

适应新型城镇化的高速廊道物流资源整合研究

——以昆明东南绕为例

孙莉芬 唐翀 刘洪 文杰

【摘要】为了积极融入国家“一带一路”建设、发挥“一带一路”的重要作用，昆明借力世界知名旅游城市的建设，利用国际大通道、机场等交通枢纽和国家高等级交通网络建设的契机，拓展交通辐射范围，提升区域交通周转效率；昆明东南绕高速的建设将支撑城市空间的拓展，根据昆明市高速路网的逐步完善与向外延伸，其所支持的城市周边区域的特殊空间区位，将成为当前乃至今后城镇化发展的“主战场”，并承载着构建昆明城市健康合理空间发展格局的重要职责，面对快速扩张的强大诉求和资源稀缺、生态环境保护的双向压力，以新型城镇化为导向，强化资源节约、环境友好的规划模式，结合地域特征和物流需求，对东南绕廊道进行物流资源整合，达到交通、产业和用地三者的高度匹配，实现资源的有效配置和重构。

【关键词】新型城镇化 高速廊道 经济带 物流园区

1 引语

新型城镇化是全球经济社会发展的必然趋势，是现代化的必由之路，是破除城乡二元结构的重要依托。在以新型城镇化为导向，昆明市不断完善综合交通网络，推动交通、产业和空间的三要素的协同发展，实现不同产业集聚的空间引导，以高快速路网和货运枢纽体系衔接产业布局，引导产业向高端转型升级，促进产业布局由核心城市向外圈层扩张；基于此，展开昆明东南绕城高速廊道沿线的资源整合研究。国道主干线昆明东南绕城公路是国家高速公路网城市绕城环线和云南省干线公路“9210”骨架网的环线之一，该项目的建设推进，将使通道沿线城市率先融入国家综合运输网络体系，可达性和交通区位优势将得到提高，人口聚集和城市化速度将明显高于外围地区，城镇将沿东南绕城高速廊道连绵发展，逐步构筑起区域空间的基本格局。同时，东南绕城高速的建设将扭转昆明交通“外拥内堵、过境交通线缺乏”的局面，加快客、货流通，实现低碳经济，快速推进滇中城市经济圈建设。

2 东南绕城高速概况及交通区位

昆明绕城高速公路既是国家高速公路网和西部开发省际通道公路的重要组成部分，同时也是云南干线公路骨架网的环线之一，根据《国家高速公路网路线规划方案》，是构筑国家交通大动脉、畅通省际交通主动脉，改善昆明交通内拥外堵状况，促进公路沿线城乡经济一体化发展的关键设施。东南绕高速是其中绕城高速外环的重要组成部分，项目起于官渡区中

对龙，与昆曲高速公路交叉，利用昆曲高速公路与绕城高速西北段形成交叉，止于晋宁县余家海，与昆玉高速公路交叉，同时连接绕城高速的西南段。沿线通过官渡区、嵩明县、宜良县、晋宁县及澄江县，总长约 130.092 公里。全线共有立交 15 座，包含余家海立交、澄江西立交、澄江东立交、甸头立交、中对龙立交等 5 座大型互通立交，实现高速对高速、快对快的交通节点，包含上蒜立交、十里铺（预留）立交、立牌村（预留）立交、龙街立交、狗街立交、宜良南立交、宜良枢纽立交、宜良北立交、北羊街立交、杨林立交等 9 座高速公路与地方公路相衔接的立交，实现高速公路与地方公路交通相互转换，较好的服务于地方，带动地方社会经济的发展。

