

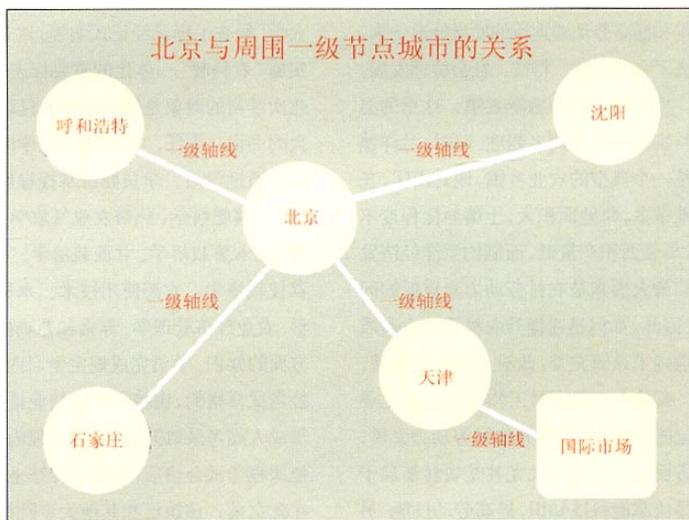
对北京“十一五”区域 经济布局战略性构想

■文 / 胡长顺

北京市是中华人民共和国的首都，为历史悠久的世界著名古城。北京市位于华北平原西北边缘，东南距渤海约150千米，面积16800多平方千米。2003年全市常住人口为1456万人（含居住半年以上的流动人口307.6万人）。其中平原面积6390平方公里，占38%。山区面积10417平方公里，占62%。城区面积87平方公里。近郊区面积1283平方公里，远郊区面积3198平方公里。北京市的地势是西北高、东南低，北有军都山，西有西山，山地占全市面积的62%，东南是永定河、潮白河等河流冲积而成的、缓缓向渤海倾斜的平原。

一、对北京城市发展方向的总体判断

根据《北京城市总体规划（1991年至2010年）》，北京城市规划区即北京市行政辖区，包括规划市区和远郊地区，其规划市区的范围，东起定福庄，西到石景山，北起清河，南到南苑，方圆1040平方公里。市区中心地区的范围大体在四环路内外，面积近300平方公里。北京城市总布局的基本方针是：改变人口和产业过于集中在市区的状况，城市建设重



点逐步从市区向远郊区作战略转移，市区建设从外延扩展向调整改造转移；大力发展远郊城镇，实现人口和产业的合理布局，进一步加强与首都周围的城市和地区的协调发展。

首先，我们从大的方面判断北京的发展方向。根据“节点城市—轴线开发模式”北京市是一级节点城市，连接北京市与其他省会城市即一级节点城市的轴线是一级轴线，连接一级节点城市和国际市场的轴线也是一级轴线。北京与周围

省会城市的联系如上图所示。北京在其中是经济最发达的一级节点城市，西北方向的呼和浩特、东北方向的沈阳、西南方向的石家庄都比北京落后；虽然天津也比北京落后，但是，东南方向的天津也是北京面向海洋直接与国际市场连接的捷径，因而，东南方向是北京应该重点发展的方向。

《北京城市总体规划（1991年至2010年）》也指出：城市东部和南部平原地区，向东有高速公路、铁路通向天津新港、秦

皇岛港、唐山港和黄骅港等出海口,向南又有主要铁路、公路干线通向广大中原腹地和东南沿海经济发达地区,具有明显的优越条件,将成为北京城市发展的主要方向。沿京津塘高速公路是城市主要发展轴。

2003年,北京市规划委员会完成了《北京市空间发展战略研究综合报告》,提出了北京市新的城市空间发展战略,即完善中轴线和长安街“两轴”,强化“东部发展带”,整合“西部生态带”,构筑以城市中心与副中心相结合,市区与多个新城相联系的新的城市格局。这种重点发展“东部发展带”,与上述分析是大致一致的。

但是,未来北京新行政中心并没有明确。而且“多中心”有可能意味着没有最重要的中心。

我们分析一下北京过去10多年来中关村发展的历史,到现在为止已形成了“一区七园”的格局。而上海主要搞了浦东新区。浦东是位于黄浦江以东、长江口以西的一块三角形地区,地处我国海岸线中点和长江入海口的交汇处,紧靠基础雄厚的上海老市区,背倚物阜人丰的长江三角洲,有着得天独厚的地理优势。浦东新区面积533.44平方公里,2001年末户籍人口168.45万人。20世纪90年代初启动开发开放的浦东,历经10余年来的大开发、大开放、大建设,昔日的处女地而今已成为长江龙头上一颗闪亮的明珠。浦东开发开放以来,大力推进体制创新和功能开发,发挥了示范、辐射和带动作用。1990年浦东新区增加值仅为60亿元,2001年已突破1000亿元,达到1082亿元。2002年继续保持快速稳定增长,国内生产总值达1251亿元,比2001年增长16.5%以上。1990—2002年,浦东新区国内生产总值保持了19.6%的年均增长速度,占全市的比重由不足1/10跃升到

