

寒风凛冽的壬辰年腊月,在湖南偏远的湘西广州工业园,虽然不见大都市的热闹场景,到处却回荡着人们奏出的迎春交响曲……

崛起武陵满园春

特派记者 彭 慧
通讯员 孙 辉 贾 睿 采写

寒风凛冽,细雨纷飞。正值壬辰年腊月之际,记者驱车来到位于湖南湘西经济开发区,站在湘西广州工业园吉凤大道的主干道上放眼眺望,一个个激动人心的场景扑入眼帘;一条条宽敞笔直的道路网状延伸;一座座时代气息的高楼拔地而起;一个个振奋人心的项目竞相落地;一辆辆加速施工的车辆汽笛长鸣……这里虽难见都市节日的繁华与喧嚣,却到处充满着新春到来的欢快!

◎恰逢迎春花儿开

有一个梦想,承载着湘西各族人民改变家乡面貌的殷切希望;有一段征程,记录着湘西各族人民建设美好家园的奋斗背影;有一座桥梁,连通着广州市对湘西州帮扶共建的浓浓深情;有一种变化,见证着湘西州在未来武陵山片区后发崛起的发展信心。两年沧桑,两年发展,两年巨变。面对着富民强州的历史召唤,一个充满生机、蓬勃发展的湘西广州工业园,在广州市委、市政府的大力支持下,在湘西州委、州政府的坚强领导下,始终坚定不移地在武陵山片区区域发展先行先试的大道上阔步前行。2009年,为加快承接沿海产业转移,在广东省委、省政府和湖南省委、省政府的大力支持下,湘西州与广州市商定合作开发建设湘西广州工业园。2009年1月4日,湖南省政府和广东省政府、湘西州政府和广州市政府在广州市分别签订了《湘穗经济社会发展合作协议》、《开发建设湘西广州工业园合作协议》,正式成立湘西广州工业园。作为湘西经济开发区的“区中园”规划建设,湘西广州工业园规划总面积为5平方公里,首期开发建设2平方公里,重点对接和引进广州市及“珠三角”地区产业、资

金、技术,发展矿产品精深加工、生物食品、轻工制造等产业。园区优先引进为广州工业企业配套、提供原材料的项目入园,建成广州市及“珠三角”地区工业企业原材料加工的重要基地。

建区初期,开发区的产业是一张白纸,存量企业为零,没有大工业依托、周边没有配套产业,更没有可整合的资源,工业基础薄弱,产业链缺失。

◎鼓乐动地响春雷

面壁十年图破壁,难赴蹈海亦英雄。湘西州委州政府,立足于“州府新城、产业新区”,把所有的精力倾注于一身;湘西州委书记何泽中,始终将湘西广州工业园的建设作为推进湘西发展的重中之重,每日伏案总会牵挂其发展的点点滴滴;湘西州长叶红专每年就园区的建设召开多次专题会议;县市和州直相关的领导和部门也倾尽全力帮扶着开发区的建设发展。广州市方面,市委、市政府的主要领导多次组织考察团到工业园实地考察并协调项目入园,盛情邀请湘西州率团参加广州博览会、共建产业转移工业园招商推介会、广交会等重大招商对接活动,派遣了多名干部赴湘挂职交流。广州及周边地区企业界人士、金融界人士等客商300多人次到湘西广州工业园考察,在一些感兴趣的项目开始了投资合作……

精诚所至,金石为开。在湘西州与广州市的合力推动下,湘西广州工业园的变化日新月异。一片曾经的荒芜之地,正在逐渐蜕变成一片未来城市发展的新天!

2009年,园区“三纵三横”的道路骨干网形成;铺设各类城市给排水管网50公里;建成了110KV输变电站;2010年,引进合同项目12个,竣工投产企业5家;5万平



湘西广州工业园管委会主任向顺荣(右一)在施工现场与施工方人员研究施工方案

方米的标准厂房启动建设;开发区科技创业中心投入使用;马尔斯电子科技、顺登模型模具、唯新电子科技等一批项目签约落地,开泰、华慧、富龙公司等一批劳动密集型项目投产。2011年,雪花啤酒、东顺纸业两个重大过亿的工业项目落地;电子信息大楼落成,8个电子信息项目集体入驻。金湘能源、兄弟玻璃等15个项目竣工投产。2012年,广州洁宝、马尔斯电子、三湘印务等11个项目入园;兰天汽车城、艾丽尚信超五星级酒店、开明商务酒店等一批城市商圈项目奠基开工。

