

“双新”背景下我国城市群空间协同发展研究 ——以长三角城市群为例

A STUDY ON SPATIAL COORDINATION OF CITY CLUSTERS IN THE “DOUBLE NEW”
CONTEXT: A CASE STUDY ON THE YANGTZE RIVER DELTA REGION

邹军 姚秀利 侯冰婕
ZOU Jun; YAO Xiuli; HOU Bingjie

【摘要】“十二五”规划行将收官之际，国家将推进新型城镇化和应对经济新常态提升到下一个五年规划的重要位置。“双新”背景下，我国的城市群除了要继续担负好新型城镇化主体形态的责任外，以城市群引领和优化重组区域经济格局也将成为其重要职责。本文以长三角城市群为例，在空间发展阶段梳理、现状及趋势研判的基础上，提出“双新”背景下长三角城市群空间协同格局的总体思路与变革方向，以建立适应新时代要求、加快释放改革红利的城市群空间载体，为“十三五”时期我国城市群建设的发展导向做出初步探索。

【关键词】新型城镇化；经济新常态；长三角城市群；空间协同

ABSTRACT: At the end of the 12th Five-Year Plan period, new urbanization and economic new normal are listed as primary tasks in the coming Five-Year Plan of China. Under this “double new” background, China’s city clusters, a main subject to continuously promote new urbanization, will also lead the trend of regional economic structure reconstruction. Taking the Yangtze River Delta (YRD) Region as an example and based on the stages, status quo, as well as trends of spatial development, this paper proposes the general idea and reform direction of the coordinated pattern of the YRD Region in the “double new” context, so as to establish city clusters as spatial carriers to meet new challenges and quickly release the reform dividend and to make a preliminary exploration on China’s city cluster construction for the 13th Five-Year Plan period.

KEYWORDS: new urbanization; economic new normal; the Yangtze River Delta Region; spatial coordination

1 引言

“十二五”规划期内，我国提出了推进区域良性互动发展的战略要求，并在中共十八大报告中具体化为“实施区域发展总体战略、科学规划城市群规模和布局”，后经《国家新型城镇化规划》进一步明确为“以城市群为主体形态，推动大中小城市和小城镇协调发展”。城市群战略实施至今，收效渐著。

随着“十二五”步入收官之年，“十三五”时期的发展导向也在砥砺前行中渐显明朗。新型城镇化元年拉开了我国城镇探索和实践城乡统筹、以人为本、集约节约、生态和谐发展道路的序幕，城市群作为体现宏观战略和实践创新发展的重要空间载体，必将继续发挥其主体作用；与此同时，经济新常态所带来的发展挑战又进一步推动改革迈向深水区，并赋予城市群重构经济发展空间格局、释放经济改革红利的重大责任。作为全国发展水平最高的城市群之一，长三角城市群在空间和经济格局中具有特殊的地位，也是率先面临和应对“双新”挑战的地区，研究和探索长三角城市群在新时期的空间重构和协同方式，对全国城市群建设和发展具有重要的全局意义和借鉴价值。

2 曲折前行：长三角城市群空间关系的演化历程

城市群的概念最早来自于20世纪50年代法国地理学者戈特曼(Jean Gottmann)在其著作《大城市连绵区：美国东北海岸的城市化》(Megalopolis: or the Urbanization of the Northeastern Seaboard)中提出的“Megalopolis”，他认为其是在一定地域范围内，形成集中分布态势的若干城市共同构筑的多核心、多层次的大型城市联合体，是区域城市空间发展的最高级形式^[1]。戈特曼以波士华

【文章编号】 1002-1329
(2015)04-0009-06

【中图分类号】 TU984

【文献标识码】 A

【doi】 10.11819/cpr20150403a

【作者简介】

邹军(1964-),男,博士,江苏省城市规划设计研究院院长、党委书记,教授级高级城市规划师;南京大学兼职教授、硕士生导师。

姚秀利(1981-),男,硕士,江苏省城市规划设计研究院规划研究所所长助理,高级城市规划师。

侯冰婕(1989-),女,硕士,江苏省城市规划设计研究院助理城市规划师。

【修改日期】 2015-03-18

城市群为例,分析了城市间相互作用过程,并把城市群的形成和演化划分为四个阶段:第一阶段为城市孤立分散阶段、第二阶段为城市弱联系阶段、第三阶段为城市群雏形阶段、第四阶段为城市群成熟阶段^[2]。

