

论广武经济走廊拓展与整合战略

李继东

(华南师范大学 经济与管理学院, 广东 广州 510631)

摘要:珠三角乃至“泛珠三角”范围内将形成以广州为核心的珠江大都会带。腹地是经济中心城市高速发展的重要支撑。加强珠江大都会带与其腹地的联系是整个经济区域实现共同发展的必然选择。建设中的广武经济走廊正是珠江大都会带腹地拓展的北向通道,具有十分重要的战略意义。根据对泛珠三角经济区经济和地理条件的分析,珠江大都会带北向经济腹地应在广武经济走廊轴线上拓展:韶关轴线—衡郴轴线—长沙—株洲—湘潭轴线—岳阳轴线—武昌轴线。广武经济走廊将成为珠江大都会带进一步联通和整合华中经济的战略通道。最后,提出了广武经济走廊的经济整合发展战略。

关键词:广武经济走廊;珠江大都会带;经济腹地;拓展战略;整合战略

中图分类号:F127.6

文献标识码:A

文章编号:1001-7348(2010)18-0038-04

1 广武经济走廊的战略意义

1.1 珠江大都会带

大都会带指在地域上集中分布的若干大城市和特大城市集聚而成的多核心、多层次的城市群。一般具备以下特点:区域内有比较密集的城市;有相当数量的与大城市具有密切联系的大都市区;通过便捷的交通走廊,各个都市区在社会经济上紧密联系;拥有广阔的经济腹地;具有相当规模,是国家的核心区域,具有国际交流枢纽作用。

泛珠三角经济圈正在加速珠江大都会带的形成。珠江大都会带将成为华南经济圈与太平洋西岸之后的又一巨大城市带。珠三角乃至“泛珠三角”范围内将形成以广州为核心,逐步向周边辐射,在生产力和发展水平和特点上存在差异的珠江大都会带都市圈——“大珠三角”的融合,有利于广州乃至整个华南地区经贸的发展。CEPA后,“大珠三角”城市群将从合作走向区域一体化,形成整体的国际化战略;构建世界最重要的经济中心和国际化大都市圈之一,使“大珠三角”成为东北亚—中国—东盟未来大自由贸易区和经济圈的紧密核心层。

然而珠江大都会带的发展面临制约与挑战:“短缺经济”结束与轻型加工业的过剩及竞争;国家区域发展战略重点的转移;产业结构的“软化”与产业结构轻型化;科技创新能力与高新技术产业有待提高;面临其它城市强有力的竞争;投资综合环境有待进一步优化;外贸出口优势弱化,投资环境与结构有待改善;经济全球化与企业竞争环境加剧,平均寿命缩短;经济发展和资源、环境矛盾日益突出。

1.2 北向经济腹地

经济腹地是指具有经济中心功能的强辐射区域,具体来讲就是经济中心或者交通枢纽的主要辐射和服务的区域。经济中心、经济腹地和经济网络构成了一个完整的经济区。经济中心城市离不开腹地,与腹地的发展相辅相成,腹地是经济中心城市高速发展的重要支撑。腹地对经济中心城市的影响取决于腹地的规模、经济发展水平和联系的紧密度。

加强珠江大都会带与腹地的联系是整个经济区域实现共同发展的必然选择。经济中心城市的聚集力、扩散力和辐射能力在很大程度上依赖于其经济腹地的发育程度。在经济区域中,经济中心城市与腹地关系的实质是“经济联系”在区域内的聚集和扩散过程,通过经济资源在区域内的优化配置,实现整个区域空间的整体效益。如果经济中心的经济腹地广阔,有良好的经济基础,经济中心城市与经济腹地建立密切和谐产业联系,那么将大大地增强经济中心城市产业的国际竞争力,并使其对域外的辐射半径和辐射范围得到扩大^[1]。

一个高度发展和繁荣的都会带,其发展一定要有经济腹地的支持。美国的纽约之所以成为国际金融中心,与其强大的经济腹地的支持密切相关,这些经济腹地包括纽约州、新泽西州和康涅狄格州的26个县,面积达32400余km²,是世界最大的都市区之一。尤其是新泽西州,它作为纽约的“直接腹地”,对纽约的经济发展起到了相当重要的作用。

