

高铁时代辽宁区域发展战略新动向

曾兆勇

〔内容提要〕 高铁使要素配置效率得到极大提升,从而引发原有区域空间结构的变化,为沿线城市提供了快速崛起的基础条件。辽宁要抓住高铁建设的机遇,未雨绸缪,及早谋划,实施“一站一业一园区一座新城”战略,建沈铁、沈丹、沈大、沈阜朝四条经济带等重大区域发展战略,引导集聚和扩散效应促进区域空间结构的优化升级,进一步完善辽宁域内和域外区域发展结构,全面支撑辽宁在新时代脱颖而出。

〔关键词〕 高铁 空间结构 区域发展战略

自古以来,交通决定了区域(国家)的发展。交通工具的变革改变区域间的运输费用和时间等生产成本,深刻地影响城市的发展和区域空间结构的演进。每一次交通工具的变革都带来了区域空间结构的重塑,鹿特丹、好望角、香港等城市正是扼住了航运节点方迅速崛起;郑州因京广线、陇海线等交汇于此,才确立了省会城市 and 我国重要交通枢纽的战略位置;东京也正是因新干线把大阪、神户等城市紧密联系起来,才成为世界大都市区的典范之一;里尔、法兰克福等城市也因高铁而崛起。

我国正在如火如荼地建设高铁,相关省市正寻求高铁时代的新突破:京津正探索后城际铁路时代的抱团发展;武汉开始着手武广高铁后的发展战略;高铁已在长三角一体化中大显身手;诸暨市正着手实施“依托高铁和站点,造一个大城市,营造一个大平台,留住浙商和浙江游资”的从“县域经济”向“都市经济”转换的发展方略。辽宁在建和将建的高铁有京沈、哈大、沈丹三条,将是全国高铁覆盖率最高的省份,把握住高铁对区域发展带来的机遇,既是辽宁老工业基地全面振兴的需要,又是辽宁在新时代脱颖而出的需要,对此应引起高度重视。

一、高铁促进要素流动,引起区域发展战略的微妙区域联系建立在可达性基础上,交通工具的变革改

变了区域可达性,从而改变了区域空间结构。高铁¹极大地提升了资源配置效率,但是由于高铁对经济增长有正的和负的溢出效应,所以对不同区域影响不一样²。

(一)高铁提升要素流动效率

马歇尔指出交通工具的改进降低了运输费用,从而使各地从更遥远的地区购买更多的商品。区域经济和新经济地理学将运输的经济效应视为一种空间结构现象,运输必须通过运输成本这一基础元素,影响经济分工和经济空间结构。相较于普通铁路、公路和飞机,高铁有明显的运输成本优势,体现如下。

1.高铁缩短了运输时间,扩大了出行范围。以京沈高铁为例,高铁开通后,沈阳到北京只需要2小时,比坐动车组少了2个小时,如果将到机场时间和候机时间加总,跟坐飞机基本持平;日本北路新干线通车后,东京至长野仅需要1小时19分钟,缩短了1小时20分钟³。商务活动当天往返最合适的时间2小时乘以交通工具的速度便得到最佳商务出行范围,高铁的最佳商务出行范围是600公里,普通火车是250公里,高速公路上的汽车是240公里。

2.高铁运输量大,尤其是对旅客的运输量。以日本东海道新干线高铁客运为例,高铁、高速公共汽车、小汽车、飞机航空运输量之比为1:0.33:0.41:0.28⁴。再者,

高铁减少了对货运车道的占用,间接地提升大宗货物的运输能力。

从现实应用上看,高铁主要用于旅客运输和小件物流。在飞机、高铁出现前,运输工具主要以降低运输费用来改变产业区位、影响区域结构。区域间的联系通过产品流动来体现。但是,广义运输成本还包括时间成本,时间成本才是影响现代区域空间结构的主要因素。在当今社会,“速度成为最主要的价值取向”⁹,人的便捷、快速流动,带动资金、技术、信息等要素的流动,进而促进区域空间结构向深层次演进。高铁极大地降低了人才流动的时间成本,增加了人的出行频率,扩大了交叉移动范围,促使区域间的联系从以产品流动为表现的浅层联系发展为以人的流动为表现的深层联系。

(二)高铁改变区域空间结构的机理

交通基础设施通过集聚和扩散效应,把区域空间结构中的不同节点联络成网;区域空间结构随节点集聚和扩散效应的变化而变化。高铁服务对象的特点决定了其对地区发展带动作用的方向。

