

面向新型城镇化的长江流域城际客运体系战略

苏腾, 李晗

(中国城市规划设计研究院, 北京 100037)

摘要: 城际客运体系的构建是长江流域城市实现工业化和新型城镇化的重要前提。首先对发达国家三类城际客运体系结构模式和中国客运体系结构发展历程进行了总结, 并基于新型城镇化要求与基本国情, 提出长江流域应构建可持续发展、多层次协调的新型城际客运体系, 以高速铁路与航空为双核驱动, 以普通铁路与公路为基础。然后分析了高速铁路在产业和人口转移方面的巨大引领作用, 并指出航空运输对于全球化时代城市群形态的构建、内部产业分工协作不可或缺, 同时阐明了长江流域对高速铁路及航空运输的强劲需求。最后提出城际客运交通与城市之间, 以及各城际客运交通方式相互之间应加强联系、无缝衔接。

关键词: 交通规划; 城际客运体系; 新型城镇化; 长江流域; 高速铁路; 航空运输

New Urbanization Development Strategies for Intercity Passenger Transportation System in the Yangtze River Valley

Su Teng, Zhou Le

(China Academy of Urban Planning & Design, Beijing 100037, China)

Abstract: The development of intercity passenger transportation system is important for cities located in the Yangtze River Valley to achieve industrialization and new urbanization. This paper first summarizes the three intercity passenger transportation systems in developed countries and the development of passenger transportation system in China. With the requirement of new urbanization and current development status in China in mind, the paper proposes a sustainable multi-level intercity passenger transportation system for the Yangtze River Valley, which takes high-speed railway and air transportation as the development engine, and traditional railway and highway as the foundation. Facing the huge demand of high-speed railway and air transportation in the Yangtze River Valley, the paper discusses the leading role of high-speed railway in industrial development and population shift, as well as the importance of air transportation for land use development in urban cluster and internal industrial production chain in the globalization era. Finally, the paper emphasizes that it is necessary to improve the connection and effective transfer between intercity and intra-city transportations, and among different intercity travel modes.

Keywords: transportation planning; intercity and intra-city passenger transportation system; new urbanization; the Yangtze River Valley; high-speed rail; air transportation

收稿日期: 2014-03-24

作者简介: 苏腾(1987—), 男, 山东肥城人, 硕士, 工程师, 主要研究方向: 交通规划。

E-mail:sulsan@163.com

0 引言

2013年中央城镇化工作会议在明确指出工业化与城镇化是实现现代化的两大引擎的同时, 再一次强调要注重中西部地区城镇化, 加强中西部地区重大基础设施建设和引导产业转移^[1], 而2014年政府工作报告中更是明确提出要依托长江黄金水道, 建设长江经济带, 推进由东向西、由沿海向中西部内

地梯度发展。覆盖四川、重庆、湖北、湖南、江西、安徽、江苏、上海等省市的长江流域已成为实现产业转移、推进中西部新型城镇化建设的主战场。

经济学家艾伯特·赫希曼的不平衡增长理论认为, 欠发达地区发展道路是一条“不均衡的链条”, 应首先选择具有战略意义的产业部门投资, 例如建设社会基础设施, 可以带动整个经济发展^[2]; 而美国经济学家

W. W. 罗斯托更进一步地认为在经济发展的各个时期, 交通运输的作用不尽相同, 但总是以适宜的形式成为各个时期经济发展的前提条件和表现特征^[3]。

在“新四化”和长江经济带建设的战略背景下, 区域交通运输设施的规划建设无疑会对长江流域的工业化和新型城镇化发展起到关键作用, 而在“以人为本”的核心指导思想下, 长江流域城市在交通发展战略中应着重提升对人的运输服务, 打造可持续发展的城际客运结构, 构建多层次的城际客运体系, 逐步提升对产业转移和新型城镇化发展的推动力, 积极应对日益突出的环境保护问题。

1 国内外城际客运体系结构特征

一般来说, 城际客运体系结构是指各种运输方式完成的旅客运输在整个运输体系中的比重, 包括四种主要运输方式: 铁路、航

空、公路以及水路运输。现阶段发达国家在经历工业化时代之后, 已逐步形成了较为稳定的、符合各自社会需求的城际客运体系结构, 而中国仍在不断变化之中。

1.1 国外发达国家城际客运体系结构模式

本文采用较具综合性的旅客周转量指标来定量反映城际客运体系结构。从不同运输方式完成的旅客周转量占全方式旅客周转量的比例来看, 现阶段国外发达国家城际客运体系结构大体可以分为以下三类模式(见图1):