1/5强。同时,浦东新区工业总产值从1990年的177亿元开始,到2002年跃上两千亿元新台阶,达2180亿元,全社会固定资产投资2002年达585亿元,超过1998年,成为浦东开发以来的又一高峰年;地方财政收入由1993年的5.53亿元增加到2002年的95亿元,占全市的10%强;实际利用外资2002年达16亿美元,占全市1/3强;外贸出口由1993年的12亿美元增加到2002年的136亿美元。至2002年,浦东新区总体经济实力已相当于二十年前的整个上海市。浦东新区经济的高速增长和综合经济实力的增强,为上海20世纪90年代以来国民经济保持两位数的发展提供了坚实的支撑,成为上海新的增长点,对推进上海加快建设经济、金融、贸易和航运中心发挥了重要作用。浦东开发坚持城市基础设施建设先行,包括陆家嘴金融贸易区、金桥出口加工区、张江高科技园区等多功能现代化新城区,投资环境不断改善,成为中外创业者的投资“热土”。

二、对北京“十一五”期间及2015年前后区域战略布局战略性调整的构想

(一)明确行政中心,将北京市委市政府迁到城南五环中轴线西边的黄村附近,带动南城的发展

根据国内外的经验,迁移行政中心是推动区域经济发展的重要战略性措施。虽然明确了北京东南方向是未来城市发展的重点,但是,由于“东部发展带”的正东方向距离天津太近,不适宜作为北京行政中心的迁移目的地,而要把以天安门为中心正东方向到南中轴线以东的广大区域作为未来北京经济发展的新的空间来预留。所以,北京市的行政中心向以天安门为中心城南五环中轴线西边的黄村附近迁移是最佳的目的地,不仅可

以带动原来落后的南城发展,而且可以促进以北京经济技术开发区为中心的新区域的发展,如果说北京将来可以选择自己的“浦东新区”或者叫“北京新区”的话,以天安门为中心,东南方向3点到6点四环到六环这个扇区是最佳的区域。

(二)在河北廊坊市的曹家务和旧州或者城南六环外魏善庄镇新建第二国际机场

在20世纪八十年代,深圳、珠海经济特区带动了珠江三角洲的高速发展,九十年代上海浦东开发带动了长江三角洲的经济腾飞。进入21世纪,在中国加入世界贸易组织,北京申奥成功之后,人们把东部地区经济新起飞的目光聚焦到了环渤海湾地区,尤其是相距130公里的北京和天津地区。人们不由得联想,今天日本东京湾首都经济圈的繁荣景象就是未来10到20年后,以北京—天津为主轴的中国环渤海湾首都经济圈的美好远景。

关于中国环渤海湾首都经济圈的发展远景已经有几种比较著名的构想了。第一种是民进天津市委副主委、天津市规划局副总工程师穆学明提出的“京津合并”构想。2001年3月,作为全国政协委员的穆学明向全国政协九届四次会议提案,将天津与北京两市合并,用5年至10年时间将其建设成为世界级国际大都市。第二种是吴良镛院士主持的课题组提出的“大北京”概念,即包括京津唐、京津保两个三角形地区的京津冀北地区。第三种是北京市政府专家顾问团顾问孙久文曾提出的将秦皇岛设置为北京的特区。

穆学明的“京津合并”构想是要大动行政区划,难度很大。其实,在日本东京湾首都经济圈中,东京到横滨的距离比北京到天津更近,但它们并没有合并,照样成为日本东京湾首都经济圈中的主轴带。北京与海洋隔着一个城市,并不构成

经济发展的必然障碍,或者说,不一定需要为迎合所谓“海洋经济”而给首都人为划入一片海岸线。相反,基于知识经济和信息技术的高新技术产业将弥补首都发展“海洋经济”的不足,而在世界局势正在发生深刻而广泛变化的新世纪,这样更有利于首都的安全。将秦皇岛设置为北京的特区也显得有些牵强。吴良镛院士提出的“大北京”概念中,强调了城市群发展主要靠建立行之有效的区域协调机制,这是符合加入WTO以后的宏观经济环境的,因为中国已加入WTO,区域协调机制也会不断进步,这种发展趋势同时也是符合市场经济规律的。

但是,为了加快经济发展,带动以北京—天津为主轴的中国环渤海湾首都经济圈的腾飞,对于行政区划进行适当的微调是必要的。这就需要有创新思维和顾全大局的精神,找准突破口和切入点。笔者认为,以北京举办2008年奥运会为契机,将河北省的廊坊市划归北京市,建设首都第二国际机场,是加快以北京—天津为主轴的中国环渤海湾首都经济圈腾飞的突破口和切入点。

