

科学发展观与城市创新丛书

跨江发展： 南京的创新与实践

Scientific Outlook
on Development
and
Urban
Innovation

黄南 唐启国 丰志勇 等著

凤凰出版传媒集团
江苏人民出版社

科学发展观与城市创新丛书

跨江发展： 南京的创新与实践

Scientific Outlook
on Development
and
Urban
Innovation

黄南 唐启国 丰志勇 等著



凤凰出版传媒集团
江苏人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

跨江发展:南京的创新与实践/黄南,唐启国,丰志勇等著. —南京:江苏人民出版社,2009.12

(科学发展观与城市创新丛书)

ISBN 978-7-214-06083-9

I. 跨… II. ①黄…②唐…③丰… III. ①地区经济—经济发展—研究—南京市 ②社会发展—研究—南京市
IV. F427.531

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 220387 号

- 书 名 跨江发展:南京的创新与实践
著 者 黄 南 唐启国 丰志勇 等
责任编辑 王 溪
出版发行 江苏人民出版社(南京市湖南路1号A楼 邮编:210009)
网 址 <http://www.book-wind.com>
集团地址 凤凰出版传媒集团(南京市湖南路1号A楼 邮编:210009)
集团网址 凤凰出版传媒网 <http://www.ppm.cn>
经 销 江苏省新华发行集团有限公司
照 排 江苏凤凰制版有限公司
印 刷 者 江苏凤凰通达印刷有限公司
开 本 960×1304 毫米 1/32
印 张 44.5 插页 10
字 数 1 200 千字
版 次 2009 年 12 月第 1 版 2009 年 12 月第 1 次印刷
标准书号 ISBN 978-7-214-06083-9
定 价 105.00 元(共五册)

(江苏人民出版社图书凡印装错误可向本社调换)

编委会名单

主 编 叶南客

副主编 陈 如

王道德

李程骅

目 录

第一章 绪 论 1

第一节 跨江发展的研究背景与意义 1

一 研究背景 1

二 研究意义 5

第二节 研究思路与主要内容 8

一 研究思路 8

二 研究内容 9

第三节 研究方法与技术路线 10

一 技术路线 10

二 研究方法 11

第二章 跨江发展的主要模式及其影响因素 13

第一节 国内外跨江河城市发展的概况 13

一 国外跨江河发展的主要城市 14

二 国内跨江河发展的主要城市 16

第二节 城市跨江河发展的动力机制 16

一 城市跨江发展的内部作用力 17

二 城市跨江发展的外部作用力 17

第三节 城市跨江河发展的模式 19

一	非均衡发展模式	20
二	均衡发展模式	20
第四节	影响城市跨河发展的因素	25
一	政治因素	25
二	经济因素	25
三	地理因素	26
四	文化因素	27
五	交通因素	27
第三章	跨江发展与南京区域经济一体化	29
第一节	长江两岸一体化发展的意义及理论启示	29
一	南京实现长江两岸一体化均衡发展的意义	29
二	区域一体化相关理论及对跨江发展的启示	33
第二节	南京长江两岸一体化发展的内部基础及外部条件	40
一	南京实现长江两岸的一体化发展的内部基础	40
二	南京实现长江两岸一体化发展的外部机遇和压力	50
第三节	南京长江两岸的发展差距分析	56
一	江南、江北沿江八区的总体发展情况	56
二	江南与江北的土地、人口资源比较	59
三	江南与江北的经济发展水平比较	62
四	江南与江北的社会发展水平比较	65
五	江南与江北的生态环境比较	67
第四节	南京长江两岸一体化发展的动力机制	71
一	功能互补机制	71
二	产业联动机制	73
三	创新互动机制	77
四	政策整合机制	77
第四章	南京跨江发展的江北自然资源整合	79
第一节	江北自然资源概况及发展的历史沿革	79
一	江北自然资源概况	79

