

浙江省小城市公共汽车交通竞争力不足问题思考

高昂, 盛飞, 朱小康, 张磊
(浙江省城乡规划设计研究院, 浙江 杭州 310030)

摘要: 作为缓解交通拥堵的有效手段, 发展公共交通已经在大城市中得到有效落实。然而, 小城市在经济发展水平、用地功能布局、城市规模与交通投资能力上与大城市有着显著区别, 加之小汽车与网约车行业的冲击, 导致公共汽车交通竞争力一直处于较低水平。在研究浙江省小城市公共交通发展现状的基础上, 从改革模式、加强限制、提升服务、经济政策四个方面提出公共汽车交通竞争力的提升策略。同时, 探讨公共交通企业国有化改革与免费公共汽车政策在小城市实施的可行性。

关键词: 公共交通; 小城市; 竞争力; 公共交通改革; 免费公共汽车; 浙江省

Bus Competitiveness in Small Cities of Zhejiang Province

Gao Ang, Sheng Fei, Zhu Xiaokang, Zhang Lei

(Zhejiang Urban & Rural Planning Design Institute, Hangzhou Zhejiang 310030, China)

Abstract: As an effective means to alleviate traffic congestion, prioritizing public transportation development has been successfully implemented in large cities. However, the bus service in small cities has not been competitive due to the significant gap between small cities and large cities in economic development, functional layout of land use, city size and transportation investment, as well as the impact of private cars and ride-sharing industry. By reviewing the existing development of public transportation in small cities of Zhejiang Province, this paper proposes strategies for improving the competitiveness of public bus service in several aspects: reforming the business model, strengthening the restrictions, improving level of services, and promoting the economic policies. Finally, the paper discusses the feasibility of reforming the state-owned public transportation operating companies and free of charge service in small cities.

Keywords: public transportation; small cities; competitiveness; public transportation reform; free of charge bus service ; Zhejiang Province

收稿日期: 2020-04-27

作者简介: 高昂(1981—), 男, 重庆人, 学士, 高级工程师, 主任工程师, 主要研究方向: 城市交通规划。E-mail: 19879098@qq.com

随着新型城镇化与机动化发展的进一步推进, 大城市特有的城市病问题已经逐步蔓延至中小城市。而交通拥堵也已经成为小城市居民出行面临的困境, 且从时间上与空间上呈现逐步扩张的趋势。在公交优先战略的指引下, 各大城市陆续采取了相关措施, 取得了不错的成绩。但是, 小城市受到各种各样原因的影响, 难以完全发挥公交优先的战略引领作用。相反, 小汽车的快速发展与公共交通企业混乱的内部管理体系以及较低的服务水平导致小城市公共汽车交通竞争力严重不足。这种内外交困的局面困扰众多小

市的决策者在是否发展、如何发展公共交通方面举棋不定, 错失了这一轮公共交通建设的良好契机。如何从根本上提出适合小城市发展路径的公共汽车交通竞争力提升策略将是未来公共交通领域的热点。

1 浙江省小城市公共交通发展整体情况

1.1 公共交通出行分担率持续低迷

浙江省于2013年开展全域交通治堵工作, 取得了不错的成绩。但相对于大城市来说, 小城市财力不足、人口吸引力弱等因素

导致公共交通出行分担率持续低迷。从统计的部分小城市公共交通出行分担率情况来看,除了个别经济较为发达的城市之外(如诸暨、上虞、永康等),其余基本都集中在6%以下(见图1)。发展水平较为落后的地区,公共交通出行分担率也相对较低,且出现分担率下降的趋势。以衢州市龙游县为例,横向对比2013年和2018年两次居民出行调查数据,居民小汽车出行比例从15.3%提升至25.1%,增长60%以上;而同期公共交通出行比例(含公共汽车、公共自行车)则从3.7%降至2.3%,公共交通行业遭遇严重冲击^[1]。

1.2 公共汽车客运量增长缓慢

小城市公共汽车交通竞争力低的重要表现是吸引不到更多的人乘坐公共汽车、运力较小、客运量增长缓慢。从全省的调查情况来看,全省城市(含特大城市与大城市)公共汽车单车客运量平均为350人次·d⁻¹,而小城市的公共汽车单车客运量平均只有280人次·d⁻¹,部分小城市(龙游县、仙居县等)的客运量甚至不足200人次·d⁻¹,处于全省较低水平(见图2)。

