



# 世界城市状况报告 2012/2013

## 城市的繁荣

联合国人类住区规划署 编著  
中华人民共和国住房和城乡建设部计划财务与外事司 组织编译

# 世界城市状况报告 2012/2013

## 城市的繁荣

联合国人类住区规划署 编 著  
中华人民共和国住房和城乡建设部计划财务与外事司 组织编译

中国建筑工业出版社

UNO HABITAT

## 图书在版编目 (CIP) 数据

世界城市状况报告2012/2013 城市的繁荣 / 联合国人类住区规划署编著; 中华人民共和国住房和城乡建设部计划财务与外事司组织编译. —北京: 中国建筑工业出版社, 2014. 9

ISBN 978-7-112-17306-8

I. ①世… II. ①联…②中… III. ①城市—发展—研究报告—世界—2012~2013 IV. ①F299.1

中国版本图书馆CIP数据核字 (2014) 第222981号

State of the World's Cities 2012/2013 Prosperity of Cities

First published 2013 by Routledge for and on behalf of the United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat).

Copyright © United Nations Human Settlements Programme, 2013.

All rights reserved

本书经联合国人类住区规划署正式授权翻译、出版

责任编辑: 郑淮兵 王晓迪

责任设计: 陈旭

责任校对: 李欣慰 刘钰

## 世界城市状况报告2012/2013 城市的繁荣

联合国人类住区规划署 编 著

中华人民共和国住房和城乡建设部计划财务与外事司 组织编译

\*

中国建筑工业出版社出版 (北京西郊百万庄)

北京锋尚制版有限公司制版

印刷厂印刷

\*

开本: 880×1230毫米 1/16 印张: 12<sup>3</sup>/<sub>4</sub> 字数: 439千字

2014年9月第一版 2014年9月第一次印刷

ISBN 978-7-112-17306-8

(26086)

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题, 可寄本社退换

(邮政编码 100037)

## 免责声明

本报告中所采用的名称及所呈现之材料不代表联合国秘书处对于任何国家、领地、城市或地区及其当局的合法地位; 其边境或分界线的界定; 其经济体系或发展程度的任何意见。本报告中的分析、结论及建议并不反映联合国人类住区规划署及其理事会的观点。

本报告的形成基于各政府提供的官方数据, 以及全球城市观察站收集的补充信息。各城市和国家应邀更新相关信息。本报告郑重声明, 文中数据由于定义和来源的不同而存有差异。联合国人类住区规划署已尽可能核实数据, 数据的准确性最终取决于数据提供者。本报告所采用的数据未经过任何形式的明示或隐含的保证, 包括对于商用、特殊用途和非侵权的保证, 且不仅限于此。联合国人类住区规划署不对报告中数据的准确性或完整性作任何承诺或声明。任何人因采用本报告中的, 包括任何错误和遗漏, 且不限于此, 而产生或遭受任何损失、伤害、债务或费用, 联合国人类住区规划署均得免责。使用本报告者, 责任自负。任何情况下产生的, 包括直接、间接、偶发, 或继发的损失, 且不限于此, 乃至联合国人类住区规划署曾被告知产生此类损失的可能, 联合国人类住区规划署及其下属机构仍得免责。

## 丛书编译工作委员会名单

何兴华 住房和城乡建设部计划财务外事司  
李礼平 住房和城乡建设部计划财务外事司  
吴志强 同济大学  
赵 辰 南京大学建筑与城市规划学院  
董 卫 东南大学建筑学院  
刘 健 清华大学建筑学院  
王莉慧 中国建筑工业出版社

## 本书翻译人员名单

### 吴志强翻译组

翻译小组：吴志强 唐晓薇 刘朝晖 干 靛 杨 婷  
吕 荟 陈志端 单 峰 邹子敬 刘海涛  
苏运升 李东红 陆天赞 赵艳莉 彭雪辉  
杨 秀 叶钟楠 尹宏玲 叶启明 郭微润

校对小组：吴志强 唐晓薇 刘朝晖 邓雪媛 干 靛  
杨 婷 吕 荟 陈志端 单 峰 邹子敬  
刘海涛 苏运升 李东红 陆天赞 赵艳莉  
彭雪辉 杨 秀 叶钟楠 尹宏玲

# 秘书长序

## Secretary General's Foreword



今天，城市化主宰了我们的世界。城市是发展和创新的主要驱动力量。然而，城市带来的繁荣并没有被公平分享，城市中相当大的一部分人口仍然无法享受到城市所带来的各种益处。

《世界城市状况报告2012/2013 城市的繁荣》提出了“繁荣”的新观点，似跨越了多年来，我们在讨论发展政策和议程时，主导着经济发展问题的思想禁锢。它审视了城市如何生产和公平分配繁荣带来的利益和机遇，从整体上确保经济福祉、社会共生、环境可持续及更好的生活品质。

整个世界仍在与一场经济危机奋力搏斗，这场危机已经引发了一系列其他危机，然而我们也见证了不同层面的

不同主体在寻求解决方案中所展示的 勇气 and 创新能力。尽管面对各种挑战，尤其是在很多城市中蔓延的功能失效的现象，城市仍然在国家 and 全球经济复苏中起着最核心的作用。世界正在寻求更以人为中心、更可持续的发展方式，在这个过程中，城市起着引导性的作用，正借鉴有效的地方方案，解决全球性的问题。

我向学者、政策制定者、发展规划者和所有对推进城镇繁荣有兴趣的人推荐这本及时的报告及其研究成果。

A handwritten signature in black ink that reads "Ki-moon Ban". The signature is written in a cursive, flowing style.

潘基文  
联合国秘书长

# 序

## Foreword



这是一个危机的时代，也是一个解决问题的时代。确实，这个世界正淹没在金融、经济、环境、社会和政治危机的浪潮中。然而，在这样的混乱中，我们也见证了不同层次的不同主体在寻求解决方案的过程中作出的

大胆和富有创造力的努力。

这本2012/2013年的《世界城市状况报告》用令人信服的证据，揭示了那些严重影响着城市危机的潜在因素。它显示出，对纯粹金融繁荣的倾向性关注，已经导致贫富不平等的加剧，使城市在形式和功能上产生了严重的畸变，也对环境造成了严重的危害——更不必说，无法长期维系的不稳定的经济系统危机的爆发。

本报告提出了通往繁荣的新途径，这是一个整体和整合的途径，对集体福利和所有人希望的结果十分关键。这一新方法，不仅提供预防新危机的方法以应对现有危机，还帮助城市把整个世界引导成为在经济、社会、政治和环境上都繁荣的城市未来。为了衡量城市在通往繁荣路径中的当前和未来的进度，本报告提出了一种新工具——城市繁荣指数，同时还提出了一个概念模型——繁荣之轮，二者的提出都是为了协助决策者设计清晰的政策干预方案。

由于人口密度不同，城市遭受了不同的危机。然而，本报告告诉我们，城市也能成为治疗区域和全球危机的良方。如果各级政府提供支持，城市为了产生整体繁荣，就可能成为务实有效地应对这些危机的灵活而创新的平台。从这个意义上说，繁荣可以是一种秘药——既是问题的原因也是它的解药。繁荣（prosperity），正如这个古老的希腊词语<sup>①</sup>的构成所隐喻的，如果使用恰当，它能帮助决策者引导城市走向平衡、和谐的发展。

本报告中，联合国人居署提倡一种新类型的城市——21世纪的城市——以人为中心的“好”城市，它能够整合繁荣的有形与无形的各个方面，并在此过程中避免20世纪城市的通病，如低效、不可持续的形式和功能。通过这个做法，联合国人居署在确保城市的规划、法律、法规和体制框架成为繁荣和幸福的工具中起了十分关键的作用。

这是一个需要对当今世界所面临的无数挑战和危机拿出方案的时代。如果我们想要采取措施，改变全世界几十亿城市人口和我们后代的生活，我们就需要充分而坚实的知识与信息。本报告就提供了这类关键的信息。我相信，本报告是对地方、国家和区域层面上的城市政策议程进行重新定义的有用工具。我也坚信，它能够为我们今后几年寻求城市繁荣和相应政策变革，提供有价值的观点。

本报告架起了研究和政治之间的桥梁，来自50多个城市的科学家、研究机构为本书作出了巨大的贡献，尤其是欧盟委员会区域政策总理事会和其他全世界的合作机构，均积极参与了本研究的准备工作。在此，我感谢他们的巨大贡献，也感谢挪威政府给予的经济支持。

在准备本报告的过程中，建立起来的合作伙伴关系是构建更可持续的、众人分享的繁荣的不可或缺的一部分，也是关键的一环。当我们共同描绘更好未来之时，人居署决心尽力延续和巩固这样的合作伙伴关系。

乔·克洛斯  
联合国人类住区规划署执行主任、总秘书长助理

<sup>①</sup> 本报告的主题词“繁荣”，英语用的是prosperity，该词词源并不是希腊语，而是拉丁语。早在14世纪中期，古法语中就开始出现了prosper，指经济上的成功和市场上的兴旺。——译者注

# 引言

## Introduction

随着世界步入城市时代，城市的动力和活力更为凸显。一个崭新的未来正在形成，全世界的城市地区不仅成为人居的主导形式，而且还是全人类发展的发动机房。

城市，因扮演繁荣中心的角色而久负盛名。如今则可以以将城市正在进行的演变，视为对其所扮演角色的又一次肯定，这样的肯定是建立在更加广义的基础之上的。21世纪，与前几个世纪一样，人们聚集到城市中，实现自己的抱负和梦想，满足需求，把理想变成现实。

这个“繁荣”概念，以更广义的有机视角超越了狭隘的经济成就的含义，包含着广义的平衡、弹性的社会发展，它结合了有形与无形的各个方面。从这个多维视角观察，城市繁荣加密了个人和社会与其所处的日常环境之间的联系，亦即与城市本身的联系。在当今城市所面临的多种挑战之中，减少贫困或应对经济危机的关注逐渐转变为一种更为广义和普世的见解，即如何控制转型期的动力和潜能，它们已在不同程度上成为世界上任何一个城市都具备的特征。

如何重燃动力、优化再生潜能、提升国际商圈中的地位，提振形象和吸引力，换言之，如何促进繁荣，已经成为城市发展的主要推动力。在这些努力中，每个城市都不可避免地处于自己特定、独特的历史进程中。但所有的城市有一些共同的环境条件是会占主导的：它们能让人类兴盛、心满意足、身心健康，生意兴隆、体制发展，创造出更多的财富。就是这些环境使城市成为地位独特的繁荣中心，所有的优势和进步在这里得以具体化。

本报告关注的是繁荣的概念并让其城市中得以实现。具体地说，本报告提倡全世界应转移关注点，且保持更健康的发展观——超越只看经济领域增长的发展观，也超越主宰了过去几十年的失衡政策的发展观。

本报告的主旨是：向着以人为本的、城市可持续发展转型的需求，这也是修正后的繁荣概念所要提供的内涵。对于繁荣的关注随着体制和政治背景的不同，在全世界范

围内呈变化的动态。繁荣可在多种危机中放错位置，在当今世界的金融、经济、环境、社会和政治方面，它也可被视为当前经济困境中的奢望。然而，本报告用令人信服的证据表明，当前对繁荣的理解需要被修正，与此同时，政府应该部署相应的政策和行动。联合国人居署提出了通往繁荣的新途径，它超越单一的经济维度，吸纳其他的重要方面，比如生活质量、基础设施、公平和环境可持续。本报告介绍了一种新的统计工具，即城市繁荣指数，用来衡量在各个城市中起作用的繁荣因素，同时还提出了一个概念矩阵，即城市繁荣之轮，它指明了需要政策干预的领域。

城市作为繁荣的优先关注点，仍然是扎实地应对后危机时代出现的新挑战的最佳场所。如果有来自高层政府的充分支持，城市能成为一个灵活的、可操作的、创新的平台，为协作议程的发展服务，为地方应对全球危机的战略服务。

只要我们将城市置于更好的地位，城市可为全球危机提供疗法，以应对时代的挑战、优化资源以及掌控未来的潜能。21世纪以人为本的“好”城市，就是要能够把繁荣的有形与无形各方面整合起来，并在此过程中避免20世纪城市的通病，如形式和功能的低效、不可持续。

本报告完成于一个国际计划的关键过渡期：紧跟在“里约+20”环境和发展会议之后，又在新的、升级的人居议程（截至2016年的人居计划III）实施之前。在这个背景之下，这份联合国人居署的报告号召国家和城市在各自的发展计划中采用更新的繁荣的定义。繁荣还需要对可预见的未来具有一定程度的自信。世界正从它有史以来最糟糕的经济危机和一系列不同的、互相关联的困境中恢复过来，我们必须找到一种新的平衡，以防未来再次出现混乱。城市在经济、政治和社会生活中处于主导地位，它们在引导国家走上更加包容、更有生产力、创造力和更加可持续发展的道路上仍然起着关键的作用。

# 致谢

## Acknowledgements

### 核心组

组长: Oyebanji O. Oyeyinka

协调: Eduardo López Moreno

任务管理: Ben C. Arimah

统计顾问: Gora Mboup

主笔: Eduardo López Moreno, Ben C. Arimah, Gora Mboup, Mohamed Halfani, Oyebanji O. Oyeyinka

调研: Raymond Otieno Otieno, Gianluca Crispi, Anne Amin

城市繁荣指数制作: Gora Mboup, Wandia Riunga, John Obure

编辑: Thierry Naudin

### 协助组

供稿: Wandia Seaforth, Obas John Ebohon, Cecilia M. Zanetta, Kaushalesh Lal, Dina K. Shehayeb, Olumuyiwa Alaba, Sai Balakrishnan, Maria Buhigas, Christopher Horwood

数据统计: Omondi Odhiambo, Joel Jere, Julius Majale, Wandia Riunga, John Obure, Anne Kibet, Wladimir Ray, Kaushalesh Lal

地图制作: Maharufa Hossain, Jane Arimah

行政支持组: Beatrice Bazanye, Anne Idukitta, Elizabeth Kahwae, Jacqueline Macha, Mary Dibo

### 联合国人居署顾问和技术支持

Elkin Velasquez, Laura Petrella, José Chong, Claudio Acioly, John Hogan, Raf Tuts, Ana Moreno, Alioune Badiane, Mariam Yunusa, Roi Chiti, Axumite Gebre-Egziabher, Kibe Muigai.

### 国际顾问团

Patricia Annez; Mark Redwood; Billy Cobbett; Lamia Kamal-Chaoui; Edgar Pieterse; Amin Y. Kamete; Smita Srinivas; Alfonso Iracheta; Yu Zhu; Dina K. Shehayeb, Inga Klevby, Maha Yahya, Javier Sanchez-Reaza.

### 经济支持

Government of Norway挪威政府

### 特别技术贡献

区域和城市政策总理事会 (欧盟委员会)

提供各种背景资料的专家: Zoé Buyle-Bodin, Corinne Hermant-de Callataÿ, Christian Svanfeldt, Birgit Georgi, Antonio G. Calafati, Celine Rozenblat, Moritz Lennert, Gilles Van Hamme, Maciej Smętkowski, Uwe Neumann.

### 其他贡献:

主题背景论文:

Brian H. Roberts; Pengfei Ni; Robert M. Buckley and Achilles Kallergis; David Simon, Michail Fragkias, Robin Leichenko, Roberto Sánchez-Rodríguez, Karen Seto and Bill Solecki, usan Parnell and Matthew Sharp; Ivan Turok.

### 为政策分析写的城市报告:

拉丁美洲和加勒比地区: Francisco Perez Arellano (Guadalajara); Ana Raquel Flores (Ciudad Del Este); Vladimir Morales Gonzalez (Valparaíso); Flávio José Nery Conde Malta (Santos); Ibarra Rolando Mendoza (Panama City); Oscar Bragos (Rosario); Tito Alejandro Alegría Olazábal (Tijuana); Grethel Castellanos (Santo Domingo); Haydée Beltrán Urán (Medellín); Isabel Viana (Montevideo); Miguel Coyula (Havana); Carlos Foronda (La Paz); Alberto José Tobío (Guarenas); Luis Delgado Galimberti (Lima); Alain Philippe Yerro (Fort-De-France).

非洲: Femi Olokesusi (Accra, Ibadan and Lagos); Yeraswork Admassie (Addis Ababa); Hany M. Ayad (Alexandria); Madani Safar Zitoun (Algiers); Albino Mazembe (Beira); Aldo Lupala (Dar es Salaam); Faustin Tirwirukwa Kalabamu (Gaborone); Rosemary Awuor Hayanga (Johannesburg); Allan Cain (Luanda); Godfrey Hampwaye and Wilma Nchito (Lusaka); Alfred Omenya (Nairobi); C. Fernandez (Praia).

亚洲和阿拉伯国家: Saswati G. Belliapa (Bangalore); Francisco L. Fernandez (Cebu); Yanping Liu and Yuehan Wang (Chongqing); Amelita Atillo (Davao); Pelin F. Kurtul (Gaziantep); Dung D. Dzung (Ho Chi Minh City); Satyanarayana Vejella (Hyderabad); Syed Shabih ul Hassan Zaidi. (Lahore); Lan Jin and Yanping Liu. (Shenzhen); Centre for Livable Cities (Singapore); Omar Khattab (Kuwait City); Ali Shabou, Nashwa Soboh, Kamal Jalouka, Deema Abu Thaib, (Aqaba and Amman); Sinan Shakir A. Karim (Basra); Mona Fawaz and Nisrene Baghdadi (Beirut); Ahmedou Mena (Doha); Darim. Al-Bassam and Jalal Mouris (Dubai); Dara al Yaqubi (Erbil); Falah Al- Kubaisy (Muharrak); Rana Hassan and Ismae' l Sheikh Hassan (Saida).

### 专栏提供:

Michael Cohen, Cilla Ng, Inga Klevby, José Chong, Zeltia Gonzales, Estefania Villalobos, Laura Petrella, Alexy Romero Garcia C., Dennis Mwaniki and Francisco Perez Arellano.

### 设计和页面排版:

Bounford.com (UK)

### 封面图片

公平和社会包容: . Meunierd/Shutterstock.com

生活质量: . 2012 Peter Herbert/fotoLIBRA.com

基础设施: . Paul Smith/Panos Pictures

生产力: . Atul Loke/Panos Pictures

环境可持续性: . Anne-Britt Svinnsset/Shutterstock.com

### 封底图片

. Claudio Zaccherini/Shutterstock.com

# 目录

## Contents

秘书长序	4
Secretary General's Foreword	
序	5
Foreword	
引言	6
Introduction	
致谢	7
Acknowledgements	
总览及主要结论	10
Overview and Key Findings	
<b>第一部分 对城市繁荣的再思考</b>	<b>20</b>
Part 1: Re-thinking Urban Prosperity	
1.1 城市繁荣的概念	22
Chapter 1.1: Conceptualizing Urban Prosperity	
1.2 城市和区域趋势	43
Chapter 1.2: Urban and Regional Trends	
发达国家的城市变化	44
Urban Change in Developed Countries	
发展中国家的城市变化	46
Urban Change in Developing Countries	
<b>第二部分 城市繁荣的维度</b>	<b>58</b>
Part 2: Dimensions of City Prosperity	
2.1 城市的生产力与繁荣	60
Chapter 2.1: Productivity and the Prosperity of Cities	
2.2 城市基础设施：繁荣的基石	73
Chapter 2.2: Urban Infrastructure: Bedrock of Prosperity	
2.3 生活质量与城市的繁荣	89
Chapter 2.3: Quality of Life and Urban Prosperity	
2.4 城市的公平与繁荣	101
Chapter 2.4: Equity and the Prosperity of Cities	
2.5 环境可持续与城市的繁荣	111
Chapter 2.5: Environmental Sustainability and the Prosperity of Cities	
<b>第三部分 繁荣城市的政策</b>	<b>124</b>
Part 3: Policies for Prosperous Cities	
3.1 从比较优势到城市繁荣	126
Chapter 3.1: From Comparative Advantage to Urban Prosperity	
城市繁荣背后的相关政策因素：驱动力和约束力	128
Policy-Related Factors Underlying the Prosperity of Cities: Drivers and Constraints	
3.2 创新支持21世纪的城市转型	141

Chapter 3.2: Innovating to Support the Transition to the City of the 21st Century	
通过规划与设计实现城市繁荣	146
Urban Prosperity Through Planning and Design	
为城市繁荣建立赋权的法律和体制	152
Empowering Laws and Institutions for Urban Prosperity	

## 统计附录

### Statistical Annex

表1: 城市繁荣指数及构成	163
Table 1: City Prosperity Index and components	
表2: 1990–2009年各国城市贫民窟人口比例及总数	166
Table 2: Proportion of urban population living in slums and urban slum population, by country 1990–2009	
表3: 1990–2012年各大区域城市人口数, 贫民窟人口比例以及总数	169
Table 3: Urban population, proportion of urban population living in slum area and urban slum population, by region, 1990–2012	
表4: 1950–2025年各国在2009年人口达到750000及以上地区的城市人口规模和增速情况	171
Table 4: City population and city population growth rate of urban agglomerations with 750,000 Inhabitants or More in 2009, by Country, 1950–2025 (thousands)	
表5: 1990–2030年各国城市人口数量及城市化率	190
Table 5: Urban Population and Urbanization by Country, 1990–2030	

参考文献	196
Bibliography	
译后记	203

# 总览及主要结论

## Overview and Key Findings

一个崭新的未来正在形成，全世界的城市地区不仅成为人居的主导形式，还是全人类发展的发动机房。城市化原先被理解为一个转型过程，而现在，大多数情况下，它已经成了使国家变得更先进、发达和富裕的变革的积极动力。

今天，与几个世纪前一样，人类重新组合聚集方式，以便更好地交流、学习、生产、享乐和彼此保护。迁入一个城市，或者留在一个城市，本身就是对更美好的生活的客观追求。促进繁荣已经成为解释城市存在的主要原因之一。城市是人类实现抱负与梦想、满足需求、把理想变为现实的地方。

城市繁荣有着不同的形式和特征。根据自身社会经济发展的阶段、历史和文化，每个城市对繁荣有着自己独特的见解，包括其人口分享繁荣的方式。但有一些共同的环境条件在所有城市中都会起主导作用：它们能让人类兴盛发达，心满意足和身心健康，能让生意兴隆，体制发展，创造出更多的财富。

从这个意义上说，城市是繁荣的家园，城市是人类能够满足基本需求、获取必要的公共和私人财物的地方，这里商品充足，使用便捷。在城市中，物质和非物质方面都能得到实现，它能使人满足和快乐，提升个人和集体幸福的前景。然而，对于某些群体来说，城市的繁荣是缺失的，或是受到制约的。它或仅存在于城市的某几个地方，当繁荣被用来追求既定的利益，当繁荣成了少部分人为追求经济利益而损害大部分人利益的借口时，城市就成为人们为争取共享的繁荣而奋斗的战场。

### 对城市繁荣的再思考

#### RE-THINKING URBAN PROSPERITY

#### 在危机四伏的时代追求繁荣

#### The Pursuit of Prosperity in a Time of Crisis

人类在历史上，从未面对过像2008年以来那样的喷涌而出的各种危机及其影响，从金融到经济、环境、社会，乃至政治。高失业率、食物短缺、持续的物价上

涨、金融危机、政治动荡，以及其他的危机情况，这一系列问题本身带来了一个繁荣报告是否恰当和可行的质疑。这些危机的扩散甚至挑战了“城市是繁荣的源泉”，即城市被定义为“成功的、兴盛的、欣欣向荣的”这一一般观念。

2011年下半年，人们聚集在开罗塔利尔广场、马德里太阳门广场、伦敦圣保罗大教堂以及纽约祖科蒂公园前，他们不仅强烈要求更多的平等和包容，也表达了相对于1%（那些拥有财富和决策能力的极少数人）而言的同属于99%（大部分群体）的人们的团结。从象征的角度看，这些行动是弥合社会、政治、文化差异的尝试；虽然从更实际的角度看，像早年在突尼斯，这些行动凸显了失衡的增长或发展政策所固有的风险，以及它们未能维护所有人的繁荣的失败。

片面的发展观念和政策导致的是，城市没有成为机遇和繁荣的场所，而往往成为生存条件匮乏、不平等和排外现象充斥的地方。在发展中国家，有太多地方的人们因为机会和资源的不平等而被迫进入贫民区。在欧洲以及其他发达国家，新形式的社会排斥、边缘化和贫困正在出现，比如基础设施服务低劣的郊区、移民人群的贫困、遭遇风险的年轻人和弱势的老龄人。

纵观历史，城市作为权力的载体，一直也是民间抗议活动的场所，近期的社会运动也不例外。人口集中在人口密集的城市空间，使激进的示威群众有机会聚集和宣扬新的观点，凸显了城市作为积极的社会变革放大器的作用。

### 城市：拯救全球危机

#### Cities: Remedy to the Global Crises

最近的危机已经证明，世界各地的城市虽然受到国际市场不同程度的正面影响，但也同样面临着毁灭性影响，包括社会和政治。在此意义上，这些危机不仅突出了城市的变革作用，也显示出城市能够更好地应对区域和全球危机。为此，有必要赋予城市更有力的作用，各层级政府也应给与大力支持。城市应被置于更好的位置，以应对我们这个时代的挑战、优化资源，以及掌控

未来的潜能。

有了这样强力的支持，城市可以以下列几种方式拯救全球危机：

- 作为一个灵活、创新的平台，务实高效地发展出应对策略；
- 在地方层面促进实体经济的生产力，随之提高就业和创收；
- 作为建立联系、信任、尊重和包容性响应的论坛；
- 准备地方行动，使其纳入更高效、灵活和有益的国家议程的结构之中；
- 与地方利益相关者协商，建立新的伙伴关系和社会契约，反过来也能使得国家政府变得更为强大；
- 在城市层面调整中央和地方政府的支出，以求最大限度地提高效益和影响；
- 制定一些保障措施，以应对各种不断升级的社会经济风险，优先考虑在社会安全网和地方/区域基础设施的投资，以求长期增长；
- 应对国际市场可能给当地的社会经济环境带来的风险，部署保障措施，与中央政府的密切合作，实施再分配政策。

## 城市繁荣的再思考

### Re-Thinking Urban Prosperity

海德拉巴（印度）的贫困水管工，波哥大（哥伦比亚）的工厂工人，马德里（西班牙）的中层经理，福塔莱萨（巴西）的商人，内罗毕（肯尼亚）的汽车修理工——他们都渴望成功的生活。然而，在这个世界上，繁荣对不同的人意味着不同的东西。无论个体知觉，无论文化和文明，繁荣是对即时的和可预见的未来的一种普遍和个人的社会经济安全意识，它来自精神需求和抱负。

然而，普遍观点继续把繁荣的定义限制在经济领域，这是很狭隘的观点，它把对人类福祉必不可少的、对个人和集体理想的实现十分必需的其他方面排除在外。可以说，2008年的金融危机已经放大了将非经济要素纳入理解和衡量繁荣的必要性。

本报告呼吁国家和城市在各自的城市议程中纳入新的繁荣的观念——这一观念超越积累驱动的、以损害大部分人的利益而使极少数人得利的模式。它提出一种新的观念，它的视野超越了过去几十年来主宰了失衡的政策议程

的、狭隘地局限在经济增长的范畴内的繁荣观。这个更为广义、有积极意义上的繁荣包含了一个社会基础广泛、平衡、弹性的发展模式，能够把繁荣的有形与无形方面都结合起来。这个新的观念更为全面和综合，包括了其他重要的方面，比如生活质量、充足的基础设施、平等和环境的可持续性。

本报告的主旨是：向着以人为本的、城市可持续发展转型的需求，这也是修正后的繁荣概念所要提供的内涵。对于繁荣的关注随着体制和政治背景的不同，在全世界范围内呈变化的动态。这种通往繁荣的新途径有望把城市和国家置于更好的地位，使其不仅能够应对危机带来的影响，提供保障免受新的风险之害，而且还能引导整个世界在经济、社会、政治和环境方面，走向更为美好的城市未来。

然而，要想在城市层面实现这种繁荣，就需要重新审视现存的城市发展模式，在城市的形式和功能上作出重大的改革——一种通过合理的规划和设计重塑城市空间的方式，创造一个人类尺度的城市，使多样性、连通性和物质整合得以相互交织，繁荣得以共享。这样的城市空间需要一种不同类型的城市。

## 促进21世纪的城市

### Promoting the City of the 21st Century

本报告中，联合国人居署提倡一种新类型的城市——21世纪的城市——这是一个以人为本的“好”城市，能够整合繁荣的有形与无形的各个方面，并在此过程中，规避20世纪中低效的、不可持续的城市形态和功能。人居署在确保城市规划、法律、法规和体制框架能够成为繁荣和幸福工具方面起到了关键作用。

21世纪的城市超越了过去几个世纪的形式和功能配置，能使降低能源成本、较小的生态足迹、更紧凑的形式、更大的非均质性和功能相平衡。这种城市能防范新危机，为更好的公共物品供应创造条件，并具有更多用于想象和社会活动的创意空间。

21世纪的城市应符合下列条件：

- 减少所有人的灾难风险和弱势状态（包括穷人），建立可应对任何破坏性的自然力量的抵御系统；
- 刺激地方就业、促进社会多样性、维护环境可持续并意识到公共空间的重要性；

- 创造繁荣的五个维度的和谐，加强更好的未来前景；
- 城市步伐、形象和功能的改变；为繁荣提供社会、政治和经济条件。

## 繁荣的概念解读

### Conceptualizing Prosperity

繁荣意指成功、财富、兴旺的条件，幸福、自信和机遇。概括地说，一个繁荣的城市能提供充沛的公共物品、发展政策和可持续的行为，能使平民大众享受到公平。在本报告中，联合国人居署给繁荣作了如下解释：

- 首先，一个繁荣的城市能通过生产力为经济增长作贡献，提高收入和就业，以能使全体人口达到充分的生活标准；
- 第二，一个繁荣的城市有充足的基础设施、物质资产和设备——充足的水、卫生设施、供电、路网、信息技术等——能满足维持人口和经济发展的双面需求；
- 第三，繁荣的城市要提供教育、健康、娱乐、安全、保障等社会服务，这是提高生活质量，使人们能够把个人潜能最大化、实现生命价值所需要的；
- 第四，一个城市只能在其贫困和不平等现象为最小的时候，才能被认为是繁荣的，若其中仍有大量人口生活在凄惨的贫困和生存条件匮乏中，没有一个城市可以宣称自己是繁荣的；
- 第五，繁荣的利益的创造和（再）分配不会损害环境；反之，为了实现可持续的城市化，城市的自然资源应得以保护。

为衡量城市在通往繁荣的道路上的当前和未来的进度，本报告提出了一个新工具——城市繁荣指数，以及一个概念模型——繁荣之轮，二者都旨在通过设计有效的干预政策，为决策者提供帮助。

## 城市繁荣之轮

### The ‘Wheel of Urban Prosperity’

联合国人居署所定义的繁荣是体现在人类活动领域的社会构想。无论任何时候，无论城市位置大小，繁荣都是刻意地、有意识地建立在一个城市中占主导

的客观条件上的。这是一个更广义的、变化范围更大的观点，它在公平、公正的环境下，与平衡、和谐的发展相关。

联合国人居署的繁荣观按照五个主要类别涵盖了所有的城市功能：生产力、基础设施、生活质量、公平和环境可持续。由于共享的、平衡的发展是繁荣的一个至关重要的特征，因此上述任何一维度都不被认为可凌驾其他几项之上，所有的方面都必须大致“平等地”发展——这是为了让城市在通往繁荣的道路上顺利前行。当然，在实践中，几乎没有城市可以做到任何时候五个维度都平等发展，这就需要政治干预介入，概念模型“繁荣之轮”用图示的形式为这种政策干预作了建议。

联合国人居署的“繁荣之轮”象征了繁荣的五个维度的平衡发展，发展的当前条件则由城市繁荣指数（CPI）进行测量。

“繁荣之轮”的外缘吸引住通过“轮辐”——繁荣的五个维度——发射出来的积聚力量。它指示了一定程度的方向，并象征性地帮助、引导城市驶向更为繁荣的道路。

“轮辐”表示繁荣的五个维度。在大多数情况下，它们通过沿着“繁荣之轮”的“外缘”形成的多样的、几乎自动的联系而产生互动影响。比如，当一个城市发展基础设施时，它的经济前景也会加强，生活质量也会提高。同样的，当一个城市采用支持穷人和公平发展的政策时，生产力提高和环境改善的可能性也会提高。“轮辐”之间的互动和相互影响也会出现在“繁荣之轮”的中心，这种情况下，政策决定的作用就更大。

居于中心的“轮毂”把与五根“轮辐”相关的城市发展的动力功能结合在了一起（例如，政府、法律、法规、体制、城市规划、市民社会、贸易联盟、特殊机构等）。“轮毂”的这个作用代表了所有形式的人类机构。它把五股“轮辐”团结在一起，并尽力保持它们之间的平衡和对称，这个过程中，“轮毂”起到了四个互动的作用：确保任何一种利益都是以“公众”为主导；控制“繁荣之轮”的方向、速度和动力；确保五股“轮辐”及其相关的协同力量的平衡发展；在双向关系中，吸收和分摊通过“轮辐”发射来的“振荡”。

本报告提出，21世纪的城市应该寻求共享的、整合的繁荣，通过一个强有力的“轮毂”对五股“轮辐”的共同加强，保持“繁荣之轮”的良好平衡。联合国人居

署介绍了一种新的统计工具——城市繁荣指数，以测量每个城市中起作用的繁荣因素，精确指示需要政策干预的领域。

## 城市繁荣指数

### The City Prosperity Index

城市通往繁荣有不同的途径。不过，联合国人居署开发了一种指数，能够测量城市在人居署所定义的繁荣的五个维度中所处的状态。该指数还能测量追求繁荣过程中的政府行动和政策，以及这些政策的成果，还能指示任一城市中繁荣因素的稳固或薄弱程度。

然而，联合国人居署的“城市繁荣指数”（CPI）不仅仅提供了指数和测量方法；它还能使决策者辨识通往繁荣的路径中的机遇和可采取行动的潜在领域。

城市繁荣指数在繁荣的每个方面都引入了多种指数和指标，具体的指数被计算入单个的衡量单位，以测量繁荣道路上的进度。这一信息与决策者密切相关，对于以繁荣为导向的公共决策也非常重要。

城市繁荣指数（CPI）由城市繁荣的五个维度（繁荣之轮的五股轮辐）构成。为了计算出具体的指数，CPI

包含了不同的构成，有些已经部分涵盖在其他的测量手段中，比如绿色城市指数、生态城市指数和宜居城市指数，这些指数在这里被进一步分解成不同的变量和子指数。CPI依赖人类发展指数（HDI）发展了城市人类发展指数（CHDI）。CPI的设计是基于这样的设想，即在计算指数时可以吸纳额外的信息和数据。这样的适应度使CPI有可能把更重要的、具体城市的变量和与空间相关的指数结合进来。

联合国人居署的城市繁荣指数在全球是独一无二的，有两个原因：它聚焦个体城市，而不是国家，它关注通过五个维度衡量的繁荣，地方经济只是其中一方面，而不代表整个经济环境。计算所得的CPI值可以分为六组，代表城市繁荣因素从“非常稳定”到“非常薄弱”。

从广义上讲，根据CPI值对国家的分组，体现了区域差别，发达国家的不同城市基本具有稳定的繁荣因素（CPI: 0.900或以上），而大多数非洲国家城市的繁荣指数则非常弱（CPI: 0.600 或以下），被归于最后两组。居于当中的大量亚洲和拉丁美洲城市成了第三和第四组（CPI值分别为0.700 ~ 0.799和0.600 ~ 0.699）。

根据CPI值划分的六个城市组具有下列特征：

类 (根据繁荣因素)	特征	城市
繁荣因素非常稳定的城市 (0.900及以上)	<ul style="list-style-type: none"> <li>繁荣的五个维度高度整合；</li> <li>物资和服务产量大、经济基础强大、生产力高；</li> <li>城市发展的动力功能（良好的政府管理、城市规划、法律、法规和体制框架）运作良好、创造安全有保障的环境</li> </ul>	维也纳、华沙、米兰、巴塞罗那、哥本哈根、苏黎世、阿姆斯特丹、奥克兰、墨尔本、东京、巴黎、奥斯陆、都柏林、赫尔辛基、斯德哥尔摩、伦敦、多伦多、纽约
繁荣因素稳定的城市—— 第一类（0.800 ~ 0.899）	<ul style="list-style-type: none"> <li>繁荣的五个维度有相互联系，形成自我增强的、积累式的动力；</li> <li>相对较强的体制、灵敏的法律和监管框架；</li> <li>大量提供公共物品</li> </ul>	安卡拉、墨西哥城、瓜达拉哈拉、布加勒斯特、上海、阿拉木图、圣保罗、莫斯科、首尔、布拉格、雅典、布达佩斯、里斯本
繁荣因素稳定的城市—— 第二类（0.700 ~ 0.799）	<ul style="list-style-type: none"> <li>繁荣之轮的五个“轮辐”协调较弱，发展不平衡；</li> <li>体制、法律和监管框架和城市管理实践正在强化</li> </ul>	卡萨布兰卡、开罗、马尼拉、约翰内斯堡、雅加达、埃里温、开普敦、北京、基辅、曼谷、安曼
繁荣因素中等的城市 (0.600 ~ 0.699)	<ul style="list-style-type: none"> <li>繁荣的五个维度差异较大；</li> <li>体制和结构性的缺陷；</li> <li>发展较不平衡；</li> <li>贫富分化鲜明</li> </ul>	新德里、雅温得、危地马拉城、乌兰巴托、金边、内罗毕、孟买、基希讷乌、特古西加尔巴

类 (根据繁荣因素)	特征	城市
繁荣因素弱的城市 (0.500 ~ 0.599)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 物资和服务的产量仍然太低;</li> <li>■ 历史性的结构问题,长期的机遇不均等,广泛的贫困;</li> <li>■ 对于公共物品的资本投资不充分;</li> <li>■ 缺少扶持穷人的项目</li> </ul>	卢萨卡、达累斯萨拉姆、哈拉雷、达喀尔、拉各斯、阿克拉、亚的斯亚贝巴、拉巴斯、坎帕拉、达卡、加德满都、阿比让
繁荣因素非常弱的城市 (below 0.500)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 系统失灵,体制缺陷;</li> <li>■ 迟缓的经济增长,广泛的贫困和赤贫;</li> <li>■ 处于冲突后或冲突中的国家</li> </ul>	蒙罗维亚、科纳克里、塔那那利佛、尼亚美、巴马科

## 城市的繁荣

### THE PROSPERITY OF CITIES

#### 繁荣的五个维度

##### The Five Dimensions of Prosperity

本版《世界城市状况报告》提出了基于生产力、基础设施、生活质量、公平和环境可持续五个维度来看待繁荣的新视角。在追求繁荣的过程中,城市政府必须理解这五个维度的多种内在联系和相互依存关系。针对其中一个维度的干预措施会对其他几个维度产生多重影响。城市发展的动力功能应确保共享的、平衡的发展,这是繁荣的一个决定性特征。具体而言,每一方面的最重要特征有以下几个方面。

#### 生产力与城市繁荣

##### Productivity and the Prosperity of Cities

- 城市地区对国家生产力的贡献之大是超乎比例的。然而,城市的结构性生产力一定程度上依赖于充足的公共设施的稳固和基础设施,包括交通、电力、水、卫生设施和信息/通信技术。处于发展初期的城市必须确保加强交通的连通性,包括与市场的连通性,以及使人口能够享有足够的卫生医疗服务和基础教育。
- 由于集聚和规模经济,人口、基础设施、经济、社会和文化活动的集中会带来巨大的利益和效率。聚集经济赋予城市竞争优势,给人口密集的城市地区带来益处。

- 任何一个城市的健康运作(交通和应急管理、交通、垃圾收集/处理和其他服务)在支持社会和经济活动中起着关键的作用。
- 鼓励思想交流和创新的城市能更好地利用社会和智力资本,适应增长的动力机制,从而促进繁荣。然而,值得注意的是,表现最为出色的城市的能量不仅来自它们出自全球经济强国的身份,或它们先进的基础设施和创新机制,还来自于它们提升生活质量的能力。

#### 城市基础设施:繁荣的基石

##### Urban Infrastructure: Bedrock of Prosperity

- 任何长期的经济和社会发展,以及环境保护策略都必须优先考虑基础设施。繁荣的城市会大规模改进基础设施的范围和质量。
- 当城市满足基础设施方面的要求时,表示公共物品的供应在地方政策议程中有着较高地位。然而,若要使最初的投资得到回报,基础设施需要适当地加以维护,这会带来长久的益处。
- 对交通和通信设施持续、有针对性的投资是城市繁荣的一个主要因素。发展可持续的公共交通是最符合城市利益的,这会给繁荣的所有方面带来积极的影响。

#### 生活质量和城市的繁荣

##### Quality of Life and Urban Prosperity

- 致力于改善生活质量的城市总是同样致力于生产力和公平性的提高,并强调这几方面直接的密切联系。
- 优先考虑公共空间、提供绿地、公园和娱乐休闲设施

的城市，显示了它们对提高生活质量的努力。这样的城市也可能正处于加强社区和谐和强化市民身份的过程中。

- 公共空间的提供不仅改善了生活质量，也是走向公民权利的第一步，为更深广的体制和政治空间铺平了道路。
- 有效的公共安全是提高所有人生活质量的基本“大众利益”，也是城市繁荣的一个重要基础。

## 公平与城市繁荣

### Equity and the Prosperity of Cities

- 不平等现象正在变得更为严峻。奇怪的是，这一过程发生在全球财富激增的时刻。然而，公平对经济表现能产生重要的影响，因为公平的程度越高，对于可获得的资源（包括技术和创新人才）更充分、更有效利用的可能性也就越大。
- 在公平的基础上，繁荣才能得以发展，公平意味着个人或集体潜能发挥的门槛更低，机遇得以扩散，人权机构与公民参与得以加强。当公平深入城市发展战略之中时，效率会提高，财富利用达到最优化，生产力提高，社会和谐也会得到加强。
- 越是平等的城市越有机会变得更加繁荣；但繁荣并不是自发的，也不是经济增长的必然结果。促进公平必须双管齐下：提供条件，使每个人和社会群体充分发挥潜能，利用城市所能提供的集体利益和机会；去除所有排斥个人或社会群体的体制障碍。
- 当繁荣对于大多数人仍遥不可及，涉及他们最为看重的尊严问题，全面爆发社会动荡冲突的可能性将会增加。
- 没有什么可以代替政府在解决平等问题上的领导作用，市民社会起到的则是倡导、支持和补充的作用。

## 环境可持续与城市繁荣

### Environmental Sustainability and the Prosperity of Cities

- 环境可持续的城市可能更有生产力、竞争力、创造力，并且更加繁荣。在加速整体发展和应变能力过程中，这些城市能够在经济增长和环境二者间取得健康的平衡。

- 城市化和经济增长是不可避免的；若配以合理有效的政策和管理，环境的影响是可控的。

- 城市必须建立适应环境可持续发展的金融和其他机构，否则，经济增长将难以确保共同繁荣。

- 环境可持续发展的城市更紧凑、高效节能、清洁、污染更少、更方便可达，也能提供更好的交通选择。

- 对于可更新能源的投资，将为城市家庭带来更多的就业和收入。垃圾处理和回收能够成为发展中国家巨大的就业岗位资源。

## 繁荣城市的政策

### POLICIES FOR PROSPEROUS CITIES

## 促进繁荣的因素

### Factors Promoting Prosperity

联合国人居署的观点调查和政策分析定义了一些能够为城市繁荣创造有利环境的因素。这些因素是由地方背景促成的，因此，它们的影响根据城市和区域的差别也会不同。清晰地了解和理解这些因素对于重新调整政策方向、支持能够影响城市繁荣的结构和机制是至关重要的。这八个因素如下：有效的城市规划和管理；权力下放政策与合理的体制；能够为所有人创造公平机遇的系统；市民社会参与；选举产生的地方官员；有利的商业环境；可获得基础设施；公共交通和流动性。

**有效的城市规划和管理：**据联合国人居署采访的当地专家的观察，这是有利于城市繁荣环境的最重要因素。繁荣的五个维度能使任何一个城市掌控原本很大程度上难以控制的城市化过程。在快速城市化的背景下，城市规划是一种必须，而不是奢侈。许多缺乏规划的城市，已经以其贫民区和棚户区的激增、不断增长的贫困、不充足的基础设施和恶化的环境条件——这些都是与繁荣相悖的——证实了这一点。有证据显示，当城市化被合理规划和管理，并辅以到位的分配机制时，它能够减少贫困。城市规划和合理、先进的体制和法规也起着非常重要的作用，它们通过获取和重新分配上升的土地价值，从而提高公平性。此外，有效的城市规划能够鼓励更紧凑、有效和可持续的发展，并伴随着规模和聚集经济带来的利益。

**权力下放政策与合理的体制：**权力下放政策是促进城市的繁荣发展的第二个重要因素。拉丁美洲和加勒比地区的专家则认为这是该地区繁荣的最重要的因素。阿拉伯国家权力下放政策的效果落后于其他国家。该地区高度集中的治理结构减弱了城市政府办事的效率,阻碍了政策参与,并腐蚀了公民与政府的关系。在非洲,各个国家的权力下放程度差异很大:南非和乌干达的权力下放程度高,而肯尼亚、加纳、尼日利亚、卢旺达和纳米比亚的程度中等。很多亚洲国家在权力下放方面有了显著的进步,比如印度尼西亚和菲律宾。对多种经验和条件的总结可得出一点,要达到有效的权力下放,使其强化城市政府对繁荣的工作力度,就必须配以财政授权化。另外,很明确的一点是,当中央政府给予强力承诺和支持时,权力下放才能行之有效。

**能够为所有人创造公平机遇的系统：**一个能保证所有人获得公平机遇的系统是城市繁荣背后的第三个重要因素。一个城市越主张平等,就会变得越繁荣。与其他地区相比,这样一个系统的重要性在阿拉伯国家最为凸显,这可能是因为该区域是发展中世界里在收入分配方面最为平均主义的地区(基尼系数为0.36)。一个城市要达到真正的繁荣,就必须采用能够保障所有人的公平机遇系统,尤其是保障那些更为弱势的群体——穷人、妇女、儿童、老人、青少年和残疾人。相反的,高度不平等的城市则是一颗随时会爆炸的定时炸弹。一个能为所有人创造公平机遇的系统可采用优先照顾低收入人群和地区的再分配政策(比如,委内瑞拉对卫生医疗和教育的大规模投资,包括为贫民区提供超过8000家诊所;或是博茨瓦纳、莱索托、毛里求斯和纳米比亚的全民老年退休金制度计划)。另一个方法是有条件的现金转移[比如,巴西的家庭补助金计划(Bolsa Familia scheme)已经使1120万户家庭受益,为减少贫困和不公平作出了贡献]。

**市民社会参与：**促进市民社会参与的政策,被地方专家认为是城市繁荣增强背后的第四个最重要的因素。市民社会参与能使社区更强大、更好地建立社会资本、引导出更好的城市项目设计、将市民所关注的问题纳入发展战略。市民社会参与的重要性在不同地区有所差异。据当地专家分析,在拉丁美洲和加勒比地区,市民社会参与是城市繁荣的排名第二的重要因素;而在阿拉伯地区,只被排到第五位。亚洲有一个经典的案例,印度

的喀拉拉邦在1996年发动了“权力下放规划人民运动”促成了参与性的城市规划过程。不同国家的经验表明,成功的市民社会参与依赖于一定的前提,如鼓励公民积极参与并致力于公平和补救行动的政策系统;参与的法律依据;在技能和专业人才方面的现有资源,以及强大的地方政府授权;信息灵通、组织良好的社区和利益相关者。

**有利的商业环境：**有利的商业环境和企业文化能使城市变得更加繁荣。有活力的私营产业需要利于商业开展的环境,以吸引和留住投资(包括外商直接投资),创造岗位和提高生产力——所有这些对于提升增长和为穷人扩大机遇都是非常重要的。在亚洲,有利的商业环境被认为是促进繁荣的最重要因素,比如新加坡。经商条件便利的其他亚洲城市和国家包括中国香港、韩国、泰国、马来西亚和日本。毛里求斯、卢旺达、南非、突尼斯和博茨瓦纳等非洲国家也有较好的提升商业环境的举措。近几年,卢旺达进行了精简商业程序的改革,创造了有利的法律框架,减少了官僚主义并改善了服务,以促进国内外的投资。

## 城市繁荣的障碍

### Impediments to the Prosperity of Cities

根据联合国人居署的地方专家调查,城市繁荣有下列七个主要障碍:治理不善和体制薄弱;腐败;缺乏适当的基础设施;贫困区和贫困的高发生率;商业经营成本高;人力资源水平低;高犯罪率。来之不易的城市繁荣可能被这些障碍危害或侵蚀。

**治理不善和体制薄弱：**治理不善和体制薄弱对城市繁荣的影响在非洲和阿拉伯国家中最为明显,有40%以上的专家把这一项列为单一的、最严重的障碍。确实,在这些城市中,和其他发展中国家一样,城市繁荣所需要的体制往往发展不佳。体制上的缺陷特别表现为薄弱的(或者是完全没有)法律和体制框架、对法律的漠视、产权执行不力、过度的官僚主义以及腐败的泛滥。这些都是与城市繁荣不相容的。

**腐败：**当地专家认为腐败是制约繁荣促进的第二大重要因素。其消极影响根据城市和地区有所不同。虽然最具破坏力的影响是由情节严重的腐败(可以预料的)带来的,然而,任何形式的腐败都会损害公众对政府公正性的

信任、法律的权威和经济稳定。在阿拉伯国家，腐败与治理不善和体制薄弱共同成了阻碍繁荣的第一大要素；在亚洲，腐败被认为是第二大严重的阻碍；在拉丁美洲和加勒比海地区，腐败被列为第三大重要障碍。腐败的危害有多种：它吓退了外商直接投资；削弱了城市政府提供公平的市政服务的能力；以不利于城市贫民的多种方式扭曲基础设施的支出；城市服务差。

**基础设施不充足：**基础设施不充足是城市繁荣的一个重大障碍。基础设施匮乏的影响在亚洲和非洲城市中比在阿拉伯国家更为明显。基础设施缺乏的城市会在许多方面受到不利影响。比如，水和卫生设施的不足会导致城市环境的恶化，给城市贫民增加疾病的风险和负担。基础设施的匮乏还会提高城市地区内商业的运营成本，甚至使企业生产力降低40%。除了减少贸易和竞争力，基础设施不充足往往还会导致道路拥堵和低劣的交通设施，这些都是城市繁荣的严重阻碍。

**贫民区和贫困的高发生率：**城市贫民区多是畸形繁荣的迹象。贫民区居民往往会因他们生活的场所而受到侮辱，并在获取公共和社会服务，以及就业方面饱受歧视。贫民区的大量集中给城市政府带来了巨大的负担，这些当局往往缺少提供最基本的服务的政治意愿和资源，从而影响了城市的繁荣。集中了大量贫民区的城市，更有可能采取极端保守和片面短视的，而不是积极的城市发展策略，长期看，这所付出的代价反而更为昂贵。

**人力资源开发不佳：**人力资源和技术劳动力的低水平会阻碍城市繁荣。教育不仅是培养人才的关键，也是吸引人才、加强创新的关键。高技术的人力资本能够反过来吸引和产生基于创新和知识的产业。吸引和培养人才已经成为城市追求繁荣过程中常用的手段。从纽约到波士顿，从伦敦到维也纳，从迪拜到新加坡，或从班加罗尔到深圳，很多城市能证实这种观点的正确性。城市拥有大比例的、通过职业教育系统培养的高技术工人，已成为城市繁荣的关键一点。

**高犯罪率：**犯罪是阻碍城市繁荣的又一重要因素。只要城市中犯罪仍然猖獗，人们便永远生活在不安全的状态中，没有一个城市可宣称自己已达到了真正的繁荣。犯罪率是影响国内外投资的主要阻碍因素，可能导致资本外逃。在非洲，29%以上的商业人士反映，犯罪率是制约投资的一个重要的因素。在南非，一份针对主要城市的调查显示，约25%的受访者不愿意让自己的孩子步行去学校，

而30%的人已经不再使用公共交通。在大的拉丁美洲城市中，凶杀的高发生率阻止了人们在傍晚和夜间工作。在牙买加，犯罪率危害了国家旅游业，并经常被列为该国经济衰退的主要原因。

所有这些因素都会对地方经济、生活质量和公共空间的吸引力产生影响，其中，最大的影响在于丧失对城市繁荣至关重要的社会经济进步机会。

## 促进繁荣的政策

### Policies Promoting Prosperity

联合国人居署的政策分析定义了三类能够促进城市繁荣的主要行动：

1. 支持向21世纪城市转型的创新举措。
2. 针对繁荣的城市规划和设计。
3. 为城市繁荣建立赋权的法律和体制。

当然，也需要其他多种政策和行动，具体特征根据城市与城市的不同而变化。在这种努力下，根据繁荣的整体性特征，城市政府和中央政府之间的有效联系也起到关键的作用。

**支持向21世纪城市转型的创新：**创意和创新涵盖了技术、体制、组织、运行模式、信息和知识、金融和人类发展的各种领域。对于创新的考虑越来越多地出于单一的经济角度，但创新其实能在很多领域得到发展，比如城市生活的发展和管理、社会体制的更新、城市政策的改善、知识网络的发展等。

创意和创新在很大程度上受六大类型因素的影响：区位优势（即区域尺度的经济集聚和“正外部性”）；知识网络；文化因素；经济环境；组织因素；以及州/政府的干预（即政策、激励措施、体制）。经济增长和繁荣度表现最佳的城市和国家都投资知识和创新机构建设及其相关系统，并配以强有力的公共部门和私营部门支持。

创新是承载了多维度发展和繁荣的创意性资本，它在这个过程中能够释放未开发的潜力，使本地资源和资产得到更充分利用。创意文化必须嵌入城市运行的方式中。因此，它不仅仅是为政府或企业，也是为社区和更广泛的公众能够发动自身的想象力。实际上，所有这些都都需要有一个适应性良好的物质环境，后者能够对城市经济和更好的城市规划产生联系。从体制性的角度看，

是对知识交换和知识网络构建的支持,同时为研发创造有利条件,是激发创新资本的另一方式。对于生产部门而言,创造性的刺激也可以来自聚集经济和企业友好的环境。

创新的变革力量与生产力、基础设施、生活质量、公平和环境可持续等繁荣的各种组成部分密切相关。创新有助于其中任一方面,或可应对居于这些方面核心的支持机构和政策,引导城市沿着繁荣和可持续发展之路前行。

**通过规划和设计实现城市繁荣:**当前人口、社会经济和环境等要素交织在一起,互相冲突而又错综复杂,在这一背景下,为实现共同繁荣与和谐发展,城市必须通过规划与设计注入新的活力,以重申对自身命运的掌控。

若要使城市规划能有一个更好的定位以解决20世纪全球标准城市化模式(GS20C模式)的缺陷,则必须认真地重新审视其理论和实践两方面,以将这一学科从仅仅被当作一种技术工具的局面中挽救出来,使其在公共领域获得正确的定位。但是,高效的城市规划需要注入新的活力,并能真正贡献于共同繁荣的实现,达到这一目标必须满足四个条件:恢复公众信心;重新定位城市规划在决策中的作用;在共同繁荣的五个维度进行全面的功能部署;对这些功能予以充分的财政支持。

作为一种决策工具,城市规划必须更好地守护“公众”的利益,免受日益扩张的“个人”利益及其后果的威胁:萎缩的公共空间和公共物品供应的减少,这些反过来会影响更多集体的、无形的方面,比如生活质量、社会互动、文化身份和社会价值。通过作为城市规划的重要组成部分的战略和干预手段,“城市繁荣之轮”的五个“轮辐”(生产力、基础设施、生活质量、公平和环境可持续)之间的相互依存和互动关系能够被刻意增强(不同于自发地出现)。更具体地说,繁荣的其中一个方面——良好规划的决策或定位准确的选择就会具有这样的力量。比如,设计一条支持多种方式交通的街道,是城市基础设施发展的一部分,但这不仅使城市空间的某一特定部分变得更为便利或适宜步行,在此过程中还提升了生产力(商铺、街头贸易等)、生活质量和社会包容性。

联合国人居署呼吁新的、不同类型的城市规划与设计,要有力量改变城市风貌,将繁荣从现有的孤岛扩展到整个城市。联合国人居署提出了城市规划再振兴的概念,并带来了新的价值体系,这一价值体系依赖于有效的制

度、高适应性的法律和条例、可持续的城市解决方案,以及市民在公共事务中的积极参与。这种类型的规划代表了一种范式的转移,走向新城市模式——21世纪的城市:这样的城市能够更好地应对时代挑战,优化资源以发挥未来潜能;是以人为本的城市,能够超越低效、不可持续的GS20C模式,并在这一过程中整合并推动本报告所定义的城市繁荣的五个维度的发展。联合国人居署的城市规划再振兴的概念要求,通过恰当的政策和计划实现对共有财产的可持续的使用和公平的获取。它也使城市能够行使对土地使用的更紧密的公共控制,并帮助城市基于可持续发展的原则作出形态和功能上的改变。从“繁荣之轮”的轮毂开始行动,城市规划能够定义、优化公共物品生产的战略和方案,并在此过程中为社会资本、场所感的增强、安全和保障、不同社会群体的整合(如年轻人)作出贡献,并增加这些公共物品所服务地区的经济价值。

繁荣的城市必须规划并实施各种技术方案以改善城市的功能,并实现可持续的城市形态。虽然技术方案会依地方条件而有所差异,但联合国人居署已经在不同领域明确了大量关键性的干预手段,包括把人口密度提高到可持续的水平;鼓励社会多样性和混合的土地使用;设计多模式的流通策略;填充性扩张和引导扩张;促进宜居的公共空间和有活力的街道。

**为城市繁荣建立赋权的法律和体制:**本报告中强调的几个城市的成功案例都是基于法律、法规、机制和程序的具体结合。几乎在所有的案例中,城市沿着繁荣的五个维度发展进度都受到法律和体制因素的加速或阻碍作用,这些因素包括现有的法律法规机构、执行力度、指导城市发展的体制格局、能力和弹性。

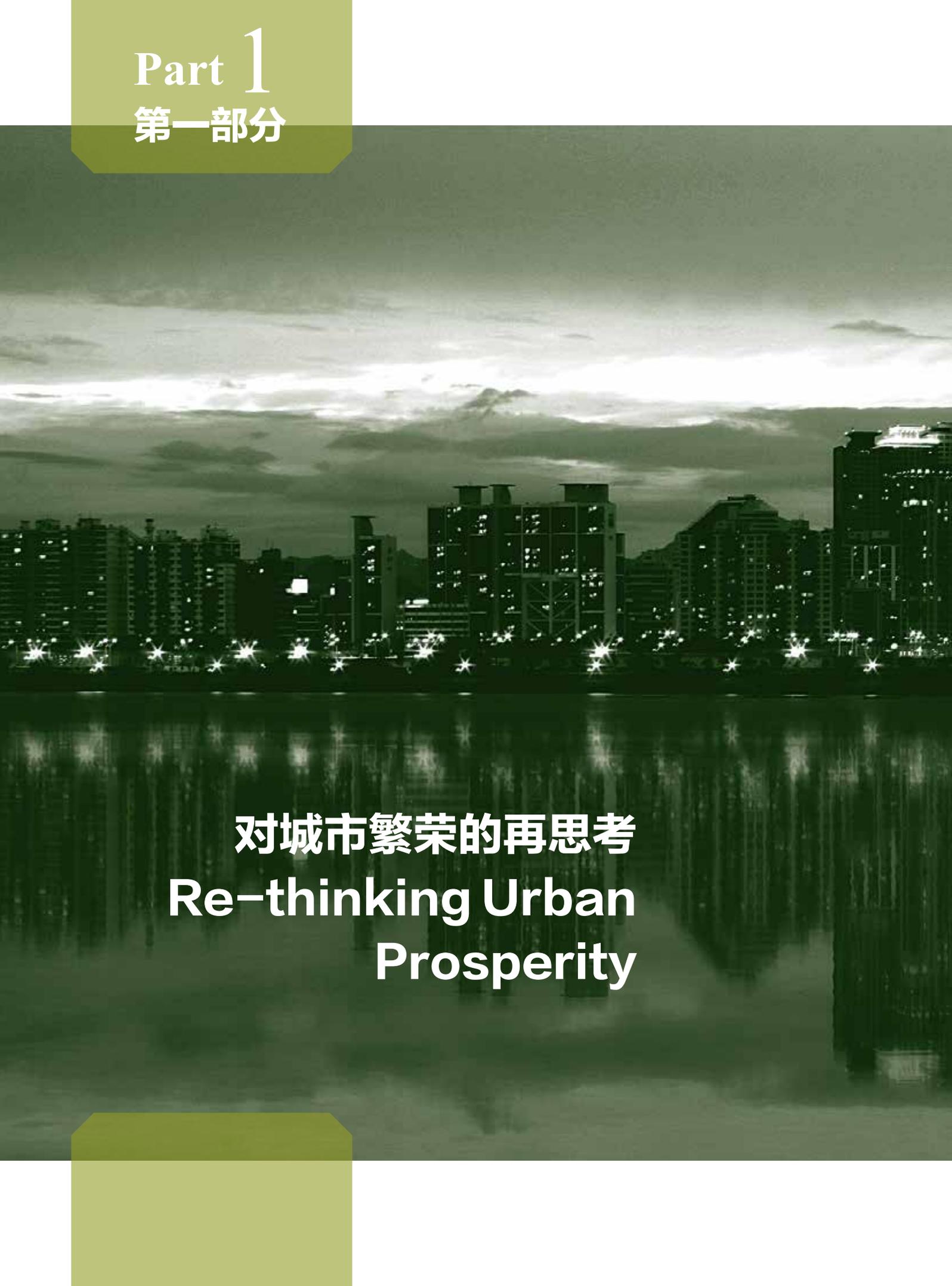
最近几年,出现了针对城市变革的规范性和组织基础的政策评论和学术研究的回潮。较为明确的一点是,作为这种变革的一部分,法律和体制系统是驱动“城市繁荣之轮”的轮毂的一部分,它们提供了能够支持和形成五股“轮辐”的法律和法规,根据条件、需求和新风险在不同时间的不同要求对“轮辐”进行校正。在这个过程中,商界、学界、市民社会——非政府和草根组织、行业联盟、职业协会、政党等都需要为这些法律法规(包括更强的体制)的制定和执行出力,以确保城市走上繁荣之路。根据21世纪的城市的需求和期待而调整的法律,以及相关的机构设置决定了一个现代城市的诞生。

法律、法规和体制是抑制、机会和行动的要素，它们发挥着杠杆的作用，优化繁荣的社会功能，使之与个体权利和资产平衡。他们能够复兴“大众的权利”并扩展公共领域。随着城市为了繁荣的五个维度而努力，公众的规模也得到了逐步的扩大。更多的设施为集体所用，更多的便利被提供，更多的城镇居民能够使用共享的空间、服务和设施。法规和条例是城市管理和发展的重要工具，它们从总体上对规划和建筑进行引导和划定范围。法令、条例、法规是空间布局和建设设计规范及标准的基础。机构间关系、功能分配、当局指派以及资源再分配等也是这样的情况。法律框架也可以反过来帮助市民组织和社区活动。法律法规和体制框架在城市的日常运作中，勾画公共和私人领域、引导二者内部和之间

的互动关系的总体方式也是同样重要的。一个城市维持广泛的、高质量的共享空间和设施的能力，是其繁荣程度的一个很好的指标。

有些发展中国家的城市长久以来根据来自外部的标准和模式进行运作，对于这些城市而言，对法制框架的重新审视就显得尤其重要，它们还应该努力取得有效的执行和实施的能力。这不仅需要重大的体制重组，还需要调整分区和建造的标准以支持城市改革，更不用说棚户区管理和贫民区升级的措施了。此外，今天的城市必须有宽松的措施，可容纳渐进的建设过程、较小的街区规模，以及密度较大地区的多种土地保有权。类似地，在不平等和排斥的挑战下，实用标准也必须调整，并设计新的发展融资渠道。

Part 1  
第一部分



对城市繁荣的再思考  
Re-thinking Urban  
Prosperity



# Chapter 1.1



版权所有：Denis Mironov/Shutterstock.com

## 1.1 城市繁荣的概念 Conceptualizing Urban Prosperity

### 城市是繁荣的源泉

#### THE CITY IS THE HOME OF PROSPERITY

城市，满足人们的基本需求和公共利益；城市，物品丰富，物尽其用。城市是人们宏愿、志向和生活其他理想实现的地方；城市使人们满意和幸福，促进个人发展，提升集体幸福感。

**政策**对所有的城市而言，采取有机的综合的发展模式，以及突破累积驱动的局限，实现一种不以牺牲大部分人利益来满足少数人的新繁荣都是一件十分有利的事。

城市将成为要求和争取享受繁荣权利的战场。

### 繁荣：危机中错置的关注点

#### PROSPERITY: A MISPLACED CONCERN IN THE MIDST OF CRISES?

人类在历史上，从未面对过像2008年以来那样的喷涌而出的各种危机及其影响，从金融到经济、环境、社会，

然而，对于某些群体而言，城市的繁荣是缺失的，或是受到制约的。这种繁荣仅被城市中的部分人享用，这些人用它追求特定利益，使它沦为少数人获得财政收益进而损害大部分人利益的理由，这时，

乃至政治。高失业率，食物短缺，持续的物价上涨，金融危机，政治动荡，以及其他的危机情况，这一系列问题本身带来了一个繁荣报告是否恰当和可行的质疑。这些危机的扩散甚至挑战了“城市是繁荣的源泉”的一般观念，即城市被定义为“成功的、兴盛的、欣欣向荣的”。

失衡的发展观念和政策意味着，在多数情况下，城市往往成为生存条件匮乏、不平等和排斥的地方，而不是机遇和繁荣的场所。在发展中国家的许多地方，对于机遇和资源获得的不平等已经迫使许多人进入了贫民窟。在欧洲，社会排斥、边缘化和贫困出现了新的形式，比如新基础设施薄弱、移民贫穷、年轻人面临危机和出现更为弱势的老年人。<sup>1</sup>

2011年下半年，人们聚集在开罗塔利尔广场、马德里太阳门广场、伦敦圣保罗大教堂以及纽约祖科蒂公园前，他们不仅强烈要求更多的平等和包容，也表达了相对于1%（那些拥有财富和决策能力的极少数人）而言的同属于99%（大部分群体）的人们的团结。这些运动凸显了不平衡增长以及发展政策存在的潜在危险，也凸显了保护共同繁荣的行动的失败。历史上，城市作为权力之源，一直是抗议运动的舞台，当前的社会活动也不例外。人口集中在密集的城市空间里，这使得大量具有批判精神的抗议者聚集并散播新思想，强调城市作为积极社会变革的宣传媒介的作用。这指向了繁

传统观点认为，在一个危机的时代，对于繁荣的关注至多是一种不必要的奢侈。从最坏的角度看，繁荣可以是另一种不理智的、对于纯粹经济繁荣的追求的预兆，这可能把全球再次推向悬崖边缘。

## 专栏1.1.1 危机、城市与繁荣

## Box 1.1.1 Crises, cities and prosperity

**金融危机：借贷，借贷，借贷**

著名学者约瑟夫·斯蒂格利茨（Joseph Stiglitz）把2008年金融危机归因于在世界各国日益扩大的收入的不均等。面对停滞不前的纯收入，那些中低收入家庭为了维持或提高生活水平被迫背负越来越多的债务。而金融家则在信贷链的另一端尝试着新的冒险计划，这种情况导致一连串的拖欠，并最终导致2008年的金融崩溃。这次危机的双重讽刺意义是，它起源于一个原本相当发达的金融系统，该系统旨在为低收入人群获得其求之不得的住房信贷，也是稳定繁荣的一项举措。

**民主危机：“我们是99%！”**

当下的危机不仅仅是一个经济问题。更为根本的是，它还暴露了社会正义、公平、参与，乃至民主等面临的一系列危机。系统的决策支持那些较为富裕者，这本身就是一种民主缺陷，导致了像纽约的占领华尔街运动之类的民主运动。这项运动呼吁，“要围绕99%民众的需求、渴望和梦想建立社会组织，而不是为了那1%”。其他2011年主要的运动（在北非和中东的阿拉伯之春，和西班牙“愤怒”运动）也是出于为了社会整体繁荣而加强和深化民主

的相同要求。这些抗议活动凸显了一个事实，经济增长是繁荣的必要但不充分条件：社会和政治包容对于繁荣是至关重要的。

**环境危机：气候变化和城市化的交汇**

当前发达国家和发展中国家的城市化都汇聚为同一模式：基于低密度的郊区城市化。在城市外围，土地投机与农村土地向城市功能的任意转变联系在一起；这种现象与对私家车的依赖和新型中产阶级的生活方式结合在一起，扩大了城市区域，远远超出正规的城市边界。在这种趋势背后通常有多种经济机构，包括房地产开发商、房屋及道路建筑商、国内及国际连锁商店，它们通常得到了银行和金融机构的支持。城市向外围浪费性的扩张是引起气候变化的主要因素。除了因气候变化带来自然风险以外，一些城市开始面临一系列额外的风险，涉及基础服务和公共物品（供水、基础设施、交通、能源等）的提供，这直接影响了工业生产、地方经济、资产和生计。气候变化在城市生活的许多领域可能会造成连锁反应，影响更多弱势群体追求繁荣的可能性，他们包括：妇女、青年、儿童和少数民族。<sup>2</sup>



2012年5月1日，全球很多城市都举行了抗议活动。在纽约市，工会进行游行支持“占领华尔街”运动。街头活动家抗议金融业的混乱。 May 1 2012 saw protests in many cities around the globe. In New York City, labour union members marched in support of the Occupy Wall Street activists campaigning against the chaos in the financial sector. ©A Katz/Shutterstock.com

## 专栏1.1.2 鬼城、空屋：浪费的繁荣

## Box 1.1.2 Ghost towns, vacant homes: wasted prosperity

给2008年世界金融危机埋下隐患的是持续的经济增长和低利率的非比寻常的结合。由此而来的繁荣和乐观的意义可能是合理的（一些受人尊敬的经济学家看到了一个“新的黄金时代”的开放），但是在美国和其他地方，金融业需要更高的利率来维持或提高利润。给低收入（“次贷”）家庭的住房贷款提供了带来更高收益率的机会，美国的保障机制使基于次级房屋贷款的证券对美国 and 外国投资者具有很大吸引力——良好的回报，没有明显的风险，特别是当它通过复杂的金融衍生工具得到增强时。但是，当低收入借款人集体拖欠不良结构的住房贷款时，整个机构瓦解了：贷款和债券的利息支付停止，它们变得毫无价值，世界的金融行业被动摇，信贷紧缩开始，全球经济衰退。

在发达国家和新兴国家中，当建造房屋和抵押贷款的数量达到历史最高水平时，这一切突然发生了，在此过程中，城市周边区域的扩展远远超出了预期。因此，房地产“泡沫”的破裂在世界各地连锁发生，从旧金山到墨西哥城、都柏林、马德里、开罗，直到上海。

2007年，西班牙和爱尔兰比任何其他欧洲国家建造了更多的住房。<sup>3</sup>仅在西班牙，据估计有大约700万套房屋建于2001年到2010年间，同期人口增长了520万，房价翻了一倍多。<sup>4</sup>在墨西哥，2004年房地产行业增长了12%，同比超出国家总体增长4倍。<sup>5</sup>在埃及，自20世纪80年代以来，许多沙漠中城市的发展如雨后春笋般涌现。例如，在开罗地区，有八个城市已经成为大规模投资、投机性收益、土地扩张和宏伟的城市规划的重点对象。<sup>6</sup>