根据戈特曼对城市群发展阶段的内涵阐释,城市群空间关系演进有着明显的阶段性需求与外在特征,具体表现为处于第一阶段的城市群在空间上缺乏联系,空间关系较为松散;处于第二阶段的城市群随着城市群内中心城市的集聚与扩散,城市群内相关城市寻求空间对接、设施对接的诉求已经产生,在城市群空间关系上处于“对接阶段”;第三阶段中城市群内在联系趋于紧密,经济联系、交通联系、产业合作、环境保护等方面的需求较为强烈,在空间关系上需要整合、优化、协调的需求与矛盾也逐渐凸显,因而在城市群空间关系上处于“协调阶段”;而当城市群进入到成熟发展阶段,共同的发展诉求、目标、价值导向开始逐步形成,行政边界限制下城市个体的利益价值导向被城市群区域价值所取代,并以此引导城市群进入到一体化、全方位合作共赢发展的新阶段,在空间关系上更多表现为在同一诉求或目标下展开关联性非常强的协同行动,处于“协同阶段”,这也是城市群空间关系演化的高级阶段。

长三角城市群空间关系的演化历程也清晰地展现出上述四个阶段的明显特征:1982-1991年处于城市孤立分散阶段,国家自上而下推动开展长三角城市合作,建立长三角经济圈,边界分割下的地方利益与宏观战略产生对立,城市空间联系松散,区域合作成效有限;1992-1996年处于城市弱联系阶段,地方自发组织开展长三角协作、对接,上海、杭州、南京等14市经协委(办)成立长江三角洲十四城市协作委(办)主任联席会,在空间关系上开始尝试进行相关领域的对接与协作;1997-2007年处于城市群发展雏形阶段,在空间关系上呈现为协调发展状态,阶段内长江三角洲城市经济协调会成立,泰州、台州等城市陆续加入城市群,形成16市核心区,空间协调发展第一次有了明确的空间层次与对象,协调发展实际诉求已经产生和具体化;协调向协同发

展提升阶段(2008年至今),长三角城市群作为世界第六大城市群的呼声渐高,长三角城市群逐渐进入到成熟阶段,国家首提“长三角区域一体化”重启顶层战略推动,“协同”与“一体化”成为主题,在宏观战略和地方组织双重推力下,城市群空间范围扩充至三省一市,协同的要素范畴也逐步拓展,并取得较大成效(表1)。

3 走向协同:长三角城市群空间发展的必然

发展至今,长三角城市群内城市之间的空间联系正迈向深化协同阶段。传统行政边界分割下的地方保护主义和GDP导向的地方政绩评价标准在区域发展过程中造成的诸多矛盾和问题已被广为反思,城市群的区域意识逐渐觉醒,行政壁垒逐步打破,城市群开始共谋整体未来,基于空间载体的协同关系有望加速形成。

3.1 发展阶段奠定长三角城市群协同基础

天然的地缘优势、资源条件以及20多年来的曲折探索历程为长三角城市群奠定了较为坚实的发展基础,也创造了未来同行的前提条件。

3.1.1 共同建设世界级城市群的目标明确

随着东亚经济的崛起,世界经济和文明中心正在发生新一轮的转移,向太平洋西岸(亚欧大陆东部板块)转移的趋势明显。作为全球先进的制造业与重要服务业中心的长三角城市群发展动力充足,上海作为城市群核心参与全球城市竞争的势头强劲,城市群内共筑开放稳定区域格局、走向国际、融入全球市场的发展目标明确。即便当下区域经济发展进入新常态时期,长三角城市群仍然拥有在全球城市群中遥遥领先的经济增长速度,以及较强的后劲和潜力。

3.1.2 城市空间功能互补格局鲜明

在规划指引建设下,长三角原有两省一市逐步形成了“一核九带”的空间格局,呈现差异化分区发展的态势:以上海、南京、杭州为中心建立的16市城市群核心区不断强化其功能的高端化、集聚化、国际化趋势;苏北、浙西南以及新近加入的安徽片区突出展现了腹地功能,以共建园区为主要空间载体的城市群产业协同也在稳步推进,有效地拉动了腹地地区经济增长和城市间交流联动,合理疏解了核心区过于集中的部分功能。“核心—腹地”的分区发展态势基本显现。

3.1.3 市场与政府杠杆关系初步建立

“十二五”时期强调要正确处理市场和政府的关系,对竞争性领域的规划编制提出了“市场主导、政府引导、减少干预”的要求。在城市群发展中,跨越行政边界的市场关系存在更为复杂和激烈的竞争情况,更应遵循市场规律。长三

表1 长三角城市群空间发展阶段
Tab.1 Spatial development stages of the YRD Region

空间关系状态	时间	主要推动力量	城市群价值导向
松散阶段	1982-1991年	国家	城市个体价值
对接阶段	1992-1996年	地方	城市个体价值
协调发展阶段	1997-2007年	地方	城市个体价值
协调向协同发展提升阶段	2008年至今	国家、地方	区域整体价值

