

# 网络布局与差异整合：“新经济”背景下城镇带空间规划策略探索\*——以宁宣黄城镇带为例

Network Layout and Different Integration, Urban Spatial Planning Strategy under the Background of 'New Economy': A Case Study of Ning Xuan Huang Urban Belt

陈宏伟 张京祥 耿磊 CHEN Hongwei, ZHANG Jingxiang, GENG Lei

**摘要** 基于“新经济”这一全新的发展背景,探讨城镇带空间规划策略。总结“新经济”发展推动下城镇带空间的一般特征,认为呈现出多元化的产业空间载体、弹性化的城镇产业布局、生态化的基质空间支撑和网络化的区域交通组织特征。以此为导向,结合宁宣黄城镇带既有的发展基础和空间组织问题,提出网络布局和差异整合的总体思路,并提出5条具体路径:整合现有产业基础,打造类型多样、弹性布局的“新经济”载体;建设特色小镇体系,提升生态空间的“新经济”开发效益;加强生态空间的保护,保障区域发展的生态基底;联接各类“新经济”载体,构建复合的区域交通网络;建立合作共赢机制,推动“新经济”协同发展。

**Abstract** Based on the 'new economy', a new development background, this paper discusses the spatial planning strategy of urban belt. It summarizes the general spatial characteristics of urban belt with the development of 'new economy', which diversified industrial space carrier, flexible urban industrial layout, ecological matrix space support and network of regional traffic organization. As a guide, combined with the existing development foundation and the spatial problems of Ning Xuan Huang Belt, the paper puts forward the overall idea network layout and difference integration, and puts forward 5 specific paths: integrate existing industrial base to create a diverse, flexible layout of 'new economy' carrier; construct characteristic towns to improve the economic benefits of the ecological space; strengthen the protection of the ecological space to ensure the ecological security base of regional development; construct the regional traffic network to connect various new economic carriers; establish a win-win cooperation mechanism to promote the coordinated development of 'new economy'.

**关键词** 新经济 | 城镇带 | 网络布局 | 差异整合

**Keywords** New economy | Urban belt | Network layout | Different Integration

文章编号 1673-8985 (2017) 04-0107-07 中图分类号 TU981 文献标识码 A

## 作者简介

陈宏伟

南京大学建筑与城市规划学院  
硕士研究生

张京祥 (通讯作者)

南京大学建筑与城市规划学院  
教授,博士生导师

耿磊

南京大学城市规划设计研究院有限公司  
规划师,硕士

## 0 引言

城镇带是以交通轴线为依托,大、中、小城市(镇)协同发展的带状区域,是区域城镇群体空间组合的重要形式之一。弗里德曼的“核心—边缘”理论模型(1964)隐含了若干核心区依托于交通轴线相互关联而形成带状区域的过程<sup>[1]</sup>。陆大道(2002)的“点—轴”空间系统理论系统论述了区域带状空间结构形成的内在机制<sup>[2]</sup>。在规划实践层面,不同的学者从不同

的角度对城镇带的空间组织策略进行了探讨,包括区域多主体合作与协调<sup>[3]</sup>、城乡协调<sup>[4]</sup>、特定区域的规划发展策略<sup>[5-7]</sup>等。城镇带的空间规划组织与社会经济发展背景密切相关。创新驱动是当下转型发展的重要趋势,以信息技术为基础、以科创和文创产业为典型代表的“新经济”成为主要的着力点。《十二届全国人大四次会议政府工作报告》指出“培育壮大新动能,加快发展新经济”,“推动新技术、新产业、新业态加

\*基金项目:本文为国家自然科学基金项目“基于精明收缩的城市工业园区转型再生研究”(编号:51578276)资助成果。

快成长”。在“新经济”的发展背景下,以特色小镇为代表的新兴产业空间载体开始出现,使得城镇带整体上呈现出不同的空间组织特征,这无疑带来了新的规划命题。城镇带的空间规划不仅是新空间形态之下的被动应对,也应是提前布局的主动作为,在有潜力的区域塑造利于“新经济”发展的空间组织。本文在梳理“新经济”背景下城镇带空间特征的基础上,基于“宁宣黄成长带发展战略规划”的部分成果,对宁宣黄城镇带“新经济”发展基础与空间组织问题进行研究,并探讨区域空间组织和规划的策略与路径。

## 1 “新经济”背景下城镇带空间特征

### 1.1 “新经济”的概念与内涵

“新经济”的概念起源于20世纪90年代的美国。当时,美国经济经历了十几年持续的高增长,于是有人乐观地认为“经济周期已经消除、通货膨胀已经消亡、股市将长期繁荣”<sup>[8]</sup>,并将这种“长期繁荣”(Long Boom)的经济现象称为“新经济”。1997年,美国的《商业周刊》杂志撰文驳斥了这种观点,指出“新经济”并非意味着经济的长久繁荣,其本质是经济全球化和信息技术革命。还有学者认为,所谓“新经济”实际上就是知识经济,即区别于以传统工业为支柱产业、以自然资源依托的新型经济,这种新型经济以高技术产业为支柱,以智力资源为主要依托<sup>[9]</sup>。

中国当前的“新经济”概念与之有着不同的内涵。2016年,李克强总理在政府工作报告中提出“新经济”,并指出“新经济”不仅指三产中的互联网+、物联网、云计算、电子商务等新兴产业和业态,也包括工业制造中的智能制造、定制化生产,还涉及家庭农场、股份合作制与农村一二三产融合发展等。有学者比较了中美“新经济”概念,指出“新经济”的一般含义是由技术创新和制度创新所带来的经济持续增长的现象<sup>[10]</sup>。还有人认为,“新经济”实质上就是创新性经济,其来源有4个方面:靠技术进步直接产生新产业,靠社会进步衍生新业态,靠商业模式创新带来新发展,靠技术进步对传统产业

