

湖南省区域经济格局演变与 空间战略结构优化

李红¹ 王泽东² 魏晓¹ 孙仲超³ 苏昌贵¹ 肖林¹ 卢召艳¹¹

(1. 湖南财政经济学院 湖南省经济地理研究所, 中国湖南 长沙 410205;

2. 南京师范大学 地理科学学院, 中国江苏 南京 210023;

3. 鲁东大学 资源与环境工程学院, 中国山东 烟台 264025)

【摘要】: 区域经济格局演变及其空间结构优化是指导地区未来经济社会发展的重要前提和基本内容。文章在系统评述我国区域发展格局演变研究成果的基础上, 借助城市综合实力评估与精确的流动大数据应用方法, 分别揭示了近 10 年来湖南省城市节点、区域内外向联系轴带以及发展板块的基本特点与演化规律。研究发现: 湖南省区域发展不平衡不充分的问题长期存在; 省会城市及其所在的长株潭板块发展势头良好, 衡阳、岳阳等城市综合实力居于前列, 但大湘西板块的城市综合实力较弱; 交通信息网络及人口对外流动数据反映出以长株潭地区为核心, 京广、沪昆高铁经济带交叉形成的“大十字”型空间格局稳定, 具有较强的辐射带动作用, 长期以来均处于湖南省区域经济发展格局的第一层级。与此同时, 仍有一些地区尚缺乏有效的发展轴支撑。综合上述判断, 对应城市节点、发展轴带、发展板块三个方面提出了湖南省“十四五”时期空间结构优化的基本方案。

【关键词】: 经济格局演变 空间结构优化 “十四五”时期

【中图分类号】: F127 **【文献标志码】:** A **【文章编号】:** 1000-8462 (2020) 11-0039 - 08

随着我国空间治理体系现代化不断提升, 以主体功能区战略为基础、构建覆盖全国国土的空间规划体系逐渐成为新时代国土开发、利用、保护、治理和协调区域发展的重要手段^[1-2]。在这一语境下, “如何制定、制定何种空间发展战略, 谋划区域发展格局”成为衔接和协调五年发展计划与国土空间规划的重要内容。即将到来的 2021 年是“十四五”的开局之年, “十四五”时期是实现第一个“一百年”宏伟目标的战略节点, 也是加快推进社会主义现代化、生态文明建设和经济高质量发展的攻坚期, 肩负着承上启下的历史使命。合理谋划“十四五”时期的空间战略格局, 将为新时代国土空间的高效开发与利用提供重要依据。

区域经济发展格局是从宏观层面认识把握一个地区经济社会发展的基本状况, 其演变过程一直受到学术界高度关注。在新时代背景下, 樊杰等系统回顾了改革开放 40 多年来中国经济地理格局和区域发展格局的演变历程, 梳理了我国从“T”字形空间结构组织骨架开始, 先后实施的东中西、四大板块和主体功能区战略的演化脉络, 详细刻画出我国区域发展格局变化的基本

基金项目: 湖南省“十四五”规划前期研究重大课题 (HNFZGH-2019005-1); 湖南省自然科学基金项目 (2018JJ3278); 湖南省科技创新计划项目 (2017XK2106)

作者简介: 李红 (1982-), 男, 湖南浏阳人, 硕士, 副研究员。主要研究方向为城乡发展与区域规划。E-mail: 15394358@qq.com。魏晓 (1961-), 女, 湖南长沙人, 研究员, 硕士生导师。主要研究方向为经济地理与土地资源利用。E-mail: xiaow86@163.com。

特征,并讨论了新时代进一步完善区域协调发展和优化国土空间的战略重点^[3-5]。在区域层面,学者们深入探讨了长三角地区的经济发展格局演变特征、城市空间结构演化过程和城市群协同创新网络结构变迁^[6-8],部分成果还针对性地提出了未来区域空间格局优化的方向和策略。与之类似的研究也扩展到整个长江经济带,陈修颖通过空间数据分析方法,较早地发现了长江经济带的空间分异特征,并指出加快其空间结构优化的关键要素和基本路径^[9];此后陈雯等人基于新发展理念,认为未来长江经济带应重点构建以“一轴两翼,三区六廊”为主体的开发格局以及相应的农业开发格局和生态安全格局,为长江经济带的繁荣健康发展提供了新的科学依据^[10]。此外,也有学者对包括珠江三角洲、湖北省在内的其他区域的空间结构演变进行了解读^[11-13]。

有关区域发展格局的影响因素方面,一般认为,资源与生态环境是格局形成的基底要素,而与经济、社会、人口密切相关的国家战略政策往往成为影响区域发展格局的重大关切。其中,杨保军等系统论述了“一带一路”倡议对我国空间开发格局的影响^[14];樊杰等对东北现象和东北振兴战略进行了解析^[15],并指出科技创新驱动对我国区域发展格局变化的影响与适应^[16];刘卫东、郭锐等则分别探讨了经济全球化和“双向开放”战略作用下的区域发展格局^[17-18];也有研究涉及国家管控^[19]、区域共享发展^[20]和低碳经济政策^[21]等具体内容。