高铁促进要素流动,改变了经济活动的集聚效应和扩散效应。由佩鲁的“增长极”理论可知,高铁极大地提高了节点要素流动速度、流动频率,打破了区域空间结构的平衡点,之前由于时间成本等因素,没有流动的优质要素开始流动。在市场经济环境下,这些要素自然流向经济基础好、要素价格高的地区。由于各城市经济发展基础不一样、产业发展方向不同,对不同要素的吸引能力不同。

如果地区间没有形成经济发展的互补和分工,经济条件好的地区有较高的要素价格,对要素的吸引力强。发展环境好的地区成为要素净流入;反之,成为要素净流出。由于循环累积作用的强化,这种差距会越来越大,不均衡的空间结构继续固化,这便形成了“马太效应”⁶:经济基础好、配套服务完善的节点集聚效应大于扩散效应⁷,吸引优质要素净流入,促进经济发展、环境改善;而经济基础差、发展环境不好的节点集聚效应小于溢出效应,优质要素净流出,经济发展缓慢、环境恶化。这样的过程又叫“虹吸效应”。区域空间结构变成不稳定的“哑铃型”⁸结构。

大城市要发展和升级,必然会吸引小城市优质的发展资源。“虹吸效应”是不可避免的,但“哑铃型”城市是可以避免的。区域结构一旦稳定很难被改动。所以,应高度重视“虹吸效应”固化后的“哑铃型”城市对区域发展的不良影响。

(三)区域空间结构可能出现的新变化

1.促进高铁沿线城市发展,形成新的增长极。高铁给高铁站点带来了经济发展机遇,但不是区域发展充分条件⁹。尽管高铁的建设使沿线城市的整体集聚效应进一步强化,但并不是沿线每一个城市都会增长。

如果能抓住高铁带来的机遇,并在基础设施的完善、产业综合配套能力的提升、居住条件的改善等发展环境的优化上下足功夫,大力提升集聚能力,吸引要素流入,就能在高铁沿线城市中快速崛起。

日本新干线带来了浦佐町的新生。浦佐町原本是典型的山村小镇,只有2万多人。新干线开通后,人们的活动范围扩大了,文化交流也更加活跃了。北陆新干线在浦佐有车站。浦佐到新泻和东京,分别只需1小时,还拥有迷人的自然环境。浦佐抓住了优越区位与宜居环境对人的强大吸引的机遇,吸纳了世界各地学生、学校和人才,确立了其在日本的科教地位。

同样,“欧洲之星”高铁带来里尔的崛起。“欧洲之星”高铁将伦敦、巴黎、布鲁塞尔三个首都的位移时间缩短为2.5小时。里尔,正好位于三个首都中心,成为了联系法国至英国、比利时、荷兰等西欧邻国的重要交通枢纽(区位见图1)。“欧洲之星”高铁从里尔经过,并设有车站,里尔市长 Pierre Mauroy 前瞻性地看到高铁的根本性作用,积极推行“欧洲里尔”计划¹⁰:推动里尔由传统工业型城市向现代化城市转变,将里尔建设成为欧洲中心城市之一。“欧洲里尔”围绕高铁开始建设,在火车站周边开发了“欧洲里尔”大型综合体项目,最先配备的物流与会展功能,建成了欧洲办公大厦、银行大楼、Euro-lille 大型商业中心等服务业设施。完善的配套和优越的区位使里尔拥有极强的吸引力,吸引各国公司纷纷入驻。不到10年,里尔已经由工业城市成功转变为以商务办公为主的城市综合性门户¹¹。

反之,一旦坐失良机,则集聚能力相对下降,要素大

量流失,拉大与周边城市的发展差距。在法国东南部TGV有3个站点,但只有里昂地区出现了明显的经济增长;日本东海道新干线开通后,名古屋都市圈的吸引力仍弱于东京和大阪都市圈,呈现衰退趋势。

2.促进产业发展,带动产业和企业的调整布局。促进现代服务业的发展。知识经济时代,高铁促进产业发展核心要素(人才和信息)的高效流动,促使交通运输与金融、信息、会展、中介等其他生产性服务业的高度融合,带来高端服务业向拥有快捷的对内、对外交通设施的复合型综合交通枢纽聚集,从而促进现代服务业的快速发展。