◎崛起武陵满园春

好风凭借力,送我踏征程。在广州市政府支持下,湘西广州工业园从起步到发展、从发展到壮大,园区各项

经济指标连年大幅增长,建设发展变化喜人。

2012年1-12月,开发区完成工业总产值23亿元,同比增长15%;实现规模以上工业增加值4.73亿元,同比增长14%;实现技工贸收入28亿元,同比增长30%;完成固定资产投资10亿元,同比增长104%;招商签订合同项目15个,其中工业项目12个,竣工投产项目7个,到位资金8.6亿元,同比增长60%;财政目标任务完成35000万元,同比增长59%。

立足产业建设,加大招商引资力度。利用外部产业资本,用活用足广州工业园品牌。在广州市委市政府的齐心引荐下,多次奔赴广州、上海、深圳、武汉等地洽谈招商项目。目前,累计引进二产项目43个、合同引资35个亿、到位资本15个亿,华慧服饰、三湘印务等19家企业建成投产,华润雪花、东顺纸业、广州洁宝、王老吉等一批

中国经济地理或走向新“弓箭图”

沈体雁(中国区域科学协会秘书长、北京大学管理学院博导)
张晓欢(北京大学管理学院博士后)
赵作权(中国科学院科技政策与管理科学研究所研究员)

随着城镇化、工业化、市场化、全球化进程加快,我国城市与区域空间结构变动也随之加快,这是未来一段时间的发展趋势。

城镇化重塑经济新格局

城镇化在空间上主要表现为人口迁移,工业化在空间上主要表现为产业转移,信息化、市场化和全球化是区域一体化的主要推动力量。作为人类历史上大规模人口迁移的主角,中国经济地理格局的重塑具有十分重大的意义,其现状与趋势直接影响着中国经济社会的空间效益,决定着未来的空间政策导向,甚至也直接影响了世界经济地理格局的重塑。

提起中国的经济地理格局,不少人可能会马上想起妇孺皆知的沿海经济带、长三角、珠三角、环渤海等重点区域,似乎它们就是中国经济地理格局的代名词。

事实上,沿海经济带和三大经济圈并不能充分描述中国的经济空间结构。以我国就业密度的空间格局为例,我国最大的就业密度高值连片区是北京、郑州和温州形成的三角形区域,称之为“京豫浙”三角区,其次是以武汉、长沙和南昌为代表的长江中游地区,再次是辽中南城市群、成渝经济区,最后是珠三角经济区和海西经济区。

如果对照中国的地形图,就会发现我国就业密度较高的连片区基本上位于海拔较低的平原或盆地地区,如“京豫浙”三角区、四川盆地和长江中游地区,而三个较小的就业密度高值连片区辽中南城市群、珠三角、海西经济区则基本是港口腹地发展模式的产物。

两大集聚区不断融合

然而,经济地理的格局绝不是静止的,区域经济的集聚、扩散和融合才是经济地理的常态。一般情况下,对于一个给定的区域来说,前期可能是以空间集聚效应为主导,区域差异不

我国城市与区域空间结构正在快速变化,“大范围聚集,小范围扩散”的结果使得中国区域经济结构由在空间收缩中持续密集化转向在空间密集化中持续扩张,且随时间的推移更加明显。未来我国经济地理的核心区,整体应在北京、郑州、武汉和温州连接而成的半圆形,加上由青岛到郑州连成的线构成了一个新的“弓箭型”。

断拉大,然后是以集聚效应为主导兼具扩散效应,区域差异继续增大但增速放缓,然后是扩散效应为主导,区域差异开始逐步缩小,区域均衡和融合成为主旋律,但区域的差异是始终存在绝不会消失。

那么,从就业角度来看,中国现阶段的经济地理格局处于一个什么样的状态呢?从我国就业密度的分析来看,我国就业密度仍然以集聚为主导,且集聚性在增强。高集聚的区域主要位于东部和中部地区,尤其是“京豫浙”三角区,低集聚的地区主要位于西部地区。可以预见的是,我国就业密度的两大高值集聚区“京豫浙”三角区和长江中游地区将不断融合,未来将成为我国最大的连片高密度就业区。

从就业重心看,我国就业分布正处于以“京豫浙”为核心,且呈现出空间收缩的态势。而最有可能与“京豫浙”三角区融为一体的是长江中游地区,这两地区的并集将构成我国的核心区。

但值得注意的是,从2005到2010年,我国人口分布的空间展布性也发生了逆转,即出现了较为明显的扩散现象,就业人口和总人口持续向东南方向前移的趋势依然存在,但就业

人口和总人口的重心在向西南方向移动。

中国核心区的新“弓箭图”

总之,我国城市与区域空间结构正在快速变化,“大范围聚集,小范围扩散”的结果使得中国区域经济结构由在空间收缩中持续密集化转向在空间密集化中持续扩张。

2004到2008年我国整体上正处于以“京豫浙”三角区为核心的在空间收缩中密集化的阶段,2005年到2010年间我国则转向以“京豫浙”三角区为核心的在密集化中扩张的阶段。这说明我国经过30余年的改革开放,区域差距持续扩大的趋势得到了遏制,区域经济发展的新局面已经开启并将持续向好。

