

城市化如何成为增长的动力而不是阻力:一个分析框架

■ 巴曙松 研究员
国务院发展研究中心金融研究所副所长、博士生导师
中国银行业协会首席经济学家

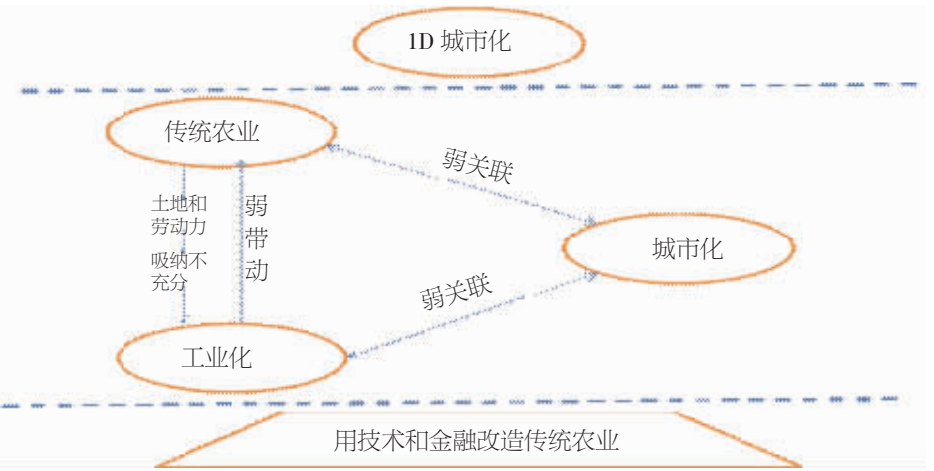
(杨现领博士、华中炜博士也参与了本文的讨论与起草)

(上接1月19日04版)

(2)发展农村金融,培养一批职业农民和农民企业家。20世纪80年代是中国农村金融最为活跃的时代,也是乡镇企业蓬勃发展、涌现一批农民企业家的时代。然而,从目前的情况看,中国的大型金融机构,特别是大银行,基于收入一成本的权衡考虑,从农村和农

业撤离,挤向城市和发达地区,造成农村金融资源的外流和农村金融服务的空白,这是典型意义上的“金融二元结构”。下一阶段,发展农村金融,包括村镇银行、小额信贷公司、商业银行全资持有的贷款子公司、农民资金互助社,或将成为支持农业发展的政策重点。(见图表59、60、61、62)

图表 59: 1D—城市化的关键在于改造传统农业



图表 60: 中国农业生产分散化十分明显

年末实际经营农地块数	亩/户	4.1	3.78	3.83	4.96
1: 不足一亩	亩/户	2.41	2.5	1.88	3.07
2: 1-3 亩	亩/户	1.14	0.93	1.11	1.5
3: 3-5 亩	亩/户	0.3	0.24	0.38	0.29
4: 5 亩以上	亩/户	0.25	0.11	0.48	0.12

资料来源:华创证券

图表 61: 中国富人 200 强的背景

创业年份	农民和个体户	政府和国有部门	海外归国人士和工程师	中国香港、澳门及新加坡、澳大利亚居民	总数
1978-1987	42(55.2%)	21(27.6%)	0(0%)	13(17.1%)	76(100%)
1988-1997	14(15.7%)	64(71.9%)	5(5.6%)	6(6.7%)	89(100%)
1998-2007	0(0%)	4(44.4%)	5(55.6%)	0(0%)	9(100%)

