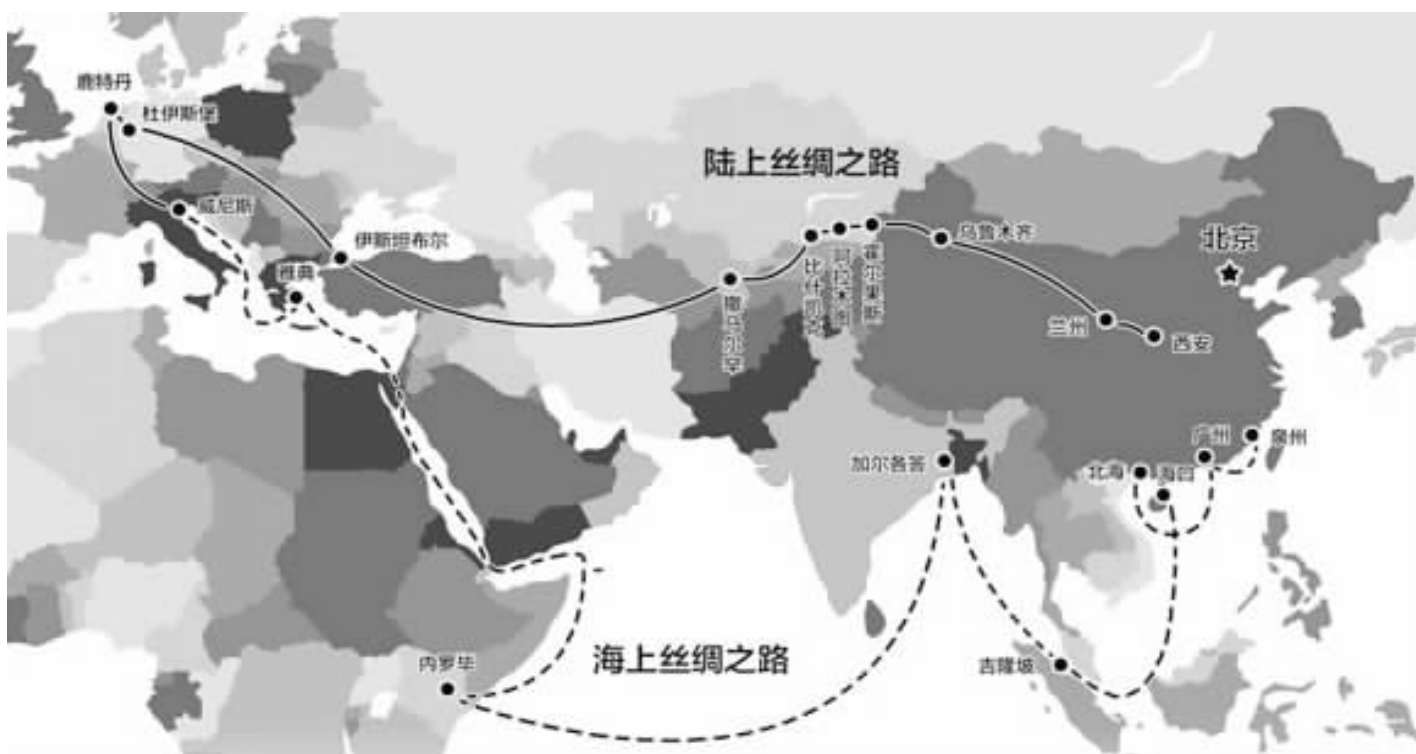


# 安江林:一位长期结合西部实际探索经济带理论的经济学家

■杨才勇 中国宏观经济学会研究室主任

安江林长期从事经济学研究工作,先后担任兰州大学教师、杂志编辑和甘肃省社会科学院经济研究所所长,现为西北创造与发展研究中心主任、中国宏观经济学会客座专家。在几十年的学术经历中,他把国家和本地区经济建设的实际需要作为自己掌握知识和从事理论研究的“路标”,坚持研究社会经济领域的结构规律和重大问题,为发展区域经济结构学理论、增长极理论和经济带理论付出了艰辛的劳动,体现了探索科学真理与服务经济建设实际相结合的治学特点。



