

交通运输部“十二五”重大课题研究项目

“十二五”期 我国城镇化发展 对交通发展影响及对策研究

聂育仁 李林波 黄晓敏 主编

SHIERWUQI

WOGUO CHENGZHENHUA FAZHAN

DUI JIAOTONG FAZHAN YINGXIANG JI DUICE YANJIU



中国经济出版社
CHINA ECONOMIC PUBLISHING HOUSE

交通运输部“十二五”重大课题研究项目

“十二五”期 我国城镇化发展 对交通发展影响及对策研究

聂育仁 李林波 黄晓敏 主编

SHIERWUQI
WOGUO CHENGZHENHUA FAZHAN
DUI JIAOTONG FAZHAN YINGXIANG JI DUICE YANJIU



中国经济出版社
CHINA ECONOMIC PUBLISHING HOUSE

北京

图书在版编目 (CIP) 数据

“十二五”期我国城镇化发展对交通发展影响及对策研究/聂育仁, 李林波, 黄晓敏主编.

北京: 中国经济出版社, 2011.3

ISBN 978-7-5136-0594-6

I. ①十… II. ①聂…②李…③黄… III. ①城镇化—影响—城市运输: 交通运输—经济发展—中国—2011~2015 IV. ①F299.21②F572

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 020465 号

责任编辑 路 巍

责任审读 霍宏涛

责任印制 石星岳

封面设计 巢新强

出版发行 中国经济出版社

印刷者 北京金华印刷有限公司

经销者 各地新华书店

开 本 880mm × 1230mm 1/32

印 张 5.875

字 数 116 千字

版 次 2011 年 5 月第 1 版

印 次 2011 年 5 月第 1 次

书 号 ISBN 978-7-5136-0594-6/U · 4

定 价 24.00 元

中国经济出版社 网址 www.economyph.com 社址 北京市西城区百万庄北街3号 邮编 100037

本版图书如存在印装质量问题, 请与本社发行中心联系调换(联系电话: 010-68319116)

版权所有 盗版必究(举报电话: 010-68359418 010-68319282)

国家版权局反盗版举报中心(举报电话: 12390)

服务热线: 010-68344225 88386794

中国有10亿人口，8亿以上是农民。假若中国要在20年后有足以炫耀的经济表现，以我个人保守的估计，在这20年间必须要有三四亿人口从农村迁移到城市里去。这个大搬迁牵涉的数目等于80个现在广州市的人口。在这个迁徙过程中，小市镇会扩大，新城市会出现，而迁徙到现有的大城市里的会近2亿人！假若这个大搬迁不出现，经济现代化就难有大成。理由很简单，任何一个在经济上比较先进的国家，农产品消耗的总价值，是不会在国民总收入的20%以上的。但若要在农村内大量增加农产品以外的工商业产品，就会因费用奇高而难以办到。

