

长江三角洲地区城市发展趋势研究

刘石慧¹, 王正卫²

(1. 浙江大学 城市学院, 浙江 杭州 310015; 2. 浙江大学 经济学院, 浙江 杭州 310015)

摘要:长江三角洲^①是我国乃至亚洲和全球经济最活跃、最具竞争力的区域之一。改革开放以来特别是20世纪90年代以来,长江三角洲城市化加速发展,区内城镇建成区总面积已超过6300平方公里,占地区总面积的6.36%,形成了具有鲜明地域特征的城市化模式。在推进城市化过程中,探索长江三角洲地区城市的未来发展趋势,对于加强地区内部整合,形成紧密合作、协调发展的区域经济共同体具有重要意义。本文着重从五个方面来描述长江三角洲地区城市未来发展的基本趋势。

关键词:趋势;长江三角洲;城市发展

中图分类号:F061.5 **文献标识码:**A **文章编号:**1001-9952(2003)11-0048-08

一、从国内外环境看,长江三角洲城市发展将走一条“全球——本土化”道路

“全球化”可以概括为三大基本特征:第一,是市场经济的全球化;第二,是交通和通讯技术的全球化;第三,是生态环境问题的全球化。这是一把双刃剑。首先,市场经济的“全球化”虽然并不等于资本主义在全球的胜利(索罗斯提出的是“全球资本主义的危机”),但它也确实带来了许多弊端;市场的“乌托邦”——“市场万能”以及后来出现的“市场原教旨主义”,这是一种威胁。其次,科学技术的全球化、通信技术带来的全球互联网(internet)等等都是好的,但也带来了技术至上主义,即技术可以决定人类未来这么一种盲目的乐观的倾向。再次,生态环境的全球化是20世纪人类取得的最大共识,但同时也带来了人类生存危机的全球化^②。当前,以“世贸”组织推动的国际多边贸易体制和由跨国公司推进的全球贸易、投资和生产地国际化为标志的经济全球化,已成为一种造就国际大分工的客观趋势。它加速了世界经济的发展和繁荣,并将继续影响21世纪世界经济和政治格局。世界经济格局的调整将改变长江三角洲地区在国际经济体系中的分工地位。

从世界范围的地缘关系来看,整个长江三角洲正处于两种或多种政治与文化的交汇点上,经济和文化的发展具有混合性、综合性和动态整合性。这必然有利于发挥自身“后发优势”,弥补资本形成的先天不足,获得更多的技术选择和市场选择机会,借助发达国家产业梯度转移之机,加速工业化、现代化的进程。在世界经济、区域经济一体化进程中,国际经济竞争日益激烈,各个国家、地区都在采取措施,扩大本国或本地区的外向度,这必然推进了城市的国际化。随着城市间国际性交往和联系日趋密切,长江三角洲地区城市发展中的资金、技术、产业、经贸、人员、机构等方面的国际性因素正在增加。20世纪90年代以来,跨国公司全球化战略部署趋势是在上海设立地区性总部及研发中心,并在长江三角洲地区其他大中小城市布局生产、加工中心或制造业基地,这一变化为长江三角洲地区带来了较大的产业调整空间,将有力地推动长江三角洲区域合作与发展以及都市圈的区域整合。

收稿日期:2003-08-28

作者简介:刘石慧(1977—),女,上海人,浙江大学城市学院教师;

王正卫(1938—),男,江苏泰州人,浙江大学经济学院教授。

从国内环境看,长江三角洲的南北两翼——浙江、江苏分别根据自身情况制定了未来城市发展的战略目标。浙江省在着力发展以嘉兴为重点的浙江北部地区、以杭州为中心的杭州湾城市群的同时,努力将宁波构筑成为现代化特大城市;江苏省在“十五”规划中强调,将在现有基础上进一步把南京、苏州、无锡、徐州建设成为四个大型城市,并依托南京—上海、南京—南通、连云港—南通、徐州—连云港、新沂—扬州—宜兴五条“聚合型”轴线,聚合起沿线城镇的经济能量以加速区域性合作,同时大容量地接受上海的辐射。

在此背景下,“全球一本土化”(Glocalization)应该是当代人类发展的基本思维方法,其概念可以定义为全球化视野和本土化意识的结合,也可定义为全球化理论和本土化实践的统一。这也正是跨国公司发展的成功经验,即全球化方式思考,本地化方式操作(章仁彪,2001)。未来长江三角洲的城市发展将根据区域经济和地理空间的特点,在将自身纳入世界经济一体化的进程中,走大都市和小城镇协同发展的“全球一本土化”之路。“全球一本土化”应成为我们现代城市管理的重要前提或理念。