证据表明，在安哥拉、埃及、墨西哥和中国等国家，原本为中低收入人群（包括中国的农村移民）提供新住房机会的计划最后成了高级开发区，高价、依赖新的道路和机动车辆，偏离了最初的开发目标。这些失败的情况，既是因为不够理想的城市规划，也是因为对目标人群的错误定义。失控的、快速利润导向的房地产增长带来的是庞大的、缺乏规划的城市周边发展，在那里，一旦房地产出现泡沫，数以百万计的住房将会持续空置。在北美，未曾被使用的、无用的、废弃的和被浪费的二手房伫立在那儿，代表着大量的资本和被毁灭的梦想。

在整个欧洲，西班牙的空置房数量最多——从300万到600万个单元。爱尔兰著名的“凯尔特之虎”留下了超过2800个“幽灵地产”——据2010年的政府调查，“幽

灵地产”指的是很大一部分房子是空置的或未完成的城市开发区。<sup>7</sup>2011年，美国约11%的房屋是空置的。<sup>8</sup>这种情况在拉丁美洲也同样如此。2010年，墨西哥有500万套房屋或14%的存量住房是闲置的。<sup>9</sup>2010年，巴西有610万套房屋是闲置的。<sup>10</sup>中国和埃及有许多开发区或“鬼城”，被完全或部分空置，情况更为惊人。

尽管数据不充足，但证据表明，除了空置房，中国对“鬼城”现象也并不陌生。例如，内蒙古鄂尔多斯的卫星城康巴什是为100万人口设计的城镇，<sup>11</sup>但在2010年仅有少量的人口入住，尽管90%的房屋已经售出，但是许多仍然是空置的。<sup>12</sup>在中国似乎还有其他许多仅被部分使用的开发区。例如，在南方城市昆明的一個新开发区，在建设完成后五到十年仍然入住率很低。<sup>13</sup>据报道，在埃及城市，城市住房空置的比例超过存量住房的20%~30%。<sup>14</sup>

供应过剩是住房空置的一个主要原因。房地产和土地投机导致令人难以负担的价格。失控、随意的城市和区域规划（通常跟腐败相关）是另外一个因素。文化因素也可以发挥作用。像西班牙、爱尔兰和中国这样文化多样的国家里，为投资及传统的小规模出租而购房的风俗导致了购房者不顾实际需求来维护空置的房产。<sup>15</sup>

在开罗周边（墨西哥等国家中也一样），缺乏基础设施、公共服务和社会设施是导致新郊区高空置率的另一因素，同时还包括昂贵的通勤费用。墨西哥国家工人住房基金研究所（住宅局INFONAVIT）的研究发现，<sup>16</sup>该国超过1/3的空置与缺乏基础设施服务有关，另外1/3与往来工作地、学校等场所的通勤时间过长有关，中国的新城镇也是这样的情况。在墨西哥，其他因素包括，不安全和不适当的住房设计，这也证明了整体规划的薄弱。宽松的贷款政策已经变成了危机，与财产或房地产“泡沫”相关的虚假繁荣遗留的是拆迁和负债，伴随而来的不是舒适和有价值的资本，而是一个曾经繁荣的建筑业的落寞和数以百万计的工人失业。上百万套房屋被空置，同时，成千上万的家庭因为拖欠抵押贷款的支付，而被赶出自己的家。贷款机构坐拥大量市场价值非常有限的空置新房，同时被驱逐或低收入的家庭被分配到不宜居、不安全的住房环境中。在西班牙，自2007年以来，被强拆的数量已经翻了3倍。在爱尔兰，空置住房可以用来为那些有需要的人缓解住房的不足。

## 专栏1.1.3 街头放大了诉求：阿拉伯之春

## Box 1.1.3 When streets amplify claims: the 'Arab Spring'

当西迪布济德（突尼斯）26岁街头小贩穆罕默德·布阿兹斯（Mohamed Bouazisi）用一根火柴点燃汽油自焚的时候，他不知道他的悲剧行为将会点燃沿着南部和东部地中海海岸的许多城市，在这个过程中推翻了一些稳固的政府。这个不幸的年轻人揭示了因为缺乏社会经济机会给予的沉重打击是最残酷的可能，许多像他一样年龄的年轻人也是这其中的相同的一部分：一个为了生存走上街头售卖的大学毕业生，因为缺乏许可证，布阿兹斯被逮捕，他的货物也被销毁了。

对类似社会事件缺少觉察，凸显了“繁荣”的不平衡性，这也是本报告要反复强调的。在其他优点中，如突尼斯以摆脱贫民窟和拥有年轻、受过良好教育的劳动力而闻名，但到目前为止，经济机会也已经被不公正共享，而是许多既得利益者的独有的好处。<sup>17</sup>这是由于缺乏在各种团体中确保包容、财富的平等分配以及尊重文化多样性的政治和其他机构。

布阿兹斯是超过100万的15~29岁人群中的一员，他们占到中东和北非30%人口。<sup>18</sup>在该地区的人口分布中所谓的“青年膨胀”反映了死亡率迅速下降与生

育率下降较慢之间的落差。因为工作的不足（特别是质量），该地区的平均失业率为25%，几乎是全球13%的两倍。通常平均值掩盖了明显的更高的数字：在阿尔及利亚和巴勒斯坦地区，人口的失业率是40%。在阿尔及尔、突尼斯、开罗或的黎波里，超过50%的失业者都是初次求职者，居世界之首。这反映了教育（特别是中等）与劳动力市场的严重不匹配。

自2011年1月起，随着抗议活动席卷这些地区，像二线城市和城镇的街道成为自然的公开讨论的广场。作为流动和运动的空间，街道和广场成了特殊的地点，在那里人们可以表达更多的不满：他们可以伪造身份，扩大团结一致（包括跨越区域）。在这个有些混乱、自发的过程中，人们发现他们的共同利益、分享情感和愿望。城市把他们的空间特征留在社会斗争的性质中，在那里政治从“微”发展到超越财富、权力和特权的“大尺度”的性质。正如布阿兹斯所希望的，“阿拉伯之春”显示了城市如何作为合作和共享的催化剂。

荣城市的另一个前景——不仅是一个更具生产力的社会经济使用的空间和建成环境，而且是保障城市发挥公共论坛的地方，在这样的平台上可讨论和挑战计划和政策，实现更繁荣的社会。

## 城市：解救全球危机

## CITIES: REMEDY TO THE GLOBAL CRISES

最近的危机已经更多证明，世界各地的城市不同程度地受到国际市场的有益影响，但至少同样也会面临着它的毁灭性影响，包括社会和政治。在此意义上，这些危机不仅暴露了市场的系统性失灵，也突出了在经济决策核心的重大失衡。<sup>19</sup>

应对如此危机时，国家的宏观经济政策扮演着一个主要角色，通过反周期的公共支出，加强银行监管和金融法规，引进累进所得税，加强全球金融监管机制以及其他解决方案发挥作用。

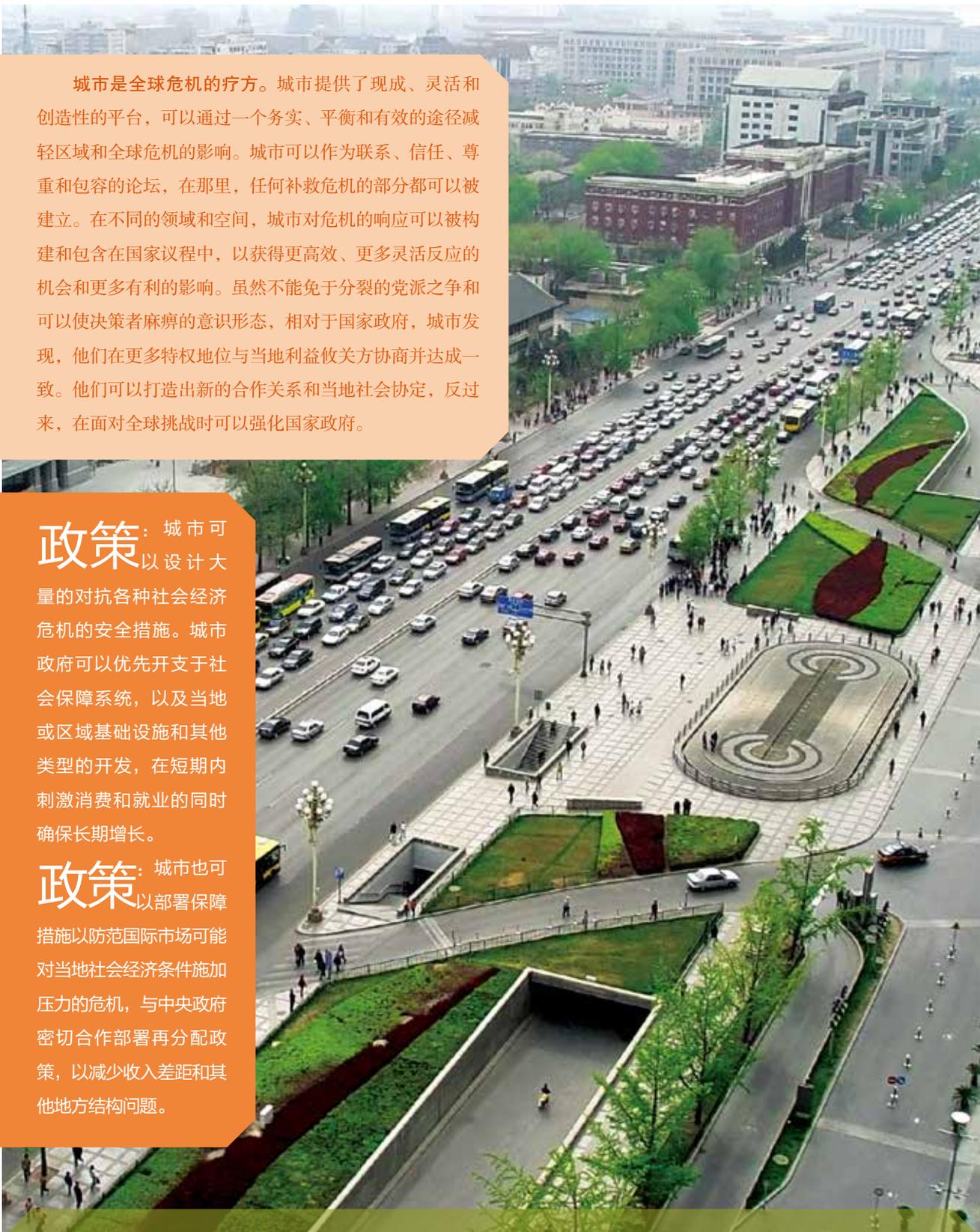
然而，应对全球危机还必须使城市发挥有力的作用。到目前为止，城市毋庸置疑地被视为国家经济体的“引擎”。的确，至少理论上而言，城市政府发现它们在地方层面上能够提高实体经济的产量，与随之而来的就业和收入。如果在本地规模上，城市应对经济危机对地区和国家的影响（“乘法效应”）都是积极有效的，那么其高效、多向制度、政策和预算将被各层级的所有相关政府部门所需求。就此，在城市层面上，适当调整中央和地方政府支出可以促进支出的转移和城市政府对支出的有效利用。

最近的全球危机远没有削弱城市作为国民经济发展的“发动机”的作用，而是凸显了风险的演变特性，面对这样的风险，城市空间必须保护自身及其人口免受其害，气候变化的影响也同样得到凸显。城市政府也必须注意防范新出现的风险，它们可采取各种形式的措施，包括奖励机制（例如给低收入人群更高的工资）、福利（医疗或退休收入计划）和信任机制（例如，避免腐败或

城市是全球危机的疗方。城市提供了现成、灵活和创造性的平台，可以通过一个务实、平衡和有效的途径减轻区域和全球危机的影响。城市可以作为联系、信任、尊重和包容的论坛，在那里，任何补救危机的部分都可以被建立。在不同的领域和空间，城市对危机的响应可以被构建和包含在国家议程中，以获得更高效、更多灵活反应的机会和更多有利的影响。虽然不能免于分裂的党派之争和可以使决策者麻痹的意识形态，相对于国家政府，城市发现，他们在更多特权地位与当地利益攸关方协商并达成一致。他们可以打造出新的合作关系和当地社会协定，反过来，在面对全球挑战时可以强化国家政府。

**政策：**城市可以设计大量的对抗各种社会经济危机的安全措施。城市政府可以优先开支于社会保障系统，以及当地或区域基础设施和其他类型的开发，在短期内刺激消费和就业的同时确保长期增长。

**政策：**城市也可以部署保障措施以防范国际市场可能对当地社会经济条件施加压力的危机，与中央政府密切合作部署再分配政策，以减少收入差距和其他地方结构问题。



中国：北京一条大街上繁忙的交通。像这样宽阔的大街给城市中心带来了空间感，但是财富的增长导致了私家车的使用，以及随之而来的城市拥堵和温室气体排放等大量增长。

China: busy traffic on one of Beijing's boulevards. Wide avenues such as this bring a sense of space to city centres but increasing wealth has led to a massive growth in private car use, with attendant congestion and increase in greenhouse gas emissions. © Yu Yang/Shutterstock.com

## 专栏1.1.4 城市与全球危机

## Box 1.1.4 Cities and global crises

在美国，2008年住房金融危机代表的城市经济和金融的管理不善已经影响了世界的每一个角落。在其他后果中，随之而来的经济危机造成了移民汇款额的下降，财政紧缩迫使许多国家削减了基础设施、医疗卫生和教育的公共开支。

随着裁员人数的上升，对各种商品和服务的需求下降，全球各地的城市地区很显然地感受到了这种痛楚。从底特律的汽车市场到布伊诺斯埃利斯或奈洛比的商铺、上海的工厂工人、巴西或布基纳法索的农民，成千上万的人觉得自己的生活捉襟见肘。

相比之下，阿根廷、巴西、智利、哥伦比亚和墨西哥的高度城市化经济通常比美国或欧洲更好地反映了全球经济的稳定性，因为他们通过集中支出和信贷，加上为更脆弱的家庭加强“安全网络”来刺激城市经济。

拉丁美洲通过额外的政府支出强调了传统经济刺激问题：这些通用政策并不区分使用的具体位置，不管是经济发生问题的区域，还是消费需要快速激活最大乘数效应的地区。拉丁美洲以外，没有专门针对城市的政府支出，从而忽略了国家和当地经济的空间配置，尤其是聚集经济的方式可能通过额外的公共支出被激活。

随着时间的推移，经济增长和城镇人口比例关

系的日渐密切，在当今世界，各国国内生产总值有一半以上来自城市地区。随着经济变得更加城市化，这种关系一方面加强了效率和生产力之间的聚集经济，另一方面加强了它的位置。创造价值的过程的本质是将生产要素在时间和空间上集合。当与更高的密度和距离相关时，产业集聚通过曾经更富裕的城市劳动力减少生产成本和刺激消费。在巴西的研究中发现，一个行业或城市雇佣的工人增加10%时，生产力约增加1%。这意味着，如果城市工人的数量从1000人增加到10000人，生产力将增加约90倍（90%）。<sup>20</sup>在政府财政的刺激政策中，数十年的实践和援助项目被体现，而不是被明显地忽略。发展援助的重要支出是不仅改善了当地条件，而且能最终受益。依据供应/需求图，经济行为发生的空间不在商店、市场、工厂等生产和商务及消费地，而在拥有购买力的各个家庭中。

政策和策略的核心问题是，如何最好地推动城市去刺激和维持所需的经济乘数以创造就业和收入。在这方面，基础设施是必要而不充分的条件，这就是为什么当地经济发展政策必须跨越部门。一旦为了发展生产力配置了激励和其他的人力物力，商品的分配和销售以及服务就将接踵而至。

者市民社会组织的公平交易)。这些保障措施可以作为那些更切实的特性的补充，如城市复兴和与交通或气候相关的基础设施，这可以使企业和居民维持生产力和社会经济的福利互惠互利。

## 重新审视城市繁荣

## RE-THINKING URBAN PROSPERITY

海德拉巴（印度）的贫困水管工、波哥大（哥伦比亚）的工厂工人、马德里（西班牙）的中层经理、福塔莱萨（巴西）的商人、内罗毕（肯尼亚）的汽车修理工——他们都渴望成功的生活。然而，在这个世界上，繁荣对不同

人意味着不同的东西。无论个体知觉，无论文化和文明，繁荣是对即时的和可预见的未来的一种普遍和个人的社会经济安全意识，它伴随着其他非物质的需求和愿望的实现。

然而，普遍的观点把繁荣限制在了经济的领域，这是一个非常狭隘的观点，它忽视了对人类幸福不可或缺的、对于个人和集体的成就也非常必要的方面。2008

联合国人居署基于五个维度的考虑，提出了一个对繁荣的全新视角——生产力、基础设施、生活质量、公平和环境可持续。

**政策**：城市需要一个新的追求繁荣的方法，不只是为了应对危机带来的影响和预防新的风险，也是为了带领世界走向经济、社会、政治和环境繁荣的城市未来。

年的金融危机放大了把其他非经济方面纳入到对繁荣的理解和衡量中的重要性。

这份报告介绍了一个关于世界城市繁荣程度的新标准。由联合国人居署研发的城市繁荣指数结合了本报告所阐述的繁荣的五个维度，它们被纳入到繁荣的衡量指标里。该指数指出城市个体的优点和缺点，并在此过程中指出政策措施可解决何处的失衡问题。

在此条件下重新思考繁荣，需要从当前的主流观点中转变，这些观点在很多层面上说都是过时的、不可持续的，它们结合了廉价的化石燃料、对汽车的过度依赖、城市形式的高度分割、社会和经济上的空间隔离，那些吞没了土地、资源甚至是自然保护区的城市外围在无尽扩张——这些主要被私人利益操纵，而不是为了实现公共利益。

**政策**：繁荣共享的城市以人为本，重视发展的有形和无形的方面，促进包容性经济增长，保护人权，确保公平发展成为可能，关心自然环境，减少贫困者的灾难风险和弱势，建立针对有害自然力量的恢复力。这个新城市——21世纪的城市——在繁荣的五个维度之间创造和谐，提升美好未来的前景。

**政策**：21世纪以人为本的“好”城市能刺激当地创造就业，促进社会多样性，维持可持续发展的环境，认识到公共空间的重要性。这是一个无所不包，对每个人都开放的城市。

**政策**：21世纪的城市超越了过去几个世纪的形式和功能配置，能在降低能源成本、减少的生态足迹、实现紧凑形式、提高非均质性、平衡功能、防范新危机、更好地提供公共物品、为想象力和社会互动提供更“人性化”和更具创意的空间，在这几项之间取得平衡。

繁荣包含一个具有前瞻性的观点，一个被广泛认同的基本愿望。通过足够的行动、保障措施和实践，加上政府支持，繁荣也是一个有潜力改善个人和集体的幸福的过程。以超越经济和金融的角度看来，繁荣的意义包含其他重要方面，如生活质量、充足的基础设施、公平和环境可持续。繁荣关乎生活水平的提高；扩展公共领域的范围和质量；为日常生活和工作提供便利。繁荣也是一种不论社会领域或生活方式的平衡感和共享感，从更为个人的角度来说，是一种共享的安全、高效、舒适和美感的感受。

那些生活在繁荣的城市中的人们，享受着标准公共物品带来的益处，如教育机会、健康服务、交通、安全的环境和高质量的物质资本，包括足够的公共空间。<sup>21</sup>同样，繁荣的城市保护居民免遭社会经济的边缘化，带来归属感和“社会凝聚力”。此外，繁荣的城市带来了以非市场商品为形式的积极副作用，若辅以城市政府周密计划的保障，可以开放给每个人。例如，欧洲各城市在私人物品的人均消费水平上差异很大，但是在非市场商品的人均消费方面却没有很大的不同；这说明繁荣的确不仅仅关于金钱。例如，在德国，法兰克福的居民比弗赖堡或耶拿同胞的收入和私有物品消费水平都高得多；不过，他们在各自城市可获得的非市场商品是同样多的（例如，宜人的城市景观，归功于有力的计划或维护政策）。收入较低的城市反而会提供更多的非市场商品，这也是常见的现象。<sup>22</sup>繁荣与公共物品的生产是密切相关的。

### 繁荣的概念解读：联合国人居署的方法

#### CONCEPTUALIZING PROSPERITY: THE UN-HABITAT APPROACH

繁荣意味着成功、财富、兴旺的条件，幸福以及机会。在任何城市环境里，都会出现一个关键性问题：一个城市的兴旺，或一个城市地区被描述为繁荣，或人们幸福安乐，必不可少的条件和元素是什么？换言之，什么是一个繁荣城市的表现或结果？一般而言，一个繁荣的城市能提供大量的公共物品，发展可持续采用和公平共享“公地利益”的政策和行动。<sup>23</sup>更具体地说，下面几个元素指导了联合国人居署繁荣概念的构成。

首先，一个繁荣的城市通过生产力的发展对经济增

长做出贡献，创造收入和就业，以此为所有人口提供充足生活标准。第二，一个繁荣的城市为了维持人口和经济发展的需要，应该配置基础设施、物质材料和设备，如充足的供水、卫生设施、电力、路网、信息和通信技术。第三，为了提高生活水平，使人口发挥最大的个人潜能，获得充实的人生，繁荣的城市应提供社会服务——教育、健康、娱乐、安全和保障等。第四，一个城市只有使贫穷和不平等程度最小化的时候才算繁荣。当其中大部分人生活在赤贫和生存条件匮乏中时，没有一个城市可以称得上繁荣。这就需要减少贫民区和新的贫困形式。繁荣的城市是公平的和社会包容的。繁荣城市所能带来的利益和机会能够被公平地（再）分配。繁荣的城市能确保性别平等，保护少数民族和弱势群体的权利，确保公民参与到社会、政治和文化的各个领域里。第五，繁荣利益的创造和（再）分配不会损害和降低环境质量，相反，为了实现可持续的城市化，城市的自然资源将被保存下来。

## “城市繁荣之轮”

### THE ‘WHEEL OF URBAN PROSPERITY’

联合国人居署所定义的繁荣是体现在人类活动领域的社会构想。无论任何时候，无论城市位置或大小，繁荣都是刻意地、有意识地建立在一个城市中占主导的客观条件上的。这是一个更广义的、内涵更广的概念，它与公平公正的环境下，平衡、和谐的发展相关。

联合国人居署的繁荣观按照五个主要类别涵盖了所

有城市功能。由于共享的、平衡的发展是繁荣的一个至关重要的特征，因此上述任何一个方面都不能凌驾其他几项之上，所有的方面都必须大致“平等地”发展——这是为了能够让城市在通往繁荣的道路上顺利前行。当然，在实践中，几乎没有城市可以做到任何时候五个维度都平等发展，这也就是需要政策干预介入的地方，概念模型“繁荣指数”用图示的形式为这种政策干预作了建议。例如，基础设施可能非常先进，但很大一部分人却无法享用，因此损害了公平性。另外一种常见的情形是，一个城市可能有经济效率，有高就业机会，但自然环境却被忽视。

由于社会经济条件在本地和更大范围上不断改变，它们将会影响繁荣五个维度中的一个或更多个，这时就需要政策干预措施来恢复平衡。在这种努力下，城市政府会发现，在五个维度之间的许多互联和相关性也可以成为积极的效果。例如，在临时居住点提供水和卫生设施将提高公平性和生活质量，甚至改善环境。这指向了五个维度之间“自然”或“自发”的、沿着“繁荣之轮”的外缘作用的相关性。如果“轮毂”，也就是在城市中起作用的权力集合，能够通过考虑周详、目标明确的干预措施起到乘数效应，上述相关性还可以被加强。例如，在贫困地区附近建造一所学校和一个室内市场很可能对共同繁荣的五个维度产生乘数效应。

这说明，联合国人居署的“繁荣之轮”完全不是所谓新的“模型”或“乌托邦”或品牌(营销技术)，它象征着五个维度的均衡发展，发展的当前进度在“城市繁荣之轮”中被图示化地显示出来（见图1.1.1）。“外缘”吸

表1.1.1 定义繁荣城市

Table 1.1.1 Defining a prosperous city

繁荣的城市应具备：

生产力	通过有效的经济政策和改革，有助于经济的增长和发展，创造收入，为所有人提供体面的工作和平等的机会
基础设施发展	提供充足的基础设施——水、卫生设施、道路、信息和通信技术，以改善生活水平，提高生产力、流动性和连通性
生活质量	增强公共空间的使用，以增加社区凝聚力和公民身份，保障人身安全和财产安全
公平和社会包容	确保繁荣的利益被公平分配和再分配，减少贫困和贫民区的出现，保护少数民族和弱势群体的权利，增强性别平等，确保公民参与到社会、政治和文化领域
环境可持续	在确保增长的同时重视城市环境和自然资源的保护，追求能源的高效利用，减少对周边土地和自然资源的压力，通过产生创造性的、提升环境的解决方案来减少环境损失

引住通过“轮辐”——繁荣的五个维度——发射出来的积聚力量。居于中心的是“轮毂”——当地城市发展的功能，起到四个相互关联的作用：（1）确保任何一种利益都是以“公众”为主导；（2）控制“繁荣之轮”的方向、速度和动力；（3）确保五股“轮辐”及其相关的协同力量的平衡发展；（4）在双向关系中，吸收和分摊通过“轮辐”发射来的“振荡”。“轮毂”把与五根“轮辐”相关的城市功能结合在了一起（例如，法律、法规、体制、城市规划、市民社会、贸易联盟、特殊机构等）。

“轮毂”的这个作用代表了所有形式的人类机构。它把五股“轮辐”团结在一起，并尽力保持它们之间的平衡和对称。

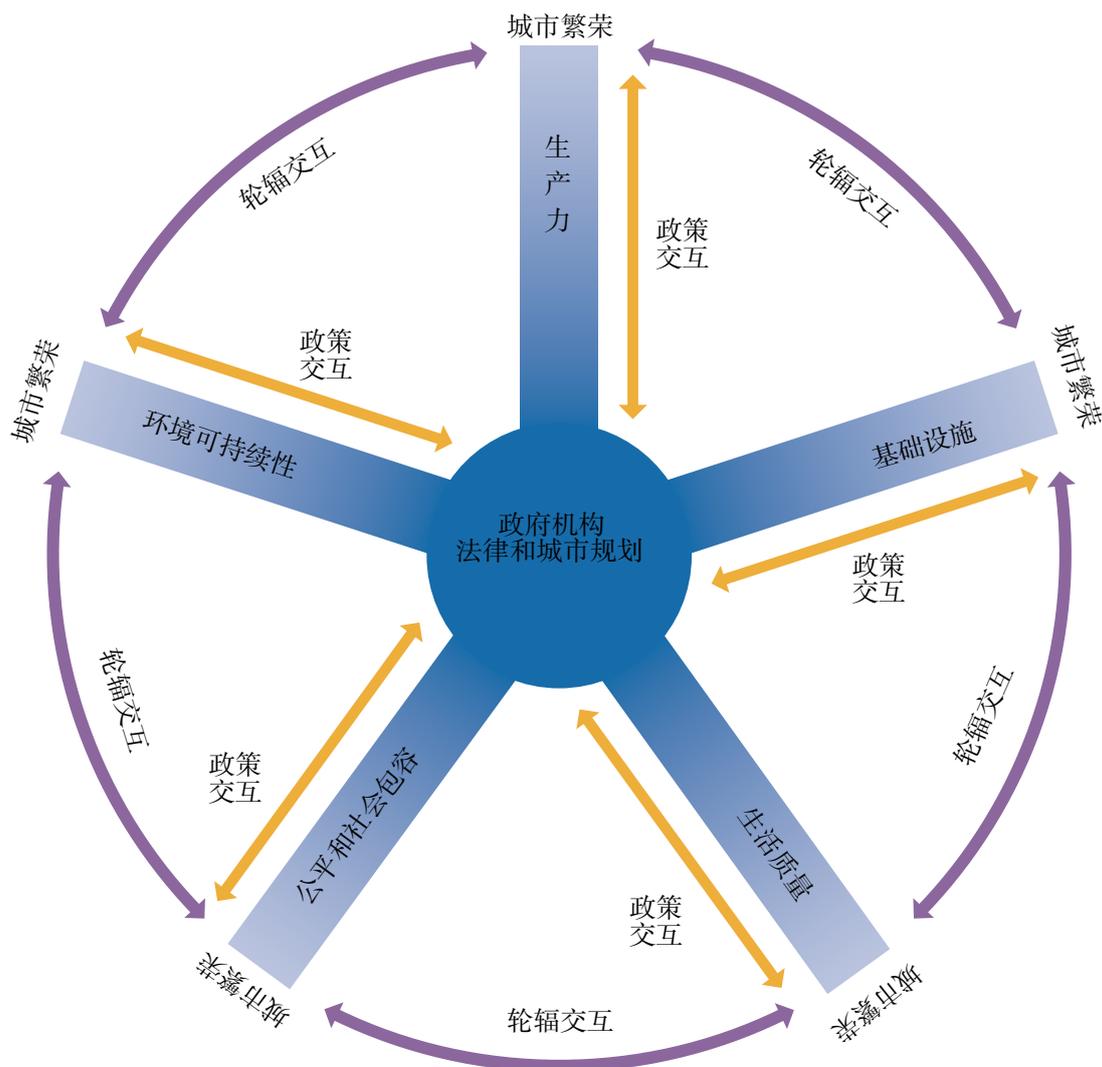
### 测量繁荣:尝试、失败和进步

#### MEASURING PROSPERITY: ATTEMPTS, FAILURES AND PROGRESS

繁荣仍然是人类跨越时间和空间最持久追求中的一

图1.1.1 城市繁荣之轮

Figure 1.1.1 The Wheel of Urban Prosperity



资料来源：联合国人居署，2012 Source: UN-Habitat, 2012.

个。但是，只从过去的几十年里，决策者、学者、从业人员和大众才开始衡量这一人类发展中的重要方面。这是一个学习、尝试和失误的旅程。不仅仅在追求繁荣本身的过程中，也在寻求一种具备具体指标的、完整的、可操作的定义的过程中，“事得衡量，便得成功”的箴言被赋予了特殊的紧迫感。

70多年前的1937年，获得诺贝尔奖、有“统计学鼻祖”之誉的度量标准——国内生产总值（GDP），通过衡量一个国家的商品和服务的总产量得到了繁荣的概念。尽管GDP的概念迅速传播，几十年来被广泛地接受，但是，越来越显然的是，这个数据用来准确衡量当今社会的整体福祉已经过于狭隘了。1972年，不丹国王宣布他感兴趣的是测量“国民幸福总值”（GNH）。20世纪90年代，美国经济学家马赫布卜·哈克（Mahbub ul-Haq）劝说未来的诺贝尔奖获得者阿玛蒂亚·森（Amartya Sen）创造了“一个像GDP一样大众化的，但我们的生活更加息息相关的指数”。<sup>24</sup>2006年，中国开发了自己的“绿色GDP指数”，其中环境被作为优先考虑的因素，严重影响了原有指标的有效性。<sup>25</sup>2009年，约瑟夫·斯蒂格利茨（Joseph Stiglitz）呼吁终止对“GDP崇拜”，一年之后，英国政府首次宣布，除了单纯的经济衡量，还将对幸福进行民调。<sup>26</sup>

繁荣是一个更复杂的概念，无法通过人们挣多少钱或拥有

“轮毂”由城市地方功能力构成，包括公共部门（市政和其他机构、单位，法律和法规）和非公共部门（市民社会，私营企业等）。他们根据当地需求和条件以多种方式组合，他们之间的协同效应产生创新制度和政策实践，这些都促进了共同繁荣。

多少汽车这样简单的指数来衡量。“繁荣”的生活包括其他非物质的、无形的方面，比如，在塑造自己的城市未来中有发言权，拥有有意义的人际关系，属于支持性的社区，拥有将梦想变成现实的资源和能力。

21世纪初理念、理想和挑战不同于GDP刚被采用的大萧条时代。生态和环境问题已经成为我们塑造当代和

**政策：**21世纪的城市寻求实现整合的繁荣，使“繁荣之轮”在相互加强的轮辐和强有力的轮毂的作用下，取得良好平衡。

埃塞俄比亚德勃雷的取水时间。生活质量和繁荣需要一种基础设施和基本服务能够跟得上城市增长。  
 Fetching water in Debre Zeit city, Ethiopia. Quality of life and prosperity require an urban growth with commensurate infrastructure and basic services. ©Eduardo Lopez Moreno



未来社会的中心侧重点。保护人权，促进民主价值观（包括妇女权益），尊重（例如尊严）的基本原则，以及包容所有这些，都是更具包容性和繁荣的未来的组成部分。公平对于提高繁荣和可持续城市发展至关重要。目前，GDP没有反映任何这些关键条件。

寻找繁荣的替代衡量方法是一个前所未有的、尖端科学事业。研究表明，尽管收入是主观幸福感的一个重要的决定因素，但较富裕的国家并没有比较穷的国家更幸福。“尽管数十年来大多数发达国家经济显著增长，但生活满意度仍然或多或少地保持不变”。<sup>27</sup>自1950年以来，虽然美国的人均收入已经增长了两倍，但认为自己“幸福”的人所占百分比几乎没有变化，1970年代中期以来甚至有所下降。“在日本，数十年来生活满意度几乎没有变化。在英国，尽管实际收入已经增长了一倍以上，但是认为自己‘非常幸福’的人的百分比

却从1957年的53%下降到了今天的36%。”<sup>28</sup>经济学家理查德·伊斯特林（Richard Easterlin）对19个发达与发展中国家作了研究，实证了所谓的“幸福悖论”。<sup>29</sup>其他许多的研究也佐证了现在被称为“伊斯特林悖论”的理论，导致一些国家和机构开始寻找能够衡量社会进步的替代指标。

最近，为了更准确地反映社会进步，有些测量方法努力尝试涵盖繁荣的其他方面。表1.1.2总结了这些技术和方法。

### 联合国人居署的“城市繁荣指数”

#### THE UN-HABITAT “CITY PROSPERITY INDEX”

城市走向繁荣的路径不同。联合国人居署将发展视为一个非线性、不连续的复杂过程，并认为发展的路径也是



简单的快乐，如沿着加德满都（尼泊尔）街道散步，显示了真实的、日常的繁荣。  
Simple pleasures, such as a stroll along the streets of Kathmandu, Nepal, indicate real, everyday prosperity.  
版权所有：Dhoxax/Shutterstock.com

繁荣很大程度上仍然被视为经济领域的概念。然而，繁荣也被公认超越了物质幸福和经济增长的范畴。把发展的其他有形或无形的人性维度整合到繁荣概念中，如健康和生活质量，已是一种超过40多年的不懈追求，即努力创造新模式和方法，为标准GDP增添微妙之处。

表1.1.2 进步和繁荣的衡量

Table 1.1.2 Measuring progress and prosperity

人类发展指数 (HDI) 联合国发展署1990	HDI是一项综合了预期寿命、受教育程度与收入水平的人类发展指标。该指数是一项独立的统计, 通过以“人类发展”为标准进行国家排名, 旨在为社会和经济的发展提供参照
真实发展指标 (GPI) 智库重定义进程, 1994	GPI是一项可替代GDP衡量系统的指标体系, 是基于“实际成本”经济学的更加具有包容性的经济实用模式。该指数体系考察商品和服务产量的提高如何实际带来了福利和幸福多大程度的增长
可持续发展的衡量 联合国欧洲经济委员会, 经合组织, 欧洲统计局, 2005	这项特殊的衡量体系基于资本概念从四个维度建立——经济、自然、人文和社会——这些都隶属于可持续性。其目的是让此概念成为公共政策
繁荣指数 美国区域研究机构, 2006	这套指标评估竞争力与识别商业提升的机遇, 以评估区域经济繁荣程度, 并在城市层面反映其绩效。虽然基于经济繁荣, 但该指标包含了三个主要的组成部分: 商业、人口以及区位
法国经济绩效与社会进步测定委员会, 2008	在可持续的议题背景下, 该委员会提议将重点从衡量经济生产转向测定民生。委员会总结道, 民生的评估需基于收入水平和消费水平, 而非经济生产
列格坦繁荣指数 英国列格坦机构, 2008	这项指数基于财富和民生, 运用了组合指标衡量国家的繁荣程度。对110个国家基于八项“繁荣支撑”进行了排名: 经济条件、创业和机会、政府管理、教育、健康、安全与保障, 个人自由、社会资本
重新定义繁荣 联合国可持续发展委员会, 2009	繁荣程度基于三个方面被重新定义: a) 满足物质需求; b) 从社会与心理维度增强认同感、归属感以及希望; c) 个人能力在繁荣的环境下发展
国家幸福认定指数 英国新经济基金, 2009	这项指标基于主观福祉的对社会进步的衡量, 包含了两项重要的数据: 个人(心理健康、满足的生活、活力、弹性、自尊)和社会民生(支撑性的关联, 信任与归属感)
全球城市指数 (GCI) 对外政策杂志, 科尔尼与芝加哥全球事务理事会, 2010	GCI指数从五个维度衡量了城市的国际地位: 商业活动、人力资源、信息交流、文化体验和政治参与。该指标促进了各个城市在商业机遇和经济创造力方面竞争的排名
可持续发展指数 英国环境食物和农村事务部, 2010	该指标包含了四个数据集: 可持续的消费和生产、气候变化与能源、保护自然资源与改善环境、创造可持续的社区。该指标包含了68个表征指数
资料来源: 多信息源编译自联合国人居环境署, 2012 Various sources, compiled by UN-Habitat, 2012.	

## 专栏1.1.5 繁荣的感知、感觉和观点

## Box 1.1.5 Perceptions, feelings and opinions about prosperity

如今，大多数城市政府通过客观变量来指导政策的制定，有“硬性的”统计数据 and “基数的”基础指数，包括通胀率、国内生产总值（GDP）、外资（直接或间接）投资额等。但是，为了政策更加平衡，越来越多的城市意识到，需要在城市政策制定过程中将主观变量也纳入考虑，如居民意愿、感受和体验等——这些是“序数的”测度方法。当前世界经济危机的余波中，绝大多数市民对企业、媒体和政府等机构都丧失了信任，这样的情况下，民意调研就尤其重要。

民意和用户满意度调查可以发现一些重要的信息、意见和建议，如市民需要政治领袖为他们做些什么，而这些领袖应该可以几乎“实时地”做到这些。当城市和政府发现自己处于巨大的财政约束中，只能依靠仅有的信息来作出重大决策时，民意调查就具有巨大的潜在价值。通过多样化的度量，很多城市在重要事务上进行这类调查，并依此来建立政策的优先级。例如，南非的开普敦市进行了一项年度用户满意度的独立调查，用以测度居民和企业对城市服务的满意度。<sup>30</sup>该调查通过面谈和电话谈话来进行，这类民意调查提供了一种简单可行且性价比高的方式来获得居民和企业的可靠反馈。<sup>31</sup>

当政府利用这些民意作为“诊断”来发现并且回应市民的忧虑，他们就可以从民众中获得支持。在一个相关的进展中，联合国人居署2011年针对地方专家的一个民意调查显示，与繁荣度的生产力、生活品质和基础设施这些维度相比，50个代表城市的城市政府把平等性和环境可持续性作为实现繁荣度最不重要度的两个维度。这些发现表明城市政府需要应对居民的想法，在实现繁荣的平等性上投入

更多。

民意调查不仅可以提醒当局市民需要什么和看重什么，还可以发现市民对地方、地区/省级和国家等不同层级政府的需求。因为繁荣度有多重维度，某些层级的政府可能会发现在一些事务上比其他层级政府更能发挥作用。比如上述的联合国人居署进行的专家调查表明，针对本报告中所定义五个维度之一的生活品质，所有的不同层级的政府中，地方政府被认为应该在多个方面实施适当的政策，包括可负担的公共交通、良好规划的公共空间、体育休闲设施、防护安全以及地方社会经济发展等。<sup>32</sup>的确，专家们普遍认为地方政府是通过提供安全、包容和环保的社区来提升整体生活品质的最佳角色。

客观的统计数据和主观的民意反映了不同的内容，但它们共同体现了繁荣度。例如，巨大的收入差距（如统计上基尼系数大于等于0.5时）不仅体现了收入分配的制度和结构上的失败，还反映了社会动荡风险的升高。信仰体系和文化风俗会提升社会和空间感知的不平等性，从而可能进一步加剧这些风险。繁荣带来了利益，这些利益分配平衡的要求若不能得到满足，则可能会导致不满蔓延，甚至是社会动荡。相反地，较低程度的人类发展将使人们的期望转变为他们认为在他们情况下的可能性。<sup>33</sup>鉴于这些风险，城市政府必须结合主观感受与客观变量，以形成可以更准确地了解能促进城市繁荣的最佳方法。总而言之，“软性”指标（包括民意调查）和统计测度（“硬性”指标）让政策制定者和决策者能够更好地理解他们城市的（社会和经济）状况和市民的（思想）状况。

各不相同和独特的。<sup>34</sup>不过，政府推动繁荣增长的行动和政策及其结果可以被指标所测量，从而反映特定城市区域内的繁荣因素的强弱。

联合国人居署的“城市繁荣指数”（CPI）并不仅限于指标和测量，还帮助决策者在实现繁荣的道路上发现发展机遇和行动潜在领域。城市繁荣指数包括一系列与

城市地区相关的指数和指标，与制定以繁荣为目标的公共政策息息相关。

城市繁荣指数建立在联合国人居署的繁荣理念之上，包括城市繁荣度的五个维度（“轮辐”和“轮毂”）。CPI所包含的多个方面同时也被部分地包括在其他指数体系中，如绿色城市指数<sup>35</sup>、生态城市指数和宜居城市指数。

## 专栏1.1.6 城市与人类发展

## Box 1.1.6 Cities and human development

城市与高HDI指数既是推动城市进步的动力也是城市繁荣的成就。在发展中国家的某些城市区域的繁荣程度已经达到甚至超越了发达国家城市的HDI水平。如韩国的首尔HDI指数高达0.911，比很多欧洲城市都高，特别是南欧和东欧地区的城市的指数虽然也比较高，但基本都在0.900之下，比如里斯本、雅典和华沙。

联合国人居署的分析显示，发展中国家的有些城市正在变得越来越繁荣（HDI值升高），特别在健康和教育方面有显著的进步，有时甚至在没有持续经济增长的时候也是如此。

## 城市和国家的人类发展指数



资料来源：联合国人居署，全球城市观测站，2012 Source: UN-Habitat, Global Urban Observatory, 2012.

每个方面再进一步分解为多个变量和子指标。人居署在研发这套指标时采用了累加的方法。其中的两个方面——生产力和生活质量——与人类发展指数（HDI）的内容相一致，并被用来计算“城市人类发展指数（CHDI）”。另外三个方面——基础设施、环境持续性、公平——则由表1.1.3所示的多种指标构成。尽管，这些指标还应包括的指数及其权重仍需要进一步提炼和细化，但这些所选的指标还是使解析繁荣的不同层面成了可能，并在此过程中识别需要进行政策干预的领域。<sup>36</sup>

尽管在很多案例中，城市与国家的繁荣是同步发展的，但是同一国家内不同城市的CPI指标还有很大差异，这说明国家层面的指数不一定能准确反映不同区域或城市中的真实情况。现有的繁荣度指标多数仅仅对国家层面进行评估（见表1.1.2）。相比之下，联合国人居署的城市繁荣指数在全球是独一无二的，有两个原因：

（1）它聚焦于个体的城市，而非国家层面，（2）它关注的繁荣通过五个维度来衡量，地方经济只是其中一方面，而不是代表了整个经济环境。计算所得的CPI值可以分为六组，代表从繁荣因素“非常稳定”到繁荣因素“非常薄弱”的城市。<sup>37</sup>

广义上，通过CPI指数对城市的分类体现了区域差别，发达国家表现出稳定的繁荣因素（CPI大于等于0.900），非洲的大多数城市所测得数值都非常低，处于最后两组（CPI小于等于

城市的人类发展指数（HDI）通常比国家平均的指数水平要高。城市确实往往比国家的其他区域更富裕。但是，与HDI指数较高的国家相比，那些HDI指数较低的国家中，城市和国家层面的人类发展指数的差距更加大。

表1.1.3 联合国城市繁荣指数

维度	定义/变量
生产力	生产力指标通过城市生产的不同方面来衡量，比如资本投资、正式/非正式就业、通货膨胀、贸易、储蓄、进出口以及家庭收入/消费。城市生产反映了城镇人口在特定的一年内生产的货物以及服务（包含增加值）。（具体方法可见城市繁荣指数技术报告）
生活质量	生活质量指标是四个子项的结合：教育、健康，安全、社会资本和公共空间。教育子项包括识字率、小学、中学、高等教育入学率。健康子项包括寿命、五岁以下儿童死亡率、HIV/艾滋病毒、发病率和营养等
基础设施	基础设施指标结合了两个子项：基础设施和住房。基础设施子项包括：与服务的连接（管道供水、污水处理、供电和信息通信技术）、垃圾处理、知识基础设施、健康基础设施、交通及道路基础设施。住房子项包括：建筑材料和生活空间
环境可持续	环境可持续指标由四个子项构成：空气质量（PM 10）、CO <sub>2</sub> 排放、能源和室内污染
公平和社会包容	公平与社会包容指标结合了对收入/消费不公平（基尼系数）和获得服务及使用基础设施的社会和性别不公平的统计衡量

0.600)。在这两者之间是处于第三和第四组（CPI指数分别为0.700~0.799和0.600~0.699）的大量亚洲和拉丁美洲城市。

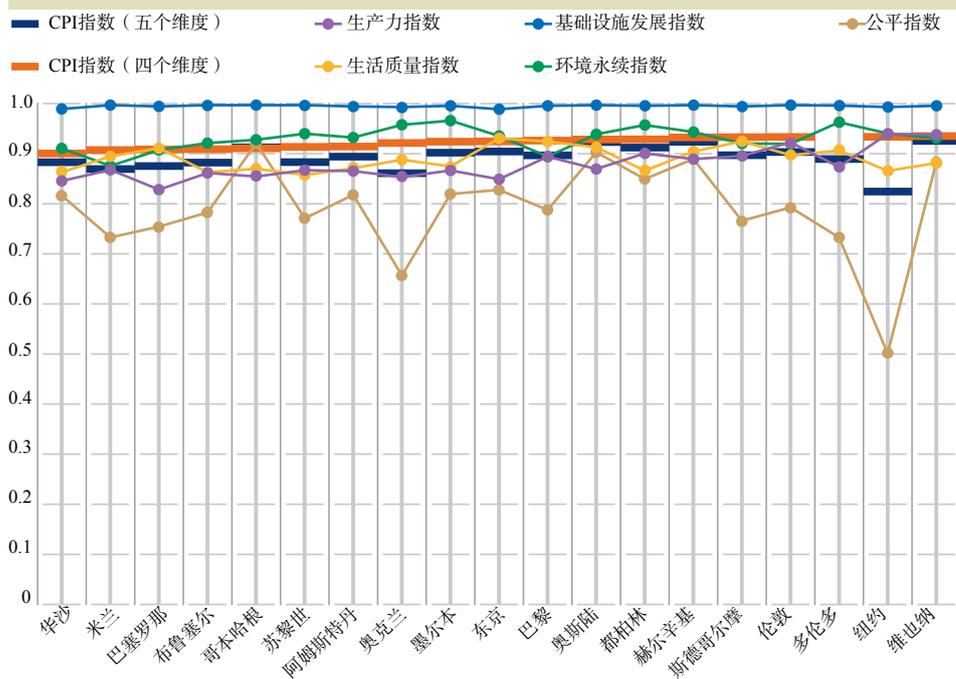
**繁荣因素非常稳定的城市（大于等于0.900）：**世界上最繁荣的城市五个“轮辐”总体上发展得很好，并且比较均衡。城市的市权功能体，如良好的政府管治、城市规划、法律法规以及体制框架保证了繁荣的任何一方面的发展都不会凌驾于，甚至损害其他四个方面的发展。繁荣因素非常稳定的城市有充沛的物资和服务、坚实的经济基础和很高的生产力。市民的寿命更长且受过良好的教育。基础设施完备、环境管理完善，这些城市的管治良好且环境安全可靠。显然，一个以集体利益为中心的“轮毂”把城市繁荣度

的五个“轮辐”控制在密切相关且平衡的正确位置上。

这一类所有城市都有很高的人均国民总收入（GNI）（从25478美元的新西兰到58810美元的挪威），也为国家创造了占很大比例的GDP（例如，虽然是个例外，布鲁塞尔创造了比利时46%的GDP）。其中一些城市的经

图1.1.2 繁荣因素非常稳定的城市

Figure 1.1.2 Cities with very solid prosperity factors



资料来源：联合国人居署，全球城市观测站，2012 Source: UN-Habitat, Global Urban Observatory, 2012.

济已经富可敌国。东京和纽约的GDP相当于加拿大或西班牙，而伦敦的GDP比瑞典或瑞士还要高。

当CPI中包括了公平指标时，可以发现城市的公平与城市繁荣度是紧密相关的：可以预想，在繁荣度的前四个方面做得更好（非常稳定的繁荣因素）的城市似乎在公平上也做得更好。这组中的大多数城市，不公平性相对较低，体现在较低的基尼系数上（通常在0.4以下，纽约是个例外，基尼系数为0.5）。当公平被纳入考虑时，所有城市的CPI都保持较高（即大于0.800），不过只有一半能保持“非常稳定”的繁荣因素（即CPI大于0.900）。

**繁荣因素稳定的城市——第一类（CPI：0.800 ~ 0.899）：**这一组中的城市CPI指数较高。繁荣的五个“轮辐”相互关联，在通往繁荣的道路上形成一种自我加强、积累性的动力。

“轮辐”之间细微变化是“轮毂”高效运行的表现，即，相对强有力的政府、灵活的法律和监管框架和公共物品的充足供应。东欧和南欧的城市，如里斯本、雅典、华沙、布达佩斯、布拉格、布加勒斯特和莫斯科都位于这个区间，其他还有拉丁美洲和亚洲的城市：圣保罗、墨西哥城、阿拉木图（哈萨克斯坦）、上海、首尔和安卡拉。

繁荣因素稳定的城市分布于不同经济发展阶段和具有不同人类发展指数（HDI）的国家，其中哈萨克斯坦的人类发展指数最高（0.884），而中国、土耳其和巴西的人类发展指数相对较低（分别为0.663、0.679和0.699）。

然而，需要指出的是莫斯科、墨西哥城和圣保罗较高的不公平度拉低了整体繁荣度。当公平指标被纳入CPI考虑时，这些城市的得分都低于0.800。这表明，这些

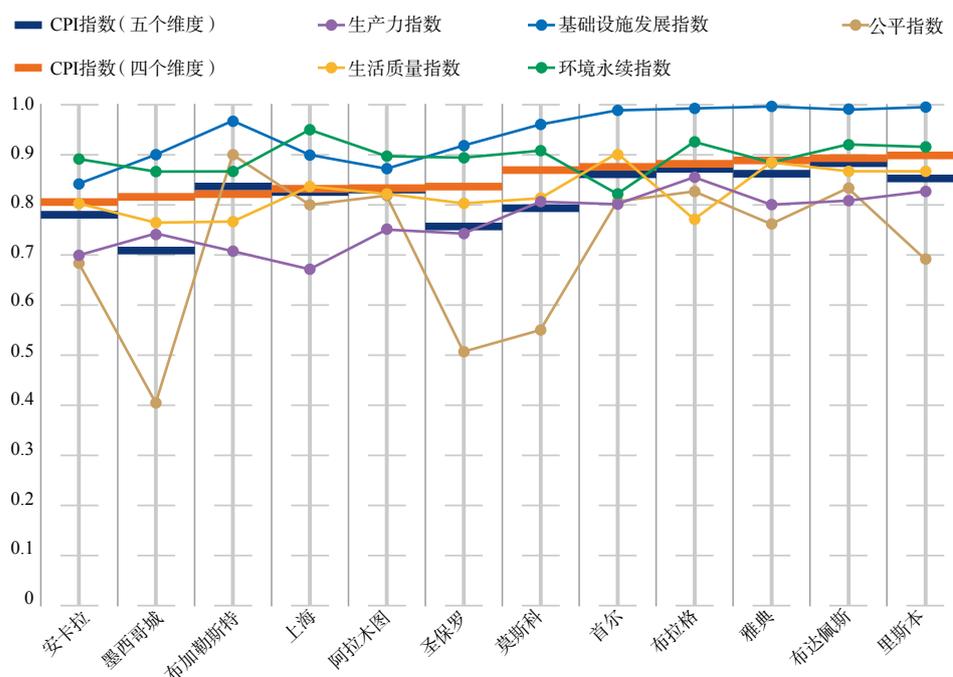
**政策：**尽管产品和服务产出高，欧洲的城市正在经历多种危机——包括财政、就业、住房等，在不远的将来这些都将体现在它们的CPI指数上。

城市的繁荣度尽管在整体上较为稳定，但在某种程度上较为薄弱。在大多数拉美城市，不公平是历史上就根深蒂固的，而在俄罗斯这是经济自由化的延伸后果，近年来才出现。

**繁荣因素稳定的城市——第二类（CPI：0.700 ~ 0.799）：**这一组包含的城市不均衡，有些城市在“轮辐”上表现出来的是不协调和不平衡的发展。这是由于这些城市的体制、法律、法规框架和城市管理实践正处于形成的过程中，正因为如此，它们无法使各个“轮辐”上的元素保持稳定运行。不均衡也与相关国家的发展阶段有关。通过HDI指标的衡量，可以看出像约旦

图1.1.3 繁荣因素稳定的城市——第一类

Figure 1.1.3 Cities with solid prosperity factors—first category



资料来源：联合国人居署，全球城市观测站，2012 Source: UN-Habitat, Global Urban Observatory, 2012.

**政策**：诸如巴西和中国这样的新兴经济大国中的城市，高速的经济发展往往结合了强大的基础设施，并有望在繁荣的道路上越走越快——不过，为了达到平衡的发展，它们必须应对不公平和环境恶化的问题。它们还必须思考该如何通过更充足的公共物品的供给改善生活质量。

相抵触的。当公平指标被纳入CPI考虑时，开普敦和约翰内斯堡（二者的基尼系数都很高）就被排除出了“繁荣要素稳定”的城市梯队中，而进入了“薄弱”甚至“非常薄弱”的群体中，它们的CPI值分别为0.590和0.479。

**繁荣因素中等的城市 (CPI: 0.600 ~ 0.699)**：繁荣因素“稳定”与“中等”的差异主要在于不同因素成分的数值差异较大。这反映出了体制和结构上的失败，“轮毂”无法使得各“轮辐”保持相对同等“长度”。这些城市发展的不平衡表现在对

第二类的城市大多位于亚洲：安曼、曼谷、河内、埃里温、北京、雅加达和马尼拉。四个非洲城市也具备稳定的繁荣因素：开普敦、约翰内斯堡、开罗和卡萨布兰卡。乌克兰的基辅是唯一的东欧城市。

(0.884) 和印度尼西亚 (0.600) 这样的国家之间有显著的差异。有趣的是，这两个国家的首都的HDI指数倒没有这么大的差异（安曼为0.810，雅加达0.755）

然而，需要指出的是，根据我们的理解，不公平是与繁荣程度

比强烈的贫富差距。

在内罗毕，尖锐的不平等性损害了其繁荣的进程（基尼系数0.59），导致其CPI值从“中等”降到“弱”（0.673

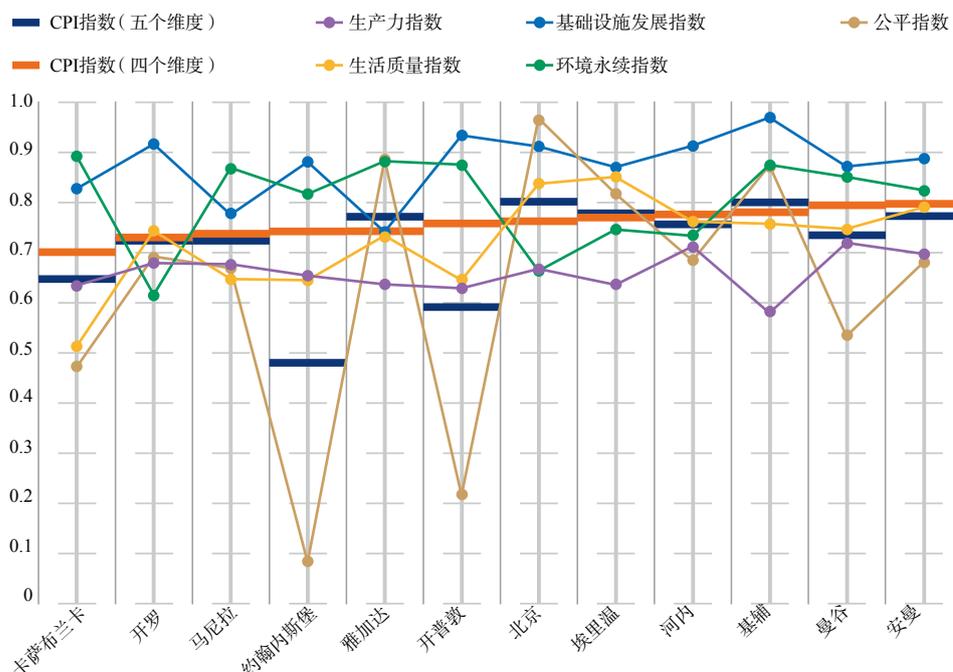
专栏1.1.7 前景光明的非洲城市

Box 1.1.7 Promising African cities

联合国人居署的城市繁荣指数样本中收录的20个非洲城市，开普敦、约翰内斯堡、开罗和卡萨布兰卡是仅有的具有稳定繁荣指数的城市。开罗当前政治混乱的局面突出了对更综合路径和更均衡增长的需求，现在一些方面（生活质量和基础设施）比其他方面（公平和社会包容）的发展要快得多。摩洛哥则相反，通过新宪法实行了政治改革，加强了市民自由度和重新定义繁荣度的概念，使卡萨布兰卡等城市从中获益。南非的城市有令人瞩目的经济增长，但在过去的二十年中，预期寿命指数的持续下降影响了生活品质方面的表现。

图1.1.4 繁荣因素稳定的城市——第二类

Figure 1.1.4 Cities with solid prosperity factors – second category



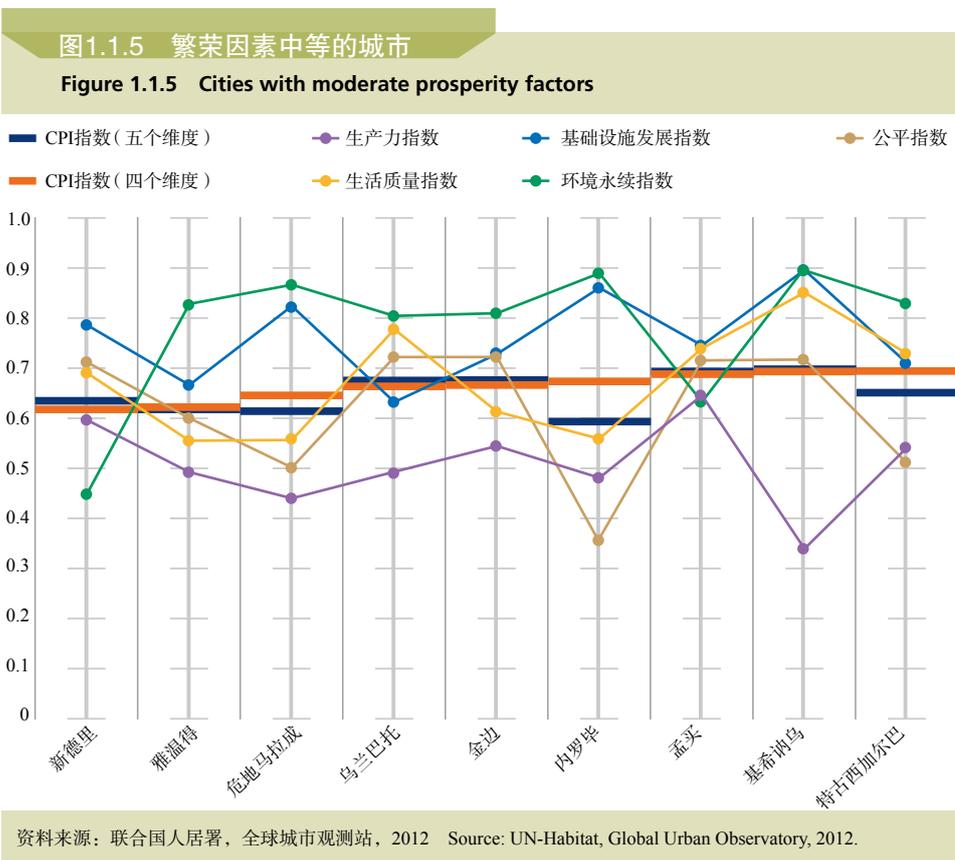
资料来源：联合国人居署，全球城市观测站，2012 Source: UN-Habitat, Global Urban Observatory, 2012.

降到0.593)。

**繁荣因素弱的城市**  
(CPI: 0.500 ~ 0.599):  
大多数繁荣因素弱或非常弱的城市, 在生活质量、基础设施和环境方面还需要很多努力。由于不发达, 城市的物资和服务的产出也非常少。历史原因导致的结构性问题、长期的机会不均等、广泛的贫穷、公共物品上的资本投资不足以及扶持贫民的社会项目的缺乏, 都是导致这些城市繁荣度低的关键因素。

这一类中的非洲城市的城市生产力、生活质量以及基础设施水平都比较低, 但

大多数城市环境指标都较好 [ 细颗粒物 (PM10) 排放量低 ]。近期加纳的经济政治领域的进步显然会提高阿克拉 (加纳首都) 的CPI值, 尽管现在阿克拉的CPI指



标由于经济水平 (0.347) 的影响处于较低值 (0.533)。亚的斯亚贝巴CPI的各项指标都偏低, 并且相对一致地体现为“轮辐”间较为平衡 (平均0.52)。得益于在基础设施、建设、制造业和第三产业上的大力投资, 这个城市在持续地进步着。这继而为大量的工作岗位的提供铺平了道路, 并且为中央政府持续推行这一包含了繁荣几个方面的经济模式提供了保证, 从而保持良好的动力和发展的同步性。

这一类中的大部分城市——特古西加尔巴、内罗毕、金边、乌兰巴托、危地马拉城、雅温得、孟买和新德里的HDI指数都很低 (低于0.62)。大多数城市中, 中等的CPI值与低下的城市生产相关, 但是在两个印度城市中, 低CPI指数主要反映了恶劣的环境条件。

### 专栏1.1.8 生产力低, 公共物品可达性高

#### Box 1.1.8 Low production, highly available public goods

摩尔多瓦首都基希讷乌的生产力水平很低 (0.34), 几乎是孟买 (0.645) 或新德里 (0.596) 的一半。但这座城市的生活质量 (0.85), 基础设施水平 (0.895) 和环境质量 (0.894) 都很高, 与奥克兰、布鲁塞尔、伦敦或纽约这些富裕城市相当。由于城市经济基础适中, 使得城市公共物品的供给充足, 从而达到中等繁荣水平。这表明, 即使经济增长较为薄弱, 不同方面的城市繁荣度依然可以得到发展。

这组中的许多城市/国家都遭受过冲突、政治不稳定或经济危机。哈拉雷 (Harare), 不久前还是一个充满活力的经济中心, 现在的城市生产力 (0.246) 几乎与蒙罗维亚 (Monrovia) (0.048)、安塔那那利佛 (Antananarivo) (0.171) 或科纳克里 (Conakry) (0.133) 等冲突后城市一样低。2002年, 津巴布韦的贫

民区发生率是该地区内最低的，也是所有发展中国家中最低的之一（4%）；然而2005年的缺乏管理、政治不稳定，以及由于过度拥挤而进行大规模的住房拆迁使这一比例提升到了17%。与此同时，哈拉雷的基础设施水平仍然较高（0.899），与新兴经济城市如安卡拉、马尼拉、墨西哥城或孟买相近，但哈拉雷生活水平却十分低，这体现为市民预期寿命的急剧缩短（下降到了20世纪70年代的水平）。刚果共和国、莱索托、斯威士兰和赞比亚也有相似的情况。

需要注意的是，不公平性进一步拉低了拉各斯、哈拉雷和卢萨卡的CPI值。当公平指数被纳入到CPI值中时，这三个城市就从繁荣因素“弱”的城市组降到“非常弱”的城市组中了（低于0.500）。

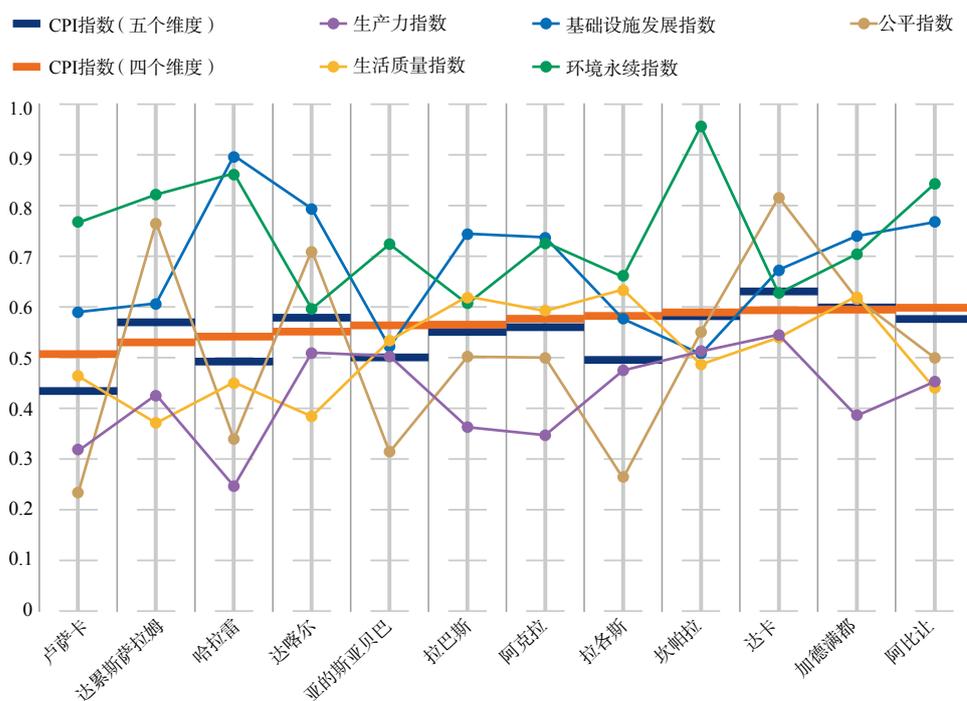
**繁荣因素非常弱的城市（CPI低于0.500）：**这组中的城市的CPI各项子指标反差大。对于其中的一部分城市来说，“轮辐”上的差值反映了体制和结构问题。而其他城市，繁荣度的五个维度尽管发展水平相当，但都处在很低的值上，这是城市功能失调、结构不合理、经济发展缓慢以及普遍贫穷的体现。



现代城市中，回收是一项很关键的服务。  
Recycling is a vital service in modern cities. 版权所有：EGD/Shutterstock.com

图1.1.6 繁荣因素弱的城市

Figure 1.1.6 Cities with weak prosperity factors

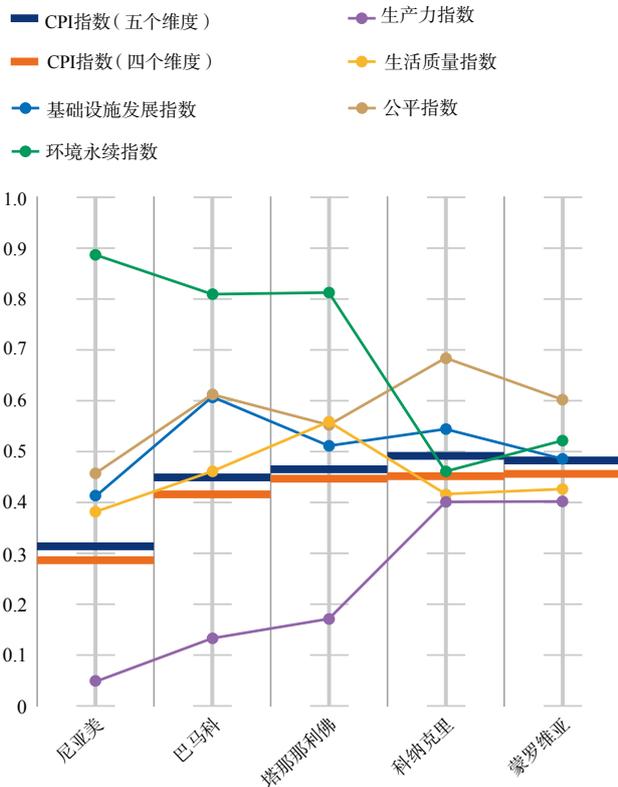


这一类的主体是非洲城市：阿比让、阿克拉、亚的斯亚贝巴、达喀尔、达累斯萨拉姆、哈拉雷、坎帕拉、拉各斯和卢萨卡。同时还包括达卡、加德满都和拉巴斯。

资料来源：联合国人居署，全球城市观测站，2012 Source: UN-Habitat, Global Urban Observatory, 2012.

图1.1.7 繁荣因素非常弱的城市

Figure 1.1.7 Cities with very weak prosperity factors



资料来源：联合国人居署，全球城市观测站，2012  
Source: UN-Habitat, Global Urban Observatory, 2012.