1) 西欧模式。

德国、英国、法国等西欧传统发达国家, 基于其国土面积及人口密度均相对较小、经济高度发达、城市化水平较高的国情, 形成了相似的城际客运体系结构。以德国为例, 公路运输在旅客运输中居主导地位, 占比接近80%, 航空运输则处于次要地位, 铁路运输在国内旅客运输中的相对地位最低, 仅为6.4%。

2) 日本模式。

第二次世界大战以后日本经济高速发展, 用几十年的时间实现了工业化, 但其人口密度相对较大且自然资源匮乏, 在这一基础上, 其城际客运体系结构中虽然公路运输也居于主导地位, 但仍有近1/3的旅客运输通过铁路和航空来完成, 尤其铁路运输比例接近20%。

3) 美国模式。

美国的城际客运体系结构是一种二元化的“私人汽车+飞机”模式, 以私人汽车为主要运输工具的公路运输占据绝对主导地位, 航空运输为辅助, 而铁路运输的作用几乎可以忽略不计。美国模式可谓独一无二, 对资源特别是能源具有很大依赖性。这主要是因为美国国土面积大、人口密度小、经济高度发达且崇尚自由化的生活、出行方式。

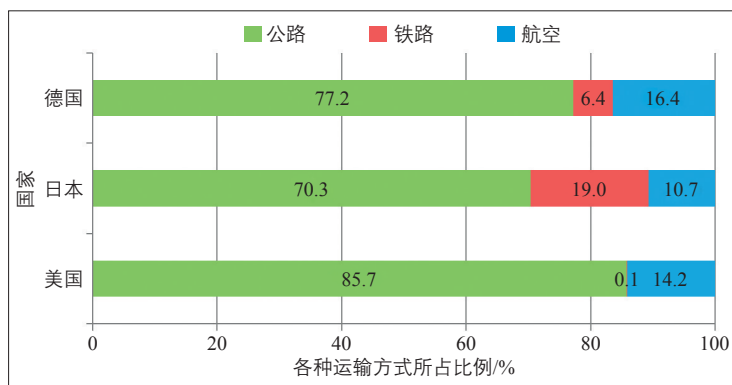


图1 2010年德、日、美三国城际客运体系结构比较

Fig.1 Intercity passenger transportation systems in Germany, Japan and the United States in 2010

资料来源:《2013年国际统计年鉴》。

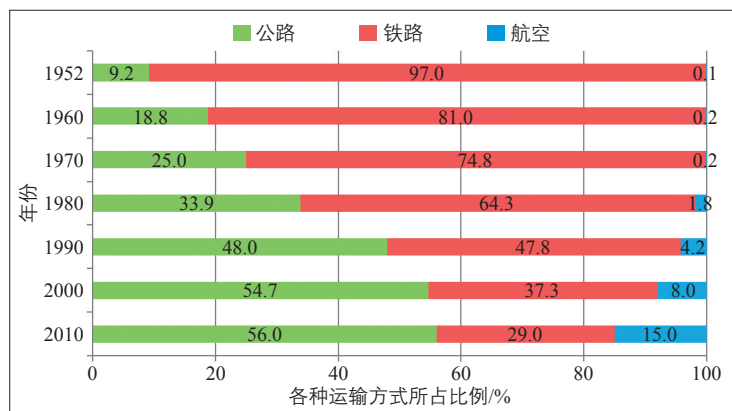


图2 新中国成立以来中国城际客运体系结构演化

Fig.2 Evolution of China's intercity passenger transportation system since the birth of the People's Republic of China

资料来源:《2011年中国统计年鉴》。

1.2 中国城际客运体系结构发展历程

新中国成立以来, 随着中国社会经济的发展, 城际客运体系结构发生了巨大变化, 从各种运输方式完成的旅客周转量来看, 运价水平高但时效性强的公路和航空运输得到了迅速发展, 地位显著上升, 客运比例分别从新中国成立之初的9.2%和0.1%增长到2010年的56%和15%; 铁路运输虽然保持了一定的增长, 但在客运体系结构中的比例持续降低, 从占全方式客运90%的绝对主导地

位下降到不足30%，见图2。

60年来中国城际客运体系结构变化趋势与发达国家演变基本一致，究其原因，最主要就在于中国经济的快速发展，使旅客运输需求特征及需求结构发生变化。新中国成立以来，特别是改革开放以来，人均收入水平不断提高，这必然对旅客运输体系产生巨大影响。一方面，旅客对时间价值的认识水平不断提高，越来越重视出行时间的节约；另一方面，旅客作为消费者的支付能力大大提高，在出行中对舒适、快捷的要求必然越来越高。这些都导致旅客在选择运输方式时，越来越倾向于时效性强、舒适度高的运输方式。

