

京津冀地区城市之间经济联系方向的研究

崔和瑞¹, 杨春河^{2a}, 孟祥书^{2b}, 孟繁鑫^{2a}

(1. 华北电力大学经济管理系, 河北保定 071003; 2. 河北农业大学 a. 经济贸易学院; b. 研究生处, 河北保定 071001)

摘 要: 城市是一个开放的系统, 城市的发展离不开与其它城市和区域的相互联系, 研究城市的主要经济联系方向有利于城市和区域经济的空间组织; 有利于明确城市实体的空间发展方向; 有利于交通运输的合理组织。京津冀区域经济发展是当今区域经济重要研究热点之一。本文基于经济联系方向理论、方法与实证相结合, 对京津冀区域城市之间经济联系方向进行了系统研究, 为加强京津冀区域城市之间经济联系程度, 促进京津冀区域经济一体化建设提出了若干对策建议。

关键词: 经济联系方向; 京津冀; 区域经济一体化; 对策

一、引 言

城市往往是一个地区经济发展的极。并且城市与城市之间存在着一个由经济、人口、社会相互作用, 信息、行政和组织等组成的复杂的网络。在这些联系中, 最普遍, 最重要的联系是经济联系。一个经济区域内城市与城市之间经济联系的密切程度往往决定着这个经济区域整体经济的发展状况。回顾 20 多年改革开放的历史, 发现在“珠三角”和“长三角”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。因此, 研究京津冀地区城市之间的主要经济联系方向, 对京津冀地区的发展具有重要的理论和现实意义。可以从城市之间经济联系的角度去观察和分析京津冀地区的经济发展, 以及京津冀经济一体化进程。具体而言, 研究京津冀地区城市之间主要联系方向的意义主要有以下几个方面: (1) 有利于京津冀地区城市和区域经济的空间配置。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进行合理的配置, 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。作为经济联系主体的企业和个人要求出行时间和交通运输成本的节省以提高效益。因此该研究有利于各城市从区域角度考虑城市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空间格局。在研究城市相互经济联系的基础上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。

二、研究思路

京津冀地区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

【作者简介】

崔和瑞, 男, 河北省易县人, 博士, 副研究员; 研究方向: 区域经济可持续发展、数量经济分析与评价。

杨春河, 男, 河北省保定市人, 博士研究生, 副教授; 研究方向: 产业聚集与物流管理、社会经济分析。

孟祥书, 男, 河北省滦南县人, 硕士研究生, 讲师; 研究方向: 科技管理与林业经济。

孟繁鑫, 男, 河北农业大学经济贸易学院2006届毕业生。

市、保定市、沧州市、邢台市、衡水市、邯郸市 13 个城市。

京津冀地区图（见图 1）。



图 1 京津冀地区图

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。因此文章旨在通过研究十三个中心城市之间主要经济联系方向，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经济一体化的若干战略意义。研究中考虑到数据的可获得性，以十三个城市的行政地域作为城市概念。

由于城市之间的经济联系具有历史的演变性，据此在研究中采用时间序列的方法研究京津冀地区城市之间的经济联系。从这个角度来观察京津冀地区城市之间经济联系的发展趋势及存在问题，并提出若干建议，通过加强城市之间的联系来促进京津冀地区区域经济一体化和区域经济的发展。

在研究过程中，城市与城市之间的主要经济联系通过经济联系量这个指标来进行考察。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。根据其概念，该研究采用以下模型来测算京津冀地区城市间的经济联系量

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

式中： R_{ij} 表示两个城市经济联系的强度； P_i 和 P_j 表示两个城市市区非农业人口数； G_i 和 G_j 表示两个城市市区 GDP， D_{ij} 表示两个城市之间的距离。