公共汽车的万人拥有率是另一个衡量公共交通系统运力的重要指标,根据规范要求,小城市(50万人口以下)公共汽车的万人拥有率不宜小于8标台·万人⁻¹。根据统计,部分小城市公共汽车的平均万人拥有率只有4.9标台·万人⁻¹,大多数集中在6标台·万人⁻¹以下,与规范要求有较大差距(见图2)。

另外,公共汽车的配置不足也导致客运量增长缓慢,部分城市甚至出现客运量下降的情况。案例城市中,东阳市与龙游县的公共汽车客运量呈现稳定或下降趋势(见图3),表明小城市的公共交通系统在复杂的外部环境中已经处于发展瓶颈期。

1.3 公共汽车场站严重欠缺

公共汽车场站欠缺是各个城市公共交通发展面临的主要问题,没有场站设施的保障,公共汽车线网布局难以优化调整、线网规模难以扩大、服务水平难以提高。以龙游县为例,现状龙游县城市、城乡公共汽车停车、发车及保养维修主要集中在公共交通中心,占地1.5 hm²。其他首末站较为匮乏,仅在龙游客运北站和龙游火车站有部分用地。除以上3处用地外,其他首末站均为路边发

车。中途站共有228个,其中以直式站台或简易车站为主,港湾式车站仅19个。

1.4 公共汽车线网布局不合理

小城市在公共汽车线网布局方面往往缺乏整体性统筹考虑,经常出现哪里需要公共汽车就通往哪里,缺乏科学合理的顶层规划与设计引领。同样,受制于小城市空间尺度小,公共汽车线网服务规模与空间拓展不匹配,中心区线路相对较密,发展区和外围区线网布局较为稀疏(见图4),部分线路非直线系数较大,线路相对较长,运力分布不尽合理^[2]。除此之外,公共汽车线路重复系数高、车站空间与运营时间覆盖率不够等问题也是小城市公共汽车线网面临的主要问题。

1.5 公共汽车服务水平低

根据对部分小城市居民的走访调查,居

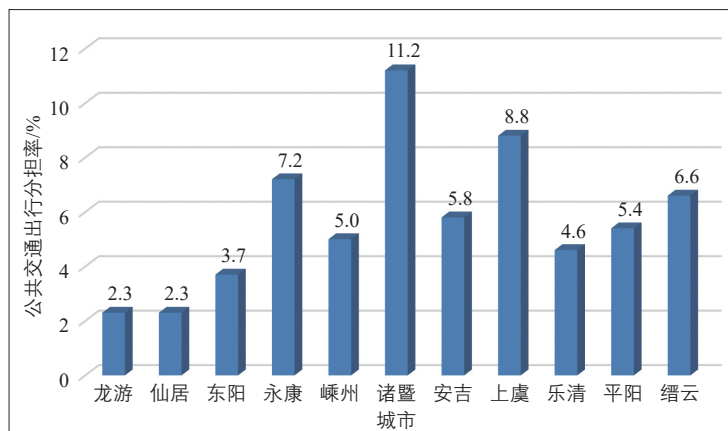


图1 浙江省部分小城市公共交通出行分担率情况

Fig.1 Public transportation mode share in several small cities of Zhejiang Province

资料来源:根据各地统计年鉴绘制。

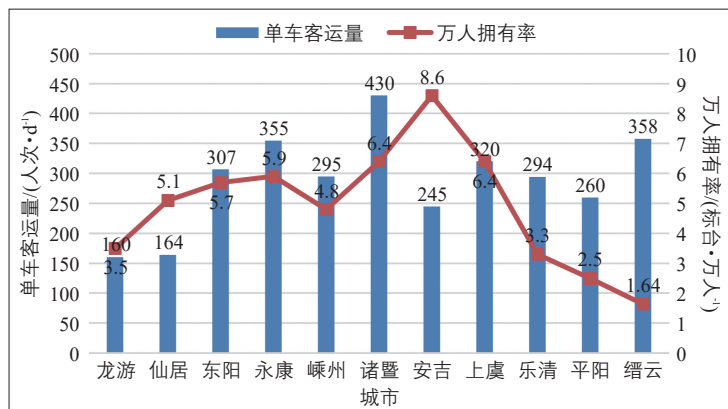
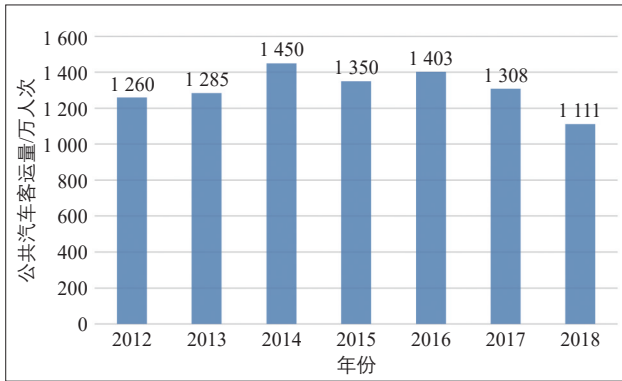


