
“新木桶理论”与长株潭城市群的空间整合

汤放华^{1, 2, 3} 魏清泉³ 苏薇²

(1. 湖南城市学院, 中国湖南益阳413100;

2. 湖南师范大学资源与环境科学学院, 中国湖南长沙410008;

3. 中山大学城市与区域研究中心, 中国广东广州 510275)

【摘要】长株潭城市群正在寻找空间发展的契机, 文章分析了长株潭城市群现状, 并运用“新木桶理论”从产业空间、交通空间、战略空间、生态空间等方面对其提出空间整合构想, 为新时期长株潭一体化建设提供一些思路。

【关键词】长株潭城市群; “新木桶理论”; 空间整合

【中图分类号】F291.1

【文献标识码】A

长沙、株洲、湘潭三市位于湘中偏东, 呈三足鼎立之势、品字之形, 市区中心两两相距30—50km, 地理位置经脉相连, 构成天然的“金三角”。咫尺之遥的长沙、株洲、湘潭3市, 自1950年代起就有“三城牵手”的梦想, 并一直在为实现这一梦想不懈努力。今天, 随着国家中部崛起战略的实施全国资源节约型和环境友好型社会综合配套改革试验区的设立, 长株潭城市群成了国家促进中部崛起一体化的战略支点和湖南省发展的核心增长极。要在崛起中实现一体化发展和建设“两型社会”, 是国家赋予湖南人民的重大历史使命, 也为长株潭城市群的发展提供了一个千载难逢的历史机遇。新的机遇和多重使命使长株潭城市群站在一个新的历史起点上。

1 长株潭城市群现状分析

1.1 基本情况

长株潭在20多年的一体化探索历程中已初见成效: 3市在空间相向发展方面实现了对接; 2006年提出了“五同”一体化目标——交通同网、能源同体、信息同享、生态同建、环境同治; 基础平台日益完善——3市间及与周边相邻城市高速公路网初步建成, 开通了一体化公交6条线路, 实现了电力同网、存取款和票据交换体系同城, 组建了环境监测的执法支队, 3市重点实施了35个治污项目, 加大了湘江治污力度等; 产业结构不断提升——工程机械、轨道交通、汽车等产业集群迅速壮大, 文化、生物医药、新材料等新兴领域不断拓展, 3市产业结构由1997年的17: 44.6: 38.4调整为2006年的9.2: 45.4: 45.4^[1]。这些探索积累了许多有益的经验, 为进一步实现科学发展奠定了良好基础。

收稿时间: 2007 - 12 - 30; **修回时间:** 2008 - 05 - 29

作者简介: 汤放华(1964-), 男, 湖南益阳人, 博士, 教授。研究方向主要为城市规划, E-mail: tangfang123456@126.com。

1.2 长株潭城市群空间发展的问题

1.2.1 区域空间差异比较明显。主要表现为北强南弱、东高西低、中快外慢的特点；长沙发展比株潭要快，主城区与市外城市化水平差距较大，且极化特征明显；主城区附近乡镇受辐射带动影响明显，距离主城区半径30km附近的乡镇经济发展水平和城市化水平有较为明显的下滑。

1.2.2 空间开发四面出击的现象严重。长株潭区域开发长期处于封闭式的自我循环之中，区域整体意识缺乏，在构建一体化发展方向和思路上极不明确。2006年建成区土地面积较1997年增幅很大，而3市已有各类开发区达28处，到2020年3市主城区和县城及其周边城镇规划建设用地规模大约为950多 km^2 ，是2006年长沙市建成区土地面积的5.7倍。各城市和组团的产业园区缺少定位、分工协调，工业生产门类自成体系，导致产业同构化现象十分严重，长株潭3市产业结构相似系数在0.98以上，株洲和湘潭的相似系数达到0.99。

1.2.3 内外交通体系发育不健全。目前长株潭区域的交通空间格局是“一纵（京广走廊）两横（浏长和醴怀走廊）”[2]。京广铁路、京珠、上瑞高速公路隶属于国家的主要运输通道，这种过境道路从市区穿过的交通体系无法满足各城市和组团越来越频繁的交流及城镇化发展的需求；还有，长株潭选择的环路体系是以3市为中心构筑的三套环路，客运与公交线路经营主体分散、条块分割，从而导致公交一体化严重滞后于城镇的发展。“不通则痛”，没有交通一体化做“开路先锋”，整个城市群就将有陷入踟躇难行的危险^[3]。