二、在中国加入“WTO”背景下,长江三角洲地区各城市的产业整合将进一步推进

中国已加入世界贸易组织(WTO),“入世”后所面临的机遇和挑战是并存的,或称为挑战性机遇。WTO所倡导的基本理念是“自由贸易、自由竞争”,这意味着中国要以世贸组织的游戏规则来进行贸易、展开竞争,逐步利用市场原则来配置资源。各地产业结构,特别是制造业结构必须根据比较优势来调整,当然这种调整不应再采用传统低效率的计划调整方法,而需要逐步形成市场调节的机制与市场条件。在长江三角洲这样的大区域范围内形成产业结构调整的市场条件,通过市场配置进行产业整合,将会降低结构调整的成本并提高其效率。因此,推进长江三角洲地区产业整合也可以认为是中国加入WTO的一条区域经济应对措施。由于跨地区的产业整合涉及不同的行政区域以及不同的地区经济利益,更加需要建立科学合理的推进思路。

国家或地区之间的资本和技术构成的差异是形成垂直分工的基础,而国家或地区之间产业的资本和技术构成相近,则可以通过提高生产的专业化程度和实行互补的水平化分工来提高整体效率。我们可以根据工业化所处阶段来反映产业的资本、技术构成的差异。长江三角洲地区总体上处于工业化的中后期阶段,但地区内存在明显的发展梯次。由表1可见,长江三角洲区域内产业的资本和技术构成大体可以划分为3~4个层次,处于同一工业化发展阶段地区则主要通过地区间的互补性水平分工来加强产业联系。

表1 长江三角洲15个城市工业化发展阶段表

工业化后期向后工业化时期发展阶段	上海
工业化的中期发展阶段	南京、杭州、苏州、宁波、无锡
工业化早期向工业化中期发展阶段	绍兴、南通、嘉兴、湖州、舟山等

根据长江三角洲区内中心城市的功能定位,形成以上海为中心,南京、杭州、宁波^①为次中心的产业整合格局在现阶段是合理的。上海是长江三角洲地区内以国际经济、金融、贸易、航运、信息中心为发展目标的国际性大都市,城市的基本功能定位是集散、生产、管理、服务和创新五大功能,其核心地位十分明显。通过对南京、杭州在经济、科教、行政管理角度的综合分析,充分说明其在区内的地位是不容置疑的。从产业重点来看,南京重化工业(化学品、机械、运输设备制造、电子等)比重高达70%,轻纺类比重仅为12.4%;而杭州重化工业比重为48.4%,轻纺类为32.4%。由此可见,南京、杭州的制造业发展的重点是有所差异的。而宁波具有明显的工业优势、外贸出口优势和港口优势,与杭州在总量上的差距逐渐缩小,并和杭州共同构成长江三角洲南翼的“双中心结构”。

市场经济中,社会资源主要通过资本市场实现配置和再配置,资本市场不仅在增量方面增加

资产,更重要的是能在存量资产上起到盘活流通的作用,它对于调整经济结构,优化资源配置发挥着巨大作用。企业产权交易市场是资本市场的重要补充,它是国有资产顺利退出的有效渠道,中国经济转型和国有企业改革对产权交易市场具有特殊的需要。目前,长江三角洲地区各城市已建立了产权交易市场和相应的产权中介机构,但其服务半径大多局限于本地区,而且法规条文不统一。一个统一的产权交易市场——上海产权交易市场将扩展为更大范围的区域经济产权交易市场,各地现有的地方产权交易市场将被调整为上海这一主市场的分市场,形成自上而下的垂直管理体系。与此同时,更加符合国际惯例、统一的产权交易法规将在长江三角洲地区形成。

三、根据城市发展学说和规模位次法则,长江三角洲地区城市化过程将空前加速

一般来说,城市总要经历产业发展、人口集中,然后进入人口分散的衰退过程。根据欧洲学者 Klaassen 和 Paelinck 的城市发展阶段学说,城市发展阶段总体上可分为两个阶段,即增长期和衰退期。增长期又分为两个阶段,一是集中倾向强的城市化时期,二是分散化占主导地位的郊区时期。增长期的共同点是:市区人口和郊区人口总数即城市圈的人口总数始终保持不断上升的趋势。与城市化增长期不同,在城市化的衰退期,城市圈内的总人口开始下降,称为逆城市化过程。依据城市化、郊区化和逆城市化的过程中人口集中和分散是绝对还是相对,又分为两个时期。因此,城市化的发展总共分为六个阶段(如表 2)。