联合国人居署在全世界的抽样调查里只有五个繁荣因素非常弱的城市（CPI低于0.500）。这些城市的共同特征是近来都经受了不同程度的冲突。巴马科、塔那那利佛、蒙罗维亚、尼亚美和科纳克里，这些城市的生产力、生活质量和基础设施指数都非常低。

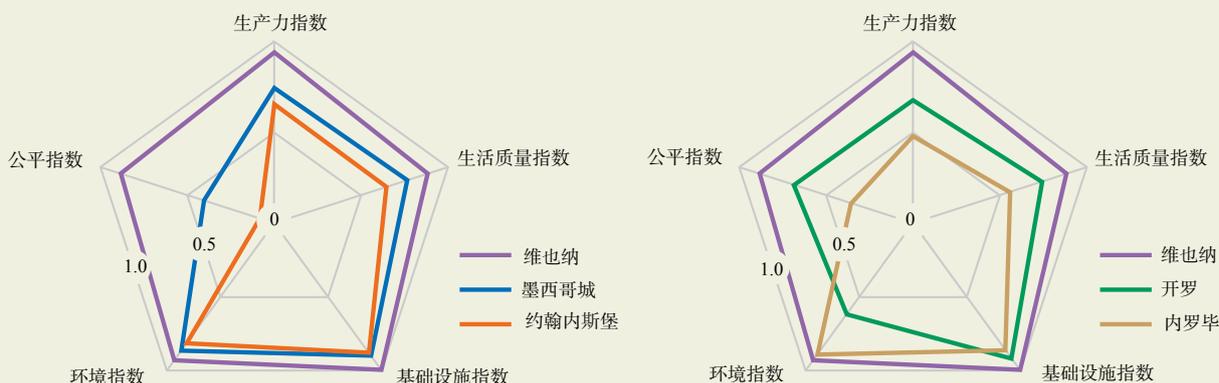
**政策：**较繁荣的城市证实了繁荣之轮的轮毂能以市权功能体的形式发挥有效作用，比如政府管理、城市规划、法律、法规和体制。

玻利维亚的埃尔阿托：大拉巴斯的一个庞大、公共服务差的区域，那里80%的人口为土著民。  
El Alto, Bolivia: a large and poorly serviced part of greater La Paz, where the population is 80% indigenous 版权所有：Eduardo Lopez Moreno



专栏1.1.9 城市繁荣指数5个维度的有形化

Box 1.1.9 Visualizing the 5 dimensions of the CPI



以上两个五边形代表了五个不同的城市的繁荣度的五个“轮辐”，以及它们相互之间不均衡/均衡关系。雷达形的图案反映了必要的政策干预领域。例如，右图中的内罗毕在环境和基础设施上表现较好，但公平、生产

力以及生活质量指数都较低。开罗的情况相反，环境是其短板，其他的要素相对均衡，尽管总体来说比维也纳要差。同样，左侧的五边形是以维也纳为参照比较了墨西哥城和约翰内斯堡，也能得出相应的判断。

注释：

- 1 López Moreno, 2010.
- 2 UN-Habitat, 2011a.
- 3 Kitchin et al, 2010.
- 4 Banco De España, 2012.
- 5 Vassalli and Sánchez, 2009.
- 6 UN-Habitat, 2011c.
- 7 British Broadcasting Corporation, 2010.
- 8 U.S. Department of Commerce, 2011.
- 9 BBVA, 2011; INFONAVIT, 2011a.
- 10 Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2010.
- 11 Yu, 2011.
- 12 Quartly, 2010.
- 13 Barboza, 2010.
- 14 UN-Habitat, 2011c.
- 15 Inurrieta Beruete, 2007.
- 16 INFONAVIT, 2011b.
- 17 The phenomenon had been highlighted nearly a decade earlier by the United Nations Development Programme (UNDP, 2002).
- 18 Assaad and Roudi-Fahimi, 2007.
- 19 United Nations, 2010a.
- 20 Spence et al, 2008.
- 21 Calafati, 2011.
- 22 *Ibid.*
- 23 Historically, water, biodiversity, knowledge and some other shared resources, including roads, sidewalks, highways and other public infrastructure, have been considered as ‘commons’. ‘Commons’ are also intangible aspects such as clean environmental conditions, identity, cultural and symbolic spaces. More recently, from an institutional governance perspective, ‘commons’ are institutional arrangements such as ‘spaces’ for negotiation and participation, cultural norms and legal and statutory provisions.
- 24 Dickinson, 2011.
- 25 The outcome of China’s ‘green GDP’ index was that if air pollution, water shortages, desertification, and depletion of fish

- stocks and wildlife were factored into its GDP calculation, the 2004 GDP would have been 511 billion yuan (US\$ 66 billion), or three per cent lower (SEPA and NBS, 2006).
- 26 Dickinson, 2011.
- 27 Jackson, 2009.
- 28 *Ibid.*
- 29 Easterlin, 1973; 1974.
- 30 City of Cape Town, 2011.
- 31 Quantisoft, 2012.
- 32 *Ibid.*
- 33 Sen, 1979.
- 34 Oyelaran-Oyeyinka and Sampath, 2010.
- 35 Between 2009 and 2012, Siemens sponsored a series of publications on Green City from which the performance, with respect to urban environmental sustainability, of cities in different parts of the world can be assessed. An Ecological City Index was also developed in assessing the sustainability of the environment (S. Joss, D. Tomozeiu and R. Cowley, 2012: *Eco-city indicators – governance challenges*). In the quality of life aspect, the Livable City Index was also developed. The Economist Intelligence’s Unit publishes annually a Global Liveability Report. Mercer also releases annually the Quality of Living Survey, comparing 221 cities based on 39 criteria (Mercier, 2011: *Quality of living survey*). Since 2007, the lifestyle magazine Monocle has published an annual list of livable cities.
- 36 Further compounding the problem of data dearth is the fact that most of the existing information was not collected in a uniform way to allow for comparisons of cities across countries and regions.
- 37 This classification has used data from multiple sources for the various components of the UN-Habitat Urban Prosperity Index, and this calls for a word of caution when interpreting some of these variations.



版权所有：Christian Als/Panos

## 1.2 城市和区域趋势 Urban and Regional Trends

### 城市人口已超过世界总人口的一半

#### MORE THAN HALF OF THE WORLD POPULATION IS NOW URBAN

值得注意的是，一个世纪之前，居住在城市里的人口仅占世界总人口的20%。在最不发达的国家里，这一比例甚至只有5%，也就是说大部分的人都居住在农村地区。从那时起，世界便开始了快速的城市化进程。在有些国家和地区，城市化的速度是空前的。仅仅在两年前，人类进入了历史性的发展阶段——世界城镇人口第一次超过了农村人口。这个里程碑式的事件标志着一个新的“城市千年（urban millennium）”的到来；预计到21世纪中期，地球上70%的人口将生活在城市地区。

有趣的是，也就大约60年前（1950年）生活在发达国家的城市中心的人口（54%，或4.42亿人）比发展中的国家略高。而现在，70%的城镇人口在发展中国家，当然发展中国家的总人口也占世界人口的绝大多数（82%）。此外，从2010年到2015年，预计全世界平均每天将新增20万城镇人口。值得一提的是，这些每日新增的城镇人口中大约91%（约18.3万人）将出现在发展中国家。

在2011年的第四季度，世界人口突破70亿。这个历史性的时刻仅发生在人口突破60亿的12年后。世界人口从10

亿到20亿用了123年的时间，但越过30亿的门槛仅用了33年<sup>1</sup>。尽管全球人口增长的速度在放缓，但确实较短的时间内又新增了10亿，这使得世界人口在速度和规模上都发生了较大的转变。

几乎可以肯定的是，在2011年末的某一天，世界第70亿个人诞生在一个发展中国家。实际上，几乎所有的世界人口的增长（93%）都发生在发展中国家。此外，未来所有人口的增长将发生在城市地区，并且基本所有都发生在非洲、亚洲和拉丁美洲。因此，很可能第70亿个人将出生在以上三个地区的城市。

这些数字突出表明，越来越多的世界人口生活在城市地区。尽管这种趋势已经相当明显，城市化带来的益处也显而易见，但大多政府仍然对此抱着矛盾的态度，甚至是抵制。2009年，略超过2/3的国家（67%）实施了减少或阻止农村地区人口向城市迁移的政策。每10个非洲国家的政府，就有超过8个试图遏制农村移民。<sup>2</sup>然而，与普遍的看法相反，从农村到城市的迁移不再是发展中国家城镇人口增长的主导因素。如今，自然增长占城镇人口总增长的约60%；农村聚落向城市地区的转型，也被称为“阶级再分”的过程，其所增加的城镇人口约占总增长的约20%。

了解城镇人口当前和未来的趋势，是制定和部署适当政策和策略以获取城市化最大利益的根本。这些包括利用机会，制定更好的区域和城市政策，以及对未来规划。本节在当前趋势和预测背景下，分析了世界各地人口变化的独特发展模式。

## 发达国家的城市变化 Urban Change in Developed Countries

### 城市人口增长基本停滞

#### URBAN POPULATION GROWTH IS NEXT TO STAGNANT

在较发达国家，城镇人口增长基本停滞（从2010年起平均每年增长0.67%），这意味着每年仅有600万左右的新增人口。在欧洲，每年人口仅增加200万。相比而言，新德里和孟买（印度）、达卡（孟加拉国）、拉各斯（尼日利亚）、金沙萨（刚果民主共和国）和卡拉奇（巴基斯坦）这6个发展中国家的每年人口增长

总数比整个欧洲的总人口还多。2005~2010年间，北美城镇人口是所有发达国家城市中增长最慢的，尤其是美国（平均1%）。

**城市的生长、衰落和繁荣：**城镇人口的

增长、城市的衰落和它们的繁荣度之间没有明显的联系。虽然西欧、加拿大和新西兰一些城镇人口数量减少了，但是并没有影响他们的生活水平，甚至在某些城市反而提高了。另一方面，如预测，东欧一些国家和美国的人口下降与经济衰退密切相关。克利夫兰、底特律和布法罗经济增长势头的消失（它们分别是美国汽车、钢铁和重工业衰退的源头）和内城环境的衰败（如废弃的居住区和陈旧的基础设施）与人口的减少息息相关。

城镇人口的消减很有可能与周边地区人口的快速增长同时发生，这个现象被称为“甜甜圈效应”。例如，在加拿大最有活力和富裕的经济枢纽城市

萨斯卡通（Saskatoon），移民和自然增长使周边辖区的人口在1996~2001年间增长了15%。<sup>3</sup>同样，在美国，

富裕的圣路易斯市的人口持续减少（2000~2010年间增长率为-8.3%），而与它相邻的城市，比如圣查尔斯（St. Charles）和杰斐逊（Jefferson）的人口则在同期分别增长了26.6%和10.8%<sup>4</sup>。

**人口增长的城市位于扩张的区域：**城市和周边地区往往经济上相互依存，而且有相似的社会、经济和人口趋势。在北美大部分城市，增长的城市与最有活力的区域相对应，而人口正在减少的城市则位于较无活力的地区。加拿大就属于这种情况。有研究发现，1981~2001年间，人口下降的小城镇有2/3位于正在衰退的地区，而77%人口增加的城市位于扩张的地区。<sup>5</sup>相比较而言，西欧整体区域的繁荣，主要取决于周边主要城市圈及其服务和制造业随之的聚集。柏林研究所在2007~2008年间对欧洲285个地区做了一个可持续发展调查，刚好在金融危机之前，结果表明雷克雅未克（Reykjavik）、斯德哥尔摩、奥斯陆、苏黎世和日内瓦等城市发展不错，它们所处的区域也是如此。这些城市的人口相对稳定、受到良好教育、充分就业，它们的经济增长势头是基于一些因素的结合：它们作为行政、金融、经济和文化的中心城市，开展高附加值的活动（包括通信、商业服务、高新技术、科研等）<sup>6</sup>，并且这些增长势头（往往有很高程度的城市化）通过制造业及配套设施（物流等）扩散到周边地区。

**发达国家的城市将继续吸引移民：**尤其是欧洲的城市地区，将继续以低生育率和快速老龄化为特征。这个人口发展趋势是明确无误的，并且指向整体的人口减少。

2005~2010年间，11个发达国家中，国际移民的净人数抵消了死亡人口超过新生人口的人数，移民人口还使另外9个国家的人口增长了一倍。<sup>7</sup>随着经济危机的持续，向发达国家移民的人口总量增长减缓，从2000~2005年每年平均2.3%减少到2005~2010年的1.7%。一些主要当地城市/国家失业率的不断上升，可能导致政府采取了限制移民的政策。<sup>9</sup>

在过去的20年里面，欧洲人口下降的城市与人口增长率超过1%的城市比例相当。

城市必须具备理解和预测发展趋势的能力，并发展适当的战略以控制增长，并抵消某些区域或地区的衰败。

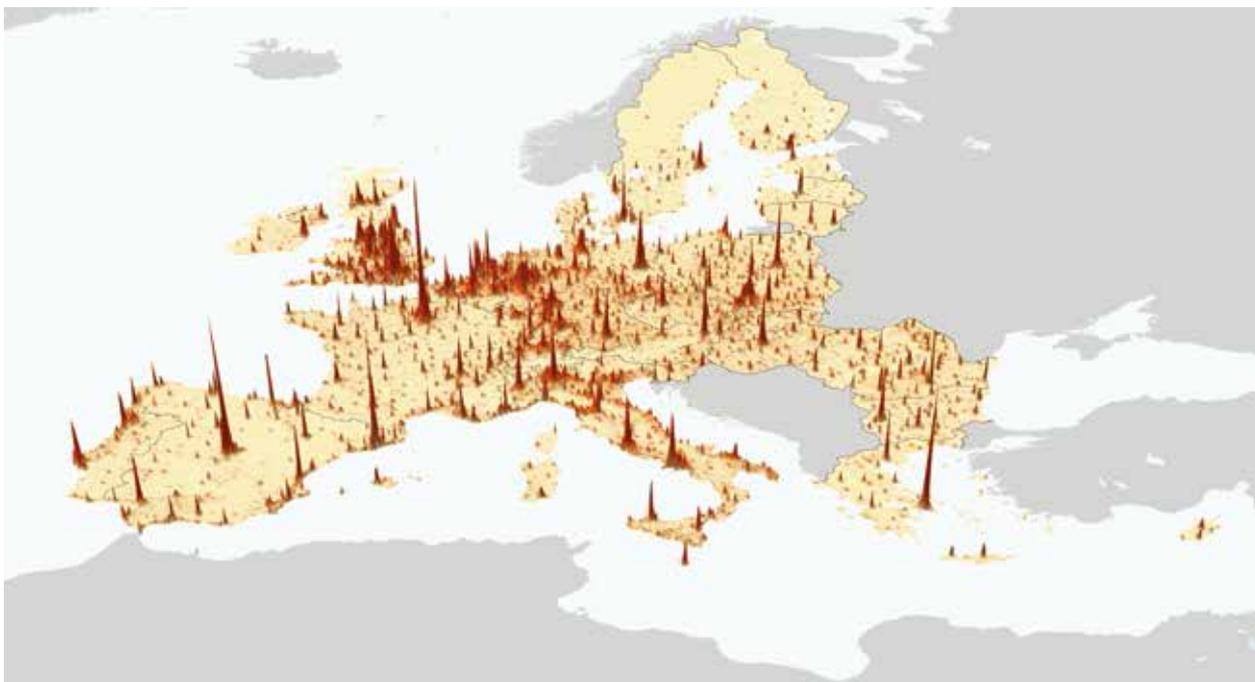
**政策：**通过中央政府与下级政府和其他关键利益相关者的合作，所制定的区域和国家城市规划，在创建城市系统，以及决定城市的繁荣和增长方面起着关键的作用。



中国云南省瑞丽市。傣族人民在田中采用传统脱粒方式收获水稻，这些田地正在被不断扩张的城市边缘所吞没。  
China, Ruili, Yunnan Province. Dai minority threshing rice harvest in fields which are gradually being swallowed by this booming border city. 版权所有：Mark Henley/Panos

图1.2.1 2001年欧洲人口密度

Figure 1.2.1 Population density in Europe, 2001



资料来源：橡树岭国家实验室的人口土地图，欧盟委员会。制图：DG REGIO（ORNL：Oak Ridge National Laboratory）  
Source: ORNL LandScan – cartography DG REGIO, European Commission.

有活力且富裕的意大利北部工业城市布雷西亚（Brescia）和雷焦艾米利亚（Reggio Emilia）的移民人口所占比例分别从2002年的5%和6%上升为2010年的19.3%和17.2%。<sup>10</sup>爱尔兰的经济繁荣使都柏林的外籍人口在1991至2008年间增长了3倍。<sup>11</sup>

随着经济危机的持续，流向发达国家的移民人口总数的增长减慢了，从2000~2005年间的年均2.3%降为2005~2010年间的年均1.7%。<sup>12</sup>尽管目前趋势

如此，但南北半球之间持久的人口和经济不对称仍会继续推动国际移民，因为发达国家需要外籍工人来解决劳动力不足的问题，以及消解人口老龄化给福利系统带来的影响。

欧盟国家预计从2015年起死亡人数将超过出生人数，通过自然增长的人口增长将终结。从现在到2035年，移民人口的净增长将是该区域人口增长的唯一因素。<sup>8</sup>

## 发展中国家的城市变化 Urban Change in Developing Countries

### 不同的城市增长模式

#### DIVERGENT URBAN GROWTH PATTERNS

过去的十年里，发展中国家的城镇人口平均每星期增加120万，只比整个欧洲城市地区一整年的人口增长略少。其中亚洲地区的增长占了最大一部分，每星期增加88万城市新居民。非洲以每周增加23万城镇

## 政策

重新审视移民政策，从利益最大化、减少较为消极的影响的视角出发，通过包容的社会和政策机制把繁荣带给所有人，这样的做法最符合欧洲城市的利益。

## 专栏1.2.1 欧洲城市网络参与度提高

## Box 1.2.1 Increased participation of European cities in networks

伦敦和巴黎这类从人口到经济上来说都是欧洲大城市的城市，其特点是它们都高度参与了欧洲和洲际商业网络。其他有着较高人均GDP的城市，如阿姆斯特丹、苏黎世、布鲁塞尔、法兰克福、都柏林、哥本哈根和斯德哥尔摩等，由于其在各自国家的银行、金融和商业服务业的中心地位，同样也较为深入地参与了这些网络。相对而言，那些在制造业上有较高份额的城市的国际网络参与度则较低。众多的南欧和东欧城市，包括雅典、罗马、马德里、巴塞罗那和米兰，

资料来源：Moritz Lennert（2011），网络中的城市，联合国人居署

尽管经济规模不小，但国际网络的参与度却相对较弱。一些德国城市也是这种情况，其中最显著的则是柏林。

必须注意的是，第一产业（矿业和农业）同样可以通过企业总部、货物交易所和专业服务等这些设在产地附近城市中的功能，将发达国家的城市区域与全球市场联系起来。澳大利亚（矿业）和加拿大（矿业和谷物密集种植业）就是这样的案例。

人口力压拉丁美洲和加勒比地区，居于第二位，后者城镇人口则以每周15万的速度递增。

**非洲：城市人口将超过欧洲：**可以确定地说，非洲城市化发展的总体格局中即将来临的更为显著的变化之一是，该区域的人口将超越欧洲和拉丁美洲的总和，拉丁美洲是发展中国家世界里第一个成为以城市占主导地位的区域。2025年，非洲、欧洲、拉美和加勒比地区的城镇人口总和，分别将会达到6.42亿、5.66亿和5.6亿。但此时的非洲仍将是世界上城市化水平最低的地区（城镇人口为总人口的45%），低城市化水平与高城镇人口数量形成了明显的悖论。

**亚洲：迈向“城市世纪”** 现在全世界有一半的城镇人口居住在亚洲。自21世纪初以来，该区域所增长的人口约占全世界城镇地区人口增长的65%。毫无疑问，这是“亚洲城市世纪”<sup>16</sup>。大量人口聚集在特大城市仍将是亚洲城市的一个突出特点（当今世界人口最多的10

个城市中，亚洲就占了7个）。最近，新德里和上海成为人口超过2000万的特大城市成员。可以预测，到2020年，另外三个亚洲城市——北京、达卡和孟买——人口将突破2000万大关。

亚洲城镇人口增长

在发展中国家，城镇人口增长率的步伐已经慢下来了，从2000年的略低于3%降到了2010年的2.4%，但仍然比发达国家年平均人口增长率高3.5倍。

## 专栏1.2.2 非洲、城市化和积极的变化

## Box 1.2.2 Africa, urbanization and positive change

仅一个多世纪之前，非洲的城镇人口还低于总人口的8%。但从那时起，很多事情改变了，有些是朝着积极的方向改变。

跨过整个20世纪后，非洲的预期寿命从24岁增加至52岁<sup>13</sup>；教育变得更加普及，在撒哈拉以南非洲地区的识字率从1970年的23%上升到2010年的65%<sup>14</sup>；人均GDP从1913年的585国际美元（international dollar）提升到1998年的1368国际美元<sup>15</sup>。到20世纪末，非洲的城镇人口达到了35%。

非洲：目前非洲城市经济的持续增长势头，是一些同样使世界其他地区繁荣的典型因素所带来的，比如聚集经济、区位优势和多样化的经济基础，尽管它们都处于初期形式。

非洲城市化的一个明显特征是首位度很高，换言之，全国城镇人口大量集中在一个或很少的几个城市。很多城市的基础设施和通信网络已经得到了明显的改进。公共交通仍然是城市发展进程中的主要问题，与此同时，不公平和贫穷依旧是非洲的核心问题。

**政策**：非洲城市如果要变成真正的国家经济增长和繁荣的发动机，必须连接到区域和全球的商业网络、提高生活质量、改进基础设施和通信网络、解决公共交通的不足和环境条件，以及应对不平等和贫穷等问题。

亚洲：该区域与非洲一样面临同样的城市悖论问题。尽管大城市人口高度聚集，却是全世界城市化最低的地区之一（城市化率约45%）。不过“城市亚洲”的引爆点会比非洲更早到来（2020年前后）。

基础设施，这反过来又增强了许多亚洲城市的经济潜力和竞争力。由此，这些资源正迅速从劳动密集型产业向高科技产业和服务业转移。例如，菲律宾宿雾市正因做外包服务而欣欣向荣，外包服务的就业岗位从2009年的4万飙升到2010年的7万<sup>18</sup>。现在，巴基斯坦旁遮普（Punjab）省的首府拉合尔（Lahore），多达42%的劳动力分布在金融、银行、房地产和社会服务领域。印度卡纳塔克邦（Karnataka）的首府班加罗尔（Bangalore）占了该国软件出口的32%，并提供了全国信息技术产业25%的就业岗位。<sup>19</sup>

这仅仅是来自亚洲的一些主要经验的部分事实证

**政策**：城市必须更多关注于正在不断加深的平等和令人担忧的环境退化趋势。

据，即特别是在过去的二十年间，这些聚焦于提升生产力和生活质量的基础设施发展已经与经济增长和城市化携手并进。据联合国人居署《亚洲城市状况报告》，2008年该地区贡献了世

界经济产出中坚实的30%<sup>20</sup>。该报告更具体地指出，亚洲城市的人口仅略微超过亚洲总人口的40%，却生产了80%的国内生产总值（GDP）。东亚和太平洋地区人均GDP增长（2000年美元不变价格计）一直很壮观，2000年和2010年之间激增120%。相比之下，同一时期撒哈拉以南非洲地区的人均GDP只增长了25%，而拉丁美洲和加勒比地区只有22%。<sup>21</sup>

在发展中地区，亚洲是为了实现经济发展而对先进知识基础设施投资最多的。公共和私营部门资本开支的组合，为产业扩张、研究和开发、创新和创业提供了现代化的基

率仍然保持每年约2.4%，仅次于非洲，但相对于2005~2010年的2.7%慢了些。按目前的趋势，这种人口增长减缓的状况将一直持续，预计21世纪20年代将为1.7%，到2050年将低于1%。<sup>17</sup>

拉丁美洲和加勒比地区：城际迁移为主。这是世界上城市化水平最高的地区（80%的城市化率，欧洲也只有73%）。该地区在20世纪60年代初实现了城市转型，比西亚早16年左右（发展中世界里第二个以城市为主的次地区），比非洲南部地区和北部地区分别早30年和45年（按现在的趋势，比整个非洲早70年左右）。

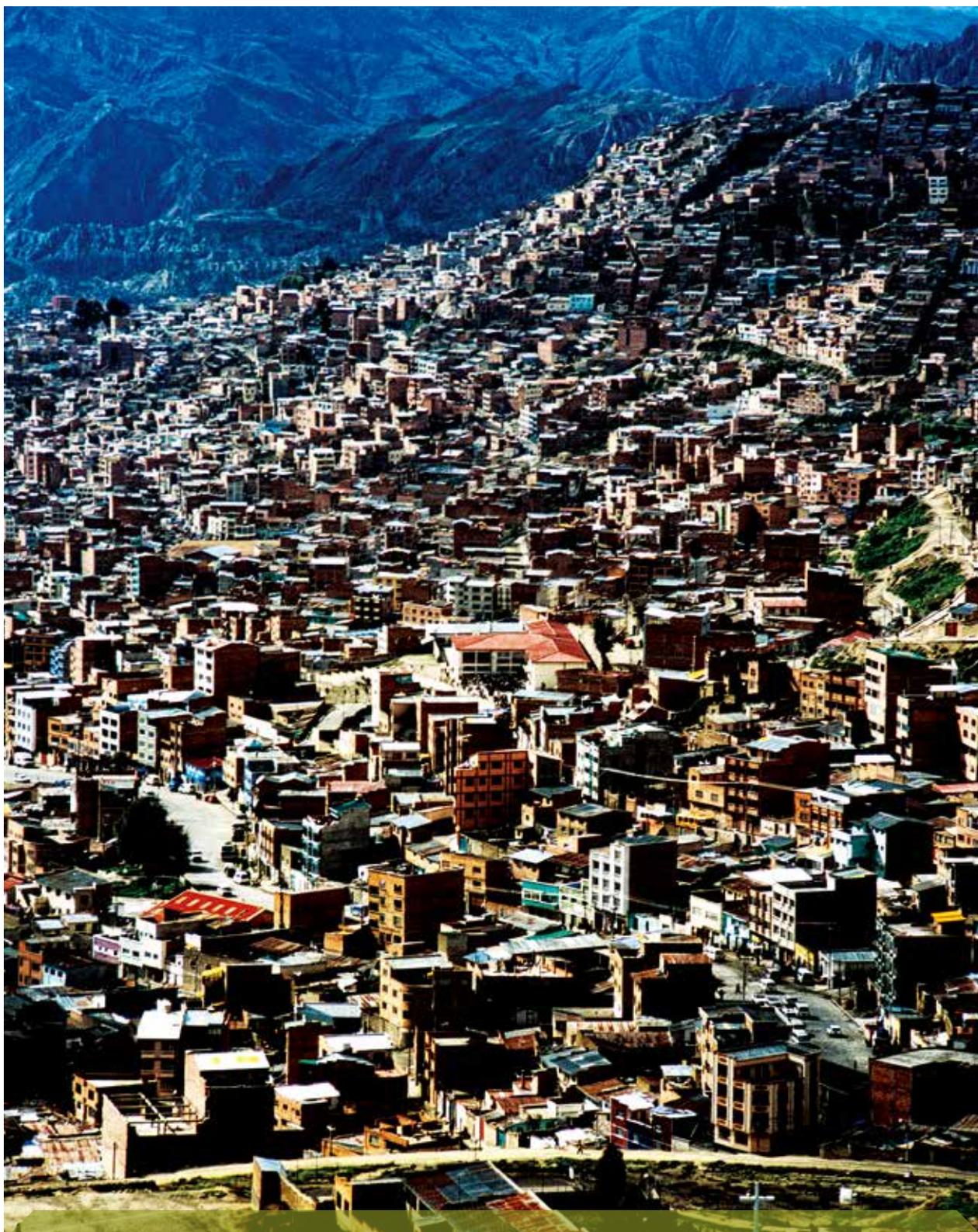
不过，像非洲和亚洲一样，过去几年里拉美和加勒比地区也已经有了一些提高繁荣度的基础设施。其中最为突出的是交通运输和电信基础设施，同时还有基本服务供应和住房改善。在一些国家，建立更好的空间连接，增强城市和区域的通信技术水平与提高生活质量，特别是在二线城市，都有助于减少城市首位作用。因此，现在该区域的中小城市不仅增长得更快，而且成了生活在大城市群里的人们的首选迁入地。

很多拉美城市通过去工业化和第三产业的业务扩展，尤其是贸易和服务行业，经济出现多元化，从而导致非正规就业的飙升，但这种现象还未被适当量化。

## 集约化的城市增长模式

### CONVERGENT URBAN GROWTH PATTERNS

城市正在以不连续、分散和低密度的形式扩张，这是不可持续的：发展中国家城市的一个关键特征是，向外扩张，并远远超过正规行政边界，这很大程度上是由汽车的使用和土地投机所推动的。很多城市——不管是在安哥拉、埃及、巴西、中国，或几乎任何其他国家——形成了非常浪费土地的郊区蔓延模式，并常常延伸到更远的周边地区。通过对120个城市的研究显示，城市土地增长平均为城市人口增长的2倍。在世界的其他地区可以观察到类似的城市趋势。比如，在墨西哥，过去30年所有市区的城市空间扩张估计是年均7.4%，超过人口增长近4倍。<sup>22</sup>在印度，几乎所有最大的城



玻利维亚的拉巴斯（La Paz）向山的更高处蔓延开去。由拉巴斯周边城市埃尔阿托（El Alto）和比亚查（Viacha）组成的大都市地区是玻利维亚人口最多的地区。

La Paz, Bolivia sprawls ever higher up the mountain side. The metropolitan area, formed by the neighbouring cities of La Paz, El Alto and Viacha, is the most populous area of Bolivia. 版权所有.: 2012 Robert Gilhooly/fotoLIBRA.com

拉美和加勒比地区到2050年城市化率将达87%，届时城镇人口增长率有望降到每年0.3%。有些城市已出现人口萎缩。拉美和加勒比地区将成为唯一一个以城市间人口迁移作为城市人口增长重要决定因素的地区，城市间人口迁移将占城镇人口增长近50%，这种迁移源于多种因素，其中最主要的是追求繁荣。

**政策：**拉美城市必须提高效率，创造当地就业机会，提升交通基础设施和生活水平，缺少这些，它们的人口就有可能因为城市间的高流动性而减少。它们必须在提升生活质量和环境保护的同时减少根深蒂固的不平等。繁荣的城市必须更好地阐述自己的战略优势与国家的经济政策，并增加它们的创意资本以求得更繁荣的前景。

**政策：**尽管该地区比欧洲更城市化，但其2010年人均国内生产总值(PPP)却比欧盟国家低了近3倍。主要原因包括长期的不平等现象、大规模的贫困、基础设施不足，公共服务差、连通性不足、管理不善和脆弱的体制。

市，建成区增长速度高于人口增长速度，特别是在2000~2011期间的孟买、班加罗尔(Bangalore)、浦那(Pune)、斋浦尔(Jaipur)及加尔各答。印度的大城市，特别是班加罗尔、海得拉巴(Hyderabad)和苏拉特(Surat)，正在加速蔓延，伴之而来的是其行政边界以外的地区密度的降低。<sup>23</sup>世界其他地区也出现了类似的城市趋势。例如，在阿尔及利亚，城市扩张形成了阿尔及尔周边失控的城市蔓延的形式，同时，许多较为富裕的、拥有汽车的居民迁移到了城区外围。从1987~2008年间，该城市的土地面积平均每年增加4%，相比之下，人口每年却只增加1.5%。<sup>24</sup>在沙特首都吉达(Jeddah)，私营开发商在2009年要求在城市边界以外划拨超过2万公顷的土地，但城市政府却证明，只要有1.7万公顷就能满足未来29年的需求，而这1.7万公顷中的一半就出自现有城市

边界内的空置土地。<sup>25</sup>

城市正在无休止地扩张，城市肌理的高度碎片化导致大片的间质性开放空间。在城市周边，居住区以低密度为特征在发展，城市的外围也是低使用效率的城市空间和零散的建成区，这些都导致了居住密度的降低。在发展中国家，据观察，1990~2000年间，88个样本城市中有75个，或者说每7个中有6个，平均建成区密度在下降。城市密度从1990年的平均每公顷174人下降到2000年的平均每公顷135人。采样的亚洲城市中，最明显的减少案例是城市密度从1990年的平均每公顷217人下降到2000年的平均每公顷160人，减少了26%。<sup>26</sup>近年来，城市建成密度尤其是行政边界以外的城市密度显著减少也时有发生。众多的例子中，有些城市如班加罗尔、海得拉巴和苏拉特，2000~2010年之间行政边界以外的建成密度减少了一半以上。<sup>27</sup>

### 新型城市/区域组构体和繁荣

#### NOVEL URBAN/REGIONAL CONFIGURATIONS AND PROSPERITY

或大或小的城市已经越来越多地融合在一起，形成新的空间组构体，通常采取三种主要形式：大型区域、城市走廊和城市区域。这三种形式分别以其空间的尺度，充当人才、资本、货物和信息的全球性和区域性流动相结合的节点，导致这些地区的人口和经济比它们所在国家增长得更快。这些新组构体的空间连接和功能互补越来越因经济和环境联系而愈发紧密，有时甚至是政治和社会的。它们在超出自己特定地理区域的繁荣创造和分配中发挥着越来越重要的作用。

一些大城市如班加罗尔、墨西哥城、开罗等正演变成新的空间组物体，它们将各种规模的其他城市和城镇合并进其经济轨道。另一类情况是，两个或两个以上的大型城市，如印度

大多数发展中国家世界的城市规划和监管制度已无力防止城市周边的农村土地转化为城市用地。因此，从“农村”到“城市”定居点的重新分类已经成为发展中国家城镇人口的增长和扩张的第二个最重要的决定因素。

的孟买和德里、巴西的圣保罗和里约热内卢，或非洲的伊巴丹—拉各斯—阿克拉（Ibadan-Lagos-Accra），以工业发展、商业服务或贸易为目的形成交通走廊。还有一些情况是，政府创建规划的“超级城市群”作为区域/国家发展战略的一部分。中国就是这样的情况，广东省政府近日公布珠三角大型区域的发展，其将包括9个大城市<sup>28</sup>，涵盖总面积4万平方公里，是大伦敦地区的26倍<sup>29</sup>。

**政策**：城市必须适应人口和空间的扩张，并精心设计城市结构，减少交通运输和服务的交付成本，优化土地利用，支持对开放空间的部署和/或保护。

**政策**：更好的连接性、机动性和可达性，土地使用、密度和运输有计划的一体化有可能大幅降低能源消耗，使城市更加可持续发展。

### 专栏1.2.3 繁荣与城市化：区域内相对立的趋势

#### Box 1.2.3 Prosperity and urbanization: contrasted trends within regions

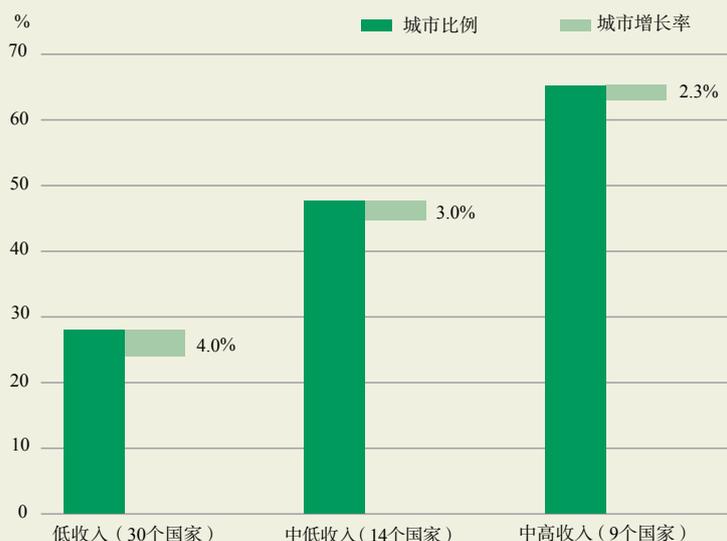
世界上任何一个大型区域内，城市化都是不均质的。尽管对于了解城市的发展趋势、状况和预测，以及用于进行区域间横向比较而言，区域平均水平是很重要的，但其掩盖了同一地区内国家之间的巨大差距。

同一区域内各国的经济发展与城市化水平和增长率显著不同。在一般情况下，低收入经济体比高收入经济体增长至少快2倍，但前者城市化水平一般不及后者的一半。

区域内的差异是重要的。比如，非洲的城镇人口增长率在2010年平均是3.3%，但低收入和高收入的非洲经济体的差异是很显著的：2005~2010年，被评为“穷”的30个国家，他们的城镇人口以一个非常轻快的步伐增长（约为4%），而被认为进入上中等收入门槛的9个国家增长则较为温和（约为2.3%）。众所周知，欠发达国家人口的平均增长速度远比那些发达的国家快，但这个数据显示的是，在同一个区域内，一些国家看到它们的城镇人口扩大是其他国家的两倍，这种差异背后的发展阶段是一个决定性因素。经济最贫穷的国家需花约18年的时间实现城镇人口翻一番，而同一区域内经济最发达的国家却需要两倍以上时间才能

#### 非洲：2010年城市比例和城市增长率

##### Africa: proportion urban and urban growth rate, 2010



资料来源：联合国人居署，2012。 Source: UN-Habitat, 2012.

实现城镇人口翻一番，因为他们的城市增长率减少得更快。

这一切均表明，一个国家的人口城市化的水平反映了经济发展程度。为了更高水平的繁荣和更可持续的城市和区域发展，了解哪些城市正在经历一个人口热潮和其他哪些城市正在经历着巨大的人口减少是很关键的，因为它涉及城市政策设计，通过它很容易实现收益最大化、纠正区域不平衡和（重新）分配资本开支等。

大型城市组构体，作为网络中的城市组群，放大了聚集经济的益处，提高效率并增强连接。它们也产生规模经济，对劳动力市场、交通和通信基础设施等是有利的，反过来也增加本地消费需求。

### 增进大型城市组构体的繁荣: 五个维度

#### ENHANCING PROSPERITY IN LARGE URBAN CONFIGURATIONS: THE 5 DIMENSIONS

人、思想、基础设施和资源的质量是发展的关键磁铁，用以吸引移民、民营企业、投资者和开发商。所有这一切都会增强更多的就业机会前景，创造财富、创新和知识，而这些都是繁荣的主要因素。

大型城市组构体集中了许多资源和机会，这给繁荣的五个维度提供了物质支持：生产力、基础设施的发展、生活质量、公平和社会包容，以及环境可持续发展。

**提高生产力：**将大型

城市组构体规划为一种功能性的和互补的专业区域的“投资组合”，将产生更多元化的经济体系，利用区域内每个城市的比较优势，为整个大型城市组构体形成一个强大的区域愿景。例如，在中国的大珠三角区，每一个城市利用其相对优势，有助于大型城市组构体的整体繁荣。

**基础设施发展：**交通运输基础设施改善连通性，并在空间上整合构成该城市/区域形态的网络。上海、广州和北京等经济繁荣的大城市已投资于基础设施以连接周边城镇和强化大型城市组构体。截至2005年，北京已经延伸了304公里公路以连接所有“行政村”。截至2007年，上海已建了750公里高速公路以整合农村腹地；广州已使道路网络、电力和水的广泛分布覆盖了所有居民超过100人的邻近农村居民点。<sup>30</sup>

**公平和社会包容：**规模经济的市场驱动逻辑会影响公平分配，如缺乏管理的土地市场、空间隔离、极端的收入不平等和发展不平衡。许多大型城市组构体里的投机性房地产开发，不仅把贫困阶层排除在正规

**政策：**地方政府和地区政府所要应对的挑战是设计与地区发展并行的城市发展，而非作为孤立的空间进行处理，这是一个涉及城市/区域管理和治理的创新协调机制的过程。

**政策：**考虑到这些大城市组构体的自然或自发增长，发展中国家的城市和区域必须引进区域规划战略以减轻任何不良的副作用，并利用集中在这些大城市群的机会和潜力。



墨西哥城，一个人口超过2000万的大都市  
Mexico City, a metropolis of over 20 million people. 版权所有：ecco3d/Shutterstock

## 专栏1.2.4 各区域大型城市组构体各不相同

## Box 1.2.4 Large urban configurations differ across regions

欧洲：城市规划在这里比世界其他任何地区有更大的影响力。位于主要交通路线沿线，新型城市组构体是专门的工业和商业中心，但与发展中地区的同类中心相比人口密度较小。许多省会城市从“区域性的”移到了“超集群”。

例如：所谓的“蓝色香蕉带”，是连接从伦敦到米兰的许多西欧城市的不连续走廊。该地区集合了整个欧洲大陆最高密度的人口和经济（特别是银行/金融和制造）中心。

北美：这里的最主要特征是在高速公路系统进行的大规模投资，城市以分散化的城市住区和专业职能的模式在规划发展。这些组构体的许多城镇的人口超过百万，典型的形态是无论城市形态还是经济结构都是多中心。它们总的表面积跻身世界最大，大约1890多万英亩（约7.6万平方公里）。

例如：大东北地区，包括波士顿、纽约、费城，巴尔的摩和华盛顿特区，它承载了美国人口的17%（或约5200万人），并产生全国21%的国内生产总值。

亚洲：在新兴工业化国家，大型城市组构体更为分散或更少精心规划。密度通常更高——每平方公里超过1.5万人——但在城市地区却是这一密度的2倍，特别是在城市内部地区。大型城市组构体变得更为专业化，包括产业集群发展（高技术 and 传统制造业）和服务业（健康、教育和交通）。

例如：中国的香港—深圳—广州城市组团集聚了1.2亿人。

非洲：非洲的大型城市组构体相对较少。它们往往是沿走廊或沿海贸易航线线性发展（例如：阿比让—阿克拉—拉各斯走廊），和沿相邻省会城市之间的主要干道发展（约翰内斯堡、比勒陀利亚和拉各斯、伊巴丹）。他们通常不是规划形成的。服务、交通基础设施和物流等也较差。就业主要是由贸易、自然资源和低成本服务驱动。它们的典型模式是内城区高人口

密度和外部地区的低人口密度结合。

例如：

开罗—吉萨，在非洲北部最大的城市群，1780万人。

开罗—亚历山大走廊是世界上最大的巨型城市区域（绵延225公里），外向型农业用地占表面积的40%。

伊巴丹—拉各斯—阿克拉走廊超过600公里长，跨越4个国家（包括贝宁和多哥），大约3000多万人。

阿拉伯国家：阿拉伯国家很少有大型城市群。在近东，从单中心到多中心或分散的城市走廊形式演化，尤其是在伊拉克、伊朗、沙特阿拉伯和土耳其。在马格里布，大型城市组构体沿河、沿海和贸易路线发展。跨境城市沿公路和现代交通网络拓展，就像非洲，它们往往是沿城市走廊呈线性发展。

例如：

丹吉尔正围绕北非地区最大的集装箱港口形成一个新兴的都市圈。

Kenitra-El Jadida 走廊包括了卡萨布兰卡和拉巴特等城市，分别是摩洛哥的商业和行政首都，拥有750万人口和整个国家一半的GDP。

阿布扎比，沙迦自由贸易区也包括了迪拜和阿曼，拥有超过200家工厂，超过350万居民和该地区最大的集装箱港。

拉丁美洲：尽管该地区拥有世界上最高比例的城镇人口，除了一些城市地区以外，大型城市组构体却很少。它们正在由单中心的模式转向多中心和城市走廊形式转变。沿主要交通线路以及相邻农村的自然地理蔓延制约了这些城市的发展。周边产业发展和住房使大城市正以低密度模式日益蔓延。

从圣保罗到里约热内卢绵延的巨型区域拥有4300万人口。

资料来源：Brian H. Roberts（2011）；联合国人居署《阿拉伯城市状况报告（2012）》；区域规划协会和美国2050（2012）

专栏1.2.5 新型组构体：一种类型学

Box 1.2.5 Novel configurations: a typology

通过结合大市场、熟练的劳动力和创新、合并整合区域轨道内的几个城市，巨型区域的人口和经济总量超过大城市和大城市组合。

例如：日本的东京—名古屋—大阪—京都—神户地区，人口接近6000万。

城市走廊：一些不同大小的城市中心沿交通干线连接成线性发展轴，往往连接一定数量的大城市及其广阔腹地。

例如：马来西亚吉隆坡—巴生谷一带的巴生走廊。

城市地区比大城市规模更大，它们超越正规的行政边界扩张，吞噬较小的城市以及半城市地区和农村腹地，甚至合并其他中等城市，也会建立大城市并最终形成城市区域。

例如：巴西的圣保罗、南非的开普敦、泰国的曼谷。

的土地市场之外，甚至即使是中产阶级也难幸免，这会在大城市地区形成特权阶层和下层社会的不均等拼凑体。

**生活质量：**当城市领导者在某些领域里（犯罪、贫穷、社会不平等、交通系统、基础设施）进行合作而不是竞争时，就会产生一种更有效的区域治理方法，这对大型城市组构体内、外地区的生活质量有直接影响。

**政策：**实现一个城市最佳利益的方式是与其他邻近城市地区建立联系，以实现功能互补配套。这将有助于建立一个强大的区域集体特征，在此过程中实现比各自隔离的情况更大的经济增长势头。

**政策：**对交通基础设施及包括财政和监管等相关改革的投入，能产生重大的经济利益，促进扶贫和改善生活质量。

大型城市组构体面临的具体风险

LARGE URBAN CONFIGURATIONS FACE SPECIFIC RISKS

大型城市组构体往往要面对一些明确而特有风险：粗劣的城市/区域规划，面对社会和财政差距缺乏协调和缺乏应对策略。虽然这些会影响所有人，但大部分的风险仍不成比例地落在穷人身上。

大部分情况下，发展中国家的大型城市组构体并不是规划出来的。经济力量和自发增长往往锐化空间和社会差距，土地和其他资源的利用效率低下又进一步使这一情况复杂。与世界金融市场的紧密联系和全球和区域经济危机的冲击，形成了“发展的不平衡地势”。

面对解决可持续发展问题的挑战和成本，许多大型城市组构体选择忽略生活质量和环境问题，它们相信这些可以在以后再

**政策：**城市和区域政府应该鼓励那些能减少社会空间不平等的社会和体制创新；这包括税收在大型城市组构体内城市政府之间的转移，收入分成或均衡补助等。

**政策：**更有效和地方和区域体制，三级政府之间新的联系和联盟，再加上全面综合的有利于包容性的明确规划愿景，对于公平发展和繁荣都是至关重要的。



印度蒂鲁布尔一家纺织工厂的工人。该市共有7000多家服装厂，为将近100万人提供就业。  
India, Tirupur, Tamil Nadu. Workers at a textile factory in Tirupur. There are some 7,000 garment factories in the city, providing employment to close to one million people. 版权所有：Atul Loke/Panos Pictures

来改进。采用这种发展步骤的大型城市组构体将面临越来越难以吸引投资、劳动力和技能的风险。虽然可以经济增长，但未来企业撤资的风险和一些社会团体的流出将影响未来繁荣。

**政策**：越来越多的事实显示，旨在促进生活质量的干预措施已经对繁荣的其他方面产生了明显的正面影响。繁荣的其他方面的进步也可以提高生活质量，就不足为奇了。

**政策**：不被自己的局部利益所局限，寻求与其他司法管辖区的合作，地方当局就可以在提高竞争优势的同时也保护环境。

**政策**：大型城市组构体内的城市共同合作，就可处于更好的位置，有效地保护、管理和规划跨越多个司法管辖区的物质环境。

**政策**：大型城市组构体由于生产率提高所获得的经济盈余可用于对该地区自然资源的保护，覆盖由人们平等共享的不可分割的公共利益的维护成本。

表 1.2.1 样本地区大型城市组构体繁荣绩效指数 (2008)

Table 1.2.1 Prosperity performance indicators of selected large urban configurations by regions (2008)

城市	国家	人口 (百万)	类型	都市地 区面积 (km <sup>2</sup> )	每平方公里 人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	大都市地 区GDP (10亿美元)	人均GDP	城市人均GDP 与全国水平比 例
亚洲								
东京	日本	35.83	城市走廊	8,677	4,100	\$1,479	\$41,278	1.2
首尔	韩国	9.78	特大城市	959	10,200	\$291	\$29,755	1.2
广州	中国	10.18	城市走廊	1,968	6,700	\$143	\$14,044	2.6
香港	中国	7.28	跨界区	280	25,200	\$320	\$43,956	1
新加坡	新加坡	4.49	跨界区	463	9,700	\$215	\$47,884	1
马尼拉	菲律宾	13.5	特大城市	1,425	14,600	\$149	\$11,035	3.3
孟买	印度	19.35	特大城市	1082	17,880	\$209	\$10,801	4
伊斯坦布尔	土耳其	12.6	特大城市	1,269	10,400	\$182	\$14,444	1.5
特拉维夫	以色列	3.33	城市走廊	1516	5,900	\$122	\$36,684	1.3
大洋洲								
悉尼	澳大利亚	4.36	城市走廊	1,788	2,438	\$213	\$48,853	1.3
墨尔本	澳大利亚	3.64	城市走廊	2,152	1,600	\$172	\$47,318	1.3
美洲								
纽约	美国	19.18	特大城市	11,264	1,800	\$1,406	\$73,306	1.6
洛杉矶	美国	12.59	城市走廊	5,812	2,500	\$792	\$62,907	1.4
墨西哥城	墨西哥	21.16	城市走廊	2,525	7,400	\$390	\$18,428	1.5
圣保罗	巴西	19.89	城市走廊	3,756	5,400	\$388	\$19,507	2
里约热内卢	巴西	11.89	城市走廊	2,123	5,600	\$201	\$16,905	1.7
非洲								
开罗	埃及	15.55	城市走廊	1,709	10,100	\$145	\$9,327	1.7
阿尔及尔	阿尔及利亚	2.8	特大城市	453	7,800	\$45	\$16,071	2
卡萨布兰卡	摩洛哥	3.28	小国家	1378	2,383	\$33	\$10,049	2.6
约翰内斯堡	南非	10.27	特大城市	2,525	3,000	\$164	\$15,972	1.5
开普敦	南非	7.28	特大城市	2455	2,965	\$103	\$14,148	1.3
拉各斯	尼日利亚	10.58	城市走廊	997	9,500	\$35	\$3,309	1.5

资料来源: GDP数据来自普华永道会计师事务所, 2010, 面积数据来自霍夫(Hove), 2010, 并基于密度估算和Google Earth上城市面积估算进行了调整。  
Sources of data: GDP data from (Price Waterhouse Coopers, 2010), area data (Hove, 2010) adjusted on a density estimate and Google Earth urban area estimates.

GDP  
(百万美元/km<sup>2</sup>) 经济驱动力

\$170	服务/制造业/行政/交通
\$303	制造业
\$73	制造业
\$1,143	先进服务/交通
\$464	先进服务/交通
\$105	先进服务
\$193	先进服务/制造业
\$143	先进服务/制造业
\$80	先进服务/制造业

\$119	先进服务/交通
\$80	先进服务

\$125	先进服务/交通
\$136	先进服务/交通
\$154	先进服务/行政/制造业
\$103	先进服务/制造业/交通
\$95	先进服务/行政/制造业/交通

\$85	先进服务/行政/制造业
\$99	先进服务/行政/制造业
\$24	制造业
\$65	先进服务/制造业
\$42	先进服务/制造业
\$35	先进服务/制造业

**政策**：解决外部负效应将能吸引投资、劳动力和技能，在这个过程中对未来城市繁荣作出贡献。

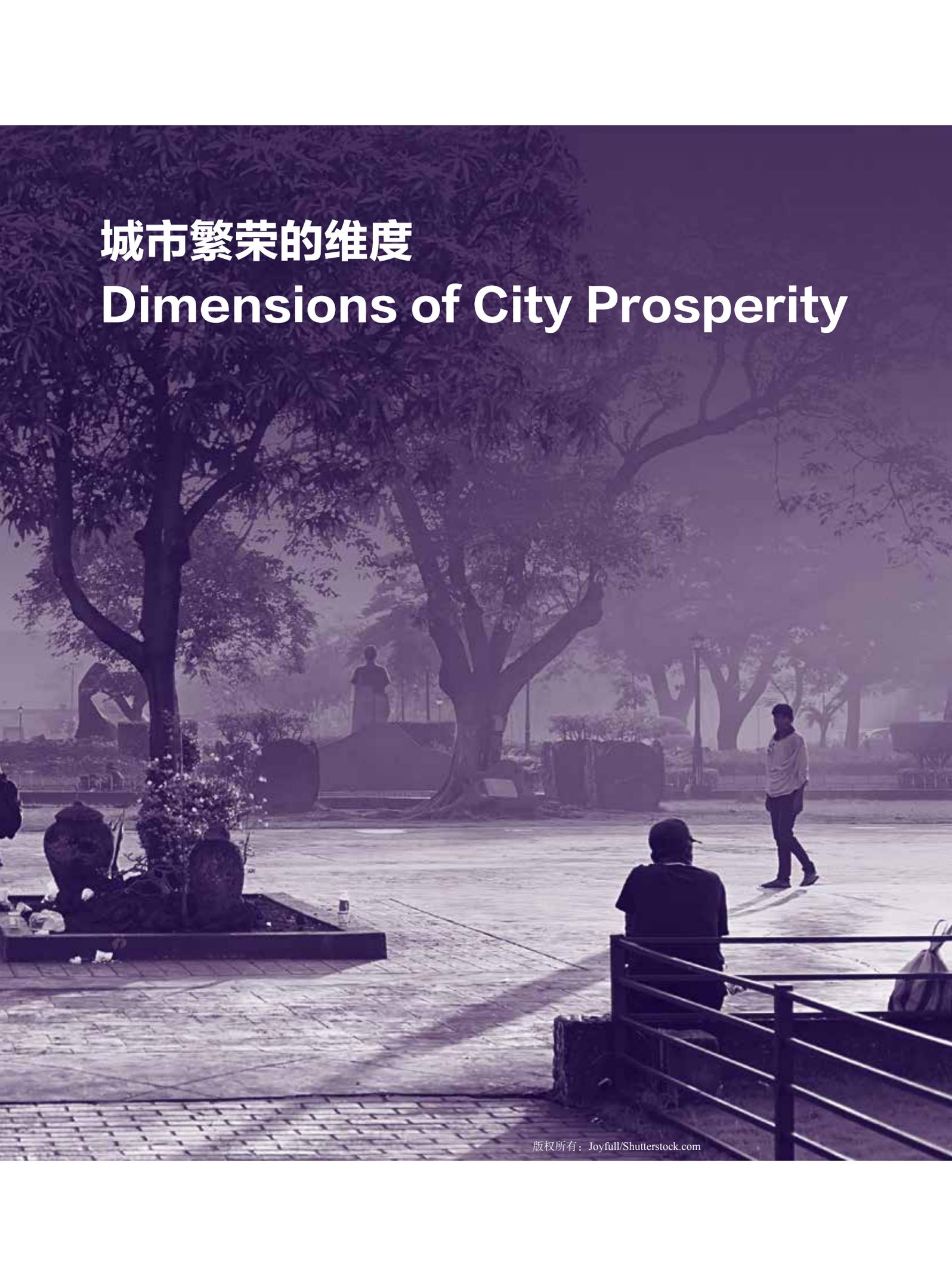
#### 注释：

- 1 United Nations, 1999.
- 2 United Nations, 2010b.
- 3 Statistics Canada, 2001.
- 4 U.S. Census Bureau (n.d.) U.S. Census Bureau: State and County QuickFacts <http://quickfacts.census.gov/qfd/index.html>
- 5 Statistics Canada, 2005.
- 6 Pierre Bourdieu views “the capital [city] as the locus where all forms of capital [resources] are concentrated” in Bourdieu P., *Sur l'Etat – Cours au Collège de France 1989-1992*, p. 162, Paris, 2012. For an in-depth analysis, see Bourdieu. Les effets de lieu (locus effects) in Bourdieu P. (ed.), *La Misère du monde*, pp. 159-167, Paris, 1993.
- 7 United Nations, 2010b.
- 8 Eurostat, 2008.
- 9 United Nations, 2010b.
- 10 ISMU Foundation – Projects and Studies on Multiethnicity, 2010.
- 11 City of Dublin, 2009.
- 12 United Nations, 2010b.
- 13 Maddison, 2001.
- 14 UNDP, 2010.
- 15 Maddison, 2001.
- 16 Mohan, 2006.
- 17 United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2012). *World Urbanization Prospects: The 2011 Revision*, CD-ROM Edition.
- 18 Fernandez, F.L., 2011.
- 19 Zaidi, 2011.
- 20 UN-Habitat and ESCAP, 2010.
- 21 *World Bank Data: World Development Indicators & Global Development Finance*, Online database last updated July 9 2012, <http://data.worldbank.org>
- 22 ONU-HABITAT and SEDESOL, 2011.
- 23 IIHS, 2011.
- 24 Safar Zitoun and Tabti-Talamali, 2009.
- 25 Jeddah Municipality, 2009.
- 26 Shlomo et al, 2010.
- 27 IIHS, 2011.
- 28 The nine cities are the following: Guangzhou, Shenzhen, Foshan, Dongguan, Zhongshan, Zhuhai, Jiangmen, Huizhou and Zhaoqing.
- 29 Roberts, 2011.
- 30 World Bank, 2009a.

# Part 2

## 第二部分



A purple-tinted photograph of a park. In the foreground, a person is sitting on a bench, looking towards a large tree. In the background, a statue stands on a pedestal, and another person is walking. The scene is peaceful and well-maintained.

# 城市繁荣的维度

# Dimensions of City Prosperity

# Chapter 2.1



版权所有：Claudio Zaccherini/Shutterstock.com

## 2.1 城市的生产力与繁荣 Productivity and the Prosperity of Cities

增强城市的生产力显然是有需要的，因其能提高城市竞争力，最终促进城市繁荣。更有生产能力的城市能以同量的资源增加产出，产生更多的额外收入，购买更经济的物资和服务来提高生活水平。更具体地说，这些从生产力产生的额外收入和城市税收能使城市提供更多更好的服务，如住房、教育、健康服务，更多的社会项目和更广泛的基础设施网络，进而都进一步支持着城市的生产和休闲活动。城市生产力本身提高并不是一个目标，而是一个为居民提供更体面的收入以满足他们的基本需求和足够生活水准的重要起点。<sup>1</sup>

城市生产力指的是一个城市将投入转化为产出的效

率。它通常被定义为产出量和投入量之比。<sup>2</sup>从经典经济学角度来说，传统的生产要素——土地、劳动力和资本——也被看作关键的投入，或是与城市生产力相关的资源。近来，无形资产，比如人力、智力和社会资本也越来越被认识到是城市生产力的决定要素。相似地，传统上来说产出被从经济视角看待；但也出现了更全面的发展概念，其关注点也逐渐扩展了，以体现非经济方面的城市维度。这样，生产力的概念被拓展到更广义的福祉概念，比如城市繁荣和生活质量，城市给所有居民和贸易提供的机会，以及社会凝聚力和环境质量。<sup>3</sup>

中国深圳：最大的监视摄像机生产工厂内景。  
Shenzhen, China: inside the factory of the biggest CCTV surveillance camera producer in China.  
版权所有：Bartlomiej Magierowski/Shutterstock.com  
© Bartlomiej Magierowski/Shutterstock.com



然而，因为数据有限，国内生产总值（GDP）往往被用来代表城市生产力，城市GDP用来衡量地方生产和服务的总产出，而人口则代表与人力资本相关的投入。需要重点强调的是，尽管其便于计算，人均GDP还是不能完全反映决定城市生产力的复杂动力机制。例如，完全依赖于石油出口的石油生产国的小城市的人均GDP看起来可以与一个发达国家的创新中心相当，然而它们财富的来源却相当不同。同样，人均GDP也很难反映一个城市的生产力收益在居民中以就业和整体福祉为形式的分配方式。又比如，劳动密集型经济的城市生产力的增长比资本密集型经济城市对就业有更大的影响。如，布鲁塞尔的情况显示，人均GDP收入高并不必然意味着所有人有就业机会。尽管布鲁塞尔是世界上人均GDP最高的城市之一（2008年超过8万美元），它2009年时的失业率却是15.9%，是比利时全国平均8%的两倍。<sup>4</sup>

## 城市化水平的上升和生产力的提高

### RISING URBANIZATION AND INCREASING PRODUCTIVITY

随着国家城市化率的提高，城市与国家的生产力都会增强。如图2.1.1中显示，过去五十年里，全世界范围内，城市化率的提高和人均收入的增加都是同步的。1960年至2010年间，全世界城市人口比例从33%上升到51%，而同期人均国民收入也增长了152%，从2382美元增加到6006美元。<sup>5</sup>

然而，如图2.1.2所示，城市化率与国家生产力之间的正相关性主要体现在中高收入国家，这些国家的繁荣城市像磁石一样吸引着农村人口向城市移民，激活了健康的城市化动力机制。低收入国家则显示出更混杂的趋势。有些国家自1960年以后整体经历了快速的城市化进程，但人均国内生产总值却保持大体不变，甚至是减少了，特别是在1970年至2000年间。这说明，农村移民与其说是被城市地区更好的经济机遇所吸引（“需求的拉动”），倒不如说是为了逃离饥荒、战争或其他灾害，以在通常被称为“供给推动”的城市化中寻求庇护。<sup>8</sup>

美国、巴西、中国和肯尼亚的经验说明了在各个国家中起作用的具体因素。图2.1.3显示，美国在大约1940年之前城市化率和人均收入是同步提高的，当时城市化水平接近60%。这之后，人均收入增长得更快，这反映出由于制造业和服务业的进步，以及二战期间对基础设施的投资改善使生产力提高。<sup>9</sup>

巴西是一个中高收入国家，直到20世纪60年代末之前，它也经历了看起来相似的经济增长——城市化轨迹，当时大约一半的人口成了城市人口。此后，生产力的提高既没有显著地快于城市化，其成果也没有保持，这说明，单靠城市化，并不能保障生产力的持续增长。

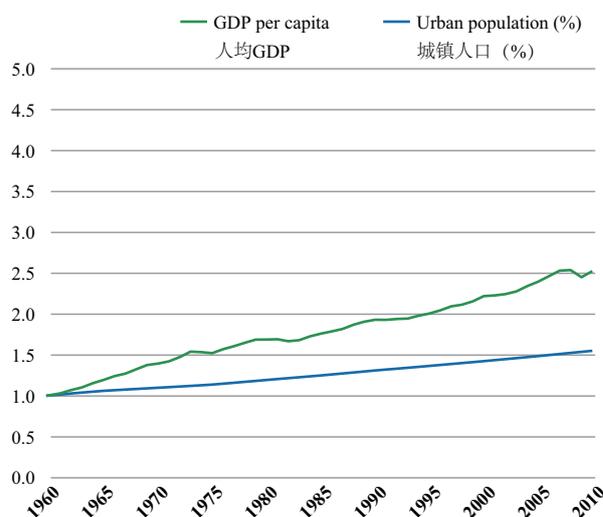
中国是中低收入国家，一直到20世纪70年代末，它经历了城市化率和生产力的逐步增长，当时城市化率达到20%。在1978年经济开放之后，生产力增长的步伐大大加快——人均国内生产总值（GDP）在1978年至2010年间增

**政策：**城市从本质上比乡村更有生产能力，这得益于更大的劳动力和人才储备，生产者和消费者都能受益于聚集效应，以及更流畅的思想和创新上的交流。<sup>6</sup>

在经合组织（OECD）国家中，城镇的人均国内生产总值(GDP)平均比农村地区高64%。同样，欧洲人口超过100万的城市的人均国内生产总值比整个欧盟（EU）要高25%，比它们自己国家高40%。<sup>7</sup>

图 2.1.1 1960 ~ 2010年各国城镇化率和人均国内生产总值百分比年度比较

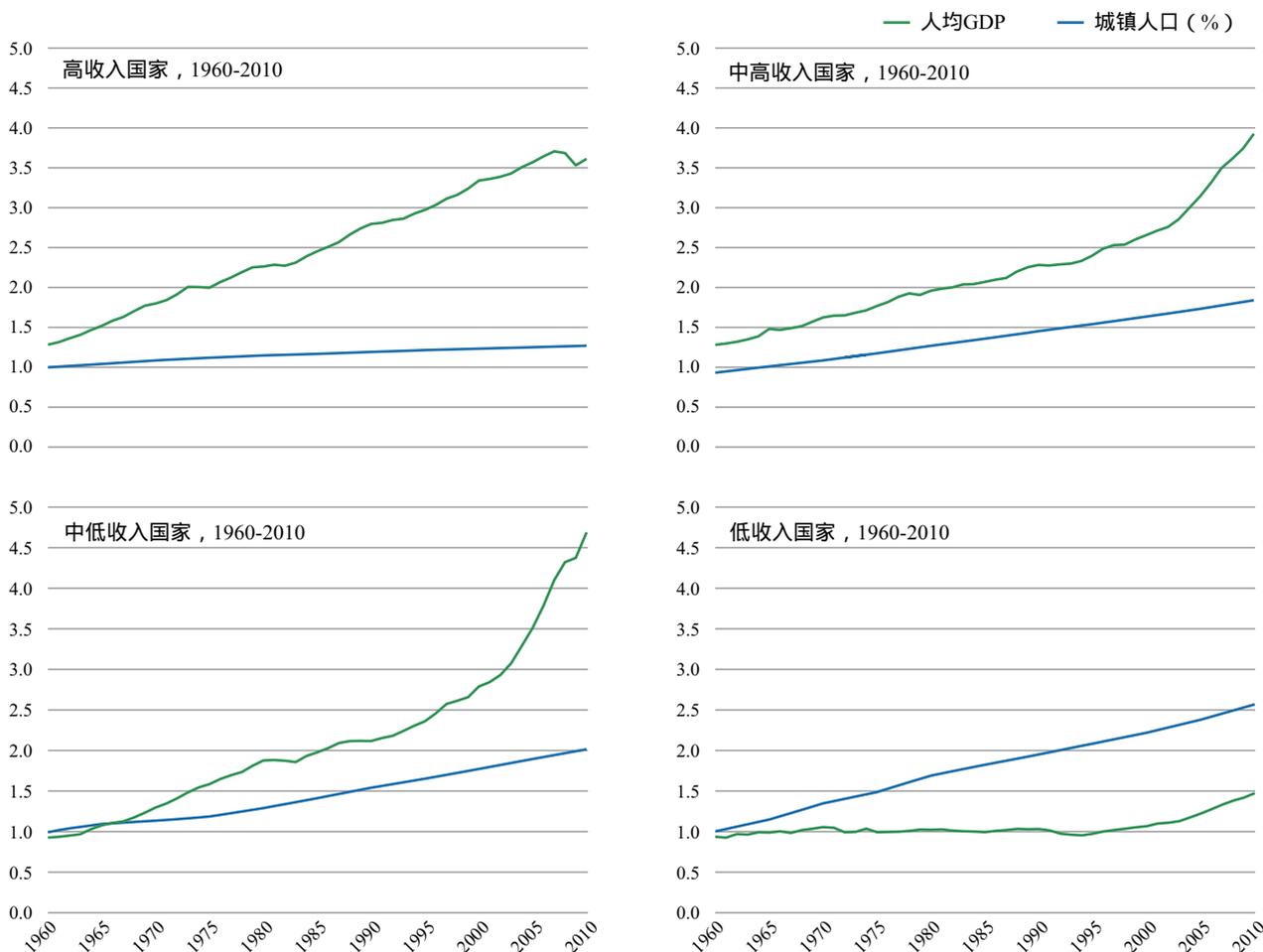
Figure 2.1.1 Urbanization and per capita GDP across countries as % of base year, 1960–2010



资料来源：联合国经济和社会事务部（2012年）城镇化；世界银行（2012）人均国内生产总值

Source: UNDESA (2012) urbanization; World Bank (2012) GDP per capita.

图2.1.2 1960-2010年城市化率和人均国内生产总值发展趋势——按国家不同收入水平划分  
Figure 2.1.2 Trends in urbanization and national GDP per capita – for various levels of income, 1960-2010



资料来源：联合国经济和社会事务部（2012年）城镇化；世界银行（2012）人均国内生产总值  
Source: UNDESA (2012) urbanization; World Bank (2012) GDP per capita.

过去50年间城市化率与生产力之间的关联在地区之间和地区内也有不同，反映出影响这两种现象的因素的多样性。

长了约15倍，而城市人口同期仅增长了2.4倍<sup>①</sup>。

最后，肯尼亚说明了低收入国家的情况，这些国家大多是撒哈拉沙漠以南的国家，它们的城市

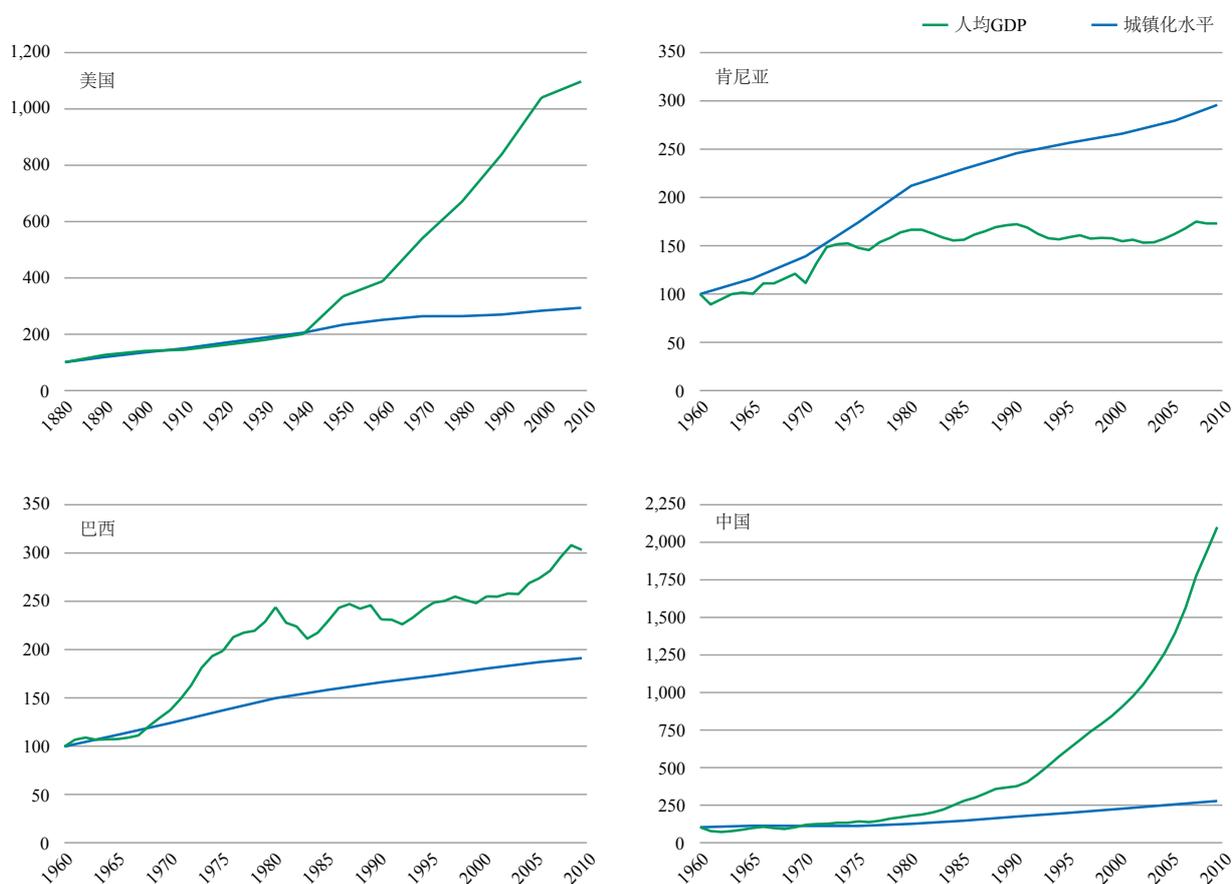
化率持续上升，而生产力的增长却几乎可以忽略不计。<sup>10</sup>

即便在生产力和城市化水平没有同步增长的那些国家中，城市地区在全国经济生产力上的主导作用仍是非常明显的。换言之，城市地区对国家生产力的贡献之大是超乎寻常的。在美国，纽约市生产了全国10%的国内生产总值（GDP），其人口却仅占全国的6.3%。美国国内生产总值（GDP）最高的10个城市生产了全国36%的商品和服务，而人口仅占全国的24%。<sup>11</sup>巴西的经济和金融之都圣保罗只有全国10%的人口，但生产了全国国内生产总值（GDP）的25%。<sup>12</sup>在中国，53个人口超过100万的大都市地区贡献了这个国家非农业国内生产总值

① 从2013年《中国统计年鉴》获得，1978年城镇人口是17245万人，2010年是66978万人。2010年中国城镇人口比1978年的城镇人口增加了2.88倍（或者说2010年中国城镇人口是1978年的3.88倍）

图2.1.3 样本国家的城市化率和人均国内生产总值

Figure 2.1.3 Urbanization and GDP per capita in selected countries



资料来源：联合国经济和社会事务部（2012年）城镇化；世界银行（2012）人均国内生产总值

Source: UNDESA (2012) urbanization; World Bank (2012) GDP per capita.

注：两个时间序列都将最初的指数设定为100。每个序列Y轴上的值显示了基于基准年的百分比变化。人均国内生产总值以2000年不变价格美元计算  
Note: Both time series are indexed to 100 in the initial year. The y value of each series shows the percentage change with respect to the base year. GDP per capita is in constant 2000 US\$.

