

文章编号: 1674-9057(2010)02-0256-06

桂林市空间形态演化与临桂新区发展机遇探析

蒙春运¹, 黄耀志¹, 邓春风²

(1. 苏州科技学院 建筑与城市规划学院, 江苏 苏州 215011; 2. 桂林理工大学 土木与建筑工程学院, 广西 桂林 541004)

摘要: 桂林市近年来快速化发展中面临着诸多问题: 在大区域发展态势上呈现出边缘化的趋势、城市结构形态演化受自然因素影响的特征十分明显以及社会经济发展与旅游资源的保育矛盾突出等。将优化桂林主城区空间结构、提升城市竞争力作为切入点, 通过对临桂城区的自然山水特性、内外交通及新区产业建设等方面进行探析, 提出发展临桂新区是解决问题的最佳选择, 并从经济技术、空间结构及政策3方面对桂林市空间拓展与发展临桂新区进行了辩证分析。

关键词: 新区建设; 空间拓展; 结构演化动因; 桂林

中图分类号: TU984.113

文献标志码: A

随着社会经济发展与城市化进程的不断推进, 我国各地区城镇, 尤其是大城市逐渐形成经济合作圈、产业发展集群, 地区之间的合作关系明显加强。无论是沿海发达城市还是内陆欠发达城市, 在产业和城镇化快速发展的背景下, 都不同程度地出现了城市发展空间不足的局面。为此, 都纷纷在现有建成区周边进行规模化开发, 新城区的建设浪潮悄然兴起。有必要对我国新区建设给原城区空间结构带来的影响进行全面分析与总结, 正确认识与把握主城改造与新区发展的途径与规律, 为城市更新发展提供指导。

1 国内新城建设的经验借鉴

在城市结构形态演化、主城区空间拓展过程中, 自然力-地形地貌等自然地理特征以及非自然力-城市社会经济发展推动的共同作用, 从内部和外部限定城市结构形态特征, 直接影响城市空间扩展的方向、速度与模式。当城市发展到一定程度时, 自然环境的制约就成为了城市空间扩展的“门槛”, 城市新区由此而生。而城市新区是在旧城结构形态不能适应社会经济急速变化, 需

在新的区域根据新的要素组合原则来构建城市形态下的产物^[1]。

面积达260 km²的苏州工业园区是中新合作开发的苏州市东部工业园区。在全面保护古城风貌的发展策略引导下, 为了缓解中西部城区用地饱和的形势, 扩充城市发展的空间, 跨越金鸡湖向东发展, 构成“园城合一、以城养城”的发展模式。园区以工业为主导, 商业、传统服务业和现代物流业等多种产业复合, 将建成具国际竞争力的高科技工业园区和现代化、园林化的新城区。

南宁市政府于2007年审批通过了邕江之南五象新区的规划, 面积88 km²。通过新区建设, 平衡在邕江北部埌东新区、相思湖新区等快速发展后出现的邕江南北发展不平衡状况, 并从根本上优化城市结构、完善城市功能。五象新区的目标是建设成为中国——东盟自由贸易区的物流基地、商贸基地、加工制造业基地和高新技术产业基地, 南宁市新的行政、信息、文体、商业商务中心。

可以看出, 城市主城区的空间拓展与新区的开发建设在时序上是同步进行的, 利弊相互影响推进, 旧城改造相连带动了新区建设, 而新区开发

收稿日期: 2009-09-30

作者简介: 蒙春运(1984—), 男, 硕士研究生, 城市规划与设计专业, mengchunyun41035@163.com。

通讯作者: 黄耀志, 博士, 教授, Hpxxx007@163.com

引文格式: 蒙春运, 黄耀志, 邓春风. 桂林市空间形态演化与临桂新区发展机遇探析[J]. 桂林理工大学学报, 2010, 30(2): 256-261.