角城市群也已初步建立市场与政府在发展上的权责划分,尊重城市自下而上的发展需求和市场导向,政府行动主要在非竞争性领域发挥主导作用,包括加快基础设施建设、推动公共服务覆盖和均等化、严格保护和合理利用生态环境等,为长三角城市群建立更为合理的空间框架以推进协同创造了良好的外部环境。

3.2 发展矛盾倒逼长三角城市群空间转型

在长三角城市群向协同阶段迈进的同时,城市群自身及内部的空间矛盾也逐渐凸显。

3.2.1 城市群空间范畴变动不定

1982年至今,长三角城市群空间范围已经变更五次之多,城市群空间范围的不确定性导致基于空间的区域要素一体化工作无法有序推进,不同阶段编制的城市群规划或研究在空间结构、重点地区等方面都不尽相同,给各城市自身定位、发展方向带来困惑,也造成了制度设计反复和发展要素资源的浪费(表2)。

3.2.2 空间发展差距显著

长三角城市群空间发展差距十分显著,具体表现在区域差距和城乡差距两方面。从区域看,上海无疑是发展水平最高的核心城市,16市城市群核心区次之,而苏北、浙南、安徽片区等核心区外的地区的经济社会发展水平差异较大。以江苏为例,近年来尽管苏北地区发展势头良好,但与苏南相比,绝对差距仍然巨大(图1)。

另一方面,长三角城市群内城乡发展空间差异巨大,尤其是苏北、浙西、皖北农村与城市发展水平差别明显。以江苏为例,自2000年以来,由于基数差距较大,城乡居民收入绝对值差距不断扩大的趋势仍在延续(表3)。

3.2.3 生态环境保护负外部性明显

近年来,长三角城市群在沿江、沿海、环太湖等地区的水环境治理、长江中下游大气污染和城镇土地粗放利用等方面的生态环境问题愈发严重。以大气污染为例,2013年长三角区域空气质量平均达标天数比例为64.2%,首要污染物PM_{2.5}年均浓度为67 μg/m³,PM₁₀与NO₂年均浓度分别为103 μg/m³和42 μg/m³,为全国空气污染相对较重区域^[3]。而行政边界割裂空间以及区域协作治理机制的不完善,导致环境污染治理和污染事件应急行动较难协调和落实,进一步加剧了区域内环境违法和生态破坏的现象以及责权不明、邻避效应、跨界污染纠纷等问题频发,环境保护负外部性明显,成为制约城市群发展的一大瓶颈(图2)。

3.3 “双新”格局引领长三角城市群发展方向

新型城镇化和经济新常态的“双新”主题在

表2 长三角城市群空间范畴变化情况

Tab.2 Spatial scope changes of the YRD Region

年份	城市个数	新增城市
1982	10	上海、杭州、嘉兴、湖州、宁波、绍兴、苏州、无锡、常州、南通
1992	14	南京、镇江、扬州、舟山
1997	15	泰州
2003	16	台州(16市核心区建立)
2010	22	淮安、盐城、金华、衢州、合肥、马鞍山
2013	30	连云港、宿迁、徐州、温州、丽水、芜湖、滁州、淮南

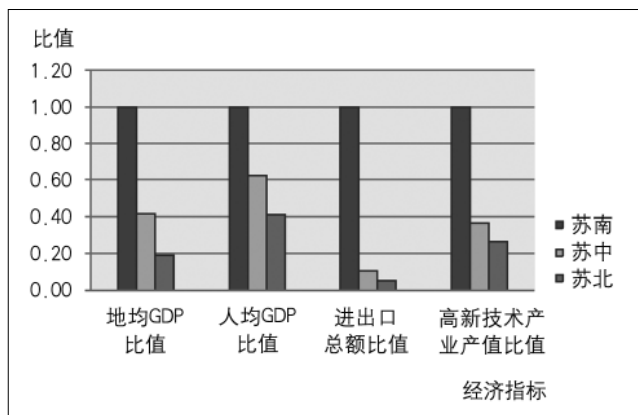


图1 2013年苏南、苏中、苏北部分经济指标比值(以苏南为1)

Fig.1 Ratio of the economic indicator of southern, middle, and northern Jiangsu Province in 2013 (with the indicator of Southern Jiangsu Province as 1)

表3 主要年份江苏省城乡居民收入比变化情况(2000-2013年)

Tab.3 Changes of urban and rural residents' incomes in Jiangsu Province from 2000 to 2013

指标	2000年	2005年	2010年	2013年
农村居民纯收入(元)	3595	5276	9118	13598
城镇居民可支配收入(元)	6800	12319	22944	32538
城乡居民收入比	1.9	2.3	2.5	2.4
城乡居民收入绝对值差距(元)	3205	7043	13826	18940

