

文章编号: 1000 - 0585(2002)06 - 0791 - 09

沿海经济低谷地区的制约因素与发展策略

张落成, 吴楚材

(中国科学院南京地理与湖泊研究所, 南京 210008)

摘要: 根据世界银行的经济分类方法, 沿海 6 个省市的 72 个地市中, 有 34 个属于发展相对落后的经济低谷地区。经济低谷地区主要分布在省际交界处, 从类型上分为黄泛平原、丘陵山区和沿海库区。由于自然条件与区位、社会经济发展、城市化水平和国家宏观政策的制约, 沿海经济低谷地区与发达地区的差异正在拉大。国家需要从基础设施建设、资源开发利用、投资环境改善以及优惠政策等方面来加快这一地区发展。

关 键 词: 沿海地区; 经济低谷; 制约因素; 发展策略

中图分类号: F129. 9; F127 **文献标识码:** A

1 前言

中国是区域发展差距巨大的大国之一, 存在着多种尺度的区域差异。从国家宏观区域政策来看, 主要侧重于缩小东西之间的差异^[1,2]。众多学术研究也从不同的角度探讨了东西差异扩大原因及缩小途径^[3~6], 部分学者涉及到对南北差距问题的探讨^[7~8]。我们也应该清醒地看到, 在经济发达的东部沿海地区内部, 也存在日趋严重的区域发展差距, 地域单元越小, 则差异越明显。如果采用极差分析(人均 GDP 最高地市与最低地市之比)可以发现, 沿海 6 个省市(山东、江苏、上海、浙江、福建和广东)区域差异表现为强烈对比、差异明显和相对均衡三种类型(表 1)。

表 1 沿海省市地区差异类型分类(2000 年)

Tab. 1 Division of the economic types in the provinces and cities (2000)

	强烈对比区	差异明显区	相对均衡地区
代表省份	广东省、山东省	江苏省、福建省	浙江省
隆起带分布	珠江三角洲、胶东	苏南、厦门	杭州、宁波
低谷区分布及数量	粤西和粤北山区, 鲁南、鲁西 共 22 个地市	苏北和闽东共 10 个地市	浙西南共 2 个地市
地市人均 GDP	深圳与河源为 13. 8 倍, 东营与	无锡与宿迁为 7. 0 倍, 厦门	杭州与丽水为 4. 1 倍,
最高与最低之比	菏泽为 11. 8 倍	与莆田为 5. 8 倍	

注: 表中数据系作者根据沿海各省 2000 年国民经济统计年鉴计算得出。

从分省内部比较来看, 沿海发达地市与欠发达地市人均 GDP 差距总体趋于扩大^[9,10],

收稿日期: 2002 - 02 - 20; 修订日期: 2002 - 07 - 09

基金项目: 中国科学院知识创新工程资助项目(KZCX2 - 307)

作者简介: 张落成(1967 -), 男, 湖北天门人, 博士, 副研究员。主要从事地区差异与区域发展研究。E - mail: lchzhang@niglas. ac. cn

胶东与鲁南鲁西、江苏苏南和苏北、珠江三角洲与粤西和粤北山区区域差异基本上表现出相同的态势。例如, 1978 年苏南苏北人均 GDP 相差 353 元, 2000 年扩大到 18 386 元, 22 年间扩大了近 52 倍。以深圳、广州、东莞、中山和佛山为代表的珠江三角洲和以河源、梅州、韶关、清远为代表的山区地市 2000 年人均 GDP 绝对差距为 13 641 元。沿海过大的区域差异无疑会影响区域可持续发展进程。

考虑到资料收集的难度, 本文研究主要以地市为单元。需要说明的是, 部分地市, 例如温州, 虽然市区经济非常发达, 但由于周围均是贫穷落后的地区, 影响了温州市域经济发展水平在沿海地区的位次, 这有待于今后更深入探讨。