著名经济学家 张五常

1984年12月

2.2.2 城市化发展的阶段特征 / 17

2.3 我国城镇化发展的历程、现状及特征 / 23

2.3.1 我国城镇化的历程 / 23

2.3.2 我国城镇化的现状及特征 / 26

2.4 “十二五”期我国城镇化发展阶段、主要特征及态势研究 / 30

2.4.1 总体进程 / 30

2.4.2 产业融合 / 33

2.4.3 区域差异 / 34

2.4.4 外部环境 / 39

第三章 “十二五”期我国城镇化发展对交通发展的影响及需求研究

3.1 前言 / 41

3.1.1 空间尺度 / 41

3.1.2 交通要素 / 43

3.2 发达国家高度城市化背景下交通发展特征 / 44

3.2.1 发达国家都市区交通特征 / 44

3.2.2 发达国家城市群运输特征 / 52

3.3 城镇化发展与交通发展的作用关系 / 62

3.3.1 城镇空间的扩张与交通方式的革新 / 63

3.3.2 城际运输通道加速沿线土地开发 / 64

3.3.3 交通系统建设与城镇群经济协调发展 / 65

3.4 “十二五”期我国城镇化背景下交通发展特征 / 68

3.4.1 中心城市交通发展特征 / 68

3.4.2 城镇群运输特征 / 84

3.5 “十二五”期我国城镇化背景下交通发展需求研究 / 110

3.5.1 交通发展需求总体判断 / 110

3.5.2 中心城市交通发展需求 / 111

3.5.3 城镇群运输发展需求 / 115

第四章 “十二五”期我国交通发展与城镇化发展的适应性分析

4.1 发展模式的适应性 / 125

4.1.1 可持续发展面临的挑战 / 125

4.1.2 机动化方式的选择 / 128

4.1.3 综合运输模式的要求 / 130

4.2 基础设施供给的适应性 / 132

4.2.1 通道能力不足 / 132

4.2.2 出入口衔接不畅 / 139

4.2.3 运输方式协作较弱 / 144

4.3 管理服务的适应性 / 150

4.3.1 管理体制机制的制约 / 150

4.3.2 信息化建设的薄弱 / 153

第五章 “十二五”期适应我国城镇化发展的交通发展思路与对策

5.1 发展思路 / 158

5.2 对策措施 / 160

5.2.1 城际综合运输通道 / 160

5.2.2 城市出入口 / 162

5.2.3 综合运输枢纽 / 163

5.2.4 体制机制 / 164

参考文献 / 167

1.1 研究背景

改革开放 30 年,城镇化率从改革开放初期的 18% 增长到 2008 年的 45.7%,年均提高 0.9%,特别是 1997 ~ 2008 年的 10 年间,年均增速达到 1.45%。城镇化进程的加快成为我国社会经济发展最主要的特征之一。

“十二五”期,仍是我国城镇化深入发展时期,按照“统筹规划、合理布局、完善功能、以大带小”的原则,逐步形成辐射大的城市群,促进大、中、小城市和小城镇协调发展。我国城镇化的快速发展,将对社会经济各方面带来深刻影响。

在城镇化加速发展的过程中,城镇人口的增加、产业结构的优化和居民消费的提升,不断促使运输需求的持续增长并呈现多样化态势,对运输质量和效率提高的呼求更加强烈,特别在城镇密集连绵分布区域,人员高度集聚,经济活动非常活跃,贸易交流更加频繁,区域发展一体化的态势显著增强,这些都使交通

运输所面临的压力日益增加。如城际通道的通行能力紧张,大型综合交通枢纽缺乏,城镇群集聚效应和引导能力无法得到有效释放,城镇群内城际间公路节点衔接不畅,道路等级不匹配等情况时有发生。交通对经济社会发展产生制约作用的可能性进一步增大。究竟需要建立一个什么样的交通系统以及交通发展模式才能适应我国快速城镇化发展趋势?这是迫切需要回答的问题,也正是本课题研究的意义所在。

1.2 研究思路

首先,本课题研究选择典型国家和地区为借鉴,分析我国城镇化的发展历程及现状特征。从区位要素、城市化水平、区域经济发展等方面出发,结合国外城市化发展历程和“十二五”期我国城镇化发展面临的外部环境,采用对比分析的方法,研判“十二五”期我国城镇化发展所处的阶段。

其次,在对我国城镇化发展研究的基础上,进一步对我国现有城镇形态进行分类。由于我国疆域广阔,社会经济发展水平不同,城镇化水平和城镇发展形态在地域空间上存在显著区别,既有从高度集聚的点状逐渐发展为具有外围组团的“中心城市”,又存在由于经济交流日益紧密而形成的“城镇群”。中心城市是城市发展的高级形态,城镇群是都市圈发展的终极目标。因此,两者的表现形态无不反映出城镇化发展的脉络,即城市——中心城市——都市圈——城镇群的发展路径。为了使研究符合城镇化发展实际,以期使研究成果能为相应发展阶段的

