

文章编号: 1000—8462(2002)01—0046—05

加快京九铁路沿线江西段城市化发展的战略构想^{*}

谢里欧, 宋金平

(北京师范大学 资源与环境科学系, 中国 北京 100875)

摘 要: 京九铁路的全线通车与运营是江西省经济实现快速发展的难得契机。本文通过对江西的经济发展现状的分析, 结合城市化发展现状, 分析了京九铁路江西段的城市化进程的阻碍因素及造成的原因, 并在此基础上, 提出了加快其城市化发展的战略构想以及有关对策建议。

关键词: 京九铁路; 城市化; 战略构想; 对策建议

中图分类号: F291.1

文献标识码: A

1 引言

京九铁路江西段全长 719km, 占全线长的 1/3, 沿线通过 5 个市地, 23 个县(市)(包括井冈山地区), 是整个京九线通过线路最长、辐射面积最大的省份^[1]。京九铁路结束了赣南不通铁路的历史, 为江西, 尤其是江西南部的发展提供了极为有利的条件。但目前京九铁路江西段沿线城市规模偏小, 基础设施落后, 集镇经济不发达, 不能带动周围农村的经济发展^[2]。因此, 加快该段沿线城市化进程意义重大。

交通工具进步是城市化发展的必要条件, 直接影响城市内部空间扩展和区域城市分布布局。京九铁路通车后, 江西段沿线城镇可以直接通达沿线 99 个县市, 并通过东西向的陇海铁路、长江航运、浙赣铁路与全国主要的城市和港口发生联系, 从而使沿线的投资环境大为改善; 由于铁路最适合粮食、煤炭、矿石、建材等量大笨重货物的中长途运输, 京九铁路将进一步加快沿线地区农业产品输出, 能源矿产品输入, 促使农业输出基地大发展, 地下资源的多方位开发利用, 出现新的工业部门, 调整产业结构, 加快工业化进程; 铁路的开通, 打开了通向外部的市场, 有利于农业输出基地规模扩大, 加快农业结构调整和农业地域专门化, 从而扩大农业适度规模经营, 提高农民收入, 加快农业劳动力转移^[3]。因此, 只要采取有效措施, 合理引导非农业沿铁路沿线集中, 就可以扩大原有城市规模, 并且会形成新的城镇, 加快沿线城市化的进程。

2 京九沿线江西段城市化发展现状及发展的不利因素

2.1 江西沿线地区城市化水平

衡量一个区域城市化水平的指标有两个, 一是人

口指标, 即城市人口占总人口的比重; 另一个是用地指标, 即非城市用地转变为城市用地的比率。具体用哪个指标, 应视具体情况而定。

京九铁路在江西省内共通过 8 个省、地、县级市(外加井冈山市), 非农业人口 235.24 万, 占沿线城市总人口的 50.3%, 高于全省 36.3% 的平均水平, 这是由于沿线的工业相对发达, 投资强度也高于全省平均水平。

但在这 8 个城市的城市化水平都还不够高, 人口在 100—200 万的大城市只有 1 个^[4](详见表 1)。

表 1 江西沿线地区城市化现状(1998)

Tab. 1 The status quo of the cities along the railway in Jiangxi

城市	年末城市人口 /万人	其中非农业人口 /万人	建成区面积 /km ²	建成区面积/ 非农业人口 /km ² /人	建成区面积/ 年末城市人口 /km ² /人
北京	733.64	663.39	488	0.7356	0.6652
上海	953.65	893.72	550	0.6154	0.5767
武汉	428.43	391.19	204	0.5215	0.4762
重庆	614.03	354.70	239	0.6738	0.3892
南昌	164.98	126.48	68	0.5376	0.4122
九江	49.7	36.61	48.4	1.3220	0.9738
瑞昌	40.2	8.6	10.8	1.2558	0.2687
赣州	44.5	27.2	23.3	0.8566	0.5236
南康	74.6	10.2	15.6	1.5294	0.2091
丰城	117.4	117.4	24.2	0.2061	0.2061
樟树	52.9	52.9	8.3	0.1569	0.1569
吉安	32.5	17.9	15.6	0.8715	0.4800
井冈山	5.9	1.9	3.2	1.6842	0.5424

