

中外城市群发展及其对 中原城市群的启示

王召东, 樊俊锋

(华中科技大学 经济学院, 湖北 武汉 430074)

摘要:城市群是在工业化和城市化进程中形成的一种高级空间组织形式,是区域实现经济发展的增长极和区域参与国际竞争的战略点。本文从界定城市群的基本理论入手,通过对国内外城市群发展的现状和特点进行研究,并结合河南省中原城市群的发展现状分析,提出促进中原城市群进一步发展的重点举措。

关键词:城市群;中原城市群;区域发展

中图分类号:F290 **文献标志码:**A **文章编号:**1008-5831(2007)03-0011-06

城市群的形成是各城市之间克服单个城市在资源等方面的不足,在更大区域范围内调整资源配置、实现共同增长的关系越来越密切的过程。一个内部经济发展协调的城市群可以使地理位置、生产要素和产业结构不同的各等级城市承担不同的经济功能,在区域范围内实现单个城市无法达到的规模经济和集聚效应。因此,近年来河南省为加速区域经济增长和推进城市化发展,提出了中原城市群战略。

一、城市群的相关理论

(一)城市群的定义

英国学者霍华德(E. Howard, 1898)最先从城市群体(Town)的角度来研究城市,明日的田园城市(Garden Cities of Tomorrow)中的“田园城市”正是通过“组合群体”来协调和发展的。随后,许多欧美学者对城市群理论进行了更深入的研究,但真正具有现代意义的城市群概念当属法国地理学者戈特曼(Jean. Gottman)在20世纪50年代提出的概念,他认为城市群是城市发展到成熟阶段的最高空间组织形式,是在地域上集中分布的若干城市和特大城市集聚而成的庞大的、多核心、多层次城市集团,是大都市区的联合体。

由于中国的城市化是在城乡隔离制度的独特背景下推进的,都市区的发展受到了严重制约。同时,由于中国城市化还处于快速推进时期,真正的戈特曼意义上的大都市连绵区还处于发育过程中。因此,国内学者更喜欢用城市群(Urban Agglomeration)来指称在中国城市化过程中,在特定地域范围内,由若干个不同性质、类型和等级规模的城市基于区域经济发展和市场纽带联系而形成的城市网络群体。

20世纪末期以来,伴随着市场经济的深入发展和工业化、城市化的推进,城乡隔离制度的逐步消除,中国以大中城市为核心的都市区在一些经济较为发达的地区获得了快速发展。因此,在对中国城市群的认识上,既要强调城镇之间的

收稿日期:2007-04-20

作者简介:王召东(1962-),男,华中科技大学经济学院博士研究生,平顶山工学院规划建筑系教师,主要从事城市经济研究。

相互作用与功能互补,也要强调城乡之间的互动和都市区的扩展。这样,可将城市群定义为:在一定规模的地域范围内,以一定数量的超大或特大城市为核心,以众多中小城镇为依托,以多个都市区为基础,城镇之间、城乡之间紧密联系而形成的具有较高城市化水平和城镇密度的城市功能地域。

(二)城市群的特征

城市群的特征归纳起来,包括如下三个方面:

