

基于生态经济视角的宜居城市建设路径研究 ——以珠海市为例

Research on Path to the Construction of Livable City Based on Eco²: A Case Study of Zhuhai, China

张婧远 陈伟劲 马学广 曾辉
Zhang Jingyuan, Chen Weijin, Ma Xueguang, Zeng Hui

摘要：宜居城市因其对居民生活体验的关注和综合性特质成为理想的城市化发展模式，然而宜居城市研究传统认知框架下普遍存在宜居性与经济性的悖论。本文从生态经济视角探寻宜居城市的本质，提出生态经济视角下的宜居城市强调生态可持续性、经济可持续性的协同作用，通过城市复合系统中生态安全、产业发展、交通组织、公共空间营造和文化遗产等核心要素的相互耦合作用实现协同发展，是适合发展中国家宜居城市建设的发展模式和路径。作者以珠海市宜居城市建设为实证研究载体，在生态经济视角下宜居城市内在机制的指引下，借鉴国际先进宜居城市的建设经验，构建本土化的宜居城市发展模式，以期在指引实践的同时推动我国宜居城市研究的理论实践发展。

Abstract: Livable city becomes an ideal urban development mode due to its focuses on residents' life and its comprehensiveness. In face of the paradox of livability and ecology in traditional recognition pattern, this paper explore the nature of livable city in the perspective of ecological economy, suggests that livable city based on Eco² is appropriate for developing counties, on account of its combination of sustainability of ecology and economy, and its interaction of ecology, industry development, transportation, public space and culture. This paper takes Zhuhai as the study area, summarizes livable city construction on an international scale, building the local livable city development mode under the guidance of internal mechanism of livable city based on Eco², in order to instruct the practice and promote the development of research on livable city in China.

关键词：宜居城市；生态经济；建设模式；国际借鉴；珠海

Keywords: Livable City; Eco²; Construction Mode; International Case; Zhuhai

国家自然科学基金资助项目 (41071117, 40830747)

作者：张婧远，北京大学城市规划与设计学院，硕士研究生。

xunklose@foxmail.com

陈伟劲，北京大学城市规划与设计学院，硕士研究生

马学广，博士，中国海洋大学法政学院，副研究员

曾辉（通讯作者），北京大学城市规划与设计学院，博士生导师。

zengh@pksuz.edu.cn

在 21 世纪人本主义回归的思潮下，宜居城市因其对居民生活体验的关注和综合性特质成为理想的城市化发展模式以及国内外很多城市的战略性发展方向。我国当前正处于城市化发展转型期，经济与资源正面临困境与挑战，在实施新型城镇化的战略背景下，宜居城市作为合理的解决路径亟需进行内在机制和建设路径的深入研究。然而，国内的宜居城市研究起步较晚，且研究内容多集中于内涵和评价层面，理论与实践研究的衔接还不甚紧密。此外，宜居城市研究传统认知框架下存在宜居性与经济性的悖论，这与城市所处发展阶段密切相关，发展中国家仍处于工业化进程中，经济发展也是其宜居城市建设的重要内涵。在此背景下，生态经济具备经济可持续性与生态可持续性协调发展的独特视角，对于我国宜居城市的内在机制和建设路径研究都有其必要性和适应性，应当成为我国宜居城市建设的重要策略选择。

就珠三角地区的宜居城市建设而言，珠海市具有得天独厚的优势和大势所趋的必然性。有别于“先发展、后治理”的传统发展模式选择，珠海一直坚持重视生态环境保护和建设的特色发展道路，虽然早期城市经济规模和增长速度受到限制，却保持了良好的生态环境本底。在当前倡导城市发展转型的背景下，以生态经济为核心的宜居城市建设战略既是珠海实现跨越式、差异化发展的内在需求，也是珠三角地区引领探索环境友好型发展路径和转型升级发展模式的客观要求。因此，从生态经济视角透视宜居城市本质，广泛借鉴国外宜居城市建设的先进经验，探讨珠海宜居城市建设的可行路径，不仅可以为珠海市今后城市化进程的顺利推进提供决策依据，也可以为国内其他地区的宜居城市研究和建设提供借鉴和参考。

1 生态经济视角对宜居城市本质的透视

1.1 宜居城市的内涵及特质

宜居城市倡导城市化从以生产为主体走向生产生活均衡发展，从以往的城市发展宏观尺度回归人的尺度，关注居民自

身在城市中的生活感受与可持续发展。宜居城市是一个综合自然环境和人文环境相关要素在内的系统概念,是城市居住、生态环境、经济、交通、公共空间、社会服务和文化等要素的有机结合(图1),其宗旨是使城市的所有社会功能在满足当前和未来发展间取得平衡,最终达到人一城市一自然的和谐共生与可持续发展^[1],将生产发展、生活舒适、生态良好^[2]等作为城市最终的发展目标。

宜居城市的综合性特质以及以人为本的视角,使其有别于其他城市化发展模式,成为城市化尤其是发展中国家城市化的理想模式。面临城市化发展过程中日益严峻的资源、环境和气候变化等问题,上世纪八九十年代涌现了一系列新型城市化发展路径,如生态城市、健康城市、低碳城市等,分别以生态环境、健康、低碳经济为侧重点^[3-5](表1)。但这些发展路径都是在西方后工业化的基础上提出的,因为西方发达国家已完成了工业化进程,奠定了坚实的经济基础并进入新经济时期,城市的竞争力越来越注重城市生态环境和节能减排等因素^[6]。而对于发展中国家来说,经济仍需高速发

