

内部资料·注意保存

时事观察



为各级政府机关决策层提供海内外热点问题的新闻报道、时事评论、舆情监测

交通引导城市群发展

专题信息

浙江图书馆主办

浙江图书馆信息服务中心编印

目 录

【对城市群的再认知】	4
经济学视角下的一种中间体组织	4
以空间结构整合体现生态环境优化	4
以资源优化配置体现经济体之间的融合	5
以城市组团方式体现城乡之间互动	5
【交通方式演变对城市群的影响】	6
交通是城市群中最积极的因素	6
交通是城市空间扩展的一种推动力	6
交通影响城市土地的利用	6
交通促进地区经济联动	7
【关注城市群的快速客运】	7
提升群域综合交通发展模式	7
城际轨道是城市群发展的必然产物	8
落实城市公共交通优先发展战略	8
交通换乘衔接关键是推动交通体制改革	9
【关注城市群的现代物流】	9
降低物流运输成本需要突破信息技术瓶颈	9
完善的城市轻物流应该从专用车开始做起	10
产业联动提升物流运作效率	10
培育空港物流市场主体	10



长三角城市群被誉为世界第六大城市群，城市群整体发展水平居全国城市群之首。在全球化背景下，城市群处于全球社会变革的最中央。它们对全球经济及生态环境的巨大冲击是无法预期的，而只有那些具有完善的经济政策、城市规划的城市会在这次变革中获利。

2010年，国务院正式批准实施《长三角地区区域规划》，明确了长三角地区发展的战略地位。浙江应对长三角一体化发展的战略，已经不是“接轨”和“融入”，而应该是积极贯彻《长三角区域规划》，策应上海、联合江苏，共同打造世界级城市群金南翼。同时也看到，随着上海世博会的热烈举办，由此引发的“世博效应”对正在积极进行区域城市群同城化建设的长三角地区的影响越来越突显。

区域要实现同城化，应该满足区域城际间时空距离短、人口流动频繁、产业能级互补、中心城市地位突出、城市群达到集聚规模和民众区域认同感强等必要条件。显然，需要通过提高长三角区域交通基础设施配套能级，来建设区域物联网、智能电网，加快长三角地区医疗、就业、教育、金融体系的融合，为物流、人流、资金流、信息流的同城化创造条件，从而实现城市群的发展目标。

【对城市群再认知】

经济学视角下的一种中间体组织

城市作为经济组织，具有生产和交易双重属性。城市群作为城市的集合，是在一定契约结构条件下为获取整体竞争优势，各城市主体空间集聚、利益互动、分工协作的组织形式，亦具有“生产”和“契约”双重属性。同时，城市群具有自发的与自觉的多重关系的网络组织特征，城市间分工与博弈是两个互为因果的关联互动过程：一方面，城市间分工提高了生产效率，创造了专业化经济；另一方面，博弈带来了彼此交易成本的增加，从而使城市的发展陷入专业化经济和交易成本的两难冲突之中。上海市人民政府发展研究中心、上海发展战略研究所王伟博士引入交易成本理论对城市群的组织特征加以分析，认为城市群具有地理接近性与关系接近性两大核心特征，应该作为一种介于市场经济组织和行政科层组织之间的中间体组织。他提出，作为新时期的城市规划工作者，应该树立城市群是一种中间体组织的认知基点。在此基础上，逐步加深对城市群空间经济自组织机制的理解和把握，科学地认识这种城市主体之间“自下而上”的自发、自觉行为的规律，这将帮助我们在应对跨行政区界所致的多利益主体协调与调控的挑战时，更好地寻找利益契合点、平衡点与发力点，编制出更加符合客观规律与需求、更好实施引导城市群区域良性发展的区域规划方案。【王伟.城市群新认知：一种中间体组织[J].规划师，2010，26(9)：93-97.】