(1)内在有机性。城市群并不是自然地理意义上的城市密集分布,它具有新的不同于各城市简单加和的整体特征与功能。城市群发展可使区域在生产要素的组织与创新方面具有较强的可更新性和自生性,促进地区产业结构不断优化并形成良好的产业布局,从而使得各城市优势互补,产生最大效益并实现资源的集约利用。而且,城市群发展有利于基础设施共享、区域资源合理开发、环境污染的地区性治理、地区性防灾等。城市间的密切联系与强烈的相互作用增强了城市经济与文化的辐射,加速了城市化进程和城市文明在乡村的普及。(2)空间上的层次性。区域是一个在空间范围内具有差别性和层次性的范围概念。由于城市群作为一个区域组织,其空间载体是由发挥中心职能和经济组织职能的中心城市辐射周边城市所组成的城市体系,因此,就中心城市所具有的地理范围差异以及中心城市经济地位和经济规模影响而言,中心城市的经济辐射空间范围也具有差别性和层次性。(3)经济上的能级均衡性。从发达地区的城市群来看,一个成熟的城市群内具有高效的联系系统,包括:各城市之间经济管理技术指导与交流系统;生产装备、技术装备和技术援助系统;文化科技教育服务系统;流动式的居民生活服务系统;邮寄和流动商业系统以及现代通信联络的技术系统等。这些高效的联系系统使城市群内部的地理摩擦几近于零,且每个城市都表现出极大的开放性。城市群内合理的城市分工构成的产业支持网络使个体城市可专注于自己的核心竞争力塑造,有效地避免了各自为政和破坏性竞争行为。而且,迅速而低成本的技术扩散将带来巨大的溢出效应,加速城市群内技术知识的积累,增加整体创新发生的可能性。统一的城市群大市场可创造良好的资本流动条件,各城市可有效利用金融的外部性,吸纳城市群的资金和人才,减少各城市的能级差。整个城市群因此表现出能级均衡的发展态势。

(三)城市群的功能

其一,要素集聚功能。城市群所构成的经济圈具有一定范围内集聚和扩散商品与各类生产要素的能力。由于都市圈打破了区域行政分割,降低了交

易成本,加之科技力量较强、资本和技术有一定优势,具备发展较高层次产业的条件,能吸引资本、劳动力、技术、信息等要素向城市群聚集,理论界称之为“极化效应”。都市圈首先是一个集散中心,是区域经济循环网络的重要空间节点。凭借较优越的交通和信息服务,成为大宗商品的交易地和进出区域货物的中转中心。伴随商品流的集散,技术流、资金流、信息流、人才流也将高速集散。生产要素的积聚,有利于在城市群内部形成协调有序、分工合理的产业体系和产业集群,减少产业雷同,避免盲目竞争和资源浪费。都市圈要成为区域性中心,必须在区域经济活动中有效地实现商品和要素的集聚与扩散,成为区域内商品、资金、技术、信息、人才流动的中心。

其二,辐射带动功能。随着城市群规模扩大、产业升级、效益提高、技术进步加快、创新能力增强,它必然对周边地区产生强大的辐射和带动作用。中心城市极化作用将带动综合经济中心的形成,成为本区经济振兴的基地,成为新技术、新产品的开发推广中心以及带动区域经济腾飞的龙头。

其三,整体竞争功能。通过城市群经济社会一体化协调发展,使各城市之间形成合力,增强参与国内国际竞争的整体实力。而且有利于用地空间统一布局,克服各个城市分散规划、分块建设的现象。利用都市圈内城市相邻的条件,统一规划用地,合理布局新建企业,提高单位土地的经济产出率,起到节约耕地的作用。如果采取都市圈战略,在有限土地面积上容纳更多城市人口,减少企业和基础设施的重复建设从而少占土地,才能做到既完成工业化,又保护了耕地的基本需求。

其四,区域创新功能。城市群的兴起必然伴随着技术和制度上的创新行为,必然聚集许多有创新能力的企业,不断推出新的企业组织形式和经营体制,转换政府管理体制和运行机制。城市群体内创新行为产生的示范效应和带动作用,促进周边地区的发展,成为区域发展的动力。

二、国外城市群发展研究

(一)国外城市群发展现状

西欧是工业化和城市化进程开始最早的地区,城市化水平高,城市数量多,密度大,均以多个城市集聚的形式形成城市群,如英国的伦敦—伯明翰—利物浦—曼彻斯特城市群集中了英国4个主要大城市和10多个中小城市,是英国产业密集带和经济核心区;法国的巴黎—鲁昂—勒阿弗尔城市群是法国为了限制巴黎大都市区的扩展,改变原来向心聚集发展的城市结构,沿塞纳河下游在更大范围内规划