但是，中国幅员辽阔、人口基数大、资源相对紧张的基本国情有别于发达国家，这就要求国家在城际客运体系结构去集约化的发展趋势下，应在宏观层面进行适当调控，不能一味走发达国家的老路子。而中国长江流域地区的现实状况与发展要求，同样要求其在城际客运交通建设中提出适合自身的发展战略。

2 新型城镇化对城际客运交通发展的要求

与传统城镇化相比，新型城镇化更加关注人的全面发展，更加注重土地等资源的集约利用，由此对城际客运交通发展提出了新的要求，具体体现在三个方面：

1) 以人为本。新型城镇化要求在推动农村人口向城镇人口转移的同时，着力实现农村转移人口的市民化，实现从农村生产生活方式向城市生产生活方式的转变。人口集聚特征的变化和社会生产生活方式变革必将导致城际客运需求特征的演变，3亿左右的农民转变为城镇居民，势必带来国际、区际、城际间客运需求总量的快速增长，同时居民出行需求更加多样化、高频率、多层次，对客运服务的安全性、快捷性和舒适性也会提出更高要求。

2) 优化布局。新型城镇化要求把城市群作为主体形态，促进大中小城市和小城镇合理分工、功能互补、协同发展。由于分工与合作广泛，从出行次数上看，城市与城市之间的需求联系逐步增强：一是在经济全球化背景下，城市群与全球城市之间的人员交换趋于频繁；二是在经济区域化形势下，各大城市群之间以及城市群内部城际客运联系

更加紧密。从出行目的上看，日常的商务、公务出行将取代传统的探亲访友成为主导；随着居民生活水平的不断提高，旅游、休闲出行也将日益增长。从出行方式选择上看，快速、高效的高速铁路、航空将成为中长距离城际出行的首选。

3) 生态文明。新型城镇化要求着力推进绿色、低碳发展，尽可能减少对自然的干扰和损害，节约利用能源，这就意味着在城际客运交通设施建设中，应在满足需求的基础上，尽量加大对更为绿色、更为低碳、更有利于社会可持续发展的交通方式的投入，构建集约化的城际客运交通体系。

3 长江流域概况与城际客运方式选择

3.1 基本概况

长江流域是指长江干流和支流流经的广大区域，横跨中国东部、中部和西部三大经济区，共计19个省市，流域总面积180万km²，见图3。自古人类伴水而居，除源头地区外，长江流域历来是中国人口稠密地区，城市密度也基本与东部沿海地区相当，尤其是流域内的四川盆地、江汉平原与长江中下游平原等地。

《全国主体功能区规划》的“两横三纵”城市化战略格局中，长江流域内布局有长三角、皖江、长江中游、成渝、黔中、滇中等六大城市化地区，其城际间空间尺度跨度极大，从100 km以内到2 000 km不等。依托长江黄金水道，流域内各城市间经济交流较为频繁，而现状城际客运交通设施分布不均，呈东密西疏的态势，未来发展潜力巨大。

3.2 城际客运方式选择

在旅客对运输时效性和舒适性要求持续提高的趋势下，公路与航空运输以及出现较晚的高速铁路运输将会成为更具竞争力的客运方式。在新型城镇化战略要求下，人口基数大、人均资源紧张的现状不允许长江流域客运体系结构选择以私人汽车为主导的西欧、美国模式，而应该选择一种比日本模式更加集约与可持续的结构模式，更加注重铁路与航空。

铁路作为最为集约化的运输方式，其单位客运周转量的能耗仅为航空运输的1/11，公路运输的1/22^[4]，同时其在中国客运体系中历来占据相当重要的地位，1995年时任国

务院总理李鹏在《人民日报》发表的《建立统一的综合交通体系》中指出，中国的交通运输业应该以铁路为骨干，公路为基础。高速铁路技术的成熟与应用更使铁路运输克服了时效性和舒适性欠佳的短板，可充分满足800~1 000 km以内城际出行需求。目前，长江流域东西两端的长三角以及成渝地区的高速铁路建设正处于大力发展阶段，而中部相对滞后，但从城镇分布密度上来看，中部与东西两端差距很小，对网络化的高速铁路设施需求同样十分强劲，高速铁路运输在整个长江流域的客运体系中也应当发挥骨干作用。

