

广西新型城镇化产城融合对策研究

连漪, 樊缤绮, 韦家华

(桂林理工大学 商学院, 广西 桂林 541004)

[摘要] 产城融合是推进新型城镇化建设的重要发展模式。作者通过梳理总结前人对产城融合内涵的理解, 提出“以人为本”是产城融合的核心, “空间融合、功能复合、职住平衡”是产城融合的主要体现形式。结合当前广西新型城镇化产城融合的总体情况和存在的问题进行了具体分析, 希望能对提升广西新型城镇化产城融合水平提供理论参考。

[关键词] “以人为本”; 新型城镇化; 产城融合

[DOI] 10.13939/j.cnki.zgsc.2019.02.031

1 关于产城融合的研究现状

产城融合作为我国新型城镇化道路提出的发展思路, 是针对传统城镇化发展过程中出现的产城分离现象提出的相对概念。国内各学者对产城融合内涵的观点各抒己见, 张道刚(2011)强调产城融合是通过将产业园精心改造成城镇社区、以建立健全城市功能从而促进产业园区的繁荣发展。蒋华东(2012)指出产城融合体现在“产业聚集、布局合理、服务配套、功能复合”的空间组织方式, 产城融合不仅是产业和园区互为依托, 还应互为渗透发展, 从而不断地促进“产”与“城”的完美融合。李文彬和陈浩(2012)等学者认为产城融合的核心问题在于研究产业结构是否符合该城市的发展定位, 而其实际含义在于市民居住与就业的融合, 城镇社区与工业园区的融合。通过对众多学者所做研究的归纳总结, 笔者认为新型城镇化下的产城融合是在“以人为本”的思想下, 使得工业化与城镇化、产业发展与城市建设、经济发展与社会发展达到一种相互平衡的状态。

2 广西新型城镇化产城融合的现状

2.1 总体情况

据统计, 2016年广西的城镇常住人口达2326万人, 比2015年增长3.1%; 乡村常住人口为2512万人, 比2015年减少1.1%。广西常住人口城镇化率为48.1%, 比2015年增长1%, 但比全国同期(57.35%)低9.27个百分点。2014年以来, 新型城镇的重点已转移至城镇化的质量和城镇人口的市民化。因此, 当前广西城镇化进程速度也有放慢的趋势, 2014年到2016年, 广西常住人口城镇化率分别增长了1.2%、1.1%和1%, 增长幅度逐年减少。近年来, 广西打造了一批产城融合发展的试点, 如南宁的五象新区、桂林的临桂新区等, 并将柳州市和贺州市确定为国家产城融合示范区建设单位。广西通过探索新型城镇化产城融合之路, 其产业结构加快调整, 城镇化质量逐年提高, 但仍存在部分问题。

2.2 主要存在问题

功能分区有待完善。在广西的新型城镇化建设过程中, 一些新区的功能分区出现不合理或规划执行时不严格的情况, 造成产业与居住区域布局混杂、“产”“城”之间交通往来不便等现象。如桂林的八里街经济开发区等, 在重视产业发展的同时, 忽视“人居”质量, 产业区域与居住区距

离过近, 整体环境不佳, 为居民居住、出行造成困扰。

就业和居住结构匹配有待提高。调查发现一些新区出现就业和居住结构匹配度不高的现象, 一类是市民居住在产业新区却未在此就业, 如桂林的苏桥工业新区, 玉林的玉东新区等, 许多居民并未在新区内就业, 产业发展对民生的改善有限, 两者之间的发展互动性不足。另一类是在新区就业却未在此居住, 如桂林的临桂新区, 入住率只有20%左右。

公共服务质量有待提高。调查发现新城区虽然建立了私立幼儿园, 但高质量的中小学难求。一些规划中的优质中小学迟迟未开工建设, 而新城新区与县城之间有一定距离, 为小孩上学造成了不便。同时新区多数医疗机构均为私人诊所和乡镇级的卫生院, 真正医疗水平较高的大型医院较稀少, 如桂林的苏桥工业区和贺州的旺高工业区等新区, 这也成为新居民入住新区的一大担忧。

户籍管理制度改革没有达到预期效果。为提高城镇化率, 广西政府在2015年出台了《广西壮族自治区关于进一步推进全区户籍改革的指导意见》(以下简称《意见》)。《意见》中规定, 除对南宁、柳州、桂林和玉林四个设区市规定了落户条件外, 对其他设区市、县级市、县城和建制镇也全面放开落户的限制。但《意见》出台两年来, 农民就地就近转移到城镇的意愿并不高, 甚至有些已落户到城镇的农民也想将户籍迁移回农村。

3 广西新型城镇化产城融合的对策

3.1 优化功能分区, 完善交通体系

针对功能分区过程中忽视“人居”质量的问题, 各级政府应坚持“以人为本”的思想, 采取系列措施进行整改。首先发改委、规划局等部门人员组织规划的同时需要聘请该方面的专家对当前新区的整体情况进行评估, 找出存在问题, 列出整改计划, 投入执行。其次整改还需综合考虑经济成本和社会成本, 并广泛听取当地居民的意见, 完善不足。最后发改委、工信委等会同组织部对整改效果进行评估和考核, 将考核结果与干部提拔相联系, 对于整改不力的干部和部门给予严肃处理。对于现存新老城区往来不便的情况, 如桂林的苏桥工业新区、贺州旺高工业区等, 交通局、公交公司要联合发力, 在交通建设的基础上, 大量发展公共交通, 减少居民入住阻力。

