第13卷 第3期 地 理 研 究 Vol. 13, No. 3
1994年9月 GEOGRAPHICAL RESEARCH Sept., 1994

江苏省生产力总体布局态势分析

戴 先 杰

（徐州师范学院地理系）

提 要：面对江苏省的经济发展水平南北差距日趋明显这一实际，到本世纪末乃至下一世纪初，全省生产力的总体布局，应在全省总体经济实力持续发展的前提下，加快苏北经济的发展，以尽快缩小南北间的经济差距。今后该省生产力布局的总体构想应当是：以苏南地区开发为重点，同时加快东陇海沿线产业密集带的建设，以形成“南北呼应，中心开花”的基本态势，争取在下个世纪初期形成“一片经济核心区、一条产业密集带、两个增长中心”的生产力布局格局。

主题词：生产力总体布局 经济核心区 产业密集带 增长中心

分 类：（中图法）K921 （科图法）57.18

生产力布局是一个动态变化过程。随着生产力发展水平的提高，作为生产力空间表现形式的生产力布局也在不断地发生推移、变化和调整。生产力空间结构、形态的变化是按照一定的规律进行的。探索、掌握并运用生产力布局的这一运行规律，对于促进生产力的合理布局，加快区域经济发展，是十分重要的。

1 生产力区域布局的基本特点

1.1 苏北、苏南经济实力的差距日趋拉大

江苏省的经济实力的南北差异，是在其经济发展的长期过程中形成的。目前，苏南土地面积仅为苏北的77.2%，而人口总量却比苏北多9%，国民生产总值、工业产值、财政收入、当年固定资产投资、社会商品零售额和外贸收购额等经济总量指标却分别为苏北的2—9.2倍，上述各指标的人均占有量也为苏北的2—8.4倍。更为严峻的是自1979年以来南北的经济差距有着明显的拉大趋势（表1）。

这一经济差距拉大的主要原因是包括资金、资源在内的社会有效供应的渠道发生了巨大

本文1992年5月18日收到，1994年3月20日收到修改稿.

* 本文承蒙曾尊固教授提出宝贵意见，特致感谢。

表 1　1978—1990 年苏南、苏北经济实力差距拉大情况比较

The comparison between the South and the North of JiangSu Province of the obviouser economic disparity from the year of 1978 to1990.

苏南苏北差距 / 指标	1978 年苏南、苏北差距绝对额	1990 年苏南、苏北差距绝对额	1978—1990 年苏南、苏北差距扩大情况	
			差距绝对额增大绝对量	差距绝对额增大相对量（%）
总人口（万人）	330	303	−27	−8.18
人口密度（人/Km²）	214	233	19	8.89
国产生产总值（亿元）	90.14	514.53	424.29	470.70
人均 GNP（元）	262	1350	1088	415.27
财政收入（亿元）	39.35	76.28	36.93	93.85
人均财政收入（元）	123.47	208.00	84.53	68.46
工业总产值（亿元）	194.56	1685.40	1490.84	766.26
人均工业总产值（元）	603	4625.00	4022	667.00
当年固定资投资（亿元）	68.94	286.48	217.54	315.55
人均投资（元）	221.19	801.00	579.81	262.13
社会商品零售额（亿元）	29.87	401.01	379.01	1268.87
人均零售额（元）	32.00	521.75	439.75	536.28
外贸收购额（亿元）	14.36	91.87	77.51	539.76
人均收购（元）	45.53	249.00	203.47	446.89
按 GNP 计算的经济密度（万元/Km²）	24.23	59.04	34.81	143.66

