

海湾及沿海都市圈格局下的新城建设与发展模式* ——渤海湾与长三角核心区的对比分析

New Town Construction and Development Mode under the Pattern of Gulf and Coastal Metropolitan Area: Comparative Analysis of Bohai Bay and the Core Area of Yangtze River Delta

曾 鹏 魏琛朋 蔡良娃 ZENG Peng, WEI Chenpeng, CAI Liangwa

摘 要 都市圈是区域城镇化的一种高级形态,而新城建设是大都市核心的扩散式重组,与都市圈功能重构和空间优化相伴而生。沿海地区及海湾都市圈具有开放的产业经济结构、高效的资源配置能力、强大的极化扩散功能和发达的国际合作网络,是经济发展和创新策源的核心区;适宜孕育多极的城镇网络体系,新城建设对都市圈格局优化的作用独特而显著。长三角核心区都市圈和环渤海湾都市圈是我国最重要的沿海及海湾都市圈,其中的上海与天津则是依托沿海及海湾都市圈生长发展的核心城市,但二者的圈域空间结构与新城建设模式又大相径庭。通过分析环渤海湾都市圈和长三角核心区都市圈,天津和上海市域城镇网络特征及新城建设的布局和时序,研究都市圈空间结构优化机制和发展要素流动机制,探索沿海及海湾都市圈“发展格局—空间格局”优化视角下新城建设与发展模式。

Abstract The metropolitan area is an advanced form of regional urbanization, and the construction of new towns is the diffuse reorganization of the core of the metropolis, which is accompanied by the functional reconstruction and spatial optimization of the metropolitan area. The coastal area and the gulf metropolitan area have open industrial economic structure, efficient resource allocation ability, strong polarization and diffusion function, and developed international cooperation network, and are the core areas of economic development and innovation strategies. It is suitable to breed a multipolar urban network system, and the new town construction plays a unique and significant role in optimizing the pattern of the metropolitan area. The Yangtze River Delta core metropolitan area and the Bohai Bay Rim metropolitan area are the most important coastal and gulf metropolitan areas in China. Shanghai and Tianjin are the core cities that rely on the coastal and gulf metropolitan areas for growth and development, but their regional spatial structure and new city construction mode are quite different. By analyzing the core metropolitan area of the Yangtze River Delta and the metropolitan area around the Bohai Bay, as well as the urban network characteristics of Shanghai and Tianjin and the layout and timing of new town construction, this paper studies the spatial structure optimization mechanism and development factor flow mechanism of the metropolitan area, and explores the mode of new town construction and development from the perspective of "development pattern and spatial pattern" optimization of coastal and gulf metropolitan areas.

关键词 空间格局;发展格局;新城建设;都市圈

Key words spatial pattern; development pattern; new town construction; metropolitan area

文章编号 1673-8985 (2022) 03-0075-06 中图分类号 TU984 文献标志码 A

DOI 10.11982/j. supr. 20220311

作者简介

曾 鹏

天津大学建筑学院
副院长,教授,博士生导师

魏琛朋

天津大学建筑学院 博士研究生

蔡良娃 (通信作者)

天津大学建筑学院
副教授,硕士生导师, cailw@163.com

0 引言

都市圈是区域城镇化的一种高级形态,而新城建设是大都市核心的扩散式重组,与都市圈功能重构和空间优化相伴而生。同时,新城建设也是都市圈发展动能和人居环境提

质更新的有效路径,推动圈域城镇体系与城镇节点的优化和迭代。因此,都市圈格局是新城研究不可或缺的视角,科学地解析其作用关系和作用机理,对新时期我国新城建设有重要意义。

*基金项目:国家自然科学基金面上项目“城镇化政策演进与京津冀乡村空间网络变迁的响应机制研究”(编号51978447);天津市“团队+项目”重点培养专项(团队编号XC202061)资助。

