

中國崛起與高鐵時代對經濟發展的影響

前香港大學地理系主任、中國城市競爭力研究會副會長 薛鳳旋



各位嘉賓、各位朋友：

大家下午好！

我是第四次參加香港論壇，在這一城市交流盛會與各位共同探討社會與城市的發展。

當前，世界已進入了一個新的發展階段。隨著中國大陸崛起，出現了一個新型大國，整個世界的軍事、政治、經濟格局都與過去明顯不同，這個新的形勢當然會影響到城市的發展。

在中國經濟崛起的背景下，高鐵作為一個空間拉動的網路系統，會對城市的起落、發展方向、發展形態，以及經濟發展佈局有相當大的影響。中國的高鐵不僅是國內的高鐵，在另一個層面上講也是國際的高鐵。未來，中國高鐵會聯通整個歐洲和東南亞。在目前的中國高鐵規劃中，預留了兩個通道，一個可以連到臺北，另外一個連到台中，屆時，海峽不再是一個分隔；在東南亞方向，新加坡、馬來西亞可以通過新的鐵路網連起來。現在已經落實的從成都經過莫斯科到西歐的快鐵，已經開始營運，將來還會有三條線路，北線、中線、南線，和整個西歐、中歐、南歐及中亞聯繫起來。

中國高鐵不僅僅是一個網路交通系統，將中國與歐洲、亞洲其他國家相連這麼簡單。未來，在世界範圍內的鐵路建設，中國都會出很大的一份力。目前，中國的高鐵已走進美洲、非洲、中東，並仍在不斷拓展，其中一部分已經簽約並逐步落實。

未來的全球經濟一體化是一個非常重要的機遇，對於中國的經濟發展、產業調整是重要的推手。過往 30 年，中國主要靠“兩頭在外”的勞動密集型的“世

界加工廠”起步，它所衍發的城市發展方向、城市佈局、城市發展內涵，有好的結果，也有壞的結果。好的方面，如在沿海形成了三大城市群，而“城市群”的概念作為重要功能區的概念，已被中央政府接受並作為城市發展指導方針。現在全國已經推出了 31 個城市群規劃。在城市群概念的基礎之上，中央政府還接受了“功能區”的概念。2014 年，在中國和世界城市發展史上第一次出現的全國性的城鎮化發展計畫（2014-2020 年）中，城市群和功能區的概念都被採用。

我認為，在未來 30 年、50 年、100 年，將會在全球範圍之內，有一個新的大變動，我稱之為全球經濟的第二次大轉移。第一次轉移是過往 30 年，世界範圍內大量勞動密集型企業轉移到中國來，使中國變成“世界工廠”；第二波的全球經濟大轉移，則主要因為中國優良的、有效的體制，使新的經濟動力不得不集中到中國來。簡單說，未來中國會是兩大產業最集中的地區，第一是金融業，第二是高端的、高附加值、具有高科技含量的消費品及其生產材料製造業。而現在的所謂發達國家過往 100 年的支柱產業，將來也都會集中在中國。所以，這將是全球性的一個大變動。之所以會出現這種狀況，是因為西方世界尤其是四大西方經濟體的經濟運行問題和產業面臨瓶頸，以及中國發展的潛力，給了我們這種判斷。現在，第二波經濟大轉移已經開始了，人民幣走向國際、人民幣帶動中國金融業發展的作用，已經顯露出來，國際貿易將越來越多地採用人民幣作為交付手段；另外，已有超過 50 個國家將人民幣作為儲備貨幣。

經過三十多年來的高速發展，中國已積累相當規模的財富，基本建設也有相當好的基礎，由此產生的巨大內需，會成為中國經濟發展的另一個巨大動力。

這兩個大局，世界經濟大轉移和國內需求，會推動新型的城鎮化進程，不僅在國內會有新的城市崛起，而且已有的城市會改變其發展方向。港澳和珠三角地區城市，尤其要重新思考發展思路和方向。

目前，中國高鐵運營里程已超過 15000 公里，將來很快會發展到 4 萬公里，形成一個新的網路。在這個網路之下，再加上城際鐵路，各地的區位優勢會產生很大變化。內地數百個城市、數千個城鎮，要圍繞這個新的變化來開動腦筋，找到更好地路徑來促進自身發展。

總而言之，改革開放後，中國經歷了第一次全球經濟大轉移，成就了過往 30 年的中國城鎮化，有成功經驗，也有失敗教訓，積累的問題要儘快努力清理，包括農民工問題、半城鎮化問題、重複發展問題，以及對環境沒有重視的問題，都要妥善解決。只有對過往 30 年的問題進行清理，未來才能更好地面對第二次全球經濟大轉移。