加速旅游业、贸易等传统服务业的发展。武广高铁正式运营半年时间(截至2010年6月底),累计发送旅客900余万人次,极大地增加了武汉景区及周边城市游客接待量。

促进产业沿高铁优化布局。高铁的兴建将改善贸易自由度,降低沿线城市新资本生成成本,降低企业生产成本,改变原有产业聚集的空间结构。如果企业在大都市的生产成本高于高铁沿线城市,企业就会迁出大都市区,引发高铁沿线城市产业扩张;新增劳动力和新经济活动的需求继续扩大沿线城市的市场规模,从而引发更大规模企业的转移。

日本新干线之前,日本虽已形成了从南关东到北九

州的太平洋沿岸工业带,但新干线建成后,信息、资源、技术的传播,促进了新大阪地区产业结构的进一步重组。大阪的主导产业变为钢铁、石化等传统工业,而新大阪的主导产业由传统制造业转变为汽车、机电、家用电器等加工产业和集成电路等尖端产业,其他低端产业则向茨城县、千叶县等小城市转移。于是,在烧津和盘田东西长约50公里的地域又形成了新的工业地带。高铁沿线产业的优化升级促进了日本产业快速发展,1966-1970年东京到大阪的新干线对日本全产业经济效果的贡献率达到了0.23%¹²。

3.改变大城市的地域结构,促进大城市由“单中心”向“多中心”发展。高铁项目一般连接的都是大城市。高铁建成后,大城市站点客运量将会大增,为了缓解城市交通压力,高铁站点一般不在城市中心。如高铁站点设在了离市中心稍远的北京南站,预计2015年北京南站的年运量超过1.5亿人次,到2020年将超过1.9亿人次。

在城市地域层面,也正是高铁站点被布局在城市外围,站点周围迎来了发展机遇。高铁站点人流、物流、资金流、信息流高效交换,吸引了与之相匹配的商贸、住宿、餐饮、物流等第三产业的集聚,反过来进一步促进站点地区公共基础设施的完善,进而促进站点地区的全面发展。城市中心与高铁站点双向联系进一步紧密,站点地区开始绕开中心城市直接在高铁站点交换信息,城市空间结构开始由“单中心”逐渐向“多中心”发展。

在区域层面,原本是两个节点的城市,由于高铁的建设,两市间的时空距离极大缩小,产生同城化效应,两节点向一个节点演进,最终较小城市变成大城市的“副中心”。现今各地兴起的同城化,如沈抚同城化、广佛同城化、乌昌一体化等,正是在时空距离变小、两点距离模糊、向一点演化的背景下提出的,这些同城化均在努力把两个城市合二为一。

4.密切大都市区间联系,为特大城市群“超级区域”奠定基础。高铁奠定了特大城市群“超级区域”形成的基础。受传统交通工具的限制,1957年,戈特曼前瞻性地看到了“大都市经济圈”的城市发展趋势,并成为过去几十年各大城市努力发展的目标。在交通快速化的今天,

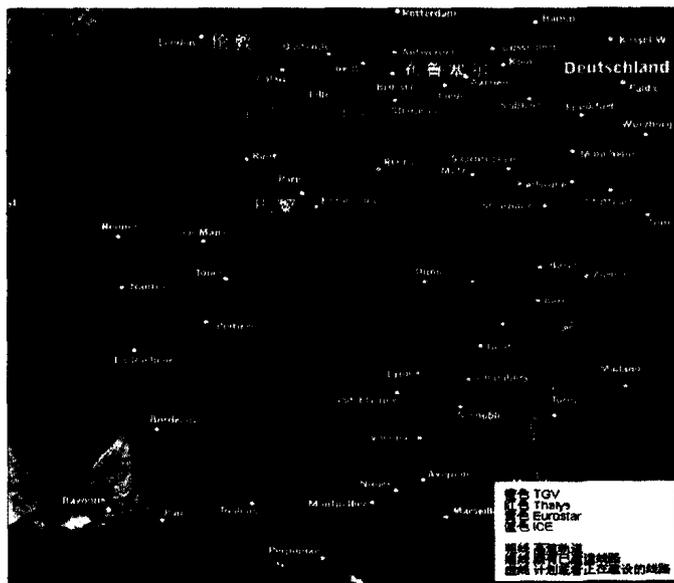


图1 里昂区位示意图

联合国最新一份报告(2010)又前瞻性地指出了城市群的最新发展趋势¹³:全球特大城市群有形成“超级区域”的趋势。在高铁出现前,城市间的时空距离没有得到较大的缩减,特大城市群“超级区域”只能是理论上的产物。高铁提高了特大城市群的可达性,扩大了特大城市群的辐射范围,节省了居民的出行时间成本。原来难以实现的大量跨城活动或要素流动急剧增加,且在更大范围内双向、深度互动。特大城市群间的边际开始重叠,形成特大城市群“超级区域”。