自20世纪初霍华德提出田园城市开始,新城建设的理论和实践探索历经百年,逐渐由居住新城(卧城)、产业新城,变为依附主城区的卫星城、业务核都市^[1],进而发展到具有独立功能的综合性新城。区域视角下的研究认为新城建设是大城市为实现持续发展而进行的自我更新与迭代升级,与都市圈形态演变和格局优化直接关联,遵循“核心集聚—扩散疏解—多点结网—一体化发展”的演变路径。都市圈视角下关于城市发展动力的研究包括传统的中心地理论、核心边缘模式、罗斯托的阶段发展理论、佩鲁的发展极理论^[2-5]等。其中,中心地理论和发展极理论对于我国新城发展的影响最为深远:中心地理论强调以中心城市为核心的城镇空间格局和要素配置;发展极理论则通过“造极”的“嵌入”方式带动城市发展。但是在新城建设实践中,由于极化周期往往较长,导致扩散效应不显著,要素的创新转化能力低,加剧了区域发展的不平衡^[6]。因此在传统理论的基础上,结合新时期中国新城发展和建设背景,本文提出都市圈视角下研究新城的两个重要维度:“空间格局”维度与“发展格局”维度,探讨空间要素与发展要素在都市圈的配置方式及其对新城建设的作用。本文选择上海和天津两个典型的海湾及沿海都市圈核心城市为实证研究对象,通过对比两地新城2000年至2020年的空间演变与发展绩效,探索以海湾及沿海都市圈为依托的两地空间格局、发展格局特征和耦合关系,解析两地新城建设与发展模式。

1 都市圈格局优化视角下的新城建设

当大城市发展到一定阶段,发展能级超过城市容量,就会在其辐射范围内诱发新城的产生。这实际上是一种主城核心的人口与功能超载后的扩散效应,实现中心城市发展动力和空间结构优化重组,助推城市生命周期演进迭代。因此,新城建设可以看作大城市核心的扩散式重组,与都市圈格局优化耦合相生;使得都市圈形态演变呈现“核心集聚—扩散疏解—

分工网络—一体化发展”的演变路径;而海湾及沿海都市圈适宜孕育多极的城镇网络体系,其新城建设对都市圈格局优化的作用独特而显著^[7]。

1.1 都市圈格局优化与新城建设的两个研究维度

“空间格局”与“发展格局”是都市圈视角下研究新城的两个重要维度,探讨空间要素与发展要素在圈域格局中的配置和流动。二者相互独立又相互影响:“空间格局”优化是“发展格局”优化的基础,其内在动力是都市圈发展要素的更新重组和统筹配置。空间要素既是发展要素的组成部分,又是驱动发展格局优化的重要手段;发展要素统筹重组后,空间格局的变化也是对发展格局优化的空间响应。

1.1.1 空间格局与发展格局的内涵

这里的空间格局是指都市圈尺度下城市之间多种网络联系的物质体现和实体载体,包含空间要素,以及要素之间的组织形式和联系关系。描述空间格局的指标包括空间要素的属性和空间联系的测度:空间要素属性为要素性质、规模、密度等基本特征,探讨城市联系的匹配关系是同向匹配还是异向互补^[8];空间联系的测度包括集群性、点度中心性、距离特征等^[9]。

发展格局是指都市圈内各类型发展要素的集合及其整合方式和组织形式。描述发展格局的指标包括发展要素的类型、属性,以及要素的协同关系和统筹机制。比如人口、产业、资金等发展要素的规模、密度、强度等属性,以及不同类型要素之间和同类型要素间的协同关系及其配置机制、流动机制等。

1.1.2 空间格局和发展格局的相互作用关系

空间格局和发展格局相互影响、相互作用,共同构成新城建设的基础、动力和成效。具体表现在:(1)发展格局赋予空间属性,丰富空间格局的特征,使得空间格局呈现更多样的网络格局;(2)随着“新城”的加入,发展格局所引导的要素集聚方式,可能与固有空间格局产生一定的错位或不协调;(3)都市圈空间

格局和发展格局共同经历耦合和协调进步阶段,空间格局、发展要素都在发展中持续变化。对于两个系统间的作用关系,常用“耦合协调度”进行测度,以低、中、高的分级方式判断待测系统间的作用关系^[10]。

