

---

# 新战略下综合交通格局对武汉功能 空间的影响<sup>1</sup>

金银，黄亚平

**【摘要】**武汉市作为中部之中，地处京港澳高速及京广铁路构成的“十字形”国家级复合发展轴线交汇处，具有显著交通区位优势。新时期国家发展战略对武汉的发展提出新要求，同时对区域重大交通设施的建设提供了政策支持。重大交通设施的供给能够促进城市职能转变，带动地区经济发展，影响城市功能区空间分布，本文着重探讨在《长江经济带发展规划纲要》、《长江中游城市群发展规划》和《促进中部地区崛起规划(2016-2025 年)》的战略背景下，分析武汉综合交通格局的建设对武汉城市功能空间的影响与国家发展战略对武汉提出的城市发展要求是否吻合。

**【关键词】**长江经济带，中部崛起，综合交通格局，城市发展

## 1、新战略对武汉城市发展提出新要求

### 1.1、武汉面临的新发展战略

#### 1.1.1、《长江经济带发展规划纲要》

规划范围包括上海、江苏、浙江、江西、湖北、湖南、四川、云南等 11 个省市。纲要提出：提升长江黄金水道航运能力，加快建设武汉长江中游航运中心；建设综合立体交通走廊，提升武汉、成都、上海等机场的枢纽功能；全面推进产业转型升级，走创新驱动道路，发挥东湖高新区示范作用，强化武汉中心城市功能；培育内陆全方位对外开放高地。

#### 1.1.2、《长江中游城市群发展规划》

长江中游城市群包括“长株潭城市群、环鄱阳湖生态经济区、武汉城市圈”，规划旨在将长江中游城市群建成第一个跨行政区域的国家级城市群带动中部地区与东西部均衡发展。该规划为提出的目标定位提出将中游城市群建成“中国经济新增长极”“内陆开发合作示范区”；将武汉城市圈建成国家先进制造、科技创新、现代服务业基地和中部地区最重要的交通枢纽。

---

<sup>1</sup>国家自然科学基金：大城市都市区“紧凑·多核·弹性”地域结构理论及其应用研究项目批准号：51478199

作者简介：金银，华中科技大学建筑与城市规划学院，研究生；黄亚平，华中科技大学建筑与城市规划学院，教授。



图 1-1 长江经济带规划范围



图 1-2 长江中游城市群

### 1.1.3、《促进中部地区崛起规划(2016-2025 年)》

该规划对接《长江经济带规划纲要》和《长江中游城市群发展规划》强调两个重点：第一，将中部建成东部沿海和中西部的过渡带、沿海经济带和长江经济带中转站，扭转“不东不西”的尴尬地位。第二，与“长江经济带”的侧重点不同，该规划主要强调长江中游城市群对中部地区崛起的区域带动作用。



图 1-3 中部地区六省

## 1. 2、新战略对武汉提出发展要求

我国的区域发展战略经历了三个阶段：

第一阶段：2005 年以前我国的区域发展重在国家内部大的结构板块，其发展规划较为粗放：西部大开发(2000 年)——振兴东北(2002 年)——东部率先发展(2003)——中部崛起(2004)。

第二阶段：2006-2013 年划定国家主体功能区，如：长三角，长江中游地区，太原地区等，是在第一阶段发展规划基础上进行细化。

第三阶段：2014 年以后，国家相继提出“京津冀协同发展”、“一带一路”、“长江经济带”等发展战略。

由我国重大国家发展战略的演变体现了两大趋势：第一，区域发展重点逐渐由各区域独善其身到区域间互联互通，第二，由内需型和外向型经济并重主导下的区域对外整合开发合作。

为了响应这两大发展趋势，国家进一步编制了《长江中游城市群发展规划》《促进中部地区崛起规划(2016-2025)》，在新的战略背景下武汉的城市功能及空间发展也将发生重大转变。

### 1. 2. 1、对接外向经济合作区域，建设应对全球化的枢纽城市

国家提出“一带一路”的战略意图之一在于开放国家沿海和内陆经济，顺应内需型经济向外向型经济转型。因此，武汉作为中部崛起战略支点，长江经济带关键一环，长江中游城市群核心城市，应积极主动参与经济全球化，成为区域经济核心以及国家应对经济全球化的关键环节。武汉应走创新发展道路，转变要素驱动、投资驱动为主的发展方式，大力发展生物医药、节能环保、新能源、新材料、高端装备制造、现代物流业六大新兴战略性产业；走开放式发展道路，转变城市功能，加快建设国际化大都市。