二	江北地区发展的历史沿革	80
第二节	自然资源的现状与问题	82
一	空间资源	82
二	土地资源	83
三	岸线资源	89
第三节	江北自然资源整合的对策分析	92
一	江北岸线资源整合	92
二	江北生态资源整合	95
三	江北土地资源整合	97
四	江北空间资源整合	99
第五章	南京跨江发展中的江北产业资源整合	103
第一节	江北产业发展现状分析	103
一	江北的产业规模情况	103
二	江北三次产业构成情况分析	105
三	江北劳动力构成情况分析	107
四	江北固定资产投资情况分析	108
第二节	江北产业发展的优势及问题	109
一	江北产业发展的主要优势	109
二	江北产业发展的主要问题	117
第三节	江北产业资源整合的战略分析	118
一	江北产业资源整合的基本原则	119
二	江北产业布局分析	120
三	江北产业资源整合的对策和措施	122
第六章	南京跨江发展的江北社会文化资源整合	133
第一节	江北地区社会文化发展现状分析	133
一	江北行政资源的现状与问题	133
二	江北科技资源现状与问题	137
三	江北社会资源现状及问题	140
第二节	江北地区社会文化发展的指导思想和目标任务	141

- 一 指导思想 141
- 二 目标定位 142
- 三 发展定位 143
- 第三节 江北地区社会文化资源的整合 144
 - 一 江北行政资源的整合 144
 - 二 江北基础设施资源的整合 146
 - 三 江北人才教育资源的整合 147
 - 四 江北科技资源的整合 149
 - 五 江北其它社会文化资源的整合 150
 - 六 江北政策资源的整合 151

第七章 南京跨江发展的生态环境保护 152

- 第一节 跨江发展的生态意义 152
 - 一 构建“绿色南京”的生态意义 153
 - 二 构建“东部城市绿色中心”的生态意义 153
 - 三 南京生态环境保护的生态意义 154
 - 四 江北地区生态环境保护与发展的意义 156

第二节 江北生态环境发展概况 158

- 一 六合区生态环境概况 158
- 二 浦口区生态环境概况 161
- 三 江北区生态环境综合分析 163

第三节 江北生态环境存在的问题 165

- 一 污染物排放空间分布不均 165
- 二 生态环境破坏严重 165
- 三 治理生态环境设施不完善 166

第四节 江北生态环境保护的对策与建议 166

- 一 调整完善土地利用政策,规划和控制土地使用 166
- 二 确保饮用水源地安全,保护长江生态环境 169
- 三 优化产业结构与布局,推进产业生态化 170
- 四 加快环境基础设施建设,削减污染物排放量 171

五	推进生态城区建设,加大对重要生态功能区保护力度	171
六	加大环保资金投入,确保重点环保工程建设	172
第八章	南京跨江发展的理念及支撑条件	173
第一节	江北新市区发展的先进理念与战略创新	174
一	按 21 世纪标准和后现代理念建设江北新市区	174
二	以发展战略创新支撑江北新市区发展	178
第二节	江北地区的重大基础设施建设	181
一	加快推进主城过江通道建设	181
二	加快推进江北新市区基础设施建设	186
第三节	提升江北新市区的现代化水平	188
一	从全面小康迈向率先基本实现现代化	188
二	率先基本实现农业现代化	189
三	率先基本实现工业现代化	190
四	率先基本实现服务业现代化	192
五	率先基本实现城市建设和管理现代化	193
六	率先基本实现生态现代化	194
七	率先基本实现政府管理现代化	195
第四节	江北资源整合的其它支撑条件	197
一	制定科学发展规划	197
二	多元化投融资策略	198
三	江南支持江北发展的反哺机制	199
四	可持续发展战略	199
五	创新体制和机制	200
第九章	国内外跨江城市案例分析及其启示	202
第一节	国内外跨江城市的案例分析	202
一	杭州——从“西湖时代”走向“钱塘江时代”	202
二	上海——通江达海,江海门户	206
三	“江城”武汉——从三镇分治到三镇合一	213
四	重庆——西部“陆家嘴”的崛起	219

五	莱茵河三角洲城市群——“人—水共存”目标的实现	222
六	韩国首尔——汉江两岸的均衡发展	224
第二节	国内外跨江河城市的发展经验和启示	228
一	发展近江河城市中心	228
二	构建以江河为骨架的城市公共空间	230
三	坚持可持续发展战略	231
四	积极进行产业结构的优化和调整	232
五	挖掘河流历史,提升河流特色	234
六	执行制度保障并长期坚持	235
参考文献		236
后 记		239