图2 浙江省部分小城市公共汽车单车客运量与万人拥有率情况

Fig.2 Passenger volume per bus and ownership ratio per 10,000 people

in several small cities of Zhejiang Province

资料来源:根据各地公共交通统计年报绘制。



a 东阳市

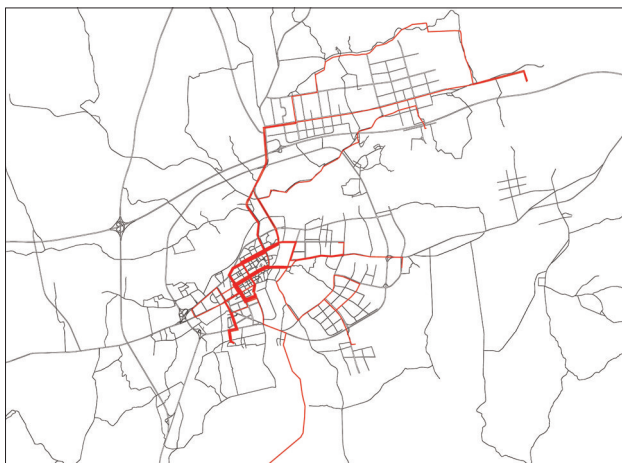


b 龙游县

图3 东阳、龙游公共汽车客运量增长情况

Fig.3 Passenger volume growth of bus in Dongyang City and Longyou County

资料来源：根据东阳、龙游公共交通统计年报绘制。



a 龙游县



b 绍兴市上虞区

图4 龙游、上虞公共汽车线网覆盖情况

Fig.4 Bus network coverage in Longyou County and Shangyu District

资料来源：根据龙游、上虞公共汽车线路表绘制。

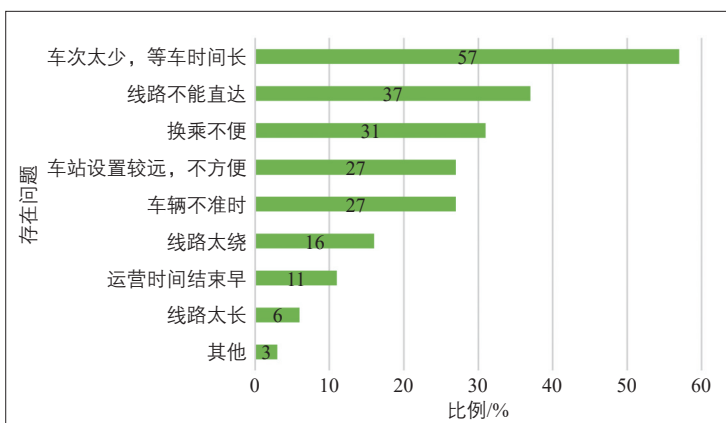


图5 公共汽车服务水平调查

Fig.5 Survey on bus level of service

资料来源：文献[1]。

民对于公共汽车服务水平较低的认识基本一致，主要体现为车次太少、等车时间太长，线路不能直达，车辆不准时等(见图5)。

在公共汽车线网服务改善方面，呼声比较高的是增加线路和增加班次服务对外交通枢纽(如火车站)，希望有部分直达线路。同时对服务学校和景点的出行需求强烈，而且对发车频率和等车时间的敏感度高。

2 公共汽车交通竞争力不足的原因

2.1 居民出行距离短，在网约车、共享汽车等个性化公共交通的冲击下，公共汽车优势难以发挥

小城市规模不大，居民平均出行距离约为2 km，例如永康市居民平均出行距离为1.85 km，3 km以下出行占出行总量的57%，3~5 km出行占22%，5 km以上出行占21%。而公共汽车的优势出行距离为3~5 km，因此公共汽车在小城市的优势难以发挥。

随着互联网+概念的兴起，以滴滴为代表的网约车、共享汽车逐渐进入人们日常的出行链中。这些特色鲜明的新型公共交通能够满足人们的差异化出行需求，甚至能够有个性化的定制服务。公共交通的特征+小汽车的服务，这使得网约车、共享汽车在小城市有着更加广阔的前景，除了公共汽车受到冲击之外，传统的出租汽车也在个性化的公共交通冲击下陷入了发展的低潮期。