2 沿海经济低谷地区的概念及其划分

一个国家或一个较大的区域, 由于发展条件不同, 其经济发展水平存在差异, 一般有经济发达地区、较发达地区、发展中地区和不发达地区之分。发达与不发达都有发展的含义。前者是指正常发展起来的, 是发展的典型状态, 后者是指发展不良或者低度发展的非典型状态。准确地说, 不发达并不等于未发展, 而是一种特定的发展状态。它隐含着潜在的尚未开发的能力。英国著名经济学家琼·罗宾逊指出: “每个地区经济都曾经一度是不发达的, 那些现在认为是发达的经济, 在历史上都曾经经历过一个加速累积的艰苦过程。”由此可见, 发达与不发达是相对而言的, 它们都处在发展之中。但不发达不仅意味着相对落后, 而且意味着落后程度之大足以表明它与发达地域是两个世界, 表现为发展上质的差异^[11]。

经济发达地区、较发达地区、发展中地区和不发达地区在空间上并不完全是同向梯级递减的, 可能表现为两个发达地区之间的落后地区 (图 1a), 相对于周围地区较为落后的地区 (图 1b), 或在梯级递减中形如图 1c 所示的偏离正常曲线的经济下降地区。我们将经济低谷地区的概念定义为: 经济低谷地区是指空间关系上相对于周围经济发展水平较为落后的地区, 主要是指图 1b 这种类型^[12]。

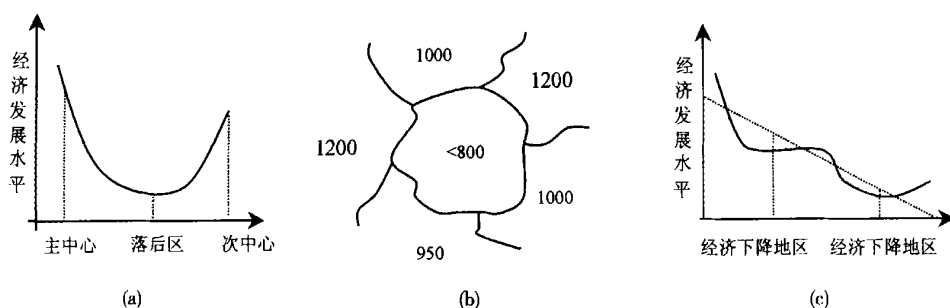


图 1 经济低谷地区示意图

Fig. 1 Sketch map of the backward regions

经济低谷地区与发达地区、不发达地区既有联系也有区别。经济社会发展水平相对较低是不发达地区与经济低谷地区的共性, 它们都是动态的、发展的范畴。不发达地区和经济低谷地区在一定的时期和一定的条件下, 会发生质的飞跃, 跻身于发达地域行列, 但

发达地域除了某些突发事变外，一般不会倒退回不发达状态，因此，发展具有不可逆性。与传统意义上的不发达地区相比，经济低谷地区的区别也是比较明显的。首先，经济低谷地区是在一定地理空间范围内的一个相对概念，是相对于发达地域而言的。在全国经济地域体系中，相对于东部地带，西部为不发达地域；相对于上海、江苏和浙江这样的发达地域，云南、贵州等可以称为不发达地域。而在省区范围内也有发达和不发达之分。因此，发达地区的经济低谷地区只是一种相对欠发达地区，而不发达地区的经济低谷地区则肯定是不发达地区。第二，经济低谷地区与贫困地域不完全等同。贫困地域必然是不发达地域，它位居不发达的最底层，是不发达的一种极端表现形式。但经济低谷地区则并不一定就是贫困地域。因此，经济低谷地区只是一个相对的概念。

参照世界银行的经济分类方法，以沿海人均 GDP 为主要指标，将 72 个地市划分为高收入、上中等收入、下中等收入和低收入（经济低谷）四种类型，划分结果如表 2 所示：

表 2 按沿海人均 GDP 标准划分的经济类型（2000 年）

Tab. 2 Economic types divided by per capita GDP in coastal China (2000)