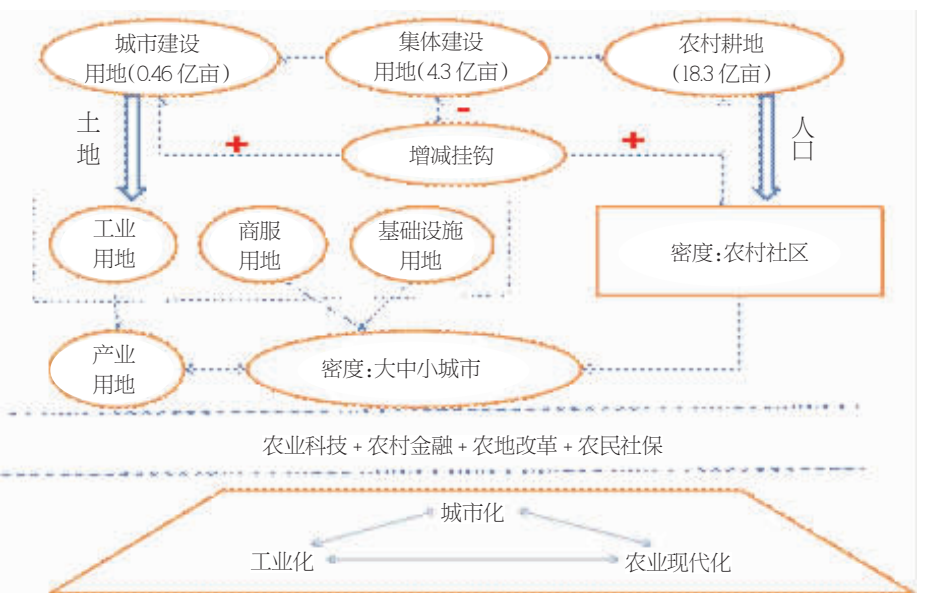
资料来源:张维迎《市场的逻辑》、华创证券

图表 62: 不同区域金融密度

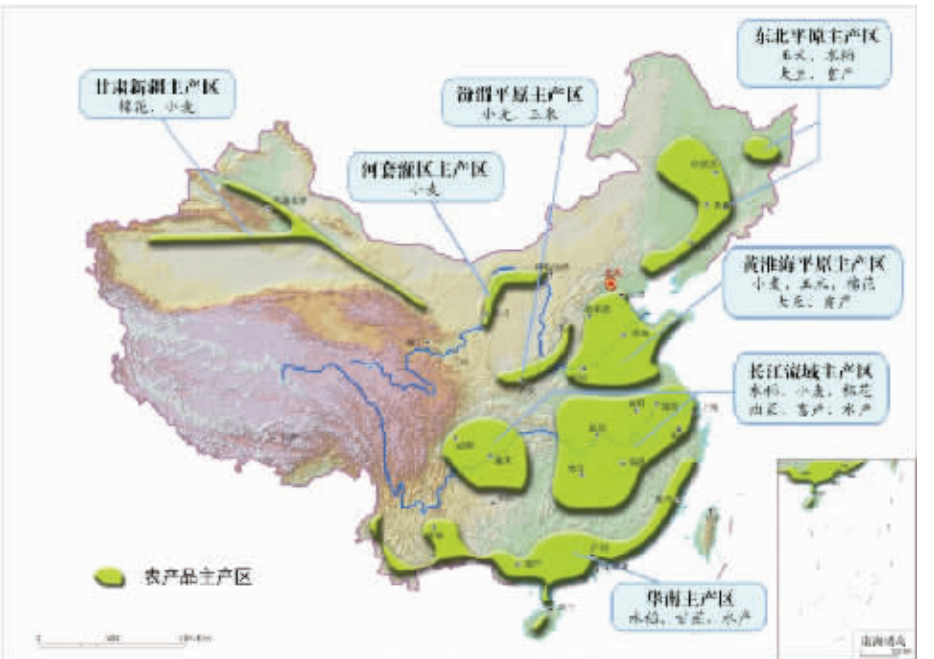
地区	行政金融密度 个/县	地理金融密度 个/百平方公里	人口金融密度 个/万人
东部	63	4.76	1.23
中部	55	2.88	1.15
西部	29	1	1.25
全国	45	2.23	1.22