### 1.2.2、响应对内区域统筹发展战略，打造内陆门户城市

一方面，以城市群、城市圈为单元的经济发展模式是增强区域竞争力的大趋势。实施“中部崛起”、“长江经济带”“长江中游城市群”等提升国家中部地区区域竞争力的发展战略，仅仅依靠武汉等区域中心城市是不够的。武汉应响应区域统筹发展战略，提升武汉与各层级区域的一体化发展水平。

另一方面，武汉的区位优势决定其在中部地区发展中要扮演承东启西，贯南通北的内陆门户的角色；其经济发展水平、科创实力决定了武汉在中部发展战略实施中的支点作用。

## 2、综合交通影响武汉城市功能发展

### 2.1、新时代交通方式转变对武汉的影响

#### 2.1.1、高铁时代

京广高铁全线贯通，标志着武汉跨入“高铁时代”，武汉作为中部最重要的铁路交通枢纽，汇聚了全国南北向的京广高铁和东西向的沪蓉客专。目前，武汉到全国主要城市时间大大缩短，武汉与深圳、上海、北京、西安等大城市之间已形成 4 小时高铁圈。

#### 2.1.2、地铁时代

武汉城市圈借助获批国家“两型社会”试验区的契机争取了建设城市圈城际轨道交通网的政策支持，城际轨道交通网建成后，武汉城市圈形成武汉与周边 8 市的“半小时经济圈”，成为继珠三角、长三角后又有一个有密集城铁交通网的城市群，随着城际铁路交通线网的形成，武汉城市圈迈入“城铁时代”

#### 2.1.3、航空时代

天河机场将新建 4F 级第二跑道，为国内最高等级，可起降全球最大的飞机 A380。新建 T3 航站楼定位为国际航站楼，计划新开马尔代夫、东京、吉隆坡、长滩岛、莫斯科、墨尔本、芝加哥 7 条国际航线。天河机场将成为中部最高等级机场，弥补中西部地区在国家级航空枢纽上的空白，成为北京、上海、广州之后的全国第四大枢纽机场。

#### 2.1.4、深港时代

“长江经济带”发展战略推动长江经济轴线成为国家新的战略发展中心，湖北作为黄金水道的龙腰区域，上启龙头（长三角）下接龙尾（成渝）（王振波，2015），积极发展武汉新港建设亿吨级大港。

## 2.2、综合交通格局发展对武汉的影响

### 2.2.1、枢纽地位提升推动城市职能转变

影响城市职能的因素大体可分为三类：政治因素、交通区位、自然条件。武汉最初是因滨江临水的自然条件而出现的军事堡垒；后依靠长江航道开埠发展成为内陆的工商业中心；又因长江航运能力下降，加之国家政策指导而发展成为以制造加工为主的工业城市。由其城市职能发展历史可见，交通枢纽地位的变化是武汉城市职能转变的重要因素。

---

重大交通设施的建设和发展态势影响该区域的交通枢纽地位。武汉新港、沿江综合立体交通走廊、“米字形”高铁线网、天河机场的建设完善将使武汉重新成为中部最重要的交通枢纽。武汉应抓住交通枢纽地位提升的契机，转变以制造加工为主导的城市职能，重点发展科教、金融、交通、商贸职能，巩固工业职能。

#### 2.2.2、重大交通枢纽带动节点空间的发展

大型综合交通枢纽，是有几种现代交通方式聚集交汇的城市空间，例如武汉新港深水港口、天河现代航空港、武汉高铁站；这些枢纽由于自身的高可达性能对周边地域产生很大的“集聚效应”，使得周边地域的用地性质有了更多的可能性。在合理的规划下布局与各类各等级交通枢纽相匹配，与用地地位相符合的城市功能，成为一定区域范围的中心为其周边区域提供服务。

例如上海徐家汇聚集了3条轨道交通线路和几十条公交线路是上海重要的交通枢纽，徐汇区借轨道交通1号线建设的机遇，建设集购物、娱乐、办公、商贸、休闲、住宿、餐饮、培训教育为一体的综合性商业区域，形成上海市的城市副中心。