1.2 海湾及沿海都市圈的共性特征及新城建设的关键问题

海湾及沿海都市圈是一种特定的都市圈形态,指包含沿海湾区,以一个或多个中心城市为核心,以发达的联系通道为基础,由中心城市及外围社会经济联系密切的地区所构成的海湾及沿海城市功能地域。它具有开放的产业经济结构、高效的资源配置能力、强大的极化扩散功能和发达的国际合作网络,是经济发展和创新策源的核心区;适宜孕育多极的城镇网络体系,新城建设对都市圈格局优化的作用独特而显著。

1.2.1 海湾及沿海都市圈空间格局与发展格局的共性特征

相较于内陆、沿江地带以大城市为单中心形成的都市圈,海湾及沿海都市圈具有如下特征:(1)湾区范围内除核心城市外含有大城市数量多、空间距离近、大城市都市圈间互相影响程度高,因此中心城市间协同模式对其格局优化更加重要。(2)海湾及沿海都市圈发展本底更为复杂、发展历程更为完整。适宜孕育多极的城镇网络体系,大都形成“多中心”的地域空间。其产业发展历程长,传统产业、新兴产业都历经升级和迭代。(3)发展动力更全面,发展模式选择多样。海湾及沿海都市圈具有更加便利的外资吸引、人才集聚、政策支持、物流配送的能力,同时区域内核心大城市由于产业结构调整溢出效应明显,也为新城建设提供了更多的发展模式。(4)在城市发展的历程中,海湾及沿海都市圈范围内的“新城”,大都具有一定的人口、产业基础,新城发展具有“扩容”“提质”“转型”的内在需要。

1.2.2 海湾及沿海都市圈新城建设的关键问题

(1)资源要素与空间结构本底决定不同的新城发展与建设模式

新城发展具有“周期性,持续性,本土性”的特征。我国新城生长的本底条件差异大、发展基础各不相同、要素协同需求也有明显差别,因而空间本底对新城发展模式具有决定性影响。此外,不同本底条件的新城空间扩张质量测度,也是动态性判断新城发展绩效的重要依据,即研判新城是仅在空间维度上扩张,还是在活动容量上增长。通常情况下,海湾及沿海都市圈的资源要素、本底条件都具有显著特征,其发展演进的过程也有极强的特色。因此,都市圈的本底结构和发展基础是其新城建设的决定条件。

(2) 空间格局与发展模式的有机组合是新城发展效率的核心关键

空间格局与发展模式的适配是新城发展效率的重要基础。经济地理、城乡规划等学科广泛认同空间格局是居民各类经济活动和人文活动的物质体现,空间格局是大城市区域规划的重要组成部分,也是规划干预大城市发展的重要手段。但是在新城规划实践中,往往在空间上规划了一个新城,而发展模式又与之不相适应,陷入只能“一味地外源性投入”的建设陷阱中。尤其对于海湾及沿海都市圈新城建设,其发展适配性很强,将空间格局与发展模式有机组合是提升新城发展效率的核心关键。

(3) 创新要素的承载能力与扩散能力决定新城发展的长期动力

新城发展的核心动力是在都市圈一体化发展的分工网络中具有不可替代的产业协同力与要素承载力。一方面,新城要避免在既有城镇分工网络中形成竞争的关系,而大多数新城难以形成合作关系的原因,是都市圈内高等级城市还未形成该行业的头部或是领先地位,此时新城就需要起到技术扩散的作用,其创新要素的集聚能力成为关键。另一方面,新城的产业与周边产业功能趋同,此时则需要考虑增强这些产业之间的联系和协同运作能力。这与新城的区位特征、区域连接能力有密切关系。海湾及沿海都市圈作为创新策源的核心区,新城对于创新要素的承载能力以及扩散能力决