资料来源:《江西统计年鉴 1999》和《中国城市统计年鉴 1999》及计算统计结果。

通过上表的对比不难看出, 除南昌、九江外, 江西省其他的京九沿线城市的城市化水平还很落后, 同时还说明, 虽然江西近年来城市化发展较快, 但存在一个不容忽视的问题, 在撤县设市、撤乡建镇后, 原来的县、乡辖区的人口全部变成了市镇人口, 但是农业人口就

* 收稿日期: 2001—03—20; 修回日期: 2001—12—20

地改制称作城市人口并不代表城市化水平的发展, 这就使得以人口指标来衡量城市化水平失去意义, 因此应该使用用地指标。而从用地指标来看, 沿线城市的规模尚较小, 没有一个达到超大城市的标准, 而且城市化水平较低。

2.2 沿线地区城市发展的不利因素

从理论上来说, 城市化是社会发展的必然趋势, 是工业规模经济所产生的特征。虽然京九铁路提高了沿线地区的通达性, 缩短了包括江西省在内的欠发达地区与发达地区的时间距离, 创造了经济发展和城市发展的有利条件, 但也带来了激烈的竞争^[5]。同时, 由于江西城市化发展过程中自身的特点以及一些不可忽略的因素的作用, 使得沿线地区城市化发展还存在着许多不利因素。

2.2.1 经济发展水平的滞后

城市化水平的高低, 城市化进程的快慢, 关键在于经济发展水平的高低。1998 年沿线城市的经济发展水平如表 2 所示^[4]。

表 2 江西沿线地区城市的经济发展水平(1998)

Tab. 2 The economic development level of the cities along the railway in Jiangxi

城市	人均 GDP / 元	一产 增加值 / 万元	二产 增加值 / 万元	三产 增加值 / 万元	地方财 政收入 / 万元
南昌	2, 101.72	17, 013	1, 468, 381	1, 243, 480	123, 021
九江	4, 837.14	15, 500	439, 500	329, 100	43, 601
瑞昌	2, 358.08	22, 022	41, 330	31, 443	5, 502
赣州	5, 014.74	25, 270	211, 307	164, 579	34, 041
南康	3, 432.26	71, 234	46, 527	63, 686	9, 432
丰城	3, 224.40	150, 592	95, 395	132, 558	18, 316.5
樟树	3, 222.67	75, 018	46, 347	48, 792	10, 891
吉安	5, 539.75	30, 351	64, 746	84, 945	16, 460
井冈山	5, 742.37	9, 180	10, 700	14, 000	3, 047
全国城市平均	6, 079	79, 775	431, 857	350, 874	49, 222

资料来源:《江西统计年鉴 1999》、《中国城市年鉴 1999》和《中国城市社会经济统计资料》。其中,“全国城市平均资料”由资料中全国的 231 个地级以上城市 and 437 个县级市资料计算得出。

很明显, 江西全省及京九沿线城市的经济基础都比较薄弱。国家长期对江西缺乏应有的投资, 即使部

署过某些项目, 也多围绕矿产品的开采进行, 这些项目大多处于交通不便的地方, 难以利用城市的集聚效应, 也难以形成人口向城市的集中。特别是京九线樟树以南至定南段, 长期没有大的投资项目。没有工商业人口的集中, 城市化进展缓慢也就在所难免了^[6]。

2.2.2 中心城市数量少, 规模小, 基础设施较差

江西省非农业人口 20 万以上的大中城市只有 8 个, 缺少 50—100 万人口的大城市和大于 200 万人口的超大城市, 而在京九沿线仅有 3 个中等以上城市, 其中南段近 560km 范围内仅有赣州市达中等规模, 仍处于较低水平^[7]。