布局工业和人口而形成的带状城市群;德国的莱茵—鲁尔城市群是因工矿业发展而形成的多中心城市集聚区,在长 116 公里、宽 67 公里范围内聚集了波恩、科隆、杜塞尔多夫、埃森等 20 多个城市,其中 50—100 万人的大城市有 5 个;荷兰的兰斯塔德城市群是一个多中心马蹄形环状城市群,包括阿姆斯特丹、鹿特丹和海牙 3 个大城市,乌德支列、哈勒姆、莱登 3 个中等城市以及众多小城市,各城市之间的距离仅有 10—20 公里。该城市群的特点是把一个城市所具有的多种职能分散到大、中、小城市,形成既有联系、又有区别的空间组织形式,以保持整体的统一性和有序性。

美国城市群的形成与制造业的发展密切相关,三大城市群都分布在制造业发达地区。波士顿—华盛顿城市群分布于美国东北部大西洋沿岸平原,北起波士顿,南至华盛顿,以波士顿、纽约、费城、巴尔的摩、华盛顿等一系列大城市为中心地带,其间分布的萨默尔维尔、伍斯特、普罗维登斯、新贝德福德、哈特福特、纽黑文、帕特森、特伦顿、威明顿等城市将上述特大中心城市连成一体,在沿海岸 600 多公里长、100 多公里宽的地带上形成一个由 5 个大都市和 40 多个中小城市组成的超大型城市群,面积约 13.8 万平方公里,人口约 4 500 万,城市化水平达 90%。虽然面积占国土面积的比重不到 1.5%,但却集中了美国人口的 20% 左右,它是美国经济核心地带,制造业产值占全国的 30%。各个城市都有自己的特殊功能,都有占优势的产业部门,城市之间形成紧密的分工协作关系。芝加哥—匹兹堡城市群,分布于美国中部五大湖沿岸地区,东起大西洋沿岸的纽约,西沿五大湖南岸至芝加哥,其间分布有匹兹堡、克利夫兰、托利多、底特律等大中城市以及众多小城市,城市总数达 35 个之多。这两个城市群集中了 20 多个人口达 100 万以上的大都市区和美国 70% 以上的制造业,构成一个特大工业化区域(又称之为“制造业带”),这一地带是美国工业化和城市化水平最高、人口最稠密的地区。第三个城市群,即圣地亚哥—旧金山城市群,分布于美国西南部太平洋沿岸,以洛杉矶为中心,南起加利福尼亚的圣地亚哥,向北经洛杉矶、圣塔巴巴拉到旧金山海湾地区和萨克拉门托。

日本是亚洲地区城市群发展程度最高的国家,已形成典型的城市群。日本城市群又称为“东海道太平洋沿岸城市群”,由东京、名古屋、大阪三大都市圈组成,大、中、小城市总数达 310 个,包括东京、横滨、川崎、名古屋、大阪、神户、京都等大城市,全日本 11 座人口在 100 万以上的大城市中有 10 座分布在该城市群区域内。三大城市群面积约 10 万平方公

里,占全国总面积的 31.7%;人口近 7 000 万,占全国总人口的 63.3%。它集中了日本工业企业和工业就业人数的 2/3,工业产值的 3/4 和国民收入的 2/3。三大城市群以及各主要城市各具特色,发挥着各自不同的功能。其中,作为东京城市群的中心城市,东京的城市功能是综合性的,是日本最大的金融、工业、商业、政治、文化中心,被认为是“纽约+华盛顿+硅谷+底特律”型的集多种功能于一身的世界大城市。

(二) 国外城市群发展特点

城市群是伴随工业化而出现的,因此它主要分布在上述发达工业化国家,其特点有五个方面。

第一,具有良好的地理位置和自然条件。国外城市群都位于适宜人类居住的中纬度地带,并且都处于平原地带。平原地带便于农业耕作、居住和交通联络,因此人口总是向平原集中,导致城市也向平原集中。如日本是一个岛国,平原面积狭窄,仅占国土面积的 24%,最大的平原是东京附近的关东平原,其次是名古屋附近的浓尾平原和京都、大阪附近的畿内平原。日本的人口和经济高度集中于这三大平原地带,在工业化过程中,这三大平原逐渐发展成三大城市群,它集中了日本全境 63.3% 的人口和 68.5% 的国民生产总值。

