

亚洲——太平洋城市系统：21世纪展望

——东北亚城市系统的形成——

【韩】崔相哲

(国立汉城大学环境研究院)

1. 导言 以政治实体论东北亚或称西北太平洋圈，包括韩国、朝鲜、中国、日本和前苏联五国。本文所言东北亚实际上只包括韩国、朝鲜、日本、中国的河北、山东、辽宁、吉林、黑龙江省和北京、天津市，前苏联的远东经济带和东西伯利亚经济带；该区域大约集中了

鼓励沿海各省城市经济的迅速增长和某些城市的经济极化。而另一方面，韩国却修正其国家发展计划，把发展重心移到了相对欠发达的西南部地区，以期达到“均衡发展”的目标，减轻由于大城市区过度发展而产生的各种问题。由此看来，这两个国家所遵循的不同城市化道路近年来逐渐趋于相同。以下仅是一些随想，以抛砖引玉，使各国在形成自己合适的城市化发展政策时能从其它国家学到某些东西。

1. 许多国家应用“增长极”概念进行区域发展规划，但很少有成功者。韩国70年代早期采用这一概念在其东南部地区发展工业城市却获得例外的成功。由政府指导的有目的投资已在釜山130公里周围的地区形成了一个工业群体，从而使首都地区的制造业活动分散开来。然而这些“增长极”的工业结构主要是出口导向型工业和石化工业，对乡村地区的农业经济影响不大。由于“增长极”对区域经济水平较为敏感，因此，如果中国在其区域发展中打算采取这一战略，则每个增长极的工业结构最好应适合于各自的地区。

2. 有效的交通网络有助于韩国城市工业的高度专业化，是实现城市经济高效率的一种手段。例如光阳的经济已通过光阳钢厂几个工期的建设再现活力。在釜山附近，浦项是一个钢铁工业中心，而蔚山却是一个炼油和石化工业中心。改变中国城市特别是行政中心的工业结构并提高其生产专门化水平，在中国城市改革计划中值得给予特别考虑。

3. 韩国和其它几个国家的城市化经验似乎表明，试图在经济发展的早期阶段去控制大城市的增长是徒劳的，而在发达国家则是不必要的。放慢城市化步伐往往会阻碍经济增长。问题不在于城市是否太大，而在于对城市增长的管理是否得当。因城市拥挤而造成的不经济可以通过将大城市的单一中心改为多中心形式的空间重组来减轻，但卫星城却应当置于母城通勤距离以外。阻止离出人口返回中心城市的一种有效途径就是要提高卫星城的基础设施水平，使其与中心城市的水平相当。

4. 自70年代末以来，中国几个省份已发展起了小型的乡镇企业，从而给农户提供了额外收入。中国乡村发展的成就大体是一种利用当地资源和积极性的自下而上的过程。如果中国政府向某些落后地区提供的资金和物资援助能够接近韩国对其Saemaul Uudong地区的援助水平，则中国的乡村发展甚至就能达更高水平。另一方面，韩国的许多乡村地区仍具有发展非农业部门的良好潜力。尽管韩国的农民近年来可以从非农部门获取其家庭收入的1/3，这一比例高于中国平均水平，但中国胶东和苏南各县的农民在非农部门获取的收入却占到其家庭收入的一半以上，他们主要从事轻工业，为国内甚至国际市场生产消费品。通过发展与农业相关的小型企业在韩国乡村地区制造介入机会值得给予更认真的考虑和研究，它可以作为人口分布和实施“均衡发展”战略的一种可供选择的政策。(蔡建明译)

世界人口的 1/10 (约50000万) 和全世界国民生产总值的 1/5。该区域将要成为除欧共体和北美共同市场以外的世界第三大经济集团。

而且, 东北亚各国共享着许多共同的历史和文化遗产, 并非仅仅是简单的近邻。二次世界大战以来, 在各不相同的道路上这些国家已经走过了40多年的历程。中国、朝鲜和前苏联走的是正统的社会主义的经济发展道路并形成了相应的城市化格局, 日本、韩国走的是典型的资本主义经济和城市化增长的道路。经过半个世纪的间断后, 东北亚地区新的形势正在形成。

