

亚洲国家城市化的 发展及其面临的挑战

漆畅青 何帆

【内容提要】 世界各国正在经历着前所未有的城市化浪潮,亚洲地区已经成为世界上城市人口增长速度最快、大城市涌现最多的一个地区。在快速城市化的进程中,亚洲国家和地区将遇到日益复杂的问题。由于亚洲大多数国家和地区正处在经济起飞过程,城市化也进入了中期发展阶段,城市人口增长快、城市基础设施不足等一系列社会和环境问题正在困扰着亚洲各国和地区。本文分析了亚洲地区高速城市化的推动因素,同时着重分析了快速城市化带来的城市贫困化、环境恶化等负面效应,并提出了有关的政策建议。

【关键词】 亚洲;城市化;经济增长;贫困化

【作者简介】 漆畅青,1970年生,德国多特蒙德大学空间规划系博士生;何帆,1971年生,中国社会科学院世界经济与政治研究所所长助理、副研究员。(北京 邮编:100732)

【中图分类号】 F113 **【文献标识码】** A **【文章编号】** 1006-9550(2004)11-0048-06

世界各国正在经历着前所未有的城市化浪潮。到2001年为止,约有47.7%的世界人口住在城市里,其中发达国家城市人口比率达到了75.5%,发展中国家则为40.9%。世界上大城市和超大城市也在不断地增多,目前有411个城市的人口超过了100万,而500万人口以上的大城市也从1950年的8个增加到39个。发展中国家和地区城市化的发展速度大大高于发达国家,尤其是亚洲已经成为世界上城市人口增长速度最快、大城市涌现最多的一个地区。1966年每5个亚洲人中只有1人住在城市里,到2001年,每3个亚洲人中有1人住在城市里。根据亚洲开发银行的预测,2020年亚洲的城市人口将达到25亿,届时每2个人中就有1人住在城市里。^① 联合国的研究表明,到2015年,世界上绝大多数新涌现出来的500万人口以上大城市将分布在亚洲。

在快速城市化的进程中,亚洲国家和地区将遇到日益复杂的问题。由于亚洲大多数国家和地区正处在经济起飞过程,城市化也进入了中期发展阶段,城市人口增长快、城市基础设施不足等一系列社会和环境问题正在困扰着亚洲各国和地区。庞大的人口数量、日

益开放的经济结构、传统上的城乡差别、独特的经济发展战略和政治体制等也将给亚洲的城市化带来深刻的影响,使得亚洲城市化表现出不同于其他地区的特征。

一 亚洲城市化的现状

亚洲是世界上人口最多的大洲。根据联合国人类住区规划署的统计数据,到2001年,亚洲人口(不含中国)已达35.93亿,占世界人口的59%。二战之后,亚洲地区出现了令人瞩目的经济发展,也由此带动了人类历史上空前的城市化浪潮。2001年亚洲(不含中国)的城市人口为13.13亿,比1990年的城市人口数增长了29%,占2001年全世界城市总人口的45%(见表1)。今天,大约有1/3的亚洲人口住在城市里,预计到2020年,城市人口将达到亚洲总人口的50%。亚洲将成为全球城市人口最集中的地区。

^① 联合国:《世界城市化前景》,1999年修订版。

表 1 2001 年中期发展中区域城市的人口,按区域分列

主要区域	总人口 (百万)		城市总人口 (百万)		城市人口占总 人口的百分比	
	1990	2001	1990	2001	1990	2001
全世界	5 255	6 134	2 286	2 923	43.5	47.7
发达区域	1 148	1 194	846	902	73.7	75.5
发展中区域	4 106	4 940	1 439	2 022	35.0	40.9
非洲	619	683	198	307	31.9	44.9
拉丁美洲和加勒比	440	527	313	399	71.7	75.8
亚洲(不含中国)	3 040	3 593	928	1 313	30.5	36.5
大洋洲	6	8	1	2	23.5	26.7

资料来源:联合国人类住区规划署:《联合国人类住区规划署报告》,2004年, <http://unstats.un.org/unsd/statcom/doc04/2004-5c.pdf>。

