

厦门城市化的跨越式演变刍议

许经勇

(厦门大学 经济学院, 福建 厦门 361005)

[摘要]鉴于厦门所处的特殊的政治经济地位,以及厦门区划面积的异常狭小,如何把厦门做大做强,始终是历届市委、市政府所面临的严峻挑战。为了应对这一挑战,厦门的城市化相继经历了岛内城市化、建设海湾型城市和岛内外一体化的跨越式发展,不断地把厦门城市化推向新的发展阶段,为厦门的可持续发展开辟了广阔的道路。

[关键词]厦门;城市化演变;跨越式发展

[中图分类号]F291.1

[文献标识码]A

[文章编号]1673-5684(2010)04-0003-06

改革开放以来,厦门始终面临着发展空间狭小、担负责任重大的严峻挑战。在海峡西岸经济区三大中心城市中,按每人平均的指标,厦门处于遥遥领先的地位。以2008年为例,人均GDP,厦门为62651元,泉州为34840元,福州为33615元;人均地方财政收入,厦门为12680.95元,泉州为2023.96元,福州为2655.24元。但是,从总量指标看,厦门则是远远落后于泉州和福州。以2009年为例,厦门市的腹地仅占全省的1.3%,相当于泉州的1/7,福州的1/8;厦门的GDP仅占全省的13.5%,相当于泉州的54%,福州的64%。因而,与泉州、福州相比,厦门中心城市的功能还不够凸显,龙头示范带动作用还有待于加强。为了有效地摆脱这种困境,2001年,厦门市委、市政府在旧城区改造的基础上,提出建设海湾型城市的发展战略;2009年,厦门市委、市政府进一步提出统筹城乡发展、加快岛内外一体化建设的发展战略,把厦门的城市化不断推向新的发展阶段。2010年6月,国务院批准厦门经济特区扩大到全市,为岛内外一体化建设提供了更为有利的体制与政策保障。

一、20世纪80年代至90年代的厦门旧城改造

有文字记载的厦门历史,始自唐代。唐五代时期,厦门隶属泉州清源郡的南安县。9世纪初,南安

县设置大同场。公元933年,大同场升格同安县,厦门改隶同安。唐代厦门叫“新城”,9世纪中叶,改“新城”为“嘉禾”。“厦门城”建于明朝洪武年间,至今已有600多年,经过20世纪20年代至30年代的一次海内外大规模的投资改建和拓展,形成了具有一般公共社会配套设施的海港城市,奠定了现在厦门本岛西南隅约6平方公里的旧城区的基础。至1980年,城区建设已扩大到北至禾祥西路边缘,东至文灶、梧村,面积为15.12平方公里,成为现在厦门旧市区。1980年创办经济特区时,为集中有限的地方财力和物力建设新区,旧城改造服从于“先建新区,后改旧城”的部署,随着城市经济建设的飞速发展和人口增长,旧市区特别旧城区的功能欠缺,越来越不能适应城市发展的需要,成为城市建设的一个薄弱环节。其主要问题是:市政设施异常简陋,道路过于狭窄,危旧房急待改造,工厂混杂于居民区内,居住环境很差。旧城的成片改造开发,始于1984年,由房管局和商业局合作,成片拆除危旧房,引进外资建设“东海大厦”,随后又有“海滨大厦”、“海景大酒店”、“鸿山大厦”、“海光大厦”等成片改造项目相继开发,并将禾祥西路两旁的棚户区改造成为连片成线,但基本上仍然局限在旧城区的边缘进行。1988年,“旧城改造”采取“适当控制,加强维修,充分利

[收稿日期]2010-06-26

[作者简介]许经勇(1938-),男,福建惠安人,厦门大学经济学院教授,博士生导师,国家级有突出贡献专家。

用,并创造条件逐步改造”的原则,市房管局对旧城区内整幢危房进行有控制的翻改建,从1989年至1995年,集拆拆除改建了4万平方米危房,改善了794户危房居民的居住条件。

