

传统城市地区的变迁和城市更新的影响 ——以中国南京三个居住社区为例^①

Changes in Traditional Urban Areas and Impacts of Urban Redevelopment:
a Case Study of Three Neighbourhoods in Nanjing, China

吴缚龙 何深静 文
龚迪嘉 译
钱欣 王德 审校

【摘要】自市场经济改革开始，中国的城市景观和城市内部结构经历了重大变化。最近的研究使我们对宏观尺度的城市变迁有了深刻的理解：例如社会和空间隔离、农村移民和城市家庭的分化、土地使用的变革。较少研究从邻里社区这一微观视角理解城市变迁。城市更新塑造了许多新的城市景观。但是，传统的老城区依然在中国城市中占据很大比例，而这些老城区通常又承载着大量边缘群体。传统城市地区拥有较长发展史、高人口密度和低住房质量的特征，并在改革后经历了不同的变化。本研究基于南京三个传统城市地区的实地调查，旨在揭示建成环境和社会经济的变化可部分归因于不同程度的城市更新。更重要的是，本研究强调了基于邻里的社会交往对边缘群体的重要意义。本文认为，在当前大规模城市拆迁和快速更新的背景下，社区的整体拆除将不利于建设可持续发展的城市社会。在城市更新的过程中，应认真思考积极的社会目标。

【关键词】邻里社区变化 中国南京 城市更新

Abstract: Since market-oriented economy reform, China has experienced significant changes in urban landscapes and the internal structure of cities. Recent studies have provided some insightful understanding into urban changes at a macro-scale, e. g. social and spatial segregation, the division between rural migrants and urban households, changes in land uses. To a lesser extent, urban changes are understood at the microscopic level of the neighbourhood. Urban (re) development has created many new urban landscapes. Meanwhile, traditional old urban areas still constitute a significant Proportion of Chinese cities, and normally contain large concentrations of marginal population. Possessing the particular characteristics of long developing history, high population density, and low housing quality, traditional urban areas have also experienced different changes in the post-reform period. This study, based on a field survey of three traditional urban areas in Nanjing, attempts to reveal the built environmental and socio-economic changes which can be partly attributed to different levels of urban redevelopment. More importantly, the study highlights the significance of neighbourhood-based social interaction to marginal population. Against the backdrop of massive urban displacement and rapid redevelopment, it is argued that the effect of dismantling neighbourhoods could be detrimental to a sustainable urban society and the positive social objectives should be seriously considered in the process of urban redevelopment.

作者: 吴缚龙, 英国卡迪夫大学城市与区域规划学院教授

何深静, 中山大学城市与区域规划学院副教授

译者: 龚迪嘉, 浙江师范大学地理与环境科学学院助教, 浙江师范大学城乡规划与景观设计研究中心研究员

审校: 钱欣, 同济大学建筑与城规学院博士

王德, 同济大学建筑与城规学院教授

① 本文原文发表于 Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, 2005, 96 (1): 75-95.

Keywords: neighbourhood changes, Nanjing China, urban redevelopment

1 引言

在社会主义制度下,城市住房是根据每个人的最小空间需求和最大空间权利,由当地政府或工作单位分配而得^[1-3]。城市居住区主要是由单位来开发,以单位大院的形式出现。社会主义中国的城市空间呈现出一个由半独立的单位大院构成的基本细胞结构,其中每一个单位实质上都是一个微型社会^[4,5]。除了这个单位大院的细胞结构以外,大规模的城市旧区和棚户区也广泛地存在于改革开放前的中国城市。在很多历史悠久的城市,老城区的结构中保留了古城门、街巷和建筑群,那里依然居住着大量的城市居民。在这些传统的城市地区,聚集着低矮而老式的建筑,其中大部分归当地房屋局所有并由它们分配给各户。在某些情况下,那些由子女继承下来的私房仍然属于个人私有,但其买卖是受到限制的。这些老城区通常保持着传统的建筑风格和浓郁的“邻里”氛围。此外,大型棚户区在中国改革开放前的许多城市中仍然存在。这些棚户区以破旧的住房和低收入的住户为特征,通常位于城市边缘,有的也位于内城的中心地区。总结起来,改革开放前中国的传统城市地区由单位大院、老城区和棚户区构成。这些传统老城区的邻里关系是相对稳定的、协调良好的,体现着社会的稳定性和均质性。

改革开放后,这些特征开始发生变化。随着土地出让制度和住宅商品化的引入,城市居民开始面临更多的住房类型和区位选择。因此,住宅的流动性逐渐开始增强^[6]。同时,城市发展进入一个崭新的时代,它导致了大规模的城市空间重构。于是,城市社区经历了重大变革,社区的同质性和社会稳定性被打破,出现了多样化和分化,隔离程度也逐渐加强^[7-11]。单位大院的细胞结构被逐渐打破,豪华住宅区以及商业、娱乐设施迅速取代了破旧的老城区。许多大城市,如天津^[10]、上海^[12,13]和广州^[14],都表现出了社会和空间分化。大多数有关城市变迁的研究都关注了城乡分工及其导致的社会二元结构^[15]或农村流动人口和富裕的城市企业家间的两极分化^[16]。城市地区间的差异逐渐扩大,而且现在已经逐渐引起人们研究的兴趣,出现了一些关于在社会和空间重组以及居住分化中的体制转变、权力下放、土地改革和住宅商品化方面的分析^[13,17-19]。

毫无疑问,城市更新同样对城市邻里社区产生了重大影响。大规模的内城地区改建为新的城市景观。许多原住

民已经搬迁,这些新建地区有着多样化的土地用途。然而,许多旧城依然保留着破旧的环境。随着社会流动性和住房私有化的增加,许多中等收入和高收入家庭逐渐迁出这些地区,而低收入家庭继续留在原地,同时也开始有农村流动人口进入该地区居住。在一定程度上,城市更新造成并加剧了城市内的分化。传统的城市地区现已逐步形成了边缘群体的高度聚集地。此外,如雨后春笋般的城市更新导致了中国城市中大量的居住拆迁。描述了来自被拆迁居民的强大阻力,认为这是城市更新中的一大困境^[20]。将拆迁作为一个关键指标来衡量城市更新的负面影响^[21]。由城市更新所带来的住宅拆迁已成为中国城市复兴进程中一个难以捉摸和敏感的问题。正是城市更新中积极社会目标的缺失诱发了住宅拆迁中的巨大冲突。

在西方,有大量有关城市更新和城市复兴方面的文献。城市更新计划由于对街区的活力和多样性有破坏性的影响,以及驱逐了“被忽视的社会低端和少数群体”而遭到指责^[22-24]。最近的研究也批判了以经济利益为导向的城市更新项目中的社区拆迁导致低收入居民的流离失所,并提倡公众参与以及保障低收入群体的利益^[25,26]。

与西方大量有关社区发展和重建方面的文献形成对比的是,在中国,有关城市社区变迁及其社会性影响的研究非常有限。然而,对传统社区变迁过程和社会经济影响的考察是十分必要的。本研究旨在评估与建成环境、社会交往和社会凝聚力有关的传统城市地区的变化。传统城市地区邻里社会变化的研究将会在很大程度上加深我们在微观尺度上对城市物质和社会经济变化的理解。

本论文的结构如下。第一部分简要介绍,在成熟市场经济环境下不断变化的城市更新社会目标及其对城市社区的影响。第二部分接着讨论中国传统城市地区的重建进程。第三部分将以中国南京市的三个社区为案例,从建成环境和社会经济特征方面评估传统城市社区的变化,最后讨论重建的影响和社区邻里关系对边缘群体的重要性。

2 市场经济发达国家不断变化的城市更新的社会目标

为改善环境恶化的城市地区的住房条件,并将那些穷人们赶出视线,以贫民窟清除和大规模的重建为特征的城市更新运动最早在1930年代出现在美国、英国和其他一些西方国家^[27]。在某种程度上,城市更新运动的现代主义设计已经满足了一些重要的城市功能。然而,由拆迁和置换政策所引发的长期的经济和社会成本过于沉重^[22,28]。尽管各个国家在特定的政策和执行方式上有很大差别,但城

市更新因社会目标缺失而遭到批判却十分相似。这些运动受到批评是因为它们给健康社区带来了负面的社会影响，并且产生了非人性化的城市空间，这些空间损害了城市生活的生机和多样性^[24,29]。

在城市更新运动失败后，一个试图恢复社区生机的新方法在1960年代的美国开始盛行，随后波及其他西方国家。新的城市更新强调当地居民参与社区重建，重点是在有限范围内（通常是基于社区的）改善现有的住房和环境而非将其拆除。与先前的城市更新不同的是，重建政策并没有简单地强调环境建设，而是对于衰败社区的社会发展给予了更多关注。这个阶段的许多新项目，如英国的“社区建筑”、美国的“社区发展”，都鼓励当地居民参与到决策制定的过程中来^[30]。在社区复兴运动中，当地居民团体努力地提升他们的住房环境，并成功地获得了由非营利机构或地方当局提供的协助^[31,32]。这些社区重建项目发展了社区组织和居民有意义的参与，这些在重建和管理进程中都起到了积极的作用。

大幅度依赖私人物业发展作为动力的经济利益引导的更新，被认为是1980年代和1990年代早期英国城市政策的中心，其特点是立即采取行动并取得明显效果^[33-35]。由于得到了公共和私人部门联合的责任保证，以经济利益引导的重建在很大程度上重塑了城市空间，改变了城市面貌，也促成了繁荣的房地产市场和地方经济的增长。尽管物业发展在塑造城市物质环境和给予城市标识特征方面起到了重要作用，甚至在某种程度上促进地方发展，但还是遭到批判，因为它过于狭窄地关注一个纯粹的物质更新而忽视了社会更新和公众参与^[36,37]。同样还有这样的批评，认为这些高贵的物业导向的更新计划仅仅有助于获得城市局部地区的物质和经济的更新而不是整合城市系统^[38]。奢华的公寓和享有声望的商业项目取代了当地的居民，并且几乎不会对当地的就业市场有任何贡献。内城社区出现大量的居住拆迁，形成了碎片化的城市结构。

自1990年代起，英国提出了一系列新的更新政策，伴随而来的是重点从经济利益导向的更新向更广泛议程的转变。一个强有力的重点被放在当地社区的作用上，他们的参与被认为对于更新活动的长期成功具有决定性作用。随着对城市更新社会方面的强烈关注，一种在公私之间自愿的和社区部门之间的多边合作被采用到以社区为基础的重建项目中^[39]。英国政府的社会排斥办公室（Social Exclusion Unit）制定了一项综合方法，通过改善公共服务和建设面向社区需要的、地方性的包容性伙伴关系，来处理当地贫困社区^[40]。相应地，一项重建贫困社区的计划得到美国政府的授权并自1990年代早期起实施。提升低收入

和中等收入社区的生活质量已成为基于社区的城市更新的重要目标，以终止，甚至逆转持续数十年的城市衰败^[25,41]。

总而言之，社会目标在经济利益导向的城市更新时期曾一度被忽视，这对城市社区带来了极大的破坏。然而，作为一个全面的社会和经济复兴的城市更新理念，在发达的市场经济国家中已被广泛接受。积极的社会目标，如邻里社区的复兴和活力重现、混合性的社区等，都已被采纳，并成为城市更新的重要组成部分。

3 传统城市社区的城市更新

中国城市社会领域的相关研究表明，中国城市社会结构的差异主要在于人口密度、教育程度、就业情况、住房质量、家庭结构等^[14]。在本论文中，传统城市地区这一术语指的是以漫长的发展史、相对高的人口密度、较低的教育程度、较低的收入水平和破旧住房为特征的城市地区。

在1970年代后期和1980年代前期所进行的市场经济改革初期，由于投资有限和城市地区的严重失修，城市更新的重点放在棚户区拆迁，脏乱环境的消除，并为工人阶级提供基本的住宿，建造了一些典型的“工人新村”来取代那些年代久远、破败不堪的城市地区。重建地区的环境得到重大提升。然而，由于高人口密度和高建筑密度，在整个城市范围内大规模地开展城市更新并不现实。更新计划往往限于那些年代久远、破败不堪的城市地区。城市中心区大量传统老城区的面貌维持不变。最传统的城市社区依然保持着均质和稳定的特点。在一定程度上，正是由于传统城市地区这种相对均质的社会构成、城市空间的不平等性以及社区支持的存在，内城地区的问题才没有演变成一个重大的社会问题。

在1990年代后期之前，城市更新的法规要求对原住民进行实物补偿或原址回迁，即让原住民返回重建地点。住房通常是根据住户人数进行分配，由政府或工作单位进行补贴。大多数城市更新项目由政府投资，或某些情况下由国有企业投资。城市更新对于政府而言是个沉重的负担。这些项目资金不足，因而通常采用较低的建设标准。由于缺乏投资，城市旧区综合改造并没有看到实质性的变化。于是，拥挤和基础设施不足的问题在城市中心环境恶化的地区依然存在。此外，随着由建筑填充和在城市内部建设小工厂而产生的建筑密度的增加，城市环境逐步恶化，更增加了城市更新的难度。城市更新的需求变得更加紧迫。

自1988年正式采取土地出让制度起，土地使用权已

被允许在市场上交易，而国家继续保持拥有城市土地所有权。这为城市开发公司从地方政府和单位获得土地，然后在二级市场进行土地转卖奠定了基础。随着城市人口数量的增长和城市结构的重组，中国城市正经历着城区蔓延；同时，中心城区在生产服务和商业功能方面仍保持着重要作用。在关于城市空间分配的市场制度被采纳后，被忽视已久的内城更新又得到广泛实施^[18]。随着土地和住房市场的发展，城市更新越来越依赖于物业开发来更新旧城区。为了应对城市人口增长的需求，大规模的城市更新开始发起，越来越多的私人投资者和开发商参与到其中。政府期望通过房地产开发的内城重建能推动经济增长。于是，以利润为导向的中国城市更新更多地强调了经济利益，而忽视了环境和社会问题。为了获得更多利润，中心区大多数经济利益导向的更新计划都兴建了商业楼宇或高档公寓，原住民不得不搬迁^[20]。房地产开发使中心区发生巨大变化。受利润甚至投机所驱动，中心区大规模的城市更新同样也导致了社区健康和历史环境的巨大破坏。

自2001年11月起，中央政府采取了一项新政策使货币补偿合法化，它提供了一种实物拆迁补偿的替代选择。在这项新政策颁布之前，开发商被要求为动迁居民提供相应的住房。因此，许多新房子建在郊区以容纳动迁居民。采用货币补偿的目的是增加城市更新的可行性，并提供更多的住房选择。然而，这些用于补偿的钱对于让原住民在更新后的地区购买住房而言实在是太少了。于是，居民从原社区被“赶走”，不得不去城市边缘地区寻找更廉价的住所。在大多数内城更新计划中，居民的回迁率都非常低，在某些情况下甚至为零。低收入居民被那些能够承受得起高档住宅的高房价或者高端的商业设施和商务楼宇的中高收入住户所取代。通过这个更新过程，一些传统城市社区的形象发生了巨大变化。至于那些被搬迁到外部地区的居民，他们使用设施、社区配套服务和社交网络的便利性被剥夺了。

自大规模的城市更新起，一个重大的城市结构重组进

程在中国城市中颇为盛行。然而，随着相对滞后的广泛更新的开始，中国的城市更新仍然任重道远。由于有极高的人口密度和搬迁成本，许多传统的城市地区对私人开发商的吸引力并没有那么大。此外，随着拆迁与安置冲突的加剧，内城地区的更新难度在增加。因此，城市更新就遭到尴尬：一方面，最有利润可图的中心城区得到更新；另一方面，大量急需提升的破旧地区几乎没有多少吸引投资的能力。于是，传统城市地区依然承载了中国市场经济过渡时期相当大的住房比例。2001年的北京有着340多万m²的破旧地区急需重建。21世纪的上海新一轮城市更新的期望目标为1400万m²旧城区的更新。

在大量更新带来的城市变迁过程中，传统的城市社区在物质和社会经济特征上经历着不同的变化。然而，对于在社区层面究竟发生了什么变化所知甚少。在这些领域内，对于在中国市场经济改革背景下的变化有进一步了解将是非常有趣的。

4 南京三个社区的研究

研究地区——南京，江苏省省会，是中国历史上的十朝都会和长江三角洲地区的大城市之一。从表1可见，南京的经济发展远远落后于上海。同样，相对于中国南部更为发达的两个城市广州和深圳而言，南京也属于欠发达的，它的发达程度甚至比苏南地区的苏州和无锡还低。

作为一个传统工业城市，南京有着许多重工业的大型国有企业。改革开放之后，该市经历了产业结构调整，第三产业显著增加。正如表2所展示的，第三产业提供了61.47%的就业。与此相对的是，制造业领域的国有企业都面临着倒闭。于是，失业和下岗职工增加。下岗和失业的职工分别占到了劳动力的14.2%和3.2%。该城市正在由一个“生产型城市”向一个“消费型城市”转型。这意味着该城市不再是一个仅仅聚集生产的地方，而是一个提供各种消费服务的场所。

南京和其他城市的主要社会经济指标（2001年）

表1

	人口（百万）	国民生产总值 （亿元）	工业产量 （亿元）	消费品零售额 （亿元）	人均可支配收入 （元）
南京	5.53	1150.3	2040.5	465.8	8848
上海	12.62	4950.8	7657.0	1861.3	12883
无锡	4.36	1360.1	2930.1	390.8	9454
苏州	5.81	1760.3	4075.8	391.5	10515
广州	5.47	2684.8	2822.0	1243.9	14416
深圳	4.69	1908.2	2880.4	609.3	23544

（资料来源：南京市统计局（2002年）^[42]）

南京市产业和就业结构 (2001 年)

表 2

	产业部分			就业部分		
	第一产业	第二产业	第三产业	就业	下岗	失业
人口 (万人)	1.04	54.87	89.22	145.13	24.91	5.58
比例 (%)	0.72	37.81	61.47	82.6	14.2	3.2

(资料来源:南京市统计局 (2002 年)^[42])

就住宅分化和郊区化而言,南京也正经历着城市空间结构的调整。然而相比于其他城市,如北京、上海和广州,南京的城市空间重构并不彻底。由单位提供住房的制度和政府主导的更新在该城市依然普遍存在。同样,作为一个历史城市,旧城区中聚集着中低收入人口、下岗和失业人员,并且占据着这个城市中相对较高的比例。为了找寻传统城市地区变迁的踪迹,本研究的重点是通过对原住民进行问卷调查的方式来研究经历过不同层次城市更新的城市社区。五所村、高岗里和评事街是传统社区变迁中的三个代表地区,它们分别代表了 1980 年代后期经历了政府主导更新的城市边缘地区的棚户区、1990 年代早期经历了政府主导更新的位于传统内城地区的社区,以及缺乏更新而逐渐衰败的传统城市地区(图 1)。在这三个社区中,大多数居民都在同一个地方居住了很长时间,并见证了不同的变化,这能帮助我们重新构建变迁的社区“档案”。本研究的

目标是了解这些典型的旧城区中物质和社会经济的变化,以及评估不同层次的城市更新所带来的社会影响。

在重建前,五所村是南京内城边缘的一个棚户区,它代表了长江沿岸、集中着工人与农村移民的旧城区。该地区的住房条件和基础设施都非常恶劣。为了改善恶化的建成环境,政府于 1987 年发起了大规模的重建。然后由工作单位购买下这些住房单元并分配给他们的员工。重建后的五所村总共有约 2500 户。在重建后,高层公寓取代了传统的棚屋和低层住宅(图 2),住房条件和基础设施得到了很大程度的改善(图 3)。然而,由于传统环境的消失,居民之间的社会互动有所减少,虽然同一座大厦的居民(通常在同样的工作单位)彼此熟悉,但不同大楼里的居民(分属于不同的工作地点)彼此并不熟悉。在现代风格的住宅中生活,人们享有更多的隐私,但同时,邻里之间的相互帮助正逐渐减少。



图 1 三个社区的区位

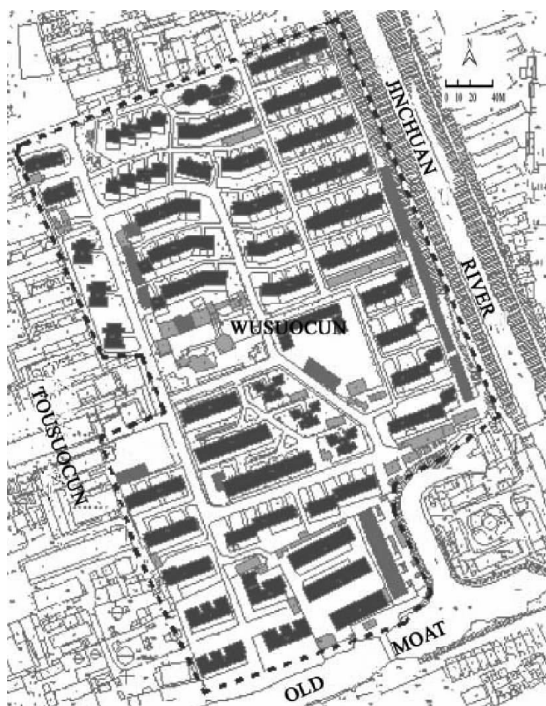


图 2 五所村平面布局

注:浅灰色表示低层建筑,深灰色表示多层建筑,下图皆同。



图3 重建后五所村经提升的建成环境



图5 高岗里保留传统建筑样式和街巷

高岗里位于古城门——中山门以西地区。该地区的特征是高人口密度与低层传统院落式建筑，它代表了中低收入工人聚集的旧城区。在更新以前，十几个家庭共享一个大房子（该房子以前曾属于一个富裕家庭）。这些建筑缺少独立的厨房和卫生设施。1992年由当地政府主导的更新计划在提升居住条件的同时保护了传统的建筑（图4），通过渐进的和低成本的改善完成了这项更新任务。

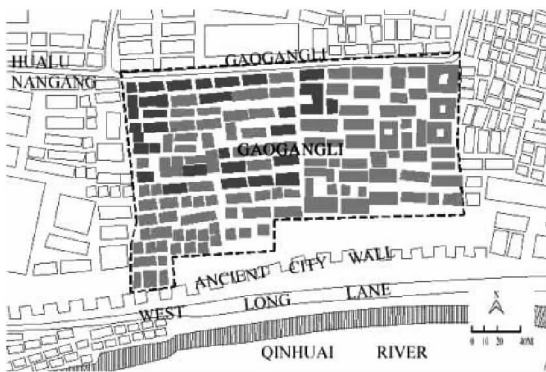


图4 高岗里平面布局

该项目于1996年完成。它拥有多重目标：避免大规模更新和搬迁，尝试一种低成本的、渐进的城市更新的方法来保持现存社区结构，保护传统建筑以及维护居民们对场所的集体记忆^[43]。原先的街道和有价值的历史建筑得以保护（图5），而那些质量差的建筑则被拆除。更新完成后所有居民都回迁到该地。然而，由于这是城市政府出资的低成本更新方式，因此不可避免地成为低质量的更新。尽管住房条件和基础设施得到了某种程度的改善，居民们依然抱怨不充足的居住空间和低下的住房质量。其实，在社区中并没有发生什么重大变化。

评事街位于南京中心区南部，1949年前是一个商业区，聚集着中低收入的零售商、失业人员和体力劳动者。

如今那里已成为一个典型的由现代建筑和商业开发围绕的破旧城市地区（图6、图7）。该地区的建筑仍然保留着晚清时期的建筑风格。普遍情况是20多个住户共享一幢居住建筑。过度拥挤成为一大主要问题。平均每个家庭的建筑面积仅为7~8m²/人。但是与其他发展中国家那些贫民窟中还不到5m²/人的居住空间相比的话，评事街和另外两个社区还不能被称为“贫民窟”。不堪忍受的住房条件已迫使那些相对富裕的家庭从该地区搬迁出去。剩下的居民中大多数是老年人、下岗工人、失业和低收入的家庭，他们没有能力搬出去。同时该地区中通过私人租赁导入的农村移民数量在增加。虽然该地区的居住条件很差，但大多数评事街的居民并没有打算搬离该地区。能够方便地使用中心城区的设施以及其他地方房价过高是使该社区相对稳定的主要原因。居民表现出对社区的强烈依赖，在居民之间也形成了社交网络，这成为他们日常生活的一部分。评事街保持了将近50年的破旧老城区状态。唯有的一些微小变化是那些居民自行进行的装修来改善居住条件和扩大居住空间。该地区被政府主导的更新所忽视是因为在中心区有着过高的人口密度，被房地产开发商忽视是因为给原住民的拆迁补偿成本太高。

这三个社区代表了不同类型的传统老城区，他们经历了不同层次的更新。五所村经历了大规模的环境变化。高岗里仅在住房条件和基础设施方面受到了零星的和渐进的变化。评事街几乎没有经历什么更新，依然保持着它传统的建筑风格、低质量的住房条件和不完备的基础设施。

数据收集——本研究是基于2001年5月在南京的三个社区中进行的问卷调查。为了找寻社区变迁的进程，本调查在三个社区进行了125份问卷调查（评事街45份，五所村50份，高岗里30份）。有效问卷中评事街41份，五所村47份和高岗里29份，问卷有效率分别为91.1%、94%和96.7%。样本是从这三个社区中随机抽取的，这种抽取是基于地址而非居民的名单，因为居民名字是保密且



图6 评事街的平面布局



图7 被高层建筑和商业开发环绕的评事街

不完全的，外来人口的名单并不在其中。为确保问卷的完成，受访者均为户主。

5 社会经济特征和建成环境的研究发现

社会经济概况——这三个社区都呈现出较高比例的老年人口（超过 60 岁）。居民们在这些社区中居住了很长时间：在五所村、高岗里和评事街的平均居住时间分别是 15.4 年、23.4 年和 29.1 年（表 3）。评事街的一些居民甚至在那里居住了近 80 年。因此，这三个社区都有着相对成熟的社会关系，大多数居民们都对邻居比较熟悉。从表 3 中我们也可以发现，这三个社区居民的受教育程度均比较低。五所村的大多数居民仅拥有小学或初中教育程

度，仅有 17% 的户主有大专或大学文凭。在高岗里，这项数据为 6.3%。而大约 9.8% 的评事街居民是文盲。

该调查显示出非常高的下岗和失业率。结果可能受取样方法的影响，因为调查是在白天进行的（也在周末和假期进行，以避免错失有工作居民的问题）。总体而言，边缘群体，包括超过 60 岁的老年人、下岗和失业人员，其比例分别是：五所村 72.2%，高岗里 48.3%，评事街 59.2%。结果表明，边缘群体在这三个社区中占到了过多的比例，这也是传统城市地区的一大特征。五所村是由地方政府实施更新的，大多数住房是由单位分配给员工的，于是居民主要集中在制造业领域。在产业重构时期，那些下岗和失业人员的比例相对于拥有更多元化的职业结构的其他地区而言变得更高。高岗里的职业结构和五所村的相似，但它的下岗和失业人口的比例要低些，退休人员的比例要高些。这是因为高岗里保留着它原有的人口结构，而在更新过程中没有吸纳大量的就业人口。评事街曾是一个传统的零售商业区，现正在转变为一个荒废的地区。大约 17.5% 的居民在制造业领域工作，15% 的居民在私营企业部门和低端服务业工作。

三个社区中户主的社会经济概况			表 3
	五所村	高岗里	评事街
年龄			
<25 岁	8.5%	3.4%	2.4%
25 ~45 岁	38.3%	37.9%	29.3%
46 ~60 岁	19.1%	34.5%	34.1%
>60 岁	34.0%	24.1%	34.2%
平均居住时间			
年数	15.4	23.4	29.1
住户规模			
每户人数	3.66	2.93	3.54
教育程度			
文盲	0.0%	0.0%	9.8%
小学	19.1%	6.3%	14.6%
中学	63.9%	87.4%	63.4%
大专/大学	17.0%	6.3%	12.2%
职业/就业状态			
制造业	2.1%	10.3%	17.5%
行政和技术职员	17.1%	17.3%	2.5%
私人企业/服务业	6.4%	3.4%	15.0%
下岗/失业	38.2%	24.2%	25.0%
退休	36.2%	44.8%	40.0%

续表			
	五所村	高岗里	评事街
户月总收入			
<800 元	40.4%	48.3%	48.8%
800~2000 元	38.3%	31.0%	46.3%
2000~4000 元	17.0%	20.7%	4.9%
>4000 元	4.3%	0.0%	0.0%
边缘群体的比例 (老年人、下岗和失业人员)	72.2%	48.3%	59.2%

