



2008

青岛发展研究

QINGDAO DEVELOPMENT STUDIES

——青岛发展研究中心研究报告选

徐建培 主编

山东人民出版社



2008

青岛发展研究

QINGDAO DEVELOPMENT STUDIES

——青岛发展研究中心研究报告选

主 编 徐建培

副主编 徐宏力 李福华 李宇平

山东人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

青岛发展研究·2008/徐建培主编. — 济南: 山东人民出版社, 2008. 11

ISBN 978-7-209-04633-6

I. 青… II. 徐… III. ①地区经济—经济发展—青岛市—2008—文集②社会发展—青岛市—2008—文集
IV. F127.523—53

中国版本图书馆CIP数据核字(2008)第185630号

责任编辑:王金凤

青岛发展研究·2008

徐建培 主编

山东出版集团

山东人民出版社出版发行

社址: 济南市经九路胜利大街39号 邮编: 250001

网址: <http://www.sd-book.com.cn>

发行部: (0531)82098027 82098028

新华书店经销

青岛星球印刷有限公司印装

规格 16开(165mm×238mm)

印张 24.75

字数 470千字 插页 2

版次 2008年11月第1版

印次 2008年11月第1次

ISBN 978-7-209-04633-6

定价 48.00元

如有质量问题, 请与印刷厂调换。(0532)88194567

目 录

城市发展

拥湾发展战略与 21 世纪青岛城市发展的宏观格局	3
青岛市人口老龄化现状及其对社会经济发展的影响	14
青岛市人力资本投资与城市可持续发展	21
青岛市区域创新能力评价研究	34
发挥资源优势,提高青岛软实力	41
青岛市对外贸易与环境保护协调发展研究	49
青岛市产业结构与就业结构互动协调发展研究	55
青岛农村居民人均财产性收入增收对策研究	66
青岛创建服装名城的现状分析与对策	72
青岛城市垂直绿化发展探讨	78
青岛市构建自主创新体系研究概略	90
李村游憩商业区建设规划研究	95

城市经济

青岛市的人口迁移特征及其对经济增长的影响	105
青岛市出口贸易结构比较及优化升级战略研究	116
青岛韩资企业撤资动因及障碍性因素研究	128
城市基础设施项目投融资研究 ——以青岛市为例	141
青岛市中小企业融资现状及对策研究	148
美日企业技术创新的比较及对青岛市企业技术创新的启示	158

青岛市企业创新体系知识产权化对策研究·····	164
青岛名牌发展现状及知识产权保护对策研究·····	172
基于SWOT法的青岛第三方物流产业分析·····	178
青岛中小外贸企业三级信息化战略的现状调研与发展对策研究·····	187
青岛辖区新农村建设中金融支持的现状研究·····	209

文化教育

提升青岛市文化产业竞争力的对策研究·····	221
明清本土名士与青岛市文化形象建设·····	230
青岛城市精神中的礼仪元素研究·····	239
关于青岛市非物质文化遗产动态保护的对策研究·····	245
青岛市非物质文化遗产保护现状调查与对策研究·····	251
青岛地区农村小学教师专业发展现状与对策·····	261
青岛市社区教育与高等教育的互动发展研究·····	270
青岛制造业发展趋势与高职教育的人才培养目标研究·····	278
重大赛事背景下青岛市体育产业现状及协调发展对策研究·····	283

综合研究

青岛农民工基本权益保障现状调研报告·····	293
青岛市保护农民工就业权问题研究及其对策·····	302
公共利益——美国法院判例的观点及对青岛司法审判的启示·····	311
青岛市社会医疗保险公平性研究·····	320
青岛市旅游解说系统的现状分析及其构建·····	330
青岛影视旅游发展的初步研究·····	337
发展青岛特色葡萄酒旅游经济,构筑葡萄酒文化之旅·····	345
青岛市社会工作人才开发与管理研究·····	351
青岛市慈善事业现状调查及发展对策初探·····	362
青岛市生态环境需水量计算及水资源可持续利用对策·····	371
战后青岛地区韩侨的集中管理与遣返研究·····	382

