

<<走向长三角>>

图书基本信息

书名：<<走向长三角>>

13位ISBN编号：9787806686096

10位ISBN编号：7806686096

出版时间：2003-12

出版时间：学林出版社（上海学林图书发行部）

作者：朱荣林

页数：305

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

## &lt;&lt;走向长三角&gt;&gt;

## 前言

长三角经济一体化已是国人耳熟能详的热门话题。今秋，我应邀赴北京“中关村发展论坛”演讲，其主题是长三角对京津塘的启示，听众反映之烈足见长三角影响之甚。

对长三角经济一体化进程的判断和考量，离不开对都市圈经济的认知，更离不开经济判断的正确视角。

经济判断的视角，仁者见仁，智者见智。

不同地位、不同立场、不同角色的群体，会对同一种经济现象产生截然不同的判断结果。

以我个人的积累观察，对经济的判断不外乎有下述角度。

首先是宏观调控目标的角度。

这是判断宏观经济走势状态的目标组合，其中包括经济增长目标、物价稳定目标、就业充分目标和国际收支平衡目标。

这是一个多目标管理系统，目标利益之间并非完全一致，而是充满着矛盾和冲突，往往呈现“鱼与熊掌”的关系。

撇开国际收支平衡这一目标，其余三大国内目标之间构成增长与稳定的博弈关系。

在日常生活中，经济增长往往会导致投资品领域和消费品领域供求关系的变动，进而弱化了物价的稳定性。

据此，多目标系统的决策必须建立在决策价值多样性体系的基石之上，以求满意的决策结果。

我国历史上出现过多次强波动的经济振荡，其源盖出于目标管理系统的顾此失彼。

判断经济的另一个视角是效益的实现。

经济效益的实现必须遵循若干重要原则。

原则之一是要追求有效益的增长。

有效益的增长才是发展，低效益和无效益的增长是对发展的反动。

例如，违反城市长远规划的投资活动是一种建设性的破坏，严重重复的投资活动是一种浪费性的犯罪。

二是要重视效益的综合平衡。

单纯的经济效益若是建立在社会代价沉重、环境成本高昂的基础之上，则其效益值得怀疑。

因为，这种经济效益严重损害了国家综合国力，削弱了民族可持续发展的能力。

三是要关注经济的乘数效应。

经济效益从时间维度考量，它分为直接效益和乘数效应两大部分。

前者是即期的效益指标，后者则是长远的效益指标。

由于国人奉行短期行为，往往忽视了经济的乘数效应，而一时追求经济的直接效益。

乘数效应比之直接效益，往往更为强大更为持久。

世博会效益的正确评估便在于要注重其“波浪效应”，即乘数效应。

国人对世博会投入产出的微词，其源也出于莫视经济乘数效应之故。

判断经济还有一个视角是评估标准体系。

我国传统的国民经济与社会发展考核评估体系的严重缺陷，已经到了亟待完善的地步。

传统的考核评估标准的特征是以考核速度指标为主，忽视了效益指标的考核；以考核经济效益指标为主，忽视了综合效益指标的考核；以考核短期指标为主，忽视了长远指标的考核；以考核有形指标为主，忽视了无形指标的考核。

在这种考核指标体系的引导下，我国经济运行态势呈现速度型、短期型和形态型的特征，而非效益型、长远型和功能型的特征。

因此，在传统的考核指标体系没有改弦更张之前，我国的经济运行态势离理想的、正常的和规范的要求尚有不小距离。

判断经济的最后一个视角应当是经济运行的体制。

我国正处于一个经济体制转型的历史阶段，新旧体制的磨合尚需时日，局部领域出现的失真、变形和

## <<走向长三角>>

扭曲现象干扰着正常的经济运行秩序。

其集中反映在三个方面：一是政府角色变换迟缓导致非经济性、非市场性、非理性的经济行为盛行；二是经济扩张主要依赖于外生性变量，而非内生性变量，有形要素地位与无形要素地位错位；三是成本管理弱化，经济往往以规模管理取代质量管理，以产值管理取代利润管理。

