

大沈阳都市连绵区 规划与环境

——沈阳经济区规划与
环境影响评价论文集

朱京海 主编

辽宁科学技术出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

大沈阳都市连绵区规划与环境：沈阳经济区规划与环境
影响评价论文集 / 朱京海主编. —沈阳：辽宁科学技术出版
社，2012.9

ISBN 978-7-5381-7629-2

I. ①大… II. ①朱… III. ①城市规划—环境影响—
评价—沈阳市—文集 IV. ①TU984.231.1-53 ②X820.3-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 185867 号

出版发行：辽宁科学技术出版社

(地址：沈阳市和平区十一纬路 29 号 邮编：110003)

印刷者：沈阳天正印刷厂

经销者：各地新华书店

幅面尺寸：210mm × 285mm

印 张：26.25

字 数：700 千字

出版时间：2012 年 9 月第 1 版

印刷时间：2012 年 9 月第 1 次印刷

责任编辑：郭 健

封面设计：唐一文 王 玥

版式设计：关玉姝

责任校对：魏春爱

书 号：ISBN 978-7-5381-7629-2

定 价：60.00 元

联系电话：024-23284536, 13898842023

邮购热线：024-23284502

E-mail: 1013614022@qq.com

<http://www.lnkj.com.cn>

本书编委会

主 编：朱京海

总 顾 问：孔庆熔

执行主编：王伟强

副 主 编：王 炜 戴 巍

编 委：刘建鑫 袁 博 金锋淑 丁会年

范纪军 李 薇 郭 琦 苏 雷

刘鹤云 张树东

序

长期和我从事科研合作的老友孔总寄来两大篇专题目录和几篇重要的研究心得，嘱我为之作序。粗读之余有些感触细细道来。

这一大本科研和实践成果集成记叙了朱京海学术团队（其中包括在读的硕士、博士研究生和毕业后从事辽宁生态保护、城市发展、规划管理方面的有志之士）在辽宁大地坚守职责、发挥专长的实践足迹，凝聚着他们的专心致志、不辞劳累的心血智慧，折射出他们孜孜不倦、着力求解疑难问题的进取精神。

其中，《从辽宁中部城市群到沈阳经济区的回顾与展望》一文，尤为难能可贵。早在10多年前，朱京海已洞察中国北方工业基地的困惑。沈阳如何振兴起来？需要在更大的区域范畴内寻思解困对策。他率先提出“大沈阳”是区域经济发展的必然，继而，《辽宁经济日报》又在2001年10月22日刊登《“大沈阳”将给我们怎样一个神奇》专访，理念新颖，论述充满睿智具有震撼力。10年时光，“沈阳经济区”这一理念的建构，经历了由萌生、孕育、成熟到实践的历程，而今上升为国家发展战略，为推进“新型工业化综合配套改革试验”奠定了坚实基础，辽宁中部“7+1”城市群组成活力盎然，充分体现出“携手并进，合作共赢，共同发展”原则，推进经济社会环境的全面协调可持续发展，实在令我由衷地高兴并深受鼓舞。

在这样一个大的理论框架和政策指导下，有关沈抚同城化带来的启示、沈本一体化战略下的规划实践、营口鲅鱼圈新港的崛起等方面的研究，都使我对于这些曾经考察访问过的地方产生一片动情的思念和一份深远的情结。其他一些关于产业结构的调整、生态廊道的建设不只停留在单项、孤立的研究，细读之后会找到更有效地解决沈阳发展问题的途径，以便从更大的时空范畴进行更有序更科学整合，进而有力地促进沈阳成为我国东北地区强劲的经济增长极。

这本论文集由理论篇和实践篇两大部分组成，其文章编辑风格与2009年出版的《辽宁沿海经济带的规划与环境影响评价论文集》一样，堪称姐妹作。毫无疑问，这对科研队伍学术建设以及辽宁城市发展与环境建设方面都具有开创性的意义和作用，诚可喜和可贺也。

时下，新闻媒体用显赫字体刊登《沈阳，距离国家中心城市还有多远》一文，这标题既很动人，又值得深思。好在省、市领导都满怀信心，坐拥两大国家发展战略，决意打造辽宁“丰厚度”，助推沈阳老工业基地在全面振兴的道路上前行。好消息又传来：华晨宝马在铁西的新工厂明年年初就要投产，该厂总裁袁志说：“宝马的沈阳铁西新工厂在技术领先性、环境可持续性和智能化方面，都可以说为世界树立标杆”。在此，我也要寄语：京海学术团队要乘势而上、再接再厉，谋求新思维、再创新贡献。

陶唯学
谨序

2011年11月

目 录

上篇 理论篇

“大沈阳”将给我们怎样一个神奇——关于建设“大沈阳都市连绵区”的采访对话	7
从辽宁中部城市群到沈阳经济区的回顾与展望	朱京海 13
沈抚同城化带来的启示	孟 克 白 英 17
沈本一体化战略下的本溪规划实践	刘天泽 孟昭星 于 丹 22
营口港——沈阳经济区出海大通道的门户	王伟强 31
建构“大沈阳”都市连绵区——辽宁中部城市群一体化研究	刘建鑫 33
后工业城市雕塑与东北文化	郭 琦 65
基于基因工程原理的本钢一铁厂工业遗存重塑	郭 琦 70
沈阳经济区城市体系结构的分形研究	苏 雷 79
基于环境优化城市规划布局的规划方法探析——以营口沿海产业基地总体规划为例	丁会年 86
沈抚连接带产业空间发展战略研究	刘鹤云 90
本溪市产业经济与城市整合的规划研究	关 群 131
沈阳高新区空间结构优化与产业升级实践	刘恒玲 139
基于环境优化理念的抚顺市产业空间结构研究	蒋 琦 168
沈抚同城化生态廊道建设典范——以沈抚百里生态路规划设计成果为例	范纪军 219
营口沿海城镇密集区统筹发展的权重及对策	范纪军 223
基于循环经济的辽宁造纸园区发展对策研究	李 薇 259
市场经济条件下招商型概念规划的制定与实施	袁 博 302
沈抚同城化区域景观格局优化研究	王 炜 金锋淑 306
沈抚同城区域建设用地生态适宜性研究	王 炜 310

