

文章编号:1000 - 8462(2010)11 - 1804 - 06

伦敦都市区新城发展及其对我国城市发展的启示

谈明洪,李秀彬

(中国科学院 地理科学与资源研究所,中国 北京 100101)

摘要:大城市规模巨大、城市问题突出,许多国家力图通过发展新城来缓解城市问题、塑造合理有序的区域土地利用格局。英国是世界上最早完成城市化和工业化的国家之一,田园城市和新城的概念都起源于该国,至今约有100多年的历史。英国城市发展理念先进,在理论和实践上都积累了很多成熟的经验。在考察英国新城概念演变的基础上,分析了伦敦都市区8个新城的功能和特点、新城发展中存在的问题及其引起的争议。希望通过总结伦敦新城发展过程中的成功经验和失败教训,为我国大城市的新城发展和城市布局提供参考。

关键词:伦敦;新城;北京;启示

中图分类号: F299.23

文献标识码: A

各国的大城市在持续扩张的过程中,都不同程度地出现许多典型的城市问题,如交通堵塞、环境污染、心理疾病、娱乐用地缺乏、公共绿地不足、地价飞涨等。当城市的这些负面效应超过了其经济集聚效益,城市扩展的速度便开始减慢。此时,企业为了减少成本,市民为了接近自然,纷纷把目光投向乡村^[1],这为城市周围乡村区域的发展带来了契机。然而,乡村普遍存在着基础设施不足、经济活力不够、发展滞后的问题。为此,是否可以建立一个能规避乡村和城市的缺点且兼具城市和乡村优点的聚落模式,始终是国内外学者和决策者孜孜以求的课题。田园城市和新城的概念就是在这样的背景下提出来的。英国在18世纪就进行了工业革命,城市化水平高,城市郊区化过程较早,新城的理念起源于该国,在实践中也积累了较为成熟的经验。该文以英国的首都伦敦为例,分析其新城的发展、功能等,意在为我国新城发展提供参考。

1 英国新城概念的发展

在19世纪早期,罗伯特·欧文(Robert Owen)就提出创建新社区(合作村庄)的概念。为区别于污秽和拥挤的城市社区,这种村庄的规模应为1200个居民,为工人提供健康和令人愉悦的居住环境。这个提议受到较为广泛的关注,但是直到1851年,第一个合作村庄萨尔泰尔(Saltire,位于英国中部地区的约克郡)才开始兴建,在随后的20年中,萨尔

泰尔模式得到了社会的广泛承认^[2],2001年被联合国教科文组织列入“世界文化遗产”名录。

19世纪的工业村庄模式为霍华德的“田园城市”构想提供了素材^[2-3]。1902年霍华德的作品《明天的田园城市(Garden Cities of Tomorrow)》发表,该作品集成和发展了英国19世纪的研究成果。其中中心思想非常清晰:吸收城镇和乡村的优点,摒弃他们的缺点;在农村田野上,建立规模约3万人口的开放镇^[4]。霍华德作品在规划界产生了深远的影响,为了发扬和推进霍华德思想,发表了大量著作和文献。在实践中,1903年和1919年,英国建立了两个田园城市,即莱奇沃思(Letchworth)和韦林田园城(Welwyn),后者位于伦敦的北部(图1),现发展成为伦敦的一个新城。在1918年,奥斯本(F.J. Osborn)提出了新城的概念,他认为新城的规模应为3—5万人,占地约为8km²。这样的规模可以满足正常的工业活动所需要的劳动力,新城应该大致呈圆形,半径约为1.6km^[4]。

在1919年之前,新城的建设都是民间的自发行为。1919年英国政府的房屋法开始鼓励建设田园城市^[5],并在1946年颁布了《新城法》(The New Town Acts)。这部法律在很大程度上体现了霍华德晚期的梦想^[5-6]。在《新城法》颁布后,英国建立了32座新城。

2 伦敦都市区新城的功能和特点

伦敦都市区是一个统计单元,不是一个行政区

致谢:英国金斯敦(Kingston)大学的Guy Robinson教授,Nigel Walford教授,Robert Gant先生,Edgar Samarasundera博士,Colin Marx博士给论文提供了素材和建议,在此深表感谢!