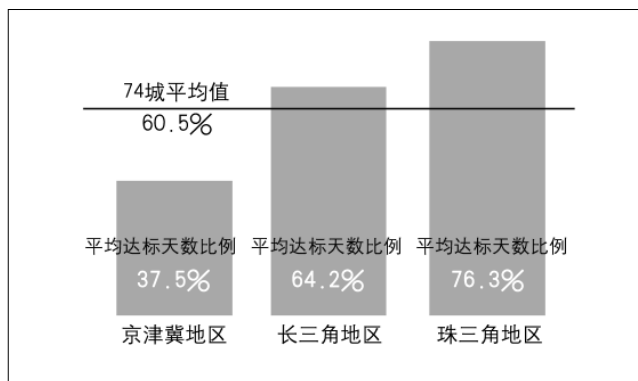


图2 2013年三大城市群地区空气质量达标天数比例

Fig.2 Proportion of days up to the air quality standard of the three major city clusters in 2013

资料来源:中华人民共和国环境保护部。

给长三角城市群带来协同发展的推动力和解决现状问题的契机的同时，也引领着城市群空间协同发展转型和重构。

3.3.1 经济新常态刺激区域发展格局重构

统计数据显示，长三角各省市经济增速在2010年之后均开始呈现下滑趋势，各省市下滑程度高达2.6~4.2个百分点，城市群开始脱离高速增长时期，逐渐过渡到中速平稳增长的“新常态”阶段。三省一市在2015年都放低了关于GDP增速的目标，上海市甚至取消了这一目标。城市群对新常态趋势的清晰认识也进一步对区域空间协同发展、建立功能互补的格局以及培育新增长点提出了要求，以促进内部各功能板块经济增长轻装上阵，共享转型红利(图3)。

3.3.2 新型城镇化推动城市群协同联动

2014年作为新型城镇化元年和全面深化改革的开局之年，为城市群后续的城镇化道路指明了方向：一方面，城市群将继续作为国家推进新型城镇化的主体形态展现其价值，尤其处于关键空间格局地位的长三角城市群，更将发挥其在宏观战略中的引导和带动作用；另一方面，包括新户籍制度、土地制度改革等一系列意见政策的出台都对长三角城市群区域城镇体系的调整、人口与资源要素的流动、城乡统筹发展等提出了要求，有待通过城市群的协同共建来加快群内城市的新型城镇化进程。

3.3.3 “一带一路”引领经济发展空间结构优化

2014年国家发布《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》，并于中央经济工作会议上提出“重点实施‘一带一路’、京津冀协同发展、长江经济带三大战略”^[4]，将长三角城市群置于多重国家战略的交界点。在“两带一

路”战略引领下，长三角城市群必须“以协同发展”，一方面需继续抓住战略支持和机遇优化城市群经济发展空间格局，另一方面还肩负着国家赋予的带动中西部发展以及加快接轨国际的重大责任。

3.3.4 全球化进程加速城市群空间载体优化建设

新时期的对外贸易导向强调进出口双管齐下，并对上海自由贸易试验区的经验推广发出了提倡。作为以上海为核心的长三角城市群、全国开放型经济最发达的区域之一，更需积极地以空间载体的协同建设推动产业共建共赢、协作分工，优化和完善城市群开放型经济体制，建立高端高效、协同稳定的城市群产业结构，以增强整体综合竞争力，应对国际市场的激烈竞争和风险，提升在国际市场中的地位。

3.4 小结

长三角城市群的发展现状基本奠定了城市群从协调发展向协同发展加速迈进的前提条件，而发展历程中出现的林林总总的矛盾和问题对城市群的下一步发展提出了转型的要求。在此关键时期，新型城镇化和经济新常态“双新”背景为长三角城市群的未来发展指明了方向，“以空间格局重构促空间发展协同”成为利用资源、解决矛盾的必然道路，城市群的整体价值将基于空间转型而持续放大，并作为区域发展核心和最大经济效益综合体，以裂变式的反应形式对全国经济空间格局产生带动。因此在下一个五年规划期，长三角城市群必将完全进入空间协同发展阶段，以新姿态和新格局继续引领区域发展。

4 空间重构：长三角城市群空间协同模式更新

4.1 长三角城市群空间协同的总体思路

基于依托发展条件、解决发展问题、应对“双新”挑战的目的，长三角城市群空间协同首先需要明确范畴，进而建立协同的共识原则和协同的战略方向。

4.1.1 界定空间范围

根据《长三角地区贯彻国务院 指导意见 共同推进若干重要事项的意见》^[5]、《长江三角洲地区区域规划》^[6]和长三角城市发展现状，界定上海、江苏、浙江、安徽三省一市为长三角城市群，以上海、南京、杭州等16市(表2)作为长三角城市群核心区，核心区以外的长三角城市划定为外围圈层城市；核心区内，上海与其周边的苏州、南通、嘉兴、宁波—舟山等构成上海大都市区。在空间范畴明确的基础上，引导群内城市

