

海峡西岸城市群的定位：文献研究综述*

王书明 周 艳

(中国海洋大学法政学院 青岛 266100)

摘 要 在文献统计的基础上,对海峡城市群研究的学术史进行了梳理,海峡西岸城市群的定位研究表明,未来海峡西岸城市群发展的专题研究在诸多方面还有很多可以拓展的空间。

关键词 海峡西岸;城市群;经济区

海峡西岸城市群源于福建城市化进程,和城市化、中心城市建设之间有着直接的历史联系和紧密的逻辑关系。2005年中央“十一五”规划草案中首次提出珠三角、长三角和环渤海地区要增强城市群竞争力,有条件的区域形成若干新的城市群。海峡西岸就属于这个“有条件的区域”范畴。2006年《建设海峡西岸经济区纲要》中首次提出建设海峡西岸城市群^[1]。2009年国务院通过《关于支持福建省加快建设海峡西岸经济区的若干意见》。海峡西岸城市群与台湾隔海相对,既是开展对台合作,促进和平统一的基地,又可在合作中加快发展。加快海峡西岸经济区建设,将进一步促进海峡两岸经济紧密联系,互利共赢,推进祖国统一大业。鉴于海峡西岸特殊的地理位置,国家“十一五”规划纲要明确提出:“支持海峡西岸和其他台商投资相对集中地区的经济发展”。海峡西岸城市群是海峡经济区的核心地区,也是推动海峡西岸经济区建设再上一个新台阶的主力引擎。由于其特殊的地理位置,决定了这个城市群既是开展对台合

作、促进祖国和平统一的基地,是实现祖国统一大业的桥头堡,又可在合作中带动海峡西岸经济区的建设速度,增强海峡两岸经济的紧密联系,实现互利双赢。

1 文献检索的结果

尽管国内学者对城市群的研究目前已进入快速发展阶段^[2],但因海峡西岸城市群概念的提出较晚,具体到“海峡西岸城市群”的相关文献并不多。但不能以此断定国内学者对海峡西岸城市群的关注不够。因此有必要回顾一下近20年来“海峡西岸城市群”及城市群中各个城市的研究进展。本研究的综述参考文献仅限于《中国期刊全文数据库》收录的论文,没有搜集其他类型的文献。

检索文献来源为《中国期刊全文数据库》,检索时间段为1980—2008年,以“海峡西岸城市群”为检索词,检索项分别为篇名、主题、关键词、摘要、参考文献和全文,精确匹配,检索结果如表1。

* 基金项目:国家社会科学基金项目“生态文明的环境社会学研究”(08BSH034)资助、山东省教育厅人文社科计划研究项目“科学的海洋发展观与构建和谐社会和谐研究”(S07WA11)资助、国家海洋局“海洋区域协调发展研究”资助(2007)。

表 1 1980—2008 年海峡西岸城市群研究检索结果

检索词	检索项	匹配	检索结果
海峡西岸城市群	篇名	精确	共有记录 8 条
海峡西岸城市群	主题	精确	共有记录 14 条
海峡西岸城市群	关键词	精确	共有记录 1 条
海峡西岸城市群	摘要	精确	共有记录 11 条
海峡西岸城市群	参考文献	精确	共有记录 2 条
海峡西岸城市群	全文	精确	共有记录 123 条

注：(2008 -07 -22 检索)

检索文献来源为《中国期刊全文数据库》，检索时间段为 1980 -2008 年 28 年，分别以海峡西岸城市群中的六大城市“厦门”“福州”“泉州”“漳州”“莆田”“宁德”为检索词，检索项为篇名，精确匹配。因以城市名为检索项会检索到一些与城市群及城市建设无关的文献，因此查询范围不包括理工 A 类、医药卫生和文史哲（这类文献中绝大多数是与城市群建设无关的），查询结果难免有所疏漏，但能代表最新的研究趋势，检索结果见表 2。

表 2 1980—2008 年厦门研究检索结果

检索词	检索项	匹配	检索结果
厦门	篇名	精确	共有记录 6 293 条
福州	篇名	精确	共有记录 3 779 条
泉州	篇名	精确	共有记录 2 689 条
漳州	篇名	精确	共有记录 1 733 条
莆田	篇名	精确	共有记录 1 024 条
宁德	篇名	精确	共有记录 565 条

注：(2008 -07 -22 检索)

