

江苏省沿海地区城镇空间布局研究

刘少丽¹, 王颖¹, 陆玉麒²

(1 南京信息工程大学遥感学院, 江苏 南京 210044 2 南京师范大学地理科学学院, 江苏 南京 210046)

[摘要] 以江苏沿海地区城镇为研究对象,通过对沿海地区城镇空间布局现状特征的分析,指出城镇空间布局的不合理是制约沿海地区经济快速发展的主要因素.在对以往发展战略进行深入研究的基础上,提出沿海地区未来城镇空间布局应充分考虑港口在经济发展中的作用,采取扇状组合式的布局方案,以便更好地带动沿海地区城镇地域系统的发展,并提出了一些优化该模式的建议.

[关键词] 江苏沿海地区,城镇空间布局,扇状组合式布局

[中图分类号] TU984 [文献标识码] A [文章编号] 1001-4616(2008)01-0135-04

Study of Urban Spatial Distribution About Coastal Region in Jiangsu

Liu Shaoli¹, Wang Ying¹, Lu Yuqi²

(1 Remote Sense Collage, Nanjing University of Information Science and Technology, Nanjing 210044 China

2 School of Geography Science, Nanjing Normal University, Nanjing 210046 China)

Abstract In this article, through analyzing the characteristics of urban spatial distribution of Jiangsu coastal region, it is pointed out that the in consequence of urban spatial distribution is the main reason for restricting economy developing of coastal region. Firstly, former development strategies are studied in details. And then, it is put forward that harbors should be tied up close with strategies for urban spatial distribution and economy developing of coastal region. At the same time, fanlike combined distribution is adopted in order to drive coastal urban regional system to develop well. In addition, some advices are presented for this model to be optimized.

Key words coastal region in Jiangsu, urban spatial distribution, fanlike combined distribution

城镇空间布局是城市化进程的产物,反映了区域社会经济发展水平在空间上的分布情况.城镇空间布局形态直接影响到区域内各城镇的总体布局及发展,影响区域内交通组织状况、城镇的合理分布以及区域协调发展等一系列重大问题.因此,对城镇空间布局进行深入分析研究是一项具有重要意义的工作.

江苏沿海地区位于我国沿海、沿江和陇海—兰新铁路沿线三大生产力布局主轴线的交汇区域,包括南通、连云港、盐城 3 市,内辖 11 个县、6 个县级市和 7 个城区.海岸线长 954 km,资源优势比较突出.2005 年底,全区土地面积 3.04 万 km²,年末总人口 2 041.71 万人,地区生产总值 2 932.95 亿元,分别占全省的 29.6%、28.15% 和 16.08%^[1].由于历史和发展战略上的原因,目前沿海地带仍属于经济发展较落后地区,但该地区蕴藏着巨大的增长空间和潜能,本文旨在通过对沿海地区城镇空间布局的探讨,引导该地区合理开发,使之逐步成为江苏经济发展的重要增长极之一.

1 江苏沿海地区城镇空间布局的现状特征

1.1 城镇等级低,且凝固化

从动态看,江苏改革开放的 20 多年是工业化、城市化快速发展的 20 年,但与全国其它省份相比,江苏表现出令人惊奇的空

收稿日期: 2007-08-30

基金项目: 南京信息工程大学科研基金(Y647)资助项目.

作者简介: 刘少丽(1980—),女,硕士,讲师,研究方向: 城镇发展及其空间布局. E-mail: ytlshao@163.com

速度还赶不上全省的平均发展速度。从城镇等级看,沿海地区三市市区城镇人口仅刚达到中等城市门槛(50~100万)。在江苏所有的省级轴线(沿江、沿沪、沿线、沿海、沿河)中,这是一条城镇等级最低的轴线。

不仅如此,从未来规划看,江苏沿海地区的城镇等级也普遍较低。全省三大都市圈规划中,惟沿海地区的等级最低,且仅连云港城市等级略有上升,具有极大发展潜力的南通仅作为与宿迁一样的普通地级市看待^[2]。江苏对沿海地区城镇等级的定位,严重阻碍了该地区城镇的合理布局,致使城镇群体发展缓慢,经济发展一直处于落后状态。

1.2 城镇内部联系较弱,南北发展差异较大

交通通讯等基础设施的落后,尤其是南北向交通干道的缺乏,使得沿海地区没能形成统一的发展方向,基本上还是各自为战,各城镇之间产业结构趋同,横向联系松散,各自优势难以发挥,职能分工互补不明显。城镇与城镇之间的经济联系少于行政联系,交通可达性很低。

