

2014年重庆市决策咨询与管理创新计划项目（编号：cstc2014jccxA00020）

重庆大都市区产业转型与空间整合发展研究 ——基于国家中心城市建设视角

CHONGQING DADUSHIQU CHANYE ZHUANXING
YU KONGJIAN ZHENGHE FAZHAN YANJIU

◇ 彭劲松 / 著



西南交通大学出版社

2014年重庆市决策咨询与管理创新计划项目（编号：cstc2014jccxA00020）

7127.718
18

重庆大都市区产业转型与空间整合发展研究 ——基于国家中心城市建设视角

CHONGQING DADUSHIQU CHANYE ZHUANXING
YU KONGJIAN ZHENGHE FAZHAN YANJIU

◆ 彭劲松 / 著

西南交通大学出版社

· 成 都 ·

图书在版编目 (C I P) 数据

重庆大都市区产业转型与空间整合发展研究：基于
国家中心城市建设视角 / 彭劲松著. —成都：西南交
通大学出版社，2014.9

ISBN 978-7-5643-3434-5

I. ①重… II. ①彭… III. ①地方经济—产业经济—
转型经济—经济发展—研究—重庆市 IV. ①F127.719

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 208036 号

重庆大都市区产业转型与空间整合发展研究
——基于国家中心城市建设视角

彭劲松 著

- | | |
|-------|---|
| 责任编辑 | 罗小红 |
| 特邀编辑 | 郭鸿玲 |
| 封面设计 | 墨创文化 |
| 出版发行 | 西南交通大学出版社
(四川省成都市金牛区交大路 146 号) |
| 发行部电话 | 028-87600564 028-87600533 |
| 邮政编码 | 610031 |
| 网 址 | http://www.xnjdcbs.com |
| 印 刷 | 成都蓉军广告印务有限责任公司 |
| 成品尺寸 | 170 mm × 230 mm |
| 印 张 | 11.75 |
| 字 数 | 228 千字 |
| 版 次 | 2014 年 9 月第 1 版 |
| 印 次 | 2014 年 9 月第 1 次 |
| 书 号 | ISBN 978-7-5643-3434-5 |
| 定 价 | 47.00 元 |

图书如有印装质量问题 本社负责退换
版权所有 盗版必究 举报电话：028-87600562

目 录

第一篇 总体战略篇

第一章 相关概念与理论综述	3
一、都市区相关研究综述	3
二、城市规划主要理论综述	5
三、都市区相关概念辨析	7
四、都市区发展演进机制与特征	8
第二章 重庆大都市区的空间结构及定位分析	12
一、重庆大都市区空间界定及发展阶段	12
二、重庆大都市区战略定位取向	19

第二篇 产业发展篇

第三章 传统优势产业的复兴：以摩托车产业为例	33
一、产业发展现状及趋势	33
二、发展环境分析	42
三、产业发展的总体战略	47
四、支持产业复兴的对策建议	53
第四章 低端加工业的转型跨越：以服装产业为例	56
一、产业发展现状及问题	56
二、产业转型跨越发展思路	62
三、产业转型跨越发展的五大路径	65
四、产业转型跨越发展的政策建议	71

第五章 战略性新兴产业培育：以通用航空产业为例	76
一、国外产业发展现状及经验启示	76
二、国内主要城市产业发展情况比较	81
三、产业发展环境分析	87
四、发展目标愿景与路径	96
五、产业发展方向	100
六、相关对策建议	103
第六章 产业承接与本地根植：以笔电产业为例	106
一、世界计算机产业发展现状及转移趋势	106
二、台湾电子信息产业大陆集聚趋势	109
三、承接台湾信息产业的途径与方略	116

第三篇 空间发展篇

第七章 核心城区的优化发展	123
一、重庆城市规划的历史回顾	123
二、主城空间演进与拓展	131
三、城市新中心的远景构想	136
第八章 近郊新区的融合发展	139
一、新区发展比较分析	139
二、融合发展的战略承载	145
三、融合发展的战略途径	146
第九章 远郊新城的协同发展	161
一、发展环境分析	161
二、协同发展的重要意义	166
三、协同发展的战略途径	168
四、相关政策建议	177
参考文献	181
后 记	183

