

# 中部崛起“龙头”之争及国家区域政策选择

彭荣胜

(河南大学 环境与规划学院, 河南 开封 475001)

**摘要:**中部各省的经济发展现状、以及东部和西部发展的经验与教训,客观要求中部崛起必须有自己的“领头羊”。正确解读中部崛起“龙头”之争,有助于国家制定科学的区域发展政策。

**关键词:**城市群;增长极;龙头;中部地区

**中图分类号:**F127.6

**文献标识码:**A

**文章编号:**1001-7348(2005)11-0005-03

## 0 前言

近两年,中部地区(河南、湖北、山西、安徽、湖南和江西6省)“塌陷”正受到越来越多的关注。2004年12月的中央经济工作会议,正式提出“中部崛起”,并列入2005年的六项主要任务之中,今年的“两会”期间,中部崛起再度成为热门话题。然而,中部如何崛起,从何崛起又成了一个新的问题。这些问题摆在中部各省之间,则形成了一种“中部老大”地位的争夺战。首先是河南媒体率先发出要做中部领头羊的口号,而后湖北、湖南等省也先后宣扬自己的地区优势,希望能在中部崛起的战略中,谋得“大哥大”的地位。并且,这些省份毫无例外地都是以打造自己的都市群(圈)作为区域发展的重点,换言之,各省的竞争实际上主要是5个城市群(中原城市群、武汉城市群、长株潭城市群、昌九工业走廊、合肥—芜湖都市带)的竞争。显然,纷争的背后必有其深刻的道理,正确认识和对待这场纷争,才能制定科学的区域发展政策,才能真正尽快实现中部经济的崛起。

## 1 “龙头”之争的原因剖析

众所周知,在中部5个城市圈的争夺中,谁能获得“龙头”地位,谁就能取得中央政府的青睐,甚至可以得到经济、政策上的

各种优惠,成为中部崛起的“领军人物”,带动其他城市群的发展,从而在区域内获得更多的话语权,在中部突破的过程中获得主动先机。显然,这只是“龙头”之争的表面原因,其背后还有更深刻的道理。

### 1.1 东部和西部发展的经验及教训说明区域发展离不开“龙头”的作用

实践证明,一个区域的开发(尤其是大区域)仅仅依靠优惠政策是远远不够的,必须借助增长极的龙头作用,逐步推动区域的发展。改革开放初期,国家在东部设立的经济特区、沿海开放城市实际上起到了区域增长极的作用,20多年来,它们的经济腹地逐步扩大,实力由弱及强,到现在最终形成了长三角、珠三角和环渤海湾3个国家级的增长极。这3个增长极已经成为区域经济发展的主导力量,直接决定着区域经济的发展格局,成为地区经济最受瞩目的亮点。以吸引外资为例,长江三角洲地区外商直接和间接投资额占全国的百分比从1997年的23.01%急剧上升到2003年的32.95%,上升了9.94个百分点<sup>[1]</sup>。它们不仅将继续带动东部经济的快速发展,也会在一定程度上推动中西部社会、经济的进步。再反观西部地区,西部大开发已过去5年,在这5年中,西部上了不少工程,青藏铁路、西气东输、西电东送、水利枢纽等重大基础设施项目相继开

工,基础设施确实大为改观。但从西部地区的市场建设、当地的经济以及人们收入的变化上,并未看到有特别明显的提高,也就是说,西部大开发的成效并不显著。而且值得关注的是,在轰轰烈烈的几年之后,西部大开发有明显降温的迹象,这其中很重要的原因就是,西部在开发中缺乏像东部那样的增长极作为龙头。换言之,与东部地区相比,西部大开发的一个重要失误就在于,没有像东部那样,由国家政策确立开发热点,而在发展中,西部自身又没能培育出经济发展的龙头。可以说,在这样一个地域辽阔、基础薄弱的西部,缺乏龙头的带动,开发降温实属必然。这些经验与教训告诉我们,对于一个基础薄弱的地区而言,在经济起步阶段,必须首先尽力打造一个或若干个区域热点,搞好交通和通讯网络等建设,改善投资环境,从而吸引外部资金进入,然后,由这些“领头羊”带动周边地区的发展。所以,无论中部地区的中心城市或者城市群中心最终圈定的是谁,中部要突破,就必须尽快建立一个类似东部地区的发展龙头。

