、结构合理的城市体系是都市圈的普遍特征,也是实现区域资源合理分布于各城市实现功能互补的必要条件。大城市对于区域经济发展的引擎作用是巨大的,但要充分发挥其对周边地区的辐射带动作用,必须有“二传手”,形成最佳的城市体系。所谓“等级规模定则”,在城市规模分布研究中经常被提到,按照这一准则,当城市由最大到最小排序时,城市的排序应与该城市人口的乘积约为常数。不管这种等级设计是否正确,至少我们应该看到一个国家或区域的城市,从来就不应该只看作是空间填充布局的一个点,而城市应当是一个赋予等级概念、功能互补、具有整体效益最大化的一组体系,较为理想的是一个结构和谐、流通顺畅的金字塔结构体。在我国,城市体系最为完善的当属长三角地区。珠江三角洲城市群的GDP约占全国的10%,长江三角洲城市群的GDP约占全国GDP的18%,京津冀城市群的GDP只占全国的9%。原因是除了缺乏政策优势外,很大程度上是京津冀区域中的城市化水平较低,还没有形成完善的城市化体系结构。北京市除中心市区外,市域内有10个区县级的城镇。天津市除中心市区外,市域内有6个区县级的城镇。河北省现有设市城市33个,除去石家庄、唐山、邯郸3个特大城市,秦皇岛、保定、张家口三个大城市外,还有27个中小城市。由此,京津冀城镇体系的组成是:北京中心市区和天津中心市区,石、唐、邯、秦、保、张六个大城市和特大城市,以及京津冀共有的43个中小城市和1000多个建制镇^[7]。这一城镇体系是京津冀区域发展的基础,但在京津冀区域城市化过程中也存在很大的问题:一是京津冀区域中城市化水平低,城市空间联系松散,竞争大于合作。京津冀区域中两大核心城市并存,低等级城镇数量过多,中等城市偏少。二是京津冀区域中缺乏城市之间的分工合作和协调。三是城市群结构不合理。京津冀都市圈区域内,中等城市和小城市发展不足,尚未形成完整的城市群带,离真正意义上的“都市圈”尚有不小的距离。

四、加快京津冀城市化建设的政策措施

(一)建立并完善京津冀区域中的“多核心”城镇体系结构。从目前的城市布局来看,河北省环京津周围地区已经形成了与京津城市发展密切相关的城市体系。从地域上,京津城市体系包括京津及其卫星城、保定以北、沧州以北及唐、秦、张、承、廊坊等城市及其小城镇。受京津直接辐射的京津经济圈23县(市)及其有关镇成为京津城市膨胀、扩散的直接地区,近郊县城已成为服务于京津特大城市的卫星城。扩大京津周边地区的中小城市规模,在河北省城市规划中,应以石家庄、唐山、邯郸等较大城市作中心城市,积极发展其周边的中小城镇。京津冀区域的城镇化的合理发展,加快京津冀地区的城镇化建设,提升等级水平、搞好功能分工,将是促进京津冀区域经济一体化进程的重要内容^[8]。

(二)完善综合交通体系,加快城市间轨道交通建设,促进城市群发展。便利的交通条件是城市群发展最重要的基础,要加快北京、天津、石家庄、唐山和秦皇岛五个综合运输枢纽建设,统筹协调综合交通枢纽功能,应建立有高速公路、高速铁路、大型航港、通讯干线、运输管道、电力运输网等构成的区域性交通基础设施网络,综合性和网络化交通基础设施的构建便于使都市圈城市之间在人流、物流、资金流和信息流上实现更加紧密的关联与协作,人流和物流的成本降低,加速区域间资源的整合,并提升区域整体的营运效率。高速快捷的交通网络可以逐步实现旅客运输的“零距离换乘”和货物运输的“无缝对接”,京津冀区域应加快京津、京石、京承、京秦、京沧、津保、津秦、张石、张秦及环渤海运输通道建设,建立起城市群各主要城市之间快速的人流、物流通道,促进城市之间合理分工协作格局的形成和生产要素的高效利用。加快港口、机场、铁路和城际轨道交通建设,建立起便捷、通畅、立体的交通体系,以促进经济快速发展,带动城市群区域整体竞争力的提高。在京津冀城市化进程中,应特别强调区域间的轨道交通建设,轨道交通的一个重要功能就是先导型性作用,是实现都市圈空间合理拓展的有效手段。目前,京津冀城市化正处于发展孕育阶段,轨道交通的特点,决定了它对新的城市空间形态的形成有着重要的作用。“紧凑型城市和开敞型区域”相结合的空间形态是各城市的发展目标,在都市圈形成过程中,初期采用“交通引导发展”策略,在发展到一定水平后采用“交通支持发展”策略,是都市圈形成和发展的最为合理的战略,而轨道交通则是配合和支持这种发展战略的最合适的手段。轨道交通建设能适应都市圈中心城市的郊区化趋势,在提高沿线小城镇的居住和工作环境质量的同时,也促进中心城市产业的合理扩散和产业升级,并可以有效地疏散中心城市人口,提高城市的竞争力。同时,都是轨道交通的修建还可以引导都市圈内城镇沿着规划目标方向发展,加速都市圈的城市化进程,从而带动整个区域的共同发展^[9]。