对湖南省而言,学者们基于经济、人口、城镇化、区域政策等不同要素,系统剖析了湖南省经济空间的格局演变^[22-23]、多尺度的人口收缩过程^[24]、城市群网络格局优化^[25]、区域发展政策更替^[26]以及湖南省城市外向型经济发展^[27]等内容,探讨了湖南省在不同时段的空间发展模式,提出网络式与点轴式开发相结合^[28]、“斜十”字形^[29]、“反K”字形^[30]、“两纵一横”^[31]、“开”字形^[32]等诸多类型。

总的来看,有关区域经济社会格局演变的成果颇为丰富,但侧重未来时期空间优化布局,并在研究方法上运用流动性大数据的研究成果尚不多见。有关湖南省空间发展模式的研究具有一定的指导意义,但也存在一些不足,例如,对方案的整体论证偏于定性、一些定量分析又侧重模型模拟、优先发展与均衡发展的关系仍存在争议等。事实上,随着全球化与信息化发展,传统的“场所空间”逐渐让位于“流动空间”,导致城市与区域空间组织逻辑和发展范式发生了巨大变化,为重新认识城市及区域空间结构提供了新的理论视角^[33-34]。而大数据时代的来临,也为相关研究工作的深入开展提供了重要机遇^[35]。

综上,本文基于“流空间”理论,借助城市综合实力评估与精确的流动大数据要素提取,就近10年来湖南省经济社会的时空演变格局开展研究,以期在宏观尺度上把握湖南省城市节点、发展板块与区域内外向联系轴带的变化图景,进而提出湖南省“十四五”时期空间战略格局的优化方案,为进一步推动湖南省经济社会高质量发展、建设“富饶美丽幸福新湖南”提供借鉴。

1 研究区概况、数据与方法

1.1 研究区概况

湖南省位于长江经济带中部,是长江中游城市群的重要组成部分,东与江西省相邻,南毗广东省、广西壮族自治区,西接重庆市、贵州省,北隔长江与湖北省相望,处在我国东部沿海地区和中西部地区的过渡带、长江经济带和沿海开放经济带的结合部,区位条件十分重要。全省国土面积21.18万km²,占全国国土面积的2.2%左右,2019年GDP总量39752.12亿元,位居全国第9位,常住人口6918.4万人,约占全国总人口的4.93%。

1.2 数据与方法

湖南省14个市(州)的经济社会状况主要选取2010、2015、2018年3个时间截面数据,从经济、人口、产业角度选取GDP、常住人口、城镇化率、第三产业占GDP比重、社会消费品零售总额、高新技术产业增加值、利用国内外资金情况、国土开发强度等8项指标构建城市综合实力评价体系。首先对数据进行Min-max标准化处理,为保证不同年份数据的可比性,标准化过程选取各项指标在3个时间节点中的最大值与最小值,得分高低表征城市综合实力的相对状态。此后,通过主客观赋权法对各指

标进行加权计算，最后对不同年份的城市综合实力进行百分制换算。目前研究过程已经较为成熟，具体公式不再赘述。基础数据均来自相应年份的《湖南统计年鉴》及各市州统计公报。

空间联系网络分析主要借助交通流、信息流及人口流动大数据，对城市之间的网络联系强度进行解读。考虑数据即时性与可获得性，交通流、信息流的时间节点选择 2011、2015、2019 年，前者以两两城市之间的直达高铁班次（G/D）数量作为测度指标，后者选取百度引擎搜索指数，反映人们在不同城市之间的信息交流及对不同地区的关注程度，作为实体要素流的补充。根据研究目的，交通信息流表征湖南省省内联系通道的变化情况，人口流动数据则用来剖析湖南省对外联系的主要方向。由于 2 周及以上时段数据具有较强的稳定性，能够真实反映人口的日常流动状况^[36-37]，本研究基于百度人口迁徙实时数据，提取了 2019 年 8 月 16 日—9 月 15 日共计 31 天的人口流动信息，选取每日流入、流出湖南省前十位的重点城市及其人口流量百分比，通过数据综合处理，建立湖南省与省外城市的人口流动数据库。

2 湖南省区域经济格局演变

2.1 基本空间格局

通过指标数据计算，得到湖南省 14 个市（州）在 2010、2015、2018 年的综合实力值（表 1）。以湖南省“十三五”规划纲要中提出的“一核三极”“四大板块”等空间战略作为参考标准，对 14 个市（州）节点及发展板块的综合格局演变进行分析，以此指导“十四五”时期湖南省空间战略格局的优化提升。

