

多核心結構職能分工 一體化交通四通八達

仿倣荷蘭城市群 整合長江中游



城市產業防重複建設

蘭斯塔德是與倫敦、巴黎等單一中心城市群不同的多中心城市群，四個中心城市通過明確的分工，緩解整個區域對城市中心的壓力。多中心分工合作的方式使得各類產業沒有在一個城市周圍雜亂無章地發展。蘭斯塔德模式為中三角城市群產業融合提供了範本。

減少同質化低水平的競爭和重複建設，是鄂湘贛三省共同努力的方向。湖北省社科院副院長秦尊文表示，湘鄂贛三省產業需要以各省的優勢產業為龍頭，走既有融合又有差異化競爭的路線。對各省優勢產業中的重疊部分實行產業鏈的戰略重組，整合產業存量資源，促進產業向集羣化方向發展。

鼓勵企業跨省投資

《加快構建長江中游城市群戰略合作框架協議》指出，三省將深化傳統支柱行業的分工協作，在先進裝備製造、新材料、新能源、生物、信息等方面擴大相互投資，鼓勵企業跨省參與工業園區的開發。

「鄂湘贛三省可以通用航空工業為突破口，推動長江中游城市群戰略性新興產業整合。三省在通用飛機方面可以一開始就進行分工合作，避免不必要的競爭。」秦尊文為三省產業融合提出的建議。

中國社會科學院城市發展與環境研究所副所長魏後凱認為，在產業融合的過程中，武漢、長沙、南昌等中心城市要逐步轉移部分功能、產業和生產環節，支持中小城市和小城鎮向專業化、特色化方向邁進，促進大中小城市和小城鎮合理分工、錯位競爭，並且推動文化、旅遊、物流和金融一體化。

蘭斯塔德模式 優於倫敦巴黎



蘭斯塔德，是荷蘭版圖中心開闊的農業地區周圍環形城市帶組成的城區群的名稱。蘭斯塔德城市群橫跨四省，包含阿姆斯特丹、鹿特丹、海牙和烏德勒支四大城市和其間眾多小城市。其內部自古以來難以接近的泥炭沼澤區域，在國家「頂層設計」支撐下，形成了面積大約400平方公里的綠色開放空間——「綠心」。

該地區佔荷蘭國土總面積的四分之一，人口總數佔全國的45%，並且提供全國50%的工作崗位。如今，蘭斯塔德城市群因其聚集程度和效能方面的優勢，已經成為與英國倫敦、法國巴黎和德國魯爾城市群齊名的西歐四大城市群之一。

以四大中心城市為主體的分散化空間佈局被譽為是一種優於倫敦、巴黎等城市的獨特財富。多中心結構使得居民能夠接觸到周邊綠地。同時，由於不存在一個擁擠的大型中心，人和貨物在不同中心之間能暢通流動。

曾經讓人們難以接近的「綠心」區域，如今成為蘭斯塔德的標誌。荷蘭在20世紀50年代以來的五次國家空間規劃中都明確提出保護「綠心」。保護「綠心」是建立蘭斯塔德的初衷，目前已被上升為荷蘭國家戰略。

2012年2月26日，湖北、湖南和江西三省學界在武漢召開「長江中游城市群論壇」，湖北省社科院副院長秦尊文研究員表示，全球城市群典範——歐盟成員國荷蘭的「蘭斯塔德（Randstad）」城市群可為長江中游城市群提供發展方向，同時他認為「蘭斯塔德」與長江中游城市群有諸多相似點，或可為構建中三角給出眾多啟示。

■香港文匯報

記者俞鯤、肖晶
實習記者 岳源

2011年10月至11月，由中國社會科學院城市發展與環境研究所副所長魏後凱率領的社科院專家組在鄂湘贛三省進行實地調研，並形成專題調研報告。專家組認為，長江中游城市群具備建設世界級特大城市群的條件。

整合長江中游鄂湘贛三省的武漢城市圈、長株潭城市群和環鄱陽湖生態經濟區，已在鄂湘贛三省上下形成共識。中三角如何打造？是否要模仿沿海三大增長極城市群的發展道路？學界面臨全新的課題。

打造中國版「蘭斯塔德」

以世界級特大城市群為目標，提出「中三角戰略」設想的湖北省社科院副院長秦尊文研究員直言，中部三省謀劃中的長江中游城市群正在打造一個中國版的「蘭斯塔德」，隨著三省在「中三角戰略」中的一體化不斷推進，中國版「蘭斯塔德」將在長江

中游出現。
中心一主兩副 26市協作

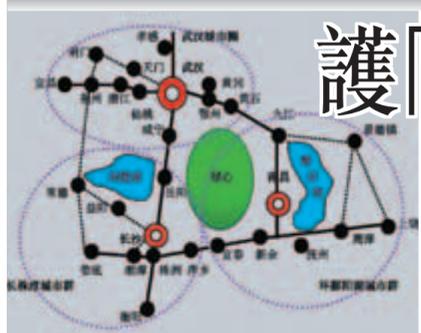
多核心、一體化交通網絡、城市職能分散、城市群生態保護……眾多的特徵與中國中部地區、湖北、湖南和江西三省謀劃的長江中游城市群不謀而合。他進一步解釋說，荷蘭蘭斯塔德城市群涉及北荷蘭、南荷蘭和烏德勒支三省，圈內各城市之間距離平均為10至20公里，中心城市包括阿姆斯特丹、鹿特丹、海牙和烏德勒支，城市群規劃是以「綠心」為核心的多中心結構。阿姆斯特丹承擔航空樞紐的功能；鹿特丹是歐洲最大的港口，掌控着荷蘭乃至歐洲的進出口貿易；海牙是行政中心和法律之都；烏德勒支的地理位置使其成為承接荷蘭和歐洲大陸的陸路樞紐。秦尊文表示，「蘭斯塔德」把一個城市所具有的多種職能分散到大、中、小城市，形成