收稿时间:2010-07-26;修回时间:2010-10-20

基金项目:国家自然科学基金项目(编号:40971112)和北京市自然科学基金项目(编号:8093037)联合资助。

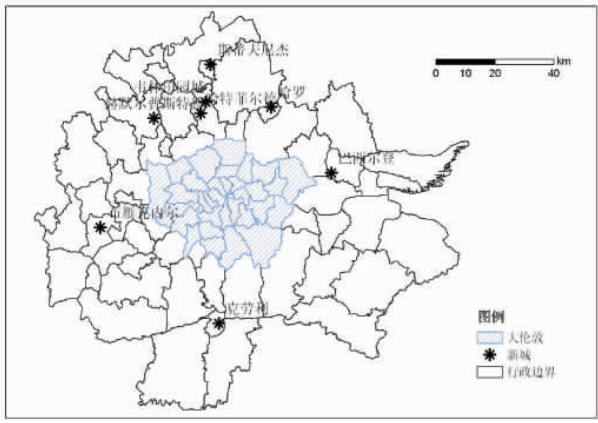


图 1 伦敦都市区新城的空间分布

Fig.1 The distribution of new towns in London's Metropolitan Area

域,主要由大伦敦(the Greater London)和绿化带附近的县所组成(图 1)。大伦敦也是县级行政单元,它

包括内伦敦(内城)和外伦敦(外城)。在英国没有省级行政单元,县级行政单元直属中央政府。伦敦都市区是英国主要的经济核心区,2001 年人口约为 1 400 万(2001 年英国人口普查资料),土地面积约 1.63 万 km²[7],其面积和人口与北京市非常接近。

2.1 伦敦新城的人口变化

英国建设新城的目的主要包括以下几个方面:新城自我发展成为就业和居住平衡(self-contained)的社区、吸收析出的城市中心区人口、吸收农村人口、承担城市产业[8]。伦敦都市区有 8 座新城,都是建立于 1946 到 1949 年间。二战后,伦敦的住房非常紧张,在 1966 年的住房普查中,尚有约 1/4 的家庭与其他家庭合租[9]。因此,建设新城的最重要目标是承担析出的城市人口。根据 2001 年的人口普查资料显示,伦敦的 8 个新城共承担了近 60 万人口,远超过新城设计时的规划总人口(38 万)(表 1)。

表 1 伦敦新城的人口变化(10⁴)

Tab.1 The changes of population of new towns in London's Metropolitan Area

年份	新城名	2001 年人口	设立时的面积 /km ²	设立时的人口	规划目标人口	2001 年人口密度 /10 ³ 人 /km ²	离伦敦主城区的距离 /km
1946	斯蒂夫尼杰(Stevenage)	8.2	2.2	0.7	5.0	3.7	50
1947	克劳利(Crawley)	10.1	3.0	0.9	6.0	3.3	47
1947	哈罗(Harlow)	8.8	2.0	0.5	6.0	4.4	40
1947	赫默尔普斯特德(Hemel Hempstead)	8.3	2.0	2.1	6.0	4.1	47
1948	哈特菲尔德(Hatfield)	3.2	1.1	0.9	2.5	2.9	32
1948	韦林田园城(Welwyn Garden)	4.4	1.2	1.9	5.0	3.7	35
1949	巴西尔登(Basilidon)	10.0	2.4	2.5	5.0	4.1	48
1949	布雁克内尔(Bracknell)	7.1	1.7	0.5	2.5	4.1	45
	合计	60.0	15.7	9.9	38.0	3.8	47