地市个数		地市名称
高收入地区	14	深圳、珠海、厦门、上海、广州、无锡、佛山、苏州、东莞、威海、宁波、杭州、东营、中山
上中等收入地区	15	南京、常州、镇江、绍兴、淄博、嘉兴、江门、济南、福州、烟台、湖州、惠州、青岛、泉州、台州
下中等收入地区	9	舟山、肇庆、扬州、汕头、三明、温州、南通、漳州、金华
低收入地区 (经济低谷)	34	潍坊、莱芜、南平、云浮、泰州、茂名、徐州、枣庄、济宁、潮州、衢州、韶关、龙岩、莆田、滨州、湛江、揭阳、日照、泰安、连云港、盐城、阳江、宁德、丽水、德州、临沂、清远、汕尾、聊城、淮安、梅州、宿迁、菏泽、河源

从沿海经济低谷地区分布可以发现，它们大多位于省际交界处，远离区域政治、经济和文化中心。如鲁南、鲁西和苏北经济低谷地区位于山东、河南、江苏 3 省交界处；浙西闽东经济低谷区位于浙江、福建和江西 3 省交界处；粤北山区经济低谷区位于广东、福建、江西、湖南 4 省交界处。在沿海地区内部，经济低谷地区区位条件处于明显的劣势。这些经济低谷地区往往远离省区政治中心，例如江苏省会南京到苏北最大的中心城市徐州的公路距离超过 400km，到连云港和盐城的公路距离也在 300km 左右；济南到日照的公路距离超过 300km，到临沂、枣庄的公路距离也在 270km 左右；广州到梅州的公路距离超过 400km，到韶关的公路距离超过 300km；杭州到丽水的公路距离大约为 300km。长期计划经济的影响形成了中国各自为政的局面，在省际交界地区，各省区政府往往不愿进行太多的投资，可以说经济低谷区是“诸侯”经济的产物。

3 沿海经济低谷地区的制约因素

3.1 地貌类型复杂，区位条件相对较差

沿海地区虽然处在我国第三级阶梯上，除江苏、上海平原占主导地位外，其它多数省份均以丘陵山地为主。例如，福建省全省山地丘陵占 80 % 以上，有“八山一水一分田”之称。广东省素有“七山一水二分田”之称，山地丘陵构成了陆地的主体^[13]。主要山地有：粤西的云浮山、粤东莲花山、粤北南岭、九连山等。多为垌田、坑田、梯田和坡地，

耕地障碍因素多,单产低。这种地貌条件使经济低谷地区基础设施建设受到很大制约。2000年江苏苏南和苏北地区基础设施主要指标差异明显,人均指标相差较大,比值最小的人均水路货运量相差1.49倍,比值最大的邮电业务量相差高达5.63倍。

沿海经济低谷地区虽然地处东部沿海开放地带,从全国大区位来说,区域条件是比较优越的,但从小区位来说,因为经济低谷区大多地处省际边远山区,远离政治、经济中心,区位条件并不理想。例如,鲁南、鲁西南等地区地处内陆,运输通讯不便,信息比较闭塞,商业贸易和人员交往在很大程度上受到地理条件的限制,因而其经济发展缓慢当属“情理之中”^[14]。

3.2 产业结构单一化,私营经济很不发育

沿海经济低谷地区产业结构不尽合理,主要表现为农业和国有工业所占比重比较高。2000年34个沿海经济低谷地市农业附加值比重为24.94%,比全国平均水平高9.04个百分点。产业结构总体处于“二、三、一”发展阶段,34个地市产业结构为24.94 43.64 31.42,其中23个地市产业结构处于“二、三、一”发展阶段,菏泽、宿迁、清远和阳江第一产业附加值所占比重高达40%左右,菏泽甚至高达50%,还处于典型的“一、二、三”发展阶段。1995年大多数经济低谷地区仍以国有经济和集体经济占主导,私营经济和个体经济很不发育,如徐州、淮阴、泰安、济宁、日照、德州、聊城、衢州8个地市为国有工业主导型,国有工业产值占全部工业产值的比重高达50%以上。到2000年,莱芜、滨州、聊城仍为国有经济主导型,其他地市个体经济和私营经济发展速度比以前明显加快。

