



长江三角洲城镇密集区的城市化发展态势、动力与趋势^{*}

文 / 陈 雯 宋伟轩 杨桂山

中国科学院南京地理与湖泊研究所 南京 210008

【摘要】 文章在探讨长江三角洲城镇密集区城市化发展现状的基础上,对其城市化的动力机制与发展模式进行了分析。认为该地区城镇化的动力机制在20世纪80年代以“自上而下型”和“自下而上型”双轨驱动为主;90年代开始,跨国资本成为驱动城镇化发展的重要动力之一;2000年以来则更多表现为多元要素驱动城镇化发展。在此基础上,对长三角地区未来新型城市化发展的新动向和新趋势进行了思考。

【关键词】 长江三角洲,城镇密集区,新型城市化

DOI: 10.3969/j.issn.1000-3045.2013.01.003

改革开放以来,长江三角洲城镇密集区凭借其独特的区位优势和国际经济技术梯度转移的契机,逐步发展成为我国经济实力最强、产业规模最大、城镇密度最高的地区。2010年,《长江三角洲地区区域规划》正式颁布实施,从国家层面进一步明确了长江三角洲地区亚太重要国际门户、世界级城市群的发展战略定位。2011年,长江三角洲地区以占全国1.1%的国土面积,承载了8.1%的常住人口,集聚了11.1%的城镇人口,创造了17.4%的GDP、17.0%的财政收入和33.5%的进出口总额,总体城镇化水平高达70.6%。随着地区综合实

力的不断增强,区域一体化进程不断推进,长江三角洲城镇密集区即将迈入更高层次的新型城镇化发展时代。

1 长三角城镇化演化的基本特征

1.1 以上海为核心,城镇等级体系完善

上海作为国际经济、金融、贸易和航运中心,是长江三角洲地区的龙头城市,主导地位突出,南京和杭州凭借地理区位优势,承担着区域副中心的角色。在以上海为核心,南京、杭州为副中心带动下,长三角地区逐渐形成了日趋合理的城镇规模等级结构(表1)。在长三角地区51个设市城市中,共有巨型城市1个(上海)、特大城市1个(南京)、大城市5个(杭州、无锡、常州、苏州、宁波),中等城市15个和小城市29个。在空间结构方面,上

^{*} 修改稿收到日期:2013年1月10日

基金项目:中科院知识创新工程项目(KZCX2-YW-339);国家自然科学基金重点项目(41130750)

表1 长江三角洲城市规模等级(2011年)

层次序列	规模等级(万人)	城市数(个)	城市名称
巨型城市	≥1 000万	1	上海
特大城市	300万—1 000万	1	南京
大城市	100万—300万	5	杭州、无锡、常州、苏州、宁波
中等城市	50万—100万	15	南通、常熟、张家港、宜兴、昆山、启东、如皋、扬州、镇江、江阴、嘉兴、泰州、湖州、绍兴、台州
小城市	≤50万	29	溧阳、金坛、吴江、太仓、海门、仪征、高邮、丹阳、扬中、句容、泰兴、兴化、靖江、姜堰、建德、富阳、临安、余姚、慈溪、奉化、海宁、平湖、桐乡、诸暨、上虞、嵊州、舟山、温岭、临海

注:城市人口指市区常住人口数;地级以上城市为市辖区范围;本表不含建制镇

海、苏州、无锡已形成内部层级模糊、功能一体化的“城市区域”,成为城镇密集区的核心区;向外以沪宁、沪杭、长江沿江为主轴形成显著的带状结构。在职能分工方面,多样化的城镇职能分工比较明显,上海国际性城市职能日益突出,南京和杭州重点发展生产性服务业,苏州、无锡、常州、宁波等以先进制造业为主,南通、泰州、扬州、镇江、湖州、绍兴、台州等主要承担传统制造业基地职能,舟山以旅游职能为主。

1.2 城市化处于规模扩展向质量不断提升转变的阶段

改革开放以来,长三角城镇密集区的城镇空间结构演化大致经历了20世纪80年代的各自分散发展阶段、90年代以一般铁路联系为主的城市

积聚阶段、21世纪初以高速公路联系为主的城市密集发展阶段和近年来以高速铁路为特征的城市功能整合与连绵发展阶段。经历了30年以工业化为主要推动力的城镇化发展,长江三角洲各城市建成区面积至2011年底已达6 319平方公里(图1),可用于城市建设的增量土地资源十分有限。长三角地区人口稠密、开发强度高、资源环境负荷过重,转型发展要求十分迫切。目前,长江三角洲正处于产业的转型提升期,其城镇空间形态正由无序蔓延进入内涵发展的新阶段,并将趋于稳定^[1];区域内其他城市规

