



腹地整合——建立泛珠三角经济区

刘蓉 李津逵

一个国家首先融入世界经济的是沿海城市，他们相对内地先一步开放，在开放中求得了发展，形成了经济实力较强的城市群。内陆地区，同期缺少经济发展的引擎，与沿海城市群的差距逐渐加大。在这种情况下，腹地整合成为一种必然选择，沿海城市群需要在对外开放的同时，不断开拓腹地市场、资源空间，而内陆地区则需要通过沿海城市群融入世界经济，最终增强整个区域的综合竞争力，成为全球经济的一个重要节点。腹地整合不能完全依靠市场经济，区域中的各个地方政府要为整合提供制度、信息、金融、基础设施等方面的衔接服务。腹地整合过程中需要强化区域中心城市能量级，增强其辐射能力。

一、腹地整合是一国城市化的重要阶段，区域格局、人口空间分布将会在整合腹地的过程中出现新的图景

腹地整合是区域经济发展过程中的一个重要环节，纽约成为国际性大都市和它通过伊利运河、中央 - 哈得逊河铁路不断开拓内陆腹地市场有着非常紧密的关系；鹿特丹港口能成为欧洲的门户，也和它通过莱茵河、新航道把欧洲内陆和沿运河经济区牢牢锁定为自己的经济腹地有着紧密的联系。世界级的城市需要世界级的腹地，港澳加上珠三角地区组成的大珠三角地区要成为南中国经济区的重要节点，发展广阔的腹地空间势在必行。

1. 对腹地的整合决定了沿海城市群的地位，决定了区域的综合竞争力

纽约整合腹地的几个重要城市，改变了大西洋沿岸城市“群雄并立”的局面。在与新奥尔良对腹地的争夺过程中，纽约成为国际性中心城市，新奥尔良只能成为一个区域性的中心城市。

19 世纪初，纽约与波士顿、费城的人口相差无几，而且，他们都在两个世纪左右的时间积累了雄厚的商业资本。但进入 19 世纪以后，纽约改善了交通及与内陆地区的多渠道联系，积累实力，蓄势待发；伊利运河这条水运大动脉将他们与纽约联为一体，中央 - 哈得逊河铁路的建成又进一步强化了这种联系，纽约经济腹地向大湖区及其以西的广袤而富裕的农业区推进，成为大湖区的出海口和欧洲入美门户，成为连接美国东西部的商业枢纽，成为美国东北部经济核心区。

在汽船和运河时代到来之前，地处密西西比河河口的新奥

尔良丝毫不用担心它的地位，它几乎是内陆地区对外联系的必经之地，它在出口贸易上长时间居第一位。伊利运河和宾夕法尼亚运河的开通使贸易的南北流向被东西流向取代。纽约在对外贸易上逐渐超过了新奥尔良，新奥尔良失去了原来属于自己的贸易腹地。

鹿特丹港将欧洲内陆和沿运河经济区整合为自己的经济腹地，成为世界第一大港和“欧洲门户”。鹿特丹的世界第一大港和“欧洲门户”地位奠基于 19 世纪 60 年代。13 世纪时它还是莱克河支流鹿特河口堤坝上的渔村。15 世纪新航路的开辟和地理大发现以后，世界海运和贸易重心由地中海转移到北大西洋沿岸，北大西洋航线成为世界最繁忙的航线。19 世纪德国完成产业革命和实现工业化之后，莱茵河成为世界最繁忙的内河航线。处在这两条航线交点上的鹿特丹由此获得了崛起之机。加上 1866-1872 年从鹿特丹到荷兰角人工航道——新航道的开凿，使鹿特丹获得北海众多海港中的鹤立地位，莱茵河沿岸水运物资的 3/4 都是经鹿港河海转接，被称作“欧洲门户”，将欧洲内陆和沿运河经济区牢牢锁定为自己的经济腹地。

2. 沿海城市群对腹地的整合决定了腹地的发展机会

沿海城市群较之腹地先一步融入了世界经济，他们对腹地的整合决定了腹地的发展机会，单由腹地构筑的“经济世界”不能融入“世界经济”。

西南五省六方构建的“经济世界”没有核心城市带领融入“世界经济”。在 20 世纪 80 年代中期，我国曾经把西南五省六方（桂、黔、川、滇、藏、渝）作为一个经济区域，但是这样的经济格局只是原来省区经济的组合，没有从全球化的角度来看待一个区域的经济的发展。经济世界需要有核心城市的带动，通过核心城市引进国际或域外资源、产品、技术和信息，由此

