

基于客运联系特征的中国城镇空间演变态势

李潭峰

(中国城市规划设计研究院, 北京 100037)

摘要: 空间运输联系反映地理单元间的经济联系, 与城镇化进程和区域发展格局息息相关。随着经济发展和城镇化水平的提高, 省内客运联系增长速度显著快于省际, 省域客运联系呈现内聚化态势; 从各区域变化幅度看, 内聚化态势围绕三大核心城市群由内而外逐步加强, 并呈现较大的南北差异。省际客运联系呈现以京津冀、长三角、珠三角为核心的中心—外围结构, 从发展态势看, 沿海城市群的极化效应进一步凸显, 中西部区域区内联系加强态势初步显现。研究显示: 现状城镇空间不平衡特征仍较为突出, 尤其南北分化问题凸显; 未来城镇空间布局需突出沿海城镇空间的再平衡、促进中西部城镇空间的多中心集聚和加强南北区域协作。

关键词: 客运联系; 城镇空间; 内聚化; 中心—外围结构

China's Urban Spatial Evolution based on the Characteristics of Passenger Transportation Demand

Li Tanfeng

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

Abstract: Transportation demand are closely related to urbanization process and regional development, which reflects the economic linkages among the geography units. With the economic development and urbanization, the demand increase for intra-province transportation is significantly faster than the demand for inter-province transportation. The inter-regional passenger transportation demand shows a trend of cohesion. By reviewing the changes in different ranges, it is clear that the trend of cohesion, encompassing three core clusters of metropolitan areas, is gradually strengthened from inside to outside with a large difference between the north and south. The inter-provincial passenger transportation demand presents a center-periphery structure with the Beijing-Tianjin-Hebei, Yangtze River Delta and Pearl River Delta as the core. From the development trend, the polarization effect of the coastal urban clusters is further highlighted, and the connection of central and western regions becomes evidently closer. The results show that the urban spatial imbalance is still prominent, especially between the north and south. Specifically, the rebalance on costal urban space should be highlighted, multi-center agglomeration of urban space in central and western regions should be promoted, and north-south regional cooperation should be enhanced in the future urban and rural land use development.

Keywords: passenger transportation demand; urban space; cohesion; center-periphery structure

收稿日期: 2017-05-04

基金项目: 国家自然科学基金资助项目“城市交通、城市群交通以及都市圈交通特征研究”(71641003)

作者简介: 李潭峰(1979—), 男, 山东沂水人, 博士, 高级工程师, 主要研究方向: 交通规划。

E-mail: tuckey@163.com

0 引言

经过 20 多年的快速城镇化进程, 2016 年, 中国城镇化水平达 57.35%, 进入以提升质量为主的转型发展新阶段^[1]。城市间联系更加密切, 商贸、旅游、物流等市场逐步向

一体化方向发展, 区域交通协同发展趋势持续增强。城镇体系和城镇空间布局呈现新态势, 城市群、都市圈加快形成, 中西部地区城镇化加速发展, 区域间城镇化差距趋于缩小。

中国经济发展进入新常态, 经济增长模式向外源导向与内生发展双轮驱动转型。区

域经济格局发生变化,2005年后区域协调发展战略的实施开始显现效果,区域不平衡发展趋势得到初步遏制^[2]。但2010年以来,经济发展进入新周期,区域分化既反映在东部、中部、西部和东北等四大板块之间,更体现于南方与北方之间^[3]。

区域经济格局变化和城镇化推动的运输联系变动可以从两方面进行印证:1)城镇化和经济发展本身促进交通联系需求的增长,引起不同空间层次交通需求分布的变化;2)产业转移和城市群引发集聚扩散效应,客观上引导人员和生产要素的流动特征变化,引起区域交流格局的改变。

本文基于客运联系数据,对全国层面的空间交流特征进行分析研究,解析城镇空间特征和未来发展趋势,为区域空间政策优化提供依据。

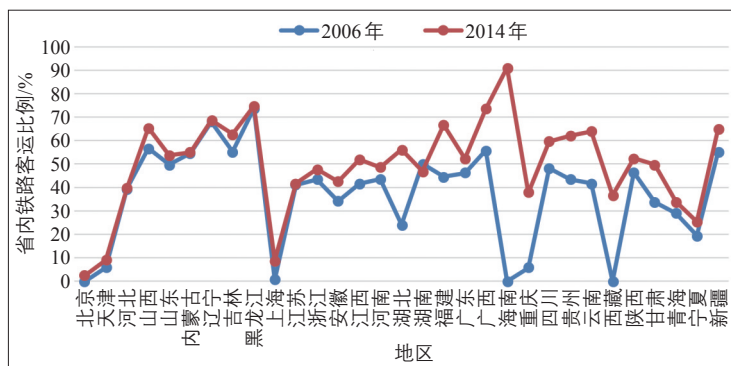


图1 2006年与2014年省内铁路客运量比例变化

Fig.1 Proportional changes in the intra-provincial railway passenger transportation volume between 2006 and 2014

资料来源:根据2006年、2014年省际铁路OD数据绘制。

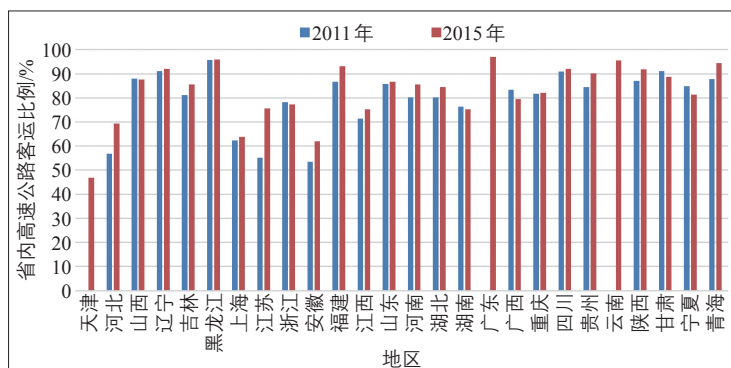


图2 2011年与2015年省内高速公路客运量比例变化

Fig.2 Proportional changes in intra-provincial highway passenger transportation volume between 2011 and 2015