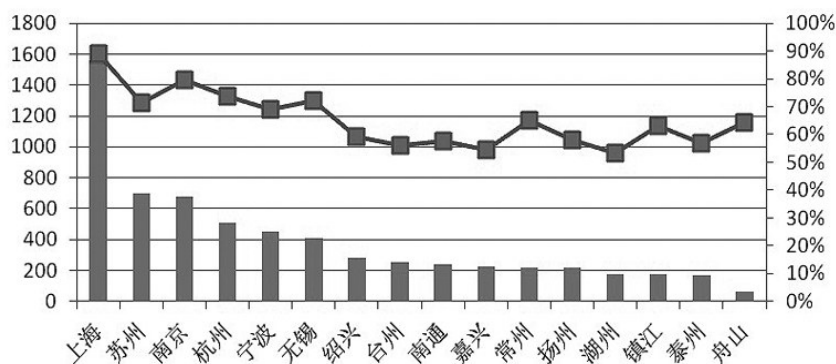


图1 2011年长江三角洲各城市建成区面积(km²)与城镇化水平

模扩张也明显趋缓,土地集约利用程度不断提高,城镇化发展层次逐步提升。

1.3 城镇扩展呈现“小集聚,大分散”的网络化格局

长三角地区城镇扩张经历了一个由粗放式逐步向集约式转变的过程:改革开放初期,以“苏南模式”为代表的小城镇发展快速;20世纪90年代,以开发区快速扩张为特点的中小城市蓬勃发展;21世纪初期,随着核心城市优越性和吸引力不断提升,迎来大城市和特大城市建设高峰;目前,以都市圈一体化特征的高密度、组团式的城市群发展成为重点。上海的空间极化现象随区域城镇新兴增长中心的不断出现有所减弱,区域内形成以上海、南京、杭州、苏州、宁波等中心城市及次级城镇群组成的多中心空间格局,表现出“小集聚,大分散”特点。进入“高铁时代”后,区域城镇化空间扩展更显连绵态势,城镇网络趋于完善,区域融合趋势明显,城镇群体空间的网络化进程加速。

1.4 城乡一体化进程不断加快

长三角地区以改革创新的精神,以国际化、全球化的视野把城乡一体化寓于新型城市化的全新理念之中。以往依靠乡镇企业“内生为主”发展起来的苏南模式、浙江模式,曾一度被认为是城乡统筹发展的经典范式。2000年以来,核心城市与“Z”字型发展带上的城市城乡统筹水平提升明显,城市对乡村的辐射带动作用增强,以工促农、以城带乡的协调机制逐步建立。上海和苏州成为城乡一体化水平最高的地区^[2]。近年来,各城市不断探索城乡一体化发展模式,例如,苏州作为江苏省城乡一体化发展综合配套改革试点,以推行“三集中、三置换”为抓手,探索统筹、集约利用城乡土地资源的新机制。区域内逐步形成以城市为中心、小城镇为纽带、乡村为基础,互利互惠的新型城乡关系。

1.5 世界级城市群特征初步形成

受独特的区位优势、国际资本投资和产业转移的历史机遇影响,长三角区域经济飞速发展,展现出了独具特色的活力。同时随着全球化和本地

化趋势的融合以及知识经济时代的来临,长三角地区正显示出经济一体化和城市群共谋发展的新格局。其中,上海的国际性城市职能日益凸显,南京和杭州以生产性服务业为代表的现代中心城市职能日益加强,苏州、无锡、常州、宁波等则以先进制造业为主,南通、泰州、扬州、湖州、绍兴等以传统制造业和地方特色产品加工工业为主。从总体看,长三角正朝着亚太国际门户、全球服务业和制造业中心、世界级城市群的方向迈进,但是对于这样一个宏伟目标仍需不断努力:国际门户中的金融物流调控能力尚待提高,区域科技创新能力有待提高,制造业和服务业发展层次尚待进一步提升,城市群内部的一体化进程仍需加强。

2 长三角区域城镇发展格局与现状

《长江三角洲地区区域规划》明确提出:以上海为核心,以沿沪宁和沪杭甬线、沿江、沿湾、沿海、沿宁湖杭线、沿湖为发展带形成的“一核六带”的空间格局。近年来,各类空间协调发展,“一核六带”格局更加清晰^[3](图2)。