1991年,市政府提出“在建设新区的同时,有计划有步骤改造老市区”的原则,编制了《厦门市旧市区改造规划》,并于1993年成立“厦门市厦禾路旧城改造指挥部”,实施厦禾路旧城改造工程,至1994年7月1日,第一期道路拓宽至38米建成通车,拆除各类建筑13余万平方米,动迁居民2056户。旧城成片改造开发已从旧城区边缘向中心开拓,建设“霞溪小区”、“文安小区”。此后又建设枋湖工业区,为旧城企业易地搬迁创造条件;统建房每年均有数千套竣工,为疏散旧市区人口和旧城改造开发提供搬迁房;已建成的白鹭洲小商品市场,使设在人和路和镇邦路的小商品市场得以搬迁,恢复了旧城区的道路功能。1993年起实施并完成了规划保护路段中山路和思明南北路的整治维护和装饰工程。1995年改造并完成了中山路道路和配套的更新工程。20世纪90年代中期以后,岛内建设的重心逐渐转移向隶属湖里区的东北区域推进,先后开发建设象屿保税区、火炬高科技园区、航空工业城、留学生创业园区等,环岛路、仙岳路、湖里大道等市政道路先后贯通,“一环四横五纵”的道路框架已经基本形成,旧村改造和片区开发迅速推进。“镇改街”和“村改居”全面实现。全区基本建成,拥有五个街道:湖里街道、殿前街道、禾山街道、江头街道、金山街道。至此,岛内的两个区,即思明区和湖里区基本上实现城市化。厦门城市的建成区面积从1980年的15.12平方公里扩大到1993年的52.43平方公里。

二、21世纪初建设海湾型城市发展战略的提出

厦门城市化建设在取得巨大成就的同时,也面临着严峻的挑战,即内陆腹地狭小,区域内部发展不平衡,资源还没有得到充分利用;产业布局和资源配臵不够合理,优势没有得到充分发挥;城市的集聚效应还不明显,经济总量有赖于做强做大。客观上要求通过城市空间的扩大,实现产业布局的合理调整,促进经济结构的优化和经济总量的扩张,以增强厦门城市的综合竞争力,更好地发挥经济特区的示范、辐射和带动作用。正是在这种背景下,厦门市委、市政府提出建设海湾型城市的发展战略。2001年2月,在厦门市国民经济和社会发展第十个五年计划中,明确提出推动厦门城市形态和城市功能的转变,即逐步实现由海岛型城市向海湾型城市转变的发展思路。其总体思路是:“优化岛内,拓展海湾,扩充腹地。”其开发原则是:规划指导,基础先行,产业推进,城区扩展。把城市发

展的形态开发、功能开发和生态开发有机地结合起来。力争2010年基本建成海湾型城市的框架,基本建成航运物流中心、金融商贸中心、旅游会展中心、文化教育中心、生产研发基地、以及海峡两岸交流与合作基地,基本建成生态型城市,使厦门崛起成为我国东南沿海重要的中心城市和港口风景旅游城市。海湾型城市建设是厦门城市形态、城市发展阶段和城市功能的综合。其核心和实质,就是要充分发挥厦门的港口和海湾资源的优势,通过发展空间的扩大,实现经济总量的扩张、经济腹地的延伸、经济结构和城市布局的优化,增强城市的服务功能和集聚辐射能力,提升城市的综合竞争力。厦门海湾型城市建设具有丰富的内涵,是城市形态、城市发展阶段和城市功能的综合。可以这样说,海湾型城市建设是“以港立市”战略的延伸和升华,使“以港立市”包含更丰富的内容。厦门海湾型城市建设的总体目标是:在空间形态上,以厦门岛为中心,以海湾为背景,沿东、西海域周边展开布局,形成“一环数片、众星拱月”的城市布局和“城在海上,海在城中”的城市景观;在发展方向上,把建设的重点从岛内转向岛外海湾地区,加大岛外海湾地区的开发力度,促进厦门城市由海岛向海湾演化扩展;在功能定位上,是依托港口、滨海景观和文教资源优势,建设我国东南沿海重要中心城市和风景旅游城市。2002年,国务院批准厦门行政区划调整,由原来鼓浪屿、开元、思明、湖里、集美、杏林、同安七个区和海沧投资区调整为思明、湖里、集美、海沧、同安、翔安六个区,其中原有本岛四个区调整为两个区,岛外新增翔安区以利于厦门东部的开发。海湾型城市的基本框架是:“一心、两环、一主、四辅、八片。”一心,即厦门本岛;两环,即环西海域的“两湾三区”和环东海域及同安的东部地区;一主(城),即厦门本岛(含鼓浪屿);四辅(城),即海沧辅城、集美辅城、同安辅城、翔安辅城;八片区,即海沧辅城的海沧和马銮片区,集美辅城的杏林和集美片区,同安辅城的大同和西柯片区,翔安辅城的马巷和新店、刘五店片区。主城和辅城由海域分割,辅城之间由海湾、自然山体分割,辅城的组团之间也由海湾、自然山体或防护绿廊分割,总体形成自然生态环境配合较好的规划布局结构模式。厦门城市建成区面积从1993年的50多平方公里扩大到2007年的180多平方公里。城市人口增加到176万人,城市化率提高到68.3%。