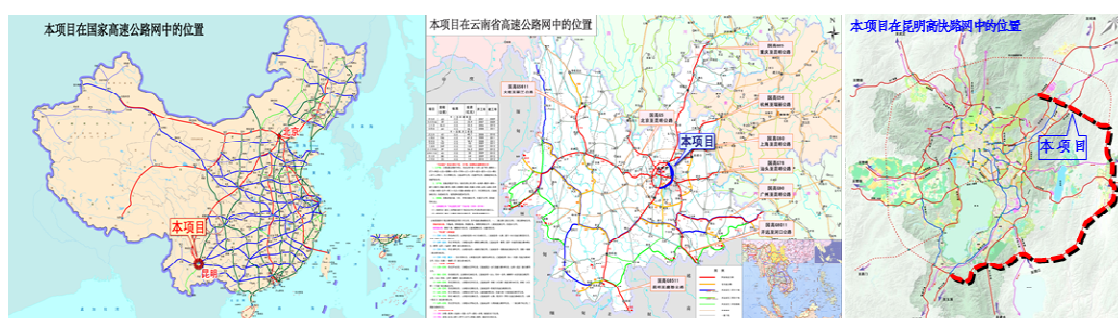


图 1 东南绕高速交通区位

3 东南绕城对城市发展的影响分析

3.1 东南绕高速公路对城乡结构的影响

东南绕高速公路与其他高速公路构成的环射结构系统，作用十分显著，就城乡关系来讲，它对于缩小城乡差距、改变城乡形态、疏通城乡经脉、协调城乡关系、增加农民收入、发展沿线经济都具有十分重要的作用，主要表现如下：

(1) 拓展发展空间，加快城乡一体化。东南绕高速穿越昆明 4 县一区，并连接 10 个外围组团，较大程度的缩短城乡之间的空间距离，使沿线百姓享受到快捷高效的交通通行方式，使人才流、物流、信息流、资金流等生产力要素向绕城高速沿线地区聚集，推动沿线地区城镇的开发与建设，并在主城区外围形成各具特色的“卫星城镇”，即拓展了城市发展的空间，也缓解了主城区交通压力，改善昆明主城交通环境，缓解二环路进出拥堵的矛盾，减轻机动车出行经济负担；东南绕高速与 5 条向外辐射的骨架高速公路交叉形成 5 个枢纽互通式立交，通过与快速干道和沿线经济组团配合，构成了连外通内的高快路网，显著改善了城乡间的交通条件，提升了其区位优势，促进城镇与地方城镇的长远发展。

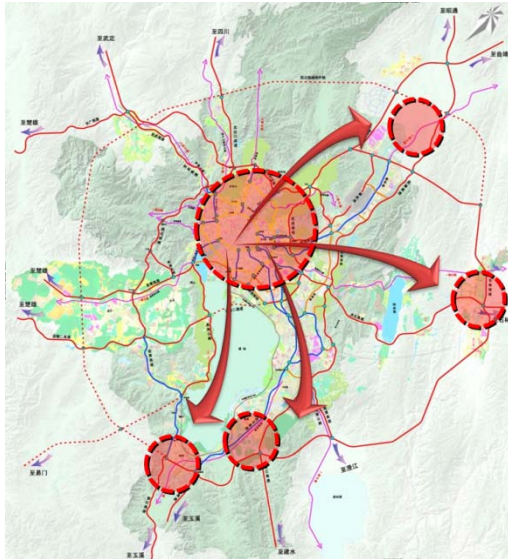


图 2 东南绕高速对城乡结构的影响

(2) 升级地区产业结构，整合沿线资源。东南绕城的建成将与西北绕城、安晋高速闭合形成外环高速，标志着昆明进入“外环时代”，主城区工业化、城镇化的主战场从内环向内外环之间，以及外环的沿线拓展，形成“外环经济带”，该经济区域是昆明市未来的产业布局、人口迁移重要的外延地带。昆明进入外环时代，将为城市空间的拓展和城市结构、经济结构、社会结构的调整与优化升级创造条件，将推动昆明市主城区产业与人口的集聚扩展，促进昆明产业结构实现新的战略布局，形成昆明特殊的“多中心、组团式”城市发展模式，实现建设千万级大都市的目标。

“外环时代”将带动大都市连绵带的形成，昆明市的产业结构将由三圈层产业发展梯度向两圈层产业发展梯度转变，中心城区工业生产主体向周边地区的扩散，转变为城市商务圈。环滇池区域积极发展无污染、综合型现代服务业为主，以高新技术产业和特色旅游休闲产业为辅；重要城市周边区域重点发展技术密集和劳动密集特征兼备的工业门类；重化工业实施南下东进的重型化调整，逐步将昆明现状存在的一些高耗能、高污染的产业门类转移到昆曼、昆玉经济带和昆曲经济带的外围区域。