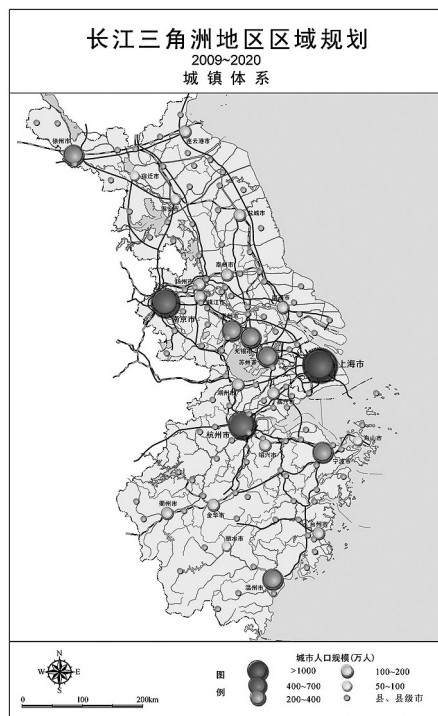


图2 长江三角洲地区区域规划(2009—2020)城镇体系

2.1 “一核”——上海

上海已基本实现了服务转型,2010年GDP达到16 872亿元,占长三角的近20%。2010年服务业增加值占GDP高达57%,比2005年提高了7个百分点。尤其是现代服务业成为了发展的主体,金融、旅游、信息服务、交通仓储4大行业占服务业增加值比重分别高达20.1%、14.1%、9.4%、7.8%。

金融航运和贸易商务的市场影响力不断显现,上海已具备长三角“核”的作用。在上海落户的跨国公司地区总部305家,投资性公司213家,外资研发中心319家。中国金融期货交易所、再保险和大额财险、黄金期货交易等市场相继建立,并在全世界及亚太地区占据着较大的影响力,股票交易及期货市场多位居世界或亚太前三位。2010年北外滩航运企业达2 300家,世界排名前20的航运企业有12家,港口货物吞吐量世界第一,港口集装箱世界第二。跨国采购商、渠道商、国际品牌制造商等贸易主体逐渐集聚,国际购物天堂功能初现成效,服务贸易进出口额达736亿美元,居全国首位,国际贸易中心核心功能框架基本形成。

国家创新中心地位不断凸显。2010年专利授权量4.82万件,是2005年的3.8倍,在长三角地区中占比达22%。现有国家级企业技术中心和分中心42家、市级企业技术中心323家。在创新推动下,高新技术产业产值不断增加,年均增速约23%,比GDP年均增速高6.4个百分点,其中,80%产业集中在电子信息、生物医药、新材料、精密机械等领域。2009年上海高新技术产业总产值约为6 900亿元,在长三角地区中占比达26%,高于GDP占比6个百分点。

综上所述,上海作为长三角地区的核心城市是无容置疑的,依据现有的发展水平和

发展速度,在对外开放程度加深、创新驱动增强、产业结构升级的现状趋势下,有望在国际经济中进一步提升中心地位。

2.2 沪宁和沪杭甬沿线发展带^①

沪宁和沪杭甬沿线城市带是长三角地区经济最为发达、人口最密集的区域,2010年GDP约45 420亿元,人口约4 500万人;在长三角占比分别达到53.4%和30%。该地区将建成高技术产业带和现代服务业密集带,形成国际化水平较高的城镇集聚带。

创新优势强,高技术产业较为集聚。2010年专利授予量达到166 690万件,占长三角两省一市的42%。技术含量较高规模以上制造业行业产值约占制造业产值比重40%。

现代服务业水平较高。2010年服务业比重为50%,尤其是生产型服务业发展较快,主要集中在现代物流、金融商务等产业,同时涌现出了文化创意、研发设计、服务外包等新兴服务业,并且成为“十二五”时期的发展重点。

在经济高速发展的同时,发展方式有所转变,万元GDP废水排放系数不断下降,2009年,单位GDP工业废水排放量为10.4吨/万元,比2005年下降了约8吨/万元。但与此同时,重污染型产业比重并未显著下降,2008年纺织业、造纸及纸制品、石油化工、非金属矿物制品等污染较大的行业比重在25.8%,与2004年的25.2%基本持平,表明该城镇发展带产业结构调整难度仍较大。

总体上看,该地区拥有雄厚的产业基础、较强的创新能力以及较高的城市化水平,是长三角区域发展的示范区和引领区,具有国际化城镇集聚带的发展潜力,点轴发展格局成熟,有望带动更大区域的发展。但是要成为高技术产业带和现代服务业密集

① 包括沪宁高速和铁路所经过的县市(区)



带,还需要加快产业升级和结构调整来提升经济和环境效益,特别是传统污染型产业的比重需要严格控制。

2.3 沿江发展带^②

依托长江黄金水道,江苏和上海利用长江得天独厚的岸线资源,逐步发展和壮大沿江城镇和产业带,2010年沿江发展带经济总量约25 000亿元,其中江苏沿江地区的经济总量已占全省经济总量的半壁江山,占全省比重比2003年增加了2个百分点。该发展带将形成特色鲜明、布局合理、生态良好的基础产业发展带和城镇集聚带。