海湾型城市发展战略的提出,在很大程度上是为了发挥厦门的港口优势。厦门港位于台湾海峡西岸,区位条件和自然条件优越。港湾由大小金门等岛屿形成一道天然屏障。港内水域宽阔,水深浪小,不冻少

淤。海岸线总长202.3公里,适宜建港的岸线60.5公里;进港航道全长约42公里,水深达到-14米,10万吨级船舶全天候进出港。2008年,由中国国际海运网、中国港航研究院、大连海事大学世界经济研究所联合推出的“2008港口综合竞争力排行榜”,厦门以169.78的综合成绩位列全国第十名。厦门之所以能够在我国港口竞争中占有一席之地,很大程度上得益于其自身拥有的比较优势。2006年1月1日,根据福建省政府第44次常务会议决定,厦门湾内厦门市的东渡、海沧、嵩屿、刘五店、客运等五个港区与漳州市的后石、石码、招银三个港区合并组成新的厦门港。设立厦门港管理局,作为全厦门湾、航道和水路运输实施行政管理的交通行政管理部门。目前,全港共有生产性泊位122个,深水泊位33个。53条国际集装箱班轮航线通达全球各主要港口。2006年,全港累计完成货物吞吐量7792.07万吨,集装箱吞吐量突破400万标箱,达到401.3万标箱,港口基础设施建设投资完成26.5亿元。2009年,厦门港集装箱吞吐量超过468万箱,当年集装箱为厦门带来的直接经济效益达到165亿元,占当年厦门GDP的10.1%。

厦门港区的重新整合,标志着厦门港首次突破了传统行政区划的界限,使港口资源得到了更充分利用和管理。8港区的整合也将逐步体现“功能整合”的优势,进一步增强国际竞争力,吸引航商进港。根据《厦门港总体规划》,新组建的东渡、海沧、嵩屿、招银、后石、刘五店、石码、客运(含和平、东渡客运、五通)8大港区,其功能定位将根据各自优势而进行发展,逐步将厦门港打造成为集装卸储运、中转换装、运输组织、现代物流、临海工业、旅游商贸等多功能的综合运输枢纽和集装箱运输干线港。具体分解如下:东渡港区,通过完善现有的布局和功能,发展集箱装运输,发挥毗邻保税区优势,积极推进区港联动,发展现代物流。海沧港区,以重点发展集装箱中远洋干线运输为主,与嵩屿港区共同构成全湾集装箱干线运输的主体港区,建设现代物流中心,并为海沧台商投资区临港工业发展提供服务。嵩屿港区,在充分发挥现有煤炭、成品油码头作用的基础上,重点发展集装箱干线运输,并成为全湾集装箱干线运输的主体干线之一。招银港区,依托漳州开发区和厦门湾南岸地区经济,以发展集装箱和杂货运输为主,兼顾海湾海峡客滚运输。后石港区,依托后方临港重化工业区的大型临港工业港区,重点发展大宗散货码头。刘五店港区,厦门港可持续发展的主要依托,将以集装箱运输、临港工业开发为主,并为对台经贸合作和“三通”服务。石码港区,主要为漳州市、龙海市地方物资运输服务,并为九龙江