链接或通向国际或域外市场，融入世界经济。

二、泛珠三角腹地整合具有相当的基础

1. 泛珠三角腹地整合的独特形式。与纽约、伦敦、东京、上海不同，一个完整的对内辐射对外衔接的沿海城市功能，在中国华南地区是由广州和香港共同实现的。广州难以单独承担区域和核心城市的功能，而香港作为区域核心城市的职能受到制度因素的影响。1994年的珠三角城市群规划简称A计划，把广州定于区域中心的顶点，带动珠江口东西两岸城市发展，而实际情况是，广州一直都是在和香港分工合作中共同完成一个沿海中心城市的职能。

2. CEPA 签署开始解决制度分野。CEPA 签署开始解决制度分野，为泛珠三角经济核心区域的形成提供了制度保障。对于香港而言，CEPA 的最关键之处在于，它从法律上保障了香港和内地可以有顺畅的经济联系，解决了香港经济未来的定位问题。CEPA 为香港、澳门与“珠三角”整合为区域经济一体化的“大珠三角”提供了法律基础，进而可以“大珠三角”为核心和龙头，推动其腹地“泛珠三角”经济圈的形成和发展。

3. 东盟自由贸易区的新契机。“10+1”东盟自由贸易区的签订给“泛珠三角”的概念出台提供了政策上充分的想象空间，产生了泛珠江三角洲经济圈的政治驱动力。粤港澳大珠三角地区作为外向依存度最高的一个地区，作为溶入东盟贸易区的桥头堡，可能再次优先获得各种发展机遇；合作与竞争同在的发展态势，使得泛珠三角经济区的腹地整合成为必然选择。

4. 区域交通基础设施进一步衔接。2003年底，泛珠三角区

域铁路营业里程达到 1.9 万公里，其中，复线里程 4300 公里，电气化里程 7400 公里。区域内每万平方公里国土面积路网密度为 95 公里，是全国平均水平的 1.2 倍。2003 年，9 省区铁路完成旅客周转量 1460 亿人公里，货物周转量 3591 亿吨公里，分别占区域全社会运输总量的 32.7%和 37.6%。

根据对国家铁路承担货物交流情况的整理可以看到，泛珠江三角洲地区各个省区之间还没有形成清晰的“内部关系”，但是在云贵川、湘粤桂之间，这种区间的交流还是大于他们与外部的交流。见下表。

表 泛珠江三角洲地区国家铁路行政区域间的货物交流（2002 年 万吨）

	福建	江西	湖南	广东	广西	海南	四川	贵州	云南
福建	1481	144	150	108	10	---	49	24	28
江西	466	1392	227	380	123	---	51	29	13
湖南	160	310	1621	1345	311	---	80	121	48
广东	22	161	713	1299	446	---	331	342	359
广西	32	49	189	291	877	---	246	296	267
海南	----	---	---	---	---	288	---	---	---
四川	36	36	100	255	258	---	3359	191	270
贵州	37	102	271	522	1391	---	194	1143	97
云南	34	93	77	256	419	---	340	117	1440
各省区对国内其他省区总计	3508	4580	5719	6911	4945	288	7585	2802	3148
各省区对泛珠三角各地区总计	2268	2287	3348	4456	3835	288	4650	2263	2522
各省区对泛珠三角各地区占对国内总交流 (%)	64.6	49.9	58.5	64.4	77.6	100	61.3	80.7	80.1
不计省内物流，各地区对泛珠三角地区占对泛珠三角总交流 (%)	34.7	39.1	51.6	70.8	77.1	0.00	27.8	49.5	42.9

资料来源：根据《中国交通年鉴 2002 年》整理。

另外，在目前民航 468 条主要航线中，泛珠江三角洲地区内部各个机场间的航线有 82 条（占 17.5%），其中有 19 条航线年运送旅客超过 15 万人，有 4 条超过 50 万人。广州、深圳、昆明、成都、海口和厦门进入国内 10 大机场行列。

5. 泛珠三角地区经济差异大，具有整合的基础。以经济发展水平来说，泛珠三角的经济发展水平、空间分布极不均衡，形成明显的圈层梯度结构。第一圈层主要分布在“大珠三角”地区和其他各省区内的经济发达部分（主要是大中城市及附近），如广东潮汕地区、建福州和厦门、湖南长沙、贵州贵阳、云南昆明、广西柳州、海南海口等等，这一圈层内经济发展水平相对高一些。除开属于第一圈层的地区即为第二圈层，第二圈层地区经济发展较差，主要是接受第一圈层的经济辐射，是第一圈层的广大腹地。如今 CAPE 的签订无疑会增强港澳与内地间特别是泛珠三角区域间的经济合作与交流。