进行改造升级<sup>[11]</sup>。由此可见,在当前的发展语境下,“新经济”实际上指的是创新性的经济,而从产业类型来看,主要包括4类:以科研、信息服务、金融等为代表的生产性服务业,技术密集型的制造业,经由高新技术改造的传统产业与各种类型的地方特色产业<sup>[12]</sup>。

### 1.2 “新经济”背景下的城镇带空间特征

#### 1.2.1 多元化的产业空间载体

“新经济”具有不同的产业类型,相应地,“新经济”的空间载体也是多元的,其集聚的新经济要素也有所差别。首先,是高新区、科学城等各类创新要素高度密集的区域,如北京的中关村,通常具备高校、研究机构、企业、孵化器等多元的产业创新主体,集设计、研发与产业化于一体,产业类型以高新技术产业、生产性服务业和文化创意产业为主<sup>[12]</sup>。其次,是各种形式的产业园区或创业园区(例如各类创客空间),通常集聚了大批的创新企业,其产业类型趋于多元,既包括互联网、云计算、电子商务等新兴的信息经济业态,也包括3D打印、智能制造等技术密集型的制造业。最后,还包括特色小镇以及部分乡村地区,产业、旅游、文化、生态多元融合,产业形态以特色产业、文化旅游、三产融合等为代表。

#### 1.2.2 弹性化的城镇产业布局

网络的发展对“新经济”的空间布局特征具有重要影响。在互联网的推动下,信息、资金、技术的流动超越时空的约束,产业的空间布局更具弹性<sup>[13]</sup>。要素在空间中的集聚与扩散方式发生改变,并不严格遵循“中心—边缘”的规律,就近扩散、等级扩散强度减弱,依托于网络产生跳跃性扩散的可能性增加<sup>[14]</sup>。不同业态布局的空间偏好也有所差异,以商业管理、艺术设计、广告电影等产业业态更依赖于中心城区,而偏于技术发明和创新的产业业态更多地分布于中心区外<sup>[15-16]</sup>,一些地方特色产业则分布于小城镇与乡村地区。总体而言,各类“新经济”空间载体在区域中的分布更具弹性化,除了大城市中心区,城市边缘区、小城镇与乡村地区都有可能成为“新经济”产业的成长点。

### 1.2.3 生态化的基质空间支撑

区域“新经济”的发育还与生态资源的分布表现出密切的相关性,出现了所谓“有风景的地方就有新经济”的现象<sup>[17]</sup>。这既是源于有意识的规划和倡导,也是经济社会发展的客观规律。例如,杭州城西地区依托优质的生态资源环境打造了一系列“新经济”产业载体(以梦想小镇为代表),集聚了大量的创新人才与创新企业,形成了以信息经济为主体的“新经济”产业区域,成为杭州“新经济”发展的标杆地区。上述现象同样见于国外城市发展进程中,美国的“波兹曼”发展模式便是典型代表。波兹曼位于美国西部落后山区,起初以农牧业和资源开发为主导产业,近十几年来,凭借其生态环境优势大力发展酒店、旅游和娱乐业,医疗保健产业也迅速跟进,成为西半球重要的文化娱乐中心和区域医疗中心。尽管生态空间并不必然孕育出“新经济”,但却是发展“新经济”的重要资源,这使得区域中具有良好生态环境的边缘地区或乡村地区展现出重要的潜力。

#### 1.2.4 网络化的区域交通组织

产业形态的多元化以及产业布局的弹性化使得区域中“新经济”的各类空间载体布局趋于多样化和分散化,既可以集聚于区域内的城市中心区,也可以分散于城市的边缘区(如城市郊区的各类科学城、产业园区等),还可以呈点状散布于小城镇和乡村地区。“新经济”的发展要求人流、信息流、物流的广泛互动,因而区域内的空间单元不是孤立的单元,也不是分散的“飞地”,而是密切联系而形成的有机整体。这依赖于网络化、多层次的交通体系。城镇带中核心城市之间的高快速城际交通构成区域联系的基础框架,以各类新经济产业空间载体为节点,城市核心区、城市边缘区与乡村地区互相之间形成紧密的次级交通网络。