以空间结构整合体现生态环境优化

随着世界城市化水平不断提高，城市群非农区域不断蔓延扩大，农区等生态功能区面积不断缩小，河流等生态廊道遭到极大破坏，严重阻断了土地呼吸、植物生长、水系循环尤其是生态流的交换。河南财经政法大学城市与乡村发展研究所郭荣朝和河南大学黄河文明与可持续发展研究中心苗长虹认为，实现城市群结构优化升级要及时进行城市群产业转型升级、合理优化城市群生态环境、有序推进城市群空间结构整合。而城市群生态环境优化整合就是要充分运用生态学原理及相关学科的知识与方法，从生物的生态学属性、生态功能区的完整性、自然环境特征和经济社会条件出发，通过对现有生态功能区的优化组合或引入新的成分，调整或构建合理的城市群生态空间格局，使城市群区域整体生态功能最优，达到经济社会活动与自然过程的互利共生、协同进化，实现自然保护、生物多样性和生态景观的可持续利用。由此他指出，城市群区域生态廊道、生态基质、生态斑块、生态节点等生态功能区有机耦合而形成的“廊道组团网络化”格局是城市群区域生态空间结构优化组合的重要模式之一。生态廊道网络类似于人体血管，生态基质、生态斑块等类似于人体心、肺等重要器官。城市群区域“廊道组团网络化”生态空间格局与经济社会发展的有机耦合，是城市群区域结构优化与功能升级的基础。【郭荣朝 苗长虹.城市群结构优化与功能升级研究[J].中州学刊，2010(4)：56-59.】

以资源优化配置体现经济体之间的融合

共同利益机制是城市群一体化运行的内在动力。城市群一体化的实质就是在合理分工和充分协作的基础上形成区域共同利益，这种共同利益是区域内各经济主体共同分享的，也是各城市政府所共同追求的。因此，城市群一体化发展过程也是区域共同利益目标的探索过程和区域共同利益机制的形成过程，离开了区域经济共同利益机制作用的发挥，经济一体化就会受到影响。东北财经大学公共管理学院林森认为，资源优化配置是城市群一体化运行的经济目标。资源的优化配置是人类社会在生产过程，运用资源、实现资源配置的过程。资源是有限的，某种产品生产所需资源的增加必然会导致其他产品生产过程中这种资源投入的减少。从城市群一体化的运行来看，城市群内部各城市的生产要素等社会经济资源配置要实现最优化。在市场经济条件下，区域内的生产要素总是具有取得最大效益的区位流动的动力和趋势，而这种高度的流动性则推动区域内社会经济资源达到最优化配置。【林森.多层次区域发展视角下城市群一体化的思考[J].财经问题研究, 2010(6): 28-31.】

以城市组团方式体现城乡之间互动

既然农村人口进入城市是一个中国城市化过程中绕不开的现象，那么就应该从制度上使他们真正享受到市民权，获得同等的政策和制度待遇。城市可持续发展的方向应该更加重视城市化的深度化。所谓深度城市化是指不单纯追求城市规模的扩大和设施的建设，而在追求城市化水平数量基础上更加注重质量，着力解决城市化过程中存在的户籍、劳动就业、教育、医疗、社会保障、住房等制度性障碍。也就是说，从制度上为城市化的人口创造公平的机会，给予包括失地农民在内的农村人口公平生活的权利。同时，要通过城乡体制改革解决中国城市化的困境。中国城市化健康发展离不开农村的发展和富裕，忽视了农村的发展和富裕，就会使中国城市陷入困境。因此，深度城市化应与农村的发展协同进行，从城市之外寻找城市化困境的解决之道。西南财经大学中国西部经济研究中心张超认为，城市带、城市群、城市圈等形式的区域城市聚集体，已经成为引领区域发展的强大引擎。未来的发展方向便是组团式城市群。所谓组团式城市群，是指大中小城市“结构有序、功能互补、整体优化、共建共享”的镶嵌体系，体现出以城乡互动、区域一体为特征的高级演替形态。在水平尺度上是不同规模、不同类型、不同结构之间相互联系的城市平面集群，在垂直尺度上是不同等级、不同分工、不同功能之间相互补充的城市立体网络，二者之间的交互作用使得规模效应、集聚效应、辐射效应和联动效应达到最大化，从而分享尽可能高的“发展红利”，完整实现区域发展动力、区域发展质量和区域发展公平三者在内涵上的统一。【张超.新中国城市化：历程、问题与展望[J].西部论坛, 2010, 20(4): 73-80.】