资料来源:根据《2011中国高速公路运输量统计调查报告》《2015中国高速公路运输量统计调查报告》数据绘制;其中2011年仅含23省数据,2015年增加天津、广东、云南三省数据。

1 研究对象

1.1 数据来源

基于数据的可获取性和统计数据的准确性、可比性,本文主要采用铁路客运联系数据,数据来源于历年《中国统计年鉴》和2006年、2014年省际铁路客运联系数据。

通过铁路客运联系数据分析城镇空间布局变化存在两个问题:1)单一方式的数据不能完全反映城镇间的联系;2)铁路客运联系受铁路网建设的不均衡性影响较大,不能完全反映经济、城镇发展的变化。为弥补铁路客运数据的缺陷,本文以铁路客运数据为主,辅以公路、航空等数据,以佐证关键结论。

1.2 区域划分和概念界定

本文主要基于省域和区域两个空间维度,省域维度包含31个省、自治区、直辖市,不含港、澳、台;区域维度包含7个单元,主要依据经济区划和交通联系特征划分,并与《全国城镇体系规划(2006—2020年)》^[4]中全国交通分区一致。具体包括:东北区域(内蒙古、黑龙江、吉林、辽宁);华北区域(北京、天津、河北、山西、山东);西北区域(新疆、甘肃、青海、宁夏、陕西);华中区域(河南、湖北、湖南、江西);华东区域(上海、江苏、浙江、安徽);华南区域(广东、福建、广西、海南);西南区域(重庆、四川、贵州、云南、西藏)。

对客运联系概念做如下界定:省内联系,指省域内部的客运联系;省际联系,指跨省域的客运联系;区内联系,指各个区域内客运联系;区际联系,指跨区域客运联系。

2 客运联系特征

在城镇化和经济转型背景下,客运联系呈现内聚化和中心—外围结构的双重特征。一方面,省内联系增长显著快于省际联系,客运联系呈现向省内集聚态势。另一方面,省际联系呈现以沿海发达地区为核心的中心—外围结构。

2.1 省域客运联系的内聚化特征

2006年以来,除湖南省外,所有省份省内铁路客运量占全部运输的比例均出现不同程度的增长,平均比例由2006年42.64%增

内聚化特征呈现由东部向中部、西部依次增强的特征(见表1)。此外,内聚化特征呈南北分化态势,华北、东北、西北区域省内客运比例分别增长3.3, 2.07, 8.48个百分点,显著低于华东、华南、华中、西南区域的5.26, 14.28, 9.96, 15.87,省内运输比例变化幅度与区域经济南北分化格局相一致^[3]。

从客运运距和省际客运比例来看,全国层面呈现以京津冀、长三角、珠三角等沿海三大城市群为中心,中部、西部、东北地区为外围的特征。东部地区以北京、上海、广东为中心,随距离增加,省际客运比例下

资料来源：根据2006年、2014年省际铁路OD数据以及2014年中国统计年鉴数据绘制。

资料来源：根据2006年、2014年省际铁路OD数据绘制。

影响较大的特征。

从变化态势看,华北、华东、华南中心地位加强(见图4)。2014年,华北、华东、华南始发省际客运量占全国60.22%,较2006年57.13%增长3.09个百分点,华中、西南、西北、东北区域则出现不同程度的下降。从联系方向看,华中、西南、西北、东

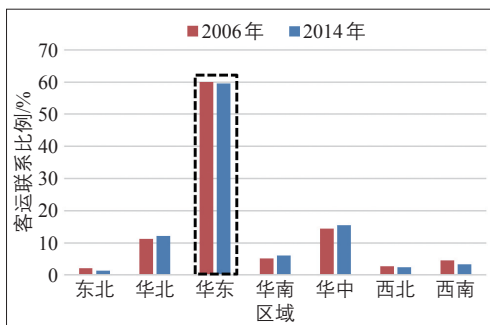


图5 华东区域客运联系分布

Fig.5 Regional distribution of passenger transportation demand in East China

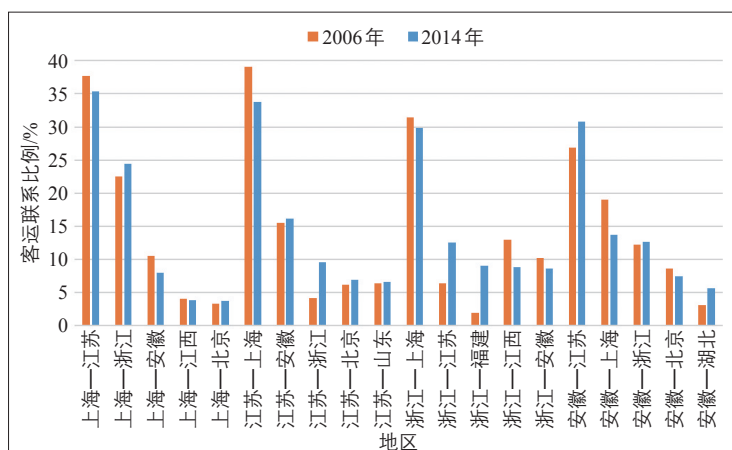


图6 华东分省前五位联系方向

Fig.6 Top five connection directions in provinces of East China

表1 2006年与2014年省内铁路客运量比例变化

Tab.1 Proportional changes in the intra-provincial railway passenger transportation volume between 2006 and 2014

