

文章编号: 1674—8247(2017)06—0010—05

铁路土地综合开发物业形态指引探索

金旭炜¹ 洪雁² 王彦宇¹

(1. 中铁二院工程集团有限责任公司, 成都 610031; 2. 中国铁路经济规划研究院, 北京 100038)

摘要:我国铁路土地综合开发相关工作尚处于起步阶段,理论和经验都有待进一步完善。综合开发业态选择和配比的影响因素繁多,且相互关联,对项目实践造成了较大的影响,某种程度上阻碍了综合开发在铁路领域的落地。本文基于圈层理论和TOD理论,结合国内外案例实践,从宏、中、微观三层面逐级对项目进行梳理分析,探索和建立了一套可操作的铁路土地综合开发业态指引体系及方法,以期可科学化、规范化地推动项目的落地实施。

关键词:铁路; 综合开发; 业态指引; 圈层理论

中图分类号:F530.3 **文献标志码:**A

Exploration on the Guidance of Property Forms of Railway Land Comprehensive Development

JIN Xuwei HONG Yan WANG Yanyu

(1. China Railway Eryuan Engineering Group Co., Ltd., Chengdu 610031, China;

2. China Railway Economic and Planning Research Institute, Beijing 100038, China)

Abstract: China's railway land comprehensive development is still in its infancy, the theory and experience are to be further improved. Due to various factors influencing the selection and proportion of the comprehensive development of the industry and they are correlative, a great influence is caused to the project practice, which hinders the implementation of the comprehensive development in the railway field. Based on the sphere theory and TOD theory and combined with cases and practices at home and abroad, project is analyzed from the macro, middle and micro levels, and a set of operational system and method for the comprehensive development of railway land is explored and established to drive the implementation of projects scientifically and standardized.

Key words: Comprehensive development; Development type Guidedance; Sphere theory

国家从2012年开始提及新建铁路土地综合开发,2013年国务院正式下文,将铁路土地综合开发作为铁路投融资体制改革的关键抓手和重要手段。铁路土地综合开发不同于一般地产开发和城市产业开发,从国际经验和条件看,铁路土地综合开发更着眼于综合交通语境下的城市特征和产业特征。本文提出通过城市差异性特征与铁路站点运营特点,采用“产业集群”的模式,打造符合城市优势资源,多元复合的业态

集群,将产业链、业态组合、城市优势资源、铁路运输的核心优势等结合的业态指引,建立一套铁路土地综合开发业态指引方法,为铁路土地综合开发决策和理论探索提供有益的借鉴。

1 指引理论与原则

1.1 TOD理念的铁路土地综合开发

城市TOD理念一般来说主要指在城市范围以公

收稿日期:2017-06-28

作者简介:金旭炜(1971-),男,教授级高级工程师。

基金项目:中国铁路总公司科技研究开发计划课题(2014X001-A);中国铁路总公司科技研究开发计划课题(2016F027)

引文格式:金旭炜,洪雁,王彦宇. 铁路土地综合开发物业形态指引探索[J]. 高速铁路技术,2017,8(6):10-14.

JIN Xuwei, HONG Yan, WANG Yanyu. Exploration on the Guidance of Property Forms of Railway Land Comprehensive Development [J]. High Speed Railway Technology, 2017, 8(6): 10-14.

公共交通为导向的综合开发,其特点是围绕交通站点以适宜的步行距离为半径,疏密有致地将居住、商业、办公、文化、娱乐等功能进行统筹整合,主要强调开发区域内土地的综合高效利用与交通站点的协调。而铁路沿线及站场区域土地综合开发,不仅仅要遵循城市TOD发展的理念,更应在城市产业圈的外延范围中研究综合开发的产业业态和开发导向。强调对高速铁路、城际快铁优势资源的挖掘和运用,使其更充分地为建设、经济发展出力,并与开发区域内公共交通和步行系统无缝衔接,为乘客和区域内市民提供便利和快捷的服务。

1.2 圈层开发理论

圈层开发理论是以车站为圆心,以不同半径将空间划分为多个同心圆。圆心对不同同心圆的影响力不同,因此造成各圈层的业态选择、开发强度、服务定位各部相同。一般来说,第一圈层为与车站融为一体,影响力和便捷性最大化,区域人群单一纯度较高;第二圈层为核心区,辐射力度略有削弱,区域人群多元化显著,通常综合布置商业、办公和旅游业等业态;第三圈层为拓展区,一般以城市干道为界,车站对其的辐射削弱较多,人群多元化达到较大值,更多的考虑与城市其他功能组团的衔接和公共基础设施的融合配套。站点服务步行圈层功能,如图1所示。