数据来自参考文献[2, 6, 10-12]、英国 2001 年人口普查数据。

伦敦的新城多以已有的村庄或者小镇为基础建立起来的,新城设立时人口都不多。哈罗新城设立时的人口只有 4 500 人;巴西尔登新城最初由 4 个村庄构成,人口也只有 2.5 万人(表 1)。经过半个世纪的发展,伦敦新城人口都有了较大幅度的增长,增长最快的哈罗,人口增长了近 20 倍,2001 年人口约为 8.9 万人。现在,伦敦 7 个新城的人口规模超过了早期田园城市的规模。不过,伦敦新城人口的规模并不大,最大的也就 10 万人左右,因此,伦敦的新城其实是介于城市和乡村的人口规模不大的新镇(New Towns)(表 1),这在很大程度上体现了霍华德田园城市的构想,如哈特菲尔德和韦林田园城两个新城,人口分别为 3.2 万和 4.4 万,非常接近霍华德所设想的田园城市的规模。

2.2 伦敦新城的主要产业结构和就业特征

伦敦新城建立时的产业主要为制造业。在 1970 年代以后,英国经济结构进行了较大幅度的调整,

新城的制造业比重快速下降,逐渐成为区域服务中心。发展到现在,伦敦新城的产业结构主要为服务业,如金融业、银行业、旅游业、零售业和信息产业等(表 2)。

如上所述,建立新城的目标之一就是使其成为就业与居住平衡的社区。伦敦新城同样强调为当地居民提供就业机会。为了有效增加新城就业机会,政府采取了一系列的措施,从银行贷款、土地租金、税收等各个方面为新城的企业提供优厚的条件[6],在新城哈罗,超过 85% 的就业人口工作在新城[3]。对大多数新城来说,约 50% 的就业人口工作在新城。

2.3 新城空间位置的选择

英国对新城位置的选择条件非常严格,这些条件包括:有足够的水资源供应但要避开水源地、良好的排水条件、靠近主要交通线、离城市建成区的距离合适、避开名胜古迹或风景区、避开优等农业用地等。其实,能够满足上述条件的地区很少[12]。在

表2 伦敦新城的主要产业及特点

Tab.2 The industries and characteristics of New Towns in London's Metropolitan Area

新城	主要产业及特点
斯蒂夫尼奇	新增人口主要来自伦敦市中心,是英国的第一个新城,这里有世界著名的摇滚音乐会。主要产业:制药业、零售业、休闲产业等。曾经拥有航空产业,如飞行器的制造等。
克劳利	产业较为齐全,失业率很低,是英格兰东南部最重要的就业中心之一。交通和通信业就业人口比例为31.7%;其次为金融业、信息技术产业(IT)、物流配送、旅馆和饭店等。
哈罗	重要的科学研究中心,很多人去附近的飞机场和伦敦市中心上班。主要产业包括:建筑业、物流配送、旅馆饭店、银行业、金融和保险业等。
赫默尔普斯特德	1990年前有烟火生产及计算机、造纸等产业,现在的产业包括:电子、信息和通讯技术、娱乐业、零售业和服装加工等。
哈特菲尔德	现在还保留新城建立时的树木和开敞空间的设计,新城中有Hertfordshire大学和一商业公园。1992年之前有航空工业(如涡轮机的生产)和军工产业等。
韦林田园城	霍华德建立的第二个田园城市,该新城具有工业和商业园区,极好的购物设施。
巴西尔登	依托四个小村庄而建。该新城建立的目的主要是为了消除贫民窟(曾经有许多未经规划和基础设施缺乏的棚户区)。主要产业为:加工业、建筑业、零售业和娱乐业。
布雁克内尔	成功地吸引了许多高科技产业,许多国际著名公司落户于此,如松下、戴尔、惠普。在1980之前有飞机制造业和奶牛业等。

注:数据来自参考文献[2,6,10-12]和各个新城的政府网站。

1944年的贝克隆比大伦敦规划(Abercrombie Greater London Plan)中,新城候选地有10个,但是只有两个获得通过,即斯蒂夫尼奇和哈罗^[2]。这里要特别提一下新城离城市中心区的距离。伦敦8个新城离主城区都比较远,最近的离主城区也超过30 km,最远的达到50 km(表1,图1)。这样安排的目的是为了阻止新城和中心区相连。另外,较远地区的土地价格相对便宜,新城建设容易实现收支平衡。