以岸线利用为重点,带动沿江产业和城镇发展,是沿江开发的重要模式。在960公里的干流岸线中,已利用岸线约占52%。2009年仅江苏沿江地区就形成了900余个生产性码头和近300个万吨级以上码头泊位。岸线和港口资源的充分利用推动了后方园区和更大腹地的经济和城镇发展,人口密度超过了1 000人/平方公里。产业集聚格局突出,长江南岸以通信电子、冶金、化工等产业为主;北岸则以交通运输装备、机械以及化工、纺织服装等产业为主,尤其是船舶加工制造在沿江地区增长迅速。在制造业带动下,港口物流业增长迅猛,2010年沿江港口货物吞吐量(上海扣除海运货物吞吐量)达到114 000万吨,其中张家港、南京港、南通港(包括下辖沿江港区)、江阴、镇江沿江港口吞吐量均超过了亿吨。

同时,污染排放得到较好控制,万元GDP废水排放系数下降明显,2010年江苏沿江地区单位GDP的工业废水排放总量约为8.3吨/万元,比2005年的17.3吨/万元下降了一半之多,基本实现高效率达标排放。同时沿江园区外围的防护带相继建设完成,与城镇之间形成了相互协调的发展格局。

沿江发展带不仅带动了后方腹地经济的发展,也加紧了与长江中上游地区的经济联系。在

长江中上游地区的水运货运量中有60%以上的转运物资由江苏沿江港口完成,大型企业所需的外贸原油和70%的外贸铁矿石均经由江苏沿江港口中转,而上海则是重要的内外贸易中转的核心地区,沿江发展带在长江经济带中承担着重要的核心辐射作用。

总体上,沿江地区通过岸线开发利用实现了产业的快速集聚,并带动了后方腹地的发展和城镇化的提升,沿江港口数量和能级的提升也强化了沿江地区在长江经济带中的地位。由于沿江地区化工、冶炼工业规模较大,在废水排放系数下降的同时,污染物总量仍呈持续增加态势。因此,应加大长江及其支流入口处的污染物治理;同时,在沿海开发成为国家发展战略的挑战下,应加强与沿海地区的产业分工,合理转移配套产业,并加强港口的联动。

2.4 沿湾发展带^③

沿湾地区充分利用环杭州湾民营经济基础和港口条件,促进现代制造业集聚和新城建设,2010年GDP达2 800亿元,是2005年的近2倍。该发展带将形成分工明确、布局合理、功能协调的现代制造业密集带和城镇集聚带。

近年来沿湾发展带制造业发展加快,尤其是电器机械及器材制造产业比重2008年为18.4%,比2004年提高了3.8个百分点,而以块状经济为特征的纺织服装以及机械加工业比重则有所下降。随着沿湾发展带的新产业布局规划和实施的不断深入,大型装备、新材料、新能源、新材料等产业不断兴起,产业分工也日趋合理。

城镇相对密集,现代化新城不断完善,尤其是沿湾临港新城,如平湖开发区向现代新城的转型建设、余姚和海盐的滨海新城建设以及杭州湾新区的谋划建设等。人口也随之不断集聚,2010年总人口415万人,比2005年提高了1.5%。港城之间的交通条件不断改善,现代物流发展迅速,港城

② 包括拥有长江岸线的县市(区)

③ 包括与杭州湾相邻的县市,以平湖、海盐、海宁、上虞、余姚、慈溪等市县为主

联动效果不断显现,跨湾大桥顺利建成通车,尤其是杭州湾大桥促使了南北两地之间交通距离大大缩短,加速了地区之间的要素流动。

同时,环境整治力度不断加大,污染物排放得到有效控制,2009年万元GDP工业废水和二氧化硫排放量分别为6.3吨和41.6吨,分别比2005年下降了21%和29%。

总体上,沿湾发展带有力带动了长三角南岸地区的新型工业化和城市化发展,随着港口和后方交通设施的提升,沿湾地区的潜在优势将不断积聚,有望实现集中迸发。但是随着海洋和内河水环境保护压力的增大,尤其是在污染性的大化工向沿湾、沿海转移的趋势下,应对产业准入加以严格监管。同时在工业化带动城镇化过程中,也需要协调产业发展与城市公共服务,强化沿海新城镇的建设,避免仅仅着眼于产业规模扩张的冒进式发展。

2.5 沿海发展带^④

沿海发展带作为长三角临海发展的新型工业化和城市化发展带,未来将形成与生态保护相协调的新兴临港产业和海洋经济发展带。

沿海港口建设加快,除上海港、宁波-舟山港外,江苏沿海和浙江南部沿海地区的港口建设步伐加快。连云港开工建设25万吨深水航道,2010年港口货运吞吐量超过了15亿吨。

依托港口、岸线以及内河网络和后方通畅的陆域交通优势,大型企业不断集聚,基本形成了大型石化、钢铁、造船、粮油加工、物流运输等产业集聚格局。同时,远洋运输、远洋渔业和海洋生物医药、海洋工程装备、海洋化工等新兴海洋产业也得到了大力

培育。海洋经济的快速增长和园区的建设完善促进了产业和人口的集聚以及城镇的发展,并带动了经济的迅速增长,2009年沿海发展带GDP达35 000亿元,人口规模达5 620万人。