2.2 经济发达，用地开发强度高，城市空间结构呈组团式发展，公共汽车服务不均衡

浙江省位于长三角经济带，为全国经济最发达的区域之一，2019年人均GDP为10.76万元，为全国同期水平的1.5倍，在全国百强县中浙江省占据18个席位。发达的经济促进了高强度的用地开发，居住用地容积率普遍高于2.5。各地还依托支柱产业发发展组团，城市空间结构呈现“1+N”组团式发展。如永康市依托五金产业，打造城西城东两大工业组团，城市呈现“一城两翼”的空间结构，公共建设用地集中在主城区，工业用地集中在外围组团。

相较于大中城市，小城市组团式空间结构的显著特点是各组团的功能较为单一，大

量的城市行政功能仍集中在主城区，主城区与各组团间呈现明显的通勤潮汐流特征。因此，小城市的公共汽车线路主要布设在主城区客流走廊，对外围组团的公共交通服务较弱，如永康中心城区共有19条公共汽车线路，城西组团仅一条，城东组团仅4条，公共汽车服务十分不均衡(见图6)。

2.3 公共交通企业亏本运营，资金不足，导致规模难以发展壮大，服务水平跟不上

公共交通具有较强的公益属性，中国城市公共交通基本都处于亏本运营状态，公共交通企业靠运营收入与政府补贴维持企业的正常运转。除了亏本运营之外，公共交通企业本身规模不大，可用于公共汽车线网规模发展的流动资金欠缺较多。以龙游县为例，城市与城乡公共汽车均由一家民营企业运营，总人数不足400人，其中驾驶员173人。近几年的运营均处于亏损状态，且在2021年运营到期后已无力继续维持下去。除了已经被政府收购的公共交通企业之外，多数城市的公共交通企业想要继续发展线网规模难上加难，只能保证主要客流走廊的公共交通服务，公共汽车服务范围不能实现高覆盖，年年亏损也导致公共汽车服务水平下

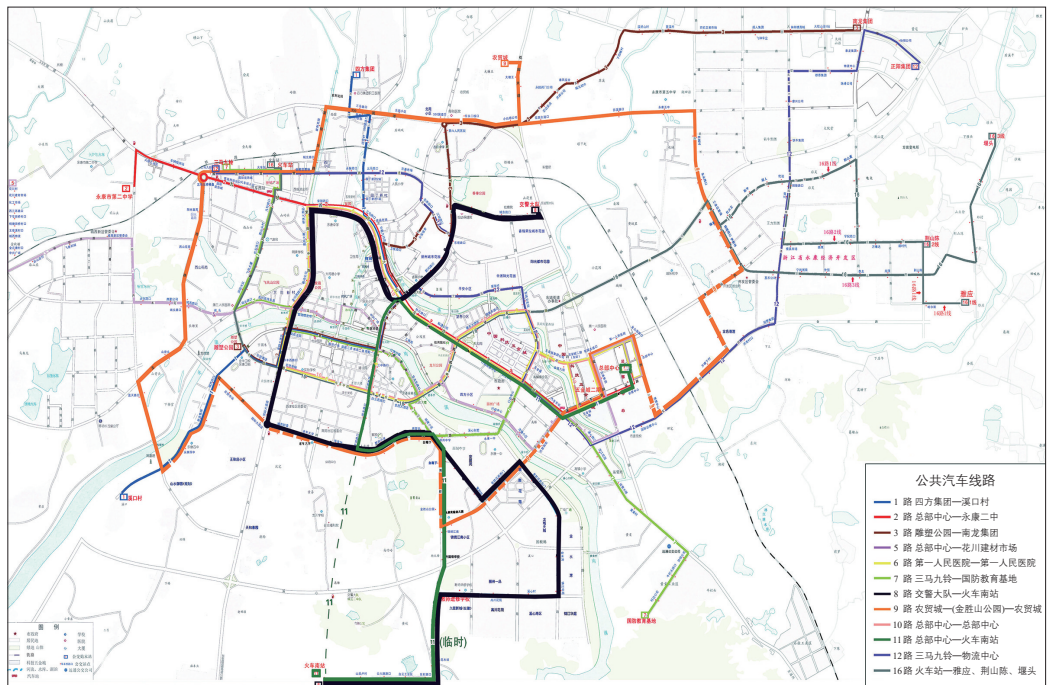


图6 永康市中心城区公共汽车线路分布

Fig.6 Distribution of bus routes in Yongkang central area

资料来源：文献[4]。

降。另外，以龙游县为例，新能源绿色公共汽车比例只有21%，以该类公共汽车为代表的公共交通硬件设施得不到及时更新，难以吸引乘客选择公共汽车出行，形成恶性循环。

2.4 政府交通设施投入不足，难以保障公共交通系统可持续健康发展

虽然公交优先发展战略已经提出七八年时间，但对小城市来说，在本身财政收入、GDP水平均不高的情况下，政府更加愿意将资金投入工业、服务业等产能高、见效快的领域中。即使在交通基础设施建设领域，更多的资金也是投向高铁、高等级公路等基础设施方面，公共交通的投资往往会被政府忽视。