日本三大都市区因新干线而走向融合,是世界特大城市群“超级区域”的典范。大阪、名古屋和东京三个城市一直都是日本经济发展重地,在没有新干线之前三地已有一定的产业分工,但由于时空距离太远,联系不密切,三地有效辐射范围并未叠加(如图2)。1964年,日本修建了东京一大阪高铁,加速了新干线沿线的集聚和扩散效应,三个城市圈有效扩散范围扩大,出现叠加,形成了新的地域关系(如图3¹⁴)。从1960年到2005年,三大都市区城镇等级结构越来越有层次,东京都市圈首位大城市指数急速跌落,名古屋和大阪圈人口聚集度指数排名逐年跌落¹⁵,说明新干线促进了沿线部分区县的人口集聚,三大都市区人口沿高铁分布趋于合理,三大都市区联系更加密切,已经发展成为特大城市群“超级区域”。

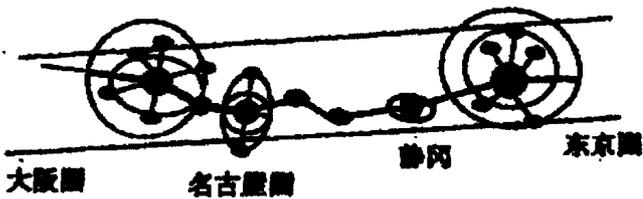


图2 新干线前三大都市圈地域结构示意图

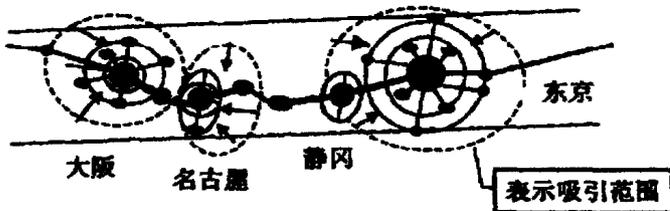


图3 新干线后三大都市圈地域结构示意图

二、高铁时代辽宁区域战略的新动向

辽宁省已经形成了沈阳经济区、沿海经济带和突破辽西北三大区域发展战略,大中小城市建设正在稳步推进。辽宁在建和将建的高铁有京沈、哈大、沈丹三条,必将对辽宁的人力资源等要素的流动起到极大的促进作用。“十二五”时期,在继续落实现有区域发展战略基础上,借三条高铁的建设,放大高铁的积极效应,进一步完善辽宁区域空间结构,支撑辽宁省的全面发展。

(一)实施“一站一业一园区一座新城”战略,建沈铁、沈丹、沈大、沈阜朝四条经济带

“前工业化阶段河道交通使城市发展成狭长形的空间形态,陆路交通是从马车开始的,城镇多以陆路为轴作轴向延伸,仍然是狭长的空间形态”¹⁶。高铁也必将引起城市布局在高铁沿线的狭长空间上,并促使城市带最终发育成经济带。借鉴日本东海道经济带、美国波士华经济带和西海岸经济带以及德国莱茵河经济带等的发展经验,以沈阳为中心,以京沈、哈大、沈丹三条高铁为发展主轴,以建设主轴上或其紧密吸引域内的大中城市或城镇为依托,通过沿线经济部门的技术联系和生产协作,促进资源、人口、产业、城镇、信息、客货流等向主轴集聚,培育沈铁、沈丹、沈大、沈阜朝四条经济带,以此带动辽宁省三大区域发展战略联动发展。