在亚洲城市化进程中,涌现出来了越来越多的大城市和特大城市。1995年亚洲拥有千万人以上大城市9个(包括东京、大阪、孟买、加尔各答、北京、上海、天津、雅加达、汉城),主要聚集在东亚和南亚地区,共有城市人口1.25亿。根据联合国的预测,到2015年,世界上千万人以上大城市将达到27个,其中18个位于亚洲,除原有的9个千万人口大城市以外,新增的大城市包括卡拉奇、达卡、德里、大马尼拉、拉合尔、伊斯坦布尔、海得拉巴、曼谷、德黑兰等,届时亚洲千万人以上大城市的总人口将达到3.04亿,特大城市对人口的集聚作用将显著增强。亚洲未来的城市化将主要集中在中国、孟加拉国、印度、印度尼西亚和巴基斯坦等国。

但是,值得指出的是,和世界其他大洲相比,亚洲城市的发展呈现出明显的不均衡性。根据Ray M. Northam提出的城市化过程曲线理论,城市化可分为三个阶段:高出生率、高死亡率、城市化率低于30%的初期阶段;高出生率、低死亡率、城市化率在30%到60%的中期阶段;低出生率、低死亡率、城市化率达到60%以上的后期阶段。^①这三种不同阶段的城市化在亚洲都有体现。亚洲拥有像东京、香港、新加坡这样高度发达的世界性商业中心,^②也拥有像达卡这样的被贫民窟所包围、极端贫困和拥挤的特大城市。达卡约一半的城市人口生活在贫困线以下,60%以上的城市人口连干净的饮用水都得不到保障。

1999年亚洲开发银行就亚洲国家城市化水平和人均国民生产总值之间的关系做过研究。^③分析结果表明,根据亚洲国家和地区在城市发展轨迹上的不同位置,大致分为三组。第一组是高度城市化的地区,包

括韩国、新加坡、中国的台湾省和香港特区,这些国家和地区的人均GDP超过了9000美元,城市化率在70%以上。第二组是中度城市化的地区,包括中国、印度尼西亚、哈萨克斯坦、马来西亚、巴布亚新几内亚、菲律宾和泰国,这些国家的年人均GDP处于1000~6000美元之间,城市化率在20%到60%之间,这些城市面临快速城市化和公共资源稀缺性之间的挑战。第三组是低度城市化的国家,包括阿富汗、孟加拉国、不丹、柬埔寨、印度、斯里兰卡、老挝、缅甸、尼泊尔、巴基斯坦、斯里兰卡和越南等,这些国家的年人均GDP低于1000美元,城市化率在6%到35%之间,它们是未来城市化的生力军,尤其是印度、孟加拉国和巴基斯坦。

二 亚洲城市化的推动因素

亚洲是世界上人口最多的地区,同时也是经济发展悬殊很大的地区,人口增长和经济能量的集聚是促进该地区国家尤其是发展中国家城市化的重要原因。

(一)人口自然增长和移民增长共同推动的城市化

亚洲快速城市化的主要原因是人口死亡率下降后带来的人口自然增长以及农村向城市移民的增加。进入20世纪,特别是20世纪50年代后,医疗和卫生条件的改善使得许多亚洲国家的人口死亡率下降了一半以上,亚洲发展中国家的城市纷纷从过去的高出生率、高死亡率、低增长的人口再生产类型转变为高出生率、低死亡率、高增长的人口类型,因此人口的自然增长成为城市人口增长的一个重要因素。

农村向城市的移民也是亚洲快速城市化的重要原因之一。在考虑农村人口的迁徙动因时,城乡发展的差距是一个很重要的因素,而且农村向外“挤出”的作用要大于城市向内“吸收”的作用。也就是说,许多亚洲国家国内农村向城市的移民潮并不完全是因为城市能够为农民提供大量的就业机会,而是由于农村经济的萧条和破产把农民推向了城市。城乡差距拉大导致

^① 邹德慈:《城市规划导论》,北京:中国建筑工业出版社,2002年版,第16页。

^② 例如东京在1990年的产出为9000亿美元,相当于整个英国同年的产出。

^③ Asian Development Bank, "Urban Sector Strategy, The Challenge of Rapid Urbanization," 1999, pp. 4 - 10. http://www.adb.org/Documents/Policies/Urban Sector/default.asp? p_policies.