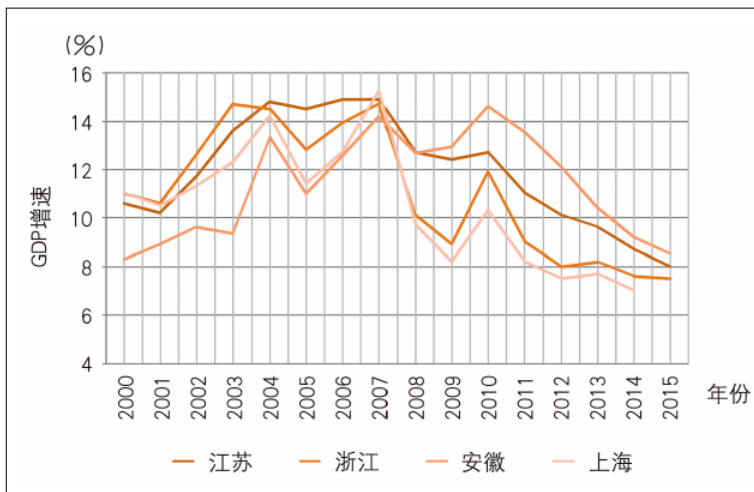


图3 长三角地区2000-2014年GDP增速及2015年增速目标

Fig.3 GDP growth from 2000 to 2014 and the target for 2015 of the YRD Region

资料来源：三省一市统计年鉴及2015年各省市政府工作报告。

在具有相对共识的空间发展框架下充分竞争，城市群空间协同发展才可能避免反复和低效，稳步向前推进。

4.1.2 达成共识原则

城市群协同发展必须建立在共同的区域价值观念之上，在新时期背景下，以“利益共享、体制先行、市场主导、政府引导”为长三角城市群空间协同发展的基本共识原则，消除行政壁垒和地方保护主义的狭隘思想，建立适应城市群协同发展的制度环境和空间载体，在竞争性领域放手市场于合理框架内自由发挥主导作用，使得城市群内资源差异性、功能互补性、规划统一性、市场竞争性得以在空间协同的统领下得到充分发挥，让长三角城市群得以不断释放发展活力。

4.1.3 明确战略方向

转变传统区域规划思维中“胡子眉毛一把抓”的方式，在长三角城市群推行空间层次化、差异化发展的总体战略思路，以“外围崛起、内核转型”作为“十三五”时期应对“双新”背景的长三角城市群空间协同方向：加快推进苏北、浙西南、安徽片区等外围后发地区的振兴崛起，在“两带一路”战略支撑下，培育重大项目和新增增长点、增长极、增长带等，创新空间发展模式，继续保持又好又快的经济增长速度，在长三角城市群内形成新的发展力量；在经济实力雄厚的长三角城市群核心区，加快发展的蜕变转型，积极应对经济新常态，推动经济增长方式由投资驱动向智慧增长、由世界工厂向世界总部、由专业分工型向综合协同型的方向改革，助力以上海为核心的长三角世界级城市群加速建成，同时率先面对新型城镇化以及土地制度、户籍制度改革等相关新政策对城镇发展的作用，成为引领长三角区域一体化中新型城镇化和城乡统筹发展的示范地区。

4.2 长三角城市群空间协同的格局重构

在明确长三角城市群空间协同总体思路的基础上，需着重抓住中心、增长点、发展轴线、都市区、跨界地区等几大关键空间载体，推动长三角城市群空间格局重新建构。

4.2.1 中心提升策略

在长三角城市群核心地区，引导单中心向多中心空间格局转变，以上海中心城市为基础，进一步提升南京、杭州、合肥的中心城市地位，建立“一主三副”的长三角城市群中心体系。同时，将中心辐射范围作为高度协同发展的地区，进一步加强上海大都市区、南京都市圈、杭州都市圈、合肥都市圈的建设，使之成为长三角城市群内部率先实现空间协调向空间协同转变的主要载体。在长三角空间范畴扩充至三省一市的局面

下，南京成为区域的新地理中心，应在交通网络完善的基础上进一步强化科教文化中心等重要职能，发挥对长江经济带的示范与引领作用，在新格局中起到核心辐射、承东启西、协同联动的关键价值。