3.3 财政自给率较低

2000年沿海34个经济低谷地市中,财政总收入为388.52亿元,占6省市财政收入的13.47%,财政支出为663.96亿元,占6省市财政支出的18.2%。地方财政自给率最高的是潍坊市,为85.96%,最低的是河源市,只有15.2%。地方财政自给率超过70%的有9个地市,自给率在50~70%的有10个,自给率在50%以下的达15个。

3.4 城市化发展相对落后

从人口城市化水平来看,2000年沿海6省市共有200个城市,其中80个分布在经济低谷地区。从大、中、小城市的构成来看,沿海共有大城市27个(市区非农业人口50万人以上),中等城市85个(市区非农业人口20~50万人),小城市88个(市区非农业人口20万人以下),而低谷地区仅有徐州、淮安、临沂、枣庄、泰安、潍坊、湛江7个大城市,其余73个为中等城市和小城市,这表明沿海经济低谷地区以中、小城市占绝对优势,缺乏强有力的大城市依托。这是经济低谷地区与发达地区经济差异形成的原因之一。

3.5 宏观区域政策对低谷地区发展不利

1978年以来,我国沿海地区率先开放,出现了经济特区、沿海开放城市和沿海经济开发试验区。对外开放政策虽然有力地促进了沿海经济的发展,但由于沿海经济低谷地区普遍存在开放迟、开放程度低、政策优惠少、市场环境差等劣势,使沿海发达地区与经济低谷地区的差距拉大。例如在港口开放方面,上海港、广州港、厦门港、福州港、宁波港、湛江港、连云港、汕头港在1985年以前已经建成国家一类口岸,海口港、八所港、三亚港、泉州港、香屿港、东山港在1985年以后也陆续建成国家一类口岸,但一些经济低谷地区,一类口岸少,规模有限,例如闽东只有一个海面交货一类口岸,缺乏陆上一类

口岸，难以实现闽东以开放促开发带动区域发展的目标。宁德三都澳港具有优越的深水条件，有条件建成深水大港，但尚未完全开放，制约了闽东的发展。在对外开放程度和范围方面，苏北还明显落后于苏南，制约了经济发展。例如，徐州、淮安及所属各县还未能全部对外开放，软环境较差，限制了招商引资的速度和规模；连云港是我国最早实施对外开放的港口城市之一，但目前还未能像苏南张家港等地设立保税区；东陇海沿线一带经济技术开发区建设的步子还比较缓慢，未能真正发挥陆桥的作用；苏北是我国重要的农产品生产基地，但该地区还没有建立外向型农业开发区，限制了徐州黄河故道创汇农业开发和连云港、盐城海洋资源开发和建设的步伐；同样，鲁南和苏北地区经济技术协作具备很好的前景，但是诸侯经济的影响限制了山东同江苏的经济和技术交流。

4 沿海经济低谷地区发展策略

解决区域发展差距问题是世界各国面临的共同难题，笔者认为在效益与公平的问题上，决策者往往优先选择效益是最主要原因。我国曾经将“效益优先、兼顾公平”作为区域发展的战略方针，20世纪90年代以来才开始提倡“区域共同发展”或“协调发展”。在解决区域发展差异方面，美国、德国、法国等发达国家都进行了一定的尝试，主要从以下几个方面对欠发达地区进行重点扶持，它们的经验可以作为发展我国沿海低谷地区经济的借鉴^[15]。

