



湛江在区域经济发展中的地位比较

陈娟娟, 罗如学, 杨 艳

(广西经贸职业技术学院, 广西 南宁 530021)

摘 要: 湛江是粤西地区的区域物流中心, 是环北部湾经济圈的重要组成部分, 但与青岛、大连等半岛经济中心的发展相比, 还有一定的差距。现阶段, 湛江构建区域物流中心极为迫切和必要。

关键词: 区域经济; 湛江经济地位; 区域物流中心

中图分类号: F507.454

文献标识码: A

文章编号: 1671-931X (2012) 05-0054-04

近几年来, 根据区域经济发展整合的发展趋势, 倚仗良好的区位优势, 湛江构建区域物流中心是湛江市委、市政府实施“工业立市, 港口兴市, 生态建市”的发展战略中的一个关键环节, 把“发展港口运输”提升为“发展港口经济”, 提出了深水良港、重化工业、现代物流和海湾城市“四位一体”的发展战略。

一、湛江在广东及粤西地区经济中的地位与作用

广东省经济在我国改革开放 30 多年来取得了巨大的成就, 2009 年, 广东实现地区生产总值 39482.56 亿元, 2010 年达到 45472.83 亿元, 一直列于全国首位。然而, 广东经济在广州、深圳、珠三角城市群高速发展的同时, 也出现了粤东和粤西相对滞后的非均衡发展问题。数据显示(表 1), 从综合经济实力看, 2009 年, 位于粤西地区的三个主要城市湛江、茂名和阳江的地区生产总值之和不到广州的 1/3; 规模以上企业工业总产值之和不到广州的 1/4; 地方财政收入之和不到深圳的 1/14。2009 湛江地区生产总值和人均 GDP 在全省 21 个市中分别居第 9 位

和第 16 位, 其中地区生产总值只是全省平均水平的 82%, 在工业总产值、固定资产投资额、财政收入、进出口总额等经济指标方面都远远大幅度低于广州和深圳。从产业结构上看, 湛江第一产业的比重 21.6%, 远高于省平均水平 5.1%, 第三产业比重也远远低于广州、深圳发达城市。因此, 为推进区域协调发展, 培养广东经济新增长极, 广东省委省政府在 2009 年 10 月提出了《关于促进粤西地区振兴发展的指导意见》, 意见指出, “努力把粤西地区建设成为我省重化工业基地、区域性现代物流基地、循环经济示范地和海洋经济示范区、现代农业示范区、统筹城乡发展示范区, 参与环北部湾地区、大西南地区以及东盟合作发展的门户和桥头堡, 支撑我省区域协调发展的重要城镇群和新的经济增长极。”。湛江发展定位为“要发挥西南地区出海大通道的作用, 发展为全国重要的沿海开放城市、现代化新兴港口工业城市、生态型海湾城市、粤西地区的中心城市和环北部湾重要城市。”湛江如何利用好经济发展机遇, 发挥港口优势, 调整产业结构, 提高经济实力和综合实

收稿日期: 2012-04-13

基金项目: 湛江市 2010 年科技攻关项目“湛江区域物流中心构建和发展研究”(项目编号: 2010C3110008)。

作者简介: 陈娟娟(1982-), 女, 广西玉林人, 管理学硕士, 广西经贸职业技术学院讲师, 研究方向: 企业管理、市场营销。

力,是构建区域物流中心的根本。

与粤西地区另外两个中心城市茂名和阳江相比,湛江作为区域物流中心城市也是具有一定的比较优势。虽然在地区生产总值和人均 GDP 上湛江略低于茂名,但湛江在进出口贸易、固定资产投资和财政收入方面都高于茂名和阳江,因此,粤西这三个主要城市应该集中精力发展自身优势产业,如,湛江市应充分利用港口区位优势,大力发展临港工业和物流业,强化区域交通枢纽地位,构筑临港型、临海型工业基地和区域性物流中心;茂名市的优势是在能源、石化和农产品及其加工业上,应以原油加工业和乙烯工业上下游产品为发展重点,扩长石化工业产业链,同时充分发挥全国水果第一市优势,发展水果深加工和水产品深加工。阳江市应抓住国家鼓励发展能源电力的难得机遇,大力发展火、水、风、核等四大电能项目,打造粤西乃至广东电力重要基地。

二、湛江在我国环北部湾经济圈中的地位与作用

北部湾是由我国的海南、广西、广东雷州半岛及越南北部所围成的水体海域,是我国西南地区出口通道的咽喉,是我国南向发展的前沿。环北部湾经济圈,指的就是中越两国环北部湾沿海经济区域,由围绕着北部湾海域的广西、广东、海南三省区的沿海地区和越南沿海所构成的经济区,该区域主要城市包括海口、湛江、北海、钦州、防城港和南宁等。随着世界范围内区域经济一体化的推进,中国-东盟自由贸易区的建立,东亚区域合作不断取得进展,环北部湾经济圈很有可能成为我国经济发展第四极。与我国环北部湾经济圈中的其他几个地区相比,湛江经济具有一定的比较优势,但不具有绝对优势(表 2)。