的动因和目标却各不相同。从缘由看,有主城区人口膨胀、交通瓶颈、地形地貌限制等内部因素;也有城市外围产业经济、可整合利用土地等方面资源富集,吸引主城区外延等外部因素。从目标看,有侧重以解决某方面城市问题为目的,如为疏解旧城中心区、改善居住环境,为教育、科技与经济发展提供空间等;也有从根本上解决城市发展空间需要的、完全是一个“新城”的多功能综合新区。无论何种形式,无论其是否跨越门槛发展,其目标都是扩充发展空间,都是自然力与非自然力作用的结果。

2 桂林主城区空间西拓的发展趋势

近年来,桂林市综合经济实力增长以及自然环境保护方面的成就是令人瞩目的。但一方面,桂林地区经济增长速度已逐渐落后于广西区内其他中心城市,并且在大湾区发展态势上显露边缘化的危险;另一方面,沿江发展的城市结构形态,把多种空间需求的矛盾集中表现在对旅游资源的压力,城市社会经济发展与旅游资源的保育矛盾突出,必须需求新的、足够的发展空间。

2.1 规避大湾区边缘化的空间资源需求

桂林作为泛北部湾和大湄公河次区域旅游门户城市,处在泛北部湾经济区、泛珠三角经济区、成渝经济区和中部综合配套改革试验区(武汉城市圈及长株潭城市群)的交叉重叠区域。桂林地处各大经济圈边缘点,由于交通对接性差,很容易游离于各大经济圈的发展势力之外。随着中部综合配套改革试验区、泛北部湾经济区建设的深入开展,桂林市区域边缘化迹象愈发明显。泛北部湾经济合作战略构想提出和实施的重点,是以南宁、北海、钦州、防城港城市群为依托,加上玉林、崇左,6个城市争相发展,形成“4+2”的区域经济发展模式,经济扶持和政策优先等方面均处于优势地位。而桂林却处于合作圈边缘,参与的区域合作项目主要集中于泛珠三角及承接东部产业转移方面,在合作项目、投资数量及政策落实上都远落后于北部湾其他城市。在全区发展重点南移的决策下,既不沿海也不靠边(界)的桂林始终不是全国和广西对外开放的前沿阵地,正逐渐显现出被边缘化的趋势。

究其边缘化趋势的根源就是主城区内部空间

结构与外部区域结构变化的不再衔接和空间资源储备的不足,结构没得到拓展、升级和调整优化。使桂林城区没有足够的能力去对接区域的发展,既不利于城市自身的发展,也将使得政策推进中逐渐拉开与同区及同经济圈其他城市的发展距离。

如何消除被城市大区域边缘化趋势带来的不利影响是桂林社会经济发展的当务之急。“反边缘化”的首要任务是做好战略规划,科学定位,实行主动经济追赶,积极争取各经济区的合作项目^[2];经济发展布局上实现桂林经济大区域网络化,使各经济圈的都市空间以前所未有的紧密度联系着^[3],构建畅通的交通和信息网络,为承接东部产业的转移提供发展的空间,开拓桂林产业周边转移的承接平台,多方合力规避大湾区边缘化趋势。桂林的城市发展必须为此提供足够的空间资源储备。

2.2 自然力引导下的城市结构形态演化趋势

在自然力和非自然力双重支配下,桂林市城市结构形态演化受自然因素影响的特征十分明显。自然力从外部环境限定了城市结构形态特征,使城市空间演化始终受多山间水环境、喀斯特地貌等自然环境制约,整个桂林城沿漓江呈梭状发展;而以社会经济活动的非自然内力,使桂林市的都市结构形态演化在满足经济社会功能需求时,顺应自然空间的限制组织形成了别样的空间结构^[4],呈现出南北狭长型的空间布局(图1)。

首先,地处上流和上风方向的灵川县,近几年大量的开发建设,与城区形成的带状发展趋势十分明显,对地处中间的生态农田隔离带形成威胁;工业发展对水环境造成威胁。其次,漓江以东已基本形成了科研高教密集区,由于近年高校的不断扩展,教育用地明显饱和而显紧张,一些高校纷纷向城区外部寻地发展。再其次,城南的雁山区由于高校云集自然成了桂林市的科教组团,而随之发展的配套产业将在雁山与桂林市区甚至往南的阳朔之间的生态绿地上不断完善扩大,造成了更为严重的南北狭长型发展态势。带状结构对桂林市日后发展存有潜在的不利因素,如城南城北基础设施等资源的不完全共享性、居民出行的不便利性和对漓江等生态环境保护及产业物流发展的不利,更不利于拉大桂林市结构框架以带动其他各县域的经济的发展。