关于收入水平,受访家庭中接近一半报告他们的家庭月收入在 800 元以下。相对而言,五所村在三个社区中拥有最高的收入水平。即便如此,只有 17% 的家庭收入水平在 2000~4000 元之间,只有 4.3% 超过 4000 元。高岗里的收入概况和五所村相似。评事街明显是三个社区中收入情况最糟的。大约 48.8% 的家庭报告他们的月收入在 800 元以下,46.3% 在 800~2000 元之间,仅有 4.9% 的家庭报告的月收入超过 2000 元。考虑到南京的人均月收入水平为 900 元,调研中的收入概况表明这些社区为城市贫民的聚集区。

总结来看,这三个社区中的居民表现出相似的社会经济状况。在这些社区中,有着过多的老年人、低收入和低教育程度的家庭和下岗及退休的职工。

环境特征——将表 4 和表 5 比较,可以发现这些社区中的住房条件差于南京市的平均状况。就建筑面积而言,五所村、高岗里和评事街分别为 15.5m²/人,12.3m²/人和 8.1m²/人,而南京市的平均建筑面积为 20m²/人,全国的城市平均建筑面积为 21m²/人。评事街的情况是最糟糕的。

南京市平均居住信息 (2000~2001 年) 表 4		
	2000 年	2001 年
住户规模 (人)	2.92	2.90
人均月收入 (元)	833.29	900.25
人均每月房租、水电费 (元)	56.22	53.89
人均建筑面积 ¹ (m ²)	19.2	20
人均道路面积 (m ²)	8.54	12.28
人均公共绿地面积 (m ²)	8.79	9.25

注:1. 建筑面积指住宅的总面积,其值比实际的居住面积大。
(资料来源:南京市统计局 (2002 年))

就建筑风格而言,五所村大多为多层建筑,这些多层建筑在更新后取代了棚户区。高岗里在更新之后依然保留

了传统的建筑风格。它的主要类型为院落式的低层住宅。评事街维修了其历史建筑,其主要类型为院落式住宅,但那里有着住宅拥挤和基础设施不足的严重问题。

这三个社区的住房质量各不相同。五所村 48.9% 的居民认为他们的住房质量达到平均水平。在高岗里这一数据下降到 34.5%,而在评事街只有 19.5%。高岗里大约 62.1% 的居民认为他们的住房质量较差,但是没有人认为它残破不堪。这在一定程度上表明低成本和渐进式更新方式的失败,这种方式仅改善了最破旧的房屋而在住房整体质量上没有较大的改变。考虑到高岗里的更新仅仅过去了十年,那么大比例的人口报告他们的住房质量为差,表明了低成本的住房更新并未阻止其进一步恶化。评事街 56.1% 的住户认为他们的住房质量差,19.5% 的住户抱怨了残破不堪的状况,这反映了在此社区中城市衰退的严重问题。

房屋所有权的形式分为公共和私人的两种。前者包括政府所有权和单位所有权,指那些由政府或单位分配的住房。私人所有权包括私人房屋的继承和通过补贴购买的住房。五所村的更新是由政府实施的,因而 14.9% 的住户从单位获得他们的住房。29.8% 的家庭住在政府的住房中;很大比例的住房 (40.4%) 是以折扣价格出售给居民,由他们的单位给予补贴。五所村的房屋所有权属于混合状态。与之形成对比的是,高岗里保留了传统城市地区的特征,那里的居民与单位并没有隶属关系。在高岗里,几乎没有任何住宅是由单位分配的。更新中有 55.2% 的住房是由当地政府分配的。该地区同样也是有着相对高集聚度的继承的私人住房,这在老城区中十分典型。高岗里的居民太穷,以至于无法“买下”他们的住房。于是,住房购买的比例只有 10.3%。购买住房在评事街基本上没有出现,那里 24.1% 的住房是继承的私人住房。占主导地位的房屋所有权是公共房屋,属于当地政府,由当地房管局管理。显然,城市更新在五所村的住房所有权方面产生了重大改变。更新的机遇使政府减少其所有权,使单位参与到住房供给中来,并促进住房私有化的进展。因此,五所村的“私有化”程度最高,达到 51.1% 的私有率,这正是因为相比于其他两个社区,五所村在更新过程中移民过来大量的国有企业员工,居民处在一个相对富裕的状态。

五所村的更新比其他两个社区更加全面。在五所村和高岗里,人们被问及在更新过程中进行了哪些主要的改善。正如表 5 所示,48.8% 的五所村居民回答的是社区中的住宅设施,如卫生设施、煤气、排水等得到了明显改善。大约有 25.5% 的人在更新后体验到了住房设施和居住

空间方面的显著改善。在高岗里，仅 10.2% 的居民认为住房质量和居住空间有所提升，而主要的改变似乎是在于住房设施，因为 85.9% 的居民认同设施的改善。在评事街，由于目前还没有更新，现在的问题是需要作出什么样的重大改善。可以看出，评事街居民最大的心愿是缓解过度拥挤的状况和避免物质环境的进一步恶化。

三个社区的建成环境

表 5

	五所村	高岗里	评事街
人均建筑面积 ¹ (m ² /人)	15.5	12.3	8.1
建筑风格	多层	带院子的低层	带院子的传统风格
住房质量 ²			
非常好	4.3%	3.4%	0.0%
较好	34.0%	0.0%	4.9%
一般	48.9%	34.5%	19.5%
较差	12.8%	62.1%	56.1%
破败	0.0%	0.0%	19.5%
房屋所有权			
政府/工作单位所有	44.7%	55.2%	68.9%
由政府分配	29.8%	55.2%	58.6%
由工作单位分配	14.9%	0.0%	10.3%
私人所有	51.1%	37.9%	24.1%
继承的私房	10.7%	27.6%	24.1%
通过补贴购买	40.4%	10.3%	0.0%
私人出租	4.3%	6.9%	6.9%
重大改善 ³			
市政设施 ⁴	48.8%	85.9%	63.4%
住房质量/地区	25.5%	10.2%	51.2%
配套设施 ⁵	12.7%	3.4%	0.0%
安全保障	6.0%	6.8%	19.5%

注：1. 建筑面积指住房总面积，其值比实际的居住面积大。

2. 住房质量是由受访者根据其满意程度所作出的主观估计。

3. 指在五所村和高岗里的重大改善或评事街需要进行的改善。

4. 例如：卫生设施、燃气、排水等。

5. 例如：诊所、公共学校、市场等。

三个社区中的不同社会交往和凝聚力强度——拥有边缘群体高集聚度（如老年人、下岗和失业工人）的传统城市社区为相互帮助和社会交往提供了重要基础。

为了评估这三个社区的社会交往强度，我们计算“交往得分”及标准差。“交往得分”的计算方法如下：我们提出了一个陈述性的问题——受访者对他邻居背景的了解

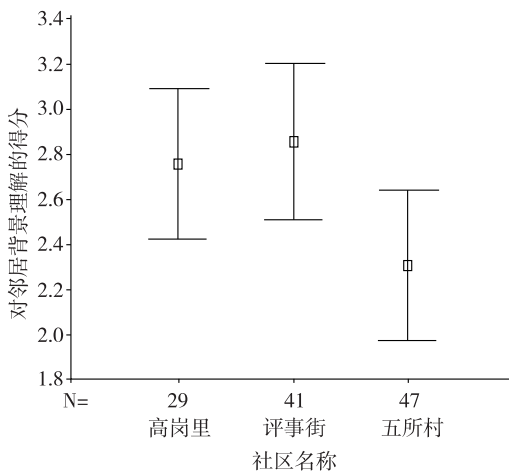


图 8 三个社区中对邻居背景理解的平均得分及 95% 的置信区间

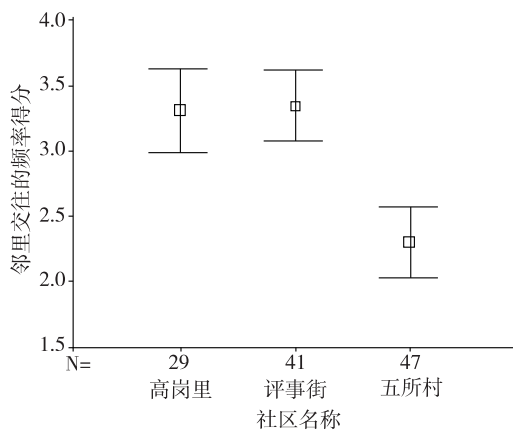


图 9 三个社区内部的交往频率平均得分及 95% 的置信区间

程度如何。回答“非常了解”的，记 4 分；回答“有一定了解”的，记 3 分；回答“了解甚少”的，记 2 分；回答“一无所知”的，记 1 分。结果绘制成图 8。中间那个小方块表示了社区中的平均得分，两个条块显示了 95% 的置信区间。这个图表能有效观察数据的变化。它显示出在不同社区中平均得分差异的有效性。很明显，评事街和高岗里的得分比五所村高得多。换句话说，也就是五所村的居民们相对于评事街和高岗里居民而言，对他们邻居了解甚少。类似地，我们计算了邻里交往频繁程度的得分。对与邻居交往频繁的（至少每周一次），记 4 分；对不怎么频繁交往的（每周少于一次的），记 3 分；对很少进行交往的居民，记 2 分；对那些从来不与他们邻居交往的，记 1 分。结果绘制成图 9。该图表明，评事街和高岗里的居民相对于五所村的居民而言，与他们邻居的交往更频繁。

为了比较三个社区中的社会交往和凝聚力的强度，将调查数据进行计算处理，来分别反映邻里社会交往水平和对社区的依赖和信任程度。

表6显示了对一系列陈述性问题回答“是”的居民比例。第一，我们询问居民是否了解他们邻居的背景。第二，我们问他们是否频繁地与他们的邻居交往（这两个问题在图8和图9中也被使用）。第三个问题是关于他们的邻居是否是他们的社会活动中的主要联系人。第四，通过询问他们是否向邻居请求过帮助以及他们在过去六个月里是否给邻居提供过一些帮助，来调查他们的互助程度。第五，我们来衡量对邻里关系的态度。以这些数据为基础，设计了一个指数，通过加权这些居民所占的百分比来衡量邻里社会交往程度。权重如下：充分了解邻居的背景信息（0.1），频繁地与邻居交往（0.2），将邻居作为主要的社会联系人（0.1），过去六个月内向邻居请求过帮助（0.2），过去六周内向邻居提供过帮助（0.2），对邻里关系持积极态度（0.2）。三个街区的得分分别是五所村21.3，高岗里51.7，评事街59.0。评事街得分最高，而五所村则排名最低。

类似地，表7显示了对社区的依赖和信任度。六个陈述性问题所使用的权重分别是：愿意参与更新活动（0.2），对开发商和政府形成伙伴关系的认同态度（0.1），当社区面临威胁时愿意与邻居们共同采取行动（0.2），在社区中居住了很长时间（0.3），支持环境建设（0.2）。得分为，五所村37.12，高岗里56.55，评事街59.03。结果表明评事街的社会凝聚力程度最高。

这两个指标显示了这三个社区的不同特点。评事街的这两个指标均得分最高，表现出强大的邻里社会交往，居民对社区强烈的依赖和信任度，这表明了高度的社会凝聚力。高岗里虽然在得分上略低于评事街，但也表现出相似的特征。五所村有着最弱的邻里社会交往和最弱的社会凝聚力（表8）。

邻里社会交往的强度指数

（受访住户的百分比）

表6

	权重	五所村	高岗里	评事街
了解邻居的背景	0.1	40.4	72.4	63.3
经常与邻居交往	0.2	12.8	37.9	56.1
邻居是主要的交往对象	0.1	19.1	65.5	68.3
向邻居请求帮助	0.2	14.9	41.4	63.3
为邻居提供帮助	0.2	23.4	41.4	53.7
对邻里关系持积极态度	0.2	25.5	69.0	58.5
强度指数		21.27	51.73	59.01

对邻里的依赖与信任的强度指数

（受访住户的百分比）

表7

	权重	五所村	高岗里	评事街
愿意参与重建活动	0.2	63.8	93.1	80.5
对与开发商和政府发展伙伴关系持积极态度	0.1	48.9	55.2	61
面对威胁的共同行动	0.2	19.1	37.9	24.4
偏爱长期的居住	0.3	31.9	48.3	70.7
支持环境建设	0.2	30.4	51.7	53.7
强度指数		37.12	56.55	59.03

三个社区中社会交往和凝聚力的特征（%）

表8

	五所村	高岗里	评事街
邻里社会交往	弱（21.27）	强（51.73）	非常强（59.01）
对社区的依赖和信任	弱（37.12）	强（56.55）	非常强（59.03）

这些在环境、社会交往和凝聚力方面的差异，可部分归因于这三个社区的不同更新水平。在更新之前，五所村拥有很高比例的私人住房和边缘群体。在那里有着广泛的邻里交往和高度的社会凝聚力。然而，虽然住房条件和基础设施得到了很大程度的改善，但是大规模的更新减少了居民间的社会交往以及他们对社区的依赖。对于那些要进行社区以外的交往受到经济能力限制的边缘群体，社区在他们的生活中并没有起到多大作用。然而另一方面，高岗里经历了渐进式和低成本的更新，其目标是为了保护该地区的传统建筑。其发展同样也是由政府组织进行的。由于原住民都回迁到该地区，社会交往的基础得到了保留，但是由于采用的是低成本和渐进式的策略，其环境并未得到显著改善。评事街半个世纪以来几乎没有经历过更新，环境十分破旧，亟需更新。同时，稳定的住所形成了强烈的邻里感，这在各个方面都体现了社区的重要性，尤其是在边缘群体的生活中。

6 讨论与总结

传统的城市地区曾一度被认为是相对静态的，并很少受到关注。对南京三个社区的案例研究表明了在传统城市地区发生了不同的变化，并对环境和社会经济特征产生了不同的影响。目前为止，这些变化在社区层面并没有得到很好地认识。作为城市重构的最重要的推动力量之一，城市更新给改革开放后的中国城市带来了巨大变化。研究表明，可以从不同层次的城市更新来理解传统城市地区的不同变化。

在改革开放初期,大规模的更新是由当地政府和与居民有关的各个单位参与来进行的。它的基本原则主要是通过物质空间设计和重新建设来改善最破败的地区,而对于社区结构的保护并未给予足够的关注。尽管住房条件和基础设施得到了大幅度改善,但社区结构遭到破坏,非正式的社会联系被打破。另一方面,由学者们所提倡的渐进式和低成本的更新并不能大幅度地改善住房条件和基础设施。虽然社区结构和建筑风格能得到维持,但居民对低标准的更新并不满意。低成本更新的问题在于它并没有真正解决住房短缺和居住环境的恶化。许多恶化了的城市地区仍然没有看到城市更新的迹象。像评事街那样的社区依然维持着恶劣的环境。此外,对居民进行就地房屋补偿的要求、社区设施的供给以及大量费用的支付都削弱了这些地区城市更新计划的可行性^[44]。改革开放之后,评事街依然没有得到更新的最大原因是巨大的拆迁补偿成本和实施更新的困难。尽管住房条件和基础设施都很破旧,但广泛的社区交往和社会凝聚力对于边缘群体提供了重要的支持。

随着改革开放的深化和土地出让制度的采用,由市场驱动的城市更新在全国各地普遍流行。政府也改变了规定,从强制性的就地搬迁到异地安置和货币补偿,通过这些政策的变化增强更新的吸引力。为了产生利润,城市中心区的商业更新通常会导致社区瓦解、住宅拆除及居民搬迁。由于没有考虑到城市社区的社会效益,这些项目往往在物质环境和居民心理两方面都产生负面影响。

本研究指出了不同程度的城市更新所带来的社区变化的影响。在三个社区中,由更新所带来的社会影响是不同的。五所村表现出最高水平的影响,是因为由传统的社区向工作地点转变的社会结构重建和重组占到了较大的比例。评事街受到的影响相对较少,但农村移民的增加和富裕居民的迁出在人口分布上引起了变化。高岗里受到了城市更新的影响,但由于原住民回迁至原社区中,高岗里更新后的社会融合程度与评事街相似,要远远强于五所村。这表明不仅是更新的强度,搬迁的方式也可能导致城市社区中不同水平的社会融合与凝聚力。显然,城市更新必然会引起社会影响。这里存在着一个已建成社区社会网络的收益和住房物质条件改善之间的博弈。但对更新地区的影响表明了两点。第一,随着越来越多的居民被迫从老城区搬迁至城市外围地区,社会网络正在经历着一个不可逆的变化。第二,改善住房条件方面的好处并不一定能补偿社会融合的损失。更新了的基础设施和住房条件大多数情况下是许多中国城市中心区的新业主所期望的,而由边缘群体所经历的隔离正在导致着潜在的社会问题,这是因为以社区为基础的社会交往和凝聚力对于边缘群体而言有着异

乎寻常的重要性。在中国向市场经济转型的背景下,形成了一大批的边缘人群,包括下岗和失业工人以及农村移民。那些总是集聚着边缘人口的传统城市地区成为他们的重要社会资本来源,能提供邻里互助和就业信息。本研究认为城市更新不仅仅是物质更新的需要。有必要在城市更新的进程中更多地关注边缘群体的利益和社会可持续发展。西方在城市更新中重视积极的社会目标的经验值得认真学习。

鸣谢:本研究得到英国研究院的支持(LRG-37484)

参考文献

- [1] Tang, W. S. Urban Land Development under Socialism: China between 1947 and 1977 [J]. *International Journal of Urban and Regional Research*, 1994, 18: 395—415.
- [2] Wang, Y. P. & A. Murie. The Process of Commercialization of Urban Housing in China [J]. *Urban Studies*, 1996, 33: 397—417.
- [3] Wu, F. Changes in the Structure of Public Housing Provision in Urban China [J]. *Urban Studies*, 1996, 33: 1601—1629.
- [4] Lo, C. P. Spatial Forms and Land Use Patterns of Modern Chinese Cities: An Explanatory Model. //N. Lee & C. Leung, eds., *China: Development and Challenge Vol. 2*. Hong Kong: Centre of Asian Studies, The University of Hong Kong, 1979.
- [5] Li, S. A Comparative Study of the Urban Land Use Patterns in Hong Kong and Guangzhou. //C. Leung, C. Jim & D. Zou, eds. *Resources, Environment and Regional Development*. Hong Kong: Centre of Asian Studies, The University of Hong Kong, 1989.
- [6] Li, S. & Y. Siu. Residents Mobility and Urban Restructuring under Market Transition: A Study of Guangzhou, China [J]. *Professional Geographer*, 2001, 53: 219—229.
- [7] Hu, X. H. & D. Kaplan. The Emergence of Affluence in Beijing: Residential Social Stratification in China's Capital City [J]. *Urban Geography*, 2001, 22: 54—77.
- [8] Lo, C. P. Economic Reform and Socialist City Structure: A Case Study of Guangzhou, China [J]. *Urban Geography*, 1994, 15: 128—149.
- [9] Logan, J. R. & Y. Bian. Inequalities in Access to Community Resources in a Chinese City [J]. *Social Forces*, 1993, 72: 555—576.
- [10] Logan, J. R., Y. Bian & F. Bian. Housing Inequality in Urban China in the 1990s [J]. *International Journal of Urban and Regional Research*, 1999, 23: 7—25.
- [11] Yeh, A. G. O & Wu, F. Internal Structure of Chinese Cities in the Midst of Economic Reform [J]. *Urban Geography*, 1995, 16: 521—554.
- [12] Wu, F. Real Estate Development and the Transformation of Urban Space in China's Transitional Economy, with Special Reference to Shanghai [M] /J. R. Logan, ed. *The New Chinese City*. Oxford: Blackwell Pub-

lishing, 2002.

- [13] Wu, F. Socio-spatial Differentiation in Urban China: Evidence from Shanghai's Real Estate Markets [J]. *Environment and Planning A*, 2002, 34: 1591—1615.
- [14] Yeh, A. G. O., X. Xu & H. Hu. The Social Space of Guangzhou City, China [J]. *Urban Geography*, 1995, 16: 595—621.
- [15] Chan, K. W. Post—Mao China: A Two-class Urban Society in the Making [J]. *International Journal of Urban and Regional Research*, 1996, 20: 134—150.
- [16] Gu, C. L. & H. Liu. Social Polarization and Segregation in Beijing [M] // J. R. Logan, ed. *The New Chinese City*. Oxford: Blackwell Publishing, 2002.
- [17] Fan, C. C. The Elite, the Natives, and the Outsiders: Migration and Labour Market Segmentation in Urban China [J]. *Annals of the Association of American Geographers*, 2002, 92: 103—124.
- [18] Leaf, M. Inner City Redevelopment in China: Implication for the City of Beijing [J]. *Cities*, 1995, 12: 149—162.
- [19] Wang, Y. P. & A. Murie. Social and Spatial Implications of Housing Reform in China [J]. *International Journal of Urban and Regional Research*, 2000, 24: 397—417.
- [20] Fang, K. Dangdai Beijing Jiucheng Gengxin: Diaocha, Fenxin Yu Yanjiu (Contemporary Redevelopment in the Inner City of Beijing: Survey, Analysis, and Investigation) [M]. Beijing: China Construction Industry Publishing House, 2000.
- [21] Zhang, T. Urban Development and a Socialist Pro-growth Coalition in Shanghai [J]. *Urban Affairs Review*, 2002, 37: 475—499.
- [22] Gans, H. J. The Failure of Urban Renewal: A Critique and Some Proposals. In: J. Bellush & M. Hausknecht, eds., *Urban Renewal: People, Politics and Planning*. Garden City, NY: Anchor Books.
- [23] Hartman, C. The Housing of Relocated Families [J]. *Journal of American Institute of Planners*, 1964, 30: 266—286.
- [24] Jacobs, J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House. Keating, L. Redeveloping Public Housing: Relearning Urban Renewal's Immutable Lessons [J]. *Journal of the American Planning Association*, 2000, 66: 384—397.
- [25] Keating, W. D. & N. Krumholz, eds. *Rebuilding Urban Neighbourhoods: Achievements, Opportunities and Limits* [M]. Thousand Oaks, CA: Sage Publications, 1999.
- [26] Patel, S., C. d' Cruz & S. Burra. Beyond Evictions in a Global City: People-managed Resettlement in Mumbai. *Environment and Urbanization*, 2002, 14: 159—172.
- [27] Carmon, N. Three Generations of Urban Renewal Policies: Analysis and Policy Implication [J]. *Geoforum*, 1999, 30: 145—158.
- [28] Short, J. R. *Housing in Britain: The Post-War Experience* [M]. London: Methuen, 1982. Solinger, D. J. *Contesting Citizenship in Urban China: Peasant Migrants, the State, and the Logic of the Market* [M]. Berkeley: University of California Press, 1999.
- [29] Hartman, C. *Relocation: Illusory Promise and No Relief* [J]. *Virginia Law Review*, 1971, 57: 745—817.
- [30] Wates, N. & C. Kneivitt. *Community Architecture: How People Are Creating Their Own Environment* [M]. London: Penguin, 1987.
- [31] Clay, P. *Neighbourhood Renewal: Trends and Strategies* [M]. Lexington, MA: Lexington Books, 1979.
- [32] Murrie, A. *Neighbourhood Housing Renewal in Britain* [M] // N. Carmon, ed. *Neighbourhood Policy and Programmes: Past and Present*. London: Macmillan, 1990.
- [33] Healey, P., S. Davoudi, M. O' Toole, D. Usher & S. Tavsanoglu, eds. *Rebuilding the City, Property-led Urban Regeneration* [M]. London: E & F N Spon, 1992.
- [34] Imrie, R. & H. Thomas, eds. *British Urban Policy: An Evaluation of the Urban Development Corporation* [M]. 2nd edition. London: Sage Publications, 1999.
- [35] Turok, I. Property-led Urban Regeneration: Panacea or Placebo? [J]. *Environment and Planning A*, 1992, 24: 361—379.
- [36] Berry, J. N. & W. S. McGreal. Community and Inter Agency Structures in the Regeneration of Inner City Belfast [J]. *Town Planning Review*, 1995, 66: 129—142.
- [37] Cameron, S. & J. Doling. Housing Neighbourhoods and Urban Regeneration [J]. *Urban Studies*, 1994, 31: 1211—1233.
- [38] Loftman, P. & B. Nevill. Prestige Projects and Urban Regeneration in the 1980s and 1990s: A Review of Benefits and Limitations [J]. *Policy Practice and Research*, 1995, 10: 299—315.
- [39] Davoudi, S. City Challenge: The Three-way Partnerships [J]. *Planning Practice and Research*, 1995, 10: 333—344.
- [40] Wallace, M. A New Approach to Neighbourhood Renewal in England [J]. *Urban Studies*, 2001, 38: 2163—2166.
- [41] Ferguson, R. F. & W. T. Dickens, eds. *Urban Problems and Community Development* [M]. Washington DC: Brookings Institution Press, 1999.
- [42] Nanjing Statistical Bureau. *Nanjing Statistical Yearbook 2002* [M]. Beijing: China Statistical Press, 2002.
- [43] Zhong, D. & X. Chen. Maintaining and Developing Neighbourhood Structure in Old Town Area Renewal [J]. *Transaction of South East University*, 2000, 6: 65—75.
- [44] Dowall, D. E. Urban Residential Redevelopment in the People's Republic of China [J]. *Urban Studies*, 1994, 31: 1497—1516.

遗产在城市更新中的角色演变 ——解读上海中心城区“旧改” 进程中的三个案例

The Role Evolution of Urban Heritages in Urban Renewal Process ——Analysis of Three Cases in Downtown Redevelopment in Shanghai

钟晓华 周俭

解读城市遗产在城市更新过程中的角色演变。从消费主义主导下的将遗产作为文化符号的商业开发，到二轮“旧改”夹缝中艰难自行更新的商住混合空间，再到“社会生态”理念引导下的遗产价值的整体保护，不同的城市遗产在经济社会结构转型、价值观念变迁、城市发展战略调整的动态过程中，在多重因素共同作用下呈现出了不同的更新结果，并反作用于城市更新。

【摘要】 本文通过对三个上海石库门里弄更新案例的解读，将其置于20世纪90年代以来的三轮“旧改”的背景中，分析城市遗产在社会结构转型、价值观念变迁、城市发展战略调整的动态过程中，在多重因素共同作用下呈现出的不同更新结果，并简述其社会效应。

【关键词】 遗产 城市更新 旧区改造

Abstract: Through the comparative analysis of three renewal cases of Shikumen blocks in Shanghai, this article tries to put the urban heritages into the discourse of three periods of old residential districts' reconstruction in downtown Shanghai since 1990's. During the dynamic processes of social structure transformation, value change and urban development strategy modification, this article analyses different results of urban heritage renewals and evaluates their social effects.