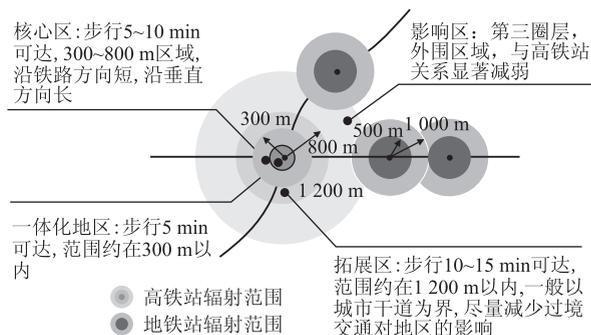


图1 站点服务步行圈层功能图

1.3 指引原则

铁路土地综合开发业态指引基本原则,主要有以下几个原则:

(1)与城市规划相匹配与协调原则。铁路综合开发的引入,应有助于形成新的城市空间形态,促进旧城改造和引导新城发展,最终增强城市郊区对外联系能力。因此,站区发展要与地方总规、控规相协调、匹配和互补,实现双赢。

(2)差异化原则。应根据铁路干线定位并结合站区所在城市主要资源特征,进行特色化综合开发,形成多元、复合的业态组合。更重要的是,站区具体项目业

态开发需进行差异化发展,避免单一业态的扎堆,重复建设,跟风投资。

(3)与城市开发扩展节奏协调原则。我国的新建铁路与新型城镇化契合,业态的定位与指引可以充分考虑城市开发扩张的速度,以及新型城镇化带动的升级效应。

(4)前瞻性原则。一方面是因为综合开发可研工作距项目实施的时间间隔较长,如没有前瞻性,当项目实施时,策划方案已经落后甚至不适用,使当前的可研工作失去意义。另一方面,铁路项目的开通将加速站区基建和经济的发展,其发展速度远快于城区其他区域,适当的前瞻性,有利于延长可研工作和策划方案的有效性,有利于降低项目在较长时间内的同质化竞争,保障项目的盈利性。

(5)利用路地优势资源,形成“业态集聚”组合。铁路的运输优势是铁路综合开发的核心优势。此外也要充分结合和转化运用当地城市优势的自然资源、经济资源和政策资源,形成以综合交通为导向的产业链和产业集群。

此外在运用业态指引时,还需考虑与具体项目实情、实施主体管控能力和资金实力相匹配。

1.4 规划原则

业态指引在具体业态规划的时候主要有以下3个方面的原理:

(1)城市规划。城市土地利用和交通运输是城市空间结构中的两类基本活动,存在紧密的互动和反馈关系。合理的土地利用形态是经济效益、社会效益和生态效益的集中体现,土地利用应遵循符合、多维和综合的整体目标,强调城市功能之间的联系和融合,实现高效利用土地,有效组织多维城市生活。

(2)业态规划。在铁路车站综合交通体系辐射步行的合理范围内,各种性质用地的可达性具有不等性。为保证达到步行的高可达性、环境的生态性、空间私密的友善性等的要求,土地利用性质分布利用圈层理论进行不同服务圈层的功能性、发展强度、业态及服务设施配置。

(3)强度规划。基于城市集约节约利用土地、以及通过“溢价回收”促进铁路投融资改革的背景,在市场、交通、环境可以承载的前提下,提高铁路站点周边的开发强度,这是符合TOD特性以及国家相关规划指引意见的。充足的人口居住和就业岗位是支撑铁路运营的基本要素。

2 铁路综合开发业态指引建构

本指引体系试图从宏观、中观以及微观层次对站

区进行差异化的指引、筛选定位,并与项目自身的发展需求相结合。宏观层次将城市差异性特征与铁路站点的开发业态对应;中观层次将站区类型、区位、客流特征与开发业态对应;微观层面,根据地块所在的圈层位置的优势及侧重点、交通配套、产业基础、周边城市配套、旅游资源等条件,进行业态的主次划分和组合,如图2所示。