资料来源：《1991 年江苏省统计年鉴》、《江苏四十年》

变化。随着经济管理体制改革的深入，国家指令性计划范围大大缩小，地方管理经济权限和企业生产经营自主权扩大，投资主体出现了多元化，同时随着社会主义市场经济这一新的经济运行机制的逐步建立，我国的区域经济布局的主体和资源配置方式也发生明显的变化，区域布局的主体由过去的中央集中布局向中央、地方、企业多层次布局转化，强化了地方，特别是大大加强了我国具有独立经济行为的最大的地方实体——省级行政机构在区域布局上的地位和作用。作为江苏省的决策机构在实施生产力布局梯度扩散战略及市场导向作用，必然会从经济效益的角度，尽可能地集中人、财、物投放在能产生最大投资效益的苏南地区；另外，经济实力本来就十分雄厚的苏南地区自身也具有较强的扩大再生产能力，而且还可以吸引可观的外资和国内贷款等。与此相反，苏北地区虽拥有较丰富的土地、矿产等自然资源，但经济实力、技术条件、市场条件、交通等基础设施以及劳动者的文化素质、经营能力、观念和意识等明显不如苏南地区，投资环境较差，故而对区外资金的吸引力远不如苏南地区，而自身又缺少用于扩大再生产的足够资金。这些都必然导致江苏省经济实力增长速度的向南倾

斜、苏南与苏北经济经济实力差距的拉大。

应当指出在区域生产力发展的过程中，上述南北经济差距拉大的局面是正常现象。一般说来，一个国家或高级行政区域，在经济的起飞阶段，社会有效供应明显不足，加之追求全局的整体经济效益最佳状态，必然要将资源配置在经济发展条件较好的地区，这样势必就会出现地区间生产力水平差距的扩大；尔后，随着整体生产力水平的提高，地区不平衡程度趋向稳定；当经济发展达到了成熟阶段，生产力发展的不平衡程度就会逐渐缩小。

1.2 经济核心区已成雏形

自我国经济发展总体战略开始转向以提高 经济效益为中心，在“改革、开放”方针和沿海发展战略的指引下，江苏省在省内的区域经济发展的战略上也做了相应的调整。 里下河以南的苏南地区，东接上海、西连南京，包括苏、锡、常、宁、镇、通六市和扬州市的大部分地区，大中小城市密集，小城镇星罗棋布，既有长江这一黄金水道为依托，又有沪宁铁路相联结，加上四通八达的公路、水路网，人流、信息交相汇合，是全省经济发展的最佳区位，成为全省重点投资地区，1990 年该地区当年固定资产投资就占全省的 90%以上，现已初步形成了以沿江港口城市带和沪宁铁路沿线城市带为主轴的“人”字型生产力布局模式，是全省经济发展最快的地区。1990 年，以仅占全省 43.5%的土地和 52.2%的人口，创造了占全省 70%的国民生产总值、80%以上的工业总产值，78.4%的财政收入、75.9%的外贸收购总额，人均国民生产总值达 2587 元，作为江苏省的经济核心区已见雏形，这是江苏省经济再上新台阶的强大物质基础，也是全省生产力由南向北推移、逐步缩小全省南北经济差距的强大的依托和出发点。

2 省内生产力空间结构将出现据点、轴线、网络开发共存的态势

在区域生产力发展的过程中，生产要素的空间组合总是随着生产力水平的提高而不断变化、调整和优化。一般来讲，区域经济工业化的初期阶段，诸生产要素都有向区内最为有利的区位集中的趋势，这就是生产力布局的极化效应，这一时期生产力的空间结构一般为“据点”式的。在据点建设的过程中，随着其经济能量的积累、经济实力的增长，便会不断向周围辐射其经济能量，这种经济能量的辐射，实际上都是沿着重要的线状基础设施主要是重要的交通线路作梯度推移的。当据点发展到成熟时期，扩散效应便会逐渐占主导地位。这时生产力空间结构就会由据点式向轴线模式转换，最终将会形成以这一干线为轴线的产业密集带和城市带。当区域生产力水平发展到更高的阶段时，即发展到工业化中后期，生产力的空间结构将也会相应的由轴线模式向网络模式转换。最终将形成由若干等级不同的轴线和多层次的增长中心所组成的网络型的生产力空间结构模式。区域生产力的空间结构由据点模式向轴线模式再向网络模式过渡，这就是区域生产力发展过程中，随着生产力水平的提高其空间结构演变的规律。