第二,具有中枢的支配地位。国外的超大型城市群往往都是国家或洲际的中枢,乃至全世界的政治经济中心,它常常集外贸门户职能、现代化工业职能、商业金融职能、文化先导职能于一身,成为国家社会经济最发达、经济效益最高的地区,具有发展国际间联系的最佳区位优势,是产生新技术、新思想的“孵化器”,对国家、地区乃至世界经济发展具有中枢的支配作用。如美国大西洋沿岸城市群是美国最重要的工商业区,其中华盛顿是美国的首都,纽约是联合国总部所在地,表明这一核心区域不仅是美国的政治中心,而且也是世界政治活动的中心地。

第三,具有完整的城市等级体系。城市群是一个巨大的城市群体,不仅拥有数个大的中心城市,而且还有大量的中小城市,是一个包括大、中、小城市 and 市镇的城市群体。其中,中心城市在城市群形成和发展中起着核心作用。中心城市是人口与产业集聚的引力中心,世界上已形成的城市群中的中心城市都是由 2 个以上大城市或特大城市组成。如美国东北部大西洋沿岸和五大湖沿岸以及西部太平洋沿岸 3 大城市群都集中了美国的主要大城市,日本、英国的城市群也都以首都等大城市为核心。

第四,空间体系结构形态大多沿长轴呈带状拓展。世界城市群大多都是长轴呈带状拓展,也有呈

其他结构拓展的。如美国大西洋沿岸、太平洋沿岸两个城市群、日本东海道太平洋沿岸城市群等均沿海岸延伸,呈现出带状的空间结构特点,而欧洲西北部城市群略呈环状拓展。

第五,具有发达的区域性基础设施网络。交通运输业和信息产业的快速发展是国外城市群发展的主要驱动力。国外城市群大多拥有由高速公路、高速铁路、航道、通讯干线、运输管道、电力输送网和给、排水管网体系构成的区域性基础设施网络,其中发达的铁路、公路设施构成了城市群空间结构的骨架。不论城市群的空间结构形态如何,城市群总有一条产业和城镇密集分布的走廊,通过发达的交通、通讯网络相连。同时,城市群区域内除城市用地外,还有大片的农田、林地相间,作为获取新鲜农产品、提供游憩场所和改善环境的空间有机组成部分。

三、中国城市群发展研究

(一)中国城市群发展现状

进入20世纪90年代,随着建立社会主义市场经济体制目标的确立以及市场化改革力度的不断加大,中国的城市化进程加快,大城市的辐射带动作用及综合功能不断增强,城市间开放度加大,市场纽带作用加强,初步出现了区域一体化态势,崛起了一批初具规模的城市群和正在形成中的城市群雏形。

目前,中国具有一定规模的代表性城市群主要是:以上海为中心、南京和杭州为次中心的长江三角洲城市群,共有各类城市55个;以广州为中心、深圳和珠海为次中心的珠江三角洲城市群(不含香港、澳门),共有各类城市24个;以北京和天津为中心、青岛和大连为次中心的环渤海地区城市群,共有各类城市52个。这三大城市群不论从人口和产业的集聚程度,还是从中心城市规模和总体城市数量而言,都已具备大都市连绵区(Extended Metropoliation Region)的基本特征,是正在形成中的中国大都市连绵区。此外,中国还出现了一大批正在形成中的城市群雏形,如以成都和重庆为中心的四川盆地城市群(简称“成渝城市群”)、以武汉为中心的江汉平原城市群(简称“武汉城市群”)、以长沙为中心的湘中地区城市群(简称“长株潭城市群”)、以西安为中心的关中地区城市群(简称“关中城市群”)、以郑州为中心的中原地区城市群(简称“郑州城市群”)、以哈尔滨为中心的松嫩平原城市群(简称“哈尔滨城市群”)、以福州和厦门为中心的闽东南沿海城市群(简称“福厦城市群”)等等。