两岸及来往厦门的客运服务。客运港区,发展国际客运和海峡、海湾滚装运输以及沿海本地区的短途客运。从目前集装箱码头的发展态势看,厦门港的3个国际集装箱码头,即海天码头、海沧国际货柜码头、象屿码头的集装箱运输发展迅猛,港口基础设施优良,配套行业齐全,已基本上具备第三代港口即综合资源配置型的物流信息平台的条件。经过多年来的持续不断建设与发展,如今的厦门港已经成为一个大、中、小泊位配套的多功能、综合性的现代化大港。至2010年,全港共有生产性泊位122个,万吨级以上深水泊位33个,最大靠泊能力为10万吨级,集装箱、石油、煤炭等专用码头一应俱全,第六代集装箱船舶可直接靠泊作业。53条国际集装箱班轮航线通达美洲、欧洲、地中海、大洋洲以及日本、韩国、东南亚等国家和地区的主要港口。所有这些都为厦门港建设成海西乃至亚太地区现代物流中心奠定了坚实的基础。2008年,厦门港进出口总额达453亿美元,名列全国第8位。

厦门港的蓬勃发展,有力地带动了厦门港口经济的发展,既带动了厦门临港工业的兴起,也带动了物流业及相关延伸产业的发展。经过30年的发展,厦门临港工业规模不断扩大,目前已经聚集了翔鹭石化、腾龙特种树脂、厦船重工、厦工股份、金龙汽车等一批临港工业企业,初步形成了以石化、工程机械、船舶、汽车、有色金属、能源工业为重点的临港工业发展格局。2007年,全市临港工业产值达1152亿元。根据“十一五”临港工业规划,到2010年,厦门市将形成四大临港工业集群,其中汽车产业年产值300亿元,工程机械产业集群年产值200亿元,化工化纤产业集群年产值200亿元,船舶修造产业集群年产值30亿元,依托大型深水港口的沿海能源产业基地年产值18亿元。厦门港的发展还带动了物流业的发展。据不完全统计,2008年,厦门物流业增加值达到100亿元,目前厦门市物流及相关企业有2000多家,从业人员超过10万人。全国百强物流业企业,厦门占了7家。

厦门港的蓬勃发展,还有力地推动了海峡两岸经贸往来。据统计,从1997年4月的“试点直航”开通至2008年,厦门港两岸试点直航至今吞吐量累计超过345万标箱,占大陆对台试点直航集装箱吞吐量的60%以上。2009年23日18时30分,客滚船“中远之星”轮载着两个集装箱的货物和40多位旅客从厦门海峡邮轮中心出发直航台中,这是两岸客滚船首次同时搭载货物和旅客从厦门直航台湾。这也标志着两岸客货滚装直航常态化。据统计,截至2010年2月21日,厦门海关共监管两岸直航客货滚装轮运载进出境旅客1732人次,货物685标箱,主要货物包括尼龙丝、石制