第一篇

总体战略篇

第一章

相关概念与理论综述

一、都市区相关研究综述

20 世纪 50 年代,随着经济全球化、交通网络的完善和技术进步,一种新型的城市形态——都市区(城市群、都市圈)成为城市化的代表形态和主流方向。可以这样说,都市区、都市圈和区域城市已经成为城市未来发展的主导模式。国内外学界和政府有关部门关于都市区及相关城镇群集发展概念的研究方兴未艾,本章力图对相关理论发展及形成做一番梳理。

国际上比较公认的,也是最先明确提出城市群概念的是法国地理学家戈特曼。1957 年法国地理学家戈特曼提出了最初的城市群概念 Megalopolis。戈特曼把美国东北部沿海地区的城市密集区域用原意为巨大城市邦的希腊语 Megalopolis 来命名,用以说明这一北起波士顿,南至华盛顿,由纽约、普罗维登斯、哈特福德、费城、巴尔的摩等一系列大城市组成的功能性地域。在这一地域,城市沿主要交通干线连绵分布,城市之间联系密切,产业高度集聚,形成主轴长 600 公里,人口 3 000 万的城市密集分布地带。在戈特曼对于城市群概念的表述中运用两个指标来界定 Megalopolis,即较大的总人口规模和高密度的人口分布。第一,戈特曼将城市群的总人口规模下限定为 2 500 万人;第二,戈特曼认为城市群的人口密度至少应达 250 人/平方公里,核心区密度应更高。此外,戈特曼还指出城市群应具有高密度的城镇基础设施和高效率网络流通体系的鲜明特征。他认为,随着城市化的发展,城市将会沿着主要交通干道不断延伸。也就是说,城市交通干道越发达,城市会不断演化成为一个巨大的社会经济组合体,而周边的城市群体是一个连续性很强的以内部作用为主、多中心的云状结构,他同时指出“城市核”是比较明显的,“城市带”则在外形上是比较模糊的。

美国最早使用了“大都市区”(Metropolitan Area)这一概念。基于人口统计的需要,美国人口普查局于1910年确定了大都市区(Metropolitan District)的定义,即以一个或若干个有一定规模数量人口的中心城市和若干邻接城镇组成的区域。后来,几经修订确定为标准大都市统计区(SMSA),并明确界定以一个人口超过5万人以上的中心城市和至少4个人口密度在150人/平方千米的相邻县所组成的区域,相邻县中至少有25%的人在中心城市工作,或者有5%的非城市人口在中心城市工作,或者有5%的非农业人口居住在中心城市^①。

早在20世纪50年代,日本学者和政府规划部门就开始对都市圈建设进行了研究。当时主要是针对大城市的迅速扩展,围绕城市郊区化和卫星城问题进行研究,并从商业角度提出了“大都市圈”的概念,即以中心城市为核心,若干周边城市和地区所组成的地域商业结构。20世纪60年代,日本政府接受了都市圈概念,制定了《大都市圈建设基本规划》,并对都市圈概念做了规定:中心城市为中央指定市,或人口规模在100万人以上,并且邻近有50万人以上的城市,外围地区到中心城市的通勤人口不低于本身人口的15%,大都市圈之间的货物运输量不得超过总运输量的35%^②。

此外,还有其他一些发达国家和地区也从不同角度对都市圈进行了定义和划分,如英国根据中心城市与周边城镇劳动力流动状况,将都市圈定义为“标准大都市劳务区”(Standard Metropolitan Labor Area, SMLA);加拿大根据人口所在区域与大城市的联系程度将都市圈定义为“大都市人口统计区”(Census Metropolitan Areas, CMA)。