第一章 绪 论

跨江发展是全球依江河而建的城市面临的共同问题。由于经济社会发展水平和阶段的不同,在跨江发展的理论研究和实践方面,西方国家走在了中国的前面。上世纪 80 年代,中国实行了改革开放,城市经济潜能获得了巨大的释放,城市人口和经济规模不断扩大,交通、住房、要素空间配置等出现了规模不经济的问题,土地空间资源严重限制了城市的发展。不仅如此,依江河而建的城市出现了江南、江北区域发展不平衡的现象。随后跨江发展得到了中国学者和政府的关注,也成为中国依江河而建的城市未来发展的必然选择。

第一节 跨江发展的研究背景与意义

一 研究背景

(一) 国内外城市跨江发展的概况

自古以来,城市一般选择傍水而建,一方面是考虑到饮用水源问题,另一方面还因为航运在古代是主要的交通运输方式。此外大江大河从战略上还可以作为天然屏障阻挡敌人的进攻。但是古代人类征服自然世界

的能力还相当弱,除了少数大型城市,如古巴比伦王国的巴比伦城以及我国秦代的咸阳等,一般不可能在大江大河两岸同时建城,所以城市跨河发展是人类现代文明发展的产物。

进入现代社会,随着现代城市化的不断推进,原有的城市格局的空间变得越来越狭小。于是,不少城市决定跨江河发展。纵观世界城市的发展历程,几乎所有依江河而建的城市在不同发展时期或发展阶段都选择了跨江河发展。随着城市人口规模和经济实力的增长,城市经济内部出现发展不平衡现象,导致城市组织经济运行成本上升,尤其是交通时间成本增加,各种要素资源边际效益递减,产生城市规模不经济问题。而发达国家的城市在处于规模不经济运行的拐点处进行跨江河发展,可以合理配置城市的各种要素资源,降低组织城市经济运行的成本,优化城市的发展空间,从而消除城市内部经济、文化和社会发展不平衡等带来的一些城市问题,增强了城市竞争力及对周边区域的辐射带动作用。

与我国城市相比,西方国家的城市更早选择了跨河发展。如俄罗斯涅瓦河边的圣彼得堡,乌克兰第聂伯河畔的基辅,韩国汉江边的汉城,印度恒河边的德里,美国密西西比河边的明尼阿波利斯、孟菲斯、圣路易斯、匹兹堡等。而一些国家的首都在迁址时,直接选择了跨江河城市或者制定了跨河发展的规划,如澳大利亚的堪培拉、巴西的巴西利亚、哈萨克斯坦的阿斯塔那等。

国内城市跨江发展整体上晚于西方国家,主要集中在经济比较发达的东部地区,比较典型的城市都位于长江中下游。上世纪90年代初,浦东大开发引发了上海大规模的跨江大桥建设,上海由苏州河时代步入了黄浦江时代。2000年,武汉开始了跨江通道的建设,武汉三镇从此步入了均衡发展的时代。21世纪初,杭州开始实施了跨江发展战略,由西湖时代步入钱塘江时代。2007年1月,南京出台了《中共南京市委、南京市人民政府关于加快推进跨江发展战略的意见》,开始了新一轮的跨江通道建设,进一步加快了江北地区的发展,南京真正实现了由“秦淮河时代”向“长江时代”的重大转折,也开始由“临江发展”阶段进入“拥江发展”阶段。

表 1-1 国内主要城市跨江发展状况

城市	上海	杭州	南京	武汉
1946		钱塘江大桥		
1957				长江大桥
1968			长江大桥	
1970	打浦路隧道			
1971	松浦大桥			
1991	南浦大桥	钱塘江二桥		
1989	延安东路隧道			
1993	杨浦大桥			
1995	奉浦大桥			长江二桥
1997	徐浦大桥	钱塘江三桥		
1998				
1999	外环隧道			
2000				白沙洲大桥
2001			长江二桥	军山长江大桥
2002		钱江六桥		
2003	卢浦大桥、 大连路隧道	钱塘江五桥		
2004	复兴东路隧道	钱塘江四桥		
2005	松浦二桥		长江三桥	
2006	翔殷路隧道			
2007				逻阳长江大桥
2008	闵浦大桥	钱江九桥		长江过江隧道、 天兴洲长江大桥
2009	上中路隧道		纬七路隧道通车	
2010	人民路隧道 新建路隧道 西藏路隧道 长江路隧道	钱江铁路新桥 (2007)、庆春路 过江隧道(2006)		