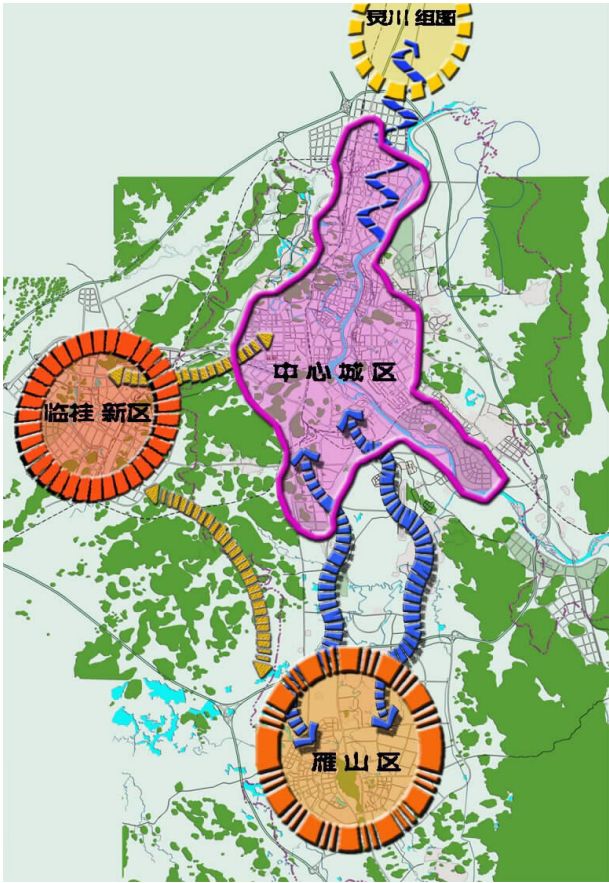


图1 桂林市空间结构示意图
Fig. 1 Guilin spatial structure diagram

如果把规避大区域边缘化、提升城市综合竞争实力提供发展空间理解为桂林城市结构形态发展变化的外部条件，那么，来自老城内部的空间拓展需求则是内因。据统计，目前在 58.3 km²建成区上居住着 70 多万的城区常住人口，每年还要接待 1 600 万人次游客和所辖 12 个县的 400 多万流动人口，其每平方公里容纳人数已达 2 万人以上。老城人口和产业疏散十分迫切。但是，无论东进还是南延，可供城市纵深发展利用的空间十分有限，向西跨越门槛的发展方式，实施“北控西拓”的发展控制，是优化城市结构布局的最佳选择。

2.3 缓解城市特色旅游压力的需求

桂林长期来将特色旅游作为立市之本。为此，国家和自治区的一些大型工业项目都因为“环保”而与桂林无缘，扼制了桂林工业发展的空间，而全球旅游业的发展无形中加剧了桂林旅游资源的消耗和环境压力。而桂林城市发展太过依赖于单一的旅游业，却由于桂林周边地区还没有充分富

裕，推出新的旅游亮点来增加经济收入的能力有限，以致完善的旅游产业链还没形成，旅游对经济的带动十分有限。而在工业经济时代，工业用地成为主导城市空间的主要用地，新型产业的发展将会成为城市形态演化的主导因素。这种缺乏多样化新型产业的发展始终不能提升桂林市发展等级，也很难拉大其结构框架扩大发展。

从产业结构变化的纵向比较看，工业在桂林市国民经济中的地位愈突出，全市经济总量的增长愈明显；横向看，与同是国家重点旅游城市的杭州、苏州相比(表 1)，除三产结构外，桂林的其余各项指标都远远落后于杭州、苏州^[5]。在三产结构貌似合理的背后，正好反映出其工业发展严重滞后以及综合经济^[1]实力不强的本质，而工业发展滞后导致的经济实力不强，反过来严重制约了旅游业的发展。其原因还是主城区结构的老化，发展没有跨越门槛以主动拓展空间兴起新型产业。