城市发展



拥湾发展战略与 21 世纪青岛城市发展的宏观格局

一、青岛城市地域拓展的历史进程

青岛城市地域拓展大致经历了五个发展阶段,每个阶段的城市地域形态均随着城市性质及城市功能结构的变化而变化。

(一) 德占时期(1898~1914)的城市地域拓展

德占时期,青岛的城市性质被确定为:远东军事基地、德控自由港和欧人侨居的殖民胜地。从德人在胶州湾的城市选址来看,其选择了东海岸青岛湾以北,丘陵地带以南的青岛村,这主要是为了迎合欧洲人的生活习惯。青岛的城市建设是按着德人的城市规划,采用了“自由式组团结构”的城市布局形式展开的,青岛湾以北,观海山—信号山连线以南的区域被确定为中央行政区;在铁路线以西,胶州湾东海岸自然岬角处布置了港口和货物堆场;在铁路线以东,中央行政区以北布置了中国人街;军事设施则主要分布在团岛、汇泉角等海岸自然岬角处。为满足德人对大量资源外运的要求,青岛港口建设开始沿胶州湾东海岸自南向北推进,到 1910 年大港、中港、小港已基本形成。货物周转量的增加客观上促进了青岛商业贸易的发展,商业设施集中分布在中山路、广西路一带。工业设施如啤酒、造船和机车修造等则呈点状零散地分布在四方、台东和团岛等地。为满足欧人和富人阶层的娱乐休憩所需,德人还在汇泉湾沙滩开辟了海水浴场,并在汇泉湾畔布置了亨利王子大酒店,从此,青岛便具有了旅游度假功能区域。总之,德占时期,青岛城市地域扩展的方向是沿铁路线自南向北伸展,而黄海岸线则因受德人控制,城市地域未能向东拓展,这在客观上对黄海岸线作了较长时间的有益保护,为以后的城市拓展留下了发展空间。

(二) 第一次日占时期(1914~1922)的城市地域拓展

第一次日占时期,青岛进入了以商业和工业建设为主的发展时期。其中,商业设施除分布在中山路以外,在上海路、胶州路、和馆陶路所围成的区域内,因集

中了大量日侨,这里也已成为一处新的商业中心。工业投资则集中分布在纺织行业,工业区采用了工厂和住宅混杂的布局模式。考虑到投资的节省和交通的便捷,工业布局是沿铁路线自南向北呈散点状展开的,致使青岛的城市地域形态被拉长,形成带形城市的雏形。青岛工商业的发展引起了人口的飞跃式膨胀,城市人口由1914年的16.5万增加到1922年的29万,相应地,房屋建筑迅速扩大,城区扩展十分迅速。总之,日占时期,青岛城市地域的拓展是以德占城区为核心,沿胶济铁路一线自南向北展开的,布局内容以商业和工业项目为主,沿滨海地带的金口路-莱阳路一带向东有高级住宅拓展。此外,台东、台西两镇也因人口的膨胀和工商业布局,呈自发式向外扩展,并逐步与市区联成一片。应当注意,日占时期,虽然城市地域扩大了近3倍,但城市功能却没有大的改观。

(三) 北洋及国民政府接管时期(1922~1937)的城市地域拓展

北洋及国民政府接管时期,青岛被改为特别市。其间,青岛金融功能日渐突出,北洋期间,青岛金融业完全受日本、英国、德国等外国银行所控制,日本取引所还控制着青岛粮棉的交易活动。国统时期,由于民族资本和官僚资本的发展,除中央银行和中国交通银行外,南京、上海等地的资本家也分别在青岛开设了金城银行、上海银行、实业银行、中国银行、山左银行和农业银行等,从而使青岛具有了金融城市的特点。这些银行集中分布在中山路和馆陶路一带,使这里成为青岛的金融中心。同期青岛的旅游功能也日趋突出,为了将青岛变成官僚买办居住、休息、旅游和避暑的胜地,国民政府开始修建许多市政公共建筑,如水族馆、栈桥回澜阁等;在中山路修建了许多商业文化娱乐设施,如国货公司、山东大戏院等,使这里成为购物、消闲和娱乐的中心;在汇泉角和太平角之间的八大关丘陵地带,巨豪富商开始成片修建花园别墅,使城市地域沿海岸带向东扩展,形成了一处新的旅游度假功能区。同期台东镇已发展成为一处新的商业购物中心,李村则因人口膨胀而形成一处新的城市中心。到1937年青岛带型城市结构已基本形成,城区被分为市南、市北和台东三大区域。

