

幸福都市圈：中国的路还很长

“扁平”大东京与“半途”珠三角

编者按

从位于广州市南端的广州南站出发,乘坐广珠城际铁路,在一个小时内就可以到达珠江口西岸的珠海,沿线经过顺德、中山等发达城市,未来还将与澳门特别行政区的轻轨相连接。而从同一高铁站出发,乘坐广深高铁,只需要 36 分钟,就能抵达位于深圳市西北部的深圳北站,途经东莞市的几个富庶的镇,而从深圳北站经过深圳市密布的地铁网络,可以直达香港落马洲,还可以经厦深高铁沿着中国东南沿线,一路深入福建省腹地。

1 月 26 日,世界银行发布《变化中的东亚城市区：十年空间增长测量》的报告,指珠三角(广州、深圳、佛山、东莞)已在 2010 年超越著名的东京都市圈成为规模最大、人口最多的世界第一大城市圈。报告称 2000–2010 年,东亚地区城市人口新增大约两亿人,其中大约 36% 的人生活在城市。东亚将近 3/4 的城市带位于中国,超过 2/3 的城镇化土地位于中国。不过,舆论普遍认为,相比发达国家的城市圈如东京都市圈、纽约都市圈等,珠三角城市带的城市发展质量还有很长的路要走。

报告同时指出,多数东亚人口仍尚未城市化,意味着东亚还有几十年的城市化进程。2014 年 3 月 16 日,国务院发布《国家新型城镇化规划(2014–2020 年)》,提出优化提升东部地区城市群、培育发展中西部地区城市群、建立城市群发展协调机制的目标,到 2020 年,常住人口城镇化率达到 60% 左右,户籍人口城镇化率达到 45% 左右。

■ 张子宇 高扬 报道

1853 年,美国海军提督马修·佩里在日本江户湾附近的浦贺登陆,100 多年后,所有第一次抵达东京的外国人都在那幅全世界最复杂的轨道交通图前陷入了沉思。佩里的时代,使者从美国军舰登陆处抵达江户(东京的古称)宫殿,可能需要数天时间。而现在,一个居住在横须贺佩里纪念公园附近的白领,可能只需要不到一个小时,就可以抵达东京市中央的千代田区,在泡沫经济时代,千代田区地价足以买下整个纽约,正如现在的“宇宙中心”——北京五道口一样。

1 月 26 日,世界银行发布报告称,珠三角城市带已经超越了东京圈,成为世界上人口和面积最大的都市圈。这一由广州、佛山、深圳及东莞组成的珠三角城市带人口数已达 4200 万人——比阿根廷、澳大利亚或加拿大的人口还多——还不包括港澳地区。除此以外,京津冀、长三角等都市圈的规模和经济量也在不断扩大。根据世界人口研究机构 World Pop 的数据,远东地区 25 个人口最密集都市圈中,有 11 个位于中国大陆(不包括港澳台地区),可预计,都市圈会成为未来中国社会的核心概念之一。

东京都市圈 GDP 相当于整个韩国

在世界各发达国家,经常有人自称工作生活在东京或伦敦或纽约,但他的活动区域可能在东京北部的埼玉县或伦敦北部 50 公里外的卢顿市又或与纽约州隔哈德逊河遥望的新泽西州。由于都市圈(也有都会圈、城市群)的出现,人类的工作和生活愈加扁平化,突破了原来固有的地方行政区划在横向(同级行政区域单位)和纵向(高低级的行政区域单位)的桎梏。世界著名的都市圈包括纽约都会圈、大伦敦、东京都市圈等。其中东京可谓最具代表性。

中科院城市地理与城市发展研究室主任方创琳告诉记者,城市圈的出现跟世界经济发展重心的转移有关,从第一次工业革命开始,先从英国到美国、日本,再到东亚各国。中国城市圈兴起的特点是由政府主导,而著名的东京都市圈则是由市场主导的一个发育很

成熟的城市群。

东京都市圈,又有首都圈、关东都市圈等别名,一般意义上包括东京都、神奈川县、千叶县、埼玉县,因此又称为一都三县。但实际上,按照日本的《首都圈整备法》,整个东京都市圈还要加上群马、栃木和山梨三县,达到一都六县的庞大规模,但人们习惯上还是按照一都三县去理解东京圈。在日本,县是省级行政单位,但一般人口面积只相当于中国的地级市规模,所以以 3–5 个大城市这样的概念去理解就可以了。