下篇 实践篇

辽河生态治理湿地概念规划	323
鞍山达道湾工业区造纸产业园控制性详细规划	338
辽宁（本溪）再生资源产业园总体规划	353
台安造纸产业园规划环保篇	375
熊岳新城概念规划	385
沈抚同城环境共建共管优化方案	417

上 篇
理论篇

“大沈阳”将给我们怎样一个神奇？

——关于建设“大沈阳都市连绵区”的采访对话

本文采访者：辽宁经济日报

本文采访对象：本溪市人民政府常务副市长朱京海博士

朱京海，1960年出生，北京人科学技术哲学和城市规划双博士，曾留学美国。1997年任辽宁省建设厅副厅长，两年后出任本溪市人民政府副市长。

采访手记

酝酿采访朱京海，最初是被他关于“城市哲学：经营城市的理念‘魔方’”的一番充满睿智和思辨之光的妙论所吸引、打动，继而，在《“大沈阳”是区域经济发展的必然》这篇新闻中，获悉他赴香港讲学时，提出建设大沈阳都市连绵区的构想和理念，颇受关注，便由此萌生了采访他的念头。

一个天清气朗的日子，记者乘坐的采访车徐徐驶入山城。映入眼帘的那一幅幅绿草如茵、整洁宽敞的老城新景，那一处处匠心独运、气度不凡的城建手笔，令记者对这座熟悉的城市不禁顿生出几分陌生和新奇。朱京海究竟何等样人物？他——一位主管城建的副市长（现已任常务副市长），手里不就攥着那点极为有限的城建资金嘛，凭什么“魔杖”竟在短短的时间内，便使一座在人们的心目中，早已以“污染严重，格局混乱，极难改造的大生产车间”为其形象定格的老工业基地城市，发生这令人难以置信的变化？

在本溪市政府那幢旧式建筑二楼的一间办公室里，一张充满自信、焕发着朝气与活力的年轻面孔，微笑着迎接我们。

他很忙。没有过多的寒暄与客套，采访便直切主题……

当今时代是城市时代，失去城市便意味着失去发展的领先地位；21世纪国际竞争的单位是什么？不是企业也不是国家，而是大都市连绵区。

记者：你在香港讲学时，提出“建立大沈阳都市连绵区”的构想和理念，引起许多人的关注。我们注意到，你一再谈到当今时代是城市时代这样一个概念，能否就此进一步阐述一下你的观点？

朱京海：城市是经济发展到高级程度的产物，城市的魔力在于它的集聚效应，使之成为人流、物流、资金流、信息流、技术流，以更高强度和密度交汇、碰撞的经济增长能量重心。仅仅20多年前，人们还在试图抑制城市的迅猛发展，但今天面对全球性势不可挡的城市化浪潮，各国政府已越来越清醒地认识到，必须将精力集中到主要的中心城市上来。当今时代是城市时代，失去城市便意味着失去发展的领先地位。从世界范围看，伴随全球经济的一体化，城市发展已进入网络时代，在这个网络中逐步形成的一批国际节点城市，将影响乃至主导未来世界经济的前途。

显然，中国作为工业化后发达国家，要在很短时间内走完发达国家花几十年、数百年走过的路，就有个效率问题，有个选择以大城市圈为核心的城市化模式问题，有个需要也必须崛起一批国际节点城市的问题。21世纪国际竞争的基本单位是什么？不是企业也不是国家，而是以国际节点城市为中心的大都市连绵区。所谓全球经济一体化，意味着全球城市间分工、交流、合作、竞争诸关系的日益强化，只有大城市才能蓄积足够的经济能量和基础设施等条件，参与全球性的城市间分工。可以说，在未来国际竞争中，没有大都市连绵区，就没有竞争力，没有分得一杯羹的资格和条件。

那么，中国哪些城市具备这样的可能性呢？人们首先看好的是上海，或者说以上海为中心的长江三

角洲大城市圈；其次，是以香港、广州为中心的珠江三角洲大城市圈；当然，在其他地区也可能逐步形成若干个节点城市，譬如北京、重庆等，在东北、华北还可能产生一个，会出现在哪里？在天津？在哈尔滨？还是在沈阳？

现在，大家都在争先恐后做这个“节点”、画这个“圈”，没有谁会说你沈阳就天经地义是“中心”，而是谁做得好，谁就是“中心”。

记者：沈阳历史上就是东北经济、交通、科技、文化中心，那么，是不是可以这样认为，做节点城市，至少在东北地区，沈阳具有“天然优势”，不是谁想争就能争得去的？

朱京海：现在，大家都在争先恐后做这个“节点”、画这个“圈”，没有谁会说你沈阳就天经地义是“中心”。譬如长春，几年前就开了一次关于东北地区城市发展的大型国际会议，人家的论点是：长春应为东北地区发展中心。从地理角度看，长春是东北的几何中心嘛！哈尔滨也有“充分理由”，是东北亚的几何中心，又是东西方经济、文化的交融点……

再譬如天津，也是几年前就在搞“环渤海城市圈”发展的研讨、论证，提出天津是这个“圈”的中心城市，而且，中国改革开放以来，第一次大发展浪潮起于珠江三角洲，第二次浪潮是在以浦东为龙头的长江三角洲，那么，第三次浪潮将继续北移，环渤海地区将成为最大的增长极或热点地区，等等。