表 2 城市发展过程^①

	增长期				衰退期	
	城市化		郊区化		逆城市化	
	绝对集中	相对集中	相对分散	绝对分散	绝对分散	相对分散
城市化阶段	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
市区人口	+	++	+	-	-	--
郊区人口	-	+	++	+	+	-
城市圈总人口	+	++	+	-	-	-

“+”表示增加,“++”表示大幅度增加,“-”表示减少,“- -”表示大幅度减少

近年来,我国特大城市的城市化特点是:市区人口急剧增加,郊区人口也在增加,城市圈的总人口数迅速增加。如与城市发展六大阶段相对应,长江三角洲的超大城市、特大城市上海、南京、杭州正处于第二阶段,并将由第二阶段向第三阶段迈进;未来的特大城市如苏州、无锡、常州、宁波等处于第一阶段向第二阶段过渡之中;舟山等中小城市则处于第一阶段。

位次规模法则是指,在一国城市中其人口多少的排序与其人口数之积是相等的。这在数学上未经严格证明,但作为经验已在西方国家得到广泛应用,以此判定一个国家城市化的总体趋势和其中存在的某种特征(见表 3)。

通过对 18 个城市的位次与年底非农人口数乘积进行平均可粗略得到一个标准,即 2 846. 81 万人,很明显,长江三角洲的中心城市上海、南京、杭州的城市化进程将加速,特别是上海,处于急速发展时期,将以更快的城市化速度向前发展,未来总人口将在 3000 万人左右。当然这还有待城市化进入稳定阶段的结果来证实。

就长江三角洲范围来看,15 个主要城市情况如表 4 所示。我们发现诸如舟山、绍兴、嘉兴、泰州、湖州等大中城市具有较大的发展后劲。

长江三角洲是我国城镇最为密集、城市化水平最高的地区之一。1999 年区内有地级以上城市 15 座,县级单位 67 个,建制镇 1 479 个,每一万平方公里面积上分布着 1.5 个城市,6.7 个县级单位和 148 个建制镇。现在全区基本形成由超大城市、特大城市、大城市、中等城市、小城市和建制镇组成的六级城镇体系,其中地级以上城市、县级市(包括县)、建制镇三级比例为 1 : 4.5 : 98.6,在数量上呈“宝塔型”特征。除轴线分布外,本区城市呈次级圈层分布,形成几个

一级城市群:由中心城、卫星城镇、外围小城镇三个层次组成的上海大城市区(包括6个卫星城,33个县城和县域镇);以南京为中心的宁镇扬城市群(包括南京、镇江和扬州以及月阳、扬中、句容、高邮、江都、仪征6个县级市);苏锡常城市群(包括苏州、无锡、常州等市以及常熟、张家港、太仓、昆山、吴江、宜兴、武进等12个县级市);以杭州为中心的杭州湾城市群。在未来几年,苏锡常城市群将出现城市化连片趋势;杭州湾城市群的中心城市杭州与其邻近的嘉兴、绍兴已开始形成连片城市带;通泰城镇群随着经济实力的不断增强,城镇间联系将更加密切,是潜在的一级城镇群。从未来发展趋势看,有可能崛起新的都市圈,即江苏江阴、靖江和张家港都市圈,此三市的GDP将超过南京市;而甬、绍、台、舟则经过10年来的经济合作,基本形成了以宁波为核心的浙东经济合作区,很有可能成为未来宁波大城市圈的雏形。

表3 我国部分城市人口排序与人口之积

位次	城市名称	年底非农业人口(万人)	位次×年底非农人口
1	上海	969.63	969.63
2	北京	747.20	1494.40
3	重庆	635.16	1905.48
4	天津	528.68	2114.72
5	武汉	434.46	2172.30
6	哈尔滨	428.98	2573.40
7	沈阳	426.52	2985.64
8	广州	425.63	3405.04
9	成都	336.15	3025.35
10	南京	287.03	2870.30
11	长春	281.20	3093.20
12	西安	276.14	3313.68
13	大连	269.70	3506.10
14	青岛	259.60	3634.40
15	济南	227.81	3417.15
16	杭州	219.05	3504.80
17	郑州	210.72	3582.24
18	石家庄	204.15	3674.70