(四) 建国前(1937~1949)的城市地域拓展

建国前(1937~1949)青岛的城市地域拓展经历了二次日占和国民党二次接管两个发展阶段。日本二占期间(1937~1945),青岛的城市性质被确定为:日本军事基地、华北门户、工业基地和旅游观光港口城市。因其过多考虑对区域资源的掠夺,而对青岛自身的发展考虑较少,因此,青岛城市建设处于一个低潮期。其间,日本除加强港口铁路建设外,日军在白沙河岸强征土地建设了军用机场(今流亭国际机场)。此时,因市区人口膨胀,市南、市北、台东三区已连接成片,其间的村落被纳入到城市地域系统之中;四方、沧口则以组团形式表现出工业职能区的特点,五大区域基本形成整体之势,城市带型结构基本形成。1945~1949年为国民党二次接管时期,其间,因国民党主要以军事占领为目的,故除了

对部分港口修建以外,城市建设几乎处于停滞状态。相反,观象山、信号山、青岛山、储水山、太平山等公园树木却被砍伐一光,城市旅游资源被严重破坏。

(五) 建国以后的城市地域拓展

建国后青岛城市地域拓展大致经历了三个发展阶段。1949~1979年间青岛城市地域拓展较为缓慢,城市建设主要放在城市功能的完善方面(旧城改造)。首先,在四方、沧口一带新建和改造了一些工业企业,形成了一批工业点和工业小区,并在工业点和工业区附近,成组布局了住宅和商业设施,形成了一批居住小区。其次,在今香港中路城乡结合部的滨海地带,布局了二疗、纺疗等疗养院,使青岛的旅游度假功能得到进一步加强。总之,1979年以前,在我国“重生产,轻生活”的思想指导下,青岛城市建设的重点在四方、沧口等传统工业区内,城区主要是在工业项目的带动下沿铁路线自南向北拓展的,从而使青岛的带型城市结构更加明显,出现了“北工南宿”的格局。应当注意,1979年因青岛市对行政区划进行调整,将胶南县黄岛镇划出成立黄岛区,归青岛市管辖,从而使青岛拥有了飞地城区。

十一届三中全会以后,青岛经济发展十分迅速,城区拓展随之大规模展开。1984年,青岛被辟为沿海开放城市并被批准在黄岛建立经济技术开发区,青岛在西部出现了“飞地”式城区拓展。老城区是在城市总体规划的指导下有序向外拓展的,在麦岛村以北、浮山脚下形成了青岛高教区,在燕儿岛路至银都花园的滨海地带布局了一批部委疗养院,形成了一个旅游度假功能区。1989年,青岛市将崂山县中韩镇行政范围划出,建立青岛高科技工业园,在基础设施和工业项目的带动下,青岛在东部崂山县出现了城区的“飞地”式拓展。1992年青岛被批准在黄岛兴建保税区和高新技术产业开发试验区,而且,黄岛区和开发区实行体制合一,这样开发区和黄岛老城区便出现了相向拓展态势,其间为工业项目所填充。同年,青岛市行政中心由老城区东迁到浮山所,带动了城市东部新区的开发,商业中心也开始由西部城区向东部城区转移。总之,改革开放后,青岛市城区主要是自西向东拓展的,滨海地带尤为迅速。其中,在香港路及其以南地区,城区在向东拓展中形成了高级住宅、旅游度假、中心商务等功能区,而香港路以北地区则主要是在住宅区的带动下向东拓展的。在此期间,崂山区得到了有效的开发。目前,崂山区已成为行政商务、旅游度假、高新技术产业三位一体的新型城区。

进入新世纪,随着国际贸易的发展和国际邮轮的大型化,青岛老港区的自然条件和设施条件已不能适应外贸发展的需要,2001年青岛实现了外贸集装箱运输向黄岛的转移,带动了黄岛临港工业和外向型经济的发展,许多大型工业项目开始向黄岛集聚,推动了黄岛区的城市化进程。造船工业也实现了由浮山湾向黄岛区的转移,同时,在黄岛油港和石油储备基地的基础上,黄岛大型炼油项目

也正在建设之中。目前,一个包括重化工业、临港工业、国际贸易、旅游度假、行政商务五大功能、集外向型经济技术开发区、保税区、高新技术产业开发试验区、旅游度假区四位一体的新型城区已基本形成,显然,追逐优良港湾是21世纪初黄岛区迅速发展的重要原因。