(GDP) 的62%，而人口只占全国的29%。肯尼亚的内罗毕（Nairobi）以全国8.4%的人口生产了占将近全国20%的国内生产总值（GDP）。<sup>13</sup>在全球范围内，2008年最大的100个城市所生产的商品和服务约占全球30%，而其中顶端的30个城市独占大约18%。<sup>14</sup>

### 影响城市生产力的因素

#### FACTORS AFFECTING URBAN PRODUCTIVITY

影响城市生产力的因素本质上是多维度和多样化的。而且，这些因素既与不同城市又和时间有无尽的联系，并交织在一起，很难分离出它们各自的具体影响。城市规模

无疑是一个重要的因素。国际劳工组织提出，强壮的劳动力，以及取决于人口增长率和年龄结构的劳动力参与度是增长的一个重要来源。然而，长期来看，决定工资水平和价格，进而决定生活水平的是劳动力生产力而不是劳动力本身。<sup>15</sup>否则，像纽约这样一个城市怎么能生产出相当于80个国家加在一起的等量商品和服务呢？或者说，它怎么生产出几乎和人口是它两倍的东京一样多的商品和服务呢？而人口规模和纽约差不多的拉各斯为什么产量只是纽约的很小一部分，即5%呢？同样，巴黎的城市生产力几乎是伊斯坦布尔的四倍，尽管这两个城市群的人口基本一样多。<sup>16</sup>规模基本相同的城市之间在生产力上的差异可以解释为国家的因素，不过，在同一个

国家内，规模相当的城市之间生产力差异也同样存在。美国波士顿和亚特兰大就是例子：二者的人口规模基本相同（420万），而2008年波士顿的生产力比亚特兰大高20%（见图2.1.4）<sup>17</sup>。

决定城市生产力的因素能宽泛地分成两大类：带给城市额外的比较优势的外部因素，包括国家和地区因素；城市层面影响城市生产功能的因素，如物质基础设施、增长管理、人力资本以及创新和创业精神。

## 外部因素

### EXTERNAL FACTORS

外部因素大大超出了城市的影响范围。城市间某些生产力的差异可以由外部因素来解释，比如地理区位，以及地区的和国家的比较优势（表2.1.1）。

从地理区位上说，沿海地区和河流三角洲是城市的偏好区位。当前，世界上19个最大的城市中有14个是港口城市，它们都得益于较低的航运成本和更广阔市场的可达性。<sup>18</sup>优美的自然风光和温暖的气候也赋予了城市比较优势，并已在世界各地刺激

有些国家具有受过良好教育的劳动力、较好的基础设施、成熟的金融市场、稳定的政策体系以及牢固可靠的市场机制，这些国家的城市往往比不能提供上述条件的国家的城市的生产力更高。

在中国的沿海城市，国家政策对生产力的提高起着关键作用。三十年前，中国着手通过工业化和财政激励政策相结合以促进这些城市的经济增长，使它们在国外投资和基础设置投资的竞争中处于有利地位。

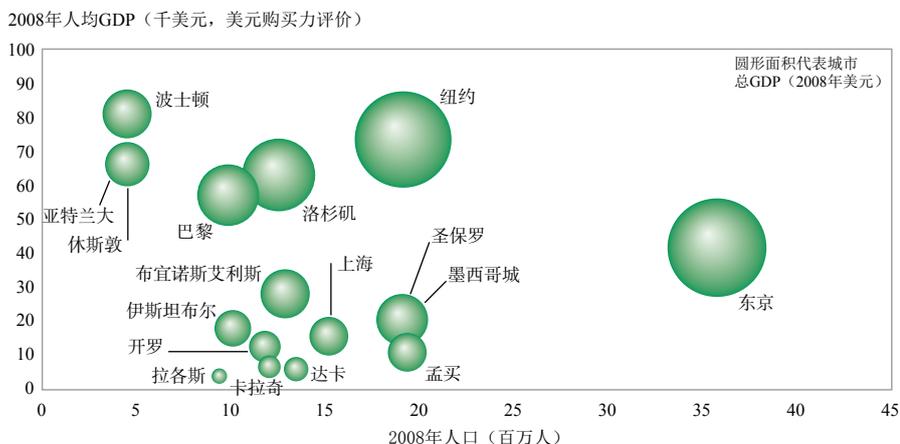
了旅游度假城市的成长，从法国的里维拉（Riviera）到埃斯特角城（Punta del Este）（乌拉圭）、埃拉特（Eilat）（以色列）、尤尔马拉（Jurmala）（拉脱维亚），还有拉斯帕尔马斯（Las Palmas）（加那利群岛Canary Islands）。

国家比较优势的重要性可以用下列事实说明，2008年，最大的30个城市地区（以人口规模计）中有22个属于新兴经济或经济发展中国家，而根据城市国内生产总值（GDP）排名，前30位城市中仅7个是新兴经济城市。这些城市包括墨西哥城、圣保罗、布宜诺斯艾利斯、莫斯科、上海、孟买和里约热内卢，但是没有中东和非洲城市。这些新兴/发展中国家的城市平均人均国民生产总值（GDP）远低于发达城市（图2.1.4）。

随后，个别城市的扩张引发了“城市簇群”的出现，刺激了二级城市的成长，如天津、石家庄和唐山，它们在北京周边发展；珠海、东莞和佛山在省会城市广州周围发展；苏州、无锡和杭州毗邻上海。这些城市群在地区层面产生了聚集经济效应，拓展了贸易机会并增强了它们（它们所在的整个地区的）对投资者的吸引力。<sup>19</sup>这种影响的积累导致了沿海城市和与它们对应的内地城市之间生产力上的巨大差异，增长差异超过6%，而在最富的和最穷的省之间的人均财政税收比例从2：1增加到19：1。<sup>20</sup>

图 2.1.4 样本大都市地区的人口、人均国内生产总值和国内生产总值（2008）

Figure 2.1.4 Population, GDP per capita and total GDP for selected metropolitan areas (2008)



资料来源：数据来自普华永道（2009）  
Source: Data from PricewaterhouseCoopers (2009)

表 2.1.1 决定城市生产力的外在因素

Table 2.1.1 External factors determining a city's productivity

地理比较优势	物理属性 气候 方位（如港口，河流） 资源禀赋 土壤 矿藏 能源 自然景观 历史遗迹
区域比较优势	经济机会 市场、投资和技术的可达性 区域枢纽或集群
国家比较优势	发展水平 劳动力、技术、科学和技术资本储备 经济基础设施 体制条件 健全的体制 健全的政府管理 政治稳定性 成熟的金融市场 经济政策 经商便利程度 投资吸引力 宏观经济稳定性 愿景 国家领导能力

## 城市层面影响城市生产力的因素

### CITY-LEVEL FACTORS AFFECTING URBAN PRODUCTIVITY

由于影响城市生产力的诸多因素是在城市层面发生的，城市在决定自身生产力中起着关键的作用。这些因素当中的一些是所有城市地区固有的——如自然而然产生的聚集和规模经济（表2.1.2）。具体城市的其他特定因素则取决于城市利用本身聚集经济的潜在生产力的能力（具体城市的特定外在的因素）。

### 城市层面的内在因素<sup>21</sup>

#### Intrinsic city-level factors

人口增长是决定城市生产力的最显现因素之一。城市人口的增长，城市的劳动力和消费者数量也随之增长。聚集经济既受益于将企业设立在靠近消费者和供应商的附近，减少了运输和通信的成本，也确保了便于获取当地大

量的劳动力。在较大的城市中，劳动者得益于有更多的潜在雇主，降低失业的风险。劳动力的供应与需求匹配良好的话，可以使劳动力和商业双方都具有更大的灵活性、更高的生产率和更多的发展潜力。城市也给企业和居民提供更多和更好的公共服务和基础设施。<sup>22</sup>

企业选址靠近其他企业时，无论是与其他产业相邻（“产业集群化”）还是在相同的产业内（“专业化”），都获益于更低的交易成本。<sup>23</sup>虽然企业的集中通常开始时是自发的，但这种集中可随时间而推进，在出口市场中变得更有竞争力，例如巴基斯坦锡亚尔科特(Sialkot)的外科器具、巴西圣卡塔琳娜（Santa Catarina）的瓷砖、印度蒂鲁普（Tirupur）的棉针织品、尼日利亚纽维（Nnewi）的汽车配件、南非开普敦的酒、加纳库马西市（Kumasi）苏阿米玛卡瑛（SuamiMagazine）的金属加工业，以及肯尼亚和南非的各种产业集群。<sup>24</sup>

如前所述，城市人口聚集区受益于聚集经济。例如，聚集经济带来较低的交通成本，这是城市中心最初的优势，并且这种优势随时间不断得到增强。市中心较高的房价是对这一优势的反应，导致城市形态不仅水平而且垂直向扩展。在一个市场力发挥作用的都市，可以预想更高密度地区将更具生产力。

### 城市层面的外在因素

#### Extrinsic city-level factors

随着城市的继续发展，生产率的进一步提高则依赖于一些其他因素，例如，将城市系统的技术效率最大化的能力，既包含结构也包含运营的能力。对聚集不经济的有效管理——包括拥挤和物价上涨问题——能使人口和商务活动的生产潜力最大化。

城市结构生产力一部分取决于服务用地和可靠的基础设施，包括交通、电力、水和卫生设施，以

由于聚集经济和规模经济，基础设施、居民以及经济、社会和文化活动的集中带来实质的收益和效益。

**政策：**聚集经济让城市比乡村地区更有竞争优势，大城市比小城市更有竞争优势。聚集经济也让城市中的稠密区受益。

表 2.1.2 决定城市生产力的具体城市因素

Table 2.1.2 City-specific factors determining a city's productivity

内在（自然）生产力增长因素	规模经济 城市服务供应 聚集经济 匹配 共享 学习
外在生产力增长因素	技术效率 结构效率 土地管理政策 空间效率 基础设施投资 税收 灾害预防 运营效率 日常城市管理 服务提供 突发事件管理 体制支撑 健全的地方体制（如分权） 健全政府管理 经商便利程度 生活质量（教育均等、安全、文化生活、宜居） 知识产业的吸引力 对创意阶层的吸引和维系 以学习为导向的效率 创意与创新 研发与技术发展 创业精神 愿景 地方领导力 地方政府管理

及信息和通信技术的有效供应。这些是城市发展的关键因素，能为生产活动提供基础，相反，如果供应不足的话，就会限制增长和私人投资。

房屋在商业生产力方面可以发挥重要作用，而基础设施对人员、物资和信息的有效流通非常关键。住宅供应也可以被视为一项重要的生产输入，适当的存量住宅能满足所有社会经济阶层的需求，是生产扩张的和多层次劳动力供应的前提<sup>25</sup>。如果这方面没做好，土地政策或投机市场将可能产生人为的扭曲，打破聚集经济本来的生产力规律。阿拉伯国家，更确切地说是非洲和亚洲，当地的城市专家发现有效的城市规划和城市管理是城市繁荣最有影响力的因素。

相应地，物质基础设施的有效供应需要一个健全的土

地管理政策和税收系统，这会有助于外部负面影响得以内部消化。另外也需要充足的基本建设投入，这通常是一个挑战，因为大多数城市服务是“公共物品”，需要政府多个层面长期大规模的公共投资。而实际上，这些问题经常被忽视，尤其是在发展中国家，导致长期的基础设施滞后。

一些城市正积极致力于发展基础设施作为它们发展战略的一部分。为充分利用非洲东部刚刚发展起来的共同市场带来的机会，肯尼亚首都内罗毕就正在着力发展运输与通信的基础设施建设，这在不同的经济领域的效率和生产力方面都产生了显著的效果。在墨西哥中心的瓜达拉哈拉(Guadalajara)城市正采取类似的措施吸引更多的高科技公司（电子工业和通信行业）。从而，生产结构（包括郊区景观）都正在经历一个快速的转变。

里约热内卢新近建立的运行中心，为城市未来管理的方式提供了一个可能的前景<sup>27</sup>。这个城市范围的应急指挥中心使用来自于各个相关部门以及政府机构的实时信息、来自于不同城市数据系统的视觉信息，包括监视器以及地图、新闻咨询、事故信息甚至事故情形模拟，促进了实时监控和分析。尽管操控中心最初是为了预测洪水和其他紧急事件而设计的，但是也会用于对城市功能的日常监管。类似的项目也已经在纽约和南非豪登省应用。<sup>28</sup>

物质因素无疑成为生产力水平的关键决定因素，世界各地的地方专家都强调“软性”因素的重要性。具体来说，联合国人居署调查显示，有25%的当地专家认为腐败和管治不良是经济生产力最重要的障碍（图 2.1.5）。其他因素还包括商务活动的高成本或困难、研发机构不力、知识技能缺乏、基础设施低效以及信息渠道不畅等。

随着近几十年来的技术进步，对城市和社区物质实体的限制下降；可以证明，创意和创新已经成为城市生产力和经济增长的主要驱动力。

缺乏足够的基础设施会严重影响到城市的结构生产力，限制它们发挥其最大潜力。这已经在孟买的案例中体现出来：尽管付出了一系列努力以创造国际性的金融中心，该城市混乱的交通状况，昂贵的租金（是曼哈顿的两倍）阻碍了顶级金融机构在该城市开展业务。<sup>26</sup>

**政策**：城市的健康运行，包括交通、应急管理、运输服务、垃圾收集和其他社会经济活动的关键支持，对于城市生产力起着非常重要的作用。

新技术为增强城市管理，提高城市效率 and 生产力提供了良机。



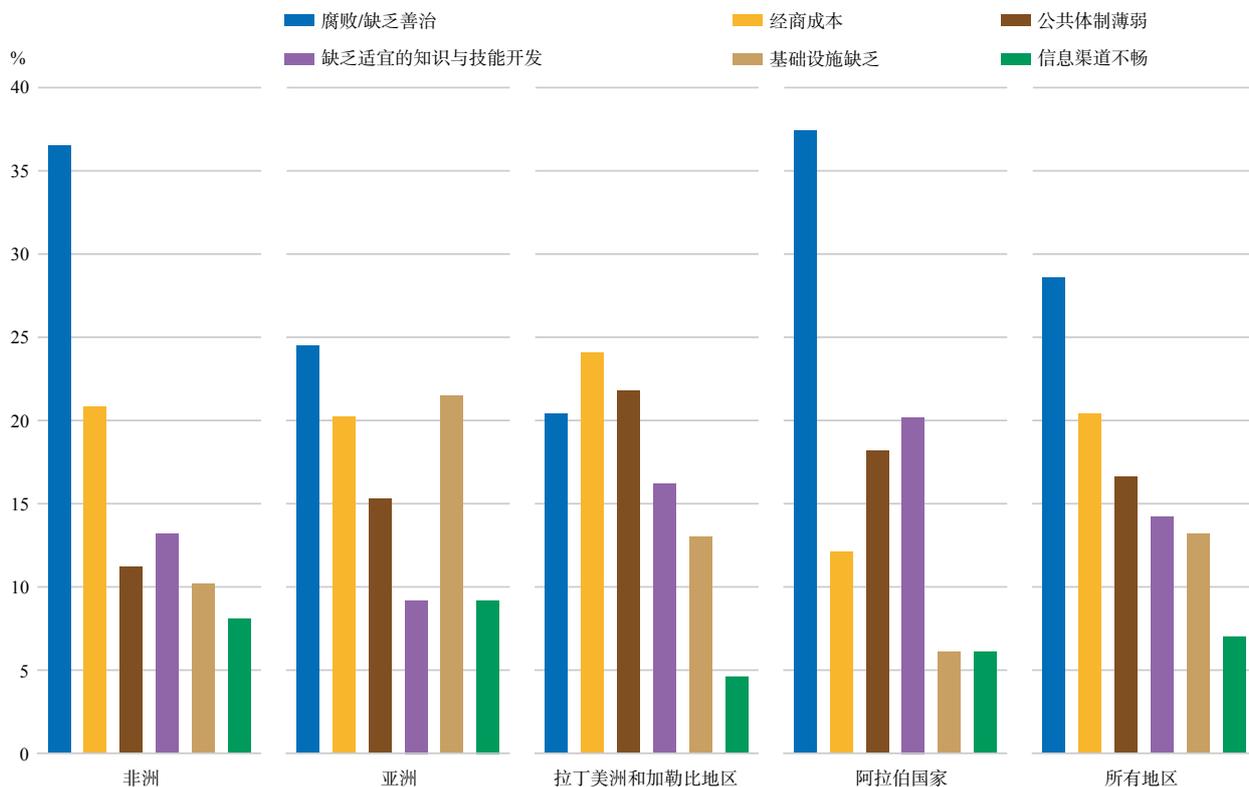
中国：黄浦江码头。黄浦江流经上海的中心，是长江的一个支流。<sup>①</sup>长江水经黄浦江流入中国东海，因而该码头已发展成为一个主要的进/出口枢纽。

China: docks on the Huangpu river, which flows through the centre of Shanghai. The Huangpu is a tributary of the Yellow River, joining it just before that river flows into the East China Sea, and thus the port has developed as a major import/export hub. 版权所有：Claudio Zaccherini/Shutterstock.com

<sup>①</sup> 此处原文为“黄浦江流经上海的中心，是黄河的一个支流”，有误。

图 2.1.5 当地专家观察：阻碍经济生产力的因素

Figure 2.1.5 Factors hampering economic productivity as perceived by local experts



资料来源：联合国人居署城市监测处，政策调查，2011 Source: UN-Habitat, City Monitoring Branch, Policy Survey, 2011.

成功地促进思想和创新交流的城市也能促进增长活力，激发社会和智力资本的创造，从而进一步贡献生产力。

一些城市通过展现它们有形和无形的遗产，开发它们的文化特色来增强它们的比较优势，从而努力给社会及经济带来转变<sup>29</sup>。例如，多哈正在发展教育和艺术作为城市新文化板块的一部分<sup>30</sup>。土耳其东部的加齐安泰普

(Gaziantep) 已经开始用文化遗产作为旅游资产来促进繁荣。遗产的修复提高了生活品质，同时也带来了经济发展。<sup>31</sup>

相应地，人才是当地教育体系和高等教育质量的功能保证。很多发展中国家的城市由于缺少留住高素质人才的地方和国家政策，而不得不面对人才流失。而亚洲不同，大约一半的当地专家发现，很多城市正努力留住人才，而这个比率在其他地区是非常低的。这里也有例外：迪拜强调在工程和信息科技方面提供更高的教育和培训。<sup>32</sup>中国重庆发展了一个大型的培训计划以支持农村移民从简单手工劳作向技能型工作转型；2009年，将近1/3的移民已经从这项计划中获益。<sup>33</sup>

一些发展中国家的城市已经开始迎接世界级的创新产业集群，并正努力成为高技术中心，就像加利福尼亚的硅谷，或波士顿128公路地带一样。在这些努力已经获得成功的地方，例如印度的班加罗尔，将这些都归功于同样的基本因素：高质量的学术研究机构以及公共和私人的实质性投资。然而，也有一些观察者提醒政府应该花更多精力在基础设施的建设上，从而保证经济增长的利益能更好地被所有民众分享。

**政策**：致力于教育、吸引并留住创新人才的城市，更易于繁荣，因为人才不仅创造了新思想和新产品，而且还吸引了高附加值产业，如知识产业。

生活质量已经迅速成为吸引和留住创意人才及商业活动的重要资本。毫无疑问，多伦多、旧金山或者斯德哥尔摩都应位列这方面实施得最好的顶级城市中，因为它们在经济和生活质量的多样指标中，如犯罪率、绿地面积、空气质量和生活满意度等各方面都实施得很好。除了这些发达国家，新加坡在平衡生活质量方面也位列于世界顶尖城市之中，并且在发展中国家是最好的。

## 城市生产力：一些挑战

### URBAN PRODUCTIVITY: SOME CHALLENGES

中国城镇人口比率在过去的40年（1963年至2003年）间由17%增长到39%，而同样的城镇人口增长，英国用了120年的时间，美国用了80年的时间。<sup>35</sup>而且这些发达国家的城市，在利用人口增长带来聚集经济方面更有条件。这不仅仅是因为它们来说人口增长容易控制（通常是每年只有一个百分点的增长），还因为它们有较高的人均GDP，使这些城市已经获得了利用人口潜力所需要的物质和体制支持。这样的条件在发展中国家通常是不可能有的。这就使那些快速发展的城市面临着聚集不经济，这阻碍了它们充分利用与持续的人口增长（通常是每年2%~4%或更多的一个增长率）相联系的生产力潜能。尽管有这些困难，但是像中国深圳这样的一些城市还是取得了显著的成功（详见专栏2.1.1）。

然而，并不是所有的城市都充分利用了人口增长红利。孟加拉国首都达卡，全球第九大城市，就是个例子。达卡的人口在1990年至2008年期间以每年4.4%的幅度增长，是亚洲发展最迅速的城市之一。虽然某些人口增长仅仅反映城市边界的扩张，达卡地区却长期吸引着外来人员离开自己所居住的郊区来到大都市寻找机会。他们为快速增长的经济部门提供了大量的劳动力。受每年金融、制造业和通信部门长期增长的驱动，每年国内生产总值（GDP）估计达到750亿美元。<sup>37</sup>然而，达卡人均国内生产总值（GDP）是所有大型城市中最低的，说明这种聚集不经济很可能抵消了大量与人口增长有关的潜在经济收益。换句

最佳表现城市的优势，不仅来自于它们作为全球经济动力的地位，或许也来自于发达的基础设施，来自于它们提高生活质量的能力。<sup>34</sup>

一个城市的人才储备是生产力的主要决定因素。这个城市高技能的人才越多，就越能吸引更多的人才。

**政策：**通过给研发提供良好的环境，城市可以在知识经济中扮演关键的角色，因为研发、技术与生产之间是直接关联的。

话说，如果达卡能有效地管理它们的人口增长并更公平地分配利益，增长带来的生产力收益将会更加显著。

不幸的是，达卡的经历并不是个例。联合国人居署调查课题中抽样选取的城市专家们对城市繁荣带来的收益分配（和再分配）的有效性表达了怀疑：在班加罗尔、胡志明市和重庆市，这些收益主要由受教育阶层获得。在亚历山大港和内罗毕，大多数由富人获取，在圣多明各（Santo Domingo，多米尼加首都）、迪拜、达累斯萨拉姆（Dar es Salaam，坦桑尼亚首都），则大部分由政治家们获取。正如图2.1.6显示，来自各个地区的城市专家已给出了类似的不乐观的评估数据，只有亚洲展现了略微积极的前景——当地20%的专家认为：经济的繁荣是均匀分配的；而在中东只有14%的专家、非洲及拉丁美洲只有7%的专家这么认为。

## 怎样提高城市的生产力？一些总体政策指导

### HOW TO RAISE A CITY'S PRODUCTIVITY? SOME GENERAL POLICY GUIDELINES

关于如何增强城市繁荣并没有一个统一的定义，但通常来说，与稳定的宏观经济环境、良好的制度和完备的基础设施相关，因此政策行动的焦点将取决于城市的发展水平。

那些人口快速扩张的城市在早期的发展中，城镇人口增长的管理是相当重要的，这样才能完全利用聚集经济带来的收益，并减少未来的低效。

土地管理低效、基础设施建设费用紧缺、税收方案不合

发展中国家快速城市化步伐对其城市生产力来说，既是挑战也是机会。

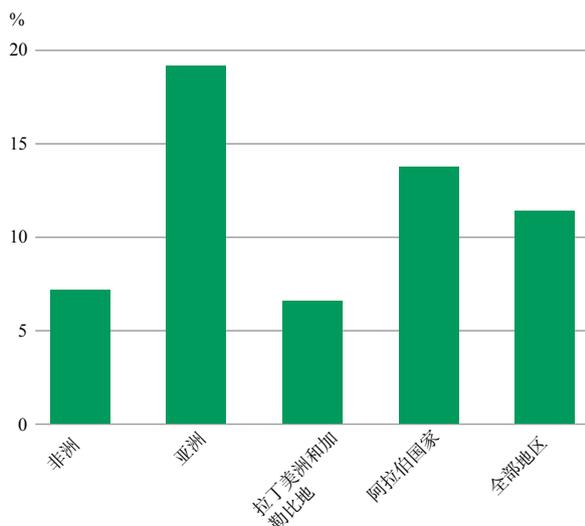
专栏2.1.1 深圳：利用城市增长带来的利益

Box 2.1.1 Shenzhen: capitalizing on the gains of urban growth

深圳是世界上发展最快的城市之一。在过去的三十年里，深圳人均国内生产总值（GDP）位列中国主要城市的首位——城市GDP增长率达到平均每年27%之多。很明显，这些收益都来自于深圳工业化、城市化和现代化快速发展的脚步，并且提高了城镇居民的生活质量，包括收入和生活环境都稳步发展；成功实施了新的社会安全保障和公共医疗保险体系。城市的基尼系数维持在0.3左右，远远低于中国大陆其他城市；这意味着深圳市通过大家的努力已经达到一个公平的增长模式。<sup>36</sup>

图 2.1.6 专家观察：经济繁荣的分布

Figure 2.1.6 Perceptions of experts regarding the distribution of economic prosperity



资料来源：联合国人居署城市监测处，政策调查，2011  
Source: UN-Habitat, City Monitoring Branch, Policy Survey, 2011.

理和商业法规管制过重，对于任何城市的结构性生产力发展都是不利的。

认识到哪些因素会阻碍城市最大化利用其潜在生产力是十分重要的。就这点而言，减少交通拥堵，增加公共交通的选择，提供高效和可靠的服务，都是城市功能性生产力的主要决定因素。另外，处于中间发展水平的城市，也应该提高它们的技术能力，更注重高等教育和培训，还有信息通信技术的设施建设。

为维持高收入和相应的生活水平，更先进的城市需要支持基于日益复杂和创新性的生产过程和产品的商务竞争能力，以利用创新驱动的生产力带来的收益。虽然相比技术效率来说，较难抓住关键因素，但世界各地的经验都显示，通过公共和私人投资，支持高质量的高等教育和研发机构开展研发工作是非常重要的。

对于任何一个城市而言，不论其发展水平和经济力量如何，促进创业精神（尤其在年轻人中）都是一项值得采纳的战略。同样，尽管目前不尽如人意，但提高总体生活质量最终还是会成为一项不可或缺的抱负，如果一个城市想要吸引创意人才和商业活动，就应该把提高生活质量纳入经济发展战略中。

领导力将是并永远是关键的 因素，从整体来说，领导力是通过良好的管制系统来运作的；从个体来说，领导力依赖于激情四射的政治家或地方人物。领导应带领人民改变主流的城市范式，建立全新的愿景，即不仅仅是促进一个城市或地区甚至一个国家的生产力，而且也更广泛地分配利益以共享繁荣。

**政策：**城市在发展的早期阶段必须改善运输系统以使得进出市场更加容易，并为全体人民提供充分的医疗保健和基础教育。

**政策：**城市要沿着发展的道路前行，就应该促进生产过程，注意其技术和组织上的低效问题，因为这些问题阻碍了其结构性和运营上的生产力。

**政策：**不能忽视的是：健康的、能够预防贪污的行政结构、强有力的地方机构和企业引导规范。

**政策：**为了增强生产力，不同发展阶段的都市都应当广泛寻求各方利益相关者的支持，并启动令人满意的变革。



中国：河西走廊，古老的丝绸之路的一部分，至今仍在经济上保持着重要性。  
China: the Hexi Corridor, part of the historical Silk Route, remains economically important. 版权所有：2012 Edwina Sassoon/fotoLIBRA.com

注释:

- 1 Buyle-Bodin and Hermant-De Callatay, 2011.
- 2 OECD, 2001.
- 3 GDP per capita also has the added advantage of being consistently defined across nations, which makes it better suited for international comparisons.
- 4 Brussels' many commuters – roughly 360,000 coming from neighbouring regions of Flanders and Wallonia – also artificially raise its productivity ([http://en.wikipedia.org/wiki/Economy\\_of\\_Belgium](http://en.wikipedia.org/wiki/Economy_of_Belgium)).
- 5 *World Bank Data: World Development Indicators & Global Development Finance*, Online database last updated July 9 2012, <http://data.worldbank.org>
- 6 UN-Habitat, 2010a.
- 7 European Commission, 2009.
- 8 Buckley and Kallergis, 2011.
- 9 *Ibid.*
- 10 *Ibid.*
- 11 PricewaterhouseCoopers, 2009.
- 12 Cities Alliance, 2006.
- 13 Kenya's 2008 GDP (PPP current International), total population, population in the largest city: World Development Indicators (2012); Nairobi's 2008 GDP (PPP): PricewaterhouseCoopers (2009).
- 14 PricewaterhouseCoopers, *Op. Cit.*
- 15 International Labor Organization, 2003.
- 16 OECD, 2006.
- 17 PricewaterhouseCoopers, 2009.
- 18 UN-Habitat, 2008.
- 19 ActiveUKChina, 2012.
- 20 UN-Habitat, 2008.
- 21 This section draws heavily from Turok, I. (2011) *Urban Employment and the Prosperity of Cities*. Background paper prepared for "State of the World's Cities Report 2012/2013".
- 22 As noted by Turok, see Jacobs, J. (1969) *The Economy of Cities*, London, Jonathan Cape; Jacobs, J. (1984) *Cities and the Wealth of Nations*, New York, Random House; Porter, M. (1998) 'Clusters and the new economics of competitiveness', *Harvard Business Review*, December, pp.77-90.
- 23 As noted by Turok (2011), Alfred Marshall (1920) was the first economist to recognize the benefits for firms of having access to a reservoir of information and ideas, skills and shared inputs; Marshall, A. (1920) *Principles of Economics* (8th edition), Macmillan, London. See also Duranton, G. and D. Puga (2004) 'Micro-foundations of urban agglomeration economies', in *Handbook of Urban and Regional Economics*, Henderson, V. and Thisse, J. (eds.) vol. 4, North Holland, Amsterdam, pp. 2063-117; and Venables, A. J. (2010) 'Economic geography and African development', *Papers in Regional Science*, 89(3), pp.469-483.
- 24 Adebowale, 2011.
- 25 Turok, 2011.
- 26 *Bloomberg Business Week*, April 23, 2011 as quoted by Buckley and Kallergis, 2011.
- 27 Rio's Operation Centre builds upon advanced technologies created by IBM Research labs around the world.
- 28 Astroman, 2011.
- 29 Spirou, 2011.
- 30 Mena, 2011.
- 31 Kurtul, 2011.
- 32 Al-Bassam and Mouris, 2011.
- 33 Liu and Wang, 2011.
- 34 PricewaterhouseCoopers, 2010.
- 35 China's urban growth rates: UNDESA (WUP): US' and Great Britain's urban growth rates: Buckley, R. and A. Kallergis (2011) *Op. Cit.*
- 36 Jin and Liu, 2011.
- 37 PricewaterhouseCoopers, 2009.

## Chapter 2.2



版权所有：Philip Lange/Shutterstock.com

## 2.2 城市基础设施：繁荣的基石

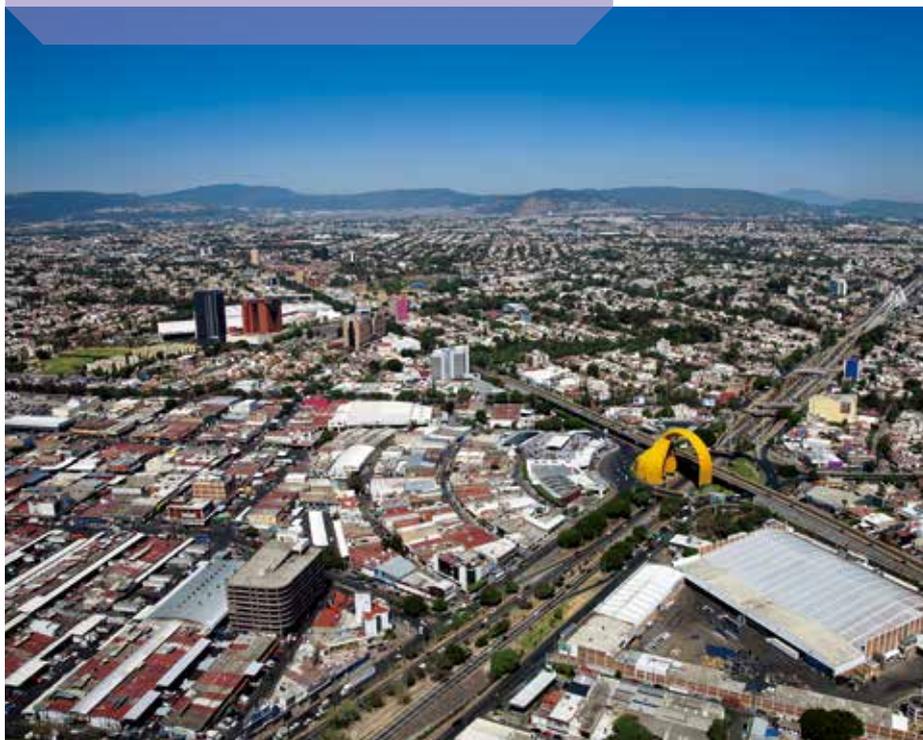
### Urban Infrastructure: Bedrock of Prosperity

基础设施对于城市地区的发展、运作、繁荣是至关重要的。它是任何一个城市繁荣的基础。充分的基础设施——包括改善的供水和卫生设施、稳定和充足的电力供应、高效的交通网络和现代化的信息通信技术

(ICTS)——有助于城市地区的可持续发展和经济增长，提升地方经济的竞争力，提高劳动生产力，改善投资环境以及增加城市的吸引力。像道路、电力及通信设备这样的基础设施能够提高城市的连通性，这一点对于促进发展及减少贫困是非常重要的。那些不能提供充分基础设施的城市，因难以在社会经济发展和环境保护两者间取得平衡，较难取得繁荣和可持续发展。<sup>1</sup>

自2008年开始的全球经济危机严重损害了城市为建设新的基础设施和维护原有设施筹措资金的能力。以美国为例，联邦政府拨给城市的社区财政补贴在过去两年内已削减了1/4。<sup>2</sup>同样，纽约州面临着800亿美元的维护基金短缺的问题，这些资金是用来维修1/3以上的桥梁和

墨西哥：鸟瞰瓜达拉哈拉  
Mexico: aerial view of Guadalajara. 版权所有：Jesus Cervantes/Shutterstock.com



那些在高度全球化经济中吸引了投资和提高了竞争力的城市都是在其基础设施的种类、数量和质量上作出了明显改善的城市。相反，薄弱的基础设施是城市发展、减少贫困和提高生活质量的主要障碍。



中国陆家嘴：高铁大幅度减少城市间的交通时间，140公里的旅程仅需30分钟。  
Lujiazui City, China: high-speed trains substantially reduce transit times between cities, a 140 km journey taking only 30 minutes.  
版权所有：ArtisticPhoto/Shutterstock.com

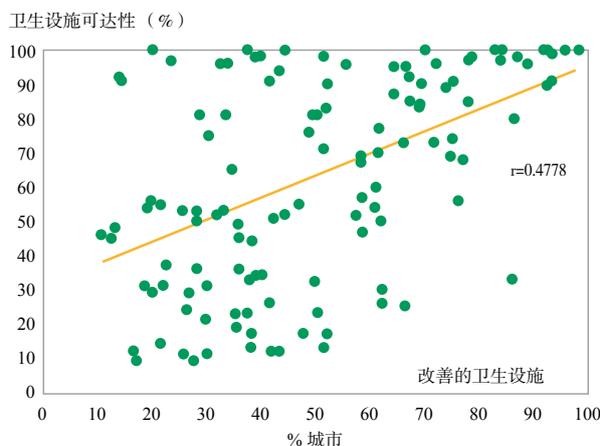
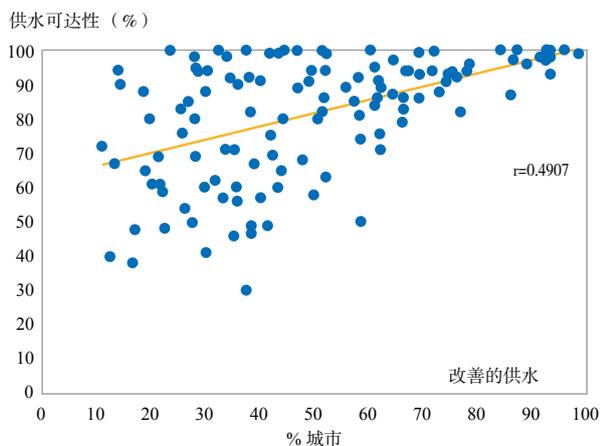
其他破旧的基础设施的。<sup>3</sup>在发展中国家，城市地区基础设施建设的需求和政府能够提供的必要财政资源经常不匹配，使本已不堪的生存环境更加恶化，表现为贫民区的增加、不卫生的环境条件，以及不充分的供水供电设施。

基础设施的提供和城市化水平之间成正比关系。城市化水平越高的城市提供的基础设施越多（图2.2.1）。城市地区能提供高水平的基础设施和服务的部分原因是高密度

的人口，以及聚集经济和规模经济，这会增加投资回报。此外，城市地区较强的购买力和与城市相关的有效需求可保证成本回收。

图 2.2.1 基础设施提供与城市化水平密切相关

Figure 2.2.1 Infrastructure provision is closely related to levels of urbanization



资料来源：世界卫生组织/联合国儿童基金会（2010）；世界银行数据库（2010）  
Source: WHO/UNICEF (2010); and World Bank Database (2010).

## 城市基础设施供应的发展趋势：显著的地区差异

### TRENDS IN THE PROVISION OF URBAN INFRASTRUCTURE : SIGNIFICANT REGIONAL VARIATIONS

不同地区基础设施的水平差异反映了城市的不同繁荣程度，并体现了繁荣的不同的因素，包括收入和发展水平、经济增长、城市化速度、科技水平和政治承诺。非洲城市的基础设施水平最低（人均用水和卫生设施覆盖率分别是89%和69%；电力69%；道路28%；固定电话4%；移动电话和互联网连接率分别是57%和10%）。

亚洲城市在过去的几十年中大力投资于基础设施，成功实现了水、电和移动电话服务的全覆盖。特别是在中国，中国自从20世纪90年代就开始有意识地实施以基础设施建设引领发展的策略。基础设施领域的投资从1998年占国内生产总值（GDP）的5.7%上升到2006的14.4%。<sup>4</sup>在同一时期，印度对基础设施投入从占国内生产总值（GDP）的4.1%上升到了5.6%。拉丁美洲和加勒比地区的平均

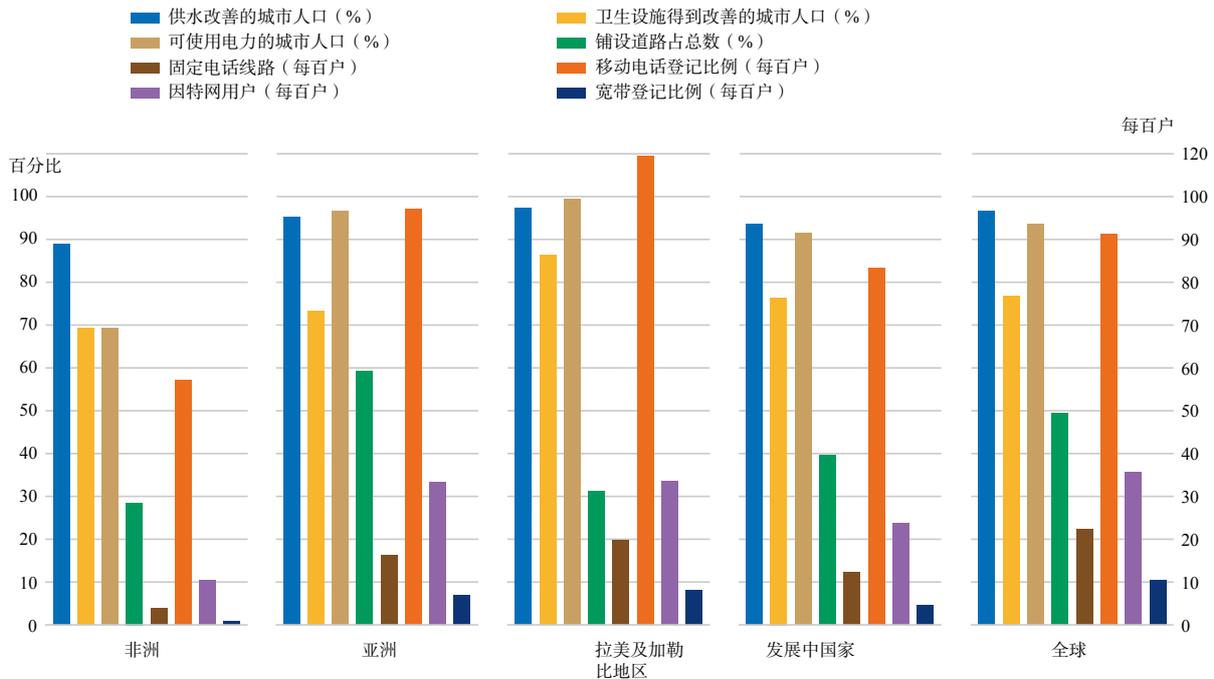
投入为占国内生产总值（GDP）的2%以下<sup>5</sup>，而非洲为5%~6%。<sup>6</sup>在拉丁美洲，在基础设施上的政府投资受到财政支出调整的严重影响，从1988年占国内生产总值（GDP）的3%以上下降到1998年的1.6%。因此，如公路、电力和电信这些对城市繁荣起到非常重要作用的生产性的基础设施现在远远落后于东亚和中国，这是拉丁美洲国家1980年的领先局面的逆转。

专家在观察城市基础设施的覆盖率和质量时，认为城市与城市之间存在巨大差异。下文将从供水、道路和信息通信技术方面讨论这些差异。

**政策：**基础设施是城市走向繁荣的最基本门槛。对于大多数城市来说，优先基础设施建设是长期经济发展和环境保护的一部分。

图 2.2.2 不同地区基础设施覆盖率

Figure 2.2.2 Infrastructure coverage by region



资料来源：世卫组织/联合国儿童基金会（2010）；国际能源机构（2010）；国际道路协会（2009）；国际电联世界电信/信息技术指标数据库（2010）  
Source: WHO/UNICEF (2010); International Energy Agency (2010); International Road Federation (2009); ITU World Telecommunication/ICT Indicators Database (2010).

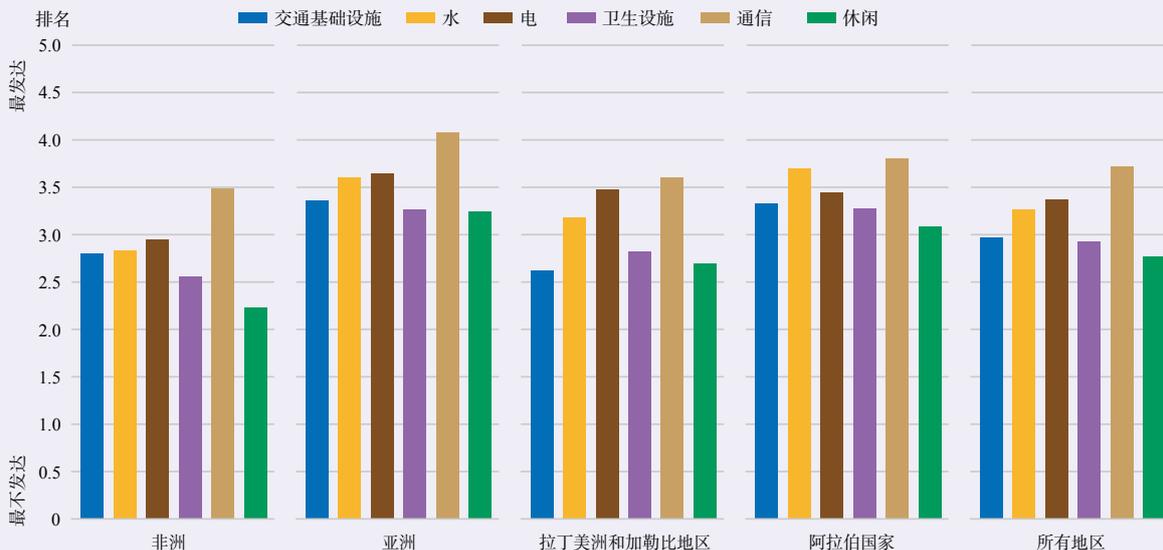
专栏 2.2.1 城市基础设施排名

Box 2.2.1 Ranking of urban infrastructure

接受联合国人居署调查的当地专家报告称，在发展中地区，最不发达的城市基础设施与娱乐、卫生和交通相关，而最发达的是通信设施；所有这些设施都影响着城市繁荣。例如，娱乐设施的建设不被重视，意味着很多城市的公共空间

有限，如2.3节（生活质量）所述。相似地，不重视城市交通设施的建设会产生更广泛的影响，尤其会限制城市间和城市内的流动性。

排名 (<1 =最不发达; 5 =最发达)



资料来源：联合国人居署城市监测处，政策调查，2011。  
Source: UN-Habitat, City Monitoring Branch, Policy Survey, 2011.

供水：善治可改变定式

Water supply: when good governance changes the equation

充足的供水对于环境的可持续发展和生活质量都是至关重要的。获取洁净的水资源能降低发病率和死亡率，而且能够提高贫民的生产能力。

缺水是非洲城市的特点。尽管官方数据显示非洲89%的城市人口都能获得改善的水供应，但是大部分撒哈拉沙漠以南的非洲城市仍然经常遭受水资源短缺的困扰。联合国人居署的调查显示：在被调查的14个非洲城市中有11个（79%）水资源短缺问题非常严重。专家一致认为，受影响最严重的地区是伊巴丹和达累斯萨拉姆，紧随其后的是阿克拉、亚的斯亚贝巴、罗安达、卢萨卡、拉各斯和内罗毕，这些城市都遭受着持续的水资源短缺的问题。尽管这些城市当中的四个——阿克拉、拉各斯、内罗毕和卢

萨卡——的78%到98%的家庭能获得改善的供水，但大多数专家指出，他们还是有严重的缺水问题。有趣的是，尽管地处属于半干旱气候的水资源匮乏的国家，哈博罗内的缺水问题却是最轻的，这显示了这个城市良好的水资源管理。这一现象的部分原因是，该市的供水部门（自来水公司）通过扩大供水和节水措施有能力满足每年超过2000万立方米的自来水需求。<sup>7</sup>同样，受干旱影响的阿尔及尔在近几年通过几项水管理举措克服了长期的缺水问题。<sup>8</sup>

亚洲水资源短缺的情况则更为复杂：联合国人居署调查的城市中，有一半存在缺水问题。情况比较严重的有宿务、达沃、班加罗尔、拉合尔（Lahore）和海德巴拉。在班加罗尔，每46小时才有一次为时2~3小时的供水。<sup>9</sup>一位分析师经过调查发现：任何一个南亚城市都无法做到一天24小时中向居民供水7小时。<sup>10</sup>

另一方面，据新加坡的当地受访者回答，新加坡未发现缺水问题。另外几个缺水问题相对比较轻的城市包括

重庆、加齐安泰普（Gaziantep）和深圳。

不同亚洲城市的缺水模式不同，这主要与供水管理有关。比如，班加罗尔的供水与污水处理部门就面临着这些挑战，包括：2007年，其服务范围从226km<sup>2</sup>扩展到800km<sup>2</sup>；水资源须从超过100km的地方运输过来，生产成本高昂，依赖国家补贴；用户水价在过去10年里从未调整；针对地下水抽取的立法不完备。<sup>11</sup>

拉丁美洲城市的缺水模式也是多样的：联合国人居署的调查显示，该地区被调查的15个城市中有8个有严重的缺水问题，包括哈瓦那、巴拿马城、瓜雷纳斯（委内瑞拉）、利马、埃斯特城（巴拉圭）和瓜达拉哈拉。中等缺水的城市有提华纳、拉巴斯和瓦尔帕莱索。没有明显缺水问题的城市有麦德林、法兰西堡（法属安的列斯群岛）和蒙得维的亚。

**政策：**城市政府必须系统地维护现有基础设施以使其利益充分资本化。市政府最佳的做法是与各级政府协调好基础设施的设计、供给和维护。

城市之间缺水情况的差异反映了当地条件和水资源的管理情况的不同。2011年，哈瓦那遭遇了有史以来最严重的缺水，这是由于受到干旱和淡水供应耗尽的影响，同时也是因为供水管网的损坏——该市3158公里的管道有70%处于损坏状态，导致了严重的漏水。<sup>14</sup>相反，麦德林有规律的水供应反映了拉丁美洲最成功的公共事业公司麦德林公共事业公司（Empresas Publicas de Medellin）（EPM）的良好管理。在2009年，麦德林公共事业公司启

动了“一升的爱（Litros de Amor）”供水项目，这个项目为经济贫困的家庭免费供水（每人每天25公升）。<sup>15</sup>

阿拉伯国家城市的缺水情况不均：尽管阿拉伯国家的城市位于典型的超干旱地区，但它们基本上没有极端的缺

沙特阿拉伯：一座旧水塔，利雅得（Riyadh）城的一个著名标志。  
Saudi Arabia: an old water tower, a well-known feature in the city of Riyadh.  
版权所有：Fedor Selivanov/Shutterstock.com



新加坡能成功满足当地用水需求要归功于有效的水资源管理。其公共事业部门发展了一项长期战略，名为“四大国家水龙头”，以此来确保稳定和可持续的水供应。这项战略要求从四个资源中取水使用：集水（收集雨水）、循环水、淡化水和进口水。

许多阿拉伯国家城市能够满足用水需求，是因为这项公共事业在政治上有很高的优先权。<sup>12</sup>城市政府通过增加供应、需求管理、储水和水淡化来提高供水保障。<sup>13</sup>

水问题。不过，据当地专家发现，被调查的城市中有三个认为供水是它们面临的主要难题，这三个城市是阿曼、巴士拉和赛依达（黎巴嫩）。阿曼的情况非常严重，每周只有一到两次供水。<sup>16</sup>在巴士拉，还有33%人口的用水需求未能得到满足。<sup>17</sup>居民经常抱怨水质问题（味道、气味和颜色）。<sup>18</sup>被认为能满足水需求的阿拉伯国家城市包括亚喀巴、多哈、穆哈拉格（巴林）、迪拜、科威特城和埃尔比勒。

## 道路基础设施的发展趋势

### Trends in road infrastructure

道路网络对于任何一个城市而言都是最珍贵的资产，因为它促成了人员和货物的流通。除了作为通行渠道，道路网络还形成了输送水、卫生设施和电力供应的主干基础设施网络。道路也有利于高效的机动性，这对任何城市的繁荣都至关重要。拥堵的道路和破旧的步行设施是发展中国家的城市中最普遍的交通问题（表 2.2.1）。联合国人居署的调查显示，大部分专家认为交

通拥堵是困扰着这些地区基础设施匮乏的主要形式，这阻碍了交通流动的自由，使出行令人厌烦且耗时——持有这样观点的专家，在各自地区分别为非洲96%，亚洲91%，拉丁美洲88%，阿拉伯国家80%。2010年，美国由于交通堵塞导致了巨大的经济成本，在生产力和燃料浪费方面损失了令人震惊的1010亿美元，或者说，平均每个通勤者损失了713美元<sup>19</sup>，而在毛里求斯，交通拥堵使该国的国内生产总值下降了1.3%。<sup>20</sup>

非洲城市的道路基础设施仍然很贫乏：在大多数非洲城市，道路所占土地面积不到7%，而在发达国家城市的这一比例占到25%~30%（见表2.2.2）。<sup>21</sup>例如，在金沙萨（Kinshasa）、坎帕拉（Kampala）和瓦加杜古（Ouagadougou），铺设路面的道路在所有城市道路网络中不足12%。在许多城市，道路网络几乎很少与城市同步发展：例如，杜阿拉（Douala）在过去的20年中，尽管人口翻番，车辆增加，城市蔓延，但是道路网络一直保持不变。<sup>22</sup>非洲城市道路基础设施的功能失调对机动性和繁荣都是巨大的挑战，也是道路堵塞的一个重要原因。非洲城市的专家中只有18.5%认为基础设施受到了系统的维护。

然而一些非洲国家已经采取一些创新的措施来增强机动性和解决交通拥堵。拉各斯在2008年3月引进了一套快速公交系统（BRT）。这套通勤者导向的系统提供快捷、舒适、划算的服务。目前第一期的BRT系统覆盖22公里的

表 2.2.1 当地专家观察：被调研城市中基础设施的匮乏情况（%）

Table 2.2.1 Infrastructure deficiencies as perceived by local experts in surveyed cities (%)

匮乏类型	非洲	亚洲	拉丁美洲和加勒比地区	阿拉伯国家	所有城市
道路拥堵	96.0	90.6	87.9	79.5	89.3
步行设施破旧	89.2	73.4	79.2	42.7	74.3
停电	86.1	58.2	58.8	59.5	66.5
洪灾	75.7	59.5	77.1	33.9	65.0
网络缓慢或无力支付	80.6	38.9	63.6	56.3	61.3
下水道泄漏	80.0	49.7	59.4	28.0	57.4
饮用水供应不足	73.3	40.5	55.0	36.7	53.5
厨房燃气或其他能源供应不足	55.6	29.2	31.7	14.2	34.6
电话线路不通畅	51.5	22.3	28.0	31.7	33.9

资料来源：联合国人居署城市监测处，政策调查，2011。 Source: UN-Habitat, City Monitoring Branch, Policy Survey, 2011.

交通走廊，每日运送20多万名乘客，比预想的翻了一番<sup>23</sup>。2010年7月，南非豪登省（Gauteng）发布了最先进的80公里时速的高速火车项目——豪登列车（Gautrain），共花费38亿美元建造，是非洲第一条高速城市火车，连接机场、约翰内斯堡和比勒陀利亚（Pretoria）。豪登列车的设计旨在减少道路拥堵，促进经济发展，并为民众提供替代性的出行方式<sup>24</sup>。豪登列车自2010年7月开始运营，正好赶上2010年足球世界杯大赛，运营线路位于桑顿站（Sandton站）和奥利弗·雷金纳德·坦博（O.R. Tambo）国际机场之间。它的第二期运营始于2011年8月，连接约翰内斯堡和比勒陀利亚。豪登列车在两个城市中穿梭只需要30分钟不到，而开汽车可能长达2小时。通过每天运输10万人，豪登列车有望降低主要高速公路上20%的小汽车交通量。<sup>29</sup>

**亚洲城市道路基础设施显著改善：**近年来，众多亚洲国家展开了雄心勃勃的道路开发和扩建计划。1997年，印度启动了黄金四边形（Golden Quadrilateral）高速公路建设，连接该国最大的城市——加尔各答、德里、孟买和金奈（Chennai）。东西公路走廊也在最近建成，这不仅改善

了城市之间的联系，也打开了内陆通道。在中国，各大城市已经成为大规模基础设施发展的前沿之地，重点建设新路网和地铁系统。城市道路网络在1990年到2003年之间增加了一倍以上，<sup>32</sup>极大地推动了城镇化和经济增长。

道路拥堵、破旧的步行设施，供电不足和洪水灾害是基础设施匮乏的主要问题，从而对城市的繁荣造成负面的影响。

非洲城市交通系统的一个显著特征是：政府在运营/管理公共交通领域的实质性缺席。私人公司是公共交通服务的主要供应商，常用的运营形式包括二手小巴士或微型巴士、拼乘出租车，最近则更多采用商业摩托车。<sup>25</sup>在科纳克里（Conakry，几内亚首都）、杜阿拉（Douala，喀麦隆城市）或金沙萨（Kinshasa，刚果首都）这类城市中，尽管步行交通占60%~70%的比重，但行人的需求几乎未予考虑。<sup>26</sup>

表2.2.2 非洲样本城市的路网特征

Table 2.2.2 Characteristics of the road network in selected African cities

城市	道路网长度 (km)	铺设路面的道路总长度 (km)	铺设路面的道路占所有道路比例 (%)	铺设路面的路网密度 (m/千人)	铺设路面的路网密度 (km/km <sup>2</sup> )
阿比让	2,042	1,205	59	346	2.1
阿卡拉	1,899	950	50	339	2.8
亚的斯亚贝巴	-	400	-	129	0.7
巴马科	836	201	24	167	0.8
科纳克里	815	261	32	174	2.3
达累斯萨拉姆	1,140	445	39	122	0.2
杜阿拉	1,800	450	25	237	2.4
基加利	984	118	12	170	0.2
坎帕拉	610	451	74	225	0.5
金加萨	5,000	500	10	63	0.1
拉各斯	-	6,000	-	400	1.7
卢萨卡	2,500	700	28	500	1.9
瓦加杜古	1,827	201	11	185	0.4
平均值	-	-	33	318	1.7

资料来源：Kumar and Barrett (2008, p.24)，卢萨卡的数值来源于当地为编写本报告所做的预研究。Source: Kumar and Barrett (2008, p.24); figures for Lusaka were obtained for the local study prepared for this Report.

在亚洲主要城市中，约11%的土地空间被用于道路，远低于美国城市20%至30%的普遍比例。<sup>27</sup>在印度城市中，这一比例依城市不同，在德里是21%，孟买是11%，而加尔各答（Kolkata）只有5%。<sup>28</sup>

在印度，在私人汽车日益增长之际，只有22%的城市居民出行使用公共交通系统<sup>30</sup>，大部分私人汽车集中在以下城市：新德里、孟买、加尔各答，这些城市仅拥有印度5%的人口，却拥有14%的在册机动车<sup>31</sup>。

然而，亚洲城市的交通基础设施供应并没有与其机动车或出行需求的增长相匹配。印度从1951年到2004年间，机动车由原来30万辆增长到3000多万辆，几乎翻了100倍。然而，城市路网系统的长度却只增长了8倍，从40万公里上升为323万公里<sup>38</sup>。在孟买、德里和金奈，出行需求年均增长率分别为5%、10%、7%，但是道路系统的供给只增加了1%<sup>39</sup>。

印度大多数城市缺少步行基础设施。联合国人居署的

北京、上海等城市，为了匹配空间的扩展，已将基础设施延伸到郊区。当前北京建设预算中的30%用于大容量公共运输<sup>33</sup>，上海则花费其GDP的10%用于基础设施建设，其中40%用于交通基础设施建设。新加坡被认为拥有世界上整合性最优且规划最周详的公共交通系统之一。此外，充足的设施为行人提供一个安全舒适的步行环境，提高了生活品质。

在亚洲，特别是中国和印度，大规模的经济增长刺激了汽车数量大幅度增加。这导致交通拥堵、空气和噪声污染、交通事故，也影响了该地区的能源使用。在印度，从2007年至2008年，客车辆数增加了900万，增幅

调查表明，海德拉巴和班加罗尔的当地专家认为他们当地这一类基础设施发展很差。这一状况使得行人被迫和高速运行的机动车在拥挤的道路上共行，造成了高比例涉及行人的交通事故——这一比例在德里是50%，孟买是80%<sup>40</sup>。在中国，大部分城市为行人和骑车人提供基础设施，使得涉及行人的交通事故死亡率较低，只占全部事故的25%<sup>41</sup>。然而近几年，中国城市的步行和自行车设施越来越少，无法满足日益增长的使用者需求。人们观察到：“越来越多的步行道和自行车道已经被拆除或变窄以容纳更多的机动车道。一些道路和街区现在禁止自行车交通。”<sup>42</sup>。

拉丁美洲和加勒比地区的机动化水平在发展中国家中最高，他们拥有的车辆数是撒哈拉以南非洲地区或亚洲地区的5倍，中东或北非地区的两倍左右。<sup>43</sup>该地区的机动化率从1990年的100辆/千人增长为2005年的155辆/千人，而到2008年已经达到169辆/千人。收入的增加，中产阶级的壮大，高度的城市化水平，本地汽车产业的扩张，以及低成本车辆的可用性，都成为推动拉丁美洲和加勒比地区机动化的主要力量。

因此，在该地区出现了严重的交通拥堵。联合国人居署的调查显示，大部分的当地专家（80%）认为他们各自的城市存在交通堵塞现象。圣保罗，作为时代周刊所认为的全球交通堵塞最严重的城市，它的情形更为罕见。2008年5月9日，交通堵塞在大圣保罗地区延绵超过266公里。<sup>44</sup>这一现象影响了所有民众，特别是穷人，而富人则在大都市区中依靠直升机在瘫痪的交通中通行。城市道路的拥堵造成该地区一年的经济损失高达22亿美元。<sup>45</sup>将时间花费在交通上同时也会影响生活品质，降低空气质量，导致交通事故，增加燃料消耗和温室气体的排放。

一些城市，例如布宜诺斯艾利斯、墨西哥城、圣保罗已经经历了公共交通份额的整体下降。在圣保罗，公共交通在所有出行中的份额从1977年的46%下降到1997年的33%，2011年再下降到29%。<sup>46</sup>在哈瓦那，公共交通的乘客总数从1991年的350万下降到2011年的54万。<sup>47</sup>在瓜达拉哈拉，私家车出行的比重从2000年的30%上升到2010年的50%，而公共交通使用者数量则从60%下降到30%。<sup>48</sup>在特立尼达和多巴哥的西班牙港，除了存在与私家车保有量相关的问题，尽管已经设定了一条畅通无阻的东西向巴士专线，使公共交通出行成为可能，公交使用量还是从1990年

的1630万人次下降到1998年的640万人次。<sup>49</sup>这些大幅下跌背后的因素包括公共巴士服务差，缺少可达性、路线和班次的信息；犯罪和安全问题；以及乘客到巴士站点/终点站需要步行较长距离等。

我们可以从表2.2.3中找到拉丁美洲城市可持续道路交通基础设施的指征线索。在这些被调查的城市中，公交专用道[常以快速公交系统（BRT）方式出现]总长度达到904公里，在总长高达42000公里的公交路网系统中只占2.2%。波哥大和库里蒂巴的公交专用道比例最高，在由各种公交出行形式构成的每条道路中占1.1%。以波哥大市为例，公交专用道占到了公交路网总长的6.4%。在波哥大以及库里蒂巴这两座城市，公交专用道是“千禧快速公交（Trans Milenio）”及快速公交系统的一部分，这一公交系统目前也成了世界范围内快速公交系统的典范。

在许多拉丁美洲城市，非机动车交通设施建设似乎

并没有很高的优先权。据联合国人居署的一份调查显示，大部分当地专家认为，除了法兰西堡（Fort-de-France）、桑托斯和麦德林这几个城市之外，其他城市的步行交通设施较差。这一点也能在表2.2.3中得到确认，库里蒂巴是其中唯一一座步行优先通道长度达到两位数（19公里）的城市。

阿拉伯国家城市的机动车保有量最高：在过去20年间，阿拉伯地区经历了惊人的机动车增长。2008年，该地区机动车总数达到了2670万辆，即在1997年到2008年之间年平均机动车增长率达到了4.2%。<sup>50</sup>至此

**政策：**各城市必须解决对城市繁荣造成负面影响的道路拥堵问题。

在拉丁美洲和加勒比地区，一项与城市机动化紧密相关的趋势是公共交通的份额减少。而这已经影响到较贫困家庭的机动化出行。

巴西库里蒂巴（Curitiba）：管状公交车站和时髦的现代公交车，这是该市整体交通系统的一部分。  
Curitiba, Brazil: a tubular bus station and sleek, modern bus, part of the city's integrated transport system. 版权所有：Paul Smith/Panos Pictures



**政策：**城市应  
该发展可持  
续交通的解决方案，以积  
极促进其全方位繁荣。

该地区成为发展中国家中机动车保有量比例最高的地区。例如在巴林、科威特、卡塔尔、阿拉伯联合酋长国和阿曼，每千人机动车保有量比例分别为509, 507, 724, 313以及225。<sup>51</sup>这一趋势背后综合了各种因素：包括地区石油驱动的经济蓬勃发展，给予私家车各种强有力的优惠政策，燃料补贴，提供更多的汽车金融服务，以及高效公共交通的匮乏等。

机动车的高比例导致了城市交通的长期拥堵。根据联合国人居署的调查，除了亚喀巴（Aqaba，约旦城市），大部分当地专家（超过75%）都认为他们各自所在的城市正在遭受城市交通长期拥堵的困扰。

迪拜可以作为“海合会（海湾阿拉伯国家合作委员会）”国家的城市典型。迪拜有超过100万辆汽车，其汽车保有量达到541辆/千人，已经超过了伦敦（345辆/千人）和纽约（444辆/千人）<sup>52</sup>。迪拜以机动车保有量年均12%的增长幅度，成为全球增长速度最快的城市之一，它由此成为中东地区最为拥堵的城市也就不足为怪了。在迪拜，上下班的通勤时间平均需要1小时45分钟，<sup>53</sup>这一拥堵情况导致每年约13亿美元的经济损失，约占其全城每年GDP总量的3.2%。<sup>54</sup>在阿曼，2009年的私家车保有量达到544974辆，年均涨幅10%，占其车辆总数的72%。<sup>55</sup>

阿拉伯城市的道路质量和维护状况与其他发展中国家相比较好。然而，即使有大量的路网建设投资，却仍然跟不上车辆数量的迅猛增加。在有些地区，人们出行除了驾驶私家车外别无选择，尤其是在那些尚无公交车通行的城郊地区。因此，提供驾车外的其他出行方式，似乎成为最可行的选择。在该地区已有多个城市正在朝这个方向努力。例如，迪拜的地铁系统自2009年开始部分投入运营，直至其2012年全部通行时，预计将减少30%的路面私家车数量。<sup>56</sup>2010年，大阿曼市启动了一项总投资额达1.75亿美元的快速公交系统建设项目，全长32公里，覆盖了3条繁忙的交通走廊；至其2012年完工时，系统运输能力将达到6000名乘客/小时。<sup>57</sup>

## 信息和通信技术（ICT）与城市繁荣

### Information and communication technologies (ICTs) and the prosperity of cities

在过去10年中，信息和通信技术的全球扩张是超乎想象的。例如，仅在手机领域，总用户数就从2001年的9.62亿增加到2011年的600亿——致使在全球范围内的手机拥有率达到867部/千人。<sup>60</sup>值得指出的是发展中国家的手机用户数占全球总数的75%以上。其他基础设施领域从未取得过如此惊人的增长。信息和通信技术的发展以及电信业的自由市场化，促进了财富的创造和经济的增长，城市也随之成了主要受益者。信息和通信技术促进了创新，提高了效率，提供了高效的服务，在城市的竞争力、生产力和繁荣中发挥了重要作用。绝大多数参与

表 2.2.3 拉丁美洲样本城市中公交、自行车和行人优先专用线

Table 2.2.3 Priority lanes for buses, cyclists and pedestrians in selected Latin American cities

大都会区	公交车道 ( km )	自行车道 ( km )	步行道 ( km )
贝洛奥里藏特	28	20.0	0.5
波哥大	85	291.3	2.4
布宜诺斯艾利斯	16	93.0	5.4
加拉加斯	0	14.0	2.2
墨西哥城	174	30.0	0.0
库里蒂巴	72	120.1	19.0
瓜达拉哈拉	0	0	2.5
莱昂	15	54.3	1.2
利马	34	59.0	1.7
蒙特维亚	0	8.4	1.0
阿雷格里港	43	0.0	0.7
里约热内卢	24	153.0	0.0
圣何塞	0	0	1.0
圣迭戈	113	112.8	5.5
圣保罗	301	40.2	7.4
总和	904	996.1	50.5

资料来源：安第斯开发公司(2010)，安第斯开发公司拉丁美洲城市机动性观测站。 Source: Corporación Andina de Fomento (2010). Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina, Corporación Andina de Fomento.

调查的专家将电信基础设施在各自所在城市中的发展等级评为“高度发达”或“发达”——这一比例在非洲为85%，亚洲为96%，拉丁美洲和加勒比地区为86%，阿拉伯国家则是90%。

在非洲，自2001年以来，手机连接总数年均增长达到30%，到2011年已经覆盖了超过全非洲60%的人口。<sup>71</sup>在亚太地区，手机连接数从2005年的8.24亿人增加到2011年的30亿人，使该地区成为世界上最大的手机市场。<sup>72</sup>在拉丁美洲和加勒比地区，手机连接数在过去四年内增长了13%，在2011年达到6.32亿人。<sup>73</sup>在中东，手机连接数也同样呈现显著增长，从2007年的1.77亿增加至2011年的3.34亿。<sup>74</sup>

非洲城市的信息和通信技术状况：与发达国家在固定电话投资之后转向手机网络相比，非洲地区的手机已经一举超越了固定电话<sup>75</sup>。在阿布贾、阿克拉、达喀尔、拉各

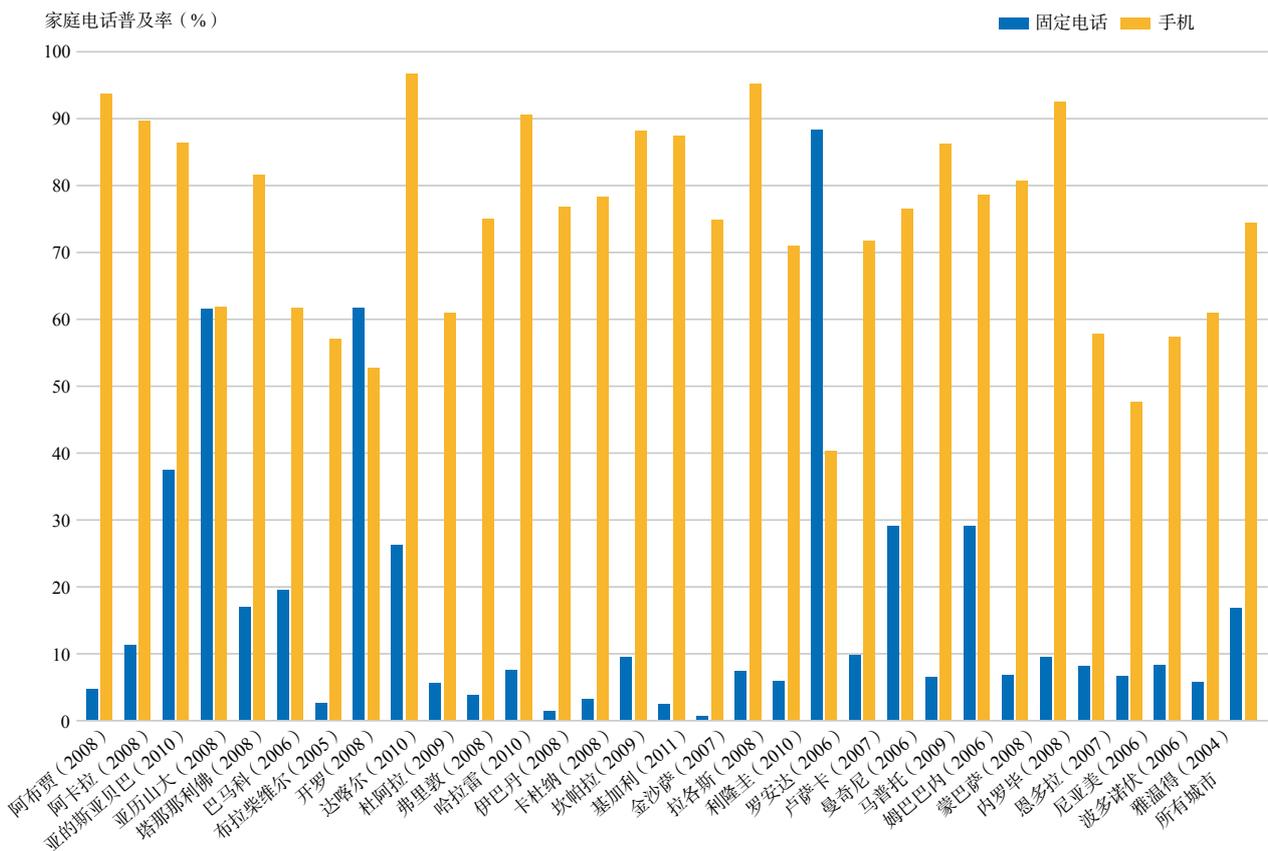
许多阿拉伯城市的公共交通系统建设不足。例如，在贝鲁特，只有不到10%的出行者选用公共交通出行<sup>58</sup>；在阿曼，这个比率是14%。<sup>59</sup>

斯、罗安达和内罗毕，超过90%的家庭拥有自己的手机，即使在手机拥有率较低的城市，这一比例也不会低于50%（见图2.2.3）。在几乎所有城市，手机数量都超过了固定电话。在金沙萨，拥有手机的家庭是拥有固定电话的119倍。在拉各斯、哈拉雷、坎帕拉和蒙巴萨，拥有手机的家庭是固定电话的12倍。

除了促进联系与沟通，手机网络也成了经济增长的催化剂，预计平均每年为非洲的经济贡献56亿美元，合3.5%的GDP<sup>76</sup>，同时提供500多万个就业机会。手机业务的增长还带来许多创新应用程序，最值得一提的莫过于基于手

图 2.2.3 非洲案例城市的通信基础设施状况

Figure 2.2.3 Telephone infrastructure in selected African cities



资料来源：联合国人居署城市观测站数据库，2001。  
Source: UN-Habitat Global Urban Observatory Database, 2011.