由此可见，在我国经济体制改革没有到位的情况下，政府、市场、企业三者关系尚未回归，其经济运行态势也属非正常的状况，对其评价应当留有余地。

在昔日考察、教学和科研活动的岁月里有了一些肤浅的积累，常与业内同仁和自己的研究生切磋过，但尚未形成系统的思考。

以“视角”破题，也是自感体系乏力之故，现玉前抛砖，以求正于贤达。

二00三年六月于上海荣竹斋

## <<走向长三角>>

### 内容概要

《走向长三角》阐述经济全球化、中国入世大背景下，中国经济和社会发展的变局、中国都市经济圈的兴起以及长三角地区经济社会发展的走向。

## <<走向长三角>>

### 作者简介

朱荣林，浙江嘉兴人，1964-1969年上海交通大学求学。  
国务院发展研究中心原上海发展研究所所长、研究员，中国社会科学院研究生院教授，上海市政府“十五”规划工作专家，上海市政府第二、三届决策咨询专家，上海交通大学教授、博导，上海市科协第六、七届常委，上海国际航运中心专家，长江流域发展研究院教授，上海市第十、十一、十二届人大代表等职。

曾先后赴美国乔治顿大学、美国国会技术评估局、美国华尔街金融中心，美国共和党战略问题研究中心、美国总商会、美国亿万富翁俱乐部（年会），英国牛津大学，日本国京都大学和庆应大学，澳大利亚墨尔本大学及意大利、中国香港等地讲学。

著述有：《发展求索》、《发展研究》、《发展建言》、《高等教育管理学》、《外商来华经商必读》、《跨国经营》等。

## <<走向长三角>>

### 书籍目录

序上篇全球化与都市圈经济一、城市化进程的判断二、经济全球化与国际都市圈三、长三角经济与上海国际航运中心建设四、长三角经济与中外产业合作五、构筑沪甬经济互动的现代理念平台世博会与长三角经济一、世博会是上海产业发展的助推器二、推动硬件平台走向软件平台三、世博会与城市经济发展平台的再造四、世博会与上海商务成本五、世博会与长三角产业联动发展城市经济的视角一、新一轮经济的思考二、都市型产业发展三、城市建设与城市管理四、教育的经济视角五、数字城市与信息化管理经济园区建设的定位与机制一、科学园区的创新机制二、工业园区战略与运营架构下篇判断经济形势的视角一、经济增长空间的分析二、内需政策的评估三、货币现象的发展态势四、宏观经济调控目标体系判断五、财政体制及分配制度的评估我国经济体制改革的视角一、农村改革二、国有企业改革三、国有资产管理改革四、市场经济秩序建设五、金融体制改革六、财税体制改革七、宏观调控机制改革八、政府机构改革九、分配制度改革十、社会保障制度改革十一、法制建设十二、开放型经济建设主要参考文献后记

## &lt;&lt;走向长三角&gt;&gt;

## 章节摘录

(一) 我国城市化的基本判断 对我国城市化的判断,仁者见仁,智者见智。但是,基本判断还属求同存异。

例如,舆论一致认定:“我国城市化水平对于经济水平的滞后”具有相当程度;城市化滞后的原因是“城乡对立的二元结构体制矛盾”及其他因素;我国城市化进程的未来发展将呈现快速态势;加速城市化进程的重要出路是农业劳力非农化。

不同的视角、不同的立论,虽然对我国城市化的基本判断有其共同性,但对程度的判断和成因的分析不尽相同。

这些刁;同点,对于我们正确地、全面地、理性地认识我国城市化是极其有益的。

(王碧峰,2001) 1. 我国城市化程度的判断 第一种观点是依据我国公布的统计数字作出的判断他们认定,鉴于我国非农就业的比重达到了50.2%(1998年),而城市化的比重仅为30.4%(1998年)。

因此,结论是城市化明显滞后于经济发展,多数人对此结论认同。

第二种观点是基于对传统的统计口径质疑的前提下作出的判断他们认为,有两类人未在城镇人口统计之列——一是20多年来进入城镇从事非农业经济活动的农业人口;二是定居在城市近郊,使用城市设施,享受城市生活待遇,参与城市经济活动的农业人口。

按照国际通用标准采纳的比例计算,第一类人按总量(跨省就业民工约8000万人)的65%折算,约有5200万人;第二类人按总量的25%折算,约有9000万人。

若我国城镇统计人口中补充这两类人,则城市化水平应为35.8%(1998年)。

所以,他们认为我国城市化的滞后程度尚属一般,并非严重。

第三种观点是基于城市化率与工业化率的合理比值范围作出的判断有专家认为,城市化率与工业化率的合理比值范围应是1.4至2.5,而我国城市化率与工业化率的比值仅0.65。