Keywords: heritage, urban renewal, reconstruction of old residential districts

以“城市遗产”为题，无意从文物保护、建筑更新、城市设计等领域展开论述，而是将其置于城市开发的大背景中，以上海近年的“旧改”进程为例，通过案例比较，

1 城市更新语境中的城市遗产

本文所用的“遗产”是指城市中建成的历史文化遗产，即能够体现一个城市历史、文化、科学、艺术、社会价值的，具有传统和地方特色的历史街区、历史环境和历史建筑物等等。城市遗产的讨论无法避免城市更新，“遗产”原本就是在大规模、快速城市更新的威胁下被重申和强调的。从“优秀历史建筑”、“历史文化街区”等提法的出现到概念的修正扩展，从专家论著、立法到成立专门执行机构的过程，就是一个城市更新过程价值变迁的体现，是一种空间生产的新话语。

1.1 国外城市遗产保护历程

城市遗产的提法起源于西方专家领域，在第二次世界大战后大规模城市建设初期，历史街区之类的城市遗产还只是被认为破旧不堪的地方，应当予以拆除并实施综合性开发。第一次保护运动与民族主义和宗教背景密切相关，旨在保护与历史伟大人物和教区教义相关的单体建筑和文物遗迹；20世纪60~70年代，由于社会的强力反弹，西方城市开发由权力和资本主导、以土地/空间效益为目标的

经济开发模式,转变为以市民为主体、以社会建设为目标的社会开发型模式^[1],第二次保护运动在此背景下展开,其重点转移到了历史建筑群、城市景观和建筑环境,几乎在同一时期,大多数欧美国家都出台了地区性的保护政策;20世纪90年代,保护过程中的土地利用、交通系统、地区人口和社会结构等现代城市发展问题被陆续提出,导致了第三次保护思潮的出现,工作重点放在了促进投资和推动地方经济发展的更有针对性的地方化保护政策上。历史街区的保护与振兴成了一对并列的目标。如何处理“难以阻挡的经济发展需求”和“保护历史物质景观而带来的限制与控制”之间的矛盾,成了历史街区更新的一大世界性难题^[2]。

1.2 国内城市遗产保护历程

20世纪80年代以来的中国发生着急速的社会变迁,从根本上改变着城市空间重组的动力,特别是90年代以后,随着城市土地使用制度、分权制、住房制度、产权制度的一系列制度变革,市场力量、社会力量以及正式/非正式制度力量在空间中交汇碰撞,新的空间形态和新的空间生产方式在剧烈的冲突、解体和重构中形成。这样的变革在新旧交替的空间中格外突出,旧城始终作为政治经济活动、历史文化遗存的集中地,占据着城市的核心地位。起步较晚的中国城市遗产保护与更新经验与西方世界不同,一来自20世纪80年代后期至今的“经济开发性模式”并未被“社会开发性模式”所取代^[1];二来历史遗产保护处于“重建时代”的“大规模爆破”和“城市美化”运动^[3]的夹缝中,这两点使中国的历史街区保护有着更为特殊的运作机制。从“大拆大建”时期的“建设性破坏”到专家们挺身而出保卫古城,到“仿古一条街”的建设时髦,到如今蔓延全国的“申遗”热潮^①,历史街区保护被逐渐剥离出“旧城改造”的范畴,保护与更新成了新的话语。目前,我国已经初步建立了文化遗产的保护体系:《中华人民共和国文物保护法(2007年修订)》将不可移动文物的保护分为两大类,即文物保护单位以及历史文化名城和历史文化街区、村庄。2008年1月1日开始施行的《城乡规划法》确定自然与文化遗产保护应当作为城市总体规划、镇总体规划的强制性内容。

1.3 城市遗产与城市更新的关系

一般旧区改造常用以房地产开发为主导的整体拆迁模

式:“买地—动拆迁—建设”。为了平衡土地、动拆迁和房屋建设等成本,出现容积率更大的高层住宅/办公楼。很多城市遗产都占据着城市重要地段的土地资源,自然会在追求土地资源再配置的城市大发展时期备受关注。拆除还是保留、保护与利用、文化传承与城市发展,如何妥善处理有价值的城市遗产对于许多城市来说都是一个具有挑战性的课题。城市遗产更新不仅是对物质结构的更新,还涉及各类建筑与空间的实际利用问题,也就是物质空间与经济社会活动的同步更新。城市遗产与城市更新的特殊关系也体现其在城市更新过程中的重要作用,城市遗产保护与更新牵涉到政府、市场、公众、专家等诸多方面,与改造时期、地段区位、决策行动息息相关,可谓是讲究“天时”、“地利”、“人和”的复杂体系,也是关涉政治、经济和文化战略及其制度走向的综合项目。

2 上海“旧改”进程中的城市遗产

上海是一个近代崛起的城市,不同于北京、南京、西安等在历代古都的基础上演变而成的现代大都市,是在殖民、开埠之下的小渔村向世界主义大都市的迅速发展,五方杂处、华洋杂居的空间形态使这个城市个性鲜明。上海中心城旧住区,形成于19世纪中后期和20世纪初期至30~40年代(上海近代历史上第一个快速经济增长和城市扩张时期),以新、旧里弄建筑、花园住宅和公寓建筑等为主体、具有一定历史文化价值的住区。目前,上海是国务院公布的第二批国家历史文化名城,市内有全国重点文物保护单位16处,市级文物保护单位113处。1989年以来,上海市人民政府分三批公布了398处优秀历史建筑。市文管会根据2002年10月修订的《文物保护法》首批公布了分布在普陀区以外的18个区县的632处“不可移动文物”,主要为名人故居、近代建筑、特色民居、传统店铺、古建筑等。2003年,上海市在中心城区确定了12处“历史文化风貌区”,总用地面积约为27km²。

2.1 第一轮“旧改”——破旧立新

上海中心城区初现于近代,租界时期的特殊历史背景以及建国以后住房公有化,使中心城区的土地使用和居住

① 自1985年加入《世界遗产公约》至今,中国已拥有40处世界遗产,其中文化遗产26处,自然遗产8处,自然与文化双遗产4处,文化景观两处。“申遗”成功对地方带来的巨大经济效益和社会效益在某种程度上的确显而易见。以贵州荔波为例,2008年游客量达204万人次,综合收入近5亿元,是“申遗”成功前2006年的五六倍;云南丽江古城在被列为世界文化遗产后,其旅游综合收入达到13.44亿元,占丽江国民生产总值的50%。靠“申遗”发财极大地刺激着地方官员们的神经,在利益驱动下,地方政府掀起了“申遗”热。摘自《中国青年报》(2010年09月27日)

情况混杂而拥挤。据 1949 年统计,在当时市区 82.4km² 范围内,公寓占 43%、花园住宅占 9.5%、新式里弄占 19.8%、旧式里弄占 52.7%、简屋棚户占 13.7%。旧式里弄的住宅建筑密度高达 80%。为缓解中心城区的住房压力,隙地插建、零星拆建成了新中国成立后直至 1970 年代的主要旧城改造模式。

继 1980 年代的“23 片”计划^①之后,20 世纪 90 年代,上海第一轮中心城区旧改正式拉开序幕。1992 年,上海市第六次党代会明确提出要加快旧城改造步伐。当时,针对“住房难”的突出矛盾,上海以实行土地批租为突破,提出“到 2000 年完成市区 365 万 m² 危棚简屋改造(简称‘365 危棚简屋’)。”1987 年颁布《上海市土地使用权有偿转让办法》;1988 年 8 月进行了第一块土地公开招标的实践;1992~1993 年出现了土地批租高潮,仅两年上海共批租 459 幅土地,其中市区 227 幅,涉及旧区改造的 147 幅。1991~2000 年,全市共拆除各类旧房屋 2800 万 m²,动迁居民约 64 万户。十年“旧改”,市区人均居住面积从 1991 年的 6.7m² 上升到 2000 年的 11.8m²,住宅成套率从“七五”期末的 31.4% 提高到“九五”期末的 74%。第一轮旧改时期,面对着 1980 年代末 280 万 km² 范围内 706 万居民的困境、面对着土地换资本、改善投资环境的迫切诉求,大范围“保护”处于高强度、超负荷居住功能使用中的城市遗产(旧里)是奢侈的。这一时期大量拆除的二级旧里房屋达 1720 万 m² (约 34 万户),超强度开发和高层建筑的布局失控、缺乏对城市历史的理解和尊重,使城市遗产受到威胁。

2.2 第二轮“旧改”——调整保护

第二轮“旧改”启动于新世纪初,据 2001 年统计,全市中心城区还有超过 1600 万 m² 的旧式里弄房屋需要进行改造。2001 年上海市政府第 110 次常务会议通过了

《上海市城市房屋拆迁管理实施细则》,要求旧改补偿标准以市场评估价为准,实行货币安置为主,“拆、改、留”并举。到 2005 年前,在第二轮旧改中,上海旧改 700 万 m²,让 28 万户受益。同时,这一时期也是城市遗产角色演变的重要时期,时任领导对于城市历史文化的反思、新天地的巨大成功,使得城市遗产的保护与再利用由点及面地融入了城市更新的总体进程。从 1999 年的风貌区保护试行意见,到 2002 年保护条例的颁布,再到保护规划的编制,新一轮旧城改造欲对城市遗产实施“最严格”的保护。2004 年 8 月,韩正市长在相关会议上表示“开发新建是发展,保护改造也是发展”的观点,城市遗产不仅是物质景观,也包括历史文化遗产及其与其他城市要素的关联。这一时期制度与观念的转变,也给保护范围以外的旧里带来了生存空间,以及与时代相适应的空间再生产。

2.3 第三轮“旧改”——民生反思

2005 年颁布的《上海市旧住房综合改造管理暂行办法》标志着第三轮“旧改”的开始,该政策与城市遗产保护直接衔接,将改造对象定为“规划予以保留、建筑结构较好、但建筑标准较低的住房”,一种“原生态”的遗产保护方式被提出并应用到旧城更新中,由政府出资修缮历史建筑、改善居民生活设施。与此同时,仍有建筑质量差、布局杂乱、配套设施缺乏、社区结构不尽完整的旧里面临拆除,根据上海市人民政府 2009 年颁布的《关于进一步推进本市旧区改造工作的若干意见》:“十一五”中心城区二级旧里以下房屋改造,全市共需拆除危旧房 7000 多万 m²。面对“拆”和“留”的判断及其“十二五”规划的民生战略,城市更新中的遗产保护亟待一系列机制与法规的制定与完善,如合理的房屋鉴定、地块确认、房屋产权管理、更新政策导向、监督机制等。

三轮“旧改”及城市遗产相关政策的比较

表 1

三轮“旧改”	“旧改”标志性政策/文件	主要内容	城市遗产标志性政策/文件	主要内容
第一轮“旧改” 1992~2000 年	《上海市土地使用权有偿转让办法》(1987 年) 《关于加快本市中心城区危棚简屋改造的若干意见》(1996 年)	通过减免或者缓缴土地的出让金、手续费、管理费等一系列优惠政策,吸引中外开发商参与旧区改造的地块开发	上海首部涉及遗产保护的地方法规《上海市优秀近代建筑保护管理办法》(1991 年)	明确近代保护建筑的三个级别、保护范围、建控地带及管辖机构、管理权限

^① 1980 年,上海市委、市人民政府召开住宅建设工作会议,制定了“住宅建设与城市建设相结合,新区建设与旧城改造相结合,新建住宅与改造修缮旧房相结合”的方针,确定了“相对集中、成片改造”的原则,并制订了全市 23 片地区改造规划。这 23 片地区占地 415.7hm²,拆除住户 12 万余户,拆除各类建筑面积 331 万 m²,新建住宅 824 万 m²。参见《上海建设(1949—1985)》,上海科学技术文献出版社,1989 年。

续表

三轮“旧改”	“旧改”标志性政策/文件	主要内容	城市遗产标志性政策/文件	主要内容
第二轮“旧改” 2001~2004年	《中心城区“十一五”旧区改造规划》(2000年) 《上海市城市房屋拆迁管理实施细则》(2001年)	从由“拆”为主到主张“拆改留”并举的旧区改造,开发商不再享受优惠政策,政策倾斜收购改造;改造方式转向土地储备开发	《上海市历史文化风貌区和优秀历史建筑保护条例》(2002年)	对风貌区及历史建筑保护的措施、资金及再利用等问题进行了规定
第三轮“旧改” 2005年—	《上海市旧住房综合改造管理暂行办法》(2005年) 《上海市人民政府关于进一步加强房屋拆迁管理工作通知》(2005年) 《关于进一步推进本市旧区改造工作的若干意见》(2009年)	对城市规划予以保留、建筑结构较好、但建筑标准较低的住房进行综合改造并完善配套设施,对改造资金来源、新增产权权属、租赁管理进行了规定	市政府批复同意12个历史文化风貌区保护规划(2005年)	将郊区及浦东新区已有的32个历史文化名镇与全市范围内144条风貌保护道路被纳入遗产保护范围,并通过住房保障体制的完善,进一步平衡居民生活改善与历史建筑保护

3 解读石库门更新案例

石库门里弄是上海一种集中成片、多样化、典型的历史建筑,从19世纪末到20世纪30年代中,它成为上海城市住宅中建造数量最大的住宅类型,多居于城市中心地段,是上海近代城市极富地方特色的城市遗产,在中国近代城市和建筑历史上具有特殊的重要价值。经历了三轮“旧改”的大量拆建,大量石库门已经被拆除,根据上海统计年鉴,2009年全市还有新式里弄528.06万 m^2 、一级旧里473.79万 m^2 ^①,大多集中于中心城区。本文选取新天地、田子坊、步高里三个不同时期、不同更新方式的石库门个案,解读城市遗产在城市更新中的角色演变。

3.1 新天地——遗产作为文化符号的再利用

新天地位于淮海中路南侧,1990年代中后期由香港瑞安集团和上海复兴建设发展有限公司合资开发,总投资11亿港元,瑞安集团占97%股权,由以旧建筑再生闻名的美国建筑师本·伍德(Benjamin. Wood)担当设计。将中共“一大”会址旁3万 m^2 的里弄石库门住宅(东至黄陂南路、西到马当路、北沿太仓路、南接自忠路)改造成了集餐饮、购物和娱乐为一体的消费空间,总建筑面积达6万 m^2 。处于第一轮“旧改”时期的新天地项目,由于处于全国重点文物保护单位大会址的保护建设控制范围之内,而没有采取“买地—动拆迁—建高层”的一般模式。但开发商仍在相关法规限制下实现了利润最大化并争取到了相当优惠的政策补偿,即其旁太平桥地块52hm²的开发

权(翠湖天地)。开发当时,“一大”会址周边的里弄并未被列入被保护的城市遗产范围,因此除了大的里弄空间肌理、大部分建筑外墙体被保留外,建筑从结构、地面到内部空间格局都进行了二次设计。实际上“新天地”的成功在于商业开发,而非遗产保护^[4]。利用代表上海地方生活的石库门符号及其毗邻高级商务圈的区位优势,将城市文化导入商业地产开发,创造文化故事和事件、营造空间价值、重视目标消费者的偏好,借助城市文化力量创造商业附加值。新天地的前期项目投资巨大,但由此带动后期商业项目开发,获得了超值的项目溢价能力,可谓是旧里弄商业化更新的成功案例(图1)。

虽然对于新天地有着诸如“假古董”、“士绅化”等批评意见,但是该案例在城市遗产角色演变方面有着不可否认的重要意义。正是这一成功的商业行为揭开了城市遗产保护的神秘面纱,使古旧的遗产变得时尚,变成社会生活中的重要部分。新天地的项目成功之后,又有北苏州河、巨鹿路、溧阳路等地块表示要“打造旧上海风情”,市场机制使原来被视为“鸡肋”的旧里遗产逐渐显露出价值。同时市民可以通过房屋买卖市场了解城市遗产的价值,起到宣传的作用,使他们意识到“老房子原来可以卖个好价钱”,还有很多人接受了“老房子可以外面不动、里面自己装修,改善居住条件”保护理念。

这个案例中,城市遗产作为文化符号激活了市场,市场也成了一项可供选择的保护遗产的途径,如外滩“置换计划”,上海市政府等机关企事业单位外迁,吸引外资银行进驻,以功能置换和使用权交换促进遗产的内外更新和保护。然而在土地资源日益紧张的背景下以及在市场机制

① 数据来源:上海市统计年鉴,2010年。



图1 新天地北里入口——时尚的纯商业空间

的自然选择下，固然是易于商业开发的城市遗产优先获得保护，而处于城市中心区的大部分里弄石库门，仍面临着区位极差地租及自身功能定位方面的两难抉择，新天地复兴路、马当路、黄陂路一带的几幅地块与原来的新天地里弄质量相近，却在新天地项目之后被迅速夷平，这与该项目商业成功所带来的土地溢价不无关系。在《物权法》出台的今天，这种模式成功的前提其实已不存在，在全国“泛新天地化”的更新大潮中，也并未出现成功的翻版。

3.2 田子坊——遗产作为社会空间的再生产

与新天地一样，田子坊也位于上海市中心城区，南起泰康路、北至建国中路、东临思南路、西至瑞金二路，占地约7.2hm²。形成于20世纪20年代的租界时期，地处华洋两界的过渡地区，是一个保留着花园洋房、新老里弄、里弄工厂等丰富建筑形态的社区，原名志成坊。作为上海中心城社区的代表，它反映了上海这一地段从近代江南农村社区、到法租界华洋混住社区、到里弄工厂聚集的生产型社区、继而至生产衰败创意产业兴起的混合社区的更新发展脉络。20世纪20~80年代，这一地区曾是里弄工厂聚集区，有食品加工、机械制造等几十家工厂或车间，90年代由于产业结构调整以及中心城区规划要求，形成了许多空置厂房。自1998年至今的田子坊更新始于马

路菜场的肃清，先将空置厂房租借给艺术设计室，商业继而扩张至周边民居，形成了居住、文化产业、服务业共存的混合社区格局。三条已开发的弄堂共有671户居民，其中有相当比例的外来务工租房者、本地居民也以老年人和经济条件低下的居民为主。目前已有400余户居民将全部或部分房屋出租开店，业态主要是艺术工作室、零售（手工艺品、服饰）以及特色餐饮（图2）。

田子坊所在的里弄区并不属于现行法规条例保护范围内的城市遗产，使得田子坊在以二级旧里改造为重点的第二轮“旧改”期间（2003~2006年）一直面临着拆迁危机，并有业已批准中国台湾地产商开发规划及张贴在外的拆迁公告。但在十年的发展中，田子坊的居民和商家在其特殊策划团队的引导下，上演了一场自下而上的“田子坊保卫战”。在执着的街道官员的坚持下、在旅加商人的创意策划下，艺术家、学者、媒体先后加入，论证出了该街坊作为城市遗产的独特价值，不同历史时期积淀下的丰富建筑类型、空间形态也成了当下流行的“创意产业”的理论发源地。2008年，随着知名艺术家纷纷入驻、中外游客盈门，田子坊名气越来越大，房租越来越高，发展之势不可阻挡。区政府正式成立田子坊管委会，出资改善基础设施，补充完善了规划用地调整、住房用途调整等一系列规范化程序。至此，田子坊街区从一个不在保护之列的二级



图2 田子坊里弄——自发破墙开店，楼上仍是住户

旧里，变成了上海唯一一个石库门“AAA级景区”；由多方利益主体共同创造了一个建筑形态完整保留、生活原态与时尚产业并存的城市遗产更新实例。

田子坊案例的成功是逆向的城市遗产保护更新过程，不是“保护为名的开发”，而是“开发为名的保护”。城市遗产价值的认识过程同步于老建筑空间再利用的开发过程，园区开发者、商家、居民因为想保住遗产所带来的相关利益，而联手挖掘城市遗产的价值，对抗拆迁压力。过程中，毗邻的“衡山路—复兴路历史文化风貌区”的辐射效应成了田子坊得以避靠的力量之一，而以阮仪三、郑时龄教授为代表的保护专家的论证与呼吁也是极其有力的权威支持。虽然现行的“旧改”政策并不适用于田子坊的更新方式，但是2008年以后将田子坊纳入正规体制的尝试，以及其后的一系列补充制度的出台，无疑也显示了城市遗产反作用于城市治理的角色演变。虽然特殊时期、特殊行动者、特殊空间作用下的田子坊更新方式并不一定具有被复制推广的可能性，但是案例所体现的城市遗产的空间价值所带来的经济、社会、文化效应，无疑是遗产作为社会空间的意义所在。

3.3 步高里——遗产作为价值整体的再评估

步高里位于卢湾区陕西南路和建国西路交界处，为典型的旧式里弄住宅群，由法商建于1930年，曾属于法租界，是上海市级文物保护单位。共有砖木结构二层石库门

建筑78幢，形成了完整的里弄街坊格局，弄堂口的中国式牌楼独具特色。步高里作为收到国家文物保护法保护的里弄石库门，步高里虽然具有极佳的营造技艺和建筑质量，却仍无法满足80年后的现代生活需求。相邻的非文保旧里街坊被改造成了现代化高档住宅，而生活在步高里的居民却仍在使用老式马桶。历年的区人大、政协都有相关提案，除了居住密度高、设施缺乏、房屋老化等老问题，经费拮据的老式街区物业也远无法满足居民日益提高的现代社区服务需求等。2008年，卢湾区房地局对步高里进行改造，通过洗墙等方式还原建筑表面形态，并改善内部居住条件，最显著的成效是有了坐便器。此外，还安装了小水表、电表，理顺了各种线路，新装了厨房简易喷淋装置等等。步高里外墙修缮和卫生间改造的花费是700万元，其中，每户居民出资100元，市文管会奖励资助了100万元，其他都由区政府承担（图3）。

随着“原生态”保护的提出，保护专家对这些仍被作为生活场所的城市遗产的价值进行了再评估，认为这种与日常生活密切相关的历史建筑及空间是具有极高价值的“活态”遗产。将日常生活纳入城市遗产的保护更新，是将城市遗产作为物质/非物质价值整体的反思实践，在新天地、田子坊等石库门更新案例闻名中外之后，复活了上海人特别是精英人士的城市记忆，中心城区不仅是土地，不仅是历史建筑空间，而且是上海人独特的生活空间，石库门作为城市遗产变成了有感情、有集体记忆的空间。



图3 改造后的步高里里弄——仍为纯居住空间

在历史建筑与历史街区等城市遗产的物质价值早已被充分认识的当下，将原住民的社区生活也纳入到遗产保护的范畴，体现了治理主体对于城市更新社会成本的反思，也非常契合第三“旧改”的民生主题，然而所谓“活化石”的遗产整体保护，只会将保护陷于发展的困境。虽然，“石库门”马桶是针对遗产使用现状的技术创新，但是从长远的日常维护来说，简单的外立面修缮、卫生设施改善并不能改变居民生活的局促，对于已遭“七十二家房客”^①破坏的遗产内部结构而言无疑又是再破坏。加之历史遗留下来的老住宅产权属性问题^②及文保单位的交易限制，使得意欲外迁的本地居民只能将不适宜居住的住房出租给外来务工者，使用者的频繁流动、及使用者遗产保护意识及能力的不足，都无法将使用者纳入到城市遗产的保护范畴中，有专业人士将类似步高里的城市遗产更新称为“临时的好事”。

遗产角色演变的个案比较

表2

	新天地	田子坊	步高里
遗产级别	二级旧里 + 国家级文物保护单位（“一大”会址）	二级旧里	市级文物保护单位
更新时间	1997 ~ 2001 年	2000 年至今	2008 年
更新方式	文保单位控制区，由区政府和大开发商主导的商业开发。保留原有石库门空间及建筑形态，内部拆除重建	面临拆迁危机的非保护里弄。由街道政府、小商业、社会精英及居民共同参与的渐进式商业更新，区政府后期介入管理，保留建筑和空间形态	由政府主导的改善型更新，由区政府、文保部门、居民共同出资修缮建筑立面、完善卫生设施、增加公共空间
更新结果	周边地价上升 石库门价值被重视 “上海怀旧”风潮 全国“泛新天地化”	租金及房价飙升 规划及房屋用途的调整 创意产业的立论	里弄马桶的专利技术 原生态保护的反思 “石库门生活”申报国家级非物质文化遗产
遗产角色	作为文化符号的再利用	作为社会空间的再生产	作为价值整体的再评估

4 结语

三轮“旧改”，上海中心城区以经济发展为直接动力，通过大规模的城市开发和改造获得更新。而过程中城市遗产的角色也在逐渐演变，在第一轮“土地批租”大潮中被置于级差地租带来的直接利益之外，在第二轮“拆、改、留”战略调整期中获得了自行更新的空间，直至在第三轮“综合旧改”中被整体性保护。新天地的案

例中，第一轮“旧改”大潮、土地批租改革，造就了瑞安与卢湾区政府的一拍即合，虽然“一大”会址的政治特殊性和文保单位的保护严格性限制了更新形式，但是港资背景的开发者和美国设计师以国外既有经验为鉴，加上区政府的优惠政策补偿和强有力的拆迁支持，使城市遗产作为文化符号迅速得到了商业化的价值体现；田子坊的案例中，处于“拆”、“留”尴尬境地的非保护旧里，在东南亚金融危机房地产发展停滞的缝隙中得以起步，在另类官员、文化商人和精英权威的合作下，挖掘

① 由于解放后的历史原因和人口增长的事实，多数上海中心城区的花园住宅、里弄住宅由原来的一幢一户、一门一户或一层一户，改变为多户甚至十几户共住，形成了所谓的“七十二家房客”的局面。

② 步高里的住户绝大多数仅拥有房屋使用权，房屋主权由卢湾区房管局代管（真正产权人为上海宗教局）。

出了自我保护的价值资源，而第二轮“旧改”进程对城市遗产由点到面、由模糊到严格的保护政策调整，也成了田子坊发展的契机，多元利益主体最终在街区渐进更新的过程中共同获益，从而达到机制再平衡；步高里的案例中，作为文保单位的严格保护要求，在以“民生”为主题的第三轮“旧改”中发展成了整体性的保护，不仅保护物质空间，也保护居住在其中的居民，既修缮城市遗产又改善居住设施，城市遗产的保护更新同时获得了和谐的社会赞誉。城市遗产在城市更新中的角色演变体现了从土地价值、到土地上的历史建筑及空间形态附加价值、到作为生活空间中的历史文化价值的空间价值的叠加、交互过程，城市遗产作为特殊的空间不仅经历了被更新的客体过程，也成就了城市治理、产业结构、消费文化、社会心理等诸多方面的主体再生产，其综合价值逐渐显现。

参考文献

- [1] 陈映芳. 城市开发的正当性危机与合理性空间 [J]. 社会学研究. 2008 (3).
- [2] 史蒂文·蒂耶斯德尔等. 城市历史街区的复兴 [M]. 张政英等译. 北京: 中国建筑工业出版社, 2006.
- [3] 张松. 历史城市保护学导论——文化遗产和历史环境保护的一种整体性方法 [M]. 上海: 同济大学出版社, 2008.
- [4] 常青. 旧改中的上海建筑及其都市历史语境 [J]. 建筑学报. 2009 (10).
- [5] 王婷婷, 张京祥. 文化导向的城市复兴——一个批判性的视角 [J]. 城市发展研究. 2009 (6).
- [6] 阮仪三等. 再论市场经济背景下的城市遗产保护 [J]. 城市规划. 2003 (12).
- [7] 邵甬, 阮仪三. 市场经济背景下的城市遗产保护——以上海市卢湾区思南路花园住宅区为例 [J]. 城市规划汇刊. 2003 (2).
- [8] 张松. 上海城市遗产的保护策略 [J]. 城市规划. 2006 (2).
- [9] 陈映芳等. 都市大开发——空间生产的政治社会学 [M]. 上海: 上海古籍出版社, 2009.
- [10] 徐明前. 城市的文脉——上海中心城旧住区发展方式新论 [M]. 上海: 学林出版社, 2004.
- [11] 约翰·厄里. 全球复杂性 [M]. 李冠福译. 北京: 北京师范大学出版集团, 2009.

对外交通方式转变对 武汉城市空间结构的影响

Influences of the Change of External Traffic Mode on Wuhan Urban Space Structure

吴之凌 汪颢

【摘要】 武汉作为区域中心城市，并拥有“九省通衢”的区域交通地位，在水运交通时代，城镇临长江要塞点状布局；在铁路运输时代，沿江高地的铁路一线布局重型工业，引导城市空间带状拓展；在公路运输时代，城市沿外延性干道环型填充；在快速交通时代，城市空间沿对外放射公路，轴向重点突破；在高速交通时代，城市空间突破主城区，沿区域高速公路大力发展新城；展望未来，在复合交通时代，武汉将做实都市区，并大力建设外围卫星城，实现城市区域化。

【关键词】 空间拓展 对外交通 主导交通方式 武汉

Abstract: As the central city in the regional area, Wuhan is also famous for the thoroughfare of nine provinces. In the marine transport era, the city and towns were distributed along the strongholds of Yangtze River in a punctuate pattern; in the railage era, heavy industries were well laid out along the railways on the upland of the river, which leaded belt-shaped expansion of urban space; in the road transit era, city developed circularly along the extensive roads; in the rapid transport era, urban space developed in axial directions along the urban external radial roads; in the high-speed transportation

era, urban space broke through the central city area and new towns were developed vigorously along the regional highways. Look into the future, in the multi-transit mode era, the central area of Wuhan will reach maturity and in the meanwhile, to build outward satellite cities to realize city regional development.