城市基础设施条件反映了城市经济社会发展的承载能力和城市居民的生活质量。从京九沿线城市基础设施的现状看, 其城市的承载能力和城市居民生活质量状况都不容乐观^[8]。1998 年, 沿线 8 个城市的基础设施状况如表 3。

可见, 在上述基础设施指标中, 只有生活用水和用气普及率能达到或略超过全国城市平均水平, 其他四项指标均低于全国平均水平。城市基础设施落后的现状产生了以下几个问题: ①基础设施利用率较低; ②占用大量耕地, 使人多地少的矛盾更加突出; ③交通、通讯条件落后, 造成产品成本上升, 而且信息不灵, 难以适应市场行情的变化, 对城市的发展造成很大的障碍^[7]。

2.2.3 城市设置不合理

京九沿线 8 个城市, 北部南昌、九江属于省辖市, 而南部没有一个省辖市; 吉安和赣州两市与地区行政机构同在一个区域内, 由于体制关系, 城市建设与管理方面, 以及各种政策方面, 市里都难以协调, 而地区又无力协调; 赣州市与南康市、赣县平级, 方圆十余公里范围内有三个城市, 规模都较小; 吉安市与吉安县也是这种情况; 而九江市区与长江北岸的湖北省黄梅县隔江分治, 使九江地理位置的优势无从发挥, 其他沿江大中城市一江两岸的格局在九江根本无法形成; 另外, 九江带了 9 个县, 南昌带了 4 个县, 市带县的本意是利用城市发展县域经济, 收到的效果却是均贫富^[1]。

表 3 江西沿线地区城市的基础设施状况(1998)

Tab. 3 The situation of the foundation establishment of the cities along the railway in Jiangxi

指 标	南昌	九江	瑞昌	赣州	南康	丰城	樟树	吉安	全国城市平均
人均生活用水量/ 升	329.7	236.4	99.75	252.37	102.91	209	242.84	201.11	214.07
万人拥有公共车辆/ 标台	8.14	12.83	2.67	4.34	1.18	2.36	1.24	2.40	8.60
人均拥有道路面积/ m ²	5.04	6.76	12.21	7.25	5.78	5.47	4.91	5.49	8.26
万人拥有供水管道长/ km	1051	303	85	253	44	60	50	193	902
人均拥有绿地/ m ²	4.89	11.1	5.35	6.43	2.94	1.64	2.53	3.54	6.06
用气普及率/ %	86.91	60.80	93.02	82.38	33.33	47.47	74.60	64.80	78.78

资料来源: 江西统计年鉴 1999。

2.2.4 城市布局分散, 难以形成集聚效应

若以浙赣线为界将江西分为南北两大地域, 则可见, 虽然南北地区面积相当, 但城市化发展差异明显,

从 1997 年的资料来看^[9]。

不难看出, 南部的城镇发展较慢, 远远小于北部。而且江西的 21 个城市中, 北部就有 15 个, 占城市总数

的 71.43%，南部仅有 6 个中、小城市，占总数的 28.49%。而在京九沿线上仅有 3 个中等以上城市，其中南

部仅有赣州市达中等规模。因此很难形成较好的集聚效应。

表 4 江西沿线地区城镇发展南北差异(1997)

Tab. 4 The development differences between the northern and southern cities along the railway in Jiangxi

指标	面积/ km ²	城市建成区面积/ km ²	城市个数/ 个			城市化水平/ %
			大	中	小	
北部	83, 479	323	1	5	9	23. 58
南部	83, 460	79	0	2	4	16. 57

资料来源: 李建平, 张润明. 江西城镇发展的南北差异与对策研究. 经济地理, 1999(6).