农民流入城市,人口的急剧膨胀促使城市人口规模迅速扩大,但城市缺乏足够的就业机会和提供公共资源的能力,于是又导致了城市的贫困化,这一恶性发展过程在很多亚洲发展中国家中均存在。以菲律宾为例,近400年的殖民统治使得菲律宾大量的土地集中在少数大地主的手中,绝大多数的农民没有或只有少量土地;政府对农业扶持不力,银行对农业的贷款利息高达26%,有的甚至达到32%;由于该国过度开放其农产品市场,大量便宜的外国农产品冲击了本国农产品的价格,使得务农几乎无利可图;这些因素导致菲律宾的农民处于没有土地、没有资金、没有市场的破产边缘,去大城市寻找机会自然就成了他们有限选择中最具诱惑力的一个。菲律宾首都大马尼拉2000年的城市人口达到1000万,占全国人口的12%,可是城市薄弱的经济基础和有限的吸收能力并不能给所有的移民提供工作机会,从而进一步加深了城市的贫困化。

(二)发达国家和地区经济能量扩散刺激的城市化

城市的发展和经济能量的集聚密切相关,资源和经济能量在哪里集聚,城市就将在哪里崛起。二战之后亚洲地区的经济起飞和日益融入全球经济加速了这一地区的城市化进程。二战以后,出于国际政治和军事意图的考虑,发达的西方国家曾有意识地培植日本、韩国、新加坡等地的经济。这一地区先后出现了“日本奇迹”和“四小龙”的腾飞。高速的经济增长带动了城市化在这些地区的发展。之后,亚洲各国和地区间的经济合作日益密切,出现了所谓的“雁行模式”。日本作为“头雁”,将进入成熟期的产业转移到亚洲“四小龙”,而亚洲“四小龙”在产业结构升级之后,又将落后的行业转移到东南亚和中国。在“雁行模式”的带动下,一批亚洲国家和地区陆续实现了经济起飞。西方国家200年才走完的城市化道路,在一些亚洲国家和地区仅仅用了50多年的时间就已经走完了。二战后,国际经济环境也发生了有利于亚洲国家和地区的变化。发达国家的企业日益面临着劳动力价格昂贵、地价过高、产品供大于求、市场竞争激烈、环保成本上升等问题,在产业结构调整的压力下,发达国家的跨国公司加速了向发展中国家尤其是亚洲的新兴市场转移传统产业和老产品的步伐。随着人均收入的提高和消费模式的改变,亚洲地区日益成为发达国家厂商所看好的潜在市场,为了开发新的市场,更多的跨国公司进军亚洲。在逐渐融入全球经济的背景之下,亚洲各国和

地区的经济活动日益向沿海地区集中,并在沿海地区形成了许多新兴的城市,甚至是大城市和特大型城市。

三 亚洲发展中国家城市化面临的挑战

尽管亚洲国家的城市化存在较大的差异性(比如香港和汉城已经进入高度城市化的后期,城市化率分别高达96%和81%,而达卡还处在城市化的初期阶段,城市化率仅为23%),但是值得注意的是,亚洲发展中国家的城市化已经普遍进入了中期阶段,城市化开始加速发展,如拉合尔和达卡城市人口年增长率分别达到了3.1%和4.2%(见表2),其中一半左右是新迁居到城市的移民。城市的集聚效应带来了更高的劳动生产率,创造了更多的财富,给人们提供了更多改变生活方式的机会。与此同时,快速城市化也带来了许多负面效应,如资金不足、公共服务及基础设施不足、缺乏就业机会、城市贫困化、棚户区蔓延、城市人口持续增加对自然环境造成巨大的压力、环境污染增加、土地使用不当、交通堵塞加剧、供水及卫生设施不足、城市发展不协调等,城市化率的提高与人民生活质量的提高不能保持同步发展甚至有所倒退。以下我们将集中讨论分析亚洲发展中国家城市化过程中出现的问题。