“一带一路”战略的实施正在广泛、深刻地影响着未来中国的发展道路和世界战略格局的变化,有可能成为国际区域发展的划时代创举。而中国版的增长极理论由此也成为指导中国经济发展和影响世界结构演变的重要战略思想。将经济带学说上升为国家总体发展的重大战略指导理论,是我国许多经济学家和理论工作者长期耕耘的重大收获,更是国家最高决策层“慧眼识学问”的科学决断。人们由此可以看到,紧密结合国情、区情的,经济学知识创新及其与政府决策的密切配合,对国家和世界的发展能够起到何等的作用。

为我国经济带理论做出贡献的,既有老一代的经济学泰斗,也有年轻的理论队伍;既有东、中部的著名经济学家,也有在西部艰苦环境中成长起来的学者。尤其值得重视的,是我国西部开发和发展的伟大实践造就了一批结合地区实际进行顽强探索的经济学家,他们所作的创新成就,包括在经济带理论方面的学说,成为推动和服务西部地区开发、发展的重要思想,形成了中国西部经济学百花园中一簇簇的奇葩。我们在这里介绍的是一位在经济带理论领域有独到创新成就的西部经济学家,他就是甘肃省社会科学院研究员安江林。

安江林长期从事经济学研究工作,先后担任兰州大学教师、杂志编辑和甘肃省社会科学院经济研究所所长,现为西北创造与发展研究中心主任、中国宏观经济学会客座专家。在几十年的学术经历中,他把国家和本地区经济建设的实际需要作为自己掌握知识和从事理论研究的“路标”,坚持研究社会经济结构规律和重大问题,为发展区域经济结构学理论、增长极理论和经济带理论付出了艰辛的劳动,体现了探索科学真理与服务经济建设实际相结合的治学特点。

## 从研究经济结构规律中看到了经济带理论对区域发展的重要性

安江林是在国内较早并系统地进行了创新理论、经济开发理论、经济结构理论、增长极体系理论研究的学者,尤其在探索和创立区域经济结构学方面取得了较多的理论成就。他最早进行经济带理论的研究是上世纪90年代初期,这是他根据当时经济发展的实际需要,从自己的经济结构理论体系中筛选出来的一个新的领域,即国民经济系统空间结构理论的一个分支——经济结构体系及其结构和功能问题。所以,安江林研究经济带理论的重要基础之一,是他的经济结构理论。

70年代末到80年代期间,他从对经济社会发展的实际调查和理论研究中深切感受到,结构学是一个对经济社会发展意义极为重大的思想理论阵地,有待社会科学工作者去发掘知识财富,建立学说体系,服务社会需要,从自己的经济结构理论体系中筛选出来的一个新的领域,即国民经济系统空间结构理论的一个分支——经济结构体系及其结构和功能问题。所以,安江林研究经济带理论的重要基础之一,是他的经济结构理论。

他坚持不懈地探索哲学结构论和经济结构论的各种知识领域,在进行了长期的理论准备之后,于1990年代初将一系列研究成果等进行了理论的概括和集成,以公开出版的《经济结构与经济增长》一书,系统地论述了辩证结构观、经济系统的七种结构规律和十种成长机制、经济系统的类生命性和超生命性结构特征,以及经济发展模式、发展道路、经济协调发展的途径、发展观在控制经济发展过程中的作用,阐释了发展思想、结构规律、协调发展、全面创新等问题。贯穿全书的思想主线,就是“发展思想—辩证结构观—经济结构规律—经济增长机制—协