定了其在都市圈中的地位和角色,是其持续发展的根本动力。

1.2.3 两个海湾及沿海都市圈对比研究的空间范围

国家发改委在2019年发布的《培育发展现代化都市圈的指导意见》中,将都市圈的基本范围界定为“城市群内部以超大特大城市或辐射带动功能强的大城市为中心、以1小时通勤圈为基本范围的城镇化空间形态。”定义提及了城市群、中心城市、1小时通勤的概念。实际上,在城市群中具有多个超大或特大城市且两个大城市距离很近时,都市圈划定的范围会有所重叠,并且都市圈的腹地在地域空间上可能存在跨越和变动。

本文涉及的长三角核心区都市圈和环渤海湾都市圈以沿海湾岸线及沿海的超大城市为核心,由一系列中心城市及腹地组成;汇集人口众多,城市发展总体水平高。

两个海湾及沿海都市圈均呈现出复杂的地域空间结构。为方便研究,本文选取都市圈地理空间中最重要的核心城市,也是新城密集的超大城市——天津和上海的市域为主体,展开深入研究。

从海湾及沿海都市圈视角分析天津与上海的市域空间网络特征,以及新城建设的布局及时序,研究都市圈空间结构优化机制和发展要素流动机制,探索海湾都市圈“发展格局—空间格局”优化视角下的新城建设与发展模式。

2 渤海湾都市圈格局与新城建设模式

2.1 渤海湾都市圈空间格局演变

渤海湾都市圈形成由“一城一港、点轴扩散”到“沿湾双圈层”的空间格局。天津“一城一港、点轴扩散”的空间模式^[11-12]对渤海湾都市圈新城建设和空间结构有深远的影响。1952年天津在距离中心城区70 km的渤海湾建立北方第一大港,而后依托港口逐步建设经济开发区和产业新城。自1980年起新城人口以4%的年增长率持续上升,逐渐呈现港口发展与新城发展双线并行的“港城融合”的新城模式,同

时新城与中心城区亦形成“点轴”关系,双城以特殊形态发挥扩散效应。这一形态深刻影响了渤海湾区的空间结构,直至现在,湾区内几乎所有城市都在渤海湾建设了新港口,并顺势发展新城。2003年唐山建立曹妃甸港区,距离中心城区78 km;2001年沧州的黄骅港以煤炭运输为主导开始建设,距离中心城区100 km。1997年东营港开始建设运营,距离东营市约100 km。2007年滨州也成功地建设临海港口,距离城区约120 km,作为省会济南与滨海新区的最近联系港口。由此,渤海湾形成了非常具有特色的“沿湾双圈层”的空间结构。包括紧邻渤海湾的港口与产业新城带,以及距离新城带50—100 km的中心城区联系带(见图1)。

2.2 天津的新城发展模式

历版天津城市总体规划都重视新城的发展和建设。各个新城发展模式不尽相同,大致分为以下4种。

(1) 中心扩散模式(1953—1980年):“主城—新城连片、核心持续扩张”

这一时期中心城区仍处于持续生长阶段,与其毗邻的“西青”“北辰”“津南”“东丽”4个新城,具有承接中心城区疏解的发展要素的有利条件,新城发展遂以承接中心城区单向的人口和产业要素疏解为动力,产业上与中心城区形成较好的互补关系,空间上与中心城区建立粘连发展的格局,逐步形成30 km左右的紧密空间圈层。而后外围产业组团与环城区县连片



图1 渤海湾都市圈的“沿湾双圈层”空间结构(2020年)

Fig.1 Spatial structure of the "double coastal layers" of the Bohai Bay metropolitan area (2020)

资料来源:笔者自绘。

扩张,规模和体量持续增大,形成了都市圈的聚集核心。

(2) 沿湾扩展模式(1980—2010年):“产业植入”“外资吸引”为主线的典型“产—人—城”发展模式

1980年起,沿湾新城开始得到快速发展。天津开发区在原有的石化、能源产业的基础上,依托港口优势,吸引了电子信息等一大批制造业的生产端,产业新城的发展模式逐步确立。滨海新区建立后,常年使用外资数量占天津市的90%以上;其中2015年单年度就达到180亿元,表现出极强的外资吸引能力。同时,以2010年的分行业从业人员数量上来看,工业从业人数总占比达到79.00%,而科研、技术人员占比2.47%,更加凸显出滨海新区产业先导的发展模式。

