

UNIVERSITY OF HONG KONG
LIBRARY



Hong Kong Collection

3404638

香港大學

城市規劃及環境管理研究中心

大學畢業同學會

聯合主辦

九廣鐵路公司贊助

京九九鐵路沿線發展研討會

〔普通話〕

1995年5月26日〔星期五〕

上午9:00 至 下午4:30

香港薄扶林道

香港大學，黃麗松講堂

中國鐵路有史以來規模最大一次建成的京九九鐵路（北京-九江-九龍）將於1996年通車。這條連繫214個縣市，橫跨9個省市的鐵路是近期中國的一個很大的基建項目，它將提供一條新的南北交通干線，促進中國的區域經濟發展。本研討會的目的旨在探討該鐵路沿線的發展和經濟潛力，及對香港的影響。

研討會程序

9:00 註冊〔黃麗松講堂大堂〕

研討會主席：葉嘉安教授，香港大學城市規劃及環境管理研究中心

9:15 中國科學院的京九線區域開發前期研究

✓馮雪華副教授，中國科學院、國家計委、自然資源綜合考察委員會

9:50 京九鐵路建設的背景、規劃、發展和影響

✓鍾蘭教授，鐵道部、經濟規劃研究所所長

10:25 茶點〔黃麗松講堂大堂〕

10:40 京九鐵路在中國鐵路網中的作用

✓張文賞教授，中國科學院、國家計委、地理研究所

11:15 京九鐵路沿線的區域經濟現狀和發展條件評價

✓葉舜贊教授，中國科學院、國家計委、地理研究所

11:50 京九鐵路建設對沿線地帶開發的影響和發展前景

✓倪祖彬教授，中國科學院、國家計委、自然資源綜合考察委員會

12:25 午餐〔太古樓〕

研討會主席：麥齊光，大學畢業同學會

2:00 京九鐵路沿線的產業發展前景

金鳳君副教授，中國科學院、國家計委、地理研究所

2:35 京九鐵路沿線的城市發展前景

田文祝副教授，中國科學院、國家計委、地理研究所

3:10 京九九鐵路對香港的影響

葉嘉安教授，香港大學城市規劃及環境管理研究中心副主任

3:30 論壇

主席：梁志强教授，香港教育學院

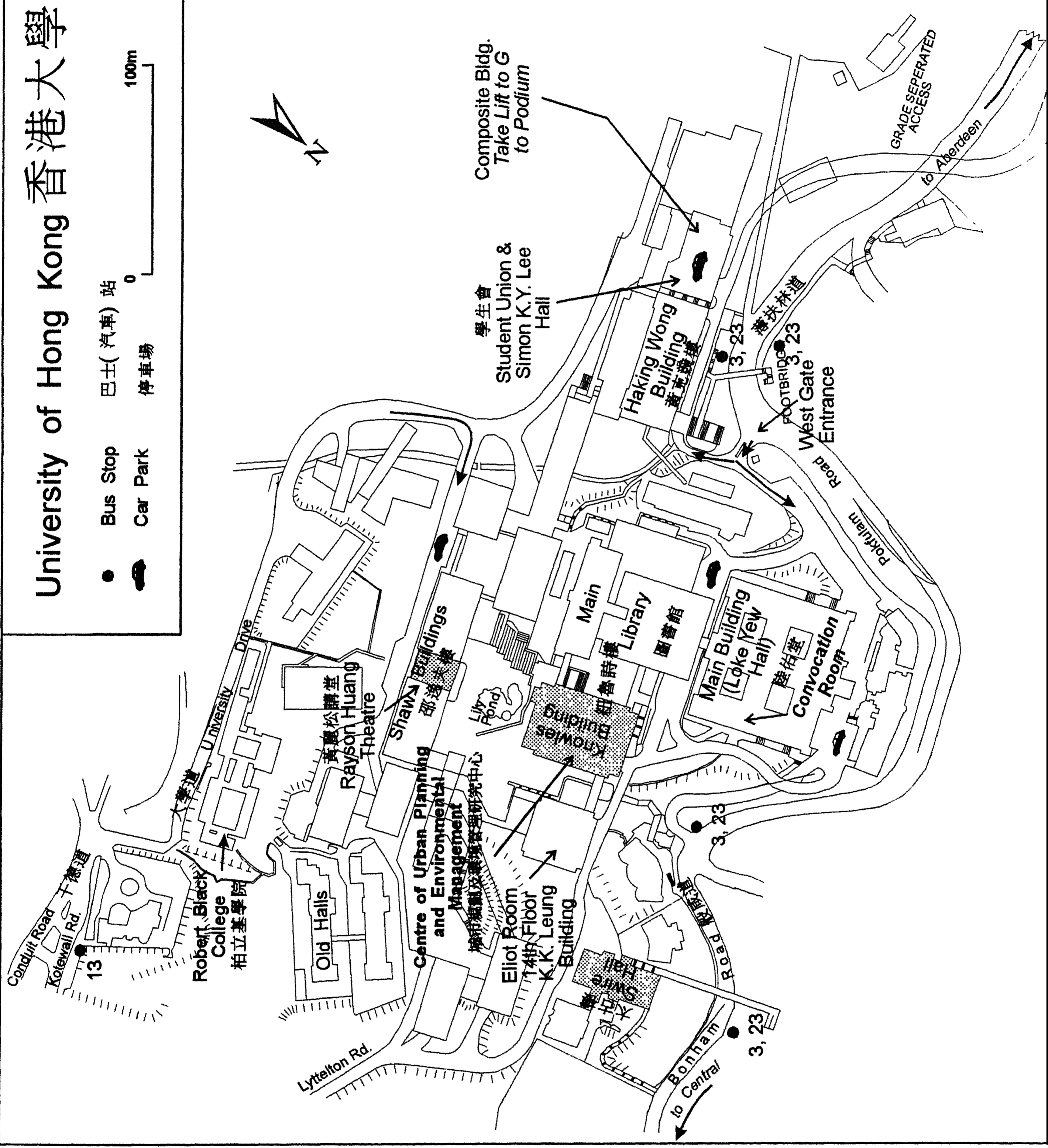
- 葉嘉安教授，香港大學城市規劃及環境管理研究中心
- 程翔先生，大學畢業同學會
- 葉舜贊教授，中國科學院地理研究所
- 潘家猷先生，九廣鐵路公司

——京九鐵路南段(贛粵)工業發展前景及對香港影響
/ 洪昌化教授，中國科學院南京地理與湖泊研究所

University of Hong Kong 香港大學

● Bus Stop 巴士(汽車)站

● Car Park 停車場



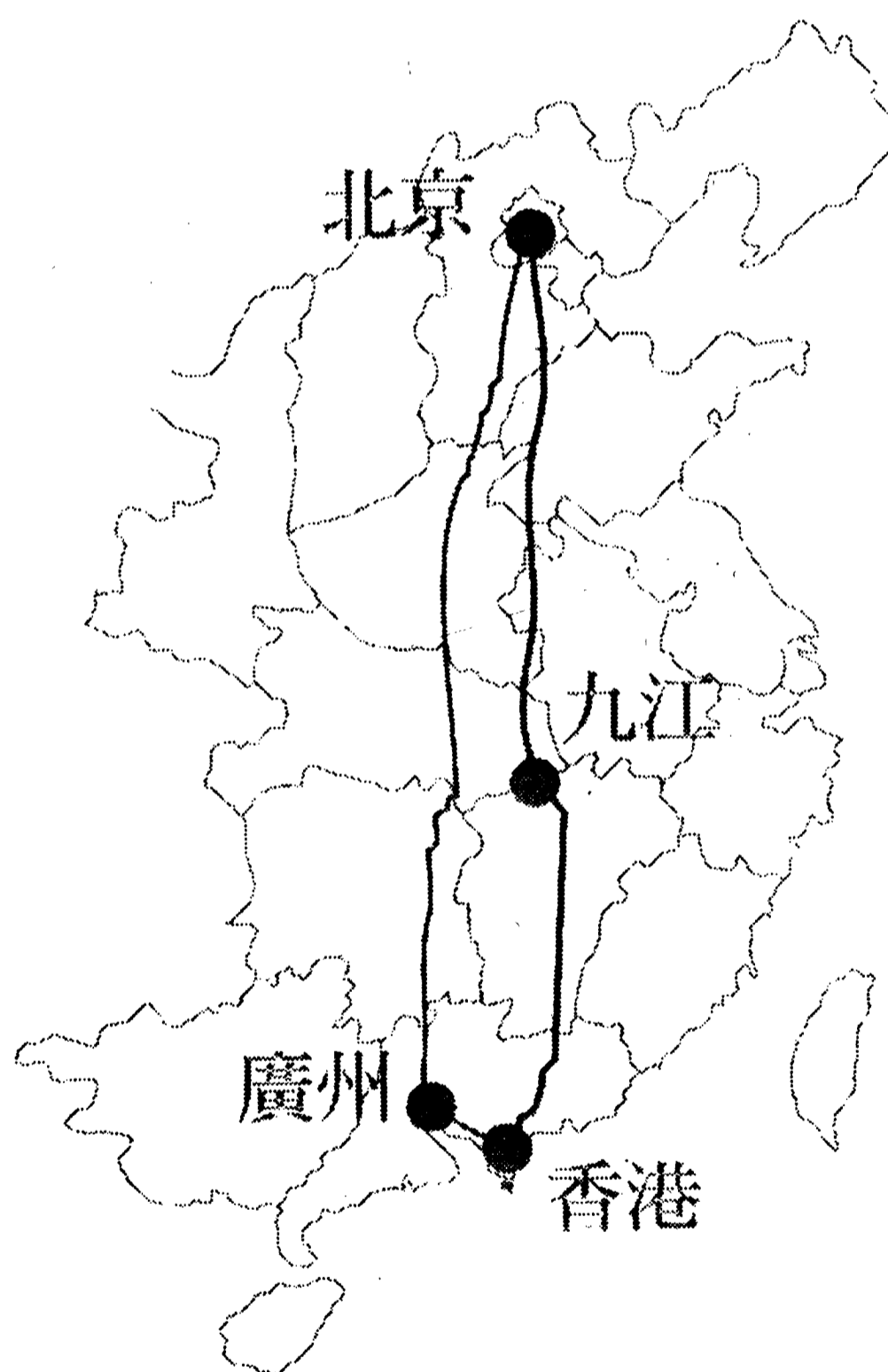


京九九鐵路沿線發展研討會

區域開發前期研究

馮雪華副教授

中國科學院、國家計委、自然資源綜合考察委員會



香港大學
城市規劃及環境管理研究中心

大學畢業同學會

1995年5月26日

区域开发前期研究简介

冯雪华

中国科学院自然资源综合考察委员会
(中国科学院区域持续发展研究中心办公室 北京 100101)

区域开发前期研究是中国科学院基础研究特别支持的学科项目。它是针对特定地区开发而开展的具有超前性、基础性、综合性和战略性的研究，其任务是探讨区域资源开发和环境整治的方向、途径、建设布局以及经济社会可持续发展战略。从1991年开始每年以100万元人民币的额度予以支持，每3年开展一批项目，现已开展过两批，第一批11个项目已全部完成，第二批10个项目，正在进行之中。

第一批的11个项目为：

1. 大渤海地区整体开发与综合治理
2. 晋陕蒙接壤地区工业和能源的发展与布局
3. 黄河上游沿岸多民族经济开发区中长期发展战略
4. 长江三角洲区域开发与水土资源潜力
5. 长江中游地区资源开发与产业布局
6. 西江流域经济开发与环境整治
7. 黑龙江干流水电梯级开发对右岸环境与经济发展的影响
8. 东北地区“北水南调”工程对资源、经济、生态的影响
9. 北疆铁路西段沿线地带综合开发与治理
10. 川滇黔接壤地区综合开发重点、时序选择及方案比较
11. 东南沿海外向型经济发展与区域投资环境。

一、大渤海地区整体开发与综合治理

该区包括京津辽冀鲁5省市，是我国北方的经济核心区，铁矿、石油、煤炭丰富，将成为全国最重要的重工业基地和交通运输网中樞。但水源与能源供应不足，交通紧张，产业结构次层低，布局过分集中，造成相当严重的污染。研究认为，重点应逐步向滨海地带推移，建设国际化经济带和节水产业圈；建设高速公路和京沪高速铁路；京津联合建成国际性经济中心城市；水污染为治

理重点，建设一批城市污水治理工程，并建设海岸带复合生态体系。

二、晋陕蒙接壤区工业与能源的发展与布局

该区包括三省区的16个旗县，面积6.9万km²，人口334万。煤炭探明储量2505亿吨，占全国1/4，为低磷、低硫、低灰分、高发热值的优质动力煤；天然气已探明储量1373亿m³，为国内陆上最大气田，资源探明率仅2%，潜力巨大。铝土矿探明1.4亿吨，芒硝、盐、石灰石等均很可观。但地处风沙区和黄土高原沟壑区，沙化和水土流失面积大，干旱严重，环境脆弱。将来应建成优质动力煤基地、天然气基地。建议该区列为国家能源特别开发区，成立开发银行，设立开发基金，重视对当地的工业扶贫，协调好大开发中的国家目标与地方目标。

三、黄河上游沿岸多民族经济开发区的中长期发展战略

该区包括从龙羊峡到托克托沿黄青甘宁蒙4省区的82个旗县，蒙回藏汉等20多个民族聚居，是4省区的精华地带之一，水电、煤炭和有色金属矿产丰富，以河套为主的农业发达。建议采取“突出优势、综合发展、点轴推进”的发展战略。开发青甘的黄河水电与开发宁蒙煤炭火电相结合，建成强大能源基地；发展高耗能工业，建成西宁—兰州—包头有色及稀土基地；逐步建成以兰州石化、宁蒙煤化为主的化工基地。本区干旱，但河套亩均用水870m³浪费很大，应加强管理和新建水利工程扩大水浇地面积，并调整整农业结构，使农林牧综合协调发展。

四、长江三角洲区域开发与水土资源潜力

本区为我国经济最发达地区之一，浦东的开发和上海在长江流域龙头地位的加强，使本区的发展更为有利。同时对水土资源的压力更大：10年后工业将成为首位用水大户，城镇用水也将增加1—2倍，必须加强节水措施；针对人地关系紧张，提出保护耕地，完善水利设施，改善生态环境，改造中低产田，使农业由传统型向“两高一优”的持续农业和设施农业发展。

五、长江中游地区资源开发与产业布局

该区以武汉为中心包括鄂湘赣三省近长江地区，为我国最重要的交通枢纽地带，是我国中部崛起的关键地区，长江三峡、中线南水北调工程等直接影响着本区发展。研究提出对长江中下游高耗能工业应加限制，要重视沿江城市的缺水和水污染问题，要修建沿江大铁路等建议，将有力促进产业带建设。

六、西江流域经济开发与环境整治

西江是珠江的主干流，全长2200km，流域面积36万多km²。这里资源丰富（水能、有色等），具有沿海、沿江、沿边和紧靠港澳的多区位优势，但经济发展与珠江三角洲差距很大，上中下游的差距也很大，资源潜力和区位优势未能很好发挥。上游的山地灾害和水土流失严重。资源开发要与当地经济和环境保护结合起来。

七、黑龙江干流水电梯级开发对右岸环境与经济发展的影响

黑龙江可进行7级开发，可获500—600万kw电力，对缺能的地区经济会带来好处。但这里是一个生态脆弱区，梯级开发对陆、水、湿三个主要生态系统都将产生明显影响：森林被淹，冻土退化，库淤严重。应进一步从经济、社会和生态综合效益上继续研究，以求得最佳方案。

八、东北地区“北水南调”工程对资源、经济、生态的影响

东北地区的水资源北丰南欠，需北水南调（从呼玛河调水）。该项目对调出区的水资源量、调入区的水资源潜力、区域自然生态环境、风沙、盐渍化、水质、地质等进行了研究，对区内石油、天然气等主要行业的调水损益进行了分析，得出：工程对农业影响巨大，但损失比效益小得多；工业有一定损失，但效益最大，为合理开发提供了科学依据。

九、北疆铁路西段沿线地带综合开发与治理

本区位于准噶尔盆地南缘，包括乌鲁木齐、石河子等17个县市，人口427万，是全疆经济最发达的产业集聚带。资源丰富，又有新亚欧大陆桥我国的西出口—阿拉山口，区位很重要，但生态脆弱、绿洲容量小，经济结构松散，效益低。必须以合理利用水资源为中心，农业以节水为重点，工业要发展耗水少污染轻的行业，协调好发展与环境的关系，要充分重视新亚欧大陆桥，利用国内外两种资源和两种市场来发展经济。

十、川滇黔接壤地区综合开发重点、对序选择及方案比较

本区资源丰富、经济落后，山地灾害严重已有一定开发基础。加快开发步伐，既必要又可能。要以水利建设为中心加强农业基础；以铁路为主的交通建设先行；水电作为能源开发的重点；钢铁及钒钛、铜锌铅为主的有色。磷硫等化工仍然是原材料基地建设的重点；结合长防和长保加强环境保护和整治工作。

十一、东南沿海外向型经济发展与区域投资环境

本区包括大福州、厦漳泉、潮汕等地区，面积5.35万km²，人口3000万。经济发展起点低，与珠江三角洲、长江三角洲比差距大。利用沿海地缘优势和华侨多人缘优势，采用外向型经济发展战略是扬长避短、加速发展的最佳选择；通过发展外向型经济使产业结构优化，投资少、见效快。加快投资硬环境建设，交通以港口为龙头、高速公路和铁路等紧紧配合；坚持火电与核电并举；完善经济开发的空間结构，选择重点开发区，以点轴式开发为主。

1994年开始执行第二批的10个项目：

1. 京九铁路经济带开发研究
2. 中国环北部湾地区总体开发与协调发展研究
3. 图们江地区资源开发、建设布局与环境整治的研究
4. 晋冀鲁豫接壤地区区域发展与环境整治
5. 苏鲁豫皖接壤地区资源开发、产业布局与环境整治
6. 澜沧江下游开发整治与中老缅泰国际经济合作区建设研究
7. 汉江流域资源合理开发利用与经济发展综合研究
8. 塔里木河流域水资源利用、生态环境整治及经济发展战略研究
9. 河西走廊经济发展与环境整治的综合研究
10. 中国沿海地区面向21世纪的持续发展

一、京九铁路经济带开发研究

京九铁路全长2381km，穿越九省市，是北京直通香港九龙的一条能力巨大的陆上运输通道。该线东有沿海带，西有京广线，为我国东部与中部之间的经济低谷地带。京九运行后将为沿线地区1.8亿人引入新的发展机遇，若干年后将成为经济实力较强的新兴产业带，低谷崛起对全国经济布局将发生重大影响，同时将加强首都与香港、香港对沿线地区乃至全国的经济联系。

二、中国环北部湾地区总体开发与协调发展研究

本区包括广西沿海、粤西沿海和海南岛等，位于大东南亚轴心，区位重要，是我国大西南和湘西的出海口。良港众多，腹地广阔，资源丰富，海上油气开发前景良好，发展潜力巨大。但目前仍是我国沿海落后区。该区与邻近国家既互补性强，又竞争激烈。应改善投资环境，提高在国际特别在东南亚的竞争力，增强地区经济实力，带动腹地发展，以适应国内和国际经济形势的需要。

三、图们江地区资源开发、建设布局与环境整治的研究

该区即国际上普遍接受的所谓“东北亚大金三角区”，指中俄朝三国接壤的部分地区，面积近4万km²，我国境内1万余km²。图们江是我国由陆域进入日本海的唯一水上通道，是我国与俄朝韩日等国家海上往来最近的地区。其经济开发已引起国内外的普遍关注，联合国开发计划署计划用20年时间，筹集300亿美元开发这一地区。我国对图们江地区的开发极为重视，将是我国一项跨世纪的伟大工程，如何处理好经济开发中人口、资源、产业和环境问题是开发的当务之急。

四、晋冀鲁豫接壤地区区域发展与环境整治研究

该区地处我国中部，面积11.4万km²，人口5600多万。在我国经济发展中起着承东启西、联通南北的桥梁与中枢作用。从整体看，其综合经济实力滞后于东部、领先于西部，资源上则优于东部而劣于西部。这就构成了该区能把东部的先进技术、人才、管理经验、资金等向西递进，同时把西部资源向东输送，这种双重作用构成了其区位优势。矿产、工业基础、农副产品、交通运输网络、劳动力资源、旅游资源等也均具优势，但环境压力大，经济发展滞后。应地抓住机遇、合理开发资源和保护好生态环境以实现持续发展。

五、苏鲁豫皖接壤地区资源开发、产业布局与环境整治

本区面积7.6万km²，人口4800万、地处我国东部沿海地区的中部、陇海、京沪和京九等铁路在区内交汇；区内蕴藏有我国东著名的“煤带”（保储量281.6亿吨）；建材资源和海盐资源均很可观；地处黄淮海平原和暖温带与北亚热带的过渡地区，农业生产条件好。但经济水平不高，是环渤海经济圈与长江三角洲之间的经济低谷。打破行政界限，从全区资源潜力及其开发利用的综合评价入手，调整好产业结构，以建成华东的能源原材料基地及商品农业基地为目标，使人口、资源、环境协调发展。

六、澜沧江下游开发整治与中老缅泰国际经济合作区建设研究

该区是我国重点综合开发区之一，也是我国水电重点开发河段。中、老、泰等国家已达成共识，认为各国资源、经济互补性强，合作前景广阔，共同开发、经营澜沧江—湄公河航运，建设国际经济合作区的时机已成熟。这里也是我国少有的“热带宝地”，被称为植物种质的“基因库”，是著名的“植物王国”和“药物王国”。同时多民族聚集，以农业为主，经济落后、贫困突出，属典型的待开发区。立足于开发大系统，建设国际经济合作区，使资源环境和

社会经济持续发展。

七、汉江流域资源合理开发利用与经济发展综合研究

汉江发源于陕西南秦岭南麓，于武汉汇入长江，全长1567 km，流域面积15.5万km²。京广、焦柳、汉丹、襄渝四条铁路交汇区内，是连结华中与西北、华北、西南三区的重要纽带，也是长江产业带建设的重要组成部分。中下游腹地还是全国重要的商品粮、棉、水产生产基地，未来的汽车工业走廊，经济较发达。汉江作为长江第一大支流，南水北调工程中线方案将调其年总径流量的1/3，对其进行资源、经济、生态协调发展研究甚为重要。

八、塔里木河流域水资源利用、生态环境整治及经济发展战略研究

本流域在干旱区的资源与环境中具有典型性和代表性。这里是我国油气资源开发战略接替区、重要的水土资源开发区、名特优瓜果生产基地和畜牧业生产基地。水资源的合理开发利用是保证经济发展的命脉；保护生态环境是实现区域持续发展的前提；开发油气资源和合理利用光热水土资源是振兴经济的支柱；而发展交通、控制人口是走出封闭、实现生态—经济良性循环的关键。

九、河西走廊经济发展与环境整治的综合研究

河西走廊通常指甘肃境内乌鞘岭以西的广大地区。为古丝绸之路的要冲和新亚欧大陆桥的重要地段，光、热、土地、矿产丰富，有镍都金昌、钢城嘉峪关和油城玉门，还是甘肃重要的商品粮基地。但长期以来，以单纯农业开发为主，地方工业薄弱，乡镇工业起步晚，经济结构松散，关联度低，自我发展能力差；“高产穷队、穷县”普遍；地处干旱，水资源不足又开发不当，土地退化和沙化严重，环境问题突出。新亚欧大陆桥的贯通和国家下世纪开发大西北，这里地位重要，故该区的经济发展与环境整治意义重大。

十、中国沿海地区面向21世纪的持续发展

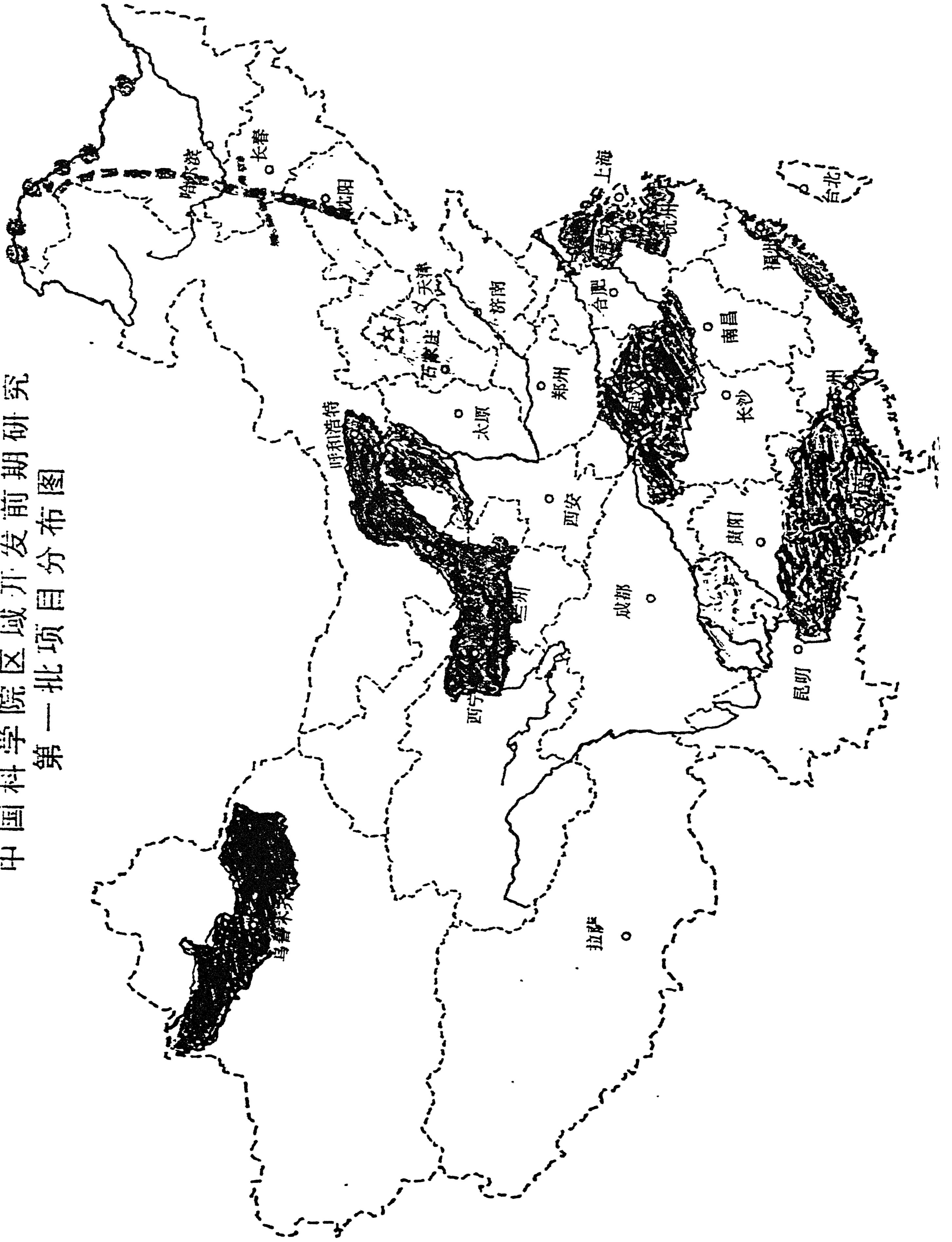
我国沿海地区土地和人口分别占全国15%和42%，而1991年国民生产总值、国民收入、主要工业产品产量、外贸进出口额分别占全国54%、55%、60%、90%，1979—1991年间实际利用外资占全国84%。发展速度快于全国，今后还将快速发展，不久将跻身于世界强林之中。但人口—资源—环境的矛盾在加剧，水源短缺、交通和能源瓶颈效应严重，优质耕地锐减，水体普遍受到污染，海水入侵、风暴潮、海平面上升等危害日益明显。需从发展与环境协调的观点出