展,同时要避免延续发达国家“先污染、后治理”的传统发展模式,故而宜居城市在经济、生态和社会等方面的综合性使其成为未来城市化模式的理想选择,同时也是适宜于发展中国家城市化阶段的发展路径^[7]。

1.2 宜居城市研究发展概述及传统认知框架下经济性与宜居性的悖论

对城市发展模式开展宜居研究的思想萌芽可追溯到19世纪末,以霍华德的田园城市思想为代表。而后随着生态环境共建意识的提升和可持续发展理念的深化,20世纪90年代后期,城市的宜居性成为城市规划领域关注的焦点,其核心内容也更为综合并关注城市的可持续发展。此后,国际社会对宜居城市建设形成了广泛共识,并且很多城市开始把宜居城市作为新的城市建设理念和发展目标^[8]。

国外宜居城市研究十分关注城市外围和内部自然环境的变化对城市宜居性的影响^[9],在城市发展规划中对城市内部的绿地和开敞空间等指标提出了定量要求,并针对土地资源和生态脆弱地带制定了保护性法规^[10]。与此同时,国外学者从经济视角对宜居城市的研究着眼于政府调控与市场经济间的关系,试图通过协调经济部门的活动来配合宜居城市建设。然而在实践过程中,市场经济的作用往往大于政府政策的调控力度^[11],如英国政府在开发居住新区的过程中倡导使用新技术建设可持续社区,但新技术的采用将导致成本上升,房地产开发商的响应并不积极,政府政策也就没有收到良好的实施效果^[12]。由此可见市场失灵和企业行为的某些负外部效应会导致社会福利的下降,对推行宜居城市经济配套政策和规划造成不同程度的阻碍。

而在国内,自2004年在《北京城市总体规划(2004—2020)》中正式将宜居城市作为城市发展定位以来,宜居城市研究得到高度重视并取得了一定进展^[13],但目前国内对宜居城市的研究还多集中在概念和评价层面^[14-16],在内在机制和建设路径上缺乏研究^[17,18],同时缺乏以生态经济这一

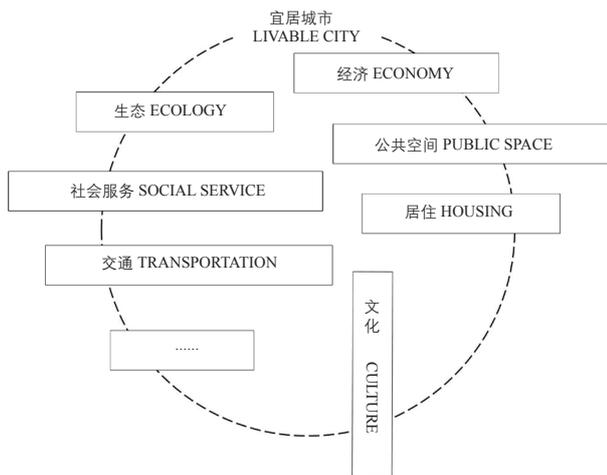


图1 宜居城市内涵概念图

表1 宜居城市及近年来相关城市化发展模式比较

城市化发展路径	形成时间及背景	核心理念	核心实践路径
生态城市	20世纪80年代,城市生态环境问题日益显著	基于生态学原理创造城市中人类活动与自然和谐共处的最优环境	生态保护、污染防治、生态基础设施建设、历史文化保护,以及将自然融入城市等
健康城市	20世纪80年代,城市化产生的问题对人类健康造成威胁	持续改善自然及社会环境,实现人群、环境和社会的健康发展	环境清洁安全、可靠的饮食能源供应、有效的垃圾处理系统和完善健康福利政策等
低碳城市	20世纪90年代后期,面临全球气候变化的挑战	以低碳经济为发展模式,降低能源消耗,减少城市碳排放量,以应对全球气候变化	城市能源、产业规划、交通规划、土地利用、碳汇、日常生活、废弃物处理等维度综合发展低碳经济
宜居城市	20世纪90年代后期,人本主义回归,关注居民在城市中的可持续发展	强调经济、社会、文化和环境的协调发展,满足居民物质和精神需求,适宜工作、生活和居住	经济富裕、生态环境良好、绿色交通、公共空间营造、社会文化发展、城市特色彰显、公共安全保障等

资料来源:根据参考文献[1-5]整理

适合我国城市发展阶段的视角为切入点的研究。

在传统宜居城市认知框架下，国际上普遍存在着大城市的经济性与宜居性间的悖论，具体表现为经济较发达的国际化大都市一般都不是宜居城市，而宜居城市大多是环境优美而经济总量相对较低的城市^[19]。如2011年世界经济发达城市排行（按GDP总量）中前十位为东京、纽约等国际大都市，其GDP总量也普遍高于2500亿美元；而经济学家信息社和美世咨询等机构评价的2011年世界最宜居城市中排名前十位的墨尔本、维也纳等城市，其GDP总量仅在500~2000亿美元之间（表2，图2）。经济发达城市与宜居城市GDP总量间的差距除与城市经济发展水平相关外，与城市规模、产业结构等因素也密切联系，但仍可以在一定程度上反映出宜居城市更为注重的是气候条件宜人、生态景观和谐、人工环境优美，以及治安环境良好等宜居的狭义内涵，对城市经济发展的考量比重较低。