Keywords: urban space expansion, external transportation, predominant transit mode, Wuhan

1 引言

城市是承担一定范围内的聚居、生产、交易功能的特定区域，所以城市的对外交通主导方式将影响到城市的发展规模、空间格局和外部形态，甚至直接影响到城市的兴起和衰落，如石家庄、郑州、徐州等。在当前城市区域化、区域城市化的背景下，城市对外交通的便捷性、运输效率和运营成本，通过引导城市的工业布局、产品流向、出行方式、居住模式、土地价值等，影响和决定城市拓展方向和城市空间结构。

武汉地处全国经济地理中心，是中部地区的中心城市，具有“九省通衢”的区位优势，所以武汉的发展与区域交通发展紧密联系，城市发展与交通方式有很大的关联性和互动性。历史上，武汉分别经历了水运交通、铁路运输、公路运输、快速交通、高速交通等时代。随着城市对外主导交通方式的变革，武汉的城市空间拓展模式和用地空间布局结构也有较大变化。研究武汉空间结构因应对外主导交通方式变化的规律和脉络，可以准确地把握和科学地预测城市的未来发展。

作者：吴之凌，武汉市国土资源和规划局副局长，正高职高级规划师
汪颢，华中科技大学经济学院博士生，武汉市规划设计研究院高级规划师

2 航运交通时代的武汉空间发展

2.1 武汉三镇因航运而兴起

中国最大的河流——长江，与其最大的支流——汉水，在江汉平原的东缘汇合。三国时期，蜀吴两军在此对垒，因当时水运交通仍是兵力运输的主要方式，所以该地区成为蜀吴相争之地。

为了扼据长江水运交通要道，蜀国于汉阳地区的鲁山（今龟山）北筑却月城。建安十三年（公元 208 年）吴国孙权破城，令刘琦于鲁山南之凤栖山西筑鲁山城，后扩鲁山城筑汉阳城。东吴黄武二年（公元 223 年），孙权在武昌地区的江夏山（今蛇山）东北筑夏口城，后修葺和扩建夏口城为郢州城、鄂州城。至此，因为长江航运，在长江两岸崛起了汉阳、武昌两座遥相对峙的军事要塞，奠定了以后武昌和汉阳的基础。

汉水是当时陕西秦岭以南的汉中、安康、商州以及湖北的襄阳、随州等富裕地区大宗货物下江南的主要运输通道，漕运发达，加之明成化三年汉水改道，汉水入长江之口成为往来船舶和船工的修整之地，人员逐渐汇集，商贸业迅速发展，始成市集，因位于汉水之口，称为“汉口”。鸦片战争后，跨洋而来的英、美、德等国侵略者，乘轮船逆长江而上，选择了便于水运的汉口临江地段，建设了各国租界区，汉口逐渐发达。

到明清时期，武汉已由封建镇邑转变为近代商业都会，以官办洋务、租界洋行和民族资本为代表的三大驱动力，使武汉经济空前繁荣，通过武汉水运中转的转口贸易和对外贸易数量巨大。明末清初，汉口已成为当时的四大名镇，长江中游最大的物资集散地之一。到清朝末年，武汉航运进出口贸易达 1.3 亿到 1.6 亿两白银，成为中国仅次于上海的第二大商埠，被誉为“东方芝加哥”。

2.2 水运交通时代的城市空间点状布局

武汉起源于军事城堡，用以管制长江航运，最初是依据龟山、蛇山，分别建设了汉阳古城、武昌古城，当时的城市空间形态是点状布局，面积不超过 1km^2 ，四周以城墙围合，利于防卫（图 1）。唐朝以后，武汉地区的航运贸易发展起来，城市功能从以军事为主转变到以商贸为主，城市规模不断扩大，城市形态也产生变化，从原来的军事据点，顺长江、汉江延伸，形成明显的几个触角向外发展（图 2）。

其中，在武昌地区，因水运交通便捷，地形条件较好，在原军事城堡的基础上，向蛇山的东、北、南三方延

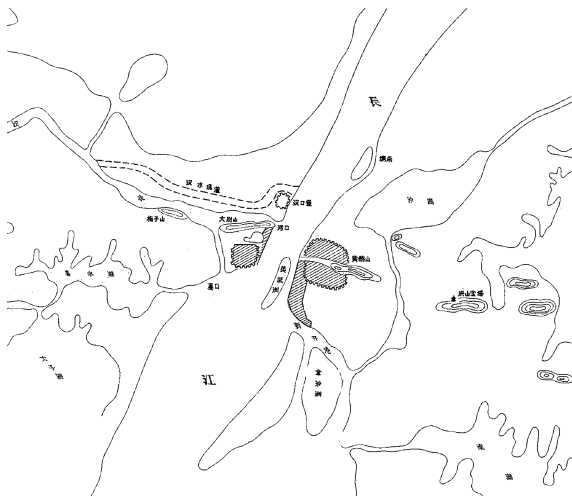


图 1 古代武汉城区示意图
(资料来源:《武汉通史图像卷》2006 年)

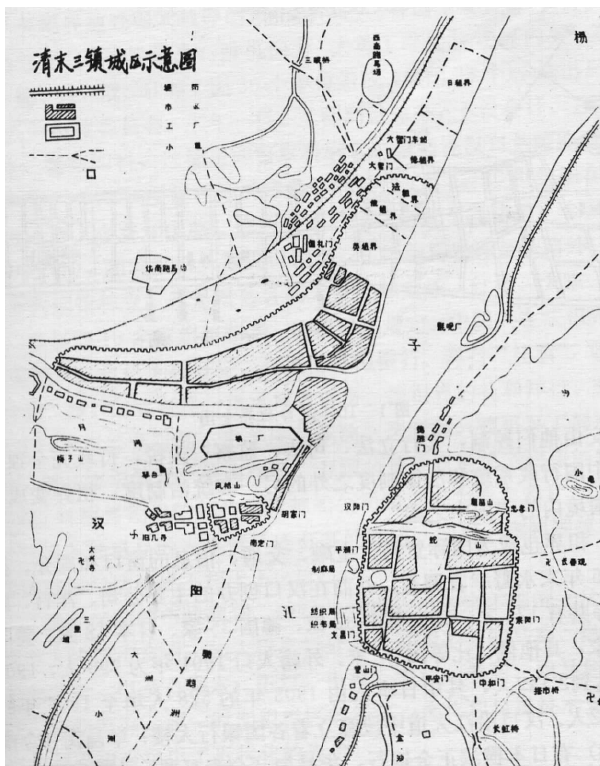


图 2 清末武汉三镇城区示意图
(资料来源:《武汉历史地图集》1998 年)

展，并建设了古城墙，城市建设面积 7km^2 。在汉口地区，因汉口被辟为商埠，划出英、法、俄、德、日租界 5 处，设立领事馆 20 多个，修建了大量银行、学校、教会和金融机构，城市建设沿长江向下游拓展，城市建设面积达 15km^2 。至 1888 年，全市人口规模达到 18 万人。

3 铁路运输时代的武汉空间发展

3.1 铁路运输确立了武汉全国交通枢纽地位

1889年，张之洞因力举修筑芦汉铁路而被调任湖广总督。基于武汉在全国的区位优势，张之洞决定贯通武汉与四方的交通，由此规划了向北的平汉铁路、向南的粤汉铁路、向西的川汉铁路，这三条铁路与向东的长江黄金水道，在武汉形成“十字型”区域性主干交通线。1905年芦汉铁路建成，1936年粤汉铁路全线竣工。中国南北铁路大通道的建设，催生了武汉的国际航运，至清末汉口驶向国外的轮船，已可直达德国的汉堡、不来梅，荷兰的鹿特丹，埃及的塞得港，法国的马赛，比利时的安特卫普，意大利的热那亚等，使汉口港成为国际港。

辛亥革命成功后，孙中山非常看好“首义之地”的武汉，将武汉定义为：“中国最重要的工商业大城市，中国中部西部的贸易中心，中国海运终点城市和中国本部铁路系统之中心，内地交通唯一之港”。他建议，除平汉、粤汉、川汉三线外，以武汉为始发，建设放射性的南京汉口线、西安汉口线、北方大港汉口线、黄河港汉口线、芝罘汉口线、海州汉口线、新洋港汉口线。

大革命失败后，国民政府迁都武汉，合并三镇设“武汉市”。在编制三镇一体的总体规划时建议，修建中国第一座长江大桥——“武汉大铁桥”，预留汉口日租界至武昌徐家棚的长江水下隧道，在汉口设东站（平汉铁路）、西站（川汉铁路）、武昌设南站（粤汉铁路）、北站（苏汉铁路）四站。

1957年，武汉长江大桥建成，北京至广州的中国南北铁路通道全线正式贯通，进一步树立了武汉在全国的交通枢纽地位。

3.2 铁路运输时代的城市空间沿江带状拓展

以铁路为主导的对外交通对城市功能影响最大的是工业用地布局,尤其是重型工业布局。在武汉地区,沿江地段是自然高地,地质条件也较好,所以铁路线基本上是沿江布局。在汉口地区,京汉铁路自谌家矶、堤角、二七地区进入,沿长江而上,从原租界区外围通过,并经汉水铁路桥至汉阳。粤汉铁路由白沙洲、晒湖、大东门,经蛇山、武汉长江大桥至汉阳。同时,与铁路运输相比,航运因为速度较慢、抵达区域有限、港口条件苛刻等原因,相对优势有限,所以航运对武汉空间的影响有所减弱。

这一时期，尤其是从“一五”计划开始，武汉在长江一线沿铁路布局了许多巨型工业项目和大型仓储设施，如

武钢、武重、武锅、武船、青山热电、武汉肉联等工业企业，远离城市建成区进行建设，形成相对分散的空间布局，特别是武钢及其配套生活区形成了一个规模巨大的综合组团，与老城区之间保持着广阔的农林空地和生态空间，形成了除武昌、汉口、汉阳之外的第四个空间增长核心。城市道路系统也以长江为主轴，对称设置，并形成联结三镇的主干道和平行江河的道路网络体系。

这段时期,适应铁路运输时代的城市交通模式,确立了滨水带形的城市空间格局,城市空间从点状到跳跃式发展,并迅速拉开了城市发展的空间框架,城市规模急剧扩大。特别是 1952 ~ 1957 年,城市人口从 131 万增加到 197 万,年均增加 10.5%。城市建成区面积从 38km² 增加到 108km²,年均增长 14.1km²,迎来了武汉历史上第一轮城市空间拓展高峰(图 3)。因为武汉地区铁路走向与水道基本一致,原依托水运的城市布局,较为平稳地向铁路运输过渡。

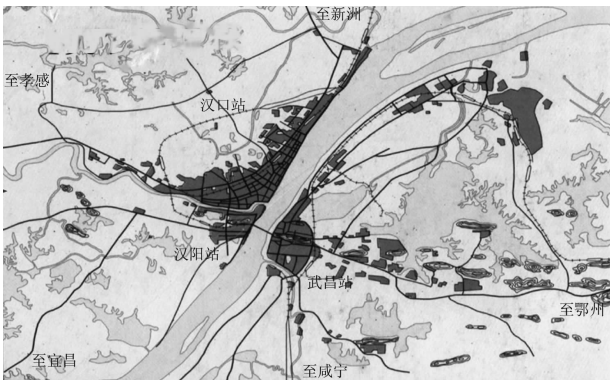


图3 1957年武汉现状图

4 公路运输时代的武汉空间发展

4.1 公路运输构建了武汉放射型城市框架

1958年“二五”开始，因为前期全国重大项目的规模建设，同时又要求提高居民生活质量，城市建设发展进行了重新定位，由重视工业布局，转向为工业建设、为生产、为劳动人民服务，适当满足劳动人民物资文化生活要求，调整城市定性为：武汉市是重工业基地，是华中地区的工业重镇、全国铁路和内河运输的交通枢纽，担负着支援湖北省及周围地区农业发展的任务。

为此，“二五”期间城市加大了对外延性公路的建设，先后建设了解放大道、和平大道、鹦鹉大道等一批主干道，提升了武汉至仙桃、宜昌、孝感、咸宁、鄂州等放射型公路。随后，依托这些外延性公路、干道，在中央工业

与地方工业、大中小工业同时并举的方针下，先后开辟了一系列中型工业区（图4）。例如，以武汉制材厂等建材工业为主的白沙洲工业区，以武汉制药厂等轻化工业为主的易家墩工业区，以武汉市水泵厂等地方机械工业为主的庙山工业区，以机电工业为主的关山工业区，以纺织、机械工业为主的余家头工业区，以地方轻工、机械工业为主的七里庙、唐家墩工业区，以建材、机械工业为主的鹦鹉洲工业区。

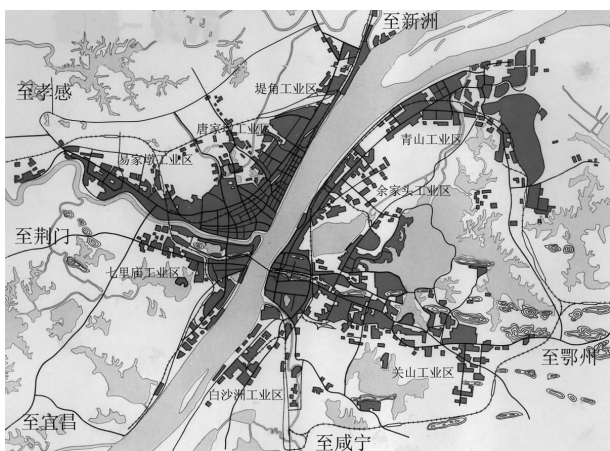


图4 1980年武汉现状图

由对外公路、干道的支撑和引导，武汉市工业发展取得了突飞猛进的成绩，“三五”、“四五”期间的生产性建设投资分别占城市建设投资比例的89.6%和83.6%，城市向外围辐射更为强劲。

4.2 公路运输时代的城市空间环型均衡填充

在此期间，城市主导交通方式由水运转变为铁路与公路并重，城市空间沿沿江转向沿重要的放射型公路和干道延伸，自汉口、汉阳、武昌、青山四个核心逐步向外扩张。空间演变呈现触角状生长和分散组团生长相结合的特征，多处工业区的建设吸引了人口的聚集，随后是住宅和公共服务设施的相继建设，逐渐演变成功能较为综合的工业组团。同时在工业组团和旧城区之间，主要道路沿线地区也逐渐发展起来，并将两者连成一体（图5）。

其中，汉口地区主要以旧城为依托，在解放大道沿线向两侧填充扩张和向两端轴向延伸，形成堤角工业区和易家墩工业区，总体上形成从解放大道到长江、汉水之间狭长的顺江带形空间。

汉阳地区主要是以旧城为基础，沿鹦鹉大道向南、汉阳大道向西延伸，形成了鹦鹉洲工业区和七里庙工业区，呈现出“L”形的发展形态。



图5 1996年武汉现状图

武昌地区向东沿武珞路大幅度推进，形成石牌岭工业区和关山工业区；向南沿武咸公路发展，形成白沙洲工业区；向北沿中南一中北路发展，形成中北路工业区，沿和平大道形成余家头工业区。总体上构建了旧城、青山两大核心，分别沿主要干道由南、北向中间推进。

5 快速交通时代的武汉空间发展

5.1 快速交通使城市发展重点开始转向远城区

改革开放以后，随着社会经济的发展，武汉市城市发展目标进行了相应调整。特别是1984年武汉市进行经济体制综合改革以后，市委、市政府制定了“两通突破”的发展战略，寻求从“交通”、“流通”两大领域推动城市经济起飞，为此加大了交通基础设施和第三产业的投资比例，一批重大交通基础设施建设工程，如汉口火车站、武汉港客运站、天河机场等项目相继开工，黄孝河治理完成，拓建了建设大道。

进入1990年代以后，社会主义市场经济体制的逐步建立和土地有偿使用制度的全面实行，城市建设的投资主体发生较大变化，融资渠道的更加畅通和多样化，使武汉的城市建设提速，一批放射型的城市干道或快速路，如318国道（十升路）、珞瑜路、107国道、武咸公路、武黄公路等相继建成或升级改造。

依托城市快速路，布局了三个国家级经济开发区，即沌口的武汉经济技术开发区、关山的东湖新技术开发区和吴家山的台商投资区。这批大型综合性产业园区支撑了武汉现代制造业的兴起，也带动了远城区的发展。

5.2 快速交通时代的城市空间轴向重点突破

这一时期，全国陆路交通体系进一步完善，武汉水运

交通方式完全为陆路交通方式所取代,城市沿江地带发展逐渐停滞,而内陆纵深地带随之成为城市发展的重点。随着对外快速交通系统的修建,武汉城市空间发展的态势呈现蔓延式发展,并沿几个交通干道开始新一次的轴向扩展。汉口、武昌空间呈现“E”字形拓展,其中轴是城市发展的主轴;汉阳呈现“V”字型拓展,其南轴是发展主轴(图6)。

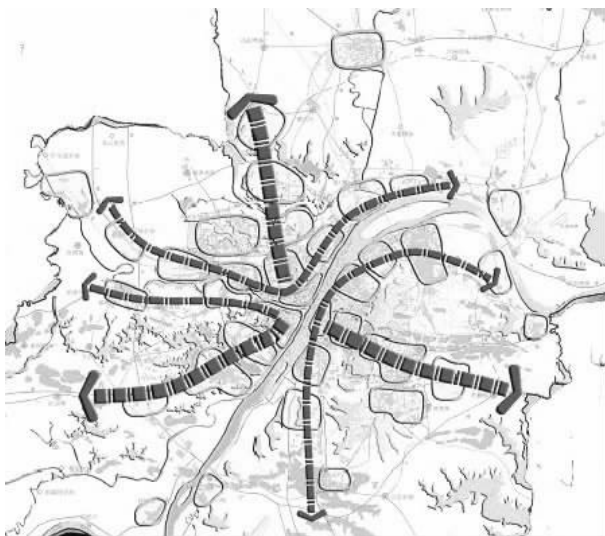


图6 2005年武汉空间轴线示意图

同时,结合吴家山台商投资产业园、武汉经济技术开发区和东湖新技术开发区的建设,汉口、汉阳、武昌分别沿城市主要交通干道向外围拓展。整个城市基本呈现由“沿江”向“离江”、由环间填充向沿轴重点突破的发展势头,逐渐形成以主城为核心,由内向外的三、二、一次产业圈层式布局结构。基础设施、公共设施的建设,社会经济和人居环境得到大幅改善,城市进入了内涵提升的阶段。城市规模稳步增长,从1980年的172km²增加到2005年的450km²(图7)。

基于对外快速交通干道的支持,城市规划根据西方经典的“花园城市”理论,按照现代化特大城市的发展规律,提出了城市地区一体化发展思路,积极发展主城区外围的纸坊、蔡甸、左岭、阳逻等重点城镇,城市建设已经突破主城区,延伸到远城区。

6 高速交通时代的武汉空间发展

6.1 高速交通促成了武汉大都市区的形成

2006年是新一轮城市总体规划编制的基期点,此时正



图7 2005年武汉现状图

值国家提出实施“中部崛起”战略和“两型”社会建设、湖北省推进武汉城市圈一体化。武汉作为中部地区最大的中心城市,在全国层面要发挥区域性经济大转移中的承东启西纽带作用,在中部地区要承担生产服务的辐射和带动作用,在武汉城市圈起到核心、凝聚、引导作用,带领圈内各城市在更高的平台上参与区域竞争与合作。所以武汉要适应区域经济的发展要求,构筑区域一体化空间格局。

从城市交通系统看,这一时期四条城市环线、八条放射型高速公路基本建成。从主城周边交通发展看,国家公路主干线中的沪渝(汉宜高速、武黄高速)、京港澳(京珠)高速公路在武汉交汇,106、107、316、318等四条国道公路经过武汉。尤其是武汉外环线已经成为外围区域性高速公路与城市干道快速转接的枢纽,外环线以内地区高速路的密集布局,并成为武汉市城市建设和工业产业发展的重要地区和热点地区,初步显现都市区的雏形。

6.2 高速交通时代的城市空间圈层轴向布局

基于上述考虑,本轮城市总体规划利用两江交汇、河湖密布、生态绿地分隔的自然地理特征,自主城区向外构建了6条由区域性快速路和轨道交通组成的“双快一轨”复合型交通走廊,引导城市空间沿阳逻、豹澥、纸坊、常福、汉江、盘龙等方向拓展,形成6条城镇空间发展轴,依托各空间发展轴布局6个新城组群。新城组群是武汉城镇化的重点发展区,主要布局工业、居住、对外交通、仓储等功能,承担疏散主城人口、转移农村人口的职能,实现优势互补、差异化发展,成为具有相对独立性、综合配套完善的功能新区,每个新城组群包括若干个以产业为纽带、功能融合、相对聚集的城市组团(图8)。



图 8 武汉市 2020 年总规用地图

6 个新城组群和 1 个主城区构成武汉都市发展区，城镇建设原则上控制在都市区内，适当提高建设强度，以实现城市空间的聚集紧凑发展。都市区外围是农业生态区，农业生态区内保护自然生态环境和基本农田，大力推进社会主义新农村建设，促进农村居民点向规模化、集约化发展。

本轮总规构筑了 6 条以复合型交通走廊为依托的“TOD”城镇空间轴,引导城市轴向拓展、组团推进,构建了具有现代化大都市特征的空间发展新秩序(图 9)。

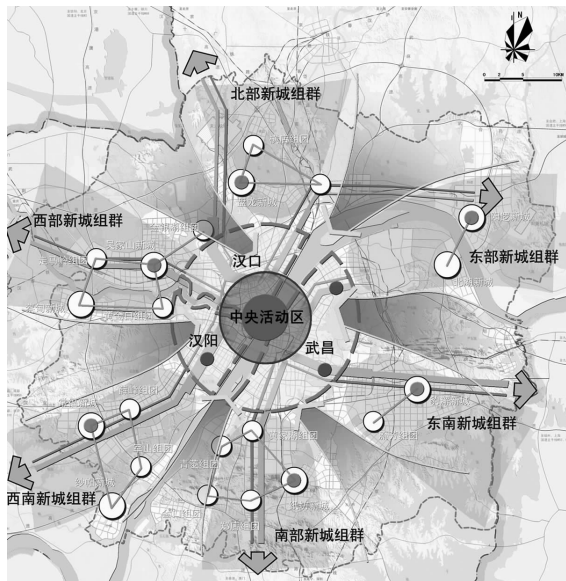


图9 武汉市2020年总规结构图

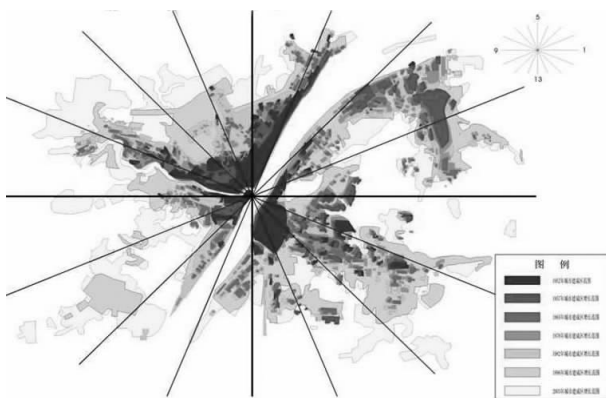


图 10 武汉市城市空间以便象限分析图

7 展望

纵观武汉对外交通与城市空间发展历史，经历了从水运交通、铁路运输、公路运输、快速交通、高速交通，从点状布局、带状拓展、圈层发展、轴向突破、组群分布的过程，带有明显的交通指向性（图9、表1、表2）。这种交通方式转变带来城市空间的变化是城市积极适应环境条件的结果，尽管带来了一些功能结构转变的成本，但是提高了城市运营效率，方便了居民生活，也使城市空间更加优化，城市职能更加丰富。

武汉市特征年份城市与交通发展状况 表 1

时间	城市人口 (万人)	城市建成 区面积 (km ²)	对外客 运量 (万人次)	对外货 运量 (万吨)	备注
1889 年	18	28	—	—	
1950 年	128	37	349	474	
1957 年	197	108	1399	1923	
1970 年	234	139	3273	4279	
1980 年	283	172	5482	5926	
1990 年	328	188	6266	8378	
2005 年	502	450	15413	19611	
2020 年	880	802	28500	71200	规划预测
2020 年后	1540	1400	—	—	估计的 终极规模

尽管武汉市已经是特大城市，城市空间发展的影响要素更为多样化，城市对外交通方式的影响也逐渐减弱，但是基于武汉在全国的交通区位以及在中部地区的辐射和引导作用，其城市功能定位仍与交通密切相关，当前仍需进

武汉市主导交通时代空间发展特征						表 2	
时代划分	时间区段	对外主导交通方式	高度关联城市功能	重要设施或工业企业	重要城市拓展区域	城市空间发展模式	空间特征
航运时代	1889 年前	长 江、 汉 水 水运	商业、运输、工业	集家嘴码头，却月城、夏口城军事城堡，汉口原租界区	武昌古城、汉阳古城、汉口集家嘴地区、沿江原租界区	临江点状布局	内聚型
铁路运输时代	1889 ~ 1957 年	京汉铁路、粤汉铁路	工业、商业	汉阳兵工厂、棉纺厂，武钢、武船、武重、武车、武锅等重型工业企业	龟北、月湖地区、红钢城、平湖门、中北路、二七地区等	沿江带状拓展	外延型
公路运输时代	1958 ~ 1980 年	9 条主要公路或干道	工业、商业、居住	武汉石化、湖北机械、武汉柴机、湖北汽轮等中型工业企业	堤角、唐家墩、长丰、鹦鹉洲、七里庙、余家头、白沙洲、关山等	环型填充	内聚型
快速交通时代	1981 ~ 2005 年	7 条外联放射型干线	工业、居住	武汉、东湖、吴家山等国家级开发区	沌口、关山、吴家山等产业园区及阳逻、纸坊等重点镇	轴向重点突破	外延型
高速交通时代	2006 ~ 2020 年	4 条环线、18 条区域型高速公路	就业、居住	盘龙城、吴家山、常福、纸坊、北湖、阳逻等新城	北部、东部、东南、南部、西南等六大新城组群	主城圈层式布局，新城组群式发展	内聚型
复合交通时代	2020 年后	长江航运、高速公路、城际铁路、轨道交通、航空运输	环境、就业、居住	鄂州、孝感、仙桃、咸宁等卫星城	在都市区外围东南、南部、西部、西北等地区发展卫星城	都市区 + 卫星城	外延型

一步凸现武汉的区位优势，依据对外主导交通模式，确定城市功能定位，优化城市空间布局结构。

未来，随着武汉新港建设、天河机场扩建、6 条城际铁路开通和武汉城市圈“三纵五横”高速公路网建成，武汉地区将进入复合型交通时代，在水运交通、铁路运输、公路运输、快速交通、高速交通的共同作用下，武汉的城市空间将在更大范围内布局，武汉城市圈将成为区域城市化、城市区域化的典范。

可以预计，2020 年后的复合交通时代，武汉的城镇和经济将真正走向以扩散为主，城市空间将以都市区为核心，沿交通走廊向东部、南部、西部、西北等地区延展，在距离武汉中心区 50km 左右的地区，发展鄂州、咸宁、仙桃、孝感等四个 50 万 ~ 100 万人口的综合性卫星城，构建“都市区 + 城镇经济走廊 + 卫星城”的空间模式，在武汉城市圈形成城镇空间、交通网络、经济产业、生态环境

等一体化的集合城市。

参考文献

[1] 武汉市城市规划管理局. 武汉市城市规划志 [M]. 武汉: 武汉出版社, 1999.

[2] 武汉市志编纂委员会. 武汉市志·城市建设志 [M]. 武汉: 武汉大学出版社, 1996.

[3] 吴之凌, 汪懿. 武汉城市规划思想的百年演变 [J]. 城市规划汇刊, 2009 (4).

[4] 吴之凌, 胡忆东, 汪懿等. 武汉百年规划图记 [M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2009.

[5] 皮明麻, 吴勇. 汉口五百年 [M]. 武汉: 湖北教育出版社, 2003.

[6] 《武汉历史地图集》编纂委员会. 武汉历史地图集 [M]. 北京: 中国地图出版社, 1998.

谁将成为大珠江三角洲地区的首位城市， 香港或广州？——空间可达性视角的分析^①

Which will be the Primate City in the Greater Pearl River Delta,
Hong Kong or Guangzhou? A Spatial Accessibility Analysis

侯全 李思名

【摘要】 本文从空间可达性的视角，分析1990~2020年间香港和广州在大珠江三角洲地区（大珠三角）首位城市竞逐中的对比。两个城市到区内其他城市的平均旅行时间方面，广州一直处于有利地位，与大珠三角西部的交通联系优势尤为明显。港珠澳大桥落成后，香港与大珠三角西部的联系虽明显加强，但仍然落后于广州；就与大珠三角东部的交通联系而言，香港有微弱优势。经济影响力方面，香港在此前一直占据主导地位；然而，在今后10年内，若两个城市维持各自过去5年内的经济增长态势，广州的经济规模将接近香港；再加上广州与区内城市相对更加便捷的交通联系，广州的影响力恐将超越香港。

【关键词】 空间可达性 大珠江三角洲地区 首位城市 香港 广州

Abstract: The paper tries to answer the question of which city, Hong Kong or Guangzhou, has been and will be the leading one in the Greater Pearl River Delta (GPRD) from the perspective of spatial accessibility. In terms of average

travel time to other cities, Guangzhou maintains an advantage over the whole period. In particular, Guangzhou's transport connection with the Western GPRD is much better than Hong Kong's. Even with the completion of the Hong Kong-Zhuhai-Macau Bridge in 2015, which will significantly enhance Hong Kong's hub position, Hong Kong still lags behind Guangzhou in terms of connection with the Western GPRD. However, Hong Kong is slightly superior to Guangzhou in its connection with the Eastern GPRD. In terms of economic impact, Hong Kong has been leading since 1990. Nevertheless, if both cities repeat their respective economic performances of the last five years in the coming decade, Guangzhou's economy will come close to Hong Kong by 2020.