(六) 青岛城市地域拓展的经验总结

根据青岛城市地域拓展的历史进程可以得出以下结论:(1)地形条件影响着青岛城市总体空间结构,控制着城市地域的拓展方向,对青岛城市景观的形成也具有重要作用,青岛的丘陵地形特点决定了其组团式布局结构,即多中心模式。(2)港口条件促成了青岛城市地域的飞地式拓展,滨海地带则往往是中心商务区 and 旅游度假区所追逐的区位。(3)城市对外交通影响着城市地域拓展的方向,城市对外交通便利的地区往往是城区向外优先拓展的地域。(4)城市规划对城市地域拓展有重要影响,由于城市规划的作用,城区拓展可以是不连续的,即多个点状拓展,而后逐步连接成片。(5)城市发展在地域上可表现为平面量的扩大(城区拓展)和内部质的升华(功能调整),两者是同时进行的,必须正确处理两者之间的关系,改造旧城区,赋予新功能,保证拓展后城市机体的动态运转。(6)城市地域拓展必然引起城市功能的改变,因此,城市地域拓展必须保证城市功能的正常运转。(7)城市地域拓展的过程实则城市地域蚕食(同化)农村地域的过程,同时也是主城和周边小市镇相向拓展并联合的过程,台东、李村的城区拓展即是例证。(8)城市的地域拓展不会无限地向四周蔓延,当城区向外拓展到一定程度,城市的内部功能就会发生质的变化,在这种情况下,城市的地域拓展会表现为在区域范围内,特大城市周边中小城镇城区的快速拓展,最终导致城市群的形成。

二、青岛拥湾发展战略及其评析

(一) 青岛拥湾发展战略及其规划思路

青岛拥湾发展战略概括起来就是“依托主城、拥湾发展、组团布局、轴向辐射”,进而构筑“一主、三辅、多组团”的“拥湾发展”城市布局形态,打造环胶州湾地区核心圈层。拥湾发展战略遵循“拥湾发展”与“环湾保护”相结合的原则,力争将胶州湾打造成为经济岸线、生活岸线和生态岸线。“拥湾发展”战略设及从市南老港区经四方、沧口西海岸到城阳(包括红岛、上马、河套等镇)、胶州营海,再到西海岸红石崖约400余平方公里的环湾地区。该战略将在认真研究环湾区域各组团的功能定位、空间形态、交通组织、基础设施、生态环境等规划要素的基础上,按照“一线多点”的科学路径有机推进。

团岛到老港区岸线(一线),将规划以港航经济为主导产业,同时发展旅游、商贸、休闲产业,塑造优美的湾口天际线。四方海泊河至城阳白沙河之间的环湾

区域(多点),将利用海湾大桥、铁路新客站建设所带来的有利时机,积极实现环湾老工业区的产业转型和空间重组,按照多组团、紧凑式、疏密相间的复合规划理念,建设以大型商贸、金融保险、科技研发、现代物流等生产性的现代服务业为主体功能,集工、商、住一体的现代化滨海城市组团。

在高新技术产业区(胶州湾湾底),将以建设国际一流的生态型科技新城为目标,在确保区域生态安全的前提下,形成“一核、两带、四岛群、多园区”的岛链状空间发展格局。在胶州少海至洋河区段,依托高新技术产业区和出口加工区,规划建设为高新区配套的集生态观光、休闲度假、高档居住功能的滨水特色组团和以技术密集型的轻型加工业为主的现代都市工业园区。而红石崖洋河至跨海大桥区段,紧临洋河河口生态湿地区,生态环境较为脆弱,近期实行规划控制,远期将充分发挥该地区的生态环境和交通区位优势,建设成为高品质的滨海居住片区和城市生活物流园区。

(二)青岛拥湾发展战略评析

拥湾发展战略在某种程度上是一种产业空间拓展战略,在经过上世纪90年代的城市东扩和本世纪初产业空间的西移之后,北上和拥湾发展为青岛市社会经济的持续发展提供了空间依托,对于扩大对外招商引资、发展高新技术产业,促进青岛产业结构升级等均具有重要的战略意义。“依托主城、拥湾发展、组团布局、轴向辐射”的发展战略,遵循了城市拓展的地域运动规律,而“拥湾发展与环湾保护”相结合的发展战略,无疑是科学发展观的具体体现。胶州湾北部科技新城的规划,采用了生态岛链和组团布局理念,对于构建具有生态镶嵌结构的国际化大都市具有重要的现实意义。