(1) 实行投资倾斜。上述发达国家促进经济发展过程中都比较注意加大对落后地区的投资倾斜，投资是促进区域经济发展的非常重要的因素；(2) 把基础设施建设作为落后地区崛起的重点。例如美国为了加快西部开发，兴修了西部铁路，促进了西部经济的繁荣；欧洲联盟和联邦政府也将基础设施建设作为扶持东德发展的突破口；(3) 在政府干预下实施特殊优惠政策。以上国家或地区在促进落后地区开发过程中都实施了一定的优惠政策；(4) 因地制宜，发挥比较优势，调整产业结构。例如战后联邦德国政府通过调整经济结构，使其多样化，创造新的就业岗位，或通过职业培训，使当地农民掌握新的技能后转移到其他行业或是从事兼业，这些措施解决了就业瓶颈；(5) 通过城市化促进区域经济协调发展。最典型的例子是法国，为了阻止巴黎地区继续膨胀，采用收取高税率办法抑制私人和企业在这里定居和投资。1966年起决定建立8座平衡大城市，使他们成为地区经济中心。这些城市的发展在一定程度上缓解了巴黎的压力。政府还设立了“城市整治资金”等机构来实施发展计划，有效地促进了农村地区的经济发展。

当然，区域差异问题的解决，不是一蹴而就的。德国总理施罗德在上任之初曾提出，用5年的时间解决东、西德区域发展差距问题。但现在两德统一已经10多年，东、西德差距依然明显存在，目前80%左右的东德人生活水平已与西德接近，据德国专家估计，东、西德差异真正得到解决还需要一代人的努力。

我们建议沿海经济低谷地区采取以下策略来解决区域发展差距问题。

4.1 改善基础设施条件

基础设施差异已经为各级领导所重视，近期国家和地方政府相继建成和在建的沿海基础设施项目旨在通过加快落后地区建设，以缩小发达地区与经济低谷地区的发展差距。

对沿海经济低谷崛起最重要的区域性基础设施项目有：

(1) 京九铁路建设。它大大优化了沿线地区的投资环境，方便了与发达地区的联系。

由于京九铁路在区内分别与新石线、陇海线相交,形成了菏泽、商丘等交通枢纽,向南使广东省最贫穷的山区通过香港与东南亚相连。但目前京九铁路利用率还不高,今后应如何利用京九铁路带动经济发展是各低谷地区需要考虑的重要战略问题^[16]。

(2) 以连云港和日照港为东桥头堡的新欧亚大陆桥国际运输大通道建设。新欧亚大陆桥同传统的海运和途经俄罗斯的西伯利亚大陆桥相比,具有辐射面广、运距短、速度快等明显优势,因此对亚太地区、中亚和西欧各国的吸引力较大,是东部沿海经济发达地区传统产业和生产要素向中西部地区扩散的重要通道。

(3) 地方政府项目。例如江苏省^[17],广靖、锡澄、淮江、徐连、沂淮、宁宿徐、宁靖盐、汾灌等8条高等级公路和江阴大桥、南京二桥全面开工建设。这10条交通大动脉总投资近500亿元,建成后江苏南北高速公路将实现联网畅通。新沂至长兴铁路全面开工,将结束江苏苏北广大地区“腹无寸铁”的历史,对加快苏北经济低谷地区崛起具有重大意义。此外,淮河入海水道工程总投资42.6亿元,是江苏水利史上规模最大的工程项目,建成后淮河下游防洪标准可提高到百年一遇。

除上述项目外,我们建议修筑东部沿海铁路通道。沿海高速公路国家已有规划,并正在分段逐步实施中。沿海是我国经济发展的轴心,除修筑纵贯南北的高速公路外,还应修筑联系沿海南北的铁路大通道。铁路是我国目前中长距离运输的主要方式,具有运输量大、快速、准点等特点。修筑这条铁路有三大好处:(1)可以形成连接我国沿海重要港口和城市的南北大通脉和快速运输系统;(2)可以把我国沿海三个经济隆起地带和两个经济低谷地带用铁路(高速公路)直接联系起来,有力地促进和带动经济低谷地区的崛起;(3)对巩固海防也十分有利。虽然沿海铁路有些地段可以利用原有铁路,但仍是世纪性的巨大工程,投资大,需要搞好沿海铁路规划和铁路走向的科学论证,分期分段实施;并要建立多元化投资机制,除国家财政和信贷投资外,可采取国际融资、社会集资等多种投资渠道进行建设。铁路走向大致为:烟台—青岛—日照—连云港—盐城—南通—上海浦东—宁波—温州—宁德—福州—厦门—汕头—深圳—珠海—湛江—北海(海口)。