国内其他地区也不甘示弱。深圳正在紧锣密鼓酝酿“深港合作”；广州随着番禺、花都两市撤市建区，城区面积翻了一番多，正瞄着国际化区域中心城市，谋划六大城市团组区域布局的调整；江苏、安徽几个城市在围绕“南京一小时都市圈”做文章，据称“已从务虚进入务实阶段”……

一直以来，在中国城市化进程选择何种模式的问题上，较多的看法是大、中、小三种发展重心说。20世纪末，随着全球经济发展呈现出一体化、区域化和集团化趋势，与之相应，作为现代城市发展最高阶段的“大都市连绵区”也加速形成与发展，在经济全球化进程中扮演愈益重要的角色。我们不妨注意一下，那些国际知名的大都市许多都已悄然变“大”，像大纽约、大洛杉矶、大伦敦、大巴黎……其实，大体上都是中心城市与周边城市群的“共同体”。譬如一个大洛杉矶名义下，就集聚了150多个市镇，你走到哪，都被告知是洛杉矶，对外打出的都是洛杉矶这块牌子、这面旗帜。那么，作为工业化后发展国家的中国，城市化模式的选择需要考虑发展效率，而从发展效率的角度讲，就不能不选择大都市连绵区的发展模式。20年来，我们在以乡镇企业为核心的农村工业化方面，进行了大规模的探索、尝试，但实践证明，效果比较好的往往是大城市或城市群能量辐射区域，如苏、锡、常地区等。再比如，开发大西北，从新中国成立以来就一直在搞，为什么很难成“气候”，恐怕在做城市、做能量集聚上花的力气不够，是一个重要因素。

回过头来说我们辽宁，面对这样一个大趋势该怎么办？老实说，在城市发展进入网络时代的今天，指望凭借一些传统优势，便天经地义当“中心”，已靠不住了。谁做得好，谁就是“中心”，谁就能分得一杯羹。其实，我们手里正攥着一张“王牌”，那就是下决心打造“大沈阳都市连绵区”。

经营“大沈阳”是辽宁抓住这次“城市革命”发展契机的支撑点，跳跃点；我们手里攥着的是别人想去做、短时期内却难以形成的“稀缺资源”。

记者：你讲到经营“大沈阳”是辽宁的一张“王牌”，那么，我们究竟有哪些优势或有利条件？

朱京海：当然，人们现在普遍看好的是“大上海”，或可加一个以广州为中心的珠江三角洲城市群。但今天城市发展已进入网络时代，重要的问题在于看谁做得最好。

其实，目前中国城市最发达、能级较高的地区，主要是京津塘、长江三角洲、珠江三角洲和辽中南这四大城市群区域。城市群是什么？就是经济增长能量重心在空间形式上的集中表现，能级越高的大城市圈，越有可能成为国际节点城市。

在这四大城市群中，历史上以辽宁中部城市群城市化水平为最高。在以沈阳为中心的90公里半径内，集聚了沈阳、鞍山、抚顺、本溪、辽阳、铁岭等六座大中城市，再加上拥有30万城区人口、省内最大的县级市海城。全国目前城区人口超百万的32座城市中，这个圈子里就占了3个，外加城区人口接近

百万(97万)的本溪。可以说,这么多大中城市,在这么“紧凑”的空间集聚,在全国都是少见的,这本身就是一种稀缺资源,稀缺的城市资源。别人想做,都很难在一个短时期内形成并拥有这种特殊的资源优势。问题就看我们能不能、会不会用好、用足、用活它。

这个“圈”作为辽宁老工业基地的核心圈,新中国成立后的重点投入和建设,以及改革开放20多年来的发展,已形成较为完善的现代工业体系,城市建设和功能基本完善,交通、通讯等基础设施优越,沈大、沈山、沈丹、沈长、沈抚等高速公路网络,已使沈阳与圈内城市全部可在一小时内通达,圈内各城市发展状况也大体都在全国处于中等或中等偏上水平。

作为中心城市的沈阳,更是东北地区传统的经济、文化、交通、科技中心城市,是最大的交通枢纽,最大的制造业中心、贸易中心。而且,沈阳位于环渤海经济圈与东北经济圈的结合部,是两条国际大通道(欧洲—北京—朝鲜—韩国—日本;东亚—俄罗斯远东地区—欧洲)的聚交处,在国内国际区域分工中处于重要地位。

还应当注意到的是,国际经济中心城市崛起的必要条件之一,是处于世界经济增长转移路径上的位置。近几十年来,世界经济增长重心向亚太、特别是东亚地区的转移,以及我国近年来经济发展重心北移的趋势,都为处于这一路径上的以沈阳为中心的辽宁中部城市群,提供了不可错失的崛起机遇。

就辽宁而言,做“大沈阳”还有一个得天独厚之处,那就是行政区与经济区相吻合,便于统筹协调,形成合力。从我国目前情况看,行政区与经济区的关系整合不是件容易的事,两者之间的冲突,很可能是最大的掣肘因素。譬如“大上海”,包容了上海、江苏、浙江三个省级行政区的若干个城市,经济区与行政区关系上就比较复杂;广州、深圳与香港的合作,涉及的问题更多;京津两大城市同属直辖市,各有各的利益考虑,虽近在咫尺,但一体化恐怕也有一堵“看不见的墙”。这些关系协调起来挺麻烦,协调不好,做起来既不经济,又不一定合理;成本高,效率可能却很低。所以,倒是做“大沈阳”很有可能抢得先机。

把城市群做成“都市连绵区”,可不是“1+1=2”这么个简单叠加的概念;它是在转动一个“魔方”,转好了,会像魔鬼一样为我们生出无穷无尽的财富。

记者:把城市群做成“都市连绵区”,有人可能会问,不就是几个城市的集合吗?怎么就一下子有了更大的竞争力呢?