如表1所示, 自1985年以来, 中国和韩国的贸易量(包括进、出口)已增加了3倍多, 前苏联和韩国的贸易量(包括进出口)已增加了5倍多。为适应日益增长的贸易的需要, 韩国

表1 韩国与中国和前苏联的贸易发展*

单位: 百万美元

	1985年	1986年	1987年	1988年	1989年	1990年*
中国	1161	1336	1679	3087	3142	3500
苏联	102	133	200	290	600	567

来源: 贸易、工业和KOTRA部。* 包括进、出口。* 估计值。

的釜山和仁川港最近已对中国的上海、天津和大连直接开放, 而且, 威海和仁川间已有每周两次的直达客轮运营, 曾在黄海和日本海一度兴旺的沿海贸易有望重整旗鼓。到1990年9月, 已有26个中韩合作企业在中国运营。与日本在中国20多亿美元的直接外国投资相比, 韩国在中国的直接外国投资仅有2500万美元。韩国在中国的投资, 尤其是劳动密集型出口品制造将会很快增长, 因为日益增长的工资和其它生产费用使得韩国乐于将其资本转移到较低劳动力费用的区位以保持良好的国际竞争力。在1989年, 东北亚各国间的贸易量占世界对外贸易总量的14%, 随着政治形势的好转及多边关系的改善, 科学、技术和文化交流定会日趋增多。

1990年亚运会给韩国和中国非正式交流提供了契机。据报道, 在1990年大约有3万名韩国旅游者去了中国。为适应韩国与日本跨过朝鲜海峡的日益增长的客货运输的需要, 釜山和下关、丽水和福冈之间的海上航线已在运营。韩国(釜山、浦项、蔚山)、日本(北九州、室兰)和前苏联(符拉迪沃斯托克、纳霍德卡)的几个主要港口之间的货运联网将成为世界上最繁忙的运网之一, 随着客货运输的进一步增长, 该运网会变得更加繁忙。

表2 汉城和其它亚洲国家间的国际电话流量 (单位: 1000)

	1980	1982	1984	1986	1988	1989
汉城—日本	(1.0)	(1.3)	(2.2)	(4.7)	(9.3)	(14.0)
汉城—香港	3463	4444	7465	16168	32248	48366
汉城—菲律宾	(1.0)	(1.9)	(3.1)	(8.3)	(23.4)	(31.6)
汉城—新加坡	241	448	746	2005	5648	7607
汉城—泰国	(1.0)	(1.6)	(2.2)	(5.2)	(12.0)	(23.4)
汉城—印度尼西亚	27	44	60	140	325	633
汉城—马来西亚	(1.0)	(2.4)	(5.7)	(8.4)	(24.5)	35.8
汉城—	64	153	367	537	1568	2292
汉城—	(1.0)	(1.9)	(3.1)	(6.9)	(22.6)	(54.4)
汉城—	14	27	43	117	317	761
汉城—	(1.0)	(2.1)	(4.8)	(8.4)	(24.1)	(48.2)
汉城—	20	42	96	168	481	964
汉城—	—	(1.0)	(2.4)	(5.4)	(11.0)	(15.8)
汉城—		40	94	214	438	632

各城市具体数据未得。

亚太地区时空缩小的重要标志之一是信息流。因为测度信息流量并再现其模型并非易事, 由于统计资料所限, 这里仅用国际电话流量来代表信息流。尽管缺乏城市具体数据, 表2仍显示出了韩国与其它亚洲大城市间的信息流动状况, 有许多理由相信各国的大城市是信息活动中心, 在80年代, 汉城与日本间的国际电话流量增长了14倍, 汉城与泰国间的国际电话交流增长了54倍。汉城与日本、汉城与香港、汉城与新加坡之间的信息流量最大, 表3所示为亚太地区五个国际电话流量最大的国家, 所有这些清楚地表明了信息流在亚太地区

各国间的流动。日本、泰国和菲律宾是其中国际电话流量最大的国家，仅美国是例外。日本是信息交流的绝对中心，因为在日本、韩国、台湾和马来西亚等几个国际电话流量最大的国家和地区中，日本位居榜首。