表 1 2010、2015、2018 年湖南省市州城市综合实力演变

四大板块	城市	2010	排名	2015	排名	2018	排名
长株潭板块	长沙	57.39	1	85.54	1	100.00	1
	株洲	27.75	3	43.38	2	47.30	4
	湘潭	20.18	7	34.72	7	40.58	7
洞庭湖板块	岳阳	27.23	4	43.12	3	49.08	3
	常德	22.26	6	38.41	5	45.99	5
	益阳	14.15	11	24.53	11	32.15	12
湘南板块	衡阳	28.94	2	41.74	4	49.33	2
	郴州	22.55	5	37.44	6	42.32	6
	永州	13.89	12	23.67	12	32.53	10
大湘西板块	邵阳	18.96	8	29.19	8	38.23	8
	怀化	17.16	9	27.69	9	33.04	9
	娄底	14.22	10	24.63	10	32.23	11
	湘西州	8.51	13	16.91	14	21.66	14
	张家界	7.34	14	18.10	13	21.89	13

2.1.1 各市州经济格局

总体而言，2010 年以来湖南省 14 个市（州）的综合实力均有较大幅度提升，城市综合竞争力不断增强。省会长沙具有核心地位，对株洲、湘潭、益阳等邻近城市的领先优势不断扩大，省会的极化效应及“集聚阴影”现象有所显现。具体到不同要素，2018 年长沙 GDP 总量稳居“万亿俱乐部”行列，排在非直辖市/副省级城市的第 3 位，占全省 GDP 总量的 30.21%，具有较强的

经济竞争力和集聚力；人口方面，长沙市占全省人口的比重仅为 12%，远远落后于西安（26%）、武汉（19%）等中部地区其他省会城市，表明长沙集聚人口的能力依然较弱，与经济发展水平并不完全匹配。株洲、湘潭的发展状况基本稳定，处于全省的中上游位置。岳阳、郴州、怀化 3 个带动增长极，除岳阳外，其他 2 个带动增长极的综合实力发展平缓，对地区经济社会的引领带动作用并未完全显现，需要重新审视两个城市的地区发展定位，切实发挥各地区的优势资源。

在“一核三极”之外，衡阳、常德等长期处于湖南省综合实力前列（表 1），其中 2018 年衡阳综合实力排在湖南省第 2 位，仅次于省会长沙，常德排名升至第 5 位，与 3、4 名城市（岳阳、株洲）的差距正在逐步缩小。此外，永州近年来的发展保持稳中有进，先后超越娄底、益阳等城市，排在全省的第 10 位；邵阳、娄底、益阳等城市发展则比较迟缓，2015 年以来整体处于增速较低、增量落后的状态；湘西州与张家界受到特殊的自然地理环境和社会文化影响，综合实力普遍较弱。

2.1.2 各板块经济发展格局

研究时段长株潭板块的总体实力保持领先，洞庭湖、湘南及大湘西板块之间的差距较小。其中 2010 年四大板块的综合实力比值约为 35.04：21.18：21.75：22.03，2015—2018 年整体格局并未发生根本变化，但长株潭板块的比重有所下降，其他 3 个板块得到提升。从平均水平看，2010 年长株潭板块城市的平均得分 35.11，2018 年提升至 62.63，整体增幅超过 78%；洞庭湖、湘南板块的城市平均实力基本相当，2018 年平均得分较 2010 年均有较大提升；大湘西板块的城市平均得分偏低，长期落后于其他地区，尽管近年来大湘西板块的综合实力提升幅度较大，但区域低水平滞后发展的局面仍未得到根本扭转。此外在各个板块内部，城市之间的发展状况也具有非均衡特征。

近 10 年来省会城市长沙及其所在的长株潭板块始终位居湖南省核心地位，但需强化同周边兄弟城市的交流合作与功能互补，警惕“集聚阴影”现象发生；“十三五”时期所确定的岳阳、郴州、怀化 3 个带动增长极，综合实力处于中上游，不过除岳阳外，郴州、怀化的带动增长作用并未完全显现，在各自板块内部已经面临其他城市的挑战，在新时代新要求下，包括岳阳、郴州、怀化和衡阳、张家界在内的诸多城市有望在未来区域战略格局中扮演新的角色。大湘西板块长期处在全省经济社会发展的滞后区，未来需要重点培育扶持。

2.2 空间网络格局

在区域经济发展格局的演化过程中，有关发展轴的内容一直是人们关注的重要对象，通常可以通过城市网络联系加以反映。根据区域发展的一般规律，发展轴带的设计往往依托于重要的交通运输通道及信息通道。面对已经到来的高铁时代和互联信息时代，大量研究业已证明，高铁等重要交通线高度串联了地区城镇密集区和产业发展带，成为区域空间结构重组的重要支撑，往往也作为区域经济社会要素集聚和流通的主流方向，对区域国土空间开发产生重要影响^[38-40]；而百度指数能够反映人们对一个地区的关注和喜好程度，直接影响人的决策和出行，成为网络交际活动的重要形式。为此，以高铁班次与百度指数的联系强度数据为代表，尝试通过湖南省交通信息网络格局的演变剖析区域经济发展的主要特征。

