

创新资讯

CHUANGXINZIXUN

2017年第5期(总第13期)

2017年7月6日

主办

中国(河南)创新发展研究院
河南新经济研究院

●新探索 ●新经验 ●新观点 ●新建议

高水平建设郑州大都市区研讨会 专家发言摘要

按语:7月2日,黄河科技学院郑州大都市区研究中心举行隆重揭牌仪式,由中国(河南)创新发展研究院、河南新经济研究院主办的高水平建设郑州大都市区研讨会同时进行,来自河南省政协、郑州市政协、河南省政府发展研究中心、英国朴茨茅斯大学、中国人民大学、郑州大学、河南大学等20多家单位50余位领导和专家学者参加了研讨交流。现将部分专家发言摘要刊登于后,供大家研究参考。

国家中心城市建设与郑州大都市区的发展

中国人民大学区域与城市经济研究所所长、教授 孙久文

我今天第一次到黄河科技学院,进了校园以后,确实感觉很震撼。国内的民办高校我也去过一些,但像黄河科技学院办得这么好,有这么大的规模确实还是第一次见到。今天胡大白董事长聘任我做客座教授,以后如有机会为黄河科技学院做一些事情,一定会尽我的所能。

受喻新安院长的邀请,今天参加这个研讨会感到十分荣幸,我想谈的题目是《国家中心城市建设与郑州大都市区的发展》。我觉得在新一轮

国家中心城市竞争中，郑州进入到国家中心城市的行列，是可喜可贺的。

第一，关于国家中心城市的几个概念。

首先，国际上是没有“国家中心城市”这个概念的，有的概念是叫“世界城市”。目前通行的、普遍承认的世界顶级城市只有三个：纽约、伦敦和东京。当然，世界城市也是分级别的，比如说法国巴黎、瑞士日内瓦、韩国首尔等等也叫世界城市，但是它的层级不在顶级世界城市范围之内，而是在它下面一个层次。现在国际上普遍认为，如果下面还有城市能够入围世界城市，那肯定是中国的一个城市，现在普遍认为最有可能入围的应该是上海。前几年北京市曾经提出要建设世界城市，但是后来发现北京建世界城市的条件还不够成熟。

“国家中心城市”是2007年全国城镇体系规划当中首次提出的，当时对国家中心城市的定义就是全国城镇体系的顶级城市。国家中心城市的性质主要有两方面：一个是中心性，它应该是政治、经济、金融、创新、文化中心和交通枢纽，也就是“五中心一枢纽”；同时它应该具有国际性，因为既然是国家中心城市，就要承担一定的对外交往功能，所以它应该是发展外向型经济、推动国际交流的一个门户型城市。

其次，国家中心城市有什么设立依据呢？一是中心节点原则。根据区域经济学当中的中心地原理，国家中心城市应该在城市网络当中发挥枢纽节点的作用，所以它应该位于城市规模金字塔的顶尖部位。我们建设国家中心城市应该具备的条件是这三个方面，分别是交通枢纽、市场中心、网络中心，也就是说，它应该具有很好的区位条件。二是国家战略原则。从全国来看，具有交通枢纽中心地位的城市还是挺多的，但是并不是所有的交通枢纽都能够进入到国家中心城市。这样的城市是基于国家的要津、体现国家意志、肩负国家使命、跻身国际竞争领域、代表国家形象，只有这样的城市才可以入围国家中心城市。三是引领发展原则。作为一个国家中心城市，自己的发展固然重要，但是引领周边地区的发展更重要。胡董事长和喻院长在前面也谈到了，郑州大都市区除了郑州以外，周边的新乡、焦作、开封、许昌等都在大都市区范围之内，郑州市本身作为中心城市要引领大都市区的发展，同时大都市区又处在整个中原经济区、中原城市群的中心位置，它的辐射范围应该更大。所以是不是能够引领一个地区的发展，也是你这个城市能不能入围国家中心城市的重要依据。因此，这个城市应该是经济中心、创新中心和文化中心，

这是我们提出的几个原则。

目前国内有五个最大的城市群，早期的国家中心城市基本上都和这些城市群相匹配。按照新的国家城镇体系规划，未来国家准备建设21个城市群，所以原先的国家中心城市可能只有五个或者六个，未来可能会扩大到11个或者更多，原因就是因为我们城市群增加了许多。

三是关于国家中心城市设立的标准。到目前为止，还没有一个很标准的衡量体系，所以我们在研究的时候，也看到其它一些学者也都比较赞同用英国著名规划大师彼得·霍尔提出的世界城市的几个标准，就是国家的主要政治权利中心、国家贸易中心（包括港口、铁路、公路枢纽、大型国际机场）、银行和金融中心、人才聚集中心、信息汇集和传播中心、人口中心、娱乐业成为重要的产业部门，应该是这样几个标准来衡量国家中心城市。

因此，国家中心城市就应该具有下面一些功能：首先它应该具有政治功能，是首都、省政府或地方政府的管理机构所在地；第二是经济功能，它应该能够组织经济活动和配置经济资源；第三是社会功能，它应该具有国家的影响力，应该是跨区域的高等级公共服务中心；第四是文化功能，能够代表一个地区的历史文化地位和特色；第五是开放功能，应该能够承担国际交往的窗口和战略平台作用。

第二，国家中心城市的变化与沿革。

当前，“一带一路”战略进入实施期，区域经济发展正在呈现多样化。如果我们把“一带一路”战略、四大板块、城市群建设等大的战略举措有机地结合在一起，一个关键点就是加快中心城市建设。例如，“一带一路”战略实施以来，沿海主要中心城市都受到很大带动，最活跃的应该是珠三角，这几天习总书记到香港，也多次强调粤港澳大湾区，对沿海的带动很大。同样在长三角附近，杭州湾区域也开始提出，北边青岛、连云港一带也提出要做“一带一路”海洋路线，而内陆城市则通过欧亚大陆桥与欧洲加强贸易联系，新疆、内蒙古等地区的口岸城市更是获益良多。正是因为大的空间格局在不断变化，国家中心城市的扩容就成为一种必然趋势。

把目前的区域经济发展趋势做一个简单总结，我觉得有两个趋势需要我们十分关注，一个是全面全方位的开放，这个和“一带一路”战略分不开；一个是多极多点的区域格局，这个和国家当前发展变化总态势分不开。以前有京津冀、长三角、珠三角三大经济增长点，在西部大开发时出现了成渝和关中经济区两个极点，目前国家经济发展的支点至少有

八个，而且还会继续增加，所以这种多极多点的区域格局变化，必然要求在这些极点的中心城市，能够承担更加重要的任务。

国家最早提出的中心城市是北京、上海、天津、重庆，后来增加了一个成都。在2010年的全国城镇体系规划当中，对于国家城市又有一个新的变动，就是把它分成两个层级，一个叫国家中心城市，一个叫区域中心城市，区域中心城市就按照每一个大区设立一个，比如说东北的沈阳、华东的南京、华中的武汉、华南的深圳和西北的西安等等。

新一代的国家中心城市去年开始提出，今年确立分布。也分为两个层次，全球城市和国家中心城市，全球城市就是现在大家所讲的一线城市，北京、上海、广州、深圳；国家中心城市是第二层级，目前有11个城市有望夺得这个称号，这里边当然包括郑州。

当前，国家中心城市为什么要扩容？为什么有那么多城市想进入到国家中心城市行列呢？我觉得有几点原因。第一个原因就是产业转移。目前国内经济正在转型，产业在空间上进行转移，这个趋势已经十分明显；二是多支点，这个前面已经谈到了；三是城市群开始逐渐成熟，最早只有京津冀、长三角、珠三角三个城市群，然后中部崛起长江经济带，之后关中城市群、中原城市群等等都开始形成；四是产业发展和创新驱动，我们双创需要有一个创新的动力源泉，这个动力源泉从哪里来呢？主要就出在那些具有科技、文化、创新实力的中心城市。比如一个小城市让它作为一个创新源泉，显然不现实，所以现在产业发展和创新驱动也需要国家中心城市能够扩大。

第三，郑州面临的机遇与变化。

郑州是在中原城市群的范围起到国家中心城市的作用。从郑州的机遇看，一是城市定位的变化，这是一个重大的机遇。这个定位变化就是从区域性中心城市向国家中心城市的跃升，这个定位一下子提高了很多。城市定位提高之后带来的变化我觉得至少有三点：一个是历史使命发生变化，要为全国发展做更大的贡献；二是城市责任增加了；三是城市本身的定位级别提升了。郑州作为国家中心城市，对于城市发展的要求也自然而然地被提高了，首先是城市发展水平要提高，第二是城市发展质量要提高，第三是城市辐射能力要提高，至少要在这三个方面把城市往上提升一个层次。