廊坊市地处河北省中部、京津两大直辖市之间,京津唐高速公路的廊坊出入口距北京不足40公里,距天津约80公里。廊坊市现辖二区二市六县(安次区、广阳区、三河市、霸州市、大厂县、香河县、永清县、固安县、文安县、大城县)。廊坊市前身为廊坊地区。建国后其行政隶属几经变动,1989年4月改为地级市。面积6429平方公里,总人口385万人(2001年底)。

世界上发达国家的首都大都有两个国际机场,如日本东京就有成田和羽田两个国际机场。中国是发展中大国,借助于北京申奥成功,更主要的是为了加快首都经济的发展,为迎接2008年奥运会,需要尽早建设第二国际机场。要吸取上次首都机

场更新改造完工后两年就达到设计运量的教训,1999年11月,首都国际机场新候机楼投入使用,虽然面积是旧的3倍,旅客年吞吐量由原来1800多万人次扩建为2700万人次,这一时间定位是2005年。但是,使用两年后即显得滞后。

根据目前华北地区的净空条件,第二国际机场的选址在廊坊市的曹家务和旧州是合理的。主要有以下理由:(1)廊坊位于华北平原,地势平坦,无高山和不可克服的障碍物,净空条件好,便于航空器飞行;(2)与周围机场距离较为适中,距离最近的空军南苑机场49公里,机场空域之间无重叠和相互影响情况,无论是做直线进近、反向进近,还是采取U型程序,都不会与周围机场空域和航线发生冲突;(3)地域上空未设置限制区、危险区,今后建设中也没有安排设置上述区域计划,因此,无须考虑因特殊的设置而降低机场容量问题;(4)选点周围没有大城市和大的居民点以及必须采取噪音限制程序的地面设施,不用对离场航空器规定严格的噪音离场程序;(5)机场空域周围没有烟尘排放厂矿和设施,不会因此影响机场和空中能见度而造成机场天气标准过低,影响航空器的正常运行;(6)这一地区地处我国空中交通枢纽地带,是国际国内主要航路的终点和起点,如:京—广、京—沪、京—昆、京—陕等航空器加入和脱离这些航路都极为顺畅,无须对航路结构、走向进行大的调整和改动。因此,从合理设置空域的角度考虑,首都第二国际机场选择在廊坊是十分理想的。

在廊坊建设首都第二国际机场,还具有区位优势、地理优势、环境优势。廊坊距北京40公里,现有曹家务和旧州两个场址可以建设首都第二国际机场,无论采取高速公路还是高速轻轨铁路,30分钟内即可到达市中心区,也可以通过高速公路和高速轻轨铁路与第一国际机

场连接(现有首都机场),交通十分便捷。同时,由于北京三环至五环都与目前两个场址距离很近,这就自然形成了与首都机场相连的快速通道,这在机场布局和通道连接上也是十分合理的。在地理上,廊坊市位于华北平原北部,自然条件能满足机场建设的所有要求:地势平坦、地处北温带机场能见度高、该地区地质情况良好。在交通上,廊坊境内,有纵横交错、四通八达的交通网可资利用。环境方面,廊坊位置适中,与周边地区有良好的共融性。

在调整北京经济布局方面,由于北京向西北方向靠山,受山地制约和环保要求,缺乏经济布局合理展开的空间,而向东南方向发展,可以贴近天津面向海洋,振兴相对落后的北京南部地区,经济布局合理展开的空间巨大。因此,首都第二国际机场在廊坊建设,对振兴北京南部地区,推进大北京战略的实施,加快京津冀经济一体化的进程,扩大对外开放,促进国民经济的持续快速发展将有着十分重要的意义。在保证首都安全方面,由于廊坊市两个场址都在北京以南,使大量飞机不再进入北京空域即可降落,对加强北京地区空中管制,消除飞行器对北京高层建筑的威胁,保障首都的安全有着十分重要的作用。

总之,将河北省的廊坊市划归北京市,建设首都第二国际机场的目的是加快以北京—天津为主轴的中国环渤海湾首都经济圈的腾飞。但话又说回来,如果廊坊市不划归北京市,北京市也不会对在廊坊建设首都第二国际机场持积极态度。所以,凡事要用“发展是我们党执政兴国第一要务”的战略眼光来看待这个问题。只有这样,才能顾全大局,创新求是,科学决策,实现以北京—天津为主轴的中国环渤海湾首都经济圈腾飞。