比例变化/百分点	区域						
	华北	华东	华南	华中	西南	西北	东北
≤5	北京 天津 河北 山东	江苏 浙江		湖南		青海	辽宁 黑龙江 内蒙古
>5~10	山西	安徽 上海	广东	河南		宁夏 陕西 新疆	吉林
>10			福建 海南 广西	贵州 湖北	四川 贵州 云南 重庆 西藏	甘肃	

资料来源:根据2006年、2014年省际铁路OD数据绘制。

北对三大区域的依赖较高,并呈现南北分化发展趋势。2014年,华中、西南与东部三大区域联系比例分别为65.61%,30.41%,较2006年分别降低3.07个百分点、7.93个百分点,反映出华中、西南区域对沿海依存度逐步降低的发展态势;西北、东北区域与东部三大区域联系比例分别为34.81%,38.40%,较2006年分别提高1.4个百分点、2.86个百分点,体现出西北、东北区域融合进展缓慢、对沿海地区依赖加大的发展态势。

2.2.2 东部区域一体化特征凸显

2014年,华北、华东、华南区域内、区域间省际客运联系合计占全国比例40.78%,较2006年34.58%增长6.2个百分点,反映出三大区域的极化效应仍然占主导位置。2014年,华北、华东、华南区域内客运联系占全国省际客运联系比例分别为13.50%,15.13%,1.86%,较2006年均有所提高,三大区域间客运联系占全国比例也显著提高。与三大区域之外客运联系比例,仅华北—西北、华东—华中有小幅增长,显著弱于三大区域内联系增长。

1) 长三角呈现高水平均衡的集聚特征,华北、华南、华中方向客运增长较快。

长三角省际客运集聚度最高,2014年,其省际客运量的59.56%是区域内联系,即长三角四省间联系,较2006年60.07%略有下降(见图5)。从区域联系特征看,上海在江苏、浙江、安徽省际客运中的比例呈下降态势,长三角城市群已经由单极中心走向多中心、网络化发展阶段。在传统沪苏、沪浙间联系不断强化的基础上,江苏—安徽、江苏—浙江、浙江—福建等外围地区联系显著增强,成为驱动长三角省际客运量增长的重要源头(见图6)。同时,泛区域扩散态势显现,与华北、华中、华南等方向区际联系比例提高。

2) 京津冀呈现北京单中心集聚特征,华北、华东方向增长较快。

与长三角相比,京津冀仍处于内部加快整合阶段,2014年省际客运联系的54.59%是区域内联系,较2006年增长4.93个百分点(见图7)。京津冀及周边地区呈现北京单中心的特征。梳理各省份的对外联系,其中6个省份以北京为首位联系方向,包括河北(44.75%)、天津(43.74%)、山西(30.9%)、内蒙古(27.3%)、山东(24%)、河南(16.1%);

6个省份以北京为第二三位联系方向,包括辽宁(2, 19.4%)、吉林(3, 13.19%)、黑龙江(3, 16%)、陕西(3, 9.41%)、甘肃(3, 7.46%)、宁夏(3, 11.11%)(见图8)。

从内部客运比例、客运距离等特征变化看,京津冀区域发展不平衡问题较为突出,北京作为全国铁路客运组织中心,其省际客运量占全国10.77%,且仍呈现增长态势,而天津、河北分别占2.96%,5.06%,面向区域的辐射能力较弱。从外围地区看,山西融入京津冀趋势明显,与北京、河北联系占其省际联系总量的47%;山东呈现南北对接、

自主发展特征,对外联系分布较为均衡,显示出长三角与京津冀中间支点作用。

3) 华南区域内联动加强,与华中客运比例呈下降态势。

华南区域内联系比例相对较低。2014年,华南区域内客运占省际客运比例为18.41%,远低于华南—华中方向比例(见图9)。高速公路客运联系数据也可以说明华南区域间联系薄弱的特征。2015年,广东省、福建省省内高速公路客运比例分别达97%,93%,位居全国第一和第五位,广西壮族自治区区内比例也达79.6%(见图2),显著高于长三角、京津冀主要省份。华南省际联系薄弱与自然地理阻隔、客运通道不完善、区位同质性有较大关系。

从增长特征看,华南地区呈现较强的沿海联动态势,华南、华东方向显著快于华中方向。华南区域区内联系增长较快,2006—2014年,区内联系比例增长10个百分点。福建对外交通条件显著改善,与广