拥湾发展战略的实施对于构建“拥湾城市”和“网络城市”的发展框架无疑具有重要的战略意义,但是对于拥湾发展战略应当有科学的认识。有人认为:拥湾发展战略的实施将使胶州湾成为一个“内湖”,环胶州湾地区将会成为青岛的“生活岸线”。因此,许多地方政府(区、市)纷纷开始重新规划其临海地区,重新定位临海区域功能,希望通过向外搬迁、转移工业企业,实现区域功能转型和功能重组,使临海地区向观光旅游、金融保险、商贸流通等服务功能转型,以此来缩小与中心城区的经济差异、生态差异和生活差异。

“内湖”对于内陆城市无疑具有重要的生活意义,这里环境优美、空气清新,是人们休闲娱乐的重要场所,环湖地区发展度假、旅游、商贸等服务产业无疑具有经济上的合理性,苏州、无锡、南京、武汉、济南等城市均是这样的代表。但对于拥有漫长海岸线的青岛而言,胶州湾这个“内湖”的生活意义就显得不那么重要了,因为它面临着黄海岸线强力的空间竞争。姑且不说胶州湾环境污染的现实及其治理的流域性、长期性、艰巨性和复杂性,但就其自然本底而言,胶州湾岸线远不及黄海岸线,前者属于淤泥质海岸,水浅、色泽差,在景观上远不如岩质海

岸的黄海岸线,其休闲娱乐的价值难以显现。

因此,对于环湾地区的开发、改造,必须具有全局观念和战略眼光,否则会导致投资的失误和经济的损失。笔者认为,“生活的黄海岸线”和“生产的胶州湾岸线”的功能地域分工格局在短期内不会改变,当然这并不否认胶州湾内局部生活岸线的塑造(如沧口火车站的新建将带动周边地域旅馆、餐饮、商贸等服务产业的发展),但是如果要将胶州湾地区全面打造成生活岸线和核心圈层,恐怕存在着战略性问题。在今天这样一个交通高度发达的汽车化时代,黄海岸线的休闲娱乐和旅游度假产业,必将冲破行政地域约束进一步向即墨和胶南方向拓展,其有着广泛的国际、国内市场支撑。

关于四方、沧口传统工业区的搬迁改造,要正确认识我国的经济形势和青岛所处的发展阶段,当前,我国正在向重化工业和加工制造方向转型,青岛作为我国工业化的战略支点,仍将有漫长的工业化历程。应当注意,产业结构的演进是一个循序渐进的过程,主城区工业企业的搬迁改造应有序推进。对于那些企业规模小、技术含量低的“三高”企业,可以逐步向远域地区进行搬迁改造,防止“二次搬迁”的出现。而对那些占地面积大、区位惯性强、搬迁成本高的机械、化工、电力、汽车、钢铁等大型企业来说,通过技术创新和嫁接改造,以信息化推动工业化,恐怕是我国当前刚性土地政策条件下,实现经济持续发展的理性选择。在主城区保留部分工业企业,对于促进就业、减少通勤流量等也具有重要的现实意义。因此,环湾地区的规划建设和搬迁改造应做到因地制宜、有序推进,防止一哄而上。

拥湾发展战略提出:通过拥湾发展最终要构筑“一主、三辅、多组团”的城市布局形态,“一主”即青岛主城区,“三副”即崂山、黄岛和红岛(湾底)。在这里首先应当澄清一个概念:城市布局形态是一个实体地域概念,而不是一个行政区域概念,以行政地域概念来表述城市布局形态是欠科学的,没有说出青岛城市形态的特征和本质。城市是连续的城市化景观地域,就青岛而言,崂山区的城市化景观地域是中心城区向东的自然延伸,两者本来就是一个完整的整体,不存在“一主一副”的问题。随着胶州湾湾底的开发建设,该地域也将逐步转化为城市地域,并且逐步与主城区走向连绵化。因此,对青岛未来城市布局形态的定位和概括,应根据城市布局形态的现状特征和城市未来的拓展走势综合而定。