表2 亚洲部分城市化率与城市人口(2001年)

城市	城市化率 (%)	城市常住人口 (千人)	年人口增长率 (%)
香港	95.7	6 687.2	2.8
汉城	81.3	10 321.0	-0.7
宿务	68.0	655.0	1.6
棉兰	37.8	2 035.2	1.8
拉合尔	32.5	4 502.0	3.1
达卡	23.0	6 500.0	4.2

资料来源:根据 ADB 2001 整理,参见 Matthe S. Westfall and Victoria A de Villa, *Urban Indicators for Managing Cities*, Manila: Asian Development Bank, 2001, p.4, pp.94-128.

(一)城市贫困化

城市贫困化表现为城市贫民缺乏谋生机会、缺乏受教育机会、缺乏合适的社会保障机制,不得不住在环境和卫生状况堪忧的贫民窟里等现象。城市贫困化的原因很多,如人口的自身素质、城市化效率、经济发展水平、经济规模、收入分配和再分配制度、社会对平民

权利的保障等。世界银行把城市贫困化分为四个方面:收入的贫困化、健康和教育的贫困化、个人缺乏保障以及土地使用没有保障、个人权利得不到保障。每一层面的贫困化互为另一层面贫困化的原因和结果。

许多亚洲发展中国家面临城市贫困化的挑战。菲律宾第二大城市宿务 34.2% 的家庭生活在贫困线以下,孟加拉国首都达卡市的贫困线以下家庭的比例更是高达 47.7%。从城市居民家庭日常开支的组成也可以看出城市的经济状况,在香港和汉城,家庭平均用于食物的开支只占总开支的 28% 到 29%,而在中等收入和低收入国家,该项开支往往在 40% 以上,有的城市如印尼的棉兰,甚至达到了 55.1% (见表 3)。由于发展中国家经济发展缓慢,城市能够创造出来的就业岗位有限,城市的失业率和在非正规行业从业率都要大大高于发达国家的城市。以达卡为例,该市 23% 的人口处于失业状态,63% 的人口不得不在没有劳动保障、没有医疗保险、没有正规企业组织和管理结构、收入极低的私人非正规企业工作。由于经济落后和城市财力缺乏,发展中国家的城市对穷人的扶贫力度也大大落后于发达国家和地区的城市。比如 2001 年达卡、拉合尔和棉兰平均为每个穷人花费的扶贫开支只有 3 美元左右,而香港的扶贫力度是它们的 1 000 倍。

表 3 亚洲部分城市经济状况(2001 年)

城市	城市人均生产总值(美元)	根据购买力平价调整后的城市人均生产总值(美元)	生活在贫困线以下的家庭(%)	家庭用于食物的开支(%)	扶贫开支(针对每个穷人)(美元)	非正规行业就业率(%)	失业率(%)
香港	26 369	24 350	-	29.4	3 020.00	-	4.7
汉城	24 000	30 000	1.2	28.3	60.55	-	4.9
宿务	2 021	6 699	34.2	44.5	11.51	-	11.2
棉兰	350	1 156	29.0	55.1	3.20	46.6	13.7
拉合尔	1 039	3 783	29.9	41.2	2.96	60.0	5.4
达卡	900	2 801	47.7	46.3	3.20	63.0	23.0

注:“-”指没有数据。

资料来源:根据 ADB 2001 整理。

(二)城市环境退化

世界卫生组织在 20 世纪 90 年代做的一个研究表明,世界上 15 个空气中所含悬浮物最高的城市有 12 个在亚洲,空气中二氧化硫含量最高的城市也都在亚洲。近百年来,以全球变暖为主要特征,全球的气候与环境发生了重大的变化:水资源短缺、生态系统退化、