Keywords: spatial accessibility, Greater Pearl River Delta, primate city, Hong Kong, Guangzhou

1 引言

自20世纪80年代起，中国进入了快速城市化阶段：城市化水平在1980年为19.4%^[1]，至2009年提高到46.6%^[2]。估计在即将到来的第十二个五年规划期间（2011~2015年），中国将进入城市人口占多数的时代^[3]。在这无论是规模还是速度都是前所未有的城乡变迁过程中，引领区域乃至国家发展转型的城市群，无疑扮演着领头羊的角色；而这些城市群中，又以京津唐、长江三角洲和珠江三角洲为表者。

作者：侯全，香港浸会大学地理系博士研究生
李思名，香港浸会大学地理系讲座教授

^① 本研究得到香港特别行政区大学教育资助委员会（University Grants Committee, UGC）优配研究金（General Research Fund, GRF）和香港浸会大学研究基金（Hong Kong Baptist University Faculty Research Grant）的资助，项目编号分别为HKBU 243209和FRG2/09-10/100，特此致谢。

伴随城市群发展过程的交通网络动态变化，城市间的社会经济交往方式也向多层次、多维空间转化。交通基础设施的日益提升，使得城市间过往以单向联系为主的模式向双向、多向联系转化，城市间文化科技与经济贸易交往日渐频繁，推动城市群由低级向高级、由简单向复杂演化。这一过程在三大城市群表现尤为明显，其中尤以高速公路建设和城际轨道交通的发展影响最为深远。

在城市群演化过程中，首位城市的经济影响力对城市群的发展和完善具有重要影响^[4]。在三大城市群中，北京作为国家首都，历来是京津唐城市群的首位城市^[4]；在长江三角洲，虽然在20世纪80年代上海和江苏、浙江曾有“谁是中心”的争论，但随着90年代后上海以浦东开发为标志的重新崛起，其在长三角的龙头地位日益巩固^[5]。2008年8月国务院通过的《长江三角洲地区经济社会发展指导意见》，提出上海要建成国际金融中心和国际航运中心“双中心”^[6]，加之2010年通过的《长江三角洲地区区域规划（2009-2015）》将上海的发展目标定位为亚太地区重要的国际门户^[7]，上海的中心地位愈加明确。与京津唐城市群和长三角地区首位城市十分明确的情况不同，大珠三角地区的情况相对不是那么明朗。

所谓的大珠三角地区，是珠江三角洲地区和香港、澳门特别行政区的合称。广州是珠三角的传统中心城市，但改革开放后香港的资本投入和城市经济影响力的扩散，一度令香港成为区域发展的发动机；香港的影响力，以及深圳经济特区优惠政策的优势和超高速的经济发展，令广州在区域发展中的地位在20世纪80~90年代中期每况愈下。90年代后期，香港由于东亚金融危机的冲击，经济影响力大不如前；与此同时，广州市政府在市政设施建设方面大胆突破，令广州的地位重新回升^[5]。进入21世纪后，广州市开国内大城市先河，开展战略规划咨询工作，完成了《广州城市建设总体战略概念规划纲要》，提出“南拓、北优、东进、西联”的空间发展战略^[8]。“南拓、北优”的城市发展方向，无疑具有加强对珠三角中部地区和经济相对较发达的东部地区的影响力的意味。随后几年内，广州市进行了一系列的撤（县级）市建区的行政区划调整，其中2005年将南沙从原来的番禺区分立出来，更体现了广州市对珠三角南部腹地的重视。2008年，广州在新一轮的《广州城市总体发展战略规划》中，确定城市发展目标为“国家中心城市”，具体包括综合性门户城市、南方经济中心和世界文化名城三方面^[9]。继2000年成功举办第九届全国运动会之后，2004年广州成功申办亚运会，此后新区开发、旧城更新的步伐不断加快。亚运会的成功举办，加之珠江新城、大学城等大型城市发展项目的涌现，

令广州可以自信地宣称实现了“十年一大变”的城市发展目标。

香港、澳门回归之后的十几年间，对两个特别行政区以及整个大珠三角地区的发展都是极为关键的时期。交通基础设施对城市群的整合作用，在政治阻隔日渐淡化的大背景下，显得更为突出。交通的便利带来的是城市间住房和劳动力市场及日常休闲空间的融合。港深24小时通关及港深西部通道的建成通车就是这方面的好例子。其他正在实施或规划中的重大交通基础设施，例如港珠澳大桥、珠江三角洲城际轨道交通系统等，也具有同样的意义。

在交通联系日益紧密的情况下，香港与广州之间的大珠三角地区首位城市之争，尤为引人瞩目。改革开放初期香港在珠三角的影响力，令国家主席胡锦涛在深圳经济特区30周年庆典活动时屡次提及香港在改革开放和经济特区建设中功不可没；而在广州成功举办亚运会后，香港也“有样学样”（follow suit），意欲申办2023年亚运会。两相对比，不仅让人有三十年河东、三十年河西之叹。我们相信，在香港日渐融入珠三角和广州重新崛起的大背景下，讨论两者区位优势此消彼长的过去、现在和未来，将有助于我们了解两地间合作和竞争的态势。对区域首位城市的讨论有不同的切入角度，本文从空间可达性的视角，比较1990~2020年间香港和广州在大珠三角地区的区位优势。

从空间可达性的视角，研究者对地方区位优势这一问题进行了广泛讨论。这里仅以中国的研究为例，李思名和沈依雯考察了国家干线公路网发展计划对各省区可达性的影响^[10]；同样在国家层面上，王娇娥等对铁路网的发展及其对空间可达性的影响进行了探讨^[11]。在区域层面上，曹小曙和闫小培研究了1980~2000年间广东省东莞市陆路交通网络演化对可达性空间格局的影响^[12]；对长江三角洲地区的研究，有罗鹏飞等^[13]、吴威等^[14,15]。本研究通过同时考察高速公路和城际轨道交通这两种区内最为重要的交通方式，达至对这一议题更为全面的认识。本研究同时涵盖已建、在建和规划中的高速公路和城际轨道线网，使我们对这一议题的认识能够放眼将来，而不仅仅局限于历史和现状。

2 分析方法及数据

2.1 分析方法

为比较香港和广州两个城市在大珠三角的区位优势，本文选取区域研究中常用的空间可达性这一概念来度量。可达性可以理解为某地或某人利用特定的交通设施，到达指定活动区位的便利程度。按照研究客体的不同，有空间

可达性 (place accessibility) 和个人可达性 (individual accessibility) 之分^[16]。本文的主要目的是比较城市间的区位优势，空间可达性就成为当然之选。

具体而言，空间可达性可以用平均旅行时间 (average travel time)、日常可达性 (daily accessibility) 和经济潜力 (economic potential) 等指标来度量^[17]。平均旅行时间即为某地至区内其他城市旅行时间的平均值，计算上有加权与不加权的区分；本文跟随李思名和沈依雯的方法，采用不加权的平均旅行时间^[10]。日常可达性即从某地出发，在一定时间段内可以往返范围内涵盖的经济活动机会（一般以人口、就业岗位或者地区生产总值衡量）总量；本文以 1 小时交通圈和 2 小时交通圈涵盖的乡、镇、街道数量来衡量。经济潜力的概念稍微复杂些，即在考虑距离衰减效应下，可以到达的所有经济活动机会总和。本文目的是考察香港和广州两地对区内其他地方的经济影响力，出于研究目的的需要以及简化问题的考虑，这里只计算香港和广州地区内其他城市的影响，而不考虑其他城市间的互相作用。

具体而言，研究中首先通过地理信息系统 (GIS) 中的网络分析 (network analysis) 模块，求取香港、广州两地至其他城市间的最短路径。给定各种交通方式的速度后，即可以把最短路径转化为旅行时间。此前的研究中，高速公路的速度赋值一般为 100km/h^[10,15,18]。考虑到研究区内高速公路交通一般较拥挤，本研究中高速公路速度设定为 90km/h。一般公路参照其他研究，速度取值为 60km/h^[15,18]。城际轨道交通取大站停线路采用的 200 km/h 目标值速度^[19]。考虑到公路交通可以采取门到门的方式，而城际轨道交通为公共交通，因此在算得选择轨道交通方式的在途时间外，再加上 15 分钟的买票、候车等时间，作为采用轨道交通方式最终的旅行时间。然后再比较公路交通和轨道交通需时多少，取其中少者为最终的旅行时间。路网及经济规模数据，下文详述。

2.2 数据来源及数据处理

(1) 交通网络数据

本文考察的时间范围为 1990~2020 年，跨 30 年，以 10 年为间隔，即有 4 个时间节点，分别为 1990 年、2000 年、2010 年和 2020 年。至 1990 年，大珠三角还未有高速公路，当年的公路数据，取自美国国防测绘局 (Defense Mapping Agency, DMA) 与美国环境系统研究所公司 (Environmental Systems Research Institute, Inc., ESRI) 于 1990 年代制作的一套数字地图集^[20]。2000 年的数据，包括铁路、公路和高速公路，取自《香港 2030

规划远景与策略最后报告》^[21]。2010 年数据，在 2000 年数据的基础上，参考谷歌地图进行更新。2020 年规划的路网，包括高速公路和城际轨道交通数据，来自广东省人民政府于 2010 年 7 月通过的《珠江三角洲基础设施建设一体化规划 (2009—2020)》^[22]。

(2) 经济规模数据

两市 1990 年及 2000 年的地区生产总值数据分别来自两个城市的统计年鉴，香港的数据按当年的汇率换算成人民币 (下同)。2010 年和 2020 年的数据，基于 2009 年的数据和 2004~2009 年间两个城市地区生产总值的平均增长率推算得来。2004~2009 年间，广州地区生产总值的平均增长率为 13.45%，香港为 3.95%，据此计算两市的经济增长情况见表 1。

(3) 空间分析单元

文中涉及两个尺度的空间单元：准县级 (quasi-county level) 和乡、镇、街道办级 (township, town, and sub-district level)。所谓准县级，即兼顾城市行政级别和涵盖地域面积，将辖县和区的市，划分为市区和郊县 (含郊区及郊区县级市，下同)。以广州为例，在 2000 年初，广州市辖 8 个区 (东山、荔湾、越秀、海珠、天河、芳村、白云、黄埔，即所称的“老八区”) 和 4 个县级市 (番禺、花都、增城、从化)^[23]。虽然行政级别上区与县级市是一样的，但管辖地域范围区要明显小于县级市和县；广州所辖的 8 个区平均面积为 180.5km²，而 4 个县级市中，面积最小的花都市，也有 961.1km²。另一方面，与郊县相对立，市辖区一般构成真正意义上的市区。综合考虑行政级别和管辖地域范围，把市辖区放在一起，作为市区，成为和郊县相对应的空间单元。依据这样的标准，广州市分为广州市区 (老八区) 和番禺、花都、增城、从化 4 个县级市；其他市的划分，包括深圳、惠州市、佛山市、珠海市、肇庆市、江门市，参照这一标准。香港、澳门两个特别行政区，在这一级不再划分。这样形成 32 个准县级空间单元 (图 1、表 2)。行政边界调整的，合并、重组成前后一致的空间单元。例如前面提到的 2005 年原番禺区重新划分为番禺区和南沙区，在后续分析中将南沙的数据与新的番禺区合并，形成与原番禺区前后一致的空间单元。

香港、广州的地区生产总值 (1990~2020 年)

(单位：亿元人民币，1990 年可比价) 表 1

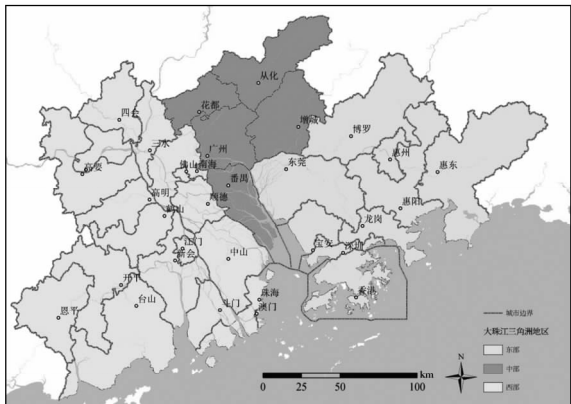
年份	香港	广州	香港与广州之比
1990	3677.3	261.5	14.1
2000	9352.3	1021.3	9.2

续表

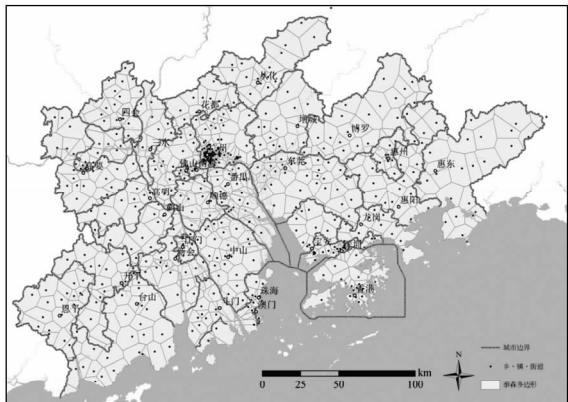
年份	香港	广州	香港与广州之比
2010	11453.0	3840.5	3.0
2020	16868.6	13562.1	1.2

(资料来源: 广州统计年鉴及香港统计署)

乡、镇、街道办级形成另外一套更为细致的空间分析单元。与准县级空间分析单元不同, 这一尺度的分析单元, 笔者只有点图层 (point layer), 而没有面图层 (polygon layer)。为了作图的需要, 通过点数据构建泰森多边形 (Theisson polygon) 分割研究区,^[24,25]。在这一尺度上, 香港按区议会分区划分为 18 个区, 澳门划分为 4 个区。整个大珠三角合计, 共划分为 619 个泰森多边形 (图 1)。在后面的经济腹地分析中, 香港和广州各自的辖区缺省认为分属于两地的当然腹地, 不参与讨论。这样, 不包含香港和广州在这一层面的空间单元的话, 共有 502 个代表乡、镇、街道的泰森多边形。



大珠江三角洲地区“准县级”地域单元划分及东、中、西分区



基于乡、镇、街道点数据的泰森多边形划分

图 1 研究区及空间分析单元划分

(资料来源: 上图香港 2030 规划远景与策略最后报告^[21]; 下图 2000 年人口普查数据 GIS 文件^[26], 作者根据数据自绘)

3 分析结果

3.1 平均旅行时间

香港、广州至大珠三角内其他城市的平均旅行时间方面, 广州占有明显优势。在 1990 年, 香港至区内其他城市的平均旅行时间为 223 分钟 (3.71 小时), 而广州为 104 分钟 (1.73 小时), 不到香港的一半, 优势明显。随着时间的推移, 广州在平均旅行时间方面依然领先于香港, 但差距在 2010 年之后有所缩窄。2000 年与 2010 年, 香港至其他城市的平均旅行时间分别为 147 分钟 (2.45 小时) 和 133 分钟 (2.21 小时), 分别为广州的 1.91 倍和 1.98 倍; 至 2020 年, 从香港至区内其他城市, 平均需要 82 分钟 (1.36 小时), 从广州出发的话, 至其他城市平均需时只有 53 分钟 (0.88 小时) 左右, 已经降到 1 个小时以下; 至此, 香港与广州至区内其他城市的平均旅行时间之比, 已降至约为 1.55 (表 2)。概括而言, 两地至区内其他城市的交通便捷程度, 随着高速公路网络的完善和城际轨道交通的发展, 都有显著改善; 但比较而言, 广州在这一方面占有明显优势, 但随着时间推移, 这一优势有所收窄。

从表 2 我们还可以比较两地至大珠三角内不同地区城市间的交通联系的便利程度。参照珠江的位置, 将大珠三角地区划分为东部、中部和西部地区。东部包括香港特别行政区、深圳市、惠州市和东莞市, 中部地区即广州市范围, 余下部分构成西部地区, 即澳门特别行政区、佛山市、中山市、珠海市、江门市和肇庆市 (图 1)。比较香港、广州两地与不同地区间城市的平均旅行时间, 结果显示香港虽然在整体上与区内城市的交通联系不如广州, 但在与东部城市的联系方面, 香港较广州一直有微弱优势; 与中西部城市联系的便捷程度方面, 广州较香港则保持较大优势。就一个城市而言, 香港与东部城市的联系明显强于其与中西部城市的联系。广州作为中部地区的一部分, 与这一地区城市的联系无疑是最为便利的; 比较广州与大珠三角地区东西部分的联系, 数据显示西部相对于东部是广州的优势联系方向 (表 2)。

香港和广州作为大珠三角中心城市与区内其他城市交通联系的这些差异, 可部分解释珠三角地区改革开放后工业化模式的差异。有研究认为, 东、西珠三角地区的工业化过程在市场导向上存在差异, 东部地区以出口为导向, 西部地区则以内销为主, 这一差异在改革开放早期的 20 世纪 80~90 年代初尤为显著^[5,27]。香港于东部珠三角投资的便利, 以及港资企业的出口导向, 无疑是珠三角东部地区发展出口导向制造业的主要推力。

香港、广州与区内城市间的旅行时间（1990～2020年）（单位：分钟）表 2

	地级行政单元	县级行政单元	香港				广州			
			1990	2000	2010	2020	1990	2000	2010	2020
东部	香港特别行政区	香港	—	—	—	—	187	120	120	65
	深圳市	深圳市区	39	39	39	24	153	85	85	56
		宝安	56	55	49	30	131	84	80	52
		龙岗	62	61	55	55	148	117	89	89
		东莞市	东莞	131	80	80	51	57	45	36
	惠州市	惠州市区	119	101	92	75	144	104	91	62
		惠东	133	130	102	102	177	125	113	109
		惠阳	96	92	76	76	170	133	110	103
		博罗	151	122	117	102	117	87	78	78
	东部平均		98	85	76	64	143	100	89	72
	中部	广州市	广州市区	187	120	120	65	—	—	—
番禺			230	109	109	53	45	25	21	21
增城			172	127	112	108	66	61	47	47
从化			257	195	153	142	86	85	52	45
花都			226	143	142	68	39	23	23	23
中部平均		214	139	127	87	59	49	36	34	
澳门特别行政区	澳门	324	156	151	62	139	104	88	56	
西部	佛山市	佛山市区	211	142	140	66	25	19	19	19
		顺德	224	140	139	61	39	39	39	27
		南海	203	135	134	68	18	18	18	15
		三水	233	158	155	71	48	33	31	29
		高明	254	175	172	74	69	52	50	31
	中山市	中山	266	125	125	57	81	73	58	41
	珠海市	珠海市区	317	146	142	66	132	95	86	56
		斗门	323	224	148	66	137	129	85	50
	肇庆市	肇庆市区	296	209	192	85	110	84	68	43
		高要	332	229	198	86	146	105	74	44
		四会	265	180	179	171	79	55	55	53
	江门市	江门市区	268	169	133	67	82	70	63	40
		新会	275	176	141	67	89	81	72	43
		鹤山	261	165	161	75	75	41	40	32
		开平	306	204	173	137	120	80	79	79
		台山	319	215	184	132	133	91	90	86
	恩平	365	240	204	169	180	116	110	110	
	西部平均		280	177	160	88	95	71	63	47
	总体平均	(分钟)	223	147	133	82	104	77	67	53
		(小时)	3. 71	2. 45	2. 21	1. 36	1. 73	1. 28	1. 11	0. 88

（资料来源：作者根据 2.2 中（1）小节中资料计算）

3.2 1 小时交通圈及 2 小时交通圈的演变

在分析香港、广州两地至大珠三角区内准县级城市间的平均旅行时间之后，图 2 及表 3 显示在更精细的空间尺度（乡、镇、街道）上，两地至区内 1 小时交通圈和 2 小

时交通圈在 1990 ~ 2010 年间的变化情况。与平均旅行时间比较的结果一致，广州优势明显。1990 年，广州的 1 小时交通圈已经涵盖珠三角中部地区的大部分，而此时香港的 1 小时交通圈只延伸到深圳市区和二线关附近；至 2010

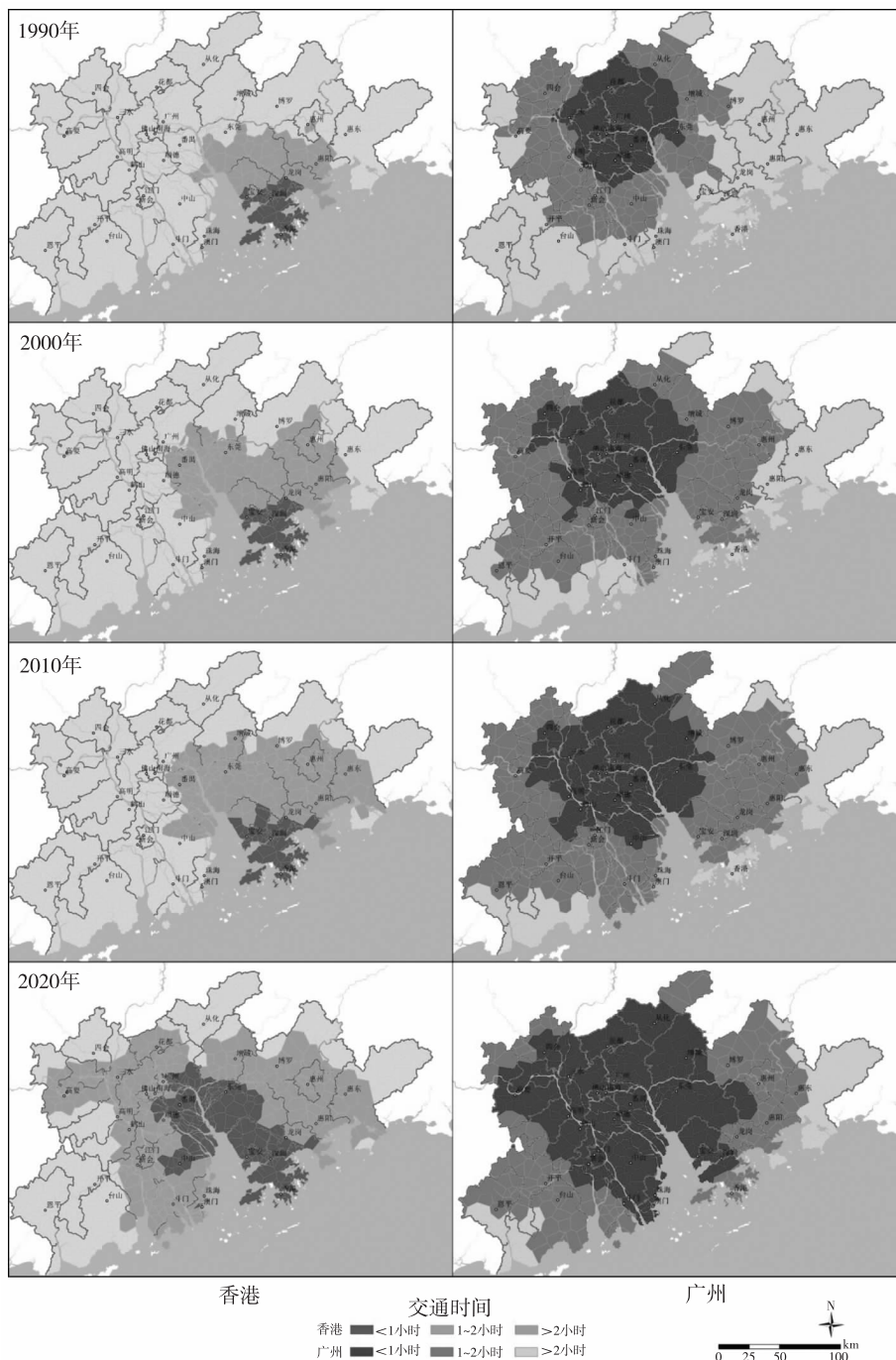


图2 香港、广州 1 小时、2 小时交通圈（1990 ~ 2020 年）
（资料来源：作者自绘）

年，广州的2小时交通圈已经覆盖除东西两翼极少数镇街外的整个区域，而香港的2小时经济圈主要为东部珠三角地区。2020年与2010年相比，广州的1小时交通圈将继续扩大，香港的1小时交通圈和2小时交通圈范围也显著扩大，但相比于广州，至香港超过2小时的地区，在2020年仍将占有较高比例（图2）。总之，香港和广州两地在1990~2020年间，在规定时间内抵达的区内范围都有显著扩大；香港相比于广州，差距有所缩窄，但依然存在。

至香港、广州旅行时间比较 表3

年份	至香港、广州旅行时间比较		
	至香港近于广州	大致相若	至广州近于香港
1990	11.8%	37.8%	50.4%
2000	9.0%	24.5%	66.5%
2010	8.2%	20.9%	70.9%
2020	3.0%	36.9%	60.2%
N	502	502	502

（资料来源：作者计算）

表3显示更加数量化的结果。结果显示，广州单位时间交通圈涵盖的范围要大于香港。在任何一年，至广州的交通时间小于至香港的乡、镇、街道都超过了总数的50%，而至香港快过往广州的乡、镇、街道所占百分比，则从1990年的11.8%下降至2010年的3.4%。比较不同年份表格中对角线上单元的分布，可以发现至香港和广州两地所需时间大致相若的单元，逐渐由右下角向左上角移动。换言之，至香港和广州两地交通时间大致相若的地区，逐渐由需时2小时以上转为需时1~2小时之间或者1小时以内。可以看出，香港和广州在这一地带的竞争，越发激烈。

3.3 经济影响力

平均旅行时间和日常可达性虽然可以很容易、很简单地评估城市间区位优势的差异，但并没有考虑不同城市间本身经济实力的差别。一个改进的方案是采用随距离衰减的函数，来评估香港和广州两地在珠三角地区内的影响力。以香港为例，计算经济影响力的公式为：

$$I_{HK-j} = \frac{GDP_{HK}}{T_{HK-j}^{\beta}}$$

其中： I_{HK-j} ——香港对j地的经济影响力；

GDP_{HK} ——香港的地区生产总值；

T_{HK-j} ——香港与j地间的交通时间；

β ——距离衰减系数（ $\beta = 1.2$ ）。

距离衰减系数越大，影响力随距离衰减得越快；反之亦然。距离衰减系数 β 的选定主要是依据经验，一般采用指数函数衰减的，距离衰减系数取值在1.0~2.0之间。类似本文的研究，笔者所知目前还没有前例可以借鉴。鉴于此，这里通过试错的办法，在1.0~2.0这一区间内，以0.1为步长，对距离衰减系数赋以不同的值后，计算香港和广州在目前（2010年）的经济影响力并以地图表示出来。在 $\beta = 1.2$ 的情况下，所得的结果最符合预期，即香港目前在经济影响方面仍然占优，但已经不是压倒性的优势。确定距离衰减系数在目前的取值后，应用到其他年份，对所得结果加以比较来考察时间维度的变化（图3）。

从图3可以看出，在2000年以前，香港的经济影响力占据压倒性优势。广州的经济影响力仅在本市内部和比邻的佛山、南海地区有微弱优势；其他地方在这段时间，都可以称为是香港的经济腹地。造成这一差别的主要原因，是广州与香港经济发展水平之间的巨大差距：二者的比值，在1990年为14.1倍，至2000年有所下降，但仍然有9.2倍之多（表1）。在如此巨大的经济实力差距下，广州虽然有地理优势，但在区内的经济影响力方面，远逊香港。2000年后，归功于广州持续强劲的经济增长，两者经济实力间的差距进一步缩小，至2010年，香港与广州本地生产总值的比率降至3.0倍左右。日益接近的经济实力，加上得天独厚的区位优势，广州的经济影响力与日俱增。至2010年，广州的经济影响力占优势的地方，已经扩大到约占全区1/3的范围（图3）。如果在未来10年内（2011~2020年），香港和广州维持各自在过去五年内（2004~2009年）的经济表现，即地区生产总值香港年均增长3.95%，广州年均增长13.45%，那么到2020年，广州的经济总量将相当于香港的4/5强，两者的经济实力差距将进一步收窄。届时香港经济实力上的微弱优势，将被广州区位优势上的优势抵消，恐怕将呈现广州在大珠三角地区内的经济影响超过香港的局面（图3）。

4 结论、讨论及展望

本文从空间可达性的视角，分析1990~2020年间香港和广州在大珠三角地区区位优势的对比。广州在旅行时间和交通圈覆盖范围方面优于香港，香港在过去20年间，经济影响力强于广州。具体而言，两个城市到区内其他城市的平均旅行时间方面，广州一直处于有利地位，与大珠三角西部的交通联系优势尤为明显。港珠澳大桥落成后，