2.2.1 基于交通信息流的省内网络通道分析

据图 1 所示，随着京广高铁武广段率先运营，沿线城市的交通经济联系迅速加强，其中 2011 年长沙、衡阳、郴州之间的联系强度最高，京广高铁经济带初见雏形，衡阳作为长株潭地区联系湘南的节点作用开始显现。但此时全省高铁网络密度不高，仅为 0.05，大量城市并未受到高铁经济通道的辐射作用；到 2015 年，省内高铁网络密度提升至 0.16，京广沿线城市的高铁班次普遍超过 90 列，交通经济联系强度较 2011 年有了大幅提升，怀化、娄底、邵阳、永州等城市也随着沪昆、衡柳高铁的省内组网运行而获得新的快速经济通道，为全省经济社会发展和要素流动提供了重要保障。

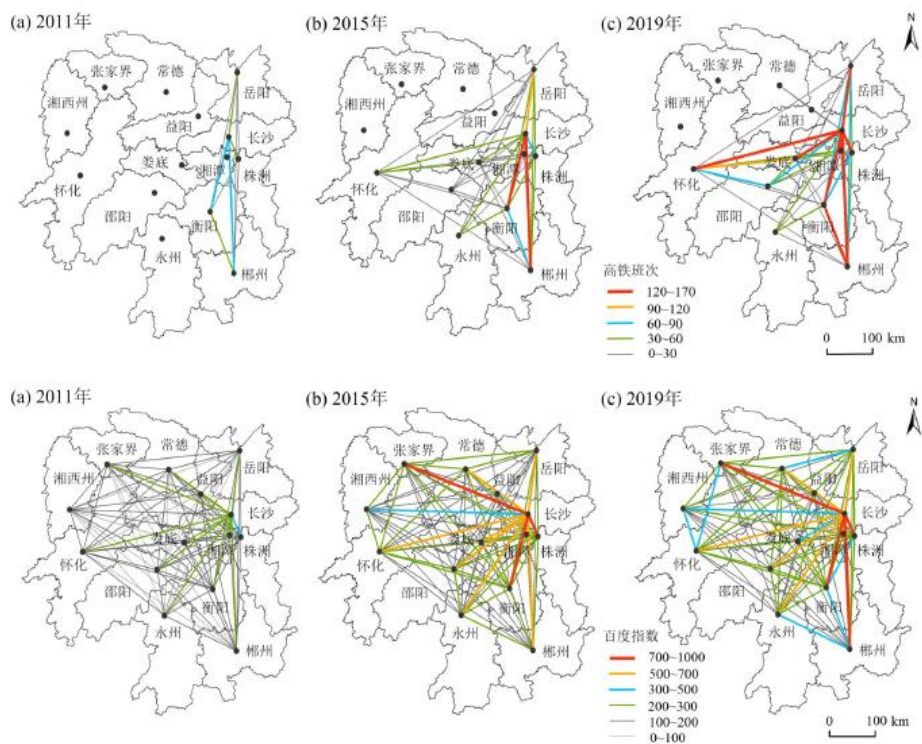


图1 湖南省交通信息流的空间网络结构演变

2019 年高铁网络结构变化不大，主要体现在既有网络的扩容增量和班次加密，岳阳作为湘北地区交通节点的作用不断凸显。新开线路则集中在长沙—益阳—常德沿线，强化了上述地区与长株潭的密切联系。然而长常段通车仍未完全打通长沙到张家界的东西行线路，益阳、常德与长沙之外的其他城市也暂未开通直达班列，可见，湘西北地区的高铁交通便捷度还处于较低水平，轴带支撑作用并未得到有效发挥。这些地区暂时被排除在高铁经济通道之外不利于地区优势资源外溢和其他地区的资源输入，一定程度上阻滞了相对边远落后地区的发展。不过值得注意的是，张家界航空交通枢纽的地位一直稳固，2019 年荷花国际机场每周执行 318 个航班，共计航线 42 条，通航包括 6 个国际和地区城市在内的 42 个城市，是仅次于长沙黄花国际机场的全省第二大空中开放平台，具有明显的门户城市特征。