发，对其资源开发、产业结构、国际化经济和生态环境进行系统研究和寻求对策。

由于这些项目具有很强的针对性、超前性和研究成果的准确性，对于国家和有关地区具有很重要的决策参考价值，对其持续发展具有一定的保证促进意义，已引起了重视和支持。如晋陕蒙接壤区项目，被国家科委列入国家“八五”科技攻关计划，获140万元的科研经费；西江流域项目，被列入国家科委软科学研究计划并作为重大项目管理，获50万元资助；第一批项目共获得院外经费296万元。第二批的京九线项目很有希望列入国家“九五”攻关计划。不少研究成果，如晋陕蒙接壤区的环境对策、市域国土经济政府的好评，经济建设要依靠科学研究和科学研究要为经济建设服务的思想，在这里得到了很好的体现，并预期今后获得更大的成效。

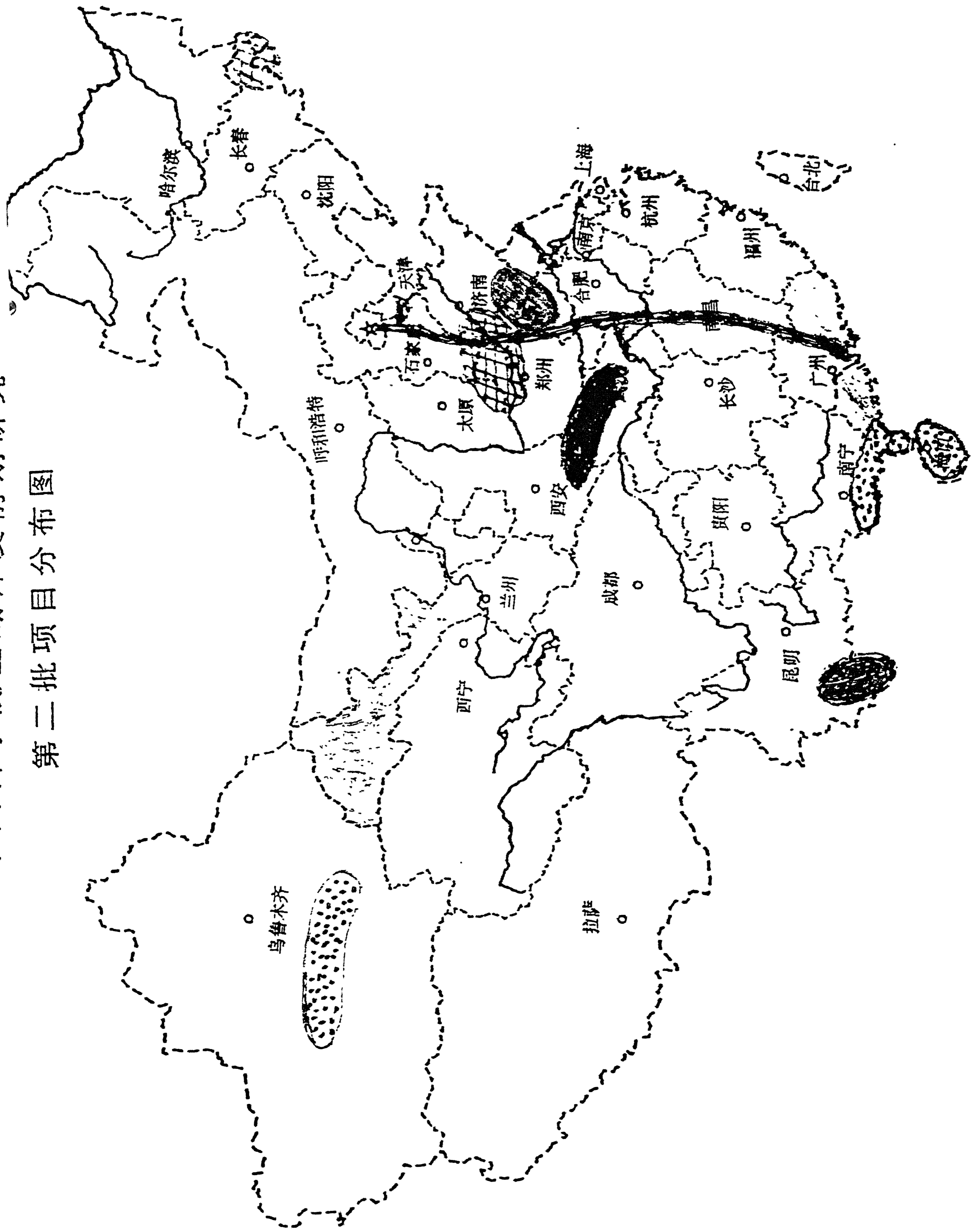
致谢：本文部分材料取自区域开发前期研究各项目的研究报告和阶段总结，在此特向有关作者表示真诚的谢意。

中国科学院区域开发前期研究
第一批项目分布图



中国科学院区域开发前期研究

第二批项目分布图



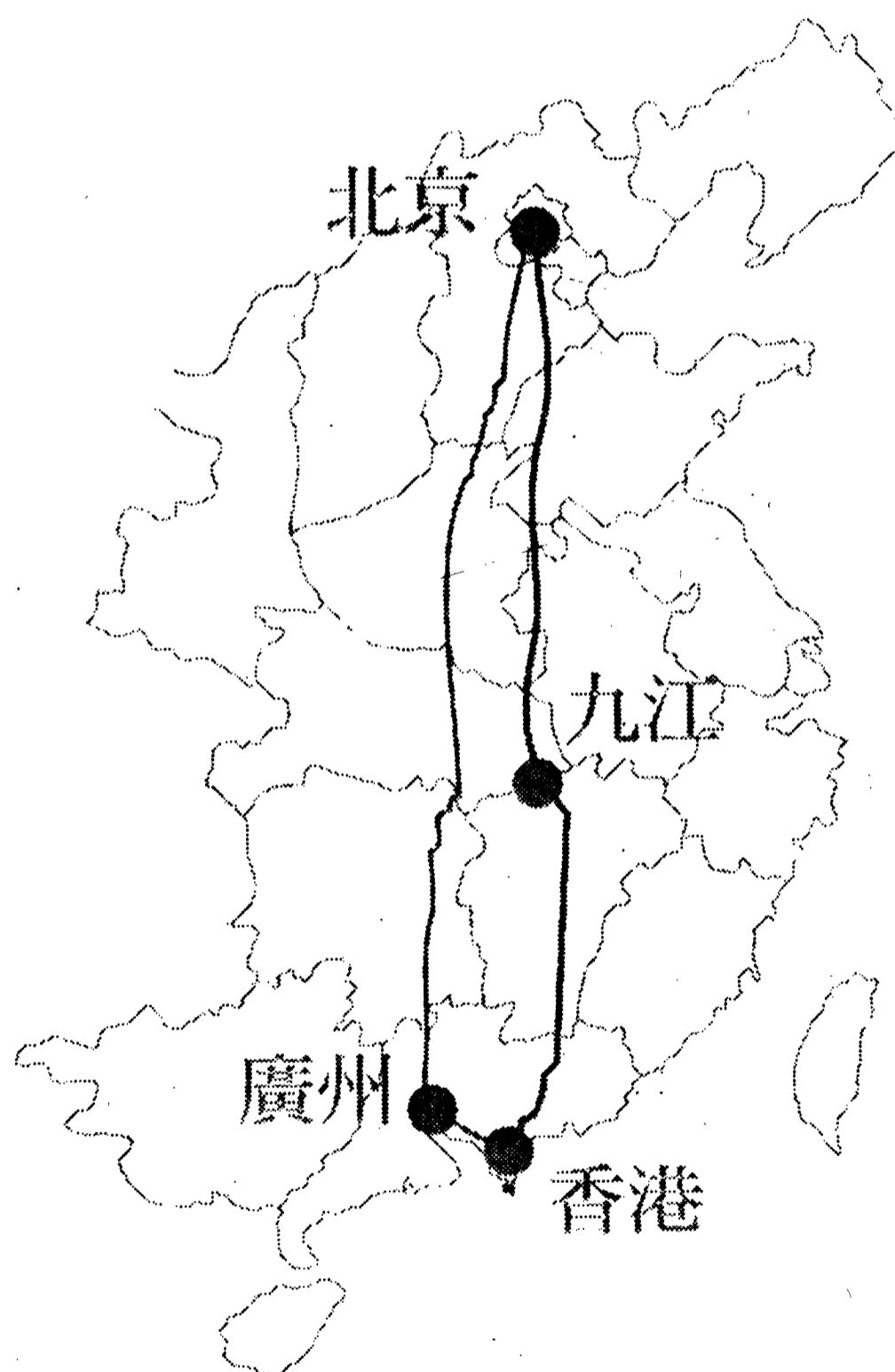


京九九鐵路沿線發展研討會

京九鐵路建設的背景

鍾蘭教授

鐵道部、經濟規劃研究院



香港大學
城市規劃及環境管理研究中心

大學畢業同學會

1995年5月26日

京九铁路建设的背景

(铁道部经济规划研究院 研究员 钟 兰)

一、京九铁路建设背景的回顾

研究铁路网发展史，必需从研究铁路网发展规模开始，有了总体框架，才能根据国民经济的发展规模、布局、主要产品产量指标、客货运输需求等进行旧线改造和新线建设，这是铁路网建设发展的一般规律。

我国对铁路网发展规模的研究，据文字记载最早是孙中山先生，1916年任铁路督办时，在《建国大纲》中提出中国要建10万英里的铁路(约16万KM)，并指出在九江建设长江大桥，使它成为“中国南北铁路之一中心”，这是目前能查阅到的有关京九铁路最早的文献记载。

新中国成立后，铁道部对铁路网发展规划十分重视，曾多次组织规模较大的全国性铁路网规划研究。

第一次是1958年大跃进时期，编制过1958年—1972年15年铁路网发展规划，当时中国第一任铁道部长滕代远提出了一个宏伟的计划，要修15万KM的铁路，其中北京至九江修建一条京九铁路大干线，在中国东部开辟继京广、京沪之后的第三条南北大通道。

第二次是1960年8月，铁道部第三、第四勘测设计院编制了《北京至九江铁路设计任务书》，这是有关京九铁路最早的设计文件。然而，由于种种原因，这个设计任务书未能得到批准。

第三次是在六十年代后期，国务院总理周恩来对铁道部领导人吕正操阐明了自己的意见：“看来京广、京沪铁路之

间，还得修一条南北干线，要修直的，标准要高一点”。周总理的指示与铁道部的想法不谋而合，也正是在那个时候，京九铁路的前期准备工作，第一次进入实施阶段。

第四次是1978年，在百废待兴，百事待举中，北京至九江铁路又被列入“发展国民经济十年规划纲要”中。铁道部在向国家计委呈送的《关于京九铁路设计任务书的报告》中提出：京九铁路有两个关键的工程，一个是长江大桥，一个是黄河大桥，线路的建设工期都要受这两个控制工程的限制，铁道部决定，先上马长江大桥，而且设想于“七五”末期建成，并明确提出中国铁路建设规模至少要达到10万KM，否则无法适应起码的运输需求。

四年前，即1992年，铁道部经济规划研究院在“铁路网发展规划及布局研究”中，根据中国国情，预测2050年内路网的规模大体在14万KM左右，而且把京九铁路的建设列入“八五”铁路建设项目，并且作为重中之重。

总之，国内虽然多次研究的铁路网总体发展规模，是在不同时期、不同形势下提出的，但总体框架都比较接近，在大的总体框架下，根据运输需求缓急程度安排铁路网布局。京九铁路最早是在六十年代就已开始酝酿，七十年代开始分段作前期工作，八十年代部分地段安排建设，作为路网布局和南北通路的大干线—京九（龙）铁路，是在我国《国民经济和社会发展十年规划和第八个五年计划纲要》中才被正式列入“八五”规划的。

二、加快京九铁路建设的背景

促使京九铁路加快建设的原因很多，主要有以下几种：

1. 八十年代有名的十大限制口

截止八十年代初，新中国经济建设已经历三十年，平均每年修路仅1000KM，铁路线路只比建国初期增长一倍，而三十年客货运量却增长了五倍和十倍，铁路建设不能适应工农业发展的需要，已经成为国民经济发展中的薄弱环节。铁路运输紧张被动，京广、京沪等十四条主要干线的100多个区段中，运输密度已经达到或超过设计能力的占68%，许多主要干线如京包线的古店口、西陇海的天水口、东陇海的商丘口、京广南段的坪石口、京广中段的蒲圻口、京沈线的山海关口、浙干线的礼陵口、湘黔线的大龙口、包兰线的石嘴山口、黔桂线的马尾口是当时有名的十大限制口。由于铁路能力不足，煤炭经常积压待运，云南和贵州等地磷矿石只能以运定产，进出口货物经常滞留，大量农副产品运不出来；客运能力不足的问题也很突出，京广、京沪、陇海、沪杭、浙赣、胶济等线因能力紧张，长途客车经常超员30%以上。如京广线南段（当时单线），衡阳—广州间能力只有1070万吨，已经饱和；京广线中段，郑州—武汉间，能力只有3400万吨，也已经饱和；京沪线虽已建成复线，但济南地区还余一段单线，仍未发挥复线作用。总之，八十年代初，中国铁路运输形势出现紧张的态势，而且南北通路不畅的矛盾更为突出，这就更加加快了对京九铁路建设的需求。

2. 东部沿海地区三十年间铁路新线建设过少、旧线改造缓慢

八十年代初，我国沿海和东北地区的人口占全国人口总数的77%，工农业产值占全国总产值的87%，铁路货运量占全国货运量的85%，我国铁路建设理应从这种实际情况出发，处理好内地和沿海的关系，统筹安排新线和旧线的投资。

然而，由于建国初期内地铁路太少，约占75%的资金，投入新线建设又偏重于内地，使东部沿海投入的资金少，仅旧线改造还不能满足需要，造成旧线能力不足的矛盾越来越突出，沿海地区除了增加旧线改造的投入，更迫切需要对这一地区的新线建设给以足够的重视。

3. 铁路南北客货流不但量大而且增势迅猛

随着经济的增长和社会的发展，客货运输的需求量持续增加，从1981年—1990年间，运输需求增长迅猛，且分布也不均衡，主要通路运输需求增长速度远大于总需求平均增长速度，十年货运周转量平均递增6.4%，客运周转量平均递增6.6%，而南北通路客货周转量平均分别递增9.5%和9.6%。特别是集中在京广和京沪线上，这两条线长度只占全国的7%，却承担全国客货周转量的30%和25%以上，南北客货争能力的矛盾更加突出。全路区际间的限制口由原来的10个增加到22个，京广线和京沪线占了四个，运货难、乘车难，条件差，旅客反映强烈，京广以东的南北通路—京九铁路的建设已到了非解决不可的地步了。

4. 1997年7月1日，香港回归祖国

国家决定加速对京九铁路建设，是发展路网，从根本上解决南北铁路运输紧张状况，增加运输能力的需要；更重要的原因是1997年香港和1999年澳门回归祖国，对满足港澳地区与内地人员交往和保证经济往来活动得到大幅度增加；促进对外开放，发展进出口贸易，改善外商投资环境，维护港九地区长期繁荣，都产生积极作用，具有深远的政治和经济意义。

三、“小京九”与“大京九”铁路建设规划概况

1. 北京—九江铁路（小京九，全长1400KM）

京广线以东的铁路建设，几经酝酿和充分做前期工作并经过专家论证，终于在“六五”和“七五”期间开始被列入建设规划。根据输送能力的需要，按照系统工程和点线结合形成通路能力的原则，最初安排的北京—九江铁路建设，其范围及走向是：由北京经阜阳至九江，西侧由麻城修联络线至武汉，东侧由阜阳经合肥，由合九线至九江，形成一条贯穿冀中、豫东、鲁西、皖北的南北干线。全线连同天津至霸州、麻城至武汉的联络线，共长1400公里，计划于“六五”后期开工，“七五”末期建成。北京至麻城间，拟一次建成复线路基，初期单线铺轨。

1984年9月26日，中国与英国政府签署中英《联合声明》1997年7月1日，中国将恢复对香港行使主权。抓住这一契机，人们为京九铁路继续向南延伸找到了一条充分的理由。经过一个时期的酝酿，原铁道部副部长邓存伦等社会著名人士提出：“将北京至九江铁路（小京九）延长至香港九龙（即大京九，全长2538KM），并力争在1997年7月1日香港回归祖国时全线贯通”。这一方案，不仅使京九铁路延长至香港九龙，由“小京九”变成了“大京九”，也使这一伟大的战略工程增添了浓厚的政治色彩，京九铁路从此更加令人瞩目。

2. 向塘—赣州—龙岩铁路和漳州—广州铁路

京九线南端，在八十年代是作为另外新线来安排的。两线北接京九线，贯通江西、福建、广东三省，形成北京通往东南沿海的干线，在线路布局上填补了这个地区的空白。两线建成后，对发展三省经济，沟通与台湾、香港的运输联系都将

起很大的作用。向塘—赣州—龙岩线长约595公里，漳州—广州线长约520公里，计划“六五”先建成漳州—广州线上的梅县—广州段342公里，“七五”两线全部建成。

以上三线虽然初始已列入“六五”和“七五”铁路建设发展规划，而且由于“小京九”有两个关键的工程—长江特大桥和黄河特大桥，线路建设工期要受它的影响，因而，“六五”期间，铁道部决定先上马长江大桥。1973年12月26日，九江长江公铁两用特大桥正式开工了，计划工期六年，1979年建成通车。由于种种原因，十几年过去了，大桥工地上仍旧是10座桥墩孤零零地屹立在江中，两岸引桥遥遥相望。

由于“大京九”方案蜚声国内外，1985年，国务院发展研究中心与铁道部联合在江苏常州市开了“中国铁路发展战略研讨会”，会上，修建北京至九龙铁路干线的建议被提到议事日程，并得到专家们的赞同。随着中国社会主义民主制度的完善，国家重大决策在全国人大、全国政协都得到了充分的讨论协商，“大京九”的决策也是如此。从1987年的六届全国人大五次会议和全国政协六届五次会议开始，一直到1993年的八届全国人大一次会议和全国政协八届一次会议，众多的全国政协委员和全国人大代表，共提出了几百件人大建议和政协提案，要求修建“大京九”铁路。1987年，全国政协还专门召开铁路网论证会，“大京九”铁路作为一个发展中国经济的战略问题，提到了共和国最高议事机关。全国人大、全国政协，在京九铁路的决策上，发挥了独特的参政议政的作用。铁道部也于1989年12月，完成了“大京九”南段线路走向的研究与论证，至此，整个京九铁路线路走向大局业已经形成。

线路方案有了，建设资金还是一个大问题，国家不可能一

一下子拿出几百亿元的巨资。于是《关于联合集资修建大京九铁路的建议》，发挥中央和地方两个积极性，通过多方集资，集中时间，集中人力、财力、物力，争取在1997年香港回归祖国之前贯通“大京九”铁路，成为全路乃至全国上下的统一行动。特别是1989年的六月九日，邓小平同志作了重要讲话：“多搞一点电，多搞一点铁路、公路、航运，能办很多事情。”“宁肯欠债，也要加强。”邓小平的重要讲话对京九铁路的决策无疑起到了巨大的推动作用。

按照大京九的建设方案，分期分段实施的情况如下：

(1) 京九铁路商(丘)—阜(阳)段169KM，是在1987年4月开工，单线建设，1989年临管。这段线路在当时被称作是开劈华东铁路网中的南北第二通道，现在看来，商阜线的开工也可以说是为“大京九”铁路开始建设拉开了序幕；

(2). 铁道部与广东省合资修建的广(州)—梅(县)—汕(头)地方铁路龙川至常平段213公里是1989年元月开工的，其中常平至惠州于1992年7月1日开通运营；

(3). 得到国家与铁道部全力支持的江西省向—吉段191KM地方铁路，即南边坑至吉安段142KM也是京九大铁路中的一段，于1989年10月开工建设，1994年开通运营；

(4). 新建北京至九龙铁路(即大京九线)，干线全长2370KM，另天津至霸州铁路联络线77KM，麻城至武汉联络线91KM，线路总长度为2538KM。正线长江以北长1276KM(含九江长江大桥7.7KM)，其中北京至衡水245KM，衡水至商丘409KM，阜阳至九江445KM，一次建成复线，商丘至阜阳169KM，增建第二线；长江以南长1094KM，其中九江至向西171KM(增建第二线167.6KM)，向西至吉安191里(利用地方铁路南边坑至吉安142KM)，吉安至龙川427KM里，龙川至常平213KM(利用广—梅

—汕地方铁路的一段),常平至深圳(九龙)92KM利用广深铁路复线。本线行经京、津、冀、鲁、豫、皖、鄂、赣、粤九省(市)。北起北京、天津经霸州、衡水、聊城、菏泽、商丘、阜阳、麻城、九江、南昌、向塘、吉安、赣州、龙川、惠州至常平与广深线联轨经深圳至九龙。

京九铁路是“八五”国家建设点工程,如果说:从1991年9月5日京九线重点控制工程黄河特大桥正式破土动工开始,是标志着京九线进入全面施工阶段,那么1993年初,铁道部部长向党中央、国务院立下军令状:1995年铺通全线!并向全路发出了“打破常规,决战三年,铺通全线”的紧急动员令。便是大京九铁路全线掀起的筑路高潮。号令一下,几十万铁路建设大军迅速在京九铁路沿线工地集结,形成了京九筑路大会战的宏伟场面。工程高峰期,施工人数将达到20万之众,为确保总体目标的实现,各地人民政府和有关部门都非常重视,大力协同,密切配合,为确保‘三年铺通,一年配套,边配套、边分流’打下了扎实的基础。

四、新建北京至九龙铁路工程及线路走向简介

新中国建国以来,一次修建并完成上千公里以上的铁路线,要算兰(州)至新(疆)线,全长1894KM(当时还是单线),从1952年至1965年,共花了13年的时间;其次是成(都)至昆(明)线,全长1083KM,从1958年至1970年,共花了12年。而大京九铁路是新中国铁路建设史上规模最大、投资最多、一次能够建成这样一项庞大的工程,可见新中国修建铁路的经济、技术实力已经达到了相当强的水平。京九铁路建设以其工程艰巨、工期紧迫、投资巨大、参建人多构成四大特点:

● 工程艰巨

全线需新建正线1572KM, 联络线168KM, 增建第二线340KM, 改造既有线和在建中的地方铁路366KM, 改扩建天津、阜阳、向塘西三大枢纽和引入北京工程等, 主要工程数量有:

- 土石方19336万立方米;
- 特大和大中桥549座133430延长米;
- 隧道126座57598延长米。

●工期紧迫

按照铁道部的部署, 京九铁路要求在1995年底全线铺通, 1996年配套, 并且做到边配套边分流。其重点难点工程有:

- 京衡段的溁沱河双线特大桥, 全长4113M, 溁沱河分洪道桥, 全长3578M;
- 衡商段的台前黄河特大桥全长6673.9M;
- 阜九段的淮河特大桥, 全长3000M和九江长江特大桥, 全长7700M;
- 吉赣段的吉安赣江特大桥全长2410M和泰和赣江特大桥全长1680M;
- 张古段隧道3850M, 赣龙段五指山隧道4760M等工期只有两年左右, 工期极其紧迫。

●投资巨大

据初步估算, 京九铁路全线投资额将在320亿元人民币以上, 比“七五”期铁路建设在大秦、衡广、华东等线的“三大”战役所完成的投资总和还超140多亿元人民币。

●参建人多

这次参加建设大京九铁路的有16个工程局、院以及北京、上海两铁路、和安徽、江西、广东等省、市几十个建设单位, 施工人数在20万左右, 指挥、协调和管理好这支庞大的施工队伍, 也是一个十分复杂的系统工程。

综合以上所述，大京九铁路，是中国目前仅次于长江三峡工程的第二大工程，它享有五个中国铁路建设之最：

- ⊙ 总投资规模（约 320 亿人民币）为中国铁路建设之最；
- ⊙ 一次建成全长 2538KM，为中国铁路建设之最；
- ⊙ 从全面施工到全线铺通，建设周期之短（五年），为中国铁路建设之最；

⊙ 全线有桥梁 549 座，隧道 126 座，全长 190KM，其工程之浩大，堪称中国铁路建设之最；

⊙ 中央领导人多次关注，国务院副总理邹家华亲自担任京九铁路建设领导小组组长。一项铁路建设工程，能得到如此众多的党和国家领导人的关心，也堪称中国铁路建设之最。

线路经过的主要县市

1. 北京至衡水段（含津—霸联络线 77KM）254KM

在京山线上的黄村出岔，途经河北的固安、霸州、任丘、肃宁、饶阳、深州、衡水等县市。

2. 衡水至商丘段 409KM

在衡水站跨石德线南下，经枣强、清河、临西以东进入山东省临清、聊城、阳谷、河南台前、在孙口跨黄河，再经山东省梁山、郓城以西至菏泽跨新兖铁路经定陶、曹县进入河南商丘，跨陇海铁路在平台集站与商阜线连接。

3. 商丘至阜阳段 169KM

起点为平台集至阜阳站南端颍河大桥北岸，北起河南商丘，经安徽省亳州市至阜阳市，是华东二通道的组成部分。

4. 阜阳至九江段（含麻城—武汉 91KM 和九江桥 7.7KM）563KM

北起阜阳市，南经阜南县、河南省淮滨、潢川、光山、新县、湖北省麻城、新州、浠水、蕲春、，蕪黄梅县孔垅与

合九线联轨，再向南引线，在江西省九江市下游小池口跨长江引入九江新客站。

5. 九江至向塘西段 171KM

北连九江长江大桥，有京九线阜阳—九江段，合九线及武九线引入本线，南接浙赣线。始于九江市，途径九江县、德安、永修、新建、南昌等县市到达向塘西。

6. 向塘西至吉安段 191KM

从向塘西编组站外江家车站起，改建利用向乐支线 11KM，至三江镇站，再从三江镇站出岔修建 38KM 新线到南边坑，改建利用向吉地方铁路 142KM，经新干、吉水县到吉安车站。

7. 吉安至龙川段 427KM

本段线路自车站起经泰和、兴国、赣县、赣州、南康、信丰、龙南、定南、和平等县至龙川车站与广梅汕铁路接轨。

8. 龙川至常平段 213KM

本段从龙川经河源、惠州等县、市直达常平，是在建中的广梅汕铁路的一段，其中常平至惠州于 1992 年 7 月 1 日已经开通运营，惠州至龙川于 1994 年底建成运营。

综上所述，大京九铁路从六十年代的酝酿，七十年代的前期工作和八十年代后期开始分段修建到九十年代的全面开工，将在 1995 年底全线铺通，1996 年边配套边分流，开始运营了。我们期望它在增加南北运输能力，缓解南北运输能力紧张状况方面；在香港、澳门回归祖国后增强交往、保持政治稳定经济繁荣；在加快沿海和东部地区的对外经济发展、促进开发沿线革命老区的脱贫致富，发展形成新的经济增长带；在完善路网布局，增加灵活机动性等方面，都具有十分重要的战略意义。