## 2 宁宣黄城镇带“新经济”发展基础与空间组织问题

### 2.1 宁宣黄城镇带“新经济”的发展基础

宁宣黄城镇带包括南京、宣城、黄山3市,共25个区(县),面积2.87万km<sup>2</sup>(图1),人口近

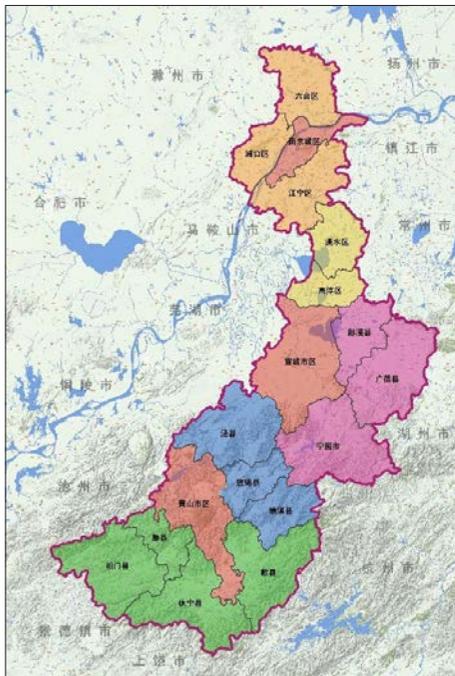


图1 宁宣黄城镇带区域范围图

资料来源:南京大学城市规划设计研究院,《宁宣黄成长带发展战略规划》。

1 200万。宁宣黄城镇带拥有着深厚的自然、生态、人文底蕴,多元的高端制造、科技创新等新兴产业,以及交通设施、人才等基础要素,拥有着发展“新经济”的得天独厚的条件。一方面,区域内各类生态、文化资源密集分布,成为“新经济”发展的环境和产业依托。城镇带北部以历史文化资源为主,数量众多的历史文化遗址呈点轴集聚;南部生态景观和历史文化资源兼具,并在空间分布上成片蔓延。其中,世界级文化遗产4处,国省级地质公园、自然保护区、风景名胜区31处,省级及以上历史文化名镇(村)47处,3A级以上旅游景区62处,南京古都、高淳慢城、宣城诗书画艺、黄山名山徽村等便是典型代表(图2)。另一方面,以国家级、省级开发区为主体,以特色科创、文创园区、众创空间为补充的产业空间载体构成了区域“新经济”发展的基础框架,吸引人才、技术、资本等各类创新要素逐步集聚(图3)。例如,南京拥有10个国省级开发区、多个众创空间以及紫金科技创业特别社区,形成了比较丰富多元的“新经济”空间载体体系;宣城在已