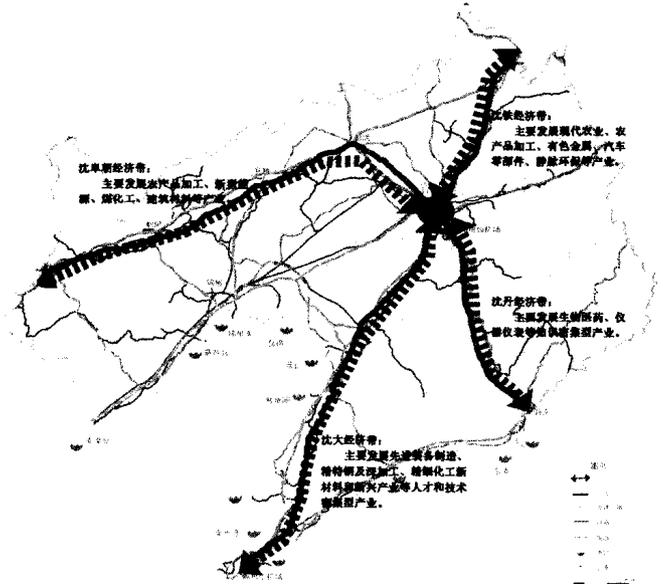


图4 辽宁过境高铁和四条经济带示意图

1.完善站点城市功能,加快高铁站点城市化。高瞻远瞩,做好站点与城市对接的规划。提前做好站点与城市对接的空间规划、产业发展规划、基础设施发展规划等,超前谋划、全面指导站点地区城市有序发展,确保站点与城区的互动发展,把站点地区建设成为新城市或老城市的又一中心。促进沈阳、大连、铁岭、朝阳和丹东的快速发展,形成高铁经济带的增长极。

改善人居环境,吸引人口聚集。城市化的本质是人口向城市集聚,生产生活城市化。高铁虽然会带走部分高端人才,但也可促进农村人口进城。完善站点地区的城市功能、生活配套设施,改善居住环境,发展产业园区,出台农村人口城市化的配套措施,加速周围农村人口的城市化进程。

完善基础设施,构筑综合交通运输网络。加快站点与城市的交通建设,布局快速公共交通线路,满足大规模人口位移的需要。优化公交枢纽、长途客运站、轨道交通等多种城市交通枢纽的布局。布局商场超市、商务办公、旅游设施、公共娱乐、金融、高档酒店等服务设施。

合理布局功能区,促进城市空间的科学利用。合理布局城市的商务园区、物流园区、产业园区、批发中心、信息通讯技术产业综合体、酒店娱乐中心、零售中心、居住区等功能区,促进空间资源的高效利用和有序开发。

2.围绕站点布局园区,促进产业集群发展。结合高铁带来的机遇,深入研究站点地区的优势,以及可能承接的产业转移,培育地区的支柱产业。完善园区金融机构,改善污水处理设施、垃圾处理设施、集中供水供热等硬件设施,加大市政基础设施建设投入,完善交通、医疗、学校等公共设施的配套,注重软环境建设,推进上下游产业发展,促进产业的链式发展和集群发展。

加强分工协作,促进产业沿高铁合理布局。建立高铁沿线的大中小城市产业合作机制,站点地区要围绕大城市的大企业、大项目的上下游做配套,主动与大城市错位发展。制定产业结构调整指导目录,建立差别的产业准入机制,促进产业以沈阳、大连等为中心沿高铁形成产业的垂直分工体系。沈大经济带主要发展先进装备制造、精特钢及深加工、精细化工新材料和新兴产业等

人才和技术密集型产业;沈丹经济带主要发展生物医药、仪器仪表等知识密集型产业;沈阜朝经济带主要发展农产品加工、新型能源、煤化工、建筑材料等产业;沈铁经济带主要发展现代农业、农产品加工、有色金属、汽车零部件、静脉环保等产业。

吸引高端要素集聚,加快生产性服务业发展步伐。吸引北京的研发、设计、营销、企业管理、法律和战略咨询等高端生产性服务业在沈阳、大连布局;同时,促进沈阳、大连等生产性服务业基础好的城市把生产性服务辐射到高铁沿线的中小城市。

3.完善综合交通网,夯实经济带发展的基础。经济带的发展无法仅仅靠一条高铁支撑,需要建设以航空、普通铁路、高速公路、普通公路、城际客运等交通基础设施为一体,以沈阳、大连等高铁沿线大城市为枢纽的综合交通运输网。提高高铁沿线的干线密度和质量,增加运输网的通达度和覆盖率。加快改造现有基础设施,提升综合交通运输体系技术装备水平。调整运输结构,优化运输资源配置。通过快捷、安全、可靠、便利的综合交通体系支撑四条经济带的发展。

(二)打破传统观念禁锢,掀起辽西北发展“第二波”

偏居一隅、生态脆弱、资源枯竭是辽西北地区自然地理和生态的真实写照。“突破辽西北”战略的提出和京沈高铁的修建,是辽西北发展的“两次能源补给”。京沈高铁修建使辽西成为以辽西为中心的“一小时到北京和沈阳”的绝佳区位,可以同时接受京津唐经济圈和东北经济圈“双辐射”。区位优势陡增,“双辐射”机遇不容错过。