续表

城市	上海	杭州	南京	武汉
2011		钱江七桥(2008)	南京长江四桥 建成(2008)	二七长江大桥 (2008)
2012	龙耀路隧道	钱江八桥(2008)	纬三路过江 通道(2009)	鹦鹉洲长江 大桥(2009)

注：括号内时间为建设时间。

(二) 南京跨江发展的必然趋势

南京市作为长三角重要的区域中心城市和省会城市,既要充分运用区域中心城市强有力的集散功能,来强化其在“长三角”城市群中的竞争地位,也要充分运用南京市作为长江三角洲经济区域北翼中心枢纽城市的区位优势,来强化其省内中心城市的集聚力的扩散力。如果南京要担负起全省、长江三角洲、全国乃至全球各个层次地域综合体赋予南京市的使命,那么南京市经济社会发展必须保持一定的高速度,城市经济社会结构就要加快向高端化、外向化发展,城市建设就不断走向现代化。

改革开放以来,南京城市取得了长足了进步,城市综合实力和综合竞争力不断增强。但是,随着城市发展水平的不断提升,南京的发展越来越受到城市土地空间资源狭小的制约,主城区在产业、人口的高度集聚下,产生了一系列的城市问题,而此时的江北地区,发展较为滞后且空间资源丰富,选择和制定跨江发展的战略,这对于长江两岸的发展都是十分有利的:一是六合、浦口地区是长江北岸的一个凸出部位,有大量的土地资源,居住人口少,拆迁难度小,征地费用低;二是可以充分利用长江水资源和环境容量;三是可开发长江两岸的青山绿水资源,为南京市旅游发展拓展空间;四是跨江发展可利用长江南岸业已形成的发展优势,带动江北地区的发展。长江北岸距离市中心 10—20 公里,距离长江南岸河西新城不到 10 公里,对投资商具有很好的吸引力。因此,南京市向西跨江发展可充分利用其潜在的自然资源和人文资源优势,组成理想的城市空间结构。一方面,开发江南新区,以老城为依托,利用方便的交

通运输条件和平坦广阔的土地,集聚人才、资金、技术等生产要素,多渠道开发,形成新的工业区和交通副中心,并在西区中心地块开辟行政、文教、科技、商贸、居住等综合开发区。另一方面,结合旧城改造,恰当保持古城风貌,充分发掘传统旅游资源优势,改善旧城区环境,努力提升旧城的现代化水平。

正是基于多方面的考虑,南京市委第十二次党代会把跨江发展确立为今后南京发展的战略重点,此后,跨江发展就成为了南京各级政府部门及研究机构关注焦点,这也使南京市从“秦淮河时代”走向“长江时代”。这不仅为南京市城市社会经济发展提供了较大空间,而且为南京和江苏省的经济腾飞创造了良好条件。一是凭借长江空间优势,使城市布局更为合理。跨江发展后,城市发展的空间将扩大很多;市区的人口也增加较多,城市基础设施建设进展将加快。以滨江区 72.46 平方公里的较大空间组建科教新城,建设高新技术产业示范园区,组建与之相配套的若干科研中心和高教区,成为人才聚集、投资开发的新热点。江南河西新城区已初具规模,新城中央商务区也正在加快建设。南京城市中心正在西移到长江南岸。二是发挥通江达海之利,形成新的旅游布局。旅游布局也在逐步从“秦淮河时代”走向“长江时代”,建设沿江旅游带。三是保护和优化生态环境,走可持续发展之路。长江是南京市人民赖以生存的命脉,保护和优化长江生态环境意义重大。坚持可持续发展原则,保护水系生态,确保生态平衡。

二 研究意义

(一) 促进长江两岸协调发展

城市长期选择单岸发展模式后,由于江河所形成的天然屏障,使得资金、信息、人力等资源的流动受到一定的限制,长期以往,必然形成两岸发展不均衡的局面。南京市长期以来多在长江以南地区发展,形成了两岸非均衡发展的态势。