3 京九沿线江西段城市化发展战略构想及对策建议

江西省城市化水平不仅低于湖北、湖南、安徽, 而且因紧靠长江三角洲、珠江三角洲、闽南三角区三个强劲的经济增长中心, 造成生产要素的大量流失和巨大的市场压力, 使江西省经济发展蒙受巨大损失^[9]。我国正进入加速城市化阶段, 加快城市人口集中进程可以提供大量的投资空间, 创造大量需求和就业, 直接带动经济加快发展, 同时获得集聚效应和规模效益。因此, 提高城市化水平迫在眉睫。而京九沿线地区是全省城市化较高的地区, 因而应该先提高这里的城市化水平, 进而带动全省的城市化进程。

3.1 战略构想

由于江西省南北地区城市化水平不一样, 同时井冈山地区具有一定的特殊性, 虽然它不紧靠京九沿线, 但也纳入研究范围。因而, 笔者从这三个方面对京九沿线地区的城市化发展提出战略构想。

3.1.1 北部地区: 发展城市群, 突出中心城市功能建设

(1)江西北部城市相对而言较密集, 是长江中游城市群的有机组成部分, 而南昌—九江段是京九沿线上可能出现的三大产业带之一。因而, 把昌九工业走廊建成起点高、外向型、综合开发、环境优美的新型产业带应是京九线北部建设的重中之重, 是形成全省生产力集聚中心, 增强区域经济发展整体效益和整体实力的保证, 也是争取成为京九经济带和长江经济带的核心区之一的保证, 也就理所当然地成为江西省的经济增长核心区。

(2)南昌是江西省省会, 承担有统帅全省经济、政治、文化等的重担, 因而要把它建成覆盖全省的经济中心。但据 1998 年资料, 市区人口 162.1 万, 国民生产总值 272.89 亿元, 经济实力不强, 不仅要提高城市质量, 还要扩大城市规模。根据现在的经济问题, 应紧紧围绕“京九中段最大的中心城市和综合性交通枢纽”这一战略任务, 积极培育高新产业, 先进生产性服务业, 加速产业结构高度化, 大力发展第三产业, 争取在 10 年内产业结构达到三、二、一式, 从而进一步推动全市经济快速高效发展, 努力促进社会全面进步增加其集聚能力和辐射能力。

(3)九江市是长江沿岸对外开放的港口城市之一, 多

年来凭借其有利的航运条件成为长江水系南京以上水域的一个综合性港口, 并对外籍船开放, 与世界经济直接联系, 外贸运量直线上升, 而且它是省投资倾斜的重点区, 经济基础较好, 但城市规模较小, 受地域限制大, 产业结构也不完善。应充分发挥九江得天独厚的区位优势和资源优势, 利用京九铁路, 加强与黄梅县的联系, 突破地域界线, 统一规划南北两岸城市建设, 形成跨江发展, 以获取更大的利益。

3.1.2 南部地区: 提高中小城市水平, 发展中心镇

京九铁路穿越的江西南部以丘陵山地为主, 分布有若干小型盆地, 是国家商品粮食基地、重点林区, 钨、重稀土等金属矿产产地, 以及具有代表性的老区、山区。

(1)赣州市 1998 年末城市总人口 44.5 万, 非农业人口 27.2 万, 建成区面积 23.3km², 处于中等城市下限水平, 国内生产总值 40.11 亿, 就经济实力来看还不足以成为赣南地区的经济中心城市, 但作为“南门”的赣州市在江西省南部城市化中居于首要地位, 加上其交通条件的进一步完善, 历史文化与粤闽的紧密关系, 有条件建设成为三省交界地区的中心大城市。

(2)吉安市地处赣中腹地, 1998 年非农业人口 17.9 万, 处于小城市水平, 国内生产总值 18 亿, 是个新兴的小型工业城市, 但吉安地区 80%是老区, 经济基础薄弱。因此, 应大力提高这两个城市的城市化水平, 发展第三产业, 加快城市基础设施建设, 完善城市职能, 以求对周边县市产生较大的辐射作用。