此外，日趋稀缺的土地资源和不断扩张的城市建设用地导致人地矛盾日趋严峻。2006年底长株潭人均耕地0.72mu，低于全省平均水平（0.85mu/人），远低于全国平均水平1.48亩（989.28 m^2 ）。现实与目标的差距使长株潭城市群一直在寻找发展的出路。

2 长株潭城市群空间整合发展理论：新木桶理论

传统的木桶原理^[4]认为，木桶的最大容量受制于最短的那块木板。所谓“新木桶理论”，是指修补木桶不只用自己内部的木板自身对原木桶进行修补，而是用其它单位的长木板进行拼装，组成一只容积更大的新的“木桶”^[4]。它最初起源于企业之间的合作，为实现不同企业间优势互补而提出来的，即企业改变传统的“加板”思维方式，不再囿于自身内部修补和加长木板，而是用自己最长的那块木板和其他企业的长木板进行拼装，形成一只容积更大的“木桶”。也就是说，不要把思路仅放在一个木桶上，可以把不同木桶进行重新组合，把长度相当的木板组合成新的木桶，这样就可以充分利用自身和外界的资源，优势互补，实现资源利用的最大化^[5]。

城市战略联盟“新木桶”的整合思路是在整体和整体性的科学思想指导下，从单一的城市视觉向区域整体观的转变。它突出的是战略联盟，即城市空间资源的优势的重新组合，并共同克服或避免不利于它发展的弱势。“新木桶理论”为崛起中的长株潭的一体化建设提供了理论依据和整合思路。

3 长株潭城市群打造“新木桶”的整合思路

长株潭城市群中的长沙、株洲、湘潭等城市具有不同的资源优势，三大主城市距离较近，使得城市群互相之间的影响远远超过其中任何一个城市对其腹地的影响^[6]。如果在其基础上通过整合使原来的空间资源因为有良好的配合而更加完善，并对其实行新的提质和超越，在更高层次上推进综合配套改制，那么作为一个整体区域，其辐射力就远远超过各市的界限，即可形成一种1+1+1>3格局。

3.1 产业空间——城市群空间整合的核心

长株潭城市群的产业空间整合，重点通过生产要素跨城市优化配置，发展优势产业，促进各类产业的集群化发展，提高产业空间的集约化程度和综合效益，形成分工合理、优势互补、协调发展的产业链条，建设具有区域特色和较强竞争力的产业发展带，实现产业空间与城镇空间相互契合的联动效应（图1）。



图1 长株潭城市群产业空间联动模式

Fig.1 The linkage model of Changsha, Zhuzhou and Xiangtan city - cluster

3.1.1 构筑产业的空间网络，形成一个较大的工业综合体。巩固钢铁、化工、冶金等基础工业“增长产业集群”的产业地位；全力发展具有竞争力的轨道交通、工程机械等先进制造业，带动联动效应巨大的汽车等产业的发展；积极发展具有全国意义的文化创意产业和独具“湖湘文化”魅力的旅游业等战略性产业；整合重组和优化配置有色金属各类资源，实现优势互补，避免内部重复建设和恶性竞争，达到区域内部的物资交换和资源的最低消耗。