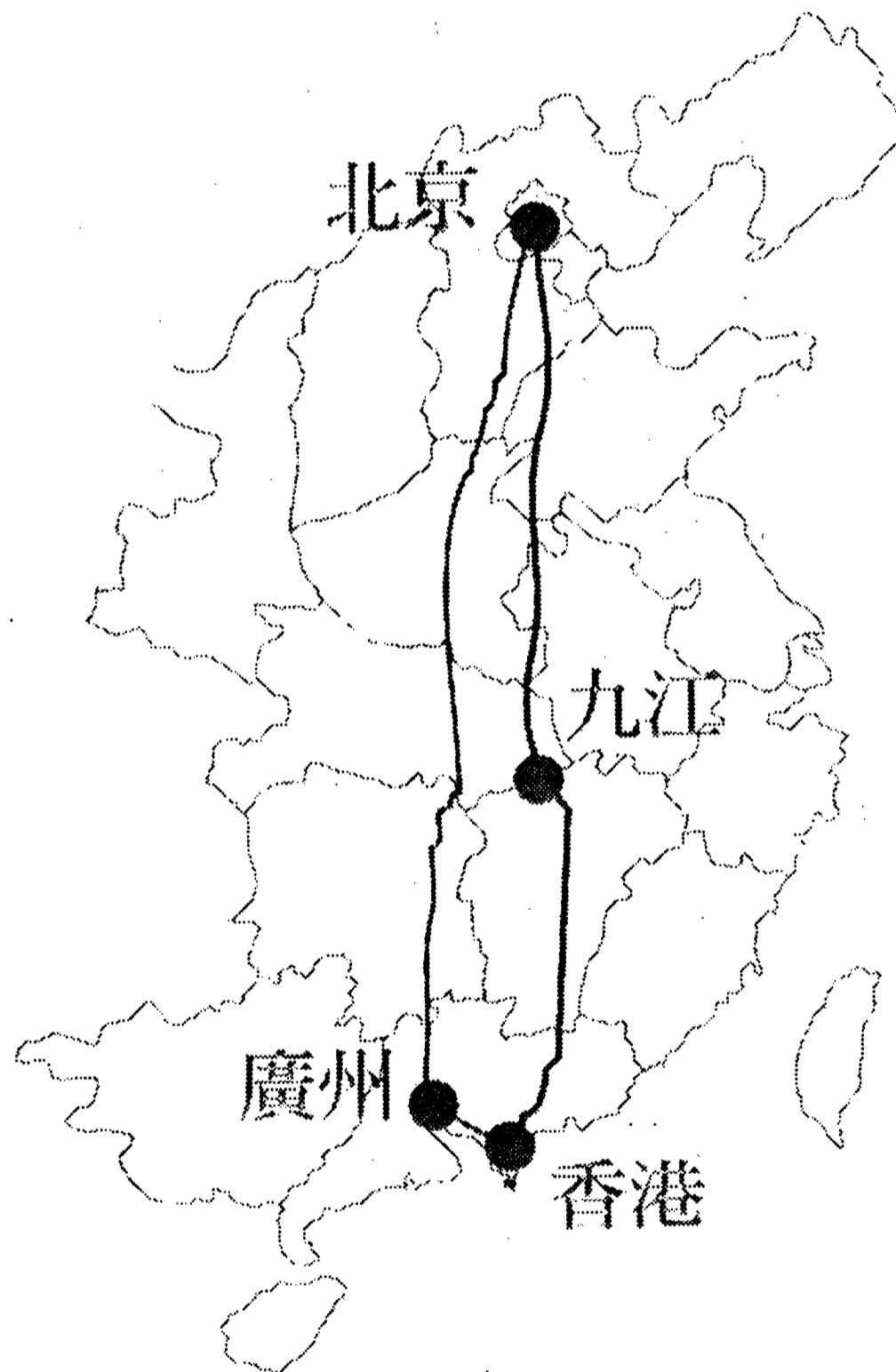


京九九鐵路沿線發展研討會

京九鐵路在中國鐵路網中的作用

張文賞教授

中國科學院、國家計委、地理研究所



香港大學
城市規劃及環境管理研究中心

大學畢業同學會

1995年5月26日

京九铁路在中国交通网中的作用

中国科学院·国家计委地理研究所 张文尝教授

1. 京九铁路具有重大的社会经济意义

京九铁路将增强南北方的联系，加强国内产业分工协作，为更好地参与国际竞争发挥积极作用。京九线对香港回归祖国后保持继续繁荣，进一步发挥香港与内地的互利互补关系提供进一步的保证，并使香港的直接经济辐射范围进一步向粤东、赣南和长江地区延伸。京九线的建成对沿线地区开发、形成一条新兴产业带创造先行条件。下面就京九线在交通运输方面的作用进行分析。

2. 京九铁路是纵贯南北的铁路主干线，具有重大的路网作用

2.1 京九线是与京沪、京广、焦柳三大铁路干线并列的第四条南北向主干线路，是全国铁路网规划的六大纵向干线之一。京九线与京广线一样是距离最长的南北大干线，沟通我国铁路网南北，从全国铁路网中心首都北京，通达华南沿海的多个经济中心。近期直通珠江三角洲，远期通过华南铁路网的进一步发展还可通达福建沿海。对于完善我国铁路干线网络起着重要作用。在东部与中部两大地带之间形成纵贯主干线，长江以北铁路网的网距大为缩短，网络得以优化；在长江以南的赣南粤北填补了路网空白。

2.2 京九线建成后与9条东西向铁路干线相交叉或连接，远期将与14条干线相交叉。上述纵横干线的建成将在长江以北京广线与京沪之间形成9条横向联系干线。将使三大纵向干线（北京～南京间、北京～九江间、北京～武汉间）平均150公里左右有一条横向干线相连接，从而在江北形成发达的铁路网络。长江以南京九线与京广线、皖赣—鹰厦线间将与4条横向干线联接，平均360～410公里有一条东西向干线相交叉，在长江以南也将形成铁路干线网络。随着铁路网络的形成与优化，运输的机动性大为增强，可以更好地适应地区和城市之间的客货交流，为其提供便利而顺直的运输经路；并能适应运输的波动，当某区段能力紧张或受阻时，可以及时地迂回绕行。已建和拟建的各条东西向干线状况参见表1及图1。

2.3 京九铁路上将形成一系列铁路区段站和枢纽。铁路枢纽是铁路网的中枢和各项作业的基地，连接铁路干线使之形成有机而高效的运输系统。它由编组站和客货专业站及机务本段组成；在京九线上近、远期将形成商邱、阜阳、九江、南昌、龙川等枢纽，主要对通过列车进行编解作业或中转。这些枢纽的建设将进一步发挥京九线作为长大干线的作用。此外在全线各个铁路交叉点还将建设衡水西、聊城北、菏泽、潢川、麻城、吉安、赣州等区段站。它们是铁路牵引区段分界处的车站、设有机务本段或折返段，办理列车机车的换挂、技术检查及区段另担摘挂列车、小运转列车的改编作业。在上述13个干线交叉点上的编组站及区段站大都是地方中心城市所在地，地方客货运量发展潜力很大。它们的建设对于保证京九线承担通过运量和满足当地运输需求将起重要作用。

表1 与京九线相交叉连接的东西向铁路干线

线路名	起迄点	与就九线接轨站	建设状况	性质
1. 保霸线	保定—霸州	霸州	拟建	规划建天津~大同线
2. 神黄线	神木—黄骅港	肃宁	列入“九五”规划	能源基地外运干线
3. 石德线	石家庄—德州	衡水	既有复线	能源基地外运干线
4. 济邯线	济南—邯郸	聊城	列入“九五”规划	能源基地外运干线
5. 新兖石线	新乡—兖州—石臼	菏泽	既有线拟建复线	能源基地外运干线
6. 兖石线	连云港—兰	商丘	既有复线郑州以西电气化	路网三二线
7. 阜淮线 阜漯线	阜阳—淮南 阜阳—漯河	阜阳	既有线	华东二通道 (地方铁路)
8. 宁西线	南京—合肥— 信阳—西安	潢川	列入“九五”规划	路网主干线
9. 麻武线 合九线	麻城—武汉 合肥—九江	孔垄	与京九线同步建设	沿长江北岸铁路
10. 武九线 铜九线	大冶—沙河街 (九江南站) 铜陵—九江	九江	既有线 “九五”规划项目	沿长江南岸铁路
11. 浙赣线	杭州—株洲	向塘西	既有线 复线即将完工	江南主干线
12. 韶赣龙线	韶关—龙岩	赣州	拟建	二南东二京东西 大干线将通达柳州
13. 广梅汕线	广州—梅州—汕头	龙川	1995年全线建成	地方建设的干线
14. 梅龙线	梅州—龙岩	龙川	拟建	田粤闽二省合建

3、京九线在南北运输联系中的作用

3.1 南北方运输联系在全国占有极其重要地位。在全国的区际交流中南北方向（焦柳线以东）是最为重要的区际运输联系方向。目前占全国区际交流量的10.3%，2010年将达13%以上。因为：①这是我国资源分布格局、产业分工与布局态势所决定的。煤炭和石油主要产于北方，大量向南方运送，能源类物资占由北向南运送货物之70%，煤和石油运输今后仍将进一步增加。粮食从过去的南粮北运，发展为南北粮食及农产品品种对调。工业产品和商品南北交换更加活跃。②改革开放以来，外引内联由南方向北方推移，南北产业分工格局正在发生变化，联系更加密切。③珠江三角洲成为吸引各地人材和农村剩余劳力的集中地区，南北旅客交流增长幅度超过货物交流。

3.2 加强南北方向交通的建设布署

鉴于南北运输紧张状况，国家决定在“八五”期间（1991~1995年）开始对京沪和京广两大干线率先进行中等程度现代化改造，其目标及措施是在原复线的基础上逐步电气化，提高运行速度，增大牵引定数及相应站场扩建改造，到2000年使二大干线分别达到“日开行50对客车、年7千万吨货运能力的目标。”但是由于中国经济的迅速增长和人民生活水平的提高，京沪和京广两大干线客货运输增长十分迅速，仅靠改造难以适应发展需要，如不

采取重大措施加强南北方向的运输能力，根本无法适应今后的运输需求。为此国家决定：
①把京九铁路作为重点、加快建设，到1996年投入运营，北段一次建成复线、南段预留复线、初期建成单线。②在“九五”期间抓紧前期工作，为我国第一条专营客运的高速铁路京沪线的建设作好准备。按客货分离方式彻底解决京沪线客货同时增长、互争能力的矛盾。建成后高速铁路专营客运、除了时速250公里的高速列车外，京沪线的长途直达客车提高车速(160km/h)后，也上线运行。既有京沪线除短途客车外货运能力可提高到1—1.2亿吨。
③21世纪初继续建设京广高速铁路。

4. 京九线与京沪、京广二大干线的分工

根据上述形势分析、铁路网建设布署和未来南北客货交流的增长趋势，京九线的作用和任务将会发生一定变化。引起变化的主要因素是预计2000年后京沪高速铁路建成，2010年后京广高速铁路建成。因此京九线的运输作用将分为三个阶段。

第一阶段(1996—2000年)：京九线不仅分担京广线的客货运输，也能对京沪线的客货运输起到一定分流作用，即承担华北、东北与华东之间的交流。

第二阶段(2001—2010年)：京九线与京广线共同承担南北方向，特别是华北、东北与华中、华南的客货交流。由于京沪高速铁路建成，客运能力大为增强，客运条件得以重大改善，北方与华东的客运将全部为其所吸引。京沪线货运能力增强，将担负更多的北方与华东的货物交流。一些京九的货物将转移到京沪线上去。

第三阶段(2010年后)：京广高速铁路建成后，将承担北方与华中华南的长途客运。京九线的客运作用有所下降，主要承担京九沿线地区中短途客运，而其货运作用会得到进一步增强。

5. 京九线在南北货运中的作用

5.1. 80年代以来南北方向三大铁路干线货物交流量稳定增长，占全路比重有所上升。京沪、京广和焦柳三大纵贯干线长度5370公里，仅占全国铁路营业里程的10%，而其完成的货物周转量占全国铁路的比重从1985年27.5%，上升至1993年28%。其中京沪和京广二干线完成的货物周转量虽有较快增长，但其占全路的比重有所下降，从1985年25.4%降至1993年24.7%。并非货运需求增长变缓，而是客运压力大增，因增开客车致使货运能力难以大幅度增加。焦柳线承担的运量大幅度增长，但其位置偏西，难以分担更多的运量。致使京沪线和京广线上出现了能力严重不足的限制区段，严重地制约着南北方向的交流，尤其是下行重车方向大约只能满足货运需求的70%。。

5.2 未来南北货物交流量预测

根据运量分析和预测，南方与北方(黄河以北与长江以南)货物交流总量1988年为3.15亿吨，2000年预计将达到5.92亿吨，2005年和2010年估计将达到7.05亿吨、8.04亿吨。向南运输货物为：1988年2.41亿吨、2000年4.00亿吨、2005年和2010年达5.45亿吨、6.15亿

吨。其中铁路承担量为1988年1.48亿吨、2000年将达2.15亿吨。2005年3.0亿吨，2010年3.5亿吨。为此在2000年前铁路必须新增能力1.32亿吨，2005年和2010年需要新增能力0.3亿吨、0.5亿吨。京九线的建成及可能经其运输的货物将可分别承担的南下运量为：2000年3000万吨、2005年4000万吨、2010年5500万吨。参见表2。

表2 南北方向流量预测

	1988年	1993年	2000年	2005年	2010年
南北交流总量	3.15	3.75	5.20	7.05	8.04
1. 向北	0.74	0.88	1.20	1.60	1.89
2. 向南	2.41	2.87	4.00	5.45	6.15
南运中:					
①沿海水运	0.70	1.00	1.51	2.00	2.50
②管道	0.17	0.18	0.20	0.30	0.20
③大运河	0.05	0.08	0.12	0.15	0.20
④铁路	1.48	1.61	2.15	3.00	3.25
铁路分线分计	1.330	1.614	2.15	2.65	3.25
津浦(到浦口)	0.6420	0.751	0.70	0.75	0.80
京广(到江岸)	0.5350	0.653	0.75	0.85	0.95
淮南(到裕溪口)	0.0690	0.110	0.20	0.30	0.45
焦柳(到权城)	0.0820	0.100	0.22	0.35	0.50
京九(到九江)			0.30	0.40	0.55
南北流量占全国	9.5%	10.3%	11.3%	12.5%	13.5%

注：2000年预测值根据国家计委国土司编《2000年中国产业地区布局研究》

6. 京九线铁路配套建设

6.1 必要性。京九线将于1996年开始运营，如何用好京九线的问题已经提到议事日程。它涉及到以下几方面：(1)真正起到增强南北方向输送能力、缓解其运输压力的作用；(2)使300多亿元巨大投资尽快回收，使铁路建设与运营步入良性循环，以加快我国铁路网建设向现代化迈进。

6.2 需要建设的相关铁路。

陇海线郑(州)－徐(州)段完成电化改造，京九线在商丘交汇。

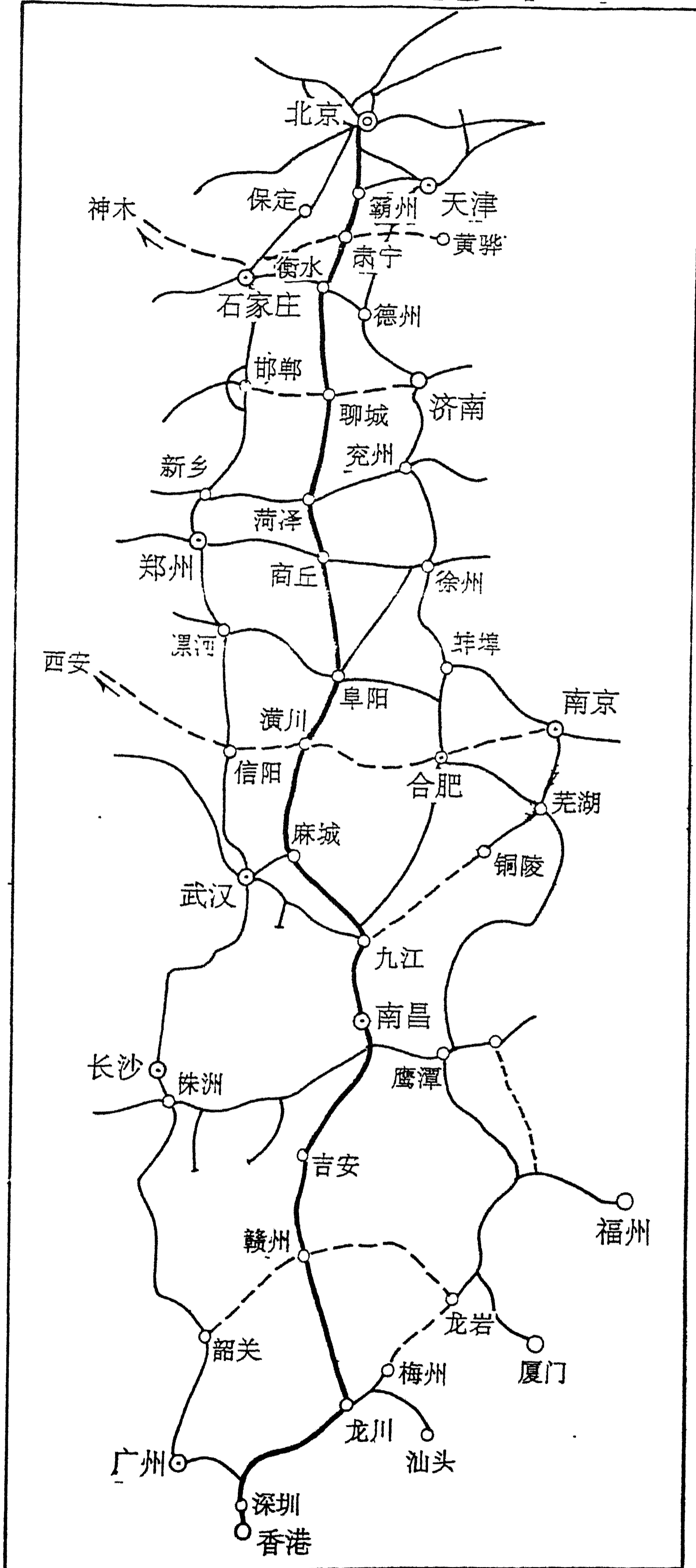
新(乡)兗(州)铁路从单线改造成复线，在菏泽与京九线交汇。

神(木)黄(骅)铁路在“九五”期内开工，在河北肃宁与京九线相连。

宁西(南京-西安)线应在“九五”开工，“十五”期间贯通。与京九线在潢川相交。

韶(关)赣(州)龙(岩)铁路。可以先建设赣州至龙岩段，可使京九线直通福建沿海。

京九铁路路网配套建设示意图



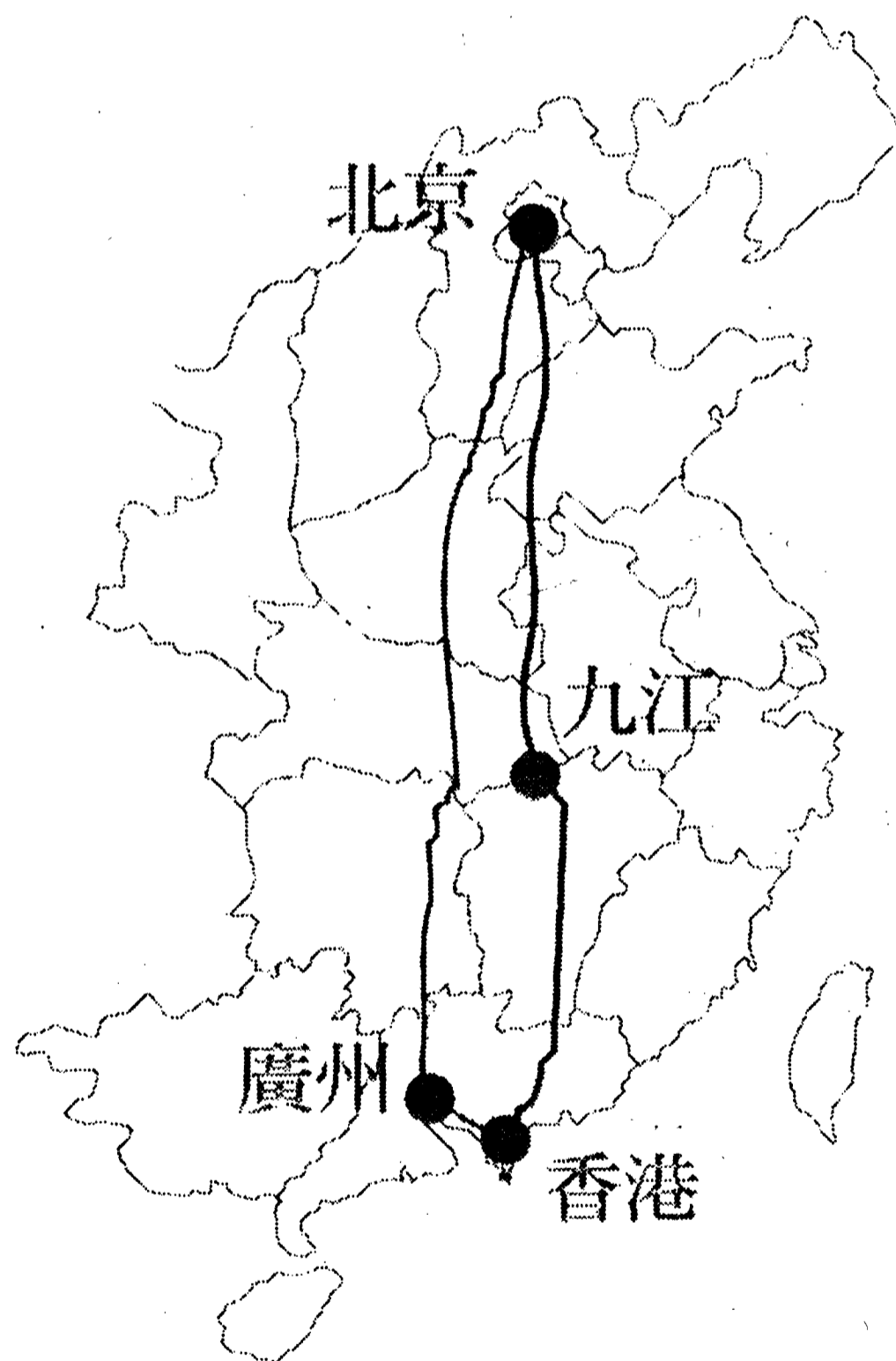


京九九鐵路沿線發展研討會

京九鐵路沿線的區域經濟現狀和發展條件評價

葉舜贊教授

中國科學院、國家計委、地理研究所



香港大學
城市規劃及環境管理研究中心

大學畢業同學會

1995年5月26日

京九铁路沿线发展研讨会

报告材料

京九铁路沿线的区域经济现状 和发展条件评价

叶舜赞

中国科学院 地理研究所
国家计划委员会

一、京九铁路建设为沿线地区经济发展 提供了难得的良机

该铁路建设的重要意义之一，就是促进沿线地区的发展，改善我国经济建设区域布局，加快贫困地区脱贫致富。

铁路作为近代工业化先行的运输方式，最初出现在英国，已有将近 220 年的历史，在中国运行也有 120 年，但在中国东部的京九铁路沿线地区，至今年年底以前，大部分地区还没有铁路运输。这些地区的发展落后于国家现代化建设步伐，自新中国成立 40 余年来，大都没有得到过国家重点建设项目。现在，作为国家重中之重的京九铁路工程是其沿线大多数地区破天荒的第一大项目。

铁路是我国经济活动的大动脉，在我国的综合运输网中起骨干作用。它适合大运力远距离运输，实现“多拉快跑”，一列货车若运送 2500 吨货物，这相当于 625 辆卡车的运输能力。运输昼夜不停，速度快，几乎不受天气影响，能很好保证运输的经常性和正确性；成本低廉，只是公路运输成本的几分之一，甚至十几分之一。所以，铁路建设能给地区经济发展创造非常优越的运输条件，按群众形象的说法是“火车一响，黄金万两”。京九铁路建设真是沿线地区人民翘首以待几十年的大喜事，当地群众象当年支援解放战争一样支持铁路建设。

二、目前沿线地区经济发展落后

京九铁路从北京到深圳，共经过 9 个省(市)，22 个地(市)，166 个县(市、区)，其

面积 25.2 万平方公里，人口 1.77 亿(1992 年)。在这漫长、广阔的地带，除北端京—津地区和南端珠江三角洲地区经济发达以外，其他绝大多数都是所在省份的落后地区(南昌—九江地区除外)，所以，该铁路通过的地、市中，贫困县数占沿线各地、市所辖县总数的 1/3。沿线各地区(市)的人均国民生产总值大多只有 1000—2000 元左右，人均工业总产值 1000—3000 元，人均农业总产值 700—1000 元(1993 年)。按人均国民生产总值计，京九铁路沿线地带只相当于京沪铁路沿线地带的 27.5%，京广铁路沿线地带的 35.6%；按人均工业产值计，京九地带只相当于京沪地带的 22%，京广地带的 41%。各地区的基本情况如下：

粤北山区经济发展水平与珠江三角洲南部有天壤之别。按人均国内生产总值计，北部山区只相当于南部地区的 1/8，按人均工农业总产值，前者只是后者的 1/9.4。农村人均收入在北部山区平均是 762 元，在南部地区为 2153 元(1991 年)。粤北的龙川、和平等县仍是贫困县，与赣南贫困区别无二致；而深圳、东莞等地则是富甲天下的地方。

江西省在全国 30 个省级行政区中，经济发展状况处于中下水平。1992 年，按其国内生产总值(559.52 亿元)和国民收入(465.90 亿元)计，均列第 17 位；不但落后于广东(列第 1 位)，也落后于相邻的内陆省份湖南(列第 11 位)和湖北(列第 10 位)。江西工业落后，按 1993 年工业产值计(234.11 亿元)，列第 20 位；农业地位较高，其总产值 360.11 亿元，列全国第 14 位。该省不通铁路的南半部地区，发展尤其落后，其中井冈山地区属我国 16 个最贫困地区之一。

在长江以北，京九沿线都是交通闭塞的省际边缘地区，经济发展也较落后，许多地区按发展水平在本省各地(市)中均列倒数第一、二位。工业化程度低，企业规模小，设备陈旧，资金不足。大部分工业设备是 50—60 年代的，国内先进和较先进的设备只占 20—30%。京九铁路沿线河南省的 3 个地(市)，有微电子控制的生产设备原值才 1100 多万元。在山东、河南、安徽三省沿线地区的 7 个地(市)中，按全部独立核算企业计算，平均每个企业留利不到 6 万元。

三、铁路新开发地区的发展条件特点

(一) 交通迅速改善，昔日偏僻的“后院”成为南北通衢的“前沿”

在该地带除了即将建成通车的京九铁路大干线以外，还要建设与之平行的高等级公路，主要是改建或扩建 105 和 106 两国道，并改善赣江和东江的航运，从而形成我国东部地区又一条沿南北交通干线的发展轴。我国东部地区的南北向跨区域运输是我国客、货运输的主流方向，在这个交通干线沿线会很快形成一条新的发展轴线。

漫长的京九铁路与许多东西向铁路干线交会，如广梅汕铁路、浙赣铁路，武(昌)九(江)铁路、陇海铁路，新(乡)石(臼所)铁路、石(家庄)德(州)铁路，还有新建成的广

深准高速铁路，天(津)霸(州)、麻(城)武(汉)两联络线和合(肥)九(江)线，以及长江航道。这些交通线使京九铁路沿线各地与京沪、京广两大干线上的经济中心联系起来，有助于京九发展轴上各个增长中心的形成和发展。将要发展的东西向铁路线还有：梅(州)龙(岩)铁路(将是粤、闽两省铁路网的第一条联络线)、韶(关)赣(州)龙(岩)铁路，宁(南京)西(安)铁路、济(南)邯(郸)铁路、神(木)黄(骅港)铁路和保(定)霸(州)铁路等等。