3 围绕新城的争议和城镇格局的新发展

英国新城在发展过程中也是充满争议的,在1950年代初,新城受到不断的批评,如新城剥夺城市中心区或其它地区的投资和发展机会,新城规划中更多地考虑自然因素和城市的形状与规模,对新城的经济发展潜力和提供就业机会等方面考虑不够^[6]。然而,经过激烈讨论后,政府最终还是决定将新城作为英国随后20年的重要城市发展战略,但是每年都要检讨这一战略,防止房屋的建设速率超过工业增长的速率^[2]。尽管如此,由于建筑密度低,在一些新城还是造成了城市土地的低效利用。如在布雁克内尔,随着产业结构的升级,办公室空置现象比较普遍,大量办公用房等待出租。而且,新城本来是想为城市低收入阶层提供住所和就业的机会,但结果恰恰相反,如今的新城却成了中产阶级和富裕阶层生活或工作的地方。大量中产阶级的外迁,使得一些老城区成了贫民集中居住区,如伦敦城的东区,普遍认为那里的城市社会问题比较严重。

需要强调的是:伦敦的新城受到学术界的广泛关注,因为它的学术意义更为明显。新城的发展为学者提供了展示才华的舞台,当然也更能显示行政管理者的政绩^[5]。今天,无论从规模还是从产业结构

方面来说,新城与英国的普通城镇之间已没有显著的差异,以至于对伦敦普通民众来讲,“新城”这个词已显得陌生了。在承担城市人口方面,新城所起的作用并没有想象中那样大,更多的新增人口或者城市外溢人口由扩展镇(expanded town)和扩展村庄所代替。伦敦的小镇遍地开花,设施完备,富有特色,在承担城市人口和城市产业方面远大于新城。这些新镇和扩展后的村庄依托发达的铁路交通,与伦敦中心区形成了一个空间上紧密相连的有机整体(图2)。

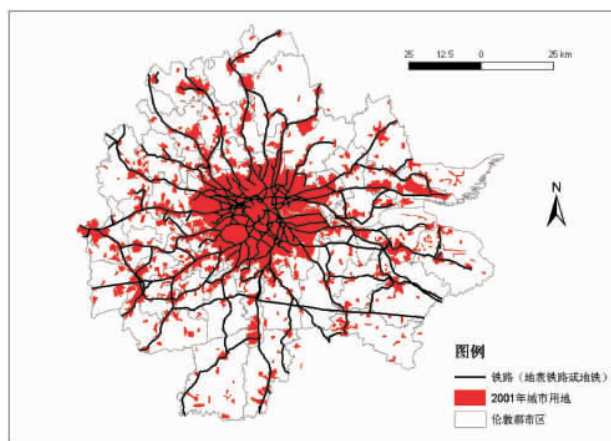


图2 伦敦都市区城市用地和铁路的空间布局
Fig.2 The distribution of urban land and railway in London Metropolitan Area

尽管如此,新城概念的提出、新城规模的猜想和新城功能的设计都给城市发展和土地配置提供了新的灵感。新城规划不仅对城市规模进行了构想,而且由于强调建设城市社区的理念也为扩展镇或扩展乡村的发展提供了重要的指导和参考^[14],为伦敦城市空间布局和土地利用格局的塑造提供了基础,为缓解大城市问题提供了思路。

4 对我国城镇规划的启示和亟待探讨的问题

4.1 加大对农村地区的投入 重视城乡轨道交通

我国大城市周围农村居民点规模大、分布均匀、基础设施落后、乡村工业散乱分布在农村居民点周围^[5]。当前基础设施投资主要集中在城市中心区。例如,在我国城市中心区,交通基础设施重复建设严重,有些道路几乎年年修,道路由多个部门来修建,而不同部门之间工作不衔接,往往当路面铺好后,再重新把马路像拉链一样打开,有些人形容为“拉链工程”,这种低效工作不仅浪费了宝贵的投资,对环境也造成了极大的破坏。而且,未来较长的时间内,我国大城市的投资还将集中在城市中心区,如根据北京市规划,2020年北京将建设轨道交通19条,中心区线路15条,郊区道路4条^[6]。