在中国国土面积广阔的基本国情下，长江流域国家地理中心区位意味着流域内城市与中国其他地区的里程往往达到1 000 km以上；同时，长江流域大跨度的带状结构也使流域内部分城市之间的空间距离较远。航空运输的时效性非常适合较长距离出行，同时其单位客运周转量能耗仅为公路的一半，这与长江流域承东启西的发展要求以及积极参与全球化分工合作的诉求非常契合。

4 长江流域城际客运体系发展战略

在新的时代背景和发展要求下，长江流域城市应当以可持续发展、多层次协调作为城际客运体系的发展战略，大力发展高速铁路，积极完善航空运输网络，构建以高速铁路和航空运输为双核驱动，以普通铁路和公路运输为基础的综合客运体系。高速铁路和航空运输在引导产业、人口转移，推动工业化

和新型城镇化建设中的关键性作用，以及在中国潜在的巨大需求潜力，已经得到充分体现。

4.1 高速铁路引领城际客运新秩序

高速铁路在国外已不算新事物、新技术，1964年世界第一条高速铁路——日本东京至大阪东海道新干线即已投入运营。中国在高速铁路建设方面起步较晚，但在技术上较国外有了进一步更新，速度更快、发展更为迅速，截至2012年底，投入运营的高速铁路及客运专线已有36条，总里程达1.3万 km。引领时代变革的高速铁路网络的发展极大促进了生产要素在更广阔空间上重新布局，为沿线经济社会发展带来了重大机遇，在引领产业和人口转移的方面表现尤为突出。

4.1.1 出行需求强劲

目前，中国铁路客运量尚不及德国，只是日本的1/12，日本国民人均每年坐火车70多次，德、法在13次以上，而中国仅为1.4次。巨大的差距显示了中国铁路运输潜力巨大，长江流域地区在高速铁路运输需求方面更是十分强劲。2012年贯穿长江流域的沪汉蓉高速铁路武汉至宜昌段通车后，日均旅客发送量从3万人次迅速增至5.5万人次，国庆、春节等客流高峰期甚至达10万人次。汉宜动车平均每30 min发车一趟，两趟列车最短发车间隔仅为5 min，旅客运送量在全国已开通运行的城际铁路中排名居前。虽然与此同时，公路客运遭到重创，武汉至宜昌的公路旅客量下降八成，武汉至荆州下降七成，但这对于绿色、集约化出行方式的打造无疑益大于弊。

4.1.2 引领产业与人口转移

1) 日本新干线。

新干线被日本人比喻为“经济起飞的脊梁”，给日本经济带来了巨大影响，特别是由其串联起来的太平洋沿岸各城市增长更为迅速，造就了“太平洋工业带”，极大推进了日本工业化的实现。1996年新干线沿线所有城市的财政收入增加至1975年的2.5倍，同期非新干线沿线城市仅增加至1.9倍；新干线沿线城市的工商企业数量增加至1975年的1.49倍，而非新干线沿线地区只增加至1.15倍。另外，新干线运营后，沿线如京都、广岛、静冈等中小城市旅游相关产业高速增长，1964—1979年的平均增速高达55%^[5]。

在吸引人口方面更能体现出具有丰富层次的城际客运体系特别是高速铁路所带来的



图3 长江流域示意图

Fig.3 Sketch map of the Yangtze River Valley

资料来源：百度百科。

巨大优势。如图4所示，在既无新干线又无高速公路经过的地区中，高达39%的地区人口呈下降趋势，仅3%的地区人口有所增加；在只有高速公路通过的地区中，人口增加地区的比例上升至13%，人口减少地区比例下降至16%；而在既有新干线同时又有高速公路的地区中，更多的地区人口出现了增加。同时，拥有高速铁路及高速公路的地区就业岗位的增长也大大高于只有高速公路的地区，见表1。

2) 中国高速铁路。

近年来，中国刚刚步入高速铁路大力建设期，但其对沿线城市产业发展产生的重要作用已初步显现。以位于长江流域的皖北地区为例，自2011年、2012年京沪高速铁路、合蚌客运专线(京福高速铁路组成部分)开通以来，高速铁路沿线城市产业转向相对密集，制鞋、纺织、新材料等劳动密集型企业纷纷来到皖北；沿京沪线宿州、蚌埠、淮南三市利用省外资金占全省比例由2008年的15.9%上升至2012年的21%，明显高于无高速铁路经过的亳州市、阜阳市，见图5。武广高速铁路的开通更是为珠三角地区的产业转移提供了便利路径，自武广高速铁路2009年开通至今，同属于长江流域的湘南共承接产业转移项目2000多个，占湖南全省总量近四成。