国务院先后在2009年和2011年通过了《江苏沿海地区发展规划》和《浙江海洋示范区规划》。2011年7月,又正式批准设立浙江舟山群岛新区,使之成为国家级新区,从而为沿海发展带来了更多的机遇,海洋经济潜能有待进一步放大。

总体上,沿海发展带的临港经济发展,带动了长三角地区航运经济和海洋经济以及重化工业的快速发展,促进经济多元化,使长三角的综合经济实力得到更大增强。但目前更多的海洋产业尚处于建设投资阶段,产出效益还未能完全显现,真正实现海洋经济的崛起仍需做出较大努力;与港口、工业配套的城镇建设相对滞后,一个真正意义上的现代化产业和城镇密集带有待进一步发展建设。同时,沿海发展带是未来长三角发展的主战区,应根据国家对该地区的产业定位选商择资,避免“为大优先”的盲目招商策略。

2.6 宁湖杭沿线发展带^⑤

宁湖杭沿线发展带,是为均衡长三角西部开发,适应宁杭经济联系而设立的新兴生态经济发展带,未来该发展带将形成生态产业集聚、城镇发展有序的新型发展带。

目前,宁湖杭沿线县市经济发展总量虽然偏低,但是增长速度却显著高于长三角地区平均水平,2010年GDP为12 770亿元,是2005年的2.1倍。相比杭州、南京两个核心城区,中间地带县市经济增长速度更高,2010年平均增速高达17.4%,高于宁杭城市

④ 沿海发展带包括紧邻海洋的县市(区)

⑤ 宁湖杭沿线发展带指南京、湖州及杭州交通线经过的县市(区)



带15.2%的平均水平,内部差异缩小趋势显著。

产业规模也在不断壮大,并呈现出转型升级的趋势。在2008年制造业行业中,化学原料及化学制品、通信电子设备以及电气机械等行业占比较高,相对于“十一五”之前变化显著的就是纺织业比重大幅下降,电气机械行业比重上升。同时,战略性新兴产业、现代服务业和高效生态农业以及休闲观光农业不断兴起。

由于地域特征,近年来该区域在更大地域范围内起着承东启西的作用。其中,南京通过长江与皖江城市带之间紧密联系;湖州则在承接上海、杭州等地区的先进制造业的同时,也与安徽东南地区加大产业合作力度。

总体上看,该发展带带动了宁湖杭沿线湖州、宜兴、溧阳等城市的发展,拓展了长三角的西部发展空间,但受跨省行政分割的限制,区域内部联动效果仍显不佳,未来应充分利用核心城市产业转移的机遇,发挥省际区域的产业承接优势,与核心城市形成合理的地域分工;同时,西部地区生态保护和环境容量约束性大,仍需继续遵循生态优先的发展模式。

2.7 沿湖发展带^⑥

沿海发展带,是长三角不以开发为主方向的发展带,该发展带以生态保护为前提,将发展成为全国重要的旅游休闲带、区域会展中心和研发基地。

近年来沿湖发展带发展方式有所转变,土地开发规模有所控制,产出效率不断提升,2010年GDP达10 326亿元,是2005年的2.05倍,人均地区生产总值约为9.7万元,是长三角地区的1.7倍。

在生态保护和土地资源集约的约束下,产业类型也有所转变。工业增加值GDP的比重由2005年的58.5%下降到2010年47.9%。尤其是传统产业包括造纸、印刷、化工等产业比重不断下降,物联网、电子信息产业、节能环保、新材料等高新技术产业则取得了长足的进步。一批重大产业

创新发展工程和国家级产业基地相继建立,并形成了一批千亿产值规模的战略性新兴产业。

现代服务业突飞猛进,依托太湖山水和生态农业资源发展起来的休闲旅游、生态农业旅游、主题会展以及依托先进制造业发展起来的科技研发、服务外包、金融商务等产业不断涌现,并成为当前重点发展和积极培育的产业。农业也逐渐由粗放型向生态集约型转变,农业设施化、科技化特征突出,生态养殖、设施蔬菜水果、花卉苗木、名优水产、特色食用菌等不断兴起。

太湖水危机事件发生以来,生态环境保护与治理的投入强度不断加大,累计投入治理资金约1 200亿元,完成治理项目近8 000个,主要河流源头地区生态维护效果显著,野生动植物保护和自然保护区得到加强,生物多样性有所恢复,城市建设与生态文明相互融合。

总体上,沿湖地区经济社会发展有了显著提升,居长三角地区前列。优美的水生态自然风景以及众多商务会展平台为旅游休闲带、会展中心的打造奠定了基础;优越的人才集聚优势和先进的科技平台为研发基地的打造创造了条件。但是,由于特殊的生态敏感性,在发展过程中应时刻注重生态保护和建设,尤其对入湖河网加以监管和治理;同时,本地区建设用地供给指标控制严格,应合理加大土地综合整治,努力提升土地产出效率;此外,沿湖外围县市资源优势较好,未来可统筹配置资源要素,实现与外围地区的联动发展。