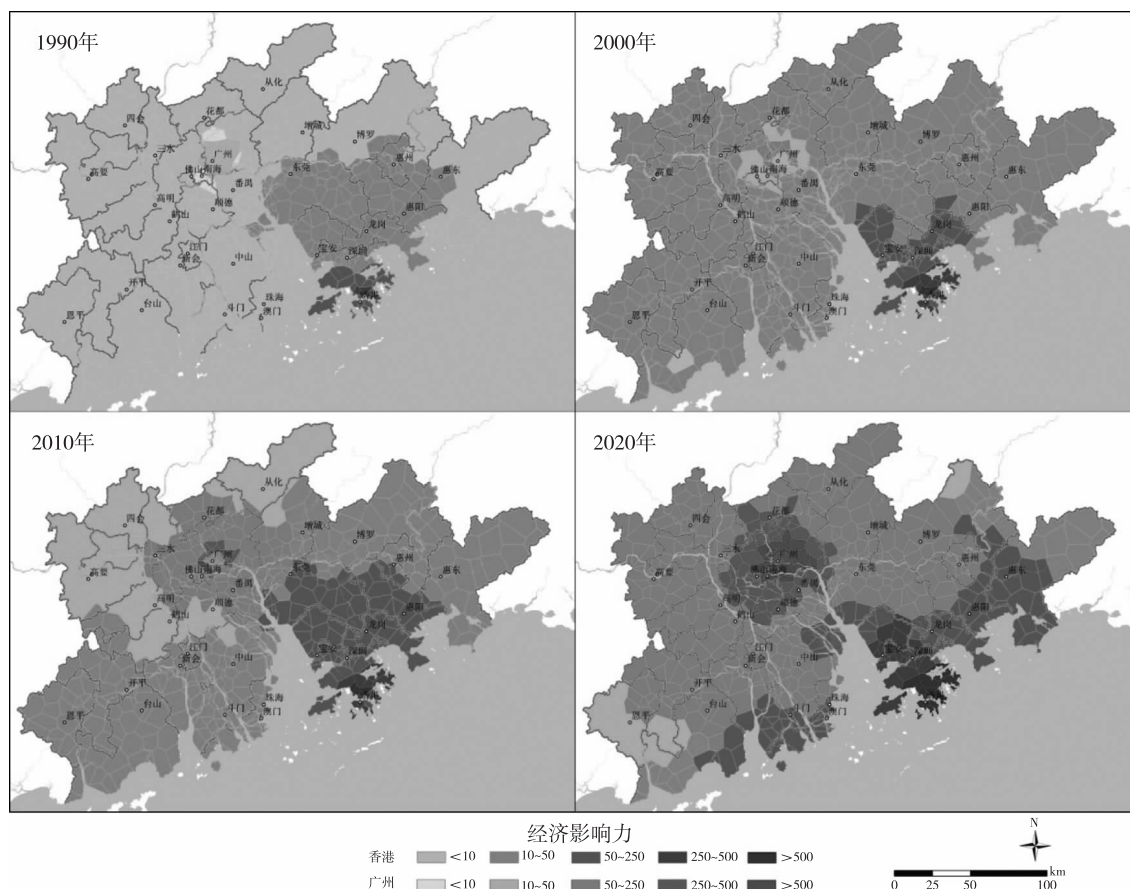


图3 香港、广州在大珠江三角洲地区的经济腹地变化（1990~2010年）
（资料来源：作者自绘）

香港与大珠三角西部的联系虽明显加强，但仍然落后于广州；就与大珠三角东部的交通联系而言，香港有微弱优势。交通圈方面，香港和广州两地在1990~2020年间，给定时间内抵达的范围都有显著扩大，但相比于广州，香港差距明显；但随着时间推移，差距在收窄。经济影响力方面，香港在2010年以前一直占据主导地位；然而，在今后10年内，若两个城市维持各自过去5年内的经济增长态势，广州的经济规模将接近香港；再加上广州与区内城市相对更加便捷的交通联系，广州的影响力恐将超越香港。

本文试图从空间可达性的视角，比较香港和广州两地在珠三角地区区位优势的差异，从而回答哪个城市有望成为区内的首位城市。通过这一视角来回答城市竞争的复杂问题，不足是很明显的。首先，本文只考虑了对区内城市的联系，而没有探讨与外部的联系，无疑是一个很大的不足。其次，经济发展是一个复杂的过程，这里透过空间可达性的视角，只检讨了区位优势这一个方面，无疑是远

远不够的。这些不足之处，希望能在以后的研究加以补充。

参考文献

- [1] 李思名. 中国的城市与城市发展 [M] // 李思名, 陈峰, 邵一鸣. 持续与变迁: 当代中国的政经、社会 and 空间发展. 香港: 香港教育图书公司, 2008: 349-382.
- [2] 国家统计局. 2009年国民经济和社会发展统计公报, 2010. http://www.stats.gov.cn/tjgb/ndtjgb/qgndtjgb/t20100225_402622945.htm.
- [3] 中国城市发展报告编委会. 中国城市发展报告 (2009) [M]. 北京: 中国城市出版社, 2010.
- [4] 姚士谋. 中国的城市群 [M]. 合肥: 中国科学技术大学出版社, 1992.
- [5] 朱文晖. 走向竞合: 珠三角与长三角经济发展比较 [M]. 北京: 清华大学出版社, 2003.
- [6] 国务院. 国务院关于进一步推进长江三角洲地区改革开放和经济社会发展的指导意见, 2008. http://www.gov.cn/jzwgk/2008-09/16/content_1096217.htm.

- [7] 国家发展和改革委员会. 长江三角洲地区区域规划 (2009—2015), 2010. http://www.sdpc.gov.cn/zcfb/zcfbtz/2010tz/t20100622_355748.htm.
- [8] 广州市城市规划局. 2000年广州开全国之先河编制战略规划. <http://www.upo.gov.cn/pages/zt/ghl/ghl0years/zlgh/documents/2010/5174.shtml>.
- [9] 广州市城市规划局. 广州城市总体发展战略规划. <http://www.upo.gov.cn/pages/zt/ghl/ghl0years/zlgh/default.shtml>.
- [10] Li Si-ming and Shum, Yi-man. Impacts of the national truck highway system on accessibility in China [J]. Journal of Transport Geography, 9 (1), 2001: 39—48.
- [11] Wang, Jiaoe, Jin, Fengjun, Mo, Huihui and Wang, Fahui. Spatiotemporal evolution of China's railway network in the 20th century: an accessibility approach [J]. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 43 (8) (October), 2009: 765—778.
- [12] 曹小曙, 闫小培. 经济发达地区交通网络演化对通达性空间格局的影响: 以广东省东莞市为例 [J]. 地理研究, 2002, 22 (3): 305—312.
- [13] 罗鹏飞, 徐逸伦, 张楠楠. 高速铁路对区域可达性的影响研究: 以沪宁地区为例 [J]. 经济地理, 2004, 24 (3): 407—411.
- [14] 吴威, 曹有挥, 曹卫东, 徐建, 王玥. 长江三角洲公路网络的可达性空间格局及其演化 [J]. 地理学报, 2006, 61 (10): 1065—1074.
- [15] 吴威, 曹有挥, 曹卫东, 梁双波. 开放条件下长江三角洲区域的综合交通可达性空间格局 [J]. 地理研究, 2007, 26 (2): 391—402.
- [16] Kwan, Mei—Po, Murray, Alan T., O'Kelly, Morton E. and Tiefelsdorf, Michael. Recent advances in accessibility research: representation, methodology and applications [J]. Journal of Geographical Systems, 2003, 5 (1) (May): 129—138.
- [17] Gutiérrez, Javier. Location, economic potential and daily accessibility: an analysis of the accessibility impact of the high-speed line Madrid-Barcelona-French border [J]. Journal of Transport Geography, 2001, 9 (4) (December): 229—242.
- [18] 曹小曙, 薛德升, 闫小培. 中国干线公路网联结的城市通达性 [J]. 地理学报, 2005, 60 (6): 903—910.
- [19] 邱广波. 珠三角城际轨道交通广佛环线速度目标值的选择 [J]. 甘肃科技, 2010 (4).
- [20] ESRI and DMA, Digital Chart of the World Files, China. <http://www.maproom.psu.edu/dcw/>, 2010-12-1.
- [21] 香港规划署, 香港 2030 规划远景与策略最后报告, 2007. http://www.pland.gov.hk/pland_en/p_study/comp_s/hk2030/chi/finalreport.
- [22] 广东省人民政府. 珠江三角洲基础设施建设一体化规划 (2009—2020), 2010. http://zwgk.gd.gov.cn/006939748/201008/t20100810_12099.html.
- [23] 中国行政区划网. <http://www.xzqh.org/old/quhua/44gd/01guangzhou.htm>, 2010-12-9.
- [24] 郭伦, 刘瑜, 张晶, 马修军, 韦中亚, 田厚. 地理信息系统: 原理、方法和应用 [M]. 北京: 科学出版社, 2001.
- [25] Wang, Fahui. Quantitative Methods and Applications in GIS. Boca Raton, FL: CRC/Taylor & Francis, 2006.
- [26] University of Michigan-China Data Center, 2000 China Township Population Census Data with GIS Maps, 2010. http://chinadatacenter.org/newcdc/Township_Census_GIS.htm.
- [27] Li, Si-ming. The Pearl River Delta: the fifth Asian Dragon? // K. K. Wong, ed. Hong Kong, Macau and the Pearl River Delta: A Geographical Survey [M]. Hong Kong: Hong Kong Education Publishers, 2009: 178—209.

上海城市化进程中的河道变迁 ——以肇嘉浜为个案

Analysis on the River Changes in the Process of Shanghai Urbanization ——Take Zhaojiabang River as an Case Study

牟振宇

【摘要】开埠以后，上海开始了城市化进程，河浜受冲击最大。本文选取肇嘉浜为个案，在爬梳河道变迁的基础上，通过深入挖掘河浜变迁与城市化的内在联系，透析近代上海城市化演进的机理。城市化背景下，原为上海干河的肇嘉浜，首先是在最先城市化的下游和上游河段开始被填埋筑路，之后逐步延伸到其他河段。造成河浜填埋的原因主要是：首先，基于人工形成的圩田河浜，原本就因感潮而经常淤塞，需要不断疏浚；其次，租界的辟建、西扩以及越界筑路使传统水乡遭到进一步破坏，大部分河浜被截流筑路或填埋筑路；再次，战乱频仍，大量难民汇涌上海，肇嘉浜沿岸形成棚户区，而北岸租界所有下水道的直接排污，使肇嘉浜变成了一条臭水沟，最终被填埋辟筑为一条宽阔的马路。

【关键词】城市化 河浜体系 肇嘉浜

Abstract: Shanghai began to urbanise after opening, which made the river changed greatly. This article takes Zhaojiabang river as a case study, and wants to found out the interactional influences between the urbanization and the changes of the rivers, and then to analysis the natural law of the urbanization of Shanghai. During the urbanization, Zhaojiabang river began to be filled and built the road at the upriver and downriv-

er where it began to urbanise firstly, then extended to the other parts of the river. The reason why it took place is due to three aspects: firstly, the river is a channel in which a tidal current runs, and it became foul easily because of the bedload carried by the tidal; secondly, the river for the agriculture was cut off in order to build the road by the government of the Concession; thirdly, too many refugee came to Shanghai and built the simple and crude houses on the river, and the dwellers put any garbage and dejecta into the river, which made the river became a canal stinking odorous fumes.

Keywords: urbanization, the system of the river, Zhaojiabang River

上海地处河网密布的江南地区，农业靠河浜圩田系统维系，但随着上海开埠，上海县城北郊划归租界后，这一地区迅速由农业用地转变为城市用地。随着租界的快速建设与大规模西扩，这一地区逐步由“五里七里一纵浦，七里十里一横塘”的河浜圩田景观向“纵横界画似棋盘”的街道洋房景观转变。

在上海由水乡向都市转变的过程中，河浜受冲击最大：租界以西河浜，由西而东注入黄浦江，而租界却由东而西扩建，这导致河浜因下游流水受阻而日趋淤塞。在河浜圩田体系中，一旦主干河道荒废，枝河必受影响，传统水乡的农业结构遭到破坏。这让笔者感觉到城市化与河浜演变之间存在着某种特殊的关系，因此若从河道的变迁来反观城市化进程，不失为研究上海城市化发展演变的一条有效途径。

肇嘉浜，是贯穿上海县城的一条主河道，又是上海县城联系松江府城其中最重要的一条水道，其兴衰攸关上海

县城命脉，在传统时期历朝官员对它的治理颇为重视。同时，这又是一条从县城至郊区的河道，在上海郊区城市化过程中受影响最为明显，其河道的演变便是城市化的直接反应，同时又与政府在新形势下治水政策的改变息息相关。本文就是通过对肇嘉浜河道演变的梳理，揭露城市化与河道演变之间的相互关系，进而透析近代上海城市化演变的内在机理。

1 肇嘉浜基本概况

1.1 上海县城的涵养线

肇嘉浜，“系县治正中大干河。东引浦水，从朗家桥下入东水关，出西水关，西过陈泾庙，西南入蒲汇塘，长十八里”^①，是联系上海县城至府城的水路干道。肇嘉浜西南与蒲汇塘相接，据康熙《上海县志》记载，“肇嘉浜，在县治南引浦水，由东水关贯城而西”，又“按此浜为邑干河，东贯城市，西接蒲汇塘……自邑泛舟抵郡，最便。”^②蒲汇塘，据嘉庆《上海县志》载，“蒲汇塘，此支河之最大者，由县入府之通津也，为二十九保，在龙华港西，受盘龙、泗泾、横泖诸水竹冈东横泖诸水，过盘龙桥东，名蒲汇塘，经沙竹冈横泖诸水竹冈东横泖西，为七宝镇东界浜……陈泾，在蒲汇塘北，从刘泾桥进东北通肇嘉浜。”又据同治《上海县志》载，“邑人曹一士濬肇嘉浜议略：‘上邑去松百里，东滨黄浦，水贯城而西名肇嘉浜，蜿蜒二十里。出蒲汇塘，以达郡治，风雨无阻，波涛不惊，为上海第一要河。’”由此可见，从上海县城至府城最主要的水路是，从肇嘉浜出发，经蒲汇塘，至府城。

黄浦江亦是上海县城通松江府的水道，且水流量大，大小船均适合航行，为何当时不走黄浦江，而走肇嘉浜蒲汇塘水路？文献称肇嘉浜“自邑泛舟抵郡，最便”，这其中肯定还有其他的原因。据文献记载，黄浦江风大浪巨，航运风险大。据《上海竹枝词》记载，“吾邑故水乡也，而独不宜于龙船，以黄浦有风波之险也”，另外龙华河段“城外两滩填狭半，舟行倍险众惊哗”，案：“浦面最阔，在龙华嘴迤南一路。莫狭于近城两岸，不及半里许，故舟

行过此汛难。”^③又据同治《上海县志》载，黄浦江“巨浪浮天，中流多溺水之人。暮夜有劫舟之盗，兼以潮汛，匪时不发”^④。

正因为此，从上海县城至松江府城，无论是航运还是漕运，多走肇嘉浜—蒲汇塘这条水路。肇嘉浜除了作为水路交通要道之外，在历史时期还一直作为上海最重要的漕运河道，“肇嘉浜旧运官粮，赴府程由蒲汇塘”，“旧避浦险，粮艘泊焉，故为邑运河”^⑤，又据《上海县续志》，“亦运粮河故道”。因此，这条河道被时人称之为上海的“涵养线”。

1.2 县城以西农业圩田的重要水源

上海地处江南地区，河网密布，兴修水利对农业发展至关重要。据《上海县竹枝词》记载，“大修水利最宜田，潮淤泥淤港易填。留坝浚深兼置闸，禾棉那虑旱无年。案：图富必以务农为本，务农必以兴修水利为本。未有水利不修而田能丰收、民能富足者也”^⑥。兴修水利攸关一个地方的农业生产，又关系到国家的粮食供给，因为无论是国家，还是地方，都将水利建设作为官员最主要的职责。陈金浩《松江衢歌》，“行田一望辨高低，开浚支河候马蹄”，按，“近水支河，宜以时浚，乃水利判官之责。乡农则削稻签撩稻，旱则不芸而箸”^⑦。

上海地区的河浜体系是建立在人工基础上的，不同于北方的自然河道。自吴越时期，中国官府就在太湖流域建立了一套“五里七里一纵浦，七里十里一横塘”的农业圩田系统。据缪启愉和王建革的研究，太湖东部最早的农业开发形式是从沼泽中围出大圩，五代时期，在吴越政府的人为干预下，大圩与圩间的河道形成浦塘圩田体系。宋以降，大圩与塘浦圩田格局逐步崩溃，吴淞江南逐步形成一种以泾浜为主体的干枝体系，至明清时期，又形成了小圩格局。^⑧

一般而言，排水时，先将圩内水排入圩外泾浜内，然后由泾浜排入主干塘浦，最后排入黄浦江、吴淞江或白茆等主干河道。灌溉时，则正好与此相反。因此，无论在大圩时代还是小圩时代，都不能忽视塘浦在河浜圩田体系中

① [清] 秦荣光《上海县竹枝词》，《水道十六》。

② 康熙《上海县志》，卷十一，《诸水》。

③ [清] 秦荣光《上海县竹枝词》，《水道十六》。

④ 同治《上海县志》，卷三，《水道》。

⑤ [清] 秦荣光《上海县竹枝词》，《水道十六》。

⑥ [清] 秦荣光《上海县竹枝词》，《水道十六》。

⑦ 转引顾炳权《上海历代竹枝词》，上海书店出版社，2001：4。

⑧ 缪启愉．太湖塘浦圩田史研究．北京：农业出版社，1985。

的作用。据黄震代平江府《回马裕斋催洩水书》记载：“太湖三万六千顷，止藉一江注入于海，而所藉尤在塘浦。浦导水趋江入海，塘防水入田，使由浦入江。”^①这说明，塘浦既是将水由圩田排入江的重要中介，又是将水从江导入圩田的重要中介。

肇嘉浜虽为浜，却起着与塘浦同样重要的作用，据康熙《上海县志》记载，“按此浜（笔者注：肇嘉浜）为邑干河，东贯城市，西接蒲汇塘，西郊二十里沃壤，借以灌溉。”^②又据嘉庆《上海县志》记载，“按此浜（笔者注：肇嘉浜）为县治正中大干河，凡南北分流，潮水涨落，俱于此受沾溉洩泻之利焉”。^③同治《上海县志》亦云，“河傍支港甚多，灌溉田亩公私均利。”^④

1.3 上海县城居民的生命线

在上海地区，“沿河而居”是居民生活最主要的空间形态，正如陈祁《清风泾竹枝词》所言，“十里人家一水通，平桥画阁岸西东。”在这样的情况下，河浜为居民的生命线，衣食住行都离不开它。每当来潮汐时，各路船帆趁水势高立即出行，“江浦潮来，使船如马，瞬息百里，有不可羁勒之势”，又如李行南《申江竹枝词》所言，“潮至，闸水最急，开帆甚多。归舟迎潮，寸尺不可行，须潮落解缆”。

与居民生活紧密相关的是饮用水问题。以前上海县城居民，采取了就河取水的办法，一般在潮汐来时汲水。据《沪游杂记》记载，“沪上不饮井水，潮至，担水者络绎于道，横冲直撞。稍不避让，即受欺辱，横不可言”，“沪城内河渠浅狭，比户皆乘潮来汲水而食”。^⑤潮汐的强弱都会影响居民汲水，据《申报》记载，“本埠城内各河浜，本俱淤塞，近因潮汛过小，以致逐家食水不便，多有向城外挑取者。”^⑥日常生活中的排污、排泄等，都离不开河浜，因此河浜又是居民的生命线。

2 肇嘉浜演变过程分析

在传统时代，肇嘉浜是上海县城的涵养线，也是上海居民生活的生命线，因此上至朝臣，下至百姓，竭尽全力修

浚河浜，以保证农业、生活用水。但上海开埠后，情况发生了变化，一方面，上海由一个传统的县城向一个现代化的大都市转变，建成区迅速向外扩展；另一方面，下水道的辟建和自来水的供给，已取代了河浜进行生活排污和提供饮用水的功能，因此河浜已失去了传统时代的现实意义。相反，河浜因下游受阻，而潮汐又很难进入城西部河流，导致河道日趋淤浅、河水变臭，这不仅严重影响了公众的健康，而且不利于土地开发。因此填浜成为势之使然。肇嘉浜就是在这样的城市化背景下发生了变化，先是河道变窄，河道下游被填埋筑路，上游水源断流，中游河水逐步变臭，至20世纪50年代整条河段被完全填埋筑路。肇嘉浜演变的这一过程是复杂的，充满了农业生产与地产开发的矛盾、传统与现代的矛盾、当地居民与外来地产主以及农业与城市化的矛盾。

2.1 上段

肇嘉浜上游与蒲汇塘等诸河连接。据同治《上海县志》记载，“水之发源多由西北而输东南上海附郭，诸河源由横泖、蒲汇、横漈、蟠龙，东注肇嘉浜，分达内外城河，东洩于浦”^⑦。也就是说，肇嘉浜西段，南接今漕溪北路，北接华山路。据祝鹏的研究，肇嘉浜在以前还要向西和蒲汇塘相通。民国十一年胡人凤《法华乡志》载，“蒲汇塘东流合新泾诸水，出龙华港入浦。道光十六年龙华港在小闸桥坝断后，全经肇嘉浜合李泖泾诸水，出日晖港入浦。蒲、肇合为一河。从此小闸桥以西亦称蒲汇塘”，小闸桥在今宜山路和蒲汇塘交接处，祝鹏认为今宜山路即肇嘉浜的一段故道，娄泾为肇嘉浜的北端。

上游河段常常淤塞的事实常见于史册，乾隆十五年《上海县志》载，“肇嘉浜因年久龙华闸毁、日赤港坝亦坍，浜之首、尾、中三段俱受浊流冲激，一日两潮泥沙沉积，几成平陆”，又云“肇嘉浜西南通蒲汇塘，今皆淤塞，自县至府悉从龙华港转入，遇水涸时则七宝以东多取陆路。”这说明上游河段的淤塞会直接影响肇嘉浜水源的大小，据同治《上海县志》记载，“今上流久塞绝，无源头活水，潮汐一退涸可立待，故论水者不得不记潮之所至以资利用，更求决排之？引太湖不竭之源，多设牖座，时其

① 同治《上海县志》，卷三，《水道》。

② 康熙《上海县志》，卷十一，《诸水》。

③ 嘉庆《上海县志》，卷二，《水利志》。

④ 同治《上海县志》，卷三，《水道》。

⑤ [清]葛元煦《沪游杂记》，卷二，《挑水夫》。

⑥ 《申报》，1876年3月23日。

⑦ 同治《上海县志》，卷三，《水道》。

启闭，庶尽旱潦之备而享百年之利焉。”^① 尽管这条河浜时断时通，但由于上海官民的努力，这条河浜仍然能保持，并没有因此而改道或填埋。

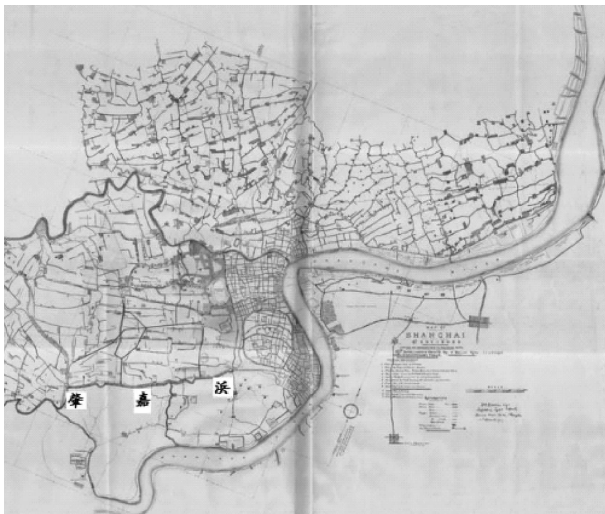


图1 城市化背景下上海及周边河浜（1903年）^②

真正导致肇嘉浜上游的变化，是从辟建徐汇天主堂开始的。据《上海县续志》记载，“同治二年，徐家汇天主堂扩充堂基，将东昇桥迤南至天文台之肇嘉浜填断，改道东偏别开新河，故东昇桥至水门汀桥，徐家汇市仍称老肇嘉浜，今天文台围墙内小池，亦旧肇嘉浜之遗迹也”。也就是说徐汇天主堂建设之后，造成肇嘉浜改道，使从小闸桥北流的肇嘉浜南段，在官桥之南的牌楼湾折向东南，经今蒲汇塘路，至土山湾，又折向东北，循今漕溪北路至天主堂东北，接原来流往县城的老肇嘉浜。

20世纪20~30年代，由于国内战乱频仍，大量外地贫困难民涌入上海，因无力在城内立足，就在靠近上海城区的肇嘉浜河上搭建棚屋，形成上海最大的棚户区之一。棚户居民的一切生活垃圾均倾入河中，造成河道淤塞、河水变臭。与此同时，上游河道新建大量的工厂，污水未经处理，直接排入河道，河水遭受严重污染，这将在下文中进一步详述。同时，日本在肇嘉浜上游切断河道，辟筑公路，造成了肇嘉浜以西河浜的改道，水源枯竭。20世纪

50年代中期，上游河道被填埋筑路。

2.2 下段

下游河道指上海县城老西门以东河段，即县城内河段和县城至黄浦江河段。先来看县城内河段。肇嘉浜是城内贯穿东西的一条干河，河道两岸密布商业店铺和房屋。县城内人多地少，沿河街坊密布，河道淤塞以及居民非法侵占河道现象时有发生。据《上海县竹枝词》载，“县城内外密街坊，港狭淤多半阻航”，又云“每潦积街衢，全赖宣泄，难保民居占阙不通”。陆彦章《碑》亦言，“上海，泽国也。士民庞杂，苴砾杂投，而豪家大族，渔闾市小利。岸日益拓，河日益狭。久即屋其上，无迹可寻”。因此，遇见旱天，河道就会变浅，遇见水涝之年，因河道浅难以容纳雨水，而导致水灾，“故市民旱则涓滴无所容，潦则沟浚无所洩，秽则蒸，火则延烬。城西河港，渐成平陆。邑往来者，非步即骑。不然，取道龙华，始得达。潮退则一芥可胶，风横则万斛可覆。”^③

上海开埠后，洋人建立租界，把河沟交错的圩田改造为纵横交错似棋盘的建成区，以道路下水道作为排污的渠道，进而塑造了干净卫生的城市生活环境，俄国作家冈察诺夫在他的《巴拉达号三桅战舰》中描述1853年他所见到的上海租界：

“街道两旁仍是接连不断的洋商寓所，一律院栅高筑，庭园清幽……（沿江大街）矗立着宏伟的欧式大楼，柱廊、阳台、贵族骑士的门庭一应俱全。”^④

而上海县城则是另外一番风景，峰洁在《清国上海见闻录》对华洋城区进行了对比：

租界“街路纵横分割有序，道幅宽广，随处街面比较清洁”，而上海县城却是另外一种景色，“上海市坊道路之脏无法形容。特别是像中小街道的通道，到处是垃圾粪堆，无插足之地，人们也不清扫”^⑤。

当时城内河道脏臭状况已初现端倪，1862年随千岁丸来华考察团之成员纳富介次郎对上海河道不洁，深有感触，他说“当地人把死猫烂狗、死马死猪死羊之类以及所有的脏东西都扔入江中，这些都漂浮到岸边……再加上数万条船舶上的屎尿使江水变得更脏”^⑥。上海华人对此也深

① 《上海县续志》，卷四，《水道上》。

② 原图 Map of Shanghai and Environs，斯坦福大学收藏。本图系扫描版，来自“视觉上海”（source map: ID334），http://virtualshanghai.net/Map_List.php?ID=334&CF=3，2007-01-21。

③ [清] 秦荣光《上海县竹枝词》，《水利十八》。

④ 转引自郑祖安．百年上海城．学林出版社，1999：342。

⑤ 转引自冯天瑜．“千岁丸”上海行：日本人1862年的中国观察．武汉大学出版社，2006：91-92。

⑥ 转引自冯天瑜．“千岁丸”上海行：日本人1862年的中国观察．武汉大学出版社，2006：91-92。

有感触，李维清在《上海乡土志》中对比华洋两界时，也突出了河水发臭是县城脏乱的重点所在，“租界马路四通，城内道途狭隘。租界异常清洁，车不扬尘，居之者几为乐土；城内虽有清洁局，然城河之水秽气触鼻，僻静之区坑厕接踵，较之租界几有天壤之异”。1898年，公董局市政工程师和卫生检查员的调查报告指出：

“一条小河横穿这个城市，流向西河。就在这条小河浜里，一些居民不关心公众健康，把每日的垃圾扔进河里，当低潮时，这条河便成为传染病菌的孳生源”，“徐家汇河（即肇嘉浜）和西河，漂浮着很多垃圾，从西门直到租界的边界的西河，沉淀了一层厚厚的肮脏烂泥。”^①