### 1.2 松散的经济联系与现实的背离倾向客观要求中部崛起必须有自己的“领头羊”

经济联系松散是中部经济发展的一个突出特征,其必然导致区域产业结构趋同与严重的重复建设,而这种状况又会进一步降

收稿日期:2005-03-25

基金项目:国家社会科学基金项目(03BJL052)的阶段成果之一

作者简介:彭荣胜(1969-),河南光山人,信阳师范学院讲师,在读博士,主要从事中国区域经济研究。

低各省产业之间的关联度,从而使得中部的经济联系更加松散。据统计,在中部的39个产业中,共有14个产业被各省列为支柱产业。烟草、石化、电力、食品、钢铁为五省共有,有色、煤炭采选、汽车为3省共有<sup>[1]</sup>。以汽车制造业为例,汽车制造业是中部的支柱产业之一,但由于在发展中各自为政,缺乏技术和经营上的合作,生产企业虽多,规模却都较小,导致技术和资金力量不强,创新力不够,最终没能形成具有很强竞争力的汽车品牌。

与此同时,在当前国内经济区域一体化进程中,中部不仅没有出现经济整合的迹象,反而出现了背离的倾向。具体表现为,湖南将其定位为粤港澳地区经济发展的“后院”;安徽提出“立足优势、面向市场”,积极融入长三角;江西提出和长三角、珠三角、闽三角联动;资源大省山西则欲融入京津环渤海地区;农业大省河南也酝酿自己的“中原

隆起带”。勿容置疑,缺乏合力、缺乏互动是实现中部崛起的主要阻碍之一。因为这种情况不仅削弱了中部地区的整体发展力量,更重要的是因缺乏区域整体观念而大大降低了中部地区在国家区域发展战略决策中的影响力。导致这种局面的原因,除了中部自身的经济联系较为松散外,更重要的是,中部至今缺乏一个有足够集聚力和辐射力的中心城市或城市群,所以,打造中部发展的“龙头”,是增强中部地区向心力,提高六省经济联系,从而实现中部地区崛起的重要保证。

### 1.3 各省势均力敌是“龙头”之争产生的又一重要原因

中部6省虽然土地面积大小不一、人口有多有少,但从总体上看,各省的经济实力差距不大,没有任何一个省具有明显优势,从而能自动取得“领导权”。如附表所示,河南虽然经济总量较大,但由于人口众多,人

均GDP与山西、湖南等省相差无几;湖北尽管人均GDP高居榜首,但经济总量却不及河南;山西经济总量最小,但却凭借其资源优势实现了最快的经济增长;就三产结构而言,除湖南外,其余各省均是“二、三、一”的结构,以第二产业为主,第三产业GDP增加值比重不高(介于31.9%~37.5%之间);虽然湖南的三产是“三、二、一”的结构,但这种格局并非表明其产业结构层次已进入更高级阶段,只说明其工业化水平更加落后。所形成的这种低层次的结构不仅基础不稳固,而且经济效益也不高<sup>[2]</sup>。另外,6省城镇居民可支配收入与农民收入也都非常接近,所以,中部各省基本上势均力敌,形成不了一省独大的局面,都认为自己的地理区位优势不可替代、具有较好的资源与产业优势,各自的城市群有较强的集聚能力和辐射能力,有资格充当中部地区经济发展的“领头羊”。

附表 中部6省经济指标对比(2003)

| 省份               | 河南               | 山西              | 安徽               | 江西               | 湖北               | 湖南               |
|------------------|------------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| GDP总量(亿元)        | 7025.93          | 2445.58         | 3973.20          | 2830.00          | 5395.91          | 4633.73          |
| GDP增速(%)         | 10.5             | 13.2            | 9.2              | 13.0             | 9.3              | 9.6              |
| 人均GDP(元)         | 7267             | 7402            | 6457             | 6640             | 8990.6           | 7247             |
| 人均GDP在全国的位次      | 18               | 20              | 22               | 23               | 13               | 17               |
| 三产结构             | 17.6: 50.5: 31.9 | 8.7: 57.3: 34.0 | 18.9: 44.8: 36.3 | 19.8: 43.5: 37.5 | 14.7: 47.8: 37.5 | 19.1: 38.7: 42.2 |
| 城镇居民人均可支配收入(元)   | 6926.12          | 7005            | 6778             | 6901             | 7322             | 7674.2           |
| 农民人均收入(元)        | 2235.68          | 2299.4          | 2127             | 2458             | 2567             | 2532.9           |
| 规模以上工业增加累计值(亿元)  | 1754.08          | 882.18          | 834.70           | 440.30           | 1356.15          | 886.52           |
| 全社会固定资产投资累计值(亿元) | 2310.00          | 1116.30         | 1420.00          | 1380.00          | 1883.59          | 1556.94          |
| 实际利用外资累计值(亿元)    | 5.61             | 2.20            | 10.90            | 16.64            | 25.29            | 17.90            |
| 出口总额累计值(亿元)      | 29.80            | 22.66           | 30.6             | 15.06            | 26.56            | 21.46            |