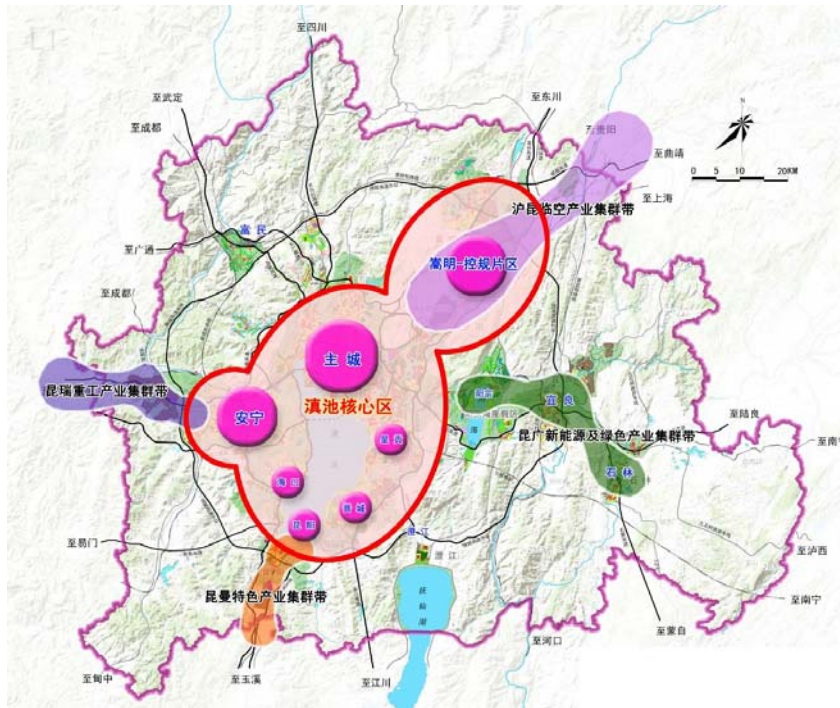


图3 东南绕高速对产业布局的影响

3.2 东南绕高速公路对货运物流结构的影响

随着产业集聚度的提高，传统粗放型的产业模式逐步向规划科学、布局合理、优势突出、技术促进型产业过渡；粗放型、重化工业向外转移，中心城区以发展商贸物流为主，昆明市的产业结构向两圈层产业发展梯度转变。物流园区的建设与一个城市的产业经济和产业发展有着密不可分的关系，一方面城市资源决定了一个城市的产业特点；另一方面一个城市的产业特点也决定了这个城市的物流特点，而物流的特点势必要通过城市物流园区的建设予以表现。城市产业的集聚发展，向外转移，以及降低城市物流成本的需求，势必要求城市物流实现3大转变，行业发展模式由以个体分散经营向以专业企业规模化经营的方向转变；设施配套方式由经营者自备、零散分布向政府统一规划、集中布局的方向转变；总体布局分布由中心区分散向外围区集中转变。

东南绕高速公路将促进区域经济在沿线产值变化，外向型经济的崛起，产业结构调整等方面的发展。因其形成的外环高速公路经济带是以东南绕高速公路作为主要运输通道和发展轴线，通过区位条件的改善，吸引各种资源的集聚并逐步形成优化配置的带状区域经济系统。总体来看，对货运物流的影响表现如下：

(1) 东南绕高速拓展了物流发展空间，直接影响体现在高速公路出入口附近区域直接通过高速公路与其他区域发生物资、资金和信息等交换。

(2) 东南绕高速构建了昆明东部南北向的物流通道，实现了货物快速、高效、低成本的从源地到目的地的流动，连接了重要物流节点。

(3) 东南绕高速是整合物流资源的有效载体，将东南绕及其串联的高速公路网被纳入到物流服务体系中，通过在高速公路网上整合物流服务，来构建区域性的高速公路物流网络。进而实现城区物流设施布局的散、小、弱、乱，一盘散沙的格局向外聚集，缓解昆明坝区用地紧张，物流用地选址困难等一系列问题。

4 战略愿景及总体定位

4.1 外部环境及机遇

(1) 作为中国西南的门户城市，国内末梢向国际性综合交通枢纽转变

2011年4月，《国务院关于支持云南省加快建设面向西南开放重要桥头堡的意见》发布，提出“加快建设以昆明为中心，包括曲靖、玉溪、楚雄的滇中城市经济圈，使之成为重要的区域性国际交通枢纽”；昆明处于泛亚大通道的北端源地，是“直通印度洋”大战略的起点，同时，北上连接丝绸之路经济带，南下连接海上丝绸之路，可以同时从陆上沟通东南亚、南亚的省，并通过中东连接欧洲、非洲，昆明在云南融入“一带一路”建设战略中发挥“引擎”作用；目前，“八出省四出境”的铁路格局已形成，“七出省四出境”公路全部实现高等级化；北进长江、南下珠江、沟通“两洋”、连接“三亚”的水路交通运输体系建设也提上日程；昆明长水机场成为中国第四大门户枢纽机场，种种便利的交通条件将助推桥头堡建设，使云南从开放“末端”归位于“前沿”。