(二)中国城市群发展特点

改革开放以来,中国城市经过20多年的迅猛发展,经济实力不断增强,集聚效应明显增加,已经形

成了一批城市群和都市圈。

第一,城市群格局已初具雏形,在国民经济中的地位日益突出。目前,中国城市群区域已经形成了国家级城市群、地区级城市群和地方级城市群。不同等级的城市群具有镶嵌结构特点。国家级城市群由大都市中心支配,具有阶梯状规模等级特征。目前中国主要国家级城市群有以上海、南京、杭州为中心的长江三角洲城市群,以北京、天津为中心的环渤海城市群,以广州和深圳为中心的珠江三角洲城市群,以成都、重庆为中心的蓉渝城市群,以武汉为中心的长江中游城市群,以沈阳、大连为中心的辽中南城市群。地区级城市群嵌套在国家级城市群中,通常被一个单一大都市核心组织成统一体,在地区级城市群中城市规模较小。中国主要的地区级城市群有以厦门、泉州、漳州、福州为中心的环泉州湾城市群,以郑州为中心的中原地区城市群,以长沙为中心的长株潭城市群,以西安为中心的陕西关中城市群,以济南、青岛为中心的山东半岛城市群等。地方级城市群包含在地区级城市群中,代表城市居民的生活空间,并随着每一地方中心的影响对邻近区域的延伸、吸引和再组织而发展。此类城市群数量多,类型也多样。以上这些城市群有的已基本成型,有的正处于雏形阶段。

第二,城市群发展地区差异明显。从空间布局看,这些城市群约2/3分布于东部沿海地区,除珠三角、长三角、环渤海湾三大城市群外,还有环泉州湾城市群、辽中南城市群、山东半岛城市群。其余1/3位于中西部地区,如西部的渝蓉城市群、关中城市群,中部的长江中游城市群、长株潭城市群、中原城市群。从经济和人口在城市群的空间聚集程度看,中国城市群的发展速度呈现从南向北、从东向西依次递减的态势。从城市群经济发展水平看,城市群人均GDP及其增长速度呈现南高北低、东高西低的发展态势。从城市群内部城市的规模结构看,改革开放初期环渤海湾城市群是中国城市化水平最高、城市群体系最完整的地区,但就现状来说,沿海地区三大城市群中珠三角整体的城市化水平最高,长三角城市体系相对比较完善。

第三,城市群内城乡统筹体系建设逐步建立,基础设施建设进一步完善。城市群内城乡一体化开始显现。乡镇企业的高速发展成为推进城市化的重要动力,以较为集中的城市开发模式替代分散的乡村工业发展模式,在城市群内部传统的农业生产方式逐渐纳入到整个社会化的分工体系中。提出城市反哺农村,工业反哺农业,城乡经济表现出相互交融、利益共享、风险同担的趋势,使区域的整体经济功能

和效益得以提高。随着中国城市群经济的持续高速发展,城市间的基础设施体系建设加快。如在珠三角开始建设以广州为核心的城际轨道交通。在长三角以上海为核心,以一小时单程出行时间为标准,建设都市圈快速交通网络。在城市群内部城市、镇及农村居民点之间正由发达的交通和快捷的通讯等基础设施连成一体。

四、中外城市群发展经验对中原城市群的启示

(一) 中原城市群发展现状

中原城市群就是以郑州为核心,以洛阳、开封为支撑,包括新乡、焦作、许昌、平顶山、漯河、济源9个城市构成的城市群体。其中,有特大城市2个、大城市4个、中等城市2个、小城市15个、县城34个、建制镇374个,城镇密度为7.3个/平方公里、城镇化水平为31.8%,土地面积5.88万平方公里,人口3836万,分别占河南省总量的35.2%和40.1%。中原城市群建设不仅是国家整体产业空间发展格局的重要一环,也是中西部地区发展崛起的关键支撑点,更是中原经济隆起的根本途径和必由之路。