我国学者对都市圈及相关概念的研究始于20世纪80年代。

周一星教授(1987年)在借鉴西方都市区界定指标的基础上,提出建立中国的城市功能性地域“城市经济统计区”,即城市的市区非农业人口20万人以上的城市可作为中心市,划入邻接地区以县域为单元(因为统计资料易于取得),并发现中国已出现类似Megalopolis的两大都市带:长江三角洲和珠江三角洲(含港澳)地区。之后,又进一步提出以都市区为基本单元的都市连绵区概念和划分标准,而区别于国外的大城市带。

高汝熹教授(1990年)明确了城市经济圈的概念,认为城市经济圈是“以经济比较发达的城市为中心,通过经济辐射和经济吸引,带动周围城市

① 宋迎昌:《都市圈——从实践到理论的思考》,中国环境科学出版社,2003年。

② 高文杰等:《都市圈规划论》,中国建筑工业出版社,2007年。

和农村,以形成统一的生产和流通经济网络”,并用通勤距离、经济距离和圈域半径界定了中国 15 个城市经济圈。

姚士谋教授(1992 年)提出城市群(Urban Agglomerations)的概念,认为城市群是指在特定的地域范围内具有相当数量的不同性质、类型和等级规模的城市,在一定的自然环境条件下,以一个或两个超大或特大城市作为地区经济中心,共同构成的一个相对完整的城市“集合体”。

王兴平(2002 年)对都市区进行了研究,认为都市区是区域性的中心城市,具备中心市区、城市边缘、外围生态开敞空间三个基本要素。中心市区与城市边缘处于日常生活的通勤范围以内,通过便利的交通网络联系,实现了市政基础设施的一体化,共享相同的生态单元。

二、城市规划主要理论综述

(一) 田园城市理论

田园城市建设理论源于英国著名学者 E. 霍华德(Ebenezer Howard)在 1898 年出版的《明天——通往真正改革的和平之路》一书中提出了“田园城市(Garden City)”的概念,指出在工业化条件下,存在着城市与适宜的居住条件之间的矛盾和大城市与自然隔离的矛盾,他提出了一个兼有城市和乡村优点的理想城市模式,称之为田园城市。这种田园城市包括城市和乡村两部分,整体以圈层状从城区向外依次为中心区、居住区、工业区、供农业生产的永久性绿地,主要是通过城市周边的农田和绿地来控制城市用地的无限扩张。

霍华德指出,田园城市是一个有完整社会和功能结构的城市,有足够的就业岗位维持自给自足,空间合理布局能够保障阳光、空气和高尚的生活,绿带环绕,既可以提供农产品,又能有助于城市的更新与复苏。田园城市的重点在于,如何在距离中心城一定距离之外的郊区,建设一个比中心区更具有吸引力的新城镇,新城镇具有一定的规模,超出这个规模后,可以新建一个田园城市,各个田园城市之间可以用铁路和公路保持联系。

(二) 光辉城市理论

光辉城市理论由现代建筑运动大师勒·柯布西耶于 1931 年提出。“光辉

城市”理论主张用全新的规划思路改造城市，设想在城市建设高层建筑、现代交通网和大片绿地，为人类创造充满阳光的现代化生活环境。他认为，大城市的主要问题是城市中心区人口密度过大；城市中机动交通日益发达，数量增多，速度提高，但是现有的城市道路系统及规划方式与这种要求产生矛盾；城市中绿地空间太多，日照通风、休闲游憩、运动条件太差。他提出要从规划入手，通过合理的规划手段改善城市现有空间布局，以适应这种情况。他主张提高城市中心建筑高度，让城市向高层发展，增加人口密度。

（三）广亩城市理论

广亩城市是由美国建筑师 F. L. 赖特在 20 世纪 30 年代提出的城市规划思想。他认为在汽车和廉价电力遍及各地的时代里，已经没有将一切活动集中于城市的必要，而最需要的是如何从城市中解脱出来，发展一种完全分散的、低密集的生活方式以及使居住、就业结合的新形式，这就是广亩城市。每一个广亩城市的市民都拥有自己的汽车，公共生活集中在特定的公共中心，因此有更多的人和活动凭借私人交通工具及现代通讯技术散布到广大农村去。赖特的目的在于将农业劳动与工业劳动、乡村与城市综合起来，体现了返璞归真的思想。