三、21 世纪青岛城市发展布局的地理环境分析

青岛是一个拥有丘陵地形结构和漫长海岸线的港口城市,市区面积 1159 平方公里,地势东高西低,南北两侧隆起,中间低洼,山地约占 15.5%,丘陵约占 25.1%,平原约占 37.7%,洼地约占 21.7%。这种地形结构对青岛城市地域形态、城市空间结构(multi-center spatial structure)、城市地域拓展方向、城市地域

功能组织、城市规划布局(组团结构)、城市交通组织以及城市生态镶嵌结构等均具有重要影响。浮山、崂山、大珠山、小珠山等对城市地域拓展方向均有着明显的引导作用,对城市地域形态、城市空间结构和生态镶嵌结构有很好的控制作用,对城市功能布局、城市布局结构以及城市交通组织也有着重要影响。

青岛大陆海岸线总长约 730 公里,包括岬湾相间的山基岩岸、山地港湾泥质粉沙海岸和基岸沙砾质海岸三种类型。这种自然岸线分异对城市地域拓展有很好的引导作用,上世纪 90 年代青岛城市地域的向东拓展,本世纪初城市地域向黄岛的快速“飞地式”拓展,当前科技新城在胶州湾底的规划建设,均与海岸线的引导、海岸线的特质有着密切关系。在整个城市的地域拓展过程中,海岸线的引导和集聚作用十分明显。自然岸线的空间分异对城市功能布局和功能组织也具有重要影响,黄海岸线引导着旅游、度假、商贸、高级住宅以及现代服务产业的布局和发展,胶州湾岸线引导着港口、物流、仓储以及生产企业的布局和发展。

总之,青岛特殊的自然地理环境结构决定了“拥湾发展”和“网络布局”是青岛城市地域拓展的必然选择。综观亚洲国家沿海城市的发展历史,拥湾发展是城市地域拓展的共同规律。日本的东京(东京湾)、大阪(大阪湾)、名古屋(伊势湾)、韩国的釜山、光州、光阳等滨海城市均为拥湾发展城市。青岛的地理环境结构还影响着“组团布局”的城市总体空间结构,引导着青岛必将走向城市规划布局的高级形态——“网络城市”。这种地理环境结构也决定了道路、桥梁等市政基础设施建设对于构建城市发展框架的重要意义。

四、21 世纪青岛城市发展的宏观格局——“拥湾城市”和“网络城市”

(一)都市化——一种新型的城市化发展模式和全新的工作、生活方式

都市圈是由强大的中心城市及其周边邻近城镇和地域共同组成的高强度密切联系的一体化区域。广义的都市圈包含多种地域尺度,其中最重要的是:以单一中心城市为核心的、具有圈层结构的“日常都市圈”,简称“都市圈”。随着我国社会经济的不断发展和城市化的不断推进,我国东部沿海地带和内陆省会城市地区逐步步入都市化的发展阶段。当前,都市化已成为我国新型的城市化发展模式,是节约土地资源、实现可持续发展、提高城市综合竞争能力的重要途径。都市圈构建对于产业结构优化升级、开展区域经济分工与合作,推动区域经济一体化,实现高效率、集约型的可持续发展等具有重要的现实意义。

(二)21 世纪青岛城市发展的空间格局——拥湾城市、走廊城市、网络城市和具有生态镶嵌结构的国际化大都市

随着拥湾发展战略的实施,胶州湾湾底的红岛、上马、河套等地区会逐步得到开发而成为城市化地区,从而奠定了 21 世纪青岛城市的基本形态——拥湾城市。拥湾城市的形成是一个综合的城市化过程,涉及土地开发、产业布局、市政

基础设施建设等诸多领域,因此,“点轴开发”是最佳的城市地域开发模式。随着城市化进程的不断推进,青岛城市地域拓展必将冲破行政界线,将胶州纳入青岛总体的城市化进程,届时,青岛、胶州、黄岛三大城市化地区通过发达的环胶高速、环胶铁路和204国道,进行着高强度的人流、物流和信息流交换,从而形成“走廊城市”。

如前所述,城市地域拓展的过程就是城市地域不断蚕食周围农村地域、并将周围城镇节点纳入城市的过程,在日占时期,台东就是一个独立的商业中心,随着城市化的不断向东推进,其逐步被纳入到城市市区,李村是原崂山县县城,随着城市化的不断向北、向东推进,上世纪末李村县城即被纳入到青岛市区。目前,青岛主城区与即墨县城、黄岛建成区与胶南县城均已出现连绵化趋势,随着拥湾发展战略的实施和胶州市区向胶州湾的主动对接,胶州湾湾底城市发展组团与胶州市的一体化趋势也十分明显。因此,随着青岛城市化的持续推进,其城市地域形态必将冲破行政界线,走向由多个城市节点所组成的“网络城市”。