伴随产业的崛起，人口也出现向高速铁路经过城市回流的趋势。仍以皖北地区为例，京沪高速铁路通车后，蚌埠外出务工人员由65万下降至50万，宿州回流人口占外出人口的比例也由2009年的20%上升至2012年的23%；而亳州、阜阳农村劳动力外出量及其占总人口的比例持续稳定上升。

4.2 航空助力城市群产业协作

在国家明确以城市群建设为主要抓手推动新型城镇化建设的今天，长江流域不论是在国家“两横三纵”城市化战略格局中已有明确规划的五大城市群，还是其他具有发展潜力的城市群区域，若想在全球化时代背景下加强产业承接吸引力，优化城市群产业分工，打造高效、有活力的城市群，就必须要加强与国内各大中心城市以及全球城市的交通联系，而航空以其覆盖全球的运输能力和高时效性，必然成为加强这一交通联系的优先选择。纵观发达国家城市群地区，大都形成了从航空客运到产业分工高效合作的网络。

4.2.1 国外城市群地区产业分工与航空运输

1) 北美五大湖城市群。

北美五大湖城市群是世界六大城市群之一，位于北美五大湖沿岸，从芝加哥向东到底特律、克里夫兰、匹兹堡以及加拿大多伦多和蒙特利尔，集中了20多个人口100万以上的特大城市，是北美重要的制造业区。在美国境内的城市群部分内部产业分工明确，芝加哥作为城市群中心城市，金融、会展业发达，底特律、圣路易斯则以汽车制造为主导产业，其他城市在产业上也分工明确且联系紧密，见表2。在美国二元化的城际客运体系结构下，航空运输承担了该城市群内部和城际客运中几乎所有的长距离出行。美国境内五大湖城市群共计拥有三个大型和五个中型枢纽机场以及若干小型枢纽、支线机场，大中型枢纽机场间距仅为180 km，在如此高的布局密度下，近年来各机场旅客发送量虽有所起伏，但长期稳定在较高水平。

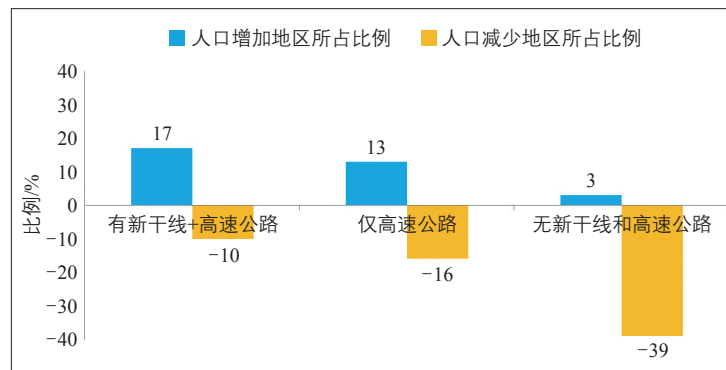


图4 有无高速铁路/高速公路人口增加或减少地区个数占总地区的比例
Fig.4 Percentage of regions with/without high-speed railway or expressway seeing population increase or decrease in total regions
资料来源：维基百科。

表1 1981—1985年日本新干线或高速公路通过地区信息交换产业的就业增长情况

Tab.1 Employment growth in information exchange industry in cities along the Shinkansen or expressway in Japan (1981—1985) %

行业名称	新干线与高速公路同在地区	只有高速公路地区
商业	42	12
信息产业、调查、广告	125	63
研发或高等教育	27	21
政治机构	20	11
银行业	27	28
房地产业	21	3

2) 德国城市群。

德国城市群是世界六大城市群之一的欧洲西北部城市群的重要组成部分，德国在全球化时代卓越的经济表现是以11个大都市区为经济载体的，大都市区以法兰克福等6个核心城市和斯图加特等6个次中心城市为基础，产业分工明确，相互间的航空运输联系(尤其是空间距离较远的都市区)十分紧密(见

图6)，同时，各大都市区与欧洲各国乃至世界范围具有高度的航空交通可达性。德国城市群大中型机场间距约200 km，各大城市机场的年旅客吞吐量均达到或接近千万人次级别，见表3。

4.2.2 长江流域航空网络亟待完善

当前，长江流域航空运输发展较为滞后，网络亟待完善，不论是整体机场的布局密度还是单个机场的服务能力，都已无法满足参与全球化竞争的主观要求和旅客长距离出行的客观需求。