（四）有机疏散理论

1917 年，芬兰建筑师伊利尔·沙里宁（Eliel Saarinen）针对大城市过分膨胀带来的各种弊病，提出了有机疏散（Organic Decentralization）理论。

该理论有两个要点：把个人日常的生活和工作即沙里宁所讲的“日常活动”的区域进行集中布局，使活动需要的交通量减少到最低程度，并且不必都使用机械化交通工具；不经济的“偶然活动”的场所则可不拘泥于一定的位置进行分散布置。该理论认为，“对日常生活进行功能性集中”和“对这些集中点进行有机的分散”这两种组织方式，是使原先密集型城市得以实现健康发展所必须采用的两种基本方法。有机疏散就是把大城市目前的拥挤区域，分解成若干个集中单元，并把这些单元有机组织成为“在活动上相互关联的功能集中”，如此架构起城市有机疏散的最显著特点，将原先密集的城市区分裂成一个个集镇，它们彼此之间将用绿化带隔离起来。

（五）新都市主义理论

“新都市主义”（New Urbanism）是一种新的城市建设设计运动。该理论主张塑造具有城镇生活氛围的、紧凑的社区，取代郊区蔓延的发展模式。该理论认为，城镇的发展要有一定的边界，这一边界是由自然环境容量所限定的，人们不能模糊和消除这一边界的存在，在社区中应当达到足够的人口密度，保持人口居住的紧凑度，提高土地和资源的利用率，建设紧凑型城市。对于城市交通，新都市主义认为城市不仅要有大运量的、快速的、节约能源消耗的公共交通系统，并要尽可能多地考虑步行易达空间，并且各交通系统之间必须要有便捷的衔接和转换，共同构成有机的、便捷的交通网络，保持城市生态系统的持续运转。卡瑟普等人还提出了“公共交通主导的发展单元”的发展模式。

新都市主义从区域整体的角度应对大城市郊区化无序发展问题，主张控制中心城市无序发展，主张建设紧凑型城市，以“新城”模式建设卫星城，形成区域多中心开敞式的城市和城市群网络，这可以说是霍华德“田园理论”思想在新时代的重构与回归。

三、都市区相关概念辨析

都市圈在社会经济生活占据重要地位，国内外关于都市圈及其他类似城镇群体如大都市区、城市连绵区、城市群的概念和理论有不同的阐述和研究。这些概念的含义既有共同点，又存在差异。

国内外对都市圈及相似城镇群体的研究，主要基于以下几个标准：首位城市的人口规模、城镇群体首位度、中心城市 GDP 集中度、城镇群体区域内主要节点到首位城市的通勤时间及通勤率。可以看出，首位城市的人口集中度、经济集中度、通勤强度是衡量城镇群体特征的三个重要方面。因此，可从都市圈、都市区和城市群的中心城市的上述三个方面特征对都市区、都市圈和城市群三个概念做界定和区隔。

都市区是区域经济的发展达到一定水平后形成的，以一个中心城市和若干卫星城市组成的一日通勤城市组团，中心城市与卫星城市有明确的功能划分，在空间上由中心市区、外围生态开敞空间和都市区外围城镇三个基本要

素构成的城市整体。

都市圈是由一个或多个中心城市和与其有紧密社会、经济联系的邻接城镇组成，具有一体化倾向的协调发展区域；是以中心城市为基础，以发达的联系通道为依托，吸引辐射周边城市与区域，并促进城市之间的相互联系与协作，带动周边地区经济社会发展，可以实施有效管理的区域。

城市群是具有相当数量的，不同性质、类型和等级规模的城市，依托一定的自然环境条件，以一个或两个特大城市作为地区经济的核心，借助于综合运输网的通达性，发生与发展纯属个体之间的内在联系，共同构成的一个相对完整的城市“集合体”。