品、塑料制品和玩具等。目前,海峡两岸客货滚装轮承载货物已从最初的每艘次几个货柜逐步增长到每艘次二、三十个货柜,随船进出境旅客也随之大幅度增加。厦门海港、空港的发展,为海峡两岸的旅游交流合作,提供了极其重要的条件。1988年以来,台湾六大公会及金门观光协会、澎湖观光协会、中华美食协会等旅游组织多次来厦访问交流。1993年,首届海峡两岸旅游业联谊会及“心手相连”活动在厦门举行。1999年,经国务院有关部门批准,厦门在大嶝岛设立对台小额贸易区。2003年,厦门举办国际旅游节,接待台湾地区旅行商180名。2005年2月,第八届海峡两岸旅游业联谊会在厦门举办,参会代表共1000多人,其中台湾旅行商代表300多人。2005年起,由国家旅游局、福建省政府主办的福建省旅游节,厦门市人民政府、两岸主要旅游机构共同承办的海峡旅游博览会,每年9月6~11日在厦门举行。目前厦门已经举办了五届,共接待客商超过20万人次,签订组团合作15000份;共同签订旅游项目合同110个,投资总额超过200多亿元。2009年,国共两党共同举办的“海峡论坛”在厦门举行,会议期间还举办了“海峡旅游论坛”,两岸旅游业界对提升旅游品质保障进行了广泛交流探讨。2001~2010年,厦金航线运送旅客突破500万人次。2009年,经厦门口岸赴台湾地区旅游的人数,突破9万人次,约占大陆居民赴台旅游总人数的15%。2010年第一季度,大陆居民经厦门口岸赴台旅游达2.7万人次,比增127%。厦金海空联运成为赴台旅游的重要通道。

三、2009年统筹城乡发展、加快岛内外一体化发展战略的提出

2009年8月,伴随着中共厦门市委十届十次全体(扩大)会议的召开,省委常委、市委书记于伟国提出了一个崭新的发展理念,即统筹城乡发展,加快岛内外一体化。使人们把发展的目光从100多平方公里的局限,投向1500多平方公里的厦门全局,投向涵盖厦门所有城区和乡村。从岛内走向岛外、从局部走向全面,这是厦门可持续发展的战略选择。回顾厦门城市一次次“放大”的过程,轨迹很清晰:20世纪80年代,接受新加坡规划设计大师刘太格的建议,大规模整治筲箕湖,从而使厦门岛的繁荣区,由偏南一隅的中山路一带,大举北移到环筲箕湖一线,勾通了全岛城市化的思路。20世纪90年代,占地72万平方米的海沧“未来海岸”新城区的开工建设,标志着厦门开始告别海岛型城市。进入21世纪,历届厦门市委、市政府持续不断地推进岛外海沧、集美、同安、翔安的新城区建设和新农村建设,使厦门城市化逐步向纵深推进。但是,也应当清醒地认识到,尽管厦门的城市化和新农村建设取

得了巨大的成就,与时代所赋予厦门的历史使命相比,还有不小的差距。正如省委常委、市委书记于伟国在2009年8月召开的中共厦门市委十届十次全体(扩大)会议上所分析的:“厦门经过28年经济特区建设特别是5年来海西建设,经济实力和中心城市功能不断增强,与周边地区的经济联系更加紧密,在对外开放、对台交流合作、体制机制创新、人才、人居环境等方面形成一定的发展优势,初步具备了发挥海西龙头示范作用的基础和条件。同时,也要清醒看到,发挥龙头示范作用,我们的地位还不够凸显,经济总量和产业实力都未能居全省前列;经济结构不尽合理,发展后劲不足。作用还不够凸显,中心城市的集聚辐射功能不够强大,龙头带动作用发挥不够充分,尤其是我们港口的枢纽作用,还有巨大的潜力有待挖掘。优势还不够凸显,对台的独特优势还没有得到充分发挥,引进台资的规模不够大、层次不够高,交流交往的深度和广度还有待拓展;其他如科技创新、人居环境、文化、旅游等方面的优势也发挥不够。气势还不够凸显,发挥龙头示范作用的信心和气势都还不足,部分干部精神不够振奋,思想不够解放,视野不够开阔,素质和能力还不适应新形势、新任务的要求,等等。”正是在这种背景下,于伟国书记创造性地提出:“推进岛内外一体化建设,扩大城市规模,提升城市功能,是发挥龙头作用的关键。要在进一步提升岛内的同时,以一流的标准,组团式推进岛外的规划建设,形成岛内外一体化、岛外各组团各具特色又相互协调的城市发展新格局,把厦门建设成为独具特色和魅力的海西重要中心城市,成为我国东南沿海一颗璀璨明珠。”

