

开发浦东举世瞩目。人们献计献策,体现了对开发浦东寄予厚望。开发浦东建设浦东,主体是未来的浦东人。因此,我们必须要为未来的浦东人考虑一个良好的人口环境,以利于

他们工作、学习、生活,发挥最大的积极性,推动浦东的开发和建设。

上海老区的人口问题,人们都已看到。目前上海老区的常住人口 710 多万^①,外地在上海的常年流动人口在 120 万以上。弹丸之地,人口之多,带来的问题是可想而知的。然而,目前上海老区的人口问题主要的还不在人口的总量上,而在人口的分布结构等一些所谓的人口软环境上。这些问题主要有:

第一,人口分布极不平衡,畸形集聚市中心。据有关资料介绍,以 1986 年底为统计时点,上海原 140 平方公里老区,平均人口密度每平方公里 4 万以上。其中,静安区人口密度每平方公里 6 万 5 千人,卢湾区 5 万 9 千人。黄浦区有 6 个主要街道,南市区有 7 个主要街道,平均人口密度每平方公里分别为 13.42 万人和 12.3 万人。有的街道如山西北路海宁路等街道,人口密度甚至接近每平方公里 20 万人。这种人口分布,给上海老区,特别是中心区的住房、交通、环境质量等必然带来一系列的问题。例如,1986 年上海市内公共交通全年客运总量就达 51.85 亿人次,这个数字超过世界人口总数。人口密度高,相对道路面积就少。目前上海老区人均道路(包括人行道)面积仅 2.2 平方米,仅为伦敦的 $\frac{1}{10}$, 巴黎的 $\frac{1}{4}$, 东京、莫斯科的 $\frac{1}{3}$ 。

第二,工业厂点不规则,密集散布老区各

浦东新区人口模式刍议

陈 国 权

点 与居民住地犬牙交错相互包围;商业经营场所更是你中有我、我中有你,处在居民住房的层层围困之中。而且,不仅一般商业区是这样,一些重要的商业中心区也是这样。由于人口密度高,交通、住房等已经十分紧张,这样的人口布局使问题变的更加严重。厂区与居民住地在一起,生产和生活之间争水、争电、争气无法避免,厂群矛盾必然层出不穷,居民生活环境质量更无办法改善。商业活动区,特别是商业中心区处在居民杂居和居民居住的层层包围中,必然加剧那里的人流拥挤。屋前屋后、楼上楼下就是商场,许多居民饭前茶后、睡前醒后、有事无事常去窜马路逛大街,大量居民上下班又必须横穿商业区,这怎么不使那里的人流更加拥挤?这给真正的购物者缩小了活动空间,无疑影响了商业中心区的商品交换,也影响了上海这座城市的形象。

第三,由于工厂企业、机关学校和人口之间分布不合理,迫使数以百万计的职工每天你来我往作不合理远距离奔波上下班。这是既劳命、又伤财,使交通更加紧张,妨碍生产,也妨碍生活的事。

老区的这些人口特点是老区特殊的历史形成过程带来的,自然不会在浦东新区简单地再现,但这里给我们的借鉴意义值得重视。

浦东新区的人口模式应是怎样呢?笔者认为,应是这样一种模式:

一、人口密度不能过高

我国人口多,确定浦东新区人口密度不能

照搬人家的经验,但象浦西老区现在那样的人

^① 根据上海社会科学院人口研究所提供的资料,到 1986 年底,上海市区的常住人口为 710 万。

口密度也是不行的。老区中心区不用说，中心区以外的人口密度也不适用于浦东。现在人们通常把上海市区人口分布分为三个圈层，即内圈、中圈和外圈。内圈主要指黄浦、南市、卢湾、静安四个区绝大部分街道以及闸北、虹口等区的少数街道；中圈指内圈以外，距离市中心六公里半径以内的街道，其外缘以中山西路、中山北路、广中路、大连路一线为界；外圈是中圈以外的街道。内圈和中圈的范围基本就是原 140 平方公里老市区的范围，外圈范围基本就是后来市区新扩大的部分。至 1986 年底，中圈人口密度为每平方公里 4.26 万人，外圈每平方公里 1.43 万人。就人们目前的感受来说，现在中圈的人口密度也已相当拥挤了，只是由于内圈极度拥挤，相比之下感到矛盾还不十分突出而已。外圈人口密度相对稀疏一些。由此可见，浦东新区的人口密度，遥远的未来先不说，就眼前的情况来看，至少必须低于目前浦西老区中圈每平方公里 4.26 万人的人口密度，以介于浦西老区中圈和外圈的人口密度为最适宜。