#### 2.2.3、综合交通廊道引导城市空间的延伸

由高速公路、快速路、城际铁路线等交通线组成的武咸、鄂黄黄、天仙潜、孝应安四条综合交通廊道比单独的交通线路更具引导力，才有带动武汉这类特大城市空间延伸的能力。一方面，人流、物流、信息流、资金流等各类要素依托综合交通廊道分布，带动这四条交通廊道沿线城市土地开发；另一方面，交通廊道改变导致武汉三环外城市土地地位、地价改变，

有助于城市中心区的某些功能区依托交通廊道在城市外围选择更为合适的地域发展，由此带动城市空间沿交通廊道的拓展。

例如1947年哥本哈提出的与交通规划相适应的土地利用规划，城市空间沿5条由市中心放射出的交通线路拓展，市中心与各放射线上的次中心互动形成“指状”空间布局。

### 3、综合交通格局与新战略对武汉城市功能空间要求的耦合

#### 3.1、交通区位提升与城市多边开放耦合

##### 3.1.1、增强城市区域担当助力区域协同发展

第一，武汉作为中部地区沿江临港大城市，应抓住沿江综合立体交通走廊的建设的契机，担当对“东部沿海”和“西部开发”的“双向支撑”，助力国家区域非均衡发展向均衡发展转变，转变长江上、中、下游发展差距大的现状，加强上中下游产业和资源的区域协调。

第二，通过长江中游城市群之间的高铁及城铁的建设，增强与武汉城市圈与长株潭城市群、环鄱阳湖城市群的经济联系，协调三大城市群之间职能互补，引导武汉与长沙、江西走错位发展道路。

第三，依托城际轨道交通建设，促进武汉城市圈内部资源要素流动，向周边城市转移工业制造业，强化武汉的服务能力。

##### 3.1.2 优化城市“边缘”空间功能结构

以武汉市为核心的武汉城市圈在地域空间上联系紧密，由明显的地缘优势，但仅仅依靠地缘优势无法形成人口、经济、产业区域合理分布的城镇密集区。由高速公路、快速路、城际轨道交通、高铁线网组成的四条综合交通廊道强化了武汉市与鄂黄

黄、咸赤嘉、天仙潜、孝应安四大次区域的联合发展。

东向鄂黄黄地域与武汉实现空间连绵,打破行政界线与武汉跨界交流人口、产业、经济,扩展东湖高新技术园区辐射范围。

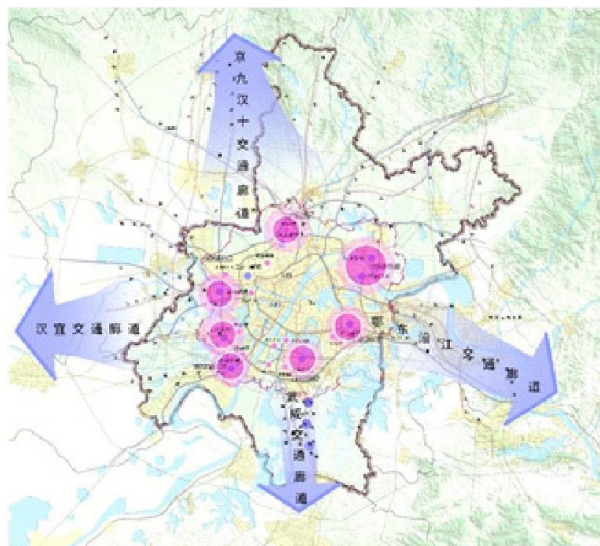


图 3-1 武汉边缘空间与周边对接意向

南向增加拓展储备空间吸引力,引导武汉与咸赤嘉次区域对向发展,培育科教创新聚集区。

西向强化常福、蔡甸两条发展轴,发展先进制造产业集群。

北向拓展临空产业空间,延伸临空产业发展轴对接孝感地区。

## 3.2、交通枢纽建设与新兴战略产业空间耦合

### 3.2.1、依托航空枢纽提质扩张临空产业板块

《武汉综合交通枢纽总体规划》指出:天河机场将成为中部最高等级机场,成为北京、上海、广州之后的全国第四大枢纽机场,天河机场的建设运营带来完善的基础设施和便利的交通、通信条件。机场相关服务和产业又扩大了地区的就业和居住人口规模,针对这些人口的扩大而增添的商业和社会服务设施,又进一步改善地区的服务条件,最终形成功能完备的空港新城,包括临空港经济技术开发区、航空产业新城、新港空港综合保税区等新型城市空间。