宜居城市经济性与宜居性的悖论实质反映了处于不同经济发展阶段的城市对宜居城市内涵的不同认识。发达国家已具备较强的经济基础和较为完善的基础设施，因此更倾向于宜居城市的狭义内涵，经济视角下的宜居研究也更为关注经济活动的调控；而我国仍处于快速城市化与工业化发展进程

中，经济发展是宜居城市建设必须要考虑的因素，因此综合经济、生态、社会和文化等要素的广义宜居城市内涵更为适合。在此背景下，生态经济理念的引入对于我国宜居城市的内在机制和建设路径研究都有其独特的必要性和适应性。

1.3 生态经济视角下的宜居城市内在机制

“生态经济”一词首先出现在美国经济学家肯尼斯·鲍尔丁（Kenneth Boulding）于1966年出版的《一门新兴科学——生态经济学》中，生态经济协调理论的核心目的在于实现生态和经济的平衡。此后，赫尔曼·达利（Herman Daly）和罗伯特·科斯坦萨（Robert Costanza）等学者将其发展为解决城市发展过程中的生态资源问题和构建可持续发展模型的理论工具^[20]。生态经济作为城市发展导向的概念于2010年由世界银行首次提出，是一种基于生态可持续性和经济可持续性的相互协同和依存，且这两者能够在城市框架中彼此加强和促进的城市发展模式^[21]。

在当前城市发展多元化的背景下，不同学科对于宜居城市的理解也各有侧重点。规划、建筑、景观、生态和环境等学科以相应的视角对宜居城市构建进行研究（表3），分别从城市建成环境系统和城市自然环境系统等方面进行分析^[22-24]，相对单一和分散，同时缺乏对经济视角这一重要运转保障系统的相关研究。生态经济视角下的宜居城市建设有别于传统框架下各学科的单一视角分析，强调宜居城市的整体性，注重环境保护和经济发展的协同进行，以解决传统认知框架下宜居性与经济性的悖论。环境保护和舒适的生活诚然有利于宜居，但并不等于宜居。宜居的目的最终要落实到城市综合竞争力的提高，而城市综合竞争力与经济繁荣是密不可分的，城市经济水平在很大程度上决定了宜居水平的高低，尤其是在发展中国家，人们往往把良好的工作机遇和个人发展前景作为宜居的首要条件，因此保证繁荣与舒适双重目标的最佳城市化模式才是与生态经济理念相契合的。

在生态经济理念的指引下，宜居城市建设的内在机制在

表2 2011年世界十大经济发达城市与宜居城市排行比较

排行名称	评价机构及报告名称	城市名称
经济发达城市 (GDP)	—	东京、纽约、洛杉矶、伦敦、巴黎、芝加哥、大阪、墨西哥城、华盛顿、旧金山
宜居城市	经济学家信息社 (EIU) 《全球宜居城市报告》	墨尔本、维也纳、温哥华、多伦多、卡尔加里、悉尼、赫尔辛基、珀斯、阿得雷德、奥克兰
	美世咨询 (Mercer) 《宜居城市调查》	维也纳、苏黎世、奥克兰、慕尼黑、杜塞尔多夫、温哥华、法兰克福、日内瓦、伯尔尼、哥本哈根

资料来源：根据2011年世界城市GDP排名、《全球宜居城市报告》及《宜居城市调查》数据整理

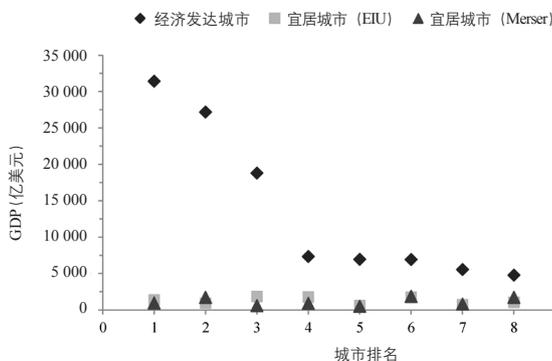


图2 2011年经济发达城市与宜居城市GDP比较

资料来源：根据2011年世界城市GDP排名、《全球宜居城市报告》及《宜居城市调查》数据整理计算

表3 相关学科的宜居城市研究视角及核心内容

相关学科	研究视角	核心内容
规划	城市建成环境系统	公共交通、基础设施、土地利用和社区建设等城市空间结构优化研究
建筑	城市建成环境系统	建筑风貌、建筑质量和绿色建筑等建筑美学及功能研究
景观	城市建成环境系统	公共空间、景观小品和城市绿地等游憩系统设计研究
生态	城市自然环境系统	气候、植被、生物和资源承载力等生态安全保障研究
环境	城市自然环境系统	大气、水和固体废弃物等污染治理研究，以及清洁能源研发