(3)所谓中心镇, 是近来小城镇发展的新趋势。在赣南有许多较落后的小镇, 这些镇的基础、条件各不相同, 在发展过程中不可能齐头并进。有的镇各方面条件具备, 发展得快一些, 形成中心镇, 对于带动整个赣南地区的建设, 加快城市化步伐, 将起到非常重要的作用。中心镇就是指随着农村经济的快速发展, 符合区域经济和城镇建设合理布局原则, 在历史发展中自然形成的, 具有良好的区位优势 and 一定经济规模, 在各乡镇中发展较快, 能够对周边一些乡镇起到辐射带动作用的建制镇。而所谓“中心”, 是从区域经济和城镇建设合理布局这个角度上来考虑的, 侧重于客观地反映经济、地理等因素。因而中心镇具有客观性、区位性和辐射性。中心镇上接县城, 下连一般乡镇和村庄, 是构成具有中国特色的现代化新兴城镇体系的一个

重要环节。对于中心镇来说,大体上有以下几种类型:①工业主导型。即以工业为骨干带动各业发展;②商品流通型。对于历史上就是商贾云集之地的集镇,应加强基础设施建设,建成多方面的市场,进一步活跃流通,从而促进经济和社会的发展;③外向带动型。即通过改善投资环境,加强基础设施建设,大力发展外向型经济;④工矿服务型。主要是一些地处大中型企业、矿山附近的乡镇,通过大力发展为工矿企业服务的二、三产业,逐步成为与工矿企业相互促进,共同发展的服务型中心镇;⑤综合发展镇。这类中心镇一般具有较好的基础设施和城市功能,形成了多产业、多门类,规模较大,功能齐全的城镇,对周围地区产生了较强的辐射带动作用。

赣南地区有许多小城镇符合以上模式发展,因而应充分分析各自的历史、区位、资源条件,选择适合自身发展的模式。同时,在发展的过程中还应注意以下问题:一是要明确指导思想 and 基本原则,制定中心镇建设的总体规划;二是要加大改革力度,建立适合中心镇建设与管理政策和机制;三是要积极稳妥地调整乡镇行政区划充分发挥中心镇的辐射功能;四要切实加强领导,精心搞好中心镇的建设试点。

3.1.3 井冈山地区

井冈山是一个具有光荣革命传统的老区,这里有美丽的风景,更有具有教育意义的革命遗迹。而京九铁路的建成通车更给井冈山旅游新一轮的发展带来了机遇,抓住这一机遇,能促进井冈山的经济、社会、文化一系列的发展。

(1)树立起井冈山“旅游休养以及革命传统教育基地”的整体形象,加强宣传策划,扩大影响。

(2)力求与京九沿线的一些其它旅游热点(如:庐山、鄱阳湖、滕王阁等)相连,形成南北呼应、资源衔接、协调发展的京九大旅游格局,充分发挥京九旅游资源的整体效应,增强对海内外游客的吸引力,大大加快沿线地区变旅游资源优势为经济优势的过程。

(3)进一步拓展立体交通网络,继续加强硬件设施建设,以满足日益增加的游客的需求。

(4)在保持原有特色的前提下,主要功能向综合化方向发展。如:改造旧有人文景观,利用现代技术手段新建人文景观,开发旅游房地产、发展疗养事业等,以吸引更多的游客。

3.2 对策建议

3.2.1 整体规划的建议

科学规划是提高城市建设和管理水平的基础。江西京九沿线各地自然、经济和社会条件差别悬殊,必须根据不同地区的自然条件、经济水平、人口分布等差异,在科学论证的基础上,因地制宜地制定各具特色的区域性城市体系发展规划,逐步建立起合理的城市结构和城市布局。

