

# 首都经济圈八大经济形态的比较与启示： 伦敦、巴黎、东京、首尔与北京<sup>\*</sup>

刘 瑞 伍 琴

[提 要] 当代各国首都的经济结构一般都具有八个组成要素：服务、总部、知识、绿色、园区、临轨、临空和临港。首都经济总是先经历极化效应，然后再转向扩散效应，最终在一定区域内形成首都圈经济。本文通过可比和可获得数据的收集整理，比较了北京与伦敦、巴黎、首尔和东京四个国际性首都圈，在服务经济、总部经济、知识经济、绿色经济、园区经济、临轨经济、临空经济和临港经济等八个方面的发展变化。运用极差阈值法综合比较后发现：北京作为首都经济单体，发展具有一定实力，排名居中；但若把京津冀作为首都经济圈与之比较，则发展排名最后。目前严峻的现实是：单靠北京自身力量已经难以化解大城市病，只有实现京津冀一体化协同发展，即建立全域性的首都圈经济，才能实现首都经济结构优化升级。

[关键词] 首都圈；首都经济；经济结构

首都北京经过 60 多年的经济结构演变，经历了建国之初的消费性城市转向生产性城市，20 世纪 80 年代生产性城市转向服务性城市，21 世纪初服务性城市转向国际性城市三次结构调整过程。这三次结构调整都与北京当时的功能定位和条件相适应，北京作为处于上升期的世界性城市，其第四次结构调整是必然的。

北京在进入两千万人口大都市行列的同时，也在加剧其严重的“大城市病”：交通拥堵、住房紧张、环境污染加剧、雾霾天数持续增加、能源供给趋紧、农产品供给严重依赖区外及公共安全任务繁重等。过度集中的首都功能是“大城市病”的主要原因。国家主席习近平在 2014 年的“226 讲话”中，提出要明确北京城市功能定位，纾解北京非核心功能，强调打破自家“一亩三分地”的发展模

式，统筹京津冀协同发展，推动首都经济圈一体化。因此北京的第四次经济结构调整思路，应当是跳出北京，打造首都经济圈，走京津冀协同化和一体化发展道路。

从世界经验观察，首都城市的建立首先带来的是首都经济的极化效应，经济要素从四面八方向首都城市汇集。当经济要素聚集达到临界点之后，首都经济的扩散效应开始出现。首都经济圈概念早已存在。很多国家首都通过跨行政区域整合资源和协调功能形成首都经济圈，不仅有效地缓解了功能过度聚集所带来的城市和社会问题，实现了首都功能的提升，而且充分发挥了首都资源的辐射效应，带动周边城市协同发展。其中，英国伦敦、法国巴黎、韩国首尔和日本东京便是典型。本文将以此四大国际性首都经济圈作为研究对象，探究首都经济

<sup>\*</sup> 刘瑞、伍琴，中国人民大学经济学院，邮政编码：100872，电子邮箱：liuruiruc@163.com。本文受到北京市社科基金 2013 年重大项目“推进首都经济结构战略性调整研究”（13ZDA03）、北京市教委与中国人民大学首都经济学科群研究共建项目“提升北京创新能力，打造环渤海经济新引擎”的资助。感谢匿名评审人提出的修改建议，笔者已做了相应修改，本文文责自负。

构调整的一般规律。

长期以来关于北京首都经济圈定义众说纷纭，基本是“1+X”的说法，即北京加上环绕北京周边的若干个天津和河北辖属的城市经济共同构建首都经济圈。随着国家将推出的首都经济圈规划，首都经济圈已然包含三个全域省市经济。因此，本文提及的首都经济与北京市经济同义，首都圈经济与京津冀圈经济同义。

### 一、国际性首都经济圈概况及特征

英国伦敦、法国巴黎、韩国首尔和日本东京四大国际性都市在历史沿革过程中逐渐从单一都市发展到如今以首都为核心的城市群，也被称之为都市圈或首都圈。四个首都圈的基本概况如表1所示。四个首都圈的共同特征体现在：(1)均以首都为核

心，建立层级式的圈层结构，每个圈层均有明确的功能定位。(2)首都圈对全国经济贡献大，除伦敦首都圈2011年产值仅占全国的五分之一以外，其他首都圈全国产值占比均在三分之一及以上。(3)中心城市优势突出，首都圈中心城市以不到10%的面积创造了圈内三分之一到二分之一的经济总量。(4)首都圈形成均通过多次城市规划完成。伦敦、巴黎、首尔和东京分别经历了四次、六次、三次和五次首都圈规划调整，在规划过程中纾解中心城市压力的常见方式是建立新城和卫星城，首尔还尝试通过迁都来缓解中心城市压力。(5)最终形成稳定的首都经济结构形态，即服务经济、知识经济、绿色经济、总部经济、园区经济、临空经济、临轨经济和临港经济。巴黎地处内陆地区且对流经城市的塞纳河进行环保治理，最终只留下具有城市观光功能性质的航运，没有形成临港经济。

表1 四个国际首都圈概况

项目	伦敦首都圈	巴黎首都圈	首尔首都圈	东京首都圈
范围	由伦敦城和其他32个行政区组成，即大伦敦地区。具体分为内伦敦和外伦敦两个圈层	位于法国北部，由巴黎市和其他7省组成，是法国22个行政大区之一，具体分为巴黎市区、内环和外环三个圈层	包括中心城市首尔特别市、仁川直辖市、京畿道行政区及其下属的64个次级地方行政区	以东京为中心，半径100公里的范围，包括：东京都、神奈川县等一都七县。具体分为内层、中间层和外层三个圈层
面积	1 579 平方公里	2 072 平方公里	11 818 平方公里	36 884 平方公里
人口	总人口约 840 万人 (2013 年)，人口密度约为 5 320 人/平方公里	总人口约 1 197.83 万人 (2013 年)，人口密度约为 5 781 人/平方公里	总人口约 2 470.6 万人 (2012 年)，人口密度约为 2 091 人/平方公里	总人口约 4 348 万人 (2012 年)，人口密度约为 1 179 人/平方公里
地区生产总值	2011 年为 2 829.71 亿英镑，占英国总产出的 22%	2012 年地区生产总值达到 6 123.23 亿欧元，占法国总产出的 31%	2011 年地区生产总值为 585.9 万亿韩元，占韩国总产出的 47%	2009 年地区生产总值为 201 万亿日元，占日本生产总值的 37.5%

资料来源：英国国家统计局，<http://www.ons.gov.uk>；法国国家统计局，<http://www.insee.fr>；韩国国家统计局，<http://kostat.go.kr>；日本总务省统计局，<http://www.stat.go.jp>。

首都圈经济形成就是城市产业结构调整 and 升级的过程：从主导产业看，首都产业经历了农业、制造业、传统服务业、现代服务业转变阶段；从驱动要素看，经历了劳动密集型、资本密集型、技术密集型、创新驱动型转变阶段；从资源消耗看，由高耗能向绿色低碳转型；从产业空间分布看，由扩散

到集中，再由集中向周边地区升级转移。目前，多数世界性的首都圈均已形成了“三、二、一”的产业结构。

如图1所示，伦敦、巴黎、首尔和东京首都圈的第三产业占比均超过了70%，第一产业占比接近于零。北京市数据显示，北京市与国际首都圈的

产业结构类似，第三产业占比也超过70%，第二产业占比接近于首尔和东京。但包含京津冀在内的首都经济圈，产业发展存在明显差距，第三产业占比不足50%，还未形成服务经济主导形态，第二产业比重过高。其主要原因是制造业在天津和河北的经济发展中占据重要地位。长期以来，北京推行的是自我封闭性首都经济建设，因此跨区域首都市经济圈远未成形。