由于受到生态环境保护的限制,部分人固守了在生态环境保护区不能搞建设、不能抓经济发展的局限思维。在辽宁的封闭系统内,与其他区域相比,辽西北生态相对脆弱;放大到全国,辽西北生态环境好于毗邻的内蒙东部地区。但是,从经济发展数据看,朝阳、阜新两市经济发展的各项指标却远远落后于区位条件差和生态环境差的赤峰市。把“突破辽西北”战略喊得比辽西北生态保护区更响、更亮,让人们在重视辽西北生态环境保护功能的同时,更加重视辽西北经济的快速发展,实现辽西北生态环境与经济良性互动。

表 1 2010 年三市经济发展指标比照表

	地区生产总值		地方财政 一般预算收入		城镇居民家庭 人均可支配收入		农村居民家庭 人均可支配收入	
	实现值 (亿)	增长速 度(%)	实现值 (亿)	增长速 度(%)	实现值 (元)	增长速 度(%)	实现值 (元)	增长速 度(%)
朝阳	640	18	66.3	31.7	13400	15	6100	18
阜新	361.1	15.5			12711	14.3	6372	18.4
赤峰	1300	17	120	20	16220	15	5760	15

提升城市品位,吸引人口向朝阳、阜新等站点城市集聚。以第三代正生态城市的先进理念谋划辽西北地区的城市建设,把辽西北建设为经济发展与生态环境改善的示范区,成为辽宁省城市与自然相融、人与自然和谐的典范。把握 2011 年中央一号文件关于大力发展水利工程的机遇,修建大型水库,力争实现从辽宁东部山区调水的工程举措,完善城市生命线工程。

发展特色产业,承接京沈产业转移。既要发挥现有工业优势,重点发展农产品深加工、林产品深加工、专用车及零部件加工、液压件加工以及装备制造业产业,又要培育新的经济增长点。重点加强旅游资源的开发和管理,推进旅游产业大发展。积极引导省内外产业向辽西北地区转移,对园区的基础设施及配套建设给予重点扶持,促进产业的集群发展。主动密切与北京的关系,建立战略合作关系,与北京的国家级经济技术和高新技术开发区合作建立产业园区。

(三)通过科技合作和新建两座新城,促进沈阳经济区和沿海经济带两大战略的联动发展

沈阳和大连可发展空间很大,两市正处于“增长极”的集聚效应远大于扩散效应时期,产业合作的动力不大。两市相对独立的发展系统已经造成了部分产业的过度竞争、国家重大项目落地左右为难等不利于辽宁省经济社会发展的现象。两市在加快自身发展增强扩散效应的同时,还应有新思路,找准合作的突破口,促进两大战略的互动发展。

以科技合作为突破口,促进沈阳经济区和沿海经济带互动。高铁为高端人才流动创造了条件。两市高端人才的快速流动,让两市科技合作成为了可能。沈阳有科教和产业后盾优势,大连有自然环境和科技创新基础优势。沈大需联手合建国家级科研院所、国家级工程技术研究中心、国家级重点实验室、国家实验室、国家工程研

究中心等科技创新设施,共建共享,促进成果在更广范围运用。

大连需有非常大的举措,把空间视野放到更远的地区。大连的地理位置和自然环境决定了大连的辐射必须以黄渤两海岸的交通设施为载体。由于两岸在靠近营口和丹东的地区没有形成经济发展水平较高的城市,大连的有效辐射不能承接到辽宁省内陆,便形成了大连与辽宁省内陆的城市断裂带和经济辐射“盲区”。长兴岛的建设仍是就大连发展大连,不足以使大连的辐射扩散到沈阳经济区。要把大连的辐射扩散出去,大连必须走出市区这一窄小天地,必须有惊天魄力:利用高铁拉近区域时空距离的作用,在黄海沿岸靠近丹东的庄河市和渤海沿岸靠近营口的瓦房店市,选择合适的区域新建两个大城市,作为大连的副城,与大连老城区遥相呼应,形成大连发展的“金三角”。大连要主动把产业向两市转移,支撑两市的壮大。通过两个点,主动与沈阳辐射面对接,把大连的辐射扩大到辽宁省内陆地区。

(四)全力推进沈阳经济区一体化,更加突出其在辽宁省区域战略中的核心地位

由于地理位置、基础设施和经济基础不一样,决定了沈阳、大连在辽宁省经济发展中的位置不同。在辽宁省全面振兴的过程中,沈阳是发展的大心脏,发展触及全省,为全面发展提供能量和动力;大连是发展窗口,辐射作用有限,但决定辽宁省发展高度。沈阳和以沈阳为中心的沈阳经济区才是辽宁省经济发展的“命门”,沈阳经济区兴则全省兴。必须把沈阳和沈阳经济区的发展上升到辽宁区域发展战略中的最高位置。