土壤侵蚀加剧、生物多样性锐减、臭氧层耗损、大气化学成分改变等。根据政府间气候变化委员会的预测,未来全球将以更快的速度持续变暖,未来 100 年还将升温 1.4℃ ~ 5.8℃,对全球环境带来更严重的影响,比如农作物将减产、病虫害发生频率和危害速度将明显增加、水资源短缺将恶化等。亚洲兼有世界上最高的高原和最大的海洋,拥有典型季风区和内陆干旱区所组成的独特的环境系统,它在全球生物地球化学循环和水分能量循环中具有非常重要的地位。由于亚洲人口最多、经济增长速度最快以及大规模的城市化,亚洲很可能成为驱动全球环境变化的“开关”之一。

亚洲地区的城市面临从传统公共健康问题(如水源性疾病、营养不良、医疗服务缺乏等)转化为现代的健康危机,包括工业和交通造成的空气污染、噪音、震动、精神压力导致的疾病等。污染对城市经济的影响是很大的,世界银行曾对此做出过估算,认为由于污染造成的健康成本和生产力的损失大约相当于国内生产总值的 1% 到 5%。

(三)公共服务和基础设施不足

目前,亚洲快速的城市化正面临着公共服务和基础设施跟不上城市人口快速增长的挑战,亚洲开发银行估计亚洲地区每年需要大约 400 亿美元的投资以满足城市扩张的需求,而在未来的 25 年中,总的投资需求将超过 3 万亿美元。^①如果在城市的基础设施、公共服务和住房方面缺乏足够的投入,亚洲城市在未来生产力和竞争力的提升方面将受到严重的限制,并进一步威胁到亚洲城市可持续发展的道路。以下我们就城市供水和卫生设施、教育、医疗等方面进行比较。

1. 城市供水。联合国的研究表明,亚太地区发展中国家约 8.3 亿的人口不能取得安全的饮用水。该地区的 11 个国家中已有 8 个国家的人均用水量少于每年 1 000 立方米,4 个国家的人均用水量甚至不到 500 立方米。发展中国家供水不足有很多因素:从水资源的角度来看,通常是因为过度开采地下水、水体污染等造成的短缺;从供水渠道来看,通常是由于城市的供水管网过于陈旧,缺乏维护和管理,跑冒滴漏和私接供水管道的现象严重造成的。由于管理不善,许多发展中国家供水的成本回收率都不高,如马尼拉和雅加达的

^① Enabling Urbanization, How is Asia Building Effective Megacities? <http://www.kas.de/upload/dokumente/megacities/EnablingUrbanization01.htm>.

供水商每月只能收到供水量 35% 到 40% 的水费,这进一步限制了供水部门投资新建和改建供水系统的能力。从表 4 我们可以看到,亚洲城市的家庭自来水接通率有显著的差别。香港和汉城的自来水接通率均为 100%,但是许多发展中国家的城市仅仅略多于一半的家庭可以使用自来水,宿务和棉兰有 68% 和 63% 的家庭可以用上自来水,而该项指标在达卡只有 42%。安全饮用水的缺乏不仅容易导致水源性的传染病,威胁城市居民(尤其是 5 岁以下儿童)的健康;而且对城市人口尤其是贫民造成了一定的经济负担,在缺水的月份,棉兰的饮用水高达每立方米 0.80 美元。因此城市未来在供水方面面临的挑战主要是如何满足快速增长的城市人口的需要,加大投资力度,建设新的管网并改善旧管网的服务,把城市贫民也纳入供水体系等。

表 4 亚洲部分城市供水状况(2001 年)

城市	家庭自来水接通率(%)	城市人均供水投资(美元)	成本回收率(%)	缺水月份水的中位价(美元/立方米)
香港	100	70.10	105.0	-
汉城	100	18.40	125.2	0.21
宿务	68	3.26	63.0	0.48
棉兰	63	5.60	-	0.80
拉合尔	84	7.22	82.0	0.61
达卡	42	-	97.4	0.50