资料来源：根据参考文献[22-24]整理

于通过广泛的部门协商和公众参与，对城市空间布局和各项建设的综合部署等实现城市复合系统的良性运转。具体来说，在生态可持续和经济可持续的相互作用下，城市复合系统可分解为自然环境系统、建成环境系统和运转保障系统三个层面，这三者的相互耦合作用支撑着生态可持续性和经济可持续性的协同发展；在下一个层次可分解为生态、产业、交通、公共空间和文化等五个核心要素，宜居城市的构建需要这几个要素的协同发展（图3）。（1）生态环境系统是城市乃至一切生命体赖以生存的自然空间和物质资源载体，是保证城市复合系统有效运行的物质基础，也是宜居城市最直观的表现。在后工业化时代，优良的生态环境是吸引高端产业和高端人才集聚的关键因素，因此保障生态安全是城市建设和经济发展的重要前提。（2）经济发展是实现宜居城市的运转保障，为开展生态修复、城市建设和文化活动等提供支撑。而经济发展依托于产业的发展，因此合理的产业结构是建设宜居城市的必要前提^[25]，其关键在于公共政策和市场经济的相互呼应与契合，以促使宜居产业的顺利发展和壮大。（3）交通系统是城市社会经济活动运转的空间载体。良好的交通系统能促进产业和人口在空间上的合理布局，从而提升经济效率、社会公平并减少资源消耗，因此是实现人居环境宜居性的加速器。（4）公共空间是宜居城市人本主义的重要体现，结合生态环境、交通系统和文化遗产，营造舒适便利、设施齐全且富有活力的公共空间，满足城市居民日益增长的休闲游憩需求，是建设宜居城市的润滑剂。（5）与交通系统和公共空间一致，文化遗产是城市建成环境系统的一部分，包括城市居民的生活方式、精神特征及城市风貌的总体形态。独具特色的城市文化能形成新的经济增长点并促进高端产业发展，是构建具有综合竞争力的宜居城市的独特元素。

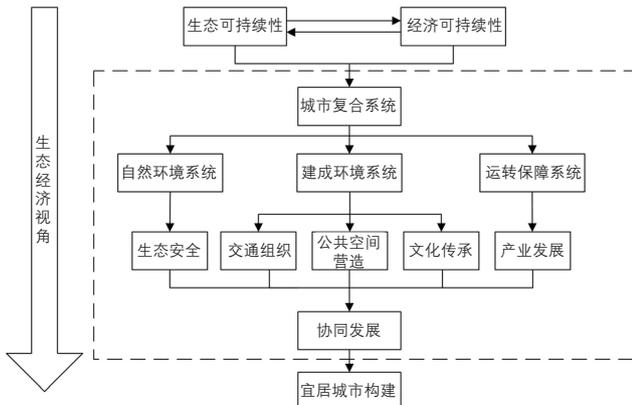


图3 生态经济视角下的宜居城市内在机制

2 基于生态经济理念的宜居城市建设模式探讨

2.1 国外宜居城市建设模式借鉴

近年来，很多国际先进城市在宜居城市建设中取得了先进的经验和成果，在推进自身城市发展的同时，也为其他国家和地区的宜居城市建设提供了宝贵的理论和实践经验参考。以生态经济理念指引下宜居城市建设的核心要素为着眼点，本文选择了在生态保护、产业结构调整、交通引领发展、公共空间营造和文化遗产等方面工作极富特色和示范意义的波特兰、库里奇巴、哥本哈根、巴黎和维也纳^[26]五个城市，进行宜居城市建设经验总结，为宜居城市建设路径选择提供借鉴和参考（表4）。

2.2 生态经济理念指引下的宜居城市建设模式探讨

在生态经济理念的指引下，宜居城市建设可以概括为“问题导向—经验借鉴—路径构建”的过程（图4）。首先，以问题为导向，从生态经济理念指引下的宜居城市建设体系中的生态安全、产业发展、交通组织、公共空间营造和文化遗产等核心要素入手，深入调查分析某一特定城市宜居城市建设的机遇与挑战；其次，借鉴国际先进宜居城市在各个核心要素层面的政策和技术指引；最后，在深入分析各层面问题和借鉴经验的前提下，构建适宜该城市的本土化宜居城市建设路径。

3 案例研究：珠海市宜居城市建设路径选择

珠海毗邻澳门，总面积7653km²，陆域面积1701km²，常住人口156万（2010年），于1980年成为经济特区，改革开放以来一直是珠江西岸的重要城市。根据《珠江三角洲地区改革发展规划纲要（2008—2020年）》，珠海被确立为

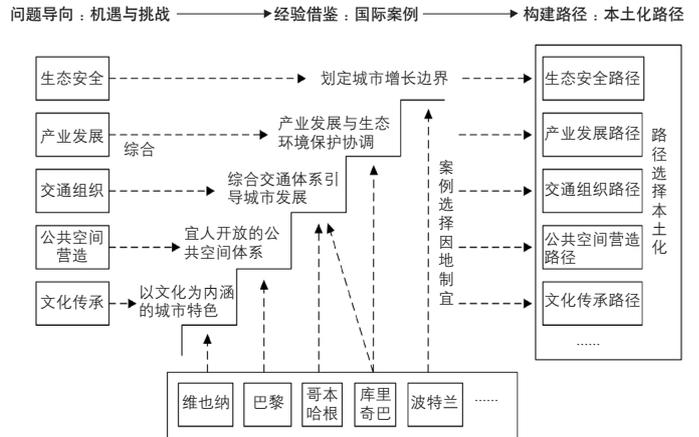


图4 生态经济理念指引下的宜居城市建设模式

珠三角西岸的核心城市，肩负着提升区域竞争力的重任。然而，珠海实际上一直未能起到核心引领作用，经济和人口集聚能力较弱。但珠海在过去30年中采取了不同于珠三角其他城市的差异化发展战略，坚持宜居城市建设探索，保留了良好的生态环境基底。在信息时代和生态文明建设背景下，珠海以优良的生态环境资源赢得发展先机，构建以生态经济为核心的宜居城市建设路径，是实现引领珠江西岸发展、走出广东省未来发展新模式目标的必然选择。