4.2 充分发挥资源优势

4.2.1 发展农业及其加工业,促进农业产业化 农业发展对沿海经济低谷地区经济发展和整体经济水平的提高具有重要意义。近年来,山东临沂和江苏苏北地区在推进农业产业化过程中取得了成功的经验,摸索出以下几种形式:

(1) “龙头”企业带动型,即以农产品加工企业为“龙头”,通过“公司+农户”、“公司+基地+农户”、“公司+服务组织+农户”等组织形式,促进贸工农、产供销一体化;

(2) 市场牵动型,利用市场导向作用带动产业扩大规模,形成专业化生产;

(3) 基地推动型,即在建立商品基地、提高农户经营规模的基础上,培植主导产业和拳头产品,将资源优势转变为商品优势;

(4) 科技连动型,即以先进的科学技术为手段,以技术服务为保障,推动企业和农户产品科技含量的提高。

目前,国家正在重点扶持黄淮海农业综合开发。沿海经济低谷区应抓紧国家对农业采取更多扶持政策的良机,进一步加强农业基础设施建设,尽快将本区建成全国重要的综合性农业商品基地和创汇农业基地。

4.2.2 利用海洋和海岸带优势,加快发展海洋产业和临海工业 在沿海产业结构调整

过程中, 海洋资源开发和临海工业发展是非常重要的方面。

山东省将“海上山东”和“黄河三角洲开发”作为两大跨世纪工程, 计划将山东沿海地区建设成经济发达的蓝色产业带。同样, “海上苏东”工程是江苏省两项跨世纪区域工程之一, “九五”期间, 以百万亩滩涂资源综合开发为突破口, 规划到 2010 年, 连云港、盐城、南通 3 市海洋产业产值与农业产值相当。浙江省按照海洋经济大省的要求, 正在积极开发港口和海洋资源; 福建省以发展港口经济为主导, 以开发利用近海资源为重点, 使海洋经济开发成为带动国民经济发展新的增长点。

在日照、连云港、宁德等沿海经济低谷地区, 应采取“以港兴市, 以市促港”发展战略。日照是鲁南、鲁西南地区惟一的出口通道, 石臼港是我国为数不多的天然深水良港, 是我国目前拥有 10 万 t 级泊位的 3 大深水港口之一; 连云港是苏北重要的出海口, 是全国沿海 14 个开放城市之一, 也是新欧亚大陆桥东桥头堡之一。宁德是福建经济发展水平较低的港口城市, 三都澳港是我国东南沿海少有的几个深水良港之一。港口最大的功能是通过海洋运输进行大宗货物的吞吐, 直接与全世界的港口进行大宗货物的交换。目前, 日照、连云港两个东桥头堡临海工业已有一定基础。例如, 连云港氯碱厂已经建成, 我国第三座核电厂已在连云港田湾破土动工, 日照电厂也在建设中, 今后应进一步发展与港口相关的工业来带动区域经济的整体发展。

4. 2. 3 加强区域联合, 加快旅游业和相关产业开发 旅游资源在沿海经济低谷地区具有一定优势, 但是开发利用程度不尽人意。例如有 5000 多年文明历史和 2500 多年建城史的徐州, 有着丰厚的旅游资源。历史上“两汉”绵延 400 余年, 先后有 13 代楚王、5 代彭城王受封于徐州, 流下了大量的汉文化遗迹。其中狮子山彩绘汉兵马俑被称为中国考古史上第三大奇迹; 龟山汉墓、狮子山楚王陵墓等“汉代十八陵”遗迹, 比之十三陵有过之而无不及。然而, 多年来徐州旅游资源一直未得到充分利用。应该把徐州放在周边旅游大市场上进行综合规划开发, 充分利用周边城市的旅游资源, 将徐州的资源与其重组, 多方共建大旅游格局。可以考虑与周边城市的旅游部门联合开发跨地区旅游路线, 比如与北方的泰山、曲阜孔庙、孔府、孔陵相结合, 组建“一山、两汉、三孔”的古文化旅游线; 与东方的连云港组建“山海线”; 沿陇海线西进, 与洛阳、开封、西安等城市合作, 开辟“古城游”。为了构建强势市场, 各城市之间还应互相进行免费的景点宣传, 以做到资源共享。同时还要结合旅游业发展相关服务业、饮食业、旅游纪念品和交通运输业等产业。