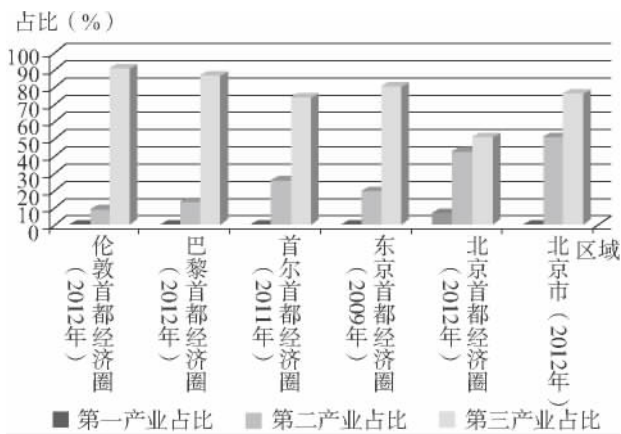


图1 首都圈产业结构比较

资料来源：英国国家统计局，<http://www.ons.gov.uk>；法国国家统计局，<http://www.insee.fr>；韩国国家统计局，<http://kostat.go.kr>；日本总务省统计局，<http://www.stat.go.jp>；中国国家统计局，<http://data.stats.gov.cn>；北京首都圈数据根据三个省市统计年鉴的GDP和产业增加值计算得出。

观察世界性首都经济圈演化过程可以明显看到，成熟的首都经济圈形成了八个稳定的架构：(1) 服务经济：首都经济发展到一定程度必然形成以服务业为主体的经济。(2) 总部经济：首都作为政治中心必然派生出来的特色经济。(3) 知识经济：首都作为智力和创新的集中区域必然生成的特色经济。(4) 绿色经济：首都人口与环境长期整治必然生成的现代经济形态。(5) 园区经济：首都产业区域功能历次调整而必然生成的现代经济形态；(6) 临空经济：首都作为国内外交往中心使用航空运输手段而必然形成的现代经济形态；(7) 临轨经济：首都作为国内交往中心构建轨道交通网络而必然形成的现代经济形态；(8) 临港经济：首都作为国内外交往中心依托海运而必然形成的现代经济形态。从形态区别性上看，八个经济形态中

的产业虽有所交叉，但各自特色依然很鲜明；从形态完整性看，除巴黎首都圈对塞纳河治理停航而缺临港经济外，其他首都圈均具备。对这八个首都经济形态如何演化而来进行详细考察会超出本文范围，需另文详述。故本文立足点是，比照国际四个首都经济圈的八大经济形态，对比分析北京首都经济及其尚未成形的首都经济圈的差距，为建立一体化的京津冀经济圈提出调整思路。

## 二、首都圈经济结构多维解析

### (一) 服务经济

服务经济是一种以服务业为主体产业的社会经济形态。其主要标志是服务业产值或第三产业就业人数占比超过60%。服务经济产生于工业化高度发展的阶段，是衡量区域竞争力的重要标志之一。

首都圈均经历了多次产业结构调整才进入服务经济阶段。伦敦长期是英国工业中心，其借助大规模工业生产的机会，聚集资本、信息和专门知识及金融保险业务，服务业迅速发展。1861年第三产业就业人口占比达61%，成为真正的服务经济主导城市。此后经历了服务高端化转型和创新转型阶段。<sup>[1]</sup>巴黎1955年起制定了一揽子计划来控制第二产业，发展第三产业，2012年第三产业产值占比已经达到87.5%。首尔经历了产业扩张、转移、抑制和升级阶段，由轻工业转向汽车钢铁等重工业，继而提出“科技立国”战略发展知识密集型产业和绿色服务业，1985年首尔首都圈的第三产业产值占比已经达到62.4%。东京产业结构调整经历六个阶段，1970年东京首都圈的第三产业产值占比已经达67.9%，成为服务主导型经济。

如表2所示，北京市2012年第三产业占比仅接近伦敦1990年的水平，京津冀圈仅接近巴黎1990年的水平，服务业发展远远滞后于其他三个首都圈。但北京市的年均增长率最高达1.71%，京津冀圈的增长率仅次于巴黎首都圈，增长速度快，这表明北京市及京津冀圈的服务经济处于高速发展期，发展潜力巨大。

表 2 首都圈第三产业发展比较

首都圈	第三产业占比 (%)		年均增长率 (%)
	1990—2010年	1970—2009年	
伦敦首都圈 (1990—2010年)	79.60	90.64	0.55
巴黎首都圈 (1990—2010年)	54.40	87.40	1.65
首尔首都圈 (1990—2010年)	61.60	71.90	0.52
东京首都圈 (1970—2009年)	67.90	81.40	0.47
京津冀圈 (1994—2012年)	37.26	50.77	0.75
北京市 (1990—2012年)	38.80	76.50	1.71

资料来源：英国国家统计局，<http://www.ons.gov.uk>；法国国家统计局，<http://www.insee.fr>；韩国国家统计局，<http://kostat.go.kr>；日本总务省统计局，<http://www.stat.go.jp>；北京统计信息网，<http://www.bjstats.gov.cn>。京津冀圈数据由各个省份的第三产业产值及GDP计算得出，增长率采用算术平均法计算而得年均增长率。

国际首都圈服务业发达不仅表现在总体规模大，吸纳就业比重高，还体现在服务业内部结构合理。伦敦首都圈的服务业结构中金融保险服务业、专业服务、商务服务、科学技术活动以及通讯服务业比重较大，2010年高达46.73%。其中，金融保险业及专业服务和科学技术活动服务比重呈现不断增加趋势。<sup>[2]</sup>巴黎首都圈的服务业中公共服务、金融、房地产及商务服务占据主要份额。首尔首都圈服务业增加值比重排名靠前的有金融保险业、批发零售业、商业服务和房地产及租赁业。东京首都圈主要服务业包括金融保险业、批发零售业、信息与通讯业和不动产业。可见，伦敦和巴黎首都圈的服务业结构中以金融、商业服务及公共服务为主，服务业结构已经非常完善，首尔和东京首都圈的主要服务业还包括批发零售业和房地产租赁业。京津冀圈的服务业结构中金融业等现代服务业的占比不断增加，批发零售等基础服务业占比下降，其中天津和河北地区的第二产业比重依然很高，因此首都圈服务经济发展还存在很多障碍。

(二) 总部经济

总部经济是指一种由各种社会经济机构的首脑部门聚集带动综合服务效应的社会经济形态。首都城市天然地吸引了国内外机构首脑部门入驻，由此

必然产生围绕总部机关服务而形成的可观经济效益。总部经济在首都经济发展中占据重要地位，是首都经济不可分割的组成部分。

根据《2013年财富世界500强排行榜》整理如表3所示，四个国际首都圈的总部主要聚集在首都城市，伦敦、巴黎、首尔、东京分别拥有世界500强总部数量16, 2, 12, 47个，分别占据全国上榜企业的61.54%，64.52%，85.71%，75.81%。<sup>①</sup>首尔和东京更为集中，尤其是韩国上榜企业中，85.71%的企业总部均位于首尔。从总部收益来看，营业收入总额从高到低依次为东京、巴黎、伦敦和首尔，营业收入占全国比重均超过65%。利润总额从高到低依次为东京、伦敦、首尔和巴黎，除了巴黎占全国比重低于50%，其余均将近100%或超过100%。这意味着仅入住首都圈的总部机关创造的利润就几乎占据了其他企业大部分利润，甚至还弥补了首都圈以外地区企业的利润亏损。此外，总部的入驻不仅带来企业自身高端人才的就业，还带动周边服务业就业，具有庞大的就业效应。

