

美国的工业发展与城市化

郭 吴 新

美国是当代经济最发达的资本主义国家,也是高度城市化的国家之一。在美国现代城市体系中,以大都市区^①为主体的规模不等的各级城市或城镇,星罗棋布于全国,它们的功能复杂多样,但主要是构成多层次的经济中心,部分城市同时是各级行政中心或大小不同的文化科技中心。联结各城市和城镇的高速公路、铁路、水路和航空线密如蛛网,邮电通讯和信息交流日益灵便,不少大城市还与世界上不同地区和国家保持着紧密的经济、交通和通讯联系。现在,每四个美国人当中就有三个生活在城市化地区里,城市化给他们的生活方式打上了明显的烙印。与此同时,美国城市特别是主要的大都市区,又有地价和住宅昂贵,交通拥塞和公用设施不足,贫困化和种族歧视,严重的社会犯罪,城市财政困难,环境污染等一系列经济、社会和生态方面的突出问题,其中一部分是现代大城市普遍存在的问题,而另一些问题则是资本主义制度下的特有的弊端与祸害。

一个国家的城市化进程,无疑要受到多方面因素包括社会经济、自然地理、政治、历史等因素的制约和影响。资本主义美国也是这样。而在各种因素中,工业发展对城市化的促进和影响尤为重要。因此,以工业发展和城市化的关系为主线着手进行分析,会有助于揭示美国城市化过程的物质经济基础和主要动力。

美国城市化的一般进程

马克思在论述人类历史不同阶段上的城市问题时,关于资本主义时代的特点,他曾经指出:“现代的历史是乡村城市化”。^②在资本主义制度下,城市化是一种社会经济现象,也是一种必然的经济发展过程。城市化意味着人口和经济力量日益向城市和城市地带集中,乡村地区逐渐转变为城市地区。其表现形式是:城市数目不断增多,城市人口和空间规模日益扩大,城市的经济力量和作用逐步加强,城市的地位和影响越来越重要。美国城市化的进程,特别是从产业革命起一个半世纪以来城市化的迅速发展,就是一个典型。

十七世纪,欧洲移民在北美洲大西洋沿岸建立起少数港口城镇。直到美国独立战争年代,英属北美殖民地的这批港口城镇为数不多,规模也小,城市化尚处在开始阶段。十九世纪初期,美国开始产业革命,城市化进程中发生了重大转折。从此,在资本主义大工业的有力推动下,城市化乃迅猛前进。总的图景有如下表(见表1)所示:

从产业革命到现在,同工业发展的各个时期相适应,美国城市化大体上经历了以下三个阶段:

表 1:

美国城市数目和城市人口*

年 份	全 国 总 人 口 (百 万 人)**	城 市		
		数 目	人 口(百 万 人)	占 全 国 总 人 口 的 比 重 (%)
1790	3.9	24	0.2	5.1
1810	7.2	16	0.5	7.3
1870	39.8	663	9.9	25.0
1900	76.1	1,737	30.2	39.6
1920	106.5	2,722	54.2	50.9
1940	132.1	3,464	74.4	56.3
1950	151.7	4,741	96.5	63.6
1960	179.3	6,041	125.3	69.9
1970	203.2	7,062	149.3	73.5
1980	226.5	8,765	167.1	73.7

* 城市指人口超过2,500人的居民点,但自1950年起,开始包括极少的人口在2,500以下的市镇;自1960年起,包括阿拉斯加和夏威夷的城市;1980年还包括波多黎各的城市在内。

** 自1960年起包括阿拉斯加和夏威夷,1980年包括波多黎各。

资料来源:《美国历史统计》(从殖民地时期到1970年),1976年版,第8、10—12页;《美国统计摘要》,1984年,第27页。

产业革命时期(1810—1870年):随着工厂工业的蓬勃兴起,交通运输手段的巨大变革和资本主义制度在美国全境的确立,城市化出现了第一次高潮:人口在2,500人以上的城市数目增加了14倍,城市人口增长近19倍,城市人口在全国总人口中的比重由7.3%上升到25%,以纽约为首的全国各城市初步组成为一个体系。这是美国城市化的第一阶段,即初步实现了城市化。