二是空间的变化。过去郑州辐射的是中原，现在辐射的是中原经济

区。过去狭义的中原城市群覆盖范围是周边9个城市，然后带动全省；现在广义的中原城市群覆盖整个河南，辐射周边四个省，所以中原城市群的扩大就成为一个核心区域，郑州大都市区应该在整个新的中原城市群当中起到支点作用，引领中原城市群的发展。郑州本身实力还算强大，2016年GDP是7994.2亿元，在全国城市中居第17位，和目前的地位也相匹配。但就现实来说，目前的经济实力还是稍微有点弱，还需要继续加强，因为目前进入到国家中心城市建设的这些城市，它的一个基本要求都是在万亿GDP以上。

中原城市群现在面积是28.7万平方公里，1.58亿人，生产总值是5.56万亿，仅次于长三角、珠三角、京津冀，位居全国第四位，为中国经济第四增长极。2016年中原城市群30市GDP总量为60751亿，也是第四位。长三角是20万亿左右，京津冀、珠三角在10万亿左右，所以中原城市群6万多亿，排在第四，这也是全国一个很大的经济区了。

三是发展动力的变化。郑州进入到国家中心城市以后，需要有一个大的动力转换，就是从要素投入向人力和科技投入转换。由于中国规模化进程远没有结束，所以中国经济未来的空间分布应该是从东向西逐渐推移，而未来中部地区在国家的历史使命应该就是国家重要的制造业中心。正因为这样，郑州大都市区的变化，它的动力转变就显得十分重要。根据产业转移对中部地区经济增长贡献图，我们发现，产业转移对中部地区产业的贡献基本上都在20%以上，2014年29.69%是靠产业转移来驱动发展的。

四是产业结构的变化。现在整个郑州市的产业结构确实处在大的变动时期，去年第一产业增加值占2%，第二产业增加值占49.6%，第三产业增加值是48.4%，大体上形成了电子信息、汽车、生物医药、新材料、现代食品等等主导产业的结构。2014年有一个统计，就是全市汽车及装备制造、电子信息、新材料、生物及医药四大战略性新兴产业完成工业增加值占工业比重达到46.8%，其中手机产量是1.9亿台左右，这显示出郑州市现代制造业发展的情况。郑州早年产业结构主要是煤炭、原材料、铝加工等等，现在新的产业结构正在逐渐替代原有的结构，这也是一个重要的变化。

第四，关于郑州大都市区拓展的几点建议。

拓展郑州大都市区的空间结构，建设与国家中心城市相适应的城市空间格局，无疑是未来一段时间的核心任务。所以我想提的第一个建议

就是优化城市功能，明晰城市内部区域分工。在最新一版的郑州城市总体规划中，提出了像“一主、一城、三区、四组团”，“一带、两翼、三轴”等大的城市体系。我有一个感觉，就是太繁琐，其实应该有一个更明晰的分工。前几天我到成都，他们也在研究国家中心城市，做得也比较热闹。成都市对于城市的空间分区搞得很清晰，比如说东进、南拓、西改、北优等等，有很多优化城市内部空间结构的设想。面对新的城市群的发展，要辐射四省，郑州的大都市区未来发展高端制造业仍旧是城市的基础。同时，要进一步提升城市的服务功能，为我们更大面积上的经济发展来服务。

二是重塑经济地理，促进新经济增长点的形成。抓住“一带一路”战略机遇，促进中原地区资源要素的自由流动和充分利用，通过资本、技术等聚集，形成新的增长极点。未来的大都市区应该以单中心城市向多中心城市空间布局。原来郑州有一个主城区，现在人口已经比较密集，郑东新区也已经基本成型，南边还有一个新郑龙湖经济区，目前发展高端制造业的优势也比较明显，以这三个支点来建设郑州城区，然后把它拓展到整个大都市区，这样可以塑造一种新的郑州大都市区的格局，还是很有必要的。

三是以国家中心城市建设为契机，构建全新的开放经济格局。一要发挥郑州与河南省的天下之中的区位优势，东联西进，北上南下，不但做交通枢纽，还要做经济枢纽；二是积极融入“一带一路”战略，抓住机遇向西开放，与中亚和欧洲国家加强联系，利用“郑新欧”等贸易方式，在贸易、资金、人员等方面增进互联互通；三是抓住郑州入围国家中心城市的机遇，推进郑汴洛一体化进程，巩固其在中原城市群的核心地位；四是抓紧产业发展机遇，发挥郑州国家中心城市的优势，吸引更多有影响的大项目落户郑州。

四是推进区域协调，促进中原城市群发展。国家区域协调发展的战略，注重促进东中西部、沿海和内地的联动发展，加快缩小区域发展差距，强调各个区域特别是大区域联动，推动产业的有序转移和承接，来推进产业梯度发展。落实在区域上，要进一步提升中原城市群的地位与作用。郑州的地理位置和区位条件，在国家的协调发展战略上起着重要的枢纽性作用，建议未来在发展规划、基础设施、产业协同、要素流动等多方面加强合作，建设我们国家强大的心脏地带。

城市运营的法则及其空间构建

——基于交通困境的城市革命

九鼎德盛经济研究院院长、教授 张保盈

今天有幸把我刚刚出版的一本书《城市法则》带给大家，这本书是我用10年时间写成的60万字的著作，希望大家喜欢。今天和大家交流的是我对于城市发展的一些基本想法，希望在座各位能够听听像我这样不是专业研究城市的人对于城市建设的看法。

今天交流的主要是六个内容，城市空间、城市速度、城市高架路、雾霾成因、城市资本和未来城市。

为什么到目前为止，中国学术界对中国城市的研究总体是失败的呢？因为我们忽略了中西方城市的差距。中国古代城市建设思想最早从西周开始就有一套体系，但是这种思想在我们现在城市建设中失传了，我们现在使用的是西方建筑学界和规划学界的思想。但是我要告诉大家，西方的东西之所以不能拿到东方来，这里边有很多实质性的缺陷。

第一是中西方经济发展的阶段不一样，他们的工业化、城市化基本已经完成。现在西方基本上有两个稳定，第一个是城市人口基本稳定，第二个是城市规模基本稳定。所以我对西方现代城市建设用了一个俗语叫“查漏补缺”，也就是哪个地方有问题就解决哪个地方的问题。这个查漏补缺的过程实际上是一个“守城”的过程，不管是东京、纽约或者是伦敦，基本上不需要对城市的整体结构再做一些大的研究，因为城市规模、人口规模基本上已经稳定了。

中国现在遇到的问题是什么？我们现在遇到的问题是所处的发展阶段与西方不同，属于大拆大建时期。我在新西兰看到一些城市有明确规定：这个城市的房子只准修不准拆，拆掉以后不允许重建。而在中国城市，房子超过40年都属于历史建筑。所以西方建筑学概念和中国的关系是不通的。西方主要城市建筑学的书我基本上都看了，中国城市研究学者的书我基本上都看了，但是一本书我通常不会超过一个小时阅读，因为我发现里面的理论都是错的，这样中国的城市怎么能做起来呢？根本做不起来。

第二是我们巨大的人口规模。西方很多国家，比如美国的一些城市连人行道都没有，原因是什么呢？原因是西方城市关注的是车辆，而我们中国城市最大的特点是我们在关注车辆的同时还必须关注行人，而我们的城市理论全部建立在西方化基础上，我们对行人的关注可以说是微乎其微，造成现在不管是在城市中心道路甚至边远区域道路，行人几乎是无路可走。

还有我们的出行方式。在美国或者欧洲一些大城市，市中心其实不是商业街，或者不是购物的场所，很多城市下了高速以后专门有一个大超市，市民直接把车开到超市购物，然后返回城市。但是我们中国是什么情况呢？中国绝大部分人还是骑自行车、电动车，还有步行，这个量是巨大的，包括北京、上海，所以这些出行方式决定中国城市在建设过程中不能只考虑车辆，还要考虑行人，要给行人提供真正的空间。这种不同的出行方式决定了城市理论是不一样的。

再一个是建筑文化。西方建筑材料跟我们所用的东西不一样，包括我们对风水的认识。很多人说郑东新区建设很漂亮，但是我认为郑东新区是失败的，原因是郑东新区在建设过程中采取了圆环结构。刚才凯文·卡茨弗斯教授已经介绍了，伦敦也是环形结构，但是环形结构在未来城市发展中是一个根本不可取的模式，原因是什么？我最后会讲我的具体考虑。