朱京海:把城市群做成“都市连绵区”,可不要以为这只是城市人口、城区地域、经济总量“1+1=2”这么个简单叠加的概念。它其实是在转动生产力要素重组或者说城市运行要素与运行条件重新整合这个“魔方”,转好了,达到最优或较优的有机组合秩序或状态时,它会像魔鬼一样为我们生出无穷无尽的财富。

城市之所以神奇,一个重要奥秘在于它的集聚效应。假设一座城市集聚的人口不足百人,恐怕很难谈到什么产业的发展;而当一座城市集聚了几十万、数百万人口时,量变就将引起质变,必然要生成产业,要为市民提供相应的就业岗位,要发展商品流通,办医院、兴教育……这里面是有账算的。

有人可能认为,工业经济、特别是重工业才有强烈的城市化取向。而现在是知识经济时代了,信息技术已使人们不再需要城市、特别是大城市了。殊不知,知识经济的发展同样离不开集聚效应,而且需要碰撞更多、速率更高的集聚。信息产业的重要特征,就在于接触的经济性大,速度的经济性大。实现这两个经济性的最佳途径就是最大限度地促使各种信息载体集聚在同一空间,以充分、便捷地交流、碰撞,实现倍速的信息生产,乃至引发经济的爆炸式增长。所以,集聚的魔力,使大城市仍具有明显的优势。

大都市连绵区的发展也在于其集聚效应。但这个集聚效应如何,则取决于其结构是否优化。现代系统论告诉我们,结构决定功能,整体并不是部分的机械的总和,而是有秩序的有机组合体,并且客观上有可能存在最优的或较优的有机组合秩序和状态,使得整体功能大于各部分功能之和。

所以,做“大沈阳都市连绵区”,必须着眼整体功能的优化搞好总体设计,而不是孤立追求单一城市的发展。这就好比一台电脑,各元器件按总体设计程序巧妙组装,便可产生每秒几万万次的高超计算能力;而任何单一元器件,无论其品质功能如何尽善尽美,也不可能产生如此神奇的系统功能。

在新世纪，辽宁拿什么去参与上海、北京等国内发达地区间的竞争？拿什么在国际分工与竞争中谋取一席之地？“大沈阳”是我们的“王牌”，也是唯一的抉择。

记者：作为辽宁人，都很关心在未来的国际、国内竞争中，辽宁将处于一个什么样的竞争地位，你能再具体些谈谈“大沈阳”将可能为我们带来的“变数”吗？

朱京海：我们现在的确需要认真思考这样的问题，在新的世纪，辽宁拿什么去参与上海、北京、广州等国内发达地区间的竞争？拿什么在国际分工与竞争中谋求一席之地？从某种意义上讲，竞争的基本单位不是城市嘛，那我们就城市与城市“一对一”比比看，恐怕谁都不是人家的对手。但假如换个思路，经营好“大沈阳”，用这个“都市连绵区”去比比看，竞争优势的对比恐怕就变数很大了，甚至会出现戏剧般的逆转。实话实说，“大沈阳”做好了，我个人认为，将完全可以与上海、北京相较量，更大胆点说，至少能打个平手。

你们想听具体些，那我就举个具体些的例子来说。发展高科技，大学是先头部队，辽宁的大学能跟上海比吗？人家的复旦、同济、交大，哪个不是中国第一流的名牌大学？我们与人家根本不是一个重量级，现在比不了，就目前这种格局，50年、100年都比不了，想都不敢想。但是，假如换成“大沈阳都市连绵区”的理念来做，情况就挺微妙了。譬如大学城的建设，现在国家正调整教育机构，各大学纷纷下放，是个机遇；各大学为拓展发展空间，又纷纷从中心城区往外走，东大、辽大、辽师、沈大、沈阳工业大学等“孔雀四面飞”，东大信息技术学院甚至南迁大连。如果把这种“散花式”的调整，改变为总体规划下的“集聚式”调整，在桃仙国际空港附近兴建一座30—40平方公里的“大沈阳”科学大学城，把沈阳乃至中部城市群20余所大学、上百所科研院所，尽可能集聚到这里，再规划好双D港、博士站、创业园区，建设起资源共享的、国际先进的科学宫、图书馆、电教馆、体育场馆，以及相应的医疗、公交、餐饮服务等，这整个就是座城市啊，一座毗邻国际空港和高速公路，“知本”密集、人才荟萃、脑力激荡、活力四射的“硅谷之城”呀！十几万、数十万不同学科专业的青年学子、大批教授、专家、学者集聚于此，新知识、新技术、新信息、新理念的倍速交流、融汇碰撞，将激发出巨大的创造“火花”，那时，可能就在这座科学城的酒吧里，每晚都不知会迸发出多少天才的新创想、新发明啊。

试想，硅谷如果只“集聚”了三两家创业公司，无论如何不可想象它今天对于全球新经济的发动机作用。如果我们把软硬环境做得好，周边省市如河北、内蒙古、东北等地一些高校、院所，也可能在调整、下放中“集聚”到这里来。作为中国新兴的、规模最大的科学大学城，它无疑将成为国际间高等学府、科研机构教学、科研、创业合作与交流的超级能量集聚点。

而且，有了这样一座共享的科学大学城，周边城市不必再搞低水平的重复建设，咱本溪也用不着再为“百万人口的城市不能没有一所大学”而奔走呼吁了。反正这座科学大学城，就是圈里6座城市共同拥有的嘛！“芝麻盐”可以集中起来办大事，更经济、更合理、效率也更高。