有人说，未来随着城市各种设施的发展和完善，现在感到人口密度过高的，将来会感到宽松。这是不尽正确的，是把人的要求发展固定起来的分析方法。事实上，城市设施在发展和完善，人们住、行等要求也在不断发展和变化。平房变成了楼房，但人们的住房总不能老停留在人均 4~5 或 5~6 平方米这个水平上。中国

居民与小汽车总也不是永远无缘的。目前上海市内自行车拥有量近 500 万辆，只要其中 $\frac{1}{10}$ 换成了小汽车，那又要多少停车场和道路面积？难道上海永远也不会有这一天吗？国外的实践证明，城市越现代化，越不利于人口的密集居住，也为城市人口向外扩散创造了更多的条件。上海社会科学院人口研究所的一份《上海市域人口合理再分布》报告认为，上海市中心城未来人口再分布最理想的方案是：内圈人口密度从现在的每平方公里 8 万人到 2000 年降为 6 万人，到 2020 年降为 4 万人，到 2050 年降为 2 万人；中圈从现在每平方公里 4 万多人到 2000 年降为 3.5 万人，到 2020 年降为 2.5 万人，到 2050 年降为 1.5 万人；外圈人口密度也要求不断下降。中心城平均人口密度从现在的每平方公里 2.6 万人，到 2000 年降为 2.5 万人，到 2020 年降为 1.9 万人，到 2050 年降为 1.3 万人。这些表明，今后城市发展和人口密度变动在总趋势上不是同步或成正方向的，相反，会出现反方向变化。一座现代化城市的设立，不是几年几十年的事情，而是数百年甚至更长时间的事情。我们既要面对现实，还应多多着眼于未来。这样对一座城市今后的发展可能更会主动一些，也可无愧于若干年后子孙后代夸我们栽树的功劳。现在我们就应这样考虑问题。

二、工业厂点、商业中心、机关、学校等等和居民居住 分布既应紧密联系，又应最大限度地互让空间， 建立具有自己特色的人口分布网络

商业区与居民区布局。浦东商业区与居民居住区相距应相对远一些。浦东的商业区（主要指商业中心区）不单是为浦东人而设立的，从根本上说来，它更多的是面向浦西、全市、全国，甚至是全世界的。据有关资料介绍，现在南京东路每日流动顾客，百分之七十以上是外地人，而其它几条主要商业街，外地人也达到百分之三、

四十不等。这种情形在未来的浦东是否也会出现？我认为是完全有可能的。由于上海的经济地位，浦东对外开放政策的特殊性和浦东、浦西交通的发展，今后来浦东购物办事的人流一定是个很大的洪流。所以浦东的商业区不能处在当地居民居住的包围中，更不能与居民杂居，重走浦西的老路，以便腾出尽可能大一点的空间

让外来流动人员活动和立足，以促进浦东商业繁荣和交换的发展。这最终也是有利于所有浦东人利益的。

这样布局，在根本上也不会对浦东当地人的生活带来不便。当地居民日常生活必需品购买通过居住地自设的一些商业网点即可满足，重要购买对每个人来说，频率毕竟不高，而且根据一般居民的购买心理，现在就是居住在靠近浦西商业区的居民，重要购买也大多放在休息天去买，以便慎重选购。既然是休息日，离商业区远一点，多走几步也无妨。但这却有效地减少了当地人对商业区日常顾客人流的冲击。

工厂区与居民居住地布局。这个布局的相互距离应相对近一些。因为进厂做工的，一般大多为当地人，这便于职工上下班。但工厂企业类型分布要合理，要保证一定区域内男女职工比例的大体协调。否则，今后又会不断出现大量的职工远距离奔波上下班。过去一些新兴的工业区如闵行、吴泾等工业区在这方面的一些经验教训值得很好吸取。

工业区和居民区相距相对靠近一些，并不是说要达到出家门几步就到厂门这样一个原始要求，而是相对现在有些厂点设置太远，使许多

职工远距离奔波来讲的。我认为厂点设置，以在正常交通情况下，大多数职工往返路程时间不超过一小时不低于半小时为最佳。因为这在任何时候职工都能承受，也为环境处理、工厂往后发展留下了足够的回旋空间。

用现在的观点来看，这个所谓“相对靠近一些”，仍显得太远，职工负担仍很重，其实我们要看到未来的发展。将来厂区和居民居住区不得不在空间上朝相互靠拢的方向发展，如果现在就靠得很近，今后万一遇到这个情况，双方都没有发展回旋余地了，那时就会很被动。从环境卫生的角度，这样做更是有益的。从职工的负担角度看，我们必须看到，我国工人的日工时不可能永远八小时制，今后一定有可能从八小时制改为7小时制、6小时制等等（现在上海许多厂家，每星期平均日工时按6天上班制计算，实际都已不足八小时），到那时工人承受一小时或半小时上下班行程时间是不会感到有什么负担的。另外，今后交通总也是不断发展的。