为尽快缩小苏南与苏北经济差距，就应当自觉地遵循、运用生产力空间结构演变规律，审时度势，因势利导，因地制宜确定省的不同地区未来生产力空间结构的模式。

2.1　苏南地区网络型生产力空间结构的建设

苏南地区，西起南京、东止昆山的沪宁铁路沿线产业密集带已具有较雄厚的经济实力，沿线的南京、无锡、苏州、常州四市市区已分别成为特大城市和大域市，国民生产总值分别为125.4 万亿元，59.7 亿元，47.08 亿元和 39.53 亿元；另外还有一批国民生产总值在 10 亿元以上的中小城市和建制镇，由这样一批大中小城市组成的城市带已成为目前我国主要的产业密集带之一。随着与沪宁铁路基本平行的沪宁高速公路的修建，这一轴线的区位优势将进一步加强，发展成为以加工业为特色的、由微电子、机器人、新材料、生物工程等高技术产业和金融、信息产业组成的更高一级的发展轴线。与此同时，沿江地带的仪征以西的南京段以石油化工、钢铁、电子、汽车等为主的重化工基地在全国也占有十分重要的地位，东段靖江、江阴、张家港、常熟和太仓等地的开发也具相当规模，其国民生产总值都在 25 亿元以上，其中江阴和太仓都在 36 亿元以上。随着上海市浦东地区的开发及以其为龙头的滨江地带的开发，将形成东西呼应之势，其发展前景十分可观。从上所述，目前苏南地区已初步形成沪宁线和滨江地带两条一级轴线，今后在继续加强、提高这两条产业密集带的同时，应不失时机地建设宁通公路、宁杭公路、江南运河，以及将要建成的宁通铁路和靖（江）-（无）锡-宜（兴）铁路等沿线的二级和三级轴线，尽快形成苏南地区网络式的生产力空间结构。这一网络的形成，将使苏南地区成为长江三角洲这一全国经济核心区的重要组成部分。

2.2　东陇海铁路沿线的轴线建设

在苏北，徐连地区尤其是东陇海铁路沿线生产力发展水平明显高于淮（阴）、盐（城）地区，已具备由据点开发向轴线开发转化的条件。首先，徐州和连云港二市市区已具相当雄厚的经济实力，1989 年其非农业人口已分别达到 80 万和 35 万人，分别成为大城市和中等城市，国民生产总值也分别达 32 亿元和 18 亿元，在全国 450 个城市中居 45 位和 107 位，二市区能源、化工、建材和机械工业都具有相当的规模，在全国或全省都占有重要地位；第二，东陇海铁路沿线的大庙、运河、炮车、新安、牛山等建制镇非农业人口都在 1—7 万人，国民生产总值也分别在 1—3 亿元上下，是沿线经济发展的新生长点；第三，随着亚欧路桥的开通，我国最早开放的 14 个沿海港口城市之一的连云港和东陇海铁路，在世界经济重心转移的过程中，对于加强亚欧大陆东岸和西岸之间的经济联系将承担着愈来愈重要的任务，同时对于苏北乃至全省实施东西双向对外开放也起着极为重要的作用；第四，沿线煤炭，石膏、大理石、石英砂、花岗岩等建材资源，碱用灰岩、富钾砂页岩、盐矿等化工矿产，蛇纹石、白云岩、耐火粘土等冶金辅助矿产，金红石、水晶、高岭土等矿产资源十分丰富；东陇海铁路经过的徐连地区粮、油、棉、水果、干果等生产在全省都占有重要地位，是江苏省新兴的农业生产基地。因此，应充分利用这一地带的区位及资源优势，发挥徐州、连云港两个中心城市的作用，抓住机遇，及时、尽快调整生产力空间结构，由据点模式向轴线模式转换。

纵观国内外，一般大型商港及与此相连接的铁路或内河等交通干线沿线，城镇毗邻，经济发达。而作为 1921 年开始辟为商港、建设条件又十分优越的连云港及其相连结的东陇海铁路沿线长期以来却是我国东部沿海地带的经济低谷区？这主要是由于解放后连云港就无法大量吞吐经此线进出的各种物资（1972 年该港货物吞量仅为 274 万吨），有些还须绕道经由青岛、上海等港口吞吐，致使徐州以东的陇海铁路沿线经济得不到较快的发展，直到 70 年代后