资料来源:2002年中国统计年鉴;所选取的城市为人口200万以上的省会城市。

表4 长江三角洲15个城市人口排序与人口乘积

位次	城市名称	年底非农业人口(万人)	位次×年底非农人口
1	上海	969.63	969.63
2	南京	287.03	574.06
3	杭州	219.05	657.15
4	无锡	97.16	388.64
5	苏州	87.17	435.85
6	常州	79.67	478.02
7	宁波	74.44	521.08
8	镇江	50.17	401.36
9	南通	47.76	429.84
10	扬州	40.54	405.40
11	湖州	30.71	337.81
12	嘉兴	27.51	330.12
13	绍兴	24.71	321.23
14	泰州	24.02	336.28
15	舟山	20.93	314.95

资料来源:2002年江苏统计年鉴、浙江统计年鉴及中国统计年鉴。

四、区域基础设施的建设,将重塑市场经济条件下的新型城市经济关系

长江三角洲地区高速公路网的建设将促进三角洲内部城市之间的人流、物流的畅通运行,特别是在完善地区城镇体系、增强中心城市对周边城市的辐射带动方面将发挥更大的作用。据上海市有关部门透露,在“十五”期间,上海城市发展的重点是发展沿江沿海产业带,并结合发展多条高速公路,如杭州湾沿岸高速公路等,使之发挥更大的幅射作用。区际范围的沿海大通道,也有可能通过浦东,以隧道或桥梁的形式连接江苏和浙江。上海目前已联同江苏正在进行上海至南通的长江口越江工程的规划设计工作。上海铁路局也将在“十五”期间,以总投资超过前10年总和的大手笔,构建华东路网新格局,除重点放在构建沿海和沿江大通道外,并将延伸铁路至浦东芦潮港,同时设立浦东组合站。连同浦东国际机场、国际航运中心等对外设施,将彻底改变目前浦东交通尽头的局面,强化浦东对外联系的功能。加强其经济辐射力。至此,长江三角洲城市群通过沪宁高速公路、沪杭高速公路与铁路、宁杭高速交通体系、京沪高速铁路及沿海、沿江公路与铁路运输系统连成一体,使得长江三角洲交通成为区域一体化的重要拉动力量。“十五”期间,随着“长三角”新型交通体系的建设,形成了新的倒“山”型城市空间格局,构成区域经济一体化机制新的推动力。

北翼:在空间布局上,以上海、南京为两极,以长江、沪宁铁路公路、宁通(南京—扬州—泰州—南通)高速公路为横轴,新长(新沂—长兴)铁路、京杭大运河为纵轴,形成相互联结、点网结合的区域分布。宁杭高速公路建成后,将杭甬(杭州—宁波)高速公路连接,成为连接江、浙两省的又一交通大动脉,使得江苏可以绕开上海而出海,这无疑是对上海龙头的挑战,如何协调好这种关系,最终需要上海加强与江、浙两省的紧密合作;润扬大桥的修建,连通了扬州和镇江两座历史名城,改善了两地的投资环境,使开发潜力较大的扬州在物资中转、工业扩散、经济辐射和农副产品集散地等方面的功能凸现,扬州总体地位有所提升,润扬大桥还是国道主干线沪蓉公路和京沪高速公路的重要过江通道,对于沟通西部地区和长江三角洲地区的运输交往具有重要意义;南京长江第二大桥现已开始进入大规模建设阶段,加上江阴大桥、上海—崇明—海门长江口越江通道及铁路贯穿南北的功能,建立起上海与苏南经济向苏北经济渗透与发展的通道;作为今年江苏省委、省政府重点20项实事工程之一,沿江高速公路日前已获准立项,并通过了工程审查,正在进行初步设计。沿江高速公路是江苏省干线公路网中“四纵四横四联”中的重要组成部分,也是北京至上海国道主干线的重要分流线,西起自江阴青阳镇,东至太仓陆渡,与上海市境内规划的三号线相连接,全长103.99公里,将于2005年投入运营;南京市“十五”期间将投入资金约182亿元,力争每年新建高速公路200公里,完成高速化改造30公里,改建一级公路150公里、二级公路800公里。实现省会城市与省辖市之间一日往返,推进建设“一小时都市圈”的进程,在“宁镇扬板块”里,建成后行车时间都只需一小时。到2010年,初步建成以主城为中心,宁沪、宁杭、宁高、宁芜、宁合、宁连、宁通共7条通道为骨架的两环联通、四桥越江、四通八达,辐射周边的现代化高速公路交通网络。