2013年北京世界500强企业总部数量为48个，超过东京位居全球第一。其利润远远高于四个国际首都，目前北京的总部经济还处于高速发展阶段。

<sup>①</sup> 该榜单是由美国《财富》杂志评选出，每年公布一次，其评选标准包括五项内容：销售收入，企业统计数据必须具有较高的透明度，独立的公司治理，统一按美元进行排序，必须在规定的时间内申报相关资料。

表3 首都圈世界500强总部比较<sup>[3]</sup>

项目	世界500强企业总部数	营业收入	利润
伦敦	16个	1 135 869.30 百万美元	41 979.30 百万美元
英国	26个	1 591 876.50 百万美元	45 647.30 百万美元
占比	61.54%	71.35%	91.96%
巴黎	20个	1 333 860.30 百万美元	25 509.20 百万美元
法国	31个	2 036 628.70 百万美元	54 625.20 百万美元
占比	64.52%	65.49%	46.70%
首尔	12个	702 046.60 百万美元	37 404.70 百万美元
韩国	14个	781 959.80 百万美元	38 604.20 百万美元
占比	85.71%	89.78%	96.89%
东京	47个	2 796 524.50 百万美元	99 922.90 百万美元
日本	62个	3 449 438.20 百万美元	95 527.30 百万美元
占比	75.81%	81.07%	104.60%
北京	48个	3 441 227.10 百万美元	206 322.60 百万美元
中国	95个	5 243 682.80 百万美元	265 630.70 百万美元
占比	50.53%	65.63%	77.67%

资料来源：财富中文网，2013 财富世界 500 强榜单 [EB/OL]. <http://www.fortunechina.com/fortune500>, 2014-10-22.

从总部企业所属行业分布看，伦敦、巴黎和东京都是著名的国际金融中心，聚集了大量的金融企业总部，尤其是保险和商业银行业。东京的行业分布较为分散，涉及大量的制造业总部，如电子电器设备、车辆与零部件等。首尔总部企业体现出明显的制造业特色，主要分布在采矿原油生产、电子电器设备和车辆零部件等行业，其中电子电器设备主要是科技创新企业。北京 500 强企业总部集中前三的行业为工程与建筑（6 家）、银行及商业储蓄（5 家）、金属产品（4 家），其行业结构与国际比较还有一定差距，需进一步优化。

此外，国际首都圈内还聚集了大量的跨国公司区域总部，研发机构总部和文化创意企业总部。

国际首都圈总部经济的发展经验主要通过商务区或产业功能区形成总部聚集区，比如伦敦城，巴黎 CBD，东京中央区等。总部聚集区主要依托便捷的交通和完善的商业服务。同时，采用企业总部与制造基地（分支机构）相分离的方式，以首都为中心，促进首都圈内各个城市的分工和合作。

### （三）知识经济

知识经济是指一种以知识作为核心要素来实现经济增长的社会经济形态。创新是知识经济发展的动力，教育、文化和研发是知识经济的先导。

各个首都圈均十分重视教育。伦敦首都圈高等教育十分发达，拥有 40 多所大学和学院，是英国拥有学生最多的城市。2009 年，伦敦的公共教育经费投入占 GDP 的 5.6%，平均教育年限为 12 年，高等教育比率为 31.14%，这些指标均高于同期京津冀圈的指标。<sup>[4]</sup>巴黎首都圈是法国教育事业的中心，拥有大量的研究机构、图书馆、博物馆等，设有专门培育“精英”的“大学院”。首尔首都圈非常注重基础教育和终身职业教育，高等教育主要是私人办学，在创新力培养上具有明显的优势。东京首都圈在教育上强调“产学研”结合，拥有 255 所大学，占全国大学总数的三分之一，就读学生数量占日本总学生数的 44%，同时拥有三分之一的研究和文化机构。2011 年东京首都圈的教育经费支出占财政支出的比重达 11.9%。<sup>[5]</sup>

科学研究是发展知识经济的内生动力。四个国际首都圈在科学研究方面具有以下特点：(1) 依托政府研发投入。2011年首尔首都圈的研发支出占地区生产总值的5.5%，占韩国研发支出的64.3%。(2) 注重“产学研”结合，重视大学研究机构。科学研究支出很大一部分流向高等教育研发支出。东京首都圈甚至将东京区部分大学、研发结构和高技术产业转移到多摩和筑波，聚集形成科学城，大力推动了高新技术产业的研发。

当今社会，知识经济的另一个重要表现是文化创意产业的发展。伦敦、巴黎、首尔和东京均享有世界创意之都、时尚之都和设计之都美誉，其文化创意产业均相当发达，但内容和发展模式存在差异。大伦敦政府一直将创意产业作为核心产业经营，伦敦从典型的工业城市成功转变为创意之都，2010年伦敦首都圈创意产业产值达210亿英镑，从业人数约65.8万人。<sup>[6]</sup>最发达的文化产业包括音乐视觉和表演艺术、电影视频和摄影以及广告和设计产业。巴黎首都圈主要以时尚设计、出版发行和电影著名。首尔首都圈是亚洲韩流的原动力，其广播、音乐、电视剧集、电影和游戏均相当发达。东京首都圈具有东京文化会馆、迪斯尼度假区、皇居、日本科学未来馆等世界著名文化设施，其电影、动漫和广告设计均闻名世界。

纵观教育、科研和文化创意产业三方面，京津冀圈2012年教育经费支出占地区生产总值比重为4%，研发支出占地区生产总值的比重为2.8%。同时，圈内存在明显的地区不平衡现象，北京拥有的教育和科研资源远远超出天津和河北。2012年北京市的文化创意产业产值已经超过10000亿元，从业人数超过150万人，居全国之首，资产总计更是达到15575.2亿元。<sup>①</sup>其中收入额最大是软件、网络及计算机服务，其次是广告会展。北京市乃至京津冀圈文化创意产业发展迅速，符合北京“科技创新中心”的功能定位，是未来发展的重要方向。

#### (四) 绿色经济

绿色经济是指一种以经济与环境和谐为目的发展起来的新经济形态。传统经济发展模式主要是依

靠消耗能源，损坏环境为代价。绿色经济强调在经济发展的同时减少能源消耗，建设宜居城市。

英国伦敦和法国巴黎均饱尝工业革命的恶果。伦敦曾是世界闻名的“雾都”，1952年遭受“雾都劫难”之后便制定了《清洁空气法案》、《控制公害法案》等一系列法案对工业和生活污染进行严格的控制，治理效果明显。此后通过收取交通拥堵费限制私家车进入市区，大力发展公共交通和实施绿色自行车计划减少环境污染，同时通过行政立法和动员全民参与方式进行绿地建设。目前的伦敦已经变成一个清洁宜居的城市，PM<sub>2.5</sub>和PM<sub>10</sub>颗粒物浓度均已经达到欧盟和英国的标准。此外，大伦敦政府大力发展绿色低碳产业，根据其2013年8月发布的报告显示，2011年12月低碳和环保商品及服务部门的产值达254亿英镑，涵盖了9200多家绿色企业，雇用员工超过163500名。伦敦主要发展低碳、可再生能源和环保产业，其中碳金融、地热、风和建筑技术份额最高，碳金融、光伏能源、风能和潮汐能则增长速度最快，成为新的经济增长点。<sup>[7]</sup>