城市提供参考依据和借鉴,本课题从城市发展轴线中选取了“中心城市”和“城镇群”两种城市发展形态,对“十二五”期我国城镇化发展及其对交通的影响进行重点研究。基于对交通发展特质的考量,“中心城市”从“集聚化中心城市”和“郊区化中心城市”两个层面展开,由于“都市圈”和“城镇群”的交通发展模式也不尽相同,因此,在探讨城镇化发展对交通发展的影响时,从两种形态(“中心城市”发展形态和“城镇群”发展形态)四个层次(“集聚化中心城市”、“郊区化中心城市”、“都市圈”和“城镇群”)的空间尺度进行研究,探讨我国城镇化形态的演变对交通系统要素的影响主要体现在哪些方面,从而获得对关键要素的解析,为城镇化进程中的交通系统建设提供决策依据。鉴于“中心城市”形态和“城镇群”形态在我国东、中、西部区域普遍存在,因此研究摒弃按地域划分方法,以期能全面反映目前我国城镇化发展状况。

再次,本课题是在城镇化背景下进行的交通发展研究,把握城镇化发展与交通发展的相互关系至关重要。城镇化发展中的关键要素主要体现在城镇人口分布和产业布局、城镇空间结构发展以及区域发展理念等诸多要素中。这些要素的变化必然影响到交通系统相应的结构,主要表现在需求特征、网络结构和交通/运输模式上。本课题从这三个方面对城镇化进程中的交通系统进行具体分析,其中城镇化进程中的人口迁移以及产业布局优化主要反应在客货运输需求特征上,城镇空间结构的发展则是交通/运输网络结构发展的依托条件,而城镇化发展的理念

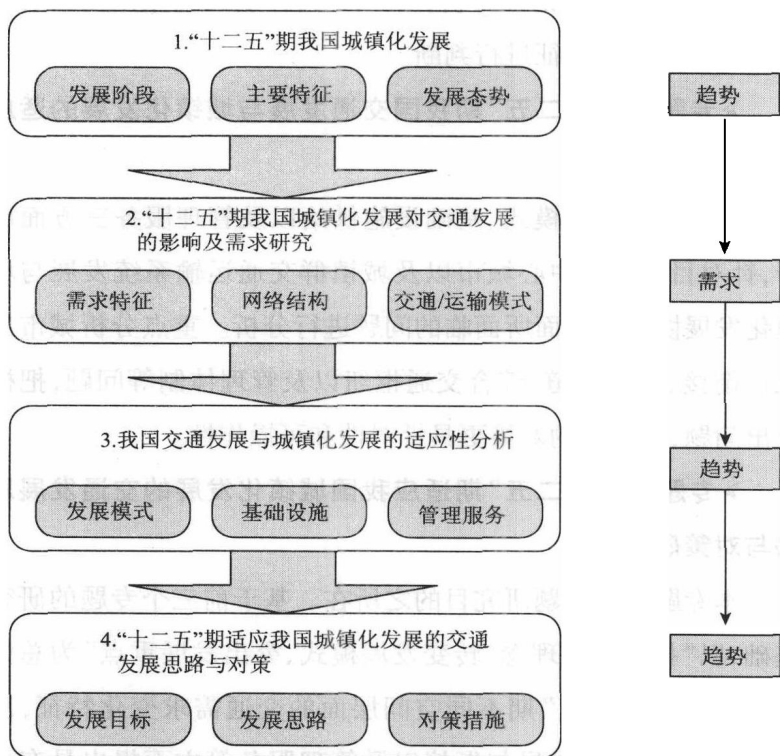


图 1-1 课题研究框架

定基础。

►专题二：“十二五”期我国城镇化发展对交通发展的影响及需求研究

本专题基于国外城镇化背景下交通运输系统的发展特征，把握城镇化发展与交通发展的互动关系。针对我国中心城市发展形态(包括集聚性中心城市、郊区化中心城市)和城镇群(包括都市圈和城镇群)发展形态中需求特征、网络结构和交通/运

输模式进行充分的论证分析,对“十二五”期我国城镇化发展背景下的交通发展特征进行判断。

►专题三:“十二五”期我国交通发展与城镇化发展的适应性分析

本专题从发展模式、基础设施供给以及管理服务三方面展开,针对目前我国中心城市以及城镇群交通运输系统发展与城镇化发展协调性方面所面临的问题进行分析。重点分析城市出入口衔接、城际通道、综合交通枢纽以及管理体制等问题,把握突出问题,使提出的对策更具针对性和可操作性。