实现工业化时期(1870—1940年):继产业革命之后,美国发生了又一次技术革命,资本主义大工业得到了巨大发展,美国由农业国变为工业国,并超过英国成为世界上头号工业国家,同时,美国完成了向垄断资本主义阶段的过渡,垄断组织的统治地位得到确立和巩固。这一切有力地推动了城市化的进程,促成了第二次高潮的出现:在城市数目和城市人口分别增加几倍的同时,全国城市人口终于超过了乡村人口,涌现出一大批具有现代风貌的资本主义特大城市和大城市,并基本上形成了全国性的现代城市体系,城市首先是特大城市和大城市,在国民经济中的地位和作用大为加强。这是第二阶段,美国城市化已发展到一个新的水平,城市化基本上实现了。

高度工业化时期(1940年起迄今):这是美国工业发展的新时期,在最近四十多年里,以新的科学技术革命、垄断性大公司和国家垄断资本主义发展为背景,美国实现了工业的高度发展,拥有十分发达的资本主义经济,垄断资本主义制度所固有的一系列矛盾也异常深刻。与此相应,城市化也向更高水平发展,即达到了高度城市化的新阶段。这表现在城市化过程中出现了新高潮即第三高潮:美国城市数目和城市人口又成倍增加,大都市区的迅速增多及城市化过程中积聚和集中趋势的减弱引人注目,这些大都市区构成不断扩展的现代城市体系的主体,聚集着全国大部分人口,既集中地体现着当代资本主义的物质文明,也突出地显示出现代大城市所普遍具有的问题,以及垄断资本主义制度下无法避免的许多弊端与祸害。事实上,美国统治阶级正是以大都市区为基地,操纵着全国的经济、政治和社会生活。

产业革命与初步城市化

产业革命和资本主义制度在美国的确立，有力地推动了城市化的进程，改变了在此以前早期城市缓慢增长的局面，促成了美国历史上城市化的第一次大发展。导致这次巨大变化的新的社会经济条件，主要是：

其一，产业革命期间机器生产和工厂制度的兴起，给新老工业中心的形成、扩展打下了坚实的物质基础。十九世纪七十年代初，美国产业革命基本上实现，资本主义制度在美国全境取得了胜利。

产业革命对美国城市化的促进作用是明显的，这表现在：以蒸汽力为动力的工厂工业的勃兴，推动了原有城市的扩大和新工业城市的兴起。蒸汽机的使用具有重要意义，它使工业生产获得了新的动力，从而可以摆脱过去利用水力动力所具有的地方局限性，因为蒸汽力是自由的，这就意味着，在资本主义条件下，它的使用可“主要地集中于城市，并把工厂乡村转变为工厂城市。”^③易言之，这是有利于城市工业和工业城市发展的，即有利于城市化进程的。事实上，经过产业革命，使用蒸汽力的近代制造业，已成为众多美国城市特别是较大城市经济发展的主要内容和基础，在一系列新老城市的人口翻了几番的情况下，从事制造业的人口占到了巨大比重。如1870年，在美国北部和中部城市劳动力总数中，制造业劳动力占60%以上的城市有福尔河城、纽瓦克等；占一半左右的有费城、克利夫兰、罗彻斯特等；占40%上下的有纽约、波士顿、芝加哥、匹兹堡、布法罗、阿尔巴尼、圣路易等；不到30%的则有底特律。当然，不同的城市由于各方面条件的差别，其工业发展也或多或少地具有自己的特色，或相互之间存在着某种程度的分工，并因此而不断加强彼此的经济往来。

其二，产业革命年代交通运输方面的巨大变革，促成了处于交通便利地位的城市的发展。蒸汽力也是采用汽轮和火车的前提，而开挖运河和汽轮通航，以及大举兴修铁路和采用火车，则引起了交通运输业的革命性变革。产业革命期间，美国开挖了几千哩运河，兴筑了几万哩铁路，从大西洋沿岸到密西西比河，形成了水运网路和一个初步的铁路系统，汽轮通航使货运时间和费用下降了几倍，铁路则发展成为国内货运的主要工具。水运和铁路的扩展加强了城市之间和城乡之间的经济联系，并使处于沿线交通枢纽地位的城市和城镇能够迅速成长。如伊利运河沟通了五大湖地区和大西洋沿岸，不仅导致了沿河城市布法罗、罗彻斯特和阿尔巴尼的兴旺，也促进了芝加哥、纽约等城市的繁荣。东部的铁路系统则为更多城市的发展创造了有利条件。