欧洲艺术文化中心的巴黎，在工业革命之后经历了长期的控污斗争。早期空气污染治理的重点在工厂的疏散和工业废气废水排放的处理上，巴黎政府鼓励企业外迁至首都圈以外的省份甚至国外。步入21世纪后，工业污染治理成效明显，但过多的机动车辆成为环境污染的新隐患。为解决雾霾问题，大巴黎政府提出发展绿色经济：首先，通过长期科技研究探索出了一套较为完善的空气检测、预报及污染溯源系统；其次，大力发展清洁的公共交通，增加有轨电车和电动巴士，开辟126公里的自行车道，建立严禁污染最严重的汽车驶入的“低排放区”，发展低碳电动汽车租赁服务等；再次，通过绿色外交争当全球绿色先锋，主动承办2015年世界气候会议；最后，出台新版《建筑节能法规》，发展低能耗建筑控制污染。

20世纪70年代，首尔城市化发展迅速，城市人口和经济总量快速增加，导致了大气、水污染等

<sup>①</sup> 资料来源：北京统计信息网，《北京统计年鉴（2013）》。

一系列严重的环境问题。20世纪90年代起,首尔首都圈便开始从政策、规划和制度入手解决城市环境污染问题。其主要举措主要包括:(1)2011年提出将首尔从“耗能、耗资城市”转为“生产型城市”,全面优化能源消费结构,减少核电,采用新能源;(2)发展绿色建筑事业,新建筑制定严格的能耗上线,要求建筑在设计上注重节能环保,旧建筑则鼓励节能改造,推进建筑能源效率改善项目(BRP),同时定期公布大型建筑的总耗能和单位耗能数据,促使大企业为提升企业形象而努力提高能效;(3)发展天然气公共交通,普及环保汽车;(4)注重废气资源的循环利用,一是实行垃圾排放的“从量制”,即根据垃圾排放数量负担垃圾处理费用的制度,二是出台一系列促进垃圾回收和减排的制度,倡导“废弃物Zero化工程”,发放“废弃物Zero店铺”认证标志,三是最大限度地实现垃圾的再利用和能源化,首尔建有四处垃圾焚烧设施,在垃圾焚烧过程中取热能用以发电或供暖。此外,注重全社会共同参与,发动全体市民广泛参与到低碳环保行动当中。

得益于碳交易市场机制,东京首都圈是世界上最低碳的城市之一,其低碳经济发展主要采用政府扶持、市场主导模式。东京首都圈最大的碳排放来源于商业领域。政府将减排的重点瞄准在大型二氧化碳排放者,立法颁布《强制碳减排与排放交易制度》,对1100家商业机构与300家工厂强制性减排,建立亚洲第一个强制性碳排放配额交易制度。同时,东京政府通过立法确立碳排放量及收益的归属权,保障企业权益,逐步完善碳排放市场。此外,东京注重发展城际轨道交通,实现了远距离通勤方式,有效缓解首都交通和居住压力。同时,政府为住户免费安装太阳能,并将减排量储存在太阳能银行,以绿色电力证书形式销售,普及节能减排意识。

北京首都圈大气颗粒物污染浓度远远高于其他四个首都圈,节能减排和绿色经济的发展也明显落

后。就圈内而言,北京的绿色经济发展明显好于天津和河北。根据国家统计局发布的《2013中国绿色发展指数报告》的测算结果显示,<sup>①</sup>绿色发展水平排名中,北京排名第一,天津进入前10名,唯独河北的绿色发展水平较低,且河北的工业废水、工业烟尘排放进入全国前10名。<sup>[8]</sup>河北作为首都经济圈的外部圈层承接了高污染高能耗的工业转移,导致其绿色经济发展缓慢。从京津冀圈绿色产业定位来看,功能定位已基本明确,北京主要负责新能源汽车、风能和太阳能研发;天津负责锂离子和镍氢电池、薄膜太阳能电池、风电装备;河北主要集中于太阳能和风能发电设备制造。

#### (五) 园区经济

园区经济是指一种高端生产要素在区域内集聚而形成的现代社会经济形态。在当代,园区经济愈来愈具有高技术密集性、产业集群性和价值链关联性等特性。在各国现代首都经济圈中,园区经济是一个新的特色。

国际首都圈主要的产业园区如表4所示,总结其园区经济发展的特点。主要体现在:(1)地理位置远离市中心。科技园区大多坐落在首都郊区或者是首都圈内的其他城市,部分园区的建立本身便是为了缓解首都城市压力。(2)交通便利。毗邻公路、机场和港口等重要交通枢纽。(3)依托大学而立,将大学研发中心作为科技企业技术和人才的重要来源。部分园区紧邻大学而建,在一定程度上体现“产学研”结合的特点。例如伦敦首都圈内的各个园区紧邻剑桥大学、牛津大学等世界知名学府。部分园区内部便存在高校,例如东京首都圈的筑波科学城内拥有筑波大学。(4)园区制度灵活,注重中小企业的培育。政府在政策和融资上给予中小企业良好的创新环境。

京津冀圈园区现状如表5所示,在北京早期园区经济开发中,位于京西北区域的中关村高新技术开发区定位于自主研发技术开发为主,位于京东南

<sup>①</sup> 中国绿色发展指数由北京师范大学科学发展观与经济可持续研究基地、西南财经大学绿色经济与经济可持续发展研究基地、国家统计局中国经济景气监测中心三家单位联合编制。该指数包括中国省际绿色发展指数与中国城市绿色发展指数。

表 4 国际首都圈园区经济概况

首都圈	主要园区	园区定位
伦敦首都圈	剑桥科技园	高科技工业园区，以中小企业为主
	东伦敦科技城	集科技、数字和创意等企业群聚的中心
巴黎首都圈	Evry 园区	工业制造业、旅游业和餐饮服务业
	Marne la Vallée 园区	以科技研发及休闲娱乐为主
	St Quentin en Yvelines 园区	以旅游业和高品质住宅开发为主
	Cergy-Pontoise 园区	公共艺术文化中心，旅游产业为主
首尔首都圈	首尔科技园区	以数字内容产业、生物科技、金融为主
	仁川松岛科技园区	以物流、自动制造业、机械制造业、信息技术为主
	京畿科技园区	以信息通信技术、生物科技、数字内容产业、物流为主
	京畿大真科技园区	以电信、生物科技、数字内容产业、物流为主
东京首都圈	筑波科学城	以研究为基础的科学和技术中心城市

资料来源：根据各个首都统计局的统计数据摘要整理。

表 5 京津冀圈内主要产业园区

园区名称	园区定位
中关村“1区16园”	国家自主创新示范区；具有全球影响力的科技创新中心
滨海高新区“3区3园”	依托京津冀、服务环渤海先进制造业产业区、临空产业区、临港产业区、高新技术产业开发
塘沽海洋高新区	我国迄今唯一的国家级海洋高新技术开发区
石家庄高新区“1区3园”	首批国家级高新技术产业开发区之一，以电子通信、医药化工、光机电一体化、新材料为支柱的特色产业
保定高新区	国内唯一的国家级新能源与能源设备产业基地
唐山高新区	2010年升级为国家级高新区，打造日子工业园、焊接与切割产业基地以及汽车零部件基地
燕郊高新区	2010年升级为国家级高新区，现代制造业和服务业基地