资料来源:中国农村金融服务报告、华创证券

图表 63: 1D 城市化的路径



图表 64: 1D 中国“七区二十三带”农业战略格局

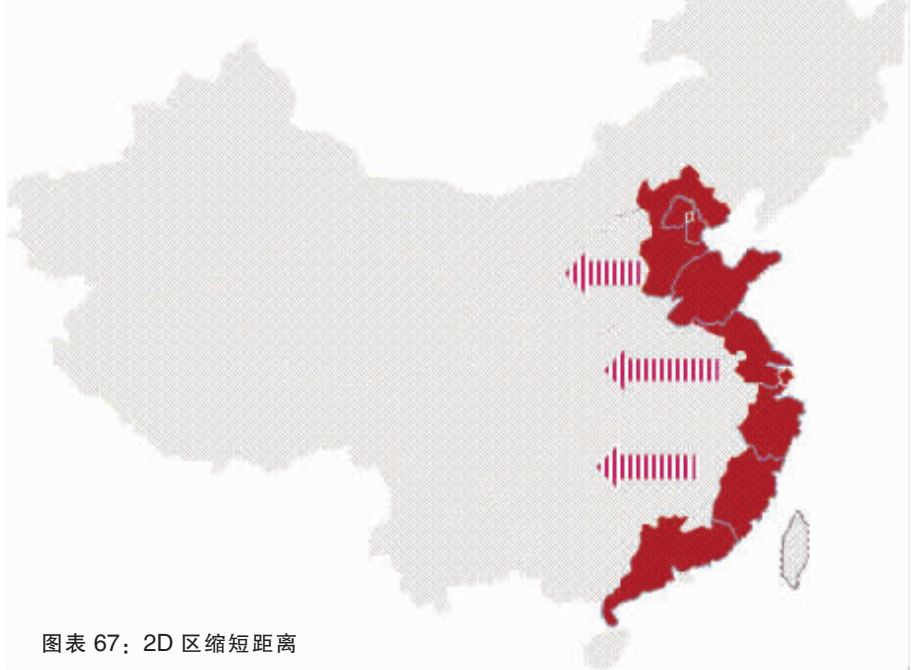


图表 65: 2008 年部分省份土地流传情况

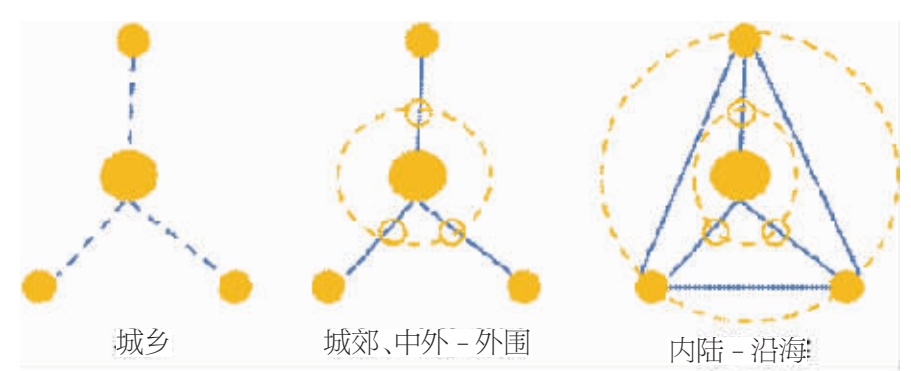
省份	土地流转规模	土地流转比例
黑龙江省	2808 万亩	0.188
广东省	524 万亩	0.187
天津市	74.65 万亩	0.155
浙江省	633.5 万亩	0.32
江苏省	1024 万亩	0.205
四川省	827 万亩	0.153
安徽省	589.4 万亩	0.092
河南省	1173 万亩	0.1204

资料来源:作者整理

图表 66: 中国的经济中心能够辐射的地理范围比较有限



图表 67: 2D 区缩短距离



图表 70: 城际铁路已建和在建的城市分布

铁路名称	里程(Km)	始发	终点	沿途
京津城际	13.14	北京	天津	亦庄、永乐、武清
沪宁城际	300.33	上海	南京	仙林、宝华山、镇江、丹徒、丹阳、常州、戚墅堰、惠山、无锡、无锡新区、苏州新区、苏州、苏州园区、阳澄湖、昆山南、花桥、安亭北、南翔北
宁杭城际	248.86	南京	杭州	江宁溧水、溧阳、新宜兴、丁蜀、新长兴、湖州南、德清、余杭、
长吉城际	110.7	长春	吉林	龙嘉、九台南、双吉
昌九城际	131.27	南昌	九江	庐山、德安、共青城、永修、乐化
沈抚城际	61	沈阳	抚顺	浑河、榆树台、大官屯、瓢儿屯
在建:				
青烟威荣城际	298.97	青岛	荣成	烟台、威海
广佛肇城际铁路	83.37	广州	佛山	肇庆
京唐城际	160	北京	唐山	通州、香河、宝坻、鸦鸿桥、机场及唐山
武威城际	90.12	武汉	咸宁	
宁安城际	257	南京	安庆	马鞍山、芜湖、铜陵、池州

资料来源:作者整理

图表 71: 交通运输十二五规划目标

	指标	2010 年	2015 年
基础设施	公路网总里程(万公里)	398.4	450
	高速公路总里程(万公里)	7.4	10.8
	高速公路覆盖 20 万以上城镇人口城市比例(%)	80	≥90
	二级及以上公路总里程(万公里)	44.5	65
	农村公路总里程(万公里)	345.5	390
	沿海港口通过能力适应度	0.98	1.1
	沿海港口深水泊位数(个)	1774	2214
	内河高等级航道里程(万公里)	1.02	1.3
	民用机场总数(个)	175	≥230
	营运中高级客车比例(%)	28	40
运输服务	营运重型车、专用车、厢式车比例(%)	17.9、5.4、19.2	25、10、25
	内河货运船舶船型标准化率(%)	20	50
	乡镇、建制村通班车率(%)	98、88	100、92
	国道平均运行速度(公里/小时)	57.5	60
	沿海主要港口平均每装卸千吨货在港停时下降率(%,基年:2010)	15	
	乡(镇)邮政局所、建制村村邮站和邮件转接点覆盖率(%)	75、51	>95、80
	300 万人口以上、100-300 万人口以及 100 万人口以下的城市、公交车辆拥有率(标台/万人)		15、12、10
	民航航班正常率(%)	81.5	>80