## 专栏2.2.2 手机为穷人提供银行服务

## Box 2.2.2 When cellphones provide pro-poor banking services

M-PESA<sup>①</sup>是一款基于手机的便利银行转账的服务。在肯尼亚有超过1500万的用户，<sup>61</sup>为超过70%的成年人提供银行服务。<sup>62</sup>对于所处地区的银行不营业的人们，这个系统尤为适用。比如，内罗毕的最大贫民区基贝拉（Kibera）没有一家银行分支机构，但却有40家M-PESA经销点。<sup>63</sup>约26%的用户通过自己的手机来储蓄。<sup>64</sup>此外，这个系统给予妇女更多权利，使她们前所未有地具备了储蓄和管理自己的钱财的能力。<sup>65</sup>随着时间推移，M-PESA逐渐从单纯的汇款系统进化成了公司、非政府机构、学校和医院能够收取和支付款项的平台。

2010年，M-PESA的17653个<sup>66</sup>经销点创造了3万多个<sup>67</sup>工作岗位。截至2011年9月，经营中的经销点约有3.2万个。<sup>68</sup>该系统覆盖范围的广度足以使城市用户汇款给他们在农村地区的亲属。在汇款方面，M-PESA在当地完成的交易数量比西联汇款（Western Union）在全球范围内的还要多。<sup>69</sup>从投入使用至2011年3月，当地通过M-PESA完成的交易额达到了90.98亿美元。<sup>70</sup>

手机的银行服务。其中最成功的服务就是M-PESA，它革新了肯尼亚资金转账服务，并为贫民的普惠金融<sup>②</sup>作出了贡献（专栏2.2.2）。

① M-PESA，M代表移动（mobile），pesa在斯瓦希里语（肯尼亚官方语言）意为“货币”，“M-PESA”即为“移动货币支付”。

② 普惠金融（financial inclusion）是一种能够有效、全方位地为社会所有阶层和群体提供服务的金融体系，主要任务就是让列于正规金融体系之外的农户、贫困人群及小微企业，能及时有效地获取价格合理、便捷安全的金融服务。中国的“普惠金融”在党的十八届三中全会上，第一次正式写入党的决议。（来源：李国华.“普惠金融”是怎么回事[J].求是，2014.02.01.）

亚洲城市的信息和通信技术状况：手机在该地区也呈现出显著扩张的态势。印度的四个主要城市——德里、孟买、加尔各答和金奈——手机连接率分别为138%、112%、102%和143%。<sup>77</sup>在新加坡，电信基础设施建设非常完备。2010年新加坡家庭固定电话普及率为103%，手机普及率为144%，并且有82%的家庭连通了互联网。<sup>78</sup>

在亚洲，信息和通信技术产业创造了485亿美元的经济效益，合国内生产总值2.7%，是区域经济增长的主要来源；不仅如此，还直接或间接地创造了1140万个就业机会——每一家手机运营商每产生一个直接就业机会，就会相应产生8个额外的间接就业机会，<sup>79</sup>故而手机产业所扮演的主要角色在于缓冲该区域经济的衰退问题。

要说哪个城市能成为亚洲信息通信技术的代名词，那就一定是班加罗尔。该城经常被称为印度的硅谷或亚洲的IT枢纽，它拥有印度信息通信技术领域的主导产业链，也是世界第四大产业链，占据印度软件出口额的35%<sup>80</sup>，雇用了全印度1/3的信息通信从业人员<sup>81</sup>。班加罗尔已发展成为高科技研究和生产中心；在印度开设分公司的国际IT企业，有80%在班加罗尔设有研究和开发中心。<sup>82</sup>2007年，超过500家大型国际公司在班加罗尔设有营业点，包括惠普、戴尔、IBM和埃森哲（Accenture）。<sup>83</sup>信息和通信现在已被证实为该市经济最有活力的产业；IT公司的数量从2000年的782家增加到了2010年时的2156家，增幅达176%。<sup>84</sup>

拉丁美洲城市的信息通信技术状况：手机的使用在该地区极为普遍。巴西、智利、巴拿马、巴拉圭的都市区具有最高的连接率，并且至少有80%的家庭拥有手机<sup>85</sup>。在墨西哥的一些主要城市，手机拥有率介于66%至84%之间。与非洲和亚洲相比，拉丁美洲城市的固定电话线路较为发达。例如，墨西哥主要城市中，41%至68%的家庭拥有固定电话。手机产业依然为区域经济带来了极其显著的贡献：2010年，产生的经济效益达到区域GDP的1.7%（合820亿美元）。与此同时，手机连接率的增长也促进了人均GDP的增长，但这一影响并非呈线性关系，当增长接近于饱和时，影响也开始逐渐减弱。手机产业对区域公共财政也作出了不少贡献，致使地方政府在2010年从税收和监管费中获得480亿美元的经济收益，<sup>86</sup>并同时创造了超过150万个工作机会。

阿拉伯国家城市的信息通信技术状况：在阿拉伯国家，尤其是在“海合会”国家，手机的普及率极高。其中

普及率超过100%的城市就有多哈、迪拜、科威特城、马斯喀特和利雅得（其中迪拜的手机普及率全球最高，平均100名居民拥有超过200个手机）。这些国家都纷纷投资专用的信息通信技术产业园，极大地促进社会经济增长，从而将依赖于石油的经济发展体系向多样化的知识经济体系转型。像迪拜、多哈、科威特城和马斯喀特这些城市，都采用信息通信技术建立电子政务平台。这就使得政府服务直接在线可及，也使这些城市能够通过开发交互式网站或交易网站，整合协调政府各部门之间的功能，从而减少了官僚机构作风，大大提高了政府机构的整体运作效率。由此，信息通信技术产业在这些区域的经济发展中扮演了极为重要的角色。如在阿联酋，信息通信技术产业贡献的国内生产总值，从2007年的4.1%增长至2010年的5.3%，目前该行业从业人员已超过11500人。<sup>87</sup>

## 基础设施开发与城市的繁荣

### INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT AND THE PROSPERITY OF CITIES

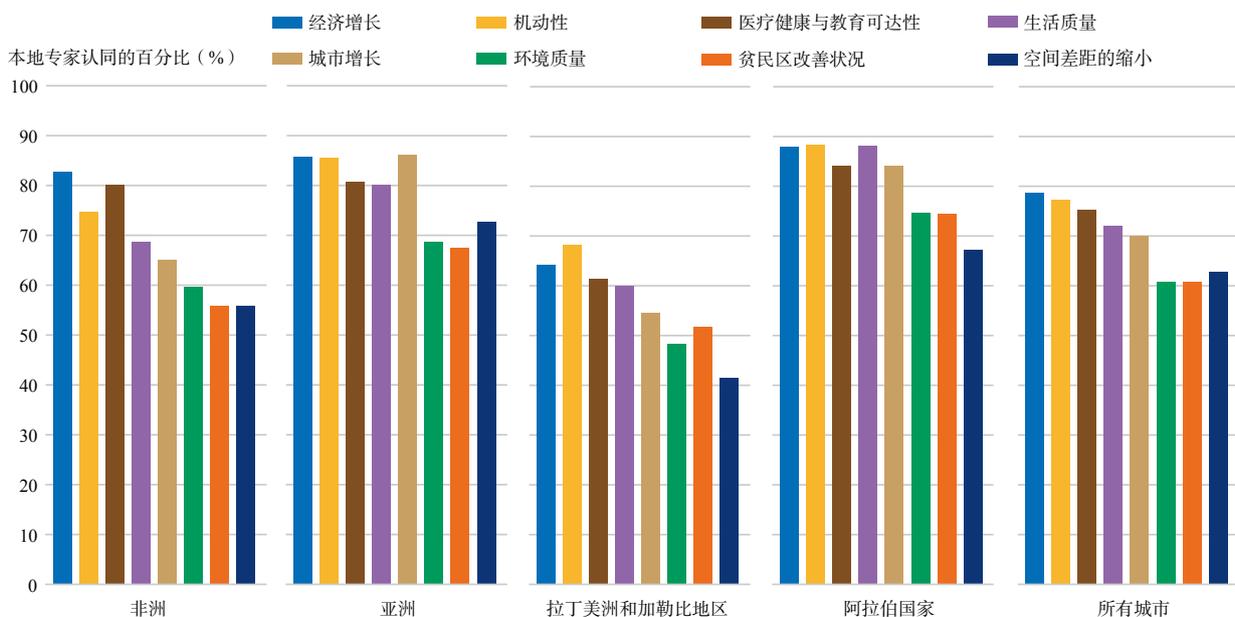
充足的基础设施对于城市繁荣的具体贡献可以明确定

义，但必须记住的是，两者通过各种方式相互联系也相互作用。根据参与联合国人居署调查的专家观察，基础设施对于城市繁荣的积极影响如下（按重要顺序排序）：经济增长，促进机动性，医疗与教育可得性的改善，生活品质的改善，引导空间扩展，环境品质，贫民区条件的改善，减少贫困和空间分异。这些贡献在上述四个地区的状况可参考图2.2.4。

**经济增长：**基础设施在经济增长中起着至关重要的支持作用。同时值得强调的是反之亦然，即经济增长通过生产力的提高以及税收的增加，也同样惠及基础设施。来自联合国人居署的一份专家调查认为，经济增长是附加于基础设施的最重要收益，从而间接推动城市的繁荣（图2.24）。这一发现验证了此前在区域层面的一些研究，确认了原先只是凭借直觉判定的基础设施建设于经济增长的积极作用。在1990年与2005年之间，基础设施的改善为非洲的人均经济增长贡献了1%，为亚洲贡献了1.2%。<sup>88</sup>在非洲，最大的经济增长贡献来自于电信业，其次是道路建设。在拉丁美洲，基础设施建设对于经济增长同样有着显著的积极影响，尤其是通信、交通及能源等领域的贡献远远大于那些非基础设施建设方面的资本影响。<sup>89</sup>

图 2.2.4 基础设施对城市繁荣的贡献

Figure 2.2.4 Contribution of infrastructure to the prosperity of cities



资料来源：联合国人居署城市监测处，政策调查，2011。

Source: UN-Habitat, City Monitoring Branch, Policy Survey, 2011.

**促进机动性：**持续的有针对性的交通和基础设施投资是为城市带来繁荣的主要因素之一。通过高效的大容量运输系统产生的城市内部和城市之间的无缝移动是城市健康运行和繁荣的至关因素。而那些由于可持续交通政策而拥有高质量机动性的城市，其在城市繁荣的各维度收获了巨大收益。以波哥大和库里蒂巴为例，快速公交系统有效提升了城市生活品质。在波哥大，快速可靠的交通运输系统每天运载超过140万乘客，同时不断减轻交通阻塞。<sup>90</sup>每日通勤时间减少了34%，交通事故死亡率的下降不小于88%，温室气体排放年均减少134011吨。对于库里蒂巴而言，70%的通勤者由于使用快速公交系统上下班，年均小汽车使用量有效减少了2700万辆次。和巴西另外8个类似大小的城市相比，库里蒂巴的人均燃料消耗量比这些城市少30%，因此也显著地减轻了空气污染。库里蒂巴的快速公交系统每天服务超过130万乘客，而只收取他们总收入的10%用于支付运输费用，这些费用只占国家平均交通支出的极小一部分。<sup>91</sup>在拉各斯，快速公交系统吸引了大量热情的赞助人，而这些人一开始是拒绝投资公共交通的。<sup>92</sup>快速公交系统使出行平均费用降低了30%，平均通勤时间减少了40%，等待时间比过去减少了35%。不仅如此，因快速公交系统产生

的直接工作机会达到1000个，而非直接的工作机会达到50多万个。

**健康医疗与教育的可达性：**基础设施建设使得人们能够更便捷地获得医疗和教育服务，而这些又都是人类发展过程中必不可少的组成部分，同时也是联合国千年发展目标的重要特征。健全的医疗体系带来学习更出色的孩子以及工作更有效的成年人——这都是任何城市在短期及长期发展中最主要的资本。教育对权利的授予也至关重要，以减少贫困和增强生产力。更健康的城市，教育程度更高的劳动力，才能带来更高的生产力，使得城市更具备竞争力。在伊斯坦布尔以及墨西哥城这样的大都市地区，已有证据证明低技术的劳动人口会阻碍生产力的发展。<sup>93</sup>在贫困街区提供医疗和教育设施，将有助于消除社会的不平等。

**提高生活品质：**基础设施可以通过各种方式提高生活品质，包括：加强安全和保障，尤其是对青年和妇女的安全和保障；通过扩大公共物品的供应，提高城市的吸引

玻利维亚的奥拓 (Alto)：拥堵的道路系统给生产力和生活质量带来了负面影响。  
Alto, Bolivia: Congested road systems negatively impact productivity and quality of life. 版权所有：Eduardo Lopez Moreno



力。为青少年提供培训、体育和娱乐设施，不仅会使城市更富吸引力，也将引导那些对社会具有一定危险可能性的人群积极地参与进来，从而降低犯罪与偏激行为的发生率。在金斯敦（Kingston，牙买加城市）圣安德鲁区，一座新建的“和平公园”为该地区的青少年提供了全新的娱乐机会，伴随而来的即是该地区犯罪率的降低。<sup>94</sup>包括街道在内的公共空间，如以这样的方式重新规划和设计，可以有效提高妇女的安全和保障。

**引导空间扩展：**基础设施可以引导城市空间扩张，促进城市更紧凑的发展以及不同用地的整合。紧凑的城市形态从以下四个不同方面被认为是高效、包容和可持续的：（1）基建费用便宜；（2）服务和设施可达性提高；（3）城市贫民的生计得到加强；（4）社会隔离程度较低。此外，高密度使城市可以享受聚集经济的优势，而聚集经济是繁

**政策：**基础设施的供应必须考虑妇女的需求。

荣的关键。新加坡是一个紧凑型城市的典型，大量的高密度住宅及商业开发紧密围绕在众多运输节点周围。

**环境品质：**许多发展中国家的城市都被定

性为供水不足或水处理卫生条件低下。这两项基础设施的建设对于环境状况的改善——创造干净而无污染的城市环境——是生死攸关的大事。除此之外，防洪基础设施的建设可保障城市地区免受水土流失、洪水、山体滑坡等灾

害。城市环境品质的改善，尤其是贫民区及流动人口集聚地的环境改善，能够有助于减少病患及死亡，提高生产力，改善居民生计，降低贫民阶层的脆弱性。在阿根廷，得益于供水状况及水质的改善，贫困人群儿童死亡率已经下降了14%，极端贫困人群的死亡率下降了26%。<sup>95</sup>对于女孩而言，供水状况的改善使得她们的入学率及成绩都大大提高，因为她们不需要整天把时间花在取水运水上。

**改善贫民区的条件和减少贫困：**基础设施通过改善贫民区的条件和减少贫困，可以促进城市的繁荣。向道路、供水、卫生和电力提供足够的基础设施，能够借助提高环境品质为主要收益，减轻贫民区居民的医疗负担。由于认定贫民区的条件包含缺水、缺乏卫生设施等因素，非正规人口转化为正规人口的过程中，基础设施的供应会起到重要作用。<sup>96</sup>

**减少空间分异：**基础设施可以减少空间分异性，尤其是在杂乱无序、缺乏监管和极其缺乏服务设施的城乡结合部。基本的基础设施及相关服务的供应需要长期致力于改善这些外围地区居民的生活质量。正是由于公共交通经常难于到达这些地区，所以更应先建设那些连通性的基础设施，才能将它们整合到城市的构架中来。

**政策：**获益的社区必须充分参与基础设施的设计、供应和维护。

## 注释：

- 1 Choguill, 1996; Teriman et al., 2010.
- 2 Cooper, 2010.
- 3 Spector, 2011.
- 4 Lall et al, 2010.
- 5 Fay and Morrison, 2005.
- 6 Foster and Briceno-Garmendia, 2010.
- 7 Toteng, 2008.
- 8 General Electric Power and Water, 2010.
- 9 Belliapa, 2011.
- 10 Harris, 2008.
- 11 Belliapa, 2011.
- 12 However, the region is the least provided in the world, with just 1.4 per cent of the planet renewable freshwater (Roudi-Fahimi et al, 2002).
- 13 The Arab State's Region is host to 65 of the world's 100 largest desalination plants (Pacific Institute, 2011).
- 14 Latin American Herald Tribune, 2011.
- 15 López, 2011.
- 16 Shabou et al, 2011.
- 17 Karim, 2011.
- 18 Takechi, 2010.
- 19 Schrank et al, 2011.
- 20 African Economic Outlook, 2011.
- 21 Kumar and Barrett, 2008.
- 22 Kumar, 2011.
- 23 Lagos Metropolitan Transport Authority (n.d) *Bus Rapid Transit*, <http://www.lamata-ng.com/brt.htm>
- 24 Railway-technology.com (n.d) Gautrain rapid rail link, South Africa, <http://www.railway-technology.com/projects/gautrain/>
- 25 In 2007, Lagos had over 100,000 minibuses and 200,000 commercial motorcycles directly employing 500,000 people (Kumar, 2011).
- 26 Kumar and Barrett, 2008.
- 27 World Bank, 2002.
- 28 Pucher et al, 2007.
- 29 OSEC and Rainbow Unlimited GMBH, 2010.
- 30 HPEC, 2011.
- 31 Uddin, 2009.
- 32 The network increased from 95,000 to 208,000 km from 1990 to 2003 (Pucher et al, 2007).
- 33 McKinsey Global Institute, 2009.
- 34 Uddin, 2009.

- 35 Beijing Traffic Management Bureau, 2010.  
36 *Ibid.*  
37 HPEC, 2011.  
38 Uddin, 2009.  
39 Pucher et al, 2007.  
40 Pucher et al, 2005.  
41 Pucher et al, 2007.  
42 *Ibid.*  
43 Estimated from World Bank (2011)  
44 de la Torre et al, 2009.  
45 Canassa, 2008.  
46 Vicentini, 2010; Luoma et al, 2010.  
47 Coyula, 2011.  
48 Perez, 2011.  
49 Leung, 2009.  
50 ESCWA, 2009.  
51 World Bank, 2011.  
52 Shariff, 2007; Raouf, 2009.  
53 Gulf Talent, 2007.  
54 Shariff, 2007.  
55 Shabou et al, 2011.  
56 Raouf, 2009.  
57 Al-Rawashdeh, 2011.  
58 Kollock, 2010.  
59 Shabou et al, 2011.  
60 International Telecommunication Union, 2010.  
61 Safaricom, 2011.  
62 IMF, 2011.  
63 Morawczynski and Pickens, 2009.  
64 Finaccess, 2009.  
65 World Bank, 2010.  
66 Vaughan, 2010.  
67 Safaricom, 2010.  
68 Safaricom, 2011.  
69 IMF, 2011.  
70 Safaricom, 2011.  
71 GSM Association, 2011a.  
72 GSM Association, 2011b.  
73 GSM Association, 2011c.  
74 GSM Association, 2011b.  
75 Aker and Mbiti, 2010.  
76 GSM Association (2011a) *Africa Mobile Observatory 2011*, GSMA, London  
77 Philip, 2009.  
78 Centre for Livable Cities, 2011.  
79 GSM Association, 2011b.  
80 Greater Bangalore Municipal Corporation ( n.d) *Bengaluru City Profile*, <http://bbmp.gov.in/>  
81 Government of Karnataka (n.d) *Bangalore Urban: the Silicon Valley of India*, from <http://advantagekarnataka.com>  
82 Government of Karnataka, 2008.  
83 BBC, 2007.  
84 Government of Karnataka, 2011.  
85 Fernández-Ardèvol, 2010.  
86 GSM Association, 2011c.  
87 Telecommunications and Regulatory Authority, 2011.  
88 Calderón, 2008.  
89 Calderón and Servén, 2003.  
90 Hidalgo, 2008.  
91 Goodman et al, 2006.  
92 World Bank, 2009b.  
93 OECD, 2006.  
94 UN-Habitat, 2007.  
95 Galiani et al, 2005.  
96 Gulyani and Bassett, 2007.



图片版权所有：Philip Lange/Shutterstock.com

### 2.3 生活质量与城市繁荣 Quality of Life and Urban Prosperity

两千多年以来，生活质量一直是哲学讨论的一部分：抽象术语、比喻、解释，理论立场随着时间演变而呈现出不同的视角，从思想领域逐渐转移到城市发展议程。

现如今，没有人会怀疑生活质量是城市繁荣的本质。生活质量的概念正越来越多地被决策者、从业人员和城市居民所使用。尽管所有人都认同这一概念的重要性，但同时也必须承认，在概念背后有各种各样的不同内涵。人们一直致力于确定一个政策导向的定义，但是在城市领域，生活质量的本质却依然不够清晰。虽然存在着不同的看法和理解，发达国家和发展中国家对于这一概念的最基本认识是十分相近的。生活在雅加达（Jakarta）、那不勒斯（Naples）、洛杉矶和波哥大的人们在很大程度上都会关注类似的问题，如：体面的就业、物质福利、美满的家庭生活和健康的身体。虽然具体到某个人或某些特殊境况下的人群可能会认为这些因素的某一项更加重要，但是诚如法国政府经济发展与社会进步度量委员会（French Government Commission on the

Measurement of Economic Performance and Social Progress）的报告（2009）所指出的，这些因素构成了“赋予生活以价值的最重要特征”<sup>2</sup>。

生活质量往往和人们所能获得的各种机会、人们对生活的意义与目的的认识，以及人们在多大程度上享受各种机会联系在一起<sup>1</sup>。

#### 生活质量的测度

#### MEASURING QUALITY OF LIFE

近来，对生活质量的关注重点从定义转向了科学测度。对诺贝尔经济学奖得主阿玛蒂亚·森（Amartya Sen）而言，生活质量取决于个人所能拥有的各种机会，以及他们从这众多机会中进行选择的自由<sup>3</sup>。其他概念性的测度方法多以主观幸福感的概念和福利经济学的观点为基础<sup>4</sup>。对生活质量进行主观性测量建立在这样的基本假设基础之上，即个人是对自身生活条件的最佳判断者，他们能够“对社会变化的关键组成部分——普通市民的价值观、信仰和动机——提供有价值的信息”<sup>5</sup>。《世界价值观调查》（World Values Survey）对生活质量进行了非常全面的主观测度，反映了全球54个国家的个人信仰和价值观。这一调查针对宗教、性别角色、工作动机、民主、善治、社会资本、政治参与、对其他群体的包容性、环境保护和主观幸福感等问题开展了标准化问卷<sup>6</sup>。最近的生活质量测度则结合了主观和客观的方法。2003年，欧洲环境署（European Environmental Agency）针对欧盟25个成员国，进行了8个领域的个人生活情况调查，包括经济情况、住房和就业、工作与生活的平衡、健康、主观幸福感和对生活质量的感知等<sup>7</sup>。国际人力资源咨询公司——美世（Mercer）更加关注外籍人士的生活质量，他们所提出的评价标准包括消费品的供应、经济环境和自然、政治、社会环境，以及娱乐设施等<sup>8</sup>。同样关注商业领域的《经济学人》信息部（the Economist Intelligence Unit）也设计了一个涵盖9项因素的生活质量指数，包含物质福利、健康、政治稳定和安全、家庭生活、社会生活、社会性别平等、政治自由、气候和地理环境以及工作安全<sup>9</sup>。

## 生活质量：城市繁荣的多维度集成

### QUALITY OF LIFE: A SYNTHESIS OF ALL DIMENSIONS OF PROSPERITY

生活质量支撑着城市的功能性。这一概念是所有政策和行动的交汇点<sup>10</sup>，综合了城市繁荣的各个方面。如果一个城市能够推动就业岗位和经济的增长，生活质量就会提高；通过设计更好的建筑和公共空间，提供有吸引力的、安全的、干净的和可逗留的环境，也能够提高生活质量；提供足够的公共交通，不管是对使用者还是非使用者，都可以提高他们的生活质量；提高教育质量，提供良好的医疗服务，将在可预见的未来保障居民的生活质量；减少环境资源的消耗，提高能源使用效率，也同样能提高生活质量。

在联合国人居署的调查（2011）中，专家们总体将自由生活和工作的安全性、良好的教育质量、充足的带有基本服务的居所、有意义的职业和体面的收入，作为推动生活质量和城市繁荣的最重要的评价因素。

在欧洲，一项针对75个城市居民的生活质量感知调查（2010）认为，“对城市最重要的三个议题”分别是教育设施、就业增长/失业率降低，以及医疗服务的便利性和水平，其他七个可选项分别是社会服务、住房水平、空气污染、噪声、公共交通、基础设施和安全性<sup>11</sup>。

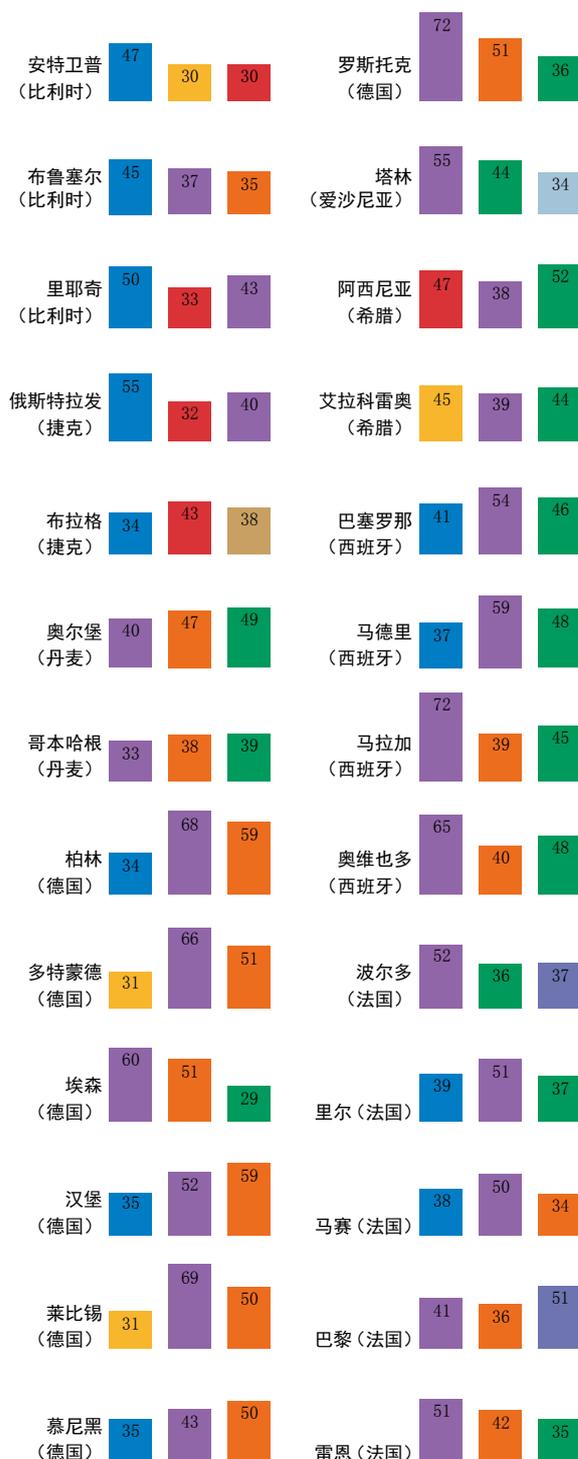
正如发展中国家和发达国家的专家和市民们所理解，城市生活质量是一个含义很广的概念，它包含了一系列要素，例如经济发展、居住水平、物质进步以及个人和集体的幸福等，这些都是繁荣的重要组成方面。

来自50个国家的专家们认为，生活质量对于推动城市繁荣的重要性仅次于基础设施发展。

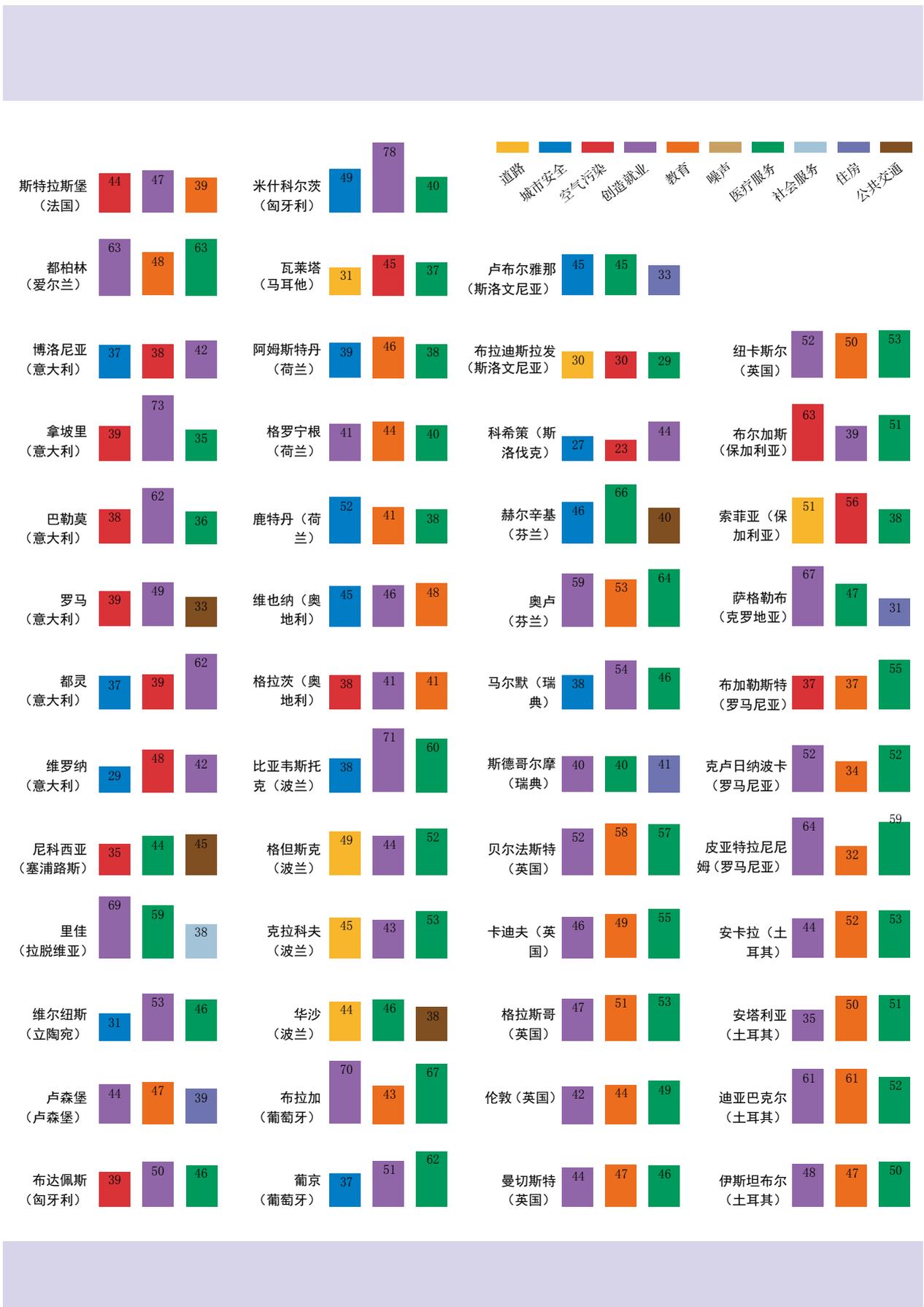
**政策：**所有城市都应当推动公共交通、绿地、公共空间等公共物品，以及安全和安保、政治参与等“城市公共资源”的供给，从而提高生活质量，让市民共享城市的繁荣。

图2.3.1 城市最重要的问题（三个提及最多的方面）

Figure 2.3.1 Perceptions about cities' most important problems (three most mentioned issues)



资料来源：欧洲委员会区域政策总局，2010。  
Source: Directorate-General for Regional Policy, European Commission, 2010.



## 将生活质量当做一个副产品

### Treating quality of life as a by-product

联合国人居署的调查显示，城市越致力于提高生活质量，其所带来的影响和机会也越广泛。对生活质量的重视程度与具体政策设计的可能性之间具有十分明显的关系。可惜，相反的情况也同样成立。许多城市将生活质量当作副产品或政策干预的“连带效应”。即便是一些在与繁荣相关的某些方面表现很好的城市，他们也不能提供更高的生活质量。阿比让（Abidjan）、达喀尔（Dakar）、达累斯萨拉姆（Dar es Salam）和坎帕拉（Kampala）很好地说明了这种情况：它们的“城市繁荣指数”处于中下等水平，但是生活质量的排名却很低。这说明生活质量绝不能被视为城市政策议程的间接组成部分。

一些研究表明，生活质量的各种决定因素之间具有复杂的相互作用和不同的因果关系。有时候，单方面推进某个因素会对其他因素产生意想不到的决定性影响，例如，

优先考虑经济发展会导致对环境的负面影响。在一些情况下，这些决定因素之间的正面联系很明显，比方说绿色开放空间有利于人们的健康。而另一些情况下，它们的关系又不

社会公平和生活质量密切相关。实际上，旨在扩大社会福利的政策和行动在很大程度上依赖于政府的政治意愿以及民间组织的参与程度，特别是民间组织在主张、维护和争取公众权利时的自主权。

**政策：**那些只注重经济发展和提供非公共商品型服务的城市，可能会使城市贫民、移民、少数民族和其他弱势群体无力支付更好的服务，降低他们享受生活质量的可能性。

那么明显，比如个人的住房选择可能带来环境影响，并以不同的方式影响生活质量<sup>12</sup>。很多时候，城市并没有认清这些相互作用之间的复杂性，而是假设这些相互关系始终是积极的。亚洲和阿拉伯国家的一些城市的经济正在快速增长，将重点放在基础设施建设，以推动生产率和收入的增长，并认为这些从长远来看将会提高生活质量。一般来说的确如此，因为经济增长增加了购买力以及对商品和服务的需求，如教育、娱乐、金融服务和住房等，这不仅能够创造新的就业机会，而且有助于提高生活质量。但如果这些基础设施无法被穷人使用，其所带来的影响就可能是负面的，并继而影响到生活质量。

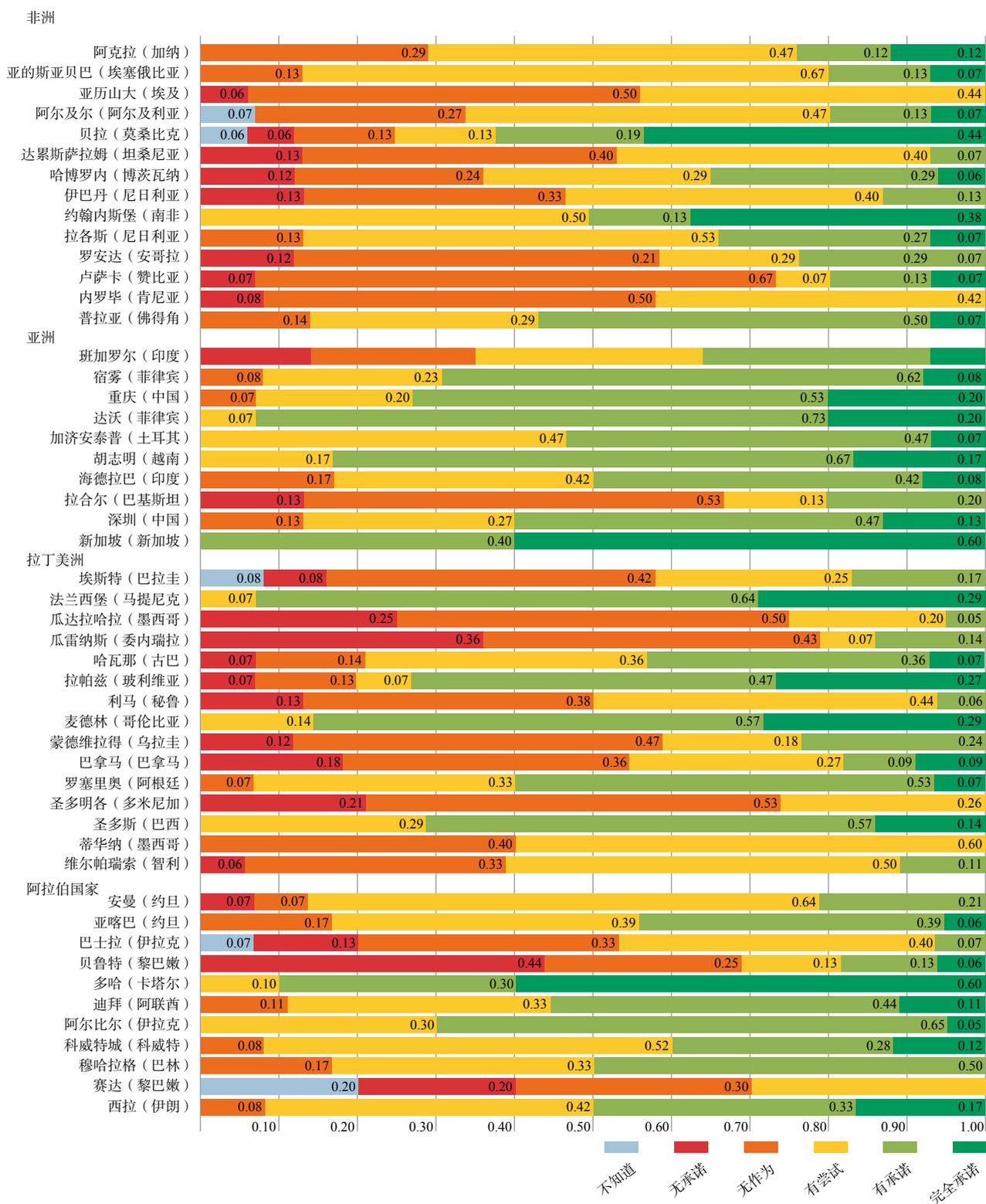
然而，联合国人居署的政策分析显示，调查中绝大多数发展中国家的城市并没有提出明确的政策、行动和可靠程序以提高全民的生活质量。就这一点来说，亚洲的新加坡、达沃（Davao）、胡志明（Ho Chi Minh）和重庆，拉丁美洲和加勒比地区的法兰西堡（Fort-de-France）和麦德林（Medellin），阿拉伯地区的多哈（Doha）对于生活质量的支持受到了专家们的高度赞扬，除此之外，专家们对其他42个城市持并不乐观的态度。他们发现，由于缺乏足够的财政资源、训练有素的工作人员和政治意愿，大多数城市的公共管理低效，对出台具体的政策以提升生活质量缺乏动力。

可达性、环境可持续和健康：丹麦哥本哈根的自行车专用道  
Accessibility, environmental sustainability and health: cyclists on dedicated cycle lanes in Copenhagen, Denmark. 版权所有：Anne-Britt Svinnet/Shutterstock.com



图2.3.2 专家观察：提高生活质量的承诺

Figure 2.3.2 Perception of experts regarding their city's commitment to promoting quality of life



资料来源：联合国人居署城市监测处，政策调查，2011。

Source: UN-Habitat, City Monitoring Branch, Policy Survey, 2011.

### 专栏2.3.1 生活质量——城市“繁荣之轮”的“轮辐”和“轮毂”

#### Box2.3.1 Quality of life – the ‘spokes’ and the ‘hub’ of the Wheel of Urban Prosperity

##### 生活质量与生产力

生产力和生活质量的联系日益增多。技术工人和优秀人才将涌向并集聚在有高质量生活的宜居城市，企业也会纷纷效仿。咨询公司根据“美好生活”要素对城市进行排序，帮助企业和个人作出明智的选址决定。作为生活质量的一个主要组成要素，丰富的人力资本吸引公司在城市内形成集群，以利用这些劳动力资源。那些经过良好规划设计，拥有步行友好的区域、自行车道、混合利用的土地和充足公共物品的城市环境，能够吸引人们和企业；反过来，这些人和企业又为社会设施和公共物品的改善带来了资金。越来越多的城市领导者将对教育和公共资源和公共物品的投资作为生活质量的一部分。相反地，那些不投资于生活质量的城市，往往都有环境卫生糟糕、教育程度低、机动性有限及城市贫困人口边缘化等特点，这些都导致生产效率低下。

##### 生活质量与基础设施建设

一个城市的繁荣与否在很大程度上取决于基础设施。交通、电力和通信等物质设施促进了经济发展、工业化、贸易和劳动力的流动性。供水、环卫和污水处理，以及教育和医疗设施，对生活质量都有直接影响。所有这些类型的基础设施连接了人与人、商品和市场、工人和工作、家庭和服务，以及农村地区的穷人和城市中心——这一连接过程对于促进经济增长、减少贫困和增加整体福利十分关键。今天，越来越多的城市正在推进雄心勃勃的举措，通过扩大和改善基础设施来维持经济增长、为人口下降做准备、应对气候变化问题，或者减少贫民窟的产生。相反，欠发达的基础设施使生活变得更艰难和更昂贵，落后的基础设施阻碍了工业、贸易和投资的发展并减少了竞争，而且还造成空气污

染，时间浪费、燃料和安全成本，产生噪声和更多的温室气体排放。

##### 生活质量与公平

生活质量和公平由进步和发展构成。当一个城市有大量人口处于被排斥或是赤贫状态，当一个城市的大部分人口无力承受基本的商品或服务而少数人却生活优裕的时候，这个城市绝不是繁荣的。只有那些致力于改善在资源和机会的分配、法律的实施、管理机构的规则和关系、公共物品的获取等方面实现公平的城市，才有可能实现共同繁荣和生活质量的提升。一个更加公平的城市能够促使人们参与民主进程、并以更加坚决的态度参与到文化和政治生活。社会参与和政治话语权所带来的好处能够继续扩展到其他领域，如医疗卫生/就业和城市环境。

##### 生活质量与环境可持续

环境条件直接影响人们的生活质量。它们直接地（空气、水污染、噪声）和间接地（气候变化、生物多样性）影响人们的身体健康。管理良好的城市公共资源和公共物品能改善环境条件和生活质量。相反地，追求短期生活质量的意图可能会损害长远的可持续发展目标，并影响所有人的生活。实际上，个人追求短期生活质量的诉求，如价格适中、低密度的住宅，可能会成为导致城市蔓延的主要因素，会过度使用土地、能源和水，并且扩大温室气体的排放和对自然环境的损害。

##### 生活质量和“繁荣之轮”的“轮毂”

必须有一套有效的制度、适当的法律法规、合理的城市规划和新的价值体系等的权力职能，以确保涉及繁荣之轮的任何一根“轮辐”的政策、行动和解决方案，都能够对其他“轮辐”产生积极的影响。

资料来源：格莱赛，E.和贝瑞，C.（2005）；吉德互尾，V.和巴维斯卡，A.（2011）；欧洲环境机构（2009）；斯蒂格利茨·约瑟夫，森·阿马蒂亚，费托西·让·保罗（2009）；联合国人居署（2008/9）。

Source: Glaeser, E. and Berry, C. (2005); Gidwani, V. and Baviskar, A. (2011); European Environment Agency (2009); Stiglitz Joseph, Sen Amartya, Fitoussi Jean-Paul (2009); UN-Habitat (2008/9).

在描述胡志明市（Ho Chi Minh）对提高生活质量的明显投入时，当地的一名专家说，“投资人力资源是一种最好的方式，能够抓住更多机遇，把它们转化为财富和生活质量，促进城市更加繁荣”<sup>13</sup>。在宿务（Cebu），一名当地专家认为“这不仅仅是做大蛋糕的问题（即经济发展），而且是分蛋糕并且确保穷人也能吃到蛋糕的问题（即公平和生活质量）”<sup>14</sup>。和其他阿拉伯海湾的城市一样，迪拜（Dubai）将生活质量作为一个关键的竞争优势，认为它可以提升城市的生产力，吸引和留住高素质人才、知名企业和投资者。最容易被感知的生活质量要素被优先考虑，例如公园、干净的人行道、休闲、艺术和文化设施以及医院。尽管没有推广到所有人口，通过提升生活质量来促进城市繁荣建立了与发展之间一个有趣的联系和切入点。

### 生活质量：多样化的地方举措

#### Quality of life: a variety of local responses

联合国人居署理解不同城市在考虑生活质量时有其相同之处的和不同之处。

**不同的城市举措：**提高生活质量的行动在很大程度上取决于相关的国家或城市的发展阶段。

在大部分发展中国家的贫困城市，生活质量与公共物品的供给密切相关，包括水、卫生、电力等基础服务，以及贫民窟的社区环境改善。

坦桑尼亚《国家发展2025年远景规划》所确立的目标是为所有居民提供高品质生活，并将这一概念与经济增长和减少贫困联系在一起<sup>15</sup>。在胡志明市，生活质量被直接与改善排水、污水收集与处理系统，以及诸如道路扩宽等其他公共基础设施的改善联系在一起。

在中等收入国家，政府将生活质量与许多因素联系在一起，涉及面涵盖了从改善生活环境和提高物质福利到增加居民收入等方方面面。法兰西堡（马提尼克岛）、哈瓦那、宿务、达沃和贝鲁特（Beirut）等不同城市的专家明确指出，提供体面的住房和健康

贝拉（Beira）、阿尔及尔（Algiers）、普拉亚（Praia）、罗安达（Luanda）和亚的斯亚贝巴（Addis Ababa）及其他此类城市的专家们，明确地将生活质量与贫民窟改造和减少贫困联系在一起。

在所调查的城市中，60%的非洲和阿拉伯国家专家和略超过40%的亚洲和拉丁美洲专家认为腐败和治理不善对地方繁荣和生活质量造成了不利的影响。

**政策：**致力于提升生活质量的城市，几乎都强调增进生产力水平和社会公平，并尤为重视这些方面之间的紧密关系。

环境是提高福利和生活质量的基本要素。而在另一些城市，如罗萨里奥（Rosario）、班加罗尔、海得拉巴（Hyderabad），亚历山大（Alexandria）和瓜雷纳斯（Guarenas, Venezuela），改善固体废物废弃物的处理被认为是实现更好生活质量的重要条件。改善医疗服务是另一个关键因素。在新加坡、多哈、重庆、深圳，当地的专家们认为提供面向大众、价格合理的高品质医疗服务是提高生活质量的有效方式。深圳的全民医疗系统和德黑兰的“城市心脏计划”（Urban Heart Programme）是很好的例子。

在富裕国家，政府应对生活质量需求的举措则涉及大量商品和服务的易获取性，以及国内生活环境的改善。许多欧洲国家强调良好交通、绿色开放空间、文化和体育设施是支持更

**政策：**公平城市应致力于扩大城市公共资源和公共物品的覆盖度，防止私人侵占，并扩大全体人民生活质量改善的范围。

哥本哈根（Copenhagen）、阿姆斯特丹（Amsterdam）、格罗宁根（Groningen）、柏林（Berlin）和门斯特（Muenster）等北欧城市，将推动自行车和步行作为新的城市文化的一部分，以此来追求更高的生活质量。德累斯顿（Dresden）、温哥华（Vancouver）和洛杉矶（Los Angeles）等城市则提出历史文化街区的城市转型计划，改造城市基础设施，重新利用空地，以实现更好的生活质量。

## 专栏2.3.2 生活质量、世界级城市与社会包容

## Box 2.3.2 Quality of life, world-class cities and social inclusion

那些期望取得“世界级”地位的城市通常会将这一概念等同为竞争力。迪拜的《2007-2015长期战略发展规划》将这两个概念作为双重目标，即“通过提高市民和居民的福祉来建立一个现在和未来居民的首选家园，并通过丰富的机会和选择帮助他们实现更加健康和富裕的生活”<sup>18</sup>。在卡塔尔的首都多哈（Doha），政府认为城市应当向以多元化的知识经济为基础转型，在这一过程中，生活质量改善与人口教育、技能水平的发展提升同样具有决定性作用<sup>19</sup>。新加坡认为，生活质量是一项关键性

竞争优势，能够吸引外国技术劳动力和投资<sup>20</sup>。在不同的层面，贝鲁特（Beirut）的一位当地专家指出，“生活质量”大多时候是出现在高端物业发展项目的广告宣传册上，来作为对非政府组织使用相同概念的回应，而非政府组织则是通过这一概念来呼吁对城市公共物品缺乏的关注，比如公共或“绿色”空间<sup>21</sup>。在巴西的桑托斯（Santos, Brazil），人们认为生活质量是可持续发展的先决条件，涉及社会公正和包容性，而不仅仅是经济增长。

在联合国人居署所调查的52个城市中，有19个城市的绝大多数专家（超过80%）将自由工作和生活的安全性评为繁荣的最主要因素。在普拉亚、宿雾、阿尔及尔、重庆、新加坡、拉巴斯和安曼等城市，几乎所有的专家都将安全性评定为对繁荣有“贡献”或“高度贡献”。

好生活质量的主要因素。尽管工资较高的工作、良好的教育和医疗设施始终在城市的举措中占据重要位置，生活质量也越来越多地与包容的、良好规划的、健康和支持性的环境联系在一起<sup>16</sup>。

考虑到人口下降，很多城市正在致力于改善老弱群体的生活品质。其中最为值得一提的是新加坡政府正在努力使建成环境全面无障碍化<sup>17</sup>。

**趋同的城市举措：**排除当地实际情况，我们可以在所有类型的国家中发现生活质量改善的一些相同方面。联合国人居署定义了政府干预的各个领域，这些政府虽然有着不同的政治取向和发展水平，但仍把以下内容作为优先干预对象：安全性和保障、高效率的公共交通、公共空间、医疗保健和足够的住房，这些内容似乎是最重要的。

**公共安全和生活质量：**为全体市民提供安全和有保障的生活，是城市繁荣不可分割的组成部分。如内罗毕的专家所言，“生活质量只有在有足够安全性的情况下才有意义”<sup>22</sup>。来自发展中世界的52个城市的专家认为，这是有助于市民感受获得更大权利的最重要因素，也有助于

个人感受到自己是这个繁荣城市的一部分。比如在利马（Lima），一项生活质量调查发现，73%的人口认为城市的不安全性是对生活质量和城市繁荣造成不利影响的主要问题<sup>23</sup>。

2010年，威立雅（Veolia Observatory）对发展和发达国家的7个城市进行了“城市生活方式”调查，在其中3个城市（芝加哥、伦敦和圣保罗），不安全是最重要的问题，而在另一个城市（巴黎），它仅位列第三<sup>24</sup>。

在这些地区，城市安全和保障对不同的人往往意味着不同的事情。在拉丁美洲的城市，这一概念与暴力和犯罪有着密切的联系<sup>25</sup>。在阿拉伯世界，它与对镇压的恐惧、青年排斥和性别不平等相联系。在非洲，除了传统的犯罪，不安全还意味着体制不健全、资源冲突<sup>26</sup>，以及缺乏土地与住房的保有权<sup>27</sup>。在亚洲，对城市安全的理解更加广义，不仅包括犯罪和暴力，还包括自然灾害的威胁<sup>28</sup>。

虽然安全本身可能不会带来城市繁荣，但是它的缺失却是致命的。世界各地的城市中，经济的不公平和不稳定造成了高犯罪率和暴力的滋长，城市规划法律执行力度的不足使得许多高、中阶层的居民住进了门禁社区和其他被看守着的城市和郊区的孤立地块<sup>29</sup>，创造了一种小范围的繁荣。低收入人群显然无力

**政策：**有效的公众安全是一个基本的“共同利益”，它提高所有人的生活质量，也是城市繁荣的重要基础。

负担此类特权，他们的安全往往面临着更大的威胁。人身安全的缺乏严重地阻碍了自由、流动性、生产力和公众互动，而这些对于高质量生活来说至关重要。

犯罪和暴力阻碍了区域和国家经济，有时候甚至会导致经济瘫痪。在牙买加的金斯敦（Kingston, Jamaica）和肯尼亚的内罗毕（Nairobi, Kenya），高犯罪率和不安全状况使其蓬勃发展的旅游业倍受打击<sup>30</sup>。

虽然城市不安全在很大程度上是极端不平等的结果，但这也进一步加剧了社会和空间分异的情况，并阻碍了人们获得就业、资源和机会。最新调查显示，在墨西哥的许

在联合国人居署的调查中，超过40%的受访者认为阿尔及尔、约翰内斯堡、拉合尔、埃斯特、瓜雷纳斯、拉巴斯、利马和圣多明各“不安全”。

文化多样性能提高生活质量：宿务舞蹈节上的街舞，这是菲律宾宿务每年一月第三个周日举行的纪念宿务守护神圣尼诺以及宿务人之起源的活动。

Cultural vitality enhances quality of life: Sinulog Street dancing, an annual event held on the third Sunday in January celebrates Santo Niño, the patron saint of Cebu, Philippines, as well as Cebuano peoples' origins. 版权所有：2012 John Lander/fotoLIBRA.com



在所调查的当地专家中，拉丁美洲接近1/3、非洲城市约25%、亚洲和阿拉伯国家中超过10%的人认为，在他们各自的城市里，缺乏公共安全问题并没有得到妥善应对。

人才流失，因为人们都移居去了安全的国家。这种状况进一步带来人们普遍的不信任感和疏离感，并最终引发各种形式的社会动荡。近期在拉丁美洲的经验数据表明，高犯罪率和暴力发生率对人际交往和普遍信任有损害效应，并影响到社会氛围和对制度的信心<sup>32</sup>。此外，不安全的城市和无保障的感觉也导致更加割裂、蔓延和小汽车依赖的城市环境。对犯罪和暴力的恐惧，通过低密度的城郊门禁社区的迅速扩散，不仅增加了对私家车的依赖，也阻止了市民使用公共交通。

许多公共空间是私人利益投机所残留的城市空间。在另一些城市，公共空间仍然集中在富裕的地区。

**政策：**那些将“公共性”置于优先地位，将资源用于提供绿地、公园、娱乐设施和公共空间的城市，展现了它们对于改善生活质量的承诺。这些城市更有可能增强其社区凝聚力和身份认同，并提升生活质量。

多城市，相当高比例的居民因顾虑人身安全而不敢在夜间出门。在墨西哥城，许多公共广场、公园和市中心街道成为危险之所在，而它们原本应作为感受首都脉动、开展公众讨论和交流的场所<sup>31</sup>。高发的犯罪和暴力活动降低了投资者对本地经济的信心。这些反过来又导致人

麦德林 (Medellin) 的经验是广泛地提供公共物品，例如公园、学校、基础服务、体育设施和社区中心，尤其是在那些暴力问题较为突出的街区。辅之以当地社区的大力参与，社会凝聚力的提升显著地改善了城市的安全性。文化、娱乐和参与性活动不仅改善了生活质量，这种模式还间接提升了诸如尊严、认同感和包容性等社会心理。而这些心理因素往往正是青少年犯罪和暴力活动的内在根源，而不是表面上所看到的贫穷<sup>33</sup>。在这一背景下，波士顿一项名为“通往社区安全的战略途径

(Strategic Approaches to Community Safety)”的计划结合了犯罪/暴力事件的系统性审查，降低了枪支相关的暴力事件<sup>34</sup>。

**公共空间的复兴：**在许多城市，提供、维护和改善公共空间仍然是一项被忽视的议程。据巴拿马城 (Panama City) 的一名当地专家说，“实际上，公共空间的概念根本不存在”<sup>35</sup>。在宿务，一名专家提到“公园、游乐空间和娱乐设施严重不足”<sup>36</sup>。另一位巴林穆哈拉格省 (Al-Muharrak, Bahrain) 的专家指出，“城市正在失去绿地，现在花园只占很小的比例”<sup>37</sup>。正如其他的公共物品，绿化和开放空间趋于封闭、受限，或者由于不可持续的使用而逐渐荒芜。在安曼，城市政府正在将公共空间和公园变成开发项目。在印度，教派团体在公园内设立寺庙；在孟加拉国，开发商在公共开放空间建造房屋；在内罗毕，私人利益占据了沿河土地<sup>38</sup>。

安曼的公园占到所有土地的12%。但是在有着最高人口密度的城市东部，开放空间却十分稀缺<sup>39</sup>。在其他一些城市，特别是那些旨在成为“世界级”水平的城市，公园和绿色空间更多强调的是观赏性，或者是“形象工程”，

### 专栏2.3.3 绿化和亚洲城市的生活质量

#### Box 2.3.3 Greenery and quality of life in Asian cities

发展中国家的许多国家，特别是亚洲和阿拉伯国家，正在为满足国际人均绿地面积标准 (即每人8平方米) 而建造新的公园<sup>40</sup>。在过去五年里，作为“生态城市项目”和“花园城市规划”的一部分，深圳建造了435个新公园，人均绿地面积在2009年达到了人均16.3平方米。因此，深圳的城市生态环境同生活质量一起逐步改善<sup>41</sup>。同样在中国，重庆在过去30年将绿化带和公共广场的总面积增加了16倍<sup>42</sup>。城市国家新加坡堪称世界经典案例，它拥有超过地表面积50%的绿化覆盖率，超过450个公园和花园。这个城市还以四个总面积超过3000公顷的自然保护区保持着丰富的生物多样性，并且通过立法保护关键的原生态系统。这些举措有助于创造更清洁的环境、塑造景观和提高生活质量。近来，新制定的《花园中的城市》规划又进一步提升了绿化的重要性<sup>43</sup>。

而非真正的“公共物品”。在非洲，约40%被访问的地方专家认为，公共空间的有限用途对各自城市的繁荣毫无贡献或是贡献很少。在阿克拉、贝拉、哈博罗内、拉各斯、卢萨卡和伊巴丹，这一比例甚至高达50%。在亚洲和拉丁美洲，分别有65%和58%的专家认为，改善步行区和自行车道虽然无需很多投入，却能对生活质量的提升产生显著的成效。

公园和绿色空间总是与更好的城市生活质量挂钩。在普拉亚（Praia），城市中很缺乏此类空间，一个新开放的小广场尽管尺度很小，却成为了娱乐、休闲和社交

的主要场所<sup>44</sup>。在墨西哥的瓜达拉哈拉（Guadalajara, Mexico），为步行者和自行车临时占用的街道和公共空间变得非常流行。因此，这个被称为“康乐之路”（vía recreativa）的娱乐项目，已从3.4公里延长至25公里，横跨四个市辖区。在国家层面，墨西哥政府启动了一项雄心勃勃的计划，为改善生活质量、提高城市安全性而恢复公共空间，特别是在各城市中被边缘化的社区<sup>45</sup>。在古巴（Cuba），作为“不被歧视的享有公共空间”政策的一部分，一些文化项目免费或以低价开放，多种多样的公共活动装扮了广场、大街、甚至是空地，极大地提升了生活质量<sup>46</sup>。

在欧洲，街角空间、小型社区公园、道路绿化、带状公园、河岸空间以及大型城市公园等各种公共绿地，都被按照所容纳的活动类型进行设计。作为公共物品，持续使用并充满活力的公共空间，促进了城市环境的良好维护和安全性，使城市成为一个吸引人生活和居住的地方<sup>47</sup>。

“拥有公共空间的  
“拥”使用权不仅仅  
能提高生活质量，它  
也是在更深远的体制和  
政治改革道路上，赋予公  
民权利的第一步。”<sup>48</sup>



摩洛哥街头的网吧、摩洛哥电信和话吧标志。不论穷富，互联网已经成为生活的重要组成部分。  
Internet café, Maroc telecom, and teleboutique signs in Morocco. Access to the Internet is now a vital asset for both poor and rich. 版权所有：2012 Alistair Laming/fotoLIBRA.com

#### 专栏2.3.4 互联网、信息和生活质量

##### Box 2.3.4 Internet, information and quality of life

基本需求在逐渐变化。上网正在逐渐成为生活质量的必要组成部分。当下在很多城市，互联网不仅被用作交流、社交和学习，也被用于推进公众参与和评估市民对城市事件的认知。对知情权的正式承认（印度，2005；菲律宾，2008；南非，2000）赋予了公民权利，也鼓励他们积极参与治理，参与政府计划。海得拉巴（Hyderabad）、宿务和约翰内斯堡以及其他一些城市，正在推出电子政务，提供文件签发、支付、票务、应用程序和投诉等多项网上服务，在改善生活质量方面跨出了的重要一步。印度目前有超过5亿部手机，其中很多享受话费折扣。此举改善了穷人和富人的连通性，为城市贫困人口提供了更多经济机会。如印度当地专家所言，“网络是一个赋予权利的工具”。

注释:

- 1 Stiglitz et al, 2009.
- 2 *Ibid.*
- 3 Andrulis et al, 2004.
- 4 Stiglitz et al, 2009.
- 5 World Values Survey, 2011.
- 6 *Ibid.*
- 7 European Environment Agency, 2009.
- 8 Mercer's 2011 Quality of Living ranking highlights – Global, <http://www.mercer.com/articles/quality-of-living-survey-report-2011>; Also targeting business, the Economist Intelligence Unit designed a Quality of Life Index using nine factors: material well-being, health, political stability and security, family life, community life, gender equality, political freedom, climate and geography, and job security, Refer to [http://www.economist.com/media/pdf/QUALITY\\_OF\\_LIFE.pdf](http://www.economist.com/media/pdf/QUALITY_OF_LIFE.pdf)
- 9 The Economist, 2004.
- 10 European Environment Agency, 2009.
- 11 Bodin-Buyle and Hermant-De Callatay, 2011.
- 12 European Environment Agency, 2009.
- 13 Dzung, 2011.
- 14 Fernandez, 2011.
- 15 Lupala, 2011.
- 16 European Environment Agency, 2009.
- 17 Centre for Livable Cities, 2011.
- 18 Al-Bassam and Mouris, 2011.
- 19 Mena, 2011.
- 20 Centre for Livable Cities, 2011.
- 21 Fawaz and Baghdadi, 2011.
- 22 Omenya, 2011.
- 23 Lima Como Vamos, 2010.
- 24 Veolia Environnement, 2010.
- 25 PNUD, 2010.
- 26 Commins, 2011.
- 27 UN-Habitat, 2010b.
- 28 UN-Habitat and UN ESCAP, 2009
- 29 Davis, 2007.
- 30 UN-Habitat, 2007.
- 31 Davis, 2007.
- 32 Beltran and Velasquez, 2012.
- 33 UN-Habitat, 2007.
- 34 City of Boston ,[www.ojp.usdoj.gov/njj/sacsi/](http://www.ojp.usdoj.gov/njj/sacsi/)
- 35 Mendoza, 2011.
- 36 Fernandez, F.L., 2011.
- 37 Al- Kubaisy, 2011.
- 38 UN-Habitat, 2010a.
- 39 Shabou et al, 2011.
- 40 The agreed international ratio is 8 square metres per capita. For instance, Lima, the capital of Peru, has around 3 square metres, the Mexican border city of Tijuana has around one or two, and Al-Muharrak in Bahrain has less than 1 square metre.
- 41 Jin and Liu, 2011.
- 42 Liu and Wang, 2011.
- 43 Centre for Livable Cities, 2011.
- 44 Fernandez, C., 2011.
- 45 SEDESOL, 2007.
- 46 Coyula, .2011.
- 47 Shehayeb, 2008.
- 48 Castellanos, 2011.



版权所有：Clive Shirley/Panos Pictures

## 2.4 城市的公平与繁荣 Equity and the Prosperity of Cities

过去的几十年经济显著地增长了，但同时也伴随着相应程度的不公平，在全球许多城市表现为收入差距扩大、贫困加剧等各种形式。在20世纪70年代，日益扩大的收入差距开始和经济增长呈现非良性的相关性，中低阶层家庭的收入减少，而小康家庭的收入却稳固增长。经济的不平等严重损害了个体间公平分配的机会，而这种机会使得人们能追求自己选择的生活以及避免极度匮乏。

公平涉及经济效益增长发展的系统分配与再分配，保障公平竞争环境的法律架构，保护穷人、少数民族和弱势群体权利的体制。促进公平还涉及日益显现的社会经济平等和社会、政治和文化领域的公众参与。

### 城市财富的不公平：贫富分化的扩大

#### THE UNEQUAL WEALTH OF CITIES: INCREASED INCOME DISPARITIES

公平对经济发挥有显著的影响，因为更大程度的公平，会带来更全面有效利用资源的机会，这些资源包括技术和创新型人才<sup>1</sup>。城市的繁荣兴旺源于公平，包括减少对个人或集体潜在的贸易壁垒，扩大机会，并加强人们的能动性<sup>2</sup>和市民参与。

经济合作与发展组织（OECD, Organization for Economic Co-operation and Development，简称经合组织，下同）2011年的报告《立场有别（Divided We Stand）》强调，发达国家和发展中国家

家的贫富收入差距都在扩大。在经合组织成员国家中，由于这种不平等已持续30多年，因此形势更加严峻。该报告显示，在发达经济体中，最富有的10%人口的平均收入比最贫穷的10%高出约9倍。在北欧国家这个比例平均为6倍，意大利、韩国和英国高达10倍，以色列、土耳其和美国则为14倍。更有甚者，智利和墨西哥该比例为27倍，而在巴西，尽管最近这种不公平近期有所减缓[这在金砖四国（BRICs）中是例外]，最富有和最贫穷的收入差距比例仍达到了惊人的50:1<sup>3</sup>。在经合组织的34个成员国中，20世纪80年代到2000年代后期基尼系数已经平均上升了10%（0.29~0.316）<sup>4</sup>。新兴经济体（如阿根廷、巴西、中国、印度、印度尼西亚、俄罗斯联邦和南非）的收入不平等情况较经合组织的平均水平更加严峻。随着时间的推移，所有这些国家的不平等现象将进一步加剧，阿根廷、巴西和南非已达到极端。

**政策：**一个繁荣的城市将降低不平等作为其基本目标。

城市创造的财富并没有公平地分配。尽管资本和人均GDP均有大幅的增长，极端贫困现象也有所减缓，但在全球大部分地区，总体上的不平等现象一直是有增无减——这一趋势潜在地破坏了城市的繁荣。

在许多城市，市民和当地的专家们一致认为不平等的形势正变得更加严峻。一份关于城市不平等现象的回顾揭示出了这一现象持久稳定的增长趋势，最近几十年也确实如此。<sup>5</sup>与之相矛盾的是，在此期间全球各地的财富增长巨大。

## 公平的乘数效应

### EQUITY COMES WITH MULTIPLIER EFFECTS

公平与否决定了完全相反的路径。积极推行时，公平可作为繁荣的一个强劲的催化剂，在繁荣的其他方面发挥乘数效应，优化其各自的性能并建立它们的联系。而公平的缺位将会产生相反的效果，加上任何现有的偏见便阻碍了繁荣的发展。

毫无疑问，一些城市即使是在公平缺位的情况下仍能刺激增长和繁荣。然而过去的三十年充分证明，这种分布不均的繁荣有局限性，是不可持续的。相反，若城市在地方发展战略中维护了公平，则能更好地促进繁荣。

### 专栏2.4.1 全球城市的收入不平等：概述

#### Box 2.4.1 Income inequalities in the world's cities: an overview

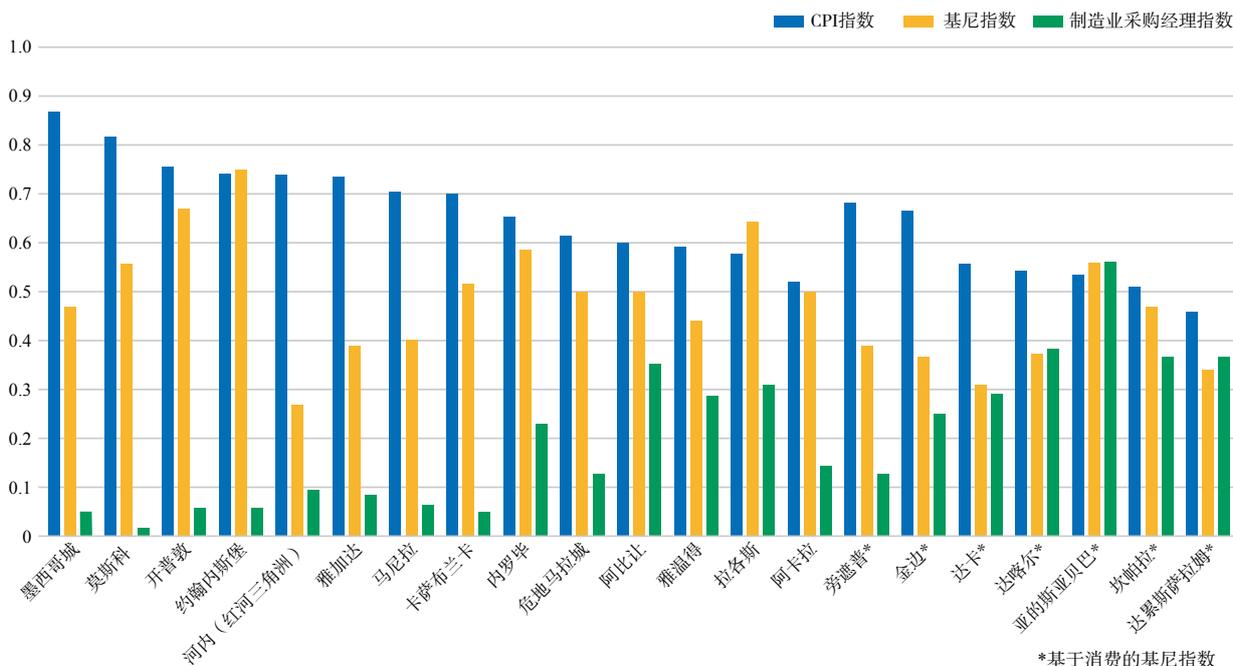
来自联合国人居署（UN-Habitat）的数据显示，亚洲城市的收入差距在日益扩大；半数非洲国家的有效城市数据也表明了这一情况，尽管在拉丁美洲和加勒比地区这一差距稍有缩小。

数据显示，发展中国家中最不平等的城市是香港（Hong Kong）、深圳、吉隆坡（Kuala Lumpur）、马尼拉（Manila）、达沃（Davao）、科伦坡（Colombo）、曼谷和胡志明市；最不平等的南非城市有：布琼布拉（Bujumbura）、杜阿拉（Douala）、布拉柴维尔（Brazzaville）、亚的斯亚贝巴（Addis Ababa）、利伯维尔（Libreville）、马普托（Maputo）、拉各斯（Lagos）、基加利（Kigali）等一些城市；另外还有巴西和哥伦比亚的一些城市，以及墨西哥城、太子港（Port-au-Prince）、布宜诺斯艾利斯、圣地亚哥（Santiago）和基多（Quito）等城市。

不断上升的不平等并不仅限于发展中地区，正如最近银行/金融危机已经在其起源的发达国家造成了严重的社会经济影响。

图2.4.1 城市繁荣、贫困和不平等

Figure 2.4.1 Urban prosperity, poverty and inequity



这个图表显示了在城市日益繁荣背景下依然存在的贫穷与不公现象。在许多发展中国家，不平等常常隐藏于贫困现象中而误导政策和战略的相关干预措施，使之往往只集中关注贫困方面。智利（圣地亚哥）尽管不在上图中，却是这样的案例。虽然贫困已减少约20%，但基尼系数从1990年的0.542提高到2009年的0.558。内罗毕的收入分化现象是另一个典型的案例，主要特征是基尼系数达到0.59即10%的最富有的城市占有了45.2%的收入而最穷的10%的城市仅占有1.6%的收入。

资料来源：世卫组织/联合国儿童基金会（2010）；国际能源机构（2010）；国际道路协会（2009）；国际电联世界电信/信息通信技术指标数据库（2010） Source: WHO/UNICEF (2010); International Energy Agency (2010); International Road Federation (2009); ITU World Telecommunication / ICT Indicators Database (2010).