调发展机制—科学的发展模式和发展道路—具体的发展对策和发展措施”这样环环相扣、依次递进的逻辑链条。两本书在论述国民经济的地区结构中,提出了建设“发展极和工业集中带”、沿交通线建设“工业增长轴线”的观点和对策。在逻辑结构上,书中运用“由抽象到具体”的思维方法,将阐释原理、借用自然科学知识、分析现实问题与形成经济发展思路和具体对策等内容,组织成为由浅入深、化深而浅、再观客观逻辑联系的理论体系,从根本上揭示了“经济结构的发育机制和发展中的经济结构规律”。

运用经济结构理论来研究西部地区的开发和发展,他首先看到的一个事实是:由于西部多高原、大山、沙漠、戈壁、荒漠等天然屏障,所以人类在这里的各种经济活动自古以来都是依托河流、平川、绿洲,特别是依托重要交通线而展开的,条带形的地域经济共同体成为十分普遍的一种产业和经济活动聚集形式。其中较为典型的,就是从甘肃到新疆长达几千公里的串珠式城镇分布带。将这种特殊性的区域空间结构放到全国和世界的更大空间来进行比较研究,则进一步发现条带型的产业和城镇布局在国内随处可见。国内外学术界对这种条带布局的研究和论述也是仁者见仁、智者见智,著述之多使人读不胜读。其中如国外经济地理学界的点轴开发理论、点轴开发模式和各种交通经济理论,国内著名经济学家刘再兴的生产力布局方面的著作,特别是他关于甘肃城镇沿铁路线形成串珠式布局的观点等,为研究西部经济带问题提供了丰富的知识和多方面的启发。经济带理论对国家和地区发展的重要性的意见,研究西部地区的开发和发展的切入点,这就是西部应当建设怎样的经济带。

安江林以经济带问题作为他研究西部开发和发展的切入点,一方面探索它在经济结构理论中的位置,以便由此深化对区域空间结构和经济带形成规律的研究,另一方面密切关注国家尤其是西部开发和发展的迫切需要,为政府的决策提供有价值的科学依据。

在90年代初人们越来越多地谈论东西部发展差距以及如何缩小差距的争论中,安江林运用经济带理论参与了讨论。当时有一些学者提出沿海经济带、沿长江经济带、沿京九线经济带等学术观点,但提出西部应当建设怎样的经济带的观点却不多。他看到改革开放十几年来国家实行建设重点向东部地区倾斜的政策及其所形成的生产力布局格局,一方面产生了极为显著的效果,使沿海地区连续保持了快速发展,经济实力迅速增强,另一方面也造成了东西部之间差距过大和生产力布局失衡的问题。连带的许多困难和危机因素有加剧之势。为了为国家及时调整区域发展政策、生产力布局状况和东西部地区的开发建设方式提供理论依据,他在1995年兰州大学举办的一次国际学术讨论会上,提交了《新时期全国“三六六大网格”布局格式的形成和西部包兰成昆经济带增长带的规划》一文,提出和论证了新时期国家应当规划、部署三大增长极和六大经济带增长带的“三六六大网格”布局格式。“三大增长极”是继续促进环渤海经济圈、长江三角洲经济区和珠江三角洲经济区的发展,使之成为赶超世界发达国家和在国内发挥辐射带动作用的发展极核;“六大经济带”是沿海经济带、京九沿江经济带、京广沿线经济带、沿长江经济带、沿龙海—兰新线经济带和包兰成昆经济带,形成贯通全国东西南北的“四经二纬”式的增长带网络。提出“三六六大网格”增长极网络的主导思想,一方面是继续推进沿海地区的率先发展战略,并且充分发挥沿海三大城市群和主要经济带增长带的辐射带动作用,另一方面是及时为中西部地区建设城市群和主要经济带进行筹划和部署。西部地区不仅要规划东西向的经济带,即陇海兰新经济带和长江经济带(上游区