在该研究中利用上述模型对京津冀地区城市之间进行经济联系量的计算来反映京津冀地区城市之间的经济联系。

三、研究过程和结果

(一) 研究过程

研究过程中考虑到对京津冀地区城市之间经济联系的趋势，数据的取得和计算的简便，仅选取 1996 年，2000 年和 2003 年的数据进行模型计算。非农人口数和 GDP 的具体数据来源于《1997 年河北统计年鉴》、《2001 年河北统计年鉴》、《2004 年河北统计年鉴》、《2004 年天津统计年鉴》、《2001 年天津统计年鉴》、《2004 年北京统计年鉴》、《2001 年北京统计年鉴》（中国统计出版社）。公路里程在研究过程中发现京津冀地区在上述三年中没有大的改变，所以城市之间公路里程数在三年的计算中没有改变，其具体数据来源于《中国司机地图册》（地质出版社，2006 年 1 月）

根据具体数据进行模型计算，计算结果如下表 1，表 2，表 3。

表 1 1996 年京津冀地区 13 个城市经济联系量 (10^8 元· 10^4 人/ km^2)

	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 个城市年经济联系量 (10^8 元· 10^4 人/ km^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 2003年京津冀地区13个城市年经济联系量(10^8 元· 10^4 人/ km^2)

2003年	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	108.908	—											
石家庄	14.658	6.585	—										
承德	5.156	1.251	0.354	—									
张家口	7.123	1.956	0.627	0.199	—								
秦皇岛	4.445	3.482	0.407	0.184	0.167	—							
唐山	28.312	40.592	1.803	1.281	0.666	5.743	—						
廊坊	109.508	41.532	2.141	0.402	0.592	0.463	3.526	—					
保定	39.274	18.035	17.087	0.467	0.716	0.528	2.938	5.975	—				
沧州	10.423	24.987	4.140	0.283	0.230	0.490	3.326	2.776	6.139	—			
衡水	3.668	3.142	6.297	0.090	0.129	0.149	0.737	0.729	3.257	2.977	—		
邢台	3.056	1.859	14.353	0.083	0.167	0.133	0.551	0.417	2.094	0.984	1.938	—	
邯郸	3.050	1.973	8.317	0.095	0.181	0.152	0.611	0.440	1.816	0.966	1.535	30.584	—

(二) 结 论

通过对1996年,2000年和2003年的数据分析,我们发现从总体上来讲,京津冀地区城市之间经济联系的格局没有发生变化,并把京津冀地区城市之间的联系分为三个层次,第一层次是北京——天津,北京——廊坊;第二层次是北京——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;第三层次是剩余的其他城市之间。通过对数据的分析我们可以看出,三个层次的经济联系在1996至2003年间呈现出各自的特点。

1. 第一层次城市之间

第一层次是北京——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,并且它们之间的经济联系量增长迅速。北京——天津,北京——廊坊之间的联系量始终在整个京津冀地区遥遥领先,基本上是第二层次的四倍左右,并且北京——天津从1996年的42.82增长到2003年的108.908;北京——廊坊从1996年的31.441增长到2003年的109.508。

而且我们还要看到,北京——廊坊之间的经济联系量有超越北京——天津的趋势。2000年和2003年北京——廊坊经济联系量的数值都大于北京——天津之间,特别是2000年,北京——廊坊为63.1,而北京——天津为45.498。

北京——天津的经济联系之所以这样密切,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,所以两地经济联系较为密切,并且两地的经济发展水平高,也进一步强化了两地的经济联系。

北京——廊坊的经济联系之所以近年来增长迅速,主要在于廊坊凭借其区位优势吸引北京的高新技术产业来廊坊落户,并且有相当一部分北京市民来廊坊购房居住,这些都极大地增强了北京与廊坊之间的密切联系。

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。这些城市之间的经济联系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还有较大差距,并且经济联系量增长缓慢。这一层次的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的联系和河北省临近省会的地级市与省

会的联系。

这些城市之间的经济联系主要是由于城市的自然资源禀赋，区位优势和京津及石家庄的扩散作用造成。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，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、石家庄外其余城市与京津的经济联系。从 1996 年，2000 年和 2003 的年数据来看，第三层次城市之间的经济联系可以说微乎其微，而且没有多大变化。特别需要指出的是，作为首批十四个沿海开放城市的秦皇岛，无论与京津还是与其毗邻的唐山经济联系都不大。另外就是石家庄，其与京津以北四市张家口，承德，唐山，秦皇岛几乎没有联系。如果长期这样发展下去，将严重影响京津冀地区的经济发展和社会稳定。

