

京津冀地区城市间的经济联系方向研究

崔和瑞

(华北电力大学 经济管理系,河北 保定 071003)

摘 要:京津冀地区的经济发展是当今区域经济研究的热点之一。基于经济联系方向理论、方法,本文对京津冀地区城市间的经济联系方向进行了系统研究,分析了京津冀地区城市间三个不同层次的经济联系程度,提出了加强京津冀地区城市间经济联系程度、促进京津冀区域一体化建设的若干对策建议。

关键词:经济联系方向;京津冀;区域一体化

中图分类号:F291.3 **文献标识码:**A **文章编号:**1002-980X(2008)10-0032-05

城市是一个开放的系统,同时城市与城市之间存在着一个由经济、人口、社会、资源、环境等相互作用、相互联系的因素组成的复杂网络。在城市体系所组成的联系网络中,最普遍、最重要的联系是经济联系,城市间的经济联系是城市与区域经济空间结构形成的重要因素。一个经济区域内城市间经济联系的密切程度往往决定着此经济区域整体经济的发展状况。回顾改革开放近 30 年的发展历程可发现,在我国“珠三角”、“长三角”地区向现代化迈进的同时,位于环渤海经济带核心层的京津冀地区却在不知不觉中落伍了。而研究京津冀地区城市间的主要经济联系方向,对促进京津冀地区的经济发展、实现区域一体化具有重要的理论意义和现实价值。总体而言,研究京津冀地区城市间主要经济联系方向的意义主要包括:

1) 有利于京津冀地区城市乃至区域经济的空间发展的合理组织,增强区域的综合实力和群体效益,促进区域经济发展。城市的主要经济联系方向,事实上反映了该城市众多企业与个人经济联系的主导方向。因此,研究城市的主要经济联系方向将有助于理解经济行为主体的空间行为。据此,政府部门可以因势利导地对城市乃至整个区域经济各类资源进行合理配置,增强区域综合实力和群体效益,促进区域经济发展。

2) 有利于明确京津冀地区城市实体的空间发展方向。区域经济中,作为经济联系行为主体的企业与个人的出行时间成本和交通运输成本需要节省以

提高效益,因此该方面的研究有利于各城市从区域角度考虑城市的空间发展方向和城市布局,树立城市发展的“大区域”观念。

3) 有利于京津冀地区交通运输的合理组织。经济联系是交通运输存在的基础,交通运输是实现经济联系的途径,而且交通运输的发展会进一步强化区域经济联系的空间格局。研究城市间的相互经济联系,可以明确经济联系对交通发展的要求,为交通规划提供依据。

1 研究思路

京津冀地区的城市主要包括:北京市、天津市、石家庄市、张家口市、承德市、唐山市、秦皇岛市、廊坊市、保定市、沧州市、邢台市、衡水市、邯郸市共 13 个城市,图 1 为京津冀地区位置图。

由于中心城市的主要经济联系方向基本上反映了整个区域的主要经济联系方向,因此本文旨在通过研究京津冀地区中 13 个主要城市之间的主要经济联系方向,明确京津冀地区城市经济联系的空间格局,并据此提出有利于京津冀地区区域一体化的若干战略意义。考虑到数据的可获得性,本文以京津冀地区 13 个主要城市的行政地域作为城市概念。

由于城市间的经济联系具有历史演变性,因此本文采用时间序列方法研究京津冀地区城市间的经济联系方向,从这个角度来观察京津冀地区城市间经济联系的发展趋势及存在问题,并提出若干建议,