研究时段湖南省信息空间具有比较显著的“核心—边缘”结构特征（图 1），骨干网络通道围绕长沙呈放射状向各市州辐射（也由各市州向长沙集聚），随着时间演化，各个城市主体之间的网络联系强度均呈递增趋势，但长沙的核心地位并未改变，2015 年，其与衡阳、张家界、株洲等地的网络交流最为频繁，形成了一个“7”字型主干结构，成为湖南省最重要的信息交互通道，其他普通市州之间的信息联系则具有边缘化特征。2019 年随着长沙与郴州的信息强度进入第一层级，湖南省主干信息交互通道演化为变形的“7”字型结构，从空间上看，基本围绕京广高铁及长张沿线城市延伸。普通市州之间的联系有所加强，张吉怀地区、岳阳与常德之间、郴州与衡阳永州之间的网络强度均超过 300。这也意味着，在核心放射状信息通道之外，形成了以湘北岳常、湘西张吉怀、湘南衡永郴为中心的三个次级小网络，省内信息网络的整体结构更加扁平，节点的多中心性和组团状态有所提升，信息通道的布局呈现出多重网络化趋势。

2.2.2 基于实时人口流动的省外联系通道分析

人口流动是区域对外交流的直接表现形式，经济、社会要素的流动常依附于显化的人口要素。从湖南省日常人口流动格局（图 2）不难发现，人口流出方向以周边省市为主，具有距离衰减特征，但受经济社会要素的吸引明显，人口流向粤港澳大湾区城市的路径最为复杂。数据统计每日人口流动进入前十位的城市，累加后共计 16 个，其中湖南省人口流向广东省的城市高达 7

个，占总数的 43.75%，分别为广州、深圳、东莞、佛山、中山、惠州和清远，构成了湖南省人口外流的主要方向。湖北省和江西省则分别有 2 个城市入围，包括武汉、荆州和萍乡、宜春，说明湖南省与长江中游城市群（长江经济带）相关城市的联系也比较紧密。此外，与湖南省接壤的重庆、广西桂林和贵州铜仁，以北京、上海为中心的京津冀地区和长三角地区均是湖南省人口外流的重要目的地。

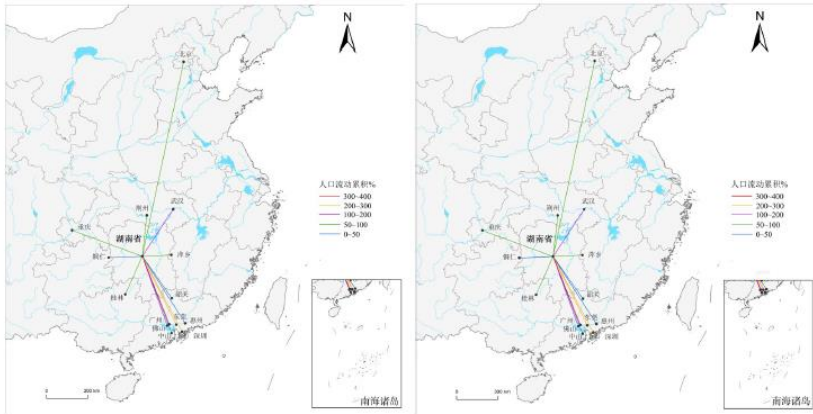


图2 湖南省日常人口流动格局（左：流出，右：流入）

与人口外流格局高度契合，人口流入湖南省的主要城市仍然高度集聚在粤港澳大湾区，同样 7 个城市成为湖南省人口流入的策源地，其中广州的累积比重最高，31 天的累积率超过 300%，意味着每天从广州流入湖南省的人口占到湖南省总流入人口的 10%左右，是典型的首位联系通道。不仅如此，深圳、东莞、佛山等流入湖南省的人口也占有明显优势，月累积比例均在 100%以上，形成了高度集聚的人口流动格局。此外，与湖南省接壤的省份均有城市进入前十位，表现出一定的邻近效应。更远距离上，北京成为唯一一个与湖南省地域不相邻但存在频繁人口活动的城市，这与首都地区强大的政治经济吸引力和辐射力密切相关。

交通信息网络和人口流动数据共同显示，京广、沪昆高铁经济带在长株潭地区交叉形成的“大十字”型空间连接是湖南省区域发展战略的核心，汇聚并串联起省内外的优势资源，“南进”粤港澳大湾区、“北融”长江经济带成为湖南省人口流动和外向型经济发展的主流方向，衡阳、岳阳逐渐成为长株潭对接湘南、湘北地区的战略支点；此外沪昆高铁沿线也具有较强的规模优势。在交通、信息网络不断增量加密的同时，区域发展格局不平衡不充分问题依然存在，湘西、湘中等相对落后地区亟需进一步完善经济发展轴的规划布局。与此同时，本研究进一步对湖南省城市内外向经济联系强度进行模型测算，发现交通信息流与人口流动数据所反映出的空间网络格局与模型模拟的结果基本吻合，二者相互验证对于指导地区未来经济发展布局具有重要价值。

3 湖南省空间结构优化方案

基于上述分析，结合城镇化率、人均 GDP 与经济社会发展阶段的耦合关系，明确了湖南省目前所处的经济社会发展阶段，借鉴空间发展战略与国土开发的主要理论^[41-43]，本研究认为，“十四五”时期湖南省空间战略结构仍将以点轴开发、都市圈打造和城市群集聚为重点方向，同时特别关注落后地区和发展短板。空间布局应注重从城市节点、发展轴带、发展板块三个方面，引领（第一）、支撑（第二）两个发展层级，对内、对外两大发展方向系统展开（图 3）。

