

在新常态下崛起的 长江中游城市群

——徐匡迪院士访谈录

导语：2015年4月，《长江中游城市群发展规划》得到国务院批复同意，成为《国家新型城镇化规划（2014-2020年）》出台后国家批复的第一个跨区域城市群规划。《长江中游城市群发展规划》指出要努力将长江中游城市群建设成为长江经济带重要支撑、全国经济新增长极和具有一定国际影响的城市群，这对落实国家中部崛起战略、主体功能区战略和长江经济带战略具有重要意义。《城市与环境研究》编辑部就长江中游城市群发展的时代背景和战略定位等问题对第十届全国政协副主席、中国工程院主席团名誉主席徐匡迪院士进行了专访。

徐匡迪：（1937-）中共第十四届中央候补委员，十五届、十六届中央委员，第十届全国政协副主席，京津冀协同发展专家咨询委员会组长，中国工程院主席团名誉主席、原院长，教授、博士生导师。发表学术论文120余篇、专著7本，多次获得国家及省部级奖励，是全国第一批享受国务院特殊津贴的有突出贡献科技工作者，并先后被选为英国、瑞典、美国、日本、澳大利亚、俄罗斯等国的工程院外籍院士。

《城市与环境研究》编辑部：徐院士，您好！非常感谢您百忙之中接受我们的专访。当前，中国经济进入新常态，中国发展处于重要战略转型期。与此同时，国务院于2015年4月批复同意了《长江中游城市群发展规划》，长江中游城市群有望继珠三角、长三角和京津冀之后成为中国经济的第四增长极。在新常态的背景下，中国的几大城市群应该有怎样的发展方向，我们刊物对此非常关注，希望您请教几个问题。首先请您为我们解读一下经济新常态这一时代背景。

徐匡迪：长江中游城市群的建设是在中国经济新常态的背景下提出的，这有别于其他经济增长极。珠三角快速发展的时候是上世纪80~90年代，恰逢国际资本和发达国家的一些劳动密集型产业在寻找出路，由于珠三角坚持改革开放、敢为人先，建立了很多开发区，积极承接国际产业梯度转移，吸引了大量外商直接投资。长三角的经济高速增长始于上世纪90年代和本世纪头十年，其经济发展主要通过中外合资模式实现，即改革、提升原有大中型国有企业和集体经济，与国外著名企业组成合资企业，并成为长三角国民经济的重要组成部分。

当前，中国经济已经进入深化改革、创新驱动的新常态。从国际经验看，一个经

经济体在经历一段时间的高速增长后都会出现减速换挡的过程。日本经济增长的减速换挡期发生在1969年，之前十年的经济平均增速是10.4%，而之后十年则下降到6.3%，继而又下降到4%、3%，到20世纪90年代经济增长几乎停滞了。韩国的经济增长速度则是到1988年才开始转折，之前十年是10%，之后十年是7.6%。

中国的GDP总量从1979年的不到1万亿元，增加到2014年的63万亿元。过去20年GDP年均增速超过10%，增长速度非常快，但目前也到了中国经济增长的换挡期。过去30年，中国外贸出口持续增长，年增速最快时达到40%。但2008年金融危机之后，国际市场疲软，外贸出口增长乏力，增速持续下降。2014年外贸出口只增长了4.9%，对经济增长的拉动作用明显减小。同时，由于人民生活水平提高、国内要素成本上升等因素，劳动和资本的边际产出率持续下降。最典型的就是劳动力成本的上升，珠三角单个劳动力的月平均收入在20世纪80年代是400元~600元，到20世纪90年代增加为800元，现在则上升至2000元~3000元。外资在中国投资劳动密集型产业的比较效益已经明显减弱，珠三角、长三角的部分制衣、电气组装等劳动密集型合资、日资企业已转向东南亚，如越南、老挝和柬埔寨等。

此外，经济发展的三大驱动力对中国经济增长的贡献也发生了明显变化。经济增速在10%的时候，最终消费和固定资产投资大概各拉动了4%的经济增长，而出口拉动了2%，三者加起来大概是10%。出口对经济增长的贡献在2008年开始下降，到2013年几乎为零。传统制造业产品竞争力的降低，主要是由于我国的制造业劳动力成本在逐年上升，人口红利在逐渐消失。中国的人口年增长率从1990年的1.5%下降到现在的0.5%左右，未来若干年内中国的劳动力将会更为稀缺。目前，中国的经济增长主要还得依靠国内消费和资本形成。

迈克尔·波特教授将后进国家参与国际竞争的过程分为四个阶段：第一个阶段是要素驱动，即依靠较低的土地成本和劳动力成本，建设工业园区，吸引外国企业投资；第二个阶段是投资驱动，也就是资本形成、固定资产投资驱动，包括基础设施、城市建设、交通和电信等；第三个阶段是创新驱动；第四个阶段是财富驱动。目前英、美等发达国家已经完成投资驱动阶段，创新驱动仍在继续，另外也开始了财富驱动，通过收购、国际并购，把差的企业卖出去，把好的企业买进来，以此促进经济发展。表现得最为典型的是英国，英国现在制造业不是很好，但是经济总量仍然较大。