如果我们拿任何一所大学或任何一座城市的大学去跟上海比，都没法比，不用比就败局已定；但如果我们拿这座中国第一的科学大学城去和上海比，你有吗？上海缺少的是空间，它做不了哇。为什么它要把县都变成区，就是要寻求增强城市集聚辐射功能的空间呀！当然，上海人以精明著称，大学城人家已超前动手了，只不过空间狭窄了些，仅4平方公里。而我们做到30平方公里，做好了，是可以和牛津、剑桥相媲美的。

不仅大学城可以这么做，其实，每个行业、每个领域都有这类问题，道理是相通的。当然，并不是什么都求大，重要的是从自己手里的牌出发，做“佳”、做“特”、做“稀缺”。总之，“大沈阳”实在是个可以化弱势为优势，化腐朽为神奇的“王牌”，也是我们的唯一抉择。

经营“大都市连绵区”是个需要建立的新概念，但并不是个遥远的“未来概念”，把这个理念建立起来，马上会发现它离我们很近，有很强的现实性、可操作性。

记者：有人还可能会提出这样的问题，“大沈阳”的构想好是好，但恐怕离我们还太远，我们现在需要的是更具现实性、可操作性的思路。你怎么看待这个问题？

朱京海：在现代经济、科技的发展，让时空突然缩小，整个世界都已成为一个“地球村”的今天，

建设“大沈阳”，可以说几乎已不存在硬件瓶颈的问题。倒是人们的观念和意识，可能是真正意义上的“瓶颈”。应当说，经营“大都市连绵区”是城市化和经济一体化进程中需要建立的一个新概念，但它并不是一个遥远的“未来概念”。重要的是把这个理念建立起来，基于它去做事，你马上就会发现它其实离我们很近，几乎无处不在，落实到各个领域，都有很强的现实性、可操作性。

比方说，我们本溪今年下决心调整了新建体育馆、游泳馆的选址，为什么下这个决心？就是基于“大沈阳”一体化发展的考虑。原先的布局，下了高速公路还得走一阵子，现在，我们把它摆在一下沈本高速公路出口附近，包括新建的宾馆、酒店也摆在这。什么意思？沈阳不是在争办“十运会”吗？高速公路的那头，是东北最大的体育场——沈阳五里河体育场，“十强赛”已让它名声大噪，大型赛事肯定少不了；而高速公路60公里外这一头，一下路就是本溪新建的现代化体育馆、游泳馆、宾馆、别墅度假区；中间是桃仙国际机场，这不就是对接、配套嘛！假如下了路，曲里拐弯走老远，再东摆一个，西摆一个，根本呼应不上，怎么好借力发展呢？贴着这一带，我们正在打温泉，打出后还要调整布局，瞄着把这一块做成沈阳的睡城，为富裕起来的沈阳人提供掩映在“碧水、蓝天、山林、绿地”中的温泉别墅，将来一步步让沈阳人建立起这样的“生活新概念”：“平时在沈阳工作、挣钱，周末到本溪度假、消费。”有了高速公路，不就是一个小时的车程吗？

再比如，本溪动物园的“结构调整”。沈阳有动物园呵，而且动物更多、更全，我们没那个实力跟人家比大比全，怎么办？做特色。所以，我们把动物园更名为“本溪动物园暨东北猴园”，现已达到300多只猴子的规模，号称“东北猴军”。要看猴，我这最多，种类最全，东北独一无二。这也是在“大沈阳”的理念下，有意识地去配套、做互补，而不是做同构，人家有什么，我也得有什么，搞低水平的重复建设。

其实，只要把“大沈阳”这个理念建立起来，处处留心皆“名堂”，应当做、能够做、马上可以做的事情多着呢！像六城市的出租车，能不能突破行政区划的界限，像上海那样搞成“区域性出租车”，在“圈”内无阻碍运行，别再像我们现在，连县里的“的士”到市里来，都得被赶得满街筒子钻。六城市的电话能不能全改用区号024，什么0414、0413一律取消，都用“大沈阳”一块牌子对外。那么多中文城市名，外国人能记住吗？记住一个沈阳就不错了！问你大佛在哪？水洞在哪？都在“沈阳”。更大胆些，工商注册能不能“一体化”，在沈阳注册的，到本溪也好使；在本溪注册的，沈阳也好使。人家欧盟国与国之间都能市场“一体化”，我们自己家里为什么要搞那么多堵“墙”？

特别重要的是连绵区交通体系的确立和建设，有人认为它是大都市连绵区形成的关键，或者说，连绵区范畴就是通勤圈的范围，通勤圈拓展到哪里，便直接意味着都市连绵区延伸成长到哪里。因此，连绵区内城市间的交通，应当完全像城市公交一样去做，开通区域间通勤车，或搞城际轻轨。大连做轻轨，市内到金石滩38公里，抚顺到沈阳不过12公里，搞上轻轨车型，20分钟一趟，区域内人、财、物、信息流等能量的交换、融汇、扩散和碰撞，将在大大缩小的时空内发生深刻改变，将直接提升城市经济和城市生活的效率。

总之，很多事情眼下就能办，马上着手去做，肯定会在一个很短的时间内崛起。信息时代，人们不是发现，往往不是大的打败小的，而是快的打败慢的吗？

这件事情光靠沈阳挑头，几个城市自己来做，恐怕做不了；它客观上需要一个能够总揽全局，动员、组织协调城市群各方面力量的，有权威、有影响力的总设计、总导演。

记者：看来，建设“大沈阳都市圈”将是件造福辽宁的宏伟工程，那么，你认为做好这件事情，重要的是什么？

朱京海：谁是城市的创新者？不是学者、工程师、建筑师，而是城市的领导者，城市的行政当局。按照熊彼特的观点，城市创新者应具备三个条件：一、有眼光，对城市的发展具有前瞻性、整体性的战略视野；二、有胆略，勇于实践、善于探索、敢于创新；三、有能力，能有效地动员和组织社会各方面力量实现城市运行要素的重新整合。