这一时期新城建设沿湾扩展,表现为典型的“产—人—城”发展模式。即通过要素比较优势吸引产业,再由产业吸引人,进而完善城市功能,形成“产—人—城”的发展逻辑。人因产聚集,同时带来社群结构相对简单、公共产品供给不足、城市的复杂性和多元性相对缺失等问题,如果不能迅速提升城市品质则难以形成持续吸引力。

(3) 轴向发展模式(2010—2020年):“区域发展要素双向疏解”带动地理中位线新城扩容发展

这一时期渤海湾区都市圈的发展与区域核心城市北京形成密切关联,湾区伸向腹地形成连接京津的发展主轴。该区域成为发展要素的集聚热点,特别是主轴的地理中位线附近的“武清”“宝坻”等新城得到快速发展。由于地理中位线的特殊区位,其发展依托京津两大中心城市发展要素的双向疏解来推动。从新城中存在的各地分公司整体数量来看,截至2022年,宝坻新城注册的690家各地分公司中北京分公司为146家,约占分公司总数的21%,武清新城注册的1500家分公司中,北京分公司有473家,约占新城分公司数量的31%。与此同时,京津两地的研发、教育等资源要素也向地理中位线的新城疏解,形成这一区域独有的新

城发展模式。

但是这一时期该区域新城建设也出现一定问题,部分新城呈现出空间扩张而发展要素密度降低的现象。例如在宝坻新城的快速发展时期,与之相随的却是城镇建设用人口密度的持续下降:2015年由15000人/km²骤降至6000人/km²,至2020年已经下降至5100人/km²,城市活力提质迫在眉睫。

(4) 新城建设空间格局与发展格局的多类型耦合

渤海湾区新城经过“中心扩散”“沿湾扩展”与“轴向发展”等时期,其空间格局与发展格局耦合相生形成多种类型:包括“沿湾新城(滨海新区)—中心城区”双城耦合格局、“沿湾新城(滨海新区)—其他区域港口新城”沿湾耦合格局、“湾区新城—中心城区(天津)—地理中位线—区域核心(北京)”轴向耦合格局。3种类型的空间格局与发展格局耦合协调度呈现出“部分协调”“发展中协调”“充分协调”3组关系。其中,双城耦合格局表现为“部分协调”:新城的创新要素配置没有达到预期水平,庞大的传统产业升级成为关键问题,在内生要素挖掘上,寻求城市空间和城市生活的提质增密、吸引高水平人才流入成为关键。沿湾耦合格局表现为“发展中协调”:由于湾区内其他港口实质上与滨海新区呈现竞争关系,且其他港口处于起步阶段,以港口分工促进产业分工,进而推动沿海产业带、沿湾空间圈层的协同发展亟待破题。轴向耦合格局表现为“充分协调”:空间格局和发展模式协调性较高,地理中位线新城很好地利用了区位优势,承接高能级核心城市的要素疏解,两个核心城市研发和生产同时投入,促进新城的稳步发展。

3 长三角核心区都市圈格局与新城建设模式

3.1 长三角核心区都市圈的空间格局演变

(1) 1990—2010年,“新城粘连、核心扩张”的空间格局

长三角核心区都市圈主要为上海都市圈

(1+8),就地域结构而言,还可包括杭州、绍兴等中心城市。从空间格局的演变来看,从1990年至2010年该区域的多个中心城市均处于快速发展阶段,这一时期新城发展以承接主城区疏解的粘连发展为主要形式。由于上海都市圈内河流、湖泊众多,发展空间跨越江河边界的难度较大,因而新城空间大多粘连原有建成区域进行扩展。核心城市上海仅在2000—2010年的10年间,环城的郊县人口增量就达到324万人。苏州、无锡、嘉兴、宁波等城市也有类似情况。