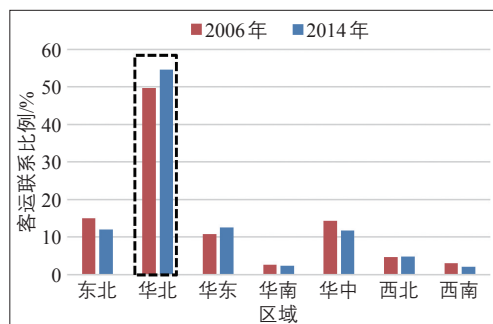


图7 华北区域客运联系分布

Fig.7 Regional distribution of passenger transportation demand in North China

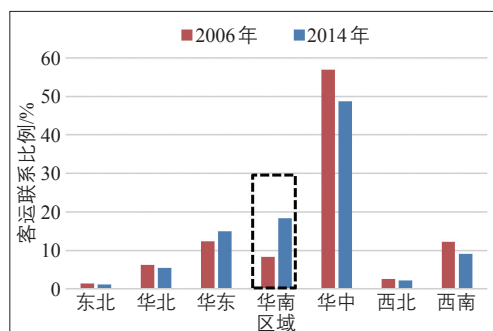


图9 华南区域客运联系分布

Fig.9 Regional distribution of passenger transportation linkage in South China

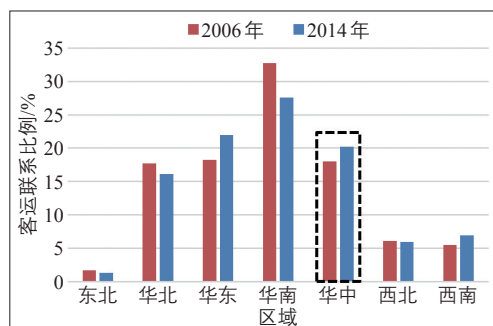


图11 华中区域客运联系分布

Fig.11 Regional distribution of passenger transportation demand in Central China

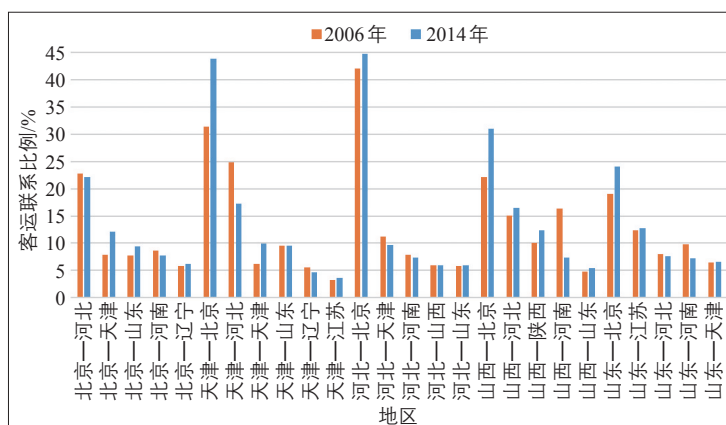


图8 华北分省前五联系方向

Fig.8 Top five connection directions in provinces of North China

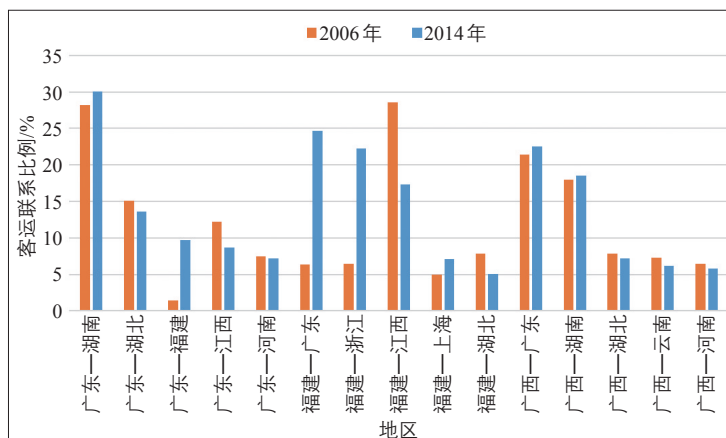


图10 华南分省前五联系方向

Fig.10 Top five connection directions in provinces of South China

东、浙江、上海方向客运联系增长较快,尤其广东—福建之间联系日益紧密(见图10),这表明华南地区正由华中单一方向紧密联系向沿海联动发展转变。

2.2.3 华中区域受发达地区吸引呈现低水平均衡特征

华中区域毗邻东部沿海发达地区,客流受发达地区吸引,区域内部客运联系比例相对较低(见图11)。省际客运联系主要方向为华东、华南、华北等区域,各省首位联系方向均为北京、广东等东部发达地区。对外客运联系分布相对均衡,除湖南外,河南、湖北、江西首位联系方向占本省省际联系总量比例均不超过20%,体现出较强的居中发展、各方向对外联系分布均衡的特征(见图12)。从发展态势看,2014年,华中区域区内客运比例占20.21%,较2006年小幅增长2.18%,自主发展态势增强,湖北—湖南、江西—湖南之间联系呈显著增长态势,但较低的增速反映出区域内部凝聚力仍有待培育。从区际客运联系看,华东、西南方向