注:“-”指没有数据。

资料来源:根据 ADB 2001 整理。

2. 城市卫生设施和排污。在香港和汉城,几乎所有的家庭都连接到城市排污管道上,城市污水全部处理后才排放出去,家庭垃圾被专门公司及时回收,这些措施将公共卫生方面的风险减到最小,保证了城市居民的安全。但是在其他的国家和地区,城市满足不了居民在公共卫生设施方面的需求,它们在公共卫生方面的投资远远低于发达国家和地区的城市。例如在棉兰,只有 19% 的家庭通过排污管道排放污水,78% 的城市污水未经处理就排放到大自然中。有些大城市,如拥有 400 万人口的拉合尔,城市污水的处理率甚至为零。城市供水和卫生设施和投资的不足带来的直接结果就是各种传染病的流行,而最容易受到影响的就是低收入居民,尤其是在发展中国家大城市中的贫民窟(或称棚户区)里的居民。以马尼拉为例,该市的供电供水都非常紧张,只有 11% 的人口可以接通排污管

道。棚户区的卫生状况十分堪忧,由于缺乏合理的规划,许多棚户就建在天然河道或沼泽地的上方,没有下水道和垃圾处理设施,河道和屋后的空地就成了垃圾场。每当雨季来临时,被垃圾堵塞的污水常常造成水淹,污水孳生的虎蚊又将登革热带给棚户区。在城市垃圾的回收和处理方面,发展中国家城市也有许多问题。主要表现在垃圾回收的投资不足,垃圾的回收率太低,大量的垃圾采用露天堆放或焚烧的方式等,对空气质量和地下水的危害很大(见表 5)。

表 5 亚洲部分城市排污和卫生设施状况(2001 年)

城市	家庭排污管道接通率(%)	城市人均排污管道投资(美元)	城市污水处理率(%)	家庭固体废物回收率(%)	城市人均垃圾回收投资(美元)	主要垃圾处理方式(%)		
						填埋	露天堆放或焚烧	回收
香港	98	38.60	98	100	-	86	0	14
汉城	99	10.11	100	100	17.13	57	0	38
宿务	0	0.00	85	47	1.08	88	13	0
棉兰	19	19.97	22	63	0.90	0	77	9
拉合尔	61	19.44	0	100	2.42	0	100	0
达卡	22	-	5	50	-	-	50	30

注:“-”指没有数据。

资料来源:根据 ADB 2001 整理。

3. 城市医疗和教育设施。发展中国家的城市在医疗和教育方面的投资要远远少于发达国家和地区的城市。在香港,平均每 204 个居民可以拥有一张病床,但是在达卡,一张病床平均为 924 人服务,比香港拥挤近 4 倍;香港平均 38 个中学学生分享一间教室,但是在达卡 76 个中学学生不得不挤在一间教室里(见表 6)。由于教育和医疗条件的落后,发展中国家城市人口在寿命和受教育程度方面的指标也要低于发达国家和地区的城市,拉合尔的儿童死亡率是香港的 3 倍,人口的预期寿命比香港少 16.9 岁,同时成人非文盲率比香港低 25%。考虑到发展中国家城市化的快速发展,未来将有更多的人口进入城市生活,这将对城市脆弱的医疗和教育服务增加更大的压力。

4. 住房。随着人口增加和地价的不断上涨,许多亚洲发展中国家的城市越来越难以为居民提供足够的、安全的且经济上可以承受的住房。亚洲平均的城市住房和人口比率为每间住房 2.17 人,孟买每间住房甚至要住 5.3 人。大量的城市贫民和新移民没有资金和资源通过合法的渠道取得安全住房,他们中的大部

分不得不挤在狭小的住房里或成为城市贫民窟的居民。联合国的统计数据表明,截至 2001 年,地球上 47.7% 的人口生活在城市中,其中 31.6% 的城市人口居住在贫民窟里。亚洲国家(不包括中国)的贫民窟人

表 6 亚洲部分城市医疗和教育状况(2001 年)

