

广西南北钦防沿海经济区城市发展研究

温长生 吴日宽

(广西南宁地区教育学院地理系, 广西 南宁 530001)

[摘要] 城市化是我国新世纪经济发展的 一大战略。广西南北钦防沿海经济区地处广西改革开放的前沿地带, 应在城市化进程中发挥更大的作用。在分析该区域城市体系现状的基础上, 通过与周边省区主要城市的比较, 提出抓住中国—东盟博览会机遇, 构筑“人”字形发展主轴, 完善投资机制, 促进城市协调发展, 形成结构合理、功能互补的城市体系的应对策略。

[关键词] 城市发展 现状 对策 广西

[中图分类号] F290(67) [文献标识码] A [文章编号] 1004—6917(2005)06—0105—04

①

广西南北钦防沿海经济区位于广西南部, 主要是指以南宁、钦州、北海、防城港四个城市为核心的经济区域。该区域区位和地缘优势突出, 是广西经济发展的龙头地区, 是服务我国西南地区出海的主通道和对外开放的窗口, 是连接华南和西南经济区的结合部和接受“泛珠三角”、港澳台地区经济辐射的重要腹地, 也是亚太经济圈的一个投资热点, 近年来已成为我国与东盟加强经济合作的重要基地。

根据《新世纪的广西区域经济发展战略》, 广西城市化水平至2020年将达到47.4%, 具有容纳2700万人口的城市容量^[1], 形成结构合理、功能互补、整体效益最大化的大、中、小城市体系。如果广西南北钦防沿海经济区的城市化水平不能提上去的话, 谈何加速广西城市化进程, 提高广西的城市化水平? 本文拟根据广西南北钦防沿海经济区城市发展现状, 通过与周边地区的比较, 找出该区域城市体系建设的不足与原因, 探讨该区域的城市发展战略。

(一)广西南北钦防沿海经济区城市发展的现状分析

1. 城市发展过程。广西南北钦防沿海经济区位于我国大陆最南端, 南临北部湾, 东南与广东相连、毗邻港澳, 西南与越南接壤, 背靠大西南, 面向东南亚。该区域城市化进程分为三个阶段: (1)改革开放前, 农业发展缓慢, 商品经济发展受到限制, 直接制约着城镇发展, 城市化进程缓慢。(2)进入20世纪80年代, 农村经济改革的成功为城市发展提供了良好的物质基础, 特别是1984年北海(含防城港)市被列入全国14个沿海开放城市之一, 1988年防城港、钦州、合浦相继辟为沿海开放区, 成为该区域城市发展的推动力, 城市化进程进入启动阶段。(3)进入90年代, 随着全国对外开放由东向西的扩大和中央关于“充分发挥广西作为西南地区出海通道的作用”战略

决策的实施, 该区域以构建大西南出海口为重点, 经济实现了跨越式的发展, 港口、铁路、公路、机场、通信等基础设施建设已初具规模, 交通促流通、促商贸、促金融, 逐渐成为广西最重要的经济核心区, 并已显示出其作为大西南出海通道的重要功能作用。1992年南宁市享受沿海开放城市优惠政策, 1993年地级防城港市成立, 并辖县级东兴市; 1994年撤消钦州地区, 设地级钦州市, 整个广西南北钦防沿海经济区城市化进入了快速发展时期。

2. 城市发展特征及存在的主要问题。广西南北钦防沿海经济区是广西重要的经济核心区, 2002年国内生产总值、全社会固定资产投资、地方财政收入均占广西的25%, 实际利用外资约占广西的23.1%, 第二、第三产业比重逐年提高, 城市化水平达到18.9%^[2], 但这仅高出广西城市化水平1个百分点, 与周边地区比较, 仍存在不少问题。

第一, 城市数量少, 规模小, 经济实力弱。广西南北钦防沿海经济区域面积为30390平方千米, 总人口达854.95万人, 但城市只有南宁、钦州、防城港、北海四个地级市和县级东兴市; 城市尚处于起步阶段, 从城市规模等级来看, 大中城市少、城镇规模小。从表1可以看出, 作为全国最早对外开放的14个城市之一的北海市, 人口只有24.06万人, 国内生产总值只有82.26亿元, 仅及湛江市的75.8%, 是深圳市的3.6%, 列全国14个沿海开放城市的倒数第一。即使是作为首府城市的南宁市, 2002年GDP为269亿元, 仅及广州市的9.8%。如果说南宁市与广州市相比, 因地理环境、对外开放等原因而可比性不强的话, 那么, 南宁市与我国西南地区的贵阳、昆明等城市则有相当的可比性, 见表1。