在不知不觉中，东北亚各国人民突然发现自己正处在一个各国日益相互依赖，各自在世界舞台上的角色日益多样化的全球化时代。国际贸易和旅游量的迅猛增长及80年代后期像北美的CNN和日本的NHK电视网的散布正在加速着亚洲各国，尤其是东北亚各国的国际化进程。

表3 1985年亚太区域电话联系最频繁国家和地区(%)

	1	2	3	4	5	美国
日本	(韩.) 13.2	(台.) 11.4	(香.) 8.6	(新.) 5.1	(印尼) 1.6	25.7
韩国	(日.) 37.0	(香.) 4.2	(台.) 1.6	(新.) 1.5		32.6
台湾	(日.) 32.2	(香.) 33.1	(新.) 4.4	(菲.) 1.8	(韩.) 1.8	21.0
香港	(中.) 17.6	(台.) 12.3	(日.) 9.6	(新.) 5.2	(菲.) 3.8	8.9
泰国	(日.) 15.3	(新.) 14.0	(香.) 10.6	(马.) 4.0	(台.) 3.7	17.9
马来西亚	(日.) 16.8	(香.) 11.6	(泰.) 9.6	(台.) 7.1	(印尼.) 4.9	7.2
印度尼西亚	(新.) 39.4	(日.) 15.8	(香.) 8.3	(台.) 3.8	(马.) 2.4	8.0
菲律宾	(日.) 10.7	(香.) 9.8	(新.) 3.8	(台.) 3.2		49.5
新加坡	(印尼) 16.0	(日.) 14.6	(香.) 12.4	(台.) 5.5	(泰.) 1.1	9.1

来源: AT. & T. 世界电话, 1988.

2. 连锁各国城市系统——北京—汉城—东京巨型城市带 (Beseto) 城市系统比较研究最棘手的问题之一便是对城市系统的范围定界。因此，从北京经过汉城到东京 (Beseto) 广大城市地区的城市人口仅计算了人口超过20万居民的城市，这会使定义性的错误被降到最低限度：因为，就其城市本身的属性看，人口超过20万的城市地区无论如何是地道的城市。

如表4所示，在从北京通过平壤和汉城到东京的长1500公里的带状倒S型高人口密度的走廊中，大约有9700万城市人口和77个20万人口以上的城市，它成为一个世界范围的联合体（该联合体被定义为一个横跨全球或大陆所有人类可居住地区的居民点系统）。该区域的空中距离应在1.5小时以内，陆上距离应以高速列车运行10小时为界，位于朝鲜半岛之间的朝鲜海峡应用海底隧道相连。该区域是各国干线铁路和高速公路网最发达的部分，它由位于东北亚各国的四个各具特色的大城市连接。

表4 北京—平壤—汉城—东京巨型城市带的城市人口数和城市数

	人口数 (1000)	城市数
中国环渤海走廊	31,556	(22)
朝鲜新义州—开城走廊	1,997	(10)
韩国汉城—釜山走廊	22,642	(15)
日本福冈—东京走廊	38,238	(49)
总计	97,433	(109)

北京从明代就是帝国首都，在从13世纪后期到19世纪中期近600年的时间里，中国东北区凭借靠近北京这个帝国最大的城市的区位优势而发展着。1861年，天津作为通商口岸开放，20世纪早期大连和青岛作为租界港依赖外国资本和技术而得以发展，极大地巩固了该区域基于传统城市的垂直结构的城市等级体系。在19世纪后期到20世纪初期开放的较小的港口城市如丹东、青岛和烟台主要用以向外国出口中国产品，但与农村内地联系少，这进一步加强了该区域的城市增长。

因为辽宁省拥有许多工矿城市，如抚顺、鞍山、本溪和沈阳这些多是在1930年代日本占领时期发展起来的城市，辽宁省是中国城市化程度最高的省，中华人民共和国成立以来，像

唐山、淄博、邢台和邯郸之类的原材料和矿物燃料指向性工业布局中心增长迅速。在60年代，由于区域自给自足经济发展政策的实施，石家庄和济南等省会城市变成了多样化的制造业中心。70年代末经济改革以来，中国的劳动力以出人预料地快速度从农业部门向非农业部门的转移，出现了中国现代史上最高的城市化率。