【交通方式演变对城市群的影响】

交通是城市群中最积极的因素

交通运输系统是影响城市群形成发展最积极、最活跃的因素。因为交通运输是实现人与物质空间流动的重要手段，发达的交通运输干线将有利于城市群中心城市集聚与扩散效应的发挥。而且区域交通技术与手段决定区域空间相互作用的深度与广度，是改变区域城市社会经济活动的重要因素之一。西南交通大学交通运输学院鞠志龙和霍娅敏认为，目前国外的大型城市群有：美国东北部大西洋沿岸城市群、北美五大湖城市群、欧洲西北部城市群、英国伦敦城市群、日本太平洋沿岸城市群。国外五大城市群的特点是无论城市群的空间结构形态如何，城市群总是有一条产业和城镇密集分布的走廊，通过发达的交通、通讯网络相连，其中的发达交通运输业支撑了各个城市群的发展。而国内长三角城市群、珠三角城市群和京津冀城市群是主要的三大区域城市群，三大城市群不仅是中国经济的“主产区”，也是中国经济增长最快的区域，并逐渐形成未来中国城市框架的基本格局。国内三大城市群也有交通优势的特点，交通运输系统基本上代表了中国的最高水平。而且他们的交通方式十分全面，水运、公路、铁路、航空 4 种运输方式都占有极大的比重，运行方式良好，从而极大地支撑了城市群的发展。【鞠志龙 霍娅敏.交通运输系统对城市群发展支撑作用的探讨[J].铁道运输与经济, 2009, 31(3): 39-42.】

交通是城市空间扩展的一种推动力

城市空间结构理论认为，集中和分散是城市空间结构生长演化的基本特征，这两个过程既对立又互补。城市空间生长是这两个过程共同作用的结果。发生于分散-集中-分散的循环过程中，这一过程取决于中心城市的社会、经济发展能力和速度。城市交通的发展则为空间结构调整提供了支撑和保障，促使结构调整与相关区位的交通条件变化相呼应。东南大学交通学院杨少辉和中国城市规划设计研究院马林、陈莎合作研究认为，城市空间的生长演化与城市交通互动关系密切，其核心是可达性。指出，城市空间的扩展依赖于交通工具的发展，而交通工具的发展和出行方式的改变使城市外围地区可达性提高，从而推动城市空间的扩展；城市内部道路网络改造和交通结构优化，直接影响到内部不同地区的交通可达性，使其交通区位条件发生变化，从而引起城市内部结构的调整。因此，可达性是城市交通和城市空间结构相互作用的关键。【杨少辉 马林 陈莎.城市空间结构演化与城市交通的互动关系[J].城市交通, 2009, 7(5): 45-48,67.】

交通影响城市土地的利用

城市社会经济活动的主要载体是城市土地，城市土地利用的空间分布一旦形成，在一定时期内来说是静态的，而各功能小区之间的人流及货流主要是通过交通来实现。无疑城市交通是现代城市社会经济发展的动脉和联系各行各业的纽带，实现着城市内及城市间的人流、物流的有效移动和运转功能，是城市繁荣和有序发展的象征。随着城市交通线路的逐渐增多以及城市地下空间的形成和完善，城市交通将成为城土地开发和旧城

改造的一个有机组成部分。城市主要交通方式的运量越大，所形成的城市内聚力就越强，城市常常呈紧凑的形态，城市交通可以促进沿线土地的高密度开发。江西理工大学建筑与测绘工程学院李月娥和龙专方认为，随着城市交通的建设，人们在城市内的流动更加的便捷。从而使得土地利用功能分区成为可能也更加的明显。但住宅和商业等设施大多会向交通沿线影响区域范围内高度集聚，从而导致城市交通沿线住宅和商业等设施的用地需求量增加。因此，城市交通沿线区域土地的使用类型，也将按照市场规律发生改变，不仅可以强化城市中心的金融、贸易、服务业等功能，而且也将为城市新城的形成提供强有力的交通支持。【李月娥 龙专方.城市土地利用与交通协调关系的研究[J].管理观察, 2010(21): 65-66.】

