

# 基于港城融合发展的城市空间优化研究

## ——以成都市青白江区为例

王 仙

**【摘要】** 开放发展理念的进一步实施，加大了对中国内陆的开放开发，使内陆港口得以培育和发展，内陆港口城市空间结构布局等各个方面随之产生了较大的变化和影响。本文在对国内港城融合发展理论研究的基础上，对青白江区促进港产城融合发展的机遇、挑战及“以港兴城”的具体实践进行调研分析，从而提出关于港城融合发展的城市空间优化相关对策及思考。

**【关键词】** 港城融合；城市空间；青白江区

**【中图分类号】** F299.27

**【文献标识码】** A

**【文章编号】** 1008-5947 (2018) 06-0094-03

党的十九大报告指出，要推动形成全面开放新格局，优化区域开放布局。四川省委十一届三次全会创新性提出构建形成“双向拓展、全域开放”的立体全面开放新态势。开放发展理念的进一步实施，加大了对中国内陆的开放开发，使内陆港口得以培育和发展，内陆港口城市空间结构布局等各个方面随之产生了较大的变化和影响。成都市青白江区作为成都国际铁路港的直接腹地，正面临着通过开放发展，实现从“因工建城”到“因港兴城”的转型。如何在转型中协调港城关系，在优化城市功能空间布局中实现港城融合，是目前面临的一个重要课题。

### 一、相关理论及概念定义

#### (一) 相关理论

1. 协同学理论。基于协同学理论，系统中的各个部分属性不同，但其作为一个整体，不同部分之间能够在信息和物质的流通中进行自觉的协调。各个部分具有其独立性，但是在整个系统的运转体系下不仅可以发挥自身的功用，更能够超越自身优化系统，这就是我们所称的协同效应。港城融合发展就是协同效应的一个具体实例。

2. 区域增长极理论。该理论立足于经济发展的不同阶段、不同行业、不同地区的差异性，将经济的平衡增长当作一种理想状态模式。增长极必须具备以下条件：第一，城市的规模必须满足地理模型的建立；第二，其中心经济点需要工业部门等实体经济的强大推动力；第三，存在扩散和回流效应。港城融合就是建立一个新的经济模型，优化资源配置，聚合区域发展动力，辐射周边产业和技术的发展，从而促进港口的进一步繁荣。

3. 共生理论。共生理论包含共生单元、共生模式和共生环境。共生单元指的是生产关系所在的一个大的环境中，为生产提供基本的物质能量。共生模式指的是不同单元相互作用长期形成的固定化的方式。共生单元以外的所有因素的总和构成共生环境，如经济环境、社会、市场以及文化等。港城融合实质上就是港城共同体，指在一定社会经济环境下，港口与城市相互影响，相互作用的一种态势，互动发展最终形成港城布局一体化的局面。

**作者简介：** 王仙，中共青白江区委党校（青白江行政学校）讲师，研究方向：政治经济、教育学。（四川成都 610300）

## （二）港城融合城市空间的概念定义

港城融合发展强调的是港区与城市发展的相互渗透，最终实现协同发展。港城融合的城市空间指的是根据港口发展需要，在港口辐射区域内合理城市空间布局功能区，发展相应产业，也就是通过城市空间优化增进港城协同共生、融合发展。

## 二、发展优势分析

### （一）国家战略保驾护航，铁路港发展势头良好

“一带一路”“新一轮西部大开发”等多项国家战略的实施，为国际铁路港发展提供了良好发展机遇。在国家“一带一路”倡议推动下，成都市深入实施“蓉欧+”战略，加快建设“两港三网”国际物流枢纽，由内陆城市变为国家向西开放的前沿城市，而青白江区作为“中欧班列”起点，以产业为纽带，可以将丝绸之路沿线国家和国内市场有机串联起来。新一轮西部大开发仍将对西部地区在财政资金、税收、金融、投资以及产业发展等方面给予政策优惠，有利于港区聚集产业要素、招商引资，在与东中部地区竞争中占据政策优势。一系列国家政策的支持使得青白江区空间结构拓展可期，从而确立以“港口兴城”为优化城市功能，促进城市转型发展的重中之重。