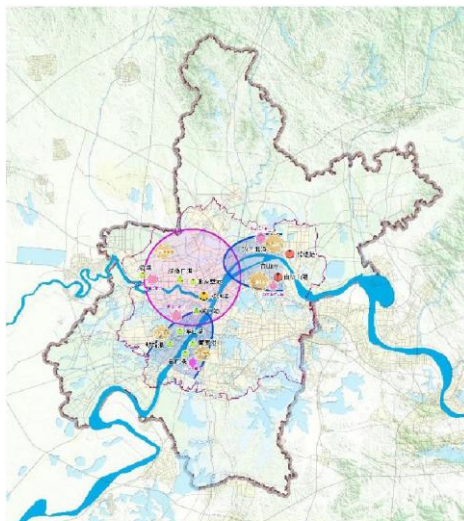


图 3-2 临空产业区

同时，武汉将改建江夏山坡机场，建设江南机场国际航空物流港。国际航空物流港周边区域将形成以中转配送、采购、增值加工、仓储、信息服务为一体的现代物流中心。

### 3.2.2、依托新港沿江分类聚集新兴产业集群

武汉新港根据其空间分布可分为东、中西、西南三大港群板块，这三大根据其主要货运类型和与之相协调的临港产业园主导产业，将带动不同性质的产业空间发展，促使石化加工、钢铁深加工、装备制造、汽车制造等一系列产业依托港口群分类沿江聚集。形成以中西部港口群为依托的新港现代服务业板块；以及以西南部港口群为依托，以汽车、机电、机械制造等产业为主导的先进制造产业集群板块。以东部港口群为依托的钢铁、石油化工运输的现代物流业产业板块。

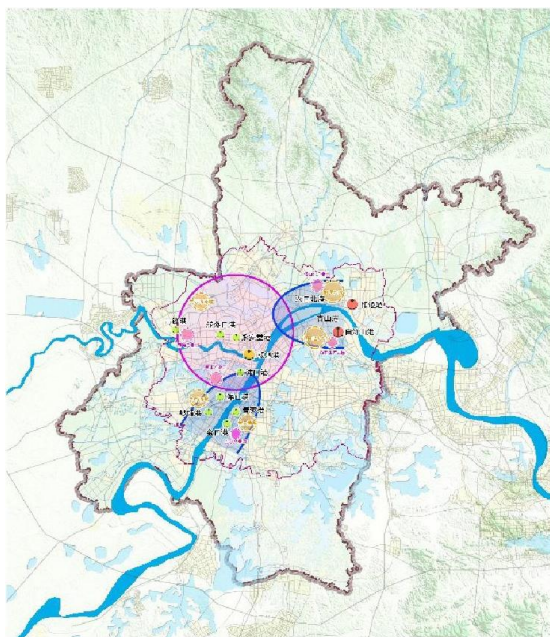


图 3-3 三大沿江产业集群

### 3.2.3、依托城际站点疏散城市中心区产业空间

城际铁路与干线铁路相比交通联系跨度并不大，但网络化、公交化运营使其主要优势。在城市区域化发展的背景下，城铁线路的延伸有利于加强中心城市与外围圈层的经济社会联系，其作用主要依靠城际站点对周边地域的辐射作用实现。城际站点不仅能够为周边小城镇带来新的发展机遇，也有利于沿线优势资源在区域范围内的合理配置，使得中心城市与周边城镇的产业层级分明，结构更为合理。

光谷火车站地处东湖高新技术开发区规划范围内，是武黄城际铁路位于武汉市内的一个城际车站，未来将是集城际铁路、长途汽车、城市轨道、常规公交等多种交通方式为一体的综合交通枢纽，是武咸城际、武黄城际铁路、地铁线路、BRT 的重要节点；此外临近光谷火车站将配套新建关山长途汽车站；因此，光谷站及其配套设施的建设，将增强该节点的集聚功能，有利于缓解高新区建成区过于集中于规划范围西部，东部吸引力不足的问题，带动东湖高新技术开发区在规划范围内均衡发展，提升东湖高新技术开发区的自身功能。