►专题四:“十二五”期适应我国城镇化发展的交通发展思路与对策研究

本专题为本课题研究目的之所在。基于前三个专题的研究基础,以“提升发展理念、转变发展模式、突出发展重点”为总体思路,适应“十二五”期不同空间层面的交通需求变化特征,从规模与结构、网络布局与衔接以及管理服务等方面提出具有可操作性的对策。

“十二五”期我国城镇化发展阶段、主要特征及态势

2.1 基础研究

2.1.1 城市化的概念与内涵

“城市化”一词是从英语 Urbanization 翻译过来的,最早是由西班牙巴塞罗那的城市规划师、建筑师伊万德方索·塞尔达(Ildefons Cerdá)于1861年在《城市化概论》一书中提出的。20世纪70年代末80年代初,在我国研究城市与乡村的有关学术文献中开始出现“城市化”一词。

根据《中华人民共和国国家标准城市规划术语》的定义,城市化是“人类生产和生活方式由乡村型向城市型转化的历史过程,表现为乡村人口向城市人口转化以及城市不断发展和完善的过程”,又称城镇化、都市化。

关于城市化的概念,不同学科提出了不同的理解。经济学家从经济与城市的关系出发,强调城市化是引起产业结构、就业

结构、消费方式重大变化的乡村经济向城市经济转化的过程和机制;社会学家认为,城市化是人们的行为方式和生产方式由农村社区向城市社区转化的过程,以及由此引起的各种社会后果;地理学家强调城市化是居民聚集和经济布局的空间区位再分布,并呈现出日益集中化的过程;人口学家则认为,城市化是农村人口转化为城市人口的现象和过程等。上述界定都是从某一侧面试图揭示城市化的本质。城市化作为社会经济的综合转化过程,涵盖了人口流动、空间结构、经济、社会、文化发展等多方面的内容。由于城镇化带来的人口聚集、消费聚集、要素聚集、产业聚集,导致城市人口数量增长、人口密度增大、城市空间规模不断扩展,城市间人流、物流交换频繁,从而促进城镇居民出行方式的转变和区域交通服务空间结构的转变。对城市化的理解主要体现在以下三个方面:

第一,以人口转移和聚集为前提——人口密度变化,要求交通方式转变。城市化首先表现为人口从平面无限分散向有限空间集聚的过程,即农村人口转变为城市人口的过程。伴随着农村人口向城市的转移,城市人口规模不断扩大,人口密度提高,消费聚集。对都市区而言,要求构建相应的大众运输方式与之匹配;对城乡而言,要求构建城乡之间一体化的交通体系。

第二,以经济活动和产业集聚为核心——产业联系加强,城际交通同城化加强。主要体现在:一是要素的集聚。无论是人力资本,还是物质资本,都会不断地集聚于城市。

二是产业的集聚。先是第二产业的集聚,随后是第三产业的集聚。三是交换的集聚。城市不仅能为人们的交换提供功能完备的市场体系和各种中介服务机构,还能提供便利的交通、信息资源。四是消费的集聚。人口集中、产业集聚和交换集聚必然导致消费集聚。产业联系的加强,城市职能分工进一步细化,城际运输通道“主动脉”作用凸显,加快城际交通实行同城化,构建以大运量快速公交为主导的区域公交网络,以及高密度的跨界城际交通走廊。

第三,以空间结构转变为经济地理形态——打破行政区域限制,促进都市交通圈群化。目前,城市化的取向从传统的产业理念逐步转向经济与生态协调发展的思维。集中型与分散型城市化并存,城市的郊区化、大城市化的倾向越来越明显,并逐步形成特大城市、都市圈、城市群等新型城市体系。区域对外交通成为经济发展的基础和先导,影响着区域对经济要素的吸引力和市场的争夺力。要求打破行政区域限制,促使交通引导紧凑型城市的有序发展和精明增长,创新制度建设,以城市群、都市圈为对象,开展圈、群综合交通规划。

2.1.2 城市化的表征指标

城市化的表征指标分为单一指标法和复合指标法。单一指标法即城市化率,是指一个区域的城镇人口占该区域总人口的百分比。假定某区域总人口为 P , 其中城镇人口为 U , 则城市化水平 $L = \frac{U}{P} \times 100\%$ 。复合指标法,是选用与城镇化有关的多种