这三种城镇群体的中心城市人口集中度、经济集中度和通勤强度分布情况如表 1-1 所示。

表 1-1 都市圈、都市区和城市群的中心城市分布特征

指标特征 城镇群体	人口集中度	经济集中度	通勤强度
都市区	高度集中	高度集中	很强
都市圈	比较集中	比较集中	较强
城市群	相对均匀	比较集中	较强

但是从国内外的规划讨论与实际操作层面，作为城市化发展高级阶段的都市圈、都市区和城市群并没有十分严格意义上的区分。如东京大都市圈，也被部分学者称之为东京大都市区；我国长三角都市圈，也被称之为长江三角洲城市群。在不影响对城市群体类型的功能与空间结构探讨的前提下，三种称谓并不需要做出十分严格的限定和区别。

四、都市区发展演进机制与特征

（一）发展的动力机制

1. 都市区是城市化加速发展的产物

都市区的形成首先是城市化加速发展的结果。城市化所经历的轨迹，可以概括为一条稍扁平的“S”形曲线，在这一条曲线上存在一个拐点。拐点

之前,城市化率以递减的速度提高,为城市化的前期阶段;拐点之后,城市化率以递增的速度提高,为城市化的后期阶段。

世界城市发展经验表明,城市化率达到50%~60%,城市化将进入加速发展的拐点阶段。在城市化的前期阶段,集聚效应占据城乡空间结构演变的主导地位,各类要素在空间上由周边向极核方向汇集,导致了具有综合功能的大城市和超大城市出现。而到了城市化的后期,由于人口膨胀、城市资源供应紧张,环境的综合承载能力达到一个特定饱和值,产生了集聚不经济,生产要素开始向周边低梯度区域“逃逸”并重新组合,这时扩散机制取代集聚机制成为城市化的主导动力,这样的结果导致了城市密集区,或者说都市圈的形成。

2. 工业化和技术进步的共同促进

城市产业结构的空间变迁与重构也会对都市圈的形成产生重要影响,我国区域非均衡发展主要通过第二产业的快速扩张实现。在大城市内部,工业化推进速度最快,导致增长极的形成,而增长极进一步发展过程中,一些对环境污染较大,对水源、电力等资源依赖较强,占用城市用地较多的重化型工业在级差地租的作用下,渐近向周边地区扩散。水耗低、污染小、用地少的现代服务业、高新技术产业则因大城市核心区物流和信息洼地效应,以都市区极核为中心汇流集聚。空间动态的“一进一退”,使产业结构突破单一城市空间,在有着密切联系的更广阔地域内进行重构,由此,都市圈极核部分将主要承担社会公共服务和商务流通等核心功能,并对其广阔的市场腹地形成有效辐射和向心吸引,在社会产业链、社会消费链的共构过程中,形成紧密的互动关系,使城市的范围一步一步地向外呈圈层放射状拓展。

3. 政府有目的的规划和政策导向

政府规划和政策导向对大都市圈的形成具有积极作用。客观上说,都市圈是实践的产物,政府科学的规划和积极的政策导向对都市圈的形成演进,起到了极大的推进作用。如东京都市圈的格局形成得益于日本城市规划学会、首都圈建设委员会于20世纪50年代到80年代四次首都圈的建设规划。纽约都市圈规划起始于1929年,由非官方和非营利性组织“纽约区域规划协会(RPA)”编制,迄今为止,RPA共进行过三次纽约区域规划。我国都市圈的崛起,主要是在我国改革开放之后政府基于非均衡发展战略的需要,有目的对沿海城市的规划及政府扶持。经过20多年的磨合,我国两个最重

要的跨行政区域都市圈——长三角大都市圈和京津冀都市圈日益成熟，长三角和京津冀都市圈新一轮战略规划也在“十一五”期间启动，这标志着我国大都市圈发展进入一个新的阶段。^①

（二）发展的阶段特征

都市区由萌芽到发展成熟，其初期一般是无序地自发成长，在后期则呈现出有组织、系统性发展特征，都市区越是到发展后期，其城市圈域耦合深化程度越快、整合效率也越高。根据大都市区发展一般规律，可将大都市区演进划分为：城市游离阶段、城市向心发展阶段、城市体系形成阶段和一体化发展阶段四个递进阶段。这四个阶段的特征如表1-2所示。