收稿日期:2008-08-10

作者简介:崔和瑞(1967—),男,河北易县人,华北电力大学经济管理系教授,硕士生导师,博士,研究方向:区域经济可持续发展、数量经济分析与评价、复杂系统分析等。

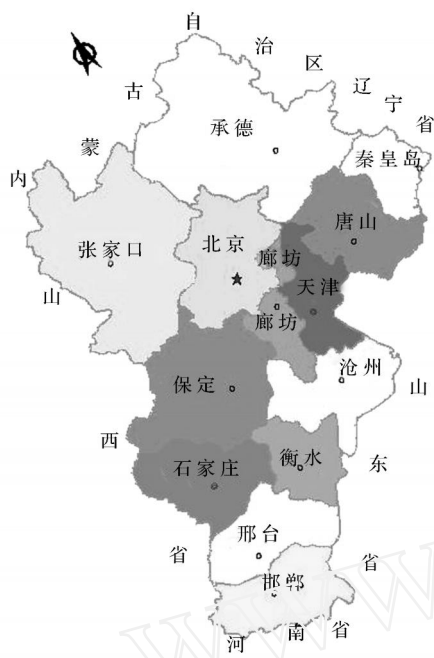


图1 京津冀地区位置图

通过加强城市间的联系来促进京津冀地区的经济发展,提高区域经济一体化的程度和水平。

在研究过程中,本文用经济联系量这一指标来考察城市间的主要经济联系。经济联系量,或称作空间交互作用量,是用来衡量区域间经济联系强度大小的指标,它既能反映中心城市对周围地区的辐射能力,也能反映周围地区对经济中心辐射能力的接受程度^[1]。据此概念,本文采用以下模型来测算京津冀地区城市间的经济联系量:

$$R_{ij} = (\sqrt{P_i G_i} \times \sqrt{P_j G_j}) / D_{ij}^2。$$

上式中: R_{ij} 表示两个城市的经济联系强度; P_i 和 P_j 分别表示两个城市的市区非农业人口数; G_i 和 G_j 分别表示两个城市的市区 GDP; D_{ij} 表示两个城

市之间的距离^[2]。本文针对京津冀地区的城市发展现状,利用上述模型,对京津冀地区城市间的经济联系量进行计算,以此反映京津冀地区城市间的经济联系程度。

2 研究过程和结果分析

2.1 研究过程

考虑到京津冀地区城市间经济联系的趋势、数据的可获得性和计算的简便,本文仅选取 1996 年、2000 年和 2004 年的数据进行模型计算。非农业人口数和 GDP 的具体数据来源于《河北统计年鉴》(1997 年、2001 年和 2005 年)、《天津统计年鉴》(2001 年、2005 年)、《北京统计年鉴》(2001 年、2005 年)。在研究过程中,笔者发现京津冀地区城市之间的距离在上述 3 年中没有大的改变,所以城市间的公路里程数在 3 年的计算中没有改变,具体数据来源于《中国司机地图册》(地质出版社于 2006 年 1 月出版)。根据具体数据进行模型计算,经济联系量的计算结果见表 1、表 2 和表 3。

2.2 结果分析

通过对 1996 年、2000 年和 2004 年 13 个城市的年经济联系量数据进行分析,我们发现,总体上讲,京津冀地区城市间经济联系的格局没有发生变化,可把京津冀地区城市间的经济联系分为 3 个层次:第一层次,北京—天津、北京—廊坊;第二层次,北京—唐山、北京—保定、北京—石家庄、天津—唐山、天津—廊坊、天津—保定、石家庄—邢台、邢台—邯郸;第三层次,剩余的其他城市之间。通过数据分析可以看出,3 个层次的经济联系在 1996—2004 年期间呈现出各自的特点。

表1 1996 年京津冀地区 13 个城市的年经济联系量 10⁸ 元 · 10⁴ 人/千米²

城市	北京	天津	石家庄	承德	张家口	秦皇岛	唐山	廊坊	保定	沧州	衡水	邢台	邯郸
北京													
天津	42.820												
石家庄	4.602	2.201											
承德	1.872	0.484	0.109										
张家口	2.858	0.836	0.214	0.079									
秦皇岛	1.428	1.191	0.111	0.058	0.058								
唐山	10.465	15.975	0.567	0.466	0.267	1.846							
廊坊	31.441	12.696	0.523	0.114	0.185	0.116	0.513						
保定	12.692	6.206	4.695	0.148	0.251	0.148	0.537	1.501					
沧州	3.494	8.918	1.180	0.093	0.084	0.143	0.950	0.724	1.801				
衡水	1.461	1.333	2.133	0.035	0.056	0.051	0.349	0.226	1.136	1.076			
邢台	0.960	0.622	3.834	0.026	0.057	0.036	0.216	0.102	0.576	0.281	0.657		
邯郸	1.120	0.771	2.595	0.034	0.072	0.049	0.256	0.126	0.583	0.322	0.608	9.551	