为了促进江对岸的发展,将市中心迁移或在滨江地区建设新的市中

心。按照同心圆理论,距离城市中心位置越近的土地,其隐含的土地价值也越高。那么,如果城市中心区临近河流,位于河流另一侧并在中心区影响半径内,尚未开发或开发程度较低的土地,将以其隐含价值和廉价性成为城市开发的优先考虑对象。因此,一些具有跨江河开发意向的城市,大多考虑迁移或新建中心区于滨江地带,从而促进城市的跨江河发展。如果将城市中心跨江河而建,在对新开发地区的促进以及协调两岸发展上的作用将更加明显。上海浦东新区的发展就是一个典型的案例。1993年上海市政府出台了《上海陆家嘴中心区规划方案》,并开始在陆家嘴地区建设新的城市中心。由于土地价格较低,生产成本较少,浦东新区形成了以功能开发为核心的“跳越型”扩展模式,并形成了一个金融、保险、会展、物流、商贸等现代服务业集中、环境优美、特色较鲜明的现代化新城区,陆家嘴地区和浦西的外滩地区则共同构成了上海的 CBD 地域载体。不仅实现了两岸均衡发展的目的,而且新城区在功能定位、规划设计等方面均已超过了原有城区。

南京江南、江北发展上的不均衡造成了江北地区经济、社会等多方面的相对落后。因而,南京市可以利用河西 CBD 建设的有利时机,促进江北地区新城区的建设,形成以新中心为核心,长江两岸协调发展的良好态势。

从更广泛的区域经济意义上讲,江河两岸经济发展不均衡的局面也会制约了区域经济的发展,特别是影响了现代都市圈的建立。一些城市的跨江河发展决策都源自于河流两岸区域经济水平和结构的差异,城市希望通过跨江河发展来促进区域的共同进步,也为城市自身发展带来新的机遇。以南京为例,南京长期以来长江两岸的非均衡发展严重影响了主城区向长江以北地区的辐射能力。江北基本以平原为主,如果能突破河流的限制,不但能带动六合、浦口等城镇的发展,同时也将打通南京市通向江北各个城市的通道,使得资金、信息、人才等资源畅通往来,这对于确立南京在区域中的中心地位具有重要的意义,甚至可以提高南京市和南京都市圈在全国的经济辐射能力。

（二）有利于南京江南和江北资源和整合和利用

从城市发展内部机制上看,城市的发展就是各种要素资源的合理流动与配置的过程,从城市外部空间形态来说,表现为城市空间由中心向外围的拓展。南京跨江发展实质上就是如何合理配置与优化城市空间资源的问题。由于江北土地资源较为丰富,而江南土地资源开发成本随着城市的发展,越来越制约南京城市进一步发展,只有实现了城市资源的空间优化配置,产业空间转移升级,才能实现城市每寸土地的物有所值,物有所为,达到规模经济效益和边际效益递增,实现城市土地最大化收益。因此,从南京跨江发展的资源整合与开发的角度出发,分析研究南京江南、江北各种要素资源配置的空间差异性以及如何通过跨江发展整合江南、江北资源,把江北土地资源,空间资源等优势潜力变成现实生产力,把江南的各种要素资源引入江北,可以实现江南、江北的资源互补与共享,优化配置南京各种要素资源,培育南京新的经济增长点——江北新城区,带动江南老城区的更新改造。进而促进江南与江北互补发展,产生城市整体耦合效应,增强南京经济辐射能力,带动周边地区经济发展,全面实现南京达小康目标,为迈向现代化新阶段打下坚实的基础。

（三）推动和促进南京城市交通体系的完善

城市是通过区域交通与外界进行物质、能量交换,因而,南京市要想推进跨江发展战略,必然要先发展跨江通道,长江交通状况的改变能在很大程度上改变南京城市,尤其是江北地区的发展。

与国内外城市相比,南京市跨江通道还显得弱一些。韩国的首尔在汉江上已建成并通车的桥梁共 24 座,其中公路桥 16 座,铁路桥 4 座,公路、地铁并行桥 4 座。这些桥梁所连接的公路铁路,不仅成为韩国经济交通的大动脉,而且还是连接汉城与周边 9 个卫星城的交通和物资运输的主要干线。据统计,经由汉江 24 座桥梁的每天交通出行量近 1 000 万人次。重庆在长江上已建成跨江大桥 5 座,在建 4 座,嘉陵江上建成 9 座,在建 2 座,重庆主城区的跨江大桥数量和密度上远超过南京市,可以说已经形成了完整畅通的交通网络。