三、泛珠三角腹地整合的实施建议

1. 加快作为本区核心的穗港城市走廊建设。但凡世界级的城市都具有较强的对内和对外职能，由于制度的因素，在泛珠三角地区，担当此重任的将是广州和香港两个城市。“香港 - 国际”和“香港 - 广州(珠三角) - 周边省区”将串起整个区域的经济联系。相对于纽约，他们本身就是一个城市承担不同职能分工的两个部分。

香港起着中国大陆和第三国（地区）经济交往的中继基地作用，是中国接受外资的节点。要发挥和利用香港国际大都市的开放功能，包括把香港的国际金融中心、贸易中心、航运中心等城市开放功能延伸到珠三角地区。广州作为对内经济联系

的重要枢纽，继续扩大和周边省区的物流、人流、信息流之间的联系。

2. 广东要当好“场上队长”和“二传手”。泛珠三角的发起不是香港而是广东。这是历史造成的。和世界上所有的腹地整合不同，香港与其腹地不是一个社会制度，行政上更没有协调的能力。CEPA 解决了制度的问题，广东省虽然不是场上的主力队员，但是一定要当好“场上队长”和“二传手”，这个角色只能由广东省来担当。担当这个角色，广东省迎来的将是第二次对外开放，将是发展空间的扩大。

3. 冲破行政藩篱，为腹地整合提供制度保障。根据世界上地区经济一体化组织的成功经验，一个区域性的一体化经济组织，要在由各国授权组成的并具有超国家性的、高度权威性的共同机构领导协调下，通过制定统一的经济贸易等政策，才能消除国别间阻碍经济贸易发展的壁垒，才能实现区域内协调发展、资源优化配置、促进经济贸易的发展。

泛珠三角经济区要实现多赢格局，必须解决制度障碍，同时建立区域常设性、权威性的权力机构，对整个区域的重大问题协商并认真贯彻实施。

4. 整合中心城市。美国中西部的“城市边疆”¹说明城市，特别是中心城市在西部开发中起着主导作用，加强泛珠三角各省中心城市间的联系，特别是各省的中心城市和区域核心珠三角之间的联系，是泛珠三角区形成的破题点。泛珠三角的腹地整合需要体现出中心城市之间的联系。中心城市在推动区域城

¹在 19 世纪上半期美国中西部开发的热潮中，城市往往先于全面开发时就已经形成了，并在开发中起了主导作用。美国著名史学者理查德·韦德在《城市边疆：1790 年至 1830 年美国西部城市的兴起》一书中指出：“几乎从一开始就存在着一个城市的西部，对于这一点却始终没有引起人们的足够重视。事实上，匹兹堡、圣路易斯、辛辛那提、路易斯维尔和列克星敦早在周围地区破土开荒之前就已经筹建和开始接纳移民。这些城镇从建立之初就成为整个地区经济活动的中心、文化生活的焦点和社会巨变的场所。”腹地的整合是从点开始的，而不是从面上铺开的。

市化的过程中起着主导作用。

5. 加强港口的建设，培育港口经济，带动腹地发展。港口经济的发展是带动泛珠三角的中西部省市融入世界经济的桥梁。在港腹协同发展的过程中，港口是腹地对外联系的窗口，是港口——腹地经济地域经济发展的中心和龙头，其龙头作用体现在引进国外或域外资源、产品、技术和信息等，由此链接或通向国际或其他域外市场。发展港口经济对于泛珠三角地区的共同发展有着非常重要的作用。

大珠三角地区实际上是一个港口城市群，有深圳、香港作为对外贸易的港口，广州作为对内贸易的港口，湛江、中山、虎门、惠州、珠海等则是内贸中转港。进一步协调各个港口的职能，实现港口的共同发展，共同促进港、腹发展。

鹿特丹港、纽约港、伦敦港、汉堡港、神户港、安特卫普港等在区域经济的发展中都起到了重要的作用。美国的城市化也是通过大西洋沿岸海港城市对内经济联系不断推进实现的。

6. 整合航空网络。在港澳珠三角地区存在五大机场，但这五大机场缺乏较深层次的合作。泛珠三角地区的整合首先体现在大珠三角地区的整合。五大机场如果协调得不好，对整个区的经济融合、效益都会带来反效果。同时在整合过程中不排除他们之间的“良性竞争”。五大机场组成的航空网络，将遍及全球 45 个国家，联系 179 个航站，其中包括内地的 80 个城市。航空网络的整合是带领 8 省区打通国际市场的必然选择。



7. 架构铁路网络。2004年初，国务院原则批准了《中长期铁路网规划》，确定了到2020年我国铁路发展的宏伟蓝图。泛珠三角区域铁路发展是我国整个铁路网发展的一个重点。

