

# 看洛杉矶如何三步崛起

## 京津冀一体化将重现



### 税收资源共享 打造多中心城市

1885年至1930年间,洛杉矶市区面积由29平方英里、居民5万发展到442平方英里、人口123.8万。郊区与中心城市间公共服务资源分配矛盾开始加剧,影响着城市的扩张。

长滩莱克伍德地区是洛杉矶北部的造船业中心,就业机会多,但公共服务资源缺乏,作为郊区,由于担心被洛杉矶县合并后财政收入减少,就业机会流失又得不到同等的公共服务,因而极力反对合并。为化解矛盾,1954年洛杉矶与莱克伍德地区通过协商,将长滩地区与洛杉矶县的消防、治安等公共服务统一管理,公共服务费用与税收收入由双方分担共享。1956年布拉德利—伯恩斯法案规定将消费税征收额度的1%归州内地方政府自行支配。

通过调整税收机制,郊区地方政府在分享了中心城市税收后,资源得到更有效利用,公共服务水平大为提高,同时,地方政府依靠辖区内的工商业税收即可维持政府开支,公共服务无需加征财产税,该法案刺激了中心城市人口的涌入,公共资源共享降低管理成本的成功实践,带动了经济的良性循环。仅仅1954年至1960年期间,洛杉矶县内莱克伍德附近就形成26个小型城市。



### 次中心互补性强 成经济新增长点

在减轻中心城市压力的同时,洛杉矶范围内兴起的次中心城市大多同时具有专业化或多样化的产业和居住条件。

从圣莫尼卡到洛杉矶市中心,坐落着以购物商城为主的5个次中心城市。圣莫尼卡向南延伸到帕洛马贝尔德斯半岛机场、港口附近,则是汇聚了高密度就业机会的商务区和公寓酒店业的次中心城市。洛杉矶国际机场周边则成为航空、军火、电子、金融保险以及名目繁多的咨询服务业的综合性次中心城市。圣费尔南多峡谷和从洛杉矶国际机场至长滩大型港口的沿线地区又是遍布着宇航、电子工业集群的高端郊区工业园类型的次中心城市。

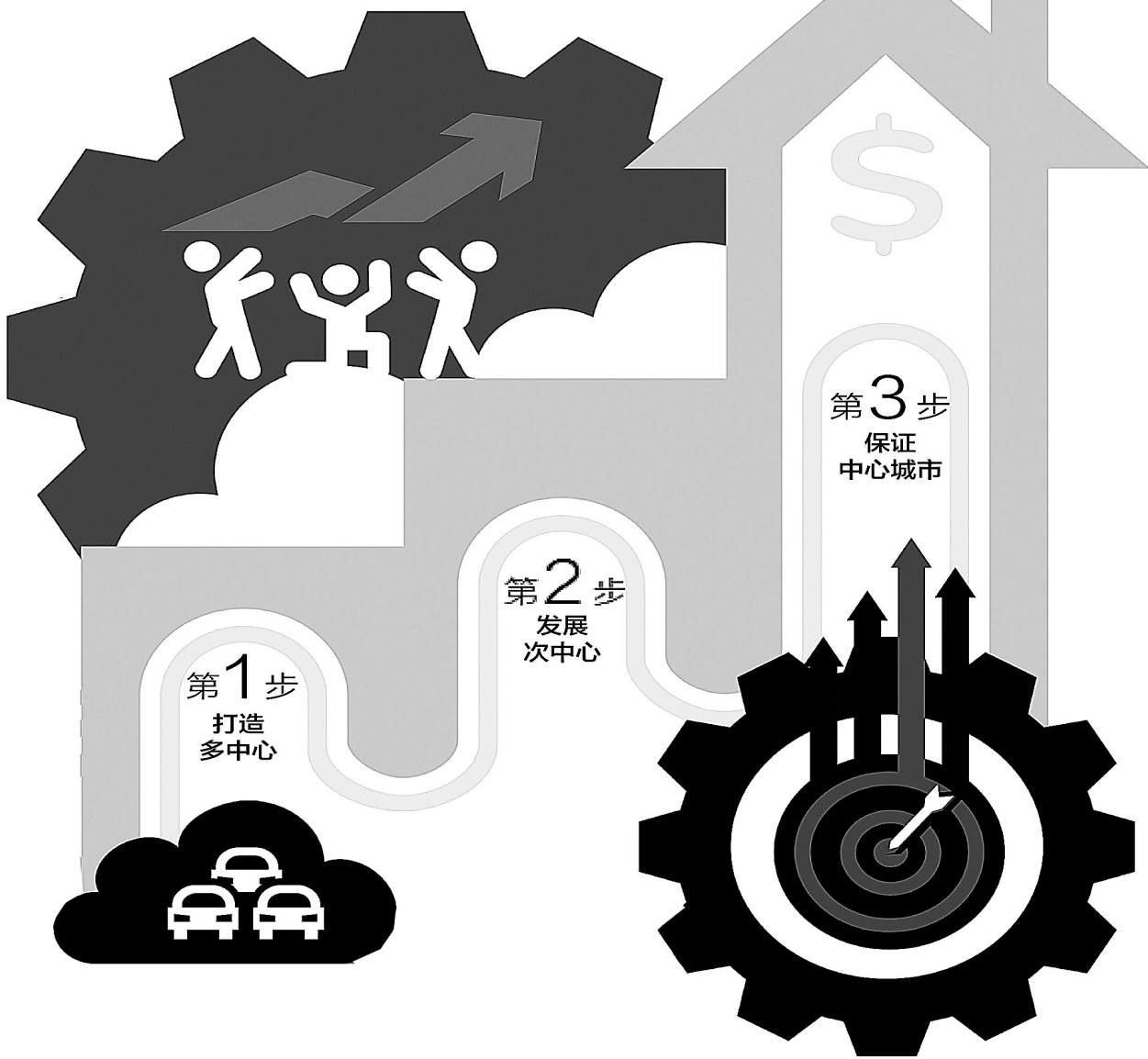
到1980年,洛杉矶国际机场至长滩大型港口的沿线地区就业密度达每英亩16.7人,同期洛杉矶市中心为36人。与洛杉矶国际机场情况类似的长滩、伯班克机场,同年就业密度分别为15.5人和28.4人。1972年至1979年,该地区的航空航天和电子制造业年就业增加率从23%上升到26%,新增就业机会几乎是同期硅谷高科技劳动力的净增长数量。