因此,这种判断认为,我国城市化发展的滞后程度十分明显。

2. 我国城市化发展滞后原因的判断 城市化发展滞后的因素复杂,但归结起来比较共同的看法有以下观点: 一是我国工业化进程中所形成的结构偏差及其资本排斥劳动中国工业化之初及其随后的进程,都没有离开高资金密集的重型工业;工业化发展战略(前者是依靠前苏联在“二战”中形成的大型制造业的转移,后者则是实行了“重工业优先发展的战略”之故),从而导致生产结构性偏差,并且形成资本不断排斥劳动的内在机制。

随之,就业结构的偏差不断扩大,城市化水平长期停滞不前。

1952—1982年间,我国工业净产值占国民收入的份额——上升了30个百分点,而工业就业份额只——上升了10个百分点;

二是我国长期形成的城乡对立的二元结构机制从20世纪50年代起,我国在户口迁移、粮油管理、劳动用工、社会保障等方面将城乡人口实行分割管理,以致国家工业化失去对就业结构同步调整和城市化发展的有效推动;

三是乡镇企业的“离土不离乡”战略这一战略指向有二:

1. 社区利益最大化的创办动机;2. 较低区位成本的利益动机。农村工业化我国工业化的生力军,而乡镇企业又是农村工业化的主力军,主力军不进城,城市化必然受阻;

四是城市户口附加值下降对于农民说来,城市户口的原有附加值正在削弱,诸如社会福利的消失、就业竞争的激烈和计划生育的控制,以致“农转非”失去魅力。

浙?工省温州市符合“农转非”条件者仅有1%“农转非”,便是例证; 五是城市人口的自然增长和高就业率竞争,降低了城市吸纳农村人口的能力尤其是城市经济加快了体制改革步伐,优化了经济结构,调整了就业岗位,增加了待业人员,导致农民进城受阻。

3. 我国城市化发展趋势的判断 第一种判断(国务院发展研究中心)认为,我国的城市化率(城镇人口占总人口的比重)在未来的30~40年内可能达到70%左右。

按此速率计算,未来我国城市化率年平均将提高1—1.2个百分点,约为1978——1998年年平均增速的1倍左右。

据此推算,“十五”期末我国城市化率将达到36%,2010年将达到45%左右。

第二种判断(国家发展与改革委员会宏观研究院)认为,“十五”期间我国城市化速度可能会比

## &lt;&lt;走向长三角&gt;&gt;

“九五”前3年年平均增长0.47个百分点的速度有提高，但不会高于“九五”期间年平均增长0.74个百分点的速度。

即便有鼓励政策出台，其速度也不会超过每年1个百分点。

预计“十五”期末的城市化水平，按现行城镇人口统计口径，将达到36%左右；若按修正之后的城镇人口统计口径，将会达到40~43%。

第三种判断（陈书荣）认为，城市比率不宜追求西方国家的高比例，因为彼此国情不同。他提出，2050年将中国城市化率界定在60%为宜。

他的根据和理由是：一是未来50年内，中国将有6亿农业人口进入城市，任务已相当艰巨；二是发达国家的城市化水平从30%到60%的进程，花了60~100年的时间。

即便考虑到中国经济发展的后发优势，用50年时间走完西方60~100年的时间，已是高速度了；三是未来50年平均每年需要投入资金2400亿元，方能实现60%的目标，财力负荷不小；四是城市作为重要的人类生态系统，是社会、经济、人文和自然生态的复合载体。

因此，城市化的发展速度必然还要受制于土地、粮食、农业、水资源、环境等条件的制约。

4. 我国城市化路径的判断 我国城市化路径争论的焦点是农村人口非农化的转化方式，归纳起来有四种观点：第一，大城市论这种观点主张，我国城市化应走大城市扩容为主要的道路。

其主要论点是：中国应将有限的资金用于建设和发展大城市，形成以大城市为中心的城市圈（带），以此推进城市化进程。

其依据是，我国城市化模式必须从国情出发，根据人口密度的要求、发展效率的要求、工业化的要求、信息化的要求、服务业增长的要求、国土资源利用效率的要求进行综合平衡，实行多目标管理。

第二，小城镇论持这种观点者认为，发展小城镇是中国特色的城市化道路的必然选择。

其依据主要是：1. 发展小城镇是转移农村人口最便捷之路；2. 发展小城镇也是完善城乡经济体系、改善城乡二元结构的需要；3. 发展小城镇是世界各国城市化起步阶段的共同选择。

第三，中等城市论持此观点者认为，中等城市兼备大小城市的优点，又能兼避二者弊端。

依据之一，它具有承上启下的功能，起到优化城市布局的关键作用；依据之二，它既可解大城市“病”之困，又能救小城镇过于分散之急；依据之三，它正处于规模扩张阶段，吸纳力和包容度较强。