3.1 问题导向：珠海宜居城市建设的机遇与挑战

在当前发展阶段，珠海迎来了资源优势显化、交通区位优势改善和战略地位提升等发展机遇，为宜居城市建设创造了有利条件。(1) 珠海所保留的良好生态环境基底在新时期成为转型发展的优势资源。中国尤其是珠三角地区的传统粗放型经济增长方式和数量增长型城市化模式导致社会环境问题日益显化，而后工业化阶段需要满足内在规律性和外在制约性的转型升级要求。珠海优良的生态环境成为落实以人为本、突出生态环境优势和发展高端产业的集约式经济发展方式的优势资源，宜居城市建设成为珠海的最优化策略。(2) 重要基础设施的兴建使得珠海从交通末梢一跃成为区域性交通枢纽。广珠轻轨极大地便利了珠海与珠三角其他城市的联系；广珠铁路标志着珠海进入中国铁路网；港珠澳大桥为珠

海带来了香港这个强有力的产业扩散源。成为区域城市网络枢纽节点的珠海能更好地吸引高端资源的集聚以发展宜居产业。(3) 在国家新一轮重大战略部署中珠海具有重要地位。2009年国务院批准实施的《横琴总体发展规划》将横琴岛纳入珠海经济特区的范围，大横琴自由贸易区势将成为特区中的特区；随着南海战略地位的提升，珠海的百岛资源、海洋石化产业和高栏港区等的重要性也将进一步提高。战略地位的提升将促使珠海更好地利用政策优势发展生态经济，从而带动宜居城市建设。

在把握机遇的同时，珠海的宜居城市建设也面临着以下五个核心要素的挑战：(1) 生态安全：珠海处于快速增长阶段，城市扩张使得原有城市空间日趋饱和，建设用地由2000年的123.84km²增加至2010年的248.82km²，中心城区已基本无拓展空间，引发了主城区人口密度过大、交通拥堵、基础设施不足，以及环境质量下降等一系列问题；同时，西部工业园区趋于无序蔓延，土地利用效率低下，城市生态安全受到威胁（图5）。(2) 产业发展：珠海产业链配套不够完善，2010年工业增加值率为0.21，在珠三角城市中排名最末，支柱产业附加值较低；第三产业相对薄弱，旅游业和生产性服务业发展缓慢，2010年第三产业贡献率仅为27.9%，远远低于第二产业（71.2%）。(3) 交通组织：珠海东部与西部组团间缺乏大运量的快速运输系统，导致中心

表4 国际宜居城市建设经验总结

城市	借鉴层面	城市基本概况	宜居城市建设核心经验
波特兰	生态	位于美国西海岸俄勒冈州，美国重要的经济中心，面积376.5km ² ，都市区人口212.67万	首创的“城市增长边界”成功控制了城市的蔓延，在过去的近30年里，波特兰人口增长了50%，而消费土地面积仅增加了2%； 提出精明增长的理念，加强市区密度和旧城区可利用空地的发展，限制城市向增长边界以外扩张，边界以外的空间则作为生态、农田和农村社区等予以严格保护
库里奇巴	产业、交通	位于巴西西南部，国内第六大城市，地处最大的经济走廊中心，面积432 km ² ，人口183万	产业：选择合适产业以发展与生态环境保护相协调的经济 (1) 引进制造业时考虑风向避免污染影响城市，在城市西侧建立工业园，园内有4300hm ² 绿地，环保法规严格，禁止污染行业进驻； (2) 在城市发展快速公交系统的背景下选择公共汽车制造业为城市经济的支柱产业，并引进生态型信息产业 交通：快速公交系统的发源地，发展以公共交通体系为核心的绿色交通 (1) 构筑多层次公共交通网络，降低交通建设和运营成本； (2) 采用公交导向的土地利用模式，降低时间和燃料损失
哥本哈根	交通	位于丹麦西兰岛东部，丹麦政治、经济和文化中心，最大的城市和港口，面积455.6km ² ，人口120万	于1947年提出“手指形态规划”，并构建综合交通体系引导城市发展 (1) 以城市轨道交通建设引导城市放射形发展，并在发展中的走廊间保留绿楔用地，轨道交通系统与土地开发相互配合，两者相互促进； (2) 发展慢行交通网络，并整合轨道交通、步行系统、自行车路网和支线公交等不同交通模式，提高轨道交通站点的可达性
巴黎	公共空间	位于法国北部塞纳河西岸，法国首都和“浪漫之城”，面积105.4 km ² ，人口230万	营造宜人开放的公共空间体系，提升城市活力 (1) 开发塞纳河沿岸，塑造公平共享的线性开敞空间，营造以公园绿地、天然湖等为主的生态服务和休闲生活系统； (2) 保持传统街道空间，融合多种城市职能； (3) 结合广场和商业中心，建设满足多种城市功能的服务设施
维也纳	文化	位于奥地利东北部，奥地利首都，面积414.65 km ² ，人口170万	培育以文化为内涵的城市特色 (1) 统筹建筑遗迹，形成丰富的城市特色空间，注重旧城区历史文物的保护、重建和利用，以及历史文化与现代文明的有机结合； (2) 挖掘文化内涵，提升城市魅力层次，成为“音乐之都”

资料来源：根据参考文献[8, 21, 26]整理

城区难以有效辐射带动其他地区发展；以情侣路为主的城市慢行系统局限于东部组团海岸沿线，与周边土地利用开发和城市内部交通系统没有有效衔接。(4) 公共空间：空间分布不均衡，东部除天然资源外缺乏集中服务的公共空间，西部基本无重要公共空间；可达性较低，网络化程度低，缺乏景观连通性和视野连续性。(5) 文化传承：独具特色的滨海岛城、丰富的历史遗存和宜人的田园风光都未得到充分体现，有待挖掘和利用。