1.在宏观经济领域,湛江经济具有优势,但不明显。2009 年湛江在地区生产总值、固定资产投资额、

工业总产值、地方财政收入等指标均高于海口、钦州、北海和防城港四个地区;地区生产总值和工业总产值相当于钦州、北海与防城港三城市之和;与省会城市南宁相比湛江的工业与进出口贸易有一定的优势;但在人均地区生产总值方面,湛江远落后于海口、南宁、北海和防城港;在实际外商直接投资方面湛江在众城市中处于劣势地位。

2.在港口物流领域,湛江优势地位突出。2009 年湛江港口货物吞吐量达到 11838 万吨,2010 年,全市港口完成货物吞吐量 1.36 亿吨,同比增长 15.2%。在环北部湾五大竞争港口中排名第一,远超其他四大沿海港口,在集装箱吞吐量方面也高于广西北部湾经济区港口城市。在构建区域物流中心城市方面,湛江已初步确立优势地位。

3.在城市竞争力排名方面,根据《2010 年中国城市竞争力蓝皮书:中国城市竞争力报告》,湛江仅次于省会城市南宁和海口,城市综合竞争力指标均优于广西北部湾经济区的北海、钦州和防城港这三个港口城市。

因此,湛江作为环北部湾经济圈的重要组成部分,应该利用好自身区位优势和港口优势,明确自身在区域经济发展中的定位,加强与广西北部湾经济区组合港、海口的合作,实现科学分工和协调互补,积极构建区域物流中心城市,在共赢中实现整个区域的联动发展,在环北部湾地区发挥成较强的集聚力量和辐射效应。

三、湛江在我国三大半岛区域经济发展中的地位与差异

半岛是指三面临水、一面连接大陆的陆地。我国的三大半岛指的是辽宁省的辽东半岛、山东省的山东半岛和广东省的雷州半岛。大连、青岛、湛江都属

表 1 湛江在广东及粤西地区经济中的地位(2009 年)

地区	地区生产总值 GDP (亿元)	人均 GDP(元)	规模以上企业工业总产值(亿元)	全社会固定资产投资额(亿元)	地方财政收入(亿元)	第一产业(%)	第二产业(%)	第三产业(%)	进口总额(亿美元)	出口总额(亿美元)
广东	39482.56	41166	75886.62	13353.15	3649.81	5.1	49.2	45.7	2521.62	3589.56
广州	9138.21	89082	11376.76	2659.85	315.62	1.9	37.2	60.9	393.32	374.05
深圳	8201.32	92772	15416.24	1709.15	880.81	0.1	46.7	53.2	1081.75	1619.79
湛江	1156.67	16647	1028.80	393.23	30.04	21.5	38.6	39.9	14.53	13.65
阳江	527.27	22132	504.56	239.49	8.83	23.2	40.8	36.0	1.82	12.30
茂名	1231.25	19979	1098.12	180.01	20.68	19.5	37.4	43.1	1.41	5.32

数据来源:《广东统计年鉴 2010》。

表 2 我国环北部湾经济区主要城市的主要经济指标、产业结构和城市竞争力(2009 年)

地区	经济指标						港口物流			
	地区生产总值 GDP (亿元)	人均 GDP (元)	全社会固定资产投资额(亿元)	规模以上企业工业总产值(亿元)	地方财政一般预算收入 (亿元)	进出口总额 (亿美元)	实际外商直接投资 (万美元)	港口货物吞吐量 (万 t)	集装箱吞吐量 (TEU)	城市竞争力排名
湛江	1156.67	16647	393.23	1028.80	52.65	28.18	2926	11838	231612	104
海口	489.55	26366	277.03	311.44	38.44	38.1	64700	4014	435221	80
南宁	1524.71	21829	1043.91	981.65	120.46	27.87	27845	—	—	53
钦州	396.18	12206	374.65	271.45	38.02	8.88	22146	2014	100918	225
北海	321.06	20302	321.85	230.88	35.75	7.96	5018	1015	44196	116
防城港	251.04	29602	254.10	342.65	27.39	21.66	3964	6379	203575	169

注:1TEU=1 标准集装箱。

数据来源:《广东统计年鉴 2010》、《广西统计年鉴 2010》、《海南统计年鉴 2010》、《2010 年中国城市竞争力蓝皮书:中国城市竞争力报告》。

表 3 湛江、大连、青岛主要经济指标与发展水平比较(2010 年)