发达国家的城市空间格局普遍经历着“城市中心区—铁路沿线—公路沿线”模式的演变过程。在英国,自1800年以来,有学者认为四次浪潮冲击了英国的城市面貌。首先,黑暗的工业重镇快速的成长。其次,沿着广泛分布的铁路沿线的蔓延。第三,汽车带动起来的郊区化。第四,城市休闲对土地利用格局的冲击^[7]。可以看出,在发达国家,轨道交通的发展都先于公路交通,对城市发展模式和土地空间布局起了非常关键的作用,因为轨道交通的发展为人们接近自然,为在偏远地区依托原有的村镇聚落建设田园小镇提供了可能^[8]。现在,以聚落为中心、以铁路为依托的“聚落—交通线—区域”的空间格局也成了伦敦都市区土地利用的基本形态。伦敦的铁路系统非常成熟,把数目众多的乡村小镇和城市中心区串在一起(图2),轨道交通非常普及、方便和准时。

我国的城市发展历程不同于发达国家,没有经历轨道交通充分发展的阶段,或者说轨道交通发展滞后,而汽车增长迅猛,直接进入了公路交通高速发展的阶段,城市交通拥堵现象非常严重。由于缺乏高效的交通把城市中心区与周围的村镇连在一起,人们很难走进郊区,城市呈现出摊饼式的扩张,城市中心区人口过于密集。因此,如何在大城市区域加大对农村地区的投资,改善城乡交通环境,尤其是轨道交通,在原有的农村居民点的基础上建立富有特色的小镇,对控制中心城的发展、塑造合理的区域土地利用模式、建立符合可持续发展要求的城市空间格局非常必要。

4.2 探讨建立环境友好型的乡村小镇

英国在200年前就对乡村社区的规模、功能等做了设想。上个世纪初霍华德田园城市的思想业已形成,田园城市的理念深刻地影响了百年后伦敦城市布局和土地利用格局,为伦敦都市区的城乡景观烙下深深的印记:在乡村,村镇分布在广阔的乡村田野上^[9];在城市,除了伦敦城市中心区外,伦敦就是由一条条街道、一个个村庄和一个个花园构成的富有自然气息的城市。另外,英国的实践证明,新城在承担城市析出的产业和人口方面所起的作用远远不如数目众多的村镇。由此可见,在城市化后期,村镇聚落的发展对大都市区域的协调发展非常重要。

我国的乡村发展还缺少系统的规划,离建立成熟的乡村发展模式还有很长的路要走。当前,建设社会主义新农村还只是一个理念,大拆大建成为其最主要的特征。1980年代初,也曾经提出要积极发展小城市和小城镇,但是这些都没有得到落实,主要是因为我国还没有经历城市工业化充分发展阶段,当时就提出发展小城镇,违背了城市化和工业化发展的规律。现在我国特大城市基本上处于工业化的后期,城市经济主要以第三产业为主(如在北京,根据北京市统计年鉴,2007年第二、三产业产值分别为地区生产总值的26.8%和72.1%),城市第二产业有向郊区转移的趋势,在乡村,工业用地遍地开花。另外,居民在郊区购房的趋势也在逐渐形成。在北京,轨道交通通达的地方,就是房价快速增长的地区。这也在另一方面说明在我国特大城市区,轨道交通对城市布局与土地利用格局具有显著的影响,发展小镇的时机已经成熟,这里只限于特大城市区,其他区域小城镇发展时机是否成熟还有待研究。

4.3 我国新城的人口规模是否太大?

伦敦新城最大的人口规模也就10万人左右,在整个伦敦大都市区也没有大的人口集聚中心(图2),这样做的目的是为了规避城市问题,增加人们接近自然的机会。其实,就是在日本这样一个人口密度非常高、大都市人口规模巨大的国家,新城人口规模也并不大。二战后日本在东京、大阪、神户等城市周围发展一些新城,其中最大的东京多摩新城也就20万人^[10]。并且,英国和日本的新城大多是以原有的村庄或小镇为基础,新城建立时的人口规模都很小。

我国的新城规模较大,且多以原有的区/县行政中心或工业中心为基础。在北京发展的11个新

城中,有 10 个是北京的区/县行政中心,其人口规模都很大。北京未来新城规划人口在 15 万到 90 万之间,重点新城规划人口约为 70—90 万,11 个新城的人口规模将达到 570 万^[6]。同样,上海的新城人口也较大,根据各新城的政府网站资料,宝山新城、嘉定新城、金山新城 2020 年规划人口大约为 65 万、50—60 万、60 万。这样,我国很多新城规划人口超过 50 万。如此大的规模是否合理,尚需论证。

4.4 新城的空间位置是否离主城区太近?