经过30年高速增长，中国经济已经进入深化改革、创新驱动的新常态。它不仅是经济增长速度的减速换挡期，更是依靠创新驱动、转变粗放式增长的关键时期。是不是能迈过转型升级这道坎，关系到中国经济的可持续发展，更是通过“两个一百年”奋斗目标实现中华民族伟大复兴中国梦的重要保证。二战之后，有23个国家和地区的人均GDP先后超过6000美元，但并非所有国家和地区都像亚洲四小龙一样，步入发达国家和地区的行列。如亚洲的菲律宾、马来西亚、泰国和拉丁美洲的阿根廷等国家，经济发展主要靠旅游等服务产业，缺乏技术创新能力，最终导致经济发展

停滞。

中国是有 13 亿人口的大国，要实现现代化、达到中等发达国家的水平是一项十分艰巨的任务，必须通过科技创新迈过这道坎。习总书记有过这样的讲话：“纵观人类发展历史，创新始终是推进一个国家、一个民族向前发展的重要力量，也是推动整个人类社会向前发展的重要力量。创新是多方面的，包括理论创新、体制创新、制度创新、人才创新，但科技创新的地位和作用十分重要。我国是一个发展中大国，目前正在大力推进经济发展方式转变和经济结构调整，正在努力实现‘两个一百年’奋斗目标，必须把创新驱动发展战略实施好”。因此，在新常态下，发展是要靠深化改革，靠体制创新和科技创新。

约瑟夫·熊彼特认为创新是一个渐进性的过程，但如果把材料创新、产品创新、工艺创新结合在一起，到一定程度就可能是突破性的。当然，还有市场创新。以电子商务为例，最早是美国亚马逊图书网利用网络卖书，后来阿里巴巴把义乌小商品市场开到网上，最近京东、苏宁等也都在扩展电子商务。技术创新也可以是颠覆性的，比如数码相机取代胶卷相机以后，美国的柯达、德国的阿克法、日本的富士等很多彩色胶卷厂都破产倒闭了。再比如光盘取代录像带、液晶显示器代替真空管显示器等，整个材料、工艺技术都不同了，这些创新都是颠覆性的。

总之，在新常态下，中国的经济发展应该依靠以下几个驱动力：第一个是深化改革、简政放权，向改革要红利。比较典型的一个例子是，去年由于企业审批制度改为注册备案制而催生了大量小微企业，通过大众创业形成了年轻人就业的新格局。去年中国的经济增长速度虽然放慢了，从原来的 10% 左右降到了 7%，但因为自主创业，年初人民代表大会上总理报告提出要解决 1000 万新就业的目标，不到九月份就完成了。第二个是创新驱动。用信息化、智能化促进传统产业升级，通过互联网、物联网改变三次产业的业态。第三个就是新型城镇化。要建设以大城市为核心、大中小城市分工互补的城市群，使农村转移出来的剩余劳动力能够就地、就近城镇化，而不用像候鸟一样“孔雀东南飞”。

《城市与环境研究》编辑部：就城镇化而言，发达国家基本上都经历了从城市到都市区、都市圈，再到城市群的发展过程。请您谈一谈发达国家的城镇化经验及其对中国的启示。

徐匡迪：人类的城镇化大致经历了四个阶段：第一阶段是从奴隶社会开始，一直到封建社会前期。城镇主要作为行政中心或交易农贸、手工业产品的地方，那个时候的城镇规模最大仅为 5 万人~10 万人；第二阶段是封建社会鼎盛时期和资本主义前期，出现了中等规模的城市；第三阶段是工业革命中后期，由于工业革命形成了产业集聚以及港口和铁路枢纽，城市的规模进一步扩大到 100 万人~500 万人；第四阶段是在 20 世纪 50 年代之后，由于信息技术的兴起和虚拟经济的出现，在后资本主义时代以巨型工商业城市为中心的城市群成为了经济增长的引擎，催生了一些人口规模达

1000万~3000万人的大城市、特大城市。

但近50年来，国际上巨型城市、特大城市开始逐步被城市群所取代。以东京为例，尽管东京的地铁网络发达，但通勤与通学所用的时间在2010年仍分别达68.8分钟和76.9分钟（单程）。城市由于要解决交通问题，运行成本非常大。应该说东京的公共交通是世界顶级的，有全球最密的地铁网和城市铁路网，但是城市道路平均车速仅为18.8千米/小时，而日本全国的平均速度是35.3千米/小时。城市群在这方面就要好得多，把城市按照专业化分工，构建起多中心、网络状结构。以美国东北部城市群为例，波士顿集中着高科技产业和优质教育资源，9所常春藤学校中有6所在波士顿，包括哈佛、耶鲁、MIT等；纽约是金融、商业和生产服务业中心，除食品、时装外基本没有工业；费城发展清洁能源制造业、制药和航空制造业，飞机制造业主要是在西雅图，但是航空控制系统、无线电系统通讯制造主要在费城；巴尔的摩发展物流与交通服务业、制造业服务业和航运枢纽；华盛顿一个工厂都没有，主要依靠政府、旅游和高技术服务业。这个城市群2010年的GDP达3万亿美元，按世界银行的统计在全球可以排第四，高于法国，和英国相当。由此可见，城市群的集聚效应和产出效率是非常高的。再如以伦敦为中心的英国城市群。该地区在二战时几乎被夷为平地，1944年开始重新规划，把工业码头、货栈外迁到海边。泰晤士河边原来的港口码头、货栈成为创业区和创意区，创业是高技术的工作室，创意是艺术家工作室。单一特大型中心城市变为多节点网络化城市群，通过政策扶持引导高端产业外迁，并系统谋划城市间公共交通体系。同时，强化规划延续性，大伦敦规划自1944年以来一直没有改变过，绿隔理念也得以保持，每个中小城市之间都由森林和绿地隔开。