① [收稿日期] 2005—03—01

[作者简介] 温长生(1963—), 男, 广西桂林人, 广西南宁地区教育学院地理系讲师。

表 1 南北钦防经济区城市与周边省区主要城市比较表
Table 1 Four-city-economical area comparing with surrounding province's major cities

城市名称	市区年末人口 (非农人口) (万人)	土地面积 (建成区面积) (平方千米)	国内生产总值 (当年价) (亿元)	工业增加值 (亿元)	污水处理率 (%) (亿元)	地方财政 收入 (亿美元)	实际利 用外资
南宁	140.39 (103.17)	1834 (120)	269.06	53.05	38.66	28.31	1.22
北海	52.90 (24.06)	957 (33)	82.26	17.90	41.80	5.37	0.16
钦州	119.34 (19.31)	4772 (64)	75.16	9.29	53.01	3.6	0.07
防城港	47.44 (12.88)	2822 (17)	45.18	11.82	\	2.2	0.14
小计	360.07 (159.42)	10385 (233)	471.66	92.06	\	39.48	1.59
广州	583.89 (465.31)	3719 (554)	2731.11	914.36	84.13	236.30	20.3
深圳	139.45 (112.04)	1949 (168)	2256.82	1076.55	98.64	265.93	31.91
湛江	143.14 (71.97)	1460 (70)	234.25	108.48	80.31	8.23	0.83
昆明	215.20 (154.96)	3940 (148)	523.00	200.60	\	49.95	0.24
贵阳	341.29 (156.38)	8034 (107)	302.75	122.83	\	27.97	0.59

资料来源根据: 广西统计年鉴(2003), 广东统计年鉴(2003), 贵州统计年鉴(2002), 云南统计年鉴(2002)整理。

第二, 城市发展方向与功能不明确。北海、防城港、钦州三市都属沿海港口城市, 三港相距不过 60 海里, 陆上距离也在 100 千米以内, 与后方城市——南宁市都很近(公路里程为 147~211 千米), 从三个港口出发到其他贸易港的运输距离相差无几, 集疏路线一致, 经济腹地也相同^[3], 这表明三港实际上是广西沿海的一个各港相距不远的港口群, 相当于一个大港的三个作业区。目前, 三城市都以成为西南地区的出海口为己任, 从现有的各港口布局来看, 它们都以综合性港口为发展方向。这种状况不利于发挥各港所长、避其所短, 有可能造成城市发展的互相攀比, 形成恶性竞争。

第三, 交通和市政设施相对滞后。交通是城市发展的重要条件, 城市群体效益的发挥更有赖于交通网络的完善程度。该区域虽已初步形成以南昆、湘桂、南防、钦北铁路及桂海高速公路等为主的交通网络, 但从总体上看, 要承担起广西经济发展“龙头”和西南出海通道的重任, 仍然有较大差距。主要表现在: 铁路除南昆线为电气化外, 均为内燃、蒸汽牵引, 且都是单线; 公路通车里程偏少, 密度不高, 公路密度(平均每 100

平方千米土地拥有公路里程)为 23.53 千米, 仅为广东省的 45.25%; 与周边地区的交通不够发达, 如与毗邻经济较发达的玉林市之间通道少, 等级低, 尚需进一步贯通完善。由于经济基础薄弱, 该区域城市的基础设施普遍比较落后, 尤其是排水系统和污水处理率有待提高(见表 1)。即使是首府南宁市, 市区人口虽然只有 103.17 万人, 也存在市内交通拥挤、用电用水紧张、环境污染严重的现象, 这与“中国绿城”形象很不相符。要改变这种状况, 需要投入大量资金。

第四, 城市缺乏高素质人才, 发展后劲不足。从表 2 中可以看出, 广西北钦防沿海经济区的高素质人才匮乏, 每万人拥有中级以上专业技术职称的人数远远低于广州市和深圳市, 与湛江、昆明、贵阳等市也有较大的差距。在经济全球化的时代, 国家与国家之间、区域与区域之间的竞争, 在相当程度上已演变为城市之间的竞争^[4], 而城市之间的竞争在很大程度上又是人才的竞争。我国上海、广州、深圳等城市的成功经验已经证实了这一点, 没有高素质人才的城市, 是缺乏发展后劲的城市。