4.2.2 增长点培育策略

在长三角外围圈层地区，应重点打造城市群新增增长点，以点带面，加速外围圈层崛起。引导外围圈层苏北、浙西南、安徽片区产业和人口有序集聚，培育特色鲜明、功能互补、具有竞争力的多个新增长极城市，主要包括徐州、淮安、连云港、金华、蚌埠等。其中，连云港作为新丝绸之路与海上丝绸之路的空间交汇点，肩负着新时期“一路一带”海陆大枢纽的历史使命，将立足港口城市、开放城市的特色优势，不断深化对内与对外两个扇面的合作交流，建设丝绸之路经济带东方港口和海上门户，带动长三角城市群外围圈层崛起发展，并成为新时期全国经济空间格局重构的关键战略点。

4.2.3 网络构建策略

在长三角三省一市空间范畴下，需强化纵向轴线，优化横向轴线，形成网络化的空间协同格局。以交通路网、城镇集聚区、空间区位等为联系基础，建立纵横交织的轴线网络空间格局。以沿江城市带为主的长三角城市群内横向轴线具有较好的发展基础，空间协同的重点在于优化和提升，同时加速完善温金衢、沿东陇海城镇轴的联系；而长三角城市群的纵向发展轴线一直缺失或发展滞后，在完善连淮扬镇联系轴、沪杭黄联系轴以及贯穿安徽的内陆联系轴(图4)的同时，更为重要的是在新战略机遇下，一方面强化沿海城镇轴作为城市群发展的新增长轴和国家实施海洋战略的关键空间载体的作用，另一方面则应强化连接城市群两大中心的宁杭联系轴的发展，推动长三角城市群的空间结构由“之”字形向三角形转变。在构建完善的区域轴线网络的基础上，推动轴线之间的互动联系，在“一带一路”和长江经济带的宏观背景下，引导城市群通过城镇轴线加强陆海统筹、江海联动协作。

4.2.4 跨界对接策略

在长三角近沪地区范围，应重点推动跨界(陆上边界)、跨江(长江)、跨湾(杭州湾)空间联系优化完善，加速上海大都市区空间协同。根据空间格局的现状不同，以“三跨”发展模式衔接三省一市的跨界重点地区，包括南通的启东、海门，苏州的吴江、昆山、太仓，嘉兴的嘉善、平湖等县级单元及宁波—舟山地区，以加快长江南北两岸、环沪跨界地区、杭州湾区的空间协同进程。基于交通通道的建设和可达性的提升，推进产业在空间载体上的跨界分工合作、共建共赢，

重点打造南通和宁波两个增长点，实现近沪地区跨江、跨湾、跨界协同发展，助力上海大都市区能级强化，带动长三角城市群整体提升。其中，作为沿海经济带与长江经济带双重宏观战略交汇点的南通必将成为下一阶段重要的政策红利发展节点。

4.3 “十三五”期间长三角城市群空间协同的策略性行动

“双新”背景下，跨边界发展的城市群需明确战略制定中政府与市场权责分明的重要性，应当发挥好市场与政府各自的职能，做到“有所为，有所不为”，充分尊重并发挥好市场在资源配置、要素流动、功能优化重组中的主导地位，政府应当因势利导，做好各项设施、政策的保障，充当城市群功能优化、协同发展的推动者，切不可人为设置障碍。

4.3.1 引导城市群合理布局功能空间

明确长三角城市群各城市的职能定位，因势利导地推动功能空间在城市群内跨越行政边界进行合理再布局。在“双新”背景下，经济产业发展等竞争性领域应积极以市场需求为主导，以宏观调控为指引，强化上海国际商贸、金融、经济中心地位，基于沿江经济带、沿海城镇轴等空间载体，合理将部分航运功能、传统制造业、海洋产业等疏解至南通、苏州、宁波—舟山以及外围圈层地区，促进机场、港口等大型基础设施的共

建共享以及经济资源要素在城市群内自由流动，引导长三角城市群形成平衡稳定、活力开放的有机整体。

4.3.2 协助建立城市群经济产业协同发展空间载体

为城市群经济产业发展创造良好的外部条件。协助建立跨市、跨省产业园区等空间载体以及相关的准入机制、高污染产业退出机制等，协助建立城市群跨界市场合作平台、招商引资平台、投融资平台以及组织开展合作洽谈会等，加强对科技研发的投入、科学创新的支持以及产学研体系的建立，构建服务于城市群的科研空间载体，引导产业进一步高端化发展。

4.3.3 主导建立新时期城市群交通格局

建立包括高速公路、高速铁路、普通铁路、航运、航空等在内的多种方式的综合交通体系，重点强化长三角城市群内外圈层的交通联系，加快沿海、沪杭徽（华东第二通道）、安徽沿江走廊等多条通道打通完善，推动核心地区与外围圈层间的交通条件逐步改善，为内外圈层空间协同奠定设施基础，促进长三角城市群形成“内畅外通”的交通新格局。