南翼:杭州作为内河航运的“三叉口”(京杭运河、杭甬运河、钱塘江)、铁路的“四叉口”(沪杭、萧甬、浙干、杭宣)及高速公路的“五叉口”(沪杭、杭承、杭宁、杭金衢、杭州至黄山),加上萧山国际机场,它作为交通枢纽的重要地位是全国少有的,今后将更好地发挥其对全省和苏南、皖南、赣东北的辐射作用;杭州湾大桥的修建,促进了地区间的经济融合,但同时使得杭州的核心地位有所削弱;沪杭铁路复线贯穿嘉兴全市,加之320国道、杭金公路、沪杭公路新线、沪杭高速、嘉王公路、嘉平公路、盐湖公路,已构成纵横交错、四通八达的公路网络,为嘉兴未来发展带来新的机遇;南北走向的104国道、“华东第二通道”杭宣铁路和东西走向的318国道公路、“黄金水道”长湖申航道都在湖州市区交汇通过,构成“双十字”交通格局,新长、乍湖铁路使湖州市分别与陇海、沪杭两大干线接通,增进了浙北与上海、苏北区域间的经济联系;苏嘉乍(苏州—嘉兴—乍浦)高速公

路的建成,加速了苏南经济与浙北、浙东连成一体,同时也构成了弱化杭州地位的又一因素;“十五”期间,由于大小洋山港不可能建成,宁波港仍是上海港最主要的深水外港,可以利用这个时间差,积极发展疏港运输,宁波大宗散货中转港地位仍不可动摇。另外,加快宁波经杭州到皖南一金华到浙西和经台州到浙南、闽北的陆路交通建设,宁波将成为长江三角洲另一个次中心。宁波市根据“以港兴市,以市促港”的经济发展战略,“十五”期间交通发展的总体目标是:基本建成“1124”集疏运骨架网络的8大工程,初步形成以港口为中心的现代化立体大交通格局,实现交通运输基本适应国民经济和社会发展的需要,使该市基本成为长江三角洲南翼的交通枢纽中心。

五、上海核心城市功能将不断完善,带动城市群区域经济一体化协调发展

上海作为长江三角洲地区的首位城市,在区域经济发展中的地位与作用日益突出,它是立足全球经济竞争的桥头堡,是竞争优势的发源地。到2015年,上海将基本建成国际经济、金融、贸易、航运中心之一的城市,城市综合竞争力将达到现代化国际大都市水平。就经济中心而言,上海将建成国有资产的控股活动中心和国际跨国公司、内外资企业集团云集之地,不断强化其“物流、人物、资金流、技术流、信息流”的集散功能,促进资本灵活流动、资源高效配置和产业结构的高度化,上海将与南京、宁波形成功能互补的长江三角洲金融城市体系,成为长江三角洲及沿江地区企业血脉相连的中心和国际跨国公司管理在中国投资、贸易的基地;就金融中心来讲,上海将成为国际资本聚散中心、国际国内投融资中心、金融活动中心、金融信息中介服务中心,这为外资大规模进入上海以及长江三角洲和整个长江流域提供了便捷通道;而高层次自由港和自由贸易区的建设,则使上海成为国内外商品进出口中国的中转枢纽站。

从空间角度对长江三角洲城市群进行分析可以看到,整个长江三角洲城市群呈横“W”型,上海位于两个“V”的交汇处,江苏的城市位于北翼,浙北的城市位于南翼,北翼的城市多于南翼。就行政级别而言,长江三角洲有国家直辖市上海,省会城市南京、杭州,国家计划单列市宁波和11个地级市,共计15个大中城市。就城市人口而言,可以将其分为五个等级:人口大于500万的特大城市有上海;大于200万的有南京;大于100万的有杭州、无锡、宁波、苏州、湖州;大于50万的有舟山、扬州、南通、常州、镇江、泰州、嘉兴;20万以上的有绍兴。以下是以上海为中心,通过对长江三角洲地区城市群的首位度、中心度和其他城市网络空间特征的分析,这有助于研究上海和其周边城镇关系及其重点发展区域。