表 2 南北钦防经济区城市与周边省份城市中级技术人员比较 单位: 人/万人
Table 2 Comparing of medium skill workers between four-city-economical area and surrounding province's major cities unit: person/Ten thousand Persons

南宁	北海	钦州	防城港	广州	深圳	湛江	昆明	贵阳
3.32	0.58	1.54	0.91	38.93	18.64	5.26	8.80	14.47

资料来源: 广西统计年鉴(2003), 广东统计年鉴(2003), 贵州统计年鉴(2002), 云南统计年鉴(2002)整理。

3. 城市化水平落后的原因。造成广西北钦防沿海经济区城市化水平落后的原因有很多, 首先是国家政策的原因^[5]。1980 年, 我国政府明确提出了“控制大城市规模, 合理发展中等城市, 积极发展小城市”的方针, 1990 年开始实施的《城市规划法》再次强调“严格控制大城市规模, 合理发展中等城市和小城市”。这些政策在一定程度上制约了广西的城市发展。其次是经济因素的影响。由于种种原因, 广西在全国一直处

于欠发达省区的行列, 1990 年国内生产总值仅为 449.06 亿元, 其中第二产业占 26.3%^[6]; 2002 年国内生产总值为 2455.36 亿元, 其中第二产业占 29%^[7], 这也制约了广西城市的发展。从城市与区域的关系来看, 城市生存于区域之中, 城市与区域的关系是荣辱与共的关系, 区域的发展与环境的变迁决定城市发展的轨迹。再次是户籍制度的影响。严格的户籍制度是我国的特色, 在市场经济体制下, 这种制度人为地阻碍了城乡人

口平等、自由地交流,也阻碍了生产要素向城镇集中。虽然近年来户籍制度改革取得了一定的成绩,但对农民进城后的就业、社会保险等政策仍缺乏制度保障,教育、医疗等相关政策也不配套。这些都在一定程度上阻碍了城市化水平的提高。

(二)加强广西北部钦防沿海经济区城市发展的对策分析

1. 抓住中国—东盟博览会的机遇,推动大城市和特大城市发展。中国—东盟博览会被称为体现东盟经济圈各国实力和展示经济、科技、文化最新成果的盛会,其宗旨是以自由贸易区内的经贸合作为重点,以具有比较优势的降税商品交易和优先合作领域对接为特色,“走出去”与“引进来”相结合,经贸活动与文化交流相结合,积极推进中国与其他各国经济区域的交流与合作。这是中国—东盟各国走向世界的一个平台^[8],是推动各国经济和社会发展的“加速器”,无疑,它也是促进广西经济发展的极好机遇。中国—东盟博览会将大大提升广西和南宁市的知名度,塑造南宁市对外开放的国际形象,对包括南宁市在内的广西北部钦防沿海经济区的经济发展起到极大的推动作用。中国—东盟博览会所形成的巨大物流、人流、信息流、资金流及蕴涵的无限商机,将对广西的经济发展起到推波助澜的作用,主要体现在两大方面:一是塑造大城市形象和品牌。南宁市具有良好的生态环境,改革开放以来,因大力推进“绿城”建设已在国内外形成了一定的社会舆论影响。但与其他省会城市相比,南宁市城市规模小、经济发展较为落后,吸纳和辐射能力弱,因此,应抓住一年一度的中国—东盟博览会的契机,打好“中国绿城”这张牌,利用城市环境建设的“绿色”品牌效应,在现有基础上促进城市功能结构及要素的定位和合理流动,在城市经济发展中促进两个转换:经济价值理念时空平台的转换,促使政府经济决策具有长期性;城市经济活动平台的转换,促使该区域与泛珠三角和东盟地区的经济互动。在继续完善城市基础设施的同时,着力发展以国际金融、商贸、科研、信息以及国际商务为主的第三产业,紧紧围绕提高城市综合经济竞争力这一主线,以结构调整、功能提升和布局优化为特点,大力推进体制创新和技术创新,把区位优势转化为开放优势,把资源优势转化为市场优势,把人文优势转化为特色产业优势。做大做强物流业、旅游业,促进城市经济的持续稳定增长,使南宁市发展成为该区域的核心城市。二是组建广西北部湾港口群。广西北部钦防沿海经济区是中国与东盟最直接、最便捷的通道,具有通过水陆两路直接进入东盟各国的便利条件,在中国—东盟自由贸易区的竞争格局中处于有利的战略地位。应紧紧抓住中国—东盟博览会的契机,以形成西南出海通道并通过港口推进腹地加工区的发展作为出发点,将防城港、北海、钦州三个港口作为一个整体统筹规划,逐步建成功能互补、协调发展和综合优势明显的现代化大型组合港,构建一个面向东盟国家、创造多边共赢的“临海经济圈”。在港口功能分工中,以防城港为重点,把它发展成为以大宗物资转运为主的枢纽港,主要建设多用途、通用