世界银行《1994年世界发展报告：为发展提供基础设施》提出，发展中国家城市基础设施投资应占固定资产投资10%以上，占GDP的3%~5%。中国早期在城市基础设施投资策略制定时，大多数以此为依据^[3]。根据北京、上海等城市交通基础设施投资情况的分析，在城市发展相对平稳时期，交通投资占GDP的比例一般稳定在3%~4%，占地方财政收入的15%左右，其中，公共交通投资占GDP的比例应控制在1%以上，占交通投资总额的比例应控制在15%以上^[3]。

而小城市的公共交通投入有限。例如公共汽车场站往往得不到保障，只能临时借用场地，随着城市发展需要往往被迫向城市外围腾退，导致与中心城区距离较远，不能及时地进行车辆调配，进而导致公共汽车串车、迟到的现象明显。另外，辅助公交优先的措施缺乏，如公共汽车专用车道，公共汽车绿波等智能化管控措施有限，不能保障公共汽车的快速通行。

只有政府足够重视公共交通的发展，深入贯彻公交优先发展战略，有足够的资金投入，一个城市的公共交通事业才能稳定地发展下去，才能真正做到为老百姓服务。

3 公共汽车交通竞争力提升策略

小城市公共汽车出行分担率低，竞争力不足，难以吸引更多的出行者乘坐公共汽车。究其原因，从根本来说是因为小城市的城市空间布局和居民出行特征决定了非机动车是其主导交通方式，公共汽车只能作为

其辅助交通；从外部来说小城市政府资金投入不足，无法保障公共交通系统健康发展，在机动车、网约车等交通方式冲击下，公共汽车在3~5 km优势出行距离内的优越性无法体现。内外双层原因共同影响了小城市公共交通系统的发展，也降低了公共汽车交通的竞争力。

提高公共汽车交通竞争力的主要策略从根本上分为四个方面：

1) 改革模式。主要是指对公共交通企业进行国有化改革，采用公车公营、城乡统筹的模式，采取成本规制、政府购买服务等措施，减少恶性竞争，提升公共汽车服务水平。

2) 加强限制。主要是指通过政策限制公共汽车竞争方式的一些强制性措施，包括提高车辆购置税、限购限行、增收小汽车停车费、设置HOV车道、实施拥挤收费和污染税等。对于小城市来说，可行的措施是适当增收小汽车停车费，有条件的地区实施差异化的停车收费标准。

3) 提升服务。包括线网布局优化、公共汽车枢纽场站建设、公共汽车专用车道建设、智能公共交通系统建设、特色公共交通谋划以及人性化的措施。

4) 经济政策。包括降低运营成本、部分场站综合开发、降低公共汽车票价、换乘优惠(免费)等。

对于小城市而言，政府提高公共交通投入是提升公共汽车交通竞争力的前提。在实施公共交通企业国有化改革的基础上，努力提升自身公共汽车服务水平是现阶段可行的主要措施。其中除了常规的线网布局优化、场站建设等方面之外，适当引入以免费公共汽车为代表的特色公共汽车对小城市来说可以起到立竿见影的作用。以下结合浙江实际，探讨公共交通企业国有化改革和适当引入免费公共汽车在小城市实施的可行性。

3.1 公共交通企业国有化改革

多地的实践经验表明，公共交通企业要想有较强的生命力与较高的服务水平，政府必须主动参与，且要有充足的资金投入。因此，为提升小城市公共汽车交通竞争力，城乡公共交通一体化和国有化改革是必经之路。浙江省多数城市已经完成公共交通企业的国有化改革工作，实现政府购买服务、公