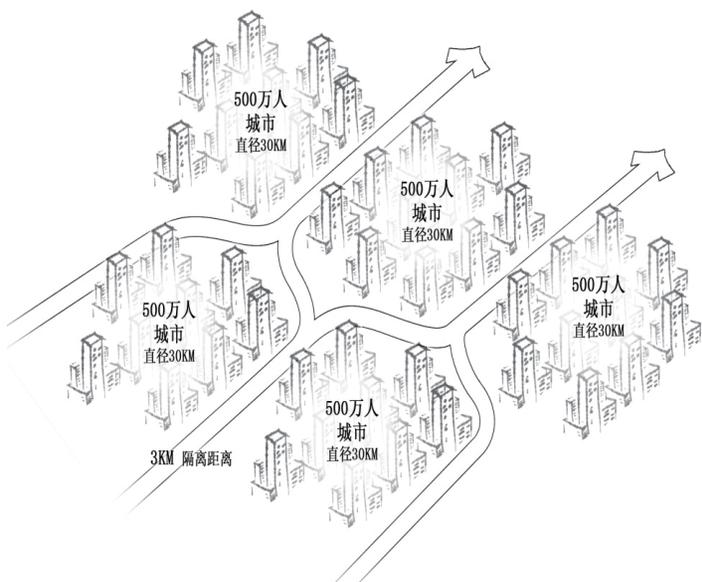
正是这些巨大的差异性，造成中国城市和国外城市是远远不同的。但是为什么我们的城市建设要用所谓的顶尖级、国际级的专家做规划呢？为什么中国就没有真正自己的城市规划专家呢？这不是我危言耸听，而是我的研究结果。中国顶级的专家都集中在北京，但是我给北京城总结了一个词叫“城覆现象”，就是城市已经覆灭，想改建和扩建都不可能。

现在城市研究已经进入到以下几个阶段。第一是多学科复合型。为什么我现在说真正专家比较少了呢？因为这个学科已经形成社会学、人口学、交通学、建筑学、空间需求的很多学科，现在能够跨这么多学科的人是非常罕见的。正是因为这些学科人员罕见，造成现在中国城市在研究方面出现了巨大的偏差，这种偏差从上到下，始终没有人注意到这个问题。第二是城市经济发展已经出现了多元化，这个多元化就是我们城市的发展不能仅仅立足于社会、政治、经济、文化这些角度考虑。我现在归纳为六个方面，就是资金流动、人员流动、信息流动、文化流动、能量流动以及相关体系里的流动，目前很少有人站在这几个体系里研究城市，所以现在国内关于城市建设的规划思想和概念都是过时的，我们

还在过去二十年研究层面上研究新兴城市，所以我们的领导层不了解城市应该往哪个方向走，所以城市问题一次又一次出现，北京、上海、济南、郑州等等都出现拥堵局面。这究竟是什么原因？城市要实现多维空间一体化目前还做不到，很多城市都在一个平面上，像北京城基本上是平面现象，杭州、上海都是平面的，目前都没有建成立体的、空中的大局面。我说这一番话，是我们研究的前提不一样。

下面我谈一下城市空间。城市空间究竟是什么？我将其命名为两种模式，1. 北京模式：以一环为圆心，集中向四周蔓延，形成“摊大饼”式的城市发展模式；2. 上海模式：以老城区为发展背景，通过高架路相连接建设新区，形成新老城区共同发展的模式。北京模式的优缺点：城市规模大，跨越城区的交通路线长，城区平面发展，环状格局切割城市空间。上海模式的优缺点：新老城区发展模式不一样，连接线较长，高架路有时也会出现拥堵。这些情况会导致什么问题呢？就目前情况来看，我归纳为三个要素进行研究。

第一是城市每平方公里人口不能超过6000人，为什么？英国曾经有一个规定，一个家庭的房屋建筑面积不能少于60平方米，少于60平方米这个国家的文化和人民的修养会出现问题，人必须获得最基本的尊严，而60平方米是一个家庭最起码的生活场所。另外，我们城市最大规模不能超过900平方公里，人口规模应该在500万人左右，这是我研究一个城市最佳的空间。跨越一个城市，从一端到另外一端的时间不能超过1.5个小时，就是满意度要达到1.5小时以内，但是现在的城市规模越建越大。我在北京有一个公司，一位员工每天从北五环之外赶到东三环上班，来回需要7~8个小时，生命的三分之一都浪费在路上，这就是大城市造成的悲哀。



所以现在的城市规模越建越大。我在北京有一个公司，一位员工每天从北五环之外赶到东三环上班，来回需要7~8个小时，生命的三分之一都浪费在路上，这就是大城市造成的悲哀。

所以现在关于城市空间的理论很多都是错误的。第一个是关于卫星城的建设，现在很多人还在提，其实卫星城是不可取的，因为中心城区具有较大功能，而卫星城不具备这些功能。我们现在建设环状结构也是错误的。一个城市达到

500万人必须要分城，要分成另外一个新城区。一个2500万人规模的城市，必须由五个500万人的中心城市组成，而这五个中心城市不是卫星城，全是城市极核。五个城市中间建有隔离绿化带，为什么要隔离？郑州市发展到现在接近1000万人，老城和郑东新区之间有一条中州大道，但中州大道如此狭窄，造成行车速度越来越慢，整个城市空间存在雾霾现象。

如果城市要想通风，理论上通风道是宽3~5公里。任何时候你只要走在黄河桥上，都可以感觉到有风，因为黄河宽度就在3~5公里。所以城市建设“摊大饼”以后，北京、郑州雾霾都解决不了，因为中间没有通风地带。但是按照500万人建一个中心城市，3~5公里以外建设另外一个中心城市，就可以解决城市通风问题，也就解决了雾霾问题。但是目前国内没有形成这种理论，这是我提出的大分层概念，如果达到2500万人就必须分五个城市，郑州未来也必须是五个城市。

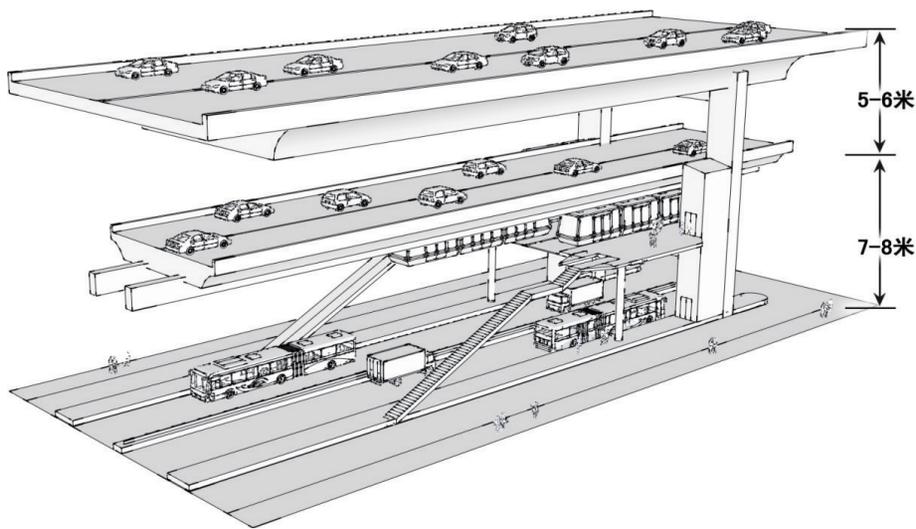
在这种情况下，我们整个城市空间结构就会扩大。国土面积过去定的是18亿亩耕地红线，我在《城市法则》这本书里谈到，耕地红线可以缩小到12亿亩。去年河南省有些地市玉米产量很高，但是玉米价格在3毛多钱一斤，这说明我们保持18亿亩耕地红线的政策是错误的。为什么？中国有12~14亿亩耕地就可以解决粮食安全问题，如果把这多出来的4~6亿亩土地拿出来，城市供地充足了，政府也不会过度抬高土地价格，政府财政资源可以掌控，房价也不会过度上涨，城市的可持续发展得到加强。原来我家楼下门面房都是各种茶馆、餐饮门店，现在他们都经营不下去了，原因是付不起高额房租。如果减少耕地红线，把城市用地补充上来，可以让粮食价格上涨，让城市工商业有房可租，城市居民有房可住，而且房屋价格保持较低水平。

第二是城市速度。这个问题很少有人研究，原因在于现在城市给人的整体感觉是通过红绿灯、斑马线不断缩小道路的空间，造成车辆在城市里到处拥堵，汽车数量急速增长，行车时间不断增加。我原来从一个地方到另外一个地方5分钟就可以，现在20分钟也过不去。车辆行驶过慢造成尾气聚集、雾霾增加，堵车带来了城市心理病：焦虑症、抑郁症、易怒症等越来越多。在这种情况下，城市越来越慢，污染越来越严重，原因就在这里。