这样，大部分京九沿线地区的内陆封闭性区位特征将会有很大程度的改变。

(二) 能源和供水等大型区域基础设施建设将大为改善沿线地区经济发展的条件

我国南方缺乏能源，北方缺水。京九铁路为北煤南运提供了强大的运输能力(北京至南昌向塘西年输送煤炭可达 2000—4000 万吨，向塘西以南到深圳 200—700 万吨)。在此基础上，在该铁路沿线的一些交通枢纽上将建设一系列“路口”电站，如任丘(120 万千瓦)，衡水(240 万千瓦)，聊城(260 万千瓦)，菏泽(265 万千瓦)，阜阳(120 万千瓦)，麻城(120 万千瓦)，黄州(240 万千瓦)，九江(185 万千瓦)，向塘(30 万千瓦)，丰城(120 万千瓦)，吉安(120 万千瓦)，赣州(60 万千瓦)等。以上电站有的已完成一期建设，以后陆续发展，有的将在今后 5 年内开始建设，到 2010 年共计要建成 1940 万千瓦的发电能力。将来，包括山东、河南和安徽三省京九铁路附近的煤矿坑口电站和江西的一些水电站在内，全线到 2000 年将新增 1000 万千瓦，到 2010 年再增 1000 万千瓦的发电能力。

京九铁路通过的华北大平原是水资源不丰富的地区，人均可利用的水资源约为 400 立方米/年，只相当于全国人均水平的 18%，世界人均水平的 3.6%。因此，目前用水紧张，在规模稍大一些的工业城市，问题就很突出。所以，增补水源是华北平原地区经济增长的关键措施之一。目前黄河两岸地区靠引黄河水补济，今后解决黄河以北，京—津以南平原地区工农业用水，只有靠引长江水，实施南水北调中线方案。为此将整治白洋淀作为调蓄水库，并扩建或新建一些其它水库。

广东虽然降水丰富(其南部地区年降水量 1700—1900 毫米，是北京地区的 3 倍)，但珠江三角洲地区城市人口稠密，耗水量大，所以也需要境外调水。目前和今后一定时期主要靠调用东江水。京九铁路通过的东江流域人均水资源占有量是全省的 1.5 倍，负有对香港、深圳、广州等珠江三角洲地区城市供水的职能。按广东水利部门规划，到 2000 年，东江供应香港用水 11 亿立方米，到 2010 年 14 亿立方米。

(三) 水环境保护已受到政府高度重视

为保护东江水质，广东省非常重视建设污水处理厂，要求该流域的各个地区中心城市的日污水处理能力达 10 万吨以上，在每个 1 万人以上的城镇都建污水处理厂。到 2000 年底，该流域的城镇污水处理率达到 70%；到下一世纪要求建村级污水处理厂。

我国大面积水污染严重地区在淮河流域(京九铁路通过其中的阜阳、商丘和信阳地区), 因为产生污水的地方工业和乡镇企业多, 而稀释的来水少。淮河流域的水污染问题已受到中央政府的重视, 正在大力采取有效措施进行治理。

(四) 劳动力丰富, 地价低廉

同全国一样, 京九铁路沿线地区从南到北, 劳动力剩余 30—40%。内地经济不发达地区, 每劳动力日工资仅 5—10 元, 只相当于沿海地区工资水平的 1/3—1/5。

地价低廉, 如聊城市的地价及项目建设费用仅相当于济南市的一半。

(五) 丰富的资源是各地经济发展的重要物质基础

1. 农业资源是沿线地区最主要的资源

京九铁路经过的地方, 从半干旱的温带到温、湿度都较高的南亚热带地区, 各地的气候和地形多样, 农产品丰富, 粮食、蔬菜、瓜果、经济作物、畜禽、林产等大宗产品及珍稀的名特土产都数不胜数, 现择要略述如下:

东江下游珠江三角洲原是我国著名的商品粮基地, 现在主产蔬菜、瓜果、新鲜畜禽产品和花卉等等, 实际上已成为港、深等大城市的近郊农业基地。随着交通条件的改善, 不但城郊农业结构可以向北推进, 而且那里还可以取代粤西湛江—茂名地区, 发展冬季蔬菜, 成为反季节蔬菜生产基地, 供应我国北方市场。

江西是我国 5 个稳定的商品粮供应省份之一, 木材产量居我国南方第二位(仅次于云南), 毛竹产量居全国之冠; 还有棉花、甘蔗、水产、苎麻、蚕丝、油茶、绿茶、柑桔等等多种农副产品(长江北岸一带鄂、皖两省的主要农产品种类也与此相同)。该省拥有大量可供改造的中、低产田, 其面积约占总耕地的 1/3, 还有我国最大的淡水湖鄱阳湖等水域, 那里目前“人放天养”, 水产粗放经营, 蕴藏着几倍至十几倍的增产能力。当前实施“鹅鸭工程”, 发展了羽绒服装生产(“鸭鸭”名牌), 其产量居全国第一位, 出口量占全国的 1/3。

北方华北大平原也是我国重要的粮食(产量占全国 1/5)和棉花(产量全国 2/5)产区, 盛产小麦(产量将近全国的 1/3)、玉米、棉花、花生、烤烟等等, 也是我国著名的黄牛和山羊产区。改革开放以来, 国家切实地重点建设华北大平原农业基地, 取得了明显效果。该地区粮食产量有较大幅度增长, 开始向东、南沿海和西南地区提供商品粮食。

2. 矿产有一定储量, 但缺乏大型产地吸引国家重点投资

京九铁路沿线缺乏大型矿产地, 有些较重要的矿产分布如下:

(1) 粤北山区主要有以连平县为主产地的优质铁矿, 其保有储量占 3 亿多吨, 品位高达 34.2—46.5%, 这对广东省有重要意义。现年产铁矿石 50 多万吨, 京九铁路

通车后可扩大到年产 300 万吨。

(2) 江西是我国稀有金属资源丰富的省份之一。钨、铜、钽铌、稀土和铀被称为该省矿产中的“五朵金花”。以稀有金属矿为主，包括伴生硫铁矿和非金属矿等 12 种矿藏的储量居全国第一位；另有 7 种稀有金属和非金属矿藏居全国第二位。这些丰富的矿藏开发利用程度不高，扩大产量，加工增值的潜力很大。

江西省基础较好的工业部门，主要有瓷器制造、有色冶金(居全国第 4 位)、运输机械、电子、纺织、造纸、制糖、制药等等。主要分布在浙赣铁路和南浔铁路沿线。京九铁路建成后，该省的工业布局重点将逐步转移到该铁路沿线地带来。

(3) 在华北平原的京九铁路沿线地区，有些中、小型煤炭和油气矿产，如以任丘为中心的华北油田，菏泽—东明油田(中原油田的东部)；在黄淮海之间的菏泽巨野煤田、商丘永城—夏邑煤田和阜阳地区东部及南部的煤田(两淮煤炭基地的组成部分)。

大别山南麓黄冈等地区有较丰富的非金属矿产，如石英、萤石、花岗岩、大理石和黄沙等等。

3. 旅游资源价值高，开发潜力大

京九铁路建设非常重视表现各地的景观和文化，所以每个车站的设计都反映地方特色，具有观赏价值。

铁路沿线地区从北到南到处都有不同类型和不同价值的景区或景点，其中最丰富的地方要数江西省。该省共有风景名胜区 406 处，重点文物保护单位 1910 处。最著名的景区数庐山。“匡庐奇秀甲天下”，自古以来就是旅游和避暑的胜地。这里兼有大江、大湖、奇峰、摩崖、云雾、泉、瀑等等多种奇景。盛夏最高温度只有 28℃，不用空调。过去中外达官、贵人、富商在此建有欧美各种风格的别墅，使这里成了建筑艺术荟萃之地。后来，在人们所谓的“蒋介石失去的一切”和“毛泽东得到的一切”的“世外桃源”里，发生了震撼全国的几次中共最高领导层的政治风波，发人深思。鄱阳湖有江西省最大的国家自然保护区—候鸟保护区。这里每年有 150 多种珍奇候鸟在此越冬度暑，颇成奇观。景德镇、南昌和赣州是江西的国家级历史文化名城。在富丽江城赣州，保存着大规模的真正的宋城：3600 米长的宋代城墙，瓮城炮台，八境台，郁孤台等等，与苏东坡和辛弃疾等宋代文豪的诗词息息相关，还有现代著名政治人物蒋经国的故居吸引海内外游客。从九龙到赣州 535 公里，在京九铁路上火车旅程仅 8 小时而已，香港同胞只要有 3 天假期就能去赣南一游。目前江西因交通不便，一年接待的海外游客仅 2.08 万人(1993 年)，只相当于广东省的 0.9%。交通便利以后，江西的旅游事业可有大的发展。

广东的东江流域，自然景观和人文景观都很丰富，如深圳的文化公园，惠州的西湖，博罗县的罗浮山(居广东四大名胜之首)，东莞的虎门要塞，新丰江水库旅游区和森林公园等等，此外，旅游开发前景也很广阔。

长江以北，京九沿线除京、津两市以外，历史文化名城有商丘(商都)、亳州(药都

)和聊城三地。冀中白洋淀和长江沿岸的名胜古迹也很有价值。聊城的古城和环城湖公园与市区相连，在北方是难得的景观；并有瑰丽的古建筑闻名于世。聊城—菏泽(享誉海内外的牡丹之乡)一带有水泊梁山等许多《水浒》故事地；而亳州是《三国》名人曹操和华陀的故乡，令人追思无涯。

(六) 各地外向型经济基础差别悬殊

广东是我国最先实行改革开放政策的省区，改革步子迈得大，发展快，工业发展已形成国有、集体和私人“三分天下”的局面。外贸发展更快，全省外贸总额已连续9年居全国第一位。外向型经济结构已基本形成，全省的出口额已占其工农业总产值的1/3。该省的出口总额中，对港、澳的部分占70—80%。

外来投资对外向型经济发展影响很大，广东省1979—1992年累计实际利用外资200多亿美元，而江西省实际利用外资额仅为广东省的1/40左右。长江以北那些省际边缘地区吸引外资更为微薄，菏泽地区的出口额只占当地工农业总产值的5%。因此，各地经济增长速度差别很大，资源富饶的江西、粤北、华北、鄂东等地有待国内、外投资者大力开发。

交通运输是影响我国各地投资开发的关键因素之一，京九铁路通车后，将会给沿线广大腹地带来极好的发展机遇，形成投资高潮。让我们共同关注，积极支持京九铁路沿线地区的开发建设。

1995.5

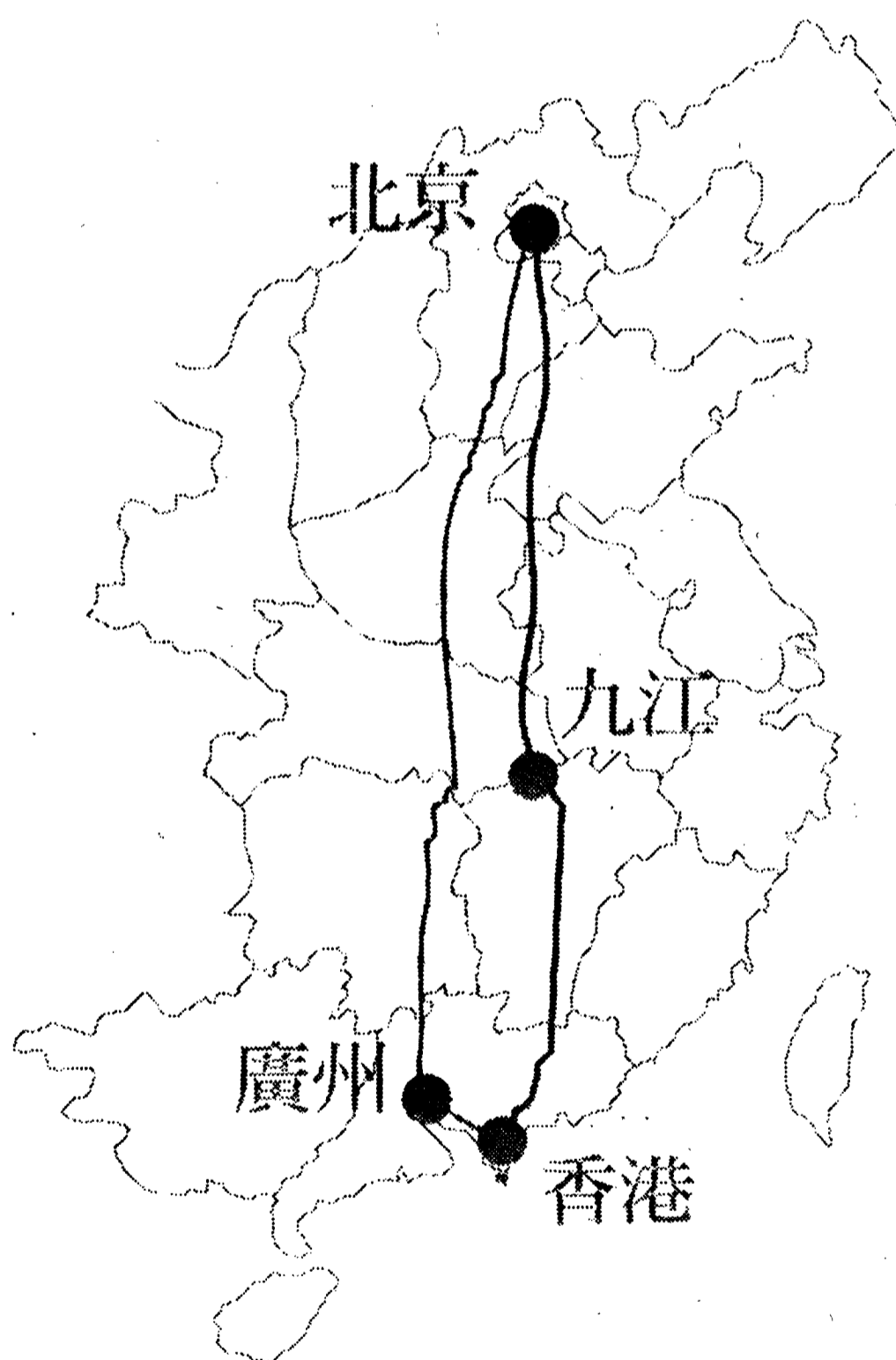


京九九鐵路沿線發展研討會

京九經濟帶的發展前景

倪祖彬教授

中國科學院、國家計委、自然資源綜合考察委員會



香港大學
城市規劃及環境管理研究中心

大學畢業同學會

1995年5月26日

京九经济带的发展前景

中国科学院自然资源综合考察委员会 倪祖彬

京九铁路两端是经济发达的北京与香港，沿线地带基本上都是各省的边缘农区，工业化与城市化水平都很低，是京沪与京广两经济带之间的经济低谷地带。其经济发展水平，以人均 GDP 计算，大约只分别相当于上述两经济带的 1/4 与 1/3 左右。研究这一经济带的合理建设与迅速发展，应遵循价值规律，从建立社会主义市场经济体制出发，应考虑它的资源禀赋及其空间组合、经济基础、优势产业与产业结构、技术状况、劳动力素质与自我发展能力，还要考虑京九铁路通车后的区位条件变化与投资环境改善，区域经济联系的扩大与国内地域产业分工的新格局。我们的基本思路是：

第一，立足于本地带实际，放眼京沪京广两产业带，联系港澳回归与全国，面向东亚。

京九沿线地带农业资源与部分有色金属矿产、能源、建材原料矿产与旅游资源都很丰富，名、优、土特产多。随着京九铁路通车与路网配套建设的完成，其区位条件与投资环境会大大改善，为上述优势资源的开发与经济快速发展奠定了基础；为更多的接受相邻经济中心—京、津、济、青、南京、武汉、深圳、香港与沿海产业扩散提供了可能。当然，在加快工业化与城市化的进程中，还应考察同京沪京广经济带的联系与分工，同国内其它经济区的经济联系及其在全国的地位与作用。由于京九铁路直通九龙，大大加强了沿线地区同香港乃至东亚的经济联系。因此，本经济带建设必须考虑如何参与国际市场竞争。预计，用 20 年左右的时间，将它基本建成经济发达的新兴产业带。

第二，以大开放促大开发，全方位外引内联，多途径解决开发资金不足等问题。

京九铁路沿线地区资源丰富，但是，由于交通不便，开发程度低，经济落后，资金缺乏，自我发展能力差。中央与八省市下大力量迅速建成京九铁路，一方面了为缓解我国南北交通运输的紧张状况；另一方面也是为了促进这一经济低谷地带的经济发展，改善国内产业布局，缩小地区差距，2000 年普遍实

现小康目标。京九铁路通车后的经济建设，理所当然的会得到八省市与中央更多的资金投放。同时，京九经济带的建设与发展，由于能直接促进香港的繁荣与同东亚的经济联系，因而会得到香港与东亚工商界的关注与直接参与，特别是在纺织、食品、电力、建材与交通等方面的项目，对外商的直接投资最具吸引力。此外，京九铁路通车后，国内，特别是沿海与内陆交通不便的相邻地区的资金、技术与人才，也必然会向京九沿线地带有适当的集中。因此，在近期，京九经济带的经济建设，一方面有当地的财力与八省市、中央更多的资金支持；另一方面实行全方位开放开发的优惠政策，会大量吸纳国内外资金、技术与人才。这样，就能保障能源、交通等基础设施建设、优势资源开发与优势产业发展的资金、技术与人才的基本需要，有力地促进开发区与市场建设以及大小经济中心城市的形成，沿线地区经济也必将迅猛发展。

第三、全面大力发展三高农业、乡镇企业与深加工工业，缩短产业结构演进的进程。

根据沿线地区的区情与国内外一些地区经济迅速腾飞的成功经济，本地带今后，一方面全面大力发展三高农业与以乡镇企业为主的乡村二、三产业，京九沿线地带农业相对发达，各段特色突出。今后应在现有基础上，尽快把京九沿线分段建成特色各异、以商品农产品生产基地为主的三高农业带。也就是因地制宜地分段建成粮棉牛复合型基地、水域养殖基地、亚热带水果基地、木材基地以及发展大分散小集中的蔬菜、禽蛋、茶叶、干果等商品生产。在此基础上，全面发展乡镇企业。这是本经济带近期经济，特别是乡村经济迅速发展的突破口与重要趋动力，也是千家万户农民脱贫致富奔小康的希望所在。”由于沿线各地段的资源条件与经济基础、投资环境的差别较大，乡镇企业的发展，在主导产业选择上，内引外联上，均应因时因地制宜。当然，强调上规模、上层次，多发展技术含量高的乡镇企业是其共同之处，另一方面重点发展深加工工业，特别是推动型大中型企业。这样，既能全面迅速发展地区的城乡经济，又能有力促进优势产业发展，迅速优化产业结构，增强经济发展的后劲。为此，各地区应把外引内联所吸纳的资金、先进与适用的技术、工艺与人才，用来重点发展三高农业、矿业及其产品系列加工工业与推动型大中型企业，同时适时加强工农业产品加工副产物的综合利用与回收以及相关产业。从而保障京九新兴产业带建设的持续、快速、健康地进行。

第四、加强对开发区与市场建设的指导，重点培育增长极，分段加速进行经济中心城市建设。

京九沿线地区的一个最大弱点，是除南昌市外，都是中小城市，缺乏辐射力强的经济重镇，尤以北段为甚。今后，一方面对位于交叉路口条件好的 10 多个中小城市，尤其是九江、阜阳、商丘实行投资与政策双倾斜，因地制宜地重点部署一些产业关联度大的推进型大中型企业，使其超前启动，迅速发展一批具有增长极功能与不同等级的经济中心城市，分段带动沿线与辐射区的城乡经济发展。另一方面，应以开发区与市场建设促经济中心城市发展。其规划规模不宜过大，要依托老城、同老城区改造结合起来，招商引资要内外并重，兼容乡镇企业，给予更宽松的政策，产业选择上要高中并进，多种经济形式并存，重点加强工业消费市场、综合农副产品批发市场与生产资料市场建设。

第五、生态环境整治寓于资源开发与经济发展之中。

由于经济落后、资金短缺，目前不可能投放大量资金进行生态环境治理。对于南段山丘地区的水土流失，北段华北平原的土壤次生盐渍化，昌九段与淮北等地的工业三废污染等生态环境问题，在中近期内，主要通过调整水、土、矿产资源的开发利用方式方法与行业生产布局，强化工业三废处理与综合利用等措施，进行边开发边治理，以开发促治理，以治理保开发，把资源开发与经济发展同生态环境治理与保护，紧密的结合起来。

根据以上思路，京九经济带发展应采取“开放开发，突出优势，综合发展，重点突破，点轴推进”的发展战略，尽快建成一个以轻型工业为主导、工农业发达、一二三产业紧密结合与协调发展的、由功能与等级不同、特色各异、串珠状经济中心城市为核心的开放型新兴经济带。这一发展战略及其目标的实现，需要采取以下三方面的战略性措施。

在开放开发上：采取全方位开放开发，大力发展外向型与国内合作型经济的战略性措施。也就是，以市场为导向，以优势资源或区位为基础，以优惠政策为动力，促进多边、多层次、多形式与全方位的外引内联，大量吸纳资金、技术与人才。因地因时制宜，各段大力发展具有特色的优势产业与推动型龙头企业，以带动区域经济发展。

在产业发展与结构优化上：采取产业结构合理化与高度化紧密结合的战略性措施。即在进一步发展以有色金属、化工与建材原料、能源等矿产开发为主

的矿业，以优势农产品生产基地为主的三高农业与交通、通讯等基础产业的同时，重点发展农副产品、食品、有色金属、化工原材料与建材原料等优势初级产品的深加工工业，大力发展乡镇企业中，要重点扶持技术含量多的乡镇企业。积极发展商贸、旅游等行业。从而使一二三产业紧密结合与协调发展，不断提高产业结构层次与经济发展水平，尽快缩小同沿海地区的差距。

在沿线地区发展程序上：采取全线启动，分段重点突破，沿线发展，带动两侧的点、轴推进的战略性措施。目前，京九沿线各地、县、市，都在积极进行规划、项目论证与筹集资金，有些项目已经上马。京九铁路通车后，即将出现全线启动，争先恐后地发展势头。8省市与国家计委，应及时加强资金投放，在产业选择与布局上、在开发区与市场建设上应加强指导与宏观调控。对位于主要交叉路口条件较好的霸州、衡水、聊城、菏泽、商丘、阜阳、麻城、九江、吉安、赣州、河源、惠州等中小城市，应因地制宜地尽早安排一些大中型建设项目，在投资与政策上给予重点倾斜，使其超前发展成具有一定增长极功能与等级不同的经济中心城市。其中，惠州、九江、阜阳、商丘、聊城有条件较快发展成为京九线 50—100 万人口的新的主要经济中心城市，以便分段同时南北推进、带动两侧的经济腾飞。经过 20 年左右的努力，基本建成这一新兴经济带。

以上意见供商讨。谢谢大家!

1995年5月

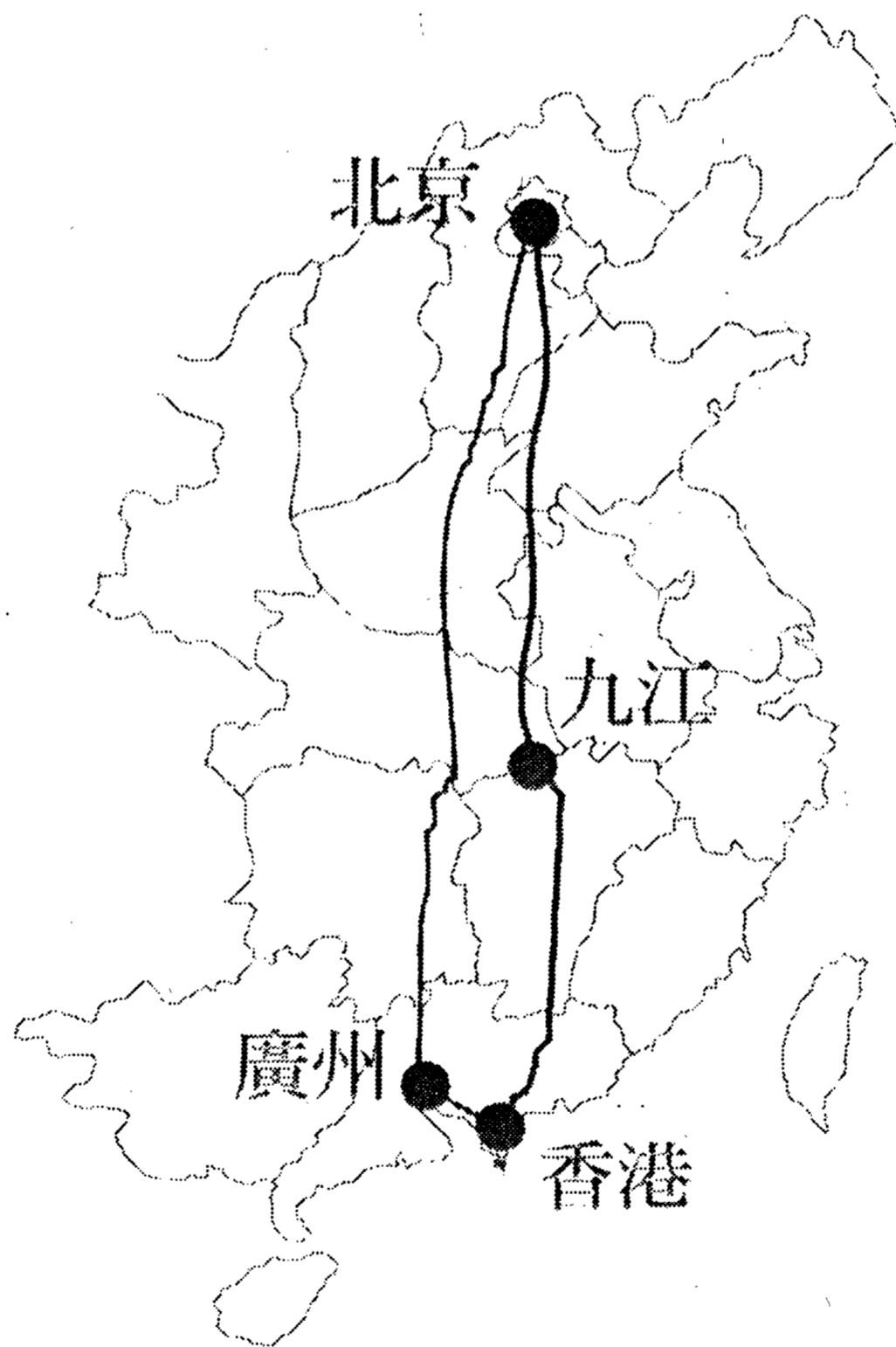


京九九鐵路沿線發展研討會

京九鐵路沿線地區產業發展前景

金鳳君副教授

中國科學院、國家計委、地理研究所



香港大學
城市規劃及環境管理研究中心

大學畢業同學會

1995年5月26日

京九铁路沿线地区产业发展前景

中国科学院·国家计委地理研究所 金凤君副教授

一、京九铁路沿线地区产业现状

1、总体发展水平比较低

京九铁路沿线地区，除两端的京津地区和珠江三角洲东部地区外，沿线地区产业发展水平比较低，相对落后，大部分属于欠发达地区。1992年，沿线地区人均GDP1080元，低于全国平均水平，例如江西省赣州、吉安地区1993年人均GDP只分别相当于全国人均GDP的46.9%和48.3%。

