

以工业化为前提的初期城市发展史 及我国当代城市化道路选择

熊建林

(西昌农垦有限公司, 四川 西昌 615025)

【摘要】工业化与城市化是一个国家实现现代化的必由之路。新中国建立初期实施的重工业优先发展战略,使新中国城市的发展道路、发展方向都发生了前所未有的新转变,为未来中国城市的发展奠定了新的历史基础。而当代我国城市道路化应跳出旧有模式,结合我国区域差异大的特性,坚持农村城市化与城市内涵化共同发展的战略,构建与区域一体化发展水平相协调的、人与自然和谐发展的、可持续的多元化城市化道路模式。

【关键词】工业化;城市化;发展史;道路选择

【中图分类号】F299.21 **【文献标识码】**A **【文章编号】**1673-1891(2006)01-0071-05

一、建国初期重工业优先发展战略与中国工业城市的形成

1949年10月,中华人民共和国成立不仅具有重大的历史意义,而且也是中国现代化过程中一个重大转折点(罗兹曼 2003:6)。1952年底,中央政府仿效“苏联模式”确立了重工业优先发展战略,并以大中城市为中心展开了前所未有的大规模工业化建设。这一战略不仅极大地推动了新中国经济社会的快速发展,而且为新中国工业城市的形成及发展开辟了新的方向和路径。

1. 以城市为基地的重工业优先发展战略的全面展开

1953年开始实施的“一五”计划,规定了重工业优先发展的工业建设是五年内国民经济建设的主体,其重点是要“建立和扩建电力工业、煤矿工业和石油工业;建立和扩建现代化的钢铁工业、有色金属工业和基本化学工业;建立制造大型金属切削机床、发电设备、冶金设备、采矿设备和汽车、拖拉机、飞机的机器制造工业;使我国能够在社会主义大工业的物资基础上改造我国国民经济的原来面貌”(中央文献 1993:410~411)。

中央政府根据区域均衡发展、重点发展内地工业及充分考虑国防安全等项目建设原则,推行以首

都、内地省会城市、资源丰富地区城市为主要空间载体的工业建设(薄一波 1991:297)。

“一五”期间,156项中实际施工的为150项。宏观上主要配置在东北地区、中部地区和西部地区(薄一波 1991:298)。从当时的沿海与内地划分,156项苏援项目中,内地安排了118项,约占全部项目的79%,沿海地区只占约21%。根据“联合选厂、相互协作、成组布局”的原则,156项主要布置在中西部的大中城市。

1954年,国家计委先后批准了“一五”计划694项建设项目的厂址方案。这些项目大体上分布在91个城市、116个工人镇。其中有65%的项目分布在京广铁路以西的45个城市和61个工人镇;35%的项目分布在京广铁路以东及东北地区的46个城市和55个工人镇(曹洪涛 1990:48)。这种项目布置不仅从根本上调整了工业建设的空间布局,同时也为中国城市特别是内地城市的建设和发展奠定了基础。

通过“156”项目的布局,我国工业建设的重点转移到了内地。先后形成了8大工业区:以沈阳、鞍山为中心的东北工业基地;以京、津、唐为中心的华北工业区;以太原为中心的山西工业区;以武汉为中心的湖北工业区;以郑州为中心的郑洛汴工业区;以西安为中心的陕西工业区;以兰州为中心的甘肃工业区;以重庆为中心的川南工业区等。这种

收稿日期:2006-03-10

作者简介:熊建林(1970-),男,助理政工师,主要从事城市专门史研究。

布局改变了旧中国工业密集于东部沿海的状况(董辅弼 1999:290)。旧工业区的大规模改扩建与新工业基地的产生及发展,在空间上就为新中国工业城市的形成、发展与演变建立了较为充分的前提条件。

2. 重工业优先发展战略下工业城市的兴起及发展的新特点

历史的经验证明,作为工业发展的重要空间载体,城市的建设与发展必须相伴而行。为了推动重工业的发展,城市的建设随之进入快速发展时期。新中国的工业与城市也进入了一个较为协调的良性互动新时期。这期间,为了配合国家工业化建设和服务于国民经济事业全面发展的需要,在中央计划经济体制和社会主义城市建设方针、政策的主导下,全国新建了 6 个城市,大规模扩建了 20 个城市,一般扩建了 74 个城市。

由于在城市建设工作中,执行了“为工业化、为生产、为劳动人民服务”和“重点建设,稳步前进”的方针,全国城市建设工作取得了突出成就。许多过去是消费性的城市正在逐步改建成生产性的城市;许多旧工业城市得到根本性的改造;许多新工业城市已经建立起来;很多原有城市得到了发展;不少农村已经形成新的城市或工人镇;辽阔的国土上诞生了 8 大工业区和一大批工业城市。