青岛主城(包括即墨县城)、黄岛(包括胶南县城)和胶州(包括红岛等湾底地区)将是青岛未来城市发展框架的三大组团(节点),它们之间通过跨海隧道(连接青岛与黄岛)、跨海大桥(连接青岛、黄岛和红岛)、环胶高速(连接青岛、红岛、胶州和黄岛)所连接,促进了组团(节点)之间频繁的物质、人口和信息的交流,也有利于组团(节点)之间功能的整合与提升。当然,三大组团内部也存在着二级节点体系,节点之间都将由生态保护带所隔离,从而形成了“城中有绿、绿中有城、交错分布”的城市生态镶嵌结构,促进青岛向国际化大都市方向发展。

(三)青岛城市地域内部组团(节点)之间的劳动地域分工与功能整合

如上所述,未来的青岛城市地域形态将是一个具有众多节点和生态镶嵌结构的国际化网络城市,各个组团(节点)之间应有专业化的分工与协作,以充分发挥各组团(节点)的区位优势,提升青岛的整体功能。按着青岛各个组团的自然条件、区位优势、产业基础和人才分布等差异,青岛市南区和崂山区滨海地带今后要进一步发展壮大滨海旅游、现代服务、商贸流通和房地产等特色优势产业,大力发展会展、体育、文化、娱乐和节庆等软性经济,使这里成为青岛的标志性区域和枢纽地带。即墨黄海岸线要加强保护,作为青岛主城区旅游、度假、休闲、娱乐以及房地产业拓展的后备空间。

市北区要进一步发挥其区位优势,发展壮大商贸流通、港口物流和现代服务业。四方西部和沧口地区要充分发挥其产业基础,通过引进外资和嫁接改造,扩大、提升汽车、机械等现代制造产业;通过技术改造和兴建环保设施,改造、提升电力、钢铁、化工等基础产业;同时,对技术含量低、经济效益差的“三高”企业进行远域化的搬迁改造,置换产业发展空间;四方东部和李村地区要配合房地产

建设,大力发展商贸流通产业和生活服务产业。

黄岛前湾港区要充分发挥其深水岸线资源优势,通过兴建集装箱码头,大力发展国际集装箱运输,要整合前湾港深水码头优势和保税区政策优势,大力发展国际仓储物流业务,使这里向自由港和国际物流中心方向发展。薛家岛要充分发挥其自然条件优势,大力发展旅游度假和休闲娱乐产业。胶南黄海岸线要加强保护,作为薛家岛旅游度假、休闲娱乐和房地产业向南拓展的后备空间。炼油、造船等大型项目要有序推进,工业园区要实现体制创新,促进“二次创业”和结构升级。

胶州要充分发挥其铁路枢纽的区位优势,大力发展仓储物流和加工制造业,在地域拓展方向上要主动向胶州湾对接,促进“走廊城市”和“拥湾城市”的形成。要充分发挥城市的累积循环机制和集聚效应,积极改善市政基础设施和生活服务设施,改善城市居住环境,使这里成为吸引人才、开发湾底地区的前进基地,促进胶州市与城阳湾底地区在生产、生活上走向一体化。胶州湾湾底地区要充分发挥其毗邻前湾港的区位优势和政策优势,大力发展仓储物流和高新技术产业,使这里成为青岛的“第三代科技新城”。

关于青岛城市功能地域的整合,首先,在黄岛的薛家岛、黄岛镇和青岛的浮山湾、轮渡码头之间要开通海上交通航线或观光航线,方便青黄之间的人流,促进黄岛旅游度假产业的发展,使青黄之间的旅游度假功能结合为一个有机整体,拓展青岛的旅游发展空间。黄岛前湾港和胶州湾老港区将通过胶州湾跨海大桥结合为一个有机整体,促进两港之间的货物交流,充分发挥青岛港群体系的整体功能。黄岛、胶州和湾底地区是青岛仓储物流功能的重要地域,今后要统一规划、分工协作、提升功能,进一步改善三地之间的交通条件,仓储物流设施要集中规划建设,保证区域物流高效运转。