目前,生活在东京都市圈的人口接近 3800 万,其中在狭义的东京都生活的大概是 1200 万,其中又有 890 万人生活在比较市中心的区域。整个东京都市圈的 GDP 总量在 2008 年就达到 1.8 万亿美元(另据布鲁金斯研究所 2012 年 11 月数据,根据平均购买力计算,东京都市圈 GDP 为 1.5 万亿美元),规模位居世界主要大城市群中的第一位,如果把东京圈视为一个国家,其经济规模可以排进世界前十,相当于整个韩国。

东京都市圈是世界上运行最良好的都市圈,根据《经济学人》杂志刚刚发布的一项最新排名,东京被列为全球最安全的城市,其在数字化安全、医疗保障、基础设施和人身安全等方面的综合评比领先于其他大城市,另一日本大都市大阪也在前五位之列。

不会“挤怀孕”的日本公共交通

都市圈似乎是日本一个重要特色,这个 1.2 亿人口,37 万平方公里的岛国,除了东京圈外,还有大阪都市圈(又称京阪神都市圈、近畿都市圈)和名古屋都市圈(又称中京都市圈),其规模都可以进入世界前 15。加上福岡、札幌等另外几个,夸张地说,7 大都市圈,几乎组成了整个日本。

以都市圈的交通卡为例,假设一个人在东京乘坐火车一路向西,“西瓜卡”(关东地区的交通卡)的使用范围,就是东京都市圈的边界。当开始用“正中卡”(意思是名古屋是日本的正中央)结算时,就进入了中京都市圈的范围,继续往西,又会进入近畿都市圈的“走不?”卡(ICOCA 卡,名字近似日本关西方言“走不?”)的使用范围。事实上,近年来日本各

地交通卡通用的情况进很普遍,预示着更加扁平化的都市生活。

日本都市圈的数量和规模,超过和自己人口面积接近的英法德等国家,和美国相当。这一点和日本高度的城市化水平以及发达的铁路交通体系有重大关系。日本的农业人口只有总人口的 1%–2%,这意味着几乎所有的日本人都生活在城市。

在交通方面,从东京都内出发,乘坐新干线,仅需 10 分钟左右,就可以到达日本第四大城市、神奈川县的首府横浜。而京阪神都市圈的三大城市大阪、京都和神户之间,乘坐新干线也只有 15 分钟距离。更重要的是,日本的新干线车站都在市中心所在,围绕着新干线车站,又有完备的轨道交通体系。这一点和我们常见的大量位于荒郊、远离市中心的高铁站形成鲜明对比。除了新干线这种高速干线交通外,日本都市圈的组成部分均有完备的轨道交通体系,从一个都市圈的任何一点到另一点,几乎都有多于一种的轨道交通方法可以选择。轨道交通体系是世界目前都市圈最重要的运行基础,日本在这方面可谓做到了极致。

正因为有极致的基础交通设施,尽管有 3800 万庞大人口,东京都市圈的城市病却并不严重,交通不堵塞(因为坐轨道交通已足够方便快捷),地铁也不至于要把人“挤怀孕”(早年拥挤程度和现在中国的北京等地相当,如今已大为缓解),人员能够畅顺地流动在都市圈的各点之间。也正是由于没有严重的大都市病,日本一般没有逃离东京大阪的说法。相反,由于这些大城市工作机会多,生活也算舒适便利,导致日本年轻人不断迁往大城市,地方人口不断减少出现过疏化,是困扰目前日本的主要问题。

中国都市圈制度层难扁平化

根据世行报告,城市管理碎片化是中国迅速城市化过程中亟待解决的问题,由于许多城市正在融为一体,却分处不同的行政管辖范围之内,为城市化带来困难。此外,有的地区需要行政权的合并,而在一些地区则可能需要加强地方政府权力,以平衡过度集中的上层权力。方创琳认为,要通过大都市战略来解决这一问题,对于整体性的区域问题,如