资料来源：根据中国园区经济网资料整理。

区域的亦庄经济技术开发区定位于以引进技术开发为主，因而北京的园区经济形成了独特的“村庄”经济。发展到今天，经过几次规划调整，中关村园区扩展成“1区16园”的国家级高新技术产业示范园区。天津滨海高新技术产业开发区、天津塘沽海洋高新技术开发区、河北石家庄高新技术开发区、保定高新技术开发区、唐山高新技术产业园区和燕郊高新技术产业园区等6个园区环绕北京园区

而开设。2012年，中关村示范区实现总收入2.5万亿元，同比增长25%以上；高新技术企业增加值超过3600亿元，占北京市GDP比重达到20%；企业实缴税费达到1500亿元，同比增长超过60%；企业利润总额1730亿元，同比增长13%。天津滨海新区生产总值完成7205.17亿元，增幅20.1%，显示出滨海新区对天津市经济的带动作用。<sup>①</sup>虽然京津冀圈内园区经济发展势头较好，但

① 中关村相关数据来源于北京统计信息网，《北京统计年鉴（2013）》；天津滨海新区数据来源于天津统计信息网，《天津统计年鉴（2013）》。



也存在很多问题。第一,中关村园区位于市中心,加重了首都北京的“大城市病”。第二,产业园区与高校合作较少,未能实现有效率的“产学研”相结合发展模式。第三,产业园区企业的原始创新力不足。第四,16个园区的产业同构化现象加剧,导致16个园区经济特色不明显。

#### (六) 临轨经济

临轨经济是指一种由轨道运输方式带动相关产业聚集而发展起来的社会经济形态。首都城市交通点线成网形成综合交通,带动首都经济圈内的人流、物流、商流和现金流,带动商业、地产、广告、文化、娱乐、办公、商务、住宅等市场及其相关设施的发展。

国际首都圈的轨道交通均非常发达,以地铁为主,见表6。东京首都圈地铁是世界上最繁忙的地

铁之一。各个首都圈的轨道交通网络错综复杂,首都圈的发展沿着轨道向外扩散,通过交通枢纽的精心布局引导形成合力的首都圈中心等级体系。轨道交通所达之处,经济发展迅速。巴黎首都圈的地铁是一个巨大的“地下超市”,设有人工销售商业点800余家,服装店、餐饮店、书店、免费报纸供应处应有尽有,还有数以千计的各类自动售卖机。2012年巴黎“地下超市”净赚2300万欧元,形成新的经济增长点。<sup>[9]</sup>高铁和轻轨则进一步加强了首都圈内各个城市之间的联系,便捷的交通是增加经济辐射力的重要保证。首尔临轨经济起步较晚,但发展迅速,除地铁之外,城际铁路及高速铁路覆盖国土一半的人口,缓解了首尔中心区的人口高密度压力。伦敦地铁运营里程最长,历史最悠久,但缺乏畅通的城际轨道或高铁网络。

表6 国际首都圈轨道交通概况

首都圈	轨道交通	条数	长度(公里)	年均客运量(亿人次)
伦敦首都圈	地铁	12条,270个地铁站点	402公里	10亿人次
	轻轨	2条	伦敦轻轨和码头区轻轨。	—
巴黎首都圈	地铁	14条主线,两条支线,合计380个地铁站、87个交汇站	221.6公里	14.79亿人次
	轻轨	3条线路	68.5公里	—
首尔首都圈	地铁	10条(还有2条在规划中),315个车站	338.9公里	16.43亿人次
	高铁	2条	KTX京釜线(汉城—釜山)、湖南线(汉城—木浦)	—
	轻轨	2条	首尔—仁川机场轻轨和议政府轻轨	—
东京首都圈	地铁	13条,220多个车站	312.6公里	29.2亿人次
	高铁	2条	东海道新干线(东京—大阪),东北新干线(东京—青森)	—

资料来源:伦敦统计局网站,巴黎统计局网站,首尔市统计信息门户,日本总务省统计局。

北京的地铁和高铁比四个国际首都圈都要发达。北京市地铁总共17条运营,包含一条机场轨道,组成覆盖北京市11个市辖区,拥有270座运

营车站、总长456公里运营线路的轨道交通系统,位居世界第一。其工作日日均客运量超过1000万人次。到2020年时,运营总里程将超过1000公

里。北京地铁1号、2号线交汇的建国门和复兴门都形成了商圈效应；西直门和东直门作为换乘车站发展迅速，商铺租金涨价明显；5号线和13号线交汇的立水桥区域汇集了东方明珠、东亚奥北中心等多个商业项目，总面积达50万平方米。此外，地铁也将北京郊区与中心城区紧密联系起来，带动沿线经济。

京津冀圈的临轨经济处于发展初期。截至2013年10月，天津地铁共4条线路，总里程达到131公里，规划中还将建设四条。石家庄地铁规划由3条线路组成，总里程59.6公里，1号和3号线正在建设之中。同时，北京拟将地铁6号线向东延伸：通州—燕郊；4号线（大兴线）向南延伸：南兆路—固安；亦庄线南延伸：亦庄—廊坊。通过贯通北京至河北的轨道交通，为北京首都经济圈的发展提供交通便利和无限商机。

高铁是京津冀圈内的特色。目前圈内运营9条高铁线路。根据规划，到2020年，圈内的城际轨道交通总里程达到710公里，线网布局满足区域经济社会发展要求，主要技术装备达到国际先进水平。城际轨道交通网络将覆盖京津冀地区的主要城市，基本形成以北京、天津为中心的“一小时交通圈”。

综合比较，京津冀圈的临轨经济发展迅速，有后来居上趋势，但好的国际经验仍应借鉴。第一，在轨道交通建设融资上引入社会资本，发挥财政资金的杠杆作用。巴黎首都圈和首尔首都圈地铁融资模式是政府与社会资本的组合模式，由企业而非政府负责地铁运营。第二，轨道交通系统优先于沿线土地开发，利用轨道交通引导城市发展，形成以轨道交通站点为中心的紧凑混合式土地开发模式。第三，轨道站点周边土地以综合开发模式进行高密度开发，为疏散中心城区就业创造条件。第四，重视轨道交通站点与其他交通工具一体化的规划和建设，促进城市交通体系无缝式发展。

#### （七）临空经济

临空经济是指一种由航空运输方式带动相关产

业聚集而形成的社会经济形态。相关产业在机场周边形成经济发展走廊、临空型制造业产业集群、各类与航空运输相关的产业集群，进而形成以临空指向产业为主导、多种产业有机关联的独特经济发展模式，以巨大的航空货流和商务人流为支撑，产生出综合的经济效应。

从各个首都圈的机场数量来看，伦敦首都圈内拥有希斯罗机场、盖特威克机场、斯坦斯特德机场、卢顿机场、伦敦城市机场和绍森德机场。其中希斯罗机场客运总量常年占据全球机场客运吞吐量列表前三甲，但其在2010年被北京首都国际机场超越。巴黎首都圈内有戴高乐机场和奥利机场，其中戴高乐机场承担法国国际交通运量的52%，也是世界最繁忙的机场之一。<sup>①</sup>首尔首都圈拥有仁川国际机场和金浦国际机场。东京首都圈有三个机场，分别是成田机场、羽田机场和横田机场。京津冀圈内机场数量多达八个，包括了北京市的首都国际机场、北京南苑机场和北京新机场（规划中），天津市的滨海国际机场，河北省的石家庄正定国际机场、秦皇岛山海关机场、唐山机场和张家口机场。