其三、同一时期美国向西部的规模殖民扩张使版图急剧扩大，大批移民的源源流入扩大了人力资源，而南北战争(1861—1865)中资本主义北部的胜利又促成资本主义制度在美国全境得以确立，这些对城市化进程也有过积极影响。向西扩张使新殖民地地区原有城市旧金山、沃思堡等被相继纳入美国版图，资本主义经济也逐渐增长。加上移民的涌入和南北战争的结局，全国人口和资本主义国内市场显著扩大，城市化因而得到了推动。

产业革命时期，在上述社会经济条件的作用下，美国初步实现了城市化。这个阶段的城市化进程具有以下几个特点：

首先，在新兴的工厂工业的推动下，城市化出现了高速发展，城市数目与城市人口迅猛增长，结果城市人口在全国总人口中占到了相当的比重。一般情况见下表(表2)：

产业革命年代，基本上集中于城市的制造业劳动力和城市人口分别增长了14.3倍和13.3

表 2: 产业革命时期美国的城市化和制造业劳动力的增长

项 目	1820	1840	1860	1870	1870为 1820的倍数
城市数目	61	131	392	663	10.9
城市人口(百万)	0.69	1.85	6.22	9.90	14.3
城市人口占总人口的比重(%)	7.2	10.8	19.8	25.0	3.5
全国就业劳动力总数(百万)	2.88	5.42	10.53	12.93	4.5
其中: 非农业劳动力(百万)	0.81	1.70	4.33	6.08	7.5
所占的比重(%)	28.2	31.4	41.1	49.0	1.7
制造业劳动力(百万)	0.16*	0.41	1.27	2.44	15.3
所占的比重(%)	5.6*	7.5	12.0	18.9	3.3

* 本文作者估算。

资料来源:《美国历史统计》(从殖民地时期到1970年),第8、11—12、134页;〔美〕哈维·S·珀洛夫及洛登·温戈主编:《城市经济学中的问题》,约翰·霍浦金斯出版社,1968年,第117页。

倍,它们各自在全国就业劳动力总数和人口中所占的比重分别提高了2.3倍和2.5倍,即出现了同步发展。这些年代是美国城市化历史上增长速度最高的年代,城市数目和城市人口的年平均增长率分别为4.9%和5.5%,到1870年全国已有四分之一的人口生活在城市里。

其次,多数城市已开始成长为或大或小的近代工业基地,从而大大加强了城市的作用和意义,并以最大的城市纽约为首,初步形成为一个城市体系。在这个初具规模的体系中,分为三级的几十个较大城市是其主体,它们是:最高一级为全国性经济中心纽约,人口达94.2万人(1870年,下同)④下一级是五个地区性经济中心,即费城、圣路易、芝加哥、巴尔的摩和波士顿,人口各在25—75万之间;再下一级为四十个中小城市,人口超过2.5万但低于25万,它们是地方性的工商业中心,其主要活动是与周围的腹地进行交易。此外,还有几百个市镇,其影响范围只限于邻近的乡村。

第三、国内各地区城市化的发展很不平衡,个别地区十分落后,而美国已达到的城市化水平仍然比较低。这可从以下材料中看出:

表 3: 产业革命时期美国及各地区城市人口占总人口的比重(%)

年 份	全 国	东北部	南 部	中央北部	西 部
1820	7.2	11.0	4.6	1.1	—
1830	8.8	14.2	5.3	2.6	—
1840	10.8	18.5	6.7	3.9	—
1850	15.3	26.5	8.3	9.2	6.4
1860	19.8	35.7	9.6	13.9	16.0
1870	25.0	44.3	12.2	20.8	25.8

资料来源:《美国历史统计》(从殖民地时期到1970年),第8、12页;〔美〕哈里·W·理查森:《城市经济学》,德赖登出版社,1978年,第9页。

1820—1870年,产业革命先行地区东北部的城市化进展很快,城市人口的比重遥遥领先;中央北部地区因近代制造业的兴起,城市化的发展尤其迅速,但由于起点过低,故期末城市人口的比重仍未达到全国平均水平;西部新殖民地城市人口的比重上升迅疾,可是移民人