4.3.4 严格保障城市群生态安全和环境优美

注重生态保育与经济发展并重，建立联防联控、共保共治的城市群生态环境空间协同保障机制，构建区域整体生态安全格局，重点提升苏北水乡湿地地区、苏浙皖丘陵山地地区、浙东南山地丘陵地区的环境质量，从而建成环境优美、生物多样性、资源利用合理的生态型城市群。

4.3.5 积极推进跨界地区空间对接

推动城市群内部跨界地区断头路的衔接，跨江、跨湾大桥等交通通道的建设，跨界公共交通或公交联运形式的建立，收费站等交通门槛的合理消减，公共水域生态环境共保共治，跨界结合部的社会空间治理等。打破行政边界的空间束缚，减少城市间跨界地区的矛盾和问题。

4.3.6 加快开展城市群各项规划编制

基于城市群整体的区域价值，划定增长边界，加快开展《长三角城市群全域规划》以及其他各专项规划的编制工作，将空间格局的更新和空间协同发展以规划形式明确，促进长三角城市群全空间、全要素的协同发展。

4.3.7 科学建立城市群空间协同的保障制度

加快成立城市群官方机构和推动国家成立长三角地区区域一体化领导小组，针对空间跨界地区协同的矛盾问题，探索城市群多边合作机构的建立；完善重点领域协调机制，推动长三角地区关键专项问题的解决，主要包括港口联合发展、机场协调、公共服务一体化、海关一体化等。

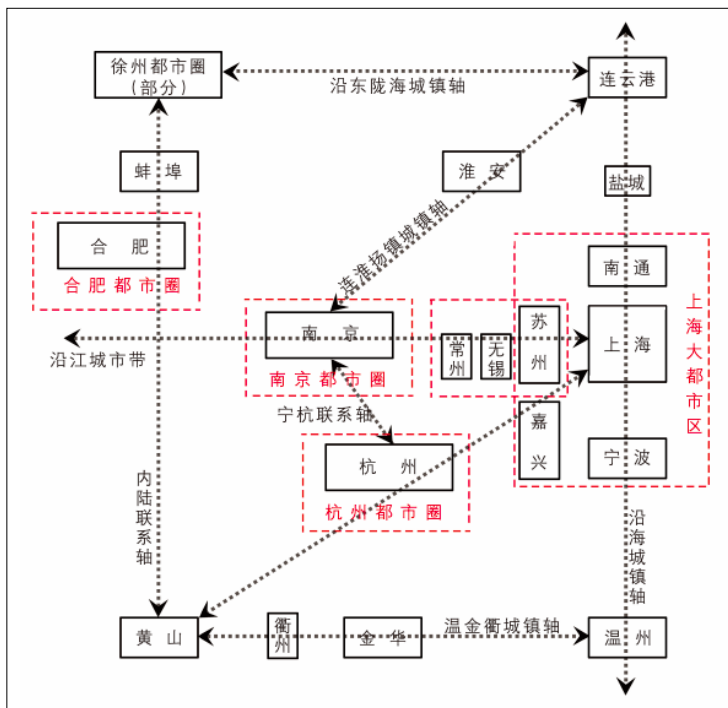


图4 长三角城市群空间协同格局示意
Fig 4 Spatial coordination pattern of the YRD Region

(下转第26页)