中国的渤海圈正对朝鲜半岛，地理位置优越、能矿资源及人文资源丰富，其城市化程度大大高于全国平均水平。在中国的五个省中，1988年各约有40%以上的人口从事非农业活动，其中有三个位于本区——即北京、天津和辽宁。因北京、天津是直辖市，辽宁省是所有省（区）中城市人口比率最高的，河北和山东省的城市化率远远高于全国平均水平。该地区有32个人口超过20万的城市，1988年城市总人口接近3200万。

东京是名符其实的大城市，据估计，全日本1/3的财富产生于东京大都市区。在以东京为基础的国家首都区、以名古屋为基础的中部区和以大阪为基础的近畿区这三个被合称为东海道大都市的重要的相邻区域内，人口和工业高度集聚。在像广岛、北九州、福岡等城市及其都市区人口和就业正在进一步集中，最终将形成一个从东京到福岡的大城市走廊。沿着该走廊建设的新干线或称子弹火车及其它干线运输网已进一步巩固并加强了该走廊。1964年，连接东京和大阪的新干线铁路系统——这个全国性的快车道系统——对东海道的加强作用要胜于其它任何公共投资。1975年，新干线延伸到福岡仅仅是扩展了现存的高度发达的城市的新月状。11个人口超过1百万的日本城市中有10个就位于沿新干线从东京到福岡的区域中（东京、川崎、横滨、名古屋、京都、大阪、神户、广岛、北九州和福岡）。该区域也有中等城市。

近40年来，一系列的计划和措施被用来避免人口和就业的进一步集中并重构这些大都市地区的增长。1987年，日本政府宣布了其第4次综合国土规划，其基本目标是形成一个由具有不同特色、作用的城市发展极组成的多极国家。日本将要成为一个高技术为主的高度机动化、复杂化的高级经济系统。日本的经济已国际化，其制造业部门正在相对地衰退。诸多迹象表明，在东海道及沿新干线的城市走廊会爆发新的大都市成长的巨浪。

韩国已经是一个高度城市化的国家，1988年4/5的人口居住在城市地区。韩国从1961年开始经历快速经济增长的工业化，其利益多由汉城所得；结果，全国各地更多的人都向汉城和位于汉城—釜山走廊的几个大城市移动。汉城及其都市地区是韩国主要城市化区域，韩国人口超过100万的六个最大的城市中就有五个（汉城、仁川、大田、大邱和釜山）都位于该走廊。全国42%强的人口及48%的制造业就业集中于汉城大都市地区。

1988年，韩国约61%的人口或75%的城市人口居住在汉城—釜山大都市。有15个人口超过20万的城市和30个较小的城市位于250英里长的内陆城市走廊中，该相邻城市区有2600万人口。1960年，仅有24%的韩国人在该走廊居住，1988年，该比例上升到61%。如表5所示，人口和就业仍有继续向该城市走廊集中的趋势。

表5 汉城—釜山城市走廊人口的份额（单位：千人）

	1960	1970	1980	1988
全国总计（A）	24,989	31,435	37,449	42,800
城市人口（B）	9,526	15,891	26,810	34,558
城市化率	38.1	50.1	71.8	80.7
汉城—釜山城市走廊人口（C）	5,950	11,297	19,493	26,027
C/A（%）	23.8	35.7	52.1	60.8
C/B（%）	61.5	71.5	72.5	75.3

70年代初期起，易受武力攻击的国家安全形势、汉城的高首位度等因素增大了汉城—釜山城市走廊和其它区域（尤其是东南区域）间的区域差距，农村地区收入状况的恶化和大量年轻人的外流使得政府不得不采取许多措施来控制人口在汉城大都市集聚，但这些措施的效果并不十分令人鼓舞。相反地，70年代末，政府不得不通过修筑汉城—釜山高速公路并在其