对比京九、京沪（北京—上海）、京广（北京—广州）铁路沿线产业的发展水平，可从另一侧面反映京九铁路沿线地区经济发展的落后状况。京九铁路沿线地区人均GDP分别为京沪与京广沿线的28%和36%，人均工农业总产值分别为29%和51%；人均工业总产值分别为22%与41%。以上指标说明，京九沿线产业的发展还相当落后，其经济水平只相当于京沪与京广沿线产业带的1/4和1/3左右。表-1是三条铁路沿线地区主要经济指标对比。

表-1 京九、京津、京广铁路沿线经济比较（1992）

指标	京九	京沪	京广	备注
人均GDP (元/人)	1080	3930	3030	
人均工农业总产值 (元/人)	2850	9990	5530	
人均工业总产值 (元/人)	2130	9670	5190	
城市化水平(%)	13.2	33.8	33.1	

2. 农业具有一定基础，工业基础薄弱

京九铁路沿线地区是中国的重要农区之一，粮食、棉花、油料、水果和林木生产在全国占有一定地位，沿线有黄淮海平原、鄱阳湖盆地等重要

农业生产基地。

由于交通不便且处于各省区的边缘地带，工业一直不是国家建设的重点，国营大型企业少，工业化水平比较低，结构上呈明显的“轻、小、少”特点，即以轻工业为主，企业规模小，深加工产品和高技术企业少。

从一、二、三产业结构上分析，第一产业地位重要，占41.2%，第二和第三产业分别占36.4%和22.3%，而全国第一、二、三产业的比重为22%、51%和27%。表明京九铁路沿线地区以工业为主的第二产业不发达。其工业不发达的主要原因是：①区位条件差，长期为国家和省的非重点投资区；②劳动力素质低，缺乏善管理、懂经营、有开拓精神的企业人才；③缺乏有实力的大中城市，不能为工业发展营造适宜生长环境。

3. 地域差异明显

从工业门类上看，地域分布差异明显，尤其是南、北段的支柱产业差别明显。长江以北段（北京—九江）的支柱工业为纺织、食品、化工、机械和建材。纺织工业的地位重要，其产值占工业总产值的18%，棉纺工业为主要门类，是各地市的支柱产业，这决定于各地的棉花资源，聊城、菏泽纺织工业产值占其工业总产值的比重在30%以上。南段（九江—深圳）以电子、机械、交通设备、食品、医药为主。电子、医药、饮料业具有全国意义。电子主要以深圳、惠州、吉安为主要基地，其产值占南段工业总产值的26.4%，对本地带工业实力增强及结构水平提高起着重要作用。

二、未来产业发展的优势条件

1. 交通与区位条件改善

京九铁路建成后，沿线地区的交通条件和区位条件大大改善。全线建成后，将与9条东西向铁路交汇，远期（2010年）增加到13条，并与长江在九江交汇，形成多个具有交通优势的交叉口，为产业发展和新兴城市的形成提供了优越条件。主要交叉口有霸州（河北省）、聊城（山东省）、菏泽（山东省）、商丘（河南省）、阜阳（安徽省）、潢川（河南省）、麻城（湖北省）、九江（江西省）、向塘（江西省）、龙川（广东省）、常平（广东省）。这些交汇点，将是京九沿线产业发展的重要基地。目前有些交叉点已形成具有一定经济实力的城市。

2. 资源相对丰富

京九铁路沿线地区资源丰富，是产业发展的重要基础。华北平原、黄

淮平原、赣江流域和珠江三角洲地区，都是富饶的农业区，是我国大宗农副产品供应基地和各种名特产品的出口基地，可为加工工业的发展提供原料保障。沿线地区已探明金、铁、铜、锌、钨、钼、铀、钽、铌等矿产品90多种，石油、煤也有相当蕴藏量，如商丘地区的永城是全国六大无烟煤基地，赣州地区是世界知名的稀有金属和钨钼生产基地，河源地区的大顶铁矿也有一定储量，华北平原有丰富的石油资源等。此外，还有大量的非金属矿，是理想的建材开发基地。

旅游资源方面，有名山大川，有避暑胜地，有民俗风情，只要稍加开发，就可以成为丰富多彩旅游胜地。如井冈山、庐山等，都是全国知名的旅游胜地。京九铁路建成后，可以带动旅游业及第三产业的发展。

3. 劳动力和土地便宜

沿线地区有丰富的劳动力资源，工资远低于沿海发达地区。例如江西省一般工人的月工资仅为珠三角地区1/3左右，有利于劳动密集型产业的发展，如纺织、服装制造业等工业部门的发展。

另一个有利条件是土地价格低，可以降低企业的成本，减少投入。例如，京九铁路建设征用的耕地，只有6000—8000元/亩。在中小城市、企业用地价格远低于沿海城市。

4. 沿海地区产业结构升级及产业的扩散

改革开放以来，沿海地区经过十几年发展，局部地区已相当发达，其产业在逐步向高级化方向发展，有些产业将逐步向外转移和扩散。京九铁路沿线地区邻近沿海地区，有条件吸引沿海地区的产业向沿线扩散，如在电力、原材料、劳动密集型工业方面，有可能成为沿海地区的补济带。

三、主要产业发展前景

1. 以种植业为主的第一产业，在发展“三高农业”（高质、高效、高产）、复合农业方向将有所突破。

长江以北沿线地区，发展粮牛复合型农业，走粮牛兼业的道路。主要内容是种粮的农户利用自己生产的作物秸秆氮化和青贮饲料，饲养商品牛，使商品牛产值逐渐超过粮食产值。养牛与种粮相结合，从根本上改造传统农业生产结构，最终形成粮牛互补型的生态——经济良性循环、可持续发展的农业生产体系。

长江以南沿线地区，在渔业、林果业和蔬菜种植方面将有大发展，如

发展养鸭、养鱼等，赣南山区林果、无公害蔬菜、绿色食品方面将有较大发展，河源市，以珠江三角洲地区为市场，在发展“三高农业”方面有较强优势。

2. 沿线工业发展潜力大，将形成以纺织、食品、电子、机械、化工、冶金、能源、建材为主的产业体系。并成为沿线经济带发展的支柱产业。

① 纺织工业，目前已有一定基础，地域上各有特色。陇海线以北的沿线地区，以棉纺为主。有100多万纺锭能力，主要集中在聊城与菏泽地区，其中聊城70多万纺锭能力，菏泽30多万纺锭能力。但目前规模小，企业效益差。未来棉纺织工业的发展，总纺锭能力将不会有太大发展，但在深加工、质量、花色、企业配套方面将有所发展。例如，发展服装等深加工产品，工业用布的特色产品，纺、印、染配套企业等。经过10—20年发展，其棉纺工业在全国将占一定地位。

京九铁路中段（商丘—向塘），纺织工业以棉纺和毛纺为主，其中九江的棉纺有一定基础，是江西省的纺织工业基地，现有纺锭能力30万锭左右，商丘与阜阳毛纺有较强基础。如商丘是河南省的毛纺工业基地，正在逐步向集团化方向发展。未来发展中，毛纺工业将是沿线地区的支柱产业。

京九铁路南段，以丝纺工业为主，主要集中在吉安、赣州、河源三地市。目前江西省已在赣中南地区实施了桑蚕工程，在发展桑蚕养殖方面给予优惠政策，主要为丝织工业提供原料。例如赣州地区，有13个县为桑蚕工程县，年产蚕茧30万担（1.5万吨），已建成8个缫丝厂，500吨能力；河源市也在规划建大的丝绸厂。因此，京九铁路建成后，其南段地区将成为重要的丝纺工业基地。

② 电子工业。电子工业是京九铁路沿线地区一个新兴的产业部门，近年来发展的比较快，主要产品集中在家用电器、制冷设备和通讯产品上。从地域上看，南段发展远快于北段，主要电子工业企业集中在南段的吉安、南昌、惠州、深圳，其中深圳和惠州有康佳彩电、TCL电话机等名牌产品，是我国六大电子城之一。吉安以家电和通讯设备为主，南昌以冰箱等家电产品为主，制冷设备集中在商丘。这些地区的电子工业，均具有较强的发展潜力，在未来京九经济带形成过程中，将起重要的支柱作用。

长江以北段的电子工业还比较薄弱，除商丘外，主要在配件上，但规模小，无明显优势，未来发展中很难成为支柱产业。

③ 食品工业。食品工业是京九沿线的重要支柱产业，其产值占相当比

重，但除个别地区外，无全国意义，主要为地方工业。比较有优势的门类为白酒酿造业，集中在商丘与阜阳，有古井贡、林河等名酒。京九铁路南端的深圳、惠州在食品工业方面有一定优势。未来食品工业的发展，将主要集中在特色食品发展方面。

④机械工业与汽车工业。目前主要集中在南昌、九江、聊城等城市，其中聊城的客车、重型卡车有一定基础，发展潜力比较大，当地政府部门也规划以支柱产业来发展；南昌以轻型车为主，南昌五十铃为代表。同时，在汽车配件、农用系统方面也会有所发展，聊城、吉安、菏泽的市已有规划。惠州在汽车工业发展方面也制了积极的发展政策。

⑤电力工业。将是京九沿线产业发展的重点部门，且以燃煤电厂建设为主，成为沿海地区二次能源的补济带。

中国是一个以煤为主要能源的国家，其电厂建设与铁路运输有密切关系。预测未来中国仍以煤为主要能源，其电厂建设仍将以铁路运输为依据。京九铁路建设，为“路口”电站建设创造了优越的区位。目前京九铁路沿线电力工业总装机容量200万千瓦左右，以北段煤电、南段水电为主。长江以南有万安水电站，新丰江水电站，枫树坝水电站。京九铁路建成后，沿线地区将逐步建成一批大型火电厂，根据规划，到2000年，将新建成或扩建9个火电站，装机容量近900万千瓦，主要电厂有衡水电厂、聊城电厂、菏泽电厂、永城电厂、阜阳电厂、九江电厂、丰城电厂。2010年左右，将增加到13个电厂，总装机容量在2000万千瓦左右，形成京九电力工业带。电力工业的发展，可为其它产业的发展提供保障。

⑥化学工业，主要集中在医药化工和化工原料方面，并分布深圳、南昌、商丘、聊城、衡水等地。沿线地区化学工业的发展，除医药工业外，在药品添加剂、生物产品等方面将有所发展。例如在河南商丘，成立了生物技术集团，与大专院校合作，生产高技术产品。

⑦建材工业，主要发展水泥工业，集中在江西与广东的河源地区，主要供应沿海地区。规划的大型水泥厂有江西瑞昌水泥厂、信丰水泥厂等。此外，冶金工业也会有所发展，主要以赣州为基地。

3. 旅游业作为第三产业的主要部门，将成为局部地区的支柱产业。

京九沿线有云浮山、庐山、井冈山等名山，有赣州、南昌、商丘、亳州、聊城等历史文化名城，有发展旅游业的优势。京九铁路通车后，旅游业将有较大发展，尤其是江西省的井冈山、庐山，将成为珠江三角洲地区

居民旅游、度假的理想地区。

四、沿线地区产业发展政策

1. 由于京九铁路经过7省，自然条件和经济基础不同，因而所采取的产业发展政策也不同。从大的方面看，主要有以下几点：

①以建设产业开发区促进地区产业发展。主要是通过沿线地区选择适当地区，建立开发区，并制定相应的政策，促进地区产业的发展。如沿线的河源市、南昌—九江工业走廊就是采取这种发展政策。

②结合既有城市改造与规划，综合开发，促进产业发展，以商丘、赣州、吉安为代表，主要是结合既有城市规划，在扩大的城市用地中，选择适当地区，制定相应的优惠政策，吸引产业发展。这类地区主要是以既有城市为依托，或以房地产开发为龙头。

③在城市中划出一定地区，建设标准厂房，通过租用等方式，吸引有前途的产业发展，这类方式主要以深圳、惠州市、菏泽市为代表。

2. 地区产业中心将逐步形成，并各具特色。

①深圳：以综合性加工工业为主，第三产业发达，电子、纺织、制药等产业具有明显优势。

②惠州市：以电子、纺织、石化、汽车、食品为主

③赣州：江西省南部经济中心，以有色冶金、轻纺、食品、建材、森林资源综合利用为主要产业

④南昌：江西省的经济中心，以机械、电子、汽车、化工、食品为主要产业

⑤九江：以机械、纺织、石油化工、电力、建材等工业为主要行业，旅游中心

⑥阜阳：以纺织、食品、机械、能源、化工等产业为主

⑦商丘：以纺织、食品、化工、电子为主要产业，旅游名城

⑧菏泽：以纺织、精细化工、轻工、食品、电力为主要产业

⑨聊城：以纺织、机械、电子、电力、食品工业为主

⑩衡水：以食品、化工、纺织等工业为主。

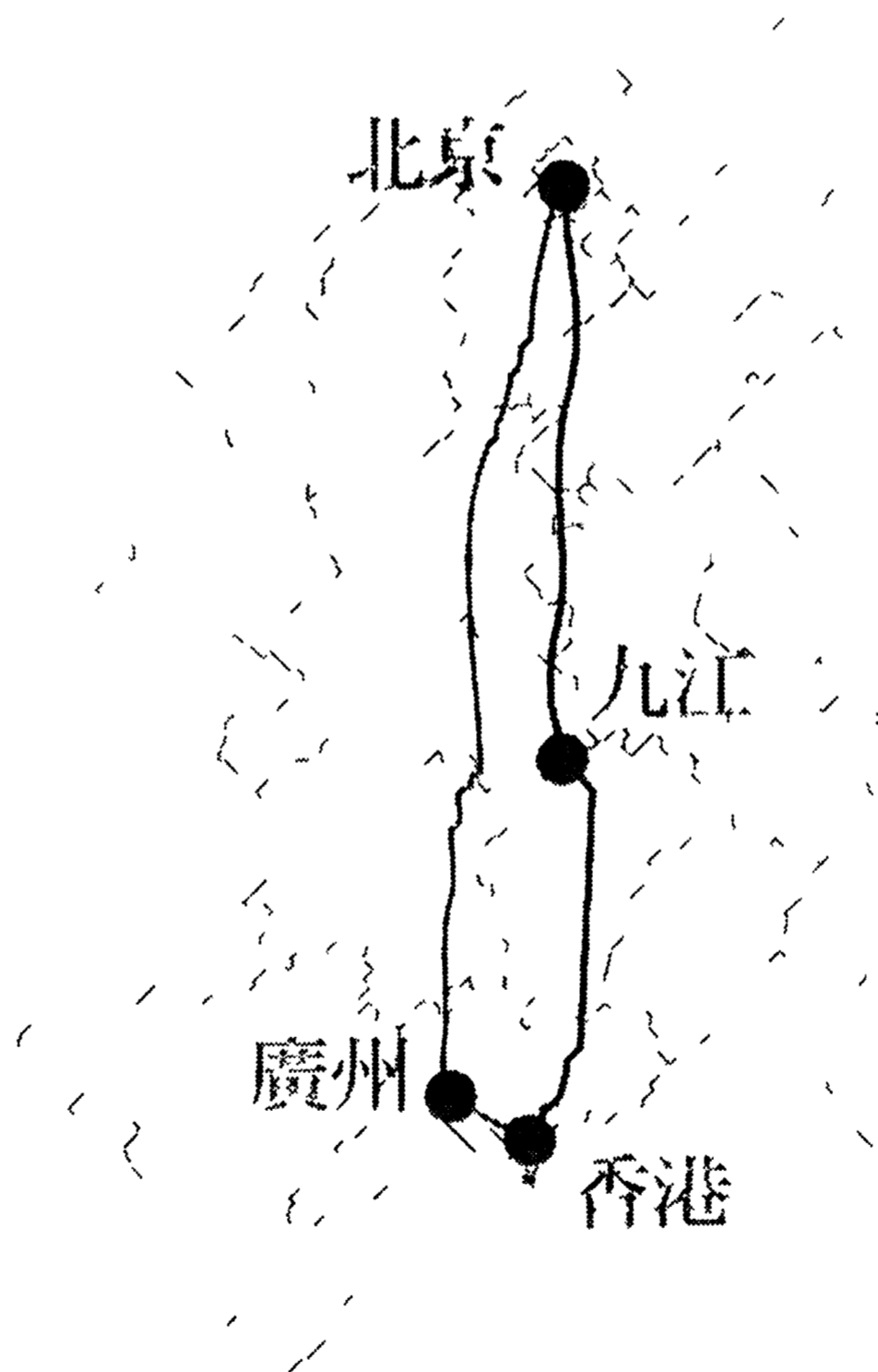


京九九鐵路沿線發展研討會

京九鐵路沿線的城市發展前景

田文祝副教授

中國科學院、國家計委、地理研究所



香港大學
城市規劃及環境管理研究中心

大學畢業同學會

1995年5月26日

京九铁路沿线的城市发展前景

田文祝

一、京九铁路沿线城市的现状特点

在建的京九铁路，除位于南北两端的京、津和深圳、香港四大都市外，主要经过河北的霸州、任丘、衡水，山东的临清、聊城、菏泽，河南的商丘，安徽的亳州、阜阳，湖北的麻城，江西的九江、南昌、吉安、赣州，广东的河源、惠州等 16 座城市。由于铁路经过的地区(除位于南北两端的京—津地区和珠江三角洲地区，以及赣北的南昌—九江地区)大都处于省际边界，位置偏僻，交通闭塞，各地区的社会经济基础都相当薄弱，为所在省份的后进地区。在城市发展方面，主要表现出如下特征。

1. 城市规模小，等级低，经济实力薄弱

城市的行政等级是其规模与实力的综合表现，除直辖市和省会城市外，地级市作为周围若干市县范围内的中心城市，一般都具有较大的人口规模(中等城市)和较强的经济实力(工业总产值在 24 亿元以上)。在京九铁路经过的 16 个城市当中，仅有南昌一个特大城市，同时也是唯一的一个省会城市，其余皆为中小城市，其中聊城、菏泽、商丘、阜阳、九江、赣州、惠州为中等城市，以九江的人口规模最大，但也只刚刚接近大城市规模；在行政等级上，仅有南昌、九江、河源和惠州 4 个地级市，余下皆为县级市，其中衡水、聊城、菏泽、商丘、阜阳、吉安、赣州虽为地区行署驻地城市，但经济实力都很薄弱，市区的工业产值都在 20 亿元以下(除聊城)，占所在地区工业总产值的比重不到 1/4(除吉安)，与一般地级市的水平尚有一段差距。

同京广、京沪铁路沿线的城市相比，这一特征更为明显。在城市数量方面，京九线只有 16 个，而京广和京沪线分别有 34 个和 23 个，其中地级市数量占各自城市总数的比重，京九线仅为 25%，而京广和京沪线分别为 50%和 56.5%；在城市的规模与实力方面，京九线城市的平均规模分别为京广和京沪线的 44.5%和 34.1%，而城市的平均工业产值却只分别为 37.2%和 22.10%(表 1)。

2. 城市功能类似，产业结构相近

沿线城市做为一定地域范围内的中心城市，都承担着所在地域政治、经济、文化

表 1 京九、京广、京沪铁路沿线城市对比(1993)

表 1.1 总体情况

	京九线	京广线	京沪线
城市平均规模(万人)	23.5	52.8	69.0
城市平均工业总产值(亿元)	21.73	58.36	98.36
城市总数(个)	16	34	23
其中: 地级市	4	17	13
历史文化名城	5	6	8

表 1.2 分规模组的城市数与平均人口规模

	京九线		京广线		京沪线	
	城市数(个)	平均规模(万人)	城市数(个)	平均规模(万人)	城市数(个)	平均规模(万人)
特大城市	1	113.5	5	199.4	3	282.7
大城市	0	0	4	60.5	4	78.3
中等城市	7	24.1	8	34.3	8	32.9
小城市	8	11.7	17	11.8	8	13.5
全部城市	16	23.5	34	52.8	23	69.0

表 1.3 分规模组的城市平均经济实力

	京九线		京广线		京沪线	
	国内生产总值(亿元)	工业总产值(亿元)	国内生产总值(亿元)	工业总产值(亿元)	国内生产总值(亿元)	工业总产值(亿元)
特大城市	46.49	85.27	125.10	216.08	173.22	373.67
大城市	0	0	27.22	58.67	52.31	136.51
中等城市	10.69	22.58	25.38	49.70	16.33	31.17
小城市	8.72	13.04	7.67	10.33	14.44	35.36
全部城市	11.94	21.73	32.89	58.36	43.66	98.36

说明: (1) 表中的国内生产总值及工业总产值均为 1991 年数据;

(2) 表中比较数字均未包括北京、上海和深圳三市。

三位一体的以行政中心为主的职能作用。由于规模小、实力弱，城市的经济影响地域大都小于其行政管辖范围。在产业结构方面，由于缺少国家重点投资项目，城市工业在规模上缺少大中型企业，大都以小型企业为主；部门上以农副产品为原料的纺织、食品等轻工业占有重要地位，其次是以农用机械、化肥等为本地农业生产服务的机械、化学工业。总的来看，大多数城市的工业生产门类很杂，产业层次普遍较低，产品缺乏竞争力，没有形成明显的优势产业。沿线城市的第三产业发展缓慢，在国内生产总值中所占比重一般不到 30%，基本上是为生活服务的传统产业，为生产服务的产业比重很小，而以金融保险、信息咨询、房地产等为代表的新兴产业才刚刚起步。

3. 一些城市历史悠久，文化旅游资源丰富

铁路沿线的许多城镇，在历史上都曾作为广大地域内农产品、手工业品的集散地而发展成为繁荣一时的通都大邑。如赣州在宋代就已成为中国东南地区的交通枢纽，是江西赣江与广东北江以及大庾岭道水陆两条通向南方“丝绸之路”上的通商要衢；九江地处赣江与长江汇流的位置，曾是全国“四大米市”、“三大茶市”之一；南昌作为赣江流域的政治、经济和文化中心，一直延续至今，市区内的滕王阁为全国“四大名楼”之一；聊城与临清分别为古代京杭运河沿岸的重要商埠，包括南部的阳谷、梁山、郓城等城镇在内，曾是《水浒传》等一些中国古典名著的主要故事地；商丘在宋代被称为“南京”，其应天府书院为当时全国“四大书院”之一；亳州曾是商汤故都，中国医圣华佗和三国时代魏公曹操的故乡。古代的繁荣涌现了大批古今中外颇具影响的治国良才和文化名流，留下了众多闻名遐尔的文物古迹和人文景观，形成了赣州、南昌、亳州、商丘、聊城等 5 座国家级历史文化名城，成为沿线城市发展旅游业的重要基础。

近代以来，随着京广、京沪等铁路的修建，沿线这些城市以往靠水路运输形成的交通优势逐渐丧失，处于十分不利的区位环境；地方经济仍以农业生产为主，现代工业发展缓慢，缺少大型工业投资项目，城市的发展也就逐渐落后了。

二、未来城市发展的主要因素

京九铁路作为中国新的一条南北铁路干线，它的建成通车在很大程度上改善了沿线城市的投资环境，给这些城市的发展带来了新的机遇和动力。归纳起来，京九铁路建设对沿线城市发展的促进作用主要表现在如下几方面。

1. 带动能源和交通等区域基础设施的发展

铁路建成后，大量煤炭将沿铁路南下输往能源紧张的南方各省，由此将在沿线扩建和新建一批大中型区域性火力发电站。这些电站的建设，将使电力工业成为一些城市的主要工业部门，同时也为城市其它工业的发展和集聚提供了必要的能源保障。另一方面，为了充分发挥铁路的运输能力，增强其辐射力，还有必要对联结沿线各中心

城市以及各中心城市与其它城市之间的干线公路进行改造，进一步改善沿线城市的交通和区位条件。

2. 促进以商贸、旅游业为主的第三产业的发展

沿线地区人口众多，腹地广阔，市场潜力大。铁路的建设，加强了沿线城市同外部地区的联系，使大量的外地商品(主要是工业品和农用物资)，得以较低的运输成本进入沿线地区，同时也使沿线地区丰富的农副产品、名优土特产品和建材资源得以向区外输出。长期以来，商贸职能是铁路沿线大多数城市同周围地区社会经济联系的主要纽带，目前已初步形成了以城市为中心的市场网络。铁路通车后，这一传统蓄积下来的物流中转功能将得到进一步的加强。京九铁路经过聊城、商丘、亳州、南昌、赣州等五座全国历史文化名城，沿线分布有庐山、井冈山、大别山、清源山、云居山以及鄱阳湖、新丰江水库等名山大川，其中庐山、井冈山和清源山被列为全国著名风景名胜。目前主要受交通条件限制，游客不多，铁路通车后，旅游业也必将得到很大发展。

3. 有利于产业集聚，推动产业结构调整和新产业的兴起，促进城市加工工业的发展

目前，在沿线一些地区(主要是长江以北各地区)，乡镇企业已成为国民经济的主要增长因素，出现了一大批层次较高、实力雄厚的乡镇企业。向交通线及中心城市集聚已成为这些企业未来发展的主要趋势，京九铁路建设将大大加快这一进程，并使乡镇企业成为一些城市经济的重要组成部分。同时，随着京九铁路的开通，沿线城市工业将在更大的范围内参与区域性的产业分工与协作，一方面接受发达地区产业的辐射和扩散，发展耗能高、用料多、运量大的工业企业；另一方面促使对已有的纺织、食品、建材等基于本地农副产品资源的优势产业进行重组和改造，向技术含量高、附加值大的特色食品、优质纺织品和高档建材项目等最终产品方向发展，增大对农副产品资源加工利用的深度和规模。

4. 有利于城市外向型经济的发展

京九铁路建设在很大程度上提高了沿线城市的交通和区位优势，缩小了与沿海发达地区在时空上的差距。为了更好地利用这一优势，目前沿线城市都相继设立了不同等级、不同类型、不同形式的经济技术开发区，以此作为新时期、新形势下城市布局与产业发展的一个新领域、新起点。总的来看，京九铁路通车后，沿线地区资源相对丰富而开发程度不高，欠发达而又不闭塞，属投资开发较为理想的地带。具体来讲，劳动力充裕，劳动力与土地价格都较低；邮电、通讯条件有保证；享有国家及有关省区鼓励沿线落后地区发展，以及开放开发的多种优惠政策。铁路通车后，沿线一些城市尤其是长江以南城市有可能成为外商投资的新热点。

5. 中央及有关省区政府的支持

相对来讲，沿线地区农业和生物资源、旅游资源丰富，而促进城市大工业发展的工矿资源较少。同时，由于地方经济基础比较薄弱，地方政府用于发展大型工业项目的资金相对短缺。从沿线大多数城市自身发展条件来看，近期城市经济主要以发展商贸、旅游等第三产业以及轻型加工工业为主，逐步积累发展资金，促进地方企业的技术进步和产品结构的改革。另一方面，为充分发挥铁路的运输能力，使建设京九铁路投下的巨额投资尽早发挥效益，国家及有关省区政府也将对沿线城市未来发展继续给以一定的支持。这种支持主要来自项目和政策两方面，在项目上，首先是前述能源和交通等基础设施的建设，其次是有可能在沿线主要中心城市布置一批具有全局影响的大型工业项目，如大电厂、大化肥、大水泥，以及农用汽车和铁路机械等工业企业。在政策上，除已有对鼓励沿线落后地区社会经济发展的有关政策外，国家及有关省区也将有可能在对外开放以及金融、投资等方面给予一定程度的支持，促进沿线地区的发展。如在沿线主要城市实行沿海开放城市的对外优惠政策，并使这些优惠政策适用于内联项目；设立进出口口岸，鼓励发展“三来一补”企业；设立外资金融机构，帮助沿线地区和城市开展融资活动；筹组信托投资公司，帮助一些特殊工业项目筹集资金，等等。