段),而且要规划和建设南北向的包兰成昆经济带,将内蒙古的呼包地区、西北的银川和兰州地区与西南的成渝地区、黔中滇中等城镇和产业密集地区连成一体,与东西向的两个经济带在黄河上游和长江上游相互交叉,形成西部的两大开发枢纽区,可以有效促进西部地区极化发展与相对均衡发展的结合。文章中列举了包兰成昆经济带所具有的主要优势,指出建设这一经济带将在西部地区形成北与蒙古国接壤、西面通过兰新线与独联体国家与发展地区关系、南到越南并通向海口、东与中东部地区连成一体、的西部长条形的西部核心地区,能够在很大程度上改变西部核心地区过于闭塞的状况(安江林:《新时期全国“三六六大网格”布局格式的形成和西部包兰成昆经济带增长带的建设》,王关义等主编:《跨世纪的战略抉择——中国西部地区经济发展面临的问题与对策》,甘肃教育出版社1996年3月)。

## 提出增长极体系观点:经济带是一种重要的区域增长极

进入新世纪,国内有关经济带的研究成果迅速增多,以前的“点轴开发”理论有了一种新的形式——交通经济带理论。张文尝、金凤君、樊杰主编的《交通经济带》一书,系统地论述了经济带依托交通线形成和发展的规律,分析了国内外典型交通经济带的特征和功能,为经济带理论的丰富、发展做出了新的贡献。

安江林从《交通经济带》一书中受到很大的教益和启发,他认为交通经济带理论尤其适用于西部地区的发展需要。他在《西部地区协调发展的重要战略工程——建设向边疆地区和国际延伸发展的交通经济带网络》(《环球市场信息导报》2010年第2期;《经济学家》2010年8月1日)一文写道:“交通经济带理论与点轴开发理论是我国经济地理学界著名学者在生产力和区域非均衡发展领域提出的重要学术观点,它们都是根据现代交通设施是改变地区的封闭性区位优势、增强其可达性区位优势的主要物质条件的观点,主张以重要交通线为轴心,连接沿线若干不同级别的中心城市,逐步形成产业相对密集的带状经济发达区域,带动大区域整体经济发展的重要创新性理论。”“交通经济带是一种‘带状’的区域经济增长极,其中区极为重要的城市则是交通经济带的‘极中之极’,即交通经济带中的经济中心或副中心。西部地区的经济开发由于受高山大川和戈壁、沙漠的分割、阻隔,多呈沿交通线和河川的条带状伸展。西部广大的边远、边疆地区的经济开发,自然应当依托现有的和将要形成的交通基础设施,以及现有的和将要形成的城市、城镇群,适应和利用生产要素沿重要交通线延伸运动、形成条带状开发走廊的特点,向资源较富集和地理位置较优越的地区延伸、扩展,使内地的城市和发达地区的产业发展与边远、边疆地区的资源开发逐步形成沿交通线分布的产业链。随着条带的经济聚集效益的提高和分支条带的不断形成、伸展,条带与条带彼此衔接、交织形成条带网络,边远、边疆地区的经济开发就会逐步由非均衡的条带特征向相对均衡的网络特征过渡,边远、边疆地区的经济就会较快进入大区域一体化发展之中。这是适应西部地区的基地区情特点、利用非均衡发展规律的作用促进边远、边疆地区开发,带动边远、边疆地区特别是边远地区群众脱贫致富的重要途径。”

但是要把交通经济带理论引入到西部开发和发展的现实中,有效解决其发展迟缓的多种难题,除过使交通经济带理论“西部化”之外,似乎还缺乏许多与之“配套”的理论。也就是说,西部地区需要一种包括经济带理论在内的较为“成套”的经济学理论体系。他为此进行了从广度到深度的探索,关注城市经济、交通运输经济、对外贸易、生态经济、产业集群、产业结构、企业经营等方面理论动态及其与经济带理论的内在联系,力求将多学科的知识、理论与经济带理论相互融合、渗透,形成兼容性和应用性很强的西部经济理论体系。他把注意力集中在区域经济学的增长极理论上,形成的初步观点是:西部发展需要功能强大的增长极,而这种增长极的形式不是单一的,而是多样的,就是多种增长极彼此联系构成的体系,经济带就是其中的一种。建设西部增长极体系理论观点由此日益明晰。他用这种观点研究全国和甘肃的增长极体系,在一些著作中进一步提出了建设“多级中心城市”、多级交通经济带和增长极网络,将极化发展与相对均衡发展结合起来,认为建设多种增长极、健全增长极体系的结构和功能是加快西部开发、促进全国区域协调发展的重要战略途径。这些观点发表后,因研网等媒体予以转载,国内学术界由此出现了一种新的理论——包括交通经济带理论在内的区域增长极体系理论。(安江林:《统筹区域发展的重要战略方式——建设增长极体系》,开发研究2004年第5期;高新才、安江林、鲜静林主编:《中国发展之魂(经济篇)》,甘肃文化出版社,2004年9月)