- the Antigrowth Coalition: The Battle for Our Communities[J]. *Urban Affairs Review*, 1989, 25(1): 63-85.
- 17 While A, Jonas A E G, Gibbs D. Environment and Entrepreneurial City: Searching for the Urban 'Sustainability Fix' in Manchester and Leeds [J]. *International of Urban and Regional Research*, 2004, 28(3): 549-569.
 - 18 Raco M. Sustainable Development, Rolled-Out Neoliberalism and Sustainable Communities[J]. *Antipode*, 2005, 37(2): 324-347.
 - 19 Krueger R, Agyeman J. Sustainability Schizophrenia or "Actually Existing Sustainabilities?" Toward a Broader Understanding of the Politics and Promise of Local Sustainability in the US[J]. *Geoforum*, 2005, 36: 410-417.
 - 20 Burbank M J, Heying C H, Andranovich G. Antigrowth Politics or Piecemeal Resistance? Citizen Opposition to Olympic-Related Economic Growth[J]. *Urban Affairs Review*, 2000, 35(3): 334-357.
 - 21 DeLeon R E. *Left Coast City: Progressive Politics in San Francisco, 1975-1991*[M]. Lawrence, KS: University Press of Kansas, 1992.
 - 22 Ferman B. *Challenging the Growth Machine: Neighborhood Politics in Chicago and Pittsburgh*[M]. Lawrence, KS: University Press of Kansas, 1996.
 - 23 Fulton W. *The Reluctant Metropolis: The Politics of Urban Growth in Los Angeles*[M]. Baltimore: JHU Press, 2001.
 - 24 Purcell M. The Decline of the Political Consensus for Urban Growth: Evidence from Los Angeles[J]. *Journal of Urban Affairs*, 2000, 22(1): 85-100.
 - 25 Robinson T. Gentrification and Grassroots Resistance in San Francisco's Tenderloin[J]. *Urban Affairs Review*, 1995, 30(4): 483-513.
 - 26 Logan J R, Whaley R B, Crowder K. The Character and Consequences of Growth Regimes: An Assessment of 20 Years of Research[J]. *Urban Affairs Review*, 1997, 32(5): 603-630.
 - 27 Fainstein S S, Hirst C. *Urban Social Movements*[M]. New Brunswick, N.J.: Center for Urban Policy Research, Rutgers, 1994.
 - 28 MacLeod G, Goodwin M. Space, Scale and State Strategy: Rethinking Urban and Regional Governance[J]. *Progress in Human Geography*, 1999, 23(4): 503-527.
 - 29 Gotham K F. Growth Machine Up-Links: Urban Renewal and the Rise and Fall of a Pro-Growth Coalition in a US City[J]. *Critical Sociology*, 2000, 26(3): 268-300.
 - 30 陈浩, 张京祥, 吴启焰. 转型期城市空间再开发中非均衡博弈的透视——政治经济学的视角[J]. *城市规划学刊*, 2010 (5): 33-40.
 - Chen H, Zhang J, Wu Q. The Imbalance of Powers and Politics: Political Economy in Urban Redevelopment Projects During the Period of Institutional Transition[J]. *Urban Planning Forum*, 2010(5):33-40.
 - 31 胡毅. 对内城住区更新中参与主体生产关系转变的透视——基于空间生产理论的视角[J]. *城市规划学刊*, 2013 (5): 100-105.
 - Hu Y. Changes of Actors' Production Relations in Inner City Housing Renewal: From the Perspective of Space Production Theory[J]. *Urban Planning Forum*, 2013(5):100-105.

(上接第14页)

5 结语

作为新型城镇化建设的主体形态和应对经济新常态的主要空间载体,我国城市群必将在“十三五”时期迎来改革与重构的挑战,区域空间协同发展的趋势也成为必然。长三角城市群拥有良好的发展基础、强劲的动力、关键的战略地位,具备先遇先解、先试先行的条件,其进行的空间协同探索也必将对全国城市群新时期发展产生重要的示范意义。城市群应积极认识和面对当下空间发展的现状和问题,把握和利用新时期发展契机,以空间协同的格局构建积极迎接下一轮区域、国家乃至国际的变革。

参考文献(References)

- 1 Gottmann J. Megalopolis: Or the Urbanization of the Northeastern Seaboard[J]. *Economic Geography*, 1957, 33(3): 189-200.
- 2 Gottmann J. *Megalopolis: The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States* [M]. New York: The Twentieth Century Fund, 1961.
- 3 环境保护部. 环境保护部发布2013年重点区域和74个城市空气质量状况[EB/OL]. 2014-03-25. http://www.mep.gov.cn/gkml/hbb/qt/201403/t20140325_269648.htm.
The Ministry of Environmental Protection. Air Quality of Key Areas and 74 Cities Issued by the Ministry of Environmental Protection in 2013[EB/OL]. 2014-03-25. http://www.mep.gov.cn/gkml/hbb/qt/201403/t20140325_269648.htm.
- 4 中央经济工作会议在北京举行 习近平李克强作重要讲话[N]. 人民日报, 2014-12-12(01).
The Central Economic Work Conference Held in Beijing, Key Speeches Delivered by President Xi Jinping and Premier Li Keqiang [N]. *People's Daily*, 2014-12-12(01).
- 5 国务院. 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[EB/OL]. 2008-09-07. http://www.gov.cn/xxgk/pub/govpublic/mrlm/200809/t20080916_32924.html.
The State Council. Guidance on Further Promoting the Reform and Opening-Up and Socio-Economic Development of the Yangtze River Delta Region[EB/OL]. 2008-09-07. http://www.gov.cn/xxgk/pub/govpublic/mrlm/200809/t20080916_32924.html.
- 6 国家发展和改革委员会. 国家发展改革委关于印发长江三角洲地区区域规划的通知[EB/OL]. 2010-06-22. http://www.gov.cn/zwgk/2010-06/22/content_1633868.htm.
The National Development and Reform Commission. Circular of the National Development and Reform Commission Issuing the Yangtze River Delta Regional Plan [EB/OL]. 2010-06-22. http://www.gov.cn/zwgk/2010-06/22/content_1633868.htm.