交通促进地区经济联动

长三角、珠三角、环渤海经济圈已经成为我国最重要的三大区域经济带。然而，在这些经济带一体化进程中，都出现了一些障碍，例如区域内部的行政壁垒，生产要素流动性不足等。行政壁垒需要通过建立区域协调机制、改善行政运作方式来加以降低以至消除，而提高要素流动性，最根本的是要加快交通基础设施的建设。关注轨道交通等交通体系建设的上海申通地铁集团有限公司徐杭苏认为，发达的轨道交通体系将大大提升投资硬环境，并在沿线形成人流、物流、资金流、信息流的“四流聚集”，形成公路、水路、轨道交通的交汇，使沿线的房地产和土地大幅度升值，带动沿线商贸流通业的繁荣，提升沿线节点城镇经济水平。根据测算，轨道交通建设投资对 GDP(国内生产总值) 的直接贡献为 1:2.63；每 1 亿元的投资将可能提供 8466 个就业机会。因此，长三角轨道交通网络的建设，将给人才在长三角地区创造更多的发展空间，推动区域经济的进一步发展。【徐杭苏.区域一体化中的长三角轨道交通网络功能[J].城市轨道交通研究, 2010, 13(1): 12-14.】

【关注城市群的快速客运】

提升群域综合交通发展模式

纵观日本、欧洲、美国等国家和地区的著名城市群，尽管各自发展模式不同，但均已形成现代化的海陆空立体综合交通系统。相对而言，中国城市群综合交通系统普遍还不能满足社会经济快速发展需要，具体表现在：主要交通通道运力不足，城际交通效率低下，中心城市交通日益拥堵，综合运输结构失调，两型系统（资源节约型、环境友好型）发展乏力等。上海市城市综合交通规划研究所陈必壮等，合作发表的《中国城市群综合交通系统规划研究》认为，长三角、珠三角等多数地区现有的综合交通系统发展模式，是率先建设高速公路、大型机场、港口等基础设施这一见效快、短期效益好的常规发展模式，但该模式在生态环境保护、土地集约、能源节约等方面缺陷较为明显，可持续发展要求难以实现。贯彻落实科学发展观，就需要实现区域交通发展从“现有常规模

式”逐步向“两型提升模式”转变。这就要求区域交通要加快发展水运与港口，及时建设铁路与管道；城市内部要大力发展公共交通、坚持公交优先。鉴于轨道交通、港口等建设普遍投资巨大，即使加快发展，也应基于市场需求、资源资金许可等有序安排，交通模式的实际提升历程应是渐进过程。【陈必壮 杨立峰 王忠强 顾煜.中国城市群综合交通系统规划研究[J].城市轨道交通，2010(1)：7-13.】

城际轨道是城市群发展的必然产物

随着城市群中各城市之间经济往来日益密切，人口流动逐渐增加，传统的交通方式已不能在时间、服务水平等方面满足乘客不断提高的出行要求。在距离较近的城市之间，由于“同城效应”逐渐明显，跨城上班、出差、购物、旅游的市民不断增加。因此，有必要在城市之间统一规划运营运输能力大的城际轨道交通，并与市区城市轨道交通构成城市群轨道交通网。让轨道交通成为联系各城市发展的纽带，推动城市群经济、文化的共同繁荣，也有利于城市群的整体规划，并可进一步优化产业结构，整合稀缺资源，以增强城市群在国内外经济领域中的凝聚力、竞争力、影响力。广东省铁路建设投资集团许泽群认为，城镇之间连绵发展已成为我国主要城市群的一种趋势，城市、城镇甚至城乡间的分界越来越模糊。在珠三角地区，城镇间平均距离不到 10km，出现了沿公路绵延百多公里的城市连绵带，基本具备了同城化的物理条件。同时，随着经济发展，形成了以不同城镇为载体的产业集群，城镇间的人流、物流、资金流和信息流的流动速度加快，关系日益密切，推进了同城化步伐。城际轨道交通的环境适应性强、准点性好、安全性高，必然成为促进和实现同城化的主要交通载体。【许泽群.基于区域城市群的城际轨道交通发展定位和思考[J].城市轨道交通研究，2010，13(8)：13-16.】