### 3.2.4、依托高铁枢纽协调配置周边用地功能

武汉一西安的铁路客运枢纽方案一按四主（武汉站、汉口站、武昌站、武汉西站）两辅（流芳站、汉阳站）规划布局。大大改善了汉阳的客运能力，均衡了武汉三镇的客流，带动汉阳地区的发展。同时，武汉西站将结合中法生态城发展节能环保、生物医药等新兴战略性新兴产业，建设聚合国际先进的生态、环保、节能技术，重点发展研发设计、健康医疗、节能环保、信息电商、文化创意、教育培训、生态旅游等产业的智慧创意产业中心，成为引导城市向西南方向发展、对接天仙潜的重要空间节点。

## 3.3、交通廊道延伸与城市新型功能

### 空间耦合

#### 3.2.1、自由贸易区

优化东西湖、东湖高新、武汉临空港开发区三大保税物流园区的交通多式联运，强化申报自贸区的基础。武汉依托现有的零大综合保税物流园区的基础，积极申报我国首个内河自由贸易区，保税物流的发展是自贸区发展的基础，武汉发展保税物流需加强综合交通联运节点建设，重点突破铁水联运、江海航线联运，在全国范围内将武汉建设成对接东部沿海和西部内陆的中部物流转运枢纽；在世界范围内建成国际中转、配送、采购枢纽城市。

#### 3.2.2、临港经济区

武汉作为黄金水道沿岸深港城市，通过武汉新港建设提升港口现代化水平和服务功能，推动发展沿江“港产城一体”的临港经济区。如：阳逻新港、阳逻新城以保税物流、钢铁及深加工、重型装备制造为主导产业；汉口北港、汉口北产业园以钢铁深加工、物流（市场、建材等）、商贸服务等为主导产业。

## 4、结语

国家重大发展政策的转变对区域核心城市的战略定位、城市职能、城市空间布局起着决定性作用。在国家强调区域均衡发展 and 经济外向型发展的背景下，武汉作为中部地区增长核心、黄金水道沿岸大都市，其城市发展必然顺应国家发展政策要求。但是实现发展政策的目标要求都需要多方面因素的支撑，武汉作为依靠区位优势 and 交通条件发展繁荣的城市，其综合交通格局的改变必然对城市发展有着巨大的推动作用。

---

本文探讨了涉及武汉的国家发展政策提出的城市发展目标和城市综合交通格局对城市功能及空间发展呈现吻合的态势，也就是说武汉综合交通格局的发展有利于推动武汉巩固城市圈中心城市地位，建成中部崛起战略支点和长江中游核心城市。

但由于有部分规划政策尚未正式出台，且目前文章分析的综合交通格局仅限于规划格局，在未来规划实施多有变数，因此本文分析的发展政策与交通格局的耦合关系未必完全成立，亟待规划进一步实施后再行论证。

## 参考文献

- [1]柯善北. “中部崛起”从梦想走进现实——国务院《促进中部地区崛起规划》解读 [J]. 中华建设, 2009, 11:24-27.
- [2]毛蒋兴, 闫小培. 城市交通系统与城市空间格局互动影响研究——以广州为例 [J]. 城市规划, 2005, 05:45-49+54.
- [3]薛冰. 武汉城市圈城铁站点地区小城镇发展路径研究 [D]. 华中科技大学, 2013.
- [4]彭丽敏. 武汉建设国家中心城市的思考——以城市功能和国家战略的动态耦合为线索 [J]. 城市发展研究, 2013, 01:14-22.
- [5]王振波, 罗奎, 宋洁, 徐建斌. 2000 年以来长江经济带城市职能结构演变特征及战略思考 [J]. 地理科学进展, 2015, 11:1409-1418.
- [6]薛鸣华, 王旭潭. 大型综合交通枢纽带动下的城市中心区城市设计——以上海西站及其周边地块为例 [J]. 规划师, 2015, 08:75-80.
- [7]王振波, 罗奎, 宋洁, 徐建斌. 2000 年以来长江经济带城市职能结构演变特征及战略思考 [J]. 地理科学进展, 2015, 11:1409-1418.
- [8]李翠军. 中、西部长江经济带在中心节点城市带动下实现崛起——兼论武汉在湖北长江经济带中的龙头带动作用 [J]. 科技创业月刊, 2010, 12:1-3.