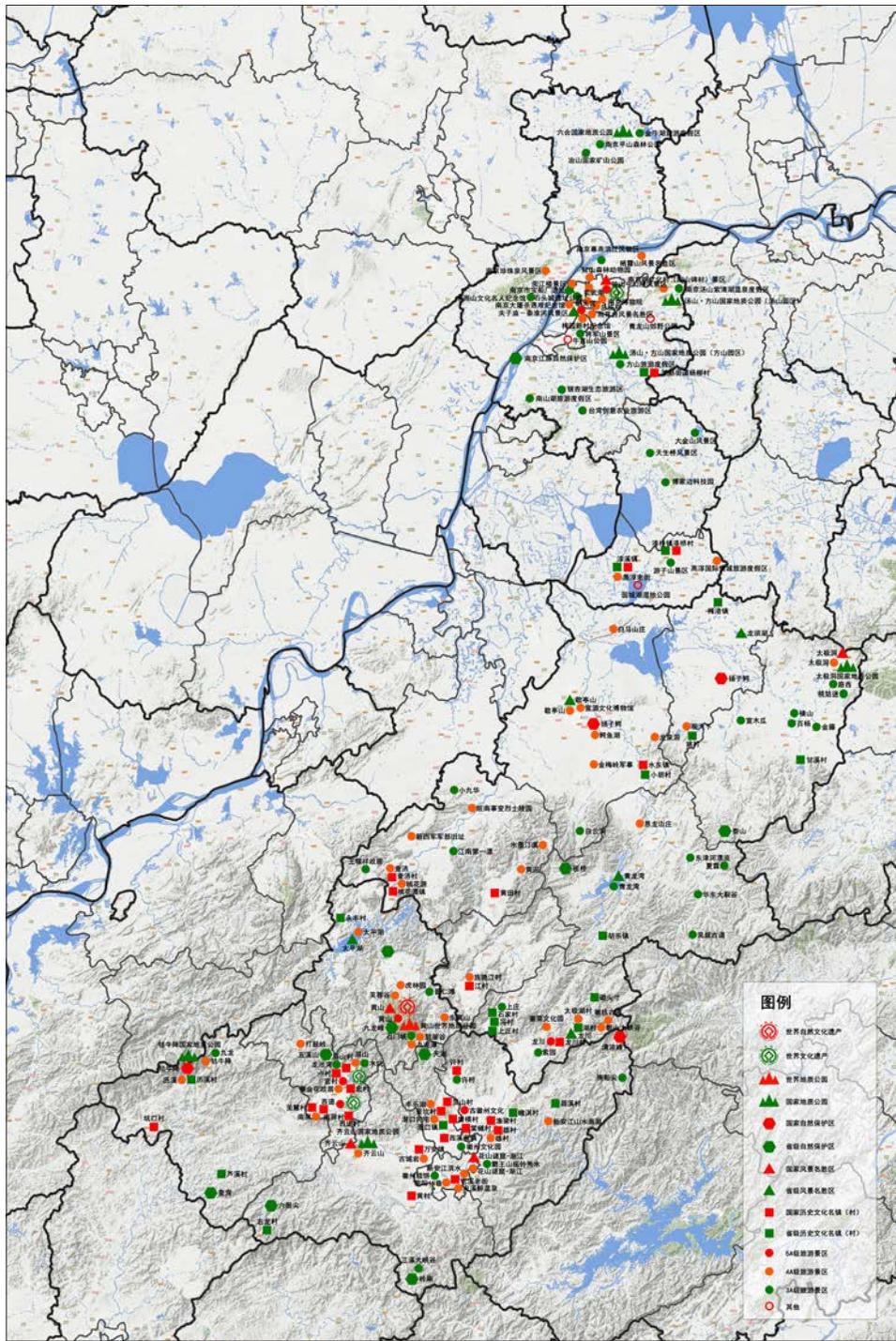


图2 宁宣黄城镇带生态、文化资源分布图

资料来源:南京大学城市规划设计研究院,《宁宣黄成长带发展战略规划》。

有的开发区体系基础上建设文房四宝主题众创空间,丰富产业类型;黄山歙县开发区也大规模扩区,提升产业承载能力。生态、文化、人才与产业的初步集聚,构成了宁宣黄城镇带孕

育和发展“新经济”的重要基础。

## 2.2 宁宣黄城镇带空间组织中的主要问题

尽管宁宣黄城镇带具备了一定的基础条



图3 宁宣黄城镇带“新经济”产业载体分布图  
资料来源：南京大学城市规划设计研究院，《宁宣黄成长带发展战略规划》。

件,但相比于新经济发展的实际要求,区域的空间组织仍然存在着诸多问题,主要体现在以下几个方面。

(1) 新经济产业的载体较为单一,产业功能有待提升。区域内的新经济发展载体仍以传统的经济开发区为主,众创空间多集聚于南京城区,溧水、高淳以及宣城,黄山的新经济载体较少,未能充分整合现有人才、技术、资本等发展要素。

(2) 生态空间对新经济的促进作用不明显。宁宣黄城镇带区域具有高质量、多样化的生态空间,是新经济发展的核心依托,然而当前对区域生态空间的利用以简单的旅游观光为主,与各类经济、文化资源的联动不足,难以形成对新经济发展的实际支撑。

(3) 生态空间的保护缺乏。区域内大量的山水生态空间处于既未利用也未保护的状态,这为城镇带的未来发展埋下了隐患。如果没有明确的引导和保护,这些生态空间将很可能在快速投资过程中陷入低端开发中,导致生态品质和空间开发品质的双重损失。

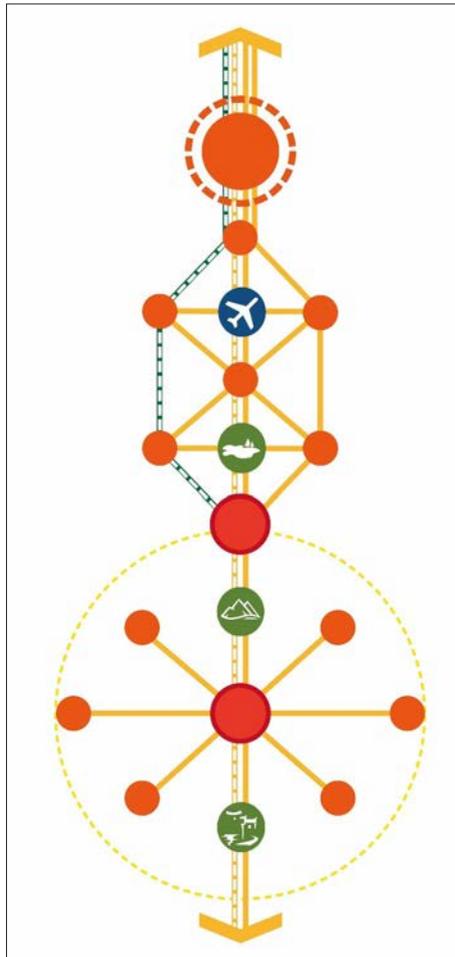


图4 宁宣黄城镇带空间组织模式示意图  
资料来源：南京大学城市规划设计研究院，《宁宣黄成长带发展战略规划》。

(4) 区域交通体系尚待完善。高速公路网络多处存在断头、通而不畅等问题,南北向高铁、城际规划迟缓。例如,郎溪向溧阳方向高速公路断头,宁国向杭州方向高速公路断头,宁宣高速高淳至宣城段长期未开通,泾县、旌德县长期不通高速公路,芜黄高速公路长期未明确线型,淮扬镇南延仍未确定等。

(5) 城市间缺乏协调与合作。宁宣黄城市间协调发展的平台和框架建设相对滞后,缺乏具体的区域协调机制和办法,区域新经济发展的产业、生态、交通等区域协作的具体事务难以衔接。

### 3 宁宣黄城镇带空间规划总体思路与具体路径

#### 3.1 总体思路

##### 3.1.1 网络布局

随着“新经济”的发展,产业的空间载体趋于多元,同时由于互联网的影响,产业的空间布局具有弹性化与分散化的特征,特别是某些生态资源丰富的地区展现出良好的发展潜力。在这样的背景下,仅依靠传统的以大园区、大城镇为依托的经济发展载体已经难以满足新经济培育的需要,依托于生态特色、优质环境、较低成本的外围新空间价值不断显现,以特色小镇为代表的产业专业化、分布弹性化、生态据点式的新经济空间形态兴起。在区域层面,这使得城镇带空间体系中城镇实体空间与生态基质空间具有同等的价值。因而,在城镇带的空间布局上,不再以城乡用地的连片蔓延为导向,而是打造与“新经济”发展相匹配的网络化的城镇带发展格局。具体而言,即构建多样化、弹性布局的新经济空间载体,并以快速交通体系为支撑,全域联动,形成功能联系紧密但空间据点式、特色化、生态化发展的网络体系。