中原城市群在框架上分三个层次:第一层次是大郑州都市圈;第二层次以郑州大都市圈为中心,以洛阳、济源、焦作、新乡、开封、许昌、平顶山、漯河等8个中心城市为结点,构成中原城市群紧密联系圈;第三层次为外围带。这一区域城市布局紧凑,经济联系日益紧密,是河南省总体发展水平最高的地区。该区域的GDP和财政收入分别占河南省的55.2%和55%;工业增加值在GDP中比重达到46.2%,占河南省工业增加值的59.6%;第三产业增加值占河南省的59.9%;社会消费品零售总额和出口总额分别占河南省的56.9%和75.5%;年末居民储蓄余额达2852亿元,占河南省的58%。金融、房地产、现代物流等服务业发展迅速。

中原城市群产业集群的发展主要依托中心城市,大多分布在郑州,产业集群化趋势明显,带动了相关产品和产业的发展。近年,中原城市群的产业发展无论是在空间布局上,还是在产业配套上,都呈现出了较为明显的集群化趋势。一方面,核心企业的产业扩散带动了上下游产品的发展。这主要表现为以核心企业为支撑点的产业集群,如以中铝河南分公司为核心的郑州上街铝工业产业集群;另一方面,产业集群也带动了农牧业、商贸流通、物流配送等服务业的发展,如漯河源汇区肉类加工集群、郑州食品加工集群、郑州服装加工产业集群等。2004年中原城市群的GDP占全省的44.76%,而中原城市群总量扩张对全省总量扩张的贡献率为51.62%,对全省增长的贡献率为54.13%,均超过其占全省比重

的7-10个百分点;在第二产业、第三产业及财政收入等方面,无论是对全省经济总量的扩张还是对全省经济增长的拉动,平均贡献率均高于其占全省的比重。产业集群具有一定程度的经济集聚度,形成了良好的产业集聚效应。

目前,中原城市群的主要问题是城市布局分散、产业同构、内部竞争严重,尚未形成城市群的整体优势。建设中原城市群的关键在于通过政策引导、外力推动,促进各城市功能互补、联动发展,提高城市群系统整体功能。

(二) 中外城市群发展对中原城市群的启示

中原城市群发展的关键是加快由目前的“区划城市”向“经济城市”转变,遵循市场规律,协调城市功能分工,密切经济联系,促进各类要素整合,形成在国际国内市场具有竞争活力的特色鲜明的产业支撑,实现优势互补,合力推进。

其一,培养增长极,实现中心城市跨区域扩张。根据增长极理论,中心城市是周围地区经济增长的动力源,通过向周围地区的创新扩散、信息传播和产业关联效应等带动周围地区的经济发展。中原城市群要实现一体化发展,各个城市的功能定位就不能仅仅从自己的特点和自己的需求着眼,而应从整个城市群的特点和需求着眼,使得群内某个城市的优势功能成为整个城市群的这种功能的最重要组成部分。作为河南省最大的城市,郑州市应以建设全国性中心城市为目标,加快发展步伐,重点打造郑东新区,使其成为中原城市群经济隆起带的一个亮点、新的增长点和带动点,从而使郑州成为中原城市群经济隆起带发展的龙头。

其二,加快基础设施一体化建设步伐。交通是大都市区形成的重要条件,也是大都市区空间有序发展和空间合理组合的关键。城市的效率源于基础设施的一体和共享,同样,城市群的效率也依赖于群内各城市之间基础设施的一体化,所以,基础设施一体化是城市群建设的必然要求和主要内容。中原城市群的交通设施的一体化首先是以群内城市高速公路建设为主,除了已经建成和正在建设中的连接群内各城市的高速公路之外,应尽快规划建设城市群内以郑州为中心的放射状以及周边8个城市各自相接的菱形高速公路网,打造半小时到一小时城市圈;中期结合郑州地铁建设规划建设连接郑汴洛三城市的轨道交通线,在城市群内形成一个具有更快速度和更大人流、物流、信息流通过量的主轴;远期规划建设以郑州为中心连接群内各其他城市的快速轨道交通网。这样,中原将最终形成一个城市呈点状分布、各城市间以轻轨和高速公路等快速交通网相连