从客运量和货运量看（如图2），伦敦圈和京津冀圈的客运量较大，首尔圈和东京圈的货运量较大。各个首都圈的临空产业结构存在差异，伦敦和巴黎以零售、会展业、商务办公、电子信息服务业等现代服务业为主。首尔、东京、京津冀圈乃至北京市的临空产业主要以航空相关工业为主，辅以少量服务业，包括航空制造业、航空运输业和物流业、高新产品制造业、国际商务会展业等。

#### （八）临港经济

临港经济是指一种依托港口发展相关产业的经济形态。港口经济有着典型的外向型经济特征。

目前，除了巴黎首都圈没有港口，其他首都圈均有港口。伦敦首都圈拥有伦敦港，首尔首都圈拥有仁川港，东京首都圈拥有东京湾港口群（包含东京港、横滨港、千叶港、川崎港、木更津港和横须

<sup>①</sup> 资料来源：法国航空联合处（Union de Transports Aériens），<http://uta-airlines.com/>。

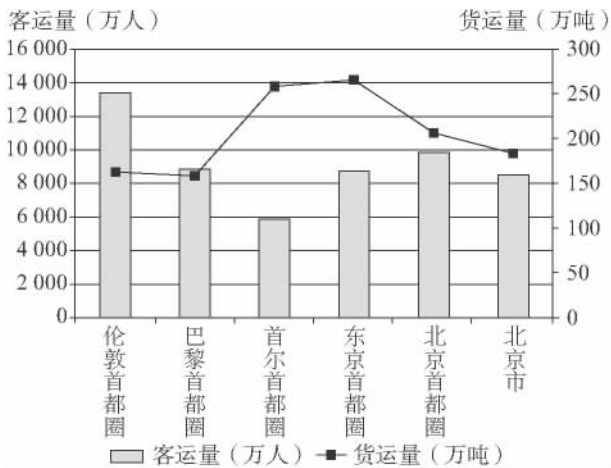


图2 首都圈内机场客运总量和货运总量对比

资料来源：中国民用航空局 (<http://www.caac.gov.cn/>)；国外首都圈数据根据各国统计局和国际机场协会 (<http://www.aci.aero/>) 资料整理。

贺港六个港口)，京津冀圈拥有天津港、唐山港、秦皇岛港和黄骅港，但还未像东京一样形成港口群。近几年的货物吞吐量显示（图3），京津冀圈的货物吞吐量远远大于其他首都圈，目前津冀的港口尚未形成港口群。

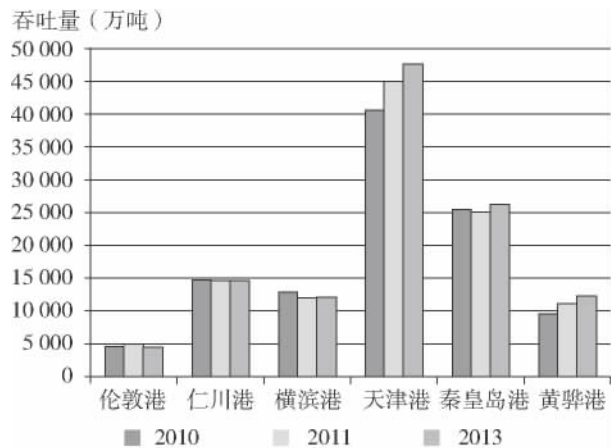


图3 2010—2012年首都圈内主要港口货物吞吐量（万吨）

资料来源：上海国际航运研究中心，《全球港口发展报告（2012）》。

根据上海国际航运研究中心发布的《全球港口发展报告（2012）》中测算的全球港口综合发展指数分析，天津港、东京港和横滨港均入选了全球前50名，首尔首都圈的仁川港并未进入该项排名，但韩国的釜山港综合发展指数排名第六。<sup>[10]</sup>天津港各分项指数均表明天津港的发展是未来北京首都圈内新的经济增长点，见表7。

表7 2012年首都圈内主要港口全球综合发展指数排名

港口	排名	综合发展指数	排名	生产运输发展指数	排名	基础设施发展指数	排名	经营与管理发展指数	排名	可持续发展指数
天津港	10	92.10	6	95.08	9	91.53	6	91.6	23	90.30
东京港	23	88.26	36	84.04	23	86.76	17	90.03	14	92.12
横滨港	46	83.31	43	82.82	51	79.08	39	85.8	40	85.52

资料来源：上海国际航运研究中心，《全球港口发展报告（2012）》。

说明：全球港口综合发展指数将运输生产、基础设施、经营管理与可持续发展四个方面作为单向指标来反映全球不同区域、不同港口发展状况及变动趋势，评价各港口的发展水平，具体又细分为20个分指标。

各个首都圈临港经济的产业发展大致经历三个阶段：重化工业集聚、增值物流延伸及现代服务拓展。最初，港口的重化工业因港口的发展而集聚。第二次世界大战后的日本依靠东京湾港口群，兴建了钢铁、石油化工、机械制造等重化工业基地，拉动日本经济；韩国依托港口走出口导向型经济发展道路，建立以仁川港为中心的京仁工业区。重化工业发展成熟后，港口功能开始延伸，通过提供增值

物流服务来提高资源利用效率。东京首都圈的港口增值物流发展十分迅速，例如其汽车产业在港口附近进行组装再出口。临港经济发展到一定程度后，对金融、保险、商务等现代化高端服务业需求增加。伦敦临港经济已十分成熟，其临港产业是以市场交易为主的金融保险业，航运业务与金融保险业相伴而生。

可供北京首都经济圈借鉴的国际首都圈临港经济发展经验：（1）充分发挥港城互动效应，港口、临空

经济与城市之间的互动是拉动首都圈经济的前提，完善交通等促进港城互动相关的基础设施；(2) 促进港口群的形成并明确职能分工，东京湾港口群的临港经济是东京首都圈的重要经济增长点，其六大港口均有明确的港口级别和职能分工，形成功能互补而非相互竞争；<sup>①</sup> (3) 注重产业集群发展和产业转型升级，按照产业层次统筹规划，突出重点产业。

### 三、首都经济圈发展综合比较

上述八大经济结构形态的比较以定性分析为

主，尚且无法产生定量结论。因此，在选择代表性指标和可获得数据的基础上，利用无量纲化的指标处理方式，分别将北京市、北京首都经济圈（京津冀圈）与国际首都圈进行量化对比分析，试图说明北京市作为一个首都经济单体，其经济实力较强，但首都经济圈的发展与国际性首都圈还存在较大的差异。由于巴黎首都圈不存在港口，未选取临港经济指标。

步骤如下：首先选取了12个代表性指标。由于着重考虑经济结构，因此选取的指标均为相对指标，具体指标体系如表8所示。

表8 首都经济圈综合评价指标体系

一级指标	二级指标
宏观经济	1. 人均 GDP
服务经济	2. 服务业增加值占比 3. 服务业从业人员占比
总部经济	4. 入驻世界财富 500 强企业营业收入/总部数量
知识经济	5. 科研经费支出占 GDP 比重 6. 人均科研经费支出
绿色经济	7. 森林覆盖率 8. 每万美元 GDP 所产生的温室气体排放量
园区经济	9. 园区人均产出（园区产出/从业人员数）
临轨经济	10. 每公里地铁承担的客运量（年客运总量/地铁总里程）
临空经济	11. 每万美元 GDP 所产生的航空客运量 12. 每万美元 GDP 所产生的航空货运量