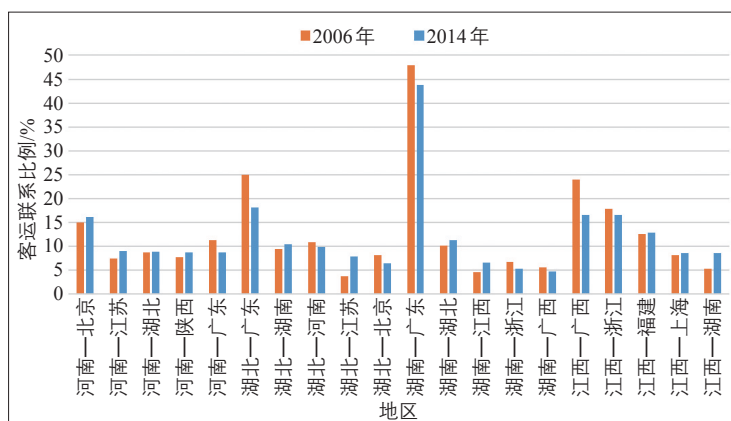


图12 华中分省前五位联系方向

Fig.12 Top five connection directions in provinces of Central China

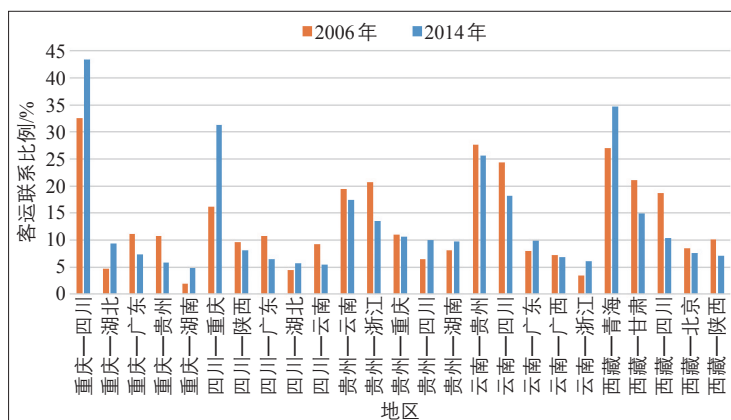


图14 西南分省前五位联系方向

Fig.14 Top five connection directions in provinces of Southwest China

有所增长,反映出华中承东启西功能不断增强。

2.2.4 西部区域内联系加强特征初步显现

1) 西南区域内部联系加强,川渝一体化发展较为突出。

2014年,西南区域区内联系增至44.31%(见图13)。西南地区区域化主要体现为川渝一体化特征,是拉动区内联系比例提升的主要因素。其次,云南、贵州间联系也较为紧密,但联系强度显著弱于川渝。区际联系方面主要体现为与华北、华东、华南等发达地区的联系。从增长态势看,与华北、华东、华南等发达地区联系下降,与地理上毗邻的华中地区联系增长较快。从各省对外客运特征看,四川、重庆面向区域的辐射能力逐步提升(见图14)。

2) 西北对外联系分布呈分散化态势,区域化进展缓慢。

西北区域内联系比例为31.55%,相比2006年下降2.97个百分点(见图15),反映出西北区域内部凝聚力不强的特征。对外联系呈现与中东部联系加强态势,华北方向呈显著增长态势,华东、华中方向小幅增长。从

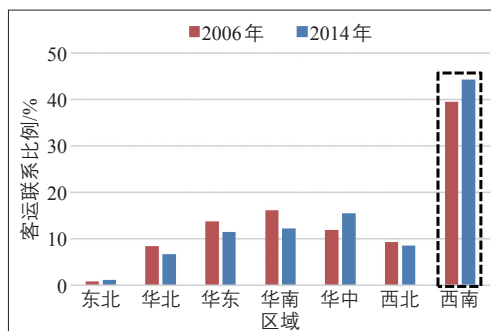


图13 西南区域客运联系分布

Fig.13 Regional distribution of passenger transportation demand in Southeast China

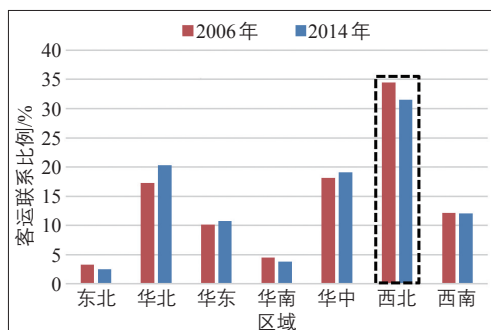


图15 西北区域客运联系分布

Fig.15 Regional distribution of passenger transportation demand in Northwest China

分省联系特征看,陕西、甘肃面向甘青宁的辐射带动能力逐步提升,但各省首位联系比例不高,且呈下降态势,反映出中心不强导致集聚力较弱的特征(见图16)。

2.2.5 东北区域对华北依赖度提高

2014年,东北地区区域内联系比例为55.95%,比2006年略有下降(见图17)。与华北地区联系增长最为显著,主要体现为与北京联系增强。从区域内看,辽宁、吉林、黑龙江三省形成相对均衡的省际联系格局,其中,辽宁的区域地位呈上升态势(见图18)。

3 客运联系特征变化的机理分析

客运联系特征是城镇联系、区域经济流向的反映,内聚化特征与区域经济增长和城镇化水平的提高存在密切关系。全国层面的中心—外围结构的形成和发展受产业转移和转型态势影响较大。

3.1 经济和人口空间均衡化态势推动省域客运联系内聚化

文献[2]显示,2001—2010年中国人口与经济不均衡程度经历了先扩大后减小的过程,转折点发生在2005年前后。城镇化发展水平也呈现类似的态势。2010年以来中西部地区城镇化水平年均提高约1.5个百分点,显著高于东部(1.0个百分点)与东北地区(0.8个百分点),地区之间的城镇化水平差距不断缩小^[4]。从人口流动特征看,跨省人口回流增多,近域人口流动比例高^[4]。

经济和人口分布均衡化态势下,以省会城市为核心的区域性、地区性城市群加快培育,带动客运联系内聚化态势。近年来,高速铁路和城际铁路的大规模建设投产有效释放了城际客运需求。2000年以来,铁路客运距离经历了先增长后下降的变化,转折点为2008年。2008年之前,铁路客运运距呈持续增长态势,反映出沿海开放导向下省域的开放性不断增强;2009年开始,客运运距呈持续下降态势,反映出省域城际客运联系的增强(见图19)。结合省内客运比例的普遍提高及省会城市占全省比例的提高,内聚化特征反映了以省会城市为核心省域内在动力的增强。从各省情况看,位于沿海辐射边缘地区的华中、西南、西北等地区内聚化态势尤为明显。