(四) 拥湾发展战略实施与 21 世纪青岛城市空间结构优化的政策措施

拥湾发展战略的实施是构建青岛拥湾城市、走廊城市、网络城市和国际化大都市的重要组成部分,为此,拥湾发展战略的实施,要适应城市化发展的新趋势,以构建网络城市和国际化大都市为目标,稳步推进胶州湾北部的开发建设。

1. 重点投资、极化发展,积极培育青岛北部增长极。众所周知,城市建设需要大量的基础设施投资,主要用于土地开发以及水、电、气和道路、通讯、环保等设施建设。因此,充分利用现有城镇的基础设施,可以充分发挥其极化效应和累积循环机制,收到投资少、见效快的经济效果,降低企业的运营成本,提高企业的竞争能力。为此,胶州湾湾底地区的开发建设,要充分立足于现有的开发基础(如开发区基础)和城镇基础,要以现有的红岛、上马和河套等城镇为基点,通过重点投资,组团发展,迅速形成区域开发的支撑中心。重点投资、极化发展也是构建未来多节点“网络城市”的重要途径。

2. 成组布局生产设施和生活设施,构筑第三代科技新城。胶州湾湾底开发建设的目标是要培育和建设第三代科技新城,科技新城实际上是一种卫星城镇,是高新技术产业和居住区及生活服务设施的成组布局、组团发展。高新技术产业和居住区及生活服务设施之间是一种互动发展的地域共栖关系,也是一种现代化的城市发展模式。如苏州工业园区将工业生产设施(industrial mall)和居住区、生活服务设施成组布局,在厂区、道路两侧还镶嵌了大量的生态绿地,既方便了生活,促进了生产,改善了环境,还减少了因生产设施与生活设施、居住区的分离而产生的通勤流量,缓解了城市内部的交通压力。事实上,没有良好的居住环境和生活服务设施,就不能把科技人才吸引过来(通勤成本上升),没有科技人才,高新技术产业的发展就会受到很大的影响。因此,成组布局生产、生活设施和美化环境,是构建现代科技新城的必然选择。

3. 加强区域生态建设和空间管制,构建筑国际化大都市生态镶嵌结构。随着城市的不断向外蚕食、蔓延,城市地域范围不断扩大,各种城市病不断出现,在这种背景下,城市(城市化地区)与绿地交错分布、具有生态镶嵌结构的国际化大都市,就成为城市发展布局和功能组织的重要发展方向。但是在市场经济条件下,城市拓展对绿地的蚕食又不可避免,在这种背景下,加强政府的宏观管理和空间管制就显得十分必要,这是平衡市场力量必不可少的重要组成部分。为此,政府要根据环湾地区的自然生态环境及其分异特征,科学划定自然保护区、生态敏感区、生活休闲区、生产发展区等类型,并根据不同功能类型制定差别化的政策措施,保证区域整体在自然、经济、社会方面的协调发展。同时,要根据组团布局的规划原则和区域自然条件的分异特征,因地制宜地规划建设生态绿地,促进第三代科技新城的建设与发展。

4. 调整行政区划,统筹设计城市发展战略框架。如前所述,网络城市和具有生态镶嵌结构的国际化大都市是世界城市发展的重要方向,荷兰的兰斯塔德地区(网络城市)和伦敦、巴黎、东京等国际化大都市均代表了未来城市的发展方向。根据青岛的自然地理环境结构和城市发展布局的现状特征,结合青岛的城市性质和功能结构特征,拥湾城市、走廊城市、网络城市将成为青岛未来城市发展布局的重要方向。众所周知,港口物流和旅游度假是青岛的特色优势功能,而这种功能的强化与提升需要足够的空间支撑。目前,青岛市区的黄海岸线开发已接近饱和,迫切需要向胶南和即墨方向拓展。仓储物流也遇到类似的问题,黄岛的仓储后备空间已十分有限,而毗邻的胶州铁路枢纽区位优势明显,是黄岛仓储物流功能拓展的重要后备空间。

城市规划布局 and 空间结构设计的最终目的,是促进城市功能的提升和社会经济的健康发展,两者之间构成了良性互动的发展关系。城市社会经济发展不断冲破行政地域约束、促使行政区划被迫调整,已经成为一条重要的发展规律,