表 1 2007 年桂林与杭州、苏州主要经济社会指标比较
Table 1 Guilin economic and social key indicators compared with Hangzhou and Suzhou in 2007

	桂林	杭州	苏州
全年生产总值/亿元	746	4 013	5 700
人均 GDP/元	14 878	52 638	78 236
三大产业比重/%	21:43:36	4:50:46	2:64:34
工业增加值/亿元	318.61	2 059.15	3 630.9
旅游增加值/亿元	85.51	630.06	600.08
地方财政收入/亿元	72.50	788.42	541.82
城市居民年收入/元	12 908	21 689	21 260
农村居民年收入/元	3 909	9 549	10 300

注：根据 2007 年桂林、杭州和苏州市“经济社会发展统计公报”整理。

苏杭两市并没有因为发展旅游而限制了工业产业，却在发展壮大工业经济的同时促进了旅游经济的发展。据初步核算，桂林市 2009 年上半年全市生产总值 371.61 亿元，同比增长 14.0%。其中，工业为主的第二产业增加值 187.03 亿元，增长 17.3%，对 GDP 增长的贡献率为 61.1%，拉动 GDP 增长 8.6 个百分点，工业对桂林市经济社会发展的拉动作用十分巨大。为此，作为经济欠发达地区的桂林更有理由强调工业强市，强力推进新区建设，缓解市内旅游业支撑桂林经济的重大负担，腾出中心城区的空间来发展特色旅游与商贸服务，进一步稳固旅游业这立市之本源，破解环保旅游与发展工业的难题，实现协调、双赢发展。

3 临桂新区融入桂林主城区结构的内在动力

提升桂林综合实力，拓展城市空间以进行环境保护、产业发展及城市结构优化，桂林市的发展要跳出漓江来保护漓江求发展。城西临桂凭借各方面优势成为桂林市解决老问题、探寻新发展的最佳选择，根本上实现“保护漓江，发展临桂，再造一个新桂林”的发展目标。

3.1 一脉相承的自然山水特征

让新城区融入桂林市的空间结构，必须使它保持原有自然生长的态势和“多山融水”的格局。临桂新区位于桂林市区西部，境内山多连水，土地资源丰富，且具有充足的发展空间。临桂距中心城区仅 10 km，万福山相隔其间，与漓江为异水发展，且处于下风下水方向，极大削弱了对主城区生态环境的影响。自然环境中多山水特征与桂林主城区一脉相承，自古以来是桂林市自然风貌特色不可分割的一部分，是对桂林显山露水的地形地貌及古城格局的有机融合、互相映辉和延续；同时，临桂享有状元之乡、将军之乡和冠军之乡的美誉，其深厚的人文特质与桂林悠久历史相承。这种内在的自然人文特性是临桂融入桂林主城区结构的最根本动力，也是桂林在自然生态、社会文化及历史文脉方面不可割断的要素。

3.2 优越的内外交通条件

桂林市区域内的交通高速只有桂柳高速，处于各高速公路交通末梢，使得桂林市向北没能加强与湖南等中部地区的高速公路联系，向东没能打通与广东、福建等沿海发达城市的交通对接。此外，过境铁路也仅湘桂铁路，桂林与我国的主要经济地区的交通可达便利度低，既障碍了桂林本地产品的外流，也使大西南物流经桂林通达珠三角等发达地区的通道受阻。

为此，桂林市近几年采取积极措施，对外完善与中东部地区的交通连接，对内完善与各县域的道路相通以及疏解过境交通压力。在交通发展规划中（图 2），桂柳高速将打通向北至湖南的路段；兴建向东经梧州联系广东沿海的桂梧高速；修建经临桂城区的机场路；相接周边县域的桂林至三江、全州的高速公路。此外，联系珠江三角洲重要铁路通道的贵广高速铁路已获国家发改委