随着与上海距离的增加,沿海地区城镇的发展水平呈衰减之势,南北差异较大。位于长江三角洲的南通市经济发展水平一直居该区三市之首(见表1)。2005年,南通市实现地区生产总值、城镇居民人均可支配收入分别超过全省平均水平68.66亿元、288元。而盐城和连云港的地区生产总值分别为全省平均水平的71.6%和32.5%,城镇居民人均可支配收入分别比全省平均水平低1515元、2090元。

表 1 江苏沿海地区主要经济指标对比

Table 1 Comparison of main economic indices about coastal region in Jiangsu

地区	GDP/亿元	人均 GDP/元	实际利用外资/亿美元	财政收入/亿元	城镇居民可支配收入/(元/人)	农民纯收入/(元/人)
南通	1472.08	19060	15.32	71.99	12384	5501
盐城	1004.90	12585	1.62	37.89	10580	4893
连云港	455.97	9691	2.75	24.59	10006	3869

资料来源:江苏统计年鉴 2006 中国统计出版社。

1.3 港口空间扩展缓慢,未能与腹地形成良性互动

江苏省海岸线长 954 km,资源优势比较突出。其中不乏像洋口、吕泗这样的天然良港,但这样的优势却没有得到充分发挥,港口基础设施建设缓慢,港口产业关联性不强,与腹地城镇之间的联系也比较松散。沿海地区经济发展水平的落后在一定程度上造成了港口等级低的现实;同时,港口产业体系的不健全在一定程度上也阻碍了经济的发展。究其原因,主要是受以往宏观布局南北向联系的影响,东西向联系没有得到充分重视,因而港口与城镇之间未能形成良好的互动。虽然南通和连云港的发展更多地是东西向的联系,但是也没有从根本上实现港口与城镇的功能互补和区域合作。

2 江苏沿海地区以往城镇空间布局方案的缺陷

2.1 “海上苏东”战略

1995年,江苏省委、省政府作出加快发展海洋经济,建设“海上苏东”的战略决策。即通过 10至 15年的开发,使江苏东部沿海的海洋经济达到陆地经济的水平,实现全省经济发展战略从陆地向海洋延伸,到 2010年基本形成沿海港口群体和临海工业基地,海洋产业的产值达到 1500亿元,使江苏的沿海地带成为我国海岸带中比较发达的地区。随后,江苏还出台了其它与海洋经济有关的政策,以加强全省海洋经济的发展。

从省委、省政府作出的建设“海上苏东”的战略决策中,我们可以看出江苏省开发沿海地区的决心,但这一口号的提出尚需付出艰巨的努力。如想真正开发沿海地区,在干部配置、资金筹措、建设项目等各方面都要加大向沿海地区倾斜的力度。另外,由于沿海地区经济发展的落后现状,对沿海地区的投资,短期内成效不大。对比起经济发达的苏南地区来讲,很显然,将有限的投资放在苏南地区更为有利。所以,沿海地区实际上仍然处在苏南地区快速发展的阴影中,并没有因为“海上苏东”战略的实施而改变现状。

综上所述可以看出,江苏省对沿海地区的发展不可谓不重视,但终究还是没有改变江苏沿海地区的发展现状。究其原因,主要是这些战略没有从根本上改变江苏沿海地区在全省的边缘化或非重点发展地位。

2.2 “三圈五轴”发展战略

2000年《江苏省城镇体系规划》提出了“三圈五轴”城镇空间布局方案。即在规划期内,要在全省构建 3个都市圈和 5条城镇聚合轴,形成以中心城市为核心、城镇聚合轴为骨架、都市圈为网络的城镇空间组

织结构. 3个都市圈分别是南京都市圈、徐州都市圈和苏锡常都市圈. 5条城镇聚合轴由“三横二纵”构成, 分别是徐连城镇聚合轴、宁通城镇聚合轴、沪宁城镇聚合轴、新宜城镇聚合轴和连通城镇聚合轴.

“三圈五轴”发展战略中, 三大都市圈的中心城市无一例外都与沿海无关. 虽然规划了连通城镇聚合轴, 但城镇产业关联度仍然很低, 至今尚未形成明显的产业轴, 更没有突出沿海的优势, 沿海未来的发展方向不明确. 沿海三市在经济带共同研究和联合开发上进展缓慢, 基本上还是各自为战, 效果并不明显.

