

京九铁路沿线集镇发展研究^{*}

宋金平

(中国科学院 地理研究所 北京 100101)
国家计划委员会

摘 要 集镇发展对我国城镇化进程和农村经济的发展有重要的促进作用。通过实地调查研究,总结出京九铁路沿线集镇发展存在的主要问题,归纳出具有示范意义的几种类型及其功能,并阐述了京九铁路的建设与开通对沿线集镇的带动作用。在此分析的基础上,提出了沿线集镇发展的战略构想及有关对策建议。

关键词 京九铁路 集镇 乡镇工业小区 市场

分 类 中图法 TU 982.29

京九铁路是位于京沪、京广两大铁路干线之间的我国又一条沟通南北的交通大动脉,它纵贯京、冀、鲁、豫、皖、赣、粤8省(市),67个县(市、区),全长2381 km。铁路沿线多是位置偏僻、经济落后的革命老区,如冀东、大别山、井冈山、粤北山区等,这些地区经济发展落后,人民生活困苦。京九铁路的建设与开通,给沿线经济发展提供了良好的机遇。为了抓住机遇,促进农村经济的发展,本文将对沿线集镇的发展做些探讨。

集镇是农村的政治、经济、文化、教育、科技和信息中心,集镇发展能带动乡镇工业、建筑业、农村交通运输业、商业饮食服务业等行业的发展,促进农业剩余劳动力的转移,对农村经济的发展有重要的意义。而京九铁路沿线集镇规模普遍偏小,集镇基础设施落后,集镇经济不发达,不能带动周围农村的经济发展,因此,加快沿线集镇发展意义重大。

1 铁路沿线集镇发展存在的问题

1.1 集镇规模偏小

从用地规模看,聊城、菏泽、商丘、黄冈、九江、赣州、河源、惠州这8个市地的建制镇1992年平均现状用地最高的是商丘地区,平均 164.9 hm^2 ,用地最少的河源市,平均只有 25.7 hm^2 。一般集镇现状用地最高的是聊城地区,平均 57.3 hm^2 ,最低的赣州地区只有 11.6 hm^2 。

从人口规模看,上述8个市地平均建制镇人口最高的是商丘地区,平均8166人,最低的是赣州地区,平均只有3867人,一般集镇人口最高的商丘地区,平均4033人,最低的河源市只有960人,建制镇非农业人口最低的平均只有835人,一般集镇最低的只有496人。

^{*} 本文是在中国科学院区域开发前期研究项目《京九铁路经济带总体开发研究》分报告的基础上完成的,在写作过程中得到吴传钧教授、郭焕成教授、倪祖彬教授和曹光卓教授的指导帮助,在此深表谢意。

收稿日期:1996-03-21,收到修改稿日期:1997-04-18

从经济规模看, 沿线集镇的工农业总产值 (包括所辖村) 大多在 1 000 万元左右, 最低的只有 300 万元。人均收入一般在 500 元左右, 最低的只有 300 元。经济发展相当落后。

1.2 集镇基础设施较差, 建设资金短缺

沿线集镇的供水设施比较落后, 在统计的 2 000 个集镇中, 1992 年只有水厂 416 个, 有供水设施的镇 519 个, 只有 15 个镇有供水设施, 用自来水人口 152.51 万人, 用水普及率为 31.7%; 还有少部分集镇没有通电; 集镇道路的长度和面积增长较快, 但高等级路面比例偏低。惠州市在沿线地区中经济基础较好, 但高级次高级道路长度只占道路总长的 17.54%。

由于经济发展水平较低, 农民收入低下, 集镇的财政收入也很低, 而国家又没有能力逐个支援, 集镇建设的资金极为短缺。1992 年, 吉安地区平均每个集镇建设投资只有 36.45 万元, 最高的惠州市, 平均也只有 432.43 万元。集镇建设投资比例也不合理, 住宅建设一般都占 50% 以上, 生产性建筑和公用设施方面的投资比例偏低, 分别只占 20% 和 5% 左右。