就首位度而言,通过计算可以发现这一地区的城市首位度 $S=3.7$ (首位度计算公度为: $S=第一位城市人口/第二位城市人口$)。第一、第二、第三产业的首位度分别为1.47、2.86和4.0。由此可以看出长江三角洲经济已较发达,农业在国民经济中的比重相对较低;第二产业的首位度为2.86,相对城市首位度3.7较低,说明上海第二产业在整个城市群中的地位相对下降,这正是上海调整产业结构,转换城市功能的结果。也是上海大力发展第三产业,向外扩散第二产业,努力成为四个中心的结果。但相对而言,上海的第二产业首位度还是比较高,主要是因为上海仍旧保持了六大支柱产业。随着向外扩散的主要趋势,今后一段时期其首位度仍将会持续下降。上海城镇体系第三产业的首位度为4,说明上海的第三产业已有了较大的发展,但相对一些国际性的大都市上海仍有较大差距,目前还处于集聚阶段。随着城市分工定位的进一步明确和加深,该首位度还将持续上升。就中心度而言,长江三角洲城市中心度分布如表5所示。

通过中心度的计算分析,可以清楚地反映出上海及长江三角洲各城市在不同产业中所起的中心职能。

(1)由第一产业的分析,可见,该中心度在各个城市分布的规律并不明显,中心度较高的主要集中在发达和落后两类地区,表明一方面落后地区农业比重较大,另一方面发达地区农业经济技术水平较高,第一产业也较发达。

表5 长江三角洲城市中心度分析

城市	总人口	第一产业	第二产业	第三产业	Z1	Z2	Z3	C
上海	1	0.49	1	1	-0.66	0.33	0.49	0.31
无锡	0.28	0.18	0.31	0.21	-0.14	0.12	0.07	0.08
宁波	0.36	0.65	0.29	0.18	0.24	0.05	0	0.05
苏州	0.39	0.68	0.35	0.25	0.23	0.09	0.05	0.09
扬州	0.29	0.32	0.09	0.06	-0.01	-0.10	-0.09	-0.09
杭州	0.42	0.64	0.30	0.25	0.16	0.02	0.03	0.04
绍兴	0.27	0.43	0.19	0.09	0.12	0.01	-0.05	0
南京	0.36	0.25	0.21	0.20	-0.16	-0.03	0.02	-0.02
南通	0.57	1	0.14	0.10	0.35	-0.24	-0.19	-0.17
常州	0.38	0.18	0.14	0.09	-0.26	-0.11	-0.01	-0.12
湖州	0.13	0.21	0.08	0.03	0.06	-0.01	-0.04	-0.02
镇江	0.14	0.10	0.10	0.06	-0.06	-0.01	-0.01	-0.01
嘉兴	0.19	0.36	0.13	0.05	0.14	0	-0.05	-0.01
泰州	0.33	0.38	0.07	0.05	0	-0.15	0.12	-0.13
合计	5.11	5.87	3.40	2.62	—	—	—	—

注: Z1: 第一产业中心度; Z2: 第二产业中心度; Z3: 第三产业中心度; C: 综合中心度。

(2)对第二产业,上海仍保持较高的中心度,受“苏南模式”和上海辐射影响的苏州、无锡和有国家计划单列市特权的天然良港——宁波的中心度也较高。而南京、杭州则因为国家长期“严格控制大城市规模”的政策暂时落后于一些区位、交通和经济基础较好的城市。中心度最低的苏北几个城市因为长江天堑等交通因素远远落后于其他城市。

(3)对第三产业,上海保持了更大的中心度(0.49),其原因是第二产业的外扩造成劳动力向第三产业转移;政府优先发展第三产业的政策导致资金、人才等要素向第三产业的集聚。

(4)通过对综合中心度进行的聚类分析,长江三角洲城市可分为四个层次:第一层为上海;第二层为无锡、宁波、杭州、苏州;第三层为舟山、绍兴、镇江、嘉兴、南京、湖州;第四层为扬州、常州、泰州、南通。以上海为中心,苏锡杭甬之所以位于第二层次自不必言;第三层次的城市有的是因为区位条件不好(镇江、绍兴)或交通不便(舟山、湖州),但却都或地处发展轴线(镇江、绍兴、湖州)或具特色产业(舟山渔业);南京虽是省会城市,但与安徽接壤,其经济与安徽有很大联系。嘉兴从区位条件而言,与苏州、无锡相似却又不及苏、锡发达,可能与“经济断裂点”有关。