此阶段新城建设形式上是对中心城市的部分人口和功能的疏解,与主城粘连生长,依附关系显著;新城不具备独立、完整的城市功能,难以形成反磁力中心。“主城输出,新城依附”的模式使新城与其他城市难以产生直接互动,对区域外围市镇影响较小。

(2) 2000—2015年,“多点并举、交通优先”的空间格局

2000年前后上海都市圈新城开始呈现“多点并举、沿湾生长”的格局,各地开始大规模产业园区及新城的建设,位置分布表现出对于高速、桥梁出口的青睐。这个时期,若干新城围绕中心城市与交通节点形成分工合作网络。在改变单一功能和单一向度的疏解模式后,新城建设成功将中心城市过载的集聚核心在广域空间分散,疏解为联系紧密的“分工网络”结构。

(3) 2015年后,“城市间节点直连”形成“多中心一体化”的空间格局

这一阶段上海都市圈中心城市的发展能级不断增强,新城发展依托于多个中心节点扩散式重组的趋势愈发显著,都市区的扩散效应迈入新的阶段,“多中心结构、一体化发展”的空间格局形成。同时,核心城市通过城际铁路直接与其他城市节点相连接,苏州—上海的地铁S1号线等,更加强了“多中心一体化”的形态。

由此,长三角核心区都市圈格局呈现多个大城市核心区连带其地理邻近区域形成的多中心结构,同时具有区域交通优势的点状产业



图2 长三角核心区都市圈的“多中心一体化”空间结构(2020年)

Fig.2 Spatial structure of "multi-center integration" in the core metropolitan area of the Yangtze River Delta (2020)

资料来源:笔者自绘。

新区加以融合补充(见图2)。

3.2 上海的新城发展模式

(1) 资源要素在沿海都市圈域与核心城市市域的两级优化配置

空间要素和发展要素的高效配置是以上海为核心的都市圈及其沿海都市圈的重要特征。各个中心城市特别是上海,对周边地理邻近区域具有极强的辐射扩散能力。而多中心一体化的发展格局又将这种扩散核心连接起来形成网络。因此,各项发展要素在都市圈域与核心城市市域两个层次优化配置,其中核心城市市域内的要素流动和配置更为畅通。

以上海为例,其新城规划一直与产业和经济的转型密切关联,是较为契合经济增值规律的运作方式。如2000—2010年的上海经济发展相当迅速,工业产值由2 200亿元增长到7 500亿元,成为我国最大的石化加工和汽车生产地。在2010年之后,由于环境、能源、土地价格的压力,低效产业逐渐转移。上汽集团2011—2014年转移汽车产能7%,华谊集团(主营化工、橡胶制品)市域内产值由100%下降至82%^[3]。产业结构的调整使上海现有产业转向资本、技术密集型的产业,产业链和产能的转移实现了“世界的生产车间”到产业链的上游及“经济总部”的转变。同时,这种产业转移也推动了上海新城的快速发展。以嘉定的5 935个企业分公司为例,上

海本地企业的分公司达到4 700个,占总数的79.6%,北京、深圳、广州等地分公司约占5%。而长三角核心区其他城市在嘉定的分公司则不足2%。

(2) 实现独立新城发展的主动迭代

自《上海市城市总体规划(1999年—2020年)》的实施开始,上海新城的规划建设一直在演进迭代,从11座新城到重点建设“一城九镇”,再到“1966”城乡规划体系,最后到“五个新城”建设,体现了新城发展由简单的要素疏解驱动,到建立分工合作网络支撑,再到具有独立功能的城市。这种演变是对都市圈格局的主动优化和对新城发展模式的主动迭代。同时,新城将具备独立的集聚和扩散能力,形成完整的产业体系和产业生态;同时不再简单承接中心城市的人口疏解功能,而是通过创新要素的聚集在更高能级上吸引新城人口聚集,提升区域吸引力,使都市圈系统整体的城镇化水平和城镇化品质在均衡发展的格局下得到进一步提升。

