

京津冀经济一体化 现状及发展对策

刘丹丹 孙文生 教授(河北农业大学经贸学院 河北保定 071001)

基金项目:国家计生委京津冀人口发展战略研究项目的阶段性成果

内容摘要:当前,京津冀地区已成为我国三大经济增长极之一。本文通过分析京津冀区域内经济合作现状,指出其发展进程中存在的问题,并对其发展前景提出了一些积极有效的建议。

关键词:京津冀 区域经济一体化

京津冀地区拥有优越的城市发展平台,以及政策、资源、人才、技术优势,其建设不仅关系到自身的发展,也关系到如何带动我国北方经济与社会的全面发展,更关系到我国综合国力及在全球竞争能力的增强。因此,推进京津冀区域一体化已经迫在眉睫。

京津冀区域内经济合作状况回顾

20世纪80年代,国家首次提出“环渤海经济圈规划”。

“九五”时期,河北省提出了“两环开放带动战略”(“环京津”、“环渤海”),但基本上停留在战略概念层面,在具体合作的内涵、方式等方面没有实质性进展。

2001年10月,国家建设部组织评审通过了清华大学两院院士吴良镛主持完成的“京津冀北城乡空间发展规划研究”,即大北京规划。

2004年2月,国家发改委召集北京市、天津市、河北省发展和改革委员会的负责人召开了京津冀地区经济发展战略研讨会,共同分析面临的形势和存在的主要问题,商讨加快发展的对策和建议,达成五

项共识。

2004年5月,北京科博会、博鳌亚洲论坛发起,国家发改委指导,环渤海七省市共同参加了环渤海地区经济合作与发展论坛,达成实施建立环渤海合作机制,推动环渤海地区经济一体化的共识。

2004年6月,环渤海合作机制会议召开。会议就推进环渤海区域合作进行了研讨,并决定成立环渤海区域经济合作联席会议。

京津冀经济一体化发展的现实意义和面临的问题

从京津冀所处的经济地理圈层与战略地位来看,由于世界经济中心向亚太地区转移,国内生产力布局由南向北推移,这些发展机遇都为京津冀地区的能量聚集和跨越式发展提供了可能,再加上这一地区独特的区位优势、雄厚的工业基础和经济实力,全国一流的技术装备和科研环境,不仅是我国目前最具发展潜力和活力的七大经济区之一,而且有可能成为推动我国北方地区乃至全国经济增长的“引擎”。北京市、天津市的人均GDP已分别达到31613元、25874元,河北省与之相差较大(见表1)。但与人均GDP已达40000多元的上海市相比,还有很大的差距。京津冀如果要成为带动这一区域的发展中心,还需进一步大幅度提高其实力。如果把京津冀作为一个整体,使之成为发展中心的话,其实力一定会得到快速提高。所以,在京津冀联合的基础上加快推进京津冀一体化具有重要的现实意义。

区域观念淡薄

区域经济结构失衡 多年来,京津冀为了获取地方利益,长期实行自愿垄断、贸易保护、市场分割、自成体系的封闭政策,从而诱发城区系统生产建设中的重复布局 and 地区工业结构趋同,形成区际内部某种程度的“大而全”、“小而全”生产体系,技术上不了档次,专业化仅仅停留在产品的专业化上。

缺乏公平、合理的区际利益协调机制 由于三省市存在着特殊的经济关系以及区位优势因素的影响,三地区特别是河北省与京津并不能获得同等的发展机遇,这就意味着三地区在相同的主观努力下并不能获得同等的发展机遇和经济收益,从而驱使三省市各地区在一个不公平的环境中相互竞争,导致区域经济畸形发展,而且还影响区域经济结构的优化程度以及区域经济宏观效益整体水平的发挥,从而延缓区域经济整合与经济一体化的发展进程。

缺乏区域组织保障系统以及协调统一的区域经济发展规划 由于京津冀区域合理分工,优势互补的区际分工体系与运行机制并不完善,区域经济组织与区际经济活动始终处于无序、混乱和松散的状态。市场分割、贸易摩擦、恶性竞争时有发生。特别是区域经济在不受中央或区域协调组织宏观规划与统筹布局的控制和管理下,区域系统内劳动地域分工规律、整体效益规律以及协调发展规律很难对区域经济产生有益的影响。

缺乏统一的地区性金融市场 从该区

表1 2003年京津冀综合经济实力情况

指标	国内生产总值 (亿元)	人均GDP (元)	人均GDP 比2002年 (增长率%)	一产 增加值 (亿元)	二产 增加值 (亿元)	三产 增加值 (亿元)	三次产业增加值比重		
							第一	第二	第三
北京市	3611.9	31613	9.2	93.78	1298.5	2218.2	2.6%	36%	61.4%
天津市	2368.94	25874	13.8	89.7	1212.34	1084.9	3.7%	50.8%	45.5%
河北省	7095.4	10508	10.9	1064.3	3675.4	2355.7	15%	51.8%	33.2%

数据来源:2004年《河北经济年鉴》

域金融服务水平与功能质量来看,京津冀地区的金融体系不够完善,经济体制改革相对滞后,主要表现在地方性银行、非银行部门没有融资权,部分地区人民银行的融资活动只能根据中央银行信贷规模的分配来决定地方性贷款额度、融资渠道狭窄,无法形成经济区域资金流通与循环态势。

区域环境问题严峻

从总体上看 随着经济的快速增长 京津冀的生态环境质量总体仍在下降,以城市为中心的环境污染仍然呈恶化的趋势、空气污染依然严重、地表水污染普遍,特别是流经城市的河流污染严重,地下水受到点状和面状污染、水位持续下降,加剧了水资源的供需矛盾,生态破坏加剧的趋势尚未得到控制。