4. 3 建立多元化投资机制, 大力吸引国内外投资

亚洲“四小龙”崛起的经验是大力吸引国内外投资^[18]。从 1992 到 1997 年中国连续 6 年大规模吸引外国直接投资 (FDI), 成为继美国之后第二大吸引 FDI 国家。世界银行报告认为, 国际贸易和外国直接投资是东亚地区经济高速增长的基础。贸易、外国直接投资以及国内高储蓄率这三者之间的联系已经成为中国改革开放 20 多年来经济快速增长的一个关键因素。外国直接投资对中国经济增长的贡献率约占 $1/10$ ^[19]。但 FDI 分布极不平衡。2000 年仅广东省的实际利用外国直接投资占全国总量的 28.9%, 江苏占 15.1%, 上海占 7%, 福建占 10%, 山东占 5.6%, 浙江占 3.1%, 上述 6 个省市 FDI 共占全国 FDI 总额的约 70%。但是省区内部发达地区和低谷地区差异较大, 如 2000 年江苏苏南地区外商直接投资占 GDP 的比重为 9.7%, 而苏北仅为 2.0%。大力吸引国内外投资是沿海经济低谷地区加快发展的的重要举措。主要包括两个方面:

(1) 积极争取国家项目投资, 加强社会融资和地区联合。一方面要充分调动和利用低谷地区内部的社会资金, 通过储蓄集资、融资等多种途径筹集建设资金, 另一方面应鼓励与发达地区开展资金合作、项目合作、技术合作等方式, 扩大资金来源和规模, 提高投资效益。

(2) 大力吸引外资。外资包括外商直接投资、国外贷款和赠款等, 其中外商直接投资是主要形式。外国直接投资的流入不仅扩大了国内资本形成的规模, 而且还通过向当地采购商品和服务, 以及与当地企业建立产业分工协作关系等方式, 带动当地投资的增加, 这对于促进经济的增长和就业量的扩大, 具有直接的推动作用。东亚发展中地区因为积极吸引外国直接投资, 从而促进了经济的发展。

4. 4 对特殊贫困地区实行特殊优惠政策

沿海低谷地区有一种特殊贫困类型, 即大中型水库地区, 例如广东河源新丰江水库为香港、深圳重要水源地, 为了保护水源, 保护生态环境, 库区周围有矿不能开, 有林木不能砍, 污染工业不能办, 库区人民为东江中下游地区作出了巨大牺牲。对这种特殊低谷类型, 应建立替代和补偿机制, 除发展旅游业外, 应当允许当地利用清洁水源做好水产业文章。河源市提出利用管道直接向深圳和香港供水。这是一个很好的规划设想, 但目前实施困难和阻力很大。国家应对这种贫困类型制定特殊政策, 改革现有的资源开发体制, 给予地方一定资源开发权或补偿, 例如, 水费收入部分返还或分成。地方有关部门也应从保护水库和持续利用大局出发, 正确处理省市利益矛盾, 实现上中下游水资源共享, 达到保护水源和地区致富的“双赢”目标。

参考文献:

- [1] 陆大道, 薛凤旋, 等. 1997 区域发展报告. 北京: 科学出版社, 1997. 15 ~ 148.
- [2] 中国科学院国情分析研究小组. 开源与节约(国情研究第 2 号报告). 北京: 科学出版社, 1992. 126 ~ 141.
- [3] 陈国阶. 我国东中西部发展差异原因分析. 地理科学, 1997, 17(1): 1 ~ 7.
- [4] 张落成. 我国区域差异扩大原因分析. 经济科学, 1995, (3): 32 ~ 36.
- [5] 樊杰, 杨晓光. 扶持我国落后地区发展的新观念. 地理研究, 2000, 19(1): 8 ~ 14.
- [6] Y. D. Wei. Regional inequality in China. Progress in Human Geography, 1999, 23(1): 48 ~ 58.
- [7] 吴殿延. 试论中国经济增长的南北差异. 地理研究, 2001, 20(2): 238 ~ 246.
- [8] 陈钊. 我国东、中部地区的南北发展差距. 地理研究, 1999, 18(1): 79 ~ 86.
- [9] 欧阳南江. 改革开放以来广东省区域差异的发展变化. 地理学报, 1993, 48(3): 204 ~ 217.
- [10] 毛汉英, 周国民. 福建省新世纪可持续发展的问题与对策. 地理研究, 2001, 20(1): 5 ~ 13.
- [11] 武友德. 不发达地域经济成长论. 北京: 中国经济出版社, 1999. 1 ~ 10.
- [12] 陈浩光, 欧阳燕红. 经济低谷地区崛起研究. 中山大学学报(自然科学版), 1996, 35(3): 56 ~ 63.
- [13] 吴郁文. 广东省经济地理. 北京: 新华出版社, 1986. 19.
- [14] 毛汉英. 苏鲁豫皖接壤地区资源开发、产业布局与环境整治. 北京: 气象出版社, 1998. 8 ~ 20.
- [15] 吴楚材, 张落成. 我国沿海经济低谷地区的崛起. 合肥: 中国科学技术大学出版社, 2002. 129 ~ 150.
- [16] 倪祖彬, 叶舜赞, 等. 京九铁路经济带开发研究. 北京: 气象出版社, 1997. 6 ~ 12.
- [17] 宋林飞. 江苏经济社会形势分析与预测. 南京: 江苏人民出版社, 1999. 105 ~ 120.
- [18] 杜方利. 东亚经济的崛起. 上海: 上海远东出版社, 1998. 29.
- [19] 贺灿飞, 梁进社. 中国外商直接投资的区域分异及其变化. 地理学报, 1999, 54(2): 105 ~ 114.

The restriction factors in the less developed areas and their development strategies in coastal China

ZHANG Luo - cheng , WU Chu - cai

(Nanjing Institute of Geography & Limnology , Nanjing 210008 , China)

Abstract : Regional economic difference has aroused wide interests of numerous scholars and many academic papers have been published discussing on this. Most of the papers on regional disparities in China are concentrated on the macro scale approach , namely western China , middle China and coastal China problem. For a long period of time coastal China has witnessed fairly quick development with average GDP growth rate being over 10 % , along with quite a number of less developed areas coexistence in the process. According to extreme difference analyses in provinces(or cities) concerning the ratio between the highest level and lowest level about per capita GDP , Guangdong and Shandong belong to strongly differentiated areas , Jiangsu and Fujian belong to obviously differentiated areas ,and Zhejiang belongs to relatively equal area. In this paper , less developed coastal areas refer to those areas where economic situation is relatively low compared with the surrounding coastal regions. Here per capita GDP is used as a principal indicator to classify economic types. Among the 72 cities , 34 of them are economically less developed areas. The distribution of the less developed coastal areas is characterized by two main aspects: first , they are situated between three highly developed economic belts of Jingjintang (Beijing - Tianjin - Tangshan) and Jiaodong (Shandong province) , Yangtze Delta , Zhujiang Delta and Hongkong ; second , most of the coastal less developed areas are situated along provincial boundaries. Unfavorable location , natural conditions , economic structure and regional policy are the major restriction factors that hinder their economic development. The most important task is to quicken the pace of economic development in these areas. First ,the regional infrastructure construction should be improved ;second ,the endogenous advantageous resources should be fully made use of ;and third ,relevant preferential policies should be formulated.

Key words : coastal China ; less developed areas ; restriction factors ; development strategy