优先发展重工业的大规模经济建设,在中国初步形成了多类型的工业城市群体,尤其是重型工业城市及综合性工业城市的成批出现,初步奠定了中国工业化和工业城市发展的基础。以重工业为主体的不同类型工业城市的兴起代表着当时中国城市的发展方向。

在优先发展重工业和重点建设城市等方针政策的共同作用下,这一时期我国的城市职能、城市数量、城市规模和城市人口的迅速增长,工业城市的区域分布格局发生很大变化。新中国工业城市的形成与发展也随之呈现出新的特点。

(1) 城市职能的经济化

城市职能指城市在国家和地区发展中承担的任务和作用。从总体上看,新中国前夕,中国城市经济功能很弱小,消费性城市占居主导地位。新中国建立以来,一方面,繁重快速的经济建设迫切需要沿用历史上行政中心替代经济中心的国家经济管理体制,“一五”时期又建立起新的计划经济体制,这就使得中国各级行政中心城市的政治职能得到强化的同时,其经济职能也继续获得进一步的加强。新的政

治经济职能以及国家优先发展重工业和建设生产性工业城市的系列政策的共同驱动,行政中心城市获得了强大的发展动力,迅速地实现了由消费城市向生产城市的职能转变。这类城市职能转变,在省会城市和部分重要的大中城市的改造、建设过程中尤其明显,许多行政中心城市已经发展成为多功能的综合性工业城市。另一方面,由于中国经济发展重点始终放在能源、原材料、国防工业和重工业上,涌现了一大批工业、矿业、工矿城市,并成为中国城市体系发展的一个重要组成部分。

(2) 城市化发展的高速化

城市数量的增加是这一时期城市化水平快速推进的重要表现。1949 年全国设市城市 136 个。经过恢复时期的改造和建设之后,1952 年全国设市城市已发展到 160 个,比 1949 年增加 24 个,平均每年增长 5.9%。经过“一五”时期的大规模建设和发展,到 1957 年全国设市城市已有 176 个,比 1952 年增加 16 个,五年间平均每年增长 2%。8 年来城市总数增加了 40 个,平均每年增加 5 个,平均每年增长 3.7%(顾朝林 1996:167~170)。

城市人口的迅速增加又是这一时期城市化水平快速推进的另一个重要表现。经过 1949~1952 年的三年经济恢复,到 1952 年底,市镇总人口达 7163 万人,城市化水平由 1949 年的 10.6% 上升到 12.5%。由于“一五”计划的实施和超额完成、以及推行城市对农村开放、积极吸收农民进入城市和工厂矿区就业等政策,大大推动了城市与城市化的健康发展。这一时期新建和改扩建了 100 座城市。到 1957 年底,全国设市的城市达到 176 个,城市人口达到 6902 万人,加上县镇人口共有城镇人口 9949 万人,比 1952 年增加 2786 万人,增加了 38.9%;城市化水平由 1949 年的 10.6%,增加到 1952 年的 12.5%,再增加至 1957 年的 15.4%,平均每年增长近 0.6 个百分点(曹洪涛 1990:65~66)。这一高速推进的城市化进程在近代中国城市发展史上是前所未有的,而且也明显高于同期世界城市化的速度。

(3) 大中城市规模膨胀化

这一阶段,全国城市人口增长迅速。如果以 1949 年全国城市人口规模增长率为 100.0,到 1957 年全国城市人口规模增长率平均达 142.2;省会城市人口增长最快,以 1949 年全国省会城市人口规模增长率为 100.0,到 1957 年全国省会城市人口规模增长率平均则达 217.2(顾朝林 1996:193~194)。

1957年全国34个50万人口以上的大城市中,省会城市有19个,占50%以上;其中百万人口以上的省会城市有9个,占特大城市总数的64%。

可见,这一时期在重工业优先发展的条件下,特大城市、大城市获得了优先发展,甚至超前发展;中等城市发展最快;小城市发展却相当缓慢,甚至出现了相对衰退的局面。这一时期城市规模变化的特点是:大、中城市增长速度快于小城市;中等城市变为大城市的所占比重最大;小城市发展为中等城市的所占比重最低。