##### 3.1.2 差异整合

在整体层面的网络布局之下,宁宣黄城镇带需要针对不同地区的不同特征与需求,采取相应的策略与措施,形成差异化的交通整合模式。对于南京主城区而言,新经济相关的资源与产业高度集聚,高速铁路、城际铁路、高速公路、地铁等多种交通方式交织,应进一步完善城市综合交通网络的建设,提升城市综合枢纽的地位和作用,以强化产业的集聚效应、突出中心职能。对于溧阳、高淳和宣城而言,城镇地区与自然湖泊交错相连,铁路、公路与空港枢纽交汇,应利用空港枢纽和生态优势培育新经济,加密区域内的交通联系网络,为各空间单元的一体化协同发展提供有力支撑。对于黄山地区而言,城镇、乡村散落布局,应根据实际地形条件,重点完善相近的新经济空间载体节点之间以及其与综合的城镇服务中心之间的道路联系,实现联动发展(图4)。

##### 3.1.3 总体结构

对应于区域“网络布局”与“差异整合”的空间组织模式,宁宣黄城镇带的空间结构为

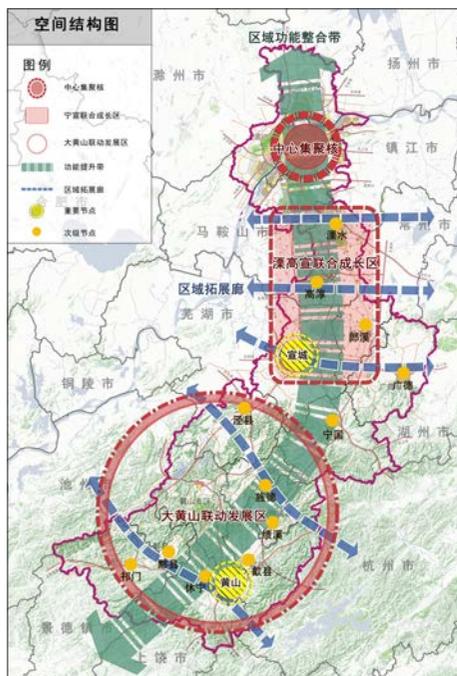


图5 宁宣黄城镇带空间结构图  
资料来源:南京大学城市规划设计研究院,《宁宣黄成长带发展战略规划》。

“一核两区,一带五廊”(图5)。“一核两区”指南京主城核心、溧高宣联合成长区与大黄山联动发展区。以南京主城为核心,提升商务商贸、科技、金融等现代服务业,依托大学城、各类产业园等创新载体,积极培育软件研发、生物工程等高新技术产业。溧高宣联合成长区指以宣城、高淳、溧水为重点,利用禄口、芜宣机场两大空港,以及石臼湖、固城湖和南漪湖3大生态资源相接的优势,发展临空型高新技术产业,并向会议会展、总部基地、研发基地等新兴业态延伸,在交通一体化的支撑下,形成紧密同城化的城镇功能发展区。大黄山联动发展区以黄山为重点,借助皖南国际旅游文化示范区建设契机,整合绩溪、黟县、泾县等周边县市,重点突破休闲旅游以及由此衍生的文创、健康等产业类型,加强产品的整体包装与协同开发,使区域内的城镇和乡村单元形成紧密协作、品牌共享的联动发展区。“一带五廊”指区域功能整合带和区域拓展廊。区域功能整合带是贯通3个重点空间发展单元的纵向发展带,区域拓展廊是依托区域性交通要道构建的5条横向发展廊,链接到周边城市圈城市群,使宁宣黄城镇

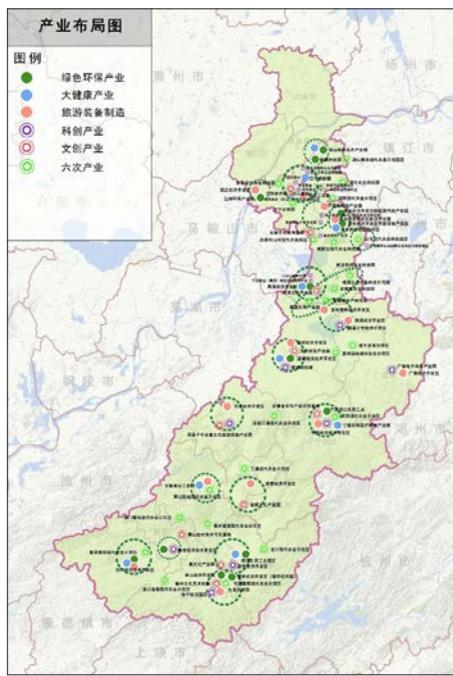


图6 宁宣黄城镇带各类新经济载体及其布局  
资料来源:南京大学城市规划设计研究院,《宁宣黄成长带发展战略规划》。

带融入区域发展格局。

### 3.2 具体路径

#### 3.2.1 整合现有产业基础,打造类型多样、弹性布局的新经济载体

宁宣黄城镇带具备产业、生态、文化、技术等新经济发展的多种要素,应依托现有的各类园区进行产业整合,打造类型多样、弹性布局的新经济产业载体。依托城镇带高科技企业园区和经济技术开发区,发展信息通信、网络、软件、3D打印等为代表的高技术产业,建立研发、电商、科技体验等为主要方向的科创产业载体。依托文化基地、创意产业园区,打造工艺品、文化衍生、特色制品为主要方向的文创产业载体。整合区域内温泉、自然风光等生态旅游资源,与各类专业化的园区(如生物医药、绿色能源等)紧密结合,构建以绿色环保、生命健康、旅游装备为主导方向的产业载体。依托区域内现代农业园区,促进农业与互联网+、众筹、休闲体验等方式的融合,打造以六次产业为主导方向的新型农业载体。由于产业类型的不同需求以及城镇带各地区的资源要素基础各异,这些新经济