其次采取阈值法对指标进行无量纲化处理并进行综合评价。数据无量纲化处理也称为数据标准化，数据标准化根据指标的特性分为正指标和逆指标。正指标是指数值越大越好的指标，逆指标是指数值越小越好的指标，本文的指标体系中只有“每万美元 GDP 所产生的温室气体排放量”和“每公里地铁承担的客运量”为逆指标。

正指标的标准化公式为：

$$y_{ij} = \frac{r_{ij} - \min_j r_{ij}}{\max_j r_{ij} - \min_j r_{ij}} \quad (1)$$

逆指标的标准化公式为：

$$y_{ij} = \frac{\max_j r_{ij} - r_{ij}}{\max_j r_{ij} - \min_j r_{ij}} \quad (2)$$

式中， $r_{ij}$ 表示第*i*个经济体的第*j*项指标的实际值，

<sup>①</sup> 东京湾港口群中六个港口的职能分工：东京港为输入型港口，横滨港为国际贸易港口，千叶港为能源输入港，川崎港为原料进口与成品输出，木更津港为地方商港和旅游港，横须贺港为军港兼贸易。

$\min r_{ij}$  表示第  $j$  项指标中的最小值,  $\max r_{ij}$  表示第  $j$  项指标中的最大值,  $y_{ij}$  表示标准化后的系数。

在对每个指标进行无量纲化处理之后, 对整个指标体系进行处理, 得出每个经济体的综合指数:

$$y_i = \left( \sum_{j=1}^k y_{ij} \right) / k \quad (3)$$

其中,  $k$  表示指标总个数, 本文中  $k=12$ ,  $y_i$  表示第  $i$  个经济体的综合指数,  $y_i$  的取值范围在  $0 \sim 1$  之间, 越趋近 1 表明经济发展越好, 越趋近于 0 表明经济发展越差。

当前, 京津冀一体化虽然上升到一个国家战略高度, 但并未形成城市相连接、空间布局和功能结构协调发展的真正意义上的首都经济圈, 本文虽然将其概念等同于首都经济圈, 却也只是机械地组合。因此在定量分析过程中, 首先以北京市这一首都经济单体与国际四大首都圈的经济结构进行对比(表 9), 再将京津冀视为首都圈与国际首都圈经济结构对比(表 10), 形成对比和参照, 可以更为清

表 9

北京市与四大国际首都圈的比较

指标	北京市	伦敦首都圈	巴黎首都圈	首尔首都圈	东京首都圈
人均 GDP	0.000 0	0.858 3	0.702 5	1.000 0	0.516 0
服务业增加值占比	0.183 0	1.000 0	0.791 0	0.000 0	0.454 5
服务业从业人员占比	0.501 4	1.000 0	0.768 0	0.000 0	0.536 3
科研经费支出占 GDP 比重	1.000 0	0.000 0	0.395 4	0.905 9	0.523 0
人均科研经费支出	0.017 4	0.000 0	0.287 7	1.000 0	0.266 7
园区人均产出	0.230 9	0.618 2	0.000 0	1.000 0	0.180 9
森林覆盖率	0.458 8	1.000 0	0.000 0	0.088 2	0.000 0
每万美元 GDP 所产生的温室气体排放量	0.000 0	0.831 7	0.833 0	1.000 0	0.920 5
营业收入/总部企业	1.000 0	0.946 9	0.620 9	0.000 0	0.075 6
每公里轨道交通承担客运量	0.698 1	1.000 0	0.000 0	0.756 6	0.293 2
每万美元 GDP 所产生的航空客运量	0.000 0	1.000 0	0.369 3	0.364 6	0.157 4
每万美元 GDP 所产生的航空货运量	1.000 0	0.366 6	0.093 2	0.573 0	0.000 0
综合指数	0.424 1	0.718 5	0.405 1	0.557 4	0.327 0

资料来源: 英国国家统计局, <http://www.ons.gov.uk>; 法国国家统计局, <http://www.insee.fr>; 韩国国家统计局, <http://kostat.go.kr>; 日本总务省统计局, <http://www.stat.go.jp>; 北京统计信息网, <http://www.bjstats.gov.cn>。具体指标根据原始数据测算得出, 结果根据阈值法得出。

如表 10 若将京津冀范畴视作北京首都经济圈进行对比,其结果却不尽如人意,京津冀圈目前的综合经济情况远远落后于其他首都圈。在北京市对比中具有优势的知识经济、总部经济和临空经济一经纳入首都圈便不再突出,与国际首都圈的差距进

一步拉大。究其原因在于,京津冀尚未形成真正的整体,四大国际首都圈经过几次规划整合,其经济和社会发展已融为一体,首都城市的辐射效应得以充分发挥,区域协同发展,形成了真正意义上的首都经济圈。

表 10 首都圈经济比较

指标	京津冀圈	伦敦首都圈	巴黎首都圈	首尔首都圈	东京首都圈
人均 GDP	0.000 0	0.869 7	0.726 3	1.000 0	0.554 7
服务业增加值占比	0.000 0	1.000 0	0.911 4	0.575 9	0.768 7
服务业从业人员占比	0.076 5	1.000 0	0.768 0	0.000 0	0.536 3
科研经费支出占 GDP 比重	0.376 4	0.000 0	0.436 5	1.000 0	0.577 4
人均科研经费支出	0.000 0	0.137 1	0.385 4	1.000 0	0.367 2
园区人均产出	0.245 3	0.618 2	0.000 0	1.000 0	0.180 9
森林覆盖率	0.555 9	1.000 0	0.000 0	0.088 2	0.000 0
每万美元 GDP 所产生的温室气体排放量	0.000 0	0.607 7	0.610 8	1.000 0	0.814 7
营业收入/总部企业	0.762 2	1.000 0	0.655 8	0.000 0	0.079 8
每公里轨道交通承担客运量	0.850 0	1.000 0	0.000 0	0.756 6	0.293 2
每万美元 GDP 所产生的航空客运量	0.307 2	1.000 0	0.251 5	0.245 9	0.000 0
每万美元 GDP 所产生的航空货运量	0.345 2	0.639 7	0.162 7	1.000 0	0.000 0
综合指数	0.293 2	0.739 4	0.409 0	0.638 9	0.347 7

资料来源:原始数据来源于英国国家统计局, <http://www.ons.gov.uk>; 法国国家统计局, <http://www.insee.fr>; 韩国国家统计局, <http://www.kostat.go.kr>; 日本总务省统计局, <http://www.stat.go.jp>; 国家数据, <http://www.data.stats.gov.cn>。具体指标根据原始数据测算得出,最终结果根据阈值法计算得出。

综合评价,北京市作为中国首都经济单体,具有一定的经济实力,经济结构也在不断优化,逐步向国际首都看齐。但北京与伦敦等首都城市一样,经济发展到一定阶段之后便面临诸多问题,经济结构的优化无法在单一的首都内部完成,需要考虑区域协同发展,通过疏散首都的部分功能到周边城市,逐步向外扩散形成首都圈层,在首都圈层的基础上完成经济结构转型升级。这必然要求打破北京地域空间,将京津冀作为整体统一进行城市规划和产业布局,立足首都经济圈来调整首都北京的经济结构。