另外,空军北京南苑机场李效应提

出了在南城南六环外魏善庄镇新建首都第二国际机场的设想。

李效应1999年军校毕业分配到北京后,一直认为首都所有的民航不久将面临严峻的考验,应考虑建造首都第二国际机场。以下是他的分析。

随着首都经济的飞速发展,承担着日益繁重的国内外事务,特别是肩负着承办第二十九届奥林匹克运动会,空中交通日益繁忙,首都将面临着航空业的巨大挑战,北京迫在眉睫地需要建设第二国际机场。

首先对首都航空市场业务量进行分析。首都当前航空市场业务量,目前北京航空市场量为(以2002年为基准)4900万旅客、550万(吨)空运货物、204400飞机升降架次。最高日飞机起降架次为792(架)/天,首都国际机场已超负荷运行。首都2008年直至2050年航空市场业务量,根据北京的发展情况以及同世界上同等城市相比较,北京2050年航空业务量将达到12264万旅客、1144万(吨)空运货物、525600飞机升降架次。日飞行量飞机起降将达到1400架/天,这高于目前北京航空业务量的2.5倍。航空业务量分析结果说明首都航空业远远不能满足首都经济增长的需求,北京必须建设第二座国际机场。

其次,首都第二国际机场选址分析。北京城以长安街分为南北两部分,以中轴线分为东西两半,以天安门为中心正北方向是怀柔、密云;西北方向是延庆、昌平;正西方向是门头沟;西南方向是房山区;正南方向是大兴;西南方向是通州;东南方向是顺义。总体地形形势是:西北多山,东南平阔。以下对各方向地理形式分析如下:(1)正北方向是怀柔、密云:地形多山,不能满足机场飞行的净空要求。(2)西北方向是延庆、昌平:地形多山,不能满足机场飞

行的净空要求。(3)正西方向是门头沟:地形多山,不能满足机场飞行的净空要求。(4)西南方向是房山区:地形多山,不能满足机场飞行的净空要求。(5)东北方向是顺义:首都机场已存在,与首都机场造成重复,不能发挥优势,另外此方向切断了北京城向东的发展。(6)东南方是通州:与首都机场处在同一条空中走廊,空中交通困难,另外此方向切断了城市向东的发展。(7)首都机场的扩建:首都机场现有两条跑道,扩建一条跑道后由于空中交通和现有条件的限制不能使三条跑道和新旧候机楼同时发挥最大的效能,造成很大的浪费。(8)正南方向是大兴:此位置地形平阔,净空条件优越,适合建大型国际机场,但此位置与空军南苑机场造成冲突。

结论:由以上分析可以看出北京的正北、西北、西南、东南、东北不适合拟建第二国际机场,但在正南方向中又与南苑机场造成冲突,北京周边环境都不适合建设第二国际机场,首都第二国际机场建在哪里?——只有南城南六环外魏善庄镇新建首都第二国际机场。

魏善庄镇距天安门26公里,紧连中轴路,距南六环2公里,距南五环10公里,长久以来因空军南苑机场的原因,在周边形成了一片很好的飞行净空环境,在这优越的环境中,在魏善庄镇良好的基础上新建首都第二国际机场有得天独厚的优势:(1)长期以来

魏善庄镇周边形成良好的飞行净空环境。(2)机场周边地域开阔,自然条件便利,气候条件优越,人口密度小,无高层建筑,对于机场建设非常便利。(3)与首都机场遥相呼应,更加适应城市的发展,实现城市中旅客方便、快速运行的目的。(4)距天安门26公里,紧连中轴路,距南六环2公里,距南五环10公里,西侧紧邻京开高速路,交通便利,无需投入大规模的基础设施建设。(5)交通的便利使专机、公务机、客运、货运服务更加快捷方便。(6)此区域很容易使机场与进城地铁四号、五号线相接。(7)利用轻轨把天津、北京、石家庄以及周边地区融合成一体,更加优化华北地区的整体资源,实现华北地区航空运输服务一体化。(8)此区域有京九线、京沪线、京广线三条主干线,使机场与外界物流交换更加快捷方便。(9)北京“十一五”期间及2015年前后区域经济布局战略性调整构想图与首都机场飞机南北进近线相距20公里,空中交通便利。(10)更适应首都的整体规划,使此区域成为首都的南大门,成为新一代的交通中心。

(三)在北京到天津的一级发展轴线上修建连接北京—廊坊—天津的快速轨道运输系统(城市间轻轨铁路),在这条一级发展轴线东南偏南的方向选择合适地点,建设世界级旅游吸引物——中国北方的迪斯尼乐园。

(四)以北京经济技术开发区为中心和基础,把以天安门为中心,东南方向3点到6点四环到六环这个扇区建设成“北京新区”。打造北京的“浦东新区”。重点发展具有世界先进技术水平现代制造业。

上述(三)、(四)的论证过程省略。(作者单位:中国博士后特华科研工作站)