资料来源:中部地区宏观经济检测网及国家统计局信息网统计公报

## 2 国家区域政策的选择

顺应中部经济崛起的要求,目前学术界出现了两种具有代表性的空间组织观点。

河南大学覃成林教授主张,中部地区应采取多极化网络型区域经济空间组织策略。也就是要充分利用城市体系、交通、信息、企业组织和社会组织等各种快速发育的网络,进行多极化网络型区域开发,培育出若干具有全国意义的核心竞争力地区,参与全国的区域分工和竞争。同时,发挥其对区内的空间组织核心作用,促进区域内部协调发展<sup>[3]</sup>。

武汉理工大学教授胡树华认为,中部地区应当采取点轴圈联动的空间组织模式。也就是根据中部城市的综合实力,对其城市体系进行合理的层级划分,不同层级的城市确立不同的城市定位和发展重点。建立点轴开

发、单核、多极、多层次的城市群体系,并通过极点辐射、轴线辐射、平面辐射逐步实现点、轴、圈城市联动的五层级发展模式。

笔者认为,增长极可以是单个城市也可以是城市群。显然,中部地区五大城市群在各自的省份中占有举足轻重的地位,已在客观上起着增长极的作用,同时,就每个城市群而言,其内部城市之间的空间距离较小,经济联系也较为紧密,所以,一个城市群就是一个整体,就是一个增长极。应该说,中部地区这种以城市群为极点的多极格局已初步形成。国家应当支持这些城市群的建设,以便以它们为增长极,逐步带动中部地区的经济发展。另外,考虑到国家的财力所限,同时为了避免城市群之间的无序竞争与各自为政,国家应重点扶持一到二个城市群作为中部经济发展的“龙头”。基于以上认识,并

综合考虑六大城市群(以太原为中心组成的区域可看作第六个城市群)的综合实力与地理位置,中部应当采取以武汉城市群、中原城市群为第一层,以长株潭城市群、昌九工业走廊、合肥-芜湖都市带、太原为中心的大字形经济带为第二层的“双层多极”的发展战略。在这种双层多极框架内,国家应实施如下政策:

**2.1 增强武汉城市群和中原城市群的经济实力,使其尽快成长为国家级的经济增长极,促使其发挥中部崛起的“龙头”作用;加快建设它们与沿海3个国家级增长极之间以及与中部4个区域增长极之间的交通和信息网络,促进要素与企业的集聚与扩散**

与沿海地区的3个国家级区域经济增长极(大珠江三角洲、长江三角洲、环渤海湾地区)相比,武汉城市群和中原城市群的经

济实力还很弱。所以,提高其经济发展水平、增强其影响力是当务之急。为此,首先,国家应当放宽这两个城市群的对外开放权限,允许它们在比照过去上海浦东开发开放政策的基础上,进行改革和开放的制度创新,从而激励它们创造更有利于集聚要素、吸引外资企业和东部地区企业、降低企业外部成本的政策环境,增强其经济活力。其次,通过财政转移支付、税收减免、增加信贷等方式支持该地区自然资源开发、公共设施建设,并培育和扶持支柱产业,壮大其实力。再次,加大对中部地区教育事业的直接投入,增强对劳动力的培训力度,以多元化的政策稳定和吸引高层次人才,为中部经济发展提供人力资本的保障。