地区	土地面积 (km ²)	人口总数 (万人)	地区生产总值 GDP(亿元)	单位土地面积 GDP(万元 /km ²)	人均 GDP (元)	全社会固定资产投资额(亿元)	地方财政收入(亿元)	产业结构 比例
湛江	13225	763.14	1402.77	1060.70	16647	526.57	66.23	21 : 41 : 38
大连	13237	586.4	5158.1	3896.73	87962	5084.3	500.8	7 : 51 : 42
青岛	11282	871.51	5666.19	5022.32	65016	3022.5	452.61	5 : 49 : 46

数据来源:《辽宁统计年鉴 2011》、《广东统计年鉴 2011》、《山东统计年鉴 2011》。

于我国首批开放的 14 个沿海城市之一,经过近三十年的发展,国家对沿海城市均给予了积极优惠政策,而这三大城市经济规模和发展水平的差异非常显著(表 3),尽管这三个城市在土地面积和人口数量上相差不远,但在地区主要经济指标上相差甚远,2010 年湛江的地区生产总值不到大连的 1/3 和青岛的 1/4;大连、青岛的地方财政收入是湛江的 7.58 倍和 6.79 倍,固定资产投资额分别是湛江的 9.67 倍和 5.75 倍。

从产业结构上看,多年来,大连市积极发展临港型产业,优化重化工业的产品结构,逐步形成了以高新技术产业为先导,以石化、电子、机械制造等产业为支柱的现代产业体系,在辽东半岛上逐渐形成了以大连港为核心,营口港、锦州港、丹东港、长兴岛港为两翼的大连港国际物流中心,也是东北亚地区重要的区域性国际物流中心;青岛市则先后实施名牌战略、技术引进战略、大集团战略、工业园战略等发展港口、海洋和旅游特色经济,形成了电子信息、家

电、石化橡胶、食品饮料、车辆船舶、纺织服装六大工业支柱产业,塑造了海尔、海信、青岛啤酒、澳柯玛、双星等名牌企业,在山东半岛上也形成了以青岛港为核心,日照港、烟台港、龙口港、威海港等为两翼、辐射华北地区和西北的青岛港国际物流中心,青岛港主要以东北亚国际集装箱货物中转和腹地出海货物中转服务为对象;2010 年,大连、青岛两市第一产业的比重分别是 7%和 5%,第二产业比重分别是 51%和 49%,而湛江市第一产业比重为 21%,农业在地区生产总值中的地位仍然占有相当重要的地位,我国农业长期以来处于“靠天吃饭”的局面之中,缺乏抗御自然灾害的能力,而雷州半岛又是一个天灾频繁的地方,农业的主导地位不牢,且农产品的生产附加值严重偏低,必然影响湛江的经济发展,而在雷州半岛上的湛江港口群,及西南沿海地区港口群,并没有形成明确的区域物流中心,各自为政的港口建设,也是导致了西南地区经济的发展速度远远落后于其他港口群地区的发展速度的原因所在。因此,

陈娟娟, 罗如学, 杨艳: 湛江在区域经济发展中的地位比较

雷州半岛应该借鉴辽东半岛、山东半岛经济发展的经验,立足半岛地区的特色资源和当地的竞争优势,积极发展市场竞争力强、科技含量高、地方特色明显的现代化产业集群。实现以港口为中心,建设现代化、多功能、综合性的区域物流中心的目标。

交通部《全国沿海港口布局规划》的实施,以及国家西部大开发战略的继续推进期间,湛江无论在自然条件、区位优势、自身经济实力和物流基础设施上都有相对优势,所以西南地区港口群建立以湛江为核心,防城港、海口港、北海港为两翼的湛江区域物流中心,是未来发展的趋势。

参考文献:

[1] 巩建华.广大海洋强省战略与粤西城镇群建设——以湛江

为例[J].改革与开放,2008,(2).

- [2] 广东省统计局.2010 广东统计年鉴[M].北京:中国统计出版社,2010.
- [3] 广东省统计局.2011 广东统计年鉴[M].北京:中国统计出版社,2011.
- [4] 广西省统计局.2010 广西统计年鉴[M].北京:中国统计出版社,2010.
- [5] 海南省统计局.2010 海南统计年鉴[M].北京:中国统计出版社,2010.
- [6] 辽宁省统计局.2010 辽宁统计年鉴[M].北京:中国统计出版社,2010.
- [7] 山东省统计局.2010 山东统计年鉴[M].北京:中国统计出版社,2010.

[责任编辑:张 磊]

Discussion on Zhanjiang's Significance to Regional Economic Development

CHEN Jun-jun LUO Ru-xue YANG Yan

(Guangxi Economics & Trade Polytechnic, Nanning530021, China)

Abstract: Zhanjiang city is an important logistics center in the west of Guangdong province and a vital part of North Bay Economic Development Zone. Yet, it is not comparable to its counterpart, Qingdao and Dalian, in economic growth. The paper suggests that the local government should endeavor to develop the city into a logistics center of the whole region.

Key words: regional economy; economic position of Zhanjiang city; regional logistics center