表 2 2000 年京津冀地区 13 个城市的年经济联系量

10⁸ 元 · 10⁴ 人/千米²

城市	北京	天津	石家庄	承德	张家口	秦皇岛	唐山	廊坊	保定	沧州	衡水	邢台	邯郸
北京													
天津	45. 498												
石家庄	9. 079	1. 991											
承德	3. 462	0. 410	0. 172										
张家口	4. 995	0. 670	0. 318	0. 110									
秦皇岛	2. 718	1. 039	0. 180	0. 088	0. 084								
唐山	20. 243	14. 169	0. 933	0. 719	0. 390	2. 934							
廊坊	63. 100	11. 683	0. 893	0. 182	0. 279	0. 190	1. 698						
保定	24. 968	5. 597	7. 862	0. 233	0. 373	0. 240	1. 560	2. 558					
沧州	6. 743	7. 892	1. 938	0. 143	0. 122	0. 226	1. 798	1. 209	2. 950				
衡水	2. 744	1. 147	3. 409	0. 053	0. 079	0. 079	0. 461	0. 367	1. 810	1. 683			
邢台	1. 827	0. 543	6. 212	0. 039	0. 082	0. 057	0. 286	0. 168	0. 930	0. 445	1. 013		
邯郸	2. 206	0. 697	4. 353	0. 054	0. 107	0. 079	0. 369	0. 197	0. 975	0. 528	0. 971	15. 458	

表 3 2004 年京津冀地区 13 个城市的年经济联系量

10⁸ 元 · 10⁴ 人/千米²

城市	北京	天津	石家庄	承德	张家口	秦皇岛	唐山	廊坊	保定	沧州	衡水	邢台	邯郸
北京													
天津	119. 890												
石家庄	16. 493	7. 409											
承德	5. 706	1. 385	0. 392										
张家口	7. 843	2. 154	0. 690	0. 220									
秦皇岛	4. 851	3. 801	0. 445	0. 201	0. 182								
唐山	31. 790	45. 575	2. 025	1. 438	0. 748	6. 449							
廊坊	115. 400	43. 765	2. 256	0. 424	0. 623	0. 488	3. 716						
保定	43. 462	19. 959	18. 909	0. 516	0. 792	0. 584	3. 251	6. 612					
沧州	11. 496	27. 560	4. 566	0. 312	0. 254	0. 540	3. 669	3. 062	6. 770				
衡水	3. 764	3. 223	6. 461	0. 092	0. 132	0. 152	0. 756	0. 748	3. 342	3. 054			
邢台	3. 295	2. 005	15. 475	0. 089	0. 180	0. 143	0. 595	0. 450	2. 257	1. 061	2. 090		
邯郸	3. 420	2. 212	9. 325	0. 106	0. 203	0. 171	0. 685	0. 494	2. 036	1. 083	1. 721	34. 29	

1) 第一层次城市之间。

第一层次城市间,北京—天津、北京—廊坊之间的联系在整个京津冀地区居于主导地位,且其经济联系量增长迅速,始终在整个京津冀地区遥遥领先,基本上是第二层次城市间经济联系量的 4 倍左右,且北京—天津的年经济联系量从 1996 年的 42. 82 亿元 · 万人/千米² 增长到 2004 年的 119. 89 亿元 · 万人/千米²,北京—廊坊的年经济联系量从 1996 年的 31. 441 亿元 · 万人/千米² 增长到 2004 年的 115. 40 亿元 · 万人/千米²。

而且,我们还可看到,北京—廊坊的经济联系量有超越北京—天津的趋势。2000 年和 2004 年,北京—廊坊的年经济联系量都大于或接近于北京—天津的年经济联系量,特别是 2000 年,北京—廊坊的年经济联系量为 63. 1 亿元 · 万人/千米²,而北京—天津的年经济联系量为 45. 498 亿元 · 万人/千米²。随着国家对北京、天津的城市功能定位的重视,以及京津冀地区城市对其各自地位的重新审视,2004 年北京—廊坊的年经济联系量为 115. 40 亿元 · 万人/

千米²,北京—天津的年经济联系量为 119. 89 亿元 · 万人/千米²。

北京—天津的经济联系之所以如此密切,主要原因在于京津两地之间交通便利,并且两地在资本、人力、技术等资源上都有明显的优势,且在一定程度上存在互补性,而且天津港也是北京企业首选的进出口港,所以两地的经济联系较为密切,且两地的经济发展水平高,这也进一步强化了两地的经济联系。

北京—廊坊的年经济联系量之所以近年来增长迅速,主要原因在于,廊坊凭借其区位优势吸引了北京的高新技术企业来廊坊落户,同时有相当一部分北京市民来廊坊购房居住,特别是燕郊地区更具吸引力,这些都极大地加强了北京与廊坊之间的经济联系。