三、沿线城市的发展前景

良好的交通条件是城市形成与发展的重要因素。目前，中国 70%左右城市的区位由交通指向决定，已初步形成了沿京沪、京广、京哈、陇海以及浙赣—湘黔等干线铁路分布的城市集聚带。

同京广和京沪铁路沿线地区相比，京九铁路沿线一个更为突出的弱点是在中段缺少大型城市。以特大城市和大城市数计，京九线只有南昌 1 个城市，而京广和京沪线分别有 9 个和 7 个。从现实和发展条件两方面来看，南昌—九江地区以及阜阳—商丘地区发展潜力最大，尤其是九江和阜阳或商丘最有可能发展成为京九中段的两个新的大型中心城市。此外，南部的惠州、河源、赣州、吉安，以及北部的衡水、聊城、菏泽、麻城等城市也将发展成为京九线上重要的经济中心。总的来看，在未来的 15—20 年间，沿线各城市都将有不同程度的发展，特大城市除南昌外，九江与惠州将接近特大城市规模，阜阳、商丘、赣州、聊城将发展成大城市，目前的小城市都将进入中等城市行列。未来各城市可能的发展规模及主要发展方向和特点见表 2。

沿线地区未来城市发展的另一特点是大量新城市的出现。随着交通条件的改善、资源开发以及地方经济的发展，沿线一些具有独特区位条件，经济基础较好的县城和重点城镇将逐步发展成为新城市。估计到 2010 年，京九沿线新增城市总数将达

表 2 京九铁路沿线城市未来发展趋势(2010 年)

	93 年市区 及郊区非 农业人口 (万人)	规模等级	预测城区 总人口 (万人)	城市主要职能和发展方向
惠州	21.8	大城市	80-120	珠江三角洲东部的中心城市，惠城区以轻工、旅游业为主，发展外向型经济；大亚湾区朝临海型重化工业基地方向发展。
河源	12.0	中等城市	45	粤东山区中心城市之一，珠江三角洲与粤东交通联系的重要枢纽，以劳动密集型和开发型经济为主。
赣州	23.2	大城市	50	全国历史文化名城，内地联通闽、粤沿海地区的交通枢纽，赣南中心城市，工业以有色金属加工和森林资源综合利用为主。
吉安	15.7	中等城市	35	江西中部地区的中心城市，工业以电子工业为主导。
南昌	113.5	特大城市	180	全国重要的交通枢纽和历史文化名城，以工业、商贸、金融、科技信息为主的江西省和我国东南部的区域中心。
九江	31.2	大城市	80-100	长江中上游著名的风景旅游中心，江西省内外贸易的重要口岸，副省域中心城市，工业以石油化工、纺织服装、机械电子、电力建材为主。
麻城	10.8	中等城市	25-30	大别山区中心城市，工业以汽车配件、棉麻纺织为主，发展建材工业。
阜阳	24.9	大城市	60-80	全国重要的铁路交通枢纽，皖西北中心城市，工业以轻工、食品、纺织、化工为主，向铁路机械、重化工方向发展。
亳州	12.4	中等城市	25	全国历史文化名城，以药材、酿酒和木材加工为主的轻型工业城市。
商丘	24.6	大城市	60-80	全国历史文化名城和重要的交通枢纽，豫鲁苏皖交界处的区域性商贸中心和豫东地区工业中心，工业以食品、纺织、机电为主，向生物工程、电子、医药方向发展。

	93年市区及郊区非农业人口(万人)	规模等级	预测城市总人口(万人)	城市主要职能和发展方向
荷 泽	22.1	中等城市	40	鲁西南地区中心城市之一，工业以天然气石油化工和轻纺工业为主。
聊 城	22.7	大城市	50	全国历史文化名城，山东西部的交通枢纽和主要中心城市，工业以轻纺、机械、电力为主。
临 清	12.8	中等城市	25	鲁西地区次中心城市，工业以棉纺为主。
衡 水	12.0	中等城市	35	冀中南地区的中心城市和交通枢纽，工业以精细化工、轻纺为主。
任 丘	13.6	中等城市	25	县域中心城市，工业以石油采掘和乡镇企业为主。
霸 州	4.6	中等城市	20	县域中心城市，乡镇企业发达，工业以轻纺、服装、化工为主。

到 17 个，而同期的京广和京沪线分别增加 12 个和 4 个。这些新增城市包括河北的文安、清河，山东的阳谷、梁山、曹县，河南的潢川，湖北的浠水、黄梅(小池)，江西的德安、永修、向塘、泰和、南康、信丰、龙南，以及广东的龙川、常平，其中潢川、黄梅、向塘、龙川和常平交通位置突出，将发展成为铁路枢纽城市，阳谷和梁山旅游资源丰富，德安和永修具有较好的工业基础，分别是江西省重要的羽绒制品和有机硅生产地。这样，京九铁路沿线城市的数量将达到 33 个左右，接近京广线目前的城市数量。

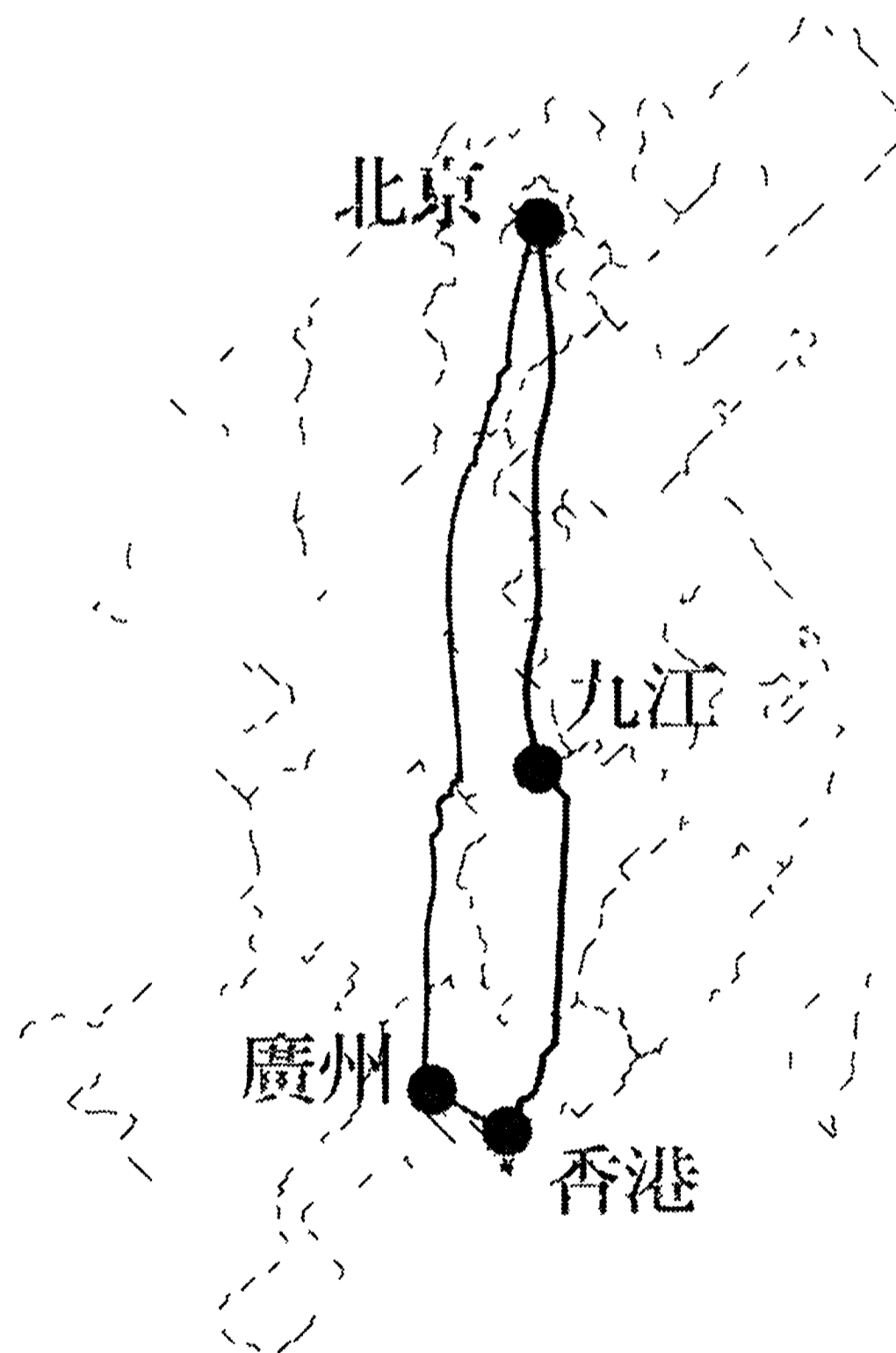


京九九鐵路沿線發展研討會

京九鐵路南段(贛粵)工業發展前景及對香港影響

洪昌仕教授

中國科學院南京地理與湖泊研究所



香港大學
城市規劃及環境管理研究中心

大學畢業同學會

1995年5月26日

京九铁路南段（赣粤）工业发展前景及对香港影响

中国科学院南京地理与湖泊研究所洪昌仕

京九铁路南段是指江西的九江至香港的九龙。南段全程长 1098.968 公里，占京九铁路全程 2535.625 公里的 43.26%。其中江西省内 711.118 公里，广东省内 344.35 公里，香港境内 41.5 公里。沿途经过两省，9 个地市，27 个县（市）（未含香港）。辐射的县（市）43 个。地域面积 14.1508 万平方公里，总人口 3355 万。

一、工业现状特点与态势

京九铁路南段沿线地带经济发展极不平衡，南、北、中之间差异极大。根据工业发展现状态势，大体归纳为以下特点：

（一）形成高度轻型化、重型化和轻重并举的三种类型工业结构地区组合。

在轻重工业结构中，以广东河源市为界，以南地区，形成了高度轻型化，轻工业比重超过重工业。例如深圳市轻工业占 65.2%，惠州市占 61.1%。改革开放以来，珠江三角洲地区由于大量外资直接投入，特别是以香港为主的雄厚资金、先进设备，标准化技术与当地充裕廉价的劳动力资源结合，再由于轻工业投资省、收效快，特别是电子工业等迅猛发展，导致工业结构发生较大变化，轻工业比重明显增大。在河源市及以北地区，除了吉安市外，其他各地市重工业都大于轻工业，其中新余市重工业占 87.4%，主要是由于新余市有一个全省最大的钢铁厂，因而重工业比重就很高，吉安地区轻工业比重高，主要是由于该市电子工业较发达，如赣新牌电视机，是全国十大牌之一，产量大、产值比重高（见表 1）。

表 1 各地市轻重工业结构表(1993 年) %

	全国	广东	江西	深圳	惠州	河源	赣州	吉安	新余	南昌	九江
轻工业	44	64.4	45.3	65.2	61.1	44.5	46.4	57.8	12.6	48.6	48.8
重工业	56	35.6	54.7	34.8	38.9	55.5	53.6	42.2	87.4	51.4	51.2

在工业部门结构中，沿京九铁路各地市以机械、化工、食品为支柱工业。据 1993 年 15 大工业门类统计，机械工业（含电子工业）是一大支柱工业，特

别是惠州和深圳两市，机械工业分别占工业总产值的 56.6%和 55.5%，其中电子工业分别占 41.22%和 36.85%，可称为电子工业城，它们生产的电视机、录放音机、收音机、电话机、微型电子计算机、袖珍计算器等，在全国都占有重要地位。南昌市机械工业占工业总产值的 42.9%，其中交通运输设备制造占 18%，如汽车、摩托车等在国内占有一定地位。

化学工业也是京九沿线地带的支柱工业。例如南昌市化工占 21%，其中医药制造业占 8.8%，深圳市化学工业占 11.7%，其中医药制造业占 5.6%，河源市化学工业占 13.9%，其中医药制造业占 10.1%。

食品工业也是京九沿线地带的支柱工业。例如赣州地区食品工业占 22.8%，其中制糖业占 7.5%，烟草加工工业占 7.2%。

其他工业部门具有地区特色有赣州的有色冶金工业占工业总产值的 20.9%，特别是稀土矿开采和冶炼工业在国内居重要地位。九江市的石油化工和纺织工业，河源市的电力工业等在工业结构中居重要地位（见表 2）。

表 2 各地市工业部门结构表 (1993 年) (%)

地区	部门															
	一	二	三	四	五	六	其中	七	八	九	十	十一	十二	十三	十四	十五
	冶金	电力	煤炭	石油	化工	机械	电子	建材	森林	食品	纺织	缝纫	皮革	造纸	文印	其它
广东省	3.55	1.57	0.21	1.86	14.26	38.57	11.09	5.67	1.64	11.18	7.39	5.61	3.17	2.08	2.85	0.39
江西省	13.81	3.18	2.50	2.16	13.58	23.36	3.32	7.97	3.67	11.56	7.45	2.12	0.68	2.26	3.31	2.39
深圳	1.23	0.79	—	0.08	11.72	55.45	36.85	1.72	1.39	8.93	3.18	8.02	1.89	1.25	4.17	0.18
惠州	0.42	1.07	0.03	0.01	7.30	56.60	41.22	3.81	1.47	4.94	7.31	7.63	5.32	1.35	1.94	0.83
河源	9.27	13.47	0.10	—	13.95	19.82	8.16	16.57	7.24	8.02	4.35	1.77	0.45	3.37	1.08	0.54
赣州	20.87	3.20	0.66	—	8.97	13.78	0.92	5.57	9.53	22.86	2.75	2.60	1.41	4.24	1.77	1.79
吉安	3.08	2.06	1.74	—	17.15	31.01	18.97	10.24	10.44	9.75	5.56	—	2.55	4.12	1.89	0.32
南昌	6.06	1.75	0.04	0.04	21.06	42.94	3.09	3.99	0.45	8.85	6.50	0.93	2.12	1.60	3.21	0.46
九江	3.68	4.90	0.70	14.95	10.02	15.81	0.83	8.65	2.40	7.96	17.22	2.16	8.27	2.17	0.83	0.28

在工业企业规模结构中，除新余市大型企业产值占 57.1%外，其他地市均以小型企业为主，其中河源、宜春两地市小型企占 80%以上，惠州、吉安两地市小型企业占 70%以上（见表 3）。

表3 各地市工业企业规模结构表 (%)

	全国	广东	江西	深圳	惠州	河源	赣州	吉安	新余	宜春	南昌	九江
大型企业	37.1	23.3	24.6	29.6	4.2	5.4	0.5	8.2	57.1	7.9	32.2	34.1
中型企业	18.9	19.2	23.9	8.2	22.8	7.7	34.6	15.3	16.7	8.7	27.4	21.2
小型企业	44.0	57.5	51.5	62.2	73.0	86.9	64.9	76.5	26.2	83.4	40.4	44.7

(二) 工业发展水平具有南北两头高，中间低的“U”形空间分布。

工业发展水平是反映地区工业特点的重要标志。在京九铁路南段地带，工业发展水平具有明显差异。据1993年统计，人均工业产值最高的深圳市为17579元，最低的河源市为566元，高低相差30倍(见图1)，在地区分布上，由深圳自南向北工业水平趋于递降，而北端由九江南昌向南也趋于递降，在广东河源与江西宜春之间是工业发展的低谷地带，形成南北两头高，中间低的“U”形空间分布，这是与自然条件的丘陵山区和交通比较闭塞的因素密切相关(见表4)。

表4 各地市人均工业产值水平表 (元/人)

	广东	江西	深圳	惠州	河源	赣州	吉安	新余	宜春	南昌	九江
人均工业产值	7094	2456	17579	6966	566	1083	1461	6362	2686	5580	3000

(三) 工业超高速发展，特别是珠江三角洲地区，更是超常规增长。

工业发展速度是反映地区经济发展水平的重要相对指标。按照工业发展速度，可以分为五种类型：年递增率>12%为超高速型，8-12%为高速度型，4-8%为中速型，1-4%为低速型，<1%为负增长型。解放后41年来(53-93年)，广东省工业递增率为14.3%，属于超高速型增长。但是，在各个发展时期中，由于受到政策因素影响，发展速度有较大的差异，如在我国9个五年计划中，广东省有5个时期属超高速增长，3个时期为高速增长，一个时期为中速增长，特别是90年以后，工业发展速度在30%以上。惠州市在9个历史时期中，5个时期属超高速增长，一个时期高速度增长，2个时期为中速度增长，一个时期为负增长。又如赣州市在9个时期中，4个时期是超高速增长，4个时期为中速增长，1个时期为低速增长。九江市在9个时期中，6个时期为超高速增长，1个时期高速增长，1个时期低速度增长，但是，它们共同的特点在“一五”、“七五”和“八五”三个时期中，都是超高速增长，“二五”时期为低速或负增长，这就明显表现出政策因素对工业发展的影响，我们再从深圳市工

业发展，更现体现出政策因素的作用，改革开放前，深圳是一个边陲小镇，经过10多年建设，初步形成一个以工业为主具有200多万人口的经济特区。原来工业基础薄弱，1979年全市只有224家小工厂，年工业总产值仅6061万元，到1993年全部工业8241家。工业总产值606.5亿元（现价）其中乡及乡以上工业产值（90年不变价）487.68亿元，以1980年为基数，“六五”时期年递增率99.6%，“七五”时期年递增率48.2%，“八五”前三年递增率35.7%（见表5），这是我国经济特区的超常规超高速增长。

表5 各历史时期工业增长速度表 (%)

	“一五”	“二五”	“三年调整”	“三五”	“四五”	“五五”	“六五”	“七五”	“八五”前3年	
	53-57	58-62	63-65	66-70	71-75	76-80	81-85	86-90	91-93	53-93
广东省	16.4	4.5	17.4	10.2	9.1	8.3	16.4	23.2	34.8	14.3
江西省	16.5	5.3	15.0	14.1	5.4	10.8	12.7	13.0		
深圳							99.6	48.2	35.7	
惠州	24.4	-0.8	17.4	8.5	5.9	5.2	14.9	42.9	55.2	16.6
赣州	17.5	2.1	5.9	13.2	6.3	6.6	6.9	14.4	16.7	
南昌	30.5	8.5	22.0	11.9	1.0	13.2	13.9	10.4	24.8	
九江	20.2	1.6	14.8	18.9	8.0	10.7	16.0	12.8	26.2	13.6

（四）三角洲地区工业高度外向化，而腹地山区外向度较低。

据1993年统计，在工业所有制结构中，深圳市和惠州市的外商和港澳台的工业投资产值占工业总产值的60%以上，而南昌市和九江市外商和港澳台的工业投资产值仅占工业产值的1.7%，赣州和吉安地区则更少。深圳市已形成工业高度外向化，从1980年以来的14年中，工业利用外资协议（合同）9920宗，协议利用外资88.28亿美元，实际利用外资达26.64亿美元，分别占全市利用外资的73.5%、60%和45.3%。1993年该市工业出口产值261.39亿元，占全市工业总产值的53.6%，许多企业和产品出口比例很高，如企业出口比例在70%以上的有73家，出口创汇在300万美元以上的有53家，超1000万美元的有16家。出口工业产品居全国各省市首位有的17种，深圳市成为我国重要的电子工业和丝绸服装生产出口基地。（见表6、图2）

表6 1993年各地市工业所有制结构统计表 (%)

地区 所有制	全国	广东	江西	深圳	惠州	河源	赣州	吉安	新余	宜春	南昌	九江
国有	43.1	30.4	73.2	17.7	15.4	65.6	73.2	61.1	85.2	57.3	63.0	75.8
集体	38.4	25.8	24.3	3.1	16.6	22.1	25.5	22.0	12.3	40.1	26.5	22.4
私营	8.4	0.1		0.1							0.1	
联营		2.1		4.5	1.3						0.1	
股份制		8.3		13.6							8.5	0.1
外商投资		10.2		17.6	39.0						0.8	0.2
港澳台投资		23.0		43.3	26.7						0.9	1.5
其它	10.1	0.1	2.5	0.1	1.0	12.3	1.3	16.9	2.5	2.6	0.1	

二、工业发展地区差异的因素分析

地区工业发展不仅受到矿产、动植物、水等资源和地质、地貌、地理位置等自然条件的影响，也受到社会、经济和技术条件的影响。从京九铁路南段工业发展地区差异来看，主要是受区位、自然、交通和政策等四大因素的影响。

(一) 区位因素

京九铁路志段处在三种不同的地理区位：一种是处在沿海经济带，以深圳和惠州为代表的珠江三角洲地区，它是亚太经济圈中第二个层次——“亚洲四小龙”的前沿，也就是香港产业转移的第一辐射圈，所谓“前店后厂”模式，就充分说明香港与珠江三角洲地产业联系，这也表明深圳和惠州的区位优势。一种是处在长江产业带，以九江和南昌为代表的鄱阳湖平原，它是受到以上海为龙头的长江三角洲经济圈辐射。另一种处在两个经济带的腹地山区，以河源、赣州、吉安为代表，显然，受两大三角洲经济辐射的影响很弱。由此可见，三种不同区位，形成三种不同工业发展类型和程度。

(二) 自然条件因素：

京九铁路南段所处的自然环境是南、北两头是平原，中间为丘陵山地。南头的珠江三角洲是我国最富庶地区之一，北头的鄱阳湖平原是著名的“鱼米之乡”，它们为工业发展提供良好条件，而中间的河源、赣州和吉安是南岭的九连山，罗霄山地区，对工业发展受到一定的制约作用。

(三) 交通因素

交通是联系工业的原料基地与生产基地以及消费区的运输纽带。交通因素

对于工业发展和布局的影响十分明显。特别是大运量工业，交通因素往往起着决定性的作用。珠江三角洲地区水陆空交通便捷，鄱阳湖平原也有方便的水运、铁路和公路，而中南部的山区，没有铁路、公路运输受限，水运受航道限制。因此，交通比较闭塞，严重影响工业的发展。

(四) 政策因素

改革开放以来，由于受到政策倾斜的影响，工业发展地区差异更为明显。例如深圳是经济特区，国家给予特殊的经济政策，大量吸引外资和港澳台的投资，引进先进的设备和技术，有力地推动工业发展。九江和南昌虽然列入开放城市，但没有特殊的优惠政策，吸引外资就差得多，而在腹地山区尚未开放，吸引外资更差。总之，政策因素对工业发展起着极其重要的作用。

三、工业发展思路与工业发展的重点

京九铁路的建设，为沿线地带工业发展提供良好的机遇。如何发展？发展什么？这是本课题所研究的中心课题。由于京九沿线各地区之间条件的差异，工业基础和水平的不同，工业发展的方向、目标也有区别。

(一) 工业发展的思路

京九铁路南段工业发展方向应充分发挥区内各种优势，利用国内外有利条件，以优化工业结构和合理布局为中心，实行工业高度化、外向化、专业化与地域分工，逐步建成以京九铁路为主轴线的工业发展带。具体采取以下四条发展思路：

1、以香港为京九铁路的桥头堡，以深圳为前沿，逐步建成以京九铁路为主轴线的工业发展带。

2、以沿海经济带和长江产业带为依托，南端以香港为中心，以珠江三角洲为基地，向北推进；北面以九江至南昌的昌九工业走廊为重点，向南推移，形成南北端向中间推进的格局。

3、工业发展应以轻型为主，外向化为主，相应地发展能源和基础原材料工业。

4、深圳、惠州等三角洲地区以发展高新技术产业和知识密集型工业为主，相应地发展原材料和资金密集型工业；九江、南昌以资金密集型工业为重点；而河源——赣州——吉安——宜春一线，应以劳动密集型工业为主，同时结合资源开发，发展轻型工业，消费类电子工业和电子元器件等工业。

(二) 主导工业群的选择

1、高新技术工业群体

在深圳、惠州等地区除了巩固发展消费类电子工业外，应以投资类为重

点，发展微电子、计算机、激光、光导纤维、光电子、卫星通信、微波通信、智能化终端等信息技术群；可有计划发展新材料技术群，新能源技术群，生物技术群和海洋技术群等为高新技术工业。吉安市电子工业基础较好，除发展赣新电视机外，可发展电声仪器、光纤光缆等。

2、能源工业

江西和广东都是缺能的省份。如广东省煤炭年消费量 3000 万吨，省内生产量仅 890 万吨，缺口 2/3 以上；江西省煤炭年消费量 2300 万吨，省内生产量 2000 万吨，缺口 300 万吨。据预测，到 2000 年江西省煤炭需求量 4000 万吨，广东省需煤炭 7600 万吨，两省合计 11600 万吨；2010 年赣粤两省煤炭需求量分别为 5500 万吨和 12400 万吨，合计 17900 万吨，缺口 15000 万吨。根据京九铁路设计年运输能力：北京至阜阳段为 7000 万吨，阜阳以南为 5000 万吨。京九铁路建设，对赣粤两省的“北煤南运”能起到一定作用，但是，不能把它作为煤炭专用线。这样，在京九铁路沿线地带，可以布局一些火力发电厂，以满足沿线地带经济发展的需要。根据江西省规划在 2000 年以前，将新增火电厂 655 万千瓦（现在 400 万千瓦），其中京九铁路沿线新增火电厂 520 万千瓦，约需煤炭 1560 万吨，如九江、南昌、新余、吉安、赣州等地都要建 60—120 万千瓦火电厂。广东的河源、惠州等市也要新建发电厂，这些电厂的煤炭很大一部分将由京九铁路来承担运输任务。

3、原材料工业

粤赣两省原材料工业的对外依赖性较大，它也制约了工业的发展。如石油、化工、冶金，建材等原材料比较紧缺。随着京九铁路的建设，建立若干大型原材料生产企业和基地，也是必不可少的。

(1) 石油化工：石化原料是粤赣两省工业需求量最大的基础原材料。目前生产能力较为薄弱，广东茂名石化公司原油加工能力为 850 万吨，也是全国最大石油加工企业之一。广州市建有两个石化厂，分别原油加工 270 万吨和 250 万吨，茂名和广州正在兴建二套乙烯装置，分别为 30 万吨和 13 万吨乙烯。江西省仅有九江炼油厂，原油加能力 250 万吨，改造后扩大到 450 万吨。这些都不能满足两省日益增长的国民经济发展的需求。按照广东省规划，到 2000 年原油加工能力达 3200 万吨，乙烯年生产能力达 98 万吨，2010 年乙烯生产 120 万吨，合成氨生产能力达 93 万吨。将在惠州大亚湾沿海新建一座年原油加工能力 500 万吨和 45 万吨乙烯装置。江西省规划在九江建 30 万吨乙烯装置。这样为两省的石油化工、支农化工和精细化工发展提供原料。

(2) 冶金工业：京九铁路建设对沿线地区冶金工业发展起着重要的桥梁作用。京九铁路南段沿线黑色和有色金属、稀土矿产资源，特别是有色和稀土资

源极为丰富。赣粤边界是我国矿产富集地区之一。已发现矿种 84 个，已探明储量的有 55 个，其中在国内、省内占有重要位置的有 20 余种，主要是钨、铅、锌、锡、铋、铁、重稀土、萤石、石墨、岩盐、石灰石等，具有储量大、品位高、密集成带，开采容易的特点。以上矿产资源的开发利用已有一定的基础，随着铁路的建设，冶金工业将进一步开发。