期该港才真正作为商港进行建设、经营，经10多年的建设，该港吞吐能力已达1500万t，成为我国八大港口之一，从此其经济得以迅速发展，1990年市区国民生产总值较1978年增长4.7倍，沿线国民生产总值也增长了3.2倍。可见，东陇海轴线的开发，在很大程度上取决于连云港口的发展。为促进该港口的发展，作者认为：第一，大规模开展海上客运业务。直至目前，该港口不仅与世界各大港口之间尚无客轮往来，而且与国内各大港口间也无客运业务，这样，一方面加剧了铁路运输的紧张局面，另一方面也给旅客带来诸多不便。为了加强与国内外港口联系，海上客运航线的开辟可以促进彼此间的经济等多方面的交流，吸引更多的客商来此投资、观光游览，以加快连云港及东陇海沿线的开发。第二，打破行政体制的分割，加强与石臼港、岚山港的联合与协作，并加强灌河口的开发，这样无需太多的投资，在本世纪末就能形成一个年吐能力至少为5000万t的港口群(目前已达3370万t)，这无疑将对经济低谷地带经济振兴带来巨大的推动力。第三，尽快提高港口的集疏能力，加快陇海铁路复线工程和电气化工程的进程，同时修建洛连高等级汽车专用线、宁连和通榆高等级么路，并着手徐海运河的勘测、设计、争取尽早动工。

2.3 淮阴、盐城二市市区的据点建设

在未来的东陇海产业密集带与沿江经济核心区之间的淮（阴）盐（城）地区，目前尚无强大的增长中心，即从生产力空间结构的发展阶段来看，尚属据点开发阶段。1990年淮阴和盐城二市市区的非农业人口分别仅为24万人和20万人，刚刚垮入中等城市的行列，国民生产总值都不足13亿元。到本世纪末乃至下一世纪初，该地还有待于中心城市经济实力的不断增强。为了加快这一地区的据点建设，应充分发挥当地资源优势和产业优势，合理调整产业结构。淮阴应充分利用极为有利的粮食生产优势和丰富的盐矿资源，重点发展盐化工和农机制造等工业部门；盐城应充分发挥海洋、滩涂资源和棉花生产的优势，重点发展海产品加工、棉纺织、电子等工业。除在两市市区投放一些可以作为据点开发的支撑点或增长极的大型企业，以带动与其关联的其它工业部门的发展外，两市还可根据各自的条件，建立不同等级和不同规模的开发区，优化投资环境，加快第二、三产业的发展，以促进据点经济实力快速增长。

改善、优化投资环境，对于淮盐地区最重要的是加强以交通为中心的基础设施建设。目前这一地区无一条通过能力大的、便捷的交通干线，无论是京杭大运河，还是通榆运河，都只是以煤炭、建材、木材和粮食等大宗笨重货物的运输为主，工业品的运量仅占极少比重，客运业务只在局部区段开展且运量也微不足道；徐淮、徐宁、淮连、通榆等公路目前技术等级低，货流和客流都受到较大限制。在生产力发展的过程中，开展据点建设，就是经济工业化的发端，也就是经济的商品化和社会化的开始。只有通过能力大、便捷的交通干线，方可保证诸生产要素在现有区位优势的结点上合理组合，形成强大的据点或断的生长点。

综上所述，由于江苏省南北生产力发展所年的阶段不同，故而其生产力空间结构模式也不可整齐划一。在本世纪的乃至下一世纪初，在全省范围的，将同时存在着据点、轴线和网络三种开发模式。