3.2 路径构建：珠海宜居城市建设的本土化路径选择

为延续和推进宜居城市建设，珠海需整合已有条件和外部环境，把生态经济理念作为深化宜居城市建设的出发点，以多要素整合互动、生态环境保护和经济发展协同推进为切入点。具体而言，生态经济理念指引下的建设模式，要充分把握发展机遇、应对挑战，在借鉴上述国际宜居城市核心经验的基础上，构建以生态安全优先、产业发展支撑、交通组

织引导、公共空间营造和历史文化传承为核心的本土化路径。

3.2.1 生态安全优先——延续生态环境优势，划定城市增长边界

面对城市蔓延和生态环境问题，珠海应当一方面借鉴特兰的经验实践精明增长，另一方面依据生态环境区域关联性特征推进区域联动合作机制。虽然短期内将制约快速资本积累产业（如污染型工业）的发展，但长远来看能够巩固珠海在珠三角的生态优势地位，从而引领宜居城市建设。(1) 划定城市增长边界，构建生态安全格局。基于生态敏感性评价、生态资源结构和功能评价，珠海应结合城镇空间拓展时序划定刚性控制，弹性管理以及近、中、远期结合的城市发展边界，立法明确城市发展边界管理，并通过绿线、蓝线、黄线等具有法律意义的界线把新增建设用地控制在边界内。(2) 推进跨界生态环境保护合作，共建区域宜居环境系统。珠海应充分发挥《环珠江口宜居湾区建设重点行动计划》、《粤港澳共建优质生活圈专项规划》等粤港澳区域合作平台所带来的政策便利性，推进海岛资源、生态资源保护开发和西江水源保护工作，共建区域宜居环境系统。

3.2.2 产业发展支撑——拓展都市型制造业产业链，提升现代服务业和旅游业

珠海产业发展较慢一是由于缺乏与香港的直接陆路联系通道而阻碍了香港制造业向其转移，二是澳门对珠海带动能力不足，这也与其城市定位和战略一直处于摇摆之中而未能集中发展相关。因此在当前发展阶段，珠海交通区位得以改善，应当借鉴库里奇巴选择合适产业发展宜居经济的经验，集中精力发展高端产业。(1) 拓展都市型制造业产业链，提升现代服务业。充分利用横琴新区的粤港澳合作平台，打造珠澳之间具有国际滨海城市形象的十字门中央商务区，重点培育辐射珠江口西岸城市的高端生产者服务业集聚高地；深入挖掘高栏港座拥西江流域和大西南腹地以及相对富裕的土地资源的优势，强化央企经济和地方经济联动发展，把高栏港打造为国家能源和海洋工程装备制造业基地；切实把握国家航空战略项目的布局调整机遇，结合当前珠海航空产业发展基础，发展功能性产业，建设具有区域影响力的航空产业港^[27]（图6）。(2) 建设多元旅游功能为一体的旅游综合体。结合情侣路滨海景观带公共空间改造升级，利用旅游地产开发模式，积极引入和发展集高级酒店、主题公园、商务会所、会议展览和休闲养生等多功能于一体的旅游综合体；深入挖掘岛屿资源，开发差异性、高品质的旅游海岛群，打造面向粤港澳高端游客市场的海洋休闲文化旅游；利用西部滨江田园风貌，结合生态保护和农村建设，开发富有特色的田园旅