至于其它社会活动点的分布也应符合人口流动规律和人们的活动规律。总原则是本着方便、卫生、紧凑，有利于提高人们的活动效率，也有利于社会经济的发展等要求来进行。这样才能保证浦东新区人口分布的合理性。

三、人口居住，一开始就应采取远距离疏散与区内集中相结合的方针

新区也应有自己相应的卫星城镇，并在战略上一开始就应同步建设。同时，在人口居住上应为浦西老区人口疏散创造条件。

现在浦东新区一个很大的特点是，区内农业人员多，面临的浦西人口压力大。人口居住点的确定要符合这一特点。区内的农业人员（包括在原有的乡镇工业务工的农业人员）原有的居住分散，类型差别也很大，有居住在纯农村的，有居住在原小集镇的，也有少量居住在原浦东老市区内的等等；从事的职业也较复杂。对于这部分人员的居住安排，今后原则上向外靠，不向中心区集中，以便腾出更多的空间安排原浦东老市区人口和浦西向浦东疏散的人员。这

样做，既能解决今后可能出现的中心区人口居住过份集中的问题，也符合各部分人居住的适应性。原农村人员或小集镇居民住的远一些，比原市区人员去居住，适应性总要强一些。这样的居住规则，需要的条件是，今后新区的招工，安排就业，必须要相应地配套跟上。卫星城镇的建设，现在主要以发展交通、工业厂点的合理布局为主。这是一项长期的工作。但在总体规划上一定要考虑到卫星城镇的相应建设。

总之，人口居住布局得当，人口密，可以密而不乱；人口稀，又可不影响繁荣。这也是我们考虑浦东新区人口模式时的一个重要出发点。

（下转第11页）

所周知，提单有三项重要作用：1. 货物已交到船上的证明；2. 运输契约的证明；3. 转让物权的工具，从而能控制在目的地的交货。

除提单以外的其他运输单据能起上述前两项作用，但不能控制在目的地的交货，也不能使买方凭交付书面文件向他人出售在途货物，如果买方为了便于出售在途货物，或者用以进行抵押，融通资金，就必须占有提单。

但是，按照这些提单的特有性质，要通过电子数据交换信息予以替代尚有困难。但可以预期，在不久的将来，这个困难将得以克服。对此，《1990 年通则》已作了适当考虑。例如，在 CIF 和 CFR 术语 A8 项下在规定卖方必须提交的运输单据（包括可转让的提单）的要求后，又作了如下规定：“如卖方和买方已约定采用电子通信，则前段所提及的单据可被具有同等效力的电子数据交换信息替代。”

近年来，国际上已有不少国家在海运业务中经常以与非海运的其他运输方式所使用的类似的、不可转让的运输单据来代替提单，如“海运单”(Sea waybills)、“班轮运单”(Liner waybills)、“货运收据”(Freight receipts)等。除了买方打算向他人交付书面文件销售在途货物，或用以作为押品融通资金外，这种不可转让的海运单据在使用上是很方便和有效的，而且可通过电子数据传递信息。因此，凡是买方根本不打算出售在途货物或用以融通资金，完全可由买卖双方达成协议，免除提交可转让提单的义务而改以上述不可转让的海运单据代替，或者改用不需提供提单的 CPT 或 CIP 术语，以达到可以电子数据交换传送单据的目的。然而，迄今为止，在我国基本上尚未使用这些不可转让的海上运输单据。为顺应国际贸易和运输通信技术的新发展，有关方面似可借鉴国际上的新做法，在海运业务中，逐步推行不可转让的运输单据以代替提单。

(上接第18页)

四、对人口质量特别是劳动人口的质量，也应有自己的新需求，并应有相应的实现措施

浦东新区建设，今后在工业、管理等方面将会集现代之大成。由于对外开放政策上的特殊性，区内三资企业一定不会少。因此，对人口素质特别是劳动人口素质的要求，客观上也会相应提高。人口素质，从经济学的角度来说，首先是指文化素质和劳动技能水平。这方面，应尽早提出要求，制定措施。新区对人口素质特别是对劳动人口的素质要求，在总体上必须高于市区其它地区。因此，相应的措施也应多一些。这对现在的浦东人来说负担可能重一些，但将

来却会使他们感到自己不愧为浦东开发区一员的称号。事实上，不断提高自己的文化素质和劳动技能水平，对于每个浦东人来说，在解决今后自己就业等问题时肯定也是有帮助的。当然，各行各业对人口素质的要求是不同的，因此，我们的做法应该是：总体上的高要求和具体做法上的多层次，而不是采取一刀切的办法。

总之，浦东新区采取什么样的人口模式，这是一个重要课题，需要人们深入研究。