### （二）城市新旧动能转化，产业不断转型升级

在新一轮科技革命和产业变革的推动下，绿色发展成为各国产业发展的普遍共识，智能制造成为新一轮科技产业变革的典型特征，服务型制造成为产业融合的重要方向。青白江区是“一五”时期规划建设的首个工业区，陆续建设布局了川化、攀钢等一批重点项目，奠定了较为雄厚的工业体系基础。近年来，青白江区立足资源禀赋和发展基础，积极推进产业结构升级，工业经济实现较快发展。作为成都市未来产业发展的重点区域，若能把握住新科技革命和产业变革带来的制造方式变革以及由此催生的新业态、新产业，高起点、高水平进行前瞻布局，以新理念、新模式谋划产业发展，就能够有效发挥区位优势、后发优势，在全国制造业开放合作和模式创新走出一条新路子。

### （三）空间结构逐渐拓展，布局持续合理优化

青白江区拥有良好的发展空间和生态本底。清泉、人和及福洪山区部分属两带生态及旅游发展区。清泉镇位于青白江区两带生态区中的平坝地区，现有可建设用地 13.79 平方公里，是成都市六环路以内最大一块连片开发“处女地”，有条件支撑高端制造、新材料等产业发展，以及港区“两头在外”企业落地。同时，清泉镇自然生态资源丰富，辖区森林面积约 15.2 平方公里，植被覆盖率占 46%，是成都市半小时城市生活圈中的天然氧吧，有利于吸引高端产业人才。随着成都市加快美丽宜居公园城市规划的推进，正在合理规划空间结构，并展现出拓展可期，布局逐渐优化的良好局面。

## 三、发展现状与问题

### （一）围绕产业资源、货运资源的竞争更加激烈

在国家“一带一路”倡议带动下，重庆于 2011 年开通了第一条中欧班列，随后全国各省市加快建设连接欧洲等地的国际货运铁路。至 2017 年底，中欧班列运行线达到 57 条，开行城市达到 35 个，连接欧洲 12 个国家 34 个城市。伴随新线路的不断开通，线路之间的竞争日趋激烈，各班列存在的长距离线路重合、回程载货率过低等问题越来越明显。依托线路优势推进产业发展有较大竞争压力。总体来看，虽然成都市青白江区在依托铁路港进行的谋划相对较早，但难以摆脱其他城市的快速跟进，产业发展上面临较大竞争压力。

## （二）产业转型升级较慢，产业生态圈尚未形成

在青白江区尚未完全实现转型的情况下，成都已将制造业的发展中心转移到龙泉山东侧，淮州新城、简州新城等地区加快建设给青白江产业转型集聚带来压力。青白江区产业生态圈尚未形成，对产业研究还不够深入，存在对产业链的关键环节、关键技术、关键项目的认识不够清晰等问题。同时，面临市内区（市）县的挤压，高新区、经开区和天府新区直管区三大国家级新区在高端产业和产业链高端环节的优势日益巩固。在国家高度重视发展质量和效益的背景下，如何与这些区域实现错位发展，找到适合发展的产业领域，是一项具有挑战性的课题。

## （三）城市空间发展不平衡，产城分离比较明显

目前，产城矛盾较为突出，主要表现为港、产、城联动较弱，大板块功能单一现象突出，各产业园区缺乏统筹规划，存在多头管理现象。一是工业用地比例高，生活用地较少，工业及物流仓储用地占 51%，绿地广场仅占 2%。二是城市呈“偏心”式发展，毗河以北为城区，毗河以南为乡村区域，产业结构呈现“北工南农”的现状，南北差距明显。同时，城市空间破碎分散，“北城南产”突出，城市南北受北环铁路割裂作用明显，工业园区连片尺度过大，板块的功能单一。

# 四、港城融合的空间优化策略

## （一）找准定位，推进“港城融合”协调共生发展模式

确立“港、产、城”协调发展的目标定位，即协调枢纽口岸、临港产业和公园城市发展，统筹包括产业生产制造区、人口集聚区、综合服务区、生态保护区等在内的功能分区实现“多规融合”，兼顾港与城，在港城融合的大背景下，依托城市发展优势，带动了产业经济的发展，并给予城市新的发展空间和保障，促进城市服务体系的升级，将居住、商业、生态、文化、休闲、娱乐等生产性和生活性服务有机融入发展中，形成多元功能复合共生的局面。