对于客运专线建设，拟建的项目包括：连接湖南及华北地区的北京—广州—深圳客运专线；连接东南沿海及长江三角洲地区的杭州—宁波—福州—深圳客运专线；连接华中和华东地区的杭州—南昌—长沙客运专线；连接西南和华东地区的南京—武汉—重庆—成都客运专线。2010年前首先建成武昌至广州客运专线和温福、福厦铁路。

其次是发展珠三角城际客运系统。以广州为中心，以广深、广珠城际快速铁路为主轴，形成衔接港澳的放射型网络，并与京广客运专线衔接，覆盖珠三角地区主要城镇，总里程达600公里。2010年前，首先建成广州～深圳、广州～珠海城际客运铁路。同时继续实施提速战略。结合新线建设和既有线改造，提升线路标准，改善线路条件，提高列车速度。

到2020年，将形成以广州为中心，客运专线和城际客运铁路为骨架，与相关客货混跑提速线路连接的泛珠三角区域快速

客运网。旅客列车最高运行时速达到 200 公里及以上；广州至福建、江西、湖南、海南等省区的主要城市实现“朝发夕归”，至广西等省区的主要城市实现“夕发朝至”，至四川、云南、贵州等省区的主要城市实现“一日到达”。

8. 加强区域核心对周边腹地的金融服务。继 2002 年对中国 5 个城市进行投资环境调查后，世界银行 2003 年将投资环境调查扩展到 23 个城市。其报告《改善投资环境、提高城市竞争力：中国 23 个城市排名》对投资环境调查结果进行了分析。对投资环境的评价，共三大类指标，其中一大类是基础设施和金融服务的数量和质量，如电力、交通、通讯、银行等。在泛珠三角地区，核心和周边腹地在基础设施和金融服务方面存在着较大的差距，因此在整合过程中，加强金融方面的合作衔接是改善腹地投资环境的重要举措。在这个整合过程中，要充分发挥香港金融中心的作用。

【参考文献】

- 【1】 中国城市统计年鉴 2003 年
- 【2】 姚士谋，朱英明，陈振光等著．中国城市群．中国科学技术大学出版社
- 【3】 李惠武．CEPA 与广东大珠三角和泛珠三角经济协作区．广东经济月刊，2003 年 11 月，总第 88 期
- 【4】 蒙卫华，龚联华，周苗苗，黄桂良．大珠江三角洲 2003 年经济发展分析与展望．广东经济月刊，2003 年 11 月，总第 88 期
- 【5】 罗明义．城市圈域经济论．云南大学出版社
- 【6】 王旭．美国城市史．中国科学技术出版社
- 【7】 顾朝林．经济全球化与中国城市发展．商务印书馆
- 【8】 陈广汉．CEPA 与中国经济的区域化发展．珠三角经济 第 9 页
- 【9】 洪银兴 刘志彪等著 长江三角洲地区经济发展的模式和机制 清华大学出版社

(2003 年)

- 【10】 珠江三角洲城镇群协调发展调研组 珠江三角洲城镇群协调发展研究专题报告之五——区域协调机制研究 2003 年 7 月
- 【11】 刘文龙, 罗平峰 近代拉美与美国城市化的不同进程与经济职能 《拉丁美洲研究》 2000 年 05 期
- 【12】 马洪 星野进保主编 华南地区经济发展方向及与香港、台湾、日本经济关系的展望 海天出版社
- 【13】 乐策 还有更好的选择吗? ——对泛珠三角经济区的另类认识 南方经济 2004 年 01 期

刘 蓉 综合开发研究院(中国·深圳)城市经营中心 理学硕士
李津逵 综合开发研究院(中国·深圳)城市经营中心主任研究员

《脑库快参》是综合开发研究院编印的一种内部参阅资料。

《脑库快参》的对象是社会精英和高品味的读者群：各级政府决策部门、大学和研究机构的学者及海内外各类企业和机构的高层管理者。

《脑库快参》以重大政策和重大现实经济问题的分析研究为主要内容，同时选登国内外最新重要经济动态和信息，发表富有价值和启发性的评论文章。

《脑库快参》注重思想性、启发性和政策性，努力做到思想敏锐、观点鲜明和理论超前，同时坚持文字上的生动活泼和流畅可读。

《脑库快参》将不定期编印，每期一个主题，每篇文章三、五千字甚至更长一些不等。

《脑库快参》以综合开发研究院研究人员所撰写和摘编的稿件为主，同时也广泛欢迎社会各界及学者积极参与。

地址：深圳市银湖路金湖一街 CDI 大厦

邮编：518029

电话：0755-82487878、82471317

传真：0755-82410997

网址：<http://www.cdi.com.cn>

联系人：郑宇劼 电邮：zyj@cdi.com.cn

责任编辑：张朝中 电邮：zhangchzh@cdi.com.cn