3.1 以推动长株潭高度一体化共谋长沙都市圈发展，重塑衡阳、岳阳地区发展定位

长期以来，长株潭地区作为湖南省第一层级增长核心，在带动全省经济社会发展中发挥了重要作用。但从其他地区的发展经验来看，核心增长极要做大做强需要打破行政边界的空间界限，对内促进多中心、多组团城市实现高度一体化，更远距离上

需要构建积极稳定的城镇对流结构，强化不同地区的功能联系。2019 年 2 月国家发改委发布《关于培育现代化都市圈的指导意见》，明确指出要培育发展一批都市圈，形成区域竞争新优势。这也意味着都市圈已经成为新时代区域空间发展战略布局 and 国土空间开发的重要形式。就湖南省而言，“十四五”时期应首先从城市着手，基于更高层面、更高要求推进长株潭一体化发展，逐步打造长沙都市圈的内核动力；中长期要立足更为广阔的发展空间，积极拓展长株潭地区同周边城市，包括衡阳、岳阳、常德、益阳、娄底以及江西萍乡、宜春等外围地区的联系互动，共谋“立足长株潭、带动湘东北、辐射湘赣边区”的内核外圈联动发展的大长沙都市圈，在长江中游城市群乃至全国城镇体系中发挥更大作用。



图 3 湖南省未来“十四五”时期空间战略格局优化

当前区域竞争的重要表现形式之一是核心城市之间的竞争，要突出长沙作为省会城市的引领作用，发展利用好长株潭“两型”试验区、自主创新示范区、自贸区等国家级平台及科研高校资源，强化科技研发、先进制造、金融服务、文化创意等功能，科学提升省会城市首位度，适时开展行政区划调整，同时警惕“集聚阴影”现象发生。此外要调整衡阳、岳阳的省内发展定位，同长株潭（长沙）一致，作为全省一级多功能增长极和长沙都市圈的重点扩展方向，南部突破衡阳、北部突破岳阳，衡阳引领湘中南地区协同共进，与郴州一道对接粤港澳大湾区和北部湾城市群的资源优势；岳阳依托长江黄金水道，通过长沙（中心城市）—岳阳（港口门户与湘北中心）双核驱动，全面参与长江经济带建设。最终在全省形成“一核两极”多功能城市引领格局。

3.2 打造郴州、怀化、张家界等门户开放城市，发挥其他市州和重点县（市）支撑作用

各地依托特殊的资源优势、区位特点和交通特色，打造好湖南省城市发展的第二层级。其中，郴州作为面向粤港澳大湾区的南大门，抢抓湘南湘西承接产业转移示范区建设机遇，不断推进湘粤（港澳）合作试验区建设，扩大同东盟的经济往来，加快建成承接发达地区产业转移的新增长点；位于五省边区的怀化是重要的区域性交通枢纽，未来应进一步强化商贸流通地位，发挥好西部大通道途经优势，全面对接成渝地区和北部湾地区，建成五省边区生态经济中心城市；张家界长期以来作为湖南省重要的空中开放平台，未来应继续发挥航空枢纽优势，立足当地生态自然文化，以国际精品旅游城市为目标不断推介湖南特色，发挥外向型城市的“窗口”效应。此外，立足常德、邵阳等其他城市及实力较强的县（市）建设新增长点，形成湖南省空间发展格局的重要支撑。

3.3 强化京广、沪昆高铁经济带引领，巩固张吉怀经济带发展成果，加快长张、衡柳高铁经济带潜力开发

作为湖南省“大十字”型空间发展结构的核心，京广、沪昆高铁并不只是简单的高铁线路，其沿线集聚了省内重要的经济社会资源和大中城市，串联起湘东现代产业区、城镇密集区和湘中经济走廊，是湖南省空间发展战略的一级轴带。未来应以布局高新技术研发、先进制造和现代服务业为产业发展目标，以支撑大都市带和都市圈建设为重点方向，形成湖南省创新驱动、开放崛起的核心纽带，确保一级发展轴核心地位不改变，引领带动能力有提升。巩固和建设好张吉怀精品生态文化旅游经济带和长张（渝长厦）、衡柳高铁等二级发展轴带，前者贯通湘西少数民族地区和生态环境脆弱地区，应侧重巩固精准扶贫成果、引导和支撑区域生态经济及特色文旅产业发展；后者重在推进湘东中西部地区资源的自由流通，分别拓展同成渝地区和北部湾地区的经济社会联系，促进区域协调发展。展望未来更长时间，呼南高铁（二广高速）、兴永郴赣快速铁路有望成为新的经济增长轴带，湘中、湘南地区也将由此迎来社会经济发展的新契机和新动力，未来湖南或将形成“三纵三横”的轴带支撑体系。