散杂货泊位;相应发展北海港,使之成为以集装箱、件杂货、客运为主的商贸旅游港;钦州港尚处于起步阶段,当前应主要完善配套设施,将来根据经济发展情况适时发展为临海工业港。广西北部湾港口群的形成,有利于整体效益的提高,实现优势互补和可持续发展。提升北海、防城港和钦州的竞争力,真正发挥其内引外联的窗口作用。

2. 完善城市间布局,形成合理的城市体系。主要应从以下几方面着手:

首先,构筑“人”字形的发展主轴。城市空间布局受多种因素的制约,但其基本格局离不开经济发展和与之相适应的交通网络。应本着集中力量、发挥优势的原则,集中发展交通干线上的城镇,形成以核心城市和区域中心城市为辐射中心或节点,以交通干线为主轴的“人”字形的点轴发展体系。通过空间的一体化实现城市群功能的一体化。这条城镇发展主轴的空间结构是:以南宁市为核心、向南沿南防铁路、南钦公路到沿海节点钦州市,再向东沿钦北铁路、公路到北海市,再向西沿南防铁路和钦防公路到防城港市,并延伸到中越边境线上的县级东兴市。在这条主轴上,南宁市为核心城市,北海、钦州、防城港为地区中心城市。

其次,形成网络状的七条二级轴。二级轴是发展主轴的延伸,呈网络状覆盖广西北部钦防沿海经济区,主要包括:合浦——山口二级轴,以合浦县廉州镇为起点,向东沿325国道,经公馆和山口延伸到广东省;钦州——灵山二级轴,以灵山县灵城镇为起点向西南到钦州市、向东北到兴业县石南镇;合浦——浦北二级轴,以浦北县小江镇为起点向南到合浦县石康镇、向北到浦北县寨圩镇;南宁——武鸣——马山二级轴,以武鸣县为起点,向南经双桥到南宁市、向北到两江县;邕宁——横县二级轴,以邕宁县为起点,向东经刘圩到南阳县;大寺——上思二级轴,以钦州市大寺镇为起点,向西南到上思县思阳镇;南宁——黎塘二级轴,以黎塘镇为起点,向西经芦圩到南宁市。

再次,提高土地利用率,加强水资源的统一管理。广西是一个多山的省区,山地丘陵占全区总面积的68.3%^[9],造成耕地狭小和可供开垦为后备耕地的潜力小。在21世纪,城市建设用地的发展与保护耕地的矛盾将更为突出,土地资源紧缺会成为影响城市发展的重要因素之一。因此,城市应该严禁低密度扩张,土地指标应向大城市倾斜,集约发展。应尽快改变居民尤其是小城市居民的建房观念,严格控制私人建房,提高土地利用率。水是人类赖以生存和社会发展的必要条件,水资源也是制约城市发展的重要因素。广西的地表水资源丰富但季节分配不均,造成水资源供需矛盾突出。要加强水资源的统一管理,做好水土保持、环境治理等工作,重点是加快建设南宁市三津水厂、合浦县小江水库引水工程、钦州市大风江引水工程、防城港市水厂及茅岭江引水工程,不断提高城市供水能力。城市的产业发展应根据水资源的(下转第111页)

内外旅游人数854.29万人次,比上年下降22.0%。其中国内旅游人数809.73万人次,下降18.8%;海外旅游人数44.56万人次,下降54.7%。实现旅游总收入34.34亿元,比上年下降30.4%,其中国内旅游收入25.40亿元,下降17.5%;海外旅游收入8.94亿元,下降51.7%。