数有限，城市甚少；原奴隶制南部在国内战争后，由于制造业微弱，城市人口比重很低，在俄亥俄以南和密西西比河以东的广阔地区，1870年人口在2.5万以上的城市仅五座，其中最大的新奥尔良也不足20万人。

整个说来，在产业革命基本完成时，美国城市人口占总人口的比重虽然达到25%，但比当时先进的英国低很多，1871年英国（英格兰和威尔士）城市人口已占总人口的61.8%。

最后，这个时期城市内部的土地利用和空间布局一般尚呈混杂状态，而随着近代工业的兴起，城市作为大工业基地，又产生了一系列社会经济和生态方面的问题，有些问题还相当尖锐。当时，在城市内部，规模仍不太大的各类工厂、商店、仓库和居民住宅，多交错在一起，而城市中原有居民和新来移民，包括不同种族和民族的人们，富人和穷人，也常常混杂地住着，都不象以后那样有明显的区分。同时，由于企业和居民迅速增多，一般说来，城市特别是工业较集中的大城市，住宅缺乏，工人贫困，市容肮脏，环境闹杂，广大劳动者只得在异常拥挤和极不卫生的条件下住宿和劳动。这同恩格斯在《英国工人阶级状况》一书中所描述的许多情景，颇为类似。^⑤

实现工业化与基本城市化

十九世纪后期到二次大战前夕，美国实现了由产业革命所开始的工业化。与此同时，美国过渡到了垄断资本主义阶段，经济垄断化的程度在两次大战之间又进一步提高。美国社会经济方面发生的这些重大变化，为城市化的继续推进提供了新的有利条件。具体如下：

其一，进行了第二次技术革命，实现了工业化，与此同时，农业从半机械化过渡到基本机械化。十九世纪后期，美国发生了以电力、化学、石油提炼、汽车和飞机制造为标志的第二次技术革命。到二次大战前夕，这些新的技术已陆续被大规模地运用于生产之中。美国工业得到迅猛发展，继十九世纪八十年代工业产值超过农业产值之后，本世纪二十年代重工业产值又超过轻工业产值，从而实现了工业化，成为工业力量最雄厚的帝国主义国家。在实现工业化过程中，作为技术革命和大工业主要基地的大、中城市发展迅速，特别是新英格兰——大西洋沿岸中部和中央东北部两大制造业地带的大城市扩展得更为迅猛。另外一方面，农业生产的持续增长及基本实现农业机械化，既扩大了城市工业的原料供应及其产品销售市场，又保证了工业和城市扩展所需要的追加劳动力和居民食品供应，从而使城市得以集中更大规模的人口和资源，使城市化能够顺利前进。

其二，实现工业化年代，美国以铁路为主的交通运输业有很大发展。1870年以后，铁路统一了轨距，钢轨又代替铁轨，横贯大陆的铁路也相继建成。到本世纪二十年代末，全国铁路线长度近43万哩，早已呈过饱和状态，年货运转量达45亿吨哩，客运量每年近8亿人次。同时，水运也扩大了几倍，汽车、管道及航空运输则各有程度不同的发展。这有力地促进了交通沿线一系列城市的兴盛，进一步加强了城市之间、城乡之间和地区之间的物资交流和人员往来。

其三，随着向垄断资本主义的过渡，垄断组织在国内确立和巩固了自己的统治，并大大加强了对外经济扩张。垄断组织、大公司总部和主要金融市场，又集中在纽约、芝加哥等最大城市中，这些城市是垄断资本对国内实行经济控制的中心据点。因此，它们的规模和影响自然越来越扩大。

其四，这些年代，又是移民大量涌入美国的年代。1871—1930年，以欧洲移民为主的移

民人数年平均达到50.6万人，总计为3,038.5万人。移民多为劳动者，其中大批有各种技术，也有不少经营管理人员。持续半个多世纪的移民高潮，对美国工业化和城市化的发展起过重大的影响。

在所有这些条件的共同推动下，美国城市化提高到了一个新的水平，从全国范围说来，城市化基本上实现了。其发展特点和标志如下：

首先，城市化的进程仍然迅速，城市数目和城市人口继续大幅度增长，城市人口超过了乡村人口，各地区城市化发展水平的差距趋于缩小。虽然城市人口占总人口的比重不能完全表明城市化的水平，但可看出大致的状况。