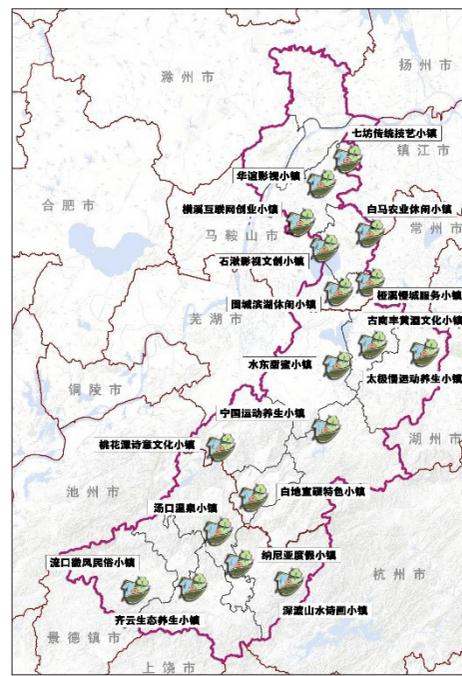


图7 宁宣黄城镇带特色小镇体系  
资料来源:南京大学城市规划设计研究院,《宁宣黄成长带发展战略规划》。

载体在空间分布上具有弹性化特征,散布于城镇带城镇实体空间或基质空间中,既有紫金科创园这样嵌入城区的产业园区,也有青山软件小镇这样分布于城市边缘区的特色小镇,还有作为六次产业载体的美丽乡村(图6)。

#### 3.2.2 建设特色小镇体系,提升生态空间的新经济开发效益

特色小镇是当前整合生态、文化、经济资源发展新经济的新兴空间载体。宁宣黄城镇带具有丰富的生态资源,是发展新经济的核心优势之一。以良好的生态空间为基底,整合地区特色的信息经济、块状经济、历史人文等资源,建设特色小镇体系,改变当前以旅游观光为主的生态空间利用方式,形成各具特色的“旅游+”产业模式,将生态空间对新经济的促进作用最大化。对南京而言,利用其深厚的传统文化与文化创意产业优势,打造以传统技艺、影视文化、互联网创业、农业休闲等为主题的特色小镇;以宣城、黄山为例,利用其得天独厚的自然、人文优势,打造以运动养生、民俗、文化体验、休闲保健为主题的特色小镇(图7)。同时,围绕特色小镇,引入会议、展览、赛事、节事等活动,提升国

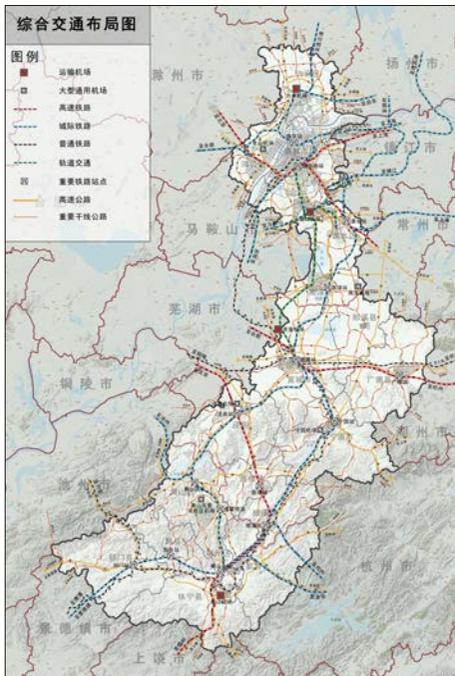


图8 宁宣黄城镇带综合交通体系图  
资料来源：南京大学城市规划设计研究院，《宁宣黄成长带发展战略规划》。

际影响力，从而进一步集聚高端要素，塑造复合型功能小镇。特色小镇的建设使得生态空间的新经济效益显现出来。

### 3.2.3 加强生态空间的保护，保障区域发展的生态基底

改变传统生态保护过程中“只圈不保”的习惯做法，前瞻性地划定各类生态保护单元并制定可操作的具体开发细则，从而明确地界定不同类别、不同价值的生态空间在后续开发中的行为准则和市场边界，规范各部门、各级政府的开发模式，将生态空间保护从名义上“一刀切”的“限制”落实为适应于市场和政府多重需要、可操作、差别化、可管控的开发与保护细则。例如，可以借鉴美国“国家公园”的保护理念，依托区域内山水湖泊建立国家公园群，明确大区域的生态空间，在生态保育基础上，为生态旅游、科学研究和环境教育提供场所，从而形成新经济发展的生态基底支撑。另一方面，城镇带生态空间的保护涉及三市与多个区县，因此要完善生态保护的跨界协调机制。围绕跨行政边界的湖泊、水系，建立从本地保护到空间管控、协调开发的明确框架，并完善生