1.3 集镇规划落后, 实施差

沿线地区只有南昌、吉安和惠州等市地全部完成集镇规划, 大多数市地没有完成, 尤其是商丘地区和九江市, 完成比例只有 22% 和 21.8%。集镇的管理机构很不健全, 商丘、黄冈、九江、吉安、赣州等几个市地, 好多集镇没有管理机构, 集镇管理人员很少, 吉安、赣州、九江、黄冈四个市地平均每个集镇的管理人员分别只有 0.8, 1, 1.1, 1.6 人, 这给集镇管理工作带来很大困难。另外, 在规划的实施过程中, 由于受财力、物力的限制以及一些行政部门的干涉, 不少集镇的规划不能顺利实施。

1.4 乡镇企业规模小, 布局分散

1992 年, 沿线共有乡镇企业 182 万个, 从业人员 820 万人, 企业总产值 952 亿元, 平均每个乡镇企业从业人员 4.5 人, 平均产值 5.2 万元, 人均年工资 1 438.9 元, 平均企业年纯利润 4 657 元。由此可见沿线乡镇企业规模很小, 经济效益低下。乡镇企业的布局具有很大的离散性和随机性。75% ~ 80% 的农村工业分布在村庄, 呈现一种 “村村点火, 户户冒烟” 的格局。这种状况产生了以下几个问题: ①集镇基础设施利用率较低。②占用大量耕地, 使人多地少的矛盾更加突出。③污染点多面广, 不利于集中治理。④乡村内交通、通讯等条件较差, 造成产品成本上升, 而且信息不灵, 难以适应市场行情的变化, 也不利于企业间的分工协作。

2 铁路沿线集镇具有示范意义的几种类型及功能

尽管从整体上来说, 铁路沿线集镇发展比较落后, 但也不乏成功的典型。根据地理位置、产业结构、集镇性质等几项指标划分出五种类型。

2.1 城郊型

大中城市郊区的集镇, 利用靠近中心城市的优势, 充分接收大中城市的经济、技术、信息、资金等方面的辐射, 发展技术、资金含量较高的乡镇企业, 同时围绕城市需要, 发展各具特色的支柱产业, 引导农民进城务工经商, 发展饮食、服务、房地产、建筑业等, 转移农村剩余劳动力, 发展集镇经济, 逐步形成中心城市的卫星城。这类集镇的功能比较齐全, 首先是作为周围农村的政治、经济、文化中心; 其次具有扩散大中城市人口与工业的

职能。如南昌市郊的罗家镇, 惠州市郊的小金口镇、惠环镇、深圳市郊的石岩镇等。

2.2 工业开发型

包括各种类型的工业小区、开发区、招商区及乡镇企业集中地等, 在乡镇企业集中连片发展的基础上, 通过加强基础设施和各种服务设施建设, 形成新型工业集镇。也有通过开发当地资源进行加工、深加工, 培育龙头产业并带动一系列辅助产业而兴起的集镇, 走出了一条“多业辅助一业上, 一业带着多业兴”的路子。这类集镇的功能以工业生产为主, 发展成为工业镇, 进而带动第三产业的发展, 成为本地区的经济中心。江西省在京九沿线集镇建成、在建工业小区 111 个, 有的已取得明显的规模效益, 促进了集镇的发展。另外, 博罗县圆洲镇, 紫金县古竹镇以及德安县丰林镇, 亳州市古井镇等都是这种类型。

2.3 商贸型

通过发展商业贸易带动其它非农产业和集镇建设。主要包括两种情况, 一是以某种专业生产为基础形成专业市场、批发市场, 或是因地理位置较好、历史传统悠久而吸引四方商贾形成专业市场、综合市场, 集镇特点是以市场兴镇, 多是传统的集散地、集市贸易区, 有一定的基础设施, 通过进一步改善环境, 拓展贸易范围, 增大市场容量而成为以市场流通为主的区域性小商城。二是地处省际交界或不同经济类型区交界的集镇, 由于产品的互补性很强, 发展边贸、兴建边城。其职能主要是流通职能, 有的兼具政治、文化中心功能。这类集镇很多, 如太和县皮条孙镇、倪邱镇, 龙南县杨村镇, 修水县渣津镇等。

2.4 交通、旅游型

沿河、沿铁路、公路等交通枢纽的集镇利用流动人口多, 运输成本低等条件, 大力发展餐饮、旅馆、仓储、商贸等第三产业, 带动集镇的发展。作为地区的交通枢纽, 主要发挥交通运输的职能。如界首市光武镇、深圳市龙岗镇等。旅游集镇一般是历史名镇或者风景名胜, 充分开发旅游资源, 通过旅游业招商引资, 发展商业、饮食服务、运输业, 主要是游览、观光、文化、娱乐功能。如龙南武当镇、大余梅关镇等。