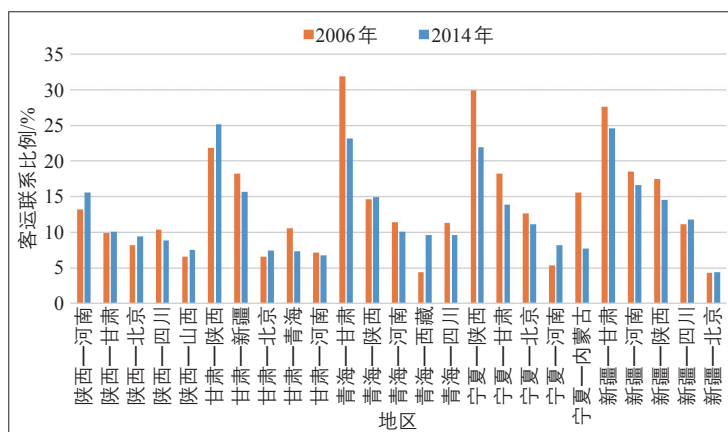


图16 西北分省前五位联系方向

Fig.16 Top five connection directions in provinces of Northwest China

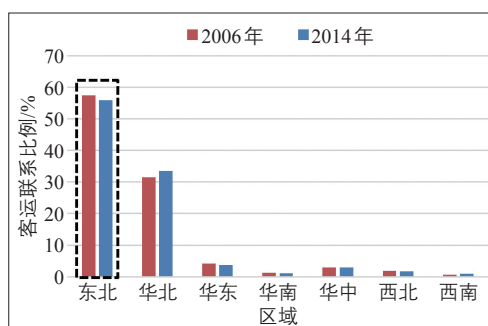


图17 东北区域客运联系分布

Fig.17 Regional distribution of passenger transportation demand in Northeast China

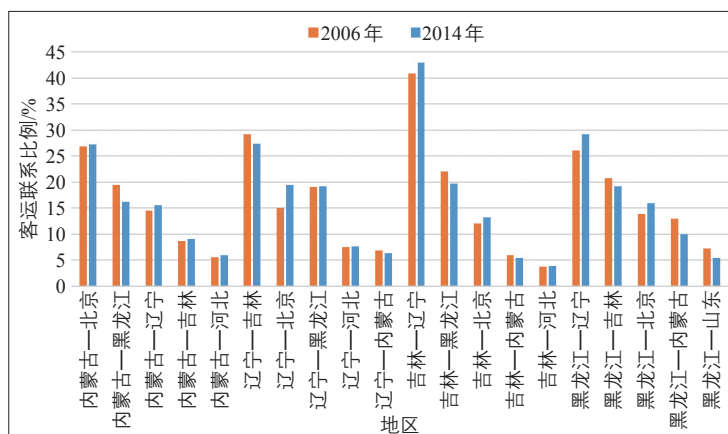


图18 东北分省前五位联系方向

Fig.18 Top five connection directions in provinces of Northeast China

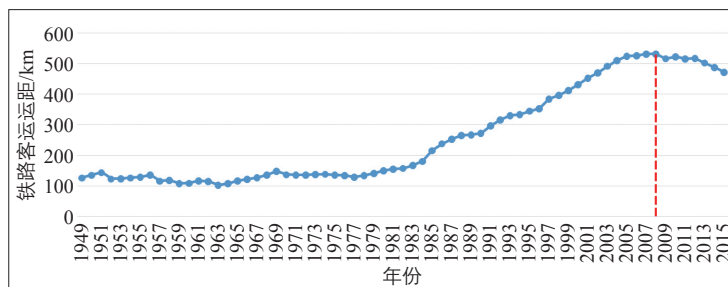


图19 铁路客运平均运距变化

Fig.19 Average travel distance of railway passenger transportation

资料来源:根据国家统计局数据(<http://data.stats.gov.cn/easyquery.htm?cn=C01>)绘制。

3.2 东部与中西部形成的中心—外围结构仍处于极化效应主导时期

依据新经济地理学中心—外围模型^[5]，在中国特有的空间尺度下，中部地区处于沿海地区辐射力的边缘，西南地区则因距离沿海地区遥远而自成一体。这种区域格局的改变有赖于沿海产业转移、内需市场的扩张和内陆国家中心城市的培育。然而，文献[6]研究表明，从中国东部沿海向内陆地区的大规模产业转移并未发生，东部地带各省份之间的产业转移相对规模较大，特别是在上海与江苏、浙江之间；东部地带各省份内部的产业转移相对规模更大，特别是在浙江、广东省内城市之间，江苏省的苏南与苏北之间以及广东省的珠三角与周边城市地区之间。反映在客运联系特征上，体现出省际客运联系仍在向沿海地区集聚的特征。

区内发展不平衡是影响东部发达地区产业向中西部扩散的重要因素。基于2009年、2012年、2016年地级市GDP差异系数的分析^[7]，环渤海地区、华南沿海地区不均衡现象最为突出，并且有加剧的态势；长三角地区发展相对均衡，其中江苏省以“苏北战略”力推省内均衡发展取得较为显著的成效，不均衡系数从2009年排名第三下降至2016年第六位。不平衡问题一定程度上导致东—中—西部地区之间经济传导效应较为薄弱，使得沿海地区引领国家全面开放、带动内陆发展、平衡南北格局等重要作用难以充分发挥。

3.3 经济和人口增长的区域分化是客运联系特征南北差异的重要原因

客运需求南北差异是经济发展区域分化



图20 省会城市GDP、客运量占全国比例变化

Fig.20 Changes in the proportion of provincial capitals' GDP and passenger volume in China