#### 四、经验借鉴及对北京的启示

##### (一) 尽快推出首都经济圈发展规划和首都经济圈立法

多年来,制定首都经济圈发展规划的呼声一浪高过一浪,但迟迟不见有实质性进展。国家“十二五”规划纲要草案明确指出:“推进京津冀区域经济一体化发展,打造首都经济圈”。首都经济圈的规划和编制工作随之被提上议事日程,但进展一直

较慢。其中,最大的障碍是对首都经济圈的划分和地区利益调整。要加快区域经济一体化进程,实现区域经济集聚和快速发展,就必须打破地方区域封锁和行政分割。为此,就需要从国家层面上来尽快制定出台首都经济圈发展规划,明确其范围划分,确立合作发展机制。进一步看,规划能否实现需要最基本和稳定的法律制度予以保障。四个国际性首都圈以及其他国外首都圈的发展经验均表明,首都经济圈的形始终与法律法规相伴出现,法律制度为首都圈的形与发展提供了最可靠的保障。想要将京津冀圈打造成世界上最大、最具竞争力的首都经济圈,可能需要几代人的共同努力,其间将经历数届政府更替,花费的时间和心血也会很多,没有一个强有力的法律制度保证很难坚持做下去。为此,还要制定有效的法律法规来保障首都经济圈发展规划的顺利实施,以促进首都经济圈区域合作取得实质进展。

### (二) 设立有职有权的首都经济圈管理协调机构

根据国际首都经济圈建设经验,设立跨行政区域的管理协调机构尤为必要。伦敦、巴黎、首尔和东京首都圈均有统一的城市规划机构和政府管理机构。在中国行政等级的特殊背景下,协调机构领导的行政等级必须高于北京市级。协调机构的成立既能统筹城市布局 and 规划,又能促进产业布局合理化和公共资源均等化。从历史上看,京津冀三地长期不能形成统一的首都经济圈,在体制上的关键原因就是行政体制的分割。北京与天津均为直辖市,主要领导人基本都是政治局委员,河北省的主要领导人在行政级别上难以与之平起平坐。而政治级别的待遇直接影响到其他政府工作的运行。中国正在推进的政治体制改革,将会改变许多现行的官场游戏规则,革除官场不适应市场经济的陋习。但是可以预计到,应有的政治地位及待遇将难以有根本性的

改变。因而,为减少由于行政制度安排带来的三地协同发展阻力,应该建立起一种超越于三地政府职能之上的协调机构,这种协调机制要有一定的权威性和干预力。目前,以国务院副总理张高丽为首的京津冀协同发展领导小组已经成立,这对形成首都经济圈具有重大意义。今后还需要进一步落实机构职责权利义务。这将大大不同于此前中国其他区域经济圈的形经验,如珠三角、长三角经济圈。在那些地区因为只存在一个单一的行政中心(长三角的行政中心是上海,珠三角的行政中心是广州),因而在政府体制层面上比较容易协调区域内的涉政事务。

### (三) 明确经济结构调整方向,有舍才有得

纵观国际首都圈功能纾解过程,不仅注重经济增长,更注重建立宜居的环境,考虑公民的幸福感,其本质上是以短痛换取长期利益。首都在经济结构优化过程中要懂得取舍,比如服务经济原则鼓励发展高端服务业,对低端服务业进行整合和规范;总部经济发展通过总部基地与制造基地向剥离形成区域联动等。目前北京市政府已经开始动迁市区内的大型批发市场到周边城市。近期之内,将北京市管辖区内的部分中央企业总部和国务院各部所属的一部分事业机构(高校、科研院所、医院等)迁出北京市也具有一定可能性。但是,这些调整只是扬汤止沸的做法,根本解决出路是将承担首都非核心功能的机构迁至北京边缘辖区乃至京津冀区域以外的区域,才能彻底医治北京以及京津冀地区存在的大城市病。从韩国建立新的首都行政中心城市经验看,甚至可以考虑将中央政府的部分机关和职能部门迁往首都经济圈以外的其他城市地区,这样既有利于减少人口在首都的过分集中,又可以适当分散首都的部分行政职能,实现资源在首都经济圈内的均衡流动。

### 参考文献

- [1] 左学金. 世界城市空间转型与产业转型比较研究 [M]. 北京: 社会科学文献出版社, 2011.
- [2] Office for National Statistics, Regional GVA NUTS1: 1997—2012 [DB/OL]. <http://www.ons.gov.uk/ons/publications/re-reference-tables.html?edition=tcm%3A77-317145>, 2014-10-22.
- [3] 财富中文网. 2013 财富世界 500 强榜单 [EB/OL]. <http://www.fortunechina.com/fortune500>, 2014-10-22.
- [4] 张志伟. 北京人才发展报告 (2010—2011) [M]. 北京: 社会科学文献出版社, 2011.

- [5] 东京都总务局统计局. 东京都统计年鉴公共财政支出表 [DB/OL]. <http://www.toukei.metro.tokyo.jp/>, 2014-10-22.
- [6] Mayor of London. World Cities Culture Report; 2012 [EB/OL]. <http://www.docin.com/p-519918251.html>, 2014-10-22.
- [7] Department for Business Innovation & Skill. Low Carbon and Environmental Goods and Services (LCEGS) Report for 2011 to 2012 [R/OL]. <https://www.gov.uk/government/publications/low-carbon-and-environmental-goods-and-services-2011-to-2012>, 2014-10-22.
- [8] 北京师范大学科学发展观与经济可持续研究基地, 西南财经大学绿色经济与经济可持续发展研究基地, 国家统计局中国经济景气监测中心. 2013 中国绿色发展指数报告——区域比较 [M]. 北京: 北京师范大学出版社, 2013.
- [9] 黄远春, 邱薇华. 城市轨道交通行业经济效益增值方法探讨 [J]. 硅谷, 2010, (22).
- [10] 上海国际航运研究中心港口发展研究所. 全球港口发展报告 (2012) [R]. 上海: 上海国际航运研究中心, 2013.

(责任编辑: 杨万东)

## COMPARISON AND INSPIRATION OF CAPITAL ECONOMIC CIRCLE: BEIJING, LONDON, PARIS, SEOUL AND TOKYO

LIU Rui WU Qin

(School of Economics, Renmin University of China)

**Abstract:** Generally, the economic structure of capital cities in the world includes eight constituent elements: services, headquarters, knowledge, low-carbon, parks, rail, airport and harbor. Capital economic always first experiences polarization effects, and then turns to diffusion effects, and ultimately forms metropolitan economy in a certain area. By collecting comparable and available data, four international metropolitan areas, London, Paris, Seoul and Tokyo, are compared with Beijing in eight aspects, including service economy, headquarters economy, the knowledge economy, green economy, industrial parks economy, pro-rail economy, airport neighboring economy and harbor neighboring economy. Poor threshold method is used for comprehensive comparison, the results show as follows. As a capital, Beijing has economic development strength, ranking in the middle. If Beijing, Tianjin and Hebei are treated as a whole economic circle, it ranks behind other four international cities. The truth is that it's difficult to resolve "big city disease" on its own strength, only by achieving the integration of Beijing, Tianjin, Hebei and realizing joint development, namely establishing metropolitan economic in whole area, which can achieve optimization and upgrading of capital economic structure.

**Key words:** capital circle; capital economy; economic structure