岛内外一体化发展战略的提出,和建设海湾型城市的发展战略相比较,不仅涉及的领域更广了,而且把统筹城乡发展和岛内外一体化有机地结合起来。这就是说,岛内外一体化,不仅仅是空间上的推移,而且是体制上的突破,即要突破城乡二元结构体制。由于长期以来受城乡二元结构体制的制约,厦门岛内外发展的差距不断地扩大着,厦门的发展已经到了一个重要的转折,即农村的发展问题不能仅仅在农村中寻找出路,必须联系城市化发展寻求解决农村发展的问题;城市化的发展问题,不能仅仅在城市中寻找出路,必须从农村发展上寻求解决城市化问题。而在城市与农村之间,横隔着城乡二元结构体制。这就存在着如何突破城乡二元结构体制,统筹城乡发展的问题。所以,于伟国市委书记在论述岛内外一体化建设时,还进一步指出:“要统筹推进城乡协调发展。积极探索建立城乡统一规划、统一建设、统一管理的新机制,加快推进农村工业化、城市化步伐。探索建立农村集体用

地流转制度和城乡集体用地增减挂钩机制,优化农村土地资源配置,促进农村二、三产业发展和农村富裕劳动力转移。以改善基础设施和发展公共社会事业为重点,加快建立城乡基础设施共同发展机制、城乡公共服务均等供给制度、城乡衔接的社会保障体系,促进基础设施向农村延伸、公共服务向农村拓展、社会保障向农村覆盖,率先形成城乡经济社会一体化发展的新格局。”

厦门市委、市政府提出的城乡一体化与岛内外一体化的发展战略,意味着把加大经济社会结构调整、提高经济增长质量放在突出的位置,也就是把转变经济发展方式放在突出的位置。这说明了城市化在新一轮经济发展方式转变和经济结构转变中,扮演着重要的角色。城市化对促进经济增长规模的扩大和经济增长质量的提高,首先是通过产业结构的变化起作用的。通过城市化建设带动的产业,包括建筑、建材、房地产业等。其次,由于厦门城市第三产业发展远远滞后于城市的发展,完全可以预料,以后生活服务业、城市公用事业、医疗、教育、金融、电讯、文化娱乐、旅游等的发展速度一定会快于城市发展速度,并能够提供大量的就业机会。再次,伴随着乡村人口向城市转移,会明显提高其收入水平并改变原来的生活方式,带动对日用消费品和耐用消费品、文化娱乐用品、医疗保健品以及住房的需求。此外,伴随着城市规模的扩张,将会给科技含量高的新兴工业,例如电子和通讯设备、新材料、新能源、生物医药、节能环保设备等提供持续发展的空间。伴随农村剩余劳动力向城市转移,还将减轻农村耕地压力,促进农业由传统农业向现代农业转变,提高农业的产出率和生产率。伴随着岛内外一体化进程的加快,还将带来大量的投资需求。由于当前乃至今后一段时间内,经济还会继续面临着有效需求不足的问题,投资的增加将通过乘数效应带动经济增长。如果不加快城乡一体化和岛内外一体化,今后若干年内厦门经济增长速度将不容乐观。由于全球性金融危机的影响和国际经济格局的变化,厦门出口增长速度在今后一定时期内,将不可能像以往保持那么快的速度。客观上要求我们必须处理好内需和内需的关系,以实现厦门经济的可持续发展。

2010年6月,国务院批准厦门经济特区扩大到全市,为厦门岛内外一体化建设彻底消除“一市两法”、彻底改变岛内外二元结构提供政策保证。这就有利于厦门在新的体制政策环境下,探索新的体制机制,寻求新的发展方式和新的发展空间,以及新的产业经济增长点。厦门经济特区扩大到全市的最大亮点,就是让岛内外拥有同等的特区立法权。特区立法的最大特