目前,外资进入我国,主要是想占领我国市场,自然会选择那些发展腹地广阔、对辐射我国市场有利的地区,而珠江大都会带与长三角、渤海湾地区相比,腹地较小,具有

收稿日期:2010-04-15

作者简介:李继东(1958—),男,湖南常德人,博士,华南师范大学经济与管理学院教授,研究方向为发展经济学等。

明显的劣势。

1.3 广武经济走廊

经济走廊是连接都市圈与腹地的纽带。目前对经济走廊尚未有统一的定义。美国学者 S·D·吉尔在早期出现的“工业四边形”概念的基础上,提出了“制造业带(Manufacturing Belt)”的概念。20 世纪 60 年代末,C. F. J. 卫贝尔提出了城市系统走廊理论。后来,德国学者沃纳·松巴特提出了“生长轴”理论,认为新的交通干线将对产业和人口产生吸引作用,沿交通干线集聚,产生新居民点,从而形成产业聚集带。经济走廊是以高效率的综合运输通道为发展主轴,以轴线区域及城市为依托,建立由产业、人口、资源、信息、城镇、客货流等集聚形成的带状空间地域综合体^[2]。

建设中的广武经济走廊正是广佛都市圈腹地拓展的北向通道,具有十分重要的战略意义。作为区域发展核心的走廊,在社会经济的发展过程中担当相当重要的角色。从某种意义上说,走廊可以看作是区域发展之轴。所有的走廊均可看作是区域经济发展的核心,相对于“核心”概念,走廊必须具有“腹地”范围。腹地位于走廊的周边地区,其发展变化依赖于自身与走廊的关系的紧密程度。

走廊与腹地之间的相互作用表现在经济、社会、文化、政治等各个方面,具有区域的特征。一般来说,腹地的发展依赖于走廊的发展。城市在走廊的发展及其它区域的发展中起到基础作用^[3]。美国自 1950 年至今,都市区经过郊区化而相互连接变成巨型城市带,最大的巨型城市带为以纽约为核心的东北城市走廊和以洛杉矶为核心的南加州城市走廊。美国密歇根走廊“megapolitan”从底特律西部延伸到密歇根湖大急流,包括俄亥俄州的大都市 Toledo。该走廊正在形成经济融合的局面,到 2030 年,该地区将可能增加 1 百万新居民,另外还有大约 1 万亿美元的经济开发。它将带来巨大的市场机会,也给城市规划带来新的挑战。日本沿太平洋的开发(经济重心:东京、大阪、神户);韩国的 3 次开发(汉城都市圈,釜山沿太平洋带,韩国东线开发)都是以增长极带动各国经济持续快速发展的成功典型。

2 广武经济走廊拓展战略

根据对泛珠三角经济区经济和地理条件的分析,珠江大都会带腹地在广武经济走廊线上应从以下方向拓展。

2.1 韶关轴线

在此轴线上,应加快“红三角”经济区构建,形成珠三角的“大郊区、后菜园、后花园”。

“红三角经济区”包括江西赣州市、湖南郴州市、广东韶关市的 8 万 km² 的土地,面积是珠三角的两倍。现珠三角面临发展空间不足,自然资源、人力资源有限的问题,必须纵深发展,拓宽发展空间。当前,就是要把大珠三角扩展为大华南经济协作区,把周边省份整合为大珠三角的腹地。

“红三角”地区劳力资源、矿产资源和旅游资源等都十分丰富,最需要的是一个市场。而对于珠三角来说,“红三角”既是珠三角进入湘赣两省的通道,也是珠三角产业梯度转移的理想承接地。这一地区作为经济腹地的优越条件是:

(1)矿产与生物资源。郴州市紧邻广东,区位条件好,矿产资源(特别是有色金属)非常丰富,被称为“有色金属之乡”,其有色金属矿床之多,矿种之齐,储量之大,资源密度之高,在全国都不多见。郴州又有一定数量的煤矿,且靠近电站,水源也较丰富^[4],应作为有色金属、煤和电的重点开发区。本区是我国南方重要林区和用材基地,木本植物 700 余种,“江华杉条,九疑杉”等驰名中外,草场资源丰富^[4]。

(2)山区特色的“大果园”和“大菜园”。韶、郴、赣 3 市气候均属于中亚热带湿润性季风气候,地貌以丘陵、山地为主,常年气温温和,无霜期长,生态条件好,农业特色显著。可以以南沙为平台,面向沿海和海外市场,建立若干个蔬菜种植基地,实行集约化经营,把红三角建设成为具有山区特色的“大菜园”。

