

文章编号: 1000-8462(1999)06-0088-04

# 江西城镇发展的南北差异与对策研究<sup>①</sup>

李建平, 张润朋

(中山大学 城市与区域研究中心, 中国广东 广州 510275)

摘要: 本文在分析改革开放以来, 江西城镇发展南北差异的基础上, 探讨形成这种差异的原因, 并对江西省城镇发展提出建议。

关键词: 城镇发展; 南部; 北部; 差异

中图分类号: F299.21

文献标识码: A

## 1 南北地域范围的界定

以浙赣铁路线为界, 将江西省分为南北两大地域, 北部包括九江市、南昌市、景德镇市、新余市、萍乡市以及上饶、宜春 2 地区 57 个市、县(区), 面积达 83, 479 km<sup>2</sup>; 南部包括吉安、抚州、赣州 3 地区, 共 42 个县市, 面积为 83, 468 km<sup>2</sup>。

## 2 改革开放以来江西城镇发展的南北地域差异比较

### 2.1 改革开放以来江西城镇发展的基本态势

近 20 年以来, 江西城镇得到了快速发展, 城市数量由 1978 年的 8 个增加到现在的 21 个, 建制镇由原来的 120 个增加到现在的 661 个。城镇数量 20 年来共增加了 554 个, 平均每年增加 27.7 个。

1978 年, 江西省城市仅 8 个, 建制镇仅 120 个, 城市化水平(按城镇非农业人口/区域人口)只有 14.36%, 与全国的城市化水平相当(14%左右), 城镇密度为 7.7 个/万 km<sup>2</sup>。

1990 年, 江西城镇的发展较 1978 年有较大的提高, 城市化水平按非农业人口占区域总人口的比重(以下称为第一口径)为 18.6%, 12 年间, 平均每年增长 0.62 个百分点。按 1990 年第四次人口普查使用的“第二口径”(城镇人口包括非农业人口和部分市镇工人的合同工或从事服务性行业的农业人口), 城市化水平为 20.4%。

1995 年, 全省 1% 抽样调查公布的城镇人口(按第二口径)的比重为 22.6%, 而按第一口径的城市化水平为 20.3%, 同 1990 年相比, 平均每年增长分别为 0.44、0.34 个百分点。城市数量达 21 个, 建制镇达 639 个, 城镇密度为 38.3 个/万 km<sup>2</sup>, 与 1978 相比较增加将近 5 倍。至 1997 年, 城市数量并没有变化, 建制镇达 661 个。

综观江西城镇发展过程, 不但城市化水平有很大的发展, 而且城镇的功能和中心地位也得到了加强。从城市化水平的第一口径与第二口径相比较看, 1990—1995 年, 第二口径的城市化水平增加了 2.2 个百分点。高于同期第一口径的城市化水平增长的 1.7 个百分点。这说明了在城镇从事非农活动的农业人口逐年增加, 城镇外来人口也逐年增长, 城镇呈现出快速发展的态势, 预计 2000 年, 江西的城市化水平将达到 24.5%, 2010 年将达到 30%。

### 2.2 城镇发展的南北地域差异比较

城镇发展的地域差异是城镇发展水平在地域空间上表现出来的高低差异, 它是区域经济发展水平的集中体现。本文通过城镇密度、城市化水平、城市规模等指标来反映南北两大地域城镇发展水平的差异。

江西南北地区面积相当, 但城镇发展差异非常明显, 自 1979 年以来新设的 13 个城市中, 10 个集中在北部(见表 1)。到 1997 年, 北部的城镇密度已达 46 个/万 km<sup>2</sup>, 非农业人口比重为 23.6%; 南部的城镇发展比较慢, 新增城市仅有 3 个, 城镇密度只有 33 个/万 km<sup>2</sup>, 远远小于北部, 非农业人口比重也只有 16.57%。而且江西的 21 个城市中, 北部就有 15 个, 占城市总数的 71.43%, 南部仅有 6 个中、小城市, 占城市总数的 28.49%。就城市的平均规模看, 全省城市的平均规模为 22.49 万人/个, 北部城市的平均规模为 26.01 万人/个, 而南部城市的平均规模仅为 13.58 万人/个。