注：图中统计的省会城市不包括北京、上海、广州、深圳、天津、重庆6个超大城市。
资料来源：根据国家统计局数据(<http://data.stats.gov.cn/easyquery.htm?cn=C01>)绘制。

的反映。2003年开始，南北差距问题逐步受到重视，振兴东北老工业基地战略开始实施，但北方地区占全国经济份额仍继续下降，近几年甚至出现大幅下滑^[8]。人口增长也呈现南北差异。东北地区面临人口衰退危机^[9]，常住人口占全国的比例由2000年8.4%降至2010年8.2%、2014年8.1%；城镇人口占全国的比例由2000年14.4%降至2010年11.7%、2014年8.9%。

从空间特征看，京津冀作为北方地区核心的辐射带动作用较弱。京津冀城市群呈现突出的单极中心空间特征，北京市人口与功能过度聚集，大城市病日益突出。京津冀的二级中心城市发展明显滞后于长三角、珠三角，在经济开放度、综合枢纽职能、城市商贸服务职能、区域创新能力等方面差距显著。特别是石家庄、唐山、邯郸等中心城市的产业结构长期偏重资源型、重工业类产业，区域性服务职能发展明显不足。京津冀发展不平衡使其难以发挥带动东北、西北地区发展的作用。

4 城镇空间演变态势

内聚化态势下，城镇空间逐步由不平衡向平衡发展转变。一方面，沿海与内陆发展不平衡问题逐步改善，全国层面形成多中心、网络化城镇发展格局。另一方面，沿海区域内部不平衡逐步缓解，趋向高水平均衡发展状态。但南北不平衡呈加剧态势，加强南北协作是未来中国区域发展战略的重要指向。

4.1 国家城镇体系呈现多中心、网络化发展态势

2008年以来，省会城市GDP、客运量占全国比例呈稳步上升态势，尤其中西部特大城市、大城市发展显著加快，反映出省域内生发展动力增强(见图20)。航空客运特征显示，区域枢纽机场加速集聚发展：东部区域，北京、上海、广州等机场客运量占比下降，杭州、厦门、青岛、南京、三亚等机场客运量占东部区域比例持续上升；中部区域，各省会城市机场仍在集聚发展阶段，客运量累计比例由2000年85%提升至2014年87.5%；西部区域，成都、昆明、重庆、西安区域枢纽功能不断强化，乌鲁木齐、贵

阳、南宁、桂林、兰州、呼和浩特、丽江、银川、西宁机场客运量占全国比例增加。

在经济发展、市场完善及内陆中心城市辐射能级扩大的趋势下，受交通成本约束，成渝、长江中游等中西部城市群有望逐步摆脱沿海地区经济吸引的影响，引领生产要素区域化重组，与京津冀、长三角、珠三角共同成为支撑中国相对均衡发展的战略支点^[10]。同时，随着成渝、长江中游等中西部核心城市群的建设，城镇沿长江、成渝—珠三角、成渝—京津冀轴线集聚发展态势加强，与京沪、京广等传统城镇走廊共同形成国土开发主轴。

4.2 沿海区域空间再平衡推动空间组织结构升级

沿海地区是中国经济发展的重心，2015年，沿海九省二市人口5.95亿人，占全国43.4%，GDP总量为39.5万亿元，占全国54.7%^[7]。但沿海地区发展不平衡问题较为突出，三大国家级城市群中，除长三角城市群体现为初步成熟的均衡化特征外，京津冀单中心过度集聚、珠三角与粤东粤北差距大等问题仍较为突出，山东半岛、海西、北部湾等区域性城市群的建设仍处于起步阶段。随着沿海地区产业转型的加快推进，沿海城镇连绵发展态势逐步加强，并形成围绕京津冀、长三角、珠三角泛区域发展格局。

1) 核心城市群发展进入高水平均衡状态。从发达国家区域经济和空间发展的实践来看，在区域经济发展的高级阶段，区域空间组织将进入高水平均衡状态，呈现出专业化区域分工格局与产业集群的产业组织形式，以及一体化的空间发展模式。以长三角为例^[11]，随着以上海、杭州、南京为主导的区域核心城市产业转型升级加速，垂直产业链在区域尺度进行布局，通过加强研发和创新实现升级，并将价值链中的不同环节转移到不同的区位生产——总部、研发等功能向核心城市集聚，制造功能向外围地区转移。

2) 东部—中部泛区域发展态势加强。随着高速铁路网、高速公路网的建设，京津冀、长三角、珠三角等核心城市群影响力不断加强，在东部沿海地区将逐步形成经济较为发达、人口密集的城镇连绵地带。围绕沿海三大城市群，东部与中部地区紧密联系，将形成覆盖500 km以上范围的巨型城

市区域。

4.3 加强南北协作是未来中国区域发展战略的重要指向

客运联系特征显示，南北发展不平衡已经由最初的东北向华北、西北蔓延。如表2所示，2000年以来，东北地区铁路客运年均增速显著低于其他区域，2011—2015年平均增速仅为1.41%。同时，华北地区客运年均增速也显著低于其他区域。从分省铁路客运量比例看，2005年以来，河北、山西、内蒙古、黑龙江、吉林、辽宁等省份呈持续下降态势。随着经济发展阶段、发展动能的转换，南北区域分化的态势还将在一定时期内延续。促进南北协作的重要性日益凸显，传统的以东—中—西梯度开发为核心的区域发展战略亟待完善。