具体说到做“大沈阳都市连绵区”这件事情，就我们目前实际情况看，光靠沈阳挑头，几个城市自己来做，恐怕做不了，即便做也难。因为它客观上需要一个能够总揽全局，动员、组织、协调城市群各

方面力量的，有权威、有影响力的总设计、总导演、总指挥部。所以，这件事要办好，就得省里挂帅来抓，这是个很重要的问题。

经营“大沈阳都市连绵区”，是个规模宏大的系统工程，它的规划、建设要考虑诸多要素和条件，所以，总体设计、整体优化非常重要。比方说连绵区的基础设施建设，象桃仙机场当初选址就很科学，因为它是站在“辽宁中部城市群共享”的整体角度来考虑的。可以说，是大沈阳都市连绵区建设的成功范例。直到现在，鞍山、抚顺也好，本溪、辽阳、铁岭包括海城也好，全都用它，而且用得像自己的机场一样，因为用得方便呀！不然，鞍山、抚顺等大城市这么多年为什么不开张罗建机场？而珠江三角洲城市群在构建空港等区域交通体系时，恐怕缺乏的就是总体设计、整体优化，结果，几个城市各自为战，各建各的机场，重复建设，难成体系，分散了财力、运力，整体效益却不佳，像珠海机场已面临倒闭，这个教训值得注意。

当然，随着“大沈阳都市连绵区”理念的确立，桃仙机场还要纳入通勤圈设计、考虑，起码从市区到机场沿途公路应装上路灯；航空大巴也不能光通沈阳市内，而到抚顺、本溪……等城市就没有，你理念上不能光把自己当成沈阳的，而要当成“大沈阳都市连绵区”的，那么，鞍、抚、本、辽阳、铁岭甚至海城，都应该也完全可以看成是一个城市不同的乘降点，让航空大巴在这个“圈”内四通八达。

总体规划的另一个重要问题，是都市连绵区内沿区域的城市化推进问题。恐怕对以沈阳为中心、半径90公里的连绵区“内沿”地带，应完全按城市化水平规划、建设，不能再种大苞米、盖农民房了。应大力发展休闲观光农业、都市农业即高效优质农业，像沈阳荷兰村一样形成都市农业新模式。同时，按城市化水平规划建设，并不是意味着从沈阳到本溪都盖满高楼，而是按城市化水平（如解决水、电、气、通讯等）重新规划设计、改造农民房，保持一定的空间距离，把“绿、美、净”切入，使之不仅成为城市居民的“菜篮子”、“粮袋子”、“果园子”，而且成为都市连绵区的大花园和绿色屏障。辽宁城乡一体化的路怎样走？我认为就是从“大沈阳”起步，拉开全面推进城乡一体化的帷幕。

辽宁经济日报 2001年10月22日 第4版 采访手记 专访朱京海

“大沈阳”

当时代是城市时代，失去城市便意味着失去发展的领先地位；21世纪国际竞争的单位是什么？不是企业也不是国家，而是大都市连绵区

入山城。映入眼帘的那一幅幅绿草如茵、整洁宽敞的老城新景，那一处处匠心独运、气度不凡的城建手笔，令记者对这座熟悉的城市不禁顿生出几分陌生和新奇。

改造的大生产车间”为其形象定格的工业基地城市，发生这令人难以置信的变化？

他很忙。没有过多的寒暄与客套，采访便直切主题

将给我们怎样一个神奇？

——关于建设“大沈阳都市连绵区”的采访对话

本文采访对象：本溪市人民政府常务副市长 朱京海博士

朱京海 1960年生 北京人 科学技术哲学和城市规划双博士 曾留学美国 1997年任辽宁省建设厅副厅长 两年后出任本溪市人民政府副市长

□本报记者 长江 允策 小平

经济“大沈阳”是辽宁抓住这次“城市革命”发展机遇的契机，抢抓机遇，抢占先机，抢占制高点，抢占未来发展的制高点。

大的城市化取向。而正是在知识经济时代了，信息技术已使人们不再需要城市，特别是大城市了。殊不知，知识经济的发展和结构不同非聚城不可。

合理、效率也要高。

开通过区域通勤列车，或换乘轻轨。大连轻轨线，市内到金石滩38公里，只须到沈阳不过12公里。

不仅大学可以这么办，其实，每个行业、每个企业、每个单位、每个个人，都应该也完全可以看成是一个城市不同的乘降点，让航空大巴在这个“圈”内四通八达。

从辽宁中部城市群到沈阳经济区的回顾与展望

朱京海

前言

再回首，从上世纪九十年代中期开始，我主持组织编制辽宁中部城市群规划和辽宁省城镇体系规划。通过实践与思考，本世纪初，我们提出了“大沈阳都市连绵区”的概念，对大沈阳地区的发展提出了自己的观点。这些观点得到普遍的认同和采纳。省委、省政府根据辽宁经济的发展，提出构建辽宁中部经济区，后定名为“沈阳经济区”，经几届省委、省政府领导的推动下，沈阳经济区由6市扩张至8市，并于2010年4月经国务院正式批准，成为国家级经济区。

沈阳经济区的崛起，引起了世界各国和国内界的关注时刻，促使我们提起笔回顾这段“沈阳经济区”发展历程，当自己回顾这段历程的时候，是永远难忘的。展望未来，我们将迎接沈阳经济区更加美好的明天！

1 绪论

从“大沈阳经济区”的正式提出到现在已有10年之久，在这10年中，“大沈阳经济区”的理论由宏观到微观，从粗放到细化。最终在2010年4月获国务院正式批准上升为国家战略。为了能给决策者和关注者提供一些借鉴作用，为此笔者对“大沈阳经济区”理论进行一个必要的回顾与展望。