1) 空间布局密度。

长江流域机场分布不均，中西部省份机场数量较少，地域服务范围不广，密度为0.24个·万 km²，仅为美国平均密度值的1/20，甚至落后于一些发展中国家，例如巴西、印度等。机场数量难以满足未来社会经济发展的要求，对于长江流域城市群建设、积极参与全球化竞争十分不利。

2) 机场服务能力。

长江流域既有机场数量有限，服务能力较差，旅客吞吐量更是无法与发达国家相比。长江流域年旅客吞吐量在500万人次级别以上的大中型机场大多位于省会城市，其平均间距达到500 km以上，相比于美国、德国等城市群地区差距巨大。中西部许多中等城市甚至是副省级城市的航空客运量受制于机场航站楼建设和航线资源的严重滞后，长期位于比较低的量级，旅客日益增长的长距离出行需求难以得到满足，见图7。以作为湖北省域副中心城市的襄阳为例，其刘集机场多年来基础设施建设滞后，飞行区等级仅为4C级，且开通航线仅有北上广深4城

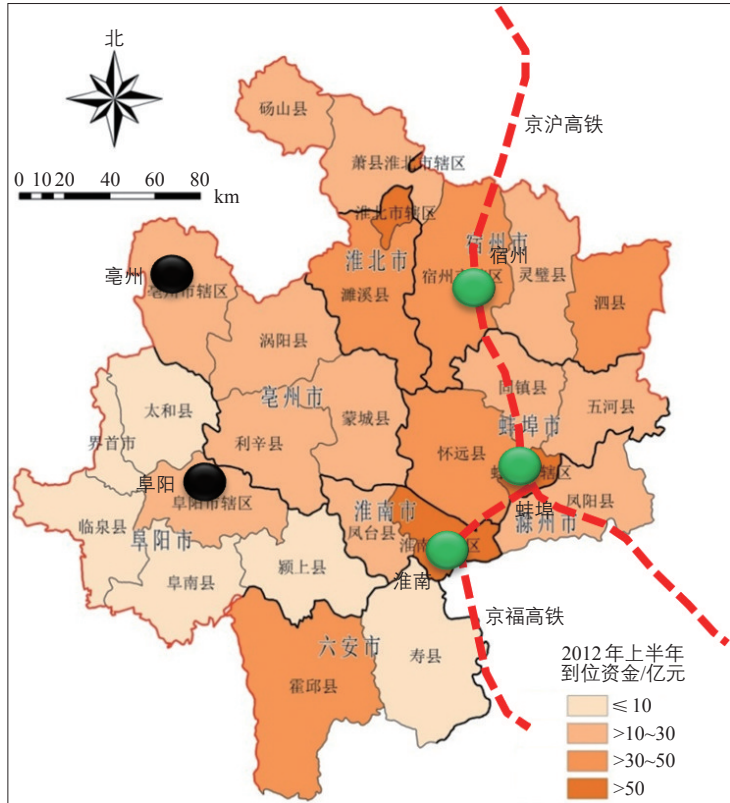


图5 2012年上半年皖北各城市吸引省外资金情况
Fig.5 Capital attracted from other provinces in cities of northern Anhui Province in the first half of 2012
资料来源：安徽省统计局网站。

表2 2010年北美城市群主要城市概况

Tab.2 Overview of major cities of urban cluster in North America in 2012

城市	人口/万人	GDP/亿美元	主导产业	航空旅客发送量/万人	
				2000年	2010年
芝加哥	946.1	5 320	金融业、会展、制造业、印刷出版业、食品加工业等	3 384	3 217
底特律	429.6	1 977	汽车制造业	1 733	1 564
圣路易斯	281.3	1 297	电子仪表工业、汽车制造和飞机制造业等	1 528	604
克利夫兰	207.7	1 056	钢铁工业、机器制造业等	627	459
匹兹堡	235.6	1 158	钢铁工业	987	400
辛辛那提	213.0	1 006	机器制造业	858	519
印第安纳波利斯	175.6	1 052	食品加工业、汽车零部件制造业等	383	372

资料来源：维基百科。

市，每年约有 1/3 的旅客需借道武汉天河机场出行，2011 年刘集机场旅客吞吐量仅为 19.6 万人次。而在 2012 年襄阳市大力推进机场扩建工作后，通航城市扩大到 10 个并收到了立竿见影的效果，旅客吞吐量发展迅猛，2012 年有了翻番的增长，达 40 万人次；2013 年继续保持高速增长，全年完成 60 万人次旅客运输^[6]。