表 4： 工业化时期美国城市化的进展

年 份	全 国 城 市			各地区城市人口所占的比重(%)			
	数 目	人 口 (百万人)	城市人口占总 人口的比重(%)	东北部	南 部	中央北部	西 部
1870	663	9.9	25.0	44.3	12.2	20.8	25.8
1900	1,737	30.2	39.6	61.1	18.0	38.6	39.9
1920	2,722	54.2	50.9	75.5	28.1	52.3	51.8
1930	3,165	69.0	56.0	77.6	34.1	57.9	58.4
1940	3,464	74.4	56.3	76.6	36.7	58.4	58.5

资料来源：同表3。

1870—1930年，美国城市数目和城市人口分别增加3.8倍和6倍，年平均增长率仍各达2.6%和3.3%。本世纪三十年代，在严重经济危机和特种肖条的打击下，城市化的进程暂时停顿下来。1920年，美国城市人口开始超过乡村人口，二次大战前夕，城市已集中了全国人口的一半以上。实现工业化的结果，东北部城市人口的比重高达77%，其它地区虽明显低得多，但与1870年相比，他们同东北部的差距已大大缩小。

其次，工业化和垄断化促成了一系列大、中城市的迅猛扩展，它们在国民经济中具有举足轻重的地位和作用，而且由于发展的不平衡，一些新兴的大工业城市后来居上，导致了城市位序方面的较大变动。1870—1930年，许多重要工业城市的人口，分别增加几倍，十几倍或几十倍，个别城市(洛杉矶)则扩大一百几十倍，从而新出现了一批人口超过100万的特大城市。1929年，以特大城市或大城市为主体连同各自的郊区和郊县所组成的33个大工业区，^⑥占到全国人口的35.9%，加工工业企业总数的52%，职工人数的56.2%，加工工业总产值的62.3%和净产值的63.4%。

在特大城市中，底特律和洛杉矶的上升特别快，前者靠汽车工业发家，后者则以石油和机械工业等为经济支柱。1870年，按人口数排列的前十名城市是：纽约(指曼哈顿，194.2万人)、费城、圣路易、芝加哥、巴尔的摩、波士顿、辛辛拉提、旧金山、匹兹堡及布法罗(人数最少，为11.8万人)。底特律当时位列第16名，洛杉矶尚默默无闻。到1930年，情况变动很大，前十名城市的顺序是：纽约(693万)、芝加哥(338万)、费城、底特律、洛杉矶(均超过100万)、克利夫兰、圣路易、巴尔的摩、波士顿和匹兹堡(各在66万以上)。旧金山、布法罗和辛辛拉提都降到了十名以外。

再次，在城市数量剧增、规模扩大、功能发展和相互间联系日益密切的基础上，基本上形成了全国性的现代城市体系。如下表：

表 5: 1930年美国城市的等级规模和地区分布

地 区	特大城市 (100万 人以上)	大城市 (50— 100万人)	中等城市 (25— 50万人)	较小中等 城市 (10 —25万人)	小城市 (2.5— 10万人)	市 镇 (1— 2.5万人)	小市镇 (0.25— 1万人)	城市 共计	在全国城 市人口中所 占的比重(%)
新英格兰	—	1	1	11	42	78	99	232	9.1
中部大西洋	2	2	3	11	58	162	481	719	29.6
中央东北部	2	2	5	10	78	121	439	657	24.4
中央西北部	—	1	3	5	18	62	262	351	8.1
南部大西洋	—	1	2	6	32	51	248	340	8.3
中央东南部	—	—	3	3	10	32	145	193	4.0
中央西南部	—	—	3	5	18	42	255	323	6.4
山 地 区	—	—	1	1	8	17	103	130	2.1
太平洋岸区	1	1	3	4	19	42	151	221	8.0
全 国	5	8	24	56	283	606*	2,183	3,165*	100.0