(三)加强区域内的产业集聚。产业集群或产业集聚就是在一个适当的大区域范围内,生产某种产品的若干同类企业、为这些企业配套的上下游企业以及相关的服务业高密度地集聚在一起。产业集聚是工业化过程中的普遍现象,是市场经济条件下工业化进行到一定阶段后的必然产物,是现阶段产业竞争力的重要来源和集中体现。在工业发达国家产业集群提高了产业竞争力,并且产业竞争力与城市个性及形象相联系。因此,产业集聚增强了城市化的经济基础,是城市化发展过程中的重要推动力^[10]。产业集聚与产业带的形成是大城市群核心竞争力的基础。目前京津冀地区并没有形成能够凝聚本地区大中小各类城市的这种具有竞争力的产业带。要打破行政区划的界限,变内耗式的竞争为合作式的竞争,促进产业链形成和产业集聚,打造跨区域经济带。

(四)以出口导向为主。即发展面向出口的工业,并将其产品投入国际市场,用工业制成品的出口来代替零星农业和矿产等初级品的出口,以推动工业化的进程。不管是亚洲“四小龙”等新兴工业国的经验启示,还是面临进入人世挑战,坚持“出口导向”的经济发展战略是正确的抉择。出口导向外向度高,城市的开

放度大,生产要素在区际之间流动频繁而量多,城镇的动力机制较强,能吸收更多的劳动力。在此阶段吸附劳动力的速度普遍达到5%—6%,几乎是“进口替代”的两倍。因此,劳动力无限供给的国家,根据比较利益原则配置资源,发展出口导向型经济,要比以进口替代型经济创造更多的就业机会。京津冀地区应大力发展出口导向型企业,从而促进城市化水平。

【参考文献】

- [1]唐茂华. 京津冀区域经一体化发展战略构想与前景展望[J]. 河北经贸大学学报, 2005, (11): 28.
- [2] Baigent. E., Patrick Geddes. Lewis Mumfordland Jean Gottmann divisionover' megalopolis, Progressin Human Geography [M]. 2004.
- [3]Gottmann. J., Megalopolis: on the Urbanization of the Northeast Seaboard, Economic Geography [M]. 1957.

- [4]库兹涅茨. 各国的经济增长[M]. 北京: 商务印书馆, 1999.
- [5]Zhou Yi xing, "The Metropolitan Inter locking Region In China: A Preliminary Hypothesis", in The Extended Metropolis :Settlement Transition in Asia[M]. 1991.
- [6]朱铁臻. 城市化是新世纪中国经济高速增长的强大动力[J]. 经济观察, 2003, (1): 46.
- [7]吴良镛. 关于我国中小城市发展问题的探讨——兼论京津冀中等城市的成长[J]. 城市发展研究, 2004, (6): 29.
- [8]刘西田. 京津冀区域经一体化设想[J]. 经济论坛, 2005, (22): 61.
- [9]庞志显, 邹哲. 试论中国都市圈发展轨道交通的必要性[J]. 城市, 2003, (5): 37.
- [10]Potter, M. E. Location, Competition, and Economic development: Local Cluster in a Global Economic [J]. Economic Development Quarter. Feb 2000.

[责任编辑:王云江]

The study of the course of urbanization in regional economic integration of Beijing - Tianjin - Hebei

ZHANG Jian - feng

(Fengfeng Group, Fengfeng 058600, China)

Abstract: Beijing - Tianjin - Hebei region is one of the most potential regions in the development of economic in our country currently, which has comparative advantage compared with the Pearl River Delta and the Yangtze Delta, however, the urbanization level of Beijing - Tianjin - Hebei region is lower at present, which has already influenced the course of regional economic integration. Therefore, at this stage, the urbanization level of Beijing - Tianjin - Hebei region should be greatly promoted. This paper analyzes the problems of urbanization existing in Beijing - Tianjin - Hebei region, and then poses the corresponding solutions.

Key words: Beijing - Tianjin - Hebei; urbanization; urban circles

(上接第27页)

三、结论

把上面预测的三个规范数据值运用公式②还原可得 07 - 09 三年的人才总数预测分别为 531177、562380 和 595466, 从而这三年纯增加的人才数为 37131、31203 和 33086。根据有关统计数据, 对每年的自然减员率按 1.2% 算, 则 06 - 08 三年的人才自然减员数分别为 5928、6374 和 6749, 由此得 07 - 09 三年的人才需求数分别为 43059、37577 和 39835 (单位: 人)。这三个预测数据和作者在另一篇文章《邯郸市

人才需求预测与结构分析》中运用多元回归模型预测数据相比, 本文对 07 年人才需求的预测数偏大, 而 08 和 09 两年的数据则基本相当。

Elman 神经网络代表了神经网络建模、预测与控制的发展方向, 如何提高训练与预测的精度和稳定性值得研究。在预测方面可将其与多元回归模型、灰色模型等科学合理地结合起来以提高预测准确性。

[责任编辑:陶爱新]

The talent demand forecasting of Handan baseb on elman neural network

GUO Chang - he¹, GUO Han², FAN Jie¹

(1. College of Science, Hebei University of Engineering, Handan 056038, China;

2. Accounting Institute, Northeast Finance and Economics University, Dalian 116023, China)

Abstract: Elman neural network is a typical dynamic neural network which has the ability to reflect dynamic features of the system. Considering the dynamic and random and nonlinear features of the talent demand system, this article collect the historical data in the statistical annual of Handan and predict the talent demand amount of Handan in 2007 - 2009 by using Elman regression neural network model. The numbers of the two years in 2008 and 2009 are almost correspond to the numbers forecasted with the method of multiple regression model in another article written by author. The precision of this method is need to be tested.

Key words: prediction of talent demand; elman neural network