2 理论萌生期

2.1 1995-1996年辽宁中部城市群规划提出

中国的改革开放进入到20世纪90年代初期，珠江三角洲，长江三角洲以及京津唐地区已经初步形成了比较完整的城市群。辽宁中部以沈阳为中心，鞍山、辽阳、抚顺、本溪、铁岭也初步形成城市群，在1995年至1996年期间，当时的省建设厅从区域规划的角度提出了辽宁中部城市群规划的概念，而当时我正任职于辽宁省建设厅，正是因为我当时的工作体会和对当时东北发展的背景，发表了《迈向二十一世纪的辽宁城市规划》和《以城市规划建设管理为中心推进城乡一体化、实现辽宁城市现代化》两篇论文文章中就明确提出了辽宁中部以沈阳为中心建设特大城市连绵区（即沈阳大都市区）等四个中心城市群为基础来推进辽宁城乡一体化建设，实现辽宁城市的现代化。

省建设厅组织了省规划院与各市政府、市建委等单位共同编制了《辽宁中部城市群规划》。此规划为今后的大沈阳经济区的构成打下良好的基础。

2.2 国外都市连绵带理论的实践背景

在国外早在上个世纪之初，国外经济发达国家和地区已经形成城市群或都市连绵带的理论和实践。例如：大纽约都市群就是以高科技研发、教育、商业、贸易、制造等产业集群形成的。在纽约的区域规划中，保持并提高世界一流城市的地位，始终是重中之重。历史上，纽约都市圈经历过三次重大调整。1921年第一次调整主要是向郊区扩散，带来的却是城市规划铺张、土地资源利用率低下的问题；1968年的第二次规划，重点是建立多个城市中心，但结果还是因为土地利用效率降低，城市空洞化现象严重等问题而以失败告终。1996年，美国东北部大西洋沿岸城市带的规划，确立了拯救纽约都市圈的全新理念。这一理念的核心是在经济全球化进程中扩大地区竞争力的视野，纽约与新泽西州和康涅狄格州共同繁荣的重要性，以及再连接，再中心化的思路。这次规划的结果是，区域经济得以整体、协调发展，中心城市以其科技、资本和产业优势，在产业结构调整中发挥了先导和创新作用。中心城市的实力和地位得到增强，而周围地区也获得了良好的发展契机。

这一强调区域合作的规划是在大纽约市政府和非政府的纽约区域规划协会、纽约大都市区委员会等组织的积极倡导下完成的，政府和非政府机构的紧密合作，在区域规划和区域发展协调机制形成等方面发挥了重要作用。这些跨行政区的协调组织或者都市政府的存在，并没有剥夺地方政府的权力，而是对传统行政管理体制的必要补充。它的存在极大地强化了规划的科学性、民主性和权威性，并使区域经济协调发展成为可能。

巴尔的摩市区与华盛顿特区的接近使得它分享了很多联邦开支和政府采购合同，国防工业在巴尔的摩有了很大发展。而更为典型的例子，则还是波士顿 128 号公路高科技产业区的形成和发展。二次世界大战后，当时美国联邦政府为了冷战和空间军事竞争的需要，投巨资进行军事技术开发，使大部分资金落入 128 号公路附近的公司和麻省理工学院实验室手中。1950—1960 年间，这一地区仅从美国国防部就得到 60 亿美元的订货合同。此后，美国联邦政府在 128 号公路地区的订单金额每年增加 10 亿美元。整个 20 世纪 60 年代，在联邦政府巨额研制资金和军品订单的强有力的支持下，128 号公路地区的创新活动极其活跃，发明层出不穷，新公司不断涌现，晶体管、半导体芯片、电子计算机都是这一时期的成果。军事科技领域的需求催生了该地区的繁荣。麻省理工学院作为国防和航天研究合同的主要承担者和受益者，成为波士顿地区经济转型的先锋。

还有大伦敦都市圈，伦敦都市圈又称伦敦—伯明翰—利物浦—曼彻斯特城市群，形成于 1970 年代；该都市圈以伦敦—利物浦为轴线，包括大伦敦地区、伯明翰、谢菲尔德、利物浦、曼彻斯特等大城市和众多的小城镇；这一地区是产业革命后英国主要的生产基地和经济核心区，总面积约 4.5 万平方公里，人口 3650 万；伦敦都市圈由封闭到放射，最后形成圈域型都市圈；创新的金融工具不仅满足了投资者进行产业创新与技术创新的资本需求，也使城市发展得以顺利进行；由内伦敦、大伦敦、标准大城市劳务区和伦敦大都市圈四个圈层构成的圈域形都市圈，说明伦敦都市圈在建设过程中坚持了始终如一的基本指导思想；在伦敦城市规划过程中，政府运用法律手段予以支持起到了重要作用。还有大洛杉矶都市圈，大巴黎都市圈等都是由产业集群、城市集群逐渐形成的。

2.3 国内早期城市群规划的提出

国内城市群的规划主要是在改革开放以后才逐步形成的，例如：以深圳、广州为中心的珠三角城市群，以上海为中心的长三角城市群，以天津滨海新区为中心的环渤海湾城市群等等。

3 理论孕育期

3.1 1997—1998 年编制辽宁省城镇体系规划

进入 1997 年、1998 年国家开始编制跨世纪规划，那时我任省建设厅副厅长，我开始带领省建设厅的规划编制团队开始致力于编制《辽宁省城镇体系规划》工作。当时的规划主要由孔庆熔、王俊禄、谢宇、唐万杰等组成编写组开始组织编制该规划，在这项规划里面，明确提出了全省城市发展战略，充分肯定了做好沈大鞍城市带、辽西城市群和辽东边境城市群规划。此轮规划一直延续到 2003 年 9 月终获国务院的正式批准。