表1-2 大都市区发展的四阶段及特征

序号	阶段名称	特 征
1	城市游离阶段	首位城市经济职能外向化迅速发展，城区逐步向外拓展；其他城市彼此之间的联系薄弱，城市化进程缓慢
2	向心发展阶段	区域综合交通体系渐次形成，外缘次级城镇与首位城市通过交通轴线的传递辐射形成经济协作关系，首位城市对周边城镇的吸引作用显著，向心集聚力明显
3	体系形成阶段	通过产业空间分工和重构，城市规模扩大，城市职能在都市圈的框架下重新定位
4	一体化发展阶段	城镇体系和城市职能分工比较明确，各城市间形成新的竞合关系，达到一种高水平的动态均衡

如纽约都市区形成与演化，就经历了明显的四个阶段。第一阶段是1870年以前的各城市孤立分散阶段，这一阶段人口和经济活动不断向城市集中，城市规模不断扩大，但各城市均独立发展，城市之间联系相对薄弱，众多小城市呈松散分布状态，地域空间结构十分松散。第二阶段是1870—1920年的区域性城市向心发展阶段。这一阶段，随着美国产业结构的变化，城市规模急剧扩大，数量显著增加，以纽约、费城两个特大城市为核心的区

^① 彭劲松：《大都市圈的形成机制及我国都市圈的构建方略》，载于《城市》，2007年第12期。

域城市发展轴线形成，区域城市化水平提高。第三阶段是1920—1950年的大都市带雏形阶段。这一阶段，美国社会经济发展进入工业化后期，城市建成区基本成型，中心城市规模继续扩大，在单个城市中的人口和经济活动向心集聚达到顶点的同时，城市发展超越了建成区的地域界线，向周边郊区扩展，逐渐形成大都市区。第四阶段是1950年以后的大都市圈一体化成熟发展阶段。这一阶段，科技迅猛发展，交通和通讯发生革命，城市的产业结构不断升级换代，城市郊区化的出现，导致都市区空间范围扩大，并沿着发展轴紧密相连，大都市带自身的形态演化和枢纽功能逐渐走向成熟，波士顿、纽约、费城和华盛顿四大都市群横向蔓延，相互连接，最后发展为跨越数州的大都市圈。

第二章

重庆大都市区的空间结构及定位分析

一、重庆大都市区空间界定及发展阶段

(一) 空间范围界定

都市区的发展，既是城市化、工业化推动的结果，同时也是政府主动规划的产物。都市区的发展，在不同的时期、不同的发展阶段，其空间范围也不一样。作为一个或多个中心城市和与其有紧密社会、经济联系的邻接城镇组成，都市区是具有一体化倾向的协调发展区域，是以中心城市为依托，以发达的联系通道为基础，吸引辐射周边城市与区域，并促进城市之间的相互联系与协作，带动周边地区经济社会发展，可以实施有效管理的区域。

因此，是不是都市区的组成部分，其实可参考两个重要衡量标准：一是与都市区的中心城区有无紧密的经济社会联系与协作关系，且这些区域应能够与都市区实现一体化的有效管理；二是其他城镇与中心城区有较为发达的交通联系，可以实现点对点的快速通勤。

重庆直辖后，围绕重庆大都市区的规划建设，有三次比较重要的官方表述。

一是都市发达经济圈的提出。2000年，重庆市第一次党代会根据全市各大区域经济地理特征和经济社会发展现状，遵循地域分工和区域经济发展规律，按照中央“四大任务”的客观要求，提出了规划建设都市发达经济圈、渝西经济走廊、三峡库区生态经济区的“三大经济区”。其中都市发达经济圈是指重庆主城九区的行政区域，面积5473平方公里，是长江上游经济区的核心区和承载主体。

二是一小时经济圈的提出。2006年12月，时任重庆市委书记的汪洋首