进一步促进中心城市沈阳的快速发展。充分利用三条高铁在沈阳交汇的优越条件,做大做强沈阳“增长极”,带动沈阳经济区一体化。进一步加强沈阳国家交通枢纽建设,大力发展商贸、物流业,把沈阳建设成我国重要的区域物流中心;争取国家在金融企业、金融业务、金融市场和金融开放等方面的重大改革,优先安排在沈阳先行先试,支持沈阳金融的快速发展,把沈阳建设成东北区域金融中心;最终把沈阳建设成国家级中心城市,把沈阳经济区建设成世界知名的城市群。

创新合作机制,深化沈阳经济区一体化。自 2003 年

辽宁省正式提出以沈阳为中心的城市一体化命题以来,基础设施已经连通,但要素流动仍不畅通;城市已经实现功能错位,但行政壁垒仍处处可见;产业分工已经实现,但合作程度有待加深;价值链错位已经形成,但价值链仍需从纵向上加厚。问题的原因尽在合作机制还未完全突破沈阳经济区一体化的行政壁垒。要创新管理机制,为沈阳经济区一体化创造制度条件。

(五)做强“增长极”,打通两厢对外合作通道

由H·斯宾塞“物质普遍进化定律”可知:熵的输入引起系统由不确定的无序状态过渡到确定的有序状态,熵增促进了系统的发展。辽宁发展的“熵增”主要依靠京哈交通通道,而辽东与黑龙江、吉林的合作通道,辽西与内蒙的合作通道略显薄弱。

在辽西,在利用“双辐射”促进辽西葫芦岛、锦州、朝阳和阜新“增长极”发展的基础上,促进“葫芦岛、锦州——朝阳——赤峰——锡林浩特”和“葫芦岛、锦州——阜新——通辽——乌兰浩特——海拉尔”两条轴线的发展,形成辽西与内蒙东部“V”型区域发展格局。出台“飞地经济”政策文件,稳步扩大“飞地经济”,加深辽西与内蒙东部地区的合作。实施辽西与内蒙东部有关城市合作新建港口战略。做实辽西蒙东经济区联合体,加大辽西产业与内蒙东部产业和资源的对接,加强企业合作,活跃区域经济往来。

在辽东,借力高铁,吸引沈阳发展资源为丹东发展服务,推进本溪与丹东的产业合作和经济往来,促进丹东增长极的发展,增强丹东对东北东部其他12市的辐射和带动作用;加强丹东港口建设,完善港口功能,大力发展港口经济,服务于辽东地区和东北东部地区。进一步完善区域合作机制,发挥东北东部地区市(州)长联席会秘书处的作用,积极促进城市间社会团体、学术机构、行业协会和广大市民的交流与沟通,建立广泛的合作渠道。

三、问题及建议

(一)高度重视高铁对区域结构的影响,提前做好应对

全面深入研究高铁对区域结构的影响,制定高铁时代辽宁区域发展战略,充分释放高铁对区域发展的正面推动作用。编制四条高铁经济带的空间发展、综合交通

运输网、城市发展和产业发展等规划,全面指导高铁沿线的开发建设。充分把握沈阳经济区国家新型工业化综合配套改革的机遇,率先创新制约区域发展的体制机制,促进区域发展战略的具体落实。

(二)做好相关配套工作,把高铁优势转变为经济优势

“高铁是一个城际交通工具,它为乘客带来的时间节约并不是问题的核心,而只是问题的起点”¹⁷。要牢固把握高铁建设的契机,统筹高铁与其他交通基础设施、地区产业布局和城市体系的发展,把高铁优势转变为地区经济发展优势。

把培育产业集群作为节点城市建设的重点工作,进而形成地区经济优势。重新审视地区相对优势,培育主导产业。通过纵向拉长产业的长度、延伸链条,横向拓展产业的宽度,密切内在关联,形成更加完整、更加融合、更加丰满的产业体系。加快建设孵化器、标准厂房和国家级创新平台,把科技元素植入产业集群,以支撑新兴产业的发展和传统产业的升级。按照政府推动、市场运作、自主经营、有偿服务的原则,完善以企业为主体、以市场为导向的集群服务体系。

(三)全力消除高铁负面影响,促进区域结构健康发展

1.提前做好判断,跟踪研究高铁建设对区域发展的影响,提前研究应对“虹吸效应”的对策。“哑铃现象”的形成是一个渐进的过程,可以通过动态监测各节点城市的经济增长速度指标,人才、资金在节点间的流动指标,来判断“哑铃结构”的发育情况。