了既有聯繫、又有區別的城市空間組織形式。與蘭斯塔德相似的是，長江中游城市群涉及湖北、湖南和江西三省，圈內縣城以上城市間距為50公里，中心城市為武漢、長沙和南昌，城市群規劃同樣是圍繞「中國綠心」的多中心結構。此區域共有29個城市，包括武漢、長沙、南昌3個副省級和省會城市，26個地級市，總面積為30.44萬平方公里。

中國社科院專家組認為，長江中游城市群可以武漢為主中心、長沙和南昌為副中心，依靠交通通訊等基礎設施網絡，實行中心帶動、多極協同、一體發展，目標是建設具有世界影響和國際競爭力的多中心、網絡化、生態型特大城市群，成為世界規模級的人口和城鎮密集帶。

秦尊文

護「綠心」生態 保持持續發展



湖南師範大學副校級督導朱翔對此表示，長江中游城市群建設應倡導反規劃的發展理念，有所為有所不為，不為在先，為在後。就城市群整體而言，少數地方可進行高強度的開發，大多數地區進行嚴格的生態環境保護。他尤其強調，反對特大城市中心城區「攤大餅」的擴展方式，反對重工業區綿延成帶。

拒盲目擴張 綜合治理兩湖

中部城市群起步比沿海晚，發展水平落後沿海，但與長三角、珠三角、環渤海灣三大增長極城市群相比，最大的特點是中央從規劃開始就對其在發展經濟的同時，注重生態環境提出更高要求。武漢城市圈和長株潭城市圈同時獲批准「建設國家資源節約型和環境友好型社會試點區」，其發展經濟的生態

「門檻」更高。朱翔表示，長江中游城市群的規劃建設，無論時代背景還是成長環境，都發生很大變化，工業化與城市化約束條件日益突出。城市群的未來發展，可借鑒長三角、珠三角的成功經驗，但必須要走生態型、包容型、多中心、可持續的發展新路，切不可借城市群創建之機，實施低水平的盲目擴張，進行低效益的重複建設。

中國社會科學院城市發展與環境研究所副所長魏後凱則表示，鄂湘贛三省在整合長江中游城市群過程中，可聯手加強生態環境建設，對長江幹流支流、洞庭湖、鄱陽湖等進行綜合治理，構建資源節約、環境友好的生態產業體系和生態型城市群，長江中游城市群未來或可成為長江中下游水生態安全保障區，確保長江中下游地區的生態安全。

高鐵公路水運 便利人貨流動

蘭斯塔德城市群各城市距離為10至20公里，高速公路網絡包圍整個城市群，為城市群的人口和貨物流動提供了很好的支撐。阿姆斯特丹和鹿特丹作為區域內部兩個外向港口又能很好地支援區域貿易。

長江中游城市群的空間結構與蘭斯塔德類似，縣城以上城市距離50公里。對於身處中國中部地區的中三角城市群，建設完善的對內外交通體系，對於地區的資源流動和對外貿易尤為重要。目前，漢長昌環形高速公路已經成型，武漢、長沙、南昌之間形成了快速交通體系。武廣高鐵建成運行兩年，形成「3小時經濟圈」，鄂湘兩地因此受益。

武漢南昌擬建高鐵

據了解，武漢至南昌高鐵在修建計劃內。相比之下，蘭斯塔德地區高速公路比較發達，但鐵路發展不理想，導致交通擁堵，被迫推進高鐵建設。

此外，武漢正在打造長江中游航運中心，以武漢新港為主體，宜昌、荊州、黃石、長沙、岳陽、九江、南昌為綜合運輸主骨幹，以中部地區重要港口為補充，打造內地綜合運輸中轉集散基地，形成長江中游港口群，服務於湘鄂贛以及中西部的外向型經濟，打造全國內陸開放型經濟的戰略高地和示範區。

多中心發展 免龍頭之爭

中部崛起戰略啟動後，中部六省一度出現龍頭之爭。中國社會科學院城市發展與環境研究所副所長魏後凱表示，目前中部六省均在各自行政區域範圍內構建城市群，資源分割、力量分散，「六朵金花」一般大。

湖北省社科院副院長秦尊文表示，蘭斯塔德是多中心城市群的典型，是不改變行政區劃條件下加強合作的代表，使用蘭斯塔德模式有利於擺脫龍頭之爭。長江中游城市群戰略中，武漢、長沙、南昌都是中心，都是主角，更加不存在誰吞併誰、誰吃虧誰討好的問題，中國的「蘭斯塔德」與「三圈（群）合一」的設想高度一致。

武漢城市圈、長株潭城市群和環鄱陽湖城市群都是各省經濟最具活力的地區，通過資源整合和產業鏈重組推進「三圈（群）融合」可以充分發揮三圈（群）合力。蘭斯塔德的經驗說明，多中心城市可以擺脫龍頭之爭，發揮各自優勢又能相互協調，從而激發整個區域的增長潛力和發展活力。