(3)沿海产业转移地。红三角经济圈的韶、郴、赣 3 市可充分发挥区位优势,抓住沿海地区产业梯度转移的机遇,扩大开放,利用当地土地、劳力、资源、电力低廉及装备工业基础雄厚的优势来招商引资,使珠江大都会带的一部分产业和资金越过粤北而直接向湘南转移。应以工业园区为载体,增强利用外资的吸引力,大力承接沿海产业转移。

(4)旅游资源。韶关位于广东省北部粤北山区,周围地形类似盆地。有著名的旅游点:丹霞山、金鸡岭、南华寺、小坑水库等。郴州、赣州旅游资源也十分丰富,正在开发。

2.2 衡郴轴线

衡郴轴线是湖南省重点发展轴线。北起衡阳市,南连郴州市,资兴及一些县镇,经济相互作用力较大,开发已有一定基础。轴线上的衡阳市不仅是湖南省商业重镇,而且是湖南的盐化工、冶金工业的重要基地,水陆交通方便,京广、湘桂线在此汇合,并有湘江干流流经市区、工业基础好,岩盐、芒硝、铅锌、铁矿产资源丰富,开发潜力大,是湖南省著名的有色金属之乡,也是省内重要的非金属矿产资源基地。已探明的矿藏主要有铁、锰、铅、锌、钨、铜、锡、金、铀、高岭土、重晶石、钾长石、钠长石、煤等 60 多种,有大小矿床、矿点 440 余处。常宁水口山有世界“铅锌王国”之称。衡山、马迹一带的高岭土矿床面积达 40 多 km²,是国家四大瓷泥基地之一。马迹、东湖一带的钾长石储量 1 320 万 t,为全国稀有富矿,居亚洲之首。

衡阳历来是工业重镇,已初步形成一批具有广阔发展前景的支柱产业,正在形成以四车(客车,叉车,电瓶车,农运车)、三机(拖拉机,柴油机,皮带机)、两具(刃具,量具)、一配套(变压器,互感器,绝缘材料,电缆,电线和电工仪表等输、变电产品的配套)为主的机电产业群体;形成以化

肥、农药为基础,以开发盐化工为主导的化工产业集群;形成以钢材、铅锌、锡金属为重点的冶金产业集群;形成以陶瓷、锁具、自行车、饮料酒、卷烟、造纸、皮革制品为主体的轻工产业集群^[5]。

2.3 长沙—株洲—湘潭轴线

长沙—株洲—湘潭轴线是湖南的经济走廊,此经济带应充分地发挥长江南岸和洞庭湖平原的优势,既要依托长江和长江区域地区,更要加强与华南经济区的经济联系。

湖南作为粤港澳地区的农产品供应基地、产业转移基地、人才和劳务输出基地以及度假、休闲、旅游基地,为粤港澳的繁荣与发展提供了重要支撑。广东在湘的投资占了外省投资的1/3以上,是在湖南投资项目最多、投资额最大的省份。涉及基础设施、房地产、金融、纺织、电线电缆、食品、冶金矿石、机械制造、化工、建材、商贸流通、医药等行业。湖南已成为珠三角地区劳务输出和农副产品供应的基地,广东与湖南有山水相依的特殊地缘关系,商贸相通的历史源远流长,在经贸合作方面具有很强的互补性,合作的潜力很大。这一轴线具有资源、科技、人力和市场优势,特别是优越的地理位置,以及在钢铁、冶金、化工等材料,和工程机械制造、轨道交通设备、电机、建筑材料等产业方面的优势,使得广东与湖南加强交通基础设施建设和产业等方面合作显得尤为重要。

2.4 岳阳轴线

岳阳是湖南唯一的临江城市。地处一湖(洞庭湖)、两原(江汉平原、洞庭湖平原)、三省(湘、鄂、赣)、四线(京广铁路、京珠高速公路、107国道、长江)的多元交汇点上,是长江中游仅次于武汉的又一个“金十字架”,综合经济实力仅次于省会长沙,居湖南第二位。岳阳资源丰富,是久负盛名的物产基地。全市有水面0.36万km²,水资源总量居全省第一。境内蕴藏矿种60余种,特别是稀有金属和非金属矿藏储量丰富。其中独居石储量居全国第一,优质高岭土储量1亿t以上。岳阳不仅是全国三大“稀有金属之乡”之一,而且是最适宜发展大运量、大耗水工业项目的黄金宝地。

