

# 城市发展理论与辽宁城镇化创新发展模式选择<sup>①</sup>

孟翔飞，刘玉梅<sup>②</sup>

(1. 中国社会科学院 社会学所，北京 100732；  
2. 辽宁公安司法管理干部学院，辽宁 沈阳 110034)

**摘要：**在现代化和工业化过程中，城市化一直是一个非常重要的要素。本文力图摆脱单一的经济视角，从经济学和社会学“双视角”思考中国进入到工业化中后期城镇化的进程及发展模式的选择，提出中国城镇化的本质就是“城乡一体化”。通过对老工业基地振兴与再工业化背景下辽宁城镇化创新发展模式的探索，力求“管中窥豹”——以辽宁为案例，预测分析深度城镇化过程中中国城镇化创新发展的若干模式。

**关键词：**城镇化；工业化；发展；模式

辽宁城镇化创新模式的选择要将世界城市化发展的规律与辽宁的经济发展实际情况结合起来。辽宁的城镇化创新发展过程，就是在城镇化实践中不断深化认识经济发展现状，认识和解决城镇化发展实际问题的过程。辽宁的城镇化创新发展模式选择要建立在工业化中后期这个发展阶段的研判基础上，站在统筹区域经济发展的战略高度，从单一的经济视野转向经济学和社会学双视角的理论视野，坚持以人为本，选择辽宁城镇化创新发展模式，推进辽宁城镇化的科学发展。

## 一、经济学与社会学“双视角”下的城市发展理论述评

### (一) 经济学视角下的城市发展理论综述

在经济学的研究中，工业化是现代经济发展的一个特定阶段，库兹涅茨把它看作现代经济增长的同义语；而城市化则是现代经济发展的一个必然结果，是伴随着现代经济增长而产生的经济现象。因此，二者之间是一个相互联系、不可分割的统一体，共同反映了经济发展的基本进程。

20世纪50年代中期，美国发展经济学家刘易斯按照古典学派的传统，建立一个在二元经济框架内分析发展中国家工业化和城市化的早期模型<sup>[1]</sup>，指出了工业化带动城市化，城市化反作用于工业化，使得整个经济由二元结构向同质的现代化结构转变。但刘易斯模型没有考虑到发展中国家现代资本主义部门生产出来的产品的市场实现的困难，事实上工业化的发展是受到市场容量的限制的。拉尼斯和费景汉在刘易斯模型的基础上有所改进，他们认为，发展中国家工业化的关键就在于如何把农村隐蔽失业者全部转移到工业部门中去。发展中国家在推进工业化与城市化进程中，应该充分考虑到本国劳动力丰富的特点，在多种可供选择的技术中尽量采用劳动偏向的技术，鼓励劳动偏向的技术进步，不能大量引进先进国家的具

<sup>①</sup> 【基金项目】辽宁省中青年哲学社会科学人才培养工程委托重点课题——《辽宁老工业基地全面振兴中若干成功模式研究》之子课题。

<sup>②</sup> 【作者简介】孟翔飞（1966—），男，辽宁朝阳人，中国社科院社会学所博士后，辽宁公安司法管理干部学院副院长，教授，主要从事区域经济学、城市社会学等方面的研究；

刘玉梅（1980—），女，辽宁沈阳人，经济学硕士，讲师。

有很高资本偏向的技术。否则，高资本积累率很可能带来低的就业创造率，从而妨碍工业化与城市化的发展<sup>[2]</sup>。同样，拉尼斯—费模型也存在一些重要缺陷。在考虑发展中国家城市也存在严重失业的基础上，托达罗提出，一个农业劳动者是否迁入城市的决策不仅仅决定于城乡实际收入差别，而且决定于城市就业率和失业率。农业劳动者迁入城市的动机主要决定于城乡预期收入差距，差距越大，流入城市的人口越多。他发现劳动力迁入城市对经济发展的影响，比起它所带来的城市失业和就业不足的明显恶化更为广泛<sup>[3]</sup>。

虽然早期的城市化理论均将城市化的内涵界定在农村人口向城市转移上，但是，其背后的经济增长，亦即工业化，被普遍认为是城市化的根本原因。工业化对城市化具有明显的带动作用。据钱纳里的世界发展模型，在工业化率、城市化率共同处于 0.13 左右的水平以后，城市化率开始加速，并明显超过工业化率。同时，发展中的城市以其“聚集效应”，以及提供一个总量不断扩大的享有较高收入的城市就业人口等优势，对工业持续增长起到拉动作用<sup>[4]</sup>。1860 年时，居住在城市里的美国人尚不足 20%，而到 1920 年，大多数美国人已经生活在城市里了。1920 年，农业劳动力只占全部劳动力的 20%，而一百年以前，这个比例高达 72%（曲达科夫和史密斯，1988）。在工业化后期，制造业占 GDP 的比重开始持续下降，这时工业化对城市化的贡献作用开始减弱。