3 长三角城镇化的驱动机制

长江三角洲城镇密集地区的空间形态演化是在经济全球化与区域城市化互动中形成的。从城镇化影响机制来看,长三角城镇空间扩展是多种因素综合作用的结果,在不同的发展阶段,城镇化的主要驱动机制处于不断变化与结合之中。

3.1 20世纪90年代以前:双轨驱动机制

对20世纪90年代以前长江三角洲城镇化动

^⑥ 以紧邻太湖的县市(区)为主,包括苏州市区、无锡市区、常州市区、宜兴、长兴、湖州市区、吴江等

力机制的理解,可以简化为“自上而下型”和“自下而上型”二元理论模式^[4],前者主要是依靠政府的制度性投入而推动的一种城市化,后者则是农村乡镇企业的发展、乡村内部经济的发展、村民个人等民间力量发动的城市化。至上而下型的城镇化驱动力量主导着20世纪50—70年代的城市化进程,至今仍起着重要作用。80年代初,在中央积极发展乡镇企业的政策推动下,长三角特别是苏南地区乡村工业化迅猛发展,与此同时,国家对人口流动政策放宽,加剧了农民向小城镇的流入,大大推进了农村城市化进程。以苏南地区为例,随着80年代初农村家庭联产承包责任制的推行和乡镇工业的崛起,出现了农村人口大规模向小城镇转移的城镇化过程。在“以工补农”、“以工建农”政策的促进下,工业化与城镇化过程从根本上改变了苏南农村长期积贫积弱的状态,当时就被人们誉为“社会主义新农村的典范”。依托乡镇企业与小城镇的发展,苏南成为长江三角洲地区城镇扩展的热点区域。自下而上型城镇化改变了我国政府推动城市化的单一模式,但村村点火、镇镇冒烟的发展方式也直接导致了分散无序的工业与城镇建设布局。

3.2 20世纪90年代:跨国资本成为驱动因素

经济全球化进程推动了世界工业空间布局中心从发达国家向新兴工业化国家和地区转移。90年代开始,中国逐步成为全球重要的制造业和国际直接投资流入国,长江三角洲作为开放的前沿地区,率先融入经济全球化与世界城市化浪潮。城市化驱动力量除了内部推力与拉力的作用,增加了外部全球化和跨国资本力量的带动。以上海浦东开发开放为契机,以各级各类开发区的建设为载体,国际资本大规模进入长三角地

区,开放型经济迅速发展。在此过程中,上海、南京依托于经济、政治优势迅速成为区域城市化先行区和外商投资的首选地,城市空间扩张剧烈,成为长三角城镇扩展的热点区。

随着中国加入世界经济体系,社会主义市场经济体制改革、中央与地方分税制改革等同步推进,地方经济强势崛起,长江三角洲地区逐步完善了以国际城市为中心、大中小城市协调发展的城镇体系,城市化进入更高级的发展阶段。同时,跨区域基础设施建设的快速推进,为长三角城镇群承接上海辐射、推动外资流动提供了便利,沪宁、沪杭、杭甬高速有力地带动了沿线和东部沿海地区城镇的发展,密切了区域“Z”形交通轴线上城镇间的相互联系,促进了江苏沿江和浙江沿海地区城市规模的扩大,以及各类开发区和新城镇的出现。

3.3 2000年以来:多元城市化动力驱动

迈入21世纪,长三角地区综合实力不断增强,战略地位得到进一步巩固,逐渐成为参与全球竞争的独立单元。《长江三角洲地区区域规划》的编制和实施,推动了区域融合与一体化发展,各种制度创新、城市联盟、次区域协调与合作机制不断涌现,城镇间联系日益密切,新型城市化进程提速。传统“二元”城镇化动力机制被“多元”城市化动力机制所取代,主要表现为:(1)各级地方政府继续主导着城市开发区、新城的建设和城市内部更新改造;(2)整体进入工业化中后期,上海、南京、杭州等核心城市已迈入工业化后期发展阶段,第三产业的高速发展拓展了城镇化的深度与广度;(3)国企改革深入推进,企业跨地区发展加速了区域间要素流动,企业内地域分工使资源的空间配置更加均衡,城市产业分工日益平行化,城市组织体系日益扁平化;(4)区域大交通体系的



中国科学院

建设尤其是越江跨海通道的形成,改变了区域传统的“Z”字型城镇群结构,次区域城镇集团剧烈重组、相互交叉构成“多轴+多都市圈”的城镇密集地区;(5)城市强劲的“拉力”和区域内外农村的“推力”依然存在,行业之间与城乡之间的差异仍然是推动城镇化发展的驱动力量之一^[5]。总体来看,长三角地区以政府为主导的城镇化推进模式及动力机制仍然是最突出特征^[6],企业和市场、民间组织 and 个人的所谓由下而上式的驱动力量还有待发育。