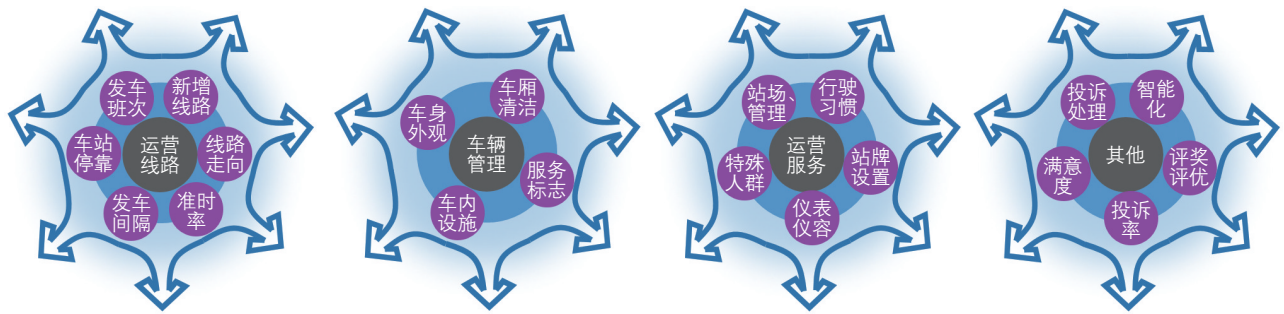


图7 建立公共交通企业绩效评价机制

Fig.7 Establishing a performance evaluation mechanism for public transportation operating companies

车公营的良性发展道路。根据浙江省的相关经验，公共交通企业的国有化改革主要从以下六个方面展开。

1) 准定位：公共交通行业是民生工程，应以公益性为主，政府应从执政为民的高度来认识城乡公共交通一体化发展。由于公共交通企业具有公益性和市场性双重属性，因此，对于公共交通企业的发展，既需要政府的政策支持、统筹安排，也需要适应市场机制，调动企业积极性。回归公共交通的公益性会对政府造成一定的财政压力，但应该看到大力发展公共交通行业带来的社会价值(民众满意度提高、道路拥堵减缓、交通事故率降低等)和间接经济价值(百姓出行成本降低、出行时耗降低等)。

2) 重服务：政府购买公共交通服务是一种政府提供公共服务的新型方式，是世界上许多国家对作为公益事业的公共交通采取的主要政策。公共交通企业的组建形式较为灵活，可以多样化。在市场经济形态下，企业用优质服务去与政府“交换”补贴、补偿等优惠政策，能实现双赢^[5]。

3) 精成本：“一刀切”式的财政补贴制度已经不能适应快速发展的经济形势。政府亟须通过成本规制建立和完善财政补贴办法，企业方也希望有一套明确的长效机制或办法，以保证企业的可持续发展。公共交通成本规制即合理界定公共交通行业各项运营成本范围，科学建立公共交通单位运输成本标准，并以此测算财政补贴和科学定价调价的政策。

4) 核质量：为加强公共交通企业管理、规范公共交通运营行为，应建立健全公共交通企业绩效评价机制(见图7)。政府通过对公共交通企业服务进行量化考核，作为政府购买公共交通服务的量化依据^[5]。

5) 良互动：在现状政府与企业之间对

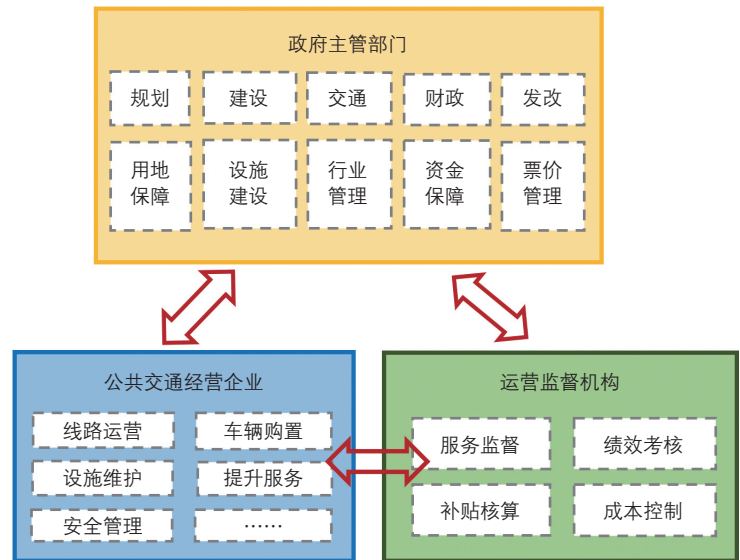


图8 政府—企业—监管机构三方协调

Fig.8 Coordination among governments, operating companies and supervisory authorities

话的平台上，成立第三方中立的监管机构(见图8)。在新的公共交通体制机制框架下，政府、企业和监管三方要有清晰而准确的定位、明确的职责划分、完善的协作机制、良性的互动平台，才能保证公共交通健康、可持续发展。