3.1.2 建立“优势地区牵头、主导产业跨市分工协作”的发展机制。长株潭是湖南省经济发展的金三角，依托城市群的交通、区位优势，战略地位以及文化特色，在功能上提升长沙，职能上优化株洲、经济上增强湘潭^[1]，构建一个功能完善、竞争有序、全面协调发展的城市群产业体系。以长沙为龙头，充分发挥其省会、国家历史文化名城、先进制造业和高科技产业基地的优势，重点发展高新技术产业、以工程机械为主的先进制造业和现代服务业^[7]。株洲是我国南方重要的交通枢纽和重化工业基地，要依托自身的交通、工业优势，向上游和下游延伸产业链，重点提升轨道交通设备制造、有色冶金业、化工业、食品加工业、陶瓷业、建材业。湘潭作为黑色冶金、钢铁和汽车工业基地，加快机械制造、建材、纺织及原料等传统工业的优化升级，重点培育光机电一体化、新材料、生物制药等高新技术产业和教育、文化、旅游等第三产业。周边城市作为三市的“后花园”与中心城市融为一体。中心城市通过向周边城市的产品输出来促进自身现有产业结构的升级换代，得到辐射和带动的周边城市又是中心城市经济发展的“支撑点”和“服务圈”，形成中心城市与周边城市联合互动的良性循环，促进城市群进一步做大做强^[8]。

3.1.3 培育现代农业的优先发展区域。长株潭城市群是湖南省农业科技最发达的区域，利用先进的科技及优秀的农业专家，在城市群核心地区发展都市型农业，建立现代化农业示范工程和现代农业经济示范区；在丘陵山地大力发展特色农业、观光农业、林果业，建立若干农副产品生产基地，重点建设各类农业园区，发展休闲农业、生态农业、观光农业，形成优质高效的现代农业生产体系，逐步建立融经济、生态、文化功能为一体的现代农业。

3.2 交通空间——城市群空间连接的脉络

城市群高度联系的交通网络是引导和支撑城市空间结构最重要的因素，交通一体化是整个城市群一体化发展的基础和先导，也是城市群发展水平的“试金石”^[3]。交通空间的整合必须打破交通分割的格局，建立层次分明、多种交通模式一体化协调发展的交通运输体系。

3.2.1 构建境内、境外道路分开交通路网。改变高速公路、国道从市区穿过的现状，将市区的高速公路、国道改为内部联系的快速路，如京珠高速公路可在汨罗市分开，新建东、西两线，东线绕过黄花机场在株洲县与京珠并线，西线经湘阴、宁乡到湘潭的韶山、湘乡，与规划中的长衡高速相接；新建上瑞高速南线，现有上瑞高速株洲到湘潭段改为市区的快速路^[1]；将平行于高速的国道改线外移，分别调整G107、G319、G320 国道使之与新建的高速公路基本平行。

3.2.2 梳理群内道路骨架。改变区域内的重点城镇与核心区的联系较弱的状况，构建以长株潭为核心、向辐射区域发散的公共交通网络，其延伸随空间距离的增长而拓展，实现核心区公交优先、服务区域内公共服务设施共享；在长株、长潭之间修建轻轨、地铁等快速路，形成半小时的经济圈；整个核心地区规划一个大的外环环线，联系内部各组团，促进三市交通一体化发展。

3.2.3 构建开放体系的交通廊道：长株潭城市群接南转北、承东启西的中介区位决定了该城市群的交通空间应整合为一个开放式的结构——加强南北京广、洛湛，东西浙赣—湘黔对外陆路通道的建设；完善湘江—长江水运通道及客货运站设施，以长沙的霞凝港为中心，沿江整合上、下游的港口建设，提高湘江的通航能力和水上物流；加快黄花机场的扩建及相关配套设施的建设，构筑了一个“内部聚集、对外发散”与长株潭核心区区域整体发展目标和空间格局相适应的综合交通网架(图2)。