根据康弗斯提出的“断裂点”概念来计算两座中心城市的分界点即断裂点,可以得出上海与南京的断裂点在距上海市中心约 200 公里处,上海与杭州的断裂点在距上海市中心约 140 公里处。这两个地方大致是目前的常州与嘉兴地区。它们受两个中心城市的吸引和辐射正好处于最弱的地区,这大概可以解释这两个城市为什么不及苏、锡那样发达的原因,但其根本还是自身发展上的政策与模式问题。随着上海城市辐射功能的加强,这两个城市的经济也将更多地受到上海的影响,上海应加强与它们的联系与协调,进一步增强上海的吸引能力和辐射功能,推动长江三角洲南北两翼各城市实现一体化联动发展,共同参与国际市场竞争。

注释:

①本文中长江三角洲取其狭义的概念,是指包括上海、南京、杭州、无锡、苏州、宁波、常州、镇江、扬州、泰州、绍兴、南通、嘉兴、湖州、舟山在内的 15 个城市。

②所谓生态环境问题实际上是人类生存危机的“全球化”的一种表现。

③根据 CIS(地理信息系统)相关技术测算,长江三角洲的经济中心可能南移,宁波可能成为区内又一个次中心。

④城市化时期以向心力驱动为主,其中绝对集中时期是城市高度急剧发展阶段,之后由于交通技术进步,为城市

空间增长产生离心力的推动作用,这称为城市化相对集中时期;郊区化相对分散时期的特征是工商业仍向市中心集中,但中心城市的居住人口开始出现向郊区扩散,当第二、三产业开始由中心城市向外扩散,郊区人口继续增长,中心城市人口减少,整个城市就进入了以制造业和零售业为主的郊区化绝对分散时期;逆城市化时期即开始向城市网络化方向演变,出现“城市村庄系统”,办公室既出现在中心商务区(CBD)又出现在郊区次中心,且后者增长速度远快于前者。

参考文献:

- [1]宁越敏. 长江三角洲都市连绵区形成机制与跨区域规划研究[J]. 城市规划,1998,(1).
- [2]陆炳炎. 长江经济带发展战略研究[M]. 上海:华东师范大学出版社,1999.
- [3]杨万钟. 上海及长江流域地区经济协调发展[M]. 上海:华东师范大学出版社,2001.
- [4]刘石慧. 长江三角洲地区区域经济发展探析[J]. 科学学与科学技术管理(学术版),2001,(4).
- [5]李超民. 区域经济一体化中的分工与合作——香港的经验与上海的挑战[J]. 财经研究,2003,(7).
- [6]傅允生. 专业化产业区建设与区域经济发展——以浙江为例[J]. 财经研究,2003,(7).
- [7]王家瑞,王禹,蒋群英. 产业结构的竞争性调控机制新探[J]. 财经研究,2002,(9).
- [8]王家瑞,王禹. 产业结构调整的时间机制——一种理想的螺旋式时间路径[J]. 财经研究,2002,(2).
- [9]蔡昉,王德文. 比较优势差异、变化及其对地区差距的影响[J]. 中国社会科学,2002,(5).
- [10]石忆邵. 沪苏浙经济发展的趋异性特征及区域经济一体化[J]. 中国工业经济,2002,(9).
- [11]胡荣涛. 产业结构与地区利益分析[M]. 北京:经济管理出版社,2001.
- [12]陆大道. 中国区域发展报告[M]. 北京:商务印书馆,1998.

A Research on the Development Trends of the Cities in the Yangtze Delta

LIU Shi-hui¹, WANG Zheng-wei²

(1. Department of Economics, City College, Zhejiang University, Hangzhou 310015, China;

2. School of Economics, Zhejiang University, Hangzhou 310000, China)

Abstract: The Yangtze Delta is one of the most active and competitive areas in China, even in Asia and in the world as well. Since reform was carried out, especially since 1990s, urbanization has been accelerating. The total urban areas have exceeded 6 300 square kilometers, occupying 6.36% of the total area of the region, thus forming an urbanization mode with distinctive features of the zone. In the process of urbanization, it's very meaningful to seek the trend of future development of urbanization in the Yangtze Delta to enhance interior integration of the zone, to form a tight co-operation and to harmonize the development of the economic community. This paper attempts to describe the basic future trends of urbanization in the Yangtze Delta from six different aspects.

Key words: basic trends; Yangtze Delta; development of city