落实城市公共交通优先发展战略

交通运输部科学研究院城市交通研究中副主任吴洪洋说：“中国在过去十五年里进入了快速城镇化阶段，城镇化率年均增长一个百分点，这相当于每年增长一个像北京这样的特大城市，预计到 2050 年中国的城镇化率将达到 70%，届时将达到现阶段发达国家的城镇化水平。”面临新形势、新要求，如何进一步加强城市客运行业管理，已经成为新时期交通运输行业管理部门面临的又一个挑战。2009 年 3 月 2 日，国务院办公厅印发了交通运输部“三定”方案(国办发[2009]18 号)，其中“职责调整”部分里的第六条明确规定“加强统筹区域和城乡交通运输协调发展职责，优先发展公共交通，大力发展农村交通，加快推进区域和城乡交通运输一体化。”吴洪洋认为，“落实城市公共交通优先发展战略，首先要做到‘四个优先’。即：公共交通规划与用地需优先；路权优先、信号优先；公交投资及补贴优先；一体化枢纽和公交换乘中心建设优先。”在当前国家大力倡导的“公交优先”背景下，必须要做到“四个优先”，才能将“公交优先”政策真正落到实处。【陆静.城市客运管理：走可持续发展之路——交科院城市交通研究中心副主任吴洪洋访谈[J].运输经理世界，2010(15)：51-52.】

交通换乘衔接关键是推动交通体制改革

交通换乘衔接与组织是交通管理部门，为保证交通对象能够实现出行目的，而协助其在不同交通方式或交通设施之间搭乘转换，以及在此过程中提供的载运接驳设施等交通服务。综合换乘枢纽功能的发挥，不仅要求各种交通方式之间的转换空间、等候空间等基础设施同步规划与建设，而且要求相互换乘的交通方式之间运能匹配，并且能够提供及时准确的客运换乘信息服务。交通部规划研究院马衍军和高建华认为，不同运输方式管理体制分割条件下的规划、建设、运营和管理的不统一、不同步，尤其是规划、建设管理职能的不一致，导致各部门主要从本部门的需要和利益出发进行站场的规划和建设，很大程度上造成了不同运输方式之间实质上的物理衔接障碍。实现统一规划、统一设计、统一运营、统一管理，关键是要推动大交通体制改革，建立一体化的综合运输管理体制。尤其要发挥政府部门在综合客运枢纽建设中的协调、主导作用，使综合客运枢纽建设由行业行为向政府行为、社会行为转变。坚持投资多元化的思路和“谁投资、谁受益”的原则，多渠道筹措场站建设所需资金，鼓励和引导社会资金以独资、合资、合作、联营等多种方式参与场站建设。【马衍军 高建华.我国公路客运与其他运输方式及城市交通衔接换乘发展现状[J].交通世界，2010(8)：42-55.】

【关注城市群是现代物流】

降低物流运输成本需要突破信息技术瓶颈

西方发达国家的物流费用一般占商品总成本的 10%左右，中国却是 40%；与美国有代表性的运输公司车辆空驶率在 10%以内相比，中国物流与采购联合会的数据显示，全国运输汽车的空驶率约为 37%，其中汽车物流企业车辆空驶率达 39%。回程空驶、资源浪费造成的运输成本高等问题，正是造成国内车辆的运输成本是欧洲或美国 3 倍的原因之一。为此，应该将先进的信息技术有效地应用到实际的物流业务之中，从服务水平、运营效率、降低成本、增加利润等方面实现物流业的现代化。河南大学环境与规划学院王发曾和河南省社会科学院王新涛认为，现代物流业和信息业都具有社会化、系统化、网络化的特点。物流、信息流的不整合是当前城市群发展的一个重大瓶颈。虽然信息化重要性已引起广泛关注，但对共享信息资源、共建运行机制缺乏实质性的操作方案，导致城市群内大部分地域单元、行业部门自成体系，形成一个个“信息孤岛”，无法获得信息资源和系统的最大效益。而物流、信息流整合的目的，就是基于城市群持续发展的基本理念，在科学分析现实条件与未来发展需求的基础之上，制定切实可行的、面向未来的现代物流网、高速信息网建设规划，借助各种有效手段，实现城市群内相关基础设施的共筹、共建、共享，为各种发展要素的顺畅流动、投资环境的改善和整体水平的提高等提供坚实的流通支撑平台。【王发曾 王新涛.我国城市群发展中的物流、信息流整合[J].地域研究与开发，2010，29(3)：1-5.】