2.发挥政府“看得见的手”的作用,促进产业和要素在各类城市间的双向、有序、合理流动。辽宁省应出台政策引导大城市加快落后产业向站点城市转移;引导人口、资源、信息等要素向小城市集聚,减少小城市产业发展成本,增加对产业的吸引力。

3.建立高铁经济带合作体制机制,促进地区间的产业分工协作。建立大城市带动站点小城市发展的协作机制,成立企业跨区域的协作和沟通机制,协调产业布局,形成分工协作之势,以体制机制促进大中小城市的健康发展。

4.要从小城市自身做起。高铁建设给沿线城市带来发展机遇是均等的。小城市要改善发展的软硬环境,集聚产业发展所必须的人才、资源等发展要素,促进城市产业的发展;围绕高铁开发建设产业园区,以产业集群的模式培育地方产业,促进小城市经济的快速发展,反过来吸引更多的优质要素集聚。小城市经济发展好了,城市宜居了,集聚能力提高了,才会与大城市形成良性集聚和扩散效应。这才是防止“哑铃型”城市形成的根本所在。

总之,高铁只是给区域发展带来机会,同时还存在许多挑战。区域要在高铁时代获得大发展,关键是要把高铁优势转变为经济优势。高铁给区域发展战略带来了微弱的变化,但不可小视其对区域发展的大作用。提前谋划高铁时代辽宁区域结构的微调,可确保辽宁省在新时代获得大发展。

(作者单位:辽宁省人民政府发展研究中心)

责任编辑:晓晨

1.百度百科中将高速铁路定义为:通过改造原有线路(直线化、轨距标准化),使营运速率达到每小时200公里以上,或者专门修建新的“高速新线”,使营运速率达到每小时250公里以上的铁路系统。广义的高速铁路包含使用磁悬浮技术的高速轨道运输系统。按照这一定义,在辽宁省,只有京沈、哈大、沈丹三条新建的铁路才算是高速铁路。

2.张学良.《交通基础设施、空间溢出与区域经济增长》[M]. 南京,南京大学出版社. 2009: 29-48

3.侯明明.《高铁影响下的综合交通枢纽建设与地区发展研究》[D].上海,同济大学. 2008:22

4.孙婷. 高铁对城市发展的影响[J]. 现代城市研究,2008(7):83

5.郑德高,杜宝东.《寻求节点交通价值与城市功能价值的平衡——探讨国内外高铁车站与机场等交通枢纽地区发展的理论与实践》[J]. 国际城市规划,2007,Vol.22, No.1:72

6.姚如青.《区域经济进入“高铁时代”》[J]. 浙江经济,杭州,2010年,第5期:51

7.张楠楠,徐逸伦.《高速铁路对沿线区域发展的影响研究》[J]. 地域研究与开发,2005,6,第

24卷第3期:34-35

8.尤飞,韩增林.《高速公路产业——经济带形成演化研究》[J]. 中国软科学,2000,5:99-100

9.张国强.《交通运输发展的经济分析——比较优势与制度的观点》[M]. 北京,经济科学出版社. 2010:36

10.张国华,等.《从“中心节点”到“门户节点”——高速交通网络构建下的城镇空间结构发展趋势探析》[C]. 2010中国城市规划年会论文集. 重庆,2010年

11.侯明明.《高铁影响下的综合交通枢纽建设与地区发展研究》[D]. 上海,同济大学. 2008:44-50

12.田野.《日本新干线的主要技术进步和经济效益》[J]. 全球科技经济瞭望. 1999年,11期:37

13.搜狐新闻.《全球人口财富分布不均,特大城市群形成超级区域》[DB/OL]. <http://news.sohu.com/20100324/n271071285.shtml>, 2010年03月24日22:39

14.张文忠.《日本东海道交通经济带形成和演化机制研究》[J]. 世界地理研究,2001年3月,第10卷第1期:12-18

15.张萃.《高铁对镇体系发展影响的研究——以建设中的京沪高铁为例》[D]. 天津,南开大学.2009:10

16.张萃.《高铁对镇体系发展影响的研究——以建设中的京户高铁为例》[D]. 天津,南开大学. 2009:10

17.王缉宪,林辰辉.《高铁对城市空间演变的影响:基于中国特征的分析思路》[J]. 国际城市规划,2011 Vol.26, No.1:16