6) 转模式：国内外各大城市在公共交通发展到一定阶段后，大都采用站运分离、综合开发等模式进行公共交通场站的投资建设。为破解场站建设过程中存在的难题，应借鉴国内城市先进经验，采用站运分离、场站综合开发等模式，将公共交通领域进行专业化分工，成立专门的场站公司负责场站建设与适当的土地开发，实现公共交通场站建设的跨越式发展。

3.2 引入免费公共汽车

免费公共汽车是指乘坐指定的公共汽车

线路，不刷卡、不投币，车辆到达车站后，乘客可以直接乘坐，最大限度减轻居民出行负担。目前，免费公共汽车在常宁、成都、桂林、长治、潼关、阳城等地均有实践。

免费公共汽车最早出现在湖南常宁。

表1 仙居县免费公共汽车实施效果对比

Tab.1 Implementation effects of free of charge bus service in Xianju County

指标	改革前	改革后
中心城区常住人口/万人	13.2	
公共汽车线路数/条	白天8, 夜间3	
城市公共汽车车辆数/辆	76	
日客运量/(万人次·d ⁻¹)	1.1	2.6
单车日客运量/(人次·d ⁻¹)	145	342
公共交通出行分担率 ¹⁾ /%	2.3	5.4
实施效果	减少私人小汽车出行1万车次·d ⁻¹ ; 挤压黑车90%生存空间; 城区事故率降低27%, 交通拥堵率降低30%; 群众满意率达到98.9%	
资金投入/(万元·a ⁻¹)	1 000	

1) 包括公共汽车和公共自行车。
资料来源: 文献[6]。

表2 龙游县免费公共汽车实施效果对比

Tab.2 Implementation effects of free of charge bus service in Longyou County

项目	公共汽车线路数/条	全年客流量/(万人次·d ⁻¹)	公共汽车出行分担率/%	小汽车出行分担率/%	资金投入/万元
2018年现状	9	280	2.3	25.1	
2018—2019年已实施免费公共汽车	9	520	4.4	22.4	730
2020年拟实施免费公共汽车(测算值)	16	730	6.0	20.5	1 020

资料来源: 文献[1]。

表3 免费公共汽车案例对比

Tab.3 Comparison of free of charge bus service

地区	人口规模/万人	GDP/亿元	一般财政收入/亿元	资金投入/(万元·a ⁻¹)	占财政收入比例/%	开通免费公共汽车情况
常宁	80.5	331.93	9.57	1 500	1.60	部分免费
长治	35.4	173.27	15.2	1 800	1.20	全部免费
潼关	15.9	45.77	2.1	800	3.80	全部免费
阳城	39.4	237.50	16.6	900	0.50	全部免费
仙居	35.7	230.11	20.8	1 000	0.48	全部免费
龙游	37.1	242.00	17.6	1 020	0.58	全部免费

资料来源: 各地统计年鉴。

2008年常宁市开通3条城区免费公共汽车, 初期投入50辆车。免费公共汽车运行一个月后, 常宁市日均客运量增长约5倍, 从2万人次·d⁻¹增长至9.4万人次·d⁻¹, 单车日客运量也接近700人次·d⁻¹, 公共汽车出行分担率也由之前的3.2%增长至9.6%, 远远超出预期。免费公共汽车的开通也间接地减少了私人小汽车出行, 进而减少公共汽车事故的发生, 月均公共汽车事故不足3起, 全年无伤亡事故。常宁市免费公共汽车已坚持运行十余年, 成为当地的一张金名片。

已实施免费公共汽车政策的城市以小城市为主, 城市经济与人口规模均较小。小城市实施免费公共汽车政策, 不会因为客流暴增而导致公共交通系统瘫痪, 同时也不会因为亏损太多而增加政府财政负担。小城市正是免费公共汽车最好的试验田。

免费公共汽车在浙江省的实践主要在仙居县与龙游县两地。

1) 仙居县。

为解决小城市公共汽车交通竞争力不足的问题, 浙江省仙居县已于2017年开始试行免费公共汽车政策。城区11条公共汽车线路全部向居民与外地游客免费开放, 初期投入约1 000万元。经过一年多的运营, 免费公共汽车对提升仙居县公共交通系统服务水平效果明显, 公共汽车日客运量增长了2.3倍, 公共交通出行分担率也由2.3%增长至5.4%。同时进一步压缩了私人小汽车的出行比例, 减少私人小汽车出行1万车次·d⁻¹, 挤压了90%的黑车生存空间, 事故率降低27%, 交通拥堵率降低30%, 群众满意度达到98.9%。仙居县实施免费公共汽车政策取得了政府、企业与居民三方共赢的结果(见表1)。