有色冶金工业：这是京九线南段具有优势和特色的冶金工业，主要是钨、铜、钼、钴等，如赣州钨钼材料厂，大吉山钨矿、西华山钨矿，九江有色金属冶炼厂、赣州钴炼厂、宜春钨铋矿等一批国内同行业中处于领先地位的工矿企业。钴冶炼厂和钨铋冶炼厂是全国规模最大的企业，赣州钨钼材料厂是轻工业部定点生产钨钼制品和钨化工产品的中型企业，是国家第一批 46 个机电产品出口基地之一。

稀土工业：它是新兴产业，江西赣南和广东河源地区稀土资源富集。这里分布的稀土主要有三种类型：一种是高钇重稀土型，以龙南县为代表，一种是镧高低铈富铈轻稀土型，以寻乌县为代表，一种是中钇富铈型，以信丰县为代表。赣南在稀土开发利用上有一定基础，随着稀土金属的广泛应用，稀土的资源优势开始向产品优势转变。例如赣南铸锻厂将稀土应用到钢铁中，已成功地研制出稀土合金钢，大大提高钢的抗氧化性和热强度及耐磨性。他们正朝着稀土合金钢的系列产品发展，可代替各种价格昂贵的高铬高镍耐热钢和部分进口设备中的特殊钢。随着京九铁路的建设，依据赣南稀土资源和内外市场对稀土的需求，这里应以稀土开发和深度加工为中心，联合赣州稀土冶炼厂、稀土磁性材料厂、寻乌稀土材料厂、赣南稀土合金钢厂、稀土荧光材料厂、稀土农用制品厂等，组成稀土开发集团，发展稀土金属和合金、磁性材料、荧光材料、色料、人造宝石、稀土微肥等产品，建成稀土工业生产、加工和出口基地。

钢铁工业：由于粤赣两省都是缺钢铁省份，特别是广东省钢铁供需矛盾更为突出。国家规划将在湛江建设一座年产 1000 万吨钢铁厂、河源市提出将建一座年产 100—110 万吨的钢铁厂，总投资 90 亿元。第一期为 30 万吨，第二期为 80 万吨。该市大顶铁矿第一期铁矿石采矿工程已竣工投产，建成年产选铁精矿 70 多万吨，精选铁品位 65%，第二期将扩建为年采选矿能力 300 万吨的特大型矿，随着京九铁路的建设，为钢铁厂建设提供重要的交通条件，可以解决“北煤南运”，同时该市境内有丰富的石灰石，白云石等辅助原料，供电条件也较好，有大小水电站 530 个，装机容量 54 万千瓦，新丰江水库水容量 139 亿立方米，供水充足，从发展条件来看，建设钢铁厂是较理想。目前，正在与美国商谈合作，引进先进技术与设备，采用电炉钢生产，以保证环境不受污染。

(3) 建材工业：京九铁路沿线石灰石资源比较丰富，按照各地需要建设一些水泥生产基地。如河源市拟建以东源县为中心，形成以高标号为主的水泥生产基地；吉安地区提出在京九沿线布局水泥、花岗石板材，墙材装饰、建筑陶瓷等生产基地；赣州地区规划在信丰、兴国、龙南、瑞金建水泥生产基地。

(4) 机械工业：

京九沿线已经形成较好的机械工业基础。其中以汽车工业为骨干，带动整个行业的发展。如江西省有 120 多个汽车制造、改装、零部件厂等，其中有 4 个汽车制造厂，14 个改装车厂，1993 年汽车产量 4.3 万辆。广东省汽车企业 170 家，其中汽车制造厂 5 家，汽车改装厂 21 家，零部件生产厂 130 家。1993 年汽车产量 5.1 万辆。粤赣两省汽车工业面临的问题：首先，尚未形成自配的车用发动机和主要总成的生产基地，汽制造能力不强，改装生产工艺简单，生产厂点分散，规模小；其次，技术开发实力不足，产品技术水平和生产装备水平低；再次，产品在国内外市场上竞争力不强，占有率不高。总之，汽车工业尚未形成经济规模。但是，从市场经济发展需求，加快社会主义现代化步伐，增强经济实力以及现有汽车工业的基础来看，发展汽车工业势在必行。粤赣两省都把汽车工业作为今后重点发展的支柱产业。其本思路是高起点，高速度、大批量、专业化和联合发展的方针，积极吸引国内外资金、技术、设备和人才，立足现有基础，加快整车生产经济规模；形成在国内外市场具有竞争能力的汽车工业，带动相关行业的发展。广东以标致和南方三星两大产品为建设重点，同时在惠州逐步建成以东风本田汽车配套的各种装配生产线，形成一定规模的汽车工业基地。江西以江铃汽车集团为骨干，联合江西省内各专业厂，并争取与一汽、二汽、上海大众、广东等汽车集团联营，形成汽车工业的规模经济。

四、工业布局与京九铁路工业带的建设

随着京九铁路的建设，在沿线必将发展许多工业，并逐步形成工业带或工业走廊。例如南昌至九江之间，以经济开发区为生长点，沿铁路线两侧，相继建立银三角开发区、昌北开发区、金牛开发区、桑海经济技术开发区、星火高新技术产业开发区，云山经济技术开发区，共青开发区、九江开发区等，逐步形成昌九工业走廊；吉安地区提出“两路一江”（京九铁路、105 国道和赣江）为轴线，以高新技术产业和外向型产业为方向，以劳动密集型的加工工业为基础，以“一区一带”（吉安市河东经济开发区和京九铁路沿线产业带）为主体的全区经济发展整体布局框架，使之成为吉安走向 21 世纪的重要产业密集带、开放示范区和经济发展极；赣州地区提出：在铁路沿线建设十大创汇农副产品

基地，十三个重点开发工业点，建设一批商品市场与生产要素市场，开发和完善沿线主要景点与邻近的主要旅游景观，逐步构成以优质高效农业、新兴工业走廊，旅游骨干线路为主体的产业群落，并形成沿铁路产业带；河源市规划建设市区工业走廊和四县城工业区的开发。在今后 20 年内投入 350 亿元以上资金，开发以 205 国道、京九铁路、广梅汕铁路、东江航道四条运输线为纽带，建设埔前到仙塘，长 30 公里，宽 10 公里的产业带。重点开发高埔、榄坝、老城区、新市区经济技术开发区，长龙岗等五个工业区。重点发展冶金、机械、电子、建材、陶瓷、饲料、轻纺、医药等工业。惠州市产业布局把全市分为市区、大亚湾经济技术开发区和广大乡镇农村的三大经济类型区。依托沿海、沿江、沿路组织合理的生产力布局；逐步形成沿海为原料基础工业区、市中心为高新技术产业区，广大农村为工业加工区，充分发挥各地优势，形成城市和农村、点、线、面配合、互相促进，一、二、三产业协调发展的经济格局。沿海经济主要是加快开发建设大亚湾，以石化、汽车、机械和钢铁工业为主体，把该区建设成为基础工业，原材料工业基地和现代化的港口工业城市，并以此为龙头、带动全市经济的发展。沿江经济主要是利用沿江乡镇交通方便，发展比较早，基础较好的条件，加快商品经济发展；市区经济是把惠州市区和仲恺高新技术开发区建设成为以电子轻工为主的高新技术产业区。沿路经济主要是大搞公路和铁路建设，搞好电力、通讯、供水等基础设施，发展乡镇工业和创汇农业。

五、京九铁路建设对香港的影响

随着经济的发展和京九铁路的建设，香港与珠江三角洲以及广大腹地区将出现更广泛，更高层次的区域分工协作。京九铁路通车后对香港的发展有其深远的影响，主要表现在：

1、为香港产业转型提供桥梁和基地。

80 年代改革开放以来，大量外资直接投入珠江三角洲地区，特别是以香港为主的资金、技术、设备等进入深圳等地，推动珠江三角洲经济迅猛发展，至今珠江三角洲已完成了以出口为导向，以劳动密集型工业为主的工业发展第一阶段，并逐步向以技术密集型工业为主的第二阶段过渡。工业转型为中心来自于香港，从经济圈的角度，珠江三角洲是香港第一个层次的辐射圈，辐射半径为 120 公里；第二个层次辐射圈为三角洲的东西两翼，东翼辐射半径大约 150—300 公里之间，西翼辐射半径约 200—420 公里；第三个层次的辐射圈为山区，由于山地的阻隔，交通的闭塞，射辐半径为 170—300 公里。实际上第三层次的射辐强度是很弱的，如河源与香港也只有 170 公里，但经济发

展和开放程度就很低。随着京九铁路的建设，香港的辐射强度将随铁路通车向北延伸。从工业转型来看，第一层次的劳动密集型产品，也将不断地向第三层次辐射圈转移。为香港产业转型提供重要基地。

2、为香港高层次工业发展提供原材料。

由于京九铁路沿线各区段拥有的资源优势不同，工业发展的特点不一，工业区域专业化分工也有差异的。通过京九铁路可以把各地段的优势有机地联系和组合起来，达到各取所长、优势互补，协作配套，共同发展。这也可为香港提供高层次的工业原材料。

3、为香港提供更广阔的经济腹地。

从目前沿海经济带发展趋势来看，对外开放和经济发展的中心逐步由东南沿海向北转移，也就是从珠江三角洲向长江三角洲转移。随着浦东的开发开放，以上海为中心的长江三角洲拥有广阔的长江流域腹地，这是中国最有发展潜力的地区，是珠江三角洲强有力的竞争对手。珠江三角洲流域面积小，经济腹地较长江三角洲狭小得多，虽然有京广铁路沟通南北腹地，但运输量已趋饱和。京九铁路建设后，将再有一条运输大动脉构南北，这样，可以把香港腹地直接伸入到长江流域以至华北地区。从而使香港与上海，珠江三角洲与长江三角洲并驾齐驱，共同发展。

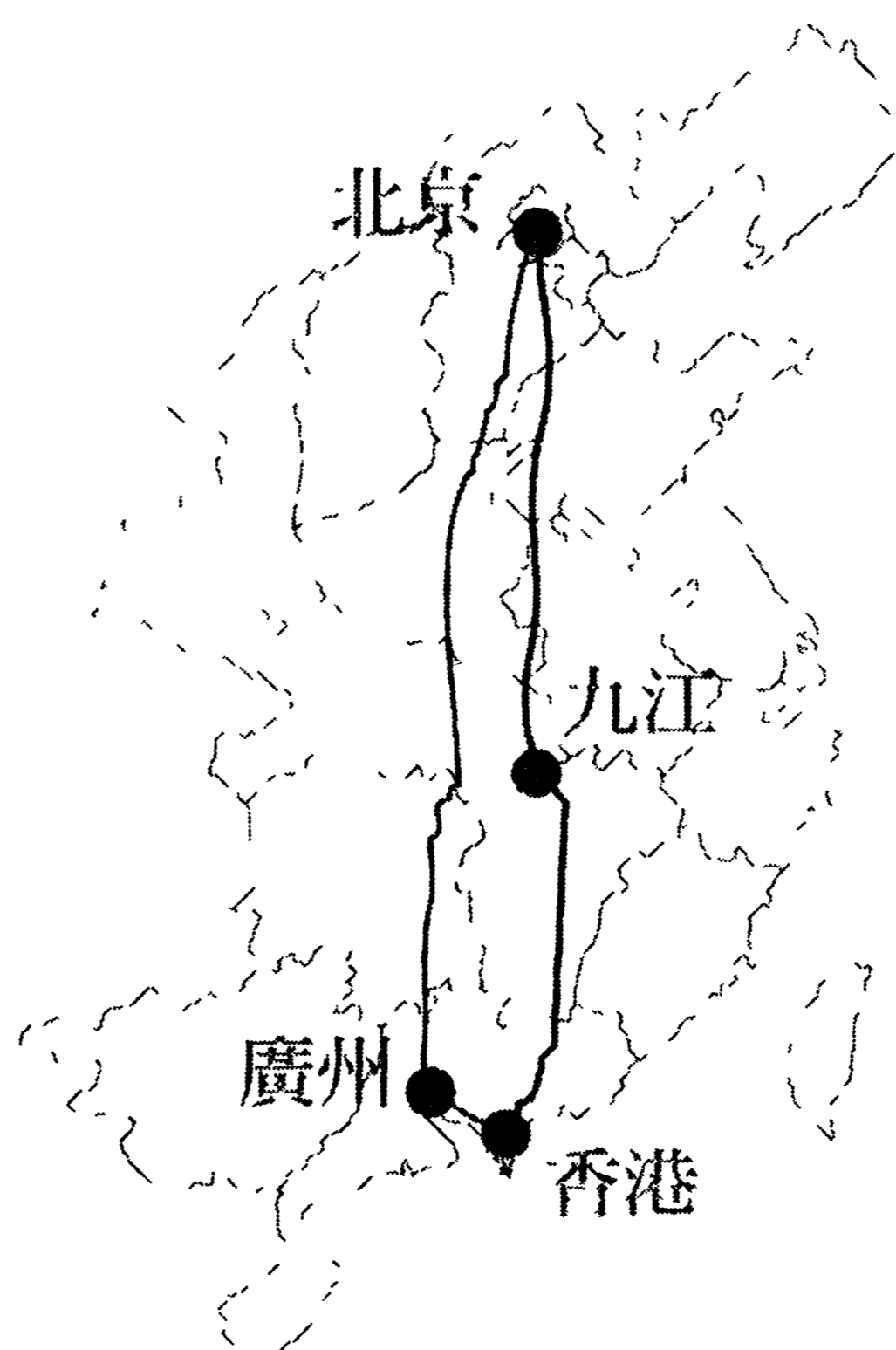


京九九鐵路沿線發展研討會

京九九鐵路對香港的影響

葉嘉安教授

香港大學城市規劃及環境管理研究中心副主任



香港大學
城市規劃及環境管理研究中心

大學畢業同學會

1995年5月26日

京九九鐵路對香港的影響

1. 中港投資，貿易與運輸

投資： 香港是中國外來投資的主要來源(60%)
投資大部份集中在珠江三角洲及沿海地區

貿易： 來自中國的入口及轉口大過往中國的出口及轉口

運輸： 客運： 商業旅客-60%
以鐵路為主（羅湖口岸）
水路，公路日漸增長
長途以空運為主（約水路的一半）

貨運： 以公路為主（珠江三角洲）
內河船增長快（珠江三角洲）
鐵路增長下降

(百萬噸)	90	93
南行	1.8	1.2
北行	0.4	0.4
總貨運	2.2	1.6

2. 對香港的影響

- 投資
- 貿易
- 旅遊
- 基本建設

縮短距離： 香港-北京 66公里
香港-上海 200公里以上

客運/貨運： 分流
新增長

3. 對基本建設的影響

客運： 鐵路

貨運： 鐵路
公路
集裝箱〔貨櫃〕碼頭

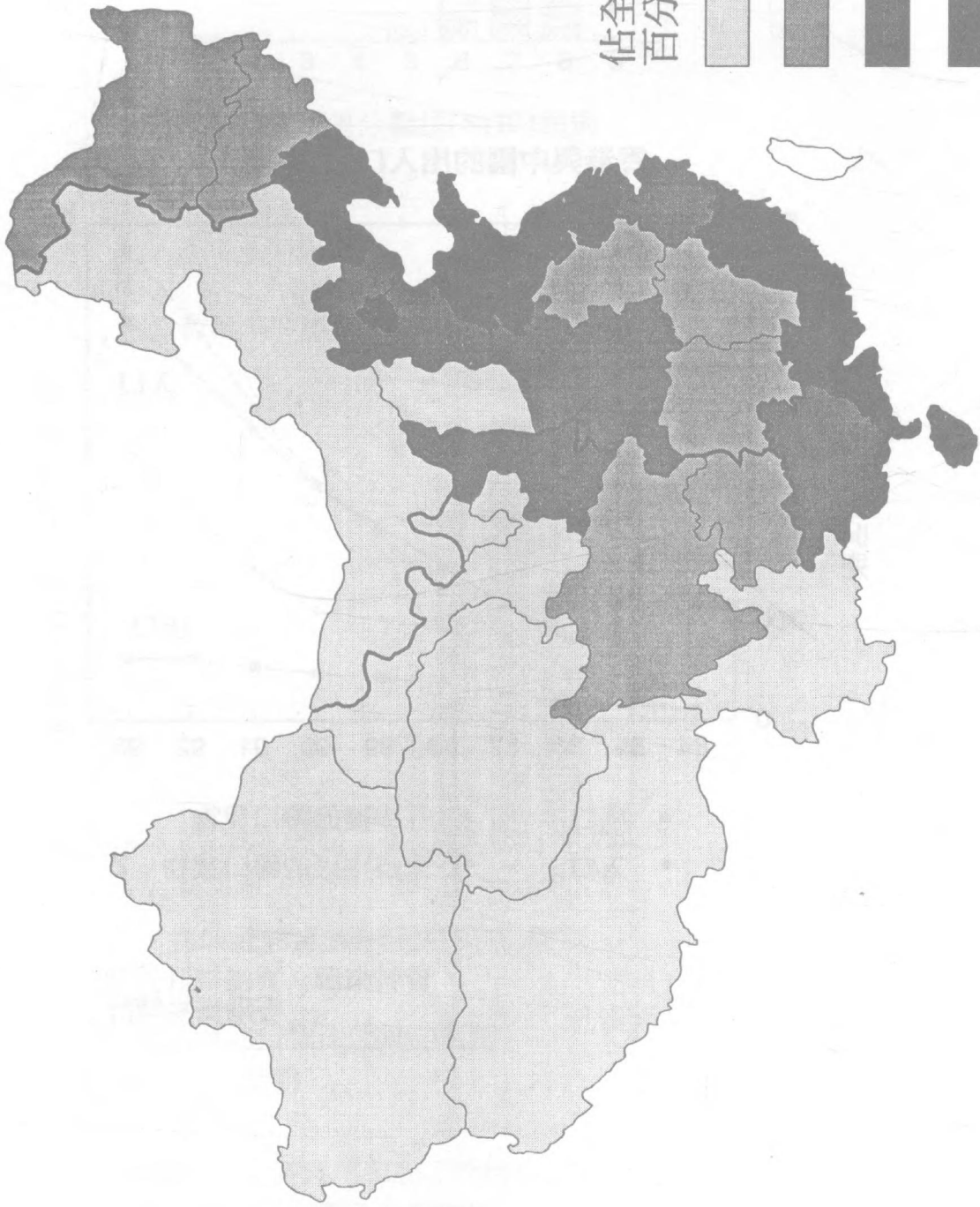
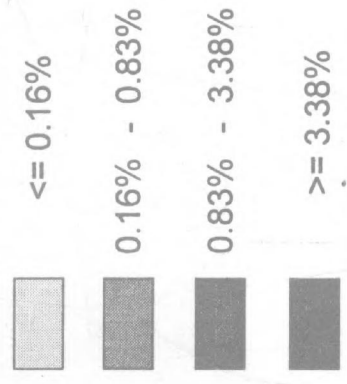
4. 影響京九九鐵路對香港基本建設需求的主要因素

- 沿線的經濟發展，尤其是江西
- 香港的鐵路發展（鐵路發展策略，1994年12月）
- 香港鐵路與深圳鐵路的新接口
- 香港-上海直通火車的發展

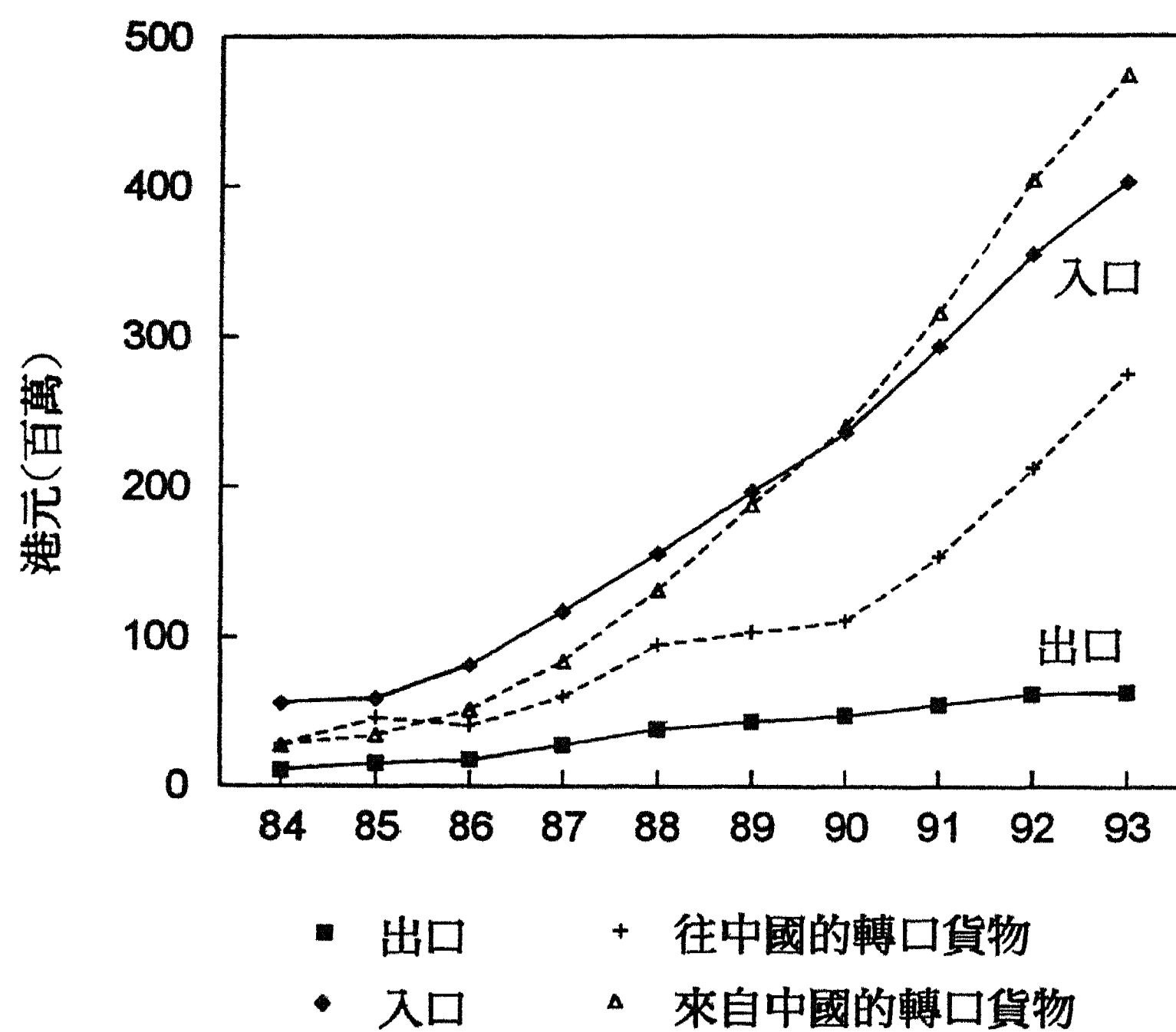
5. 影響時期

近期〔1997-2000〕	- 分流	〔配套，地區發展〕
中期〔2000-2007〕	- 分流，新增長	〔地區發展〕
遠期〔2007以後〕	- 新增長	〔地區發展，鐵路網絡，直通火車，高速火車〕