岳阳也是最适宜发展优质农产品生产加工的绿色基地。岳阳素称“鱼米之乡”。体现现代农业特征的加工和养殖两大领域形成了规模和品牌:水产品产量居湖南首位,良种猪、优质棉、优质水果、无公害蔬菜、君山银针有机茶等畅销国内外,牛、羊等养殖呈现良好势头。

岳阳还是最适宜发展商贸流通的经济腹地。处在“长三角”、“珠三角”两大经济圈西进、北上的枢纽地位,处在长沙、武汉、南昌都市经济圈的中心位置。湖南各地通江达海,长江中上游广大地区南下的大规模人流、物流都要在岳阳中转,具备各类生产要素大进大出、大集大散的优势。

岳阳是长江流域15个重要港口城市之一,港口的航运优势一直没有得到很好的发挥,新一轮的发展战略以新建松阳湖码头为标志,确定了航运物流业实现大通关、大发展的定位。应切实增强支线港实力,保证充足的货源,

有效利用港澳航运物流俱乐部的资源^[6]。

2.5 武昌轴线

武汉地处全国“十”字形区域经济格局的中心,具有“承东启西、连接南北、得中独厚、通江达海”的区位优势。在梯度开发战略中具有特殊的地位,是西部大开发的“桥头堡”,是中部崛起战略的“支点”。湖北是珠三角、长三角、环渤海3个经济圈的“心脏地带”,区位优势独特,对中部地区具有强大的辐射力,对西部地区具有强大的带动力,对东部地区具有强大的承接力,湖北可以成为珠江大都会带的腹地。珠江大都会带对原材料和重工产品需求大,在轻工业、现代服务业、市场营销、经营人才等方面优势较为明显;而湖北省历来就有“九省通衢”的美誉,是我国重要的重工业基地、农产品生产基地、科研教育基地,在区位、资源和市场等方面有很强的竞争优势。两地的经济互补性很强,完全可以成为经济发展的战略合作伙伴。

珠江大都会带发挥外贸企业在国际采购、海外销售、资信和服务等方面的优势,与湖北企业联手开拓国际市场,提高湖北的经济外向度。借助现代流通方式,两地工商企业联手建立跨区域、跨行业的大型连锁企业、物流配送中心、专业批发市场或专卖店等,巩固和拓展广货在湖北及华中地区的市场。

结合珠江大都会带走新型工业化道路的发展思路和产业结构战略性调整的客观要求,从双方的比较优势出发,寻求互补性强的投资项目、产业转移项目和品牌转移项目,支持双方优势企业的低成本扩张,提升两地支柱产业的竞争力。按照走新型工业化道路的要求,通过品牌转移、资产重组、产权转让、投资参股等方式,推动食品饮料、纺织服装、建筑材料三大传统产业向湖北转移,并吸引湖北重工业到珠江大都会带发展。

在科教领域,通过科技成果和专利技术的双向转让,产学研合作,两地院企、校企、科企之间的同台交流互动,加速高新技术和先进适用技术的开发和转让,使科技成果尽快转化成现实生产力,促进两地新型工业化的发展^[7]。

3 广武经济走廊整合战略

3.1 联合拓展国内外市场,建立区域统一市场体系

广武经济走廊的联系不应仅仅表现在区内分工基础上的商品贸易流动,还应表现为区内外复杂的要素流动。应在目前已有的区域内各产权交易中心的基础上,联合发起组建区域产权交易中心;组建区域发展银行,帮助区域内企业实现异地融资;联合各地人才交易中心,组建区域人才市场等。加快规划和建设一批起点高、用现代科技信息手段装备起来的、能对交易价格产生影响的中高级专业批发市场,立足华南,面向全国,发挥商品的集聚、辐射功能。

3.2 形成新的产业对接与结构序列

联合推进产业对接,以优惠政策、优质服务、优良环境,承接粤港澳地区的产业向湖南转移,把经济走廊最有

优势的产业、最有效益的企业、最有潜力的市场向合作各方开放。联合盘活存量资产,探索将互补性强的存量资产进行优化组合,支持珠三角、港澳及合作各方的大公司、大企业参与鄂湘国有企业产权改革和资产重组。在发展跨地区大型企业集团过程中,特别要对区域内的重点行业加大企业间的购并活动,如通过收购、兼并、合并等方式在汽车、石化、服务贸易等重点支柱性行业中发展超大型企业集团。