不过,区域融合的过程是复杂的,不是严格按照所谓的“梯度转移”或“点轴发展”进行的,也不是严格按照人为的片区规划展开的,它是市场力量、政府意志、全域和局域经济环境共同作用的结果。

未来,“京豫浙”三角区将继续扮演我国大型连片的高就业集聚区和人口集聚区,最有可能与“京豫浙”三角区融合起来的是长江中游地区(其中武汉城市群将优先融入,届时北京、郑州、武汉和温州的连线将形成一个半圆弧形状),它们将成为未来我国核心-边缘结构的核心区部分,而东北地区、成渝经济区、珠三角和海西经济区将处于未来我国核心-边缘结构的“边缘区”部分,但不可否认的是他们也是局域的中心,但从全国角度来看是类似于孤立的中心。

未来我国经济地理融合的趋势整体的核心区应在北京、郑州、武汉和温州连接而成的半圆形,加上由青岛到郑州连成的线构成了一个新的“弓箭型”,这将是我国全域视角下的核心区。

与传统弓箭型结构相比,不仅地理范围存在重大差异,而且箭头指向内陆而不是海外,其背后的历史背景在于未来中国经济地理结构将主要靠国内市场和自主创新来驱动,而不是过去三十年主要靠海外市场和技术引进为主导的驱动。而东北部分的核心区主要在辽中南城市群,西部的核心区主要在成渝和北部湾形成的两个孤立的小城市群,珠三角和海西经济区是沿海地带的两个重要局域中心。

易鹏/文

以春运为代表的交通紧张问题,在根源上来讲是区域经济发展失衡的问题,所以发展中西部地方经济是唯一的出路,在高铁开通、火车提速和春节加开临时列车仍不能满足运输需求的情况下,唯有区域经济差距缩小,减少人员大面积的流动率,才能真正缓解这一问题。

一年一度的春运帷幕再次拉开,“运能紧张”、“一票难求”仍是春运不变的标签。有关部门预测,今年春运全国预计发送旅客达31亿人次。而全国铁路目标完成旅客发送量20.35亿人次。中国春运被外国媒体誉为“每年一次的人口大迁徙”,保障其顺利、安全的运行是一个艰巨的挑战。

春运在春节前主要从发达地区(工作地)流向相对不发达地区(家乡),春节后在反向流动。最典型的情况即春节前从京津沪、苏沪杭和广深地区流向东北、西北、西南和中部地区,而春节后回流。据铁道部门人士表示,任何一个国家想把积聚的春运客流在这几天运完,理论上都是不具备这个能力的,除非储备10倍以上平时的运能。但是,如果在正常情况下,按照这种运能高峰来配备,会造成巨大的浪费;不配备的话,短期要运这么多回家,确实非常困难。

近年,中国不断大修铁路、公路,希望通过改善交通系统来缓解压力。如今高铁建了不少,尤其是今年京广高铁的开通带来了缓解春运紧张的预期。不过,从以往高铁运行以及目前买票情况看,高铁缓解春运紧张的效果似乎并不很好,提前20天买票仍然一票难求。如果高铁系统建立之后,仍不能满足运力问题,那也就意味着铁路系统的潜能,已很难再找到发展的空间。

中国的铁路运力紧张实际上不仅是个交通问题,正如城市交通拥堵并不仅是道路建设问题一样,以春运为代表的交通紧张问题,在根源上来讲是区域经济发展失衡的问题,是区域发展存在巨大差距的问题。中西部地区不仅就业机会少,而且工资水平和福利待遇也与东南沿海地区有非常大的差距。东南沿海地区工厂企业多,就业机会相对广阔,大面积人员流动自然而然地产生,因而导致每年春运都极其紧张。

区域经济有差异客观存在,但如果中国东西区域差异长期严重失衡,只有少数中心城市的经济好、资源多、工作机会多,并且不断从落后地区吸附资源与人力,那么大规模的人口移动就必然不断发生。此外,如果城市化不能真正解决市民化的问题,农民工永远成不了市民,也会造成人口移动量巨大的问题。

发展中西部地方经济是唯一的出路,在高铁开通、火车提速和春节加开临时列车仍不能满足运输需求的情况下,唯有减少人员大面积的流动率,才能真正缓解这一问题。要因地利宜找出适合各地经济发展的路子来。如果中西部等内陆地区与东南沿海地区的经济差距缩小,内陆有了更多的就业机会和发展空间,福利保险得到保障,那么东南沿海地区的吸引力就会随之削弱,人口流动率自然会降低。

只有经济差距缩小了,人员大面积流动率降低了,春运紧张的状况才能够彻底缓解。

平衡区域经济
缓解春运紧张