大面积地铺展城市中心区,可能造成更为严重的城市问题。因为城市问题随着城市规模的增加,并不是呈线性增长的趋势,而是呈现加速增长的状态^[20],这一点已经得到证明并受到学术界的广泛认同^[21]。为了避免更多、更严重的城市问题的出现,伦敦新城建立在广阔的田野上,新城和主城区的距离都超过 30 km。在北京发展的 11 个新城中,6 个位于城市功能拓展区,其中通州、大兴、亦庄和石景山的建成区已经和城市中心区相连。2020 年,北京如果成功实施新城发展计划,可能有更多新城与主城区相连,城市中心区的规模可能获得极大的拓展。同样,上海的新城(如宝山、嘉定、闵行等)距城市中心区也非常近,这个问题值得我们深思。

5 结论

通过分析英国新城理念的演变和伦敦 8 个新城的空间分布、产业结构和争议等,探讨了伦敦新城发展对我国特大城市发展新城的启示。

伦敦都市区铁路系统非常普及、方便和准时,把数目众多的乡村小镇和城市中心区串在一起,促进了城乡协调发展。大力发展城乡轨道交通对改变我国特大城市区域乡村基础设施落后、促进村镇聚落的合理有序的发展非常必要。

英国新城承担的人口和产业远远低于数目众多的普通村镇,这一点对我国新城发展可能具有重要的启示。在原有的农村居民点的基础上建立富有特色的、数目众多的乡村小镇对控制中心城的发展、承担城市析出的产业和人口非常重要。

新城的规模和空间布局是新城设置的两个要素。英国早就对理想的新城规模进行了有依据的构想,对新城的空间位置也设立了苛刻的条件。当然,伦敦与我国许多城市在自然环境、历史和文化背景、城市发展过程、经济发展水平、土地利用制度等方面都存在着很大的差异,但是我国的新城如何定

位、规模如何确定、空间上如何布局,我们认为伦敦等发达城市的发展历程一定可以给我们提供一些经验和教训!

参考文献:

- [1] Stead D, Hoppenbrouwer, E. Promoting an urban renaissance in England and the Netherlands[J]. *Cities*, 2004, 21(2): 119 - 136.
- [2] Wannop U. New Towns in British Planning, B Cullingworth, Editor[M]. London, The Athlone Press, 1999.
- [3] Thomas D. London's Green Belt[M]. London: Faber and Faber Limited, 1970.
- [4] Cherry G E. Urban Change and Planning: A History of Urban Development in Britain Since 1750[M]. Oxfordshire: Gtoulis & Goldt, 1972.
- [5] Greed C. Introducing Town Planning. Second Edition ed. S Edition[M]. London: Longman, 1996.
- [6] Robinson A J. Economics and New Towns: A Comparative Study of the United States, the United Kingdom and Australia[M]. New York: Praeger Publishers, 1975.
- [7] Demographia. Southeast England Population by Area from 1891—2008[EB/OL]. <http://www.demographia.com/dm-lonarea.htm>.
- [8] Ratcliffe J. An Introduction to Town and Country Planning[M]. Tiptree: Anchor Press Ltd, 1989.
- [9] Himiyama Y. Japan in Our Earth's Changing Land, H Geist, Editor[M]. Greenwood Press: London, 2006.
- [10] Clapson M. Invincible Green Suburbs, Brave New Towns[M]. Manchester: Manchester University Press, 1998.
- [11] Wikipedia.Bracknell[EB/OL].<http://en.wikipedia.org/wiki/Bracknell>, 2009.
- [12] Cullingworth J B. Town and Country Planning in England and Wales: The Changing Scene[M]. London: George Allen & Unwin Ltd, 1969.
- [13] Downie L. The Disappointing New Towns of Great Britain[EB/OL]. <http://www.aliciapatterson.org/APF001971/Downie/Downie12/Downie12.html>, 1971.
- [14] Cherry G E. Cities and Planning[M]. London: Edward Arnold, 1988.
- [15] 谈明洪, 朱会义, 刘林山, 等. 北京周围建设用地空间分布格局及解释[J]. *地理学报*, 2007, 62(8): 861 - 869.
- [16] 施卫良, 赵峰. 北京城市总体规划的继承、发展和创新[J]. *北京规划建设*, 2005(2): 73 - 80.
- [17] Meller H. Towns, Plans and Society in Modern Britain[M]. Cambridge: Cambridge University Press, 1997.
- [18] Levinson D. Density and Dispersion: the Co-development of Land use and rail in London[J]. *Journal of Economic Geography*, 2008(8): 55 - 77.
- [19] 邓奕. 反思日本新城建设 50 年[J]. *北京规划建设*, 2006(6): 128 - 130.
- [20] 谈明洪. 中国城市交通堵塞几率的计算及其政策启示[J]. *地理科学进展*, 2010, 29(1): 110 - 116.
- [21] O'Sullivan A. Urban Economics[M]. Beijing: Citic Publishing House, 2002.