* 应为607和3,166, 此处照原数字, 疑加时有误。

资料来源:《美国第15次国情普查摘要》,(1930年),华盛顿,1933年第14—17、22页。

随着工业化的实现,过去初具规模的城市体系,已基本发展成为全国性的现代城市体系。这表现在:全国城市网络的密度提高了几倍,城市的地区分布状况大为改善,过去城市稀少的西部和南部,已拥有一定数量的各级城市;由于特大城市的形成发展,全国组成了一个较完整的从大到小的城市等级规模体系,它呈金字塔形,塔顶高踞着第一位特大城市纽约(超过500万人口),再顺次往下,位于塔基的是几千个市镇;城市的功能也不断发展,许多大中城市作为经济中心,既是大工业的基地,又常常是商业和服务业中心,有的还兼为外贸口岸、金融中心,有的又是交通枢纽。有的城市或者兼作或者主要是等级不一的政治中心、文化中心。

第四,较大城市尤其是特大城市,在其内部空间结构和立体景观等方面,基本上已具有美国现代城市的一系列特征现象。随着工业化过程中城市产业、人口和地域的扩展,这些城市内部形成了不同的功能区,为明显地划分成中心商业区、若干工业区和住宅区等。工厂和公司机构增多,交通改善特别是二十年代以来汽车开始大量使用,老城中心区地价的昂贵及其环境恶化等,又从不同方面促成大城市郊区化现象和摩天楼立体景观的出现。市郊工商业或住宿的卫星城镇逐渐增加,部分富户从市中心迁居郊区,少数特大城市从二十年代起,其郊区人口和就业职位的增长开始超过市中心区。随着新建筑材料和技术的采用,一幢幢高层办公大楼相继在芝加哥、纽约等大城市建立起来,它成为美国大城市景观的特色之一。

最后,基本上具有美国现代城市所必然面对的各种社会经济问题和生态方面的问题,有些问题当时还特别深刻。这包括令人触目惊心的种族歧视和种族隔离,经常存在的失业大军和贫困现象,以纽约哈莱姆区为代表的规模庞大的城市贫民住宅区,日益严重的市内交通拥挤、环境污染和社会犯罪,等等。美国城市的失业、贫困和种族歧视等问题,在三十年代的危机和肖条时期,曾经表现得异常尖锐。

高度工业化和高度城市化

从二次大战起特别是战后四十年来,美国进行了新的科学技术革命,垄断性大公司不

断扩展，国家垄断资本主义则高度发展，在这种历史背景下，美国工业现代化取得了巨大成就，并为城市化向高水平发展创造了有利环境：

其一，以新的科技革命为前提而达到的高度工业化，有力地推动着向高度城市化前进的进程。这次以原子能、电子计算机、高分子合成、激光和宇航工业为主要标志的科技革命，引起新工艺、新产品、新部门的成批出现和劳动生产率的巨大增长，促成了美国工业和整个经济达到了现代化的高水平。大都市区是新科技革命和新兴工业部门的主要基地，它们的发展条件自然特别优越。

其二，混合联合公司和跨国公司的迅速发展，以及战后美国在资本主义世界中的巨大优势，促使更多的人口和经济力量向大都市区集中，引起美国大都市区数量的增多及其规模的扩大，并空前加强了美国最大城市纽约在国际经济中的地位和作用。

其三，国家政权对经济和社会生活的干预大大加强，这直接或间接地影响着城市化的进程。从二次大战起，美国政府长期以来执行加速西部和南部地区发展的政策，给予这两个地区大批军事订货，促进了这些地区新兴工业部门和城市化的较快发展。与此同时，美国政府还大力资助科研活动，并被迫加强对付城市中各种突出的社会经济问题和生态方面的问题，这都对城市状况和城市发展产生了影响。

其四，战后全国性高速公路系统的修建，航空运输和通讯事业的发展，以及大都市区内快速交通工具的较普遍采用，使地区间、城市间，城乡间和大都市区内部分与部分之间的物资人员交流更为便捷，业务联系迅速及时，并扩大了大都市区的通勤范围，这些情况显然有利于城市的郊区化和现代化的实现。