的巨大城市有机体。其次是通讯及视频信息设施建设和运营的一体化。中原城市群应抓住这种并轨建设的契机,统一制定通讯基础设施建设规划,改变目前各城市独立成网、相对封闭运行的格局,在各城市之间实现互联互通,做到互联网信息共享、电视节目共享、电话网络共享,并按照一个价格以同城标准收费,降低成本,增加信息流量,提高信息使用效率。再次是金融服务的同城化。各金融机构营业网点等金融服务设施的建设都应从城市群全局的角度考虑,实行城市间免费存取款服务等金融服务项目,以提高金融服务的效率。

其三,加强与发达经济体的联系。中原城市群建设就是要实现城市结构和功能的互补和互动,抛弃各城市孤立的发展战略,从更大的市场范围——中原城市群的角度去审视各城市的比较优势,重新分工和协作,实现资源的优化配制,从而提高效率,实现帕累托改进。

中原城市群要隆起,必须实现与珠三角和长三角的有效对接,通过人员往来交流学习比较先进的市场经济文化和理念、先进的管理模式等并学以致用,切实推动经济发展;吸纳发达经济体中的创业者、资本和产业来中原城市群,并为其提供尽可能好的生存环境和生存条件,对群内建设起到示范效应。

参考文献:

[1] 赵伟. 中部地区崛起的城市群战略[J]. 武汉大学学报(哲

学社会科学版), 2006(4):452-457

- [2] 李建伟,等. 关中城市群空间发展研究[J]. 北京规划建设, 2005(6):118-119.
- [3] 仇保兴. 我国三大城市群如何均衡发展[J]. 城市开发, 2003(3):11-14.
- [4] 顾朝林,张敏. 长江三角洲城市连绵区发展战略研究[J]. 现代城市研究, 2000(1):7-11.
- [5] 章国兴. 试论重庆中心城市群网络系统的构建[J]. 探索, 1999(3):69-71.
- [6] 朱英明,姚士谋. 我国城市群发展方针研究[J]. 城市规划汇刊, 1999(5):28-30.
- [7] 周玲强. 长江三角洲国际性城市群发展战略[J]. 浙江大学学报, 2000(2):201-204.
- [8] 邓先瑞,徐东文,邓魏. 关于江汉平原城市群的若干问题[J]. 经济地理, 1997(12):82-86.
- [9] 薛东前,姚士谋,张红. 关中城市群的功能关系与结构优化[J]. 经济地理, 2000(6):52-55.
- [10] 朱英明. 我国城市群地域结构特征及发展趋势研究[J]. 城市规划汇刊, 2001(4):55-57.
- [11] GOTTMAN J. Megalopolis, or the Urbanization of the Northeastern Seaboard[J]. Economic Geography, 1957.
- [12] FRIDEMAN J R. The World City Hypothesis: Development & Change [J]. Urban Studies, 1986.
- [13] KUNZMANN K R, WEGENER M. The Attern of Urbanization in Western Europe [J]. Ekistics, 1991.

Chinese and Foreign Urban Agglomeration Development and Inspiration to Zhongyuan Urban Agglomeration

WANG Zhao-dong, FAN Jun-feng

(School of Economics, Huazhong University of Science and Technology, Wuhan 430074, China)

Abstract: Urban agglomeration is a advanced spatial organization during the industrialization and urbanization process, and is the growth pole of regional economic development and the strategic points to take part in international competition. Starting from defining the basic urban agglomeration theory, the paper studies the status and characteristics of Chinese and foreign Urban Agglomeration development, analyzes the development of Henan Zhongyuan urban agglomeration, and puts forward some key measures to further development of Zhongyuan urban agglomeration.

Key words: urban agglomeration; Zhongyuan urban agglomeration; regional development