3.4 协调“四大板块”内外联动发展，推动湘中地区加快崛起

按照“板块协同，内外联动，优势互补”的基本原则，对内，要以世界眼光谋划长株潭地区一体化发展，推进城镇品质建设和产业动能提升，加快形成“长株潭现代生活都市圈”；贯彻“共抓大保护、不搞大开发”的发展理念，守护好一江碧水，打造洞庭湖绿色生态经济示范区，维护好湖区生态涵养和多样性功能；支持湘南湘西地区承接产业转移、立足地区特色建成新的增长板块，统筹推进少数民族地区、边远山区及革命老区的经济社会发展和生态文明建设。长远来看，需要下大气力补足娄底、邵阳等湘中地区的发展短板，增强地区经济活力和创新动力。对外，“四大板块”应根据自身区位优势和产业资源特色，发挥“一带一部”交通枢纽大通道的优势，在不同方向上对接和融入国家“一带一路”、长江经济带及粤港澳大湾区建设，扎实做好区域分工协作，共同推进湖南省经济社会的开放崛起。

4 结论

通过城市综合实力和空间联系格局的系统分析，从宏观尺度梳理了近10年来湖南省城市节点、发展板块与区域内外向联系轴的基本特点与演化规律，揭示出目前全省空间发展格局中的一些问题和不足，成为指导湖南省“十四五”时期空间战略结构优化的重点。主要结论如下：

①近10年来，省会长沙及长株潭板块的发展势头良好，面对其他城市和地区具有明显的领先优势；衡阳、岳阳的总体实力居于全省前列，逐渐成长为长株潭对接湘南、湘北地区的战略支点；郴州、怀化等“十三五”时期的带动增长极，综合实力和发育势头略显平缓，在各自板块内部已经面临其他城市的挑战；大湘西板块长期落后于全省经济社会发展，是影响湖南省区域协同发展的重要短板地区。总体而言，京广、沪昆高铁经济带在长株潭地区交叉形成的“大十字”型格局构成了湖南省经济社会空间的主体结构，依托该经济轴，“南进”粤港澳大湾区、“北融”长江经济带成为湖南省人口流动和外向型经济发展的主流方向，围绕沪昆高铁沿线也具有较强的规模优势，湘西、湘中地区的城市发展则亟需重新定位和分类引导，培育和巩固地区经济发展轴势在必行。

②综合湖南省区域经济格局的演变趋势，结合新时代国家推进区域协同发展的重大战略举措，指出湖南省“十四五”时期空间战略结构优化可以从城市节点、发展轴带、发展板块三个方面展开，具体包括：重点推动长株潭高度一体化共谋长沙都市圈发展，重塑衡阳、岳阳地区发展定位，打造郴州、怀化、张家界等门户开放城市；强化京广、沪昆高铁经济带引领，巩固张吉怀经济带发展成果，加快长张、衡柳高铁沿线的潜力开发；协调四大板块内外联动发展，推动湘中地区加快崛起等。

参考文献：

[1] 樊杰. 我国空间治理体系现代化在“十九大”后的新态势[J]. 中国科学院院刊, 2017, 32(4): 396-404.

-
- [2]郝庆,封志明,邓玲.基于人文—经济地理学视角的空间规划理论体系[J].经济地理,2018,38(8):5-10.
- [3]樊杰,梁博,郭锐.新时代完善区域协调发展格局的战略重点[J].经济地理,2018,38(1):1-10.
- [4]樊杰,王亚飞.40年来中国经济地理格局变化及新时代区域协调发展[J].经济地理,2019,39(1):1-7.
- [5]樊杰,王亚飞,梁博.中国区域发展格局演变过程与调控[J].地理学报,2019,74(12):2437-2454.
- [6]孟德友,李小建,陆玉麒,等.长江三角洲地区城市经济发展水平空间格局演变[J].经济地理,2014,34(2):50-57.
- [7]沈惊宏,周葆华,余兆旺.泛长三角地区城市的空间结构演变[J].地理研究,2016,35(3):482-492.
- [8]徐宜青,曾刚,王秋玉.长三角城市群协同创新网络格局发展演变及优化策略[J].经济地理,2018,38(11):133-140.
- [9]陈修颖.长江经济带空间结构演化及重组[J].地理学报,2007,62(12):1265-1276.
- [10]陈雯,孙伟,吴加伟,等.长江经济带开发与保护空间格局构建及其分析路径[J].地理科学进展,2015,34(11):1388-1397.
- [11]蔡人群,林幸青,许自策.广东省区域空间结构调整优化设想[J].经济地理,2007,27(1):68-73.
- [12]林雄斌,马学广,晁恒,等.珠江三角洲巨型区域空间组织与空间结构演变研究[J].人文地理,2014,29(4):59-65,97.
- [13]卓蓉蓉,余斌,曾菊新,等.湖北省经济空间格局演变与经济空间战略效应[J].经济地理,2018,38(3):37-45.
- [14]杨保军,陈怡星,吕晓蓓,等.“一带一路”战略的空间响应[J].城市规划学刊,2015(2):6-23.
- [15]樊杰,刘汉初,王亚飞,等.东北现象再解析和东北振兴预判研究——对影响国土空间开发保护格局变化稳定因素的初探[J].地理科学,2016,36(10):1445-1456.
- [16]樊杰,刘汉初.“十三五”时期科技创新驱动对我国区域发展格局变化的影响与适应[J].经济地理,2016,36(1):1-9.
- [17]刘卫东,马丽,刘毅.经济全球化对我国区域发展空间格局的影响[J].地域研究与开发,2003(6):11-17.
- [18]郭锐,王亚飞,陈东.“双向开放”战略实施对我国区域发展格局的影响[J].中国科学院院刊,2016,31(1):51-58.
- [19]李娜,石敏俊,袁永娜.低碳经济政策对区域发展格局演进的影响——基于动态多区域CGE模型的模拟分析[J].地理学报,2010,65(12):1569-1580.
- [20]熊曦,段宜嘉.长江中游城市群共享发展水平的空间差异及成因分析[J].商学研究,2020(1):120-128.
- [21]鲁春霞,谢高地,马蓓蓓,等.国家管控对区域发展格局的塑造过程研究[J].资源科学,2012,34(9):1656-1663.