由于有上述环境，美国在战后进一步实现了高度城市化。这一进程的基本特点是：

首先，大都市区迅速增长，各地区城市人口所占的比重趋于接近，全国绝大多数人口集中在城市化地区里。

表 6： 二次大战以来美国大都市区的增长和城市人口比重的提高

年 份	大 都 市 区				各地区城市人口所占的比重(%)			
	数 目	土地占全国领土的比重(%)	人 口 (百万人)	占全国总人数的比重 (%) *	东 北 部	南 部	中央北部	西 部
1940	169	5.9	69.5	52.6	76.6	36.7	58.4	58.5
1950	169	5.9	84.5	56.1	79.5	48.6	64.1	69.5
1960	212	8.7	112.9	63.3	80.2	58.5	68.7	77.7
1970	243	10.9	139.4	68.6	80.4	71.6	64.6	82.9
1980	318	16.0	169.4	74.8	79.2	66.9	70.5	83.9

* 与城市人口占总人口的比重有某些差别，因为大都市区内部各郊区有一定数量的乡村人口(1980年共计2.400万，占全国人口的10.6%)，而大都市区以外又有较小城市的人口(1980年共计2.161万)，1980年这两个比重仅相差1.1%。关于各年份城市人口总占人口的比重，可参阅表1。

资料来源：《美国统计摘要》，1984年，第18、26页；哈里·W·理查森：《城市经济学》，第9页。

这段时间，城市化又有长足进展，其主要标志之一是大都市区的迅速增长，按其数目、人口和地域范围说来，分别多出了一倍左右。各地区城市人口的比重，有的较高，有的更高，但差距已大为减少。以电子、军火、宇航等新兴工业部门为重要支柱的西部太平洋岸地区的增长特别快，它在城市人口比重方面已赶过东北部老的工业地带。城市化地区现已聚居着全

国人口的四分之三。

其次，在大都市区增长的同时，城市化过程中的积聚和集中趋势，战后特别近二十年来在明显减弱。这表现在：一方面，按人口增长的速度和规模而言，大、中城市的势头锐减，小市镇发展特别快，乡村已在赶上大、中城市的步伐。1960—1980年，10万人口以上的大、中城市、万人以下的市镇和乡村人口分别增加6,524万、7,934万和5,541万，其增长幅度相应为12.8%、44%和10.1%。七十年代，已有几百万人从大、中城市迁往市镇和乡村。与此同时，大都市区内部的郊区化现象十分突出，核心城市人口大批移居郊区。近四十多年来，大都市区核心城市的人口年平均增长率急剧下降，市郊区的人口年平均增长率近期虽出现下降，但总的说来比前者要高出几倍。在纽约、芝加哥等一些最大的大都市区内，各核心城市的人口七十年代甚至减少了10—20%，而整个纽约大都市区的净外迁人数竟高达80万人。

第三，随着新的科技革命开展和工业的高度发展，大都市区内部的产业结构上也出现变化，第二产业的比重显著下降，第三产业的比重则相应上升；而在整个国民经济中，大都市区已完全起着具有决定意义的作用。上述经济结构的变化，可以从就业结构的变化中看出：

表 7： 美国10万人口以上的大都市区内部就业人数的产业部门分布

部 门	1950		1970		1950—1970的变化	
	人 数 (千人)	比 重 (%)	人 数 (千人)	比 重 (%)	人数增减 (±千人)	比重增减 (±%)
第一产业(农村渔业)	826	2.5	782	1.5	-44	-1.0
第二产业(采矿、制造、建筑业)	12,276	37.4	16,940	31.9	+4,664	-5.5
其中：制造业	10,021	30.5	13,722	25.8	+3,701	-4.7
第三产业(其它部门)	19,738*	60.1	35,521	66.6	+15,783	+6.5
其中：运输、通讯、公用事业**	2,911	8.9	3,822	7.2	+921	-1.7
批发和零售贸易	6,834	20.8	11,026	20.7	+4,192	-0.1
金融、保险、不动产	1,508	4.6	3,129	5.9	+1,621	+1.3
服务业(包括自由职业)	6,758	20.5	14,349	26.8	+7,681	+6.3
国家机关	1,727	5.3	3,175	6.0	+1,448	+0.7
全 部 产 业	32,840	100	53,243	100	+20,403	-

* 包括未划类的就业者43.5万人，其比重为1.3%。

** 按照我国统计分类，公用事业应列入第二产业。此处因公用事业数字与运输、通讯业数字未分开，故暂列于此。

资料来源：据(美)埃德温·S·米尔斯：《城市经济学》，第二版，1980年，第24页。表中所引的普查数字，重新分类整理。

以上材料表明，这段期间在大都市区内，虽然制造业以及包括它在内的第二产业就业人数有相当增加，但其所占比重则明显下降；相反，第三产业就业人数及其所占比重都有较大幅度的增长。这无疑是高度工业化、经济发达以及一般消费和生活水平提高的一种表现。