图4 昆明的国际区位优势

(2) 作为滇中城市经济圈的“中央处理器”，需要适应大规模国际国内客货流量

昆明作为滇中城市群的核心发挥龙头引领的作用，以支撑和服务于构筑孟中印缅经济走廊和打造长江中国经济新支撑带为目标，以城际铁路、高速公路为主骨架，干线公路、国道省道、通用通勤航空为补充，加强与省内其他地区和省外长三角、泛珠三角、成渝等地区

及境外东南亚、南亚等区域的互联互通，构筑滇中城市经济圈对外综合交通运输大通道，构建滇中城市经济圈城际交通网，形成综合交通运输一体化体系。昆明面临着滇中城市群发展的重大机遇，如何将自身发展与区域发展充分结合，带动和引领区域发展、适应大规模的客货流量在滇中的周转也是要面对的重大挑战。

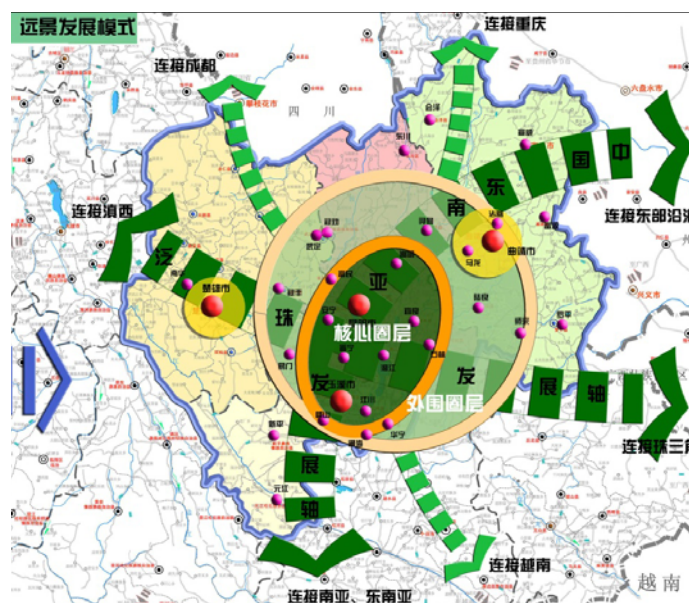


图 5 滇中城市经济圈的发展布局

(3) 滇中产业新区的推进，需要以交通作为突破口

滇中产业新区是滇中经济区“一区、两带、四城、多点”战略布局中的重点和核心，以产业发展作为新区建设的重中之重，着力打造一大批战略性新兴产业和高科技、绿色产业，成为桥头堡建设的新引擎、产城融合的示范区、绿色发展的样板区和实现全省跨越发展的新支撑，需要建设以城际铁路、高速公路为主骨架，多层次、多样化的城际交通网，有效支撑和保障滇中产业新区的建设，昆明绕城高速系统是联系滇中产业新区的核心高速枢纽环，是实现四城交通一体化同步协调发展的先决条件之一。