第三是城市高架路。我们要穿越郑州市，超过一个半小时会很难受，所以要想一个半小时通过郑州必须建高架路。高架路上面没有红绿灯，

没有斑马线，也没有隔离带，只要不堵车，可以在 10 ~ 15 分钟跨越郑州市区。汽车速度快了，尾气燃烧充分，空气污染也比较少。但是现在郑州的高架路出现很多问题。高架路不能少于 6 车道，而且中间不能突然增加，也不能突然减少，否则是要堵车的。所有匝道在主干道变道过程中必须是 N-1。另外，我们郑州的三环，除北环是高架路，西环、中州大道、南三环都不是真正的高架路，因为高架路不能落地，现在郑州的高架路不仅落地，还穿越涵洞，这样会造成道路行驶不畅。

好在高架路的问题正在解决。我在《城市法则》这本书中对高架路有专门的研究，比如高架路做到两到三层的时候，在最下面这一层可以做高铁环线，这种建设方法与地铁相比只有地铁成本的六分之一。这是东京的一种建设，就是高铁轨道可以从楼当中通过，目前重庆已经出现这种方式。



四是雾霾成因。郑州地区的雾霾，一是因为超稳定的大气环流结构，冷热交替减少；二是因为华北平原西部的高山阻隔了冷空气的入侵，形成稳定的大气环流。北京曾经出现过一次大暴雨，连续下了 10 个小时，就是因为城市面积过大，建筑过高，城市中心空气往下走，形成一个巨大的吸引，云彩在上空无法移动。这被称之为“城市中心空气塌陷理论”。中国的地理结构和美国的地理结构不同，美国的西部是山脉，中部是平原，南北通透，所以美国的雾霾很少。再看兰州市，南北都是祁连山余脉，中间是黄河谷地，所以兰州市的空气污染也很严重。

经常做饭的同志都知道，你做一锅汤在里面加了很多东西，最后必

须要加淀粉，要不然所有东西都会下沉，一加淀粉很多东西就悬浮在水中。汽车尾气就是淀粉，是城市所有污染环境中像淀粉一样的东西，这个东西让所有空气灰尘在空中凝结、悬浮，无法摆脱，加上城市里高楼大厦比较多，所以现在很多问题解决不了。

五是城市资本。未来城市建好以后，很可能出现真正破产的城市，现在我们的投资是无止境的，是欲望巨大的。但是一个城市发展到最后，不仅仅是投资，还有很多设施要进行维护，维护的成本将是巨量的。美国一些道路为什么破烂不堪，就是发展的时候有钱，在空间需要扩展的时候就没钱解决了。我写《城市破产》这本书的时候，美国有几个城市就宣布了城市破产。

六是未来城市。在未来城市方面，我对郑州市大概设计了一下，目前的空间结构可以做成五个城区：把现在的城区做成老城区，中牟和开封作成一个新城区，新郑和长葛做成一个新城区，原阳和武陟做成一个新城区，登封和新密做成一个新城区，这样做五个城区是完全可行的。另外，五个城区都要发展不同的产业，每个城市之间要有3~5公里的森林，要分布合理，里边有足球公园、篮球公园等，让城市居民每隔一段距离都有一个真正的生活空间。

郑州建设还要实行人车通行的分流，必须把车辆和人行分开，给步行人群解决通道问题。还要解决郑州市低碳、新能源的应用问题，郑州能不能做成没有汽车尾气排放的城市？这对将来的城市发展很重要。我们看到很多小孩子因为雾霾不敢出门，不能上学，家长为此感到很揪心。政府建设城市是为市民提供一个生活的空间，没有一个真正好的城市，我们的生活质量将会大幅度下降。基于这样的考虑，未来几年郑州市在汽车方面的限购、限号、限行将成为可能，也只有这种措施才能真正减少汽车尾气污染的问题。

以上是我的研究结论，不一定成熟，只是自己对中国城市的考量。我很想把这些东西变成现实，做一些惠及人民的事情，所以我用10年时间跑了很多国家，不分白天黑夜地看了很多书。我是一个市民，自己在城市当中的感受和大家一样。我期待中国的城市学家、城市研究者能够对中国城市真正静下心来研究一下，而不是东拼西凑，而不是拿来主义，也不是把我们很多东西仅仅进行归纳总结。中国城市需要一批真正的规划专家，来解决中国城市的实际问题。

伦敦可持续发展战略——过去、现在和未来

英国朴茨茅斯大学教授 凯文·卡茨佛斯

英国赫瑞·瓦特大学博士、黄河科技学院访问学者 张冰

英国作家塞缪尔·约翰逊说过：“如果你厌倦了伦敦，你就厌倦了人生，因为生活所能给你的一切，伦敦都有。”这句话是对伦敦生活品质的一个概括。经过 2000 多年的发展，英国首都伦敦成为了全世界多样化程度最高、国际连通性最强、最具有竞争力、综合表现最佳的城市之一，连续多年位列世界城市竞争力榜首。伦敦是世界三大金融中心，是欧洲的金融之都，也是国际创意产业中心和新知识经济中心。伦敦是一个绿色的和安全的城市，同时也是世界上的学术中心，科技教育发展居世界领先地位，为英国和世界各国提供研究和咨询服务。

一、伦敦规划的历史演进

伦敦在 1829 年就有 150 万人口，城市发展迅速，交通非常拥挤，缺少清晰的城市规划。当时，有几位学者提出关于伦敦城市发展的理念，最早的学者是约翰·克劳迪亚斯·劳登，他提出的居民可以便利地出入田园城市的观念至今影响着伦敦城市规划的发展。他同时也提出了居民能够便利地出入城市中心地带的方法以及环绕城市的交通路线，其中最有标志意义的是他提出的伦敦动态模型，即城市中心和城市绿地相间的环状城市格局。

1941 年，帕特里克·盖迪思和大卫·巴克利·尼文明确运用上述区域规划的理念，他们的城市规划方法对伦敦城市规划草图产生了较大的影响。

1944 年的《大伦敦规划》提出了伦敦的分化发展模式，将空间的扩张约束在绿化带之内，控制伦敦市区的自发性蔓延。

1950 年，伦敦中心城区人口持续集聚，居民对郊区住房需求激增。为缓解城市压力，分散城市功能，1951 年伦敦郡议会编制了《伦敦行政郡发展规划》，引导人口、工业向伦敦新城扩散。到 1951 年末，在离伦敦市中心 50 公里半径内已经建设了 8 座卫星城。

1969 年，为了在更大范围内解决经济、人口的合理布局问题，大伦敦议会编制了《大伦敦发展规划》，使城市沿着三条主要交通干线向外扩展形

成三条走廊地带，并以绿带为控制把新城设置在伦敦通勤范围外，即在伦敦新城之外发展了第二圈新城。1979年撒切尔政府上台后，奉行市场化和分权政策，形成了一种新的区域规划模式，即公共、私人及一些自发部门之间的合作规划体制。

二、当代伦敦市长设定的伦敦定位和目标

现在的伦敦整个区域有33个，面积大约1577平方公里。从1971年到2011年，除1991年经济危机以外，人口是持续增长的，2009年已经达到775万人，预计2036年会达到1000多万人。男性和女性人口发展平衡。人口相对稠密地区为城市中心地带和西部、北部，这里也是经济发展相对较早的区域。伦敦东南部地区是人口相对较少的，经济发展也相对落后。伦敦的就业人口从1980年以来持续增长，除1991年经济危机以外，伦敦的就业人口预计到2036年会保持持续增长的趋势，而人口的持续增长则面临着更多的住房需求。

英国于2000年选举成立了大伦敦政府，负责伦敦市区范围内的战略规划管理，包括住房交通、规划管理、经济发展、环境保护等，同时在伦敦市长的领导下编制了《伦敦规划》。《伦敦规划》是由伦敦市长负责组织编制的政策法规，作为各区实施规划统一性规范引导。2000年，工党领袖肯·利文斯通当选伦敦市长，任期8年。他在2004颁布了《伦敦空间战略规划》，在2008年颁布了《规划更美好的伦敦》。2008年保守党领袖鲍里斯·约翰逊当选，任期到2016年。在这期间，他于2011年颁布了《伦敦空间战略规划》以及2016年《伦敦空间战略规划》合并和修正版。两任市长对伦敦的定位，都是要把伦敦发展为可持续发展的全球性城市。肯·利文斯通提出发展强有力的、多样化的、长远的经济增长，能够使全民共享美好的未来以及环境和资源的根本性改善；鲍里斯·约翰逊更加深化了可持续发展的理念，提出了对环境的最高要求标准以及对提高生活品质的要求，来应对21世纪城市发展的挑战，特别是气候变化。

为了实现可持续发展的目标，两任市长都对伦敦的城市规划提出六个发展目标，它们之间有很多共同点，比如说应对人口增长的挑战，具备国际化的竞争力，促进环境提升和建设绿色城市，环境质量要全球领航，居民和工作岗位之间要安全、便利、可达。这是两位市长对于城市发展的目标要求。