THE DEVELOPMENT OF NEW TOWN IN LONDON METROPOLITAN AREA AND ITS IMPLICATIONS FOR URBAN DEVELOPMENT IN CHINA

TAN Ming - hong, LI Xiu - bin

(Institute of Geographic Sciences and Natural Resources Research, Chinese Academy of Sciences, Beijing 100101, China)

Abstract: Due to large size of urban population, many urban problems are caused in the large built-up areas in the world, thus many countries try to alleviate urban problems and develop the proper pattern of regional land use, though building some new towns around the large built-up area. The United Kingdom is one of the countries who early finished the process of urbanization and industrialization. This country owns the advanced idea of urban development, and rich practical and theoretical experiences of new town. For instance, garden city and new town have already developed more than 100 years or close 100 years. Though examining the development of new town concept, this article focuses on analyzing of the characteristics and functions of new town, and the problems or disputation caused by new towns in London Metropolitan Area. Then, this paper simply discusses the characteristics of new town planning in our country. The aim of this paper is to provide some implications from the experience of new town development in London Metropolitan Area, for the development of new towns in large cities in our country.

Key words: London's Metropolitan Area; new town; Beijing; implications

作者简介:谈明洪(1970—),男,博士,副研究员。主要研究方向为城市增长和土地利用/土地覆被变化。E-mail: tanmh@igsrr.ac.cn。

(上接 1784 页)

THE ORIGIN AND EVOLUTION PATH SURVEY OF THE URBAN AND RURAL INTEGRATION

XUE Qing^{1,2}, HUO You - guang¹

(1. School of Humanities and Social Science, Xi'an Jiaotong University, Xi'an 710049, Shaanxi, China;

2. Social Science Department, Hebei University of Engineering, Handan 056038, Hebei, China)

Abstract: In this paper, the author surveys the origin and evolution path of the urban-rural integration in chronological order with a use of historical analysis. The results show that: the early study of urban-rural connections is the theoretical prototype about the urban-rural integration; It has been pushed ahead to the new theoretical height by Marx and Engels' thinking on the urban-rural integration. And the outlook on development of the urban or rural lean derived from the dual structure theory extends the space of the return and development for the urban-rural connections, which led to today on the urban and rural enthusiastic discussion. Finally, on the basis of the complexity and particularity of the relationship between urban and rural in China, from the theoretical and practical aspects, it points out what the process of Chinese urban-rural integration can learn from studies on urban-rural integration.

Key words: urban-rural integration; urban-rural connections; theory origin; evolution path

作者简介:薛晴(1972—),女,河北邯郸人,博士生,讲师。主要研究方向为城乡一体化与区域发展、软科学。E-mail: sjzxueqing2005@126.com。