完善的城市轻物流应该从专用车开始做起

城市配送物流中必不可少的运输工具，其新技术、新配套设备也应受到重视并不断改进，发展适应城市轻物流需要的运输工具，如专用货的、城市轻物流专用车等，物流产业发展意义重大。福建交通职业技术学院严敏琳和李恩伟在分析了城市配送运输工具的现状后认为，城市轻物流是为城市终端需求服务的、以轻型快捷运输为特征的道路货物运输，多以商业配送、快递运输等经营业态为主。从全世界范围来看，目前发达国家的专用车市场已经比较成熟。在欧美的城市轻物流用车中，90% 以上都是全封闭的整体式厢货车。而中国对城市轻物流的研究相对滞后，物流专业车市场起步较晚。因此，加快生产符合市场需求、专业化程度更高的城市轻物流专用车，已经成为发展城市轻物流的当务之急。也就是说，要实现完善的城市轻物流，应该从专用车开始做起。城市轻物流专用车应当具有区别于传统箱货的封闭性，拥有多功能配置，有很强的专用性，这样才能符合城市轻物流的 Small（轻便小巧）、Smart（机动灵活）、Special（专业化程度高）的 3S 特性。【严敏琳 李恩伟.浅析城市配送物流运输工具的发展[J].新西部：下半月，2010(8)：62-62,66.】

产业联动提升物流运作效率

城市群物流作为降低城市空间阻隔、沟通跨区域生产消费、提升经济效率的重要产业，对促进城市群协调发展、推动经济一体化建设具有重要意义，并已成为城市群的动脉系统和衡量城市群经济发展程度的重要指标，长三角、珠三角、环渤海等发达城市群都将物流产业作为城市群核心产业加以重点发展。南开大学经济学院樊敏在综合对我国城市群物流业运作效率，以及城市群制造业与物流业联动效率的分析后，认为当前我国城市群在联动效率、技术效率及规模效率方面都不同程度的存在问题。建议要加强统筹规划、促进城市群制造业与物流业联动发展，不仅有利于加快城市群现代制造业升级，更有利于培养现代化物流体系，为城市群未来经济发展打下坚实的基础。她指出，下一阶段，各城市群需要从微观物流产业层面入手，通过构建物流信息、物流政策及物流园区三大平台，制订与制造业相匹配的物流业发展规划，加强制造业集聚区物流业基础设施建设，以及推广现代化物流管理理念和标准化技术体系，促使物流业发展与制造业转型升级进程保持动态契合，从多个层面确保物流与制造业联动发展，由此推动城市群物流业运作效率快速提升。【樊敏.中国城市群物流产业效率分析及发展策略研究——基于产业运作及联动发展视角[J].软科学，2010，24(5)：11-16.】

培育空港物流市场主体

加快航空业发展，打造国际空港物流枢纽，需要旺盛的空港物流市场需求、完善的集疏运基础设施、健全的物流产业体系、先进的物流信息化系统和优良的口岸通关监管服务来支撑，这些条件缺一不可。在城市群经济已经成为我国当前区域经济发展的主流的环境下，一些学者在对我国当前主要城市群的发展潜力进行比较后认为，长江三角洲城市群是我国当前最具航空产业发展潜力的地区。今年，宁波市市长毛光烈在《宁波经

济》发表“大力推动航空业快速发展 打造长三角空港物流枢纽”一文中指出，空港是一个城市对外开放的重要窗口和经济社会发展的重要基础性条件。随着经济全球化的深入发展，空港作为国际物流的重要节点，在全球资源配置中发挥着日益重要的作用。宁波地处全球第六大城市群——长三角的南翼，近几十年来，宁波城市综合实力不断增强，区位优势更加凸显，城市国际化程度快速提升，已经具备了打造长三角地区国际空港物流枢纽的良好基础，拥有了长三角地区多数城市不可比拟的优势条件。【毛光烈.大力推动航空业快速发展 打造长三角空港物流枢纽[J].宁波经济：财经视点，2010(8)：6-8.】