三、伦敦城市规划的一致性元素

在伦敦发展规划过程中，从 1829 年约翰·克劳迪亚斯·劳登最先提出城市规划的理念，到现代肯·利文斯通和鲍里斯·约翰逊领导下规划的《伦敦空间战略规划》，他们有一些共同的因素：保护城市绿化面积、基础设施投资以及支持经济的发展。

1. 保护城市绿化面积

伦敦人口在持续增长，预计 2036 年会达到 1000 多万人，预测人口密度将从每公顷 52 人增长到每公顷 67 人，大约增长 29%。人口持续增长，这对伦敦绿地开放空间是一个很大的挑战。为了保护城市生态环境，伦敦首先通过绿色城市的设计，鼓励绿化工程，增加城市绿地空间，加强对自然环境和生物栖息地的保护。比如伦敦鼓励棕色地带再利用和开发闲置用地，同时新开发项目必须提供绿地供应，增加中心区的屋顶绿化总面积。总体看来，伦敦用地比例的 38% 是城市的公共绿地，也就是每个人都能进入的绿地，比如说公园、花园、植物园等等。24% 的城市用地是伦敦家庭私家花园用地，两者加起来，62% 的伦敦用地都是绿色的，从这些数据可以看到伦敦是一个生态的、绿色的城市。

2. 基础设施的投资

随着伦敦人口的增长，如果伦敦的交通设施维持现状，到 2041 年伦敦的公共交通设施会面临很大的挑战，71% 的地铁会在高峰期出现拥堵，65% 的铁路也会出现拥堵。伦敦的应对政策就是用不同方法连接不同的交通节点，比如说铁路、公路、地铁等方式。伦敦市鼓励民众应用公共设施、公共服务来减少城市的交通压力，提倡减少和限制私家车，鼓励更加持续化的交通出行模式，提高自行车的出行和步行的比重，提倡一种健康街道的方法，来促进交通的良性发展。同时加大对伦敦公共交通的投资，从 2007 年到 2017 年，伦敦的交通投入约 390 亿英镑，主要用于大众运输项目的发展，如铁路、地铁的修建和扩展。

3. 支持经济发展

伦敦城市规划对经济的支持是持续的。伦敦一直处在世界和英国创业和创新的前沿，不但为全世界提供金融、商业、信息技术领域服务，同时也是交通服务中心、文化创意中心、创意产业中心、游客经济和媒体出版中心。基于伦敦拥有丰富的研究机构和创新资源，在未来 20 年内，新的产

业部门和新的企业将会持续增长。伦敦大力提倡高效益、高产出的低碳经济，为了发展低碳经济，伦敦将大力支持创新和研发，进一步深化伦敦的研究中心地位。伦敦还大力支持高等院校和培训机构的建设，与开发部门、商业部门、高等教育部门合作，确保研发机构工作空间。支持绿色企业，发展绿色企业集聚区，即规划泰晤士门户区域，通过一系列的税收优惠政策，完善产业区的基础设施，改善投资环境。支持和促进研究机构、创新机构和企业、高校之间联合研究和合作。为了促进新产业部门和新企业的发展，从2004年到2016年，四版的《伦敦空间战略规划》都加强建设伦敦信息通信基础设施，建设网络化政府，为企业发展提供便利条件。对于鲍里斯·约翰逊来讲，更支持拓展网络经济，支持信息通信技术在工作环境、城市规划中的利用，借此推进伦敦的可持续发展，改善居民的生活质量。

4. 伦敦未来发展的挑战

伦敦的可持续发展也面临很大的挑战。第一个问题就是脱欧。脱欧造成政治和经济方面的影响会使一些主要行业，尤其是金融行业和服务行业受到很大威胁，存在很大的不确定性。伦敦目前仍居全球金融中心排名第一位，但由于脱欧公投，竞争力引起担忧整体评分下滑，汇丰、瑞银等几家大型金融机构都表示将把一些活动从伦敦迁到其他欧洲中心。美国高盛为了确保英国脱欧后继续为客户服务，将在巴黎和法兰克福增加数百名员工作为预防措施。

第二是人才流失问题。在过去几十年，英格兰其他城市的年轻专业人士心里只有一个目的地：伦敦。但是现在这个趋势在改变，这种单向流动已经变成双向流动。随着交通网络和办公空间的改善，伦敦不停上涨的房价以及外面更好的工作机会正在吸引企业和人才离开伦敦。博柏利宣布把300名员工从伦敦搬到利兹；博彩公司将在利物浦设立欧洲办事处；汇丰银行完成了位于伯明翰的零售业务新总部一期工程，1000名员工将从伦敦搬到伯明翰。脱欧后的英国移民政策同样造成人才流失，一些欧洲人才因为担心自身受到排挤或者担心经济前景暗淡而离开伦敦。

第三是住房危机的问题。过高房价不利于城市发展，全球一些领先地区正面临最严重的住房成本问题，纽约、东京和伦敦受到的影响最为严重。根据官方统计数据，伦敦房价2016年上涨9.4%。毕马威研究称，伦敦人每年挣7.7万英镑才能买得起房，而伦敦的平均年薪为34320美元。长期的住房短缺让伦敦需要的人才很难在此生活和工作，较为年轻的员工受到的

影响最大。伦敦以往的成功很大程度上有赖于服务业和知识性行业，而年轻专业人才的流失将是灾难性的。伦敦市格伦费尔大楼火灾烧毁了 151 个家庭，造成至少 80 人死亡，虽然这个公寓的失火是技术原因，同时也体现出伦敦住房危机的问题。在鲍里斯·约翰逊任职期间，没有达到经济适用房建设的预期目标，伦敦市住房只有 13% 的英国居民可以负担得起。居住在伦敦的人们生活质量在下降，人们居住生活的成本在上升，年轻人越来越买不起房子，住房危机将拖累伦敦持续发展的步伐。

以区域环境承载力为支撑，组合型都市空间为载体

全力构建郑州国家中心城市

河南省城市绿色发展协会会长、教授 王广国

首先感谢组委会给我这个交流和学习的机会。我发言的题目是《以区域环境承载力为支撑,组合型都市空间为载体,全力构建郑州国家中心城市》。

在今年年初，郑州市被列为建设国家中心城市之一，一方面大家都特别振奋，对郑州未来的发展充满期待，另一方面又感觉有点受宠若惊，感觉自身实力还不够强。实际上，从国家发改委三次对全国国家中心城市进行发文，我觉得从总体上是分为三个层面，一个是北京、上海、广州定义为国际大都市，重庆定义为国家重要的中心城市，天津、成都、郑州、武汉定义的还是区域性中心城市，所以叫“支持建设国家中心城市”。

在郑州市工作会议上，马懿书记提出，与国家中心城市的要求相比，我们的发展还存在不小的差距，必须保持清醒的头脑。所以国家支持建设郑州国家中心城市，并不代表我们已经是名副其实的国家中心城市。前不久喻新安院长提出，郑州市实现国家中心城市建设目标不是短期的，需要十年以上的时间，大体到 2030 年郑州有望成为全国位居前十的国家中心城市，到 2050 年郑州有望成为全国前五、在北方仅次于北京、具有全球影响力的国家大都市，我对这个预测还是比较认同的。

确实，郑州市从经济总量、生活与消费等八个方面与其他城市进行简单对比，还是有一些差距的，部分指标差距还很大。GDP 方面、财政收入方面、人均可支配收入方面、人口规模方面、利用外资数量方面、机场吞吐量方面差距明显，上市公司数量以及专利授权量差距更大，包括教育和卫生资源、三甲医院的数量都有差距。综合竞争力，郑州目前在全国仅排到 25 名。

所以从这些经济指标来看，我们确实差距还很大，即便是在中部地区。中部地区除了郑州以外，武汉也被列为国家支持建设国家中心城市，我们与武汉相比经济指标差距很明显，我们的GDP是武汉的三分之二，国际化程度不足，科技和教育水平落后，我们的交通优势跟武汉相比也不占什么优势了，武汉的水路运输和高铁网也很发达。

郑州被列为国家中心城市，到底有没有优势？我认为我们有五大优势，最大的优势是国家五大政策叠加产生的政策优势，最大的优势是有1.1亿人支撑，和一小时经济圈密集城市群的比较优势，包括郑州作为中原城市群唯一龙头产生的人才、人口、资金、技术快速集聚效应。从去年大城市房地产开发投资额来看，郑州市排在第4位；“十二五”期间郑州小学生人数增长了24%，增幅在全国大中城市里我们排第7位。这两个数据说明什么问题呢？说明现在郑州市已经到了一个人才、资金和人口快速集聚的阶段。