点,就是具有较大的灵活性、创新性,体现先行先试的优势。以往特区立法只能在岛内执行,岛外只能参照执行,没有明确的法律界限。以前有些企业因岛内外政策不统一,只能在岛内发展,不利于整体产业结构的优化。由于岛内外二元体制的存在,导致岛内外房地产市场存在着极大的反差,特区扩容后,将加速岛内外二元体制向一元化转变,必然促进岛外土地资源的合理布局与有效利用,提高住房供应规模与效率,促进住房需求的转移,缓解岛内住房压力,促进房地产市场健康发展。厦门经济特区扩大到全市,将使以往发展严重滞后的岛外,发挥后发优势,成为新的经济增长极,增强厦门经济发展的动力与活力。

四、厦门城市体系(包括一级城市和二级城市)演变的理论分析

在厦门城市化以及与其相联系的城市体系的演变过程中,市场机制和政府干预各自发挥着不可替代的作用。市场机制是城市体系演变的动力源,政府干预是市场体系演变的推动力。通过市场与政府的共同作用,产生集聚与扩散效应,从而调节着厦门城市体系的发展演变。虽然在市场机制的作用下,经济要素能够在城市体系间合理流动,但如果没有政府的干预,没有政府行政、经济、法律等支撑体系作保证,没有政府对基础设施的大量投入,城市体系的空间扩大将会受到较大的制约。只有市场机制和政府机构协调发挥作用,才能最大限度地减少市场失灵和政府失灵,促进城市体系的形成,从而使城市体系的整体功能得到释放。但是,在厦门城市体系的不同发展阶段,市场和政府的合力是有差异的。主要体现在集聚与扩散的交替主导。这两种机制贯穿于城市体系的发展过程,即集聚与扩散这样一种既矛盾又统一的空间过程。在集聚与扩散机制的双重作用下,城乡空间格局发生着演化与交替。随着相邻城市(即一级城市与二级城市)不断集聚与扩散,区域经济的发展和城镇化水平的不断提高,逐渐形成城市体系的轮廓。在城市体系(包括一级城市和二级城市)形成的初期阶段,集聚是主要驱动力,在城市体系成长阶段,集聚与扩散是主要驱动力,在城市体系成熟阶段,扩散是主要的驱动力。正是通过城市体系内部(即厦门辖区内部)不同等级城市的集聚与扩散作用,把城市体系内各层级城市紧密联系在一起,构成合理的城市发展体系、产业发展体系、技术扩散体系、市场组合体系和城市功能分布体系。

集聚是城市空间存在的基本特征与形式。集中表现为向心集合的倾向和人类增加的趋势。促使城市集聚的主要因素是:交往活动的需要、扩大就业与增加

收入、经济规模效益、城市中心区地位的象征性和吸引力等。长期持续不断的集聚效应,将使集聚效应突破内部张力平衡,形成向周边地区的扩散,如此循环反复,产生了难以估量的集聚经济效益和信息经济效益。在城市体系(包括一级城市和二级城市)发展的初期阶段,产业在空间集聚的动力来自外部规模经济。在城市体系空间扩展的过程中,随着城市“极化”作用的增强,以及优势产业得以确立,外部规模经济为产业发展提供超额的边际收益。为了有可能获得这部分收益,那些与城市优势产业密切相关的辅助性产业开始向城市内集聚。由于这些不同产业间相互的关联效应和产业本身的集聚效应,形成外部规模经济,并因此产生了产业的集聚经济。与产业集聚相联系便是人口的集中。