2) 第二层次城市之间。

第二层次城市之间的联系主要是:北京—唐山、北京—保定、北京—石家庄、天津—唐山、天津—廊坊、天津—保定、石家庄—邢台、邢台—邯郸。这些城市之间经济联系的密切程度虽然相对较高,但较

第一层次城市之间的经济联系相比还有较大差距,并且它们的经济联系量增长缓慢。第二层次城市之间经济联系的显著特点是:河北省靠近京津的传统工业城市与京津具有较高的经济联系程度,河北省临近省会石家庄的地级市与石家庄具有较高的经济联系程度。

第二层次城市之间的经济联系主要是基于城市的自然资源禀赋、区位优势差异以及京津石的集聚与扩散作用形成的。这些城市需要京津石的资金、技术与人力资源的支持,并且京津石与这些城市之间也需要工业原材料和农副产品等的往来,且政府行为较多,这样就促使这些城市之间有较强的经济联系,但由于城市之间的这种经济联系缺少微观经济主体的参与,也就决定了整体水平不会太高。

3) 第三层次城市之间。

第三层次城市之间的经济联系也就是剩余城市之间的经济联系,具体来讲,主要是河北省内城市之间的经济联系,以及河北省内除唐山、廊坊、保定、石家庄外的其余城市与京津的经济联系。从1996年、2000年和2004年的年经济联系量数据来看,第三层次城市之间的经济联系可以说微乎其微,而且在此3年中没有多大变化。特别需要指出的是,作为首批14个沿海开放城市的秦皇岛,其与京津、与毗邻的唐山的经济联系都不强。另外,石家庄与京津以北4市即张家口、承德、唐山、秦皇岛几乎没有经济联系;作为省会城市,石家庄对其周边城市的辐射带动作用较小。如果长期如此发展下去,会不利于建设沿海经济强省的目标,从而影响京津冀地区的经济社会发展水平。

通过分析发现,造成第三层次城市之间经济联系不密切的主要原因在于:①京津的聚集效应。京津两市在京津冀地区可以说处于绝对的强势地位,其凭借强大的资本、技术、人力、政策、信息等方面的优势吸引了大量的国内外资金进入两市进行投资,而处于两市外围的河北省诸市只能“望金兴叹”,京津对河北诸市产生了巨大的集聚效应;同时,京津两市凭借其在基础设施、科研条件、福利待遇等方面的优势从河北省吸引大量的人才。这种不对等的交换严重影响了河北省的经济发展和京津冀地区城市的经济联系水平。②京津冀区域内缺乏统一规划,各城市产业趋同。由于区域内的自然资源禀赋相差无几,并且在现行的行政管理制度和官本位思想中的政绩观的影响下,河北省各城市之间缺乏协调和统一规划,重复建设、产业趋同现象十分严重,各市由

于缺乏协作,产业上都基本走上了经济自我循环的道路,这严重影响了河北省各城市之间的经济联系。

③河北省现有产业结构不合理,不能与京津两市相配套。河北省经济的现有产业主要是钢铁、建材、化工和制药,基本上是资源密集型和资本密集型产业,其附加值和技术含量不高,导致产业链条短,且与京津的高新技术产业不能配套,所以导致城市之间的联系不密切。

综上,通过对京津冀地区3个层次城市之间的经济联系进行分析可知,从整体上来讲,京津冀地区城市之间的经济联系并不十分密切,且京津冀区域经济一体化在局部虽有突破但总体进展缓慢。

3 对策

针对京津冀地区城市之间经济联系现状,笔者认为,目前应做好如下方面的工作,以加强地区内城市之间经济联系的程度,促进京津冀区域经济一体化。

1) 突破行政限制,实现城市合理分工。提高京津冀地区城市间的经济联系水平,加速区域经济一体化,必须突破行政限制,城市之间应合理分工,形成完整的、有竞争力的产业体系、公共设施体系,既与世界经济和全国市场有开放的联系,又具有相当的区域特色经济。要突破行政限制,首先要反对地方封锁,全面清除阻碍生产要素流动的体制障碍,让各类企业成为区域经济活动的主体,实现资本劳动力等生产要素的自由流动。京津冀的要素市场总体发展缓慢,只有要素市场真正融合,才能形成对企业分工协作的支持,才能从微观层面上实现人才、资金、技术、信息等多方面的支持与协同,为整个区域经济的互动构建深层的互动融通网络^[3]。城市合理分工的核心是地区内各城市要有合理的定位:北京应强化商务、金融、信息、科技创新功能,疏解部分生产和服务功能;天津则要进一步发挥港口和滨海新区的作用,增强生产、制造、物流功能;突出北京、天津的双核城市地位,发挥两座特大城市的作用,达到资源共享,优势互补,实现全地区的协调发展^[4];而河北省诸城市应发挥比较优势,寻找特色产业为京津服务^[5]。