立项，一定程度上改善了桂林作为内陆城市在交通上的劣势。

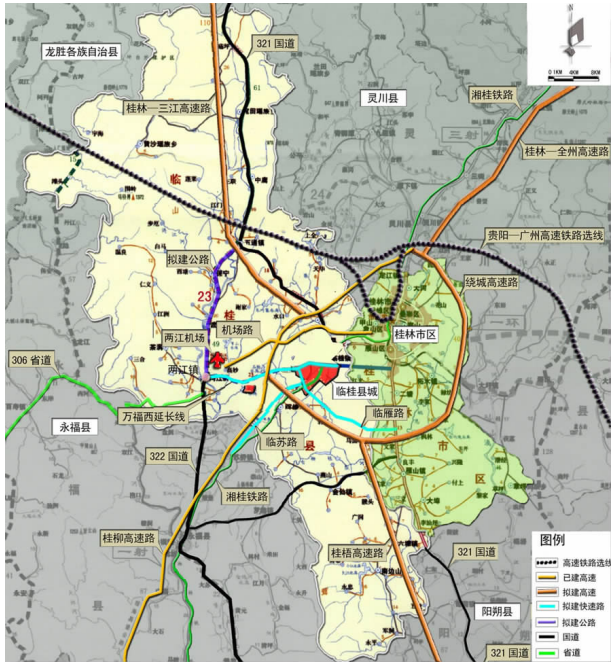


图 2 桂林市区域交通规划

Fig. 2 Traffic planning in Guilin area
(据桂林市规划设计研究院, 2008)

交通是激发或加速外围市区质变的导轨，它的延伸方向就是城市的空间扩展方向。从桂林区域交通发展看，完善区域交通网络只能通过城西临桂来完成，同时也带动了临桂内外交通的发展。临桂新区与主城区有机场路和万福路相通，北上与 321 国道连接（图 3）；依托两江机场、桂柳高速和湘桂铁路，临桂新区正好处于广西“一轴两廊”发展战略中的“南宁 - 柳州 - 桂林”一级南北向经济发展轴上。规划开辟了机场路、万福路西向延长线、临桂 - 苏桥、临桂 - 雁山、桂林老城 - 雁山 5 条道路，形成桂林主城、临桂新城、雁山新城同步发展的“一心二副多组团”城市框架，为临桂融入主城区创建了便捷的交通条件，在工程技术因素方面促进了城市空间结构的演化。

3.3 新区产业优势的引聚作用

临桂已成规模的城北庙岭、鲁山产业组团和城南的秧塘、四塘、万福工业园及铁路物流产业园等（图 4），加上区域内富足的空间资源，已具备承载整个大桂林产业升级过程中产业转移的能力。鲁山工业园的发展壮大、秧塘工业园的完善建设及乡镇工业集中区的齐头并进，围绕重点产品、

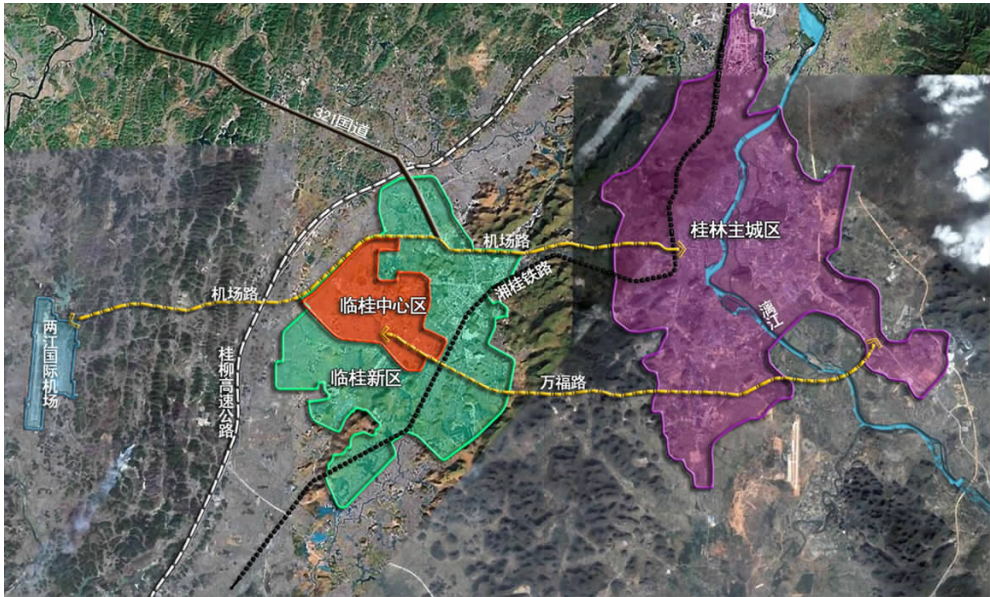


图3 桂林临桂新区交通图
Fig. 3 Traffic map in Lingui district
(据桂林市规划设计研究院, 2008)