按照单龙头省会城市人口首位度的国际大数据经验，保守估计郑州人口首位度应达到50%，3000万~5000万人口以上的大都市圈呼之欲出。这么大一个区域和体量的都市圈，有3000万~5000万人怎么发展，放在什么地方，空间怎么布局？还是形成“摊大饼”的空间形态，就是所谓的都市连绵区。北京已经进入到6环经济时代，郑州市现在也进入到4环经济时代。到底怎么走？还有没有别的什么形态？这个问题在省委第十次党代会上，谢伏瞻书记已经给出了一个明确答案，就是把中原城市群一体化作为支撑新型城镇化的主平台，推动周边城市与郑州融合对接，推进郑汴一体化深入发展，加快郑新、郑许、郑焦融合发展，建设组合型大都市地区，这个提法与国务院批准的中原城市群发展规划不谋而合。

什么叫“组合型大都市地区”？我围绕这个问题查了很多资料，包括借鉴国外一些资料。组合型大都市地区是在一定的地域空间范围内（通常以一小时交通圈为限），若干个城市以一个大都市为核心，形成城市之间、城镇之间和城乡之间经济和社会功能相互分工和相互依赖，单个城市又具有相对独立乡镇腹地的区域城镇及城乡组合体。从空间形态上看，组合型大都市地区类似西方学者提出的都市密集区，但强调通过空间规划及政策干预和有效治理，使区域形成相对完整的经济、社会和环境功能区，强调区域内城市、城镇和城乡之间经济和社会服务职能相互依存，环境共享性强，特别突出满足通勤需要的空间维度。

那郑州组合型大都市地区的界定是什么样呢？以郑州为中心，一小时

交通半径所辐射的区域包含了开封、许昌、新乡和焦作四市的大部分辖区，区域面积超过 31000 平方公里，现有常住人口 2900 多万，这样的空间形态在我国中西部地区是仅有的。这个区域聚集了我省最优质的创新、人才和高等教育资源，航空、高铁和高速公路等交通基础设施完善，互通性强，GDP 总量占全省的 40% 以上。这个区域用不足全省 20% 的土地和 30% 的人口创造了超过 40% 的 GDP，人均 GDP 是黄淮四市加南阳的 2.3 倍以上。所以喻院长说，到 2025 年这个区域会成为仅次于北京的一个区域。我们的推论是有事实为支撑点和基础的，地方政府一定要从我们的劣势当中挖掘出我们的优势，这样才能统一思想，鼓足干劲，得到社会资本、人才、资金的认同。

1. 构建以郑州为核心的组合型大都市地区的重大意义。我们研究城市，永远离不开城镇化，根据城镇化率达到 80%，城乡之间人口迁徙流动趋于平衡的国际经验，以届时全省 1.1 亿常住人口为基数来推算，我省的城镇人口将会达到 8800 万。从事农业生产的劳动力数量最终将下降到 5% 以下，即 550 万左右。南阳、商丘、信阳、周口、驻马店等地区的农业自然条件好，目前的耕地保有量占全省 54% 以上，粮食产量接近全省的 60%，承担着保证国家粮食安全的重大责任。根据从业人口比重最重要与三次产业结构比例相适应的规律，这些农业核心区的绝大部分农村要转移到产业基础和配套条件较好的大规模工业化地区。发展以郑州为核心的组合型大都市地区来吸纳这些转移人口是最合理的政策选择。同时，郑州市以一小时经济圈来看，总量与武汉有差距，但是一小时经济圈又比武汉经济圈有更强的优势。

2. 郑州组合型大都市地区的经济特征。构建组合型大都市区的核心目的是通过发展经济功能区，打破行政边界，促进同域内城市之间的合作和共享，避免零和竞争，提高集聚经济效益。要在统一规划的基础上，实施统一协调政策，引导郑州市的优质资源为周边提供服务，使产业链在区域内延伸并形成区域生产网络，从而构建区域集聚创新型经济集群。政策的着力点是通过规划和政策引导使产业在最适合的地方落户，鼓励同质产业的合作，避免区域内产业同质竞争，最终建立区域统一的劳动力市场和住房市场，促进劳动力和各种要素自由流动，从而使区域发展成为单一经济功能区。

3. 郑州组合型大都市地区的社会特征。组合型大都市地区的典型特征就是区域内社会基础设施和服务的全面共享，如学校、医院以及住房，核心是避免行政区划的碎片化和层级化，服务设施低质量的重复建设和向高层级的大城市过于集中，造成公共产品供给不能与实际需求相匹配。最重

要的是，建立区域内统一的社会保障网络和住房配套标准及住房市场，充分利用现代信息技术，建立共享的服务信息档案系统。

4. 郑州组合型大都市地区的基础设施特征。组合型大都市地区的经济性基础设施包括交通、能源、环境资源、信息通讯等等。交通方式有两个方面，一个是交通和快速交通，比如说米字形交通和高速公路、综合交通运输通道，第二个是跨行政边界的公交、地铁、城际铁路等便利交通，最终的核心是确保区域内人口的通勤性流动普遍化和常态化。

5. 郑州组合型大都市地区的环境和生态特征。为什么说它在中西部地区是独一无二的？我们的区域面积虽然只有31000平方公里，但是它跨黄河和淮河两大水系，南水北调中线工程跨境而过，自然条件相对更适合大规模工业化发展和城镇化建设。

最后说一下政策建议。一是以全省一盘棋的战略思维和空间布局为指导，成立统一的领导协调机构。比如说为协调京津冀一体化发展，北京市成立的区域协同发展改革领导小组，要有一个龙头来牵头这个事情。二是走先调研、后策划、再规划、最后项目化的规划建设新路子，加快诸多要素的集聚，提升板块的国际国内竞争力。区域规划团队核心成员3~5人，设计周期3~5个月，由他们拿出一个方案，最后可以请专家评审。但是以往专家评审的时候对基本情况不太懂，往往很难提出中肯的意见，规划评审是走过场。为了把这项蓝图画好，建议先进行调研，要以社会经济学为主导，协调新经济地理学、城市区域、空间规划、可持续发展以及智慧城市等理论基础和研究方法，对组合型大都市地区的社会、经济、文化和环境的可持续发展的路径以及管理机制做出系统的研究，研究透彻以后为整个区域的发展定位，为最终的规划设计提供最基础的支撑。

为此，我们提出了一些研究课题。比如说郑州组合型大都市地区生态环境承载力研究、郑州组合型大都市地区产业发展战略研究、郑州组合型大都市地区社会发展战略研究、郑州组合型大都市地区综合交通体系发展战略研究、郑州组合型大都市地区城镇特色和文化传承发展战略研究等八个方面的研究课题。我这个报告已经给省委主要领导看了，而且他们做出了批示，目前正在与相关部门和领导对接。

我们总的希望是，在解析省委精神的同时，能够真正参与进去做一些工作，为郑州国家中心城市建设做出应有的贡献。我们也希望有机会和在座各位领导、专家有更多的合作机会，再次谢谢大家！

郑州都市区空间扩展与实力提升

河南财经政法大学副校长、教授 刘荣增

感谢组委会提供这样一个机会。我今天发言的题目是《郑州都市区空间扩展与实力提升》，主要结合十几年来对郑州市的跟踪研究，提出一些自己的看法。

对这个问题的研究，开始于 2002 年郑州市提出建设郑东新区的时候，当时我们做了一项研究，发表了一篇文章，也是一个国家的课题。我觉得一个区域的城市群或者城市聚集区，它的等级和地位取决于中心城市的地位。也就是说，在国外，一个世界级的城市群要有一个首位度达到世界级的城市；在国内，一个区域城市群的中心城市的地位，决定了你这个区域在国家层面的地位。

通过卫星拍摄的夜间灯光地图，可以清晰看到北京、天津灯光的全况，而河南省则是以郑州为中心，周边是新乡、焦作、开封和许昌。实际上从灯光的亮度就可以看出一个区域经济发展的程度，因此有人就是用灯光来研究城镇化和经济发展的情况。大家再看湖北的武汉，它实际上是一城独大，但是武汉整体的亮度比郑州要大。这是长三角地区的灯光情况，这是珠三角地区的灯光情况，这两个城市群和我们郑州相比就可以看出，郑州发展的空间和潜力还是很大的。

2005 年，我们开始关注城市群整合问题，我在美国做访问学者的时候也为此做过一些研究。大家可以看到当时城市辐射的范围，郑州辐射的范围直到驻马店，而信阳是由漯河牵引，可见郑州当时的辐射空间就非常有限。到 2012 年，郑州的辐射范围和武汉相比还是有差距的。后来我们做了一些整合，比如说郑汴一体化以后，郑州和开封联手和武汉竞争，还是有一定差距。后来做了郑汴洛一体化，如果郑州、开封、洛阳一体化了，那武汉的空间范围会受到一些影响。