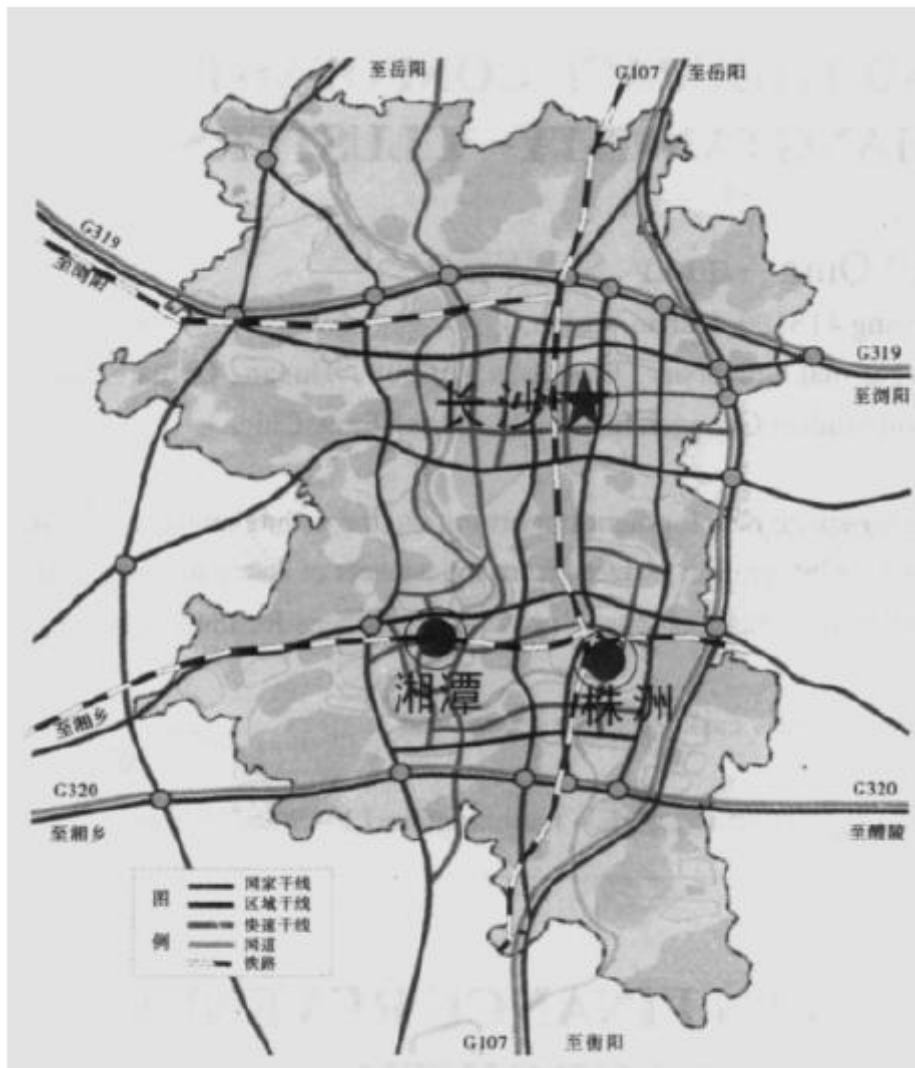


图 2 长株潭城市群交通脉络

Fig.2 The traffic threads of Changsha, Zhuzhou and Xiangtan city-cluster

3.3 战略空间——城市群空间发展的平台

战略空间是指该城市地区所独有的，具有战略意义的重要资源或地区。全球化时代衡量城市地区地位高低和发挥作用的大小的标志取决于该城市地区是否拥有独特的战略性资源^[1]。长株潭城市群拥有众多的战略空间点：长沙东部的黄花机场劳力低廉、地价便宜、交通方便，它是中南地区的枢纽型航空港，是该地区重要的战略性空间资源，空港地区将成为长株潭城市群发展的新经济增长点，也是“两型社会”发展高端产业最佳空间载体，着力打造高科技产业和区域服务性产业等临空经济；做优做强长沙的CBD，作为未来的商业战略高地，设轻轨与黄花机场相连，其商务贸易平台、商业文化、品牌产业与世界接轨；长株潭的东部，是众多战略要素聚集之地，在现状和未来规划中，重点发展对外交通设施和战略产业企业及高科技农业产业集群区；科技与自然的耦合是长株潭西部的显著特点，这里集聚了众多的科技创新要素如“麓谷”产业区和大学城、众多战略性企业的研发机构等，是长株潭区域不可多得的战略性空间，适宜建设生态型的科技创新高地。长株潭城市群在未来的空间开发中，必须利用这些潜在的战略性资源，引导战略产业和要素向战略空间集聚，培育和建立融入全球经济的战略平台。