由于我在那段时间对我省战略规划的研究、理解和我省战略地位与东北乃至在全国战略地位的比较优势的剖析，为此在 2001 年 10 月 22 日辽宁经济日报以专访的形式采访了当时已任本溪市常务副市长的笔者，当时我便提出了一个“大沈阳都市连绵区”的概念，同时将大沈阳的优势与劣势，机遇与挑战等诸多因素进行了详细剖析，对“大沈阳都市连绵区”的现实性、可操作性做了深刻的阐释，提出了大沈阳区域内电话区号统一、城市路网统一、修建城际轨道交通等一系列的方案。另外我还就“大沈阳都市连绵区”未来发展远景及一些保障措施提出了一些建议。

4 理论成熟期

历史的车轮驶入了 21 世纪初期，时任中共辽宁省委书记的闻世震带领的省委班子结合辽宁省经济的发展，在中共辽宁省委在经济全球化、区域经济一体化的宏观背景下，提出了构建辽宁中部城市经济区，是现代化进程的客观需要，也是当时落实“十六大”精神，实现全面建设小康社会城市大发展、快发展的内在要求，更是增强中心城市竞争力的要求。因此对“大沈阳都市连绵区”给予首肯，并支持省建设

厅和中共沈阳市委、市政府按照省委关于构建辽宁中部经济区战略研究加紧课题深化研究。明确提出了辽宁中部经济区域镇体系要形成一主（沈阳）；五副（鞍山、抚顺、本溪、辽阳、铁岭）；十星（海城、铁法、新民等十个中心城市）；当时的规划界俗称“5+1”三百个节点的网络化组和城市。在当时战略规划评审中，来自国内外的知名专家给予了辽宁中部经济区极大的支持，并建议应将营口港列入辽宁中部经济区之中，为经济区提供一个非常必要的出海大通道。

随着历史的发展，建设大沈阳议题日趋明确，沈阳经济区格局逐步明确为：6+1，即以沈阳为核心，鞍山、抚顺、本溪、辽阳、铁岭外加一个营口，营口当时是作为辽宁中部城市群（沈阳经济区）出海大通道的身份被吸收进去。2005年的初春，即4月7日，时任中共辽宁省委书记的李克强、时任省长张文岳出席了由七城市市政府主办的“辽宁中部城市群（沈阳经济区）联席会议”，并作了重要讲话。会议签署的《沈阳、鞍山、抚顺、本溪、营口、辽阳、铁岭七城市共同建设沈阳经济区合作协议》，这标志着沈阳经济区的建设步入一个新的发展阶段。这也预示着“大沈阳都市连绵区”由理论的提出转入到“辽宁中部城市群（沈阳经济区）”理论的成熟阶段。

5 理论实践期

2009年4月8日召开的2009年沈阳经济区书记市长联席会议上，对《沈阳经济区新型工业化综合配套改革框架方案（征求意见稿）》（以下简称《框架方案》）进行了讨论。

按照《框架方案》，到2015年，沈阳经济区地区生产总值年均增长15%以上，规模以上工业增加值年均增长20%，万元GDP能耗降低15%，全社会研究与开发经费占地区生产总值比重年均增长1%，化学需氧量、二氧化硫排放量分别削减23%、20%，城镇化率达到70%，经济实力和区域国际竞争力明显增强。到2020年，沈阳经济区将基本实现区域经济一体化，综合经济实力达到中等发达国家水平，成为东北亚地区重要的经济中心。

在具体的发展规划方面，《框架方案》提出，沈阳经济区将构建“一核、五带、十群”的区域发展新格局。“一核”即建设沈阳特大经济核心区，充分发挥沈阳的核心带动和辐射作用，提升沈阳区域中心城市地位，打造东北亚国际中心城市；“五带”即打造沈抚、沈本、沈阜、沈辽鞍营和沈铁五条城际连接带，全面提升社会服务功能，形成若干经济新区，加快沈抚同城化建设，推进八城市一体化发展；“十群”即以五条城际连接带为载体，打造十个主业突出、优势明显的重点产业集群。

“国务院《东北地区振兴规划》提出，‘选择符合条件的地区开展综合配套改革试点，先行试验一些重大的改革开放措施’，为沈阳经济区申报全国综合配套改革试验区提供了政策机遇。”2008年4月，中共辽宁省委、辽宁省人民政府批准成立了辽宁省沈阳经济区工作领导小组及办公室，正式启动了沈阳经济区申报全国综合配套改革试验区工作。起草了《沈阳经济区新型工业化综合配套改革框架方案》初稿。同时组织八城市领导和专家对《框架方案》进行多次修改完善，征求了八城市政府和29个省直部门的意见，形成了目前的《框架方案》征求意见稿。

《框架方案》是指导沈阳经济区综合配套改革的纲领性文件，也是申报国家综合配套改革试验区的要件，近期将上报国家。

目前，我国有7个综合配套改革试验区。分别是上海浦东新区、天津滨海新区、重庆市、成都市、武汉城市圈、长株潭城市群、深圳经济特区。

中国的改革路径从区域层面来看，先后经历了“特区”、“新区”和“综改区”三个阶段。

“特区”主要是构建国民经济全面开放的窗口。“新区”主要是构建区域经济增长极。“综改区”则承担着具有特定指向的专题性综合改革试验任务。也正是由这次会议将原来的沈阳中部城市群“6+1”调整为“7+1”，增加了一个阜新市。

2010年的春天，即4月6日，国家发展和改革委员会正式批准了沈阳经济区为国家新型工业化综合配套改革试验区。这也标志着十年前“大沈阳都市连绵区”的概念由此变为现实，国家对沈阳经济区上升为国家战略成为现实。

2010年9月26日辽宁省政府召开的新闻发布会，沈阳经济区新型工业化综合配套改革试验总体方案，正式获国务院批准，标志着沈阳经济区改革发展进入一个新阶段。