另外,区内外增长极之间发达的交通和通信网络是中部实现崛起的重要保证。目前,中部地区的水路、铁路和空中航线尚未形成网络。水路、公路基本上仍是从主干到支干,从根、枝到叶的树状结构;通信、航空则呈现以中心城市为节点的放射状、星状结构;区域内尚无国家一级国际空港,缺乏直航国际的航线,一体化程度不高。国家应当支持中部地区在充分发挥现有高速干道、国道以及水运干线、铁路、航空线路的基础上,进一步扩大原有交通线路的通过能力,积极建设武汉城市群和中原城市群通往大珠江三角洲、长江三角洲、环渤海湾地区的高速公路和铁路,使之成为中部接受东部发达区域产业梯度转移的通道。同时,加快完善武汉城市群和中原城市群之间,以及它们与中部4个区域增长极之间的交通运输网络,逐步实现交通立体化、多元化;将武汉和郑州机场建设成为国际空港;加快信息港和信息网络建设,以主要中心城市为节点,搭建共享型、数字化信息平台,以多媒体信息传输

骨干网络、宽带网、公用数据通信及计算机互联网、数字通信网、广播电视网等现代网络技术为基础,构筑各省之间发达的信息高速公路,实现中部与沿海地区的信息资源共享。

## 2.2 以多元化手段诱导东部劳动密集型和资源密集型产业向中部地区转移

由于区域基础、国家政策、发展战略等因素,我国经济发展水平从东部沿海地区向西部内陆地区逐渐降低,存在梯度差异<sup>[1]</sup>。东部地区产业结构的高级化将可能导致一些传统产业向中部地区转移。但同时应该看到,东部地区偏轻的产业结构因大量中西部地区劳动力的无限供给,仍然具有较强的竞争优势,如果不采取有效的措施,其在短期内难以向中部地区转移;另外,中部在接受东部沿海发达地区产业转移时还面临着国外,如印度、泰国、越南等南亚、东南亚发展中国家或地区的激烈竞争。所以,为了促进东部地区相关产业(主要是劳动和资源密集型产业)向中部转移。国家一方面要加快完善东、中部之间产业转移的通道,提高中部地区的可进入性;另一方面应当在东部形成政策“推力”,迫使东部地区的劳动密集型和部分资源密集型产业向中部转移,如,国家可以通过提高土地、能源、水资源、劳动力等要素成本,降低它们在东部地区的获利空间;与此同时,还要在中部形成政策“拉力”,诱导东部相关产业向中部转移,如,积极实施区域产业结构调整 and 深化市场化改革;推动政府的改革与创新,提高政府的服务意识与办事效率,为产业转移创造良好的软环境;加大人力资源开发,提高劳动者素质,降低劳动力的使用成本;提供优惠的税收与土地政策等。

## 2.3 建立协调机制,促进中部地区内部的经

## 济一体化

中部地区经济联系松散且地方保护主义严重,区域市场难以建立,商品与生产要素难于在区际之间自由流动与优化组合。因此,中部六省只有联动发展,促进“行政区经济”向“经济区经济”转变,实现经济一体化,才能实现跨区域的资源与要素整合、产业和企业的重组,实现“区域外部规模经济”。同时,通过六省联动,可以使它们在信息、基础设施、环保、产业及企业政策等方面形成共享、合作或协调。

对此,国家应当成立强有力、高规格的促进中部地区崛起领导小组及其办公室,形成领导有力、上下通畅、左右协调、衔接有序的工作机制,从而保证中部各省之间的协调配合,促进各项政策措施的贯彻落实。一是督促中部破除各省之间的行政壁垒,撤销不利于资源、要素自由流动,妨碍企业跨区域投资、商品和服务跨区域供给的地方政策和关卡,降低微观经济主体的外部成本,提高要素配置的效率。二是帮助和参与中部地区各省建立协商对话机制,促进各省就长期战略及规划思路、区域经济一体化发展策略、跨省市重大建设项目规划布局等进行沟通和交流,避免重复建设和同质化竞争,在保证整体利益的基础上解决争端和化解矛盾。

## 参考文献:

- [1] 中国统计年鉴[M].北京:中国统计出版社,2004. 412-426.
- [2] 李玲玲等.“中部塌陷”与湖南的经济崛起[J].经济地理,2004,(6).
- [3] 覃成林.中部地区经济崛起战略研究[J].中州学刊,2002,(6):34-37.
- [4] 李小建,覃成林.我国产业转移与中原经济崛起[J].中州学刊,2004,(3):15-16.

(责任编辑:赵贤瑶)

# The Competition of “leading position” in the Rise of Central China and the Choice of Regional Policy

**Abstract:** Understanding clearly the competition of “leading position” in the rise of central China can help government lay down scientific regional policy. Constructing the “leading position” in central China is the demand of economic present situation in central China and developmental experience and lesson in eastern and western China.

**Key words:** city group; growth pole; leading position; central China