5 强化客运体系与城市衔接

在多层次城际客运体系结构中，能否实现城际客运与城市以及各客运方式之间的无缝衔接，是关系到整个体系运转效率能否最大化、能否引导旅客选择集约化方式出行的关键因素。

首先，城际客运交通的各类场站，尤其是高速铁路站应与城市核心功能区(如会展区、现代服务区、文化旅游区等)紧密联系，最便捷地满足城市旅客出行需求，支撑城市功能区发展与建设。以法国巴黎 TGV 高速铁路为例，圣拉扎尔和拉·德芳斯两大高速铁路站分别坐落于第八区和拉·德芳斯区核心位置。前者是整个巴黎都市区的制高点，为行政、商业、旅游及文化中心，是巴黎最热闹、游客最多的区域，总统府、皇宫、香榭丽舍大道、巴黎歌剧院、玛德莲教堂等均位于车站 1 km 服务半径以内；后者则是巴黎首要的中央商务区，各大办公区、酒店同样位于车站 1 km 服务半径以内。

表3 2010年德国城市群主要城市概况

Tab.3 Overview of major cities of urban cluster in Germany in 2010

城市	主导产业	航空旅客吞吐量/万人
法兰克福	银行、金融和化学工业	5 301
慕尼黑	科学研究、汽车制造、生物制药业	3 474
柏林	文化与高新技术产业	2 232
杜塞尔多夫	钢铁工业、服装业等	1 898
汉堡	飞机制造业、机械制造业、港口业	1 296
科隆	军工、重工业、矿产业	985
斯图加特	汽车制造业、电子机械制造业等	923