经济学研究的另外一个理论倾向就是将城市化放到区域经济发展的大系统中，从区域经济整体协调发展的视角认识城市化。英国学者霍华德（E.Noward，1898）提出“田园城市模式”，最早表达了将城市与区域相联系进行研究的想法<sup>[5]</sup>。盖迪斯（P.Geddes，1915）首创了区域规划综合研究方法，提出城市扩散到更大范围形成新区域发展形态。德国地理学家克里斯特勒（W.Christaller，1933）提出著名的中心地理论，第一次把区域内的城市系统化论述<sup>[6]</sup>。戈特曼（Gottmann，1961）20 世纪 60 年代其代表作《特大都市区：城市化了的美国东北海岸》中首次指出了沿美国东海岸从新罕布什尔到北卡罗来纳这城市化的都市区内的农村与城市共生、土地综合利用的空间现象，并预言这种情形在世界许多地区将会重复出现<sup>[7]</sup>。加拿大地理学家麦吉（J.G.MeGee）对东南亚城市化作了大量实证研究，提出以区域为基础的城市化道路<sup>[8]</sup>。认为这种区域不同与欧美等发达国家的区域范围，欧美重点研究的区域是由“中心城市支持起来的系统”，主要由城市居民外迁引起的，而东南亚城市化与区域发展相结合的支持系统是城市、乡村相混合的复杂体系，主要是由工业化、城市扩张引起的，对于我国区域社会发展有直接和借鉴意义。西方区域经济理论研究最活跃的新经济地理学力图把“空间”因素引入对区际贸易的分析，通过把运输成本作为“空间”因素纳入区际贸易模型来解释贸易量随距离的增加而迅速减少，以及价格、要素报酬和行业生产率在不同区域间的差异等问题。Krugman（1991）通过模型分析表明，一个经济规模较大的区域，由于前向和后向联系，会出现一种自我持续的制造业集中现象，经济规模越大，集中越明显<sup>[9]</sup>。Waltz 则认为，区域经济一体化会导致规模收益递增的生产和创新产品的区域性集中，区域经济增长源于产业部门的地理集中及由此产生的持续的生产率提高。这些理论既分析了区域非均衡发展的形成机理，同时又阐述了经济发展的辐射、扩散和传递过程<sup>[10]</sup>。

## （二）社会学视角下的城市发展理论综述

现代社会学的兴起源于近代城市化运动。在社会学家的视野中，城市的本质显然不在于建筑的密集和高楼的林立，而在于创造并使用着这些物质基础的人。因此，城市数量增多，城市规模扩大，仅仅是城市化的外在形式，至于由此带来的城市素质提高，城市社会结构分化，社会结构要素复杂化，才是城市化的内在形式，更能体现出城市化对于社会领域中文明要素积累的意义。城市之所以能够以特有的社会变迁带动社会发展，其本质就是城市的生存与生活方式构成了一种与乡村不同的结构关系，这种关系形成压力机制并赋予城市社会多样性的机制关系——生活方式压力选择机制、生活压力竞争机制、文化积累进化机制、科学技术创新机制、分工深化创造机制、个体差异需求机制、交换关系形成的互动依存机制——这

些机制构成一种社会关系，进而形成城市社会变迁的动力机制<sup>[11]</sup>。工业文明与民主政治乃是现代城市的两大核心制度，分别代表了新的经济形态和新的政治架构。

芝加哥学派关注城市成长的机制及其社会后果，提出第一个城市研究范式——“人类生态学”和城市动力学。作为人文主义城市理论的代表简·雅各布斯把城市的意义和功能界定为人性成长的需要，城市空间不应是单纯工程性的和只追求技术效率的，它更应成为人性成长，人际互动的空间，这种互动为城市环境注入生活的血液。

针对古典城市生态学忽视政治和经济制度作用的缺点，城市政治经济学注重运用社会的变量，如阶级、种族、性别等分析城市空间。列斐伏尔提出“空间是社会的产物”的理论。一直以来，人们关注的只是“空间中事务”的生产，现在要转向“空间本身”的生产<sup>[12]</sup>。在理性制度下，城市规划已经成为塑造和改变城市空间最有力的公共政策，卡斯特甚至将城市问题等同于城市规划。芝加哥学派的城市生态学是以自然生态过程类比城市过程，研究为争夺有限资源发生的城市空间的扩张和分化过程，以及相关的城市问题。生态过程是城市扩张分化的动力机制；空间面相（spatial）是过程的表现；生活方式是社会文化和道德。芝加哥学派的研究者们对空间的探索仍然停留在地理学意义上，缺乏对空间的批判精神。他们并没有从更高的理论层面去探索城市空间背后的社会关系模式。