增长极体系理论需要走向深化和系统化。安江林以《构建中国西部增长极体系与带动新型工业化发展》为题,申报2004年度的国家社会科学基金项目获批,该项目于2010年结项。著名经济学家、中国社会科学院原副院长、王洛林等对项目研究报告给予了充分肯定,并提出了修改意见。项目研究报告的主要观点以《新时期建设西部区域增长极的战略思考》为题发表在2010年4月26日的《中国经济时报》上,海内外40多家主要网络传媒予以转载,其中有国家权威的经济信息网站如研网、金融界、区域信息网、中国区域发展门户网、中国经济新闻网和权威的新浪、搜狐等门户网站,还有许多学术单位网站,如世纪评论、四川社会科学在线,以及地方网站如甘肃经济发展网等等,海峡对岸的台湾权威媒体中央日报(网路版)也予以转载。文章的主要观点如下:

区域增长极有7种基本的形式,即:骨干企业、支柱产业、产业集群、中心城市、城市群、经济带、增长极网络,区域增长极体系就是由这7种不同形式的增长极相互连接构成的系统体,它是带动区域较快、健康发展的“火车头”。新时期西部大开发的主导方式和战略重点,就是建设由这7种增长极构成的区域增长极体系。

西部增长极体系的整体模式可以概括为“四极、五带、六支柱、多种类型增长极网络体系”。“四极”是指在增长极体系中发挥核心和主导作用的四个大型城市群,即成渝城市群、关中城市群、黄河上游城市群、南贵昆城市群;“五带”指构成增长极体系基本框架的五个主轴经济带,即长江上游经济带、陇海兰新经济带、包兰成昆经济带、南贵昆经济带、包西黔桂经济带;“六支柱”即支撑西部地区经济发展的六大类特色支柱产业——能源化工、矿产开采加工、农产品加工、装备制造、高新技术产业、旅游业;“多种类型增长极网络体系”是指增长极体系以技术密集和高科技企业和中心城市为基础,以大中心城市为主导,以纵向层次关系和横向并列关系以及纵横交织的各种经济技术联系为纽带,将骨干企业、产业集群、优势行业、中心城市、城市群、交通经济带等不同类型的增长极联结、组织成为网络式的区域经济增长极载体体系;西部地区的这种载体体系包括四个大型城市群、20多个城市圈或小型城市群、200—300多个大小城市、几千个中心镇、五条主轴经济带、十多条分支轴带和能源化工产业、矿产开采加工业、农产品加工业、装备制造业、高新技术产业、旅游业六大特色

支柱产业,以及各个城市、地区、行业所属的产业集群、骨干企业、企业集团等多种增长极形式。这些不同类型的增长极依一定的结构关系组成网络式系统整体。随着西部和全国经济社会的发展和区域内外条件的重大变化,应当调整和优化增长极系统的内部结构,发挥并不断完善增长极系统集聚经济要素、形成先进生产力和经济高速增长机制、辐射经济技术生产、带动区域协调发展的整体功能。