公平减少了人们的疏远和排斥，为所有社会群体参与和全民能力发挥铺平了道路。事实上，城市若能为妇女、青少年甚至老人的全面社会参与扫除障碍，那么必定促进全面繁荣。

公平不仅只是一个对于公平和公正问题的规范性关注，尽管这可能也很重要，它是直接影响社会和物质发展进程的一个重要因素。事实上，通过“不自由”的取消和随之而来的选择机会的增加，公平可提升城市的变革能力，同时也能促进人们的互相认同和主观能动性。

通过向全民提供如优质的教育和技能培训等公共产品，可以使得人们持续地参与城市活动和社会进程。在这方面，城市塑造市民并被市民塑造的方式，将在很大程度上取决于城市系统是否向全民提供了平等的发展机会和能力发挥平台。

**政策：**促进公平必须双管齐下：(i) 提供可使每个人和社会群体充分发挥能动性的条件，并且任何城市均要保证集体的利益和机会；(ii) 去除所有排斥任何个人或社会群体的体制障碍。

从经济的视角来看，不平等是低效的。正如森 (Sen) 所强调的，社会发展的原始性 (如遍地文盲、营养不良、卫生设施和医疗网络缺乏) 是对充分实现参与式发展与繁荣的益处的障碍。<sup>6</sup>其补救措施包括了一系列确保其基本能力的公共产品，包括政治自由、经济条件、社会机会、透明度与安全性，以及防范各种风险的保障措施。



内罗毕基贝拉：看出去……获得良好的教育是脱离贫民区的一个办法。  
Kibera, Nairobi: Looking out ... access to good education is one way out the slum. 版权所有：  
Eduardo Lopez Moreno

**政策：**当公平理念深入城市发展战略中，可增加效率，最优化资产利用率，提高生产率，并增强社会凝聚力。

## 专栏 2.4.2 空间分异加剧不平等

### Box 2.4.2 Spatial divisions exacerbate inequality

空间的不平等不仅是社会和经济分化的预兆，这反过来又导致进一步的不平等现象和各种形式的排斥和边缘化的产生。举例来说，在约旦首都安曼西部有约97%的家庭拥有电脑，而这一比例在安曼东部不超过8%。令人惊讶的是，在安曼西部超过50%的男性和20%的女性的每月收入超过1400美元，而在安曼东部只有2%的男性和不到1%的女性达到这一收入水平。<sup>7</sup>

城乡差距随着经济繁荣程度的提高而扩大，至少市民和当地专家这么认为。在班加罗尔，计算机技术的专业化带来了相当大的经济繁荣，当地的一位专家评论说：“虽然对于‘班加罗尔精英’来说生活品质是舒适的，但对于包括大多数人口的‘其他班加罗尔人’来说却并非如此。”<sup>8</sup>在圣保罗，地方政府努力将贫民区、临时居民点和改造的街区整合成一个更具包容性的城市，圣保罗的富有阶层抵抗这一做法并迁移到更为独立的区域。其结果是，所有现有的资源在很大程度上由富裕阶层垄断，这一屏障被称为“城市围墙”。在卢萨卡（Lusaka），当地的专家指出，“越来越严重

的排斥重新出现在城市，尤其是正在开发的新的基础设施。沿着种族界线划分的种族隔离重新出现。”<sup>9</sup>在迪拜和其他一些海湾城市，国民和非国民之间的差距（例如访学教育、公共医疗、健康保险、适量的经济适用房、劳工申诉和权利）存在极度的不平等。

研究表明，当穷人和富人阶层的物质和社会分化相结合时，尤其是当穷人被限制在可达性差的远郊时，会造成进一步的排斥和边缘化。贫民生活在这些“被遗忘”的区域，面临着三重危险：路途遥远、高昂的交通成本和过长的通勤时间。这变成一个真正的“空间贫困陷阱”，通过限制就业来达到抵制贫民来分享繁荣的目的，再加上性别差异、社会交往的限制和社会资本的减少、犯罪和暴力可能性的增加，最终导致贫民日益恶化的生活水平。<sup>10</sup>在如此众多的城市中的显而易见的空间不平等，也是一系列包括无谋划的城市发展、管理不善和对特定群体制度化的排斥和边缘化等问题的广泛和深远影响造成的结果。

越来越多的研究显示出城市竞争力和社会凝聚力是有关的，同时越来越多的分析揭示了在城市的早期发展阶段中，对不平等问题的处理会影响城市今后的繁荣。减少贫困和社会不公已经被强调为提高城市生活质量的一个关键方面。联合国儿童基金会一项关于减少贫困的研究中提到：印度、中国和巴西清晰地说明缓解社会不平等相比传统的聚焦经济增长更能够有效地减少贫困。<sup>11</sup>经合组织的一项研究也得出了类似的结论：社会凝聚力的概念包含了社会关系、社会包容和社会平等多个维度，这些维度组成广义繁荣的主要内容。综上所述，可以

越来越多的经验数据表明平等和经济繁荣密切相关，并且平等是经济繁荣的条件而不是结果。

得出这样一个核心观点，即社会团结能够促进经济发展。这是正面地说，换言之，社会的分异危害城市的长远经济繁荣。<sup>12</sup>

然而，社会凝聚力的缺失，特别是社会公平的

缺失，不仅不利于经济成功，还会在多个维度上危及城市的整体繁荣，随着这种缺失在城市社会的蔓延，负面影响将会十分深远。有一种观点认为社会不平等是经济发展不可避免的一个方面，是可以接受的，而联合国人居署对于47个发展中国家城市不平等问题的分析（2010）对上述观点提出了质疑。<sup>13</sup>近来，经合组织的专家认为经济发展和社会平等绝不是矛盾对立的，它们应该并且能够形成互补，他们强调，研究人员越来越多地发现在那些社会严重不平等的区域，经济发展事实上是受到危害的。<sup>14</sup>

“越平等的城市越是繁荣的城市”这种说法越来越多地被证实，并已成为一个发展命题。如果经济发展不是建立在摒弃不平等的道德准则之上，那么当某些人群持续地无法充分享有城市所带来的好处时，前文所述的不平等带来的弊端就会显现。上述说法有两个相互关联的推论：第一，不平等会导致经济生产力的低下，经验表明城市经济越是可持续发展，不平等现象越少。第二，持续的、不断加剧的不平等现象会带来直接的风险。城市中过于悬殊的

贫富差距已经被证明是社会导火索，阿拉伯世界和一些发达国家城市化的社会动乱就是鲜活例证。

世界上任何一个经济可持续发展的城市都离不开高效的生产率、完善的基础设施、高质量的生活以及良好的环境保护。城市经济繁荣成果的分配越是不平等，社会就越是不稳定。“繁荣之轮”上的所有五个辐条都必须平稳均衡发展，城市才能够在可持续发展和共同繁荣的道路上平稳前行。

近来突尼斯、利比亚和埃及全社会范围动荡的发生并非源于极端贫困的社会背景。在这三个国家中，全国性的扶贫工程均取得了较大的发展，贫民窟的改善或消除已经实现或正在进行，大型基础设施以及完善的交通网络已经完工或正在建设，教育和卫生方面的成就已经接近甚至超过了联合国的国家千年发展目标。但是埃及，利比亚和突尼斯仍然显示出其发展短板，这个来自阿拉伯之春的尚未明确却依然严峻的信息是：这些国家的领导和社会并不重视社会不平等对他们的危害。

最近一份关于东非共同体的报告称，在过去的十年中，受益于全天候道路和移动通信技术的贸易激增，经济发展取得了显著的成就。然而，生活在贫困线以下的东非人口数量已经从4400万增加到了5300万，衡量收入不平衡的基尼系数在大多数东非国家也在恶化。<sup>15</sup>正如一个区域专家所说，“这是不平等深化和扩大造成的结果，享受经济发展成果的人变少了。”<sup>16</sup>

不平等和犯罪行为似乎是同一个等式的两边，再加上机会匮乏和犯罪攀升的话，情况就更是如此了。在社会极度不平等的城市，犯罪率的增长以及由此给人们带来的恐惧会非常之强，甚至比公布的统计数字更甚。一项调查显示，尽管圣保罗的实际犯罪数量几倍于伦敦，但是这两个城市的市民和专家都认为犯罪问题是该城市的首要问题。<sup>17</sup>该调查还显示，在孟买、芝加哥、开罗、

伦敦、巴黎、北京和圣保罗这些各不相同的城市，大多数居民（89%）都认为“无危险城市”是他们衡量城市生活是否美好的首要标准，这是一个与繁荣密切相关的概念。

**政策：**如果不平等现象等得不到解决，那么社会经济分崩离析将会直接危害城市的繁荣，并动摇国家的政治稳定。

## 平等与繁荣相连

### LINKING EQUITY TO PROSPERITY

根据海德拉巴的一位本地专家所说：“不平等现象正在加剧”。这一说法与2011年联合国大会《实现

千年发展目标计划报告》中的调查结果是一致的，该报告强调“尽管实现千年发展目标计划已经取得一定的进展，但其对于各国内部以及国家之间日益加剧的不平等问题还是缺乏重视”。<sup>18</sup>即使是那些在千年发展目标计划上已经取得一定成绩的国家，其不平等现象仍在加剧。因此，正如联合国大会提出的，平等问题必须以具有包容性的社会发展为基础，成为发展议程的主流问题。

证据表明平等是新繁荣的一个重要维度，这种繁荣与2008~2009年全球金融危机前的传统发展方式截然不同。华盛顿共识是一个特例，它强调先实现经济发展才能达到社会平等。尽管该共识提升了益贫式增长，促进了基础教育和基础卫生设施的发展，但是它的前提是认为在宽松自由经济发展环境下，经济和社会发展金字塔上淌下的一点细流就令贫困阶层受益。随着2008年主要西方国家银行系统的严重崩溃及其引起的全球经济危机的爆发，这一共识受到了严重质疑。

充分的证据表明，社会结构和制度正在向主导群体倾斜。这些群体可以有计划地通过合法或非手段来使他们的利益最大化，并通过延续和加强相应的社会条件来为自己及所在社会政治阶级持续牟利。对于那些治理不善，体制薄弱和有效规划体系缺失的城市，或者说繁荣车轴不能正常运作，无法实现平等发展的城市，上述现象尤其显著。

联合国人居署关于发展中地区城市繁荣的调查报告强调了腐败是社会平等的最大障碍，其次是弱化的市民社会（在权利倡导方面的作用）（图2.4.2）。拉合尔、班加罗尔、安曼和贝鲁特等城市的情况正是如此。在该项

当繁荣对于大多数人那来讲仍非常遥远时，全面爆发社会动荡冲突的可能就会增加，因为此时大部分人的诉求是尊严。

**政策：**城市必须更加关注平等问题，将其作为影响繁荣的关键因素来考虑，并且应当谨慎而有意识地制定政策来强调平等在城市决策中的重要性。

在传统的经济和发展理论中，不平等的影响被忽略了。

调查中，当地专家还提出治理不善、缺乏政治意愿、促进平等政策的结构障碍是影响平等的重要因素。城市不平等并不是一个历史性的或不可避免的现象，从这个意义上来讲，造成城市不平等的原因更多在于人为忽视、结构性障碍以及缺乏改变现状的能力。

## 促进社会包容

### FOSTERING SOCIAL INCLUSION

**政策：**越平等的城市越有机会变得更繁荣；但是繁荣既不是自发的，也不是经济增长的必然结果。

收入不平等和机会不平等是城市不平等现象的两个最主要的方面。它们根源于国家层面的分配不均以及地方城市层面的功能失调，主要表现为资源分配方式、设施和服务获取渠道的不同。推动不平

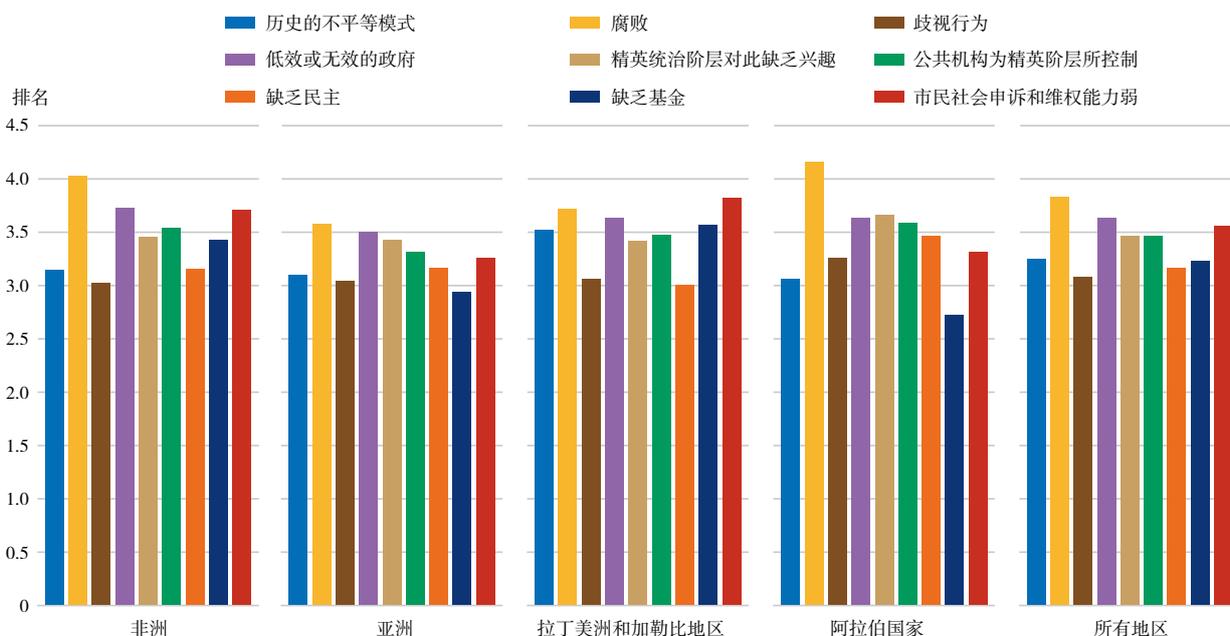
等的主要原因往往是获取就业岗位、公共物品及服务的渠道差异。不平等反映了经济领域的偏差，即向特定团体或个人集中了不成比例的资源、服务和机会。巩固再分配是一项针对不平等的常见应对措施，这种再分配主要表现在社会福利方面。在发展中国家，相应的补充措施还有地方经济发展鼓励和贫困扶助等手段。然而，迹象越来越显示除了分配制度和功能失效外，无论在发展中国家还是发达国家，一些制度性的障碍使得歧视和疏离得以持续。

社会包容既是一个消除获取物品、服务和机会的障碍以及改善福利和实现自我的过程，同时也是结果，它超越了贫困和剥削的范畴。这说明社会包容不仅仅是被动的，它承认差异和多样性的重要性，并通过利用共同的生活经验的共性来实现积极的社会目标。

在很大程度上，本报告前面所提及的城市抗议运动已经涉及了社会包容问题（第一章第一部分）。振臂高呼“我们就是99%”，与其说是对贫困和剥削的抗议，不如说更多的是对排斥和疏离的反对。由于主要经济方面的平等是由宏观和国家政策所推动的，而大多数支持社会包容的干预发生在地方层面，因此，地方政府在促进其管辖范围实现共同繁荣上承担着重要角色。

图2.4.2 城市公平范围的限制因素

Figure 2.4.2 Factors restricting the scope of greater urban equity



资料来源：联合国人居署城市监测处，政策调查，2011。 Source: Un-Habitat, City Monitoring Branch, Policy Survey, 2011.

在欧洲城市，提出大量促进社会包容的倡议，它们的益处似乎已经在联合国人居署的“城市繁荣指数”上有所显示。例如，“反对社会排斥的城市”（案例）项目展示了一系列欧洲城市在地方和区域层面上为分享经验和促进地方行动所做的共同努力。

典型的干预措施，以斯德哥尔摩为例，包括了妇女、青年、无家可归者、老人和残疾人广泛参与的障碍消除活动。维也纳的一项详细行动计划包括了各级反歧视系统，加强包括移民在内的少数群体对于政治社会活动的参与，以及社会多样化和一体化的量化检测。维也纳市长曾经说过：“社会凝聚力和被尊重的社会氛围在我们面临新的挑战时尤为重要。和睦的邻里关系不能依赖法律维系。维也纳的居民需要达成共识并制定互相可以接受的解决方案。”<sup>19</sup>

值得注意的类似经验也出现在麦德林、达雷斯萨拉姆和基加利等发展中国家城市。例如，它们已经找到了在较低生产力、滞后基础设施发展和较低生活质量的基础上促进繁荣的有效方法。麦德林凭借公民建筑和公共空间进一步提升包容性和社会边缘化群体的赋权。这些群体受益于更广泛地向他们延伸的公共设施，得到增强的不仅是他们的幸福感，还有他们完全渗透到城市机构中的能力。在达雷斯萨拉姆，社会混合社区的认真规划带来了空间和社会关系的更多包容。在基加利，创新措施旨在巩固和解和一体化，这是作为种族灭绝后重建过程的一部分。

## 把平等列入发展议程

### PLACING EQUITY ON THE DEVELOPMENT AGENDA

联合国人居署的政策分析表明，在大多数发达国家，对社会经济的平等关注通常是建立在当地和国家政府的共同行动上。这通常会促进增进包容性、多样性、多民族、积极行动、消除歧视和扶贫计划等城市政策的制定。这反过来可以带动各种项目和行动计划，从教育娱乐中心到廉租住房的配额制度的战略性定位，到鼓励少数群体参与到

当地政治甚至成为代表，再到针对性的补贴和对新企业的财政支持等等。类似的政策和专门的机构出现在大多数发达国家的一些市级层面和一些新兴经济体中。

## 政策：愿意创

造共同繁荣的城市必须看得比公平性更长远，以确保实现整个社会的包容。

平等也关乎城市市民与政府机构之间、个人和集体之间的社会政治关系。它是城市作为一个集体实体能够运作和维持到何种程度的关系基础。

联合国人居署的当地专家认为，政府要为平等负根本责任；政治意愿不强或根本漠不关心引发政治的缺陷、不足或低效能。在本次调查中，内罗华、罗安达、科威特市、拉合尔、利马、法兰西堡、埃尔比勒和赛伊达的当地专家觉得国家政府不大关注不平等问题，亚历

山大、阿尔及尔、海得拉巴、瓜达拉哈拉、巴拿马、贝鲁特和多哈的当地专家报告说当地政策的制定者很少关注平等。

其他地方专家报告说，一些城市在规划和政策策略中优先考虑平等。图2.4.3总结了他们行动的类型。在联合国人居署的调查中，非洲和亚洲的城市里特别重视倾向于穷人的职业培训和技能项目，一些项目还明确针对穷人和边缘化人群。新加坡是一个很好的例子，在提高生产力和社会流动性的大环境中，新加坡政府多次承诺向所有人提供受教育和培训的机会。在胡志明市，政府主导推动的高科技（IT）和服务行业为社区从传统手工业转型提供了大量的新机会。<sup>20</sup>在非洲，亚的斯亚贝巴的微型和小型企业以失业者为发展战略目标。

<sup>21</sup>约翰内斯堡提升贫困社区的技能和扩宽教育和培训途径。在拉丁美洲和加勒比海国家，一些专家引入了针对社会边缘化群体的现金转移和其他金融援助方式，例如巴西的“家庭援助”和墨西哥的“机会”项目。在阿拉伯的一些城市，当地专家发现制定新的规则制度可以切实促进平等发展。

## 政策：在城市

层面，社会包容为个体和社会团体创造了具有整体归属感的环境、能获取公共资源渠道并全面自由地参与集体事务的。

体制没有充分促进平等。统治者的漠不关心和低效的政府束缚了城市走向更平等的潜力。

## 政策：解决不平

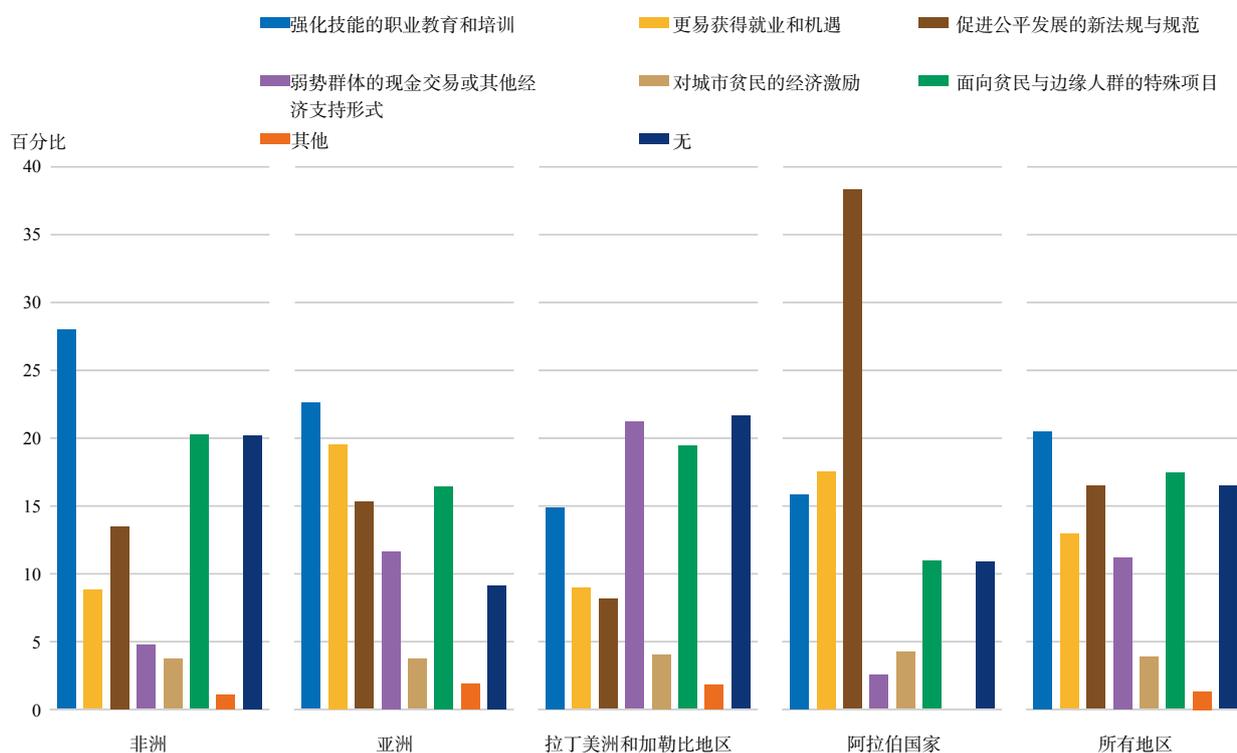
等问题需要政治意愿、强有力的体制和具有针对性的政策。



哥伦比亚麦德林：儿童有接受小学教育的权利。  
Medellin, Colombia: children enjoy education at a junior school. 版权所有：Jez Coulson/Panos

图2.4.3 提高公平性的最佳城市政策和实践

Figure 2.4.3 Most notable policy or action the city is implementing to be more equitable



资料来源：联合国人居署城市监测出，政策调查，2011。 Source: Un-Habitat, City Monitoring Branch, Policy Survey, 2011.

### 专栏 2.4.3 推进平等议程

#### Box 2.4.3 Making progress on the equity agenda

当今，发展中世界的一些城市和国家政府开始通过一些具体行动来凸显平等。他们明白通过共同努力可以最大限度地提高城市贫民生活条件的可能性。他们同样认识到平等是繁荣的基本方面。他们的积极干预与利贫计划紧密相连：例如，在亚历山大，有针对小企业和中等规模企业的社会发展基金；在加济安泰普，社会团结基金提供有条件的现金转移帮助孩子入学；在拉合尔，有贝娜齐尔收入援助计划；在深圳，社会平等政策将大批农民工和弱势群体纳入到城市社会住房和福利体系中；在胡志明市，“多米诺”

**政策：**政府的领导在解决不平等问题上是无可替代的，民间社会仅能在宣传和支 持上起到补充作用。

改革过程中消减了越南首都的不平等现象；许多城市同样通过分拨资金和引入地方方案以促进平等。这些干预正成为鼓励其他城市，甚至国家政府的最佳做法和最好的事例。重庆政府取得了社会平等的初步目标，优先的公共租赁住房方案改善了居住条件，农民工的权利得到了更好的保护。在贝鲁特，作为针对弱势群体特殊社会援助计划的一部分，大大降低了无家可归和低于国家贫困线下的人数（2009年的10%）。22面对差距显著的收入不平等（2005年的基尼系数高达0.75），约翰内斯堡相应地提出包括现金社会补助的扶贫政策。新加坡将平等纳入到国家发展政策和城市规划中。据当地专家所说，“政府提供充分的教育和就业机会使得社会中的贫穷和中低产阶级具有了向上发展的空间”。

注释：

- 1 World Bank, 2006.
- 2 Gewirth, 1996.
- 3 OECD, 2011.
- 4 *Ibid.*
- 5 UN-Habitat, 2010a
- 6 Sen, 1999.
- 7 Shabou et al, 2011.
- 8 Belliapa, 2011.
- 9 Hampwaye and Nehito, 2011.
- 10 UN-Habitat, 2010a.
- 11 UNICEF, 2010.
- 12 Turok, 2006.
- 13 UN-Habitat, 2010a; UN-Habitat, 2008.
- 14 OECD, 2006.
- 15 Society for International Development (SID), 2012.
- 16 SID Programme director Aidan Eyakuze as quoted in the *The East African* [Mungai, C. (2012) 'East Africa Region's Economy Expands Amid Deepening Levels of Poverty and Malnutrition' in *The East African*, April 7, <http://www.theeastafrican.co.ke/news/A+richer+East+African+Community+with+more+poor+people/-/2558/1381658/-/v2nkg7/-/index.html>]
- 17 Urban Age, 2009.
- 18 United Nations General Assembly, 2011.
- 19 Vienna City Administration (n.d) *Vienna Charter. Shaping the Future Together*, <http://www.wien.gv.at/english/living-working/vienna-charter.html>
- 20 Dzung, 2011.
- 21 Admassie, 2011.
- 22 UNDP, 2009.



版权所有：Edwina Sassoon/fotoLIBRA.com

## 2.5 环境可持续与城市的繁荣 Environmental Sustainability and the Prosperity of Cities

城市的繁荣与环境可持续之间有着千丝万缕的联系。都市区消耗大量的环境物品与服务，例如食物、水、能源、林木、建材，以及常常超越城市边界的“绿色”空间或开放空间。这就削弱了都市区周边环境的吸纳能力。<sup>1</sup>例如，全世界的城市每年产生7200多亿吨的废物，而在发展中国家，即使在规模较大也较为富裕的城市，也只有25%~55%的废物被回收。<sup>2</sup>人口和空间扩张的速度如此之快，以至于超过城市提供住房、水和卫生设施这些基本生活必需品的供应能力，从而产生了城市困境。<sup>3</sup>

一个重要的信息是繁荣的城市可以在不必破坏环境的情况下有效且极具生产力的运营。<sup>4</sup>一个城市只有在为了实现环境的可持续发展，在总体经济目标中将环境和社会目标完全融合在一起时，才有可能出现上述情况。<sup>5</sup>这意味着任何城市在环境可持续发展及经济增长和繁荣之间并不存在取舍关系。

环境的可持续性对于城市转型及其都市生活，尤其是城市贫民的生活而言，是质变提升的核心。这是由于一个

事实，即环境可持续发展的城市充满活力，这样的城市更容易吸引增长与繁荣所必需的技能 and 创业精神，从而解决城市问题和挑战。然而，这将需要部署新的机构、技术、财务机制、创新和灵活的城市

环境可持续发展的城市可能会更有效率、更有竞争力，更具创新能力也更加繁荣，能为提高所有人的生活质量和福祉作出贡献。

**政策**：城市可能成为其管辖区内外的环境问题的根源，也可以成为提供最佳解决方案的地方。环境可持续发展的城市能在经济增长与环境保护之间找到一种健康的平衡，并在此过程中包括在其后变化的条件下，同时促进繁荣和保持弹性。<sup>6</sup>

规划过程，以及最重要的是，为了推动环境的可持续发展继而推动城市的繁荣，制定和实施适当的战略和政策所需的隐性承诺和政治意愿。

### 城市环境的可持续性

#### ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY IN CITIES

人们普遍认为，任何国家都可以在保护环境的同时保持经济增长。<sup>7</sup>然而，如果要实现可持续发展，所有的利益相关者，特别是地方层级的利益相关者，都必须做出一定的承诺。<sup>8</sup>这是符合《地方21世纪议程》中城市被认为是环境问题的来源和解决方案原则的。<sup>9</sup>城市及其政府有责任部署和维护当地的社会—经济和环境基础设施，主持当地的规划过程，制定和实施环境政策。<sup>10</sup>对公共利益和共同繁荣的关注将有助于动员全体市民认同个人的生活方式、日常习惯和行为中的诸多细微变化，这些细微变化可以为所有人带来更可持续的生活状况。城市政府在面对可持续环境挑战时，除了增强所必须下定的决心和作出的承诺外，参与式治理显然发挥了重要作用。<sup>11</sup>

现在，由于发展中国家城市人口正在快速增长，城市对城市环境可持续发展的承诺相对于发展中国家也更为重要。这里强调的是维持和满足基本需求的经济增长和繁荣的要



中国无锡尚德工厂的太阳能电池板组装。高比例的中国家庭使用太阳能热水。  
Solar panel assembly at a Suntech factory in Wuxi, China. A high percentage of China's homes use solar-heated water. 图片版权所有：Qilai Shen/Panos

求。与经济增长同样非常重要的可能是，如果这个城市不能与可持续的环境携手共进，它将无法带来共同的繁荣。

## 非洲城市

### AFRICAN CITIES

欧洲将城市列为环境可持续发展计划的最前沿<sup>12</sup>，不断制定和实施各种政策和战略。<sup>13</sup>

## 政策

：如果以环境可持续发展的态度，来追求经济发展及其城市相关活动，则一定可以促进城市的繁荣。

较高的石油和商品价格使得非洲的经济增长速度在过去的十年中超过了全球经济增长。GDP的实际增长（即通货膨胀调整后）一直非常稳定，尤其是在撒哈拉以南地区，预计这里继续增长速度将超过5%。<sup>14</sup>然而，绝大多数的当地专家认为，在内罗毕、卢萨卡、普拉亚、阿尔及尔、达累斯萨拉姆（Dar es Salaam）、伊巴丹、阿克拉（Accra）、罗安达

（Luanda）、拉各斯（Lagos）等城市，经济发展及其相关城市活动，对城市环境产生了意料之外的影响。到目前为止，这些城市被认为没有能力发展与经济与人口增长相匹配的基础设施和服务，也没有能力相应的不对自然环境造成不利影响。

以内罗毕为例，当地专家指出，内罗毕河的广泛污染，不只源于工业废水，也源于固体废弃物。<sup>15</sup>交通拥堵也被列入重大环境问题，除了随之而来出现了空气污染，当地经济成本也相当大。<sup>16</sup>卢萨卡（Lusaka）、阿克拉（Accra）、阿尔及尔（Algiers）、拉各斯（Lagos）、伊巴丹（Ibadan）和罗安达（Luanda）等地的专家也持同样的观点，即快速的城市扩张和不受控制的空间发展与落后的基础设施和薄弱的法制框架相结合，降低了生活质量，或者更通俗地说，就是破坏了各自城市的繁荣。

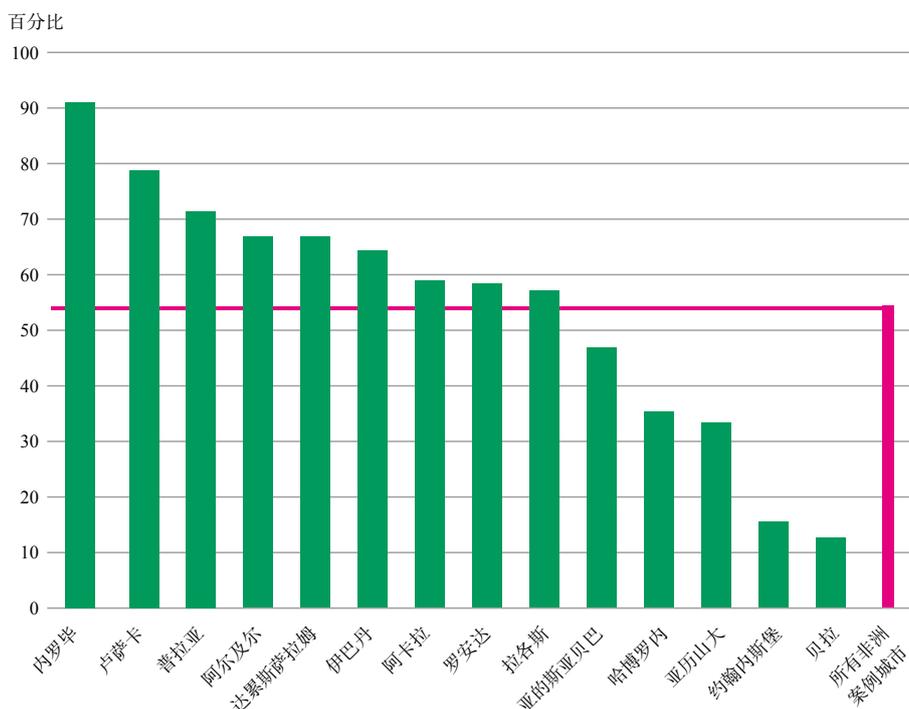
在佛得角普拉亚（Praia），专家指出，基础设施和服务无法跟上经济增长的速度，尤其突出的问题在于住宅数量不足、住房质量差，以及不断增大的非正规住宅区。在阿克拉（Accra），经济增长带来的收益（年平均增长率4%）无法承担以新的基础设施和服务的形式出现的快速城市化。伴随着公共卫生系统的崩溃，环境问题令人担忧。<sup>17</sup>在达累斯萨拉姆和莫桑比克贝拉（Beira），当地的专家也指出，由于城市服务未满足住房、水、废物管理和电力的基本需求，经济增长的影响加剧了非正规住宅区和城市蔓延等既有问题。在达累斯萨拉姆，固体废物管理是一个尤其严重的问题，<sup>18</sup>包括危险物的废品管理。<sup>19</sup>

在调查的14个非洲城市中，有10个城市的大部分专家认为经济增长和城市扩张与环境保护之间不匹配。剩余的4个非洲城市的样本中，只有少数专家有认同感。这并不令人吃惊，因为这些城市将追寻环境可持续发展作为一项政策。这并不意味着在其他10个城市中对环境的关注并没有被考虑，在约翰内斯堡（Johannesburg）<sup>20</sup>，贝拉（Beira）<sup>21</sup>，亚历山大（Alexandria）<sup>22</sup>和哈博罗内（Gaborone）<sup>23</sup>这4个城市，针对环境议题已经部署了相对有效和全面的政策，其中包括与适当的

在绝大部分非洲城市的调研中，当地专家认为，经济发展及相应的城市活动对自然环境有不利影响，这主要是因为可持续发展还是被政策制定者在很大程度上忽略了。

图2.5.1 当地专家观察：城市增长对环境的影响——非洲城市

Figure 2.5.1 Environmental impact of growth as perceived by local experts – African cities



资料来源：联合国人居署城市监测处，政策调查，2011。 Source: UN-Habitat, City Monitoring Branch, Policy Survey, 2011.

制度安排相结合的全面的城市管理和治理政策。

约翰内斯堡的案例具有教育意义，为非洲地区城市环境的可持续性提供了整体的解决方法。这一南非的经济首都系统地促进开放空间的创造和保存，追求能源效率，减少温室气体排放，并将促进太阳能、节能灯泡和绝缘材料作为改造计划的一部分。最重要的是，城市通过了一套全面的以可持续的方式涵盖所有规划阶段的规划法规，促进可持续建筑设计和施工。<sup>24</sup>与此同时，35%~40%人口为贫民的约翰内斯堡也面临可达性和城市机遇不平等相关的所有问题。<sup>25</sup>

在其他城市——阿克拉、普拉亚、亚历山大和罗安达

(Luanda)，大多数的专家报告了经济增长对环境以及稀缺的环境政策造成的严重不利影响，同时也强调这些政策为城市人口带来巨大的利益。阿克拉提供了一个很好的与之相反

约翰内斯堡似乎是所有非洲城市中，环境可持续发展举措最全面和最整体性的。

的例证，当地专家指出，由于高效节能电灯泡在住户和商业设施中的推广、固体废弃物尤其是塑料的废物循环设施的应用，环境得到了改善<sup>26</sup>。亚历山大的案例也具有指导意义，显示出有效地使用各种小环节，城市环境可以获得显著改善。例如，在亚历山大，所有利益相关者之间的合作，更系统地检查（将污水排放到环境中）工业和旅游设施，都将显著改善水质。

## 亚洲城市

### ASIAN CITIES

亚洲城市表现出经典的环境库兹涅茨曲线情景，几乎在经济发展的初始阶段，收入水平显著提升到一定高度之前，环境质量恶化。<sup>28</sup>在实践中，高污染和自然资源密集型产业在发展的早期阶段占据主导地位。随后，经济增长的收益使行业部署污染少、资源节约型的技术。这也许可以解释为什么在联合国人居署的调查中，除阿拉伯国家以外的亚洲城市，最少的专家们认为其经济发展及相关城市

活动对环境产生不利影响。

然而，当地专家的意见调查展现出亚洲城市间的差异。例如，在胡志明市、班加罗尔、拉合尔和海得拉巴，经济增长并没有像想像中那样，有相匹配充足的基础设施和服务。在拉合尔，专家们指出，地下水污染、扩散的空气污染、交通拥堵和城市蔓延成为经济发展和城市活动对环境的主要影响，这些又同时与能力缺乏和机构软弱相重合。<sup>29</sup> 同样，在班加罗尔，专家指出空气质量差、地下水位下降、湖泊快速枯竭是主要影响因素。<sup>30</sup> 如果我们将这些观点与新加坡、土耳其加济安泰普、深圳等地专家的意见作比较，可以发现在后三个城市中，当地专家很少认为经济增长和城市活动会对环境产生不利影响（图2.5.2）。

如同在非洲的案例中一样，我们可以推导出专家之所对亚洲城市产生如此的观感，是由于这些拥有促进环境可持续性政策的城市，能够更好地管理增长及其相关城市活动对环境的不利影响。在亚洲，接近2/3的当地专家认为，可持续发展政策在他们各自的城市中正在发挥作用，特别是新加坡和胡志明市。接近2/3的亚洲专家认为，各

项城市政策促进环境的可持续性。在新加坡和胡志明市，所有的当地专家都认为各自的城市具有促进环境可持续性的政策。

新加坡的专家认为这个城市国家对环境可持续发展作出了强有力的承诺。国家机构和草根领袖一起开展了全民的环境认知运动——提升了生活标准和繁荣的实际收益。“紧凑城市”计划倡导高密度发展，推动城市大运量交通，同时促进步行。58%的固体废弃物被回收再利用，另有40%通过焚烧产生能量，剩余的2%被运往以特定目的建造的近海填埋场。这个城市国家的水资源综合管理系统，可以通过集水满足30%的用水需求。还有一个雄心勃勃的计划，到2020年将这一水源比例增加到40%。<sup>31</sup>

## 阿拉伯国家城市 CITIES IN ARAB STATES

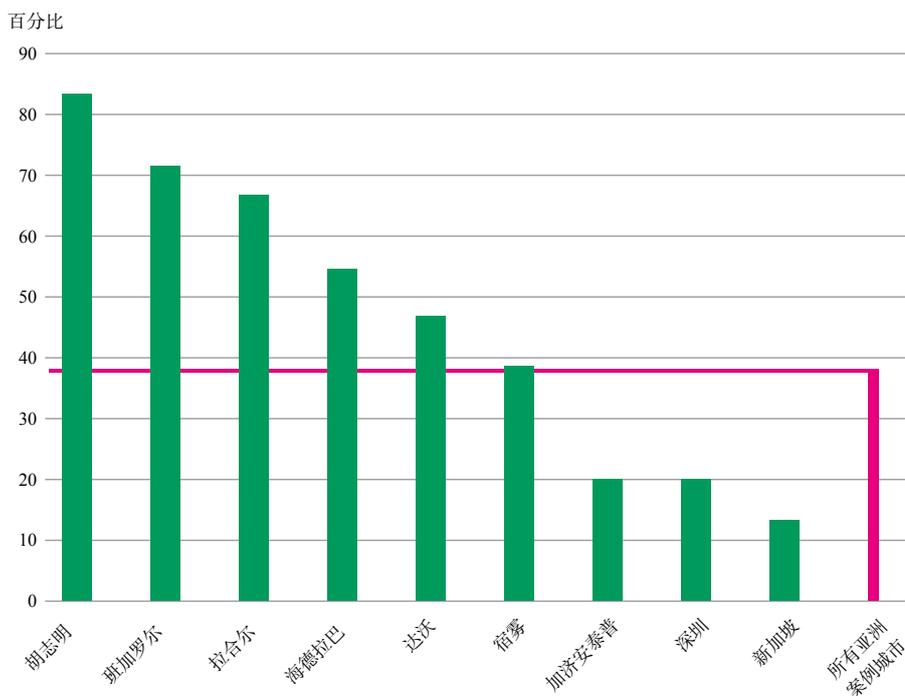
在整个阿拉伯国家，只有1/3的当地专家认为，经济发展及其相关城市活动对环境产生意料之外的不利影响

**政策：**当城市将促进环境可持续发展作为一项政策，将看到经济发展和城市活动意想不到的效果。

**政策：**几乎可以肯定，环境可持续发展的城市，将更加紧凑、节能高效、清洁减排、更方便可达，也能提供更好的交通方案。

图2.5.2 当地专家观察：城市增长对环境的影响——亚洲城市

Figure 2.5.2 Environmental impact of growth as perceived by local experts - Asian cities



资料来源：联合国人居署城市监测处，政策调查，2011 Source: UN-Habitat, City Monitoring Branch, Policy Survey, 2011.

(图2.5.3)。这一看法与非洲、亚洲和拉丁美洲的专家有明显的不同。这一现象或许可以这么解释，该地区的经济结构，严重依赖原油出口，与大工业制造完全不同，在城市留下一个相对较小的生态足迹，尤其是在原油加工出口保持在最低限度的时候。

然而，这种看似良好的整体平均状态掩盖了各城市间的尖锐差异。在贝鲁特 (Beirut)，绝大部分的专家认为，经济发展及其相关城市活动对环境有着负面影响。而在科威特市 (Kuwait City)、设拉子 (Shiraz) 和巴林 (Bahrain) 的穆哈拉格 (Muharrak)，这个比例是50%。这些城市中的前三个有比较多的人口和相对高强度的经济活动。在贝鲁特，当地专家认为，快速城市扩张和环境问题之间存在直接联系，其中一位专家将城市描述为“残酷的房地产投机者的隐喻 (a metaphor for brutal real estate speculation)”，随之而来的是噪声污染和交通拥堵。<sup>32</sup>

同样，在科威特市，当地专家指出，建筑业的蓬勃发展与经济增长和城市扩张密切相关。正如一位专家所言，这种双重繁荣已经把“将压力置于交通道路网上，

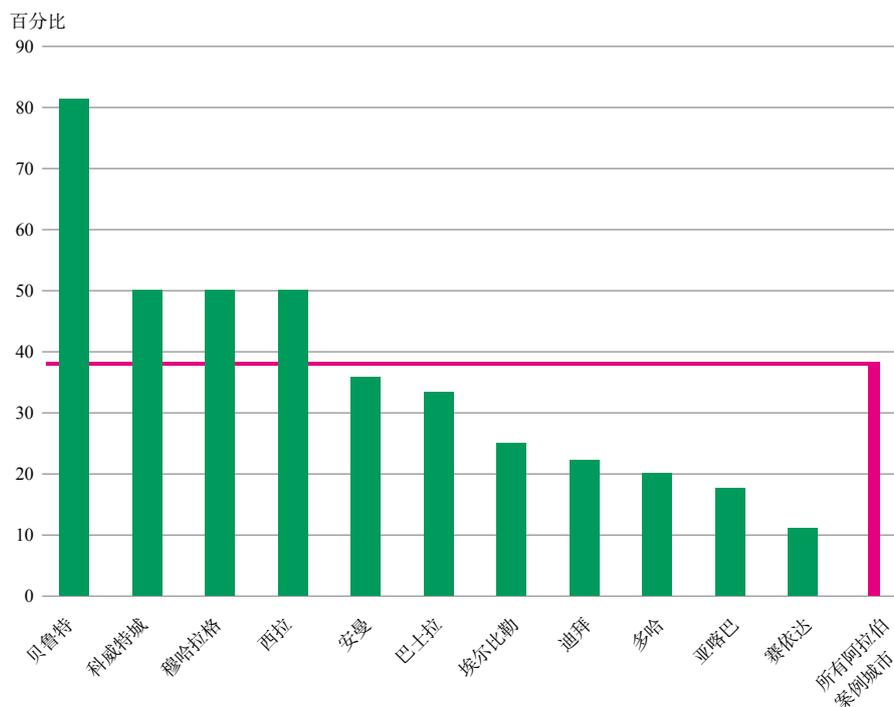
使交通成为一场梦魇”。<sup>33</sup>然而，在伊拉克巴士拉 (Basra)，专家将环境问题与战争废墟，包括从发电机和石油设施中整合颗粒物和烟雾的废铀条例联系在一起，指出了严重的环境问题。<sup>34</sup>

一些城市将促进环境可持续性作为一项政策。据大部分当地专家所言，多哈 (Doha)、亚喀巴 (Aqaba) 和迪拜 (Dubai) 即为这类城市。多哈的专家提供了多项政府、城市政府和市民社会实施的环保议案和政策。包括保持环境清洁、节能议案、保护野生动物保护区、“绿色”和功能性基础设施政策。在亚喀巴 (Aqaba)，当地专家提到对于保护自然资源和护卫港口周边的海洋生态系统的法律规定、附例、法规。<sup>35</sup>在迪拜，环境可持续发展政策包括阿联酋的能源和环境评估系统、空气质量管理系统，以及其他促进

**政策：**在各类城市中，城市化和经济增长是必然的，如果再配合适当和有效的政策和治理，对环境的影响是可控的。

图2.5.3 当地专家观察：城市增长对环境的影响——阿拉伯城市

Figure 2.5.3 Environmental impact of growth as perceived by local experts - Arab cities



资料来源：联合国人居署城市监测处，政策调查，2011 Source: UN-Habitat, City Monitoring Branch, Policy Survey, 2011.

环境可持续发展的强有力计划和治理机制。<sup>36</sup>赛达（黎巴嫩城市）、巴士拉和贝鲁特是另一种状况，在贝鲁特，“环境问题很少获得关注”，这是因为城市规划缺乏有效的政策，忽视迫切的需求（例如交通和废弃物管理）。<sup>37</sup>

## 拉丁美洲和加勒比城市

### LATIN AMERICA AND THE CARIBBEAN

拉丁美洲和加勒比地区的大部分当地专家认为，经济发展和城市活动对环境有（意想不到的）不利影响。两种截然不同的现象可能在这里出现：该地区同时出现了城市空间的高速扩展和相对较高的经济发展。在瓜达拉哈拉（Guadalajara）、利马（Lima）、埃斯特城（Ciudad de Este, 巴拉圭）、麦德林（Medellín）、拉巴斯（La Paz）和瓦尔帕莱索（Valparaíso），绝大多数当地专家认为经济发展对环境造成的后果“严重”或“非常严重”（图2.5.4）。

瓜达拉哈拉和埃斯特城的当地专家都提及了城市扩张及其相关现象，将绿色的开放空间置于压力之下，以及空气污染作为主要经济活动对环境产生的其他不利影响。重工业（水泥和冶炼工厂）是最为突出的罪魁祸首。<sup>38, 39</sup>在埃斯特城，当地专家指出，环境污染主要包括垃圾填埋场的污染、无规划的城市扩张、逐渐恶化的自然环境以及水流和供水管道的污染。<sup>40</sup>在瓦尔帕莱索（Valparaíso），垃圾管理也被认为是一个主要问题，一旦将收集到的垃圾弃置于临海而建的填埋场，就将造成巨大的污染、包括排入大海的污水。<sup>41</sup>

在麦德林，专家指出，在一个持续快速扩张地表面积和人口的城市，每年有22.4万吨污染物被排放到大气中，其中66%源于交通。<sup>42</sup>在圣多明哥（Santo Domingo），天然资源开发推动了快速的城市蔓延与人口增长，这两者与弱势的管理机构相结合，构成了环境问题。<sup>43</sup>而在利马，绝大多数的当地专家一致认为环境可持续发展在城市管理中一直没有优

拉丁美洲城市的总体情况是由于公共机构的政策或战略薄弱，对环境可持续发展没有足够的承诺，使得更广泛地参与环境政策的机会相对较少，只能进一步加剧经济发展和城市活动对自然生态环境的负面影响。

先权。仅有的几个计划，虽然都在中央政府而非地方政府的权责下，却相互不协调。<sup>44</sup>正如前面建议的，城市社会经济发展（更通俗地讲，即城市化）对环境的不利影响，很大程度上与缺少可持续发展的承诺有关，如缺乏有效的政策和战略，以及广泛社会参与的机会较少等。

由于法兰西堡（Fort-de-France）、哈瓦那（Havana）和委内瑞拉的瓜雷纳斯（Guarenas）的可持续环境被证实运行相对较好，上述结论进一步得到强化。在法兰西堡，从2008年起，一个指定的市长开始对环境的不当行为采取措施，尤其是对于固体废弃物，通过所谓的“绿色旅（green brigade）”大力推动涵盖所有部门（居住和商业）的规范和条例实施。在废物处理厂和回收上，这一驱动力受到教育宣传方案、日常公众空气质量监测报告的支持，推动公众参与环境决策。<sup>45</sup>同样，在麦德林市，环保部门实施各种关于噪声污染、全球变暖、水资源保护和森林再造的“可持续发展”政策，已经建立了一系列减排目标和措施。这些措施包括控制温室气体排放和空气质量，使用无污染的燃料和废物处理/控制系统，鼓励步行和骑自行车（专用道），设置了包含各种温室气体排放控制和空气质量的一系列目标。正如一个当地专家所说的那样，“市政府正在唤醒和教育人民对环境行为更负责任。”<sup>46</sup>

## 环境可持续发展：城市繁荣的催化剂

### ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY: A CATALYST FOR CITY PROSPERITY

环境可持续发展为城市提供了与繁荣相关的均衡经济增长的巨大空间，包含了新型的就业和投资形式，扶贫和减少不公平的机会，以及新型的基础设施和服务。所有这些都是重大的社会经济方面的城市繁荣，伴随生活质量以及城市机会的平等获取。因此，环境可持续性对于城市繁荣是至关重要的。

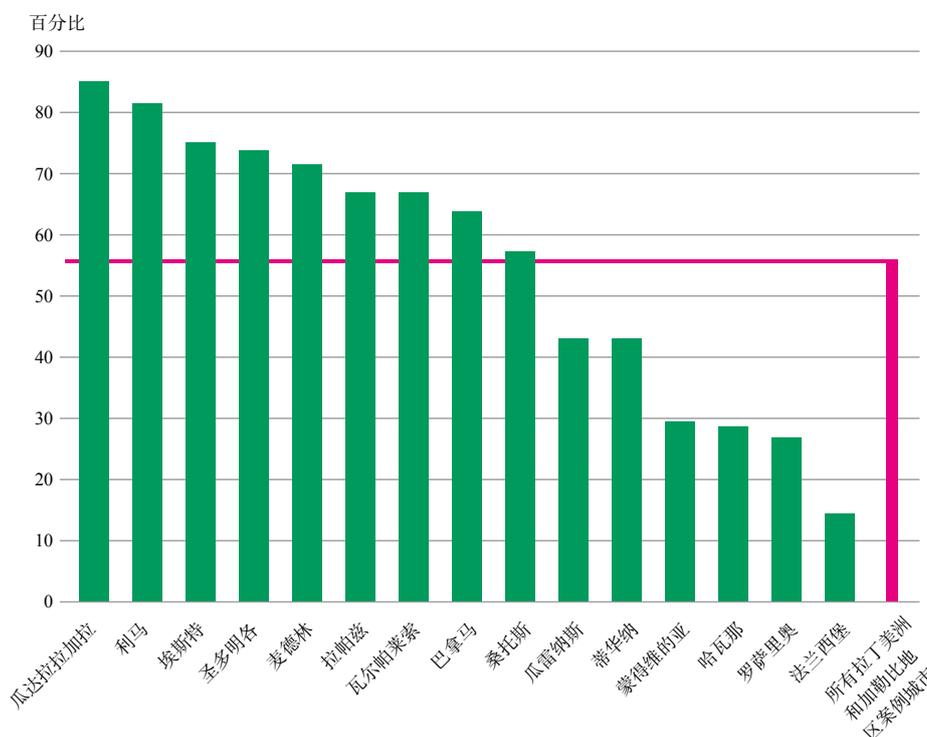
## 就业与投资的潜力

### THE POTENTIAL FOR JOBS AND INVESTMENT

失业是大部分城市的灾难，其影响可以抑制城市的经济增长和繁荣。创造就业对世界各地的城市而言都是一项严峻的挑战。全世界快速成长和发展中的城市，总是不断

图2.5.4 当地专家观察：城市增长对环境的影响——拉丁美洲和加勒比地区城市

Figure 2.5.4 Environmental impact of growth as perceived by local experts - Latin America and Caribbean cities



资料来源：联合国人居署城市监测处，政策调查，2011 Source: UN-Habitat, City Monitoring Branch, Policy Survey, 2011.

涌入寻找全职工作的新居民。在欧洲、北美、日本以及其他一些地方增长较慢（或收缩）的城市，有必要在面对产业转型时维持现有的就业基地，同时利用环境可持续发展的经济机会，取代过时的高碳生产过程和活动。就业环境可持续发展的潜力是巨大的，主要来源于防止气候变化破坏性影响威胁的大规模气候变化减缓和适应措施：减少不可再生资源的需求，寻找可再生的替代能源，材料的回收和再利用。<sup>47</sup> 在此之上，巨大的就业潜力与生产和部署以下新的技术系统相关：可再生能源、可持续的城市交通、废物回收、老建筑改造、新的可持续建筑和基础设施，以及环境服务。<sup>48</sup>

## 可再生能源

### RENEWABLE ENERGIES

太阳能、风能、水电、地热和生物燃料等可再生能源领域将继续吸引大量投资。2010年，全世界共有2430亿美元投入可再生能源。<sup>51</sup> 预计这一数据在2030年将上升到

6300亿美元，在此过程中可创造多达2亿的工作岗位。<sup>52</sup> 虽然大部分可再生能源投资集中在发达国家，近年在发展中国家也逐渐出现。<sup>53</sup>

在世界各地，约30万名工人受雇于风电行业，另有10万人在太阳能光伏行业就业，在英国、巴西、中国、德国和美国，生物质能领域已经创造了约120万个就业岗位。<sup>54</sup> 在英国，已经有25万人在各种可再生能源领域就业，每年创造的价值预计达530亿美元。<sup>55</sup>

尽管发达国家占据了世界各地可持续发展领域工作的大部分份额，发展中国家也可获得巨大的机遇。印度

**政策：**环境可持续发展的城市，有可能增加以下方面的就业潜力：以可再生能源替代不可再生资源、回收和再利用材料、<sup>49</sup>生产和安装可再生能源系统、可持续的城市交通、废物回收、改造老建筑、建设新的可持续建筑和基础设施，提供环境服务。<sup>50</sup>

正寻求在这一行业10年之内创建不少于1亿个就业岗位，其中大部分预计来自太阳能行业。<sup>56</sup>在尼日利亚，据估计，以木薯和甘蔗作物为基础的生物燃料产业产生了20万个就业机会，<sup>57</sup>其中大部分在市区。南非预计短期内创造9.8万个“低碳”新岗位，中长期内创造近71.7万个工作岗位<sup>58</sup>，这些岗位可被细分为回收利用、太阳能和改造既有建筑的能源效率等。

环境的可持续性对于城市繁荣的贡献，让发展中国家的城市决策者看到了曙光。因此，如表2.5.1所示，在联合国人居署的当地专家调查中，有超过半数的亚洲专家，超过40%的阿拉伯国家专家，超过1/3的非洲专家相信，他们国家各自的城市中拥有可再生能源使用的支持计划和实践。这为那些通过可再生能源实现碳中和、对环境没有负面影响的城市，提供了经济增长和繁荣的巨大机遇。

## 废弃物管理和回收

### WASTE MANAGEMENT AND RECYCLING

废物管理提供城市就业的另一主要来源，基于发达国家的经验，回收提供了巨大的投资和商业机会。<sup>59</sup>例如，在哥本哈根，只有3%的废物被填埋，32%被回收，而39%被转化成有用的能量，足以满足7万个家庭。<sup>60</sup>

这一举措也适用于发

展中国的城市，估计已有1500万人参与了垃圾收集和回收。<sup>61</sup>在孟加拉国，350万个与环境可持续发展相关的潜在就业机会中有80万个来自回收行业。<sup>62</sup>除了新的就业机会，废弃物管理和回收，也催生了发展中国家城市的许多专业型中小企业的技术创新。<sup>63</sup>在瓦加杜古（Ouagadougou），布基纳法索（Burkina Faso），废塑料收集/回用项目已经帮助改善环境状况，并为当地人民创造了就业机会和收入。该项目（在一个人均收入只有300美元的国度）创造了3.5万美元的收入，并在城郊建立了一个更清洁的环境。<sup>64</sup>

## 建筑

### BUILDINGS

无论在世界的哪个角落，建筑都在包括减缓气候变化的环境可持续发展中发挥着重要作用。这是因为建筑占据了高比例的自然资源、废弃物和污染。例如，一个典型建筑运营能耗的60%用于制冷和制热，18%用于热水，6%为冷藏，3%为照明。这就是为何建筑被确定为减少温室气体排放的最大潜力所在。<sup>65</sup>在这种情况下，在发展中国家和发达国家都同时适宜两种途径：新建建筑建设的“绿色”标准、改造现有建筑节能材料（创造更多就业机会的主要来源）。

“绿色”建筑标准目前主要在高度城市化的发达国家推动。美国已经有超过4万名LEED（能源与环境设计领袖标准）认证的专业人士参与节能建筑的设计、建造、操作或维护。在澳大利亚，900名专业人士获得“绿色之

**政策**：投资可再生能源的城市将产生更多的就业岗位和城市家庭收入。

表2.5.1 当地专家观察：环境可持续发展的现行政策（百分比）

Table 2.5.1 Environmental sustainability: extant policies, as perceived by local experts ( per cent )

区域	支持使用 新能源政策	五年内新建 公园措施	鼓励设施重复 利用政策	机动化公交的 替代方案
非洲	33	31	25	41
阿拉伯国家	41	70	32	23
亚洲	52	77	65	56
拉丁美洲和加勒比地区	22	60	33	27
所有区域	36	58	39	37

资料来源：联合国人居署城市监测处，政策调查，2011 Source: UN-Habitat, City Monitoring Branch, Policy Survey, 2011.



**政策：** 废弃物回收处理为城市了提供巨大的就业资源，以及良好的投资和商业机会。

孟加拉国达卡 ( Dhaka )：在一家生产聚乙烯对苯二甲酸酯 ( PET ) 薄片的工厂，妇女将街道上收集而来的塑料瓶分类。孟加拉国出口超过2万吨，在全国各地3000家工厂生产的聚乙烯对苯二甲酸乙二醇酯 ( PET ) 薄片。这一产业价值700万英镑，每年增长20%。

Dhaka, Bangladesh: in a factory producing Polyethylene Terephthalate (PET) flakes, women sort plastic bottles collected from the streets. Bangladesh exports over 20,000 tons of PET flakes made in 3,000 factories across the country. The industry is worth GBP 7 million, and growing by 20% per annum. 图片版权所有：G.M.B. Akash/Panos Pictures

星 ( Green Star )” 认证，在英国，1197人成为BREEAM (建筑研究所环境评估法) 许可的评审员。<sup>66</sup> 这些数字一直呈上升趋势，并预计随着绿色建筑占据建筑市场份额的增长而进一步增加。在印度，已有1500名LEED认证的专业人士。

发展中国家需要追求“清洁能源”建筑的替代战略。这是因为他们无法承受发达国家以“智能”建筑或节能建筑为核心的技术解决方案。这些国家更合适的策略是使用“被动式”技术，综合灵活性、获取诀窍以及通过乡土建构方式适应当地气候条件的传统知识。城市地区可能要考虑将这种“被动式”方法，利用最近几年 (太阳能光伏/光热、集水等技术) 的成本下降，与现代技术的一些特质相结合。

## 城市交通

### URBAN TRANSPORT

在欧洲，公共交通投资乘数效应是每个直接岗位平均创造2~2.5个就业机会，在某些情况下，该比率可高达4:1。在欧盟对大约170个城市的调查中，90%的城市公交车队使用低效、高污染的车辆。<sup>68</sup> 低污染的能源替代方案

建筑行业最有潜力在城市地区打造“绿色”工作岗位。建造业的员工在全球超过1.11亿人，约占国家层面总就业的5%至10%，其中，75%在发展中国家，90%在微型企业 (员工人数少于10人)。<sup>67</sup>

已经在欧洲、美国、加拿大和其他一些发达国家的城市实施，使用压缩天然气（CNG）、液化石油气（LPG）、生物柴油或混合动力汽车。一些发展中国家也引入低污染的公共交通系统，特别是在巴西以及印度、哥伦比亚、墨西哥和其他新兴经济体。

不仅改造旧的、污染严重的公交车能创造就业机会，改造城市交通中的其他车辆也将创造就业机会，同时减少空气污染。电动两轮和三轮车代表了许多发展中国家公共交通的一种普遍模式；在菲律宾的试点项目表明，二冲程发动机的改造，降低燃油消耗多达35%至50%，减少高达90%的空气污染物排放。在这种情况下，通过安装和维护配套元件，改造降低运营成本，创造了就业机会。<sup>70</sup>

自行车行业也提供就业机会，虽然只在少数几个国家。自行车的制造业主要在中国、印度和欧盟，占全球产量的87%，仅中国就生产了世界一半以上的自行车。电动自行车的生产繁荣增长，在2005年达到约1200万台，几乎所有都在中国制造。<sup>71</sup>

## 环境可持续发展的驱动力和能力建设

### DRIVERS AND CAPACITY-BUILDING FOR ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY

环境可持续的城市政策驱动有7个主要因素，包括：可用的财政资源、人力资源、适宜技术、专门机构、可获得的信息，充足的组织安排以及支撑的法律框架——哪条在发展中国家都不是理所当然的。

各地区的当地专家中大约有1/3认为，关于环境可持续发展的城市和国家主管部门之间的协调机制已到位（表2.5.2）。另有不到1/3专家认为，城市正调动投资支持可持续资源使用，或推动资源集中，以提高环境的可持续性。

这些尝试似乎只能解决部分问题，就如同专家们同时强调的那样存在能力不足的普遍问题。这不只因为资金不足，也是缺乏推动与利益相关者建立伙伴关系的有效安排，以及体制框架和城市贫困治理结构羸弱的结果。<sup>72</sup>这些状况对于城市在面对气

在很多国家，公共交通领域的就业岗位占总就业岗位的1%~2%。在欧洲和美国，每140万亿美元的公共交通基础设施投资大约创造30个工作岗位，另外57个岗位由运输业务创造。<sup>69</sup>

候变化时获得的有效减缓和适应的能力都有着显著的抑制效果。

同样，发展中国家的城市和地方政府可能会面临失业、贫困、住房短缺、基础设施和服务问题，要优先考虑环境可持续发展议题与挑战，是很难的，特别是在地方政治需要作为时。

这也强调了经济增长和繁荣对解决城市环境可持续发展能力的重要性，也要求城市在处理历史遗留的环境问题同时塑造一个环境可持续发展的未来时，必须具有创新性和创造力。这一情况凸现了一个事实，即可持续发展和经济繁荣的双重动力都不可避免地受到一些具体到每一个城市地区个体的结构限制，这无关城市地区的规模大小。

城市是最有可能通过有效的城市治理和转型领导力，将可持续发展和共同繁荣结合起来的地方。这种领导力认识到地方、区域和全球各级的城市化与环境之间存在着复杂的综合作用。接下来就是要建立适当的机构，构建环境可持续的城市系统所需的制度能力建设，包括交通、能源、废弃物管理、建筑环境与自然环境的修复，以及生态系统服务的管理。

我们必须认识到在政策和决策中，环境与生产力、基础设施、平等和生活质量其他四个繁荣维度的联系和互动。将对主要环境问题的关注纳入这四个政策层面，可以在长期增强可持续性，并且使城市规划发挥重要作用，以此获得足够的人力和财政能力。

城市应寻求多边和单边组织的财政和技术援助，用以建立和增强它们环境可持续发展的能力。例如，全球环境基金（Global Environment Facility，GEF），作为一个独立运作的金融机构，汇集了182个政府与国际组织、非政府组织以及私营部门的合作。<sup>73</sup>全球环境基金（GEF）为发展中国家和转型国家提供生物多样性、气候变化、国际水域、土地退化、臭氧层和持久性有机污染物相关项目的补助资金。这些项目有利于全球环境，将地方、国家和全球性挑战结合起来，并促进可持续生活。到目前为止，全球环境基金为超过165个国家、2700多个项目，共划拨92亿美元，利用400多亿美元用以补充合作融资。通过小额补助计划，全球环境基金也为1.2万多名非政府组织和社区组织直接拨款，共计4.95亿美元。

在所有发展中地区，当地专家确认实现环境可持续发展的政策和方案的关键在于地方一级的能力建设和资源可用性。能力建设包括人力、科技、组织和机构的资源以

及能力。<sup>74</sup> 专家强调缺乏资金和机构能力是一个主要问题（表2.5.3）。这可能是因为，绝大多数专家认为，在他们各自的城市缺乏有效系统地监测环境的可持续发展，或制定有效的地方交通政策。这表明了城市所面临的挑战。不过，半数以上的当地专家认为，他们所在的城市正在整合环境保护规划，并将对环境保护的担忧，列入城市的政策和战略。

人们普遍认可环境可持续发展是非常关键的这一事

实，再次强调了能力建设的需求。地方政府在面临竞争需求和预算限制时，认为环境可持续发展是最后需要考虑的选项。<sup>75</sup> 这对城市将产生一定影响，尤其是当城市必须在地方环境议题中发挥作用之时，如当人口需求获得响应，而环境保护需求又获得公众更多认可的时候。<sup>76</sup>

然而，城市不必等到有能力建设完备之时才采用和实施足够的环境政策和战略。事实上，在许多情况下，尽管

科威特城：建造中的摩天大楼  
Kuwait City: skyscraper under construction. 图片版权所有：  
2012 Wael Hamdan/fotoLIBRA.com



表2.5.2 当地专家观察：城市环境可持续的驱动力（百分比）

Table 2.5.2 Drivers of environmental sustainability in cities, as perceived by local experts ( per cent )

区域	在可持续问题上 本地与国家行政当局的 协调机制	调动支持 可再生能源使用 与降低温室气体排放的 杠杆投资	在同一城市或地区通过 行政整合资源及协作 以促进环境可持续性
非洲	31	20	20
阿拉伯国家	37	35	35
亚洲	48	49	48
拉丁美洲和加勒比地区	26	18	20
所有区域	34	29	29

资料来源：联合国人居署城市监测处，政策调查，2011 Source: UN-Habitat, City Monitoring Branch, Policy Survey, 2011.

## 政策：环境可持续发展要求地方能力建设和资源可用性。

正如所预期的，亚洲和阿拉伯国家有最好的财务和机构能力建设，用以处理环境问题，并创造更可持续发展的城市环境。

政策：城市必须建立实现环境可持续发展所必需的金融和其他机构，否则经济增长将无法确保共同繁荣。

城市只有中等的财政和制度能力，也可以通过管理提高整体的生活质量。每一个环境可持续发展的努力，无论多么微小，都会起到作用。适宜的治理结构，承认个人和市民社会提供的能力，将鼓励更广泛的参与环境可持续发展的战略和政策。

### 注释

- 1 Mitlin and Satterthwaite, 1996.
- 2 UNEP, 1996.
- 3 UN-Habitat, 2003.
- 4 Cities Alliance, ICLEI and UNEP, 2007.
- 5 Pacione, 2003.
- 6 UN-Habitat, 2011a.
- 7 WCED (World Commission on Environment and Development), 1987.
- 8 United Nations, 1992.
- 9 *Ibid.*
- 10 Redclift, 1996.
- 11 Lafferty and Eckerberg, 1998.
- 12 Portney and Berry, 2011.
- 13 Lafferty and Eckerberg, 1998.
- 14 African Economic Outlook, 2012.
- 15 Omenya, 2011.
- 16 *Ibid.*
- 17 Olokesusi, 2011.
- 18 Mazembe, 2011.
- 19 Lupala, 2011.
- 20 Awuor-Hayanga, 2011.
- 21 Mazembe, 2011.
- 22 Ayad, 2011.
- 23 Kalabamu, 2011.
- 24 Awuor-Hayanga, 2011.
- 25 Article 13, 2005.
- 26 Olokesusi, 2011.
- 27 Ayad, 2011.
- 28 Tierney, 2009.

表2.5.3 当地专家观察：有能力实施环境可持续项目的城市（百分比）

Table 2.5.3 Cities with the capacity to implement environmental sustainability programmes, as perceived by local experts (per cent)

区域	具有金融和体制能力的城市	环境保护与政策战略整合	环境可持续发展的有效监测系统	实施当地环境与交通政策的城市	面向更可持续的城市环境的城市
非洲	22	48	17	9	36
阿拉伯国家	60	46	37	8	4
亚洲	64	65	45	31	70
拉丁美洲和加勒比地区	24	47	21	8	46
所有区域	39	51	28	36	43

资料来源：联合国人居署城市监测处，政策调查，2011 Source: UN-Habitat, City Monitoring Branch, Policy Survey, 2011.