资料来源:作者整理

第二,土地改革实现农村集体建设用地和耕地流转。从经验来看,这里的重点是:(1)第一个政策底线是守住 18 亿亩耕地红线,存

图表 68: 韩国大邱地区的分工与协作



图表 69: 长珠潭—基建的空间联接



实施的情况看,截至 2011 年上半年,全国土地承包经营权流转总面积达 2.07 亿亩,占承包耕地总面积的 16.2%,在沿海地区,浙江土地承包经营权流转达到 40%左右,上海超过 60%,张家港、无锡等地比例则高达 80%。相对落后的 1D 区也在快速推进这一过程,2011 年底,河南省农村土地流转面积 1982 万亩,已占家庭承包面积的 20.6%。(2)第二个政策底线是“增减挂钩”,将集体建设用地重新规划整理,一方面复垦为耕地,另一方面转作城市建设用地,在靠近城市、城镇和产业园区的范围内,发展农村社区,目前全国不少省市均有不同程度的试验。(见图表 63、64、65)

(二)2D—城市化:密度+距离
如果说 1D—城市化的核心含义是人口由农村向城市的转移,劳动力由农业向非农产业的转移,从而实现城市人口和经济密度的提升,那么 2D—城市化的核心则是城市存量劳动力在中心—外围城市之间、不同行业之间重新匹配,在进一步提升城市密度的同时,重点在于缩短距离。这里的含义:(1)并不是说 1D 区缩短距离不重要,而是说 1D 区处于密度主导的发展阶段,事实上正是因为交通基础设施的改进才使得城乡之间的交易成本下降,进而促进了城市生产和贸易市场的形成;(2)也不是说 1D 区进一步提高密度不重要,而是说 2D 区密度已经较高,开始出现“拥挤效应”,它处于以缩短距离为主导的阶段,城市和郊区、中心城市和外围城市之间需要通过减少有形和无形的距离,实现人口、资源和不同产业的重新配置。换言之,2D 区处于一个“要密度、减距离、不拥挤”的过程。
1.距离缘何重要?
这是因为:(1)现代工商业经济“播种”与“收割”在地理空间上的分离。农业的播种与收割必须在同一块土地上进行,而工商业却无此约束,交通运输和通讯成本的降低使得企业可以在中心城市进行产品设计和项目融资,而在中小城市进行产品生产,因此,大中小城市之间的距离越短,这种分离和分工会更加充分。(2)通常中心城市是服务业的中心,而服务业终端产品的运输成本极低,且服务的区域十分广泛,可以为周边城市提供全面、细致的金融、会计、咨询服务,而中小城市则可以专注于生产,实现城市—郊区、中心—外围的共生共存,相得益彰。(3)土地是最不易流动的要素,只有距离的缩短才可以间接扩大土地市场的灵活程度,使之在不同用途之间有可能得以顺利转换。如果距离足够短,中心城市越有可能将中低端制造业移至郊区或外围,为高科技产业、服务业和住宅用地腾出土地;相反,郊区或外围城市就越有可能承接产业转移,提升土地的经济密度,加快共同繁荣的步伐。(4)距离缩短和交通运输、通讯成本的下降是对冲能源和劳动力成本上升的关键手段。(见图表 66、67)

2.2D 区“承上启下”,需要缩短两个层面的距离
2D 区处于 1D、3D 的中间阶段,下连 1D 区外围郊区、中小城镇,上连 3D 区已经成熟的经济中心城市,为实现更好的城市功能和专业分工,2D 区需要缩短三个层面的距离,形成上下互连的交通运输和通讯网络。具体而言:(1)发展地上基础设施(城际公交、城际铁路、城际客运、支线机场)、通讯网络、地下基础设施(轨道交通、石油燃气管道)将城市与郊区、中心与外围之间联成一体,降低生产和贸易成本;(2)发展高速铁路、高速公路将内陆中心城市与沿海中心城市联成一体,承接产业转移。(见图表 68、69、70、71)

(待续)