5 结语

随着城镇化的快速推进和经济发展水平的提高，各省区内部联系增长速度显著快于省际联系，尤其中西部省份内聚化特征明显。省际交流则呈现以京津冀、长三角、珠三角三大区域为核心的极化特征，全国层面的中心—外围结构较为突出。反映在城镇空间结构上，东—中—西一体化发展仍处于初级阶段，省域发展不平衡、南北差距拉大等问题凸显。未来空间政策在继续支持中西部发展、关注缩小东—中—西差距的同时，应着重关注国土主轴重塑、沿海统筹及南北协作。

表2 分区域铁路客运量增速

Tab.2 Increase of railway passenger volume in different regions %

区域	年份			
	1996—2000	2001—2005	2006—2010	2011—2015
东北	-1.91	-2.75	5.95	1.41
华北	3.29	2.42	8.85	7.73
华东	4.58	6.22	6.53	11.86
华南	6.16	3.83	8.31	14.89
华中	5.42	3.55	7.60	10.37
西北	5.27	5.67	6.91	8.38
西南	1.08	4.11	6.88	6.69
全国	2.31	2.39	7.26	8.85

资料来源：根据国家统计局数据(<http://data.stats.gov.cn/easyquery.htm?cn=C01>)整理。

1) 国土开发主轴面临重塑。未来长三角、珠三角、京津冀、川渝、长江中游等五大国家级城市群形成的城镇轴线将成为支撑国土均衡开发的主轴。国家级城市群和重要的区域级城市群间的客运联系是中国客运通道的主骨架。2030年,预计全国60%以上的省际客运交流主要发生在长三角、京津冀、珠三角、东北(辽中南、哈长)、山东半岛、成渝和长江中游城市群等区域间。空间组织和交通需求格局的变化要求改变传统的网格化交通布局思路,突出多中心、网络化的空间组织特征及中心—外围结构特征,差异化完善国土主轴通道布局。

2) 国家层面的沿海统筹有待加强。2008年以来,沿海地区的平衡增长成为各省的关注重点。辽宁、河北、江苏等省份的沿海地区发展陆续上升为国家战略,但尚未形成全国层面沿海一体的空间发展战略。反映在交通发展中,沿海骨干运输通道运力紧张,部分人口稠密地区覆盖不足。东北地区进出关通道单一,交通网络技术标准低,服务质量总体不高。为支持沿海地区连绵发展态势,发挥沿海对内陆带动作用,有必要整体统筹沿海地区布局,尤其要加强沿海大通道的规划建设。

3) 京津冀协同发展具有全局性战略意义。京津冀城市群辐射范围涵盖东北、华北、西北等地区,是整个北方地区客运联系的中枢。但京津冀城市群呈现出以北京为中心的单中心空间格局,各类要素和功能在北京过度集聚,外围城市呈现相对离散的发展态势。促进京津冀协同发展,不仅是京津冀城市群自身发展的要求,也是平衡南北格局、加强沿海对内陆辐射带动作用的重要抓手。

参考文献:

References:

- [1] 中华人民共和国国务院. 国家新型城镇化规划(2014—2020年)[M]. 北京: 人民出版社, 2014.
- [2] 蒋子龙, 樊杰, 陈东. 2001—2010年中国人口与经济的空间集聚与均衡特征分析[J]. 经济地理, 2014, 34(5): 9-13.
Jiang Zilong, Fan Jie, Chen Dong. Analysis of Spatial Agglomeration and Equilibrium Characteristics for Population and Economic in China During 2001-2010[J]. Economic Geography, 2014, 34(5): 9-13.
- [3] 申兵, 党丽娟. 区域经济分化的特征、趋势与对策[J]. 宏观经济管理, 2016(10): 33-36.
- [4] 李晓江, 郑德高. 人口城镇化特征与国家城镇体系构建[J]. 城市规划学刊, 2017(1): 19-29.
Li Xiaojiang, Zheng Degao. The Characteristics of Urbanization and the Formation of Urban System[J]. Urban Planning Forum, 2017 (1): 19-29.
- [5] 藤田昌九, 保罗·克鲁格曼, 安东尼·J·维纳布尔斯. 空间经济学: 城市、区域与国际贸易[M]. 北京: 中国人民大学出版社, 2005.
Masahisa Fujita, Paul Krugman, Anthony J Venables. The Spatial Economy: Cities, Regions and International Trade[M]. Beijing: China Renmin University Press, 2005.
- [6] 雒海潮, 苗长虹, 李国梁. 不同区域尺度产业转移实证研究及相关论争综述[J]. 人文地理, 2014, 29(1): 1-8.
Luo Haichao, Miao Changhong, Li Guoliang. Review on Empirical Research and Related Controversies of Different Regional Scale Industrial Transfer[J]. Human Geography, 2014, 29(1): 1-8.
- [7] 中国城市规划设计研究院. 沿海大通道布局研究[R]. 北京: 中国城市规划设计研究院, 2017.
- [8] 杨开忠. 区域协调发展新格局的基本特征[J]. 中国国情国力, 2016(5): 6-8.
- [9] 李晓江. 城镇化空间特征与城镇体系[EB/OL]. 2017[2017-04-27]. http://www.planners.com.cn/share_show.asp?share_id=870.
- [10] 李潭峰, 全波. 国家尺度空间运输联系特征与区域发展趋势[J]. 城市交通, 2014, 12(3): 6-14.
Li Tanfeng, Quan Bo. Nationwide Spatial Transportation Connection Characteristics and Regional Development Tendencies[J]. Urban Transport of China, 2014, 12(3): 6-14.
- [11] 郑德高. 区域化与本土化: 中国城镇化发展的若干视角与对策[EB/OL]. 2016[2017-04-27]. <https://wenku.baidu.com/view/dbe73adc844769eae109ed00.html>.