图2 肇嘉浜下段（1884年）^②

20世纪初，华人中的有识之士有感于县城内河道脏臭、街道狭窄不卫生的状况，提出仿照租界的做法，填埋河浜、放宽马路。其重要举措就是设上海城厢内外总工程师局，专门负责县城内填浜筑路事宜，这一重要举措，史称

“洋场马路阔而平，南市前经仿筑成”。据《上海乡土志》记载：

“上海租界之南新马路大东门外以及城内，向来由中国地方官管理，近年新设工程局警察局办理，致多隔阂，今奉升任道宪袁海观观察照会地方那个绅士与董事办理开地方自治之端，以本地之人才，办本地之公。”

并且，制定了《上海城厢内外总工程师局章程》，其中有几条关于道路和河道修筑的条文，如下：

“第十三条，推广埤地。南市浦滩日涨拟酌填加宽埤地，其迤南马路未通之处，亦泥接展以兴商埤。第十四条，开拓马路，城厢内外均拟逐渐改筑马路，以通车马，凡翻造房屋处，明定章程一律收进使道路加宽。第十五条，整理河渠，城内外支干各河应疏濬者量加疏濬，其淤浅秽臭，有碍卫生者，即填平作路并筑大阴沟以通积水。”^③

由条文可见，“开拓马路和填浜筑路”是上海城厢总工程师局的重要职责。尽管第十五条内容为整理河浜，但只要“淤浅秽臭，有碍卫生者”均被填埋筑路，因此县城内大部分河浜被填埋筑路。

上海城厢内外总工程师局填浜筑路是从县城内开始的。据《上海县续志》记载，“又案自凝和桥迤北迄小桥，迤南，迄薛家桥。光绪三十二年，总工程师局填筑马路，名凝和路，又自亭桥迤北折东并填筑马路，曰亭桥路、净土路”^④。其中肇周路即填埋城内肇嘉浜而筑成，据民国《上海县志》记载，“肇嘉路，填肇嘉浜放阔，东起中华路，西至民国路，横贯中区”^⑤。

而后填浜筑路由城内延及城外，先是护城河，据民国《上海县志》记载，“中华路民国路，以上二路环于中区之外，先后填城濠筑成。方浜路，民国三年填方浜放阔横贯中区。凝和路，填筑凝和桥浜筑成”。^⑥之后，上海县城西门外至斜桥之间肇嘉浜河段被填埋筑路，据《上海县续志》记载，“肇周路，填周泾之方浜南段筑成，光绪三十三年动工，宣统元年完工。”^⑦除此之外，上海县城西南区亦开筑若干道路，如“万生路、文斜路、黄家阙路、大吉路、安澜路、林荫路、教育路、西林路，自万生桥至此，

① Séance Générale du Conseil du 22 Juin 1898，上海档案馆藏，卷宗号 U38-1-2766。

② 原图《上海縣城廂租界全圖》，“视觉上海”（source map: ID261），http://virtualshanghai.net/Map_List.php?ID=261&CF=3，2009-08-3。

③ 《上海乡土志》，卷二，《上海南市总工程师局》。

④ 《上海县续志》，卷四，《水道上》。

⑤ 民国《上海县志》，卷十一，《工程》。

⑥ 民国《上海县志》，卷十一，《工程》。

⑦ 《上海县续志》，卷二，《街巷》。

均宣统元年筑”。

黄浦江至城墙河段，开埠后河道发生过变迁，据同治《上海县志》载，“案前志肇嘉浜本由郎家桥下入，今坝断云云。考郎家桥坝，曹给谏一士《肇嘉浜议》：‘前邑陈公之佐用堰坝断，使肇嘉浜之水皆从薛家浜出浦，归并一路。后为奸民私行掘去，请照旧筑堰以蓄城濠内外水源。’即俗所称坝基者也。迨咸丰五年办理善后，开通坝基，直入东水关”。随着城内河浜被先后填埋，从县城城墙至黄浦江之间河段，至1915年也被填埋筑路。

2.3 中段

民国初年，肇嘉浜的一条通黄浦江潮汐的支流，位于南岛码头（即南市码头）和斜桥之间，很快被填埋筑路。之后，华方还继续将之填埋至金神父路附近（今瑞金二路）。公董局的一份政府工作报告对此进行了详述：

“租界大部分通过徐家汇河（笔者注：即肇嘉浜）进行排水，但这条河并不归我们所有。而华方已经开始填埋这条河的南岛码头和高昌庙路（斜桥）之间的河段。因而与黄浦江的直接联系被切断。随后这条河又渐次填至金神父路的高岗地区。当时这条河还存在着弱小的潮汐，尚能勉强排水，而在朝向贝当路的河流的末端建造了围堰，堵住了来自徐家汇地区的水流。唯一存在的是一条次要的过度淤塞的河流，位于徐家汇排污码头前，在金神父路西。令人遗憾的是，我们没有想到使用福熙路（一半宽度属于我们）的大河浜，特别是公董局在早几年（1915）提及，我们有许多下水道需要修缮，有些排水管已经损坏，排水糟糕，特别是在徐家汇的河浜的开口，有3/4被这条河带来的东西堵住了。”^①

抗战爆发后，河道淤塞更为严重，主要原因是大量难民在肇嘉浜河岸搭建棚屋，形成了上海地区的一个重要棚户区。这些简陋的棚屋没有任何的生活和卫生设施，一切的生活污水、垃圾和粪便随意倒入河中，致使肇嘉浜成为一条名副其实的“臭水沟”。20世纪20年代以后，打浦桥以西河段，沿岸建造了很多工厂，这条河浜又成为沪西污水的排泄口，污染严重。1954年，上海市政府决定彻底根治被称为“上海龙须沟”的肇嘉浜，从1954年10月～1957年5月，投资1378.5万元填埋肇嘉浜，并在浜下埋设下水道，将浜南岸的斜徐路和浜北岸的徐家汇路，辟筑成两条单向行驶的道路，统一命名为肇嘉浜路，南北两路

之间辟建30m宽的芦花带，搬迁居民1704户，拆除沿浜棚户2.3万m²。^②

3 原因分析

1842年上海开埠后，肇嘉浜从一条上海县城的干河，变成一条影响公众健康的臭水沟，导致最终被填埋筑路。这其中有很多原因，首先，洋人来沪，带来了西方的市政建设理念，将县城以北坟墓、河浜密布的荒野之地开辟为城区，河道大部分被填埋，开辟为宽敞的马路，路下铺设下水道，直通黄浦江。黄浦江的潮汐由此很难通过下水道进入租界以西的河浜，这也就切断租界以西河浜与黄浦江的联系。其次，华界借鉴租界的市政理念，将县城内发臭淤塞的河浜填埋筑路，并铺设下水道，也堵住了上海县城以西河浜与黄浦江的联系。再次，随着租界的发展和越界筑路，受土地买卖暴利的诱使，农业生产已让位于地产开发，河浜由此失去了传统圩田时代的特殊意义，在租界越界筑路过程中，大部分河浜或被截流筑路，或被跨浜筑路，或被填埋筑路，河浜体系遭到了严重的破坏，圩田体系逐步走向崩溃。随着租界的发展，大部分道路的下水道直接通至肇嘉浜，使肇嘉浜成为租界居民污水的排泄河。最后，资本主义的发展，沿浜建造工厂，使河浜成为工业排污口，而同时国内战乱使上海聚集了大量的外地贫苦农民，在肇嘉浜岸边形成上海一大棚户区，使河浜成为了生活垃圾、污水的排泄沟，这些都是造成河道变迁的原因。具体论述如下：

3.1 圩田河浜易淤本性

上海地处感潮区，潮汐有规律进出河浜，因此又称为感潮河。潮汐因地球受太阳和月亮的引力而产生。一般来说，在农历的每月初一，即朔点时刻，因太阳、月球处于地球的一侧，引潮力最大，就会引起“大潮”；而在农历每月的十五或十六左右，太阳和月亮在地球的两侧，太阳和月球的引潮力你推我拉也会引起“大潮”；在月相为上弦和下弦时，即农历的初八和二十三时，太阳引潮力和月球引潮力互相抵消了一部分所以就发生“小潮”，故农谚中有“初一十五涨大潮，初八二十三到处见海滩”之说。

① 牟振宇，张华译．上海法租界公董局关于公共道路、下水道和粪便处理系统的城市卫生工作报告（1849—1940）．历史地理，2009，23．

② <http://www.sh tong.gov.cn/node2/node79048/userobject1ai105202.html>

高水位潮汐和低水位潮汐对河流影响差别很大：高水位潮汐，流速快、水位高，能带走河里的垃圾和沉淀物，起到清理河床的作用；而低水位潮汐与此相反，流速慢、水位低，不能带走河里的垃圾和沉淀物，且往往造成河流堵塞。文献称，上海河浜“日日有潮来”，“沙因潮至，数年复塞”，河浜屡濬屡塞，不能经久。据康熙《上海县志》记载，肇嘉浜“在县治南引浦水，由东水关贯城而西，分流支港蓄洩赖之，因水关启闭，不时且夹……易淤虽时加浚治，旋复如故，宜用舟载淤泥，外徙庶免常濬”^①。

肇嘉浜水源主要有二：一是上游水源，二是黄浦江潮汐水源，但上游河道众多，一旦一条河流淤塞，其他河道便受其影响因缺水而淤塞，“乃自上游淤塞，绝无来源，转恃黄浦潮水为来源”。相反，黄浦江潮汐水源则较为规律，“日日有潮来”，因而肇嘉浜主要靠黄浦江潮汐水源维系。据同治《上海县志》记载，“水之发源多由西北而输东南上海附郭，诸河源由横泖、蒲汇、横瀝、蟠龙，东注肇嘉浜，分达内外城河，东洩于浦，今上流久塞绝，无源头活水，潮汐一退涸可立待，故论水者不得不记潮之所至以资利用，更求决排之？引太湖不竭之源，多设牖座，时其启闭，庶尽旱潦之备而享百年之利焉。”

这说明，感潮汐的河浜，只有在强有力的疏浚维护下，才能保持水流畅通。一旦河浜缺乏疏浚，很快被潮汐带来的泥沙堵塞，甚至成陆。据同治《上海县志》载，肇嘉浜“自明季涨淤后，国朝虽经开濬而多奉行不力，旋开旋塞，田禾旱涝无备……邑人望此河之督责丛于一身供应萃于首事呼召不灵支撑无力付之”。^②

因上海河浜体系原为人工系统，人为方面对河浜的影响也很重要。据黄震代平江府《回马裕斋催洩水书》载，“今或因行舟安舟之便，而破其圩，或因人户侵射下脚，而废其堤，或因耕垦增辟，而攘斥旧来之浦，于是荡堤障。退潮之减未几，长潮之增已至。小汛之随去未尽，大汛之拥回反多。往复洄淤，水去迟缓，而一雨即成大浸。古人合数郡之规模而成之，虑及万世，后人求一己之田宅之利而坏至，见止一时。坏之既久，复之愈难”。

3.2 越界筑路：水乡遭到进一步破坏

20 世纪以后，租界开始了更大规模越界筑路，肇嘉浜

以北地区逐步变为越界筑路区，与肇嘉浜相连的众多河浜，因跨浜筑路被截断，导致水流日浅、逐步淤塞，以东芦浦为例：东芦浦，据同治《上海县志》记载，“东芦浦，一名溇浦，又名钉钩浦，引江水入，在徐公浦西合朱家浜、东湧泉浜、牖港、南北长浜，出带浦桥通肇嘉浜，南入蒲汇塘。”^③ 但当时“北浜向淤，今又为西人筑马路，将朱家厍北填桥，仅通一线，恐南北通流，自此不可问矣”^④，河浜淤浅已初现端倪。随着英法租界由东向西越界跨浜筑路，东芦浦被割为数段，河段之间只能通过下水道衔接。据民国《上海县志》载，“引江水分流，越麦根路、康脑脱路、新闻路、爱文义路、静安寺路、威海卫路、长浜马路，经北长浜，越宝昌路，经方门泾，越金神父路，王家浜、南长浜、庙泾浜至淡井庙而南，入肇嘉浜。马路下皆用瓦筒衔接，仅通细流，余亦淤浅。惟南长浜以南尚通潮汐”^⑤。这里的瓦筒，正是公董局铺设的下水道。

西芦浦，据同治《上海县志》记载，“西芦浦，即古芦子浦，入口处在今曹家渡南由康家桥梅家桥，合朱家浜、西湧泉浜、蛛丝港，南出陈泾庙，西通肇嘉浜，西南流出芦浦桥，合龙华港以达于浦”。因英法越界跨浜筑路，此河亦被截为数段，河道之间由下水道连接。据民国《上海县续志》载，西芦浦“引江水分流，经周家桥、康家桥、陶家桥、梅家桥，合朱家浜、西湧泉浜，过陈家湾，又南合蛛丝港，越北徐家汇路、福开森路、宝昌路，至陈泾庙……肇嘉浜路以北上多填筑马路，其南者亦多淤塞”。又据民国十一年胡人凤《法华乡志》记载，西芦浦“上筑马路，如星加坡路、康脑脱路、极司非尔路、愚园路、长浜路、海格路、福开森路、霞飞路、徐家汇路，下排瓦筒，仅通水线而已。其西南一支流出芦浦桥，合龙华港达浦，今已淤”^⑥。

这些南北向河浜，之前均与肇嘉浜相连，或为其枝河，但自租界越界筑路之后，很多河浜受到地产开发的影响，而被填埋筑路或开发。越界辟建的道路均辟筑了下水道，这些道路下水道直接与肇嘉浜的支流河浜相通，或直接与肇嘉浜相通，所有的污水通过下水道排泄至肇嘉浜。至 20 世纪 30 年代，法租界大约占五分之四的地段的下水道，连接到肇嘉浜，其中有以下几条主干下水道：吕班路下水道、亚尔培路下水道、巨福路下水道和汶林路下水

① 康熙《上海县志》，卷十一，《诸水》。

② 同治《上海县志》，卷三，《水道》。

③ 同治《上海县志》，卷三，《水道》。

④ 同治《上海县志》，卷三，《水道》。

⑤ 民国《上海县续志》，卷四，《水道》。

⑥ 民国《法华乡志》，卷二，《水利》，《中国地方志集成》（乡镇志专辑）第一册。

道。所有的污水排泄到肇嘉浜，然后通过蓝维葛路（今肇周路）的下水道，洩至敏体尼荫路（今西藏南路）下水道。租界内居民生活污水、废水，未经处理便直接倒入下水道中，然后流入肇嘉浜，这是造成河道淤浅、水质变臭的主要原因。

法租界公董局总工程师给上海市工务局的一封信，进一步证实了居民生活、工厂用水及其他废水的倾入，是导致河浜淤塞的主要原因。详文如下：

“函囑拆除蒲肇河内水壩，并询河泥淤积，如何处置等因，查靠近徐家汇镇该河中之大壩，系因上游居民请求建筑，其目的在阻止工厂所洩污水随潮西溯，故为上游居民饮料生机计，在未觅得其他妥善办法前，自属未便拆除。现在壩西一段河道即将开浚，届时水流当可向西由慕家塘龙华港等河与黄浦潮汐相通，至壩东以迄日晖港一带，易于淤塞情形，原因甚多，除潮水上湧以致水流不畅外，工厂及贵局所辖范围所有阴沟下水，并船户抛弃垃圾，皆足使其易于淤塞。”^①

这说明肇嘉浜沿河开设工厂，肇嘉浜北岸贝当路一带又建造了大片住宅，工厂废水、生活污水以及生活垃圾的随意倾倒，是导致肇嘉浜河水变黑发臭的重要原因。除此之外，1937年抗日战争爆发之后，日军又在肇嘉浜西段徐家汇一带，填浜修筑公路，使肇嘉浜变成了断头的死水浜。



图3 越界筑路背景下的肇嘉浜（1912年）^②

3.3 沿河棚户：河浜变成臭水沟

作为法租界和华界的一条界河，是华洋双方管辖相对

薄弱的区域，这为棚户区的形成提供了肥沃的土壤。抗日战争爆发后，数量众多的难民汇涌上海，其中有很大一部分是乘船顺河道到达上海。这些难民很难在地价高昂的城区内立足，便在浜岸搭设水上棚舍。据称，“大批船民将小木船拖上岸，再用芦席作篷，形成水上棚户集中地。民国37年，肇嘉浜的棚户增至2044户，棚舍23065m²，居民8369人，成为上海最大棚户区域之一。”^③

这些水上棚屋，有很多种，其中最常见的一种是架设在浜岸呈“尸”字形的“水上阁楼”。一般做法是，“一半架设在河岸边挖成的土窖上，另一半则凌空悬架在浜面上，用几根毛竹或木头插入浜底作支撑柱，用旧木板拼成壁墙或用竹笆抹上泥土形成泥笆墙，多数盖稻草顶，在支架上铺上旧木板，成为‘水中阁楼’”^④。

但是这种棚舍并不安全，每逢雨天，水位提高，致使棚舍淹没在水中；另一方面，插入浜底的竹木头经浜水侵蚀腐烂逐渐下陷，“阁楼”便向浜里倾斜，遇有台风，常常倾入浜中。另一种常见的是“旱船”，是从家乡沿河摇船至上海的贫苦农民，将船固定在河岸，并加盖芦苇席，以此为家。还有一种“水旁地室”，即在浜岸浅水斜坡上挖个地洞，在朝浜水的一边用泥土叠高作“堤坝”，留出入口，形成“L”型地洞，在洞上面盖上芦席茅草顶，就成为棚舍，这种“水旁地室”更低矮，人只能爬进爬出。此外还有在岸上简陋建设的“滚地龙”、“桥洞窝棚”和竹木泥草混合搭建的草棚。

这些河岸的棚户居民，将河浜作为其生活、排污、排便的场所，一切生活垃圾、污水、废物随意倾倒排放，导致河道淤浅、水质变黑。据《上海手册》记载，“过了四明公所，县城墙外面的那段河，成了乞丐的场所，他们用席子搭盖船顶。可以很清楚看出，船里居住就是一家人”。这些船户几乎将所有的生活垃圾和污水全部倾倒入河中，使“护城河里的水在所有河水的描述中是最浑浊的”，更让外国人不解的是“人们在里面冲洗大米，用他们来做饭，生活。”他们认为，可能“中国人已经积累了科学的经验知识，延长煮沸杀死细菌。否则中国人将一个都剩不下。”^⑤

当然河浜淤塞的原因还有很多，以上仅讨论了三种最主要的原因。由以上三种原因可知，城市化是导致河浜演

① 上海档案馆藏，卷宗号：U38-4-2921。

② <http://virtualshanghai.net/GetFile.php?Table=Map&ID=Map.ID.194.No.0&Op=0>

③ 本书编委会：《上海住宅建设志》，上海社会科学院出版社，1998：131。

④ 本书编委会：《上海住宅建设志》，上海社会科学院出版社，1998：131。

⑤ Charles Ewart Darwent, *Shanghai: a handbook for travellers and residents to the chief objects of interest in and around the foreign settlement and native city*. Shanghai: Kelly & Walsh, 1904? P104.

变最主要的原因，究其原因城市化与河道变迁存在着密切的关系，下文将进一步论述。

4 讨论：近代上海河道变迁与城市化内在联系

以往对上海城市化的理解，更多的是从租界筑路的层面来理解的，而没有注意到上海作为江南水乡的特殊性。上海地处长江三角洲的感潮区，开埠前是典型的河浜圩田体系，河浜同时担任着灌溉、排水、排污、提供饮用水和交通运输等多项职能，是人们居住、生活和经济发展的基础。

但开埠后，租界早期的市政建设，采取了填浜筑路的方式，道路下铺设下水道以排泄污水。但由于下水道口径太小，且设有开关闸，潮汐很难通过下水道，直接进入租界建成区以西的河浜，由此切断了城西河浜与黄浦江的联系，导致城西河浜淤浅。随着租界当局大规模向西推进越界筑路，河浜体系遭到了进一步破坏，首先是干河被截流筑路或者跨河筑路，致使河浜被割为数段，

水流日浅，与之相连的枝河也深受影响，因缺乏水源而日趋淤塞。河浜一旦失去水源，农业生产也就失去了赖以存在的基础。因此，上海从一个江南水乡转变为一个国际大都市的过程，实际上也就是将河浜圩田改造为建成区的过程。

进一步讲，近代上海租界城市化的过程，很大程度上受地产开发利润驱动，或者说，“越界筑路”是实现政府与私人地产主利益双赢的主要途径。台湾学者郭奇正指出，越界筑路是租界“当局维护并持续都市统理的结构性必然”。一方面，筑路后人口增多，所收取的地税、房捐亦增多，财政收入亦多，尽管基础设施费用昂贵，但其回报率很高。另一方面，筑路可为房地产资金提供只须循路建房就能贩售牟利的环境。在土地价格日益提升的情况下，“填浜筑路”，不仅可以节省征地筑路的成本，而且还可以通过填埋淤塞发臭的河浜，改善区域的生活卫生环境，由此进一步提升地价。与此同时，填埋河浜还可以为地产主增加土地。越界筑路区的河浜，大部分是因为地产开发的需要而被填埋的。因此从根本上讲，填浜筑路，是地产开发驱动的结果。

珠三角区域发展的变化与一体化进程

The Urban Development Course and Integration
of the City Region of Pearl River Delta

马向明

【摘要】本文通过对珠江三角洲城市区域一体化发展历程的回顾，比较了1990年代珠三角经济区现代化建设规划的首次尝试与2008年《珠三角改革发展规划纲要》出台以来的一体化举措。文章认为在当前珠三角转型升级背景下，以“一个纲要、五个一体化规划”为核心的珠三角一体化在内容、层次与主要推动措施上都是1990年代不可比拟的。其纲领性强、力度大的“自上而下”的特点对推动区域软性制度的一体化成效十分明显，但最新案例——珠三角绿道网建设也表明，鼓励区域内多元主体的互动对区域目标的实现极其重要。

【关键词】珠江三角洲 城市区域 一体化

Abstract: Through a review of the integration progress of city-region of the Pearl River Delta (PRD), this essay compares two integration attempts of the Provincial Government of Guangdong, the “Modernization Plan for the PRD Economic Zone” in the 1990s and a series of integration measures based on the “Outline of the Plan for the Reform and Development of the PRD” in 2008. The author believes that in the context of PRD’s pursuit for further reform and innovation the second attempt with the vision of “one ‘Outline’ and five integration plans” is more comprehensive as regards the scope and dynamics of the content, levels and measures. While the strongly pro-

grammatic and “top-down” approach had a notable effect on promoting the integration of the region, the latest case of the “Plan of PRD Greenway Network” also demonstrates the participation of diverse stakeholders was highly significant in achieving the regional goals.

Keywords: the Pearl River Delta (PRD), city-region, integration

珠江三角洲位于广东省中南部，珠江下游，毗邻港澳，靠近东南亚，地理位置优越，是中国人口、城镇最密集，经济、文化最发达的地区之一，也是中国对外开放的前缘地带。珠江三角洲地区包括广州、深圳、珠海、佛山、江门、东莞、中山、惠州、肇庆9个城市，总面积54733km²，约占广东省的30.04%，常住总人口4786.24万人，占广东省的59.87%。

1 背景：珠三角已发展成为联系紧密的“城市区域”

历史上珠三角是一个传统的农业地区，1978年改革开放后，经济体制的改革，释放出了城市的活力；而毗邻港澳的区位优势下，开放的推进激发出了乡镇的活力。改革、开发释放出的两股力量，在珠三角城和乡中交织作用，快速而深刻地改变了珠三角的城乡结构，成为城市发展的基本脉络。经过30多年发展，珠三角地区生产总值占全省的比重从1980年的50%左右迅速提升到2002年的超过80%，并在这之后一直保持在80%以上。至2008年年底，珠三角地区城镇化水平达80.5%，建设用地面积8790km²，占珠三角土地总面积的16.00%，是中国城市化水平最高的地区之一。

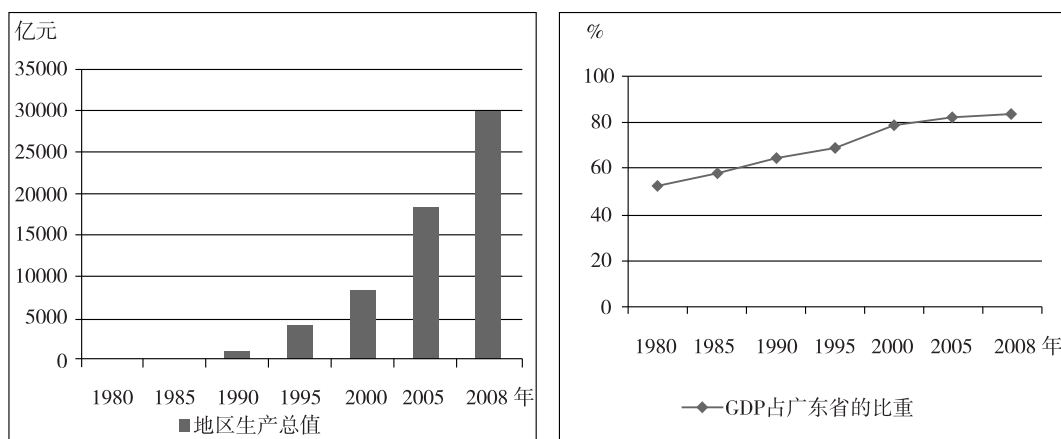


图1 珠三角地区经济增长情况示意图

(资料来源: 广东省统计年鉴)

1999年 Peter Hall 认为中国的珠江三角洲与长江三角洲、日本的东海道(东京—大阪)走廊以及大雅加达等地将成为亚洲的巨型城市区域。目前,珠三角地区已发展成为一个由9个地级以上市、15个县(市)组成,形体上分离但功能上相互联系的巨型城市区域。这个区域通过广州、深圳两个核心城市与世界连接,在广州、深圳中心城市周围聚集了一批中小城镇,显示出巨大的经济力量。珠三角加上香港、澳门所组成的“大珠三角”地区,正是 Scott^[1]所指的在高度全球化下以经济联系为基础,由全球城市及其腹地内经济实力较雄厚的二级大中城市扩展联合而形成的全球城市区域。其规模已经超过了伦敦都市圈,成为世界上仅次于纽约都市圈和东京都市圈的第三大城市区域。在珠三角巨型城市区域内部,以广州、深圳、珠海三个城市为核心,形成了“广佛肇”、“深莞惠”、“珠中江”3个都市圈。

2 珠三角城市区域发展的脉络

在珠三角城市区域的成长过程中,从其成长动力和政府管理这两个视角来看,这个历程可以区分为五个阶段:

2.1 中小城镇蓬勃发展 (1978 ~ 1987 年)

农村体制改革推动了乡镇企业和小城镇的发展。乡镇企业以小城镇为据点,异军突起。中山、东莞、顺德、南海等县(县级市)成为了广东的“四小虎”。经济特区的设立,港台产业的转移进一步推动中小城镇的发展。港澳与珠三角“前店后厂”的分工发展模式开始形成,珠江三角洲开启了迈向“世界工厂”的步伐。开放和特区城市的

崛起,开始改变开放前广州独大的局面,区域发展格局出现多极化的趋向。

2.2 多级格局的出现 (1988 ~ 1994 年)

在市场化的推动下,城镇建设模式逐步由计划经济时期的政府单一投资主体转变为多元投资主体并存的局面,城市化形成了多种发展模式。包括“以下(乡镇以下的各类企业)促上(市级企业)”的东莞模式,“中间(乡镇企业)突破,带动两头(市属、村办企业)”的顺德模式,“以上(市属企业)带下(乡镇以下企业)、一镇一品”的中山模式,“六轮(市镇村经济社联合体民营经济)齐转,各显神通”的南海模式等^[2]。与此同时,城市改革开始提上日程。1988年,广东省取消地区,在珠三角设立了惠州、东莞、中山、肇庆4个地级市。在此基础上。1992年顺德、南海、新会、番禺等工业强县“撤县设市”。至此,珠江三角洲地区设市数量由改革开放之初的以广州为中心的广州、佛山、江门和深圳、珠海特区5个城市增加到了1994年的24个,其中地级市9个。特区城市深圳的快速发展,把珠三角带入了多级带动的时代。

2.3 外向型新动力 (1995 ~ 1999 年)

随着外资的持续注入,外向型经济日益成为了珠三角发展的重要驱动力。随着广东省第八次党代会(1998年)明确提出“外向带动”作为推动广东发展的三大战略之一,外向型经济进一步成为了珠三角发展的主动力。伴随外向型经济而来的外来人口在珠三角日益剧增,按“五普”资料统计,2000年年底,珠江三角洲地区流动人口达2152万人,占全省流动人口的82%。流动人口数量居前三位的分别为深圳市(606万人)、东莞市(500万人)、广州市

(427 万人), 这 3 个市的流动人口占全省的 58%。

2.4 大城市连绵区的形成 (2000 ~ 2006 年)