总之，城市群是最近50年以来大国城市化的主要趋势，美、英、日、法等发达国家的单个巨型城市已逐渐被各具特色的专业化、网络状城市群所取代，城市群之间由高速铁路等高效、便捷的绿色交通相连接，这也是中国新型城镇化可以借鉴的重要模式。

《城市与环境研究》编辑部：2014年年底召开的中央经济工作会议明确提出重点实施“一带一路”、京津冀协同发展和长江经济带三大战略。长江中游城市群是长江经济带的重要支撑点，您怎样看待其在国家总体发展中的战略定位？

徐匡迪：三大国家战略也是中国新型城镇化的三大重点：第一个是京津冀协同发展，第二个是丝绸之路经济带，第三个就是长江经济带。长江经济带从宜宾以下一直到长江口，是以长江为纽带的经济类型、区域特点各不相同的地区。除成渝地区和长江三角洲外，地处长江经济带中间的长江中游城市群位于我国国土空间的核心地带。我认为其在国家总体发展中的战略定位应该包括以下四点：

首先，长江中游城市群是经济新常态下创新驱动的中国经济增长极。

长江中游城市群国土面积约31.7万平方公里，包括武汉城市圈、长株潭城市群、环鄱阳湖城市群，集聚了中国很好的创新力量。习近平总书记到武汉视察时，对长江

中游城市群的高新技术开发和产业发展寄予厚望。东湖高新区是继北京中关村之后的第二个国家自主创新示范区,截止2010年,已拥有高新技术企业近2500家,居全国第三位;拥有从业人员33万人,居全国第四位。“中国的光谷”是东湖高新技术区的一个特色,也是科技创新未来的一个趋势。东湖高新区已经形成电子信息、生物技术和新材料、新医药、先进制造技术等优势产业和优势领域,同时还是全国最大的光纤、光缆生产基地。南昌高新区也是国家级高新区,吸引了美国的微软、科勒,德国的GMA等国际著名高科技企业前来投资建厂。长株潭地区是我国的综合性高新技术产业带。高铁是目前我国“走出去”比较成功的产业,高铁的控制系统最早采用的是西门子的软件包,株洲铁路电气控制研究所前两年自主研发解决了这一问题。

科技创新驱动关键在于人才,中国历史上就有“惟楚有才”的说法,湖南、湖北、江西乃至整个长江流域都是中国文人才子辈出之地。就算是现在,长江中游城市群的高等学校数量仍然超过了珠三角、长三角,也超过了京津冀;长江中游城市群的普通高校在校学生数量达302万人,是全国最多的;此外,还有相当数量的中等职业学校。就科研水平而言,长江中游地区的武汉大学、华中科技大学、湖南大学和中南大学等都是国内知名的985高校。

其次,长江中游城市群是城乡统筹发展、“四化”协调推进的新型城镇化示范区。

长江中游城市群的发展一定要特别注意城乡统筹发展、“四化”协调推进。长江中游地区是中国优势农业的主产区,也是粮食高产地区。我们在推进城镇化的时候必须城乡统筹,不能破坏基本农田。国家在新型城镇化规划中特别强调,中部地区是我国重要粮食主产区,必须严格保护耕地特别是基本农田,严格保护水资源,彻底改变粗放低效的发展模式,确保流域生态安全和粮食生产安全;要以工业化带动农业现代化、新型城镇化,以信息化提高工业化、农业现代化,以信息化提高城镇化水平,这是“四化”融合、城乡统筹的规划。

在农业方面,要以土地经营权的依法流转作为契机,进一步提高经营的规模;要在明确产权的前提下,使土地向种田大户、科技大户转移。在新型城镇化方面,要发挥武汉、长沙和南昌三大中心城市的引领作用,提升一批各具产业特色、网络结构、功能互补的中等城市,要使县城和中小城市形成新型城镇化的主力;要提升县、镇等中小城市的综合承载能力和要素集聚效应,使之逐步成为农业富余劳动力就近转移的主要载体。

再次,长江中游城市群是承东启西、连南接北的重要交通枢纽地带,是物流、商流、人流的集散地。

长江中游城市群是承东启西、连南接北,串联长江经济带三大城市群的重要支点。长江城市带主要靠黄金水道来贯通,李克强总理曾指示:“让长三角、长江中游城市群和成渝经济区三个板块的产业和基础设施连接起来、要素流动起来、市场统一