上海新城建设逐步突破规模、位序、体量的发展制约,塑造多功能、网络化的新“功能中心”,以都市圈为视角促进区域空间系统的优化,促进承载力提升和扩容、实现城市整体升维。五个新城在产业分工、公共服务和空间品质等方面实现特色化发展,形成独立的综合性节点城市,与中心城区功能互补、双向赋能,连接近沪城市,构筑都市圈一体化发展格局。

(3) 品质吸引人才集聚,创新驱动产业升级的发展逻辑

在沿海都市圈的视角下,新城个体的发展和建设也呈现出与以往不同的逻辑。新城更注重在都市圈分工网络中形成特色化的发展模式,也更注重对创新要素的集聚与配置能力。随着上海新城的演进迭代,已形成分工引导定位、品质驱动集聚、创新带动发展的模式。

上海新一轮新城建设将城市品质作为关键内容。通过高品质的城市环境和高质量的公共产品吸引人才,再通过人才集聚吸引其他创新发展要素,最终推动产业的升级与迭

代;形成典型的“城—人—产”的发展逻辑。城市空间品质成为驱动创新发展的关键要素,城市空间建设强调“品质为先”。促进沿海都市圈高质量发展,“城”是核心,“品质”是关键^[7]。

4 从两地对比看海湾及沿海都市圈的新城建设

(1) 两地所在的都市圈区域格局比较

渤海湾区都市圈形成了非常具有特色的“城港相应的双圈层”空间结构:包括紧邻渤海湾的港口与产业新城带,以及距离新城带50—100 km的中心城区联系带。同时,由于区域中心城市北京强大的极化和辐射作用,使渤海湾区与北京之间形成纵向极轴,“双圈层+极轴”结构亦深刻影响了湾区新城的发展和建设。渤海湾区的新城受海湾和极轴影响较大,形成独立圈层,与中心城市距离较远,多向有机协同的关系仍待建立。

长三角核心区都市圈具有多个高能级的中心城市,在都市圈格局建构中是集聚力和扩散力的策源点。新城发展多依托于中心节点扩散式重组,“城市节点直连”推动湾区呈现“多中心一体化”的空间格局,同时具有区域交通优势的点状产业新区加以融合补充。长三角核心区都市圈中的新城与各大中心城市的距离更近,关系更为密切,交通优势对新城发展的影响显著。

(2) 两地新城的发展模式比较

天津新城发展模式的优势在于“双圈层+极轴”的结构带来的发展要素多向疏解,从而推动区域产业协作与产业升级。不同于单向度疏解或是产业链条转移,多向疏解更有利于带动发展要素的统筹配置,有利于创新要素集聚,使原有产业迭代发展,催化内生动力,走向精细化分工、高质量发展。

上海新城建设对大城市核心区的迭代更新非常有指导意义。中心城市通过内部产业资源协同组织、要素直连、交通一体化等发展手段,促进发展要素统筹科学配置,产业转型升级效果显著,形成“多中心结构、一体化发展”

的空间格局。

(3) 从两地发展路径看海湾及沿海都市圈新城建设的机遇和挑战

基于海湾及沿海都市圈多维复杂的资源本底、空间结构和协作关联,新城建设呈现出与其他地域空间不同的机遇和挑战。空间格局与发展格局的识别与研判成为关键问题,如何将空间格局的优化与发展模式的选择有机结合,建立耦合相生的“空间要素—发展要素”集合体,与大区域新城建设的成败直接相关。此外,从海湾及沿海都市圈视角认识新城发展规律,探索“多中心一体化”的发展模式,同时科学引导新城的演进迭代,建立人民城市理念下的新城发展和建设模式,更是新时期新城建设至关重要的问题。■