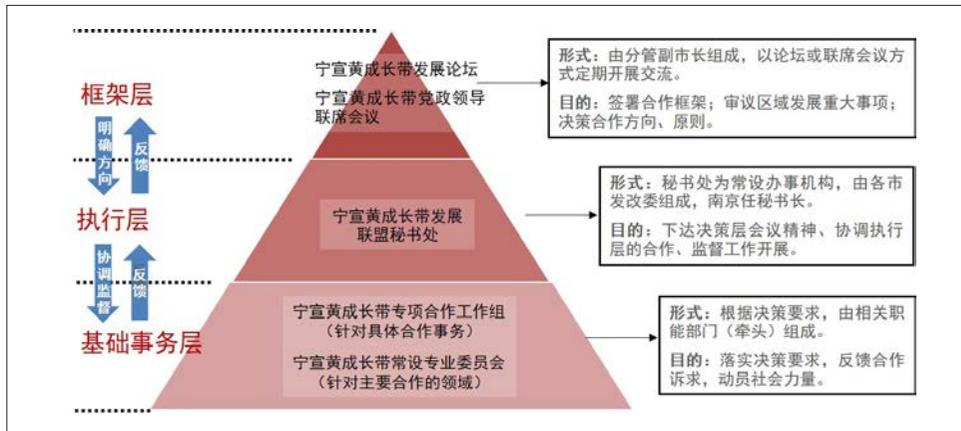


图9 宁宣黄城镇带合作框架构建图  
资料来源：南京大学城市规划设计研究院，《宁宣黄成长带发展战略规划》。

态补偿机制。

### 3.2.4 联接各类新经济载体，构建复合的区域交通网络

以区域城镇及其他新经济载体为节点，构筑多方式、多层次、一体化的区域综合交通体系，促进城镇带协调发展和高效运作。整体而言，通过加密既有交通网络，形成由机场、轨道交通、高速公路、重要干线公路组成的综合交通网络，重点强化南京南站、禄口机场、黄山机场等交通枢纽的建设，以交通枢纽联通区域交通节点。首先，在南京、宣城和黄山3个中心城市之间，打造两条纵向的骨架性轨道交通线路作为支撑城镇带新经济发展的主动脉。一条由连淮扬镇南延线（镇宣铁路）、皖赣新建双线和昌景黄高铁共同组成，串联区域主要城市节点，实现2 h内快速通达中心城市；另一条由宁高城际及其宣城延伸线与宣黄城际共同组成，连通区域的西线部分，同时满足区域内城市间的中短途交通需求，实现邻近城市的1 h通达。其次，建立由高速公路、国省道、地方重要公路组成的公路交通体系，实现对各类新经济载体节点的串联，以高速公路网实现人群对大区域的快速通达，以重要干线公路等多类型的公路联接区域内分散化布局的特色小镇、创新园区等各类载体。最后，加强新型交通设施建设，带动新经济发展。例如，建设通用机场，以特色航空服务与旅游、探险、科研、农业等产业形态紧密结合（图8）。

### 3.2.5 建立合作共赢机制，推动新经济协同发展

建立合作共赢的协调机制是促进城镇带各城市之间优势互补、协同发展的制度保障。构建框架层、执行层和基础事务层合作机制，框架层明确重大方向，执行层落实具体工作，基础事务层解决对接事项，形成“框架—原则—事项”的落实方式（图9）。框架层可以采用“宁宣黄城镇带发展论坛”或“宁宣黄城镇带党政联席会议”的形式，决定合作方向、原则、目标和重点讨论的问题，审议、决策区域新经济发展相关事项，签署合作框架。执行层可以“宁宣黄城镇带发展联盟秘书处”为工作平台，下达框架层会议决策、协调基础事务层的合作、监督工作开展。基础层可以采用“宁宣黄城镇带专项合作工作组”或“宁宣黄城镇带常设专业委员会”的形式，针对具体事务由交通、旅游、商务、科技等相关职能部门组成，协调区域交通建设，共享科教资源，制定新经济联合发展细则。协调合作的重点在于发挥南京在创新、产业、技术、人才等领域的优势，激活黄山、宣城的旅游品牌价值 and 作为高端要素导入窗口的潜力，实现城镇带南北发展的互补互动。例如将南京的医疗产业的创新技术和高端人才引入黄山，与黄山休闲度假品牌效应和空间资源相结合，发展健康产业。

## 4 结语

本文首先总结了“新经济”发展推动下

城镇带空间的一般特征,具体表现为类型多元化和布局弹性化的产业空间载体,生态化的基质空间支撑和网络化的交通组织。对应于这些特征,提出了以多样化、弹性化、生态化的新经济空间载体为基础,以高快速交通体系为支撑的网络式空间布局策略;同时,结合宁宣黄城镇带各地区的实际特征,进行差异化的交通和空间整合模式。在具体路径上,从多元载体建设、生态空间效益提升、生态基底保障、网络交通体系、合作共赢机制5个方面进行了探讨。“发展过程会形成某种空间格局,而一定的空间格局又反过来影响区域的发展过程”<sup>[2]</sup>。在“新经济”发展导向下,主动塑造适应于“新经济”发展的空间形态和组织模式是规划的应有之义。面对这样一个全新的命题,本文以宁宣黄城镇带为例进行了初步的规划探索,希望能够对城镇带的规划工作有所借鉴和启发。■

(致谢:本文部分观点和内容参考了“宁宣黄成长带发展战略规划”项目,项目组成员还包括南京大学建筑与城市规划学院何鹤鸣、姜克芳、王京海、蔡雷,南京大学城市规划设计研究院廖茂羽等,感谢他们在文章撰写过程中给予的帮助和支持。)