从检索数据来看，尽管 1980—2008 年以“海峡西岸城市群”为篇名的学术文献只有 8 篇，以城市群中 6 个中心城市为检索词，搜到的学术文献仅关于厦门的就多达 6 293 篇。因 2006 年才正式提出海峡西岸城市群概念，2006 年才出现第一篇关于海峡西岸城市群的文献。但国内学者 80 年代初期就已开始了对城市群中各个城市的研究（表 3），由此可见，学术界对海峡西岸城市群的关注由来已久，但国内学者对城市群的研究多是以各个城市为单位来研究，把海西城市群当成一个整体来研究的很少。因此，需要有更多的专家学者对海峡西岸城市群进行综合的研究，这对于推动整个区域的快速发展是非常有必要的。

表 3 1980—2008 年第一篇与城市或城市群建设相关的文献

城市（城市群）	作者	文献	刊物
海峡西岸城市群	林军	海峡西岸城市群地质环境特征研究	中国地质，2006，02
厦门	陈岑坡	加速建设厦门港，扩大福建对外经济交流	国际贸易问题，1980，03
福州	郑训忠	福州城市性质初探	福建师范大学学报：哲学社会科学版，1981，04
泉州	沈玉水	泉州港兴衰的启迪	福建论坛：社科教育版，1982，02
漳州	陈及霖	对建立厦门、泉州和漳州三市经济共同体的初探	经济地理，1985，01
莆田	俞锦龙	章鱼群体型的人口城镇化——未来莆田市人口布局的探讨	人口研究，1987，04
宁德	陈修茂	抓住时机，振兴宁德经济	福建论坛：社科教育版，1989，07

注：(2008 -07 -22 检索)

2 海西城市群的范围界定

海西城市群建设起步阶段包括福建省沿海 6 个区市，即福州、厦门、泉州、漳州、莆田和宁德等 6 个中心城市。海峡西岸城市群以福州、厦门和泉

州市为中心，外延到漳州、莆田和宁德，并向三明、南平和龙岩辐射。包括福州、厦门、泉州、漳州、莆田和宁德 6 个省辖市，福清、长乐、晋江、南安、石狮、龙海和福安 7 个县级市和 28 个县。土地面积 515 km²，占全省面积的 44%；人口为

2 508万人,占全省人口的71.42%。GDP占全省的84%^[3]。王庆华认为,这个范围定得还是偏大,因为客观上福州、宁德和漳州的山区县还不算城市。相比之下,泉州的山区县已经达到了小城市的规模,尽管还不是行政区划意义的建制市。从长远来看,海西城市群当然有必要调整范围,向其他3个设区市挺进,甚至沿着交通干线向浙赣粤三省邻近地区伸展。

与长三角、珠三角和环渤海地区各城市已经形成紧密的传统经济联系不同,国内正在争取进入国家发改委和建设部视野的城市群都面临着地理范围难以确定的问题,例如辽宁省的辽中南半岛城市群是以设区市为标准划分的,而山东半岛城市群最初以设区市为主,兼顾县级市为标准,在规划定稿时也采用了设区市标准。这一方面是为了引用统计数据研究的方便;另一方面也是为了发挥区域中心城市的积极性,所以海西城市群也以设区市标准为宜。而海西城市群的对外联系从目前来看,重点是北承长三角,南接珠三角,这是经济交通联系最紧密的一条走廊,而未来发展却必须考虑对接西部腹地和海峡两岸港口与城市互动。至于海西城市群的内部结构,更是面临着核心不强,城市互相竞争激烈的问题,城市分工并不容易达到整体利益最大化。

海西城市群的范围界定、对外联系和内部结构,决定了它在全国城市群竞争中的地位。根据国家发改委的看法,国内应重点建设十大城市群,其中包括海西城市群。倪鹏飞则认为全国有15个城市群,海西城市群的竞争力排在第六位。从影响范围来看,长三角是世界城市群;珠三角和京津冀(环渤海)城市群是国家城市群;而海峡西岸城市群是区域城市群。从国内建设城市群的步伐看,发展最早且最成熟的是长三角城市群(包括1个直辖市和16个设区市),其次是珠三角城市群(包括广东9个设区市,从经济联系看还包括2个特别行政区)和京津冀城市群(包括2个直辖市和河北8个设区市),海西城市群在第三集团中位居前列。三大全国性城市群都是跨省市的,且有直辖市或特

别行政区为骨干支撑,而海西城市群目前仅是省域之内,故影响力不如前者;最能衡量城市群综合发展水平的人均地区生产总值,海西城市群也明显低于三大城市群,仅有珠三角城市群的一半。但值得注意的是,由于福建省的积极争取和国家的重视,海西城市群成功地挤进了国内第二集团前列,成为建设部参与规划的第四个城市群,仅次于第一集团的三大国家级城市群。海峡西岸建设城市群的条件是否具备呢?