(4) 城市区域分布趋向均衡化

由于历史原因,旧中国城市区域分布极端畸形。据统计,1947年67个城市中,有54%分布在沿海省区,其中12个院辖市有8个分布在沿海省区,

占67%,55个省辖市50%以上分布在沿海省区。

“一五”时期,工业化的区域指向决定了城市发展的区域分布。到1957年,全国176个设市城市中,东部地区73个,中部地区73个,西部地区30个,分别占全国城市的比重为41.5%、41.5%、17%。三大区域间的城市比例由1952年的2.3:2.1:1转变为1957年的2.4:2.4:1。五年来,中部地区城市发展最快,城市数从62增加到73个,增长了18%,城市比重上升了2.6个百分点;西部地区城市比重较之1949年则上升了7.4个百分点。重工业优先发展的工业化建设推动了新中国城市布局逐渐向均衡方向发展。

综上所述,“一五”时期大规模的重工业建设,使中国工业城市的生长机制、类型结构、地域结构、职

东中西部城市比重表

地区	1949年		1952年		1957年	
	城市个数	占城市总个数%	城市个数	占城市总个数%	城市个数	占城市总个数%
东部	69	50.4	68	42.5	73	41.5
中部	54	40.0	62	38.9	73	41.5
西部	13	9.6	30	18.6	30	17.0
全国	136	100	160	100	176	100

资料来源:(1)1949年城市数为136个;参见1949年设市城市一览表。(2)1952年城市数据为160个;参见1950-1957年城市设置及撤销统计表。(3)1957年城市数据来自《新中国城市50年》,第6页。

能结构等发生了根本性变化,中国工业城市的形成与发展呈现出许多新的特点和规律。以重工业优先发展战略为导向的城市发展模式使新中国城市的发展道路、发展方向都发生了前所未有的新转变,从而为未来中国城市的发展奠定了新的历史基础。

二、当代我国城市化道路选择

工业化与城市化是一个国家实现现代化的必由之路。新中国建立初期的城市发展是一条伴随着工业化进程的发展而逐步形成的城市化道路,它主要强调城市规模的扩大和城市数量的增加。因此,形成了长期以来广为人们所接受的以工业化为基

础的、以集中程度为中心内容的一整套有关城市化的理论与政策。人们谈到城市化道路时,首先想到的“是发展大城市,还是发展小城镇”的问题,这种思维定式是特定历史时期与社会经济发展的产物,但随着改革开放二十六年来我们在城市化发展道路上的不断探索,我们应当跳出旧有城市化思维。

目前我国正处于工业化与信息化共存的一个特别时期:工业化过程尚未完成,信息化过程已经开始。在这种新的历史条件下,我们应该努力探索既适合我国国情,又能代表历史发展方向的,使城市化与工业化、市场化、国际化之间建立起符合发展规律的内在联系,走出一条健康的、多元化的城市化发展道路。

1. 坚持大中城市的合理规划与协调发展

城市化是我国经济和社会发展的一项重要战略,它为经济发展提供广阔的市场和持久的动力,对促进国民经济良性循环和社会协调发展具有重要而又深远的意义。毋庸置疑,规模较大的城市会产生明显的聚集效应,促进具有经济启动性与聚集力的第二、三产业的形成,从而带来较高的规模效益、较多的就业机会和较大的经济扩散效应。我们应当在现有城市发展与布局的基础上合理规划,对不同地区、不同环境约束条件下的大中城市确定不同的环境容量,制定不同的发展政策,鼓励有条件的中心城市向国际化大都市方向发展,促进我国几大都市带的形成,构建大中城市相互促进、协调发展的合理网络和都市圈。

2. 坚持区域一体化发展的城镇化模式,大力发展都市连绵带

伴随着现代交通技术、信息技术的突破性发展,人类社会逐步地从工业社会向信息社会过渡,交通技术和信息技术使单一城市不断向外扩张,最终将相当部分从传统意义上讲不属于城市因素的资源包括进来了;城与城间高速公路走廊有效地将它们相互连接起来;城市与附近村镇的联系更加紧密,并在越来越大的程度上产生各种互动关系,最终构成了一个有机的区域发展体。

因此城市化的道路也应随着产生相应的改变,以大中城市为主导作用,辐射分布在城市周围、与城市经济活动紧密联系的村镇,大力发展都市周边连绵带,诸如蔬菜种植区、花卉种植区、休闲垂钓区、生态绿化休闲区、乡村赛马场、乡村高尔夫球场等,构建相互促进、协调发展的区域一体化城市发展道路。这一区域一体化发展的城镇化模式既跳出了传统的、单纯强调城市发展的城市化模式,克服片面强调城市的发展规模、人口比重的增长和农村人口向城市转移的倾向,有利于加强城乡联系,缩小城乡差别,促进城乡产业结构的全面重组、改造与升级,最终有利于逐步缓解由此可能引发的各种社会、政治危机,有利于国家的政治稳定与长治久安;同时也规避了单一的农村城镇化进程中产生的土地资源浪费严重、生态环境恶化、技术水平低、重复建设严重、投资分散且效益低下、“有城无市”等不利因素,走出小城镇数量盲目扩张的误区。从而进一步推进城镇体系升级,推进经济结构调整,以科学规划为指导进行宏观调控,保证城镇发展健康有序,