从 2002 年郑东新区开始兴建到现在 15 年了，我觉得这 15 年郑州还是创造了奇迹，这个奇迹有两大成就，也正是这两大成就，使郑州列入了国家中心城市行列。第一大成就就是郑州的空间翻了两番，从原来的 140 平方公里到郑东新区建成以后接近 400 平方公里，现在的航空港区又是 400 多平方公里，加起来就是 800 平方公里。还有郑上新区，如果加上的话是 1600 平方公

里，这是一个很大的奇迹。第二大成就是郑州通过自身的努力，通过富士康的入驻，通过保税区、自贸区和航空港综合实验区等一系列努力，成功打造了内陆地区对外开放的新模式。所以，一个是空间的翻番，一个是外向经济模式的打造，这两项成就使得我们郑州加入到建设国家中心城市的行列当中。如果没有这些成就，其它都是白搭。尤其是航空港综合实验区，这个大家要特别关注，面积有415平方公里，标志着国家级航空港经济实验区的成立。

另外，郑州的城市名片也得到更新。过去郑州的名片就是烩面、大枣、少林寺、火车，现在是中欧班列、跨境E贸易、航空港、物流中心。大家可能对中欧班列不太关注，从2013年7月18日开始运行，在全国所有中欧班列当中，郑欧班列运输量占中欧班列的近30%，货运量占中欧班列的近40%，这个比例是很高的。还有跨境电子商务综合试验区，2016年郑州跨境电商进出口单量达到8290.3万单，交易额达到64亿元。实力的提升和空间的翻番是城市整体发展的一个标志，这是十几年时间郑州所创造的奇迹。

目前郑州正在朝着组团模式发展，分为中心城区、航空新区、东部城区等等。我觉得郑州未来有四大着力点需要做：一是国际化、全球化。目前郑州要建设国家城市了，我们要往更高层面迈进；二是组合型大都市区。这方面广国同志已经说了很多，组合型大都市区就像美国洛杉矶一样，连绵范围是很大的；三是加速产城融合。郑州这几年发展太快了，所以中间出现很多问题。任何一个新开发区域，前三年做市政配套，接下来五年做第一轮房地产开发，第二个五年继续开发、导入人口，再下一个五年人口才会聚满。建一个新城要花18~20年的时间，所以我们现在15年一直在建造郑东新区和航空港区，这个还需要长时间来提升内涵。产城融合方面我也提出要提升产业质量和档次，完善城市交通网络，加强社会公共服务体系规划与建设，认真做好城市生态修复、城市修补。四是大力提升郑州文化软实力。

国外都市区发展规律与建设 郑州大都市区的策略及路径选择

郑州大学城乡一体化发展研究中心主任、教授 张合林

首先感谢主办方给我一个学习和发言的机会。由于时间关系，我简要地说一下。我发言的题目是《国外都市区发展规律与建设郑州大都市区的

策略及路径》。

第一个方面，我们看一下国外都市区的发展规律。

一是都市区的概念及形成。都市区的概念最早源于 1910 年美国的人口普查定义，后来在日本被广泛应用，在日本叫都市圈。大都市区是在一定地域范围内，由一组规模不同、特点各异而又相互关联的城市组成的巨大的、多核心的城市密集地域系统。都市区不仅是城市概念，还是一个区域概念，因为它有中心城市和它的腹地连接，所以也是一个区域的概念。同时它打破了城市群内部各自为政、恶性竞争的局面，主张建立产业共兴、品牌共创、基础设施共建等互利共赢的局面，在空间组织形式上和发展理念出现了前所未有的新结构和新思维。它是高级形态，经历了以集聚为主的城市化和集聚与扩散并行两个阶段后所形成的基本格局，在经济全球化和区域经济一体化的大背景下，都市区已经成为新的区域空间支配形式。由此可见，它是一个最新的概念，都市区作为区域城市发展格局的新代表，是区域城市有机组合、区域内部经济高度联系、区域城市一体化演进的必然结果，是城市演化过程的高级阶段和城市发展的方向。

接下来我们看一下都市区的基本特征与主要作用。都市区具有中心内聚性、多维连续性、互利共赢性、跨界发展性等基本特征，是都市区特殊的本质要求，贯穿于都市区形成和成长的全部过程。都市区对区域经济发展有重大的带动作用。国外都市区发展经验表明，都市区具有很高的综合承载能力，是区域经济的“领头羊”，在国家经济、区域经济中占据重要地位。

比如，2005 年，日本的东京圈、大阪圈和名古屋圈的经济规模分别占日本经济总量的比重是 31.53%、13.90% 和 9.58%，三者加在一起占全国的比重达到了 55.01%。而以纽约、洛杉矶、芝加哥为核心的美国三大都市区的经济规模，早在 2012 年就占到美国经济总量的三分之一。美国沿大西洋的波士顿、纽约、费城、华盛顿，连绵起来形成了一个大都市区，还有沿太平洋的洛杉矶都市区、旧金山都市区，它们都带动和支撑了这个国家的发展。

都市区对城乡协调发展有重大促进作用。都市区在本质上要求突破行政区的束缚，在一个巨大的城市交融的区域内实现经济、社会、文化的新一轮整合。作为城市化主体形态的都市区，其形成既包括城市之间的一体化，也包括城乡之间的一体化。因此，困扰中国多年的城乡“二元结构”和“三农”问题，将在一体化的都市区内得到一定程度的缓解，实现城乡协调发展。

国外都市区的发展有三种典型模式。先说美国都市区的发展模式。美

国是一个在不断移民基础上建立起来的国家，其城市化进程脉络清晰完整，带有一定的“原型”特征，同时又具有明显的阶段性特点。1920年美国已经有近半数人口到城市居住，进入城市时代；20世纪50~70年代，城市郊区化现象出现，美国都市区迅猛发展；20世纪70年代至今，美国郊区化进程更加迅速，大都市区的数量不断增加，到1990年美国已经成为一个以大型都市区为主的国家社会。

另外一个典型模式是日本。日本在城市化的进程中出现了大都市区超前发展的现象。为解决区域发展不平衡问题，日本先后制定和实施了五次全国综合大开发规划，形成了包括区域规划与城市规划在内的较为完善的规划体系，所以日本都市区发展过程中，政府对工业发展和城市布局起到了重要指导作用。第三个典型模式是拉美都市区的发展模式，拉美的城市化被称为“过度城市化”，部分国家陷入所谓的拉美城市化“陷阱”。

国外都市区发展的主要经验与启示。一是要处理好城市与农村的发展关系；二是采用多种方式消除城市贫民区；三是倡导都市区集约型增长；四是建立多层面合作伙伴关系。目前，国际上通常采用两种方式：其一，建立区域内城市建的协调机制，如美国旧金山湾区的九个县政府组成旧金山湾区政府协会，负责湾区的经济发展、环境、生态保护与建设；其二，由中央政府有关部门制定区域规划，如日本国土厅先后数次制定了比大都市圈范围更大的首都圈、中京圈、近畿圈的发展规划，以协调都市圈内部的发展。

第二个方面，是建设郑州大都市区的策略及路径。

一是必要性和基本策略。从城市化进程看，城市的成长一般都会经历中小城市——大城市——都市区的发展阶段，所以，建设大都市区是城市化发展的一般规律。对于河南而言，有特殊的意义和必要性。根据美国学者齐夫城镇体系的等级——规模模型检验，河南的城市等级规模分布比较符合齐夫的等级规模理论原则，即有规则的序列分布。而湖北的城市等级规模分布呈首位型城市分布。河南的城镇体系结构性质，一方面决定了河南建设以郑州为核心包括开封、新乡、焦作、许昌四市在内的紧密型郑州大都市区具有绝好基础；另一方面也决定了必须加强郑州与中原城市群半小时城市圈内其它城市的融合与集聚发展，形成紧密型的抱团发展、集聚发展优势。所以建设郑州大都市区是促进河南振兴、中原崛起的必然选择。

接下来说一下我们的策略，就是在奋力建设国家中心城市的同时，着力推进郑州与周边开封、新乡、焦作、许昌四市的深度融合，建设现代化

组合型郑州大都市区是基本的策略和发展思路。既然我们论证了国家的规划和河南省委的决策都是有道理的，我们就要用智囊对各项政策提出理论解释，所以在这方面我们智囊是可以发挥优势的。

下面是路径选择。发挥主体功能区作为都市区国土空间开发保护基础制度的作用，制定郑州大都市区建设规划，坚持和实施共建、共享、共荣，建立和完善区域内城市间的协调机制，是高水平建设郑州大都市区的路径选择。