城市	每一病床服务人口数	儿童死亡率 (%)	预期寿命 (年)	成人非文盲率 (%)	入学率 (%)		每间教室学生数	
					小学	中学	小学	中学
香港	204	3.02	79.9	91.1	96.0	80.1	37.0	38.2
汉城	193	0.60	72.4	100.0	91.1	90.7	24.9	42.1
宿务	306	4.10	66.0	93.0	93.7	86.7	58.0	50.0
棉兰	443	3.00	65.5	98.1	97.2	75.5	37.0	38.0
拉合尔	369	10.80	63.0	66.0	61.6	26.5	46.0	60.0
达卡	924	9.30	60.5	60.3	83.0	39.0	56.6	75.8

资料来源:根据 ADB 2001 整理。

数已经居世界之首。2001 年共有 5.54 亿亚洲城市居民住在贫民窟中,他们占亚洲城市人口的 42.1%。菲律宾首都大马尼拉是亚洲快速城市化带来“城市病”的典型例子。由于无节制的发展,大马尼拉的城市人口从 1964 年的 250 万增长到 2000 年的 1 200 万,其中 35% 的人口居住在贫民窟里。虽然许多国家在探索如何解决城市贫民窟问题上做了不少努力,如群众参与式的再安置工程、邻里社区自助合作、公私合作开发、非政府组织参与等,可是收效都不理想。因此,如何通过相应政策的制定,集合社会 and 个人的资源解决城市化过程中快速增长的住房需求,成为可持续城市化发展绕不过去的难题。

5. 城市交通设施。亚洲发展中国家的汽车拥有量相对于发达国家和地区是较低的。例如在达卡,汽车拥有率为每千人 2 辆,宿务为每千人 25 辆(见表 7)。但是经济的快速发展是刺激汽车拥有量增长的最直接因素。近年来,中国一些大城市(如北京)的汽车拥有率也随着经济的发展以每年 30% 的速度快速上升,但是许多大城市道路基础设施投入并没有和汽车拥有量的增加保持同步增长。从表 7 可以看出,相对于香港和汉城,发展中国家大城市的交通设施投入是非常有限的。拉合尔的汽车拥有率和汉城相近,可是人均道路设施投资却仅为汉城的 1%。城市交通效率低下是困扰许多亚洲发展中国家大城市的普遍问题。城市居

民因落后的交通体系而不得不忍受长时间的上下班通勤交通、高交通事故发生率、汽车尾气造成的污染等。城市经济也因交通不畅而承受巨大的经济成本。在菲律宾,通往城市的高速公路的平均车速是 15 公里/小时,市区内的公路更是车满为患。由于道路等基础设施极度不足,交通因素成为投资商在建厂之前考虑的除市场因素之外的首要因素。

表 7 亚洲部分城市交通状况(2001 年)

城市	中位旅行时间 (分钟)	人均道路设施开支 (三年平均值) (美元)	汽车拥有率 (每千人)	交通事故死亡率 (每千人)
香港	47	99.00	106	0.03
汉城	44	171.22	290	0.05
宿务	-	-	25	-
棉兰	30	1.38	48	0.32
拉合尔	40	2.22	240	0.02
达卡	50	-	2	0.17

注:“-”指没有数据。

资料来源:根据 ADB 2001 整理。

四 小结

从亚洲国家城市化的发展过程可以看出,城市化推动了亚洲经济进一步高速增长,但是,与此同时,我们还必须注意到,城市化不仅要以经济发展为目的,同时也要以生活质量的提高为目的。因此我们应该将城市化的负面因素和社会成本考虑在内。城市化意味着人口的集中,生产力区位的集中和生活方式的扩展。伴随着人口增长而来的是如何为他们提供一个适宜居住的环境,提供足以谋生的手段,提供相对公平的机会。中国的城市化在 20 世纪 90 年代之后进入了加速发展时期。中国是一个人口大国,由于农业土地资源有限,如何安置和吸收农村剩余劳动力将是中国城市化必须面对的挑战。城市化的最根本的推动力应该是市场化,而市场化的城市化进程和行政式的城市管理必然发生尖锐的冲突。顺从市场导向的城市化进程,需要政府更多地体察弱势群体的生存状态、尊重他们的生存权利,并且重视政府决策过程中的民主参与。

[收稿日期:2004-07-20]

[修回日期:2004-09-23]

[责任编辑:谭秀英]