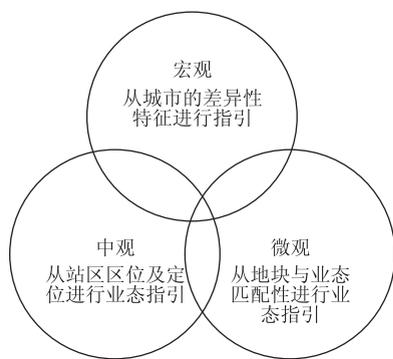


图2 三个层次对业态的指引

2.1 宏观层面——城市差异性特征

将城市类型与铁路站点的综合开发业态对应。既然铁路的客流是跨省市之间流动为主,那么乘客目的与城市的一些特性是呈现某种关联的。通过对城市的GDP,产业特征,自然资源,人口总量特征等因素进行整理分析,得出城市的差异性特征,进而对城市进行归类划分。本文大致把城市的分类区分为:旅游主导型城市、区域经济中心城市、产业中心城市、交通枢纽型城市以及卫星型城市这5种类型;但并非完全排他,也可能相互交叠。某些城市具有区域经济中心产业和文化中心等多重特性(例如北京、上海),因此在具体的业态指引操作上,可以因地制宜进行操作,进行适合发展的分布规划,如表1所示。

表1 城市差异特征下的铁路站点综合开发业态的影响

城市发展类型	界定范围	代表城市	铁路综合开发影响
旅游主导型城市	旅游总收入超过城市GDP10%甚至以上,作为城市的战略支柱产业	乐山、黄山	适合做以旅游游客特性的综合开发业态
区域经济中心城市	区域的金融中心,经济体量在所在城市群15%~20%甚至以上	北京、上海	城市商务商业活跃,适合依靠站点打造商务商务服务极核
产业中心城市	拥有国家级开发区、国家级自贸区,二产GDP占总体40%~50%甚至以上	苏州、深圳、佛山	产业基础扎实,适合进行产业园,生产性服务业,配套产业的商务区等发展
交通枢纽型城市	辐射整个区域、城市群的交通核心节点	郑州、石家庄	交通便利,适合开发节点型的场所,如对内外输送方便的产业或业态类型
卫星型城市	位于超大城市、特大城市周边,承担人口、产业疏散功能的辅助城市	昆山、廊坊	以承担大城市人口外溢为主,适合居住业态,满足通勤需求

依托城市的差异性特征,站区周边可以打造业态多元,功能复合的业态群,以2~3类为主导业态类型,并且业态之间形成产业链互补的关系,如表2所示。

表2 站点周边的综合开发业态适合发展的分布

城市类型	主要业态	补充业态
旅游主导型城市	酒店业、旅游服务业、交通运输及租赁、养老地产、旅游地产	零售商业、文化娱乐及体育
区域经济中心城市	商务商贸、商业办公、零售商业、酒店业、交通运输及租赁、创新研发科研类	文化娱乐及体育、创新研发科研类、旅游服务业
产业中心城市	商业办公、产业地产、创新研发科研类、仓储物流	零售商业、交通运输及租赁
交通枢纽型城市	酒店业、商务商贸、交通运输及租赁、零售商业、产业地产、仓储物流	创新研发科研类、医疗服务类
卫星型城市	零售商业、商业办公、交通运输及租赁、医疗服务类、养老地产	文化娱乐及体育、商业办公

以峨眉山站(成绵乐客专)为例。峨眉山站位于峨眉山市,从近5年的宏观经济来看,峨眉山市依托旅游资源实现快速的经济增长,5年GDP总量增长了40%,旅游总收入则增长了135%,2016年旅游总收入占总GDP的90%,如图3所示。

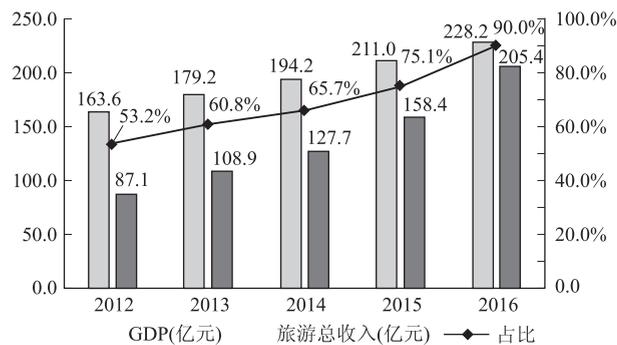


图3 峨眉山市近五年GDP及旅游总收入情况

从图3可见,峨眉山市属于旅游主导型的城市,其铁路综合开发的业态,酒店业、旅游地产、养老地产、旅游服务业等都非常适合。至于商业办公、产业地产等,由于与峨眉山市自身的产业基础并不强,咨询、金融、法律、广告等行业不是主要发展方向,因此这些业态类型则相对不适合。

2.2 中观层面——站点定位与类型

宏观层面从城市的差异性角度大致将站点类型与铁路站点的综合开发业态对应。站点类型并没有一个统一的界定标准,但从综合开发的角度来看,站点的区位、站点能级与站点的定位更为相关。本文采用的是一个较为中性的站点分类方法,主要分为:中心枢纽