## 参考文献 References

- [1] 许学强,周一星,宁越敏.城市地理学—第2版[M].北京:高等教育出版社,2009.  
XU Xueqiang, ZHOU Yixing, NING Yuemin. The urban geography[M]. Beijing: Higher Education Press, 2009.
- [2] 陆大道.关于“点—轴”空间结构系统的形成机理分析[J].地理科学, 2002, 22(1):1-6.  
LU Dadao. Formation and dynamics of the ‘pole-axis’ spatial system[J]. Scientia Geographica Sinica, 2002, 22(1):1-6.
- [3] 林小如,陶德凯.鄂东沿江城镇带空间组织检讨与优化对策研究——基于新区域主义理论视角[C]//2014中国城市规划年会论文集.北京:中国城市规划年会, 2014.  
LIN Xiaoru, TAO Dekai. Along the Yangtze River Delta urban zone space organization review and optimization countermeasure research: based on the perspective of new regionalism theory[C]// the paper collection of 2014 annual conference of Chinese urban planning. Beijing: China Urban Planning Society, 2014.
- [4] 张竟竟,陈正江.基于城乡协调发展的天山北坡城镇带空间优化研究[J].土壤与作物, 2008, 24(4):415-419.  
ZHANG Jingjing, CHEN Zhengjiang. Study on the spatial optimization of urban belt on the northern slope of Tianshan Mountains based on the coordinated development of urban and rural areas[J]. System Sciences and Comprehensive Studies in Agriculture, 2008, 24(4):415-419
- [5] 方飞.基于特殊生态区域的城镇空间和谐规划研究——以长春市东南部大黑山脉发展带为例[C]//和谐城市规划——2007中国城市规划年会论文集.北京:中国城市规划学会, 2007.  
FANG Fei. Harmonious planning special ecological areas of urban space: a case study of development of southeast big black mountain Changchun city belt as an example [C]//Harmonious urban planning: the paper collection of 2007 annual conference of Chinese urban planning. Beijing: China Urban Planning Society, 2007.
- [6] 周明生,孙耀武,田伟.江苏临海新兴城镇带的形成及其建设路径研究[J].南京社会科学, 2014(3):14-23.  
ZHOU Mingsheng, SUN Yaowu, TIAN Wei. On the formation and construction path of Jiangsu burgeoning town belt near the sea[J]. Nanjing Social Science, 2014(3):14-23.
- [7] 徐昊,黄峻,江文文,等.武鄂黄城镇连绵带规划建设思路研究[C]//2011中国城市规划年会论文集.北京:中国城市规划年会, 2011.  
XU Hao, HUANG Jun, JIANG Wenwen, et al. Study on the planning and construction of the continuous belt of Wu-E-Huang[C]//The paper collection of 2011 annual conference of Chinese urban planning. Beijing: China Urban Planning Society, 2011.
- [8] 刘树成,李实.对美国“新经济”的考察与研究[J].经济研究, 2000(8):3-11.  
LIU Shucheng, LI Shi. An investigation and a study of US ‘New Economy’ [J]. Economic Research, 2000(8):3-11.
- [9] 杨龙.裂变式转型:互联网转型纲领[M].北京:机械工业出版社, 2015.  
YANG Long. Fission transformation: internet transformation program[M]. Beijing: China Machine Press, 2015.
- [10] 李君.培育经济增长的“新动能”:对“新经济”概念的再思考[J].商业经济研究, 2016(10):137-138.  
LI Jun. Cultivating the new kinetic energy of economic growth: rethinking the concept of ‘new economy’ [J]. Commercial Economy Research, 2016(10):137-138.
- [11] 徐广国.契合新常态寻找新动能发展新经济——对新一轮银川发展的思考[J].中共银川市委党校学报, 2017, 19(1):5-8.  
XU Guangguo. Fit the new normal thinking to find new energy development of the new economy: on a new round of development of Yinchuan[J]. Journal of the Yinchuan Municipal Party College of CPC, 2017, 19(1):5-8.
- [12] 郭建科,韩增林,单良.城市创新空间网络研究[J].生产力研究, 2012(8):140-142.  
GUO Jianke, HAN Zenglin, SHAN Liang. Research on urban innovation spatial network [J]. Productivity Research, 2012(8):140-142.
- [13] Castells M. Rise of the network society: the information age: economy, society and culture[M]. Oxford: Blackwell Publishers, Inc., 1996.
- [14] 沈丽珍,顾朝林.区域流动空间整合与全球城市网络构建[J].地理科学, 2009, 29(6):787-793.  
SHEN Lizhen, GU Chaolin. Integration of regional space of flows and construction of global urban network[J]. Scientia Geographica Sinica, 2009, 29(6):787-793.
- [15] 陈勇,杨滔.创新中心与政治经济中心分离原因探析——兼谈对规划编制的启示[J].城市规划, 2014, 38(7):68-75.  
CHEN Yong, YANG Tao. An investigation on the separation between innovation clusters and political & economic centers: with its implication to planning formulation[J]. City Planning Review, 2014, 38(7):68-75.
- [16] 赵佩佩,买静,杨晓光,等.网络空间与创新驱动视角下杭州转型发展的空间趋势特征及规划战略应对[J].城市规划学刊, 2016(5):54-65.  
ZHAO Peipei, MAI Jing, YANG Xiaoguang, et al. Spatial trend & planning strategies of Hangzhou from the perspective of network space and innovation-driven development[J]. Urban Planning Forum, 2016(5):54-65.
- [17] 李帅,何万篷,宋杰封.波兹曼模式:有风景的地方兴起新经济[EB/OL].(2015-08-25)[2017-01-20]. [http://blog.sina.com.cn/s/blog\\_c08186de0102vter.html](http://blog.sina.com.cn/s/blog_c08186de0102vter.html).  
LI Shuai, HE Wanpeng, SONG Jiefeng. Bozeman mode: the rise of the new economy where there are scenic spots[EB/OL].(2015-08-25)[2017-01-20]. [http://blog.sina.com.cn/s/blog\\_c08186de0102vter.html](http://blog.sina.com.cn/s/blog_c08186de0102vter.html).