2) 龙游县。

浙江省龙游县于2018年开始实施城区9条公共汽车线路免费乘坐的政策。全年政府提供约730万元的公共汽车补贴, 占财政收入的0.4%。免费公共汽车实施一年后, 约有15%的原小汽车客流转移至公共交通, 减少的小汽车约为0.9万车次·d⁻¹, 城区交通更加通畅, 公共汽车出行分担率也提升约2.1个百分点, 达到4.4%。

根据公共汽车线网优化调整方案与经济测算, 龙游县2020年拟打算将原9条线路与7条新增线路均按免费公共汽车实施, 全年政府需补贴车票收入1 020万元, 占财政收

入的0.6%。免费公共汽车全部实施后,经测算约有30%的原小汽车客流转移至公共交通,每天减少的小汽车出行约为1.8万车次·d⁻¹,公共汽车出行分担率也提升约4个百分点,达到6%(见表2)。

从免费公共汽车案例城市的经济、人口发展水平及每年的资金投入来看(见表3),政府对于免费公共汽车的财政资金投入从几年前的每年500万元,增加至近些年的1000万元,基本只占一般财政收入的1%左右,以浙江省各县市的财政收入与GDP水平,完全可以承担免费公共汽车带来的经济压力,从而达到提升公共汽车交通竞争力的效果。

4 结语

小城市公共交通行业的衰落与政府、社会、公共交通企业等多方因素密切相关。小城市居民小汽车出行比例居高不下,公共汽车出行分担率却基本维持在5%以下,如何破解小城市公共交通的发展困境、有效提升公共汽车交通竞争力是一大难题。本文通过对浙江省小城市公共交通发展现状进行分析,从改革模式、加强限制、提升服务、经济政策四个方面论述了适宜小城市发展路径的公共汽车交通竞争力提升策略。其中,通过公共交通国有化改革、实施免费公共汽车政策是现阶段小城市提升公共汽车吸引力最有效、最直接的手段,但需要政府财政有兜

底能力。本文仅对公共交通改革与免费公共汽车政策的实施效果进行评估与分析,对于公共汽车线网优化、限制小汽车发展等措施未来有待进一步研究与完善。

参考文献:

References:

- [1] 浙江省城乡规划设计研究院. 龙游县公共交通专项规划[R]. 杭州: 浙江省城乡规划设计研究院, 2019.
- [2] 杜璇, 王晓怡, 何亚男. 中小城市公交发展现状及政策建议: 以浙江省为例[C]//中国城市规划学会城市交通规划学术委员会. 创新驱动与智慧发展: 2018年中国城市交通规划年会论文集. 北京: 中国建筑工业出版社, 2018: 158-174.
- [3] 汪莹莹, 马清. 新型城镇化背景下大城市交通投资策略[C]. 中国城市规划学会城市交通规划学术委员会. 交叉创新与转型重构: 2017年中国城市交通规划年会论文集. 北京: 中国建筑工业出版社, 2017: 264-274.
- [4] 杭州市城市规划设计研究院. 永康市域综合交通专项规划[R]. 杭州: 杭州市城市规划设计研究院, 2019.
- [5] 刘勇, 王秀宝, 虞同文, 等. 政府购买公共服务是大势所趋[J]. 驾驶园, 2014(1): 48-55.
- [6] 浙江省城乡规划设计研究院. 仙居县综合交通专项规划[R]. 杭州: 浙江省城乡规划设计研究院, 2019.

(上接第134页)

点评

航空大都市以国际化大型枢纽机场为核心,依靠通达的全球航空网络与世界各国相连,汇聚各国优势资源要素,是国家或地区对外开放的窗口和融入全球产业体系的重要节点。航空大都市代表了全球城市的未来,许多发达国家或地区都把航空大都市作为一种新的城市形态加以发展。

中国把机场作为21世纪城市经济增长的中心,几乎所有拥有大型枢纽机场的城市

都提出了建设航空大都市的目标。但是,航空大都市的成功建设有特定的条件,适宜的商业产业、发达的地面交通网络和完备的城市规划缺一不可。发达的地面交通网络和完备的城市规划是基础保障,实现机场与周边区域的高效衔接,避免机场成为一座孤岛;适宜的商业产业是重要支撑,如果没有适宜的商业和产业,机场只能成为航空枢纽,发挥交通枢纽功能,而无法成为航空大都市,实现交通枢纽与城市功能的完美融合。

作者简介:张菁菁(1988—),女,河南信阳人,硕士,工程师,主要研究方向:综合交通规划、交通政策研究、工程咨询。E-mail: 408527334@qq.com