2.5 外向型

地处沿海开放区的集镇, 充分发挥区位优势, 筑巢引凤, 敞开大门, 广招客商, 通过发展“三来一补”和“三资”企业吸引外资, 发展外向型经济。其主要功能是经济、政治和工业生产。此类集镇以广东惠州市、深圳市最多, 如惠州市陈江镇, 深圳市观澜镇等。

3 京九铁路的建设与开通对沿线集镇发展的影响

3.1 对集镇经济发展的影响

京九铁路沿线过去由于位置偏僻, 交通不便, 流通不畅, 制约了经济的发展, 铁路开通后将使流通状况大为改善, 必将带动集镇经济的发展。首先是有利于农业的发展。铁路沿线地区农产品丰富, 但过去苦于交通落后, 农产品外运受到限制, 出现了农民卖粮难、卖菜难等问题, 致使农民增产却不增收。铁路开通后, 沿线农产品往北可销往北京、天津, 往南可销往广州、深圳和香港, 为沿线农业的规模化生产和集约化经营创造了条件。第二是有利于乡镇企业的发展。铁路开通后沿线地区将接受南北两个发达区的资金扩散和技术扩散, 尤其是珠江三角洲正面临产业结构的升级和产品结构的更新换代, 必然向内地扩散资金和技术, 带动内地乡镇企业的发展。第三, 有利于集镇第三产业的发展。铁路开通后, 沿

线客货流量将大大增加, 要求有相应的公路、水路交通设施进行配套运输, 集散铁路辐射地区的人流、物流。因此, 必然大大促进交通运输业的发展。与此同时, 随着人流、物流的增加, 对餐饮业、旅馆业、商业和仓储业的需求相应提高, 也必将促进这些行业的发展, 从而促进集镇基础设施的不断改善。

3.2 对集镇布局的影响

由于以前没有铁路通过, 集镇多分布在公路、河流的两旁, 铁路开通后, 由于交通条件大为改善, 必然吸引人口、产业向沿线集聚, 再加上铁路沿线人流、物流的增加, 必将产生一大批新兴集镇。江西省抓住铁路建设的契机, 在沿线布局了大批乡镇工业小区, 有的已取得明显的经济效益。1993年, 在铁路沿线建设工业小区35个, 区内企业1000多个, 职工人数3万多人, 年底实现利税1.3亿元, 计划到2000年沿线建成工业小区184个, 使它们成为沿线地区经济的主要生长点。工业小区建设将相应带动第三产业的发展, 吸引产业、人口的集聚, 最终发展成为新兴的集镇。

3.3 对集镇功能的影响

铁路开通后, 随着流通条件的改善, 商贸往来将更加频繁, 流通性职能的集镇将大大增加。京九铁路穿过地区大多是省际交界地带, 省与省之间的贸易往来非常活跃, 而且沿线地区农产品丰富, 地区之间有很大的互补性, 适于在不同经济类型区或省与省交界地带建立大型的专业批发市场和大型综合市场, 这些市场的建设, 必将形成大批商贸型集镇。另外, 沿线许多集镇内有优美的自然风光或名胜古迹, 以前由于交通不便, 游人稀少, 铁路开通后, 对沿线集镇旅游业的发展极为有利, 有条件的集镇应抓住机遇, 完善基础设施, 发展旅游型集镇。

4 铁路沿线集镇发展战略

4.1 战略构想

随着工业化和城镇化进程的深入, 传统的自然经济开始向现代化商品经济转化, 非农产业特别是乡镇工业成为区域经济增长的主导驱动力。与农业的分散经营不同的是, 乡镇工业有适当集中的要求, 以便获得集聚效益和规模效益。而对于工业化初期的乡村区域来说, 其人、财、物力是十分有限的, 为了获得最佳的经济效益, 应当将有限的资金投资于少数发展潜力大、资金利用率高的集镇或集镇带, 重点建设和培育区域的经济增长中心和经济发展轴。这种非均衡的发展战略, 可以促使产业和人口快速地向区域中心集镇和重点集镇集聚。