第四，大中小城市兼收并蓄论这种观点主张，我国城市化应从国情出发，着眼于城市发展的多元化要求，建立大中小复合、能级配套、功能协调的城市体系。

（一）关于“双赢”理念 长三角地区10万平方公里的国土上集聚了大小港口12个，彼此资源至今尚未得到有效的整合。

其原因很多，但归结一点是各港口所在地政府都祈求“单赢”。

上海与宁波是两大港口型城市，港口的规模与区位优势是长三角的“龙头老大”，若彼此角逐争雄则俱损，相互合作配套则俱利。

北仑是我国为数不多的天然深水良港，上海则具有广袤腹地经济支撑的重要口岸。

根据上海港的区位条件、发展基础和集运输能力，在建设以上海为中心、江浙为两翼的上海国际航运中心过程中，必须与江、浙的港口建立合理的分工体系方能成功。

一方面，上海港要将外高桥5号沟控人式港池、罗泾港与太仓港统一建设，待长江口综合整治主航道达到12.5m水深后，可通行第3、4代集装箱船舶；另一方面，宁波的深水港可具有承接25~50万吨大型油船和货轮的能力，作为干线港应当作为上海国际航运中心的散货运输基地，并接纳第5代和超大型集装箱船队。

即便当洋山深水码头建成之后，具备了国际集装箱枢纽港地位的上海港，也离不开长三角地区宁波等干线港及一大批支线喂给港的配套。

因为，国际航运中心是一个港口体系，彼此无法分割。

以日本东京湾港口群为例，其分工之明确，配合之默契，完全实现了“多赢”。

如前所述，千叶港为日本最大的港口，承担原材料输入的职责；横滨港作为东京的外港，主要承担对外贸易的功能；东京港则以从事内贸为主；川崎港多为企业运输原料和成品为主；横须贺港以军港为主兼营贸易；本更津港作为旅游和商业港。

其分工有序、合作有力、竞争有度令世人赞叹！日本是一个资源短缺的岛国，其资源整合过程中有其值



## &lt;&lt;走向长三角&gt;&gt;

得我国借鉴的理念：一是内联外争。

国家利益高于一切是日本各界的共识，企业竞争以此为低线，但中国还做不到；二是双赢成为竞争的标的。

在日本竞争视作实现双赢的手段，通过竞争推动资源配置，将共同分配的“蛋糕”做大，扩大竞争双方的净收益；三是企业成为市场的主角，政府为配角。

在日本，经济运行以市场为导向，企业为主人，利润为目标。

而在我国，相当程度上经济运行以计划为导向，政府为主人，政绩为目标。

（二）关于“互补”理念 经济全球化实际上是一种互补性的资源配置过程，离开互补，现代国际经济体系便不复存在。

互补的障碍与双赢的障碍如同一辙，其源盖出于“单赢”模式。

上海与宁波两地经济互动的重点在于产业整合，其途径有如下选择： 1.根据工业化不同发展阶段实现分工形式的产业整合 工业化不同发展阶段反映了两地之间产业的资本和技术构成的差异，进而成为垂直分工的基础。

上海处于工业化的后期向后工业化时期迈进的发展阶段，宁波则尚处于工业化的中期发展阶段，两地应当通过实现垂直分工性质的产业整合。

从工业化水平（1998年）分析，上海的工业化早期产业的比重占19.4%，工业化中期产业的比重占33.8%，工业化后期产业的比重占37.2%，呈现后、中、早的排序态势；宁波的工业化早期产业的比重占30.6%，工业化中期产业的比重占30.9%，工业化后期产业的比重占26.6%，呈现中、早、后的排序态势。

如两地的钢铁工业及石化工业均为当地重要产业，但其资本和技术构成的差异，可以成为双方垂直分工型联合的基础，以整合两地产业优势。

## <<走向长三角>>

### 编辑推荐

长三角经济一体化，已是国人耳熟能详的话题；对长三角经济一体化的判断和考量，离不开对都市圈经济的认识，更离不开经济判断的正确视角。经济判断的视角，仁者见仁，智者见智，不同地位、不同立场、不同角色的群体会对同一经济现象产生截然不同的判断结果。本书作者基于多年来考察、教学、科研的积累，更借助当代经济全球化和世界都市圈经济的发展眼光，对上述问题作了理性、客观的剖析。

<<走向长三角>>

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>