广东工业发展在 21 世纪初开始的适度重型化和高科技化, 极大地推动了中心城市的发展。为了进一步发挥大城市在组织和优化资源配置方面的优势, 珠三角开始了新一轮的行政区划调整。2000 年广州撤销番禺市和花都市设区; 2001 年珠海撤销斗门县设立斗门区和金湾区; 2002 年江门市撤销新会市, 设立新会区, 而佛山则将南海、顺德、三水和高明 4 个县级市撤销设区, 另外新成立禅城区; 2003 年惠州则撤销了惠阳市, 设立惠阳区。这一轮“撤市设区”的区划调整, 使动力空前强劲的中心城市发展格局在市域层面拉开, 珠江三角洲都市连绵区的格局开始形成。

2.5 走向转型 (2007 年至今)

经过 30 多年的快速发展, 珠三角原有的发展模式逐步走到了尽头, 外部的环境变化和竞争压力, 内部的资源环境压力和不平衡问题, 都驱使着珠三角开始走向转型之路。2008 年, 广东省提出实施劳动力和产业“双转移”战略, 引导珠三角地区的劳动密集型产业向外围欠发达地区转移。

2009 年 1 月国家发改委下发《珠江三角洲地区改革发展规划纲要 (2008—2020 年)》, 力图促进珠三角产业升级转型。2009 年 7 月省委省政府明确以推动宜居城乡建设来促使珠三角走向全面、协调和可持续发展。

3 珠三角一体化的提出

城市区域的经济的发展已经成为国民经济中不可忽视的重大问题, 城市与城市区域在新的全球秩序中所扮演的角色日益重要, 随着世界经济的整合发展, 以大都市区为核心的城市区域日益成为全球竞争的基本空间单元^[3]。由于城市区域中的生产服务业的集聚并不发生在任何一个单独的中心, 而是在一个紧密的中心体系中发生。Castells^[4]指出城市间的各种“流”(如交通流、资本流、信息流等)通过“流空间”在城市间不断传递。巨型城市区域的城市正是由高速公路、网络等“流空间”紧密地连接在一起^[5]。随着产业和人口的不断聚集, 珠三角地区从 1970 年代的农业区域, 逐步成为城市间的联系不断紧密的城市区域。在这个过程中, 由于城市间相互竞争的尖锐化, 财政分权下出现市场分割现象^[6]。从 1990 年代起, 学者便呼吁加强珠三角区域一体化的进程以推动要素的自由流

动。1994 年, 广东省政府开始了推动珠三角一体化进程的第一次尝试。

3.1 问题和目标

在 1980 年代经济持续增长的推动下, 珠三角的城市掀起了开发热潮, 出现土地开发过热, 城市建设用地失控, 生态环境明显恶化的局面, 同时各城市间相互竞争激烈, 重复建设问题突出, 这些问题直接导致区域性城市基础设施衔接不畅, 连接城镇群的快速交通网络建设进程缓慢。

1992 年小平南巡时, 提出广东用 20 年时间基本上实现现代化, 赶上亚洲四小龙。1994 年广东省委、省政府提出建立珠江三角洲经济区战略构想, 给全省力争 20 年基本实现现代化建立样板, 作出示范。在此背景下, 1995 年出台的《珠三角经济区现代化发展规划 (1996—2010)》旨在提升珠三角发展水平, 发挥区域的整体优势, 应对更高层次区域竞争, 实现城镇发展从“个体冠军”到“团体冠军”目标, 使珠三角地区成为全省实现现代化的龙头。

为实现上述目标, 应对区域发展面临各种困境, 在《珠三角经济区现代化发展规划 (1996—2010)》的统领下, 编制了《产业布局规划》、《城市群协调发展规划》、《基础设施规划》、《环境保护规划》和《社会发展规划》五项专题规划。

3.2 规划的侧重点

本次的区域发展规划, 是历史上第一次对珠三角的城市、产业、公共服务、基础设施和环境保护方面设立了未来的发展框架。侧重于对未来愿景的勾画, 如《珠三角经济区城市群协调发展规划》首次提出未来珠三角发展将由广、深双核驱动, 构建以广州为核心, 深圳、珠海为副核心, 广深、广珠两条发展主轴的“点—轴”拓展的城镇空间结构, 形成中部都市区、东岸都市区和西岸都市区三大都市区。划定了都会区、市镇密集区、开敞区和生态敏感区四种用地模式, 并提出了土地分区发展策略。

3.3 行动和效果

(1) 愿景式的引导

本次区域规划第一次整体性地提出了珠三角未来发展的愿景, 它为相关行业的发展提供了愿景式的引导。如珠三角城际轨道网正是在这个整体愿景下于 2000 年首次提出的。

(2) 深圳中心城市地位的确立

在历史上, 广东省境内的珠三角历来是以广州为中

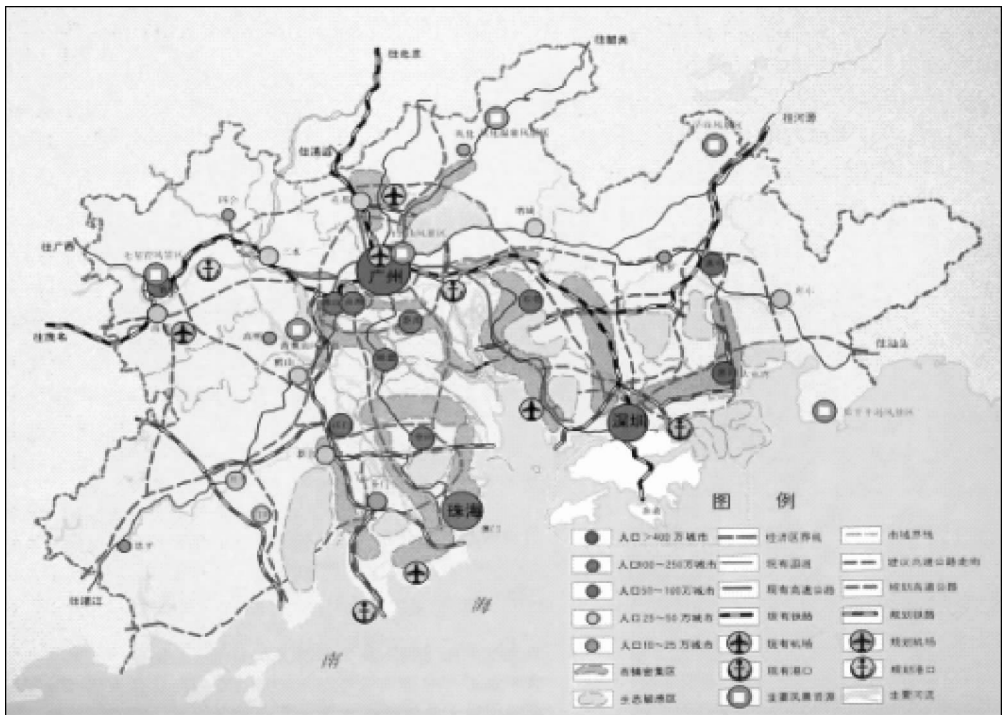


图2 《珠三角经济区城市群协调发展规划（1996—2010）》城镇空间结构图

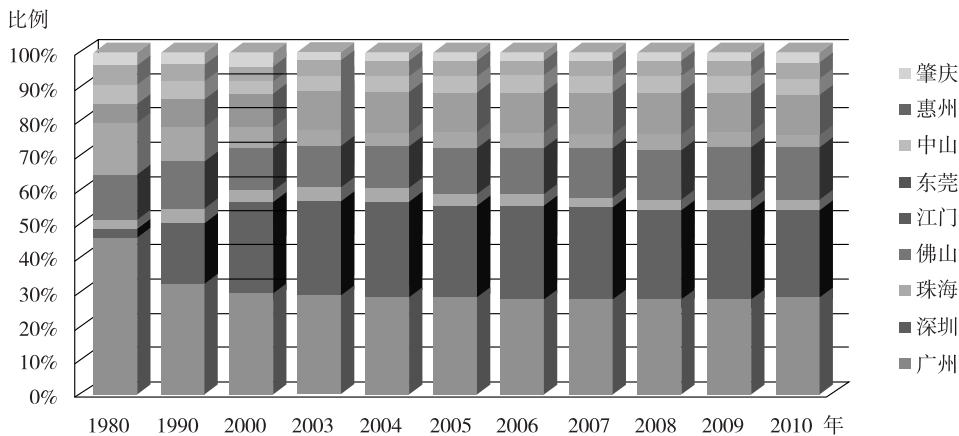


图3 珠三角各市经济地位演化图
(资料来源：广东省统计年鉴)

心。深圳确立为特区后发展迅速，引起区域内城市格局的急剧改变。本次规划首次明确了深圳对地区发展的重要性，把它作为驱动地区发展双核之一，是珠三角的中心城市之一，东岸都市区的核心城市。深圳中心城市地位的确立，使它在水资源及区域基础设施的配置上得到了充分保障。

(3) 区域高速公路网的形成

本次规划首次提出了珠三角区域性高速公路网，促进

了珠三角的高速公路网的形成，并引导了各城市交通系统与区域交通网络的对接。另外，规划对于各城市临界地区开发与道路衔接所提出的指引性要求，也在一定程度上缓和了城市临界地区开发的相互矛盾。

(4) 局限

珠三角的快速增长，得益于自上而下的放权。其中税收包干制极大地刺激了地方的发展积极性。但在税收包干制度下，各城市也出现不愿与邻近城市合作的趋向。1994

年,中国开始了分税制改革,土地成为地方政府收入的重要来源,地方政府对土地开发的冲动更加强烈,珠三角土地开发无序蔓延的状况并没有得到明显改善,城市成了一个“地域经济的王国”。

4 最近的进展:2008 年以《珠三角改革发展规划纲要》为核心的一体化

1990 年代珠三角一体化的首次尝试因为诸多因素的影响,实施效果有限。进入 21 世纪之后,珠三角地区迎来新一轮的经济快速增长,与此同时,到 2008 年世界金融危机爆发前,珠三角区域又出现了一些新的发展问题。

4.1 问题的提出

(1) 原有路径遇到困难

随着管理制度的进一步完善,出口退税下调、人民币升值、新《劳动合同法》实施、环境保护强化等一系列新的政策与要求出现,原来过度依赖土地和劳动力低成本优势的粗放发展模式难以为继,低成本竞争模式受阻。同时,出口导向的外向型经济模式,使得珠三角在世界金融海啸的冲击下首当其冲,遇到前所未有的挑战。此外,在房地产开发推动城市化和“土地财政”的现实背景下,土地资源日益短缺、土地政策收紧的影响开始显现,“以地生财”的发展模式受到限制。这些问题的集中出现,使得珠三角原有的发展模式和路径遇到前所未有的挑战,珠三角发展面临发展方式转变、经济结构升级和区域地位提升的巨大压力。

(2) 竞争压力的驱使

经过 30 年的积累,珠三角目前已经站在了一个新的更高的历史起点上,与长三角、京津冀一道成为国内最具竞争力的三大城镇密集地区。与此同时,珠三角仍面临着整体经济实力不强和辐射带动泛珠江三角洲发展能力不足的困扰。广州、深圳等核心城市则面临着与北京、上海、天津等国内中心城市在高端产业领域的竞争与挑战,迫切需要通过经济结构战略性的调整,增强发展动力、活力和辐射力。此外,珠三角城市在宜居性方面存在的不足日益成为市民关注的重要问题。这些区域之间、城市之间的竞争压力和本地市民的压力,迫切需要珠三角的城市能够创新思维、整合资源、形成合力来应对各种挑战。

(3) 社会公平受到关注

过度关注经济增长而导致的城市之间、城市与乡村之间以及城市内部间的差距问题开始显现。珠三角城乡居民收入差距由 2000 年的 2.67:1 扩大到 2008 年的 3.08:1。珠三角的肇庆人均 GDP 仅为深圳的 21.1%,人均财政收入仅为深圳的 12.5%。而在当前城市化过度依赖市场行为和政府“土地财政”的背景下,公共服务的提供方式进一步加剧了社会公平问题的严峻性,如图 4 所示,广东 21 个城市在政府公共投入领域呈现出的巨大差异,珠三角地区的人均政府卫生事业费远远高于两翼和山区。

(4) 土地财政的影响

数据显示,当前土地收益已成为各个城市政府的重要收入来源,以广州为例,土地出让金从 1998 年的 30 亿元,上升到 2009 年的 323.4 亿元,11 年间增长了 10 倍多,土地出让金占到地方财政收入的 29.2%。这种“以地生财”的思维,导致地方政府对城市土地开发的冲动更加强烈,缺乏主动参与区域协调与一体化发展的动力。

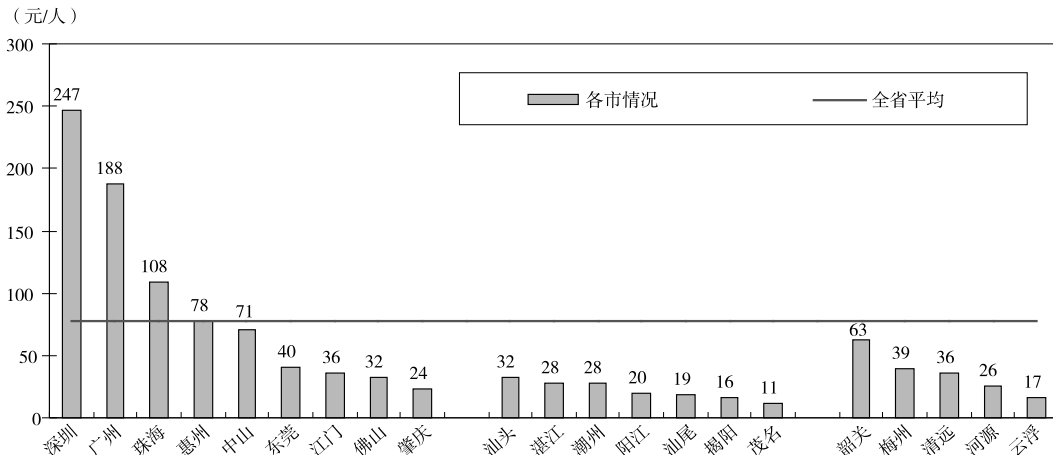


图4 广东省人均政府卫生事业费统计表

(资料来源:《广东省卫生统计年鉴2007》)

4.2 目标的确立

(1) 目标的提出

为应对珠三角发展过程中出现的诸多问题与挑战，特别是在国际金融危机爆发的关键时刻和改革开放 30 周年的重要历史节点上，国务院从国家战略的高度出发，于 2008 年 12 月颁布了《珠江三角洲地区改革发展规划纲要》（以下简称《规划纲要》）。这个作为珠三角应对挑战、转型发展的纲领性文件，将加快推进珠江三角洲区域经济一体化作为重大战略和重要内容。

在《规划纲要》的精神指导下，广东省政府于 2009 年组织编制了珠三角的“五个一体化规划”，期望通过多维度的规划引导，加快各城市行政区之间的融合，推进珠三角地区基础设施、产业布局、基本公共服务、城乡规划和环境保护五个领域的一体化发展，以提升珠三角区域的整体竞争力、解决区域环境问题以及实现城乡区域之间的公平发展。

(2) 广度和深度

相对于 1990 年代第一轮的区域一体化进程，本次一体化的层次更多、内容更广。在一体化的层面上包含了区域层面城市之间的一体化、市域层面的城市与乡村之间的公共服务一体化、城市内部层面的本地人口与外来人口之间的社会保障一体化三个层面。在一体化的内容范围在物质建设和制度建设领域都有了拓展。如基础设施的一体化，不但包括了高速公路和港口设施，还增加了城际轨道网、能源供应网等影响到区域进一步发展的关键性基础设施的一体化。同时，意识到非物质要素也是影响区域一体化进程的重要因素，本次一体化的建议还包含了制度建设方面的内容。如在基础设施一体化中提出要推进运输服务一体化，包括加快推进高速公路电子联网收费，推进城市间的年票互通互认及推进城市间公共交通的“一卡通”。在公共服务的均等化方面提出要实现基本公共服务在珠三角的“无障碍流动”和“无障碍享有”的问题，即一体化的基本公共服务可随人在珠三角区域内自由流动，该区域内各级各地相关部门予以承认并给予接续。

同时，本次一体化目标的设定充分关注到区域内差异性的存在。如在城乡规划一体化中，本次提出要通过强化广州、深圳的双中心地位来引领一体化的发展这个总体策略，但在三大都市区的一体化上则结合实际提出差异化的一体化策略：广佛肇都市区要形成多中心梯度分布的空间发展格局，佛山在广佛同城化中发展；深莞惠都市区则形成以深圳为核心，东莞、惠州为次中心，重要发展廊道为依托的多中心点轴发展格局；而珠中江都市区内，由于各

城市发展水平差异不大，将形成多中心均衡分布的空间格局。

4.3 主要推动措施

在推进一体化的具体措施方面，相对于 1990 年代第一轮相对单一的“联席会议制度”，本次的推动措施和实施保障更为综合、全面和有可操作性，除了联席会议制度外，还从政策措施、考核制度和项目推动等多个方面予以推动和落实。

(1) 政策措施

通过省、市两个层面的政策来保障一体化实施。在省的层面，通过产业和劳动力双转移的政策，从税收和行政上减弱地方行政力量对市场的影响；通过“三旧改造”政策，从经济上和用地指标上来推动土地的再利用。在市的层面，通过广佛肇、深莞惠、珠中江之间互签协议的形式，推动城市之间的一体化对接。

(2) 考核制度

为督促地方加快推进一体化的实施，本次在省的层面建立了政府实施绩效考核制度，先后出台了广东省产业和劳动力双转移考核指标体系、珠三角纲要实施考核评价指标体系以及广东省宜居城乡考核评价指标体系等 3 个政府绩效定量考核的办法来加速珠三角一体化进程。

(3) 项目推动

除了政策、机制，本次的一体化措施还以重大项目的实施和重点地区的开发作为载体，将原本宏观的政策和规划转化为具有操作性的项目和行动。本次明确提出 84 个重大项目建设，来确保珠三角一体化进程的推进。并提出以“一城三区”（即中新广州知识城、广州南沙经济技术开发区、深圳前海深港现代服务业合作区、珠海横琴新区）为核心载体，促进城市竞争力提升和产业向高端发展。

5 推进实例：珠三角绿道网的建设经验与启示

绿道是一种线形绿色开敞空间。正如 Edward T McMahon 指出的，绿道就是一本关于联系的书，是经济发展、环境保护与生活质量之间的联系。

珠三角区域绿道网规划建设思路的形成，可追溯到 1995 年《珠三角经济区城市群协调发展规划（1996—2010）》对区域发展与治理的思考。珠三角发展的历史便是一部生产和人口不断聚集的历史。生产和人口的聚集带来了生产效率的提升和生活的便利；但是，聚集密度的提

升却又伴生着人的生活舒适性下降甚至环境污染等严重问题。面对资源环境问题日益显现与人们对健康休闲高度关注的矛盾,如何提高城市的宜居性已成为珠三角各城市面临的共同任务。2009 年完成的《珠三角城乡规划一体化规划》提出了通过建设区域绿道网来达到保护生态环境和提升城市区域的宜居水平的建议。

5.1 规划目标

建设珠三角区域绿道网的建议受到了广泛的认同，2009 年省政府提出自 2010 年起，用 3 年左右的时间，在珠三角建成 6 条总长约 1690km 的区域绿道，构成珠三角绿道网的主体框架。

5.2 珠三角区域绿道网总体布局

绿道网的规划综合考虑自然环境、文化历史遗产、风景区、交通和城镇分布等要素，综合优化最后形成由6条主线构成的珠三角区域绿道网。6条主线连接广佛肇、深莞惠、珠中江三大都市区，串联200多处主要森林公园、自然保护区、风景名胜區、郊野公园、滨水公园和历史文化遗迹等发展节点，全长约1690km，直接服务人口约

2565 万人。

5.3 规划实施

按照绿道建设“一年基本建成，两年全部到位，三年成熟完善”的工作目标，第一年将完成六条线的慢行道的铺设和连通工作。截至 2010 年年底，珠三角绿道网 6 条主线全线贯通，9 个市共完成了 2372km 的绿道慢行道，超额完成规划提出的 1690km 的要求。实现了“(慢行道)一年基本建成”的任务目标。在设施配套方面，珠三角各市累计建成驿站 186 个，环卫设施 2082 个，停车场 190 个，自行车租赁点 208 个，已完成规划总数的 78%。目前珠三角各市继续发力，正在推进区域绿道配套设施的完成。

5.4 经验与启示

珠三角绿道网是由省层面自上而下地提出和规划的。和以往自上而下的工程不同，它的实施进展十分顺利。这个案例为珠三角一体化的推进积累了以下的经验和启示：

(1) 目标要切合区域、城市和市民三方的需求

珠三角绿道网规划能够顺利实施,很重要的原因是它

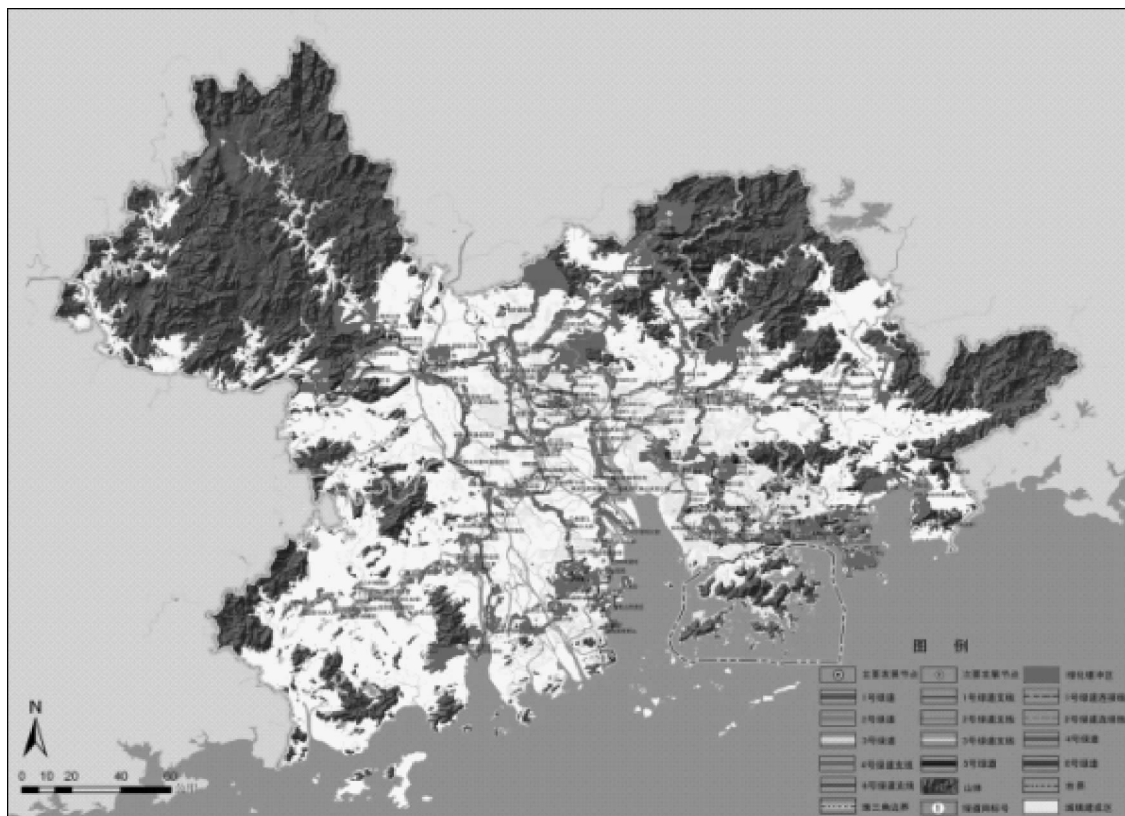


图5 珠三角绿道网布局图

反映了区域、城市和市民三方的诉求。珠三角区域性目标的达到,要靠省和城市双层的努力和合作才能实现。这时,目标对各层次兴趣的兼顾是激发各层次积极性的关键。绿道网对区域生态环境的保护作用,对城市宜居性的改善和对市民休闲空间的增加,使它成功地激发出了省、市和市民三方的积极性,形成了良性互动,共同推进绿道网的实施。

(2) 通过“省市联动、上下协同”来编制和确定规划方案

与通常由省层面来制定区域性的规划方案不同,《珠三角区域绿道网总体规划纲要》是省、市共同合作完成的。省层面首先提出区域性的绿道网框架,然后再由城市进行细化和修正,城市间的连接通过省市联合会议来协商确定。这种双向式的规划编制方式,避免了“自上而下”单向规划方式的盲目性,确保了规划方案的可实施性。

(3) 通过“考核制度”来推动和协调地方政府的进程

地方政府是区域性规划实施的最重要主体。在一个区域,由于存在多个地方政府,他们之间的配合和协调是项目实施的难点。有些区域议题虽然得到了各市的广泛认同,但由于各个地方有自身的议程,项目的实施和完成常常看不到尽头。珠三角绿道网在确立了目标和方案后,设立了省政府对城市政府的考核制度来推动和协调9个地方政府的共同行动,从而使6条主线的慢行道能够在一年的时间里全线贯通。

6 结论

国内的理论认为,一般而言,区域一体化表现在五个方面,即区域市场一体化、产业分工一体化、空间发展一体化、基础设施建设一体化与环境资源开发和保护一体化^[7]。广东省政府在1995年通过综合性区域规划《珠三角经济区现代化发展规划(1996—2010)》和在2008年依托国务院颁布的《珠江三角洲地区改革发展规划纲要》展开的推进珠三角城市区域一体化进程的行动,共同点是期望通过多维度的规划引导,加快各城市行政区之间的融合,推进珠三角地区在基础设施、产业布局、公共服务、空间发展和环境保护五个领域的一体化发展。

1995年的一体化规划是历史上珠三角首次对未来发展提出了共同愿景,对区域性基础设施,如高速公路网的建设起到了积极的引导和推动作用。但由于该次区域规划侧重于愿景式的引导,其提出的土地用地管理和环境管理的目标并没有很好地实现。与之相对比,珠三角2008年的新

一轮一体化在着力的层次上和内容范围上都更多更广。一体化的层面包含了区域层面、市域层面和城市内部层面三个层面。一体化的内容范围不但包括物质建设方面,还包含了非物质要素的制度建设领域。相对于1990年代单一的实施措施“联席会议制度”,本次的一体化实施保障更为综合和全面,除了联席会议制度外,还从政策措施、考核制度和项目推动等多个方面进行推动。可以说,本次珠三角一体化的推动力度是1990年代不可比拟的。

本次依托国务院颁布的《珠江三角洲地区改革发展规划纲要》展开的一体化行动,其“自上而下”的特征十分明显,其纲领性强、力度大的特点对推动区域软性制度的一体化成效十分明显,如到2010年三组城市间的交通年票互认已全部实现。珠三角绿道网建设第一阶段任务的顺利完成,也让我们看到了“自上而下”的实施措施“考核制度”在调动和协调地方政府行动方面的巨大作用。但同时,绿道网的案例也表明,项目目标能够包含区域、城市和市民三方的诉求对于项目的顺利实施是十分重要的。要使项目目标具有这样的包含性,“省市联动、上下协同”的双向式工作方法是关键。这再次验证了新区域主义所倡导的鼓励区域内多元主体的互动^[8]对实现区域目标的重要性。

参考文献

- [1] Scott A J. Global City-Regions: Trends, Theory, Policy [M]. Oxford University Press, 2001.
- [2] 袁奇峰等. 改革开放的空间响应 [M]. 广州: 广东人民出版社, 2008.
- [3] 罗震东, 张京祥. 全球城市区域视角下的长江三角洲演化特征与趋势 [J]. 城市发展研究, 2009 (09).
- [4] Castells, M. The Information Age: Economy, Society and Culture. Vol. 1: The Rise of Network Society [M]. Oxford: Blackwell, 1996.
- [5] Hall, P. and Pain, K. The Polycentric Metropolis: Learning from Mega-city Regions in Europe [M]. London: Earthscan, 2006.
- [6] 银温泉, 才婉如. 中国地区间市场分割成因和治理 [J]. 经济研究, 2001 (6).
- [7] 赵民等. 城市发展和城市规划的经济学原理 [M]. 北京: 高等教育出版社, 2001.
- [8] 张京祥. 全球化背景中的区域发展与规划转变 [J]. 国外城市规划, 2004 (3).
- [9] Hall P. Planning for the mega-city: a new eastern Asian urban form? [M] // Brotchie J. Newton P, Hall P (eds.), East West Perspectives on 21st Century Urban Development: Sustainable Eastern and Western Cities in the New Millennium. Aldershot: Ashgate, 1999: 3—36.