型,区域接驳型,通勤型与综合枢纽型4种类型的铁路站点。中心枢纽型车站一般位于城市群中的中心城市,发展前景好,土地价值高,交通衔接发达,往往是一个城市的重要发展核,因此也适合高强度的开发,汇集城市的商务、商业、高端写字楼等功能。

站区定位代表的是城市管理者对其的规划意图,根据前面所提到的原则,铁路综合开发的业态要符合城市规划的方向,二者形成互补加强,提升城市功能,同时也利于综合开发的经济效益和社会价值。

从高铁站所处城市区位的角度,可分为位于城市外围的综合性枢纽、位于特大城市或者大城市中心的枢纽、位于城市外围组团中的城际枢纽。从高铁站功能特征和所处城市区位两者相结合的视角,以客流特征和车站在全线中的定位来划分可分为:中心枢纽型、综合枢纽型、通勤型、区域接驳型(含机场接驳站)。

中心型铁路客运枢纽,站点特征:中心型高铁站位于城市中心区,多为既有站改造而来,以服务城市中心区为主。综合开发特征:经过改造,中心型铁路客运枢纽与周边城市设施完全融为一体,开发强度和密度进一步提高,普通的商业、服务业部分置换为金融、办公、公寓式住宅等能够承受更高地价的功能。

综合型铁路客运枢纽,站点特征:综合型高铁站区,位于城市建成区边缘,多为新建站点,承担城市的综合交通服务功能常常成为城市发展战略的重要组成部分,在城市发展战略的引导下,发展成新的城市中心区。综合开发特征:着重发展城市综合服务功能。

通勤型高铁站区,站点特征:位于特大城市新城或通勤圈范围内的小城市,多为新建站点,以服务新城、卫星城和主城之间的通勤及日常商务交通。综合开发特征:站区开发应与中心城形成特色分工,不仅可以为中心城提供通勤住宅,也可提供休闲类的商业项目。

区域接驳型高铁站区,站点特征:以机场接驳站为例,结合城市外围的机场设置,以满足航空功能为主,服务于区域而不是中心城。综合开发特征:地面交通集散方式与普通机场类似;周边地价较低,且受到机场净空的限制,多分布与机场有关的物流园区及较低密度的产业园。

以峨眉山站为例,乐山市政府为了充分利用和进一步刺激峨眉山的旅游发展,专设了峨眉山站,方便旅客直达景区,其旅游服务功能定位十分明显。因此,从站区的片区规划来看,峨眉山站的片区规划比较充分地考量到满足旅游人群的餐饮、旅游服务、住宿的需求。

2.3 微观层面——业态发展条件

从地块发展条件判断业态适宜性。根据地块所在的圈层位置的优势及侧重点、客群定位、区位条件、交通配套、产业基础、周边城市配套、消费资源、生态条件以及地块自身条件来进行物业业态开发的主次划分和组合;拟进一步把业态细分为49种重点板块。如表3、表4所示。

表3 适宜业态类别及重点板块分类

业态类别	重点板块	业态类别	重点板块
酒店业	中高端商务酒店	旅游地产	主题乐园
	经济型酒店		大型度假区
	酒店式公寓		度假住宅
	会议型酒店		度假型酒店
商务商贸	会议及展览服务	产业地产	工农业产品加工
	批发商业		铁路相关产业园
	电子商务		产业配套服务、配套住宅
	专业市场零售业		大型医疗园区
商业办公	总部型办公	医疗	医院
	高端写字楼	服务类	文化艺术业
	共享办公	文化娱乐及体育	博物馆
一般写字楼	图书馆		
便利店	艺术表演场馆		
餐饮业	体育场馆		
百货零售	休闲健身		
超级市场零售	教育培训		
奥特莱斯	创新创业		
零售商业	一站式体验商业	交通运输及租赁	R&D 研发
	养老公寓、住宅		汽车租赁
	康养服务		交通转运
养老地产	旅游交通接驳	仓储物流	停车场
	旅游集散中心		邮政
	旅行社相关服务		快递业
	特色餐饮、特色产品零售		运输代理业
旅游服务业			物流园区

表4 业态发展条件及说明

业态发展条件	说明
所在圈层	圈层开发理论
交通配套	主要指轨道交通、快速道路、高速路、公交车等接驳方式
产业基础	主要指高新技术园区、工业园区、加工贸易区;其他具备一定的产业生产功能的片区
周边城市配套	主要指城市的教育、医疗、行政、商业等配套
旅游资源	景区、文物古迹、风景名胜等
生态条件	绿地、公园、水系等
地块自身条件	地块面积,土地形状是否规整等