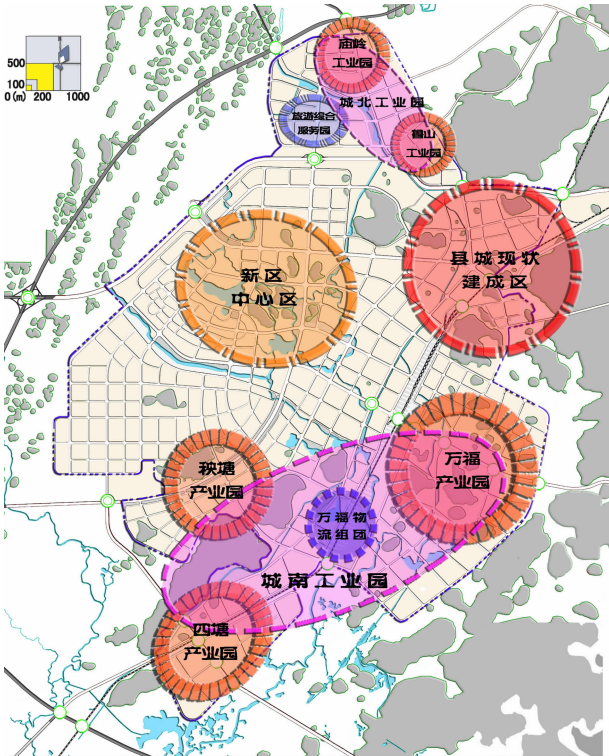


图4 临桂新区产业分布图
Fig. 4 Industrial distribution of Lingui district

重大项目 and 龙头企业, 推进结构调整, 加快产业对接, 逐步形成产业积聚^[6]。此外, 新区西南部的凤凰生态型产业新区、两江临空经济区和苏桥工业园将是临桂乃至整个桂林市经济来源的重要支撑, 也是承接东部产业转移的主要园区。规划

将启动两江工业特区建设, 打造秧塘园 - 两江园 - 苏桥园工业经济走廊。

临桂现有产业的发展以高新技术产业为主导, 发展壮大新型工业, 促使传统工业向高新产业转化, 进而推动全市经济结构战略性调整和优化。新型产业的发展优势将吸引桂林沿江产业的转移和聚集, 从经济层面促进了桂林城市结构形态的西拓。

4 桂林空间拓展与新区发展的辩证关系

虽然城市问题不可能完全通过空间结构的优化来解决, 但合理的城市空间结构是城市功能正常发挥和运行的前提。空间拓展与各种影响因素间并不是一个线性的具明显因果关系的过程, 而是一个非线性的多因素多层面的交织耦合过程^[4], 其内外因素的影响辩证存在, 相互推动着城市发展。结合桂林主城区空间拓展的内部因素及新区发展的外部动力, 从经济技术、空间结构及政策3个层面及对城市发展影响进行辩证分析。

从经济技术和空间结构层面上看, 桂林城市发展要规避经济大区域边缘化及单一旅游业支撑的趋势, 就必须使桂林的工业经济有多样化的发展, 掌握发展主动权。产业结构的调整要求城市有与之相应的空间形态格局, 然而桂林市当前的结构功能已无法整合出一个较大的空间来安排现代工业

园区。而临桂凭借多方优势尤其是几大产业园的发展壮大和交通工程技术完善提升给临桂注入了新活力,产业物流随之扩大,城市自身发展极大提升,也积极对外拓展寻求对接。两种机遇的碰撞耦合既拓展了桂林主城区空间以转移产业发展工业经济,也承接了临桂发展需求促进城市发展。