同时，在整个国民经济中，大都市区具有压倒性的优势地位。七十年代初，大都市区拥有全国制造业和第三产业约四分之三就业人数；而全国制造业最大1,000家公司中的839家，以及零售贸易、公用事业、运输业、商业银行、保险业和其它金融机构共300家最大企业中的285家，其总部都设在最大的55个大都市区内。

第四，全国性的现代城市体系得到充实并继续扩展。由于大都市区数目和城市总数倍增，各地区城市化水平进一步接近，以及交通高度发达，城市网络变得更稠密，城市的地区分布

日益趋于均衡，城市体系内部各点之间及点面之间的联系更为加强，城市的等级规模和功能也进一步发展。纽约大都市区曾拥有上千万人口（纽约—北新泽西—长岛巨大都市区1980年达1,800万人），它不仅是美国功能多样化的最大经济中心和重要交通枢纽，而且名符其实地也是一个世界性城市，即资本主义世界最主要的金融中心、工商业都会、海运港口和信息中心之一。次于纽约的芝加哥和洛杉矶，也都是全国性的重要经济中心和交通枢纽。往下就是大批的地区性或地方性的经济中心城市和不同类型和规模的工业城市（内有一些兼为政治首府或兼为政治、文化中心）。其中有的城市在某些方面也具有全国意义，如旧金山的金融业，费城、波士顿和匹兹堡的多样化制造业，底特律的汽车工业等。此外，有些城市则由于某方面的功能特别突出，又可看成是特殊类型的城市，为全国政治中心首都华盛顿，以及一些文化城、港口城、军事基地城、旅游城、赌博城等。

最后，大都市区的市内交通、市政管理、市容景观等方面已经现代化；与此同时，前面论述过的现代大城市特别是资本主义现代大城市所具有的一系列社会经济矛盾和问题以及生态问题，仍远未解决。战后美国政府实行的“福利社会”、缓和种族矛盾以及控制环境污染等等政策，只不过使部分矛盾和问题有某种缓和，但各种深刻的矛盾和无法根治的问题依然存在。而且城市特别是大城市的社会犯罪比过去严重得多。许多城市政府还遇到严重的财政困难，有的特大城市如纽约市政府曾陷入深刻财政危机之中，这不过是战后新突出的问题中的一个。

美国高度城市化的进程仍在继续，随着时间的推移，还会不断出现新现象、新矛盾、新经验和新的问题。

注释：

① 大都市区全称为“标准大都市统计区”（Standard Metropolitan Statistical Area—SMSA），系美国城市统计中的专有名词，指一个由核心城市、郊区、郊区所组成的特定城市地区。按1980年的规定，它要求核心城市人口应多于5万；或者合乎普查要求的城市化地区的人口在5万以上，而整个大都市区人口应超过10万（在新格兰地区超过7.5万）。

② 《政治经济学批判》。《马克思恩格斯全集》第46卷上册，第480页。

③ 恩格斯：《反杜林论》，人民出版社，1970年，第291页。

④ 这里仅指曼哈顿区的人口，因为目前大纽约市的五个区（曼哈顿是其中最主要的一个区），1870年尚未联结成一个城市，大纽约市是按1898年的法令才建立的。如按大纽约市范围计算，1870年为147.8万人。

⑤ 参阅：《马克思恩格斯全集》，第2卷。

⑥ 每个大工业区由一个大城市（或相邻近的两、三个大、中城市）为主体，包括该城市所在的县及若干邻县组成。如纽约市大工业区包括12个县，芝加哥大工业区包括6个县。

（上接38页）

畴和基本原理；才能更好地坚持和发展马克思主义哲学，为我国的社会主义现代化的实践活动服务。

注释：

① 《列宁全集》第35卷，第238页。

② 《马克思恩格斯选集》第4卷，第485页。

③ 《列宁选集》第2卷，第441页。

④⑤ 《马克思恩格斯选集》第2卷，第121—122、122页。