空气污染、河流、交通等,城市之间需要协同解决。更多的问题则应诉诸市场,尤其是珠三角作为一个市场化程度很高的城市群,应利用好其优势。

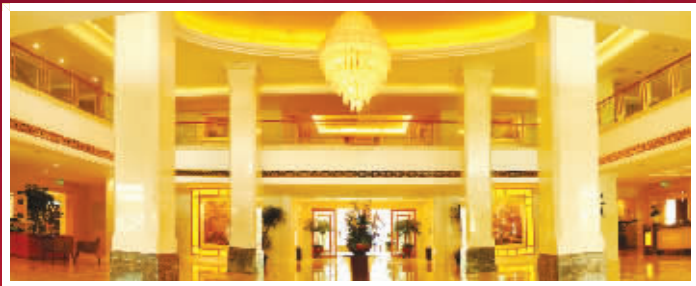
与日本相比,中国都市圈除了基建滞后外,制度层难以扁平化也是重要一点。日本都市圈的形成,不但有着“物理性”的变化,即人口流动、交通设施整備、住宅区和商业区建设等,也伴随着行政改革——所谓的平成大合并,即 1990 年代以后,日本各地都根据自身城市化的进程,适量地在各地减少“町”和“村”这两种行政单位,增加“市”这一行政单位,简单来说,可以理解为中国语境中的“并县(村)为市”。

相比之下,中国尽管也在大力推进城镇化,但行政区划体制改革却没有跟上速度,市、县、市、省市之间依然经常纠结于相关问题。由此又带来了各种边界问题,边界内外差异明显,即便是深圳这样的大都市,甚至还残留着“关内”和“关外”这样历史遗留的旧体制下的区别。事实上,在中国的几大都市圈内,从银行卡的所属支行到电信运营商,到更重要的医疗、教育、户口、福利等,种种区隔都仍带来生活的不便。

已有媒体指出,世行的报告有失偏颇。城市群或城市群的根本是一体化,这使其有别于简单的城镇化——单个的城镇化连成一片,城市的边际消失了,才称其为城市群。更重要的是,往往城市群或城市群就是经济圈。以一体化的生活圈和一体化的经济圈标准来看,不仅包括港澳在内的大珠三角没有达到标准,而且珠三角九市也还处在半途中。

不仅是珠三角,世行报告还指出,长三角一体化进程的主要障碍亦是行政区划的分割,在规则体系共建,市场监管共治方面的能力尚待提升。另外,要想寻求更大的发展空间,长三角地区须保证沪浙周边城市群协调布局,使合肥城市群、南京城市群、杭州城市群和上海城市群联动协调发展。

所谓现代意义上的都市圈,并不是在地图上看到 N 个相邻的都市都有巨厦千栋,蚁族百万,而是在一个广域范围内,人人都可以无缝平地享受到均等的工作、生活和社会资源。从“城市让生活更美好”这一都市圈的核心精神价值来说,已成为“世界第一”的珠三角城市群,还有很长的路要走。



上海延安饭店总经理温书良、汪爱梅书记携全体员工向社会各界朋友问好，

恭祝全国人民新春快乐！

Wish all people a happy New Year

2015

2015
农历乙未羊年
Happy New Year

｜ 上 ｜ 海 ｜ 延 ｜ 安 ｜ 饭 ｜ 店 ｜

南京军区上海延安饭店位于上海市中心静安寺高档商务区,系南京军区直属宾馆,主要承担全军来沪首长、机关、部队和会议的接待任务,同时为国内外宾客提供有偿服务。

饭店于 1962 年 4 月 15 日开业,由时任全国人大常委会副委员长郭沫若题写店名;开业以来,饭店始终坚持为军服务方向,立足上海,“保障首长、服务部队”,以军为主,服务社会。曾先后经历了三次发展时期,1962.4—1980.4 为纯事业单位,主要接待陆军团以上军官时期;1980.4—1998.12 实行事业单位企业化管理,接待与经营协调发展时期;1995 年饭店进行全面更新改造,由原来的军队招待所一跃成为三星级旅游饭店,为饭店跨越式发展奠定了基础。1998 年 12 月饭店转为以军为主、有偿服务为辅的发展时期;为了适应形势和发展需要,饭店于 2005 年再次投资 5000 多万元进行全面的重新装修,经过全面装修后的饭店集住宿、餐饮、会议、商务和康乐为一体,设施现代、装饰时尚、功能齐全的四星级旅游饭店。