从政策层面上看,主城改造及新区发展,很大程度上优化了桂林市空间结构布局,也将桂林市人民政府的行政区划的调整提上了议事日程。但桂林市除 1998 年地市合并外,此前其他行政区划的调整仅改变县区的行政归属,行政管理的基本格局依然没有改变,城市建设与发展空间窄小的问题没得到根本解决,更不能解决桂林市现代工业发展所需要的大空间问题,形成今天桂林市“小空间多区划”、“大空间少区划”的局面。

而依据桂林市经济增长的规律和速度,按全市 GDP 年均增长速度 10% 算,5 年实现翻一番,2020 年后全市 GDP 总量将超过 4 000 亿元,工业总产值将达 6 000 亿元左右,财政收入将超过 400 亿元,市区人口将增加到 300 万,城市建成面积将达到 200 平方公里。为此,在政治决策时就必须结合桂林空间拓展需求和临桂发展机遇的内外因素进行大胆改革创新,打破现行的行政区域限制,从全市整体性的战略高度来统一整合行政资源,实现资源自由配置与共享。应抓住新区建设契机,遵循利于提高行政效率的原则,对桂林区划按人口、面积和区位进行整合。将城北的灵川(40 万人口)、兴安(40 万)、城南的阳朔(30 万)撤县设区,荔浦(40 万)、

全州(80 万)提升为县级市等,变 12 县 5 城区为 6 县 8 区 2 市^[7],全面优化城市空间形态和管理区域,使城市发展空间有较大选择余地。

5 结束语

城市新区建设是在主城区内外双重因素主导下产生的现象,对改善主城区功能、优化空间结构布局、提升产业基础和促进经济发展等方面具有相当的意义。同时须正视在主城改造和新区发展中来自于自然生态、社会文化、经济、技术、政策、功能需求等自然力和非自然力的辩证关系,及其对明确城市突破门槛后实现跨越式扩展的方向、速度、模式及空间结构带来的指导。

参考文献:

[1] 刘捷. 城市形态的整合 [M]. 南京: 东南大学出版社, 2004: 170 - 171.
[2] 唐贵伍, 朱杰, 蔡翔. 皖江地区反边缘化的经验及其对桂林的启示 [J]. 社会科学家, 2008 (3): 159 - 160.
[3] 周春山. 城市空间结构与形态 [M]. 北京: 科学出版社, 2007: 224 - 225.
[4] 邓春风. 桂林城市结构形态演化研究 [D]. 苏州: 苏州科技学院, 2008.
[5] 新民网. 浅议桂林经济社会发展中的十大关系[EB/OL]. [2009 - 08 - 28]. <http://news.xinmin.cn/rollnews/2009/08/28/2456408.html>.
[6] 秦立公. 桂林工业新区发展特征分析 [J]. 中国高新技术企业, 2008 (15): 7 - 10.
[7] 唐尧. 桂林市调整行政区划势在必行[EB/OL]. [2009 - 07 - 28]. <http://bbs.guilinlife.com/dispbbs.asp?BoardID=27&ID=433364>.

Evolution of Guilin Spatial Morphology and Development Opportunities of New Lingui

MENG Chun-yun¹, HUANG Yao-zhi¹, DENG Chun-feng²

(1. College of Architecture and Urban Planning, Suzhou University of Science and Technology, Suzhou 215011, China; 2. College of Civil Engineering, Guilin University of Technology, Guilin 541004, China)

Abstract: With the rapid development of Guilin in recent years, our new challenges are the growing marginalization with the wide regional development, the increasing influences of physiographic factors on the evolution of urban structure, the contradictions between the economic development and resource conservation. Based on optimizing the space structure of main urban zones and improving urban competitiveness, the discussions on the natural characteristics of the landscape, in and out transportations, and industrial development in Lingui New District become public focus particularly, resulting in an optimal solution for developing Lingui New District, following a scientific research in economy and technology, space structure, and policy for the urban expansion of Guilin and future development of Lingui New District.

Key words: new district construction; urban space expansion; structure evolution; Guilin