佔全國實際利用外資
百分比 1988-1991

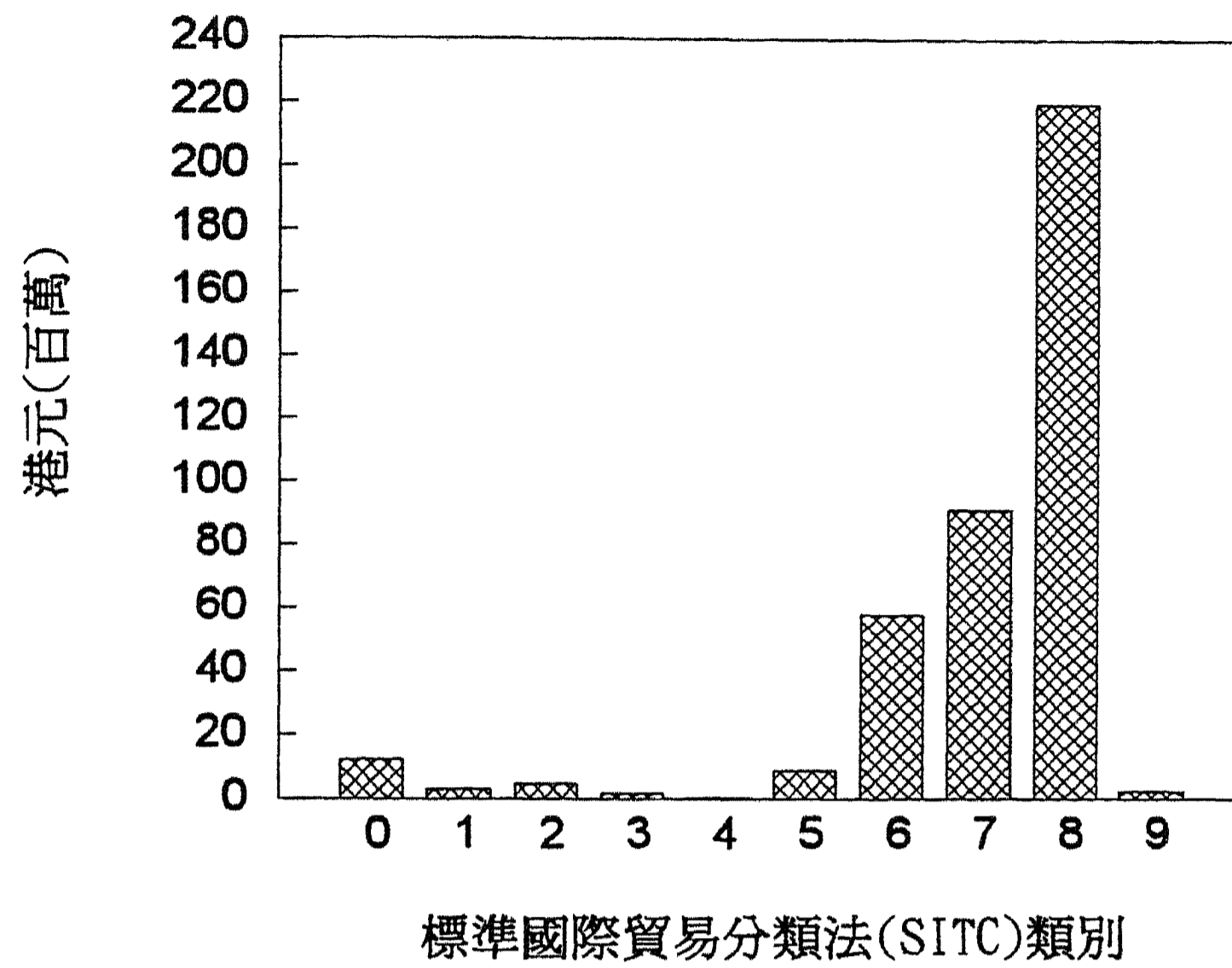


香港與中國的出入口和轉口貿易

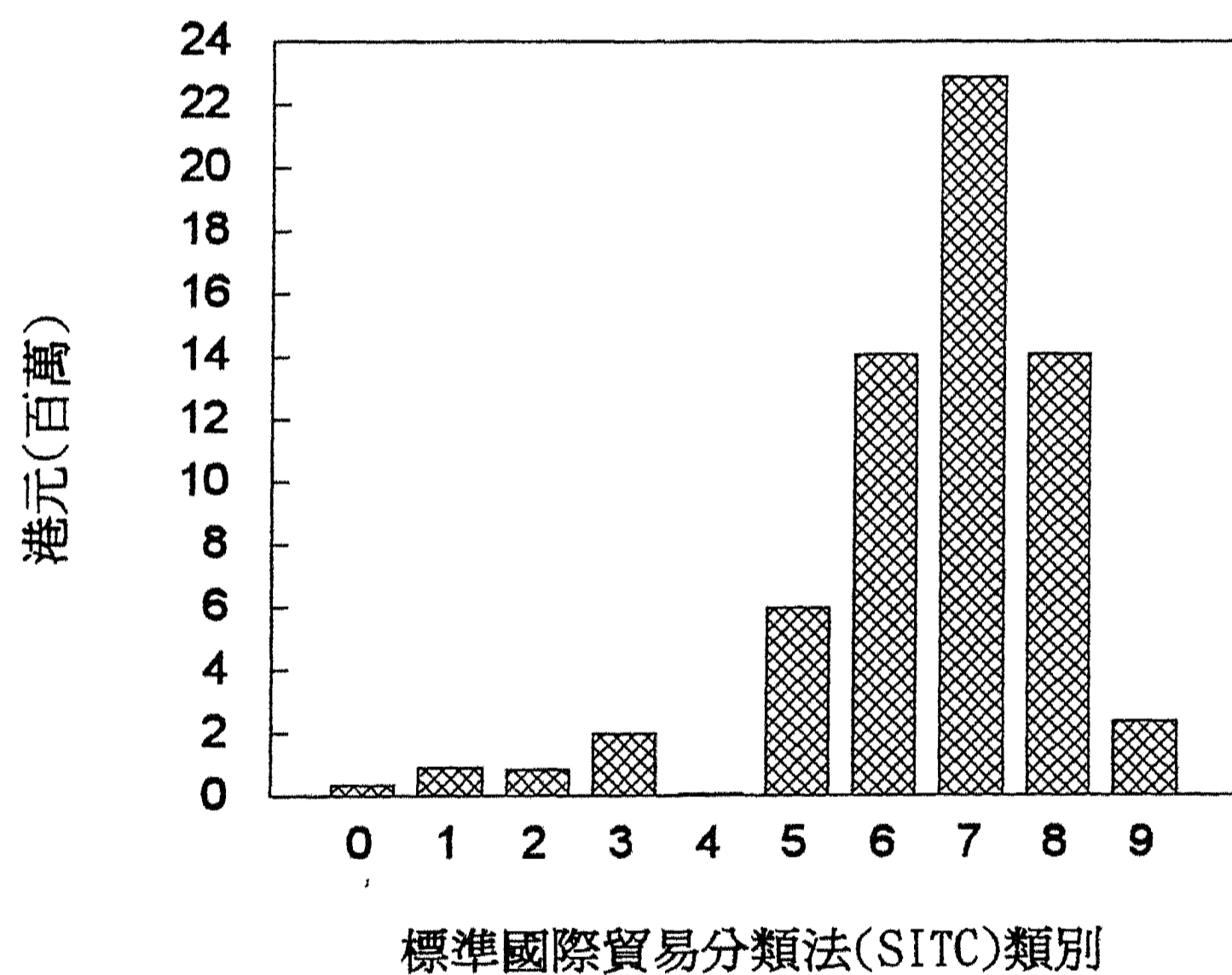


資料來源：香港統計月刊，
香港貿易統計

香港從中國入口的貨品 1993



香港向中國出口的貨品 1993

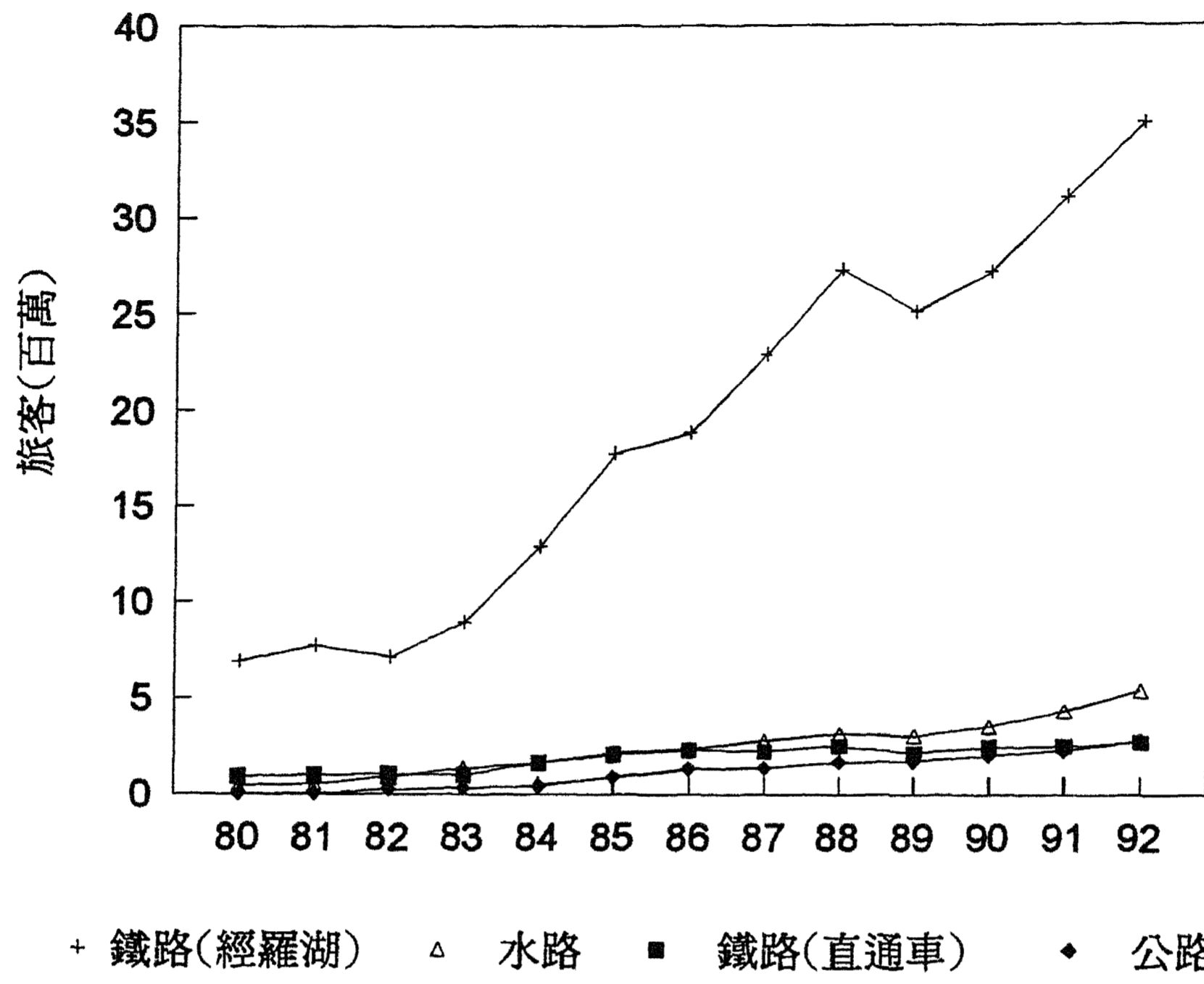


標準國際貿易分類法(SITC)類別

0. 食物及活動物
1. 飲料及煙草
2. 除燃料外的非食用未加工材料
3. 礦物燃料,滑潤劑及有關物質
4. 動物及植物油,脂及蠟
5. 未列明在其他編號的化學品及有關產品
6. 主要以材料分類的製成品
7. 機械及運輸設備
8. 雜項製成品
9. 未列明在其他分類的貨品及交易

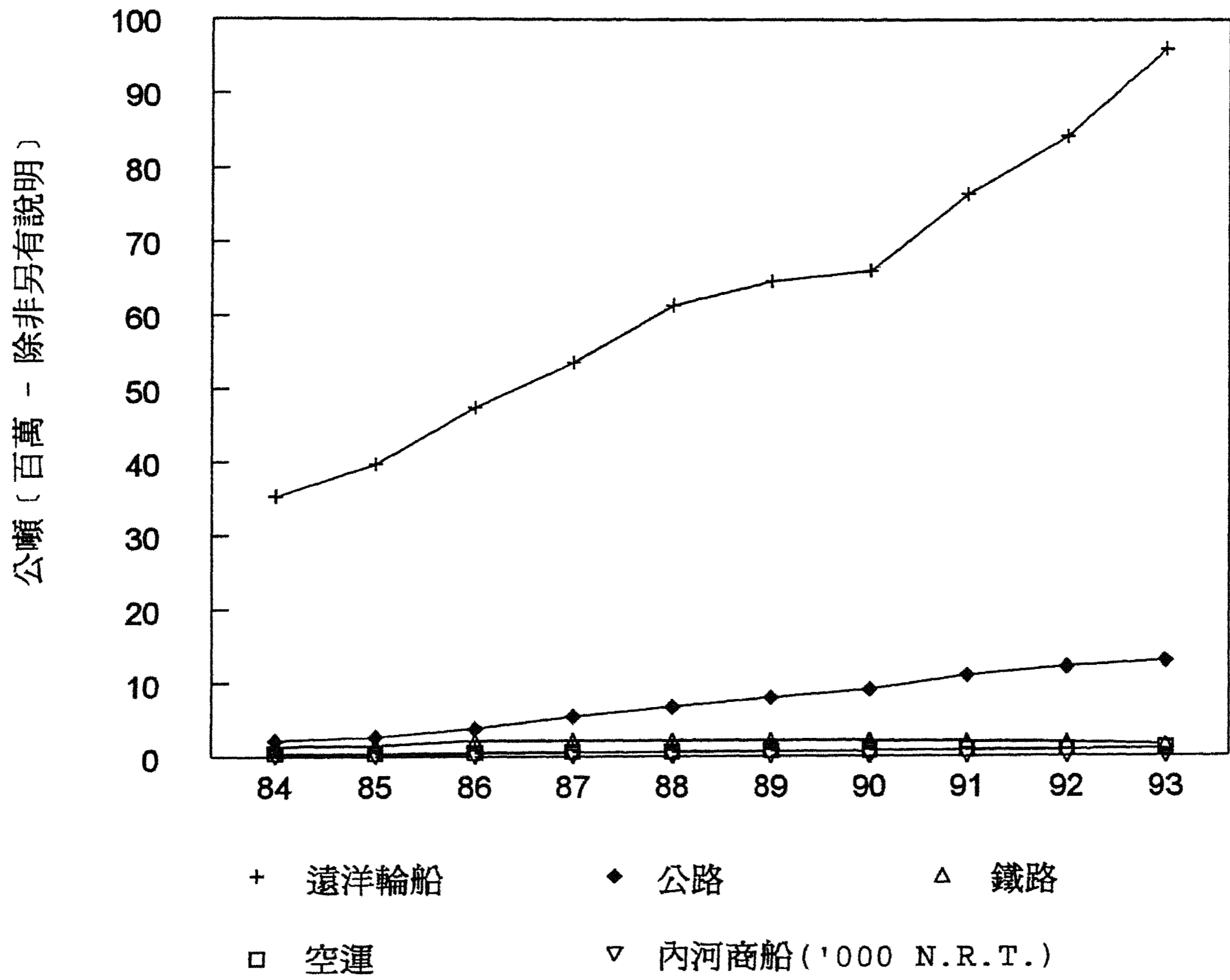
資料來源: 香港統計月刊,
香港貿易統計

中國-香港旅客流量



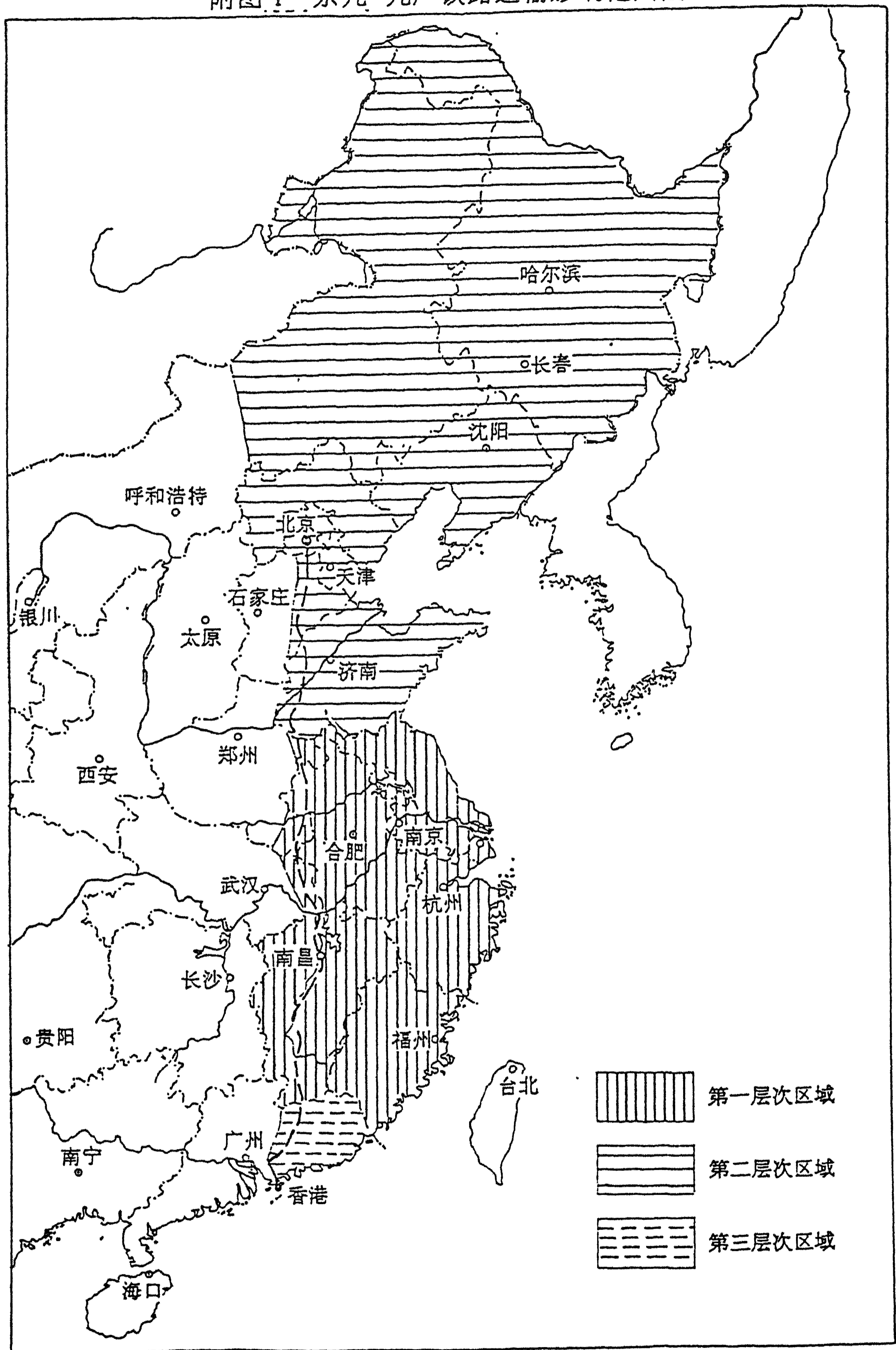
資料來源：人民入境事務署

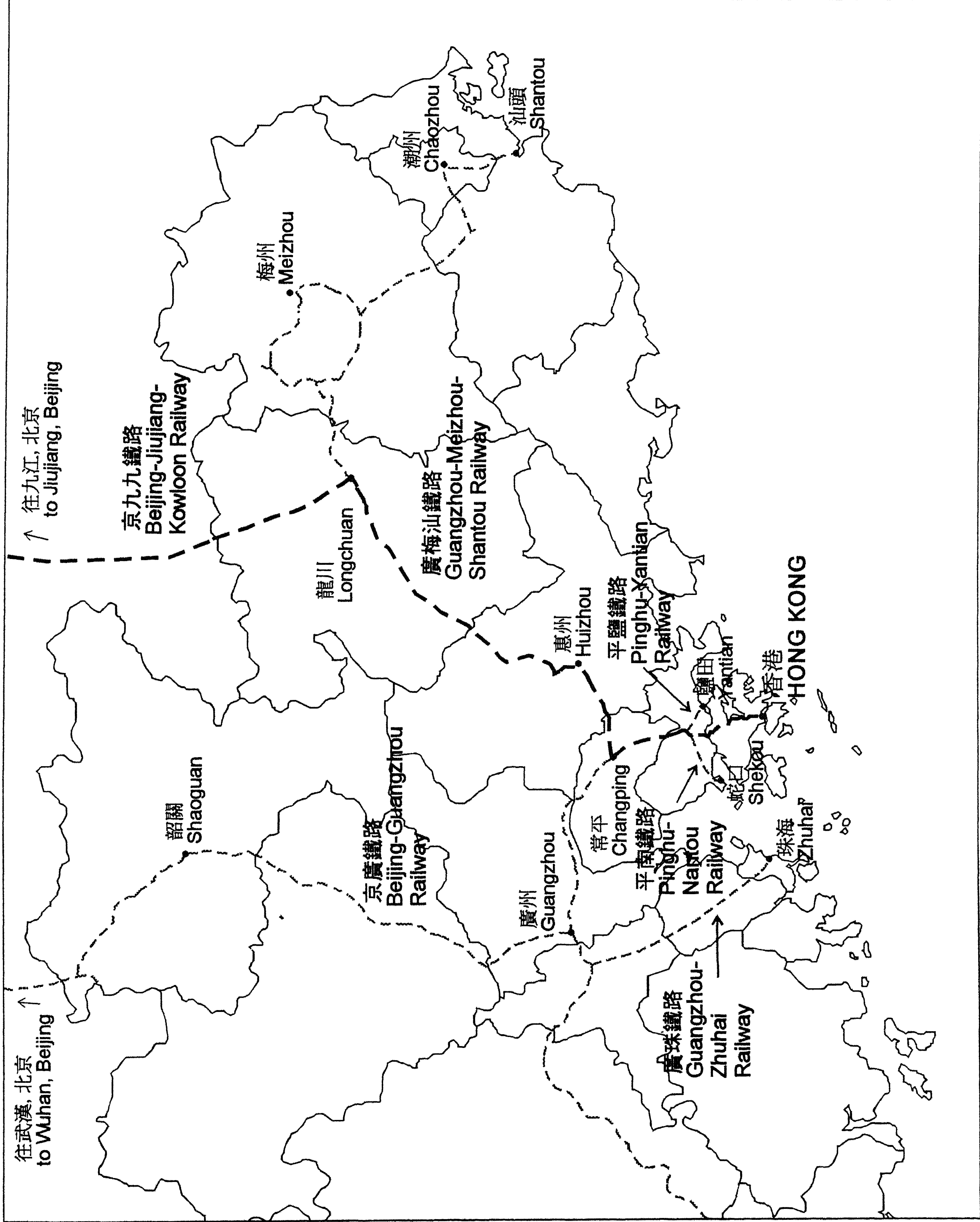
進出香港貨物〔1984-1993〕



資料來源：香港統計月刊，香港貿易統計

附图1 京九-九广铁路运输影响范围图





鐵路發展策略

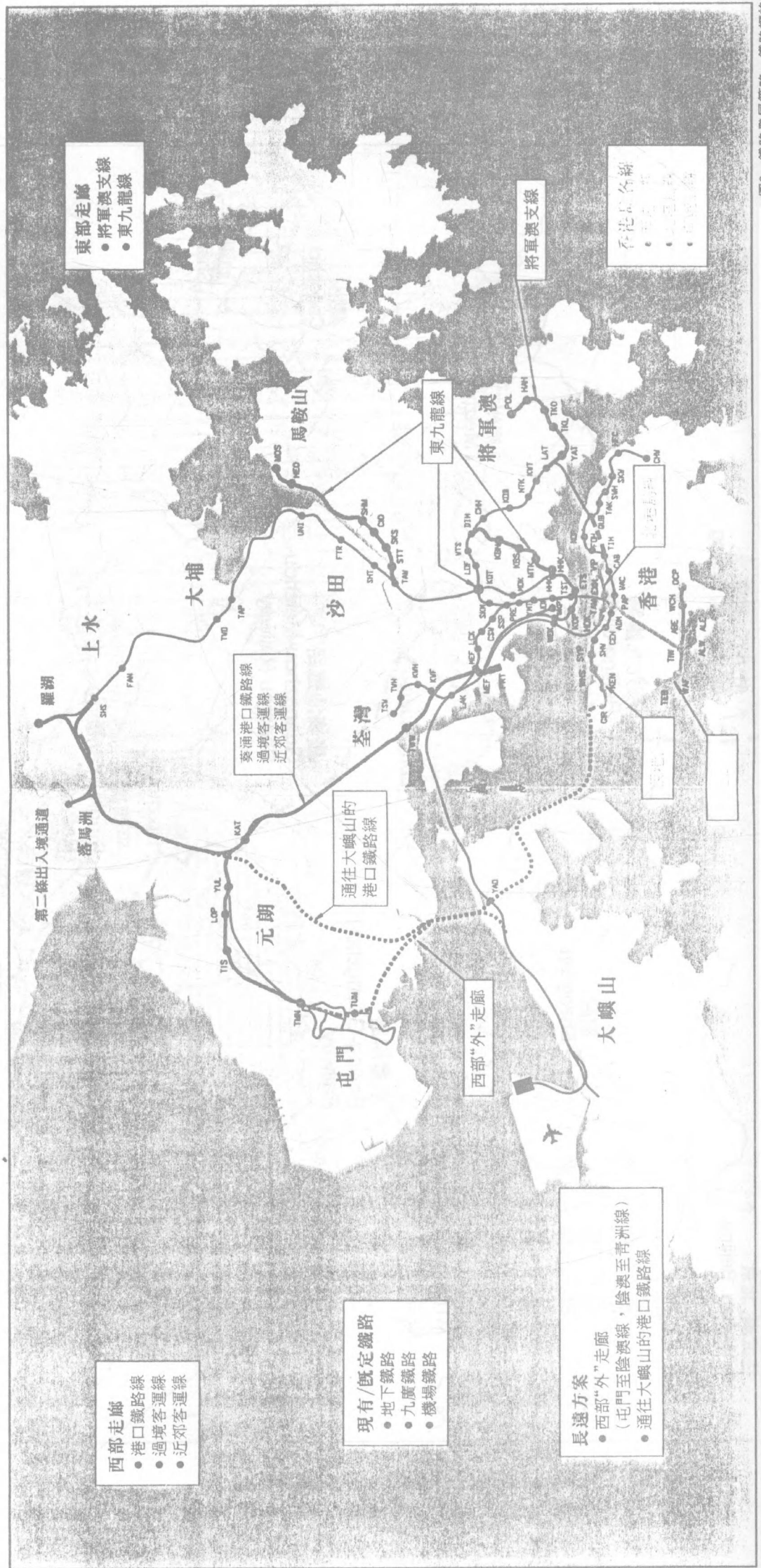
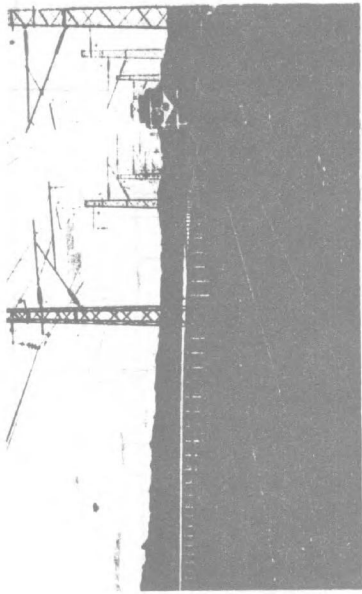
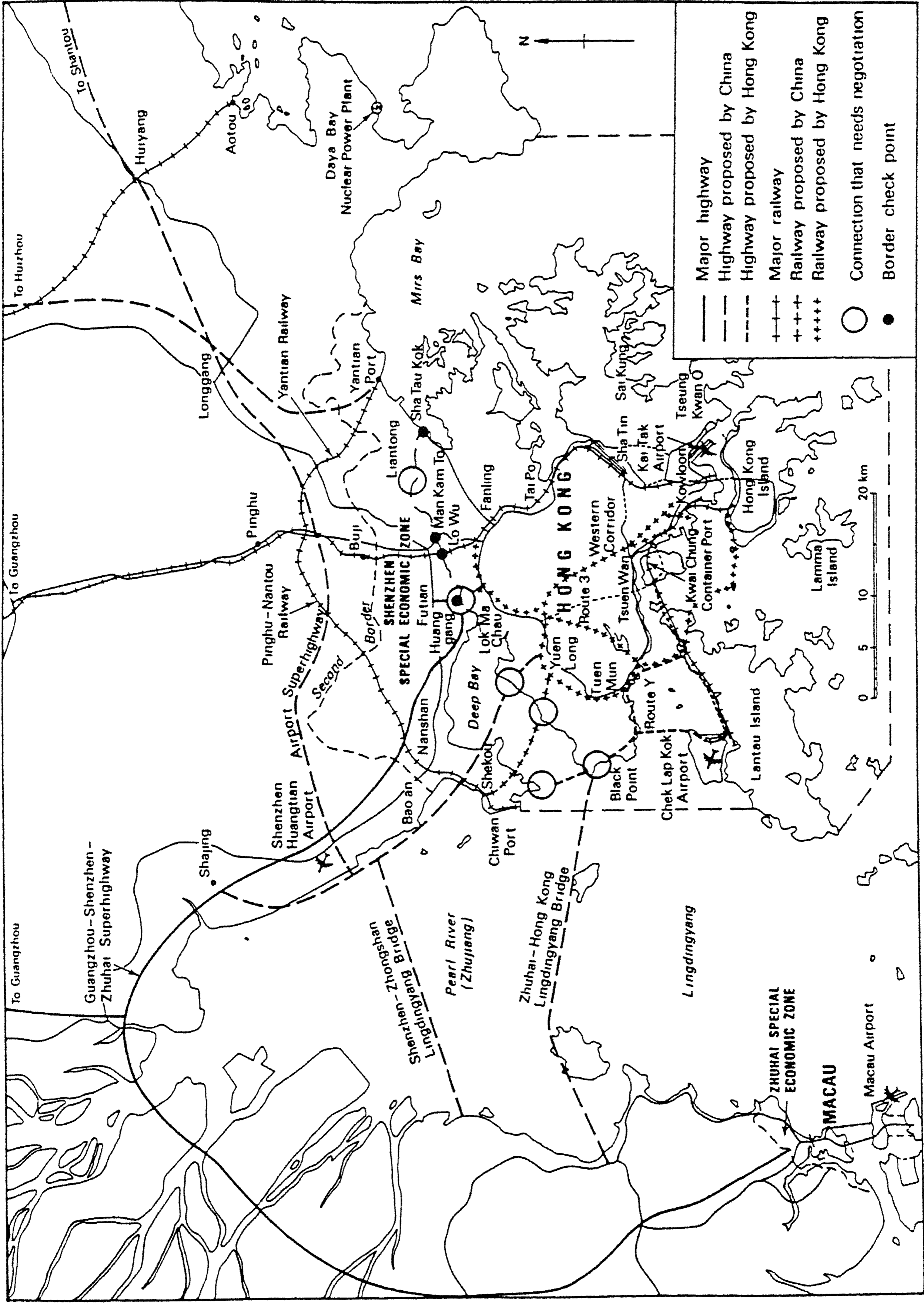


圖2 鐵路發展策略—鐵路網絡



HKU Libraries



X48023667

HK
385.1
C53

3404638

