

如何利用区域优势确立北海新的经济模式

陈玉燕,唐嘉耀

(中国地质大学,湖北 武汉 430074)

摘要:每一个城市都有一个经济社会发展战略,并通过经济社会发展战略的研究确定城市发展目标。城市发展目标确定的依据是城市的资源、城市的地理位置、城市的对外交通条件、城市的经济基础、城市的文化积淀、城市的发展趋势以及城市在区域乃至全国的地位等等。新世纪,随着改革开放的进一步深入,北海应如何充分发挥自己的区域优势,摆脱困境,复苏经济,实现持续发展,对此进行了初步的分析和探讨。

关键词:区位优势;北海;港口经济

中图分类号:F127.67

文献标识码:A

文章编号:1001-7348(2005)03-0166-02

1 北海的区域优势

北海是位于桂南沿海的一个港口城市,是1984年国务院批准的14个沿海开放城市中最西端的城市,濒临北部湾,背靠大西南,面向东南亚,是大西南地区扩大对外开放,发展同东南亚、印支各国以及其它国家和地区外经贸出海通道的重要门户之一。随着中越战事的结束以及党中央加快改革开放步伐的决策出台,北海市步入前所未有的繁荣期。城市总体规划确定北海的城市性质是“以发展商贸、金融、工业、海洋渔业和旅游业为主的具有国际影响的综合性港口城市”。从其海岸资源上看,北海有海岸线500km,大小港区10个,泊位53个(其中:万吨级深水泊位4个),5万吨级的货轮自由进出北海港。全市港口年吞吐量330万t,其中北海港务局有港区2个、泊位8个(1~3.5万吨泊位2个)、年吞吐能力227万t。3.5万吨级深水泊位前期工程已进行。到上世纪末,北海港的吞吐量达600万t。北海港的港口资源十分丰富,港口的发展前途无量。虽然是港口城市,但其腹地相当辽阔,地处内陆的川贵滇3省及广西本区在商品物资的进出口方面皆有赖于这个出海口。

1.1 渊源的港口历史

北海原属合浦,西汉时始置合浦郡。北

海之名始见于清康熙初年(1662)因北面临海而得名。北海自秦汉对外经济贸易活跃,是我国古代“海上丝绸之路”始发港口之一,与马来西亚、越南、缅甸、印度等10多个国家保持贸易往来。明代海运的发展,促进了北部湾沿海城市经济贸易的发展,北海作为岭南地区的出海通道之一形成了以港口贸易为主的集镇。清乾隆年间,北海港进出口贸易进入一个昌盛时期,是当时我国西南地区货物集散地和我国南方对外开放的重要商港^[1]。

1.2 丰富的港口资源

北海市海岸属雷州半岛谷地溺谷陡岸堆积海岸。海岸线长而曲折,港口众多,航道阔直,水深浪平,回淤甚微,地层岩岸,水深而岸线曲折,其为土质或砂质海岸,岸线平直无屏障。这种地形及海岸结构,逐步形成了北海港、南湾港、高德港、电白寮港以及因火山喷发而形成的涠洲南湾港等商港、渔港。据港口勘察部门确定,北海新港、铁山港和南湾一带可建万吨级泊位200多个,现两个万吨级起步码头已动工兴建。而且市区面积近90km²,现已建成区域面积25km²,地形宽阔平坦、有充足的开发建设用地,完全可以满足现代化国际港口建设需要。

1.3 优良的港口区位

北海港口地处广西南端,北部湾东北

岸,位于东经108°50'~109°47',北纬21°26'~21°55'之间,属亚热带海洋性季风气候区。背靠大西南,也包括湖南、江西在内,有广阔的腹地;面向东南亚,东与经济发达的广东省交界,南与海南省隔海相望,西毗开放中的越南,处于“一城系四南”(西南地区、越南、东南亚国家、海南省)的战略枢纽位置上,从而成为中国大陆与亚太经济圈的交汇点,在西南经济区、亚太经济区和东盟贸易区的发展格局中,具有重要的战略地位。陆路东邻我国经济最发达地区之一的广东省,距湛江港198km,西北距南宁市204km;海上距海口港124海里、洋浦港113海里,距香港比我国东北部沿海港口城市近1000~2000海里,是我国大陆距中亚、西亚、非洲、欧洲最近的港口城市之一,已同世界96个国家和地区的219个港口有贸易往来^[2]。

大西南是中国自然资源最丰富的地区,也是国家重点开发的地区。随着世界经济重心东移、亚太地区的崛起,大西南的开发将以北海为通道参与国际分工和竞争,海南及东南亚以及欧洲、非洲各国进入大西南也将以北海为其通道。因此,北海港作为进出大西南的天然门户,具有巨大的区位优势。

1.4 广阔的港口腹地

港口腹地的大小直接影响着港口的生存与发展,且腹地的经济类型及生产特点也

左右着港口的发展方向及规模。腹地大小可由港口交通集疏方式及其所到达的区域确定。北海港口的交通集疏方式主要有铁路(可达南宁、钦州、成都、贵阳等)、公路(可达广西、云南、贵州、广东、湖南等)、航空(可达西安、贵州、长沙、北京、上海、广州、成都等)、海运(可达海南、广东等)。综合考虑交通集疏方式及其所达地区和经济吸引力,确定北海港口近期腹地范围为广西、云南、贵州、湖南南部、四川等省区。因在经济实力及港口吞吐能力上与广东有较大差距,短期内难以对其形成强大吸引力。腹地的资源丰富,劳动力充足,人口众多,市场潜力大,为北海港口城市的发展提供了坚实的基础。