通过分析发现，造成这种经济现象的主要原因在于以下几点：首先是京津的集聚效应和虹吸效应。京津两市在京津冀地区可以说处于绝对的强势地位，凭借它们强大的资本，技术，人力，政策，信息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诸市只能“望金兴叹”，京津对河北产生了巨大的集聚效应。并且京津两市凭借基础设施，科研条件，福利待遇等优势从河北吸引了大量的人才。这种不对等的交换严重影响了河北经济的发展和区域内的经济联系。其次是区域内缺乏统一规划，各城市产业趋同。由于区域内自然资源禀赋相差无几，并且在现行行政管理制度和官本位思想中的政绩观的影响下，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，并且各市由于缺乏协作，产业上各市都基本上走上了经济自我循环的道路，因此，严重影响了城市之间的联系。最后一点就是河北省现有产业结构不合理，不能与京津相配套。河北经济的现有产业主要是钢铁，建材，化工和制药，且附加值和技术含量不高，导致产业链条短。并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。

通过上述三点的分析我们可以得出第三层次城市之间经济联系不密切的原因，同时对整个京津冀地区的经济联系分析也很有借鉴意义。

总之，通过对京津冀地区三个层次城市之间经济联系的分析，京津冀地区城市经济联系从整体上来讲并不十分密切，且京津冀区域经济一体化局部虽有突破但总体进展缓慢。

四、对 策

鉴于京津冀城市之间经济联系现状，为加强区内城市之间经济联系的程度，促进京津冀经济一体化，在今后应做好以下几方面工作。

（一）突破行政限制，城市合理分工

京津冀地区要密切经济联系加速经济一体化，必须突破行政区限制，城市之间合理分工，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，又有相当的区域特色。对于突破行政限制，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。其次，城市合理分工的核心是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作用，增强生产、制造、物流的功能。河北各城市应发挥比较优势，找出特色产业为京津服务。

（二）统筹决策，合理规划

京津冀地区要促进经济一体化,密切区内各城市之间的经济联系就必须搞好协调统筹。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。譬如,成立京津冀地区十三个城市的市长联席会议,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年年召开;长三角和珠三角都有类似的机构。因此,京津冀要建立相应的协调和仲裁机构,重点研究和制定区内产业发展战略以及协调解决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,推进京津冀一体化就必须制定区域发展的总体规划,以避免重复建设和内部恶性竞争。尤其是面对不同的行政主体,要构成区域经济一体化的复合体规划制定和学术研究要走在前面。

(三)积极推动产业整合,建成世界制造业基地

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

(四)在制定整体规划中应注重点线开发,扩大县域经济

所谓点线开发模式是以现有城市之间的公路主干线为线,以沿线小城镇建设为点开发整个京津冀地区。具体来讲,就是要改变过去招商引资过程中将企业划入方形经济开发区进行开发的方式,变为将经济开发区沿公路两侧进行线性开发的模式,让企业临公路主干线而建。这样既能密切城市之间的联系,又繁荣了沿线经济,扩大了县域经济,促进了小城镇的建设和沿线农民的增收。

(五)小区域带动大区域,促进京津及城市之间的联系,带动京津冀一体化

在做好现有京津冀区域内第二层次城市之间经济往来的基础上,不断做强做大,进而带动京津冀十三个城市之间的经济一体化进程。具体讲就是要做强京津唐、京津廊保、石邢邯三个小区域内的经济联系和加速一体化进程,进而带动整个京津冀地区的经济一体化。

参考文献:

- [1] 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.
- [2] 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.
- [3] 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.
- [4] 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.
- [5] 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.
- [6] 潘捷军. 从行政区经济走向经济区经济[J]. 浙江经济, 2002 (21): 17-19.
- [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.
- [8] 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.

(责任编辑:裴中华、晓雨)