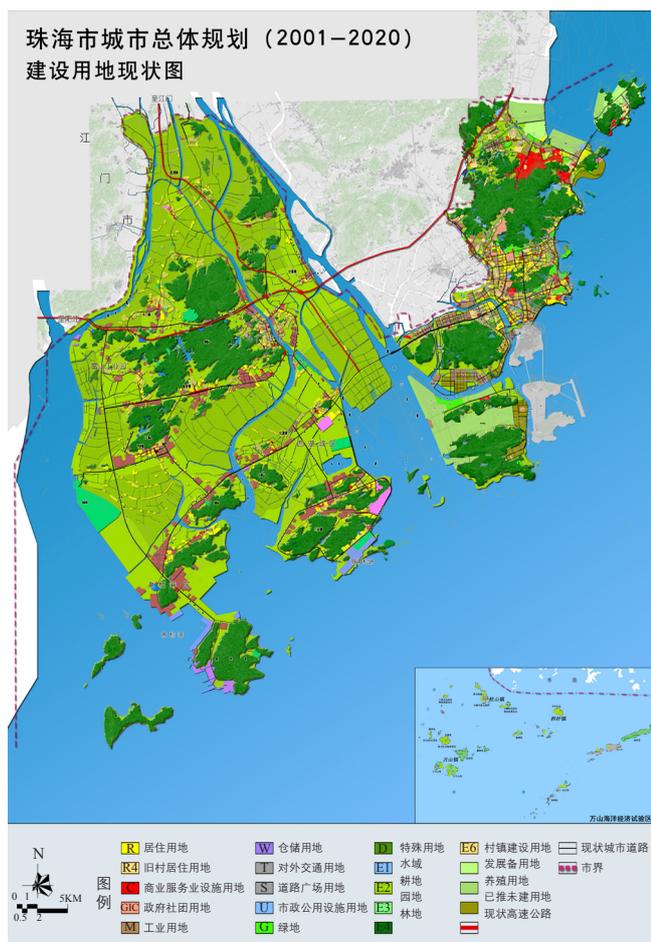


图5 珠海市建设用地现状图

资料来源：珠海市城市总体规划（2001—2020）

游路线，建设面向自驾游和周边短途旅游的度假旅游小镇。

3.2.3 交通组织引导——优化交通体系，发展快速公交系统

借鉴库里奇巴和哥本哈根通过发展绿色交通和构建综合交通体系引导城市空间合理布局，珠海也应通过合理的交通组织引导宜居城市建设。(1) 建设快速运输系统，推进TOD开发。为加强东西部组团的联动发展，珠海应推进中远距离快速运输系统的建设，但由于珠海城市规模不大且中心城区较小，若建设轨道交通将承担与其交通服务功能不匹配的高昂建设运营成本，因此现阶段更适宜建设快速公交系统，可在较低成本和较短建设周期下满足中距离公共交通需求；此外，还应充分发挥城际轨道交通网络作为远距离公共交通工具的功能。这就要求在快速公交系统站点和城际轨道站场周边进行紧凑、多元化和接驳便捷的TOD开发，从而实现快速运输系统及其沿线土地的高效利用。(2) 加强非机动车网络设施建设，提升慢行交通质量。为提升公共空间的可达性并提高绿色交通出行比例，珠海应基于城市绿道建设以拓展情侣路滨海慢行交通系统为重点的，增加沿岸线

延伸至中心城区甚至全市域的步行通道，建立步行网络；同时对自行车道系统进行完善，营造高质量的慢行交通系统。

3.2.4 公共空间营造——挖掘资源禀赋，构建差异化公共空间网络

珠海应借鉴巴黎塑造“浪漫之城”的经验，从广场、公园、公共建筑、街道和滨水空间等方面营造宜人开放的公共空间，以助推高端产业发展和满足居民休闲需求。具体来说，珠海应当构建公共空间体系，促进东西部差异化发展。珠海具有丰富的海岸线资源和城市绿地，应通过连接滨海景观带与绿心、水道和绿道，串联自然空间和活动空间，构建网络化公共空间系统；东部地区城市化程度较高，应注重提升公共空间的可达性与游憩功能，而西部地区未开发区域较多，公共空间应结合生态观光园和田园度假小镇建设进行整体性开发。

3.2.5 历史文化传承——凸显岭南滨海特色，延续城市文脉

每个城市都有其值得挖掘的文化内涵，与维也纳较深的古典氛围不同，珠海的城市特色在于岭南文化积淀和滨海岛城风貌，因此需要结合旅游产业发展和公共空间建设进行保护性开发，以有效传承历史文化，并形成宜居城市建设的独特元素。(1) 挖掘历史文化资源，打造岭南特色历史街区和名镇名村。珠海市内的国家历史文化名镇唐家湾镇和广东省历史文化名村南屏镇北山村，以及香洲主城区、唐家湾镇、淇澳岛和斗门镇都是现状历史文化资源分布较为集中的地区，应当重点挖掘其保护开发价值，并纳入市域旅游走廊开发之中。(2) 探索多方合作，开发海面海岸海岛资源。在近岸区域选择适宜的岸线地区，结合城市功能发展都市休闲型旅游综合体；创新万山海洋经济实验区发展模式，与香港、澳门和深圳联合开发海岛资源；结合珠海游艇产业，积极探索与港澳对接的游艇航线及服务。

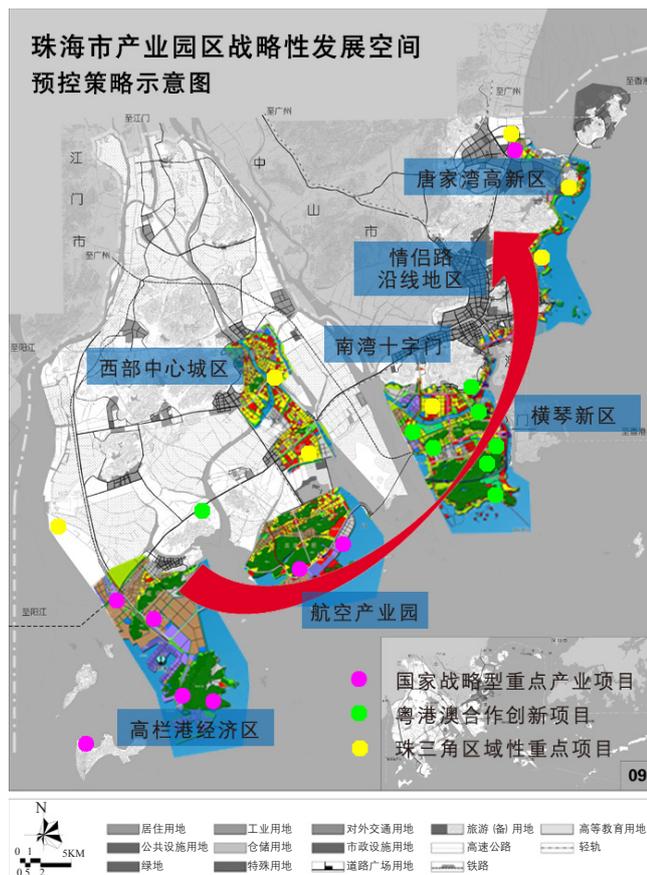


图6 珠海市产业园区战略性发展空间预控策略示意图

资料来源：根据参考文献[27]整理

4 总结与讨论

选择适合城市发展阶段的宜居城市建设模式对于城市宜居性的实现至关重要，生态经济视角下的宜居城市建设注重环境保护和经济发展的协同进行，解决了传统认知框架下宜居性与经济性的悖论，是适宜于发展中国家的宜居城市建设模式。在生态经济理念的指引下，宜居城市建设可以概括为“问题导向—经验借鉴—路径构建”的过程，这三个阶段都以生态安全、产业发展、交通组织、公共空间营造和文化遗产等要素为核心考量。