事实证明, 传统的以南北向联系为主要发展方向的城镇布局模式已经很难改变沿海地区的发展现状, 沿海地区的崛起必须要激发出内生的动力, 寻求新的发展模式, 否则很难达到区域均衡发展的构想. 基于以上几个方面, 有必要对沿海地区的城镇空间布局方案进行调整, 制定更加适合沿海地区发展要求的城镇空间组织体系.

3 江苏沿海地区城镇空间布局新构想

江苏沿海地区依托新长铁路、同三高速公路、通榆运河及沿海港口群等构成了集束状交通基础设施, 并以此为基础实施沿海开发战略, 城镇空间布局也由此逐步展开. 进入现代, 港口在城镇空间布局中的重要性益加突出, 故依据其城镇等级、腹地范围、港口规模及相应发展前景, 笔者认为, 该地区应构建扇状组合式城镇空间布局模式, 如图 1.

扇状组合式城镇空间布局模式是三个扇状结构的组合, 城镇与港口之间通过东西横向的交通轴线相连接, 其内部等级规模各不相同. 每一个港口(洋口港、大丰港、连云港港)都对应一个相应的地级市(南通市、盐城市、连云港市). 这种区域中心城市与港口城市的组合实质上是陆玉麒教授提出的双核结构模式. 与单纯的一个区域中心城市不同的是, 在这里县级以下的城镇也主要依托三个大型港口发展.

其中, 洋口港既靠长江, 又临黄海, 地处我国沿海沿江“T”型经济带交汇处, 区位优势得天独厚. 据专家论证, 洋口港拥有一条纯天然的大型深水航道, 建港条件十分优越. 洋口港的开发, 其意义将不仅仅局限于沿海地区, 对于整个长江三角洲地区港口体系的形成都有非常重要的影响, 因此其定位是上海国际航运中心的有力侧翼, 可建 10万吨级以上深水泊位; 大丰港目前正在建设, 由于其腹地主要是以盐城为中心的淮海经济区, 因此其定位是区域性枢纽港, 主要发展万吨级及以上泊位; 连云港的腹地主要依靠的是东陇海铁路线, 因此其定位是综合性大港和国际枢纽港, 可建 5~10万吨级深水泊位.

3.1 扇状组合式城镇空间布局模式的优点

首先, 扇状组合式城镇空间布局属于空间布局中的据点式开发, 尤其适合于港口建设的地段开发, 适应沿海地区经济发展的现状, 对比以往的城镇空间布局而言, 更具有现实意义.

其次, 扇状组合式城镇空间布局模式的实质是区域中心城市与港口城市的组合, 通过港口城市与区域中心城市的互动发展, 实现了区域中心城市的趋中性与港口城市的边缘性的有机组合, 有利于区内与区外的交往^[3].

再次, 扇状组合式城镇空间布局模式可以分出不同的等级, 能使沿海地区形成合理的城镇等级体系. 洋口港、大丰港和连云港港对应的城市分别为南通、盐城和连云港. 就建港条件而言, 洋口港的建港条件最为优越, 可建 10~20万吨级深水大港; 而大丰港和连云港港则可建设 5~10万吨级泊位, 这样就形成以洋口港为龙头, 以大丰港和连云港港为中坚, 以其他中小港口为依托的合理的港口体系. 而港口发展所依托的腹地也必然形成相应的大中小城镇相结合的城镇体系.

进入现代, 全国各地加快了由“内河经济时代”向“沿海经济时代”的转化, 港口城市在现代经济发展中的重要性日益凸显出来. 扇状组合模式抓住了新时期的这一变化, 找到了沿海地区城镇布局新的突破

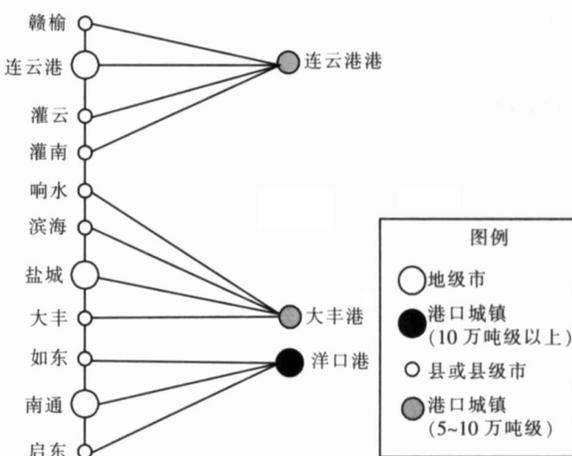


图 1 江苏沿海地区扇状组合式城镇空间布局示意图

Fig.1 Scheme of fanlike combined urban spatial structure about coastal region in Jiangsu