20世纪80年代出现了两位最有代表性的新城市社会学人物：大卫·哈维（David Harvey）和曼纽埃尔·卡斯特尔（Manuel Castells）。哈维认为城市从本质上说来是一个人造环境（building environment）是包含了不同元素的混合商品，是一系列的物质结构”，也是资本本身发展的需要所创造的一种人文物质景观。卡斯特尔以“消费”为切入点开始了城市社会学研究之路。他认为“消费概念就其性质和规模，其组织和管理只能是集体供给”，集体消费满足了空间单位与社会单位的一致性，它应该成为城市社会学理想的研究对象。

如果说新城市社会学理论致力的方向是如何将空间引入城市社会学研究中，那么后现代的空间理论则在于推动思想家们重新思考空间在社会理论和日常生活实践中所起到的作用，使得空间成为一种普遍共识。作为后现代地理学家，爱德华·苏贾致力于发展出一套空间——历史辩证唯物论以弥补马克思主义对空间的忽视。秉承列斐伏尔的思想，他指出，空间乃是社会关系和社会结构的前提、手段以及结果。它不仅仅是人类生活的的地点场所，也是可以被构想的思想和观念领域、一种“思维的图示”或者构想性的空间事实，还可以是“真实的和想象的”开放性的视野——既是结构化的个体的位置，又是集体经验的结果，为在经验研究中思考时间和空间、历时性和共时性的相互关系提供了新的思路。

### （三）若干评论

从经济学到社会学，城市理论完成了一个由“经济人”到“社会人”的转换。在经济学家视野里，看到的是产业的集聚，是要素的流动，是商品需求的叠加；在社会学家的视野里，看到的是人和人群的集聚，是福利和健康，是安全舒适。当然社会学里的人不是抽象的自然人，而是生活中现实的人，而现实的人是需要支付其需求的成本的，城市里没有“免费的午餐”。所以需要综合社会学和经济学两个视角来认识、选择我国的城镇化道路。中国的城镇化道路选择正确与否，关键要看这条道路是否符合生产力发展的要求，是否符合人民的根本利益。

中国的城镇化包含了双重的要求：首先，中国的城镇化要有一个科学的出发点。所谓科学的出发点，就是“是否有利于发展社会主义社会的生产力，是否有利于增强社会主义国家的综合国力”。城镇化与工业化形成互动，推动经济的发展。城市对工业化的推动作用主要体现在：1）若干外部经济可以使城市中的企业受益；2）每一个企业还得益于因众多的企业共存而产生的集聚经济效应；3）城市能够产生巨大的市场<sup>[13]</sup>。简·雅各布斯断言：“在所有不同类型的经济体中，城市是独特的。它能塑造和改变其他地区的经济，包括那些地理位置离它非常遥远的地方<sup>[14]</sup>。”

其次，中国的城镇化需要一个价值的出发点，这个出发点就是要“有利于提高人民的生活水平”。城市是人口聚集的结果，同时城市也是为了人类的福祉而建立的。城市的根本价值在于城市能够更好地为人“服务”。“人口的迁出是造成贫民区的原因，一旦一个贫民区形成后，迁移这种现象并不会减弱，而是持续下去<sup>[15]</sup>。”城市如果不能很好地提高人民的生活水平，这个城市就会失去竞争的优势地位，越来越多的人就会远离这个城市，其衰落是迟早的事情。