随着城市规模的不断扩大,特别是中心城区的迅速扩张,产业和人口的急剧集中,必然造成城市集聚的不经济,使产业发展成本呈上升趋势,产业的边际产出被拥挤成本、通勤成本、土地价格、劳力价格以及环境成本等提高所抵消。伴随着生产要素成本的攀升,那些产品附加值低的产业和劳动密集型产业,就会失去在大城市集聚的经济效应,而不得不向大城市外围的地区(包括二级城市)扩散。吸取武汉摊大饼的城市化发展模式的教训,厦门应当走组合式的城市化发展模式。据2007年美国《国家地理》杂志卫星测绘遥测证实,武汉已是中国最大的城市,其建成区面积超过首都北京,是上海的2倍,天津的3倍。然而,长期以来,武汉并没有成为全国经济规模最大的城市,也没有对周边城市带来明显的辐射拉动作用。以2009年为例,上海的经济总量为武汉的3.2倍,北京的经济总量为武汉的2.6倍,天津的经济总量为武汉的1.6倍。正是在这种背景下,武汉市委、市政府最近提出城市一体化发展战略,即逐步形成若干个城市以一个中心城市为核心而组成的城市群。理论与实践经验表明,中心城市产业扩散的结果,是在一级中心城市的周围形成若干个中小城市,这些城市(包括一级城市和二级城市)的产业之间由于存在着密切的关联效应而紧密联系在一起,最终以一级中心城市(即厦门岛)为核心形成不同层级的城市体系。当然,产业的向外扩散,除了前面分析的被动扩散,还有主动扩散。所谓主动扩散,一般是在官方或半官方机构的组织协调下进行的(如厦门灌口工业区)。如果说集聚经济或规模经济为城市规模的扩张,提供了拉力,那么集聚的不经济或规模的不经济,则为城市体系(包括不同层级的城市)的建立提供了推力。从城市赖以支撑的产业角度分析,城市体系(不同层级的城市)是产业集聚和扩散所形

成的结果。产业集聚和扩散的过程是基于产业链关系的城市体系逐步建立起来。由于城市体系的集聚与辐射功能存在着不同程度上的重叠性,使得城市间,包括一级城市和二级城市,以及二级城市(如集美、同安、翔安、海沧等)间的竞争是不可避免的;加上辐射的影响及其产业结构趋同现象比较严重(如海沧、集美、同安和翔安的二级城市均把发展先进制造业作为重点产业),必然直接和间接地导致内耗性的竞争。但是,既然是同属一个主体区域,城市体系功能整合是其发展的必然选择。它将贯穿于经济整合的全过程,只是在不同的发展阶段,城市功能的整合效应是有差异的。但是,总的趋势是,随着城市体系的发展、完善,城市体系之间功能的竞争将逐渐向合作过渡。

由于各层级(一级和二级)城市以及同一层级城市(即二级城市)的功能是不同的,具有较强的互补性,使得岛内中心城市与岛外二级城市、岛外二级城市之间以及城市、城镇与农村之间,存在着紧密的经济联系,特别是伴随着现代交换手段与频率的不断翻新,在城市体系的各个层级上,以及城市、城镇与乡村,所表现出来的人流、物流、资金流、信息流等多种流态的集聚与辐射,又会进一步强化区域内的互动功能。中心城市(岛内一级城市)的辐射作用呈现逐级传递的特征,即中心城市(岛内)对区域内其他城区(岛外二级城市)辐射,岛外二级城市相互间的辐射,有力地推动着城乡的协调发展。岛内中心城市、岛外二级城市、岛外小城镇和农村的互促共进,城乡各种要素的统筹配置,公共产品共享,人口自由流动,城乡界限模糊,城镇化进程加快,最终实现城乡一体化,岛内外一体化。

参考文献:

- [1]方真,胡德,高同星.中国经济特区大辞典[M].北京:人民出版社,1996.
- [2]厦门推进海湾型城市建设[N].人民日报,2002-09-06.
- [3]于伟国.把握海西机遇 奋力科学发展 努力在海峡西岸经济区建设中发挥龙头示范作用[J].厦门通讯,2009,(8).
- [4]中共厦门市委宣传部.厦门市纪念改革开放30周年获奖理论征文汇编[M].厦新出(2008)内书第215号.
- [5]中共厦门市委宣传部.厦门市纪念改革开放30周年重要理论文章汇编[M].厦新出(2008)内书第214号.

(责任编辑:王 华)