3　固势利导，合理确定全省生产力布局的构想

从江苏省的实际出发，今后，尤其在本世纪内，全省生产力的布局，首先应有利于该省总体经济实力较快的增长，同时也应当有利于加快苏北经济的发展，尽可能的缩小苏南与苏北经济水平的差距。为实现这一目标，有关专家提出了以沿江、沿海、东陇海铁路和京杭大运河为轴线的“井”字型全省生产力布局的总构想。作者以为这一构想固然有一定的道理，但实施起来难度相当大。这主要因为京杭大运河和沿海作为该省生产力由南向北推移的纵轴线软弱无力：第一，沿河和沿海地区经济实力比较薄弱，经济发展和生产力空间结构在今后相当长的时期的仍将分别处于工业化初级阶段和据点开发阶段，中间更缺少可以大量接受苏南地区经济辐射进而向整个苏北地区传递辐射的大型经济载体即经济实力强大的据点，在今后的 20—30 年内形成沿海和沿河产业带似不可能；第二，生产力的空间转移，实际上是诸生产要素在空间上的推移、组合，这种推移、组合是以人流、物流、资金流和信息流沿着以交通干线为主的线状基础设施向前推移并使之优化组合来实现的。正如上文所述，京杭大运河至少在本世纪内难以承担此重任。沿海“轴线”也同样难以担当这样的重任。该省的连云港和南通虽都属我国 14 个最早对外开放的港口城市之列，但要充分发挥其两个扇面的辐射作用，都必须有方便的集疏条件做保障，但目前沿海广大地区尤其是淮盐地区与这两个港口之间尚无交通干线相联结，因而它们之间很难保持密切的经济联系，实际上此二港口两个扇面的作用只能分别沿陇海-兰新铁路和长江顺流而上，而对省内沿海地区的辐射量甚少，例如连云港口 78—80%的货物吞吐量都是来自于中原和西北地区。另外，本省沿海地区作为全国东部沿海地带的组成部分有其特殊性。从我国东部沿海地带的整体来看，沿海地带作为我国生产力空间结构的纵向主轴线，通过其密切的经济联系，对轴线上诸中心城市和次中心城市及其周围地区的经济活动，实际上起着组织、协调的作用，从而把我国东部沿海地带紧紧地联结成为一个有机的整体，在我国经济建设和生产力总体布局中，也确实发挥了一级轴线的作用。而江苏沿海地区不仅缺少大中型增长中心，经济、技术都无明显优势，而且因近海各类沙洲十分发育，给沿岸大小港口之间的海上联系带来了巨大的困难，近期也难以开辟航线。这样，沿海各地就难以组成内在联系密切的有机整体。另外，沿海地区通榆运河的疏竣及其全线的开通和高等级公路的建设也都难以在短时期建成并发挥作用。当然也就更难以在较短时期内建成以此为轴线的沿海地区的产业密集带。

鉴于上述分析，作者认为江苏省生产力总体布局的构想应当是：以苏南地区开发为重点，同时加快东陇海铁路沿线产业密集带的建设，促进淮阴、盐城二市市区经济实力较快增长，以形成：南北呼应，中心开花”的基本态势；争取在下一世纪初期把苏南地区、东陇海沿线和淮阴、盐城二市市区分别建成为经济核心区、产业密集带和增长中心，在全省形成一网、一线、二点的生产力布局的总格局。这也将为下一世纪经济建设重点向苏北转移，奠定坚实的物质基础。为了推动这一设想，应尽快建设沟通苏南、苏北的沂宜铁路（即由新沂市，向南经淮阴、盐城、海安、靖江、江阴、无锡，直到宜兴）。该线的建成，将利于苏南地区强劲的人流、物流和信息流向淮盐地区推进，从而加快淮阴、盐城两个据点的开发，使之成为促进

该区域经济发展的强大经济中心，并为下世纪中叶在该地区进行轴线建设创造条件。

参 考 文 献

〔1〕蒋海清．中国区域经济分析．重庆出版社，1990.
〔2〕陆大道．区位论及区域研究方法．科学出版社，1988.

AN ANALYSIS OF THE DISTRIBUTION OF PRODUCTIVITIES IN JIANGSU PROVINCE

Dai Xianjie
(Department of Geography, Xuzhou Normal College)

Subject terms: Allocation of productive forces, economic core region, industry-intrnsive zone, increasing centre

Abstract

The diaparity of economic development btween the south and the north of Jiangsu province becomes obvious, The allocation of productive forces should be based on this fact, before the end of this century and even before the beginning of the next century that the economic development in the north should be speed up to reduce the economic disparity, under the presupposition of keeping up a steady increase at a high speed in the total economic strength of the province. Therefore, the overall conception of the future distribution of productive forces can be described as follows:

To put the stress on the south zone, to accelerate the construction of the industry intensive zone along the east Longhai railway line and to improve the economic strength of two centre cities Huaiyin and Yancheng; then to strive to form such an allocation of productive forces by the beginning of the next century, in which there are a several economic core regions, an industry-intensive zone, and two economic increasing centres.