1. 制定郑州大都市区建设规划。建议加快论证和制定郑州大都市区建设规划，规划先行，制定规划就是行动，要以科学规划作为保障。

2. 共建、共享、共荣。一说组团，没有这“三共”是组不成的。按照郑州大都市区建设规划，都市区各城市间要实施产业、设施、市场、交通、信息等共建，都市区内实施优化开发、重点开发、限制开发和禁止开发的错位开发模式，形成郑州大都市区内合理的地域劳动分工；大力发展集聚经济，共享都市区集聚效益；通过都市区内的财政转移支付功能，使都市区内各城市间获得大体相近平等的基本公共服务，实现共同繁荣。

3. 建立区域内城市间的协调机制。借鉴国内外大都市区的建设经验，建立区域内城市间的协调机制，负责都市区的经济发展，环境、生态建设与保护，开展都市区内各城市间的经济、社会和生态联系，协调都市区内各城市间的利益关系，保障实现郑州大都市区的包容性增长和一体化发展。

国家级中心城市（郑州）建设与中原崛起

河南省科学院地理研究所所长、研究员 冯德显

我是 1986 年到的郑州，在郑州发展过程中我经历了很多，首先请大家看一组关于郑州过去的图片和现在的图片。我觉得郑州是一个非常豪华的城市，我们不要小看自己，应该认识到国家中心城市放在郑州一点不为过。现在西安、长沙可能都觉得，郑州算老几？应该让他们看一下我们这些高大上的建筑，现在的郑州确实实称得上国家中心城市。在我们的印象中，30 年前的郑州和 30 年后的郑州可以说是天翻地覆。

现在的郑州已经不是过去的郑州，郑州建设国家中心城市是非常有优势的。喻院长提出“高水平建设郑州大都市区”，这个大都市区不是谁想说就能说出来的，我们现在说郑州大都市区可能还有人笑话，但我觉得国家

中心城市的提出是有背景的。改革开放以后,我们国家走的是工业化的路子,走的是效益优先的路子,现在则走的是以经济结构调整为主的路子,走的是中心集聚的发展模式。改革开放三十年以后,我们国家经济进入到了新常态,以前是效益为主,经济新常态是结构调整为主,这个时期跟改革开放前三十年的发展模式已不尽相同,这个背景就是中心城市的发展是国家发展的主流组织模式。所以中心城市在我们国家是上层,谁拿到国家中心城市,谁就顺应了这个时代的潮流。郑州作为国家中心城市,将会对中部地区的发展起到非常重要的龙头带动作用。

首先,我跟大家说一下郑州发展的历史和基础。先说人口的变化。1913年郑州人口15万,1948年郑州人口18万,1978年郑州人口126万,2000年郑州人口257万,2016年郑州人口517万。从上世纪初期十余万人到解放后的30余万人,郑州人口增长比较慢。上世纪50年代省会迁到郑州,城市人口开始逐渐增加,直到70年代后期郑州得到加速发展。郑州城市人口现在是517万,实际上已达到630万,这种人口规模已经可以和武汉、天津、西安、成都、杭州等大城市相比了。按照现在的发展速度再过10年,郑州人口要超过武汉。

再看一下郑州的面积。2000年城区面积为115.4平方公里,2010年城区面积是200.9平方公里,2013年城区面积为214平方公里,位居全国第17位。现在郑州的拓展范围还是比较大的,可以先向北,再向西,再向南,再向东。现在郑州东边的扩展是最快的。

再看一下郑州的GDP发展变化。1978年是20.3亿,1990年是116.7亿,2000年是728.4亿,2005年是1660.6亿,2010年是4040亿,2016年是7994.2亿,经济总量位于中国城市第17位,因此郑州市的发展速度是很快的。如果按照这个速度,武汉、长沙将来都不是郑州的对手。但是从体量来看,郑州目前还比较小。

第二,如何建设郑州国家中心城市。2016年12月20日,国家发改委发布《促进中部地区崛起“十三五”规划》,表示将支持郑州建设国家中心城市。“中原城市群规划”明确指出建设郑州国家级中心城市。2016年,郑州市完成生产总值7994.2亿元,名列全国城市第17位,比上年前移1位。现在往前移动一位真的很不得了。据了解,排在郑州前面的分别是:上海、北京、广州、深圳、天津、重庆、苏州、成都、武汉、杭州、南京、青岛、长沙、无锡、佛山和宁波。长沙之前各城市的GDP均为1万亿元以上。

国家发改委明确指出，国家级中心城市建设并非说这些城市就是国家级中心城市，而是要建设国家级中心城市。因此郑州建设国家中心城市的基础实力已经基本具备。而且郑州现在还是“新一线”城市。今年 5 月公布的“2017 中国城市商业魅力排行榜”中，北京、上海、广州、深圳 4 个一线城市的地位依然不可动摇，但 15 个“新一线”城市的席次发生了一些改变，郑州、东莞新晋入榜；苏州跃升明显，进入前 10；而厦门和无锡则降为二线城市。这说明郑州现在的发展速度是很快的。

国家选择国家中心城市有几个标准，第一是经济实力，第二是人口，第三是要依托一个国家级中心城市群。郑州是中原城市群和中原经济区的首府，武汉是长江中游城市群的中心，为什么不选长沙？因为长沙在长株潭城市群里边没有地位。南京、杭州都是长三角城市群的副中心城市，而郑州在中原城市群里是中心城市，所以说选择郑州是因为有中原城市群、中原经济区，同时郑州有一定实力，是代表国家中部地区发展的一个重要城市。

建设国家中心城市郑州有什么优势呢？第一是龙头，是中原城市群和中原经济区的龙头城市。按照规划，四年以后郑州大都市区将集聚 2000 万人口，人均生产总值将达到 1.4 万美元左右，基本达到世界银行确定的高收入国家水平。第二是人口，郑州市是我国第七大人口流入城市，2009 年到 2014 年郑州市吸引了 185 万人口流入，这个速度仅次于上海、北京、广州、深圳这些城市。郑州市吸引人口的能力非常强，按照这个速度很快就可以超过武汉。郑州现有的人口是 960 万，许昌为 450 万，开封为 500 万，焦作为 350 万，新乡 600 万，总计近 3000 万，按照城镇化率 60% 来算，城镇人口达到 2000 万应该不算难事。第三是交通，郑州的高铁网在全国是独一无二的。河南省提出米字形高铁以后，现在重庆、成都、合肥都在跟着郑州提，可以说郑州的米字形高铁比上海、北京、广州都具有出行优势。第四是开放，郑州市是新丝绸之路的起点，西安是老丝绸之路的起点，新丝绸之路的开放可以说对郑州的发展起着决定性的作用。第五是产业，虽然近年来郑州在城市建设和经济社会发展中取得了巨大的成效，但总体来讲，郑州直到现在经济总量也不高，在中部省会中排在武汉、长沙之后，竞争中处于下风。第六是机遇，这个机遇不用我多说，中部地区崛起有一大堆政策和国家战略，这给郑州带来了非常多的机遇。第七是年轻、是活力。郑州的成长速度比周边城市要快很多，所以这种城市有活力。现在来郑州的都是年轻人，年轻就是优势。

关于郑州发展的劣势及短板。第一个短板是郑州发展基础差，和武汉、长沙、西安、南京相比，我们的发展基础很差，而且解放前所有城市优势都留给开封和新乡了，现在的郑州只是从1952年确立省会以后才发展起来的，所以发展基础差是短板。另外，科技创新是短板，人才及教育是短板，先进制造业是短板，还有形象舆论短板等等。当然中心不突出、经济带动性不强，也是中原经济发展的最大短板。国家科技创新能力，郑州仅排在20名左右，科技教育是河南省非常大的短板。

我觉得现在中原崛起正当时。要做到以下几点：1. 充分发挥“一带一路”沿线优势，在我国后30年开放发展中一举崛起；2. 大力发展教育科技，尤其是在大学教育上补齐短板，提升创新发展能力；3. 以《中国制造2025》为指导，抓实先进现代制造业，抓好传统制造的升级改造和信息化改造；4. 大力发展网络等新经济；5. 发展现代服务业，服务业外包等。

国家战略扎堆河南，每一个都是以郑州为核心，引领性战略、专题性战略和总体性战略非常多，郑州如果不发展，就对不起国家出台的这些战略。



扫码关注微信公众号

主编：喻新安 本期编审：周建光 蒋 睿

报送：省委、省人大、省政府、省政协、省军区领导。

赠阅：各省辖市、直管县（市）、县（市、区），省直有关部门，有关高校、企业。

地址：郑州市紫荆山南路666号黄河科技学院图书馆三楼 邮编：450000

电话（传真）：0371-68787369

电子邮箱：zhcfyjy@126.com