- 29 Zaidi, 2011.  
 30 Belliapa, 2011.  
 31 Centre for Livable Cities, 2011.  
 32 Fawaz and Baghdadi, 2011.  
 33 Khattab, 2011.  
 34 Karim, 2011.  
 35 Shabou et al, 2011.  
 36 Al-Bassam and Mouris, 2011.  
 37 Fawaz and Baghdadi, 2011.  
 38 Perez, 2011.  
 39 Flores, 2011.  
 40 *Ibid.*  
 41 Gonzales, 2011.  
 42 Urán, 2011.  
 43 Castellanos, 2011.  
 44 Galimberti, 2011.  
 45 Yerro, 2011.  
 46 Urán, 2011.  
 47 UNEP, 2008.  
 48 Simon et al, 2011.  
 49 UNEP, 2008.  
 50 Simon et al, 2011.  
 51 UNEP, 2011a.  
 52 UNEP, 2009.  
 53 Martinot et al, 2002.  
 54 UNEP, ILO, IOE and ITUC, 2008.  
 55 Peacock, 2011.  
 56 Shukla, 2012.  
 57 UNEP, 2011b.  
 58 Maia et al, 2011.  
 59 Simon et al, 2011.  
 60 *Ibid.*  
 61 UNEP, ILO, IOE and ITUC, 2008.  
 62 GHK, 2010.  
 63 Simon et al, 2011.  
 64 ILO, 2007.  
 65 Simon et al, 2011.  
 66 This British system is claimed to be the world's most widely used environmental assessment method for the rating of buildings ([www.breeam.org](http://www.breeam.org)).  
 67 Simon et al, 2011.  
 68 UNEP, 2011b.  
 69 UNEP, ILO, IOE and ITUC, 2008.  
 70 *Ibid.*  
 71 *Ibid.*  
 72 UN-Habitat, 2011b.  
 73 Global Environmental Facility, 2012.  
 74 UNCED, 1992.  
 75 Hess and Winner, 2006.  
 76 UNCED, 1992.

Part 3  
第三部分

繁荣城市的政策  
Policies for  
Prosperous Cities



## Chapter 3.1



版权所有：Denis Mironov/Shutterstock.com

### 3.1 从比较优势到城市繁荣 From Comparative Advantage to Urban Prosperity

地理位置在城市发展演化中一直起着非常重要的作用。从历史上来看，沿海和河流三角洲是城市的首选区位——目前，在全世界19个最大的城市中，有14个是港口城市。然而，随着交通和通信技术的发展以及专业化水平的提升，滨水之外的其他区位因素促进了城市增长与发展。即使位于内陆地区，由于毗邻主要都市中心或重要城市群，城市也可以从区位中获得显著效益，并显示出相对较高的发展水平。事实上，新的组构体，如巨型区域（mega-regions）和城市走廊，都可以产生区域经济效益，激发经济活动新模式的演化，从而促进城市繁荣。同样，位于市场和基础设施周边或者邻近跨国贸易边境的城市，也显示出一种更快的增长趋势。<sup>1</sup>

越来越多规模大、有活力的非港口城市证明，尽管地理位置是城市繁荣的一个重要因素，但是它并不能说明一切。许多城市的繁荣来自利用其他优势的能力，尤其是在国家、区域或者全球背景中的重新定位。在这些城市中，常见的是那些具有改变和适应新境况、将发展建立在拥有的历史和特质之上的城市。这类城市可以规划一个新的未来愿景，使用它们各类资本和资产。更重要的是这些城市往往具有达成社会和政治共识的能力。事实上，如今许多城市在所选择的新发展方向中，具有调配人力的能力，引导城市增长。

事实上，任何城市的繁荣都不是偶然的。它是不断创

新、持续愿景和良好管治的结果。同时也是合适的法律、法规和章程，以及振兴规划和恰当政策的结果。有效采用这些方法和流程使世界上许多城市可以充分利用它们的比较优势，并使自己沿着繁荣道路前进。它们使用各种途径，利用不同的“轮辐”去驱动共享、可持续的增长与福祉。

有些城市通过战略思考和有意识的规划政策来促进繁荣。位于波斯湾（Persian Gulf）的迪拜（Dubai）就是个很好的例子。迪拜充分利用其独有的地理位置，成为中东地区最大的转口贸易中心，现在又成长为国际性大都市中心。其他城市，像墨尔本（Melbourne）或里约热内卢（Rio de Janeiro），通过制定长期愿景目标，明确实施规划战略，提高了生活质量。

其他一些城市的繁荣来自国家的经济政策和中央政府的财政支持。红海沿岸的约旦城市亚喀巴（Aqaba），2001年被认定为经济特区，从创造免税和跨部门发展的公私合作投资模式中获益。经济特区有助于提高基础设施水平、恢复城市的历史保护核心区，并通过发展旅游产业促进城市繁荣<sup>2</sup>。深圳同样也从国家的经济产业政策和相关战略投资中获益。这些案例表明，城市发展的成功取决于精心设计的区域经济战略、各级政府的有

地理位置本身并不能决定哪个城市发展哪个城市衰落。其他一些因素，像政府政策、企业战略、人力资本、主要的政治力量和决策、战略部门投资，所有这些都都会影响城市命运。

效协调、大规模的基础设施建设、杰出的产业和企业战略以及倾向公平的政策。

另外一些城市通过提高区域性商品和服务的供应实现了城市繁荣。肯尼亚首都内罗毕 (Nairobi, Kenya) 正在利用新设立的东非共同市场和海关联盟来增强通信和信息技术部门, 同时通过大力发展交通设施来提高效率和生产率。

城市繁荣也可以通过类似知识开发等重要方面来实现。多哈正在把发展教育作为城市新文化愿景的一部分。智利的康塞普西翁 (Concepción, Chile), 如同阿尔及利亚 (Algeria) 城市卜利达 (Blida)、特莱姆森 (Tlemcen)、西迪贝勒阿巴斯 (sidibel-abbè) 和塞提夫 (Setif) 等一样, 通过发展教育机构和高等教育, 实现增长和变得更加繁荣。<sup>3</sup>

有一些城市通过展示其有形和无形的文化遗产和特质, 力图引起社会经济的转型<sup>4</sup>。东土耳其的加济安泰普 (Gaziantep) 就是一个很好的例子, 它正在努力发展文化遗产旅游。修复与重建工作改善了当地居民的生活质量, 与此同时也创造了经济发展的替代模式。瓦尔帕莱索 (Valparaíso)

是智利重要的海港和著名的旅游胜地, 其形象被重新定位为娱乐、休闲、旅游设施的文化中心。

在追逐繁荣的过程中, 许多其他城市正在开发创新的思维和战略来塑造城市新特征。这通常包括重组公共空间、修复建筑和历史名胜、重新建造街道作为城市灵魂的一部分, 以及为了艺术和文化的表达, 用纪念碑、广场、商场、街道作为开放场地来塑造“场所感”。

所有这些成就证明了, 对于任何一个城市来说, 不只是城市政府和其他公共部门的创造力和创新力, 它们是各种权力功能相互作用的结果。城市变化和转型背后的驱动力在“繁荣之轮”中心扮演着“轮毂”的作用。市权功能体由公共、集体利益所决定, 它与实践中的规则、计划和行动共同嵌入特定的区域。“轮毂”的决定作用在于激活城市繁荣五大维度中的任何一维, 保持他们之间的平衡, 维持后续发展动力。

本报告的第二章详细阐述了影响城市繁荣五个维度各自的作用、各维度内部联系以及各维度间的相互关联。报告的第三部分提出了城市繁荣的相关政策因素, 包括驱动力和约束力。这一部分重点关注市权功能体——“轮毂”将城市各种权力功能聚集在一起, 不管城市地理位置、规模或资源, 通过超越城市管辖范围的广度来激活和控制“繁荣之轮”的5个“轮

**政策**：除了地理要素外, 管理良好的城市化是21世纪初新的比较优势。



玻利维亚拉巴斯 (La Paz, Bolivia): 为所有人 (不管在何街区或收入水平如何) 提供公共物品。  
La Paz, Bolivia: providing public goods for all, irrespective of neighbourhood or income bracket. 版权所有: Eduardo Lopez Moreno

辐”。就像生产率、基础设施和保存完好的自然环境，城市的这些权力功能源于人们的构想；这使政府、地方和城市政府以及整个社会确信，这些权力功能是为了城市多数人利益和不断提高共享的城市繁荣。

## 城市繁荣背后的相关政策因素：驱动力和约束力

### Policy-Related Factors Underlying the Prosperity of Cities: Drivers and Constraints

城市繁荣背后的相关政策因素是多方面的。它们可以

用驱动力和约束力来描述。驱动力可能是传统和非传统因素，这些因素创造了有利城市繁荣的环境，并经常以一种积极的方式来影响城市繁荣。约束力阻碍了城市的繁荣。这些因素被当地环境进一步调节，因而在不同的城市和区域它们的效果截然不同——对一个城市或地区有重要作用的特殊因素，对于另一个城市来说可能并非如此。在重政策、支持结构和机制时，清晰地理解和认识这些因素是非常重要的，因为它们会影响着城市繁荣。因此，采用比较方式，借鉴来自不同区域的城市案例来讨论这些因素是非常重要的。

### 促使城市环境繁荣的内在要素

#### FACTORS BEHIND A PROSPERITY-INDUCING URBAN ENVIRONMENT

据由联合国人居署（UN-Habitat）组织的专家调查研究表明，创造一个城市繁荣的良好环境，主要取决于八项因素：有效的城市规划和管理；权力下放政策和相应机制；创造机会均等的体制；市民社会的参与；选举地方官员；良好的营商环境；基本设施的使用权；公共交通和城市居民的流动性。就像“繁荣之轮”的“五轮辐”，这些因素相辅相成、互相补充，通过个体或者组合的形式影响着城市的繁荣。这些因素的重要性，因地而异，如图表3.1.1显示。大多数情况下，这些在性质与重要程度上的共性易被甄别，而少数情况下差异细微，难以辨识。

#### 有效的城市规划和管理

##### Effective urban planning and management

城市规划的重要性在阿拉伯国家，最为突显，其次是非洲和亚洲。而在拉丁美洲和加勒比地区，城市规划成为第三个最重要的因素。这些差异可以归因于几个背景因素。

城市规划，以各式各样的形式促进城市繁荣。一开始，决策者就应视城市化为一个积极的现象。尽管越来越多的人意识到城市带来相关的益处、积

有效的城市规划和管理，被认为是创造城市繁荣良好环境的最重要动力。



幻灭的繁荣梦：玻利维亚的阁楼  
Actualizing dreams of prosperity: penthouse in El Alto, Bolivia.  
© Eduardo Lopez Moreno

极贡献和潜在的机会，但在一些发展中国家，城市规划和决策者在关于城市化重要性的问题上仍然存在分歧，甚至在某些情况下表现出对城市化进程的反感。本不该出现如此的境地：因为大量的国内生产总值根源于城市；它们是经济增长的引擎和创新的中心。这意味着利用城市增长的积极潜力应该提到政府的议程上。

城市化的管理对培育城市的繁荣至关重要。至少有两个方式来实现良好的城市化管理这一目标：首先是培育和发展高生产率的产业——尤其是制造业和服务业，这些产业的发展得益于聚集经济效益；第二，控制好与经济增长和城市繁荣相关的负面影响，如交通拥堵、不平等待遇、犯罪和暴力、飞涨的地价和房价。<sup>5</sup>快速城市化背景下的城市规划，不是奢侈品，而应成为必需品。<sup>6</sup>快速城市化中若缺乏有效的城市规划，会导致贫民区和棚户区的蔓延、基础设施的不足和环境的恶化，所有这一切往往都不利于城市的繁荣。一旦忽视这些城市化所产生的消极外部因素，即使在城市化程度较低的国家，城市的发展也会造成严重的损失。

一旦影响穷人日常生活中所常见的生存条件匮乏现象得到足够的重视，他们将从城市化的积极作用中获益。这种生存条件匮乏现象包括受限的收入和就业、低水平的生活条件、简陋的基础设施和服务、危险的贫民区生活、抑制流动性和交通的空间问题及有关不公平的社会排斥等。

关于贫民区的全球评估报告显示，全球8.28亿城市居民住在贫民区。<sup>8</sup>其中，33%的发展中国家城市人口住在贫民区，62%的非洲撒哈拉以南地区城市人口住在贫民区。在许多国家如阿根廷、

## 政策：城市要

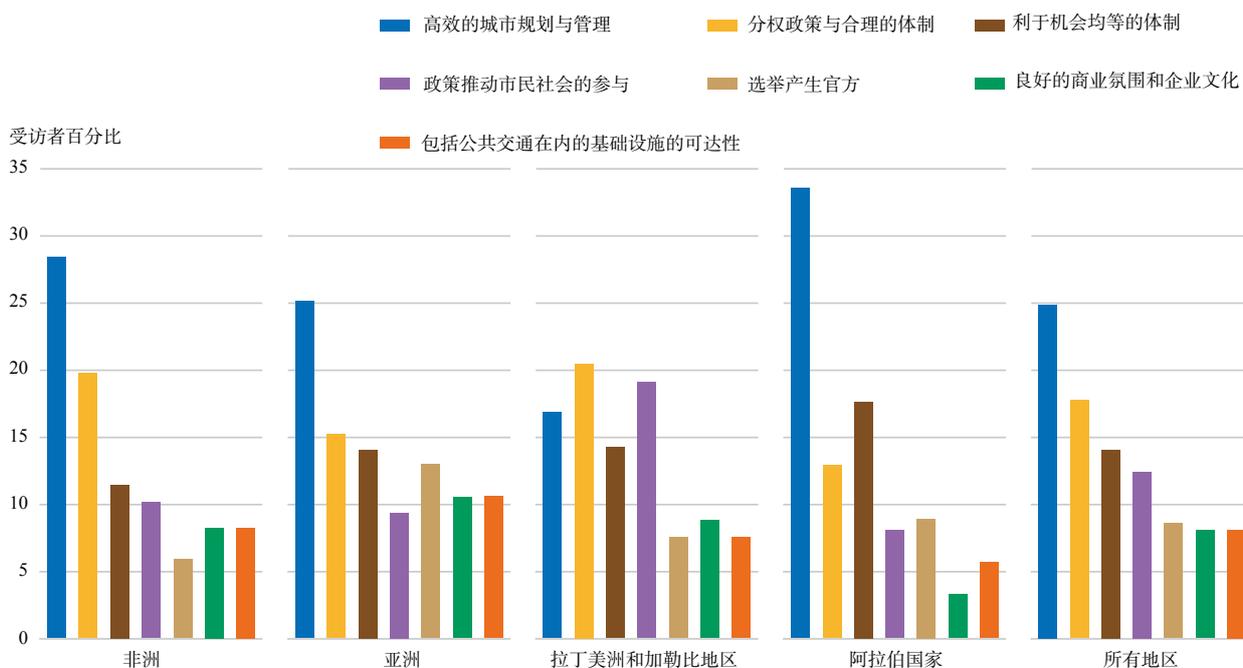
想在五个维度上获得成长和繁荣，必须有序优质地推进城市化进程。

## 政策：如果

城市化得到很好的规划且推进有序，同时城市繁荣成果的分配机制落实到位，城市化将有助于减少贫困。

图3.1.1 当地专家认为：城市繁荣的基本因素

Figure 3.1.1 Factors underlying urban prosperity as perceived by local experts



资料来源：联合国人居署城市监测处，政策调查，2011  
Source: UN-Habitat City Monitoring Branch, Policy Survey, 2011.

**政策：**城市规划可以解决贫民区和非正规住区的问题，使城市更加宜居。没有任何一个城市在其大量人口居住在贫民区时还宣称其城市繁荣。

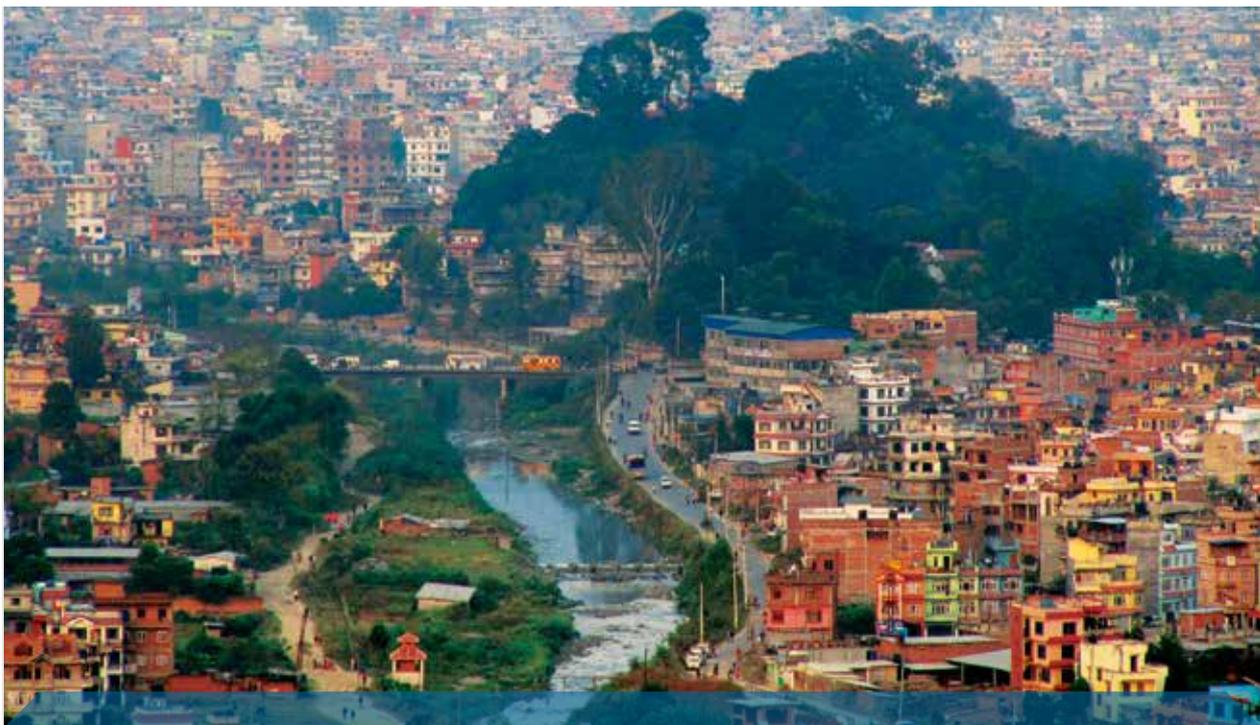
**政策：**城市规划、相应的开发机制和法规，以获取及再分配提高的土地价值的方式，在改善城市公平中扮演主要角色。

中国、哥伦比亚、埃及、印度、印度尼西亚、摩洛哥、南非和突尼斯中，有效的城市规划和政治承诺，共同降低了贫民区的疾病发生率。在突尼斯，贫民区改造一直是国家城市规划方案中的关键组成部分，随着大规模的水和卫生设施的投资建设，突尼斯的贫民区居民人数在显著下降：从20世纪90年代

的425,000人降到2005年的188,000人。<sup>9</sup>20世纪80年代以来，摩洛哥将城市规划作为实施大规模贫民区改造的一种手段。2001年发起的Villes sans Bidonvilles项目，已包含一些城市规划的内容：原地改建、扩大基本服务、明确土地保有权和事后的规划审批、安置地块服务设施的开发、为需要搬迁的bidonville家庭提供协助及安置房。<sup>10</sup>

城市发展的一个积极效应是提高了城市土地的价值。城市规划体系的内容如再区划、规划许可的授权、提供基础设施和服务——同样可以进一步提高城市的土地价值。北美洲和拉丁美洲的案例经验表明，土地价值获取是有效衔接城市规划和土地使用法规之间的桥梁，同时也是控制土地使用、为城市基础设施建设提供资金、以当地财政收入资助城市管理的有效途径。

城市无序蔓延对城市规划提出了重大挑战，并影响着城市的繁荣发展。城市蔓延造成了汽车大量使用、长距离出行、长道路铺设、燃料消耗、生态结构的改变、



尼泊尔加德满都 (Kathmandu, Nepal)：加德满都谷地区，失控的城市蔓延。近年来雨后春笋般涌现的郊区把毗斯奴马蒂河包围。缺少有效的建筑法规，人们从乡村到城市寻求更好生活的大规模城乡迁移，使得城市不断扩张，其结果就是刺耳噪声、大气及水污染问题等伴随而生的混乱嘈杂的环境。

Kathmandu, Nepal: the relentless urban sprawl of the Kathmandu Valley. The Vishnumati River is surrounded by suburbs which have sprung up in recent years. With few building regulations, the city keeps on growing, as many look for a better life in the city than in the countryside. The result is environmental chaos with severe noise, air and water pollution problems. 版权所有：2012 Jonathan Mitchell/fotoLIBRA.com

农村土地转化为城市用地等，所有这些都使得环境难以持续发展。紧凑型城市发展具有多方面的优势：更有效、更具包容性和可持续性。基础设施成本降低，提高使用门槛获得服务和设施质量的提升，穷人居住条件得以改善，社会隔离大为减少。其中，城市规划在新加坡的紧凑型城市发展模式和现代、便捷的公共交通中发挥了重要作用。新加坡是一个大众运输导向型的国家，高密度的住宅和商业开发与交通运输网一体化，使得人们可以更方便地使用公共交通。

## 权力下放（分权）与相应体制

### Decentralization and appropriate institutions

权力下放是指规划、管理和财政的职能从中央转移到更低层级的政府或其他下属单位。<sup>11</sup>去集中化、授权化和分权化是权力下放最常见的形式，在许多国家，权力下放往往是这些形式的组合或混合物。这样一来，权力下放使得决策者更关注他的城市居民，推动城市政府更积极致力于城市繁荣。<sup>12</sup>

在拉丁美洲和加勒比地区，权力下放被认为是促进城市繁荣最重要的内在因素。与其他地区相比，这标志着分权政策的效用或者进步的程度更高（尤其是在巴西、哥伦比亚和墨西哥）。

撒哈拉以南非洲地区<sup>13</sup>关于权力下放的研究表明，南非（South Africa）和乌干达（Uganda）有最高水平的权力下放政策；肯尼亚（Kenya）、加纳（Ghana）、尼日利亚（Nigeria）、卢旺达（Rwanda）和纳米比亚（Namibia）水平居中，水平最低的国家包括安哥拉（Angola）、喀麦隆（Cameroon）、几内亚（Guinea）、马里（Mali）、厄立特里亚（Eritrea）和赞比亚（Zambia）。权力下放取得成功的，是那些已经实现了显著的授权化，且当地社区得到了政治意愿和明确的法律授权支持的国家。<sup>14</sup>

许多亚洲国家在实行权力下放政策中也取得了显著进展。例如，2001年印尼开始的权力下放进程，是为了地方寻求更大的政治和财政自主权。<sup>15</sup>1991年菲律宾颁布的

权力下放政策是促进城市繁荣发展的第二个重要因素。

“地方政府法”，是权力下放的一个标志性时刻，意味着权力转移给城市政府来负责卫生、初级教育、公共工程和住房等基本服

**政策：**城市规划可以促进城市更紧凑、高效和可持续的发展。

务，还通过下放支出权力和扩大地方政府的税务机关来推进财政自主权。

阿拉伯国家似乎滞后于其他地区，由于采取高度集中治理的结构，破坏了地方政府的行政效率，阻碍了政治参与，侵蚀了公民和政府阶层之间原本最亲近的关系。<sup>16</sup>

底层权力下放是辅助性的概念，这意味着提供服务的决策，应由最接近社区的政府实体提出，使得能在更理想的节点，以一种更具成本效益的方式来提供这些服务。专栏3.1.1强调了权力下放制度如何在城市的繁荣中发挥了关键作用。

通过最近几年的改革，城市政府的权责有所提升，但许多城市仍没有获得执行这些职能所需的财政资源。这自然造成了责任和财政资源之间的矛盾，这也是权力下放在某些国家一直难以成功实施的重要原因。国家改革涉及权力下放的各个方面，如收入分配、社会参与、地方选举、地方规划、促进城市发展战略，所有这些都是为城市的繁荣提供有利的环境。

## 创造机会均等的体制

### A System that creates equal opportunities

与其他地区相比，创造平等机会的体制的重要性，在阿拉伯国家表现最为突出。甚至在暴动之前，阿拉伯地区是收入分配最平等的发展中国家之一，这反映在总（低）的基尼系数为0.36，且随着时间推移一直在下降。<sup>17</sup>该地区较低的不平等，归功于一个牢固的、有凝聚力的社会体系，以及社会再分配制度是伊斯兰经济中的优先政策。<sup>18</sup>

一个繁荣的城市，意味着各阶层人士都能实现自己的愿望。高度不平等的城市是一个待引的定时炸弹。事实上，极端不平等产生社会和政治“骨折”……有可能增加社会

**政策：**若要使分权强化城市政府对城市繁荣的承诺，就需要财政授权化的支持。

### 专栏3.1.1 权力下放与城市繁荣

#### Box 3.1.1 Decentralization and prosperity of cities

在促进城市繁荣发展上，权力下放的主要优点体现在城市能更有效地提供基本服务，比如水源、卫生和废物管理、医疗和教育。通过为那些致力于呼吁改善服务的社区基层组织提供更好的机会，权力下放就可以提供更好的服务。接近于实际的服务需求能提升服务的有效性，并有助于更合理的利用资源，同时直接受益人可以更加近距离监测这些服务活动。

权力的授权化最终会形成一种制度框架，在这个框架下，各种政治、宗教、社会、种族团体可与多个行政层级的政府共同完成关乎他们自身利益的决策。居民可以决定服务的区位和先后顺序，这就是为什么当政府下放相匹配的征税权力，分权决策机制就会产生一个更好的减少贫困的框架。只要权力下放伴随的是城市政府的财政权力下放，权力下放式的决策制定就可以提供一个用于减少贫困的更好的结构。权力下放也可以通过区域和城市的政府和地方企业的积极参与，加速经济发展。

资料来源：联合国人居署（2012）伊拉克的权力下放：联邦和地方政府的挑战和出路，内罗毕：联合国人居署  
Source: UN-Habitat (2012) Decentralization in Iraq: Challenges and Solutions for Federal and Local Governments, Nairobi: UN-Habitat.

免费的医疗服务；同样，文盲已被消除，学生教育不再局限于小学基础教育，那些需要学历的人也可以进入大学接受教育。

再分配政策的另一种形式即有条件的现金转移。这些转移通过特定的条件来提高受益者的人力资本，如上学、前往诊所和定期的免疫接种。<sup>21</sup>巴西的家庭补贴计划是世界上投入最大的一个。该计划惠及1110万个家庭，并有助于减少贫困和不平等。<sup>22</sup>事实上，80%的家庭补贴用于生活在贫困线以下的家庭；该项目还促使了巴西在1995年和2004年间的的不平等率下降了21%<sup>23</sup>——所有这些都助于城市更加繁荣。在非洲，如博茨瓦纳（Botswana）、莱索托（Lesotho）、毛里求斯（Mauritius）和纳米比亚（Namibia）等国家，通过全民养老金计划旨在解决老年贫困。

### 市民社会参与

#### Civil society participation

市民社会参与的重要性因人而异。在拉丁美洲和加勒比地区，市民社会参与被当地专家认为是第二重要因素；而在阿拉伯地区，则被认为是第五重要因素。这并不足为奇，因为在拉丁美洲的城市中，市民社会参与具有很深的根源，他们有着最知名的市民社会参与的方法，如参与预算和参与规划。

在亚洲，参与式规划进程中一个典型的例子是1996年在印度的喀拉拉邦（Kerala, India）发起的关于分权规划的群众运动。其目的是通过地方的咨询和参与，明确地方发展需求和形成地方发展的方案和优先内容，以此加强民主分权。<sup>24</sup>

2001年，一份计划评估揭示了市民社会参与的一些积极的特点，其中包括<sup>25</sup>：财政授权化的真正实现，需要将国

**政策**：只有当中央政府的强有力的承诺和支持，权力下放才能真正发挥作用。

确保人人享有平等机会的体制是城市繁荣的第三个重要因素。机会越平等，城市越繁荣。

动荡或引起翻天覆地的冲突，这些将阻碍投资并诱使非生产部门更大的政府支出。<sup>19</sup>

一个为全体创造平等机会的体制，应优先为低收入群体和地区使用再分配政策。在委内瑞拉，政府的再分配政策通过医疗和教育方面的大量投资，使城市贫困人口的生活水平得到显著改善。<sup>20</sup>通过在贫民区提供8000多个诊所，人们能够获得24小时

## 政策

一个城市真正的繁荣，必须有一个确保人人享有平等机会的体制，特别是那些更弱势的群体——穷人、妇女、儿童、老人、青年和残疾人。一个繁荣的城市能使各个阶层的人们实现自己的抱负。高度不平等的城市就像一个随时爆炸的定时炸弹。

家发展预算的35%~40%分配给城市政府；创建前所未有的参与治理结构；弱势群体尤其是妇女的积极参与；参与治理的制度化；要对尤其是穷人这些主要的受益者产生积极发展的影响；减少腐败，增加透明度和形成对双方代表和官员的问责制。

## 地方官员的选举

### Elected local officials

城市官员的选举，是民主稳定的前提。公民有权以开放、自由和公正的投票方式选举和罢免他们的领导人。如果说城市繁荣的条件需要设置和培育的话，民主的政治体制必不可少。

研究表明，持久的民主与经济发展密不可分。<sup>26</sup>全球范围内，越繁荣的城市（至少是经济上）往往是那些稳定的民主国家。民主选举产生的地方官员授权来自人民，正因为如此，他们最能够反映人民的需求，其中包括提供良好的劳动就业条件，提供足够的基础设施和城市服务，提高生活质量，促使社会更为公平，并确保环境的可持续性发展等。

当然，也有例子表明非民主的领导也获得一定程度的经济繁荣，但这只是个例外而不是一般规律。事实上，非民主制度与如掠夺和征用等症结相似，从长远来看，机制一旦破坏了，繁荣也将难以为继。<sup>27</sup>

地方官员选举制度，为领导者对市民的需要和要求作出回应提供了政治激励机制和渠道。<sup>29</sup>无法达到市民要求的领导人会有下次败选的风险。专制政府往往将利益分配给少数的精英群体，而民主政府则进行更广泛的利益分配，从而获得了广大市民的支持。<sup>30</sup>一项关于44个非洲国家的研究表明，民选政府愿意花更多的钱在小学教育上；<sup>31</sup>在拉丁美洲，民主意味着在教育、卫生和社会服务上更高的支出。<sup>32</sup>那些促进经济发展和良好治理的自适应效率和制度建设（对城市的繁荣发展至关重要的）在民主社会中得到蓬勃发展。

确保地方官员当选，被地方专家当作增强城市繁荣的第五个最重要的政策性因素。

## 一个有利的商业环境

### A favourable business environment

拥有一个有利的商业

促进市民社会参与的政策，被认为是城市繁荣增强的第四个最重要的内在因素。

**政策：**市民社会参与具有巨大潜力和作用：增强社区感、建立社会资金、引导优化城市项目的设计，将市民所关注的问题纳入发展战略。

环境及企业文化的城市会更有可能繁荣。

创造充满活力的私营部门，使其能吸引及保持投资（包括外资），创造就业机会及增进生产能力必须要有一个良好的经商环境。由此一来，这不仅能提升增长，也能为贫困群体扩展机会。<sup>33</sup>

考虑到企业家能为自己与他人带来很多的就业机会，中央政府和城市政府常常采取措施改善投资环境及刺激生产增长。更具体地说，

为了更加有效地运作九个关键的步骤，各个国家开始实行各种程度的监管改革：新开业；建筑许可交易；所有权登记；获取贷款；保护投资者；支付税款；跨境贸易；执行合同；处理破产。依据这些改革，世界银行把身为繁荣都市的新加坡在183个国家中排名第一。这个调查显示新加坡高度繁荣的一部分原因就是它提供了一个经商及企业最有利的环境。中国香港、韩国、泰国、马来西亚、日本等其他亚洲国家或地区也是在经商便捷程度方面名列前茅。这就表示在这些国家的主要城市，如香港、首尔、釜山、吉隆坡、东京、横滨和大阪，都具有最有利的经商环境，最终遍及当地各层面。

在非洲，经商便捷程度排名靠前的国家有毛里求

**政策：**以往的经验教训表明，成功的市民社会参与有赖于一定的前提。如：（1）鼓励公民积极参与，并致力于社会公平和补救措施的政治体制；（2）参与的法理基础；（3）在技能和专业人才方面具备可利用的资源，资源充足且拥有地方政府授权；（4）有信息灵通且有组织的社区和利益相关者<sup>28</sup>。

斯、南非、卢旺达、突尼斯、博茨瓦纳 (Botswana) 等。这意味着在路易港 (Port Louis)、约翰内斯堡 (Johannesburg)、基加利 (Kigali)、突尼斯 (Tunis)，或者哈博罗内 (Gaborone) 经商会比在金沙萨 (Kinshasa)、科纳克里 (Conakry)、阿斯玛拉 (Asmara)、恩贾梅纳 (Djamea) 或班基 (Bangui) 等经商便捷程度排名较后的国家容易很多。普遍来说，前一组国家的城市比后一组国家的城市繁荣。

卢旺达就是一个最具代表性的国家，在创建良好商业环境的过程中，给首都基加利 (Kigali) 带来了高水平的繁荣。近年，为促进国内及海外两方面的投资，卢旺达进行了简化业务流程的改革，创建了有利的法律体制，减少了官僚主义，并改善了服务质量。<sup>36</sup> 比如，在基加利注册一家公司只需要三天，并在没有贪污的环境下只需要少于5%的等价平均收入作为手续费，这使该市成了“一个国际公司非常容易经营的地方”。基加利也被评论为“一个国际公司非常容易经营的地方”。<sup>37</sup>

在亚洲，有利的经商环境被视为促进繁荣最为重要的因素。因此，城市在创造一个有利的经商环境及吸引海外投资起了关键性的作用。

## 基础设施的可达性

### Access to basic amenities

2.2章关于基础设施的论述清楚地显示了：基础设施的可达性，包括改善的公共交通和信息和通信技术，能够带来促进城市繁荣的益处。比如，高效的城市轨道交通系统对于城内和城际的人、货流通非常关键，而后者又是城市的繁荣的关键因素。波哥大 (Bogotá) 快速交通系统 (BRT) 每天为超过140万的乘客提供快速可靠的交通服务，并在此过程中减少了交通拥堵、改善了环境质量。<sup>38</sup> 在拉各斯 (Lagos)，BRT吸引到了新的投资商，能够降低平均票价，直接



哥伦比亚波哥大，高效率的交通系统、做工精良的街灯照明、充足的排水系统都可以鼓励创业活动。

Bogotá, Colombia. Efficient transport systems, well-made streets with lighting, and adequate drainage systems all encourage entrepreneurial activity. 版权所有：Gary Yim/Shutterstock.com

提供了1000个工作岗位，并间接为50万以上的人口创造了就业机会。<sup>39</sup> 在南非，伽塔琳（Gautrain）快速列车系统有希望减轻约翰内斯堡-比勒陀利亚重要干线（Johannesburg- Pretoria）的沿线道路交通压力，约每天减少25000~30000辆机动车；这条线路是南非最繁忙的道路，平均每年道路车辆增加7%。<sup>40</sup>

除上述益处，基础设施的可达性还能带来下列促进繁荣的益处，比如：支持经济增长；通过改善健康医疗和教育条件为达成千禧年发展目标作出贡献；改善尤其是青年和妇女的生活质量；通过提高水和卫生系统的可获取性以改善环境质量，这反过来能降低病发率和死亡率；并能提高生产力和降低贫困人群的脆弱度。

## 城市繁荣的一些阻碍因素

### SOME IMPEDIMENTS TO THE PROSPERITY OF CITIES

根据联合国人居署对本地专家的调查，城市繁荣有下列主要阻碍因素：薄弱的行政管理和体制建设，腐败，缺乏适合的基础设施，贫民区和贫困的高发率，商业活动的高成本，低水平的人力资源，高犯罪率（图3.1.2）。城市艰辛努力得来的繁荣，比如生产力、基础设施、生活质量、平等、生活质量、社会包容和环境可持续性方面的提高，很有可能被上述阻碍因素的无论是个人或集体行为所阻碍或侵蚀。

## 薄弱的行政能力和体制建设

### Poor governance and weak institutions

薄弱的行政能力和体制建设对城市繁荣的危害在

非洲和阿拉伯城市中体现得更充分，那里40%的当地专家认为这个因素是唯一的、也是最为严重的阻碍因素。这意味着非洲和阿拉伯国家在改善城市治理和体制建设方面要作出更多努力。确实，在很多发展中国家，城市繁荣发展所需要的体制薄弱，或

基础设备设施的可达性，包括改善的公共交通和信息技术，是一个能促进任何一个城市的繁荣的因素。这个因素被认为是对于非洲和亚洲城市最为重要的因素。

根本没有。合理的体制，无论从正规的方面（宪法、法规、制度）和非正规的方面（社会道德、风俗和传统）来说都非常关键，这二者共同决定了人民、组织和公司如何能作出经济、社会和政治方面的决断，以将潜能最大化、资源最优化。<sup>41</sup>

健全的体制对于城市的繁荣非常重要，因为它们能够提供能有助于在尽可能广的人口范围内实现利益最大化的上层结构或基础因素。体制性的机能不全有下列表现形式：薄弱的（如果彻底缺失的话）法律或体制框架、<sup>42</sup>对法律法规的漠视、财产权的执行不力、官僚主义泛滥、腐败滋长等。这些都是与城市繁荣不相容的。

## 腐败

### Corruption

腐败通常被定义为个人利益而动用公共机构力量的行为。不同地区内，城市腐败严重程度对于城市繁荣的阻力也不同。大规模腐败有最具摧毁性的影响，不过任何一种形式的腐败都能破坏

公众对于政府公平、法律法规和经济稳定性的信任。<sup>43</sup> 在阿拉伯国家，腐败与薄弱的行政管理和体制建设被并列列为最严重的阻碍因素；在亚洲，腐败被列为第二严重的阻碍；在拉丁美洲和加勒比地区，被列为第三；在非洲被列为第四。无论哪种情况下，联合国人居署调研的当地专家一致认为腐败是威胁城市繁荣的主要因素。这也与腐败是发展的唯一、最大阻碍的观点相符。<sup>44</sup>

腐败对城市繁荣的危害是多方面的。首先，对于直接外国投资，腐败的作用就像税收或抵制所产生的效应。<sup>45</sup> 有几份研究报告指出，已知的腐败和直接外国投资的流入之间，存在着负相关联系。<sup>46</sup> 布里奇敦（Bridgetown）、巴巴多斯（Barbados）、圣地亚哥（Santiago）（智利Chile）、哈博罗内（Gaborone）、博茨瓦纳（Botswana）、多哈（Doha）、卡塔尔（Qatar）、圣胡安（San Juan）、波多黎各（Puerto Rico）、路易港（Port Louis）、毛里求斯（Mauritius）、基加利（Kigali）、卢旺达（Rwanda）以及维多利亚（Victoria）、塞舌尔（Seychelles）等城市能吸引外国公司的原因之

薄弱的行政管理和体制建设是城市繁荣的主要阻碍因素。

当地专家认为腐败是阻碍城市繁荣的第二重要的因素。它对于城市繁荣的损害是多方面的。

一就是那里的腐败程度低。

其次，腐败减弱了城市政府公平提供市政服务的能力，因为它扭曲了规划和分配的过程。对于生活在棚户区里的人们，腐败更是一个重要的因素，因为城市政府往往并不承认他们有权力享受

诸如供水、卫生设施和供电等的基本服务。因此，是否能获得这类服务设施，就取决于当地人们所能向地方官员提供的报酬或贿金数量。

第三，腐败在大规模的城市基础设施项目中也尤其显著，并从多种方式扭曲了基础设施上的支出。<sup>47</sup> 它会增多用于新基础设施上的花费，因为这类资本项目很容易被政治家和高层官僚操控，以获取贿赂。腐败使经济资源无法进入现存基础设施的运作和维护，减少与之相关的预算。有调查显示，腐败最少的非洲和亚洲城市往往投资更多的经费用于维护基础设施。<sup>48</sup>

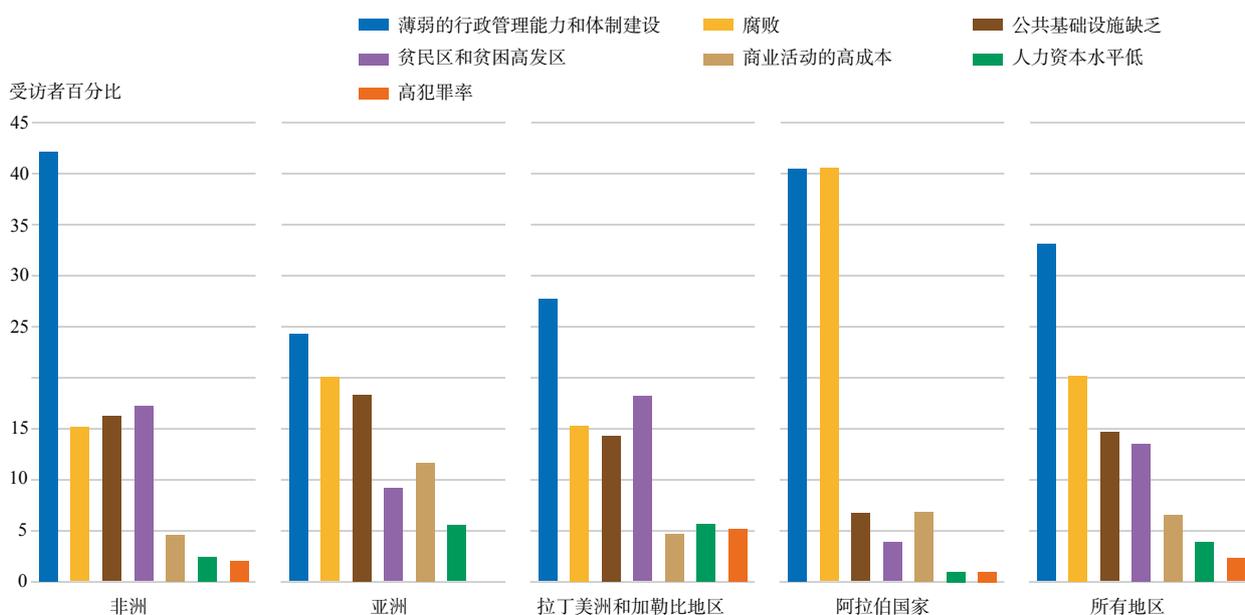
在有些极端的情况下，现存基础设施的维护工作甚至被故意忽视，以至于这些基础设施的损毁达到了不得不重建的程度，这就给高官们创造了从建设新设施的企业处获得回扣的机会。

第四，腐败会减少城市政府能够用于进行基础服务的资金资源，比如供水、卫生设施、教育、医疗和休闲，这些都是城市繁荣和千年发展计划的关键要素，很多也是和城市相关的。有研究显示，在非洲，政府用于教育的经费受到了腐败的影响，腐败程度高的国家给教育拨的预算是非常少的。这当然也影响了城市地区的人力资源和劳动力质量的发展。

最后，腐败会导致质量低劣的城市服务。服务承包商为了获得承包合同而进行贿赂，继而很有可能降低服务质量以弥补部分或全部他们所付出的贿赂金额。这个现象可以解释诸如在拉各斯（Lagos）和奈洛比（Nairobi）这样的城市中发生的建筑物坍塌事故，以及这两个城市和其他城市中不达标的道路在强度不大的降雨中被冲垮或路面出现深穴的现象。

图3.1.2 当地专家观察：城市繁荣的阻碍因素

Figure 3.1.2 Impediments to the prosperity of cities as perceived by local experts



资料来源：联合国人居署城市监测处，政策调查，2011。  
Source: UN-Habitat City Monitoring Branch, Policy Survey, 2011.

## 公共基础设施缺乏

### Inadequate infrastructure

没有充足公共基础设施的城市在很多方面会受到负面影响；这些城市往往不可能达到繁荣、可持续或高生产力。比如，供水和卫生设施不充足，会导致城市环境的恶化，进而加重城市贫民，尤其是贫民区和棚户区居民的罹患疾病的负担。公共基础设施的不充足会抬高城市地区商业活动的成本，并降低40%的商业生产力；<sup>49</sup>这种影响和犯罪、官僚主义、腐败或金融市场遏制的的影响一样严重。<sup>50</sup>

公共基础设施的缺乏也会是很多发展中国家,尤其是内陆国或小岛国，贸易和竞争力发展的主要障碍因素。在非洲国家，铺设道路的比例比高收入的经合组织国家的少约5倍；这个基础设施发展的瓶颈的结果就是非洲国家的交通成本比发达国家高出63%。<sup>51</sup>这对于非洲城市在本地市场和国际市场上的竞争力有很重要的影响。在非洲，交通成本作为出口金额的一部分，占了30%到50%；在内陆国家，这个比例甚至可以高达75%。相比之下，其他发展中国家的该比例只有17%。<sup>52</sup>这些数据与之前的结论相对比，发现道路拥堵和交通基础设施薄弱是阻碍城市繁荣的最普遍的因素，与结论是相符的。

## 贫民区和贫困现象的高发生率

### High incidence of slums and poverty

撒哈拉沙漠以南地区贫困最为盛行，那里不仅非正规居住区缺乏基础服务，正规的居住区也较为缺乏。北非的贫民区最少。而在亚洲，居住在贫民区的人口比例，从西亚的25%到南亚的35%不等。拉丁美洲和加勒比地区的贫民区发生率为24%。从很大程度上说，贫民区覆盖率的地区模式体现了地区间在诸如供水和卫生设施之类的基础服务的可达性，以及城市环境政策的性质上的区别。

如果一个城市有众多人口生活在贫民区的条件下，那么这个城市繁荣的可能性就较小。这是因为贫民区的生活和环境条件是最为糟糕的，它们的特征就是缺乏供水、卫生设施低劣、过度拥挤、摇摇欲坠的住房、危险的地理位置、保有权的不确定，且居民存在极高的

健康风险,这些都是威胁生活质量的主要因素。贫民区还以它们的恐怖氛围，和居民所遭受的社会和经济的排斥而闻名。<sup>53</sup>贫民区居民往往仅因为他们居住在贫民区而被蔑视，并在获取公共和社会服务以及就业方面都遭受歧视。

对于那些往往缺乏政治意愿和资源来提供最为基础的、对城市繁荣有重大意义的服务的城市政府，贫民区的大规模聚集更是带来了巨大的负担。贫民区大规模聚集的城市往往会采取保守的、分裂的城市发展措施，而不是积极地寻求城市的发展，这种做法从长期来说是很昂贵的。

## 高成本的商业活动

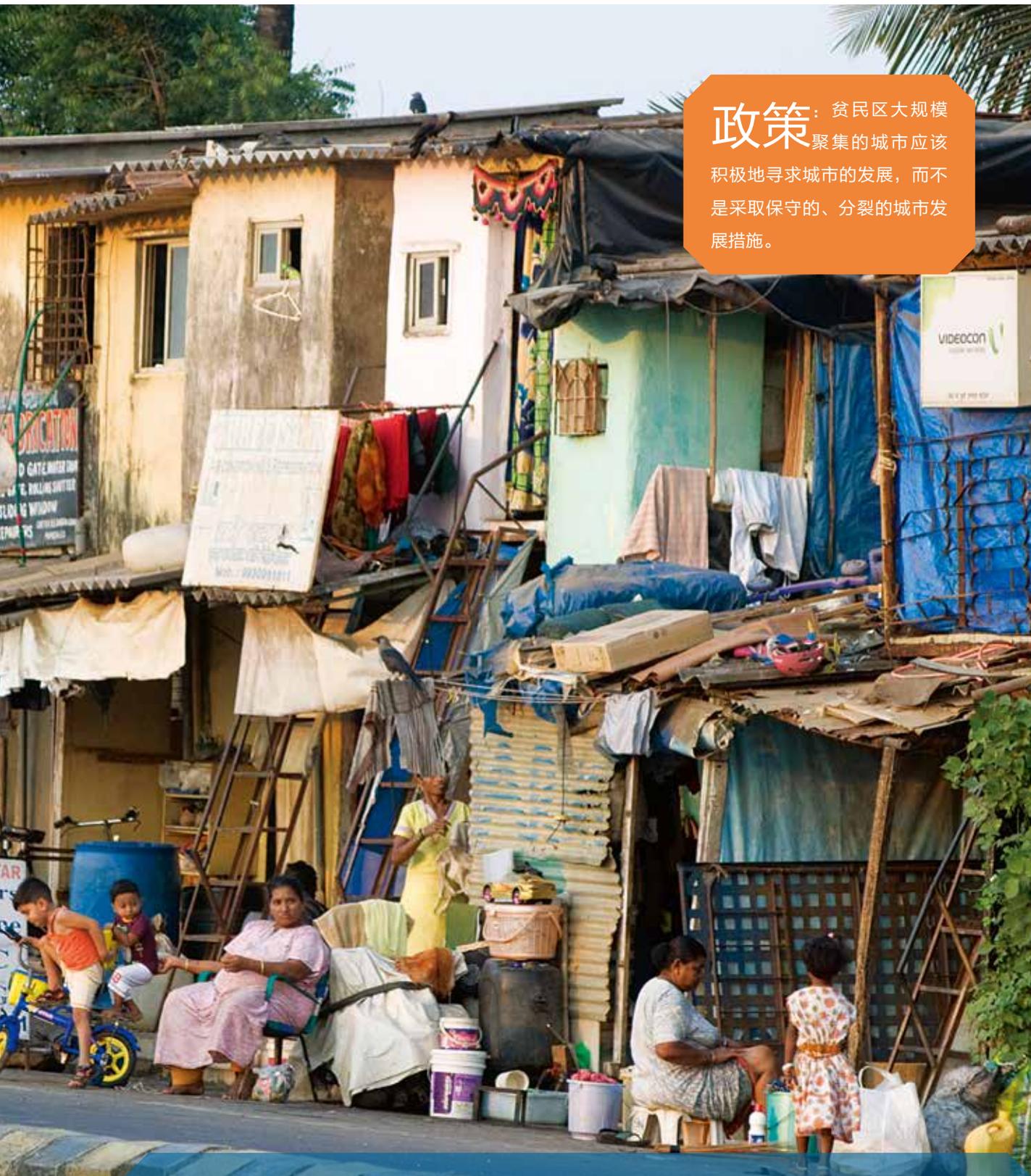
### High costs of doing business

高成本的商业活动会成为城市走向更繁荣的障碍。商业活动的成本高，对于投资、生产力、就业、收入提升、税收和减少平衡都有很明显的影 响，而上述因素又都对城市繁荣有很大影响。

在非洲，像毛里塔尼亚（Mauritania）、喀麦隆（Cameroon）、布隆迪（Burundi）、贝宁（Benin）、厄立特里亚（Eritrea）和几内亚比绍（Guinea Bissau）这样的国家在商业活动的便利度方面排名是很低的。<sup>54</sup>这就是说，它们的主要城市努瓦克肖特（Nouakchott）、雅温得（Yaoundé）、布琼布拉（Bujumbura）、波多诺伏（Porto Novo）、阿斯马拉（Asmara）以及比绍（Bissau）也将会以高成本的商业活动为特征，因而相比位于商业活动成本低的国家里的非洲城市，它们的繁

公共基础设施的缺乏是城市繁荣的另一个重要阻碍因素。不完备的公共基础设施的影响在亚洲和非洲城市尤为明显，在阿拉伯城市中影响稍小。

贫民区，是能够代表“可分享的城市繁荣”的一切的物质对立面，意味着公共基础设施的匮乏、糟糕的生活质量、不公平的社会经济条件、低生产力的非正规经济和 各种环境危机。



**政策：**贫民区大规模聚集的城市应该积极地寻求城市的发展，而不是采取保守的、分裂的城市发展措施。

印度孟买：在资源无法获得，或没有充分供应的地方，人们会用任何所能获得的材料搭建住所。  
Mumbai, India: where there is inadequate access to, or provision of, resources, people will improvise dwellings using whatever comes to hand. 版权所有：2012 Nicola Barranger/fotoLIBRA.com

荣程度也更低。

在拉丁美洲和加勒比地区，巴西（Brazil）、洪都拉斯（Honduras）、玻利维亚（Bolivia）、海地（Haiti）和苏里南（Suriname）的从事商业的容易度上排名较靠后。比如，在巴西的城市里，错综复杂的官僚主义关系破坏了商业环境。注册一家公司需要119天，经过13道程序。<sup>55</sup>任何人想要开始经商，必须通过不少于12个不同政府机构的许可。<sup>56</sup>一位店主这样感叹：“如果你需要一份文件，你可能必须先提交7份文件才能获得它。而为了得到这7份文件，每一份又会需要不同数量的支撑文件。”<sup>57</sup>牙买加（Jamaica）有相似的情况，私营部门几乎被官僚之网绑架。填写税额需要72个步骤，花费一年中的400个小时。<sup>58</sup>制造厂需要3个月的时间才能获许接上电，而在特里尼达（Trinidad）和多巴哥（Tobago）所需要花费的时间还要多5倍。犯罪也是抬高商业成本的一个重要原因，在牙买加（Tobago），很多酒店每年要花费10万美金用于安保。这些都对牙买加城市的繁荣起了负面的作用。

## 人力资源开发薄弱

### Poorly developed human capital

注册或经营一家公司所要面对的由各种法律、税收、规则和官僚主义构成的金字塔被认为是为什么40%的巴西的新企业撑不到两年的主要原因。官僚主义的代价是很大的；2010年，官僚主义使巴西的经济遭受了463亿雷亚尔的损失。<sup>59</sup>这对巴西城市的繁荣有很大影响。

教育不仅对培养人才很关键，对于吸引人才和支持创新也至关重要的。波士顿（Boston）、硅谷（Silicon Valley）、牛津（Oxford）和剑桥（Cambridge）的发展都明显受益于当地的著名学府。<sup>60</sup>能获取高技术的人力资源，意味着能转而吸引和催生以创意和知识为基础的产业。

在经合组织国家内，某些大都市地区的生产力促进了人力资源的发展。比如，在蒙特利尔（Montreal），高价值产业生产力相对较

低与教育素养低和投资不平等有关系，尤其是中小型企业中的这类现象是分不开的。<sup>61</sup>相似地，在伊斯坦布尔（Istanbul）和墨西哥城（Mexico City），生产力，也就是繁荣度，被低技术水平、非正规产业的发展程度拉了后腿，非正规产业很难提供成人教育和技术更新。<sup>62</sup>

吸引和培养人才已经成了追求繁荣的城市的普遍做法。从纽约到伦敦，从波士顿到维也纳，从迪拜到新加坡，或者从班加罗尔（Bangalore）到深圳，很多城市都证实了这个现象。慕尼黑（Munich）的职业教育带来的成功尤能给人启示。作为巴伐利亚州（Bavaria）的首府，也是德国南部的经济、文化、技术和交通中心，慕尼黑是欧洲最为繁荣的城市之一。在2010全球城市竞争力排行榜中，它在500多个强市中脱颖而出，技术创新方面排名第8（以国际专利申请来衡量）；2007年，它的人均GDP达到了58197美元，并在2001年至2007年间，每年经济增长率达到3%。<sup>63</sup>慕尼黑的商品（包括机动车）有良好的国际信誉，有出口竞争力。该城市中高技术水平的工人占了很大比例，他们都是通过职业教育系统培养的，这是该市繁荣的关键因素。

## 犯罪率高

### High crime rates

保护人民和财产不受犯罪和其他不安全事件的侵害，是城市繁荣的前提，它涉及人民对现状和未来的普遍的、共同的安全感。犯罪是国内和国外投资的主要障碍，并可能引起资本外逃。在非洲，29%的商业人士认为犯罪是限制投资的一个重要因素。<sup>64</sup>投资者大多对暴力犯罪很担忧，害怕生意遭受直接损失，员工缺乏安全感。高犯罪率对城市繁荣有严重的削弱作用。

比如，在卢萨卡（Lusaka）贫困的查瓦玛（Chawama）社区，教师甚至会由于害怕犯罪事件而不到岗。<sup>65</sup>在南非，一个针对主要城市的调查显示，超过1/4的被调查者由于害怕犯罪事件而不愿意开始经营生意，超过25%的人不愿意让自己的孩子走路上学，30%的人放弃使用公

**政策：**人力资  
源和劳动力技能水  
平低会拖缓城市繁  
荣的发展。

犯罪逐渐成为制约城市繁荣的主要因素之一。如果市民生活在充满暴力，没有安全感的城市中，则没有一个城市可以声称其是繁荣的城市。

共交通。<sup>66</sup>

在牙买加 (Jamaica)，犯罪对国家旅游业有着摧毁性的影响，并往往被认为是这个国家经济不发达的主要原因。拉丁美洲的大城市中，高发的凶杀事件使人们不愿意在傍晚或

晚间工作。<sup>67</sup> 这些都对当地经济、生活质量和公共空间的吸引力有很大影响，这些对于城市繁荣非常关键的社会经济发展的机遇就由此丧失了。

#### 注释：

- 1 UN-Habitat, 2008.
- 2 Shabou et al, 2011.
- 3 UN-Habitat, 2008.
- 4 Costas, 2011.
- 5 Spence et al, 2008.
- 6 Bloom and Khanna, 2007.
- 7 Annez and Buckley, 2008.
- 8 UN-Habitat, 2010a.
- 9 UN-Habitat, 2006.
- 10 Cities Alliance, 2003.
- 11 UN-Habitat, 2010b.
- 12 Ni, 2011.
- 13 Ndegwa, 2002.
- 14 *Ibid.*
- 15 UN-Habitat, 2006.
- 16 UN-Habitat, 2012.
- 17 UN-Habitat (2004) *State of the World's Cities 2004/05: Globalization and Urban Culture*: Earthscan, London.
- 18 *Ibid.*
- 19 UN-Habitat, 2008.
- 20 Scipes, 2006.
- 21 Hailu and Soares, 2008.
- 22 Britto, 2008.
- 23 Soares et al, 2006.
- 24 UN-Habitat, 2009.
- 25 Heller et al, 2007.
- 26 Sharma, 2005.
- 27 *Ibid.*
- 28 UN-Habitat, 2009.
- 29 Sharma, 2005.
- 30 Holcombe, 2012.
- 31 Stasavage, 2005.
- 32 Avelino et al, 2005.
- 33 World Bank and International Finance Corporation, 2011.
- 34 World Bank (2012).
- 35 *Ibid.*
- 36 Rwanda Development Board, 2012.
- 37 The Economist, 2012.
- 38 Hidalgo, 2008.
- 39 World Bank, 2009b.
- 40 BBC, 2011.
- 41 Sharma, 2005.
- 42 Oyeyinka, 2012.
- 43 UNODC, 2004.
- 44 UN-Habitat, 2007.
- 45 Dong and Torgler, 2010.
- 46 Wei, 2000 ; Smarzynska and Wei, 2000; Habib and Zurawicki, 2002.
- 47 Arimah, 2005.
- 48 *Ibid.*
- 49 Escribano et al, 2008.
- 50 Foster and Briceno-Garmendia, 2010.
- 51 African Economic Outlook, 2012.
- 52 *Ibid.*
- 53 Bloom et al, 2008.
- 54 World Bank and International Finance Corporation, 2011.
- 55 *Ibid.*
- 56 Gomes, 2012.
- 57 *Ibid.*
- 58 The Economist, 2012.
- 59 Gomes, 2012.
- 60 Ni, 2011.
- 61 OECD, 2006.
- 62 *Ibid.*
- 63 Ni, 2011.
- 64 UNODC, 2005.
- 65 Moser and Holland, 1997.
- 66 UNODC, 2005.
- 67 Hamermesh, 1998.



图片版权所有：Jon Spaul/Panos Pictures

### 3.2 创新支持21世纪的城市转型

#### Innovating to Support the Transition to the City of the 21st Century

纵观整个历史，城市在创意和创新方面扮演了关键角色。创意人群与创意系统、创新环境、知识创造机制以及新兴技术发展几乎都出现在城市，并推动了社会发展与社会繁荣。

创意和创新的涉及面涵盖了技术到制度、组织、运营模式、信息和知识、金融和人类发展的各种领域。创新同时也以多种形式呈现，包括改进设计和质量、组织管理中的变化、更高的效率、中高级技术产业的发展、创造新的联系与协调机制、科学研究以及技术知识的商业化。<sup>1</sup>这说明创意和创新在很大程度上被嵌入了经济功能，就其本身而言，会受到金融资本的控制。<sup>2</sup>在技术和艺术方面也存在同样的状况，即创新逐渐由私营部门主导。

创意和创新在很大程度上受六大主要类型因素的影响：

- (i) 区位优势（即区域尺度的聚集经济和“正外部性”）；
- (ii) 知识网络；
- (iii) 文化因素；
- (iv) 经济环境；
- (v) 组织因素；
- (vi) 州/政府的干预（即政策、激励措施、体制）。

与“创意城市”、“创意阶层”和“城市竞争”关联而备受盛赞

创意和创新可以在许多领域蓬勃发展，如开发和管理城市生活、社会机构的更新、改善城市政策、知识网络发展等。

的“创新”，通常是商业和经济精英的小众利益<sup>4</sup>，它无法整合多维度的繁荣，特别是公平的发展和环境可持续性。

创新是承载了多维度发展和繁荣的创意性资本，并在这个过程中释放未开发的潜力，使本地资源和资产得到更充分的利用。创意文化必须嵌入城市的运行方式中。<sup>7</sup>因此，创意文化的目的不仅在于政府或企业，也在于使社区和整体公众能够发挥自身的想象力。这不仅需要鼓励也需要合法化，以扩大对城市问题的应对措施范围。

#### 城市创新背后的因素

#### THE FACTORS BEHIND URBAN INNOVATIVENESS

创新可以出自具有创意的工人、社区领导

**政策**：经济增长和繁荣度表现最佳的城市和国家都投资知识和创新机构建设及其相关系统，并配以强有力的公共部门和私营部门支持。<sup>3</sup>

创新应被视为是一个更广泛的概念，与规划、经济、社会包容、环境、文化和本地特性的创造性方法有关。<sup>5</sup>

**政策**：一个创意城市必须建立“硬件”因素和“软件”因素之间的平衡。其中“硬件”因素包括基础设施和技术，“软件”因素包括心态、场所活力，思想家和实干家之间的联系，以及变化友好型环境。<sup>6</sup>

## 专栏3.2.1 创新和创意的衡量

## Box 3.2.1 Measuring Innovation and Creativity

为了测度“城市富有想象力的脉动”，一个整合了政治和公共框架、多样性、活力与表达、开放与宽容、创业、愿景、宜居、学习和专业精神等各种指标、拥有10个特定维度的“创意城市指数”问世。2007年，总部位于墨尔本的“现在就想(2thinknow)”研究机构提出“创新城市计划”以及“创新城市指数”，以增进了解创新和城市运行方式之间的联系。这个机构的指数也使用了涉及商业、金融、食品、艺术、健康、科技、宗教、媒体等领域的文化资产、基础设施以及网络化市场的多种指标。在此基础上，城市被分成五类：“枢纽”(以决定性创新为特色的城市)，“中心”(在关键领域有影响力的城市)，“节点”(全面的绩效和失衡并存的城市)，“影响者”(有竞争力但整体不平衡的城市)和“新贵”(有未来表现潜力的城市)。

资料来源：[www.charleslandry.com](http://www.charleslandry.com);[www.2thinknow.com](http://www.2thinknow.com)。

者、商人、艺术家、公职人员或科学家等。创新可以应对一个特定的问题，减少风险，预测挑战，导致新的产品或新的过程，或者利用现有的或新出现的机会。为了城市的繁荣，创新在改善人群的生活状况以及他们的生活、工作、移动、休闲的方式方面具有明确的角色，概括而言，创新创造了大部分的城市优势。

如果现有的创意资本需要得以加强或在休眠状态中被激活，一座城市应该成为社会文化呈现多样性且个人与机构间的联系蓬勃发展的聚焦场所。在实践中，所有这些都需要有良好适应性的物质环境，进而与城市化经济体<sup>9</sup>以及更好的城市规划产生联系。从更制度化的角度来看，对知识交流和网络化的支持，与有利于研究和开发的条件一样，都是另一种刺激创意资本的方式。对于生产部门而言，创意

性的刺激也可以来自经济集聚以及企业家友好型环境。

在亚洲，大多数当地

专家发现了研究和开发(R&D)之间的强烈联系；另一方面，随着公共机构和其他利益相关者在商业、工业和技术领域扮演重要的角色，研究与开发也增强了另一方的繁荣。

新加坡、印度的海德拉巴(Hyderabad)和班加罗尔(Bangalore)、中国的深圳和重庆、土耳其的加济安泰普(Gaziantep)和菲律宾的宿务岛(Cebu)都存在上述情况。在新加坡，研发支出总额从1990年的1.9%上升为2008年的2.8%和2010年的3%，<sup>10</sup>集中于应用研究、技术、可持续的城市生活和“清洁”能源。<sup>11</sup>在班加罗尔，城市作为知识中心的出现是创业与创新政策的有形影响。这座城市拥有超过66个工程学院和55个理工学院，已经发展成为航空和电子领域拥有强大公共研究设施的科学创新中心。<sup>12</sup>在中央政府和超过40多个研究和教育机构的支持下，生物技术和计算机/通信成为印度制药中心海得拉巴(Hyderabad)的显著特征。<sup>13</sup>深圳已经提出了由政府牵头并由政府机构、企业和大学投资的内生性创新战略。在数年内，这座城市已经建立了高科技的现代服务业，积极促进产业转型与升级，重点发展电子、生物工程和新材料技术。这座城市也在服务行业(金融、物流和文化)领域作出了重要的创新，以此来进一步支撑经济增长和繁荣。<sup>14</sup>同样在中国，重庆已利用政府主导的投资，通过研究和技术优化内生性发展，刺激经济并提高社会福利。重庆在“三中心、两枢纽、一基地”战略在基础设施、通信和现代高科技行业基地的强有力支持下，整合了商业、金融和教育。<sup>15</sup>在土耳其东南部，加济安泰普(Trademark City)——世界最古老的居住城市之一——有意识地接受了研发和创新，同时各种教育机构明确支持创业精神。为了开放市场，实现经济多元化，促进就业从而获得繁荣，企业与公共结构联手推出了一系列动议，如商标城市、智慧产业、科技园区(Teknopark)、创新谷和研发运动。<sup>16</sup>

和亚洲相反，非洲和拉丁美洲的研发支出占国

联合国人居署当地专家的调查显示，当城市创新时，有五个主要的因素在发挥作用：创新型城市管理、创业能力、艺术和文化的推动力、产业集群的出现以及研发(R&D)。

**政策：** 创意文化必须嵌入城市运行方式中。<sup>8</sup>



印度卡纳塔克邦班加罗尔 (Karnataka, Bangalore): 一个路标悬挂“电子城市”的入口处, 这座电子城是一个工业综合体, 致力于通信技术和电子工业。位于班加罗尔外10英里 (16公里) 处, 这个综合体在吸引外国投资已获得了巨大的成功。  
Karnataka, Bangalore, India: A road sign hangs over the entrance to 'Electronics City', an industrial complex dedicated to the IT and electronics industries. Located ten miles (16km) outside Bangalore, the complex has been hugely successful in attracting foreign investment.  
版权所有: Chris Stowers/Panos Pictures

与亚洲相反,非洲和拉丁美洲的研发支出占GDP的百分比虽不至于近乎为零却也很低。没有任何系统的公共部门参与,创意和创新基本上局限在私营部门范围内。

内生产总值的平均百分比都在0.6%左右的低水平。在一些非洲国家如马里(Mali)、莫桑比克(Mozambique)、尼日利亚(Nigeria)、塞内加尔(Senegal)、乌干达(Uganda)、赞比亚(Zambia)等,这类开支的比例都低于0.4%。在这两个地区,投入研发费用最高的是南非和巴西,2008年大约占国内生产总值1%,它们主要由

中央政府主导。<sup>17</sup>

南非的国家研发战略基于商业、政府和高等教育中心三方合作的所谓“三重螺旋”,聚焦工程、自然科学和医疗健康。<sup>18</sup>我们或许可以期待,豪登省(Gauteng)和开普敦(Cape Town)地区由于拥有众多训练有素的毕业生参与研究,可以作出更多的重大卓越科学贡献,这似乎特别有利于创新。<sup>19</sup>我们同样不用对约翰内斯堡(Johannesburg)的案例感到惊奇,这一城市将自己的科学/技术政策与国家经济增长和发展战略协调一致,这是经过深思熟虑的。

## 各种社会和制度创新

### A VARIETY OF SOCIAL AND INSTITUTIONAL INNOVATIONS

许多因素会妨碍城市创新,这在发展中国家尤其突出。并不是所有这些因素都已经得到足够的认识、理解或处理。不过,七大类缺失似乎起到重要的作用:(1)薄弱的物质和知识基础设施;(2)缺乏合适的创新政策(原因在于缺乏兴趣或理解能力);(3)有限的财力资源;(4)薄弱的当地机构(正规的或非正规的);(5)人力资源的匮乏(数量和资格);(6)在经营和实施创新政策过程中缺乏利益相关者的参与和协调;(7)匮乏的激励机制

创新往往从国外复制或转移而来。不过通常来说,由于国外的创新违背目标群体的社会或文化特征肌理,会产生众多问题。

(如果有的话)。

在其他案例中,问题主要在于技术转让以及对本地专业技能的适应力不足。<sup>20</sup>然而,“自制”的创新也可能与本地和本国的条件相关甚少,或忽视了贫困阶层的需求,未能“适当考虑知识和技术的多数选项”,而这些选项正是在当地可获得的。<sup>21</sup>

约翰内斯堡(Johannesburg)已经采用了一种创新的治理模型来重建当地政府和改善服务传递。班加罗尔(Bangalore)也在治理中发布了科技型公私合作实验,以期更好地提供公共服务。在拉丁美洲和加勒比地区,罗萨里奥(Rosario),如同圣多明哥(Santo Domingo),以参与式治理(participatory governance)为名引入了重要的制度创新。在肯尼亚首都内罗毕(Nairobi),私营部门推出了一个基于网络和手机的虚拟支付新平台,供中低收入居民开展电子商务交易,甚至支付学费。

许多其他社会和制度创新包括:创建新的系统和模型,以一种更高效、有效、可持续的方式满足缺医少药人群的需求。在伊朗德黑兰(Tehran),联合国人居署“都市健康质量评估与反馈工具(Urban Health Equity Assessment and Response Tool,简称Urban HEART)”计划已经扩展到不仅从健康维度,而是从更为广泛的社会视角来评估公平。深圳已经创建了一个多层次的社会保障体系,包括基本医疗保险、贫困保险、失业补偿金以及病人和残障人士的特殊护理,这些创新方案在外来务工者中重新分配繁荣所带来的利益(涵盖了占深圳总城市人口75%的移民),包括社会保障、工作条件、权利、教育和获得公共服务的途径。<sup>22</sup>重庆成立了投资公司动员公共资本用以加快基础设施和公共设施的建设,并采用了创新融资组合机制:税收、土地储备,收费和政府债券。<sup>23</sup>

除了专门的新方案,社会和制度创新可以采用开明的规章或立法形式。在菲律宾宿雾(Cebu),有一项条例鼓励那些受雇于外包业务处理服务的人们进入研究生阶段学习,以扩大

**政策**: 解决社会需求并改善城市管理的效率和品质,促进能够应对当地问题的社会及制度创新,是城市的最佳利益。

高技能人才的储备。阿根廷的罗萨里奥（Rosario）宣布自己为“人权之城”，承诺开放、透明和问责。<sup>24</sup>另外一些其他制度创新则将城市规划和设计与社会公共空间连接在一起。在哥伦比亚，波哥大（Bogotá）改善了许多不同的公共空间（人行道、公园和图书馆），以重建社会凝聚力。新加坡的“天桥（Skyway）”是一个在巨大的人造树林中壮观的空中通道，这些树木收集雨水并生成太阳能，邀请人们从不同的视角观察这座城市。在韩国，首尔市政府通过城市设计利用创新项目，提高效率 and 提升城市的吸引力，如“汉水复兴”计划和“城市公园”的动议。<sup>25</sup>