未来十几年西部增长极体系建设的根本目标是:建成结构合理、功能健全、覆盖整个西部地区的“四极、五带、六支柱、多种类型增长极网络体系”,带动西部地区加快新型工业化发展;形成西部地区发达的城市群和城镇网络;形成纵横交织的经济轴带网络;形成发达的支柱产业和战略产业群;形成高素质、高增长、强带动功能的骨干企业群和星罗棋布的产业集群;形成不同增长极之间和增长极与被辐射带动的经济实体和地区之间紧密型经济联系。

《新时期建设西部区域增长极的战略思考》一文同时以《建设增长极体系:西部开发和发展的新思路》为刊登在国务院发展研究中心《经济要参》2011年第1期上。《经济要参》是中央一级内部刊物、经济类核心期刊,其主要职责是全面、权威、及时、前瞻性地提供国家宏观决策信息和实证研究的最新成果,为党和国家的决策提供依据。《经济要参》等报刊媒体的热情支持不仅体现了该文在学术价值方面的重要性和深远性,更重要的是上述观点在国家后来制定的有关政策和规划中,尤其是在国家的区域开发政策、建设经济新区政策、西部开发“十二五”规划和经济带建设战略等文献中,都有广泛的影响和反映。

## 为政府的战略决策提供“铺路石”

经济学是一种强调致用的学科,经济学家的重要职责之一就是努力将理论成果转化为政府、企业、社会组织的管理决策和实际行动,产生实际的效果和效益。

安江林把经济带理论纳入到他的增长极体系框架之中,进一步的努力就是将这些理论观点与区域发展的实际条件和现实需要更紧密地结合起来,为政府和企业接受这种理论并将其变成决策和行动进行有益的探索。

从他发表的以下文章中可以看到经济带理论在增长极体系框架中如何一步步走向实用:

一、《建设和优化西部交通经济带》(《环球市场信息导报》2010年第2期)、《西部地区协调发展的重要战略工程——建设向边疆地区和国际延伸发展的交通经济带网络》两文(《经济学家》2010年8月1日)的主要观点。

有效促进我国西部广大边远、边疆地区与经济核心区协调发展的重要途径之一,是建设由内地地区向边远地区通道的交通经济带及其交织的网络,将内地、边远地区和国外经济较发达地区连成一体,为边远地区的资源开发和产业发展提供可便捷利用的国内外市场和产业配套条件,提供内地——边远地区——国外地区一体化发展的综合拉动力。在西部地区应当建设五条主轴经济带:陇海—兰新线经济带;长江上游经济带;包兰—成昆经济带;南贵昆经济带和包西黔桂经济带。建设主轴经济带延伸形成的若干条分支经济带,逐步形成致密型的经济条带网络和城镇网络。建设青藏高速公路、川藏铁路和高速公路、滇藏铁路和高速公路、新藏铁路和高速公路、雅鲁藏布江经济带通向国外的铁路和高速公路等新的交通通道,使西部地区的经济轴带真正交织成跨越天然屏障的网络,改变西部边远地区和最落后地区的封闭状态。

长江上游经济带的建设和延伸。在长江上游经济带的西端,依托川藏公路和计划建设的川藏铁路等交通干线,向马尔康、康定、昌都、拉萨延伸,与雅鲁藏布江经济带相衔接,带动西藏及其边远地区的经济开发;同时向两侧扩展,逐步将汉中、安康、十堰、恩施、张家界、吉首等中小城市纳入辐射带动范围,使之成为沿长江经济带发展的有机组成部分,提高与陇海兰新经济带、南贵昆经济带的融合度。

陇海兰新经济带西段的建设和延伸。该经济带在全线上应进一步向两侧扩展,逐步将沿线地区两侧更多的城镇纳入辐射带动范围;在西部末端分别向伊宁—霍城、乌苏—博乐、克拉玛依—塔城、克拉玛依—阿勒泰、阜康—青海和南疆地区的阿克苏—喀什—和田等边远地区延伸,形成扇形的沿边城镇密集地区。

包兰成昆经济带的建设和延伸。该经济带在其南部末端应当分别向开远—河口—普洱—澜沧、景洪—勐腊等分支条带延伸,形成扇形的沿边城镇密集地区。