2 最优的经济发展模式

结合北海的资源优势及其在中国西南地区和北部湾沿岸的区位优势,北海城市今后经济发展应定位为:港口经济模式。

翻开世界经济地图,世界上一些发达国家无不重视港口的建设,如美国的五大湖工业区、密西西比河南部经济区,欧洲的鹿特丹、汉堡、伦敦、马赛等港口的发展及欧洲内河航道网的统一布局,亚洲的日本、中国香港、中国台湾、新加坡等典型港口经济模式。这些成功的经济在港口规划与建设方面都给我们以极大的启示^[1]。

2.1 港口是人类利用海陆交汇地区的纽带

人类的发展史表明,海陆交汇的区域是人类生存与发展最有力的精华地带,而港口作为人类营造的主要基础设施,在对这一区域的开发利用中发挥了纽带作用。这种纽带作用,反映在经济活动上,主要体现在以下几个方面:

(1)“集聚”作用。港口的形成和发展使各种社会活动集聚于海陆交汇地区,导致众多海陆交汇的地点成为人类活动最佳的空间区域之一。

(2)“界面中介”作用。港口的存在促进了陆域和海洋资源的合理利用。

(3)“门户”作用。在强化同腹地联系的同时,港口促进了地方经济的开放,成为地方经济系统的进口和出口。

(4)功能“定位”作用。港口作为一种专业功能较强的基础设施,对城市的功能定位和经济特征、布局与结构,具有一定影响。

自现代交通运输基础设施出现并不断发展完善以来,以港而兴的区域经济发展模

式不胜枚举。无论是发达国家已经形成的沿海城市化和工业化地区,还是新兴工业化国家沿海地区的经济增长,都与港口的发展有极其密切的关系。经济全球化也因港口体系的完善和海运技术的发展而呈现不断加强的趋势,港口是世界性的经济分工与合作的重要支点。

2.2 区域经济基础是港口发展的依据

从历史的角度看,港口的一切经济活动都可视为是区域经济发展的结果。从发展的角度看,任何港口的进一步发展都离不开其所依据的区域经济基础——已经形成的基础和潜在的增长能力。一般情况下,港口的直接腹地或间接腹地范围的大小及其资源的状况、经济发展水平、发展潜力等是港口发展的重要区域背景。从供需平衡角度来看,港口的建设是以满足区域社会经济需求为基本原则的。某一时期的港口建设与发展,包括能力的建设、功能的确立、规模的扩张等,都必须以所在区域的发展方向、目标为依据。所以,港口的规划与建设,必须从区域经济发展的整体战略出发加以设计。从区域经济联系或网络经济发展方面看,港口作为经济联系网络的节点,除受所在区域的经济系统开放程度的影响外,还受诸多相关区域的经济活动的影响。即一个地方的港口建设,应从高一区域体系着眼加以审视^[2]。

2.3 大型港口建设是区域经济增长的激发器和助推器

作为区域发展的重要支撑条件,虽然港口的发展伴随经济的增长而发展,但也对区域经济的发展有积极的引导作用。主要表现为:

(1)大型港口的建设可以诱发经济的增长,促进某些企业因港而兴,依港而建。

(2)促进区域经济布局的调整。在工业化时期,交通基础设施一般是经济建设的重点,通过重大设施建设调整空间经济布局是比较有效的手段。

(3)调整经济联系的区域方向,或促进区域物流的优化,刺激相关产业的发展。

港口及相关基础设施的建设是北海城市发展的启动点,城市经济政策应在投资、信贷等方面予以重点倾斜,使北海早日具备三省一区物资集散枢纽的功能,从而引发金融商贸的繁荣,城市金融商贸区域地位的谋

求只有依赖于港口的发展,才可能稳固持久。但是在整个投资中用于改善港口城市功能的份额不足,从港区的建设来看,其步伐与相邻的防城港和钦州港相比明显迟缓。作为城市发展的启动点,北海市的港口及相关基础设施的条件并没能充分把握时机从而获得最迅速有效的改善^[3]。

3 关于加快北海港口建设的建议

北海市是14个沿海开放城市之一,是重要的商贸旅游城市,发挥其地理位置和城市依托的综合优势,可在大西南集装箱、附加值较高的机械设备、电器、轻工、医药产品等货物运输中发挥重要作用。今后应加大大件杂货的运输量,而污染较大的散货建议转由钦州港或铁山港中转,以保护旅游城市优美环境。建成广西沿海最大的客运港,增辟至涠洲岛、海南岛及东南亚航线,成为外贸件杂货和集装箱运输、陆岛旅游、旅游客运、商贸、仓储和保税等多功能的综合性港口。

充分发挥海运公司现有运输能力,完善港口配套设施,提高管理水平。并且视情况挖深航道,以保证3.5万t集装箱船能乘潮出入,新建3.5万t级集装箱码头及多用途泊位。

北海港有较好的城市依托,城市功能较为齐全,是大西南对外经贸的窗口,可设置港内保税仓库,适时发展保税生产资料市场,为北海三资企业服务,扩大仓储能力,建立北海市、广西区和西南地区3个层次的物资配送中心^[4]。

参考文献:

- [1]王明浩.中国城市发展问题透视[J].决策咨询,2003,(6):18-19.
- [2]罗治英.地区形象论[M].北京:中央编译出版社,1997.
- [3]方福康.可持续发展经济复杂性研究[J].北京师范大学学报(社科版),1997,(2).
- [4]潘家华.可持续发展经济学[M].北京:中国人民大学出版社,1996.
- [5]柳中权.借鉴国际化城市建设经验,塑造海口未来城市形象[J].城市问题,1996,(1):18-20.
- [6]吴宇华.北海市区域结构发展模式的探讨[J].人文地理,2001,(4):49-52.

(责任编辑:汪智勇)