城市发展由经济学视角到以经济学和社会学双视角的转向，归根到底要实现以人为本的发展理念，进而推进“深度”城镇化，实现城镇化的科学发展。实现城镇化的科学发展，需要反思目前制约城市化科学发展中的一些重大问题。这些问题包括：1) 如何认识城镇化的本质？与把经济发展简单地等同于 GDP 增长的流行看法一样，时下盛行的看法也把城镇化简单地等同于城镇化水平。于是提高城市人口比重，发动农民进城，使其“市民化”成为推动城镇化的根本目标。农民市民化改变了农民作为“二等公民”的身份，提高了农民的福利水平，但是为什么农民的积极性不高呢？原因在于就业。农民进了城，没有相应的技能，而且教育文化水平偏低，如何能找到饭碗？对年轻的大学生们就业都难以保障的城市，如何“化”得了数以亿计的农民？问题的关键不是“化”农村为城市，“化”农民为市民，而是使得农民享有市民的基本待遇，推动满足农民的基本需要（BHN），实现“城乡基本公共服务均等化”，即实现城乡教育均衡发展，城乡医疗卫生事业发展，社会保障体系的城乡衔接，建立城乡统筹的文化事业发展体制，统筹城乡社会管理等方面。所以说，城镇化的本质不是城镇化水平，而是城乡基本公共服务均等化。2) 如何适度选择城市规模？大城市好，还是小城市好，亦或是中等城市好？对于这个问题，无论是理论还是实践上都没有一个成熟的看法。国外学者对美国城市规模对生产率的影响所进行的计量分析表明，城市生产率大体上随着城市规模的扩大而有所增加，但却依递减的速率增加。例如，L.A.Sveikuaksas 研究发现，城市人口增加一倍，劳动生产率增长约百分之六。而卡林诺则发现，在人口少于二百三十万的城市中，聚集经济在重要性上超过不经济；而在人口大于此数的城市中，后者在重要性上又超过前者。所以需要“具体情况具体分析”——“大未必好”，“小未必不好”。所以，盲目选择大城市群或者小城市的发展战略未必是适合的。3) 如何重新界定城市化与工业化的互动关系？工业化是城市化的推动力，这个结论已经得到了充分解释。但是，反过来，城市化对工业化的推动却是不确定的。原因在于现代工业对地理位置的依赖越来越少了，工厂是可以移动的。而且，就工厂而言，机器越来越不重要了，人才、信息更重要。所以，企业可以选择城市，而城市只能是讨好企业。面对选择机制，城市只有提供优质服务这么一条制胜的法宝了。4) 城镇化与行政区划的关系？在现行的管理体制下，行政区划对城镇化的发展具有很大的制约作用，不同的行政区划所控制的资源是有很大的差别。但是一个城市的发展是有历史传承的，正是由于历史资源禀赋的不同造就了城市现实的多样性。所以说，行政区划一定会为区划内的资源的优化配置提供制度平台，但是也不能说，行政区划会解决所有的问题。柏林墙被推倒后，东西德的融合差不多用了 10 年的时间。制度也是资源的一种，它也需要优化配置。5) 如何协调大城市与城市周边地区的发展？城市的极化作用在城镇化的初期会起到主导作用，大量的优质资源会被吸纳到中心城市中来，一些被逐渐淘汰的产业会自动的转移到周边地区。但是，当逆城市化到来的时候，一些优质的资源又会向周边地区转移。发达国家城市化的发展历程已经证明了城市化发展的阶段性演进特点。6) 如何统筹东部沿海城市与西部内陆城市的关系？自古以来，城市就是嫌贫爱富的。富裕地区商贾云集，于是出现了城市。对于发展中地区，第一，城市不会多；第二，城市规模相对小。所以，东西部的城镇化的发展战略思路是不同的，东部的城市要大，要多；西部要小，要少。

对于以上六个方面问题的澄清有助于对城镇化的科学解读，进而有效地推动中国城镇化

的科学发展。本文试图把这几个问题综合到辽宁城镇化创新发展模式的案例中,通过对老工业基地振兴,再工业化背景下辽宁城镇化创新模式的探索,力求“管中窥豹”,对全国的城镇化道路选择提供一个新思路。

## 二、辽宁城镇化进程中的制约因素

改革开放前期,辽宁城市化步入快速发展轨道。1990年城镇人口达到1644.9万人,城市化水平为42.0%,比1978年城市化率提高了11.3%,平均每年提高1.01%。这一时期,全国城市化水平从1978年的17.9%提高到1990年的26.2%,平均每年提高0.69%,辽宁城市化速度是全国平均水平的1.46倍(见表1)。

1990年以后,辽宁城市化进程明显减慢,截至2008年,城市化率由1990年的42.0%提高到2008年的49.9%,仅提高7.9个百分点,平均每年增长0.44%,在这段期间,全国城市化水平提高了19.5个百分点,平均每年增长1.08%,辽宁城市化水平提高幅度不足全国平均水平的一半(见表1)。可见,改革开放以来辽宁的城市化严重滞后,而造成这种滞后的原因是多方面的。