<sup>①</sup>收稿日期: 1999-06-17; 修回日期: 1999-11-10

### 3 江西城镇发展的南北差异成因分析

#### 3.1 自然条件差异明显

江西地形南高北低, 整个地势从南到北渐次向鄱阳湖倾斜, 中北部平原坦荡。就北部来讲, 鄱阳湖平原地势平坦, 海拔高程大部分在 50m 以下, 仅有少数高丘和低山点缀其间, 平原之上, 湖泊星罗, 港汊交错, 河泓蜿蜒, 沟渠成网, 是名副其实的“水乡泽国”, 为经济发展、城镇发展提供了良好的自然条件。并且北部矿产资源丰富, 如萍乡煤矿、新余铁矿、德兴铜矿等为北部工业城镇的发展提供了丰富的资源, 良好的水运给北部近、现代工业的发展提供了运输条件。特别是靠近长江的优越地理位置使北部与省际和国外的联系得到加强, 而南部地区多重山叠嶂, 低山丘陵占绝大部分, 给地区交通和经济的发展带来了许多不利条件。如赣州虽是赣南水陆集散中心, 赣南又与闽、粤、湘在地理位置上犬牙交错, 自古有密切来往, 但多年来交通闭塞, 使之与国外及邻近省份的经济联系未能广泛开展。

#### 3.2 历史发展基础

北部鄱阳湖平原良好的农业生产条件, 为早期开发奠定了基础, 特别是近代能源工业的兴起, 给资源丰富的北部提供了机遇。对城镇兴起有着重要作用的大用量、大运量矿产, 如煤、铁、铜等集中分布在北部, 不但为北部城镇的兴起和发展提供了条件, 而且为城镇工业的发展提供了原材料。铁路修建首先在北部兴起更为北部工业和城镇发展创造了条件, 并且江西省的工业一直以北部为发展重点。而南部一贯以农业、林业、牧业为主, 没有重化工业的发展。至解放初江西的城镇发展在总体水平很低的情况下, 已经存在南北差异, 北部非农业人口占全省人口总数的 13.03%, 南部为 11.13%(1953 年)。

#### 3.3 社会经济发展水平

城镇作为区域经济发展的极点, 它的发展是区域经济发展的集中体现。城镇发展水平的高低很大程度上反映出区域经济发展的水平。然而, 城镇作为区域(面)上的一个点, 不能脱离区域的支持, 区域经济发展水平的高低也就制约和影响了城镇的发展。同时, 城镇发展的过程也是区域产业结构的调整过程, 也包含着各产业的不断发展。世界经济的发展表明, 区域经济沿着一、二、三产业依次占主导, 各时间段上又大致协调的方向演化。工业化过程中的积聚效应和规模效应应诱导工业向城镇集中, 成为城镇经济结构的主体和区域经济发展的动力源, 进而带动城镇第三产业的发展。从江西南北地区的经济发展水平、产业结构上看, 1995 年, 江西国民生产总值为 1,157.34 亿元, 其中北部为 820.90 亿元, 占 70.93%, 人均国内生产总值 3,296 元/人, 南部仅为 2,441 元/人, 只为北部的 2/3; 北部产业结构已进入 2.3.1 型, 而南部依旧为较低层次的 1.2.3 型(表 2)。从 1990—1995 年江西南北人均国内生产总值的差异比较来看, 江西南北差距在继续扩大(见表 3)。产业结构、经济发展水平的地区差异既是区域城镇发展差异的体现, 也是形成这种差异的主要原因。

表 3 南、北人均国内生产总值差异变化

	人均 GDP 绝对差异 (V <sub>max</sub> - V <sub>min</sub> )					人均 GDP 相对差异 (V <sub>max</sub> /V <sub>min</sub> )						
	1990	1991	1992	1993	1994	1990	1991	1992	1993	1994	1995	
数值	213	294	442	626	933	1,155	1.23	1.31	1.41	1.48	1.53	1.54