持肯定意见的学者们认为:福建城市化水平已经高于全国平均水平,从20世纪90年代中期起,福建省城镇化率一举超过全国平均水平,目前已高出全国平均水平7个百分点;中心城市建设初具规模,城市经济实力和竞争力在全国处于前列,厦门市的竞争力在全国排在第16位(包括港澳台在内),交通条件尤其是高速公路和高速铁路大有改善,福州、厦门和泉州3个中心城市开始建设都市圈,闽南4个中心城市(厦门、泉州、漳州和龙岩)开始探索城市联盟,所以已经初步具备建设城市群的条件。

持否定意见的学者们认为:国内只有3个较为成熟的地区具备建设城市群的条件,福建自然地理条件和交通条件较差,难以形成海西城市群,最多只是海峡西岸沿海地区的城市群;福建工业化起步晚,即使是中心城市的城市化水平也不高;人均地区生产总值仅比全国平均水平高54%,而珠三角城市群比全国平均水平高205%,长三角城市群要高出135%,环渤海城市群要高出99%,所以海西城市群的综合发展水平明显够不上全国前列水平;海西城市群的龙头福州、厦门和泉州都难以服众,没有真正的核心。

所以,可以初步得出结论:福建省建设城市群具备一定的条件,但难度较大,基础还不够扎实,突出问题是中心城市建设起步晚,中心城市之间的联系不够紧密。在全国城市群的竞争中,海西城市群明显落后于第一集团,但在第二集团中并不弱,在全国有一定的影响力。

3 海西城市群的内部结构

倪鹏飞等指出,从空间形态来看,长三角和珠三角是多中心(多核)城市群,海峡西岸城市群是双核城市群。衡量首位城市的主要指标是总人口,根据2006年福建统计年鉴,莆田总人口202.67万,非农人口只有39.63万,厦门2006年人口146.77万,非农人口为91.04万,即莆田非农人口还不如厦门多;泉州99.08万、漳州52.67万、宁德42.11万、南安148.19万、晋江102.89万。总人口依次为:福州2005年常住人口666万,5个区人口172万,福州城镇人口为140.6万人,占总人口比重为82.3%,城镇化水平高于全省34.3个百分点^[4]。综合以上数据说明,福州和厦门的城市化水平要高于泉州,特别是中心城区人口明显多于泉州。再考虑到福州的省会政治中心地位和厦门的副省级城市和计划单列市地位,这两个城市一般被认为是海西城市群的核心。但人口总量这个衡量城市首位度的关键指标还是反映出福州和厦门这两个城市的核心作用不明显,难以充分发挥其辐射带动作用。因此郑元凯指出,由于行政区划调整难度大,直接制约了福州和厦门中心城区面积的扩大和人口的增加。所以只能在小幅度调整行政区划的前提下,改善其城市功能,调整城市内部的人口和产业分布,使这两个城市的空间真正高效利用起来。三大中心城市的规划中,福州要制定“重心南移和东移西扩”的发展战略,把周边接壤的腹地,包括闽侯和闽清,长乐地相关区域纳入城区体系当中,并提高其他县市的城市化水平。人口的扩张应以农村人口的转移为主要方式,重视第三产业特别是现代服务业的发展。通过发挥省会中心城市的作用,将南平、宁德的产业和市场纳入区域分工与协作范围,带动闽东、闽北发展,进而形成南连泉州,北接长三角,西邻内陆省份的范围更大的城市群。蔡德奇、隋军、王开明等认为厦门要实现海岛型城市向海湾型城市的跨越,迅速扩大城市规模,一方面向海沧和翔安两翼发展;另一方面通过城市联盟,与漳州角美、港尾及泉州水头、安海、

围头联结,促进闽南厦漳泉经济一体化。既然选定福州和厦门作为海西城市群的核心,那么其他城市就应围绕其发展战略调整各自的定位,而不宜过于强调竞争,否则就失去了规划的意义。综合各学者的观点,①总部经济作为新一轮发展的热点,无疑应优先考虑厦门和福州为落脚点,总部经济将带动这两个城市第三产业的快速发展,与之相对应,这两个城市不应集聚过多的制造业,应有序地向泉州、莆田、宁德和漳州转移。②福州和厦门除了重点发展生活性服务业如房地产业、旅游业、教育和卫生事业等来引导人口集聚,还应强化物流中心、会展中心、交通枢纽和金融中心等生产性服务业的地位,这有助于福建摆脱物流技术水平低、总量小和物流成本高的落后面貌,也使福州厦门不至于落入产业空心化的陷阱,确保产业结构持续升级。③在流域环保协作方面,要加强上下游之间的环保和减灾预警机制联系,强化下游对上游地区的生态补偿,使沿海城市群能可持续发展。