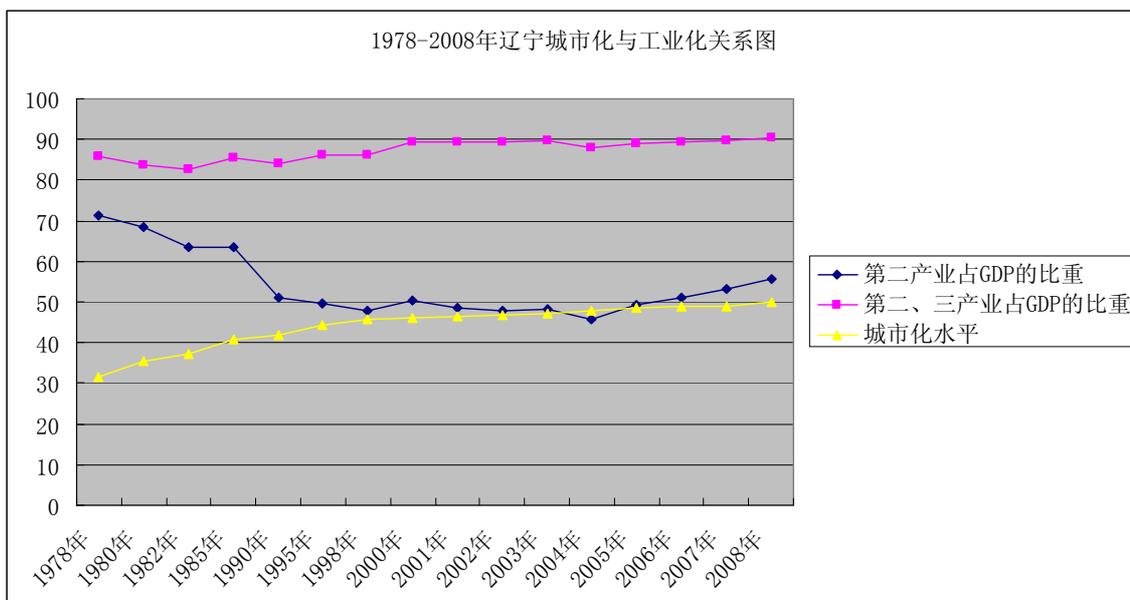
表1 辽宁城市化与全国城市化的发展情况的比较(%)

年份	辽 宁					全 国				
	城市化水平	第二产业占GDP的比重	第二、三产业占GDP的比重	城市化滞后工业化程度①	城市化滞后工业化程度②	城市化水平	第二产业占GDP的比重	第二、三产业占GDP的比重	城市化滞后工业化程度①	城市化滞后工业化程度②
1978年	31.7	71.1	85.9	39.4	54.2	17.9	47.88	71.81	29.96	53.89
1980年	35.5	68.4	83.6	32.9	48.1	19.4	48.22	69.83	28.82	50.43
1982年	37.3	63.4	82.6	26.1	45.3	20.6	54.16	76.00	33.56	55.40
1985年	40.8	63.3	85.6	22.5	44.8	23.7	42.89	71.56	19.19	47.86
1990年	42.0	50.9	84.1	8.9	42.1	26.2	41.34	72.88	15.11	46.65
1995年	44.5	49.8	86.0	5.3	41.5	29.0	47.18	80.04	18.18	51.04
1998年	45.6	47.8	86.3	2.2	40.7	30.4	46.21	82.44	15.81	52.04
2000年	46.0	50.2	89.2	4.2	43.2	36.1	45.92	84.94	9.83	48.84
2001年	46.3	48.5	89.2	2.2	42.9	37.1	45.15	85.61	8.05	48.51
2002年	46.8	47.8	89.2	1	42.4	39.1	44.79	86.26	5.69	47.16
2003年	47.2	48.3	89.7	1.1	42.5	40.5	45.97	87.20	5.44	46.67
2004年	47.8	45.9	88.0	-1.9	40.2	41.8	46.23	86.61	4.43	44.81
2005年	48.5	49.4	89.0	0.9	40.5	43.0	47.68	87.76	4.69	44.77
2006年	48.9	51.1	89.4	2.2	40.5	43.9	48.68	88.66	4.78	44.76
2007年	49.1	53.1	89.7	4	40.6	44.9	48.50	88.87	3.56	43.93
2008年	49.9	55.8	90.3	5.9	40.4	45.7	48.62	88.69	2.94	43.01
2009年	60.3					46.6				

资料来源：2009 年辽宁统计年鉴和 2009 年中国统计年鉴

注：城市化滞后工业化程度①是由第二产业占 GDP 比重与城市化水平比较得出；城市化滞后工业化程度②是由第二、三产业占 GDP 比重与城市化水平比较得出。

首先，辽宁城市化与工业化脱节是导致辽宁城市化滞后的主要原因，辽宁的城市化具有典型的“外部嵌入性”，是借助传统工业基础，在优先发展重工业的战略背景下，由重工业化带动，国家自上而下推动，采取计划的手段和方式，通过城市集中和扩展而进行的，城市化表现出集约式、外生性和内向化的特点。随着我国经济体制从传统计划经济向现代市场经济转变，国家计划投资体制和自上而下的城市化模式受到严峻挑战。长期以来依赖国家计划投资发展经济的格局被打破，使辽宁城市发展动力明显不足，从 1978 年开始，辽宁城市化进入快速发展时期，城市化率持续上升，而与之相反，辽宁工业化率特别是重工业比重随着经济体制转轨和国企改革出现了一定程度的下降，工业化率（工业总产值占国民生产总值的比重）与城市化率（城市人口占总人口的比重）的关系在逐渐弱化，并出现了显著的异向变动趋向（见图 1）。工业化是城市化的根本动力，自 1990 年以后，辽宁的城市化没有了工业化的强力推动和支持，难免速度要下降。