## （二）科学规划，制定“1+3+6”全域空间发展格局

“1”即“一港”：成都国际铁路港。为了打造亚洲一级的铁路港，实现国内第一、世界领先的发展目标，自贸区要抓住历史发展机遇，在全面开放的新格局中提升铁路港的吞吐量，推进建设 400 万标箱以上的内陆铁路枢纽工程，打造功能齐全、信息互换、集聚多种交通方式的综合服务中心。“3”即“三城”：它们分别是欧洲产业城、智慧产业城和凤凰新城。三座新城的核心是承接适铁适欧产业，并在此基础上以智能制造和加工贸易带动区域发展新模式，实现“两头在外”的产业聚集新格局；传承工业文明，坚持业态、形态、文态、生态“四态合一”大提升，建立传统工业示范转型基地，打造成为凝聚产业、研发以及住房多功能为一体的新的城市发展模式；完善城市的组织结构，提升城区环境，实现品质化、优质化的区域发展，打造体现人性化、包容性、最宜人的国际品质生活城区。“6”即“六个特色小镇”：以特色产业为重点，打造城厢天府文化古镇、蓉欧国际物流小镇、国际会议度假小镇、亚欧特色农产品小镇、国际康养运动小镇、弥牟文化旅游小镇。

## （三）全域统筹，确立“港、产、城”融合发展战略

1. 以港立城，构建功能强大的物流枢纽。一是抓承载，开辟南港区，完善口岸平台建设。向南跨过铁路开辟 103.50 公顷铁路港用地，建设 400 万标箱吞吐量铁路港。申报水果、粮食、木材等口岸，推动综合保税区建设。二是抓通达，打通南向通道，完善国内外铁路网络。打通至京津冀、长三角、珠三角、东南亚的铁路通道。三是抓集散，加强多式联运，提升转运效率，推动成渝复线、达成铁路复线、成都-简州-空港铁路、淮州-简州铁路建设；开通直达双流机场的货运班列，实现铁铁联运、铁公联运、铁空联运。四是完善国际铁路港疏港路网体系。构建“双环+放射”公路集散通道。依托香岛大道、清泉大道、呈祥大道、青白江大道形成铁路港内部集散环；依托成都第二绕城高速、金芙蓉大道北延线、五环快速、青金快速形成铁路港外围疏解环，

以香岛大道、金芙蓉大道、青白江大道、清泉大道、青南大道、港城大道为放射线，联通内外环与区域性走廊。

2. 产业兴城，培育可持续的产业生态。按照全区一盘棋的思想，聚焦长远目标和功能分区，对产业方向、产业门类、细分领域进一步进行研判，通过上下结合、左右协同、精准定位主导产业。一是打造临港生产性服务业生态圈。逐渐形成以物流业为核心，提升工业集聚程度，带动智能制造、加工贸易以及跨境电商企业的一体化发展，增强国际铁路港的生产服务性能，发挥综合产业效果；二是要聚焦先进材料和智能制造企业的发展前景，在复合材料发展的新时期建立以新型能源材料、新型金属功能材料、绿色建材等为代表的工业发展圈。三是利用当地农业资源，建立现代都市农业。重点发展生态农业、景观农业、开放农业、观光与体验式旅游。

3. 品质优城，创建更宜人的国际城区。一是通过旧城更新，改善城乡人居环境，加强落实北改推动城市更新改造。将城市空间按照实际情况分为工业重点改造区、工业配套完善区等，分别进行功能置换，提升产业升级，完善产业配套，改造棚户区，保护重要历史资源，优化老镇居住环境等功能改造升级。二是构建“一轴两带、双核三心”的城市空间结构，一轴就是依托青白江大道形成南北贯穿的新青区域发展轴；两带就是生活服务带和生产服务带；双核为智慧产业城综合服务和铁路港区综合服务；三心就是弥牟、凤凰、祥福片区服务中心。三是要完善基础设施建设，加快推进区域交通一体化的新模式，发挥青白江的独特文化价值，坚持发展绿色经济、生态经济，改善生态发展环境，提升城市的文化品质和舒适度。

#### 参考文献：

[1] 惠凯，逯宇铎. 临港产业集聚研究[M]. 南京：河海大学出版社，2008.

[2] 刘曙华，沈玉芳. 产业群、城市群和港口群协同发展的国际经验[J]. 创新，2012（3）.

[3] 陈晨咨，成长春. 复合系统中港口、城市与临港产业的协调发展评价[J]. 决策参考，2013（6）.

[4] 韩东，韦颜秋. 港城互动木事下城市空间格局严谨路径研究——以天津为例[J]. 城市发展研究，2014（9）.

[5] 邵晖. 城市产业空间结构演变机理[M]. 北京：北京师范大学出版社，2011.

[6] 江曼琦. 城市空间结构优化的经济分析[M]. 北京：人民出版社，2001.