在制订规划时,必须注意的是:①必须与其发展阶段

相适应;②各区域的城市体系必须同全省的城市体系发展规划相互衔接,以避免在各个区域形成小而全的封闭式城市体系,在更宏观的角度上产生新的城市体系的饿结构偏差和布局失衡;③要注意规划的长远性及量力而行,考虑分期实施规划的现实性。

从沿线的现实来看,可以规划成四大城市区域,并相应确定不同的发展目标、发展重点的政策措施。这四大城市区域分别是:①以九江市为主体的北部城市区域,包括沙河卫星城、德安、永修县城、共青、云山等城镇;②以南昌市为主体的核心城市区域,包括新建、莲塘、向塘、桑海卫星城、樟树、丰城县城及沿线的明星城镇;③以吉安市为主体的中部城市区域,包括泰和、吉水、新干等;④以赣州市为主体的南部城市区域,包括赣县、南康卫星城、沿线的县城及明星镇。

3.2.2 城市规划的对策

城市规划是强化政府宏观管理职能,对各种资源要素从宏观上进行引导与发展控制的政策工具。制定跨世纪的沿线城市规划,需要建立对城市开发建设进行全过程全方位管理的规划控制体系,其中应注意以下几个方面:

一是要加强城镇体系规划的指导作用。城镇体系规划是以城镇(居民点)为主体的综合性区域规划,因而要以确定引导城镇体系发展的各项政策和措施为重点和核心内容,制定一组有关城市总体规划和个别城市发展的政策,协调各利益主体的关系,实现区域利益共享,降低区域开发成本,促进区域经济社会的协调发展。

二是要有针对性的确定各个城市的现代化标准。沿线各个地区的城市要依据当地的经济水平确定本地区的城市现代化的内容,在规划中反映出达到现代化城市的标准和时间。

三是要重视规划的弹性,提高规划的可操作性。市场经济开辟城市发展的道路要求规划更富有弹性和应变能力。总体规划要重点研究高层次的结构性矛盾,在宏观上真正对城市的发展实现结构控制。对于高度分散的市场开发则由区段规划作为日常管理的实际工具,指定具有弹性的控制指标,是规划始终保持一种灵活现实的调控状态。

四是加强城市形象规划。城市是人口密集的地方,二、三产业集中地,要保持经济发展活力,就要充分调动人的积极性,在城市规划中应体现人的主体地位。良好的城市形象有利于发展旅游事业,吸引外来人材、资金,增加产品在区外市场的竞争力,驱动城市经济发展。

3.2.3 产业结构调整的对策

城市产业结构调整主要取决于第二产业的技术结构发展变化,沿线的中小城市的第二产业不仅不能削弱,而且要巩固、发展、提高,大城市的第二产业要有选择地发展高新技术产业。而第三产业地发展要与第一、二产业地发展水平要协调。大城市工业现代化程度要高一些,可以超

前发展先进生产服务业,才有可能实现中心城市的组织功能;小城镇经济结构相对而言较简单,故第三产业发展应以商业为主体,为农村产业结构调整提供综合服务。

此外,京九铁路沿线南段是以农业为主的地区,应发展农副产品输出基地,以城镇为依托建立规范化批发市场,增强产品竞争力,抢占市场。而缺少办工业条件的农业地区可以通过第三产业发展带动农副产品输出基地的建设,促进中心城市(镇)的经济,并为发展相关的第二产业创造条件,最终形成合理的产业结构。

比如,对于南昌,应加快产业结构调整步伐,大力发展第三产业,积极培育高新技术产业;而九江,应大力发展以旅游、贸易、交通为主题的第三产业,加快石化、仪器仪表等产业升级的步伐;赣州则应大力发展以贸易、旅游为主题的第三产业,发展面向粤闽港澳市场的农产品生产,发展有地方特色的食品工业和以稀土、有色金属为原料的高新材料工业;吉安处于赣中腹地,要加快城市基础设施建设,完善城市功能,大力发展以电子工业、食品工业、医药工业为主题的第二产业,以商贸为主题的第三产业。