其次，辽宁老工业基地二元结构是城市化进程缓慢的又一因素，由于辽宁地区城市规模结构以大城市为主，大城市处于过度聚集的状态。导致大城市交通拥挤、人口密度过高、环境恶化等“城市病”问题日益突出。而且辽宁的乡村城镇化进程十分缓慢，导致乡村经济发展缓慢，使辽宁城市化地域推进过程中凸现了二元结构矛盾。从消费水平来看，辽宁地区城乡之间存在很大的差异，2007 年农村居民的消费水平为 3634 元。而城镇居民的消费水平是 10950 元，是农村居民的三倍以上。从城乡居民的收入来看，辽宁地区的城乡差异也十分凸显，2008 年农民家庭人均纯收入为 5576.5 元。而城镇居民家庭人均可支配收入为 14392.7 元，是农民家庭人均收入的 2.6 倍，可见差异之大。

另外，辽宁在城市化的空间布局不尽合理，辽宁中部城市群形成比较早，集中了沈阳、鞍山、抚顺、本溪、营口、辽阳、铁岭等一大批大中型城市，该区域内有超大城市 1 座(沈阳)，特大城市 2 座(鞍山、抚顺)，大城市 3 座(本溪、营口、辽阳)，中等城市 1 座(铁岭)，

城市化水平高达 54%，城市水平之高居国内城市群的前列。而辽宁东部西部和北部的城市化发展严重滞后，但是辽宁东部以大连为龙头的辽东半岛沿海经济区，有着良好的发展基础，具有较大的发展潜力和势能。与之形成对比的辽宁西部和北部的环境压力较大，农业基础十分薄弱，属于欠发达地区，城市化发展困难重重。

同时，在辽宁城市化发展的过程中，人口不断集聚、城市规模逐步扩大，必然要求基础设施的种类和功能能够满足各方面的需要。但是，目前辽宁城市基础设施建设要滞后于辽宁城市化进程，并且低于全国的整体水平（见表 2）。尤其在一些特大城市和工矿城镇经常出现供水不足、排水不畅、能源电力短缺、交通堵塞、城市污染严重等情况，这样必然会使城市集聚而产生的高效率不能得以有效的发挥。

表 2 2008 年辽宁与全国城市基本情况的比较

	辽 宁	全 国
供水综合生产能力（万立方米/日）	1383.5	26604.1
人工煤气生产能力（万立方米/日）	293.9	11026.7
蒸汽的供应能力（吨/小时）	11612	94454
每万人拥有公交车辆（台）	10.58	11.13
人均城市道路面积（平方米）	9.95	12.21
人均公园绿化面积（平方米）	9.37	9.71
城市污水日处理能力（万立方米）	499.1	11172.5

资料来源：2009 年中国统计年鉴、2009 年辽宁统计年鉴

最后，在辽宁城市化进程中对生态环境的破坏是十分严重的。辽宁的城市多数为资源型城市，这些城市大都面临资源枯竭和紧迫的经济转型以及区域环境破坏和污染严重问题。2008 年辽宁省工业废水排放量达到 83072.94 万吨、工业废气排放量为 402189043 万标立方米、工业烟尘排放量 469586 吨、工业固体废物生产量为 15841 万吨、水体污染严重，全省 62 条河流中有 43 条受到明显污染，其中 29 条污染严重，对城市化、区域环境、人体健康及经济进一步发展都构成了严重威胁。

### 三、辽宁城镇化创新发展模式选择

日本学者大西康雄归纳了中国城市化的三种模式：沿海型、中部型、内陆型<sup>[16]</sup>。这三种模式暗示了三个发展方向：第一，以沿海经济圈牵引整体经济；第二，中部地区在发挥补充机能的同时，将自身建设成为本地区的发展基地；第三，内陆地区发展大城市，借助城市化进程拉动城市周边农村地区的经济，包括在公共服务领域缩小城市与农村的差距。

辽宁城镇化创新发展模式选择一定要立足于国际产业转移和国家振兴老工业基地的战略机遇期，调整发展思路，按照市场化的原则培植优势产业，优化产业结构，提升城市的综合竞争力。城市创新发展模式的选择，不仅要有助于提升区域经济的集约程度，而且应该为产业结构的调整升级创造发展空间，为科学发展提供社会依托，以维系老工业基地调整改造和城市社会转型的需要。站在区域经济一体化的高度，实施与工业化相适应的城镇化战略，以城市群为核心，通过加速产业集聚和城市职能的转换、升级，合理调整城镇区域布局，以