-
- [22]郭源园,胡守庚,金贵.基于改进城市引力模型的湖南省经济区空间格局演变研究[J].经济地理,2012,32(12):67-72.
- [23]熊鹰,王克林,文文明.湖南省区域经济差异及时空格局特征[J].长江流域资源与环境,2008,17(1):22-29.
- [24]周恺,钱芳芳,严妍.湖南省多地理尺度下的人口“收缩地图”[J].地理研究,2017,36(2):267-280.
- [25]陈伟,常黎丽,彭翀.基于网络化发展的长株潭城市群空间格局及优化策略[J].经济地理,2016,36(2):74-79.
- [26]赵少平,杨会全.湖南区域政策的演变——评价与反思[J].南华大学学报:社会科学版,2016,17(4):60-64.
- [27]宁启蒙,欧阳海燕,汤放华,等.湖南省外向型经济发展区域差异研究[J].经济地理,2017,37(11):145-150.
- [28]陈修颖,陈国生.湖南省区域开发的模式研究[J].经济地理,2001,21(4):394-398.
- [29]夏博辉,陈福义,刘建民.21世纪初湖南经济跨越式发展战略研究[M].北京:中国文联出版社,2000.
- [30]陈娟.“十二五”时期湖南省经济空间结构优化研究[D].长沙:湖南师范大学,2011.
- [31]赵纯凤,杨晴青,朱媛媛,等.湖南区域经济的空间联系和空间组织[J].经济地理,2015,35(8):53-60.
- [32]赵立平,张亨溢,蒋淑玲,等.湖南区域经济发展空间差异及结构优化策略研究[J].经济地理,2019,39(8):29-35.
- [33]Castells M. The rise of the network society[M]. Cambridge, MA:Blackwell,1996.
- [34]Taylor P J, Hoyler M, Verbruggen R. External urban relational process:introducing central flow theory to complement central place theory[J]. Urban Studies, 2010, 47(13):2803-2818.
- [35]杨振山,龙瀛,Nicolas Douay.大数据对人文—经济地理学研究的促进与局限[J].地理科学进展,2015,34(4):410-417.
- [36]刘望保,石恩名.基于 ICT 的中国城市间人口日常流动空间格局——以百度迁徙为例[J].地理学报,2016,71(10):1667-1679.
- [37]蒋小荣,汪胜兰.中国地级以上城市人口流动网络研究——基于百度迁徙大数据的分析[J].中国人口科学,2017(2):35-46.
- [38]姜博,初楠臣,王媛,等.高速铁路对城市与区域空间影响的研究述评与展望[J].人文地理,2016,31(1):16-25.
- [39]Kim K S. High-speed rail developments and spatial restructuring[J]. Cities, 2000, 17(4):251-262.
- [40]Hall P. Magic carpets and seamless webs:opportunities and constraints for high-speed trains in Europe[J]. Built Environment, 2009, 35(1):59-69.
- [41]陆大道.论区域的最佳结构与最佳发展——提出“点—轴系统”和“T”型结构以来的回顾与再分析[J].地理学

报, 2001, 56(2):127-135.

[42]方创琳. 中国新型城镇化高质量发展的规律性与重点方向[J]. 地理研究, 2019, 38(1):13-22.

[43]王亚飞, 樊杰. 基于中国主体功能区划的国家与省级点-轴结构解析[J]. 地理研究, 2019, 38(7):1651-1663.