3.2 促进居住与就业结构相匹配, 达到职住平衡

广西政府部门要按照中央要求, 促进“供给侧结构性

改革”。产业结构转型升级是广西新区转变经济发展方式的战略任务,加快工业和服务业发展是产业结构优化升级的主要方向,而城镇化与工业、服务业发展高度相关。城镇化需要产业的承接,没有产业承接的城镇化就会变成人为的造城,尤其是服务业,它不仅是就业最大的容纳器,也是城镇化发展的一大推动力。在提升就业率以外,还需完善新区的功能结构,改变过去功能单一的局面,全力建成功能完善,宜居宜行的生活居住区,提升居民幸福感,促进居住与就业结构相匹配,达到职住平衡。

3.3 完善社会保障,提高公共服务质量

社会保障是安全网,新城新区发展必须织牢这个安全网。在新区的教育方面,推进市区优质中小学向新区辐射,可通过开设分校的方式在新区设立教育点。政府可通过补贴的方式鼓励市区优质教育资源在新区建立,让新区居民的孩子享受到良好的教育。另外,各地政府部门可通过协调和推进优质医疗资源入驻新区,如南宁的广西医科大学附属医院、桂林医学院附属医院等优质医疗机构在新区开设二级医疗机构。同时还要建立新区医院与市区三甲医院的合作制度,要在转院、医生培训、会诊等方面建立合作项目。

3.4 协调推进户籍制度改革与农村产权制度改革

政府一直都重视土地问题,并在长期以来得到了较好的解决,这也是社会长治久安的基础之一。在当前的农村产权制度改革中,应遵守中央要求,加快对农村土地确权、登记和颁证,依法保障农民的土地承包经营权和宅基地使用权,为他们吃上“定心丸”。同时自治区应加快推进农村产权流转交易市场的建立,使其流转交易公开、公正运行。此外,

(上接 P28)

5 结论与建议

本次调查的受访者中有八成听说过或了解共享汽车,仅两成完全没有听说过。尽管为多数人听说过共享汽车,但共享汽车使用并未普及,大众对共享汽车的接受程度较低。本次调查中多数人看好未来共享汽车的发展,但是在未来选择时也会更倾向拥有属于自己的车辆而非与他人共享。

通过上文分析结果得到最能决定大众对共享汽车是否看好的因素首先是年龄,其次是性别,最后是私家车的拥有情况。综合各因素情况得到,北京市共享汽车潜在消费者主要特征为:小于40岁及50岁以上人群,其中小于30岁以及大于50岁人群中,女性比男性更看好未来北京市共享汽车发展。在该年龄段女性人群中,未拥有私家车比拥有私家车的更看好北京市未来共享汽车发展。

通过此次调查研究,笔者认为共享汽车的投入使用可以为北京市民带来一些切实的便捷,提高城市汽车使用效率。但同时也存在一些缺乏管理、监管不到位等问题,这需要企

政府相关部门应贯彻依法、自愿和有偿的原则,引导农业转移人口有序流转土地承包经营权,结合户籍制度改革要求,公安部门需要制定更加宽松的户口迁移政策,按照就近的原则,让符合条件的农业转移人口有序融入城市和城镇,并享有同等的公共服务,使其能够真正地在这里安家落户,实现“人”的城镇。

参考文献:

- [1] 张道刚. “产城融合”的新理念 [J]. 决策, 2011 (1): 1.
- [2] 蒋华东. 产城融合发展及其城市建设的互融性探讨——以四川省天府新区为例 [J]. 经济体制改革, 2012 (6): 43-47.
- [3] 李文彬, 陈浩. 产城融合内涵解析与规划建议 [J]. 城市规划学刊, 2012 (S1): 99-103.
- [4] 《广西产城融合对策研究》课题组. 广西产城融合对策研究 [J]. 广西经济, 2014 (3).
- [5] 戴学明. 广西——东盟经济开发区产城融合发展研究 [J]. 南宁市委党校学报, 2014 (5).
- [6] 林晨, 连漪, 韦家华. 新型城镇化与产业融合发展协同度测量问卷开发与检验 [J]. 商业经济研究, 2017 (9): 143-145.

【基金项目】广西哲学社会科学基金项目“广西新型城镇化产城融合的实证研究”(项目编号: 15BJL006)。

【作者简介】连漪(1963—), 桂林理工大学商学院教授, 研究方向: 市场营销; 樊缤绮(1994—), 桂林理工大学商学院研究生, 研究方向: 市场营销; 韦家华(1976—), 桂林理工大学商学院副教授, 研究方向: 市场营销。

业和政府进一步合作解决。笔者相信未来北京市共享汽车一定可以持续有效地在城市交通中、市民生活中发挥重要作用, 实现真正的“共享”。

参考文献:

- [1] 江远强, 周溪召. 基于消费者选择的汽车共享影响因素及发展对策 [J]. 企业经济, 2015 (2): 157-161.
- [2] 骆雁. 影响消费者选择意愿的汽车共享效用分析 [J]. 交通与运输(学术版), 2012 (1): 132-135.
- [3] 王芊, 钟奇崑. “共享型汽车”在北京市的应用可能性 [J]. 交通世界, 2012 (18): 105-107.
- [4] GLOTZ - RICHTER M. Car - Sharing - “Car - on - call” for reclaiming street space [J]. Procedia - Social and Behavioral Sciences, 2012 (48): 1454-1463.
- [5] 何晓群. 多元统计分析 [M]. 4版. 北京: 中国人民大学出版社, 2015: 283-301.

【基金项目】国际合作与交流——一带一路国家人才培养基地项目(项目编号: 106052961805/003)。