城市经济带动区域经济的振兴，以社区重建为重点重塑城市内部的社会关系，从社会生活、产业结构和空间布局三个层面，系统推进辽宁老工业基地的全面振兴。

#### （一）大城市（群）内涵创新发展模式

大城市（群）要站在高端产业，引领区域产业升级。同时，要注重解决类似“城市病”的城市问题。过度拥挤的交通、空气污染、大量城市贫困人口、沉重的心理压力等，这些都是城市化的代价。在发展城市规模的同时，要坚持以人为本的发展。扩张虽然是大城市（群）发展的规律，但是在规模扩张的同时，也要注重水平的提升，注重城市内涵的提升。沈大沿线是辽宁城市的密集带，是沿哈大线最重要的城市群。沈大城市群应该着眼于进一步调整和优化经济、产业及其行业结构，提高工业生产的集约化、规模化和现代化水平，通过高新技术的发展来带动传统产业的改造，不断提高包括高新技术产业在内的技术密集型产业的比重，加速工业部门的产业结构优化升级，促进其中高端技术产业和产品的发展。发展重点应主要放在发展高新技术产业主要是电子信息制造业、新型装备制造业和新材料工业及纵深推进以农副产品为原材料的加工业等方面。产业结构与行业结构的调整和升级，一方面应通过以高新技术发展为先导的技术密集型产业的发展来达到包括新兴技术产业发展及传统优势产业和重点产业的改造，另一方面则以产业结构政策、产业组织政策和产业技术政策作为再工业化的重要支撑，立足制度创新，推动辽宁新型工业化的进程。

#### （二）中心城市扩张创新发展模式

辽宁的城市化水平和数量都体现在沈大沿线的城市带上，所以辽宁的城镇化创新发展模式要在中心城市扩张的前提下，要坚持多样化发展。城市群发展的主轴线上，走堤岸—轴扩张发展的道路。由于沿海经济带尚未形成系统的城市网络，所以这个地区的城镇化发展的重点是培育“点”，在经历一个成长时期后，再寻求“点线”综合协调发展。辽中南地区，应以现代化和国际化为目标，重点加强“中心城市”建设，建立以大城市为核心的城市群。辽宁北部和东部地区应以大力发展中等城市为目标，走集中与分散并举型的城市化道路。改造和发展地级城市，如铁岭、丹东、本溪等，充实城市功能，增强经济实力，真正起到区域中心的功能。西部地区地域辽阔，人口密度小，城市化水平低，大中小城市发展都显不足，在资金、人才、技术、资源有限的情况下，应走特色城市化发展道路，选择一些基础好，交通便利的城镇，集中投资、集中建设，使其成为次中心城市，带动区域城镇化与现代化。

#### （三）城乡一体化创新发展模式

老工业基地城市创新发展模式的根本目标是打破城乡二元结构的经济和社会生活，建立以工促农，以城带乡的长效机制，形成城乡经济社会一体化的新格局。首先，要推进城乡规划一体化。把农村和城市作为一个有机整体，在统一制定土地利用总体规划的基础上，明确分区功能定位，统一规划基本农田保护区、居民生活区、工业园区、商贸区、休闲区、生态涵养区等，使城乡发展能够相互衔接，互相促进。其次，要推进城乡基础设施建设一体化。把城市和农村作为一个系统，着眼于强化城乡基础设施衔接、互补，加大对农村基础设施的投入。再次，要推进城乡公共服务一体化。按照有利于逐步实现基本公共服务均等化的要求，加快完善公共财政体系，加大向农村教育和公共卫生等方面的转移支付。另外，要推进城乡劳动力就业一体化。将农民就业纳入到整个社会就业体系中，加快建立适合农民工的社会保障体系。最后，要推进城乡社会管理一体化。发挥政府在协调城乡经济社会发展和制度建设方面的作用，加大户籍制度改革，改革农村征地制度，解决失地农民的就业和生活保障。

#### （四）公共管理制度创新发展模式

刚刚结束的中央经济工作会议提出，要把解决符合条件的农业转移人口逐步在城镇就业和落户作为推进城镇化的重要任务，放宽中小城市和城镇户籍限制。这项政策措施，将有助于推动农业转移人口身份的真正转换，推动城镇化的落实，同时也将为农村和现代农业的发展及土地承包经营权流转、土地规模经营提供坚实的制度保障。放宽户籍限制意味着放大了