参考文献 References

- [1] 朱东风,吴明伟. 战后中西方新城研究回顾及对国内新城发展的启示[J]. 城市规划汇刊, 2004(5): 31-36, 95.
ZHU Dongfeng, WU Mingwei. The review of post-war new town studies in China and in western countries and its reference to the development of China's new towns[J]. Urban Planning Forum, 2004(5): 31-36, 95.
- [2] 李仁贵. 增长极理论的形成与演进评述[J]. 经济思想史评论, 2006(1): 209-234.
LI Rengui. Comment on development and evolution of the growth pole theory[J]. Review of History of Economic Thought, 2006(1): 209-234.
- [3] 钱紫华,孟强,陈晓键. 国内大城市边缘区发展模式[J]. 城市问题, 2005(6): 13-17.
QIAN Zihua, MENG Qiang, CHEN Xiaojian. The developmental models of big cities' fringe in China[J]. Urban Problems, 2005(6): 13-17.
- [4] 顾朝林. 基于地方分权的城市治理模式研究——以新城新区为例[J]. 城市发展研究, 2017, 24(2): 70-78.
GU Chaolin. Research on urban governance models based on decentralization: focus on new towns and new development areas[J]. Urban Development Studies, 2017, 24(2): 70-78.
- [5] 苗长虹,樊杰,张文忠. 西方经济地理学区域研究的新视角——论“新区域主义”的兴起[J]. 经济地理, 2002(6): 644-650.
MIAO Changhong, FAN Jie, ZHANG Wenzhong. New perspectives on regional development in western economic geography: a critical assessment of 'the new regionalism'[J]. Economic Geography, 2002(6): 644-650.
- [6] 冯奎,郑明娟. 中国新城新区发展报告[M]. 北京: 中国发展出版社, 2015.
FENG Kui, ZHENG Mingmei. China's new town and new district development report[M]. Beijing: China Development Press, 2015.
- [7] 《城市规划学刊》编辑部. “上海五大新城建设及相关思考”学术笔谈[J]. 城市规划学刊, 2022(1): 1-9.
Editorial Department of Urban Planning Forum. Academic discussion on "construction of five new towns in Shanghai and related thinking"[J]. Urban Planning Forum, 2022(1): 1-9.
- [8] 吴康,方创琳,赵渺希. 中国城市网络的空间组织及其复杂性结构特征[J]. 地理研究, 2015, 34(4): 711-728.
WU Kang, FANG Chuanglin, ZHAO Miaoxi. The spatial organization and structure complexity of Chinese intercity networks[J]. Geographical Research, 2015, 34(4): 711-728.
- [9] 李响. 基于社会网络分析的长三角城市群网络结构研究[J]. 城市发展研究, 2011, 18(12): 80-85.
LI Xiang. Research on the Yangtze River Delta urban agglomeration network structure based on social network analysis[J]. Urban Development Studies, 2011, 18(12): 80-85.
- [10] 方创琳. 中国城市发展格局优化的科学基础与框架体系[J]. 经济地理, 2013, 33(12): 1-9.
FANG Chuanglin. The scientific basis and systematic framework of the optimization of Chinese urban development pattern[J]. Economic Geography, 2013, 33(12): 1-9.
- [11] 闫凤英,董瑞曦. 天津城市——区域空间结构演进的回顾与反思[J]. 天津大学学报(社会科学版), 2019, 21(1): 22-28.
YAN Fengying, DONG Ruixi. Review and reflection on the evolution of Tianjin city-region spatial structure[J]. Journal of Tianjin University (Social Sciences), 2019, 21(1): 22-28.
- [12] 王缉宪. 港口竞争和港口竞争力的解释与误解[J]. 中国港口, 2005(1): 44-45.
WANG Jixian. Interpretation and misunderstanding of port competition and port competitiveness[J]. China Ports, 2005(1): 44-45.
- [13] 沈韶华. 近年来上海产业区域转移情况调查报告[J]. 统计科学与实践, 2016(4): 31-35.
SHEN Shaohua. Investigation report on industrial regional transfer in Shanghai in recent years[J]. Statistical Theory and Practice, 2016(4): 31-35.
- [14] 徐维祥,刘程军. 产业集群创新与县城城镇化耦合协调的空间格局及驱动力——以浙江为实证[J]. 地理科学, 2015, 35(11): 1347-1356.
XU Weixiang, LIU Chengjun. The spatial pattern and driving force of innovation of industrial cluster and county urbanization coupled coordination in Zhejiang Province[J]. Scientia Geographica Sinica, 2015, 35(11): 1347-1356.