资料来源：维基百科。

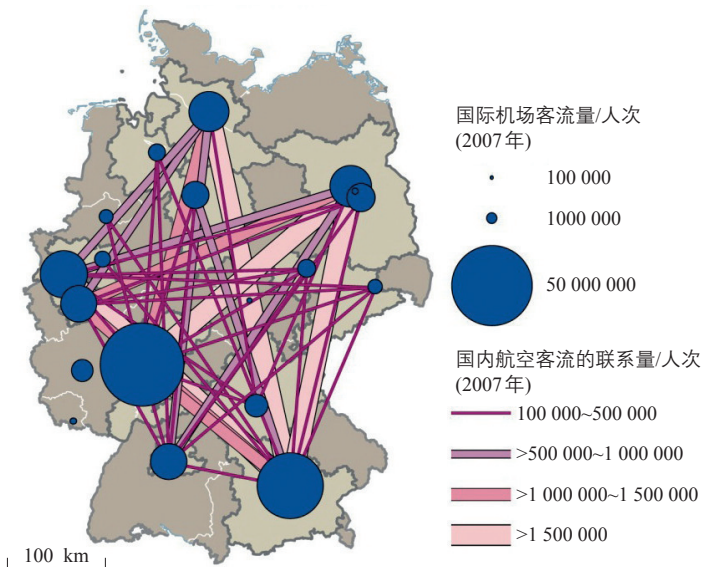


图6 德国城市群航空运输联系

Fig.6 Air transportation connection among urban clusters in Germany

资料来源：维基百科。

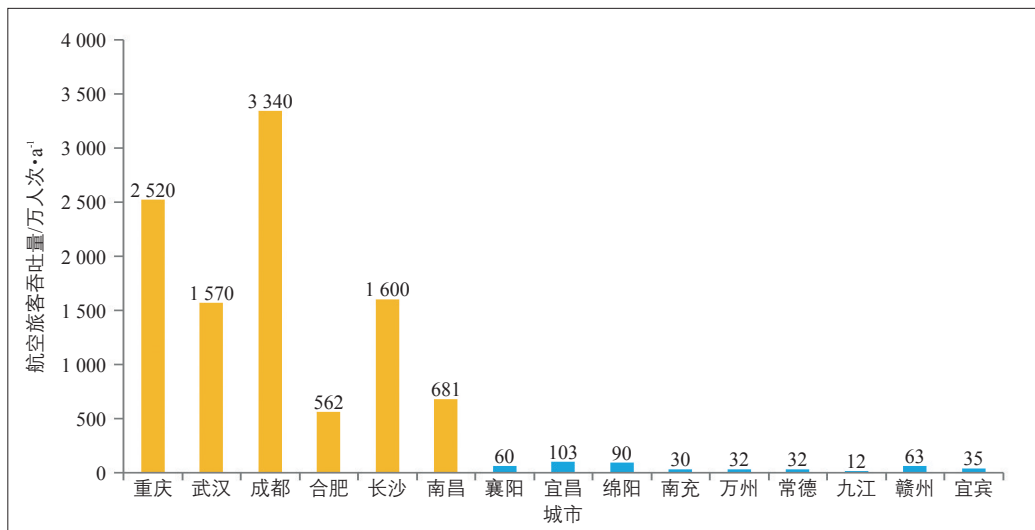


图7 2013年长江流域部分城市航空客运量

Fig.7 Air passenger volume of several cities in the Yangtze River Valley in 2013

资料来源：中国民用航空局网站。

其次, 城际客运交通应与城市内部交通加强衔接, 尤其是地铁等公共交通方式, 提高城市不同片区、不同收入阶层旅客的城际出行效率, 避免出现城市外部高效联系、城市内部低效集散的情形。

最后, 各城际客运方式之间应加强衔接。不同城际客运方式适宜的出行距离有区别也有交叉, 所以各类客运方式存在着竞争, 但更多的是合作, 应该通过相互之间的衔接来实现互补, 降低有换乘需求旅客的出行难度, 吸引更多范围内的客源。

6 结语

在环保问题日益重要的今天, 如何能够在保证经济增长的同时尽量减少对资源的掠夺和对环境的破坏, 是长江流域地区乃至国家层面制定城际客运体系发展战略时必须面对的问题。作为集约化的旅客运输方式, 高速铁路及航空运输在引领产业、人口转移以及支撑城市群发展方面具有突出优势, 这对于长江流域内陆城市承接东部沿海地区产业转移、实现新型城镇化建设非常必要, 同时长江流域地区对高速铁路及航空出行的巨大需求也已彰显。大力发展公共交通早已成为城市内部交通发展战略的主旋律, 而针对城市相互间的客运交通联系, 应当选择一种可持续发展、多层次协调的城际客运体系作为发展战略, 以高速铁路、航空为双核驱动长江流域城市发展。

参考文献:

References:

- [1] 新华社. 中央城镇化工作会议举行, 习近平作重要讲话[EB/OL]. [2013-12-15]. <http://pic.people.com.cn/n/2013/1215/c1016-23842831.html>.
- [2] Albert Otto Hirschman. 经济发展战略[M]. 曹征海. 北京: 经济科学出版社, 1991.
Albert Otto Hirschman. Economic Development Strategy[M]. Cao Zhenghai. Beijing: Economic Science Press, 1991.
- [3] Rostow W W. 经济增长的阶段[M]. 郭熙保, 译. 北京: 中国社会科学出版社, 2001.
Rostow W W. The Stages of Economic Growth [M]. Guo Xibao, translated. Beijing: China Social Science Press, 2001.
- [4] 王文勇. 交通运输的能源消耗[J]. 公路运输文摘, 2004, 41(9): 22.
Wang Wenyong. Energy Consumption of Transport[J]. Highway Transportation Digest, 2004, 41(9): 22.
- [5] 高柏. 高铁与中国21世纪大战略[M]. 北京: 社会科学文献出版社, 2012.
Gao Bai. The High Speed Rail and China's Grand Strategy in the 21st Century[M]. Beijing: Social Science Academic Press, 2012.
- [6] 张如彬, 董志海, 孙莹, 等. 襄阳都市区城镇体系规划[R]. 北京: 中国城市规划设计研究院, 2013.

《城市交通》杂志参考文献书写格式

参考文献需在文后按顺序编制列出, 并在文中引文处用“[]”标明。参考文献数量以不少于5篇为宜, 尽量引用出版年份较新的期刊论文、书籍、论文集, 而不引用教科书、手册、科普类期刊文章。中文和非英文(法、日、俄等)参考文献需译成英文。参考文献书写格式为:

期刊	作者. 题名[J]. 刊名, 年, 卷(期): 引文页码.
专著(或译著)	著者. 书名[M]. 译者. 出版地: 出版者, 出版年.
论文集	作者. 题名[C] // 编者. 文集名. 出版地: 出版者, 出版年: 引文页码.
学位论文	作者. 题名[D]. 所在城市: 保存单位, 年份.
技术标准	标准代号 标准顺序号—发布年 标准名称[S].
技术报告	作者. 题名[R]. 报告代码及编号, 地名: 责任单位, 年份.
报纸文章	作者. 题名[N]. 报纸名, 年-月-日(版次).
在线文献(电子公告)	作者. 题名[EB/OL]. 出版年(更新或修改日期)[引用日期]. http://....
光盘文献(数据库)	作者. 题名[DB/CD]. 出版地: 出版者, 出版日期.