沿线发展新的工业团地以给汉城—釜山大都市的进一步增长开绿灯。现在，政府正在考虑到本世纪末建立从汉城到釜山的韩国新干线，这会再次加强汉城—釜山大都市带的增长。

就一般的人口动态和城市系统本身来说，对朝鲜知之甚少。但是，朝鲜城市化率相对较高，加上其强大的制造业基础（朝鲜拟继续重点发展工业），城市化水平稳步提高，城市人口的比率从1960年的40%上升到1985年的64%。仅有一个百万人以上的大城市和8个中小型城市位于从开城到新义州的走廊里。该城市走廊是朝鲜最发达、人口最密集的地区。

从现有的城市系统的最高度看，扩展的跨国界的大都市区域已经出现在东北亚，经济活动的国际化、资本和劳动力市场的跨国化将会对本区域城市系统的形成产生重大影响。中国的开放政策、韩国的“北方政策”、日本的“日本海推进战略”、前苏联的“东进战略”都会同步、协调地描绘通向21世纪的蓝图。这就势必要求东北亚地区的大都市进行空间和结构调整，因为大城市从不会历史地放弃其火车头的作用。

3. 政策启示和研究需要 发展着的东北亚城市系统对国家和国际城市化政策的制定有许多重要的启示。扩大的无界的大都市区域的出现意味着全球化的问题，对该问题的解决要求集体努力。换言之，城市问题及其解决办法不能局限在单个国家内。然而，不可否认，对上述现象及将来如何对待仍有矛盾心理存在。

即使在像日本、韩国这样高度城市化的国家，城市化仍被认为是发展的不速之客。政府已千方百计地采取措施来减缓东海道和汉城—釜山大都市带的发展，尽管这两个国家城市化政策略有不同。日本关心的是东海道的地震问题和面对日本海的内日本群岛的发展问题；韩国主要考虑国家安全和西南区域的问题。自80年代以来光州异军突起后，该问题就是国家政治一体化、平等待遇中的敏感区。中国也不例外，1949年建国以来，发展的重点在远离殖民主义和帝国主义烙印很深的沿海地区的内地。对中国来说，要在不放弃起初发展内地的目标的情况下重新开放沿海城市的确是一个挑战。这些国家都信仰儒家学说，反城市化和对城市矛盾的价值观盛行，对出现全球城市系统的热情不是很高。

进而，也不能排除这样的事实：许多中国人和朝鲜人仍然记得二次世界大战前日本殖民主义统治下的大东亚共荣圈的阴谋。日本在东北亚发展无界大都市区的初衷很容易被怀疑为有大东亚共荣圈死灰复燃的可能性。对大城市系统的国际化还有一些保留的看法，其理由是：少数大城市的高度城市化最终会加大人口增长与城市服务设施的供应之间差距，产生新形式的地方冲突，强化一国内的社会—空间不平衡，减少有利于直接外国投资的社会支出。东北亚地区外国投资的巨浪正在重建该区域的大城市，再造城市和工业系统。在全球化的世界里，大经济国之间财富的相互拥有势在必行。

但是，全球化的城市化过程必须被作为经济、社会和技术发展的基本条件和作用结果来理解，不分青红皂白地阻止该过程会使作为整体的东北亚停滞不前，也会使这个大城市系统畸变，这是应被接受的冷静的事实。高密度集聚，积累增长潜力的增加会对东北亚地区人们福利的改善及持续经济繁荣带来希望。尽管东北亚各国间存在大的差异，但也存在较好的互补关系。中国和苏联远东需要日本和韩国的资金、先进技术及部分工业品，前苏联远东人口稀疏、劳动力缺乏；韩国的资本与朝鲜的劳动力已在大量流动；中国和前苏联远东以及朝鲜的自然资源和原材料在缺乏资源的日本和韩国吸引力极大。东北亚各国间资源赋存的区域差异及互补关系正在发展并会加强。

然而，包括“三T”（即海港、空港和通讯港）和空间联系在内的城市基础设施远远落后于日益增长的需要，各国必须齐心努力以避免交叉投资。该区域内大城市的作用日趋重要，首先应在各大城市间估价需要、交换信息。最有前途的研究领域之一是在东北亚寻求一个新的演变中的城市系统。（武伟译）