注: V<sub>max</sub> 表示北部的人均 GDP, V<sub>min</sub> 表示南部的人均 GDP。

资料来源: 江西省 1990—1995 年统计年鉴

#### 3.4 交通运输条件

城镇内部、城镇之间的交通运输状况决定了城镇之间、区域之间人流、物流、信息流的活力和经济运行效率,

表 1 城镇发展水平南、北差异比较

指 标	1995		1997	
	北部	南部	北部	南部
市辖区/个	57	42	57	42
面积/km <sup>2</sup>	83,479	83,468	83,479	83,468
城市建成区面积/km <sup>2</sup>	263	67	323	79
城镇数/个	371	268	384	277
城镇密度/个/万 km <sup>2</sup>	44.4	32.1	46	33
人口密度/人/km <sup>2</sup>	298.4	188.3		
	特大	1	0	1
城市数/个	中等	5	1	5
	小城市	8	4	9
城市化水平/%	22.94	15.97	23.58	16.57

注: 城市化水平采用非农业人口占总人口的比重来表示。

资料来源: 江西省统计年鉴 1996、1997 年; 江西省行政区划简介, 1996 年中国城市统计年鉴 1995、1997 年。

表 2 南、北人均国内生产总值和产业结构

地 区	南部	北部
国内生产总值/亿元	336.44	820.90
人均国内生产总值/元/人	2,141	3,296
单位面积国内生产总值/万元/km <sup>2</sup>	40.31	98.33
第一产业比重/%	44.6	27.6
第二产业比重/%	31.36	40.45
第三产业比重/%	23.6	34.4
大中型企业数/个	44.6	27.6

资料来源: 江西省统计年鉴(1996)

因此也就影响城镇发展的拓展空间。经济发展使区域之间、城镇之间的客货交流加强,辐射范围扩大。我国货物平均运输距离在1952—1994年间有了明显的增加,公路、铁路、航空的平均运输距离分别增长了1—5倍,不但增加了区域之间、城镇之间的交流与合作,而且缩小了地区之间的距离和差距。就江西省来说,南北交通运输条件的差异在一定程度上导致了南北地区经济和城镇发展水平的差异。就铁路运输来讲,北部铁路密度在80年代中期就比全国平均水平高50%,浙赣线、南浔线、鹰厦线、皖赣线几乎都在北部。从南北公路、水路运输的比较(表4)以及南北地区的城市交通状况比较(表5),可以看出,南北二地区的交通运输条件相差较大。虽然1996年京九铁路的开通使南部地区的交通条件有很大的变化,但公路网、铁路网的不完善仍是南部地区经济发展、城镇发展的主要瓶颈。

## 4 江西城镇发展趋势及建议

### 4.1 城镇发展趋势分析

据上分析,由于自然条件、历史基础、经济发展水平以及交通等条件的差异,江西经济发展的南北差异在一定的时期内将继续加大。北部城镇发展基础高,受积聚效应和规模效应的影响,将会有更程度的发展。就北部城镇化水平来讲,21世纪初即可进入高于30%的阶段,进入这个阶段将会形成累计因果效应,加速城镇化的进程。九江市辖区内的德安、永修等县将在较短时期设市建制,城市数量将由目前的15个增加到20个左右,北部城镇密度将达到55个/万 $\text{km}^2$ 。下世纪中叶,北部城镇化水平将达到50%以上的高度发展的城镇化阶段。

南部目前城镇化仍然处于较低水平,城镇发展仍然处于较慢的阶段,同北部的差距将继续加大,21世纪初,城镇化水平预计也仅在20%左右。南部现有城市6个,预计到2010年,信丰、兴国等县将设市建制,城市数量将达到10个左右,城镇发展的差距仍在进一步的扩大。随着即将修建的龙岩—韶关铁路线与京九铁路在赣州交汇,赣州将成为新的铁路交通枢纽,成为新的发展重心,南部差异将出现缩小的趋势,但在短时期内差距将继续加大。

### 4.2 江西城镇发展建议

江西城镇发展水平北部高、南部低,北部城镇发展区域条件占优势明显,按照地区累积因果论推断,北部城镇发展的步伐将进一步加快。显然,北部应作为江西经济增长和城镇发展的主要地区。“首先利用、改造和扩建原有的工业基地是创造新工业基地的一种必要条件”。如果放弃已有的良好基础,在近十几年内就开始向南部转移,势必影响北部优势条件和潜力的发挥,延误全省追赶型目标的实现,而应根据城镇发展的趋势,有步骤地逐渐向南部转移。依据以上分析,江西城镇发展的对策应是:

4.2.1 充分利用北部优势的发展条件,抓住长江经济带发展的有利时机,加强与湖北、湖南的联合,促进长江中游城镇群的形成和发展,重点建设南昌—九江产业带,形成江西经济增长核心区。南昌市要以开放型、多功能、高效益、强辐射的现代化城市为目标,加快老城区的改造和新区的建设,按照一江两岸的格局和重塑现代化的要求,将市区人口规模扩大到200万以上,升为副省级城市,形成京九线上的发展极点;九江应与江北统一规划,形成跨省区的发展格局,将九江市发展为长江沿岸一个较大的开放型城市,区域贸易中心和旅游中心;东西向继续强化浙赣线沿线的城镇群(带)建设,获取积聚效应和规模效应。

4.2.2 南部应以京九线为轴线,努力提高城镇发展水平,创造有利条件,吸收沿海经济发达地区的外溢资金,建立面向沿海地区的开放型经济格局。重点建设中心城市,加强工业职能,扩大赣州、吉安、临川等城市的规模,增强城市功能。赣州规划期内人口以50万为宜,空间拓展应与南康、赣县统一考虑升为地级市(已批准),承担江西副中心城市的功能;吉安、临川规划期内达到中等城市的上限规模,升格为地级市,为远期发展到50万以上人口的大城市留有余地。

4.2.3 提高南、北小城市的建设水平,发展重点建制镇。通过建立适应市场经济要求的新型管理体制和发展机制,采取有效的措施,引导农村富裕劳动力有效地向小城镇转移,发展乡镇企业、农村工业,个体私营经济,并使之

表4 南、北公路、水路运输比较(1995)

地 区		北部	南部
公路	里程/km	19,039	15,879
	公路密度/km/km <sup>2</sup>	228.1	190.2
	汽车专用公路里程/km	256	/
	旅客周转量/万人 $\cdot$ km	662,294	515,017
水运	货物周转量/万t $\cdot$ km	657,940	410,901
	生产用码头数/个	195	82
	港口吞吐量/万t	1,029.08	140.63
	旅客周转量/万人 $\cdot$ km	12,027	1,842
	货物周转量/万t $\cdot$ km	231,824	73,467

注:公路旅客周转量不包括运输公司

资料来源:江西省交通统计年鉴(1996)

表5 南、北地区城市交通条件比较(1997)

地	南部	北部
区城市实有铺装道路总长度/km	571	1,889
城市人均铺装道路/km/万人	1.48	2.10
每万人拥有公共汽车电车/辆	2.13	2.28

资料来源:中国城市统计年鉴(1997)

与小城镇的建设和管理紧密结合; 相对集中布局, 促进小城镇群体化发展。同时, 小城镇建设应与二、三产业发展相适应; 加强小城镇与大、中城市以及小城镇之间在经济、技术、文化等方面的联系, 从而逐步实现城乡一体化。

### 参考文献:

- [1] 许学强, 周一星, 宁越敏. 城市地理学[M]. 高等教育出版社, 1997.
- [2] 吴官正. 江西省情概况——历史、现实与未来[M]. 江西人民出版社, 1995.
- [3] 魏清泉. 区域规划原理与方法[M]. 中山大学出版社, 1994.
- [4] 谢勇. 江西经济区划与区域开发[M]. 江西高教出版社, 1993.
- [5] 国家统计局. 江西省统计年鉴 1990—1998[M]. 中国统计出版社.
- [6] 国家统计局城市社会经济调查总队编. 中国城市统计年鉴 1995、1997[M]. 中国统计出版社.
- [7] 国家统计局. 江西省交通统计年鉴 1996[M]. 中国统计出版社.

## ANALYSES OF THE DIVERSITIES OF TOWN DEVELOPMENT BETWEEN THE SOUTH AND THE NORTH REGION

LI Jian—ping, ZHANG Run—peng

(Center for Urban & Regional Studies, Zhongshan University, Guangzhou 510275 Guangdong, China)

**Abstract:** Basing on the analyses of the diversities of town development between the south and the north region since carrying on reform and opening policy. This paper inquires into the reasons for causing these diversities and puts forward suggestions to the town development in Jiangxi Province.

**Key words:** town development; south region; north region; diversity