4 海西城市群的对外联系

海西城市群的做大做强首先是面临着战略展开的方向问题,北上南下或东承西接都是可供选择的方案,这和海峡西岸经济区的扩容是一个道理,当然城市群的对外联系还有海洋和空中这两个渠道,不是简单的陆上交通联系。应大力推进海峡西岸经济区“两纵四横”综合交通运输通道建设。“两纵”建设包括连接长三角至珠三角的沿海通道和长三角至珠三角的内陆通道,“四横”建设包括闽北至赣皖通道、台湾北部至闽赣鄂通道、台湾中部至闽赣湘通道以及台湾南部至闽赣南部及西南地区通道。推进北京至台北、福州至广州、厦门至成都和泉州至南宁的高速公路建设。发挥港口优势,形成以港口为核心的综合交通运输网体系。张千红和何跃认为,福建要以港区为依托,连接公路和铁路,真正形成东出西进、南联北接的综合交通网络。首先,港口建设方面,突破行政区划,加快把漳州港中与厦门港相近的港区纳入厦门港统一规划,扩大厦门港范围;开发福州港的外海深水区;

将湄洲湾南北两岸整合为一个完整港,从而在沿海形成三个核心港口;其次,铁路建设方面,纵向上,加快建设连接三个港口的福厦铁路,推进连接两大三角洲的温福和厦深铁路;横向上,对接内陆省份,以沿海主港区为起点向西推进,提升横南、鹰厦、外福铁路建设^[5]。叶飞文提出要将海峡西岸港口群纳入全国港口布局规划,加快规划建设集装箱航运、大型散货中转和为临港工业服务等港口,推动厦门港成为国际航运枢纽港,福州港、湄洲湾(南、北岸)港、温州港和汕头港成为国家主要枢纽港口,争取国家支持重点建设福州港和厦门港,大力发展国际中转业务,吸引国际班轮公司在福州和厦门开辟更多的干线航线,推动福州和厦门港早日建成国际航运干线港。加快厦门、福州和湄洲湾集装箱港区及码头建设,发展湄洲湾大型专业化油气码头^[6]。城市群的对外联系不仅仅是交通联系,还包括由此带来的人口、资源、资金和信息流动,会展作为城市之间交往的重要平台要大力开发,深化海西城市群在策展领域的合作,如广东

主导的“9+2”合作模式可争取在厦门和福州承办专业会议,厦门的中国投资洽谈会也可以走出去和上海、深圳合作,同时不断深化闽台城市专业会展的合作。李非等学者从更大的战略范围来看,提出港口的对外联系不应限于长三角、珠三角和台湾等地区,而应加强和东盟、日本与韩国的合作,使得海西在亚太经合组织这一经济区域内占有一定的地位。福建省和港澳、新加坡、印度尼西亚、菲律宾一向有良好的合作基础,应抓住中国和东盟大力发展经贸关系的历史机遇,不要把眼光局限在闽台合作这个狭小空间内。参照新加坡成片开发苏州工业园和天津生态城模式,积极争取把宁德三都澳和湄洲湾推荐到国家战略视野内,让香港特区、澳门特区或新加坡、欧洲某一强国来整体开发。因为单凭福建自身实力和规划水平,难以达到这些发达国家或地区的层次,开发效果和质量肯定也不理想,不如引进强大的境外龙头组织整体开发,带动福建港口建设的飞跃^[7]。

参考文献:

- [1] 王庆华. 建设海峡西岸城市群若干重大问题研究 [J]. 中共福建省委党校学报, 2008 (1): 65-69.
- [2] 周惠来, 郭蕊. 中国城市群研究的回顾与展望 [J]. 地域研究与开发, 2007 (10): 55-60.
- [3] 郑元凯. 海峡西岸城市群城市体系规模结构特征与优化 [J]. 金融经济, 2008 (6): 25-27.
- [4] 福建省统计局. 福建统计年鉴 2006 [Z]. 北京: 中国统计出版社, 2006.
- [5] 张千红, 何跃. 福建区域经济协调发展现状及对策 [J]. 福州党校学报, 2006 (4): 56-58.
- [6] 叶飞文. 推动海峡西岸经济区发展的若干对策建议 [J]. 发展研究, 2007 (10): 10-13.
- [7] 李非. 海峡西岸经济区对台经贸关系 [J]. 两岸关系, 2008 (4): 13-15.