一系列的配套措施的制度创新。关键是尽快将农业转移人口纳入到城市的社会福利和社会保障体系当中，让这些人享有与城镇居民同等的待遇。

就管理体制而言，现行辽宁地区的省、县之间的多重管理体制需要整合，减少纵向管理层次，合理配置管理职能，推进政府管理体制的创新。建议划入大城市的县由大城市圈的中心城市实施包括人事、财政、土地在内的全面管理，中心城市对省负责。对市、县各层次政府进行合理的职能分工。县政府负责所在城市的日常社会服务职能，如教育、住房、卫生和社会保障等；中心城市政府则负责全地区的区域性服务职能，如区域性基础设施的建设、环境保护、农业发展、土地开发管理、编制战略规划及监督实施等。

#### （五）低碳城市的创新发展模式

仇保兴将低碳城市定义为低碳机动化城市交通模式、绿色建筑、低冲击开发模式与规划建设生态城市的四个方面。一是创建低碳机动化城市交通模式。创建低碳机动化城市交通模式，推行城际轨道交通为主、高速公路为辅的交通模式；城市交通方面保留和扩展自行车道和步行道，大力发展包括地铁、快速交通、公交专用道、普通公交等；推行快速公交系统和交通导向开发模式。二是倡导绿色建筑和建筑节能。对北方地区推行供热计量改革；对新建建筑一律实行强制推广节能标准；推行以奖代拨式的财政补贴，限期对耗能大的公共建筑进行改造。三是推广低冲击开发模式。低冲击开发模式的主要含义是让城市与大自然共生。低冲击开发模式的主要策略是城市建设之后不影响原有自然环境的径流量。城市可以实现人工系统与自然生态实现互惠共生，这不仅能节约城市基础设施投资，而且能大量减少能源消耗和碳排放。四是规划建设生态城市。进一步在城市甚至区域的范围内倡导土地使用功能的混合，大力推广节地紧凑的发展模式；改变城市园林绿化的方式，充分利用城市绿化来达到增加碳汇、吸附污染物、减少热岛效应、为建筑和行人遮阳等节能减排的效果；推行绿色城市基础设施，在交通、供水、供热、污水和垃圾处理诸方面采用节能减排新技术和经济激励政策。辽宁应在上述四个方面积极开展生态城市的国际合作和老城市“生态化改造”。

#### 参考文献：

- [1] 阿瑟·刘易斯：二元经济论[M]，北京：北京经济学院出版社，1989。
- [2] 费景汉等：劳力剩余经济的发展[M]，北京：华夏出版社，1988。
- [3] 托达罗：经济发展[M]，北京：中国经济出版社，1999，272。
- [4] 钱纳里等：工业化和经济增长的比较研究[M]，上海：上海三联出版社，1995，78-92。
- [5] 埃比尼泽·霍华德：明日的田园城市[M]，北京：商务印书馆，1898。
- [6] Christaller W(1933)著. 德国南部中心地理论原理[M]，常正文，王兴中等译，北京：商务印书馆，1998。
- [7] Gottman, J., Megalopolis. the Urbanized Northeastern Seaboard of the United States[M]. New York, NY: Twentieth Century Fund, 1961.
- [8] McGee. New Regions of Emerging Rural-Urban Mix in Asia. "Implications for National and Regional Policy".
- [9] Krugman P. Increasing returns and economic geography[J]. Journal of Political Economy, 1991,483-499.
- [10] Waltz, Kenneth N. Theory of International Relations [M]. New York: Random House, 1979.
- [11] 张鸿雁：侵入与接替——城市社会结构变迁新论[M]，南京：东南大学出版社，2000。
- [12] Lefebvre, Henri. The Sociology of Marx .New York: Random House Inc,1969. Everyday Life in the Modern World .London: The Penguin Press. 1971. Rhythm Analysis. London and New York: Continuum, 2004.
- [13] 吉利斯：发展经济学[M]，北京：中国人民大学出版社，1998，469—470。

- 
- [14] 简·雅各布斯：城市与国家财富[M]，北京：中信出版社，2008，23。
- [15] 简·雅各布斯：美国大城市的死生[M]，南京：译林出版社，2008，276。
- [16] 大西康雄：中国以城市化推动经济质变[J]，参考消息，2009，(10)。
- [17] 赵秋成：辽宁老工业基地的工业化、城市化及其路径选择[J]，经济地理，2005，(3)。
- [18] 于海：城市社会学文选[M]，上海：复旦大学出版社，2005。
- [19] 折晓叶：村庄的再造——一个“超级村庄”的社会变迁[M]，北京：中国社会科学出版社，1997。
- [20] 戴维·波普诺：社会学（第10版）[M]，北京：中国人民大学出版社，1999。
- [21] 罗国振、文军：现代意识与都市发展：社会学的视角[M]，上海：华东师范大学出版社，2006。
- [22] 徐曙娜：政府与基础设施、基础产业[J]，财经研究，2000，(3)。