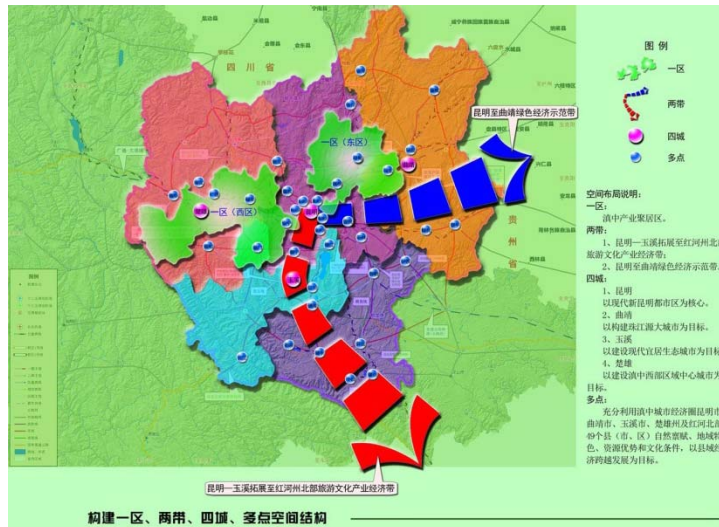


图 6 滇中产业新区的空间布局图

4.2 愿景目标

东南绕经过地区是昆明市人口多、经济实力强的地区，是昆明经济圈的重要组成部分，亦是引领全省社会经济发展的中心，高速修通以后，该区域高速公路网将更加畅通，沿线的老百姓出行将更加方便，这将带动当地经济的快速增长和交通量增长。东南绕外环经济带的发展需要抓住“产业、空间、生态”三条主线，保障新型工业化为主导，基础设施建设优先、生态环境保护优先，城镇崛起与农村发展互动、内力与外力互动、产业成长与环境保护互动、工业化与城镇化互动，将东南绕外环经济带建设成为：

- (1) 联系滇中城市群的内环黄金产业带；
- (2) 昆明半小时经济圈的经济高速走廊，昆明内引外联的黄金廊道；
- (3) 促进昆明进入多中心、组团式城市发展的外环时代，实现工业化、城镇化主战场向外转移的外环经济带；
- (4) 工业化与城镇化融合发展示范区，昆明市高速路经济发展先导区。

5 空间布局与功能结构

东南绕沿线的资源目前处在“离散状态”，需要结合沿线旅游山水资源较为丰富条件，针对三产发展趋势，提出生态农业与旅游业融合发展思路，在梁王山等地区，依托环境优势，发展大都市边缘地区以创意产业为主导的新经济发展区块；再依托高速公路互通口物流转换特点以及东南绕连接四县一区的优势，构筑完善区域物流基地，形成与玉溪、建水、澄江、石林、曲靖五条物流走廊。

首先紧紧围绕东南绕高速公路经济带自身空间发展特点，并结合沿线现有城镇发展空间基础，进行空间发展模式与形态布局。东南绕立交互通区出入口将与所在镇区形成联动跨越

式发展。通过对经济带空间结构演变的趋势与模式进行研判，提出经济带在空间结构上构建东南绕城镇集群空间构想。在东南绕建成以前，沿线各城镇由于缺乏交通的快速联系导致各自发展，随着东南绕的建成，沿线城镇联系紧密，因高速公路的诱导作用，将先带动立交互通区出入口的发展，并逐步向外拓展、横向延伸，形成纵横联动的发展格局，拉开整个东南绕经济带的开发空间，最终形成区域一体，城镇集群的发展形势。

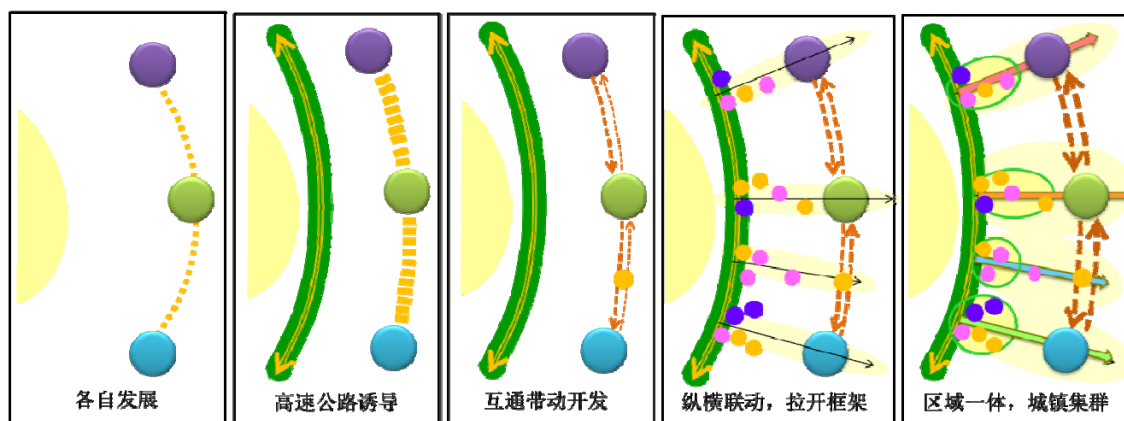


图 7 东南绕经济带对城镇发展的影响

东南绕经济带将以“嵌入整合”的模式来塑造区域空间形态和发展结构，以交通轴线作为纽带和发展轴线，进行区域空间组织和结构优化，形成组团式、生态型、串珠式的区域空间形态，并重视生态廊道保护与节点保留，创造区域生态景观安全格局，突出沿线地区的“山、水、城”城市生态发展格局。