而最令洛杉矶引以为傲的当属郊区工业园类型的次中心城市奥兰治市。奥兰治1889年正式成为洛杉矶的一个郊区。由于与原有中心城市互补性极强,整个60年代中期,有1500家高科技公司落户奥兰治。60至70年代,奥兰治市人口和县人口增长率分别为226%和102%。1963年奥兰治正式脱离洛杉矶大都市区,成为联邦人口统计署独立的标准大都市统计区。次中心城市成为经济增长的新亮点。

(本版稿件据新华社)

著名经济学家、北京大学经济学院教授曹和平说:“到21世纪中叶,京津冀一体化将重现当年洛杉矶的崛起,这是一个世纪性的超级大国事件。”

20世纪70年代,美国洛杉矶周边的15个县渐成一体,逐步发展,媒体特约社科院美国问题专家刘辉为您讲述洛杉矶崛起历程,揭示其中经验,使其在日后成为世界各国借鉴的样板。



### 限制原有工业门类 中心城市仍是核心

在洛杉矶的发展中,次中心城市依靠聚集更多产业加强了大都市区的经济实力,虽然中心城市人口、就业压力被次中心分散,但通过结构调整,中心市区仍占据大都市区经济的主导地位。20世纪60年起,洛杉矶中心市区开始从高度专业化的工业中心向一个更加多样化的经济中心转化。

洛杉矶有选择地限制原有工业的门类,大力发展金融、服务业。原有的主要工业集中在洛杉矶市中心向南延伸到圣佩德罗、长滩两毗邻港口的广阔地区、圣费尔南多峡谷、百列谷和圣贝纳迪诺县境内的部分外围地区。60年代这些地区的工业产业被航空航天等高科技产业取代。

1972年至1979年间,仅洛杉矶航空、电子工业就增加就业机会11万个。1985年仅洛杉矶县高科技产业容纳就业人数超过25万。

洛杉矶市区则集中发展娱乐、服务行业,市中心商业区成为金融保险公司、会计师事务所、饭店和大型娱乐场所的聚集地。

1990年洛杉矶服务业收入比1970年增加了2.1倍,与同期制造业收入增长几乎持平。到20世纪80年代中期洛杉矶成为了名符其实全球性大都市后,中心城市仍是大都市区经济发展不可或缺的核心力量。

#### ■链接

### 如何避免城市病

#### 污染

对于洛杉矶来说,尽管城市扩张迅速,但是研究人员发现,洛杉矶大都市区是美国大陆人均二氧化碳排放最低的城市。猛地一听,这个说法令人难以置信,因为人人都知道,洛杉矶汽车众多。但实际上,该城市占据了得天独厚的地理位置。处于美国西海岸南加州的洛杉矶,拥有良好和温和的气候,全年需要使用暖气和空调的时间非常短,这大大减少了能源使用及废气排放。

#### 住房

2008年10月,时任美国加利福尼亚州州长的阿诺·施瓦辛格签署新法规,首次批准动用该州交通基金,将住宅房屋区安排在就业集中的地区周围,并建立直接的通勤路线,从而减缓城市无序扩张。这一计划曾经在州内广泛征求意见,也经历了各方研讨,导致激烈辩论,最终获得了建筑商、各级政府和环保人士的支持。

这一法规是由民主党议员丹莱尔·斯坦伯格提出的,目的是缓解通勤车辆在住宅区与工作地点间长距离行驶的能源消耗和废气排放,使20岁到30岁年龄层的购房人受益。

#### 交通

令人惊奇的是,在洛杉矶这样的超级大城市里,虽然车辆多,流量大,可是车祸却不是最高,相对死亡总人数低于乡镇总数。

专家们认为,城市的便利公共交通是降低车祸和伤亡的重要因素,城市建设中道路合理布局,商业、服务及娱乐设施与办公区、居民区之间混合充分,实际交通情况并不像预计的那么糟糕。