沿线地区应抓住京九铁路建设和开通的契机, 以流通产业为龙头, 带动其它产业的发展, 增强集镇经济功能, 带动不同区域农村商品经济的发展, 突破目前城乡分割的二元经济构架, 形成城镇、乡、村一体化发展的格局。笔者提出京九铁路沿线集镇发展的战略构想:

(1) 发展四个区域性城镇群

由于铁路沿线地区经济发展不均衡, 集镇发展水平也表现出不均衡性。目前沿线两头的深惠段和京郊段经济发达, 集镇发展较快, 中间的大部分地区发展水平较低, 铁路开通后随着交通条件的改善, 内地基础较好的地区可望有较快的发展, 沿线地区可形成四个区

域性的城镇群: 第一是深圳- 惠州段, 本地区经济发达, 1993 城市化水平高达 35.8%, 集镇发展已有一定规模; 第二是南昌- 九江段, 江西省抓住京九建设的机遇, 正在建设“昌九工业走廊”, 在沿线布局了大批开发区和乡镇工业小区, 这一段的集镇可望有较快的发展; 第三是阜阳- 商丘段, 这一段的集镇虽然目前发展水平不高, 但其资源丰富, 是我国重要的粮、棉、肉食基地, 而且地理位置优越, 有望得到较快的发展; 第四是霸州- 北京段, 这一段的集镇接受北京、天津在产业、资金、技术上扩散, 可发展成为沿线第四个城镇群。沿线集镇可在这 4 个城镇群的龙头带动作用得到较快的发展。

(2) 集聚乡镇企业, 加强市场建设

乡镇企业是京九铁路沿线集镇发展的主导驱动力, 是集镇发展的核心, 是农村经济发展的主要生长点, 但目前其规模较小、布局分散的状况限制了其自身的发展, 也不能充分发挥其对集镇发展的驱动作用。因此要改变过去那种“遍地开花”的局面, 向江西省的做法学习, 在铁路通过地区建设一批乡镇工业小区, 吸引乡镇工业进小区发展, 以产生集聚效益。发挥铁路开通后流通条件大为改善的优势大力培育市场, 发展多形式、多层次的市场体系, 形成大市场、大流通、大循环的新格局。比如江西省可在九江和赣州选择条件较好的集镇建设一批大型的批发市场, 向中原、华北地区销售水果、蔬菜、水产品及大米, 向广东、港澳地区销售粮食、肉类及名优土特产品, 以市场带动集镇的发展。

(3) 合理布局、点轴扩散

集镇布局对集镇发展起重要作用, 合理的布局, 使集镇有足够的腹地, 有一定数量的服务人口, 也为集镇发展提供充足的人力、物力和财力, 使县域内具有不同功能、规模的大中小集镇有机结合, 实现城镇、乡、村能量的有效传递, 利于发挥集镇的总体功能。根据京九铁路沿线地区的自然、社会、经济条件, 其集镇格局的初步设想是: 以铁路沿线的大中城市作为一级中心, 小城市和县城关镇为次级中心, 以连接这两级中心的交通干线为轴线, 构成点轴扩散的发展格局。主要沿以下三级发展轴布局:

一级发展轴: 京九铁路和其它铁路干线。

二级发展轴: 国道和高速公路、航运较好的河流。

三级发展轴: 县市之间的道路。

另外, 在省际交界地带和距县城比较偏远的地带也要适当布局一些集镇。

(4) 适度集中, 重点发展

规模过小的集镇结构功能简单, 设施较差, 形成了一个供给的“缺口”, 特别是生产服务的缺口, 应适当扩大集镇规模, 提高集镇的人口、经济、科技聚集功能。但是, 集镇规模的扩大在目前情况下不是全面开花, 不是平面均衡发展, 应分轻重缓急, 重点发展一批中心集镇, 形成小规模集中与大规模分散兼备的集镇体系。近期分三个层次发展:

第一层次是县域中心集镇 (一般是县城关镇)。

第二层次是辐射力较远, 具有专业性特色的建制镇和不同经济类型区交界处的集镇。

第三层次是为周围乡村服务的一般集镇。

4.2 对策建议

(1) 产业集聚的对策

首先要限制分散建厂, 对新建乡镇企业的选址要严格把关, 尽量在集镇集中, 要做好农民企业家以及乡、村领导的思想工作, 消除狭隘的地方主义思想。其次要作好乡镇工业

小区的建设工作。小区的选址要以集镇为依托,有良好的区位条件,硬环境争取达到“七通一平”,软环境也要同步进行。第三,要充分利用农民的力量,给进镇农民在地租、税收等方面以优惠条件,吸引一部分先富裕起来的能工巧匠和有经营才能的人到集镇开店、办厂、做工、经商、建房。

(2) 人口集聚的对策

目前,沿线地区城镇化进程滞后于工业化进程,大批农民虽然完成了职业的转移,但没有实现空间的转移,这种兼业状态不利于农业的发展,也不利于工商业的繁荣,究其原因,是目前的户籍制度以及土地制度困扰着农民的彻底转移、因此要继续深化改革,允许农民在集镇自由迁移、流动,对进镇农户与原有居民要一视同仁、要完善土地流转制度,采取出让、租赁、抵押、股份制等形式,使土地适当集中到种田能手手中,促使农业劳动力向二、三产业转移。要加强集镇基础设施建设,从而吸引产业、人口的集聚。

(3) 资金集聚的对策

集镇建设需要大量的资金,而沿线集镇发展的关键问题是资金短缺,因此要千方百计,多渠道筹集资金。其主要的途径是面向社会,依靠广大农民。一是鼓励富裕农民进镇办厂、开店、建房,繁荣集镇经济。二是把集镇的基础设施、公用设施作为经营对象,“谁投资,谁所有,谁经营,谁受益”。三是以地生财,成立房地产综合开发机构,统一规划、统一征用,统一开发,统一出让,统一管理。有人认为集镇建设占用了大量的土地,实际上由于集镇土地价格远高于乡村土地价格,农民进镇办厂、建房要比在农村节约大量土地。

(4) 人才集聚的对策

集镇经济的发展,有赖于科技的投入,发展科技就必须培养、引进人才,必须重视集镇文化、教育、科研、体育、卫生等事业的发展,通过引进、协作、交流、培养等措施,促进人才的集聚。要建立健全科技扩大机构和科研机构,加强各种专业技术研究会、协会的建设,提高科技人员待遇改善科研条件,从而稳定科技队伍。

参 考 文 献

- 1 辜胜阻等. 中国城镇化的发展研究. 中国社会科学, 1993(5)
- 2 郭焕成主编. 黄淮海地区乡村地理. 河北科学技术出版社, 1991
- 3 林初生等. 我国小城镇功能结构初探——以广东省为例. 地理学报, 1990(12)
- 4 费孝通. 论中国小城镇的发展. 中国农村经济, 1996(3)
- 5 马戎. 小城镇的发展与中国的现代化. 中国社会科学, 1990(4)
- 6 Jank, Brueckner. Analyzing Third World Urbanization: A Model with Empirical Evidence. Economic Development and Cultural Change, 1994
- 7 Gugler J. The urbanization of the third world. Oxford unvi-pr, 1988

作者简介

宋金平,男,1968年10月生。1994年毕业于山东师范大学地理系,获硕士学位,1997年在中科院地理研究所获博士学位,现在北京师范大学做博士后研究。主要从事农业与乡村发展、城镇化、土地利用等方面的研究,共发表论文7篇。

A STUDY ON MARKET TOWNS DEVELOPMENT ALONG THE JINGJUI RALLWAY LINE

Song Jinping

(*Institute of Geography, Chinese Academy of Sciences Beijing 100101*)

Abstract

The development of market towns in China has important effect on nationwide development of urbannization and rural economy. Based on the findings from an on-the-spot investigation, this thesis makes a summary on the major problems existing as result of the development of market towns along Jingjiu Railway Line, proposes several model types of the development and discussed their respective functions. This thesis also explores the eventual effects on the development of market towns brought by the construction and utilization of Jingjiu Railway Line. As a conclusion from these analyses, the author offers 4 strategies for the development of market towns: a) Developing 4 regional town groups. b) Concentrating rural enterprises and enforcing market construction. c) Distributing and spreading reasonably. d) Property concentrating and focusing on development. Plausible suggestions are finally proposed about market towns development.

Key words Jingjiu railway line, market towns, town and towuship industrial area, markets