以商务商贸中的会议及展览服务业为例,在交通配套方面,需要多元的交通转乘以舒缓人流高峰,停车需求量大,区位条件处于城市扩展区域或城市商务区,要求有较完善的城市服务配套,但对于旅游资源,生态条件等则无必要要求。而在旅游服务业当中,则要求

周边具备旅游资源,交通的接驳条件要求多种接驳方式,而对产业基础则并没特别要求。实际案例中,在峨眉山站第二圈层(600~800 m)位置,蓝光地产在此打造了一个“峨眉院子”的项目,以昼、夜旅游休闲商业形态为主体,民俗休闲、民俗娱乐、民俗活动、本地特色小吃等穿插其间的酒楼、客栈、酒吧、茶楼、戏台、风味小吃、工艺品、土特产,服务中高端消费的商业院落街区。

需要说明的是,国内火车站的第一圈层范围内人流较大,私密性不足,中高端的酒店、公寓、住宅等比较注重私密性和安静的环境,反而价值不如第二圈层高;第二圈层进行通达性和灵活性也较高,适合复合的开发。但若空间局限,可采用“瑞士军刀”式的立体开发,集聚多元业态。

3 总结

铁路综合开发既要服从一般开发的客观规律,以人为本,从而把巨大的客流资源转化为潜在客户资源,又要符合 TOD 开发理念,铁路运输的优势始终位于核心。我国正处于在高铁快速建设时期,研究指出,地方政府为实现高铁对城市发展的带动作用,开展大规模的规划和建设成为许多城市的共同选择,但实际建成情况与规划往往存在明显落差,也说明综合开发业态并没有合适的指引。本次研究创新性在于,通过城市差异性特征与铁路站点的综合开发业态对应,打造符合城市优势资源,多元复合的业态群,区别于一般的房地产开发,而将产业链、业态组合、城市优势资源、铁路运输的核心优势等结合。再进一步从中观、微观层面逐层指引业态的适宜性与业态组合。

本文建立的业态指引可以为铁路建设主体在前期规划提供了一套指引体系,提供决策者操作的指引,并且考虑到不同业态的所需要的发展条件,从而提升在

规划前期对综合开发的科学性。

参考文献:

- [1] 秦魏. 基于高铁枢纽的城市交通核周边用地布局策略研究[D]. 武汉:华中科技大学,2012.
QIN Wei. Research on the Landuse Strategy Around High-speed Rail Transportation Core[D]. Wuhan: Huazhong University of Science & Technology, 2012.
- [2] 王兰,王灿,陈晨,等. 高铁站点周边地区的发展与规划—基于京沪高铁的实证分析[J]. 城市规划学刊,2014,58(4):31-37.
WANG Lan, WANG Can, CHEN Chen, et al. Development and Planning of the Surrounding Area of High-Speed Rail Stations: Based on Empirical Study of Beijing-Shanghai Line [J]. Urban Planning Forum, 2014,58(4):31-37.
- [3] 王昊,胡晶,赵杰. 高铁时期铁路客运枢纽分类及典型形式[J]. 城市轨道交通,2010,8(4):7-15.
WANG Hao, HU Jing, ZHAO Jie. Classification and Typical Type of Rail Transit Terminals in an Era of High-Speed Rail [J]. Urban Transport of China, 2010,8(4):7-15.
- [4] 周曦. 高铁站区开发对土地价值的影响研究[D]. 北京:北京交通大学,2016.
ZHOU Xi. Study on the influence of High Speed Railway Station Development to the Value of Land [D]. Beijing: Beijing Jiaotong University, 2016.
- [5] 赵倩,陈国伟. 高铁站区位对周边地区开发的影响研究——基于京沪线和武广线的实证分析[J]. 城市规划,2015,39(7):50-55.
ZHAO Qian, CHEN Guowei. Influence Of HSR Station Location on the Development of Surrounding Areas: A Case Study of Beijing - Shanghai HSR and Wuhan - Guangzhou HSR [J]. City Planning Review, 2015,39(7):50-55.
- [6] 付良玉,焦道娟. 高速铁路站区土地综合开发方案探讨[J]. 高速铁路技术,2016,7(4):90-94.
FU Liangyu, JIAO Daojuan. Discussion on Land Comprehensive Development Plan in High-speed Railway Station Area [J]. High Speed Railway Technology, 2016, 7 (4): 90-94.

(编辑:赵立红 白雪)