当然,单一视角的城镇化动力机制并不能充分诠释长三角地区城镇化过程,必须结合各地实际,综合多种城镇化发展机制进行分析。比如,长三角北翼的江苏地区和南翼的浙江地区在城市化发展特征、动力机制等方面就存在着显著差异。从城市化人口来源角度看,江苏地区以省内转移为主,而浙江地区以就地转移和省外转移为主^[7];从产业分工的角度来看,苏南地区已进入以IT产业集群和信息化快速推进为标志的新型工业化阶段,并且开始以新型工业化物质基础和驱动力探索新型城市化道路;浙江城市则主要以轻工业和民营经济为主导,遵循比较优势,积极培育内生增长动力。

4 未来新型城市化发展的新动向和重点

4.1 推动转型发展的城镇空间优化

长江三角洲地区是我国城市化水平最高的地区之一。但是,由于该地区地跨三个省级行政区,地方行政单元破碎化现象严重,城镇间协调机制薄弱,加上市县经济实力较强,导致长三角地区城乡建设在空间上存在一定程度的无序蔓延。各城市间产业结构趋同,争夺发展资源矛盾尖锐,区域内各类开发区数量多、分布散、占地广,而且形成相对独立的空间发展单元,加剧了空间破碎化与分散化倾向。在长江三角洲地区空间转型发展要求下,国家和地方政府均致力于改变目前区域内城镇与产业布局各自为政的分散化现状。

2010年实施的《全国主体功能区规划》,从国家战略层面提出优化、整合长三角等城镇密集地区发展空间的要求。随着长三角核心城市和主要轴带地区进入产业转型提升期,原有产业将逐步向外围地区转移,苏中和浙西地区将成为长三角地区城镇空间扩展的新热点区。目前,长三角城镇空间形态正由无序蔓延逐步进入内涵发展的新阶段,城镇空间形态将趋于稳定^[1],但前提是各方力量采取有效措施加强区域各城市之间的分工协调,以互补合作取代同构竞争,不断优化城镇空间开发格局。

4.2 推动绿色发展的城镇集约增长

长江三角洲地区已形成区域内城镇建设用地区连片分布,特别是在上海和苏南等地,城镇与工业用地密集布局,沿主要发展轴形成产业轴线和城镇密集带。城镇空间与产业空间的无序蔓延大量侵占农业、生态用地,致使生态空间缺失、土地后备资源短缺,区域生态安全格局面临威胁。人口的大量集聚不断加剧资源、环境和生态问题:水质性缺水严重,人均水资源占有量约为460立方米,仅为全国平均的2/3;土地资源消耗过快,人均耕地面积仅0.05公顷,不足全国平均的2/3^[8];水、大气、土壤等方面的环境污染治理难度较大;工业和生活废弃物排放强度大;环境污染和生态退化成为制约区域发展的重要瓶颈^[9]。随着资源环境对区域城镇化发展的约束趋紧,长江三角洲绿色发展与转型发展的诉求变得十分迫切。

党的“十八大”报告将生态文明建设摆在了突出的位置,要求按照人口资源环境相均衡、经济社会生态效益相统一的原则,控制开发强度,调整空间结构,促进生产空间集约高效发展。在全球绿色发展模式的带动和生态环境紧约束的倒逼机制下,长江三角洲城镇密集区未来新型城市化的重点无疑是实施集约化发展,遏制城镇空间的无序蔓延。通过以主体功能区理念统筹、优化区域城镇空间布局,严控城镇建设用地规模,提高资本、土地和基础设施的综合利用效率,区域内各城市

政府将联手探索一条有利于区域生态文明建设的城镇空间集约增长新路。

4.3 推动一体化发展的城镇化网络建设

区域内城镇群正在逐渐打破各自均衡孤立发展的状态,空间上纵横交错,上海、南京、苏锡常等次一级城镇群体空间初现端倪。然而,由于空投产业的弱根植性、体制的滞后和区域管治乏力,导致长三角城市群之间的竞争远大于合作,因此无论在产业关联、城市联系或是景观方面都是一个高度破碎的结构。基于目前国内外宏观发展趋势,长三角地区需要整合城市发展资源,构建以都市圈为单元的区域次级城镇密集区,巩固城市联盟,形成多个都市圈相互交融的新型一体化城镇网络。区域内多个都市圈的出现,将推动长三角加快形成世界级的多核心巨型城镇密集区,总体上表现为区域发展的均质化、多中心化,呈现出“网络+等级”的城镇群体空间演化趋势。