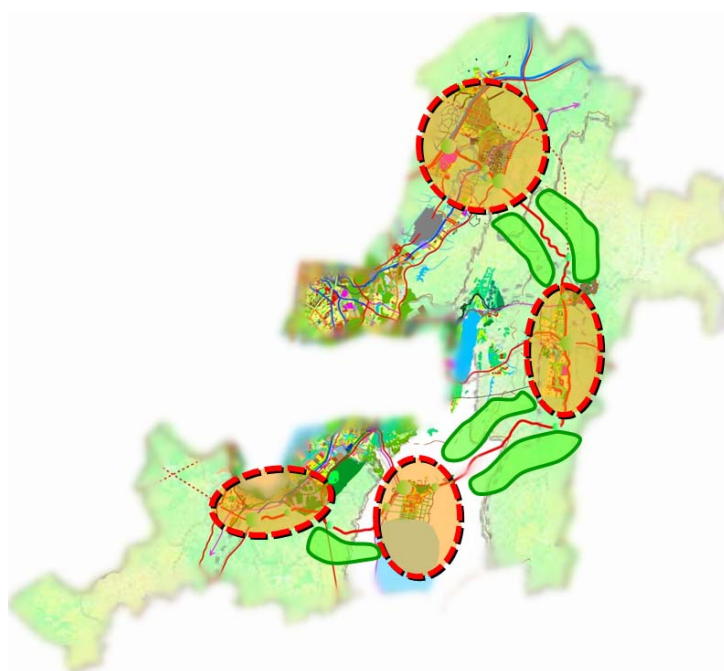


图 8 东南绕与周边城镇的关系

东南绕经济带最终形成“一轴五县、两区四带、四星拱月、六珠镶嵌”组团式、生态型、

网络化区域空间形态。

- 五县——沿线五大城镇；
- 两区——两类发展区，城镇产业发展区与生态型经济发展区；
- 四带——杨林工业产业带，宜良工业、农副产业带，澄江生态经济及旅游产业带，晋宁生态经济产业带；
- 四星——立交区周边四大潜力发展区域的物流园区；
- 月——东南绕带状经济带区域范围；
- 六珠——东南绕城高速沿线六个重要的交通服务区。