3.4 生态空间——城市群空间机体的活力

道萨迪亚斯提出，为了使城市既具有人的尺度和宜人的环境，有具有现代化的高效率的功能系统，并符合动态城市发展的特点^[9]，城市的理想模式应该是生态型的。随着近几年城乡经济快速发展、城市土地呈现“饥饿式”的快速扩张及“快餐式”需求增长模式，长株潭地区资源与环境的矛盾不断加剧，局部的产业环境污染严重，比如株洲市单位面积CO₂排放量是全国平均的5.3倍，是全省平均的7倍，解决日益显现的资源与环境、人口增长与耕地不断减少的矛盾的途径之一就是生态空间的整合。

长株潭城市群是一个以长、株、潭三市城区和若干紧密关联的周边组团构成的多核组团式城市为中心，片区组团和小城镇发育相对完善的放射状城镇布局的空间结构，可概括为“一主两副环绿心”^[10]。其生态空间的整合根据区域内水系、山地的自然格局、城镇分布及土地承载力的特点，以山脉、水系为骨架，以江、湖、田、地为要素，综合自然、历史人文等因子的空间结构特点分布，构建“一心一带多廊道多斑块”^[2]的生态网络。长株潭3市结合部丘陵与盆地交错，田园与湖泊、青山交织，经济区位优势，路网四通八达，它既是长株潭城市群利益协调的焦点地区，也是具有很高生态价值的“绿心”地区，要尽量保持原生态，营造城市群的“绿心”；依靠现有的生态本地，加强湘江生态风光带，多条沿湘江支流、交通线和跨交通线的生态廊道的建设；完善众多的森林公园和自然保护区等生态斑块；建立环境同治的机制，统筹湘江上下游城市的环境治理，通过产业结构调整、产业生态转型和治污力度的加大，综合利用法律、技术、加剧及行政手段促使湘江水质环境改善。这样通过生态结构培育、环境治理、资源保护和区域绿地建设，其住所空间能顺应其所处的大环境与已建造环境就能完美结合^[11]。

当然，长株潭城市群携手共进的这盘棋才刚刚开局，其一体化建设也是一个循序渐进的过程。关于空间整合的理论与观点还有待完善和指证，其具体实施还需要政府的决心和强势作为来推动，也要求在体制、管理、投资、规划、建设等方面做大量的工作。同时，还必须克服封闭型地域观念，清除地方保护主义的干扰，摒弃短期的自身利益，团结协作，从实际出发，根据资源节约型和环境友好型社会建设的要求，全面推进各个领域的改革。在重点领域和关键环节率先突破，大胆创新，切实走出一条有别于传统模式的工业化、城市化发展新路。可望形成区域基础设施网络发达、各类空间协调发展、区域整体功能互补契合、生态循环良好的特征型、网络型的城市化地域。为推动全国体制改革、实现科学发展与社会和谐发挥示范和带动作用。

参考文献：

- [1] 中国城市设计研究院，湖南省发展和改革委员会. 崛起中建设“两型社会”的城市群区域规划——长株潭城市群区域规划提升（纲要）[R]. 2008.
- [2] 聚焦长株潭：长株潭城市群区域规划[EB/OL]，<http://www.rednet.cn>.
- [3] 张清平. 谁绊了城市群的脚步[J]. 决策，2006，(8)：21 - 22.
- [4] 郝宇，罗永泰. “新木桶理论”与动态战略联盟[J]. 城市，2003，(2)：3 - 5.
- [5] 王开永，陈田，叶可. 城市战略联盟的内涵与运作形式研究[J]. 地域研究与开发，2006，(5)：61 - 64.
- [6] 董国英. 1+1+1>3，长株潭城市群一体化共同打造“核心增长极”[J]. 企业家天地，2006，(5) .
- [7] 朱翔. 在中部崛起背景下长株潭城市群一体化建设研究[R]. 中部地区崛起与城市群发展论坛.
- [8] 贺广华. 城市群之惑长株潭24年经济一体化实践调查[N]. 人民日报.

[9] 吴良镛. 人居环境科学导论[M]. 中国建筑工业出版社, 2001: 11.

[10] 童中贤. 长株潭城市群空间规模重构分析[J]. 湖南社会科学, 2006, (6): 126 - 128.

[11] [美]新都市主义协会. 新都市主义宪章[M]. 天津科学技术出版社, 2004.