提高综合开发和建设效率。

3. 坚持经济与环境、人与自然和谐发展的城市化发展道路

在规划、协调城市发展的过程中,我们应注意城市化的生态平衡规律。经济活动、城市建设会不同程度改变自然环境,不利的改变达到一定程度就会构成对环境的破坏,被破坏的环境相反会提高经济活动的成本,影响城市质量,阻碍城市化的进程。因此,经济发展、城市化与环境之间存在着内在的本质的必然的联系,遵循这一生态平衡规律就会使人口、经济、资源、环境四者稳定、安全、可持续地协调发展。

在日益加快的城市化进程中,我们应坚持以科学发展观为指导,把区域性特点和差异、区域性发展水平、城市的个性、城市的功能或潜在性的发展前景纳入城市化考虑的范围,以建设“人居城市”为目标,高度重视人与自然的和谐发展,大力实施可持续发展战略,建立起良性循环的生态体系和效益持续增长的经济运行体系,促进经济与环境、人与自然的和谐发展,特别是杜绝在农村城镇化进程中,以发展工业、牺牲生态环境为代价的、极不经济的短浅行为。

总之,城市化的过程和道路选择应在实践过程中不断调整和不断创新,特别我国本身就是一个区域差异很大的国家。在这样一种国情下,我国的城市化应该坚持农村城市化与城市内涵化共同发展的战略,构建与区域一体化发展水平相协调的、人与自然和谐发展的、可持续的多元化城市化道路模式,以适应各个地区不同的情况。例如,我国东部地区的城市发展要与提高集聚效应、经济启动效益结合起来,开发大城市的聚集动力,优化资源空间配置,促进第二、三产业区位的形成,提高城市化质量,发展大都市带,以此作为接近和赶上世界先进水平、提升国际竞争力。中部地区应引导、鼓励大中城市的规模适度扩大,以大中城市为主导作用,辐射分布在城市周围、与城市经济活动紧密联系的村镇,大力发展都市周边连绵带,构建相互促进、协调发展的区域一体化城市发展道路,扩大吸纳农村人口,缩小城乡差别,使中部地区成为提高我国城市化水平的主战场。而西部地区的城市化应注重区域性特点的互补优势、比较优势以及选择优势,在少数条件相对较好的地方形成较大的人口集聚核心,通过人口和经济活动空间分布的大调整,构建与生态环境相适应的“大城市、小城镇”的城市布局模式。

参考文献:

- [1] 吉尔伯特·罗兹曼. 中国的现代化[M]. 江苏人民出版社, 2003.
- [2] 中共中央文献研究室编. 建国以来重要文献选编(六)[Z]. 中央文献出版社, 1993.
- [3] 薄一波. 若干重大决策与事件的回顾(上)[M]. 中共中央党校出版社, 1991.
- [4] 顾朝林. 中国城镇体系——历史、现状、展望[M]. 商务印书馆, 1996.
- [5] 曹洪涛、储传亨主编. 当代中国的城市建设[M]. 中国社会科学出版, 1990.
- [6] 董辅 主编. 中华人民共和国经济史[M]. 经济科学出版社, 1999.
- [7] 潘泽泉. 我国城市化发展的道路选择及其对策研究[OL]. <http://socioreview.bokee.com/3404253.html>, 2005-11-4.

History of Industrialization – based Urbanization at Initial Stage and Model Choices for Modern Urbanization in China

XIONG Jian – lin

(Xichang State – owned Land – reclamation Enterprise Cooperation, Xichang City, Sichuan, 615025)

Abstract: The industrialization and urbanization are the inevitable course for a country to accomplish its modernization. During the initial new China establishment period, the strategy of heavy industry priority made the transition from the old conception to the new. It also established the new bases for the future development of cities in China. However, modern development for urbanization in China should get rid of the old model. With the characteristics of large regional difference in China, we should adhere to the policy of multi – model urbanization, in which country urbanization, quality – oriented urbanization and integrated regional development all lump together for a harmonious and sustainable development.

Key Words: Industrialization; Urbanization; History of development; Model choices;