3.2.4 资金来源的对策

城市建设资金严重匮乏,将是较长时期内困扰京九沿线城市化进程的突出矛盾,因此要千方百计,建立多元化渠道的城市建设资金集聚机制。其主要途径是面向社会,依靠广大农民。

一是以地生财,政府垄断土地一级市场,放开二级市场,成立房地产开发机构,统一规划,统一征用,统一开发,统一出让,统一管理。

二是把城市的基础设施、公用设施作为经营对象,加快其股份制改组工作,争取每年有1—2家企业上市,通过股票市场融资,也可利用现在“买方市场”各种商品充盈和下岗职工较多之机,组织城市内部剩余劳动力和民工大搞城市基础设施建设,或者直接向社会拍卖城市基础设施经营权。

三是鼓励富裕农民进城办厂、建房和购房,繁荣城

市经济。

四是建立各种地方性金融机构,引进内外资金融机构,发行各种基金和债券等等。

五是积极向国家有关方面争取各种投入。

3.2.5 人口集聚的对策

目前,沿线地区城市化进程落后于工业化进程,现有的户籍管理制度既阻止了农村人口向城市的集中,也阻碍了工商业人才的区域性流动,影响了工业化的进程,影响了城市规模效益的发挥。

为了加强分类指导,有必要改革城市地区的人口统计制度,按国家制定的市镇标准划分市区和市域,镇区和镇域,以此将城市与农村分开。分别统计市区与市域、镇区与镇域的国内生产总值及其构成,三次产业就业人口及构成,总人口和非农业居民人口,以便动态掌握城镇经济规模和人口规模,调整生产布局的发展政策。

因此要继续深化改革,对符合在城市落户(有固定住所、稳定生活来源)的人口,应全部放开,允许其自由迁移、流动,实行以居住地划分城市人口和农村人口,以职业划分农业人口和非农业人口,对城市人口的迁移不应设置人为障碍。

参考文献:

- [1] 联合课题组. 加快京九沿线城市化进程的思路[J]. 1997.
- [2] 李小建主编. 经济地理学[M]. 高等教育出版社. 1999. 186—187.
- [3] 白永平. 赣州京九铁路沿线工业投资环境条件分析[J]. 经济地理. 1999, 19(1): 80—84.
- [4] 国家统计局. 江西统计年鉴 1999[M]. 中国统计出版, 1999.
- [5] 课题组. 一个适时而又重要的战略举措[J]. 1998.
- [6] 课题组. 加快京九铁路江西段城市化[J]. 1997.
- [7] 宋金平. 京九铁路沿线集镇发展研究[J]. 地理研究. 1997, 16(4): 80—85.
- [8] 国家统计局城市社会经济调查总队. 中国城市年鉴 1999[M]. 中国统计出版社, 1999.
- [9] 李建平, 张润朋. 江西城镇发展的南北差异与对策研究[J]. 经济地理. 1999, 19(6): 88—91.

STRATEGY PROPOSITIONS OF THE URBANIZATION IN THE VICINITY OF BEIJING—JIULONG RAILWAY IN JIANGXI PROVINCE

XIE Li—ou, SONG Jin—ping

(Resources and Environmental Science Department, Beijing Normal University, Beijing 100875, China)

Abstract: The opening to traffic and operations of the Beijing—Jiulong railway was an important juncture for the high—speed economic development of Jiangxi province. By analyzing the present economic and urbanization condition, this article induced and summarized the encumbering factors of the proceeding of the urbanization in the vicinity of Beijing—Jiulong railway in Jiangxi province and also the cause of the factors. Based on these, the author put forward the strategy propositions and countmeasure suggestion of stepping up its development of urbanization.

Key words: Beijing—Jiulong railway; urbanization; strategy proposition; countmeasure

作者简介: 谢里欧(1981—), 女, 江西省人, 北京师范大学资源环境区划与管理专业本科生。