珠海在资源本底和发展路径上兼具进行宜居城市建设优势，生态经济视角与其城市发展诉求相契合，在问题导向、

经验借鉴和路径构建上有其特殊性和本土化特色，在构建阶段推进、因地制宜的分析方法以及结论上对其他城市的宜居建设有重要的启示意义和借鉴价值。

生态经济视角下的宜居城市建设模式在具备其优势与适应性的同时，也面临以下几方面的挑战：（1）建设模式的实际推行需要城市政策、制度、管理等层面的配合与改革，而克服来自各层面的障碍需要一定的时间和博弈来逐步推进；

（2）面临财政上的制约，宜居城市建设最终要实现从政府引导到市场自发的转变，而这需要进一步构建可持续性和可恢复性的投资系统，进行更广泛的决策风险评价；（3）宜居城市的可持续发展需要广泛而有效的公众参与及反馈，而这是目前国内极为欠缺的，需要在下一阶段重点提高。UPI

参考文献

- [1] 张文忠. 宜居城市的内涵及评价指标体系探讨[J]. 城市规划学刊, 2007(03): 30-34.
- [2] 李丽萍, 郭宝华. 关于宜居城市的理论探讨[J]. 城市发展研究, 2006(02): 76-80.
- [3] 秦耀辰, 张丽君, 鲁丰先, 等. 国外低碳城市研究进展[J]. 地理科学进展, 2010(12): 1459-1469.
- [4] 黄肇义, 杨东援. 国内外生态城市理论研究综述[J]. 城市规划, 2001(01): 59-66.
- [5] 许从宝, 仲德, 李娜. 当代国际健康城市运动基本理论研究纲要[J]. 城市规划, 2005(10): 52-59.
- [6] Inglehart R. Modernization and Postmodernization: Cultural, Economic, and Political Change in 43 Countries[M]. Princeton: Princeton University Press, 1997.
- [7] Basiago A D. Economic, Social, and Environmental Sustainability in Development Theory and Urban Planning Practice[J]. Environmentalist, 1998, 19(2): 145-161.
- [8] 姜煜华, 甄峰, 魏宗财. 国外宜居城市建设实践及其启示[J]. 国际城市规划, 2009(04): 99-104.
- [9] Fidler D, Olson R, Bezold C. Evaluating a Long-term Livable Communities Strategy in the US[J]. Futures, 2011, 43(7): 690-696.
- [10] 田山川. 国外宜居城市研究的理论与方法[J]. 经济地理, 2008(04): 535-547.
- [11] Berg T D. Reshaping Gotham: The City Livable Movement and the Redevelopment of New York City, 1961-1998[D]. United States, Indiana: Purdue University, 1999.
- [12] Clark M. Domestic Futures and Sustainable Residential Development[J]. Futures, 2001, 33(10): 817-836.
- [13] 董晓峰, 杨保军. 宜居城市研究进展[J]. 地球科学进展, 2008(03): 323-326.
- [14] 顾文选, 罗亚蒙. 宜居城市科学评价标准[J]. 北京规划建设, 2007(01): 7-10.
- [15] Ai Sakamoto H F. Development and Application of a Livable Environment Evaluation Support System Using Web GIS[J]. Journal of Geographical Systems, 2004, 6(2): 175-195.
- [16] Wang X. The Research on the Evaluation Index System of Livable Rural Areas in China—by the Case of Rural Areas in Henan Province[J]. Agriculture and Agricultural Science Procedia, 2010(1): 456-461.
- [17] 林柯余, 袁奇峰. 环境营建视角下的宜居城市行动探索——以广东省云浮市宜居城市建设为例[J]. 国际城市规划, 2011(06): 95-101.
- [18] 李业锦, 张文忠, 田山川, 等. 宜居城市的理论基础和评价研究进展[J]. 地理科学进展, 2008(03): 101-109.

- [19] 王世营, 诸大建, 臧漫丹. 走出宜居城市研究的悖论: 概念模型与路径选择[J]. 城市规划学刊, 2010(01): 42-48.
- [20] Costanza R. Ecological Economics: The Science and Management of Sustainability[M]. New York: Columbia University Press, 1991.
- [21] Hiroaki Suzuki A D S M. Eco² Cities: Ecological Cities as Economic Cities[M]. World Bank, 2010.
- [22] 罗巧灵, 于洋, 张明. 宜居城市公共空间规划建设新思路[J]. 规划师, 2012(06): 28-32.
- [23] 王成, 赵万民, 谭少华. 基于城市绿色空间功能的“宜居重庆”规划理念[J]. 城市发展研究, 2009(10): 59-64.
- [24] 吴廷玉. 现代人能否实现诗意的居住——宜居城市的人文美学内涵[J]. 城市发展研究, 2007(03): 1-5.
- [25] 江曼琦, 翁羽. 宜居城市的产业支撑体系研究[J]. 城市发展研究, 2010(12): 43-48.
- [26] Ozawa C P. The Portland Edge: Challenges and Successes in Growing Communities[M]. Washington D.C.: Island Press, 2004.
- [27] 李晓江. 珠海模式与城市理想[R]. 珠海: 中国城市规划设计研究院, 2012.

(本文编辑: 王枫)