应当鼓励珠江大都会带的企业建立跨区域的有序合作与竞争,培育有国际竞争力的跨国公司,形成都会带的经济竞争力。促进国有大中型企业中的优秀企业与跨国公司和国内行业龙头企业实现嫁接,加快经济结构战略性调整升级。

加强经济腹地与珠江大都会带的“三资企业”,尤其是与劳动密集型行业的联系。可通过给予税收等方面的优惠政策,提供现成的设备和厂房,简化手续等措施,吸引珠江大都会带的一部分资本来中南地区投资办厂。形成合理的市场需求梯度序列,带动以广州为中心的珠江大都会带的产业分工重组,形成新的产业分工和产业结构序列,将广武经济走廊腹地的发展与珠江三角洲的发展紧紧联系在一起,形成相互依存、共同发展的格局^[8]。

3.3 政府跨区域竞争与合作的政策、制度创新

各级政府需要在体制和政策创新上实现理想的合作与跨越,一起提高区域经济竞争力。因此,珠三角的政府与其它省份的合作与协调能力仍有待改善和增强。同时,珠三角应对行政、竞争条件、市场环境、制度环境以及人才和社会综合投资环境给予更多的关注。经济合作是一个系统性的建设工程,需要建立包括指导机构、协调机构、执行机构在内的强有力的推进机构,借鉴国外城市群协调治理经验,如城市群建设委员会等,并赋予相应的行政调控权,专门负责跨行政区的重大事项,加强在能源、高速公路、铁路、航运专线、城市基础设施等领域的合作开发^[9]。

3.4 建立以广州为中心经济走廊的物流圈

充分发挥 CEPA 的作用,共建经济走廊物流圈。加强在能源、高速公路、铁路、航运专线、城市基础设施等领域的合作开发,组织实施一批跨省、跨区的重大项目,加快经济走廊区域整合。

通过整合经济走廊交通资源,充分发挥各自优势,形

成以海港和空港为龙头,以各种集疏运方式为依托的国际国内结合的物流圈。综合性、立体性、高质量的交通网络体系是建立走廊物流中心体系的一个重点,它使各中心得以充分发挥各自的物流节点功能。应加强各级地方政府对物流合作的协调;各地区中心要推动承接产业转移的进程,以物流吸引产业,又通过产业增加物流需求,加快物流中心的发展;确立广州在泛珠三角的物流中心城市地位。

3.5 建设广州在经济走廊的金融中心地位

建设广州在经济走廊金融中心地位的要素是建立四大体系和健全十大中心。四大体系是:金融组织体系,金融市场体系,金融管理体系,金融服务体系。十大中心是:资金融通中心,证券交易中心,商业票据贴现中心,资金清算中心,外汇交易中心,保险中心,风险投资中心,黄金交易中心,金融信息中心,金融人才培训中心。建设广州在经济走廊金融中心地位的其它要素是完善金融功能区。积极规划并开发广州 246km² 的东南部新区,使之成为广州大型国际性综合开发区域。建设珠江新城,使之成为集金融、商贸、行政、外事、商住功能于一体的未来广州中心商务区。加快以天河金融区为重点的金融产业中心工程建设,形成区域性金融产业中心。

参考文献:

- [1] 谢鹏飞. 泛珠三角区域合作研究[M]. 广州:广东人民出版社,2004.
- [2] 胡序威,周一星. 中国沿海城镇密集地区空间集聚与扩散研究[M]. 北京:科学出版社,2000.
- [3] 于宁. 聚焦泛珠三角[M]. 广州:广东教育出版社,2004.
- [4] 广东省经济贸易委员会. 关于 2003 广东—湖北(武汉)经济贸易合作洽谈会实施修订方案[Z]. 2003.
- [5] 曹小曙,甄峰,薛德升. 巨型城市走廊理念及其规划与管制[J]. 人文地理,2005(4).
- [6] 王仕增. 湖南省衡阳市工业发展战略与对策之我见[J]. 福建行政学院福建经济管理干部学院学报,1990(1).
- [7] 冯灿飞,莫晓红. 湘南资源开发与经济可持续发展模式探讨[J]. 中国地理,2000(2).

(责任编辑:万贤贤)