城际交通欠完善

目前,京津冀地区对城际交通线路的网络建设缺乏足够重视,不能充分满足城市客货运输迅速、便利、安全、经济的需求。交通网总体布局存在缺陷,铁路与公路网络都以核心城市为中心向外放射,以致内外的交流必须通过北京枢纽或天津枢纽,为二市带来了大量的过境运输,干扰核心城市交通。同时,京、津两大交通枢纽的分工与协作不善,忙闲不均。

推进京津冀经济一体化发展的对策

培育和建立统一开放的区域性市场体系

京津冀地区应逐步建立健全规模不等、层次不同、功能各异并呈四级分布的区域性市场体系。

大地区级区域市场,即建立面向全国的高级市场体系。省级区域市场,河北省作为层次较高的省级商贸中心,通过其自身经济吸引和辐射功能的逐步加强,一方面随着经济增长速度和市场发育水平的提高,与周边省份的区域联系将会更加紧密;另一方面展示了整个区域与周边地区各类要素市场、批发市场、大型贸易集市日渐成熟并均有良好的发展势头。省内地区级区域市场,这一级区域市场联系主要是指城市之间、地区之间建立起来的商业中心和贸易网络。基层区域市场,其吸引和辐射范围一般与县级行政区划相一致,县城是这一区域的商品

流通中心。

建立区域经济利益协调机制

建立合理公正的区际利益交换关系 新型区域利益协调机制应建立在“公平竞争、机会均等、利益兼顾、适度补偿”基本原则基础之上。

尊重区际经济利益的自主权益 中央政府应根据京津冀区域经济的发展实际,积极为三省市创造一个公平的竞争环境,并制定出一系列有益于区域经济协调发展的政策、法规,调动地方的积极性。

实现区域生产力合理布局 京津冀地区应从全局出发,合理布局重大工业项目、农业项目、交通运输项目以及城镇和其他方面的建设项目,使区域经济均衡向前发展。

突破二元经济结构 促进区域城乡经济的渗透和融合,突破省、市、县的界线,建立统一的市场体系,实现资金、技术、劳动力等各种生产要素的合理流动。转变政府职能,建立新型的区域城镇经济运行的管理机制。加强区域中等城镇建设的投资力度,拓宽筹资渠道。

建设京津冀高新技术产业带

要加快京津冀城市内部产业结构的调整、城市间产业分工协作,如北京市“退二进三”的产业结构调整战略,即产业重点瞄准第三产业、高新技术产业,把不适应首都发展的大工业和传统产业向河北省、天津市转移;天津市在产业优化时,把转移出的产业在河北省附近城市“安家落户”。加快京津唐高速公路高新技术产业走廊的建设 带动京津地区产业结构调整、优化和高新技术的发展,使之成为我国北方的“硅谷”。建设京津冀高新技术产业带地段,可以设在沿京津唐高速公路靠近北京市、河北省一端,这个地方便于三地政府直接共同管辖,有利于吸引三地特别是京津冀两地的资金、人才。

实现以交通运输为主的基础设施建设一体化

京津冀地区是我国交通网络最为密集的区域之一,是航空、海运、铁路、公路和管道网络的枢纽地带。然而,由于全球经济一体化发展增加了各国经济与贸易的相互依赖性,使生产和流通过程更加规范化,从而引起了多式联运与综合物流服务需求的增加。这种变化将意味着京津冀地

区实现区域交通一体化,必须建立一个以联合运输为主要内容的综合运输网络。

加强区域内铁路干线的建设,如修建保定通往霸州的铁路,是跨过北京市、连接石家庄与冀东及其以南地区的关键所在。滨海铁路的建设也应尽快纳入城市发展规划,促使秦皇岛、王滩、大港区和黄骅连为一体,成为分担京津铁路货运量的主要结点。

建立生态环境整治补偿机制

确保京津冀地区生态环境质量,实施可持续发展战略,国家本着“利益兼顾,适当补偿”的原则,尽快建立京津冀生态环境整治补偿机制。国家应设立专项补偿基金,合理补偿在计划经济体制下形成的三省市水资源分配以及由此引发的移民、生态环境保护和防洪损失等问题。加大该地区生态环境整治与投入力度,特别是对洋河与官厅水库水污染的治理,北京市与河北省应共同出资或争取国家补偿尽快予以解决。另外,对水库周边河上游地区水土流失、防护林、特种林等森林资源的综合治理与营造也应及早列入京津冀环境整治规划。

实现旅游网络与综合开发一体化

旅游业已成为各地区国民经济发展中的支柱产业。“九五”期间,京津冀三省市旅游业总产值比重达到4%以上,表明该地区除了具有区位优势明显、交通通讯便捷、景点相对集中的条件外,还具备发展成为世界著名旅游区的巨大潜力。三省市应把旅游业提到区域经济发展战略的高度,加以统一规划、综合开发,特别是应尽快将“高科技兴旅”的战略思想融入京津冀经济一体化规划之中。

参考文献:

1. 王亭亭. 区域体制改革: 京津冀区域一体化的关键. 中国经贸导刊[J], 2002.7
2. 沈玉芳. 长江三角洲一体化发展态势、问题和方向. 城市经济、区域经济[J], 2004.6
3. 安虎森, 朱妍. 环渤海的京津冀: 你比“长三角”、“珠三角”缺什么?. 领导之友[J], 2003.6
4. 张广威, 漆晗东. 京津都市圈经济一体化发展思考. 区域经济[J], 2003.10