《中国城市竞争力报告 No. 2》指出,在“十一五”期间以及未来相当长的一段时间内,中国将继续处在城市化的加速发展期,城市发展的起飞期和城市竞争的混沌期,确立正确的城市定位,选择最优的城市发展路径,在激烈和充满不确定的竞争中脱颖而出,而不是被边缘化,对城市的决策者来说十分重要。桂林市在重视自己环境定位的同时,不能弱化城市的经济定位。桂林市的工业发展由于受到传统工业城市——柳州市的挤压而一直没有取得大的进步,当然,这与桂林市的城市定位也有关系。此外,洛(阳)湛(江)铁路修通之后湖南永州和广西贺州地区的经济将会有个质的飞跃,那时桂林市的工业发展将处于柳州、永州和贺州三地的围夹之中,如果桂林市不抓紧时机抢占产业发展的滩头阵地,在周边市(地)的夹击之下,以后发展的难度会更大。

循环经济为桂林市的经济指明了一条充满希望的道路,它摒弃了发展旅游与发展工业相对立的传统观点。桂林市应走综合型旅游工业城市的发展道路,以保护漓江为核心,重新调整产业结构和布局,在继续发展旅游业的同时,发展工业,建立旅游业与工业的共生网络,以“高、精、专”产业发展路线为指导,提高桂林市旅游产业和工业产业的生产弹性系数,

推动经济增长方式的转变,带动整体的产业升级和城市的跨越式发展,让旅游业与工业的互补功能得以充分发挥,这与《中国城市竞争力报告 No. 2》中的观点是一致的。

[参考文献]

- [1] 中共桂林市委委员会等. 桂林市年鉴(2004)[Z]. 方志出版社, 2004.
- [2] 倪鹏飞等. 中国城市竞争力报告 No. 2[R]. 社会科学文献出版社, 2004.
- [3] 桂林: 如画的山水为何没能带来滚滚财源[EB/OL]. [http://www. people. com. cn](http://www.people.com.cn) 2004—10—18.
- [4] 张思锋, 张颖. 西安循环经济发展的紧迫性分析——基于环境库兹涅茨曲线的方法[J]. 西安交通大学学报(社会科学版), 2004 (6).
- [5] 中华人民共和国国家旅游局. 中国旅游统计年鉴 2000 年~2003 年(副本)[Z]. 中国旅游出版社, 2000~2003.
- [6] 《桂林市经济社会统计年鉴》编委会. 桂林市经济社会统计年鉴~2003 年[Z]. 中国统计出版社, 2003.
- [7] 广西壮族自治区统计局. 广西统计年鉴~2002 年[Z]. 中国统计出版社, 2002.

[责任编辑: 梁军涛]

[校对: 梁军涛 杨 娜 邓双霜]

(上接第 107 页)条件来确定, 以免造成不必要的投资。

最后, 完善投资机制, 促进城市协调发展。21 世纪不仅是一个技术创新的世纪, 而且也是一个制度创新的世纪。目前, 广西经济处于欠发达状态的根本原因在于投资环境不佳, 投资者得不到明显高于在其他地方投资的回报率。而投资环境不佳的终极原因在于制度创新不足。要敢于拿最好的项目进行招商引资, 特别是要把握中国—东盟博览会的机遇, 创造良好的投资环境, “筑巢引凤”, 引导人流、资金流、技术流和信息流向广西这样一个条件优越的沿海经济区聚集。应通过财政、税收等手段, 建立城市协调发展共同基金, 用于统筹部分基础设施和公共设施的建设, 平衡区域城市的发展, 避免重复建设。

[参考文献]

- [1][3] 广西发展计划委员会. 新世纪广西区域经济发展

战略[Z]. 广西人民出版社, 2001: 20; 262.

- [2][7] 广西统计局. 广西统计年鉴[Z]. 中国统计出版社, 2003.
- [4] 叶国文. 上海站在世界级大城市圈的起点[J]. 城市管理, 2004, (2).
- [5][9] 汪宇明. 合理布局与持续发展[M]. 广西民族出版社, 2002: 230; 236.
- [6] 广西统计局. 广西统计年鉴[Z]. 中国统计出版社, 2002.
- [8] 陈桂秋. 应对“南博会”机遇 构建广西边境旅游“金三角”[J]. 世界地理研究, 2004 (1).

[责任编辑: 梁军涛]

[校对: 梁军涛 杨 娜 邓双霜]