4.4 推动统筹发展的城乡一体化

长三角地区是我国最有可能率先实现城乡一体化的地区,但长期累积下来城乡二元结构与城乡差距不断扩大等问题,至今没有得到根本解决。如,从城乡居民收入差异来看,1989—2011年,长江三角洲地区城镇居民人均收入从1 407元增长到39 864元,农村居民人均收入从1 047元增长到14 255元,城乡收入比从1989年的1.3:1扩大到2011年的2.8:1。总体上判断,长三角地区以城乡建设一体化、产业发展一体化、社会事业一体化为核心内容的城乡一体化发育层次仍然不高。为实现区域城乡一体化发

展的目标,长三角地区首先要从土地制度、人口管理等方面实现突破,并以产业结构调整为主要驱动力和突破口,改善产业结构和就业结构,增加城乡居民收入,提高城乡居民素质和城市化进程。走新型城市化道路,加快推进新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化“四化同步”发展,构建区域整体协调、符合可持续原则的城乡一体化示范区,是未来一段时期内长三角城镇密集区城镇化发展的重要任务。

参考文献

- 1 车前进,段学军,郭垚等.长江三角洲地区城镇空间扩展特征及机制.地理学报,2011,66(4): 446-456.
- 2 吴建楠,姚士谋,曹有挥等.长江三角洲城市群城乡统筹发展的空间差别化研究.长江流域资源与环境,2010,19(Z1): 21-26.
- 3 陈雯,陈晓,张蕾等.《长江三角洲地区区域规划》的区域发展影响评估研究.城市与区域规划研究,2012,5(2): 125-147.
- 4 崔功豪,马润潮.中国自下而上城市化的发展及其机制.地理学报,1999,54(2): 106-115.
- 5 杨万江,蔡红辉.近十年来国内城镇化动力机制研究述评.经济论坛,2010(6): 18-20.
- 6 李强,陈宇琳,刘精明.中国城镇化“推进模式”研究.中国社会科学,2012,7: 82-100.
- 7 宁越敏,李健.泛长三角地区城镇化的机制、模式与战略.南京社会科学,2009(5): 8-14.
- 8 杨桂山.长江三角洲耕地数量变化趋势及总量动态平衡前景分析.自然资源学报,2002,17(5): 525-532.
- 9 顾朝林,张敏,张成.长江三角洲城市群发展展望.地理科学,2007,27(1): 1-8.



中国科学院

The Situation, Dynamic and Trend of Urbanization in the City Concentrated Area of Yangtze River Delta

Chen Wen, Song Weixuan, Yang Guishan

(Nanjing Institute of Geography & Limnology, Chinese Academy of Sciences, Nanjing 210008, China)

Abstract By investigating on the current situation of urbanization in the city concentrated area of Yangtze River Delta, this paper analyzed the dynamic mechanism and developmental pattern of urbanization. This research indicated that the dynamic mechanism of urbanization in this region was dually driven by top-down type and bottom-up type in the 1980s. In 1990s, transnational capital became one of the most important driving force of urbanization, while multi-factors pushed it ahead together after 2000. Based on these results, this paper presented the viewpoints of the new direction and trend for new-type of urbanization in the future.

Keywords yangtze river delta, city concentrated area, new-type of urbanization

陈雯 中科院南京地理与湖泊所研究员, 博士生导师, 区域发展与规划研究中心主任, 江苏省地理学会副理事长, 中国地理学会经济地理专业委员会副主任。主要从事城市-区域发展理论、区域规划方法、长江三角洲以及长江流域的区域可持续发展、区域一体化与空间格局等方面研究。目前主持国家自然科学基金重点项目“长三角区域一体化空间组织机理及优化研究”, 先后主持和承担了长江三角洲区域规划、江苏沿江开发总体规划、南京都市圈区域规划和厦漳泉同城化规划等项目, 共发表论文 100 余篇, 出版专著 3 部。E-mail: wchen@niglas.ac.cn

(接 45 页)

dition and task, this paper discusses main polices for future new type of urbanization in Northeast China, including countermeasures to optimize urban agglomeration structure and upgrade central city international servicing function; to keep enhancing resources-based city transformation and old industrial zone reconstruction; to energetically promote countryside urbanization; to seek right ways for agro-reclamation area, forest region and border area urbanization with local characteristics; to intensively use construction land and establish ecological security patterns for regional urbanization.

Keywords urbanization, urban transformation, old industrial base, regional policy, Northeast China revitalization

张平宇 中科院东北地理与农业生态所副所长, 研究员, 博士生导师。1966 年出生。主要从事东北地区城市化过程、资源型城市转型、老工业城市改造、区域规划、区情分析与区域可持续发展战略研究。主持完成国家、中科院和地方相关科研课题 30 余项, 发表文章 100 余篇, 主编《东北区域发展报告》、《东北区域发展报告 2008》等有关东北区域发展研究的学术著作 5 部。E-mail: zhangpy@neigae.ac.cn