2) 统筹决策,合理规划。京津冀地区要促进经济一体化,就必须协调统筹、加强区域内各城市间的经济联系。在协调发展方面,应做好以下工作:①建立区域统筹管理机构,加强区域的统筹管理^[6]。譬如,建立京津冀地区13个城市的市长联席会议机

制,就整个京津冀地区的重大事项进行协商讨论,并成立相应的学术会议组织,每年召开相关问题研讨会。因此,京津冀地区要建立相应的协调和仲裁机构,重点研究和制定地区内的产业发展战略,协调地区内跨省跨市的协作、联合、重组涉及的各方利益关系,减少经济活动的摩擦。②制定区域发展总体规划,推进京津冀一体化,避免重复建设和内部恶性竞争。

3) 积极推动产业整合,建立区域制造业基地。地区内各城市之间要加快现有产业结构的调整和升级,依靠技术创新抢占产业技术的制高点;要通过制度创新,尽快建立机制灵活的、适应市场经济的企业制度;要推动区域内产业的跨省市重组,实现京津冀地区的产业整合,以此形成区域整体竞争优势。

4) 在制定京津冀区域经济发展规划时,应注重点线开发,增强县域的经济水平。所谓点线开发模式,是以现有城市间的公路主干线为线、以沿线小城镇的经济建设开发为重点,来促进整个京津冀地区的经济发展。具体来讲,就是要改变过去招商引资过程中将企业划入矩形经济开发区进行开发的方式,将其转变为沿公路两侧对经济开发区进行线性开发的模式,使企业临公路主干线进行建设。注重13个中心城市经济发展的同时,以交通建设为基础,以城市化进程为动力^[7],这样既能加强城市之间的联系,又能繁荣公路沿线经济,强化县域经济,促

进小城镇的建设和沿线农民的增收。

5) 小区域带动大区域,促进京津冀城市之间的经济联系,带动京津冀经济一体化。在加强现有京津冀地区内第二层次城市之间经济联系的基础上,加快河北省高速公路网的建设,进而带动京津冀地区13个城市之间的经济一体化进程。具体讲就是,加强京津唐、京津廊保、石邢邯3个小区域内的经济联系,加速其一体化进程,进而带动整个京津冀地区的经济一体化。

致谢:感谢孟繁鑫同学在本文完成过程中所做的工作。

参考文献

- [1] 牛会恩,孟庆民,胡其昌. 甘肃与毗邻省区区域经济联系研究[J]. 经济地理,1998,18(3):51-56.
- [2] 郑国,赵群毅. 山东半岛城市群主要经济联系方向研究[J]. 地域研究与开发,2004(5):51-54.
- [3] 任巍,穆书涛. 京津冀一体化与河北省经济跨越式战略选择[J]. 石家庄经济学院学报,2005,28(2):202-205.
- [4] 张乃剑. 关于京津大都市经济区发展战略的若干问题[J]. 嘉兴学院学报,2005(1):101-104.
- [5] 陶一桃. 三大都市经济圈制度竞争力的比较研究[J]. 求是学刊,2005(1):70-76.
- [6] 李立华. 环渤海经济圈发展战略研究[J]. 宏观经济研究,2004(12):39-42.
- [7] 徐晓明. 论长江三角洲经济区的点线面扩展战略[J]. 宁波大学学报(人文科学版),2002(4):99-100.

Study on Directions of Economic Contact among Beijing, Tianjin and Cities in Hebei Province

Cui Herui

(Department of Economics and Management, North China Electric Power University, Baoding Hebei 071003, China)

Abstract: Nowadays, the economic development of Beijing, Tianjin and Hebei is a research focus in regional economy field. Based on the theory and the method on direction of economic contact, this paper studies the directions of economic contact among Beijing, Tianjin and cities in Hebei province, and analyzes three different economic contact degrees among Beijing, Tianjin and cities in Hebei province. Finally, it puts forward some countermeasures to strengthen the degrees of economic contact among cities in this region and to promote the regional economic integration of Beijing-Tian-Hebei.

Key words: direction of economic contact; Beijing, Tianjin and Hebei province; regional economic integration