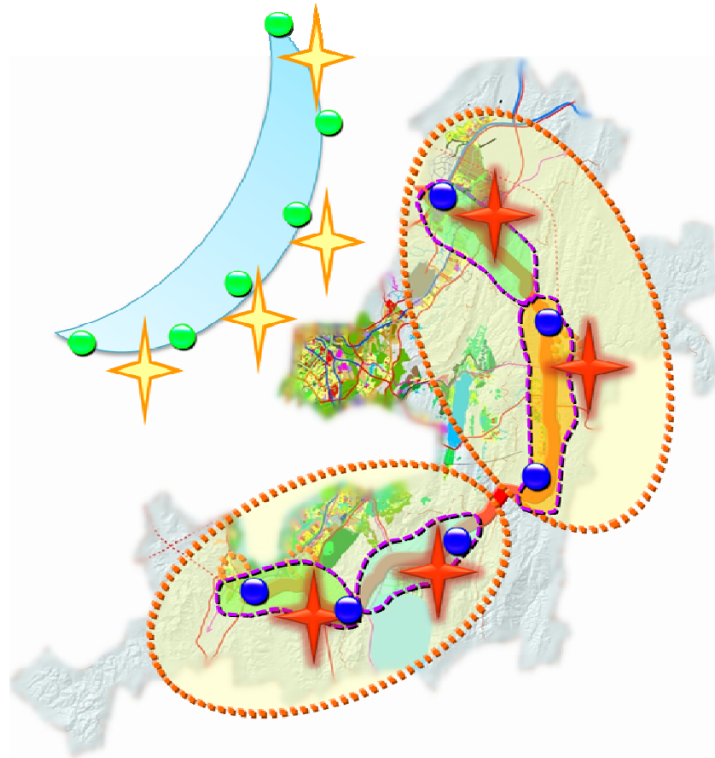


图9 东南绕经济带的功能结构

其中，四星为四大物流园区，它们的功能定位如下：

杨林物流园区：中国面向东南亚地区的国际大型物流园枢纽，云南与内陆地区重要的物流承接地，支撑杨林地区工业发展的集散地；

宜良物流园区：联系东南沿海的重要物流节点，宜良工、农产品集散地；

澄江物流中心：澄江地区工、农产副品集散地；

云南工业品现代物流中心：晋宁地区并辐射玉溪北部区域的工、农副产品集散地。

对于东南绕经济带的土地控制始终贯彻生态的主线，按照《云南省人民政府关于加强耕地保护促进城镇化科学发展的意见》（云政发〔2011〕185号）要求，云南省将实施差别化的土地政策，引导“城镇上山”和工业项目上山，推动城镇尽量向山坡、丘陵发展，多利用

荒山荒坡搞建设,少占或不占优质农田,努力实现城镇朝着山坡走、良田留给子孙耕的目标。因此东南绕经济带物流设施整合按照以下原则进行选址建设:

(1) 依山而建,打造特色生态物流园区

充分利用山区、半山区土地资源,最大限度地利用建设用地规模,促进土地利用空间布局与结构优化,注重城市建设和自然山体的融合。

(2) 围路而聚,打造交通便利的货运枢纽

依托高速公路互通口物流转换特点以及东南绕连接四县一区的优势,靠近交通主要干道出入口,对外交通便捷。

(3) 保护耕地,构建坝区田园风光

对坝区农田实施最严格的保护,城镇建设占用坝区,“摊大饼”式的传统模式将逐步被靠山上山、组团发展的山地城镇建设模式所取代;农田环绕组团分布的城镇空间,形成独具特色的田园城市景观。

6 结语

东南高速的建设将增强昆明与宜良、澄江等周边城镇之间的联系,将昆明的中心城市功能辐射到周边城镇的同时,为昆明市的空间拓展开辟了新的方向和渠道,通过东南绕的导火索和催化作用,来带动周边土地的不断升值,以新型城镇化为导向,城市外围区域的土地利用将由城市主导转变为由城市与乡村共同作用,东南绕经济廊道区域特别是东南绕高速出入口区域的土地利用结构将从废弃农田和零散乡镇企业向城市产业园和物流园区转型,分散的村庄向城镇居民点合并,小规模农田经营向农场产业化转型、多种配套服务业出现;在东南绕经济带的发展过程中,要避免生态环境的破坏、地域特色的消失、产业发展的雷同,对沿线的土地利用和产业布局进行合理的规划和严格的规划控制,使东南绕经济带朝着健康、可持续发展的方向发展。

【参考文献】

- [1] 赵学彬,耿虹.论高速公路城市出入口区域土地利用[J].规划师,2004年
- [2] 何梅 汪云 夏巍.新型城镇化视角下的特大城市近郊区规划管控研究——以武汉为例[J].中国城市规划年会论文集,2013年
- [3] 李铁.新型城镇化与交通发展[M].城市交通,2014年
- [4] 王蒲生.高速公路经济带形成演化机制与布局规划方法探讨[J].地理研究,2001年
- [5] 葛喜俊.高速公路服务区物流节点布局规划方法研究[J].物流技术,2006年
- [6] 任西锋 张豪 王保忠 王苏娟.新型城镇化进程中的郑州都市区综合交通规划[J].新型城镇化与交通发展——2013年中国城市交通规划年会暨第27次学术研讨会论文集,2014年

[7] 王媛媛. 高速公路出入口对土地利用的影响研究[M].长安大学,2008 年

[8] 刘洪等. 昆明东南绕高速沿线物流设施及交通配套服务设施选址规划研究[R].昆明: 昆明市城市交通研究所, 2014

【作者简介】

孙莉芬, 女, 硕士, 昆明市城市交通研究所, 总工办主任, 高级工程师。电子信箱:
super.cool.star@qq.com

唐翀,男, 硕士, 昆明市城市交通研究所, 所长, 正高。电子邮箱: 1297503239@qq.com

刘洪,男, 硕士, 昆明捷城交通工程咨询有限公司, 工程师。电子邮箱: 350249390@qq.com

文杰, 男, 学士, 昆明市城市交通研究所, 总工, 高级工程师。电子邮箱:
549488048@qq.com