点,打破了以往城镇布局以南北向为主,试图通过南通的发展进而带动盐城和连云港的发展的城镇布局思路。扇状组合模式以港口城市与区域中心城市的東西向联系为主要发展方向,以城镇之间的南北向联系为次要发展方向,通过港口城市和区域中心城市的互动发展,实现区域经济的整体跨越。

3.2 扇状组合式城镇空间布局模式提出的依据

3.2.1 理论依据

双核结构理论是南京师范大学陆玉麒教授提出的一种空间结构理论模式。该模式的原生形态是指区域中心城市与港口城市的组合,在此基础上拓展至区域中心城市与边缘城市的组合。该模式无论是在我国还是其他国家和地区,均有广泛的应用前景。而扇状组合式城镇空间布局模式的实质是区域中心城市与港口城市的组合,属于双核结构模式的原生形态。

3.2.2 现实依据

从沿海三市的实际发展情况看,经济仍以传统农业为主,工业基础比较薄弱,第三产业不够发达,经济外向度不高,整体实力较差。虽然港口资源比较丰富,但优势未能充分发挥。在沿海经济时代的背景下,通过港口带动整个地区的经济发展,既符合时代发展的要求,也是一种明智的选择。据此,沿海地区经济发展的突破点应该在港口。

目前,在江苏港口下放各市的工作已基本完成,然而这一举措带来的最大问题在于分散了港口资源,造成城镇之间的各自为政,无序竞争,港口的重复建设浪费了大量资金^[4]。而上海大、小洋山港的建设以及宁波北仑港的快速发展也给江苏的港口发展带来了沉重的压力。面对当前港口发展的激烈竞争以及江苏港口的发展现状,应发挥政府的宏观调控作用,对江苏的港口资源进行整合,迅速把江苏港口经济做大做强。港口的发展需要腹地强有力的支撑,此时,对沿海城镇空间布局进行合理的规划,以引导港口城市和城镇之间的良性发展是十分有必要的。

3.2.3 优化模式的建议与对策

港口城市的规模依赖于腹地的范围及经济发展水平。连云港港的腹地主要是连云港,更扩大一点来说是东陇海线腹地。大丰港的腹地主要是盐城,扩大点可以说是所谓的淮河流域,其经济发展属于沿海地区的低谷,实力明显低于连云港港所在的东陇海线腹地。洋口港由于水深条件的优势,建成后其腹地将不仅局限于南通,甚至包括苏南、苏中及长江中上游地区,这一地区的经济发展在江苏甚至全国都走在前列,洋口港未来的发展将有十分有力的腹地支撑。今后应加强港口城市与区域中心城市及腹地的相互联系,尽量拓展腹地的范围,提升腹地的经济发展水平,以便给港口城市的发展提供强有力的支撑。

港口的发展交通是关键。港口经济发展好的地区,交通运输都很通畅,基本形成了水路、陆路、航空等完善的集疏运系统。江苏沿海 3 市的 7 个海港中,各个港口都有疏港公路,但是没有一个港口的集疏运交通是内河、公路、铁路三种运输方式俱全的。近些年来沿海地区的公路建设有了很大的发展,但从整体上看,高等级公路所占比重仍然很小,路网通达程度不高,尤其是东西横向公路的建设。航空建设以及南北走向铁路建设虽取得进展,但尚处于起步阶段,需加快进程。目前来看,沿海地区的集疏运系统还不完善,腹地范围的拓展也有赖于交通线的纵深开拓,因此交通网络的完善将给港口城市的发展带来新的机遇。

[参考文献]

- [1] 江苏省统计局. 江苏统计年鉴(2006)[M]. 北京: 中国统计出版社, 2006: 3-5
- [2] 陆玉麒. 构建江苏区域发展的新思路(四)[J]. 城市评论, 2004(6): 8-12
- [3] 陆玉麒. 区域发展中的空间结构研究[M]. 南京: 南京师范大学出版社, 1998: 79-80
- [4] 简睿. 江苏沿海港口发展战略的模式选择[J]. 水运管理, 2004(6): 11-12

[责任编辑: 孙德泉]