## 创新的变革力量

### THE TRANSFORMATIVE POWER OF INNOVATIONS

根据定义，创新过程不是线性的，也不是易受控制的。然而，就城市创新而言，一个始终如一的基本模式

肯尼亚内罗毕（Nairobi, Kenya）：孩子们在基贝拉（Kibera）校园玩耍。新引入的Pesapal数字支付系统使得学费可以通过互联网或移动电话进行支付。  
Nairobi, Kenya: children play in a schoolyard in Kibera. The newly introduced Pesapal system enables school fees to be paid by the Internet or mobile telephone. 版权所有：Meunier/Shutterstock.com

似乎在起作用。无论是为了应对新的风险或直接的紧急情况，还是在更普通的情况下，城市创新似乎源于各种各样利益相关者之间广泛的合作和对话。这样的对话作为催化剂，汇集了各种不同的观点、资源、能力和各类人力资本。<sup>26</sup>

创新引入知识、产品、过程和项目，改变经营或使用资源的方式，甚至社会的态度和喜好。创新是所有经济过程的核心并促进知识生成和信息流动。<sup>27</sup>技术本质的创新增加了价值并帮助改变城市空间（如连通性，邻接性和距离，制造业的外包）。尽管技术创新主要发生在主要城市的中心，但并不局限于那些地方。

创新的变革力量与生产力、基础设施、生活质量、公平和环境可持续性等相关的各种组成部分密切相关。创新有助于其中任一维度，或可以对位于这些维度核心的支持机制和政策作出反应（见1.1“繁荣之轮”），引导城市沿着繁荣和可持续发展之路前行。从更为普适性和战略性的角度来看，创新可以带来四大益处：（1）恢复和维持社会经济（例如，为满足人类需求提出更好的政策）；（2）改变社会关系（例如新的社会安排、新的社会契约）；（3）为改善城市管理和治理，强化现有制度，或创建新的制度（例如，土地或社会冲突条例，新的法规）；（4）前瞻性的城市空间变化（如资源再分配，



**政策：**加强决策者、工商企业、学术界、市民社会以及各种各样的从业者之间的联系，以促进城市创新，这是城市的最佳利益。

扩大服务和公共物品供应)。所有这些社会和制度创新的增值都基于社会整体，而不是个人或机构<sup>28</sup>，这些增值增强繁荣的前景并将全部的意义归结于“空间正义”观念。<sup>29</sup>

作为一个社会结构，任何城市都可以更高水平的繁荣为目标进行引导和塑造。一个崭新的、不同愿景的城市规划和设计可以与新的、变化更深刻的叙

事与发展理念相结合。随着城市的风险和挑战在时间和空间上不断被改变，现有的安全措施、工具或机制必须根据需要在所需的地方接受审查和调整。创新还必须帮助降低城市生活的成本。创新的规章和法规必须支持现有城市模型的转型。当前模式不可持续的几个原因在于：无尽的物质空间扩张，密集的能量使用、对气候变化警示和危险的影响，多种形式的平等和歧视，以及无法提供体面的工作和生活。<sup>30</sup>如果正在进行的城市化是为了迎接21世纪的城市，那么这种转变必须基于一种更有效且更可持续的城市空间使用。更紧凑的城市可以保护开放空间，降低运输和服务成本，同时鼓励聚集经济和城市化。这些反过来又有助于降低社会交易的整体成本以及发挥区域潜力。创新是生产力的催化剂，可以在城市转型中发挥重要作用。由于非洲、拉丁美洲或者亚洲贫民区中那些具有创新、创业精神的青年所展现的水平非常一般，城市社会经济活力需要优化所有的地方资产、潜力和机遇。同时，这一“内生性增长”的过程将城市置于更广泛的地区、国家和全球发展背景之中。21世纪的城市应当被重塑为更有效率、更公平和更可持续的城市。这也将是更加繁荣的城市。

## 通过规划与设计实现城市繁荣 Urban Prosperity Through Planning and Design

当前人口、社会经济和环境等要素交织在一起、互相冲突而又错综复杂，在这一背景下，为实现共同繁荣与和谐发展，城市必须通过规划与设计注入新的活力，以重申对自身命运的掌控。

这一要求是基于这样一个事实：在发展中国家的大多数城市，现代城市规划到目前为止都还没能带来社会经济的共同进步。在立法、复杂规制和空间规划等各个方面，这些城市大多都沿用了一些有缺陷的、并且已经被“先进”国家验证为在各个方面都不可持续的模式。

面对与城市化相伴而来的空间和人口变迁

地方政府应该意识到促进相互作用、协同效应以及足够的环境，可以强化当地的创意资本和繁荣。



南非开普敦 (Cape Town) 附近的一处步行桥(部分的栏杆被偷走当作废品)。  
A pedestrian bridge (part of the railing stolen for scrap) near Cape Town, South Africa. 2012 Rodger Shagam/fotoLIBRA.com 版权所有: 2012 Rodger Shagam/fotoLIBRA.com

挑战，城市悲哀地发现它们自身并没有准备好，这还不仅仅是与之相伴的环境问题。除了极少数例外，现代城市规划都没能将贫困人口融入城市的社会经济肌理。正如班加罗尔（Bangalore）的一位专家所说，“尽管有总体规划，贫穷依然存在”<sup>32</sup>。由于城市规划主要被当作一种技术工具，它无法应对真正在损害城市中大多数人利益的各种权力关系。城市规划既无法阻止环境的破坏，也无法阻止贫民区的产生，还对交通和城市机动性方面的严重缺陷负有不可推卸的责任。

现代城市规划的精髓——总体规划，被认为是一种综合性的长期战略，通常表达的是一个特定城市理想的终极状态。然而，在最初愿景与实际结果之间却存在巨大的鸿沟。这继而导致一位学者在1996年所称的“规划的黑暗面”<sup>33</sup>，蒙得维的亚（Montevideo）的一位专家也将之称为“不符合繁荣概念的城市规划”<sup>34</sup>。

从1980~1990年以来，现代城市规划缺憾引发了激烈的变革。城市规划努力试图走出综合性规划、自上而下的决策过程、规制范围过大的怪圈<sup>35</sup>。城市规划运用更加灵活的途径，并采用了“战略规划”和其他更加实用主义、渐进式的方法来改善城市的状况，如聚焦于“行动规划（GTD）”这一方法。然而，太多“城市战略规划”为城市引入了企业家视角，将促进城市的经济繁荣作为主要目标，以至于很多时候变成名不符实的营销噱头，以超尺度的建筑设计和大型开发为主要手段。在新兴国家和发展中国家，这些计划经常导致整个地区的绅士化，引发大规模拆迁以

腾出空间建造公路、摩天大楼、豪华综合体、商场等，让穷人的居所和生计成为发展的代价<sup>36</sup>。

联合国人居署对亚洲、非洲、拉丁美洲和阿拉伯国家的50个城市进行了政策分析，结果显示，80%的地方专家（在非洲这一比例达到了90%）认为经济繁荣的收益主要为富人和政治家所获得。通过政

治影响、贿赂和腐败，这些强势利益群体扭曲城市规划，规避空间管理规定和法律规章，减少公共物品生产，操纵强制征收权。在这一过程中，他们通过损害大部分人和穷人的利益，获取了城市发展潜能、资源和繁荣的不合理收益。

20世纪80年代早期的新城市主义运动打破了传统的总体规划，引入了大量受欢迎的创新：宜居和步行友好的城市，住房与带来就业机会的商业商务场所相互兼容的高密度邻里，以及土地混合使用，其建筑形式在风格、尺度、价格和功能等各个方面都体现出多样化。所有这些都把重点放在地方性社区的建构上<sup>38</sup>。虽然有这些最新的努力，传统的城市发展路径直到今天仍然占据了主导地位。发展中国家和新兴国家的情况类似，城市一方面仍然被当作同质形态与功能的混合体，另一方面还存在大量的空间与社会隔离。城市穿越无边的外围地带持续扩张，带来严峻而无所不在的交通拥堵问题，强化了对机动交通和昂贵化石能源的高度依赖。这种主导性的城市类型对建成遗产和环境，包括外围农用地和生物多样性都造成了不利的影响。联合国人居署将这种模式称之为“二十世纪的全球标准城市化模式”（GS20C）<sup>39</sup>，它迎合了个人主义、消费主义、新价值观和生活方式，过度移动性以及公共空间的过度私人化。

## 将城市规划重新定位为驱动城市繁荣之轮的核心

### RE-POSITIONING URBAN PLANNING AT THE HUB OF THE WHEEL OF PROSPERITY

在多米尼加共和国圣多明各（Santo Domingo, Dominican Republic）一位专家的眼中，“城市有太多伤疤需要治疗，太多伤口等待愈合，而城市规划对此却太过无力”<sup>40</sup>。但在2011年联合国人居署对50个城市所进行的调查中，高效的城市规划和城市管理仍然被认为是城市共同繁荣最重要的条件<sup>41</sup>。

从亚洲到非洲再到拉丁美洲，“总体规划”、“蓝图规划”和布局规划在很多城市都带来了类似的负面后果，如：空间隔离、社会排斥、过度的交通需求和能源消耗，以及缺乏对于城市所能提供的规模经济潜力和集聚效应的合理考虑<sup>31</sup>。

不管何种规划途径，强势的政治和经济利益团体一直对战略规划的设计和实施工进行干预，阻碍了对全民共享城市繁荣的追求。

20世纪全球标准城市化模式(GS20C)当前看起来在全世界都具有主导地位,这在很大程度上由土地投机和房地产利益所驱动,依据财政和经济因素建设城市往往并不符合共同繁荣的原则<sup>37</sup>。

然而,高效的城市规划需要注入新的活力,才有可能为实现共同繁荣作出真正的贡献。要达成这一目标必须满足四个条件:(i)恢复公众的信心;(ii)重新确定城市规划在决策流程中的位置;(iii)在共同繁荣的五个维度进行全面的功能部署;(iv)对这些功能予以充分的财政支持。

(i) **信心重建**: 必须恢复公众信心,让他们相信城市规划(与其他市权功能体)有能力代表所有人的利益,包括穷人、妇女、儿童、年轻人、老年人或失能人士、移民和少数民族;使得在整个辖区范围内,公众利益和集体利益在任何时候都能够超越其他利益,尤其是既得利益群体或者权贵群体的特殊利益。

(ii) **重新定位**: 城市规划要想发挥更强有力的作用,必须重新定位。城市规划不应该仅仅是一项技术工具,它应该位处城市权力的核心。作为利益和愿景的集体协议,城市规划无法超越其所代表的价值观和其所依存的治理机制。

(iii) **五辐同固**: 作为城市规划的一部分,通过战略

和干预举措,城市“繁荣之轮”的五根“辐条”(生产力、基础设施、生活质量、平等、环境可持续性)之间的相互依赖与互动能够被有意识地增强(相对于完全依赖自发而言)。例如,将多模式交通作为城市基础设施发展一部分的街道设计过程同时也改善了生产力、生活质量和社会包容性(见专栏3.2.1)。

(iv) **财政支持**: 为了让城市规划作为市权功能体时运作更加高效,必须从财政和法律角度给予支持。要想改善城市的绩效和功能,必须有更稳定的资金保障机制以支持公共物品的供给、可持续技术方案的设计与实施。

很少有城市或国家为此提供了适当的法律地位,他们发现自己受到特殊利益集团或政治上权宜之计的系统性干扰<sup>42</sup>。我们必须再次强调,公众利益应当优先,政府必须寻求改善并实施一定的机制,使地方政府能够获取城市土地和场地价值,在这个过程中产生必需的税收以将繁荣延伸到最贫穷的地区<sup>43</sup>。

## 繁荣的扩展: 改变城市风貌

### EXPANDING PROSPERITY: CHANGING CITY LANDSCAPES

在许多城市,城市规划成了房地产业的工具。城市只顺从于境况较好者的利益,或是仅仅聚焦于在特定空间进行战略性经济干预,趋向于创造出少数精挑细选的繁荣孤岛。城市规划可能如此不切实际或过于雄心勃勃,以至于忽视了引导和控制空间扩张的需求,城市中的很大部分忽视了已有的规划或条例。巴拿马城(Panama City)的一位专家抱怨:“城市脱离了图纸,与之毫不相关”<sup>44</sup>。更为常见的情况是,城市被割裂为不同的地区,在发展中世界的很多城市,其内部都有诸如“南方”与“北方”、“高尚区(high part)”与“贫民区(low part)”等的区分说法。无论是行动还是无视,这种类型的城市规划对空间走向不平等而不是带来共同繁荣负有责任。

联合国人居署提出了建立于新价值体系之上的城市规划再振兴的概念,这一价值体系依

**政策**: 如果希望城市规划能有一个更好的定位以解决GS20C模式的缺陷,必须认真地重新审视其理论和实践,以将这一学科从仅仅被当作一种技术工具中挽救出来,使其在公共领域获得正确的定位。

**政策**: 城市规划作为一种决策工具应当更好地捍卫公众利益,以对抗日益扩大的“私人”利益的威胁——公共空间的收缩和公共物品供给的减少,它们在诸如生活质量、社会互动、文化特征和社会价值等集体维度和非物质维度造成了影响。

规划往往无法正确表达集体价值与协议,被艰巨、过时和不相关的要求所左右而将城市割裂长期化。

赖于有效的制度、高适应性的法律和条例、可持续的城市解决方案，以及市民在公共事务中的积极参与。这种类型的规划代表了一种范式的转移，走向新城市模式——21世纪的城市：能够更好地应对时代挑战、优化资源以发挥未来潜能的城市，以人为中心的城市，它能够超越低效、不可持续的GS20C模式，并在这一过程中整合并推动本报告所定义的城市繁荣的五个维度的发展。

然而，如果城市规划要想实现再振兴，它必须转换位置，从过去几十年中一直占据主导地位的生产力的“轮辐”处转移到“繁荣之轮”的中心“轮毂”。只有处于“轮毂”的位置，城市规划才能够作为市权功能体将正面影响输送到所有辐条，将共同繁荣的范

**政策**：重新将城市规划作为繁荣之轮的中心点，以坚实和高效的体制性“轮毂”将五根“辐条”联系在一起，并对其进行控制和激活，这样能为实现可持续和共享的繁荣提供更好的条件。

**政策**：城市规划应与土地法规相结合，使地方政府有更好的条件获取土地价值和相应的资本收益，提取额外的税收用于资助基础设施延伸和其他项目。

### 专栏3.2.2 都市生存力与石油驱动的繁荣

#### Box 3.2.2 Streetwise versus Petrol-Powered Prosperity

在秘鲁首都利马（Lima, Peru），规划只采用了一条露天公共梯道一路下坡到市中心，就使一个非正规住区的名字从令人恐怖的“Quick Sands”变成了“The Belt of Hope”。一切都显示了城市规划在公共空间改善方面的重建能力，并在促进共同繁荣方面具有决定性的作用。城市规划成功地走出了以汽车为中心的过时城市发展模式的制约。

实际上，在配置充分的前提下，以街道为代表的公共空间能够为社会经济繁荣带来重要的贡献。通过零售店和依赖步行环境品质的就业，街道扮演了公共空间与私有空间之间界面的角色。有证据表明，与驾车时相比较，步行时英国城镇中的顾客消费额多了近一倍。在墨西哥，研究者也发现可步行性提升了房屋和土地的价值。

公共空间为城市基础设施提供了物质支撑。然而，尤其是在发展中世界，街道却被设计为主要服务于机动交通，通过更多或更宽的道路增加了交通拥堵，忽视了人的维度。其所导致的交通选择的巨大不平衡伤害了城市功能的其他方面。许多城市已经在通过各种途径阻止这种趋势的发展。早在1962年，机动车就已经被从哥本哈根（Copenhagen）的主要街道移除，而自行车交通得到鼓励；在墨尔本（Melbourne），

通过人行道改善、新的步行街道和广场建设，以及城市设计等手段，步行交通出行量在白天增加了39个百分点，在夜晚增加了100个百分点。结合诸如自行车和步行等流行的交通方式，快速公共交通（BRT）从库里蒂巴（Curitiba, Colombia）扩展到雅加达（Jakarta）、波哥大（Bogotá）、危地马拉城（Guatemala City）、广州、伊斯坦布尔（Istanbul）、墨西哥城（Mexico City）、布里斯班（Brisbane）和洛杉矶（Los Angeles）等众多城市。

经过改善和经过良好设计的公共空间在改善整体生活质量方面有着巨大的潜力。在开普敦（Cape Town），“使场所庄严计划”（Dignified Places Programme）实施后，超过40个项目为不同地区带来了尊严、美观和完善的功能；这一进展证明，即使经过了数十年的被压制，环境改善也能够使人们在一个共享的空间中重新相遇并交谈。最终，城市规划能够使公共空间兼容于更加健康、更少污染的环境。德里（Delhi）作为世界上污染最严重的首都之一（其中70%的污染来源于公共交通），在2008年将可替代能源与大众低价交通结合起来，取代了过去以石油驱动的三轮车交通。

## 政策：联合国人居署呼吁新的、不同类型的城市规划与设计要有权力改变城市形势，将繁荣从现有的孤岛扩展到整个城市。

吁新的、不同类型的城市规划与设计要有权力改变城市形势，将繁荣从现有的孤岛扩展到整个城市。

### 推动共有共享，提供公共物品、实施可持续方案

#### FACILITATING ACCESS TO 'COMMONS', PROVIDING PUBLIC GOODS, IMPLEMENTING SUSTAINABLE SOLUTIONS

推动共有共享：一个繁荣的城市应当推动“共有”的公平享用，包括：水、空气、生物多样性、知识，以及其他共享的资源，如公共基础设施、良好环境、身份感和文化与象征空间等原则上属于每个人的无形资产。

## 政策：21世纪的形势要求，确保公平发展、保护自然环境、鼓励廉价能源、提供必须的基础设施、确保包容性的经济增长。

求，确保公平发展、保护自然环境、鼓励廉价能源、提供必须的基础设施、确保包容性的经济增长。

围扩展到整个城市。当然，这涉及政治选择和承诺，因而又必须回到工具、条例和可持续技术方案，这些应当为整个社会更好地接受，因为他们看起来将共享繁荣深深嵌入了全部城市空间。

元主义和多样性，而这对于共同繁荣来说是不可分割的。与传统认识不同，并非所有的“共有”都是悲剧<sup>45</sup>，例如，自由的通行和无限制的使用未必会耗尽“共有”的积累。相反，最新的证据表明在特定的环境中，对一些“共有”的集体责任感为可持续发展创造了条件，甚至比私人产权更具效率<sup>46</sup>。

提供公共物品<sup>47</sup>：一座繁荣的城市能够为所有人提供充足的公共物品：高效的公共交通、教育机会、健康医疗以及图书馆、休闲区、公园和开放空间等高质量的公共场所。城市福利的一个根本性部分源自于对这些公共物品的获得和消费，它们原则上具有“不可排他性”（每个人都能获取好处）、“非竞争性”（任何人对公共物品的消费不会影响其他人同时享用该公共物品的数量和质量）<sup>48</sup>。

繁荣的孤岛对公共物品建立起围墙或限制其可获取性，将公共投资集中于精挑细选的少数区域只能对大量此类产品起到限制获取和私有化控制的作用。

公共物品的提供对经济发展、环境保护和生活质量的提高都有贡献，而生活质量也是精明增长的根本性关注点<sup>49</sup>。波哥大（Bogotá）已经通过诸如多模式交通、社会基础设施、高质量的公共场所等各种公共物品改变了自身的景观，使贫困人口和中等收入邻里得以更好地共享繁荣所带来的收益。还是在哥伦比亚（Colombia），麦德林（Medellín）已经凭借显眼的市民建筑、公共场所和其他公共物品来增进集体繁荣。将教育、文化、基础设施、安全和社区发展纳入城市规划进程是城市政府能够将贫穷的西班牙语居民聚居区（按照该市规划局长的说法，该区一直拥有强大的能量，但与这个城市几乎脱节）与更加富裕的邻里联系起来，在这一进程中撒下共同信任的种子并延伸共同繁荣<sup>50</sup>。

的用途。

繁荣的城市要求建立“共有资源池”，在制度安排的基础上通过协商解决冲突，为决策凝聚共识。“共有资源”还包括规划决策中促进社区参与的法令、

可获得的高质量信息、透明的文化标准和社会契约。

一些公共物品，如社区市民中心往往被发现具有“共有空间”的功能，推动了边缘群体和弱势群体的整合，在这一过程中促进了多

虽然公共物品一般由公共部门提供，但也可以由公共事业机构、私营企业或是社区组织提供，政府则提供一定程度的支持以确保其广泛的覆盖性。公共物品的生产可以由私营开发商提供，以换取开发权

总的来说，公共物品的生产和享用有赖于一套“共有”资源，如更好地联结性、公共治安和安全、可预见性、各种形式的财产权、街道命名法等。

## 政策：联合国人居署的城市规划再振兴概念要求通过恰当的政策和计划实现对“共有”的可持续使用和公平获取。

署的城市规划再振兴概念要求通过恰当的政策和计划实现对“共有”的可持续使用和公平获取。

并从开发项目周边地区获益。恰当的规划应当确保私营开发商（土地所有人、房地产商等）参与到公共物品的生产过程，包括计算需求、审核价值和开发计划、确保空间有序布局。

从“繁荣之轮”的“轮毂”开始行动，城市规划就能够识别战略和方案以优化公共物品的生产，在过程中贡献于社会资本、增强场所感、安全和治安，整合不同社会群体（如年轻人），增强公共物品所服务地区的经济价值。这一战略能够为城市居民带来广泛的收益，将繁荣延伸到不同的区域。这样的繁荣继而能够带来税收并将用于公共物品的维护和进一步改善。

**实施可持续方案：**繁荣的城市必须规划并实施各种技术方案以改善城市的功能并实现可持续的城市形态。虽然技术方案会依地方条件而有差异，但联合国人居署已经在不同领域明确了大量关键性干预手段，以帮助城市从当前在很多方面不可持续的“20世纪全球标准城市化模式”转向21世纪的城市模式。正如我们以前所建议的，应当制定高适应性的规划条例和干预措施，以帮助将共同繁荣的五个维度嵌入到整个城市辖区。

创造更具功能性的城市，保护共有资产的获取、生产有用的公共物品，这些都能够通过五类不同的可持续的干预措施得以实现。

**将人口密度增加到可持续的水平：**更集约的土地使用和活动带来可持续的人口密度，这可以控制或降低城市蔓延以及对有限资源的消耗。高邻近度继而促进了产品和服务的供给和分配。高效的布局（连同充分的土地法规和政策）能够降低基础设施成本。在增加郊区密度和扭转蔓延趋势之外，还可以通过地区再开发、规划新的高密度地区、棕地开发（净化及发展旧工业或者商业土地）、建筑转换、公交引导开发等手段提高土地使用的集约度。

**鼓励社会多样性和土地混合使用：**土地规划能够在恰当的区位带来一系列土地用途，通过必要的灵活性以适应人口的变化需求。城市规划应当促进共有空间的部署，让不同社会族群的群体能够相遇、互动和对话。此外，物质性城市结构促进经济活动和居民地区之间的交流，在邻里尺度提供就业和服务，在生产能力、基础设施、公平、生活质量和环境等方面产生积极的影响。城市设计能够通过基础设施和公共设施（教

**政策：**城市规划再振兴的概念为城市提供了对土地使用更严密的公共控制，基于可持续发展的原则去改变城市的形态与功能，改善公共物品的供给和获取。

育、医疗、商业、制造、文化娱乐）布局强化并赋权一种结构。

**谋划多模式的交通策略：**城市规划能够为当前对私人机动车的普遍依赖提供替代性选择，加强公共交通并结合非机动车方式和步行方式。整合的城市交通策略能够对提升生产力，包括降低出行时间产生直接的效果。改善的交通系统也带来环境收益，如由于废气排放的减少而带来更好的空气质量。为所有的潜在使用者提供可达性是确保交通公平的根本。

**规划内填式开发和有序扩张：**基于合理密度和可负担城市土地供给两个目的，城市规划应当综合考虑内填式开发和城市用地的有序扩张。内填式开发能够复兴城市中衰败的地区。在城市化仍在持续推进的发展中国家，要想避免贫民窟的进一步扩张，必须开发新的地区以满足新市民的需求。合理规划的空间格局能够减少土地的压力，提供城市服务，减轻现有基础设施的压力。此外，前瞻性的规划能够阻止土地投机，同时促进可负担住房和城市服务的获取。

**促进宜居的公共空间和活力的街道：**公共空间和街道应当具有多功能用途，以促进多样化参与者之间的社会互动、经济交换和文化表达。规划应当组织这些公共空间，设计应当鼓励他们的使用，以促进身份感和归属感的提升。在这些空间的设计中，供水、能源、通信等地下基础设施至关重要；同时，安全和治安也是必须考虑的重要维度。

**政策：**在管理空间（城市形态和功能）的同时，城市规划还能够掌控繁荣之轮的整体功能，对各个维度进行调控以确保它们之间彼此同步，实现整体平衡和可持续增长。

## 为城市繁荣建立赋权的法律和体制

### Empowering Laws and Institutions for Urban Prosperity

法律、规章和制度是决定城市能否实现全面综合繁荣的关键性要素。本报告提及的繁荣城市沿着繁荣五维度的发展进程几乎都是由多方面因素加速或阻碍的，这些因素既包括现有的法律规章及其执行的力度，也包括城市发展相应规章制度的结构、效力和弹性。法律和体制为城市的变革提供了规范性和组织化的基础，相应的近年来在这个方向上的政策评估和学术研究也得以复兴。

法律和体制赋予下列行为权力和缜密性，包括采取行动、授权、定义关系、一般性地维持发展的连续性和触发变革。当前，许多因经济危机受创的国家发现，要开启一轮全新的繁荣之路比以往更加依赖于城市，因而必须将城市发展的这些因素潜力发挥到极致<sup>51</sup>。企业、学界、市民社会——包括非政府组织和草根组织、行业协会、专业协会、政党等都是具体的城市潜力可采取的合法形式；并且这些利益相关团体所呼吁的需求与他们各自潜能的维持和进一步发展均紧密相关。为了繁荣，城市比以往任何时候都更需要赋权，而不是禁止的法律和体制系统。阿玛蒂亚·森（Amartya Sen）强调了这一点，他说，没有必要评价一个城市是否适应一套以繁荣

为导向的法律和体制系统，而是说，城市必须通过这样一个系统而使自己适应——这个系统不仅现在是必需的，也是被整个城市所需要的。<sup>52</sup>

确实，城市现在正需要这套系统——并且，只要政府能有政治意愿（如本章下文所述，有些已经有了意愿），这套系统就触手可及。致力于繁荣的法律和体制维度，就可通过推广公众对公正、公平和合法性的诉求，促进整合的繁荣。这是一个超越了文化障碍的过程，并能通过由地方市权功能体（urban power functions）所决定的多种方式得以实现。这种地方市权功能体构成了驱动着“城市繁荣之轮”的轮毂的一部分，轮毂则支撑和

英国伦敦：为2012年奥运准备的奥林匹克公园建造于斯特拉特福德，伦敦东部一个以往破旧的棕色地块。  
London, UK: the Olympic Park for the 2012 Olympics was constructed on brownfield sites in Stratford, an area of east London that had been previously rundown. After the Olympic games, the site is to be used to accommodate low cost housing as well as leisure activities. 版权所有：2012 Alistair Laming/fotoLIBRA.com



表3.2.1 城市规划/设计与城市繁荣

Table 3.2.1 Urban planning/design and prosperity

城市繁荣项	城市规划	共有/公共物品/可持续方式
生产力	利用聚集经济的利益	共有
	提高生产优势的可达性（如知识、环境质量）	共有
	为流通物品和人提供足够的公共空间,配置足够的基础设施 为流通物品和人提供足够的交通系统	公共物品
	鼓励多中心城市发展,促进中心和副中心的协同 促进土地的混合使用，以更好的聚类方式增强经济的聚集和规模 强化城市节点和走廊，利益聚集最大化	可持续方式
基础设施发展	提供“洁净”的基础设施,关闭“能源浪费循环”以保护气候、空气和水的质量;提高连通性	共有
	扩大混合联运体系，增加人行和自行车服务基础设施。提供社会服务设施，如市民中心、图书馆、体育设施等	公共物品
	确保基础设施系统的生态效率。以整合的基础设施建设支持集约，促进效率和可达性	可持续方式
生活质量	通过标志空间和遗产保护强化身份和文化认同 提高安全和保障	共有
	确保高品质的公共空间，融入更多与社区间的互动 推广绿色空间	公共物品
	强化街道作为复合功能的城市空间的作用，以融合自然空间与娱乐空间	可持续方式
公平与社会包容	促进行动自由，提高区位合理的充足公共基础设施和设备（包括教育、医疗和休闲等）	共有
	建立混合社区，使得就业和住房具有选择的多样性。 填充式开发并引导扩张	公共物品
	促进土地开发的混合使用性，确保边缘人群的融入 改善邻里单元之间的连通性，提高公共服务的可达性 将土地及其开发作为财政收入来源之一	可持续方式
环境可持续	确保空气清新，水不被污染以及生态多样性 主动适应并减缓气候变化趋势 基地自然资源最大化（阳光、水体、风等） 生态系统修复性规划	共有
	提升公园、滨水和绿色空间的作娱乐及生产功能	公共物品
	通过“被动城市设计”减低碳排放 规划需考虑城市密度减少能耗总量和人居碳排放 减少自然系统的碎片化，通过细致规划基础设施网络与人居碳排放	可持续方式

形塑了五大轮辐（spokes），并随着时间推移，根据新的条件、需求和风险对它们进行必要的调整。无论在世界的任何角落，法律和体制总是由复杂的社会——文化要素之间相互作用形成的，同时新的力量还不断地施加它们自身的影响力。<sup>53</sup>

如本章所述，市权功能体——包括政府、城市规划、法律和监管架构以及强有力的体制，构成了控制“城市繁荣之轮”的轮毂，并决定其发展的方向、速度和动力（参见第1.1章）。共同的繁荣需要政府所代表的公共利益处于主导地位<sup>54</sup>，以确保五轮辐中的任意一条都不会过于强势而导致对其他轮辐的损害。体制也包括抽象的价值观和社会规范，这些价值观和社会规范引导着个人和集体的行动<sup>55</sup>；如专栏3.2.4所示，在中国，以及数百年前的欧洲，国家以共同繁荣的名义平均地对待民众，将所谓的公共利益强置于其他利益和需求之上。

城市环境中法律和体制的重要性体现在许多方面。例如，对于城市治理结构中权力和职能的界定经常来源于已颁布的城市宪章、当地政府架构，或者直接源自于国家宪法。同样，城市中个人和企业被授予的权利和责任都取决于当时的法律体系。城市居民的交互作用，以及城市空间的生产、分配和消费方式，也总是被各种显性和隐性的行为准则所规制。因此任何一个城市的转型潜力总是与该城市法律、规章和制度的赋权范围密切相关。这些法规制度能够被应用、整合或改革的程度将决定该城市的繁荣程度。

法律和体制作较为接近地反映了社会价值观，并代表了政治和社会关系，是塑造城市发展的最强大的工具。

**政策**：促进繁荣需要应用适当的法律、规章和制度。这些法规和制度直接或间接影响公平、生产力、基础设施和生活标准，并且覆盖了城市政府的全部司法范围。

和体制框架的系统功能紊乱或者轮毂和任一轮辐之间的失联，均会干扰“繁荣之轮”的运转并导致现状发展态势无法维持（例如，仅基于五个维度中某个单一维度的发展）。

## 20世纪城市的法律和体制基础

### THE LEGAL-INSTITUTIONAL BASIS OF THE 20TH-CENTURY CITY

工业发展的进步、市场经济的巩固和自由民主的普及（无论在西方的发源地还是在发展中国家和地区的后殖民地的变体），在大多数城市世界中创造了共通的法律和管制的基础。当代城市法律、规章和制度基础的基本原则趋于相似，不同的仅是发展水平、制度特征和执行能力。的确，20世纪城市的法律和制度基础是完全一致的；这也解释了20世纪的城市为何在一般意义上具有极强的相似性，不论是功能模式还是太多明显的失衡特征（例如空间分异、社会排斥、机动化的流动性占主导地位、高能耗消费以及对聚集经济的潜能缺乏关注）。

20世纪城市的核心动力一直以来都是年代久远的积聚功能，它以追求个人利益的范式为主导驱动，以无止境的追求最大化的交换价值作为持续动力。城市已成为通过韦伯式形式理性法律体系而实现的交易的场所。这一点是由西欧国家的体制传统发展而来，即被设计为可提供可预测的市场交易条件，以及促进投资和经济增长。

尽管城市的社会维度在都市生活的起源上发挥了主要的作用，但当前，这一维度仅被作为边缘因素看待；另一方面，善用机遇则成为整体发展，特别是城市化的核心动力。因此，用劳伦斯·霍沃斯（Lawrence Haworth）的话说，“在不久以前，社会培育人际关系、对话以及合理而充满活力的公共论坛，现在的社会则滋养分离，成为自我陶醉，孤芳自赏的个体的集合。”<sup>57</sup>

当今世界的城市中，可以动员的应对危机的力量源于各种利益相关者，而不仅仅是城市政府，尽管政府保持了决定性的作用。

## 为整体性繁荣迈向全新的法制化城市秩序

### TOWARDS A NEW LEGAL-URBAN ORDER FOR HOLISTIC PROSPERITY

在过去的二十年中，传统城市发展模式的缺陷愈发明显。正如上一节（通过规划与设计促进城市繁荣）所示，城市的潜力还没有得到充分利用，更常见的趋势是城市发展趋向于空间碎片化，城市繁荣带来的利益在社会分配上仍是分裂的。

与此相反，在过去二十年中，世界上已有一些城市采取措施来重新审视现行的城市法律秩序，背离古典自由主义强调个体和私有财产的教条，而是受一套非主流的、激进的城市发展原则和法学体系启发，实施一些大胆的实践计划。巴西的一些城市正是如此。经过长时间的协商和谈判，巴西于2001年通过了一份名为《城市条例》的全国性城市条例。该条例为城市法作出了重要贡献，促进了，尤其是发展中国家中的共同繁荣。该条例还“打破了长期以来的民法传统，为城市土地使用和开发控制设定了一个全新的法律——政治范式基础”。<sup>58</sup>

一位著名学者强调了巴西2001年《城市条例》的四个维度：“首先在概念上提供了宪法中关于城市和城市繁荣的社会功能原理解释；其次是为城市政府建设不同于现状的城市秩序所使用的工具设定了一套规则；再次是为城市民主化管理进程设定了指征；第四是明确了城市在私人 and 公共用地上的非正规住区的全面正规化的法律工具”。<sup>59</sup>这个全新的城市法律秩序已经取得了非常明显的效果。在全国和宏观经济层面，巴西是在21世纪之初全球经济动荡的环境下，少数几个增长速度显著的国家之一。更为重要的是，巴西的城市既能够扩大中产阶级，也能够改善占大多数的贫困居民的经济和生活条件。同时，尽管绝对值仍然很高，但巴西城市正在减少收入的不平等，作为衡量单位的基尼系数已经从1990年的0.606下降为2009年的0.569。<sup>60</sup>

位于圣保罗大都市地区的迪亚德马（Diadema，巴西汽车工业的主要枢纽）的经验是另一个相关案例。在20世纪80年代早期，该市实际上是一个工厂宿舍区，大多数居民住在贫民区环境中。只有22%的道路和街道网络满足城市的标准，普遍缺少排水、铺装、供水和污水管网。大约30%的人口居住在地方政府毫不关注的棚户中。教育、卫生、文化、休闲娱乐和便利设施极度短

法律和相关的体制设定无论从本质上还是从功能上都决定了现代城市的起源。

缺，是巴西儿童死亡率最高的城市之一（每千活产婴儿83例死亡）。

一代人之后，到2009年，只有3%的迪亚德马人仍居住在棚户区。市政府将其在2001年《城市条例》中提供的工具和机制通过城市规划 and 参与式管理整合起来。如今，适当的基础设施已经建成，地方经济有了活力，城市也证明了自身动员居民的能力。除了提高生产率、基础设施和生活质量之外，迪亚德马市还促进了空间发展公平规范的提升。<sup>61</sup>

尽管20世纪的城市表现出具有活力和动力的普遍特征，但它们随后所经历的繁荣却往往是偏向和不可持续的，因此总是被反复出现的危机所困扰。

#### 专栏3.2.3 个体利益与集体利益

##### Box 3.2.3 Individual versus collective interests

20世纪城市的法律基础是古代罗马法原则和“拿破仑法典”，以及随后制定的现代民法和习惯法。这种法律的主旨是突出个体，18世纪法国大革命的《人权宣言》提出个体拥有的权利是天赋人权。在这种个人主义的法律传统下，私有财产神圣不可侵犯，对个体利益的强调甚至不顾其带来的不利社会影响，以及对其他更广泛的集体利益（包括责任和义务）的损害。特别在城市中，“土地和不动产主要被看作商品，其经济价值由业主的利益决定”<sup>56</sup>。在这一体系中，国家的作用在所有层级上均被降为协调和调解这些个体利益，以及负责监管那些有集体用途的资产和设施。

## 复兴“共有权利”，扩展公共领域

### Revitalized 'rights to the commons' and expansion of the public realm

在意识到私有财产的动力机制的同时，“共有（commons）”一词强化了繁荣，以及作为一个整体的城市的社会功能。法律、规章和制度作为抑制需求、释放机遇和引起行动的要素能够成为一个杠杆优化繁荣的社会功能，使其与个体的权利和资产取得平衡。这里必须强调，这一社会功能不是指所有者的权利，或他们之间的业务关联，更本质地说，它关乎为了实现强化的“人的价值”的

使用者权利。

“共有权利”是一个法理学上古老的概念，起源于封建时代的英国，指的是封建领主领地内的牧场面向所有使用者的使用权利的扩展。最近，这个概念在城市语境中（包括公共物品、社会体制结构、公共文化和文物古迹）被重新使用，它被认为不只是一个反击日益严重的地块侵占和挪用的有效手段，也能够有效地抑制不平等和社会隔离地形式的二元状态的增加。

就城市繁荣而言，“共有”概念与法律体制层面的相

巴西里约热内卢的金融中心。  
The financial centre of Rio de Janeiro, Brazil.  
版权所有：Publio Furbino/Shutterstock.com



关键在于其强化和具体化都市生活所固有的集体维度的能力。从这方面看，获得联合国人居署城市繁荣指数（CPI）高排名的城市如赫尔辛基、多伦多和巴塞罗那等，比诸如蒙罗维亚、内罗毕、达喀尔以及其他城市繁荣指数低的类似城市具有更广阔的公共领域。

在本质上，扩展的公共领域具有否定任何空间、社会或功能二重性的特征，因此能同时实现作为“城市共同繁荣之轮”的五大“轮辐”累积运行、相互作用的“因”和“果”的双向功能。

法律和监管手段在共有的源起和维护，以及无歧视的可达性方面发挥着主要的作用。法律、条例和规章是制定空间布局和建筑设计层面的设计导则和标准规范的基础。这些也同样起作用于资源分配、制度关系、功能分配和权力制定等。反之法律框架又使得民间组织和社区活动能够正常活动。法律、规章和体制框架划定的公共和私人领域，指导他们在城市日常运作中运转和相互作用，这一总体模式也具有同样重要性。

公共空间的管理作为公地概念的一个组成部分最近吸引了很多关注。<sup>62</sup>巴拿马城（Panama City）一位接受联合国人居署访问的当地专家将其表达为：“公共空间越退化则市民生活越消极，因为公共空间不仅代表着生活的质量，也是公民权的表现”。<sup>63</sup>另一名圣多明各（Sante Domingo）的当地专家也许更一针见血地强调了相同观点：“市民需要获得明确的授权以捍卫法律和社会规范允许的使公共生活得以存在的空间”。<sup>64</sup>

## 为共同繁荣修订城市法规

### REVISITING URBAN CODES FOR SHARED PROSPERITY

规则和条例构成了城市管理和发展的一个重要工具。这就是为什么需要适当的体制以确保（城市管理和发展的）实施和执行，以及社会认知的建构和动员。为了实现

共同繁荣，法律必须赋权于空间（例如，有公用设施的土地）和利益相关者（例如，有保障的土地保有权），而公共利益落于实处则要靠规则和条例（的有效执行）。在这一过程中起到支持作用的制度

少数几个以平衡和可持续的繁荣为特征的城市有效地实施了适当的法律、规章和制度以支持它们的转型。

包括：项目实施、教育、培训，以及社会认知的建构和动员。由于规则和条例在总体上引导和约束规划及建设，它们会发挥重要的作用。有一位作者甚至将“美国城市的塑造和畸形”归因于规划条例的不完善。<sup>65</sup>确实，塑造了城市建成环境的区划法规、建筑规范、公用事业的标准、契约限制以及其他种种工具不仅决定着空间的结构模式、使用方式和形态，也将极大地影响城市的生活质量。

对有些发展中国家的城市来说，监管框架的复审具有特别重要的意义，这些城市长期执行的是外来的标准和规范，它们也更应该重视有效实施和执行的能力。修订适用于从前的殖民地或种族隔离城市，如内罗毕、达累斯萨拉姆和约翰内斯堡等的规范，形成更有包容性的城市形态，是一项艰巨的挑战。这不仅要求一些重大的体制重构，也要求分区法规和建筑规范的修订以支持城市空间重构，更不用说还有棚户区调控和贫民区改善。另外，今天的城市必须提供适应性的措施以容许革新性的建设、更小的基址尺度和多样化的土地保有权。同样的，公用事业的标准必须进行调整，也必须设计新的开发融资渠道以应对不平等和排外主义。

的确，繁荣之轮的五大轮辐都需要重新审视为实现共同繁荣而制定的规则与条例。在中国香港正在进行的变革表明，即使是在环境方面也需要关注变革在法律和法规方面所产生的意义。适当的规则与条例<sup>66</sup>不仅仅是生活质量提高或适应气候变化的需求，也是由于在许多发展中国家穷人为了生存严重依赖于自然资本。<sup>67</sup>与此同时，城市规则的制定者必须了解环境保护和减少贫困/贫民区之间的内在关联。

## 体制转型

### INSTITUTIONAL TRANSFORMATION

本章中所概述的一些现实经验表明，当涉及形成“繁荣之轮”的轮毂——市权功能体的架构时，每个城市都可作出自己的选择。事实上也已经有了很多的选择；但所有这些选择都是对核心体制的适应和巩固，这种核心体制是对城市所

**政策：**城市的共同繁荣是指公共领域的扩展、公共物品的公平分配以及面向全体公民的权利的巩固。

## 政策：随着城市在繁荣

五维度上的发展，公地的规模也逐渐扩大。更多的设施被投入集体用途，可达性提高，大量的城市居民能够使用和享受公共空间、服务和设施。

一个城市保有大量优质公共空间和设施的能力是测度其繁荣程度的很好指标。

麦德林（Medellin）是以制度创新促进共同繁荣的范例，在过去十年中哥伦比亚城市的繁荣经历了重大转折，它们致力于通过全新的社会和解政策克服除了猖獗的暴力、贫穷、不平等、排外、非正规等诸多问题的困扰。汇聚了政界人士、私营部门、专业人员和社区居民等多种力量的社会动员的条件已经成熟，目标是建立一个每个人都能受益的未来。这种契约背后的集体力量重构了所有社会经济领域中共同繁荣的基础。

麦德林以本地经济发展为切入点，致力于通过加强

在这个时代，地块侵占、对传统城市公地（包括海滩、河岸、森林、校园、甚至路面）的私有化乃至侵占盛行的，一个城市整体公共空间的规模和质量是体现其共同繁荣的很好特征。

有利益相关者的能量和契约的应用。主要的利益相关者，如企业、行业协会、市民组织等，必须要有一个体制的渠道，以实现他们对城市繁荣的有效介入，如，繁荣如何产生，又如何共享。这种机制超越了传统的以论坛和磋商机制为主的公众参与；它将社会经济条件变为促进繁荣的杠杆，这种繁荣将每户家庭、每个企业都被认为是一项需要被保卫、被优化、被提升，——也就是被赋权的资产，以保障所有人的利益。

麦德林（Medellin）

是以制度创新促进共同繁荣的范例，在过去十年中哥伦比亚城市的繁荣经历了重大转折，它们致力于通过全新的社会和解政策克服除了猖獗的暴力、贫穷、不平等、排外、非正规等诸多问题的困扰。汇聚了政界人士、私营部门、专业人员和社区居民等多种力量的社会动员的条件已经成熟，目标是建立一个每个人都能受益的未来。这种契约背后的集体力量重构了所有社会经济领域中共同繁荣的基础。

麦德林以本地经济发展为切入点，致力于通过加强合作扩展公共秩序。这方面的案例包括诊治非正规经济（在当地被称为 chasita 经济，chasita 是一种穷人用来在社区兜售货物的小推车）的局限性，以及采取适当的措施来创造更多可持续的商业企业。由此，具有高适应性的、现代的金融体制得以建立，比如小额信贷项目

“机遇银行（Banco de las Oportunidades）”的加强，以及企业代理机构网络（CEDEZOs）的发展。所有这些措施是面向以增长为导向的中小型企业，以激发有利于加强经济增长和包容性的系统转型的动力。

此外，麦德林当局为了满足其居民的整体需要，通过将社区自治机构整合为麦德林公共企业（Empresas Públicas de Medellín, EPM）以增强其资源配置能力。由于其高效的管理方式，EPM 不仅将其30%的净收入贡献给了城政预算，而且还将近99%的设施开放给城市居民使用。最近的调研已经证实，EPM提供的基金能够确保城市最贫穷的居民达到最低收入标准。<sup>68</sup>

赫尔辛基是一个联合国人居署城市繁荣指数排名很高的城市，它优化了合作伙伴关系、纵向联系以及系统现代化。其繁荣发展战略的重点是通过促进创新增加人力资本投入。赫尔辛基为了繁荣发展采用了多管齐下的方法，因此毫不令人惊讶的，赫尔辛基保持了其在城市繁荣指数中的顶级排名<sup>69</sup>。

巴塞罗那和多伦多也同样对法律、规章和体制框架进行了全面部署，以增强自身的繁荣。巴塞罗那城市政府通过对于更大权力的充分运用，使公共空间的物质改善得以实现，并以之重建社会和政治的凝聚力。有两个因素对巴塞罗那的成功起到了至关重要的作用，一方面是规章和制度之间的联系，另一方面则是社会和政治领域。多伦多也是类似的情况，它一贯以精细组织的绩效著称。多伦多以其丰富的多样性作为资产，有效利用其大都市的地位，与联邦政府和省保持紧密互动的关系以保持其经济竞争力和居民高水平的生活质量。<sup>70</sup>

迪拜所体现的体制要素在上述大部分城市中也普遍，但由于其城邦式的地位则显得更为突出。这是一个关于愿景与领导力的案例。尽管其目前在社会公平方

## 政策：若要

使城市全体居民的潜能不被压抑，而是得到充分运用；这种运用是指，为了可持续繁荣而努力的普罗大众能有权利获得“基本能力”或“对日常事务的发言权”，那么，法律、规则和制度就必须对城市当前和未来的需求及风险保持敏感，而不能迟钝。

面的表现不佳，但从一片荒凉沙漠发展为全球经济枢纽确是一项杰出的成就。迪拜的繁荣是由体制现代化驱动的，同时也是由于在规划和管理中正确地运用合适的规则和制度而形成的。作为一个城市国家，迪拜的规模非常小，因此许多的成就是在中央政府领导下取得的。<sup>71</sup>在迪拜案例中，该市的成功可以归功于中央政府和王室，不过在其他许多城市案例中，市长们也功不可没。<sup>72</sup>

当前，值得注意的是，大部分能够被称为“繁荣”的城市所受到的影响往往来自超越了单一城市行政界限的发展的力量。大都市区化促进繁荣的机制的进程是如此之快，以至于大都市区已被认为是繁荣的基石。<sup>73</sup>与此同时，繁荣项目的成功也需要上级政府——国家和州政府——的互补作用。平衡这种关系并非总是一帆风顺，城市政府总是担忧其自治权力受到侵蚀，这一担忧在美国尤为明显。<sup>74</sup>

并非仅有发达国家的城市为了城市的繁荣而进行法律和体制转型。尽管面临着严峻的挑战，许多亚洲和非洲城市正在采取一些促进繁荣的重要举措，并且有一些已经取

正如一些城市已经发现的那样，共同繁荣需要认真重审其监管框架。

**政策**：整合的共同繁荣是一项社会——政治工程，包括所有利益相关者的承诺，并需要对法律、规章和相应制度框架进行重新考量。

**政策**：共同繁荣既不是偶然的，也不是经济增长或市场力量的必然结果。它是由个体和集体共同建构的，需要远见卓识、领导才能和一致的行动方案。

#### 专栏3.2.4 法律、体制和公共利益

##### Box 3.2.4 Law, institutions and the public interest

法律、规章和体制（也可能缺失某项）塑造了城市空间，使其能应对不同利益相关者的需求。从这个意义上说，城市的繁荣也是法律和体制的建构，关于这一点21世纪之初的中央和地方政府可以从过去获得一些经验教训。世界上的主要法系都早已承认这一点，即，法律和制度已经远远超越了抽象的标准，它们能够构建涵盖多种族、文化及其他分隔因素的多种利益。这种能力的运用发生在其管辖区内，并辅以长期的愿景。<sup>75</sup>

在这样的背景下，国家历来处于权力金字塔顶端，这个相互依存的权力网络包括各种权力形式诸如法律、宗教、官僚、经济等。<sup>76</sup>有着这样的作用，国家逐步地建立了普遍性的垄断。同步出现的是独立于家庭、宗教、经济等特定利益之外的官僚功能的立宪，以及被授权代表公共利益的机构。与此同时出现了一种新的“公共”的资源，它代表了，或某种程度上代表了高于之前已存在的资源的大众。这一公共领域逐渐从其他特定利益中突显出来，也对立通过官官相护或裙带关系对公共功能的私人占有的行为。

随着国家转变为“所有权力形式的几何中心”和公共秩序的准则，它建立了一个统一空间——在社会、宗系或其他类别划分上施加空间影响。在这一过程中，政府从不同的社会阶层中获得了更多的认同，并进一步巩固了其特权地位和效率。因此，“公共利益”的概念可以统一社会认识和动员社会力量；无论如何，它揭示了现实并成为公认的评价准则。

历史上，不管是中国还是欧洲，都如我们今天所知的，城市是国家和公共利益萌生的特权所在地。11世纪的西欧<sup>77</sup>，城市政府开始掌控城市的暴力机关和经济政治关系。尽管穷人实际上不享有某些功能，但他们在选举市政官员以及制定法律（包括与经济活动相关的法律）时都有平等的投票权。另外，所有人都可以进行土地和住房的买卖和抵押。在那时，城市的防卫也为了使城市的繁荣免于那些暴虐的君主或帝王的干预。

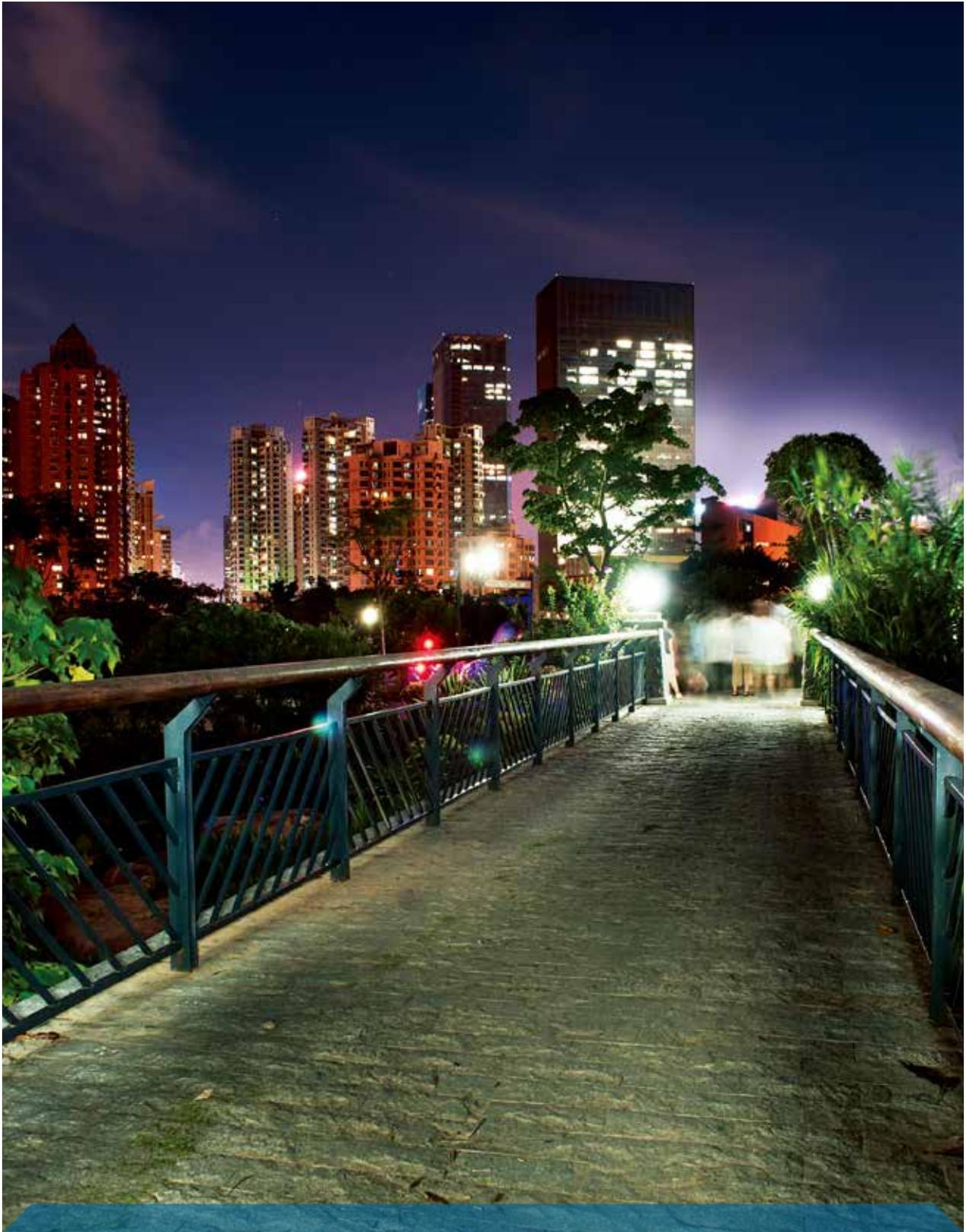
在赫尔辛基，法律和监管工具的使能潜力被用来建立一个充满活力的体制框架，从而促进共同繁荣。

**政策：**整合的、共同的城市繁荣关乎社群感的复兴和通过市权功能体达成的可持续发展。它还关乎人们汇聚于城市的真正目的——“城市优势”，以及附加其上的共同的社会文化价值观。

得了明显的成效。诸如班加罗尔（Bangalore）、海得拉巴（Hyderabad）、南非豪登省（Gauteng, South Africa）的城市区域、内罗毕（Nairobi）、达喀尔（Dakar）、达累斯萨拉姆（Dar es Salaam）等城市都在通过建立有效的法律、规章和体制框架来追求可持续的共同繁荣。班加罗尔的经验虽然清晰地表明了，在发展中国家实施这种（发达国家所采取的）较高的繁荣路径仍是很大的挑战；但班加罗尔仍然受益于这种强大的体制协同，包括国家、州、地方政府和大班加罗尔政府的投资。班加罗尔繁荣背后的推动因素是：公私伙伴关系（PPP）模式，以及针对信息技术园区的良好规范框架，这形成了对高级熟练劳动力富有吸引力的环境，促进了相关培训和研究机构的建立。



阿联酋迪拜市中心的一列地铁列车。无人驾驶系统于2009年开通。  
A metro train downtown in Dubai, United Arab Emirates. The driverless system opened in 2009. 图片版权所有:Philip Lange/Shutterstock.com



现代都市——中国深圳的人行桥  
A pedestrian footbridge at night in the modern city of Shenzhen, China. 版权所有：Fuyu Liu/Shutterstock.com

注释:

- 1 Oyelaran-Oyeyinka and Sampath, 2010.
- 2 Kratke, 2011.
- 3 Oyelaran-Oyeyinka and Sampath, 2010.
- 4 Kratke, 2011.
- 5 Landry, 2000.
- 6 *Ibid.*
- 7 *Ibid.*
- 8 *Ibid.*
- 9 ‘Urbanization economies’ refer to the advantages gained from a specific urban location: proximity to markets, available labour force, communications, and auxiliary business services.
- 10 Government of Singapore, 2010.
- 11 Centre for Livable Cities, 2011.
- 12 Belliapa, 2011.
- 13 Vejella, 2011.
- 14 Jin and Liu, 2011.
- 15 The city’s GDP rose from 136.024 billion Yuan in 1997 to 789.424 billion Yuan in 2010. Even during the serious financial crisis of 2008 and 2009, Chongqing maintained a high growth rate of GDP of 14% [Liu and Wang, 2011] Kurtul, 2011.
- 16 Kurtul, 2011.
- 17 World Bank, 2012.
- 18 Gabara, 2008.
- 19 Lorentzen et al, 2010.
- 20 SET-DEV, 2011.
- 21 *Ibid.*
- 22 Jin and Liu, 2011.
- 23 In ten years of reform and development, the total assets of state-owned enterprises increased from 160 billion Yuan to one trillion Yuan, nearly seven-fold increase [Liu and Wang, 2011.]
- 24 UN-Habitat, 2010a.
- 25 UN-Habitat, 2010c.
- 26 James et al, 2008.
- 27 Castells, 1996.
- 28 James et al, 2008.
- 29 Soja, 2010.
- 30 Cohen, 2012.
- 31 Clos, 2012.
- 32 Belliapa, 2011.
- 33 Flyvbjerg, 1996.
- 34 Viana, 2011.
- 35 López, 2011.
- 36 Kothari and Chaudhry, 2009.
- 37 Buhigas, 2012.
- 38 Briney, 2009.
- 39 Clos, 2012; This ‘global standardization process’ is also referred by professionals like David Mangin [Mangin, 2004]
- 40 Castellanos, 2011.
- 41 A highest percentage of respondents in all regions found that planning and management is the most important factor, while the majority of respondents in LAC opined that decentralization of policies and appropriate laws and regulation plays a more important role.
- 42 ONU-HÁBITAT, 2012.
- 43 Earth Right Institute, 2011.
- 44 Mendoza, 2011.
- 45 The “Tragedy of the Commons” refers to a dilemma arising from the situation in which multiple individuals, acting independently and rationally consulting their own self-interest, will ultimately deplete a shared limited resource, even when it is clear that it is not in anyone’s long-term interest for this to happen. This dilemma was described in an influential article, “The Tragedy of the Commons”, by ecologist Garrett Hardin and first published in Science in 1968. ([http://en.wikipedia.org/wiki/Tragedy\\_of\\_the\\_commons](http://en.wikipedia.org/wiki/Tragedy_of_the_commons))
- 46 Ostrom, 1990.
- 47 The notion of fixed social capital, which encompasses all assets of society that are not mobile (or soft) but are solid and owned by the public is equivalent to the ‘public goods’ mentioned in this chapter.
- 48 UNIDO, 2008.
- 49 The CLEAR Network, 2006.
- 50 Kimmelman, 2012.
- 51 ‘Cities have always been exposed to brutal economic pressures from overseas; the nation state has always, to a greater or smaller extent, tried to cushion these pressures.’ [Pierre, 2011]
- 52 Sen, 1999.
- 53 Menski, 2006.
- 54 ‘It could well be argued that the growing significance of non-elected actors in urban politics in many countries only increases the need for political control and accountability.’ [Pierre, 2011]
- 55 Pierre, 2011.
- 56 Fernandes and Copello, 2009.
- 57 Haworth, 1963.
- 58 Fernandes, 2007a.
- 59 Fernandes, 2007b.
- 60 UN-Habitat database (2012).
- 61 Reali and Alli, 2010.
- 62 See, for instance, Gehl, J. (2010) *Cities for People*, Island Press, Washington DC.
- 63 Mendoza, 2011.
- 64 Castellanos, 2011.
- 65 Talen, 2012.
- 66 Kremzner, 1998; Chan and Yung, 2004; Waldman, 2012
- 67 World Bank, 2006.
- 68 Bateman, 2012; McGuirk, 2012.
- 69 Karvinen, M. (2005) *Innovation and creativity strategies in Helsinki Metropolitan Area—reinvention of regional governance*, proceedings of the 41st ISoCaRP Congress 2005, Bilbao, Spain.
- 70 City of Toronto (n.d) *How Toronto Ranks*, [http://www.toronto.ca/progress/world\\_rankings.htm](http://www.toronto.ca/progress/world_rankings.htm)
- 71 Cooper, 2003.
- 72 IIED (2009) ‘What Role for Mayors in Good City Governance?’ in *Environment & Urbanization* Vol 21, No 1, April 2009. Brief.
- 73 Peirce et al (eds.), 2008.
- 74 European Commission, 1998; Creedy et al, 2007; Jaffe, 2012; Peirce et al (eds.), 2012.
- 75 Berman, 1983; Menski, 2006.
- 76 Bourdieu, 2012.
- 77 Berman, 1983; Sassen, 2006.

# 统计附录

## Statistical Annex

### 免责声明

附件中采用的名称和在统计附件数据即并不代表联合国秘书处对任何国家、城市或地区执政当局法律地位的官方意见，也不代表对其边界或界限划定的官方意见。

表1：城市繁荣指数及构成

表2：1990-2009年各国城市贫民窟人口比例及总数

表3：1990–2012年各大区域城市人口数，贫民窟人口比例以及总数

表4：1950-2025年各国在2009年人口达到750000及以上地区的城市人口规模和增速情况

表5：1990-2030年各国城市人口数量及城市化率

表1：城市繁荣指数及构成

Table 1: City Prosperity Index and components

国家	城市	5维度城市繁荣指数 (CPI)	4维度城市繁荣指数 (CPI) *	生产力指数	生活质量指数	基础设施指数	环境指数	公平指数
奥地利	维也纳	0.925	0.936	0.939	0.882	0.996	0.932	0.883
美国	纽约	0.825	0.934	0.940	0.866	0.994	0.941	0.502
加拿大	多伦多	0.890	0.934	0.874	0.907	0.997	0.963	0.733
英国	伦敦	0.904	0.934	0.923	0.898	0.997	0.920	0.793
瑞典	斯德哥尔摩	0.898	0.934	0.896	0.925	0.995	0.921	0.767
芬兰	赫尔辛基	0.924	0.933	0.890	0.905	0.997	0.944	0.890
爱尔兰	都柏林	0.913	0.929	0.901	0.867	0.996	0.958	0.850
挪威	奥斯陆	0.924	0.929	0.870	0.914	0.997	0.939	0.903
法国	巴黎	0.897	0.927	0.895	0.925	0.996	0.895	0.788
日本	东京	0.905	0.925	0.850	0.931	0.989	0.936	0.828
澳大利亚	墨尔本	0.903	0.925	0.867	0.875	0.996	0.967	0.820
新西兰	奥克兰	0.862	0.922	0.854	0.889	0.994	0.958	0.657
尼德兰	阿姆斯特丹	0.895	0.915	0.866	0.872	0.995	0.933	0.818
瑞士	苏黎世	0.884	0.914	0.868	0.858	0.997	0.941	0.772
丹麦	哥本哈根	0.913	0.911	0.855	0.871	0.997	0.928	0.922
比利时	布鲁塞尔	0.883	0.910	0.862	0.864	0.997	0.922	0.783
西班牙	巴塞罗那	0.876	0.909	0.829	0.912	0.995	0.908	0.755
意大利	米兰	0.870	0.908	0.868	0.895	0.997	0.876	0.733
波兰	华沙	0.883	0.901	0.846	0.864	0.990	0.911	0.817
葡萄牙	里斯本	0.853	0.899	0.827	0.867	0.995	0.916	0.692
匈牙利	布达佩斯	0.881	0.894	0.808	0.867	0.990	0.921	0.833
希腊	雅典	0.862	0.889	0.800	0.885	0.996	0.884	0.762
捷克共和国	布拉格	0.871	0.882	0.855	0.771	0.992	0.926	0.827
韩国	首尔	0.861	0.876	0.801	0.903	0.989	0.822	0.807
俄罗斯	莫斯科	0.793	0.870	0.806	0.813	0.960	0.908	0.550

表1: 城市繁荣指数及构成

Table 1: City Prosperity Index and components

国家	城市	5维度城市繁荣指数 (CPI)	4维度城市繁荣指数 (CPI) *	生产力指数	生活质量指数	基础设施指数	环境指数	公平指数
墨西哥	瓜达拉哈拉	0.801	0.839	0.787	0.759	0.922	0.899	0.667
巴西	圣保罗	0.757	0.836	0.742	0.803	0.918	0.894	0.507
哈萨克斯坦	阿拉木图	0.830	0.833	0.751	0.822	0.872	0.897	0.818
中国	上海	0.826	0.832	0.671	0.836	0.900	0.950	0.800
罗马尼亚	布加勒斯特	0.836	0.821	0.707	0.767	0.968	0.867	0.900
墨西哥	墨西哥城	0.709	0.816	0.743	0.764	0.900	0.866	0.405
土耳其	安卡拉	0.780	0.806	0.699	0.802	0.842	0.891	0.683
约旦	安曼	0.771	0.796	0.697	0.790	0.887	0.824	0.680
泰国	曼谷	0.733	0.794	0.719	0.747	0.871	0.850	0.533
哥伦比亚	波哥大	0.699	0.791	0.672	0.767	0.970	0.785	0.427
哥伦比亚	麦德林	0.667	0.789	0.600	0.718	0.959	0.812	0.394
乌克兰	基辅	0.798	0.781	0.579	0.757	0.968	0.874	0.873
越南	河内	0.756	0.776	0.712	0.761	0.912	0.733	0.683
亚美尼亚	埃里温	0.779	0.769	0.635	0.850	0.870	0.745	0.817
中国	北京	0.799	0.762	0.667	0.836	0.911	0.663	0.967
南非	开普敦	0.590	0.758	0.628	0.645	0.933	0.875	0.217
印度尼西亚	雅加达	0.769	0.743	0.636	0.733	0.741	0.881	0.885
南非	约翰内斯堡	0.479	0.742	0.654	0.645	0.880	0.816	0.083
菲律宾	马尼拉	0.723	0.737	0.676	0.647	0.775	0.868	0.669
埃及	开罗	0.722	0.730	0.679	0.743	0.916	0.616	0.692
摩洛哥	卡萨布兰卡	0.647	0.700	0.634	0.513	0.827	0.891	0.472
洪都拉斯	特古西加尔巴	0.652	0.694	0.541	0.729	0.709	0.829	0.510
摩尔多瓦	基希讷乌	0.698	0.693	0.340	0.850	0.895	0.894	0.717
印度	孟买	0.694	0.688	0.645	0.739	0.745	0.632	0.715
肯尼亚	内罗毕	0.593	0.673	0.481	0.559	0.860	0.889	0.357
柬埔寨	金边	0.677	0.666	0.544	0.613	0.728	0.809	0.722
蒙古国	乌兰巴托	0.675	0.664	0.493	0.777	0.632	0.804	0.722
危地马拉	危地马拉城	0.614	0.646	0.440	0.556	0.823	0.866	0.502
喀麦隆	雅温得	0.618	0.623	0.492	0.555	0.666	0.827	0.600
印度	新德里	0.635	0.617	0.596	0.690	0.786	0.448	0.712
科特迪瓦	阿比让	0.578	0.599	0.452	0.440	0.767	0.842	0.500
尼泊尔	加德满都	0.598	0.594	0.385	0.621	0.740	0.704	0.617
孟加拉国	达卡	0.633	0.593	0.545	0.539	0.673	0.627	0.817
乌干达	坎帕拉	0.581	0.590	0.512	0.486	0.507	0.956	0.550
尼日利亚	拉各斯	0.496	0.582	0.475	0.634	0.576	0.659	0.262
加纳	阿克拉	0.560	0.576	0.347	0.592	0.737	0.728	0.500
玻利维亚	拉巴斯	0.551	0.565	0.363	0.621	0.745	0.606	0.502
埃塞俄比亚	亚的斯亚贝巴	0.501	0.564	0.503	0.534	0.521	0.724	0.313
塞内加尔	达喀尔	0.581	0.552	0.510	0.384	0.794	0.596	0.712

表1：城市繁荣指数及构成

Table 1: City Prosperity Index and components

国家	城市	5维度城市繁荣指数 (CPI)	4维度城市繁荣指数 (CPI) *	生产力指数	生活质量指数	基础设施指数	环境指数	公平指数
津巴布韦	哈拉雷	0.493	0.542	0.246	0.451	0.899	0.864	0.338
坦桑尼亚	达累斯萨拉姆	0.571	0.530	0.427	0.371	0.607	0.822	0.767
赞比亚	卢萨卡	0.434	0.507	0.316	0.463	0.590	0.766	0.233
尼日尔	尼亚美	0.482	0.456	0.402	0.426	0.485	0.521	0.602
马里	巴马科	0.491	0.452	0.401	0.416	0.544	0.460	0.683
马达加斯加	塔那那利佛	0.465	0.446	0.171	0.558	0.511	0.812	0.552
几内亚	科纳克里	0.449	0.416	0.133	0.461	0.607	0.809	0.612
利比里亚	蒙罗维亚	0.313	0.285	0.048	0.381	0.411	0.886	0.457

\* 4维度CPI 不包括公平指数

资料来源：联合国人类住区规划署（联合国人居署），全球城市指标数据库2012。

表2: 1990–2009年各国城市贫民窟人口比例及总数

Table 2: Proportion of urban population living in slums and urban slum population, by country 1990 – 2009

大洲, 国家或地区	城市贫民窟人口比例 (%)						城市贫民窟人口总数 (千人)					
	1990	1995	2000	2005	2007	2009	1990	1995	2000	2005	2007	2009
非洲												
安哥拉				86.5	76.2	65.8				7,756	7,466	7,019
贝宁	79.3	76.8	74.3	71.8	70.8	69.8	1,311	1,616	1,897	2,260	2,423	2,595
布基纳法索	78.8	72.4	65.9	59.5	59.5		960	1,109	1,374	1,762	2,029	
布隆迪				64.3	64.3					452	508	
喀麦隆	50.8	49.6	48.4	47.4	46.6	46.1	2,532	3,160	3,826	4,585	4,870	5,188
中非共和国	87.5	89.7	91.9	94.1	95.0	95.9	943	1,113	1,296	1,470	1,551	1,642
乍得	98.9	96.4	93.9	91.3	90.3	89.3	1,257	1,507	1,844	2,312	2,509	2,714
科摩罗	65.4	65.4	65.4	68.9	68.9		80	91	101	119	124	
刚果				53.4	51.7	49.9				1,098	1,119	1,134
科特迪瓦	53.4	54.3	55.3	56.2	56.6	57.0	2,674	3,366	4,158	5,066	5,496	5,979
刚果民主共和国				76.4	69.1	61.7				14,491	14,375	14,079
埃及	50.2	39.2	28.1	17.1	17.1	17.1	12,607	10,704	8,447	5,677	5,903	6,143
赤道几内亚				66.3						157		
埃塞俄比亚	95.5	95.5	88.6	81.8	79.1	76.4	5,819	7,562	8,653	9,729	10,067	10,427
加蓬				38.7						443		
冈比亚				45.4	34.8					373	313	
加纳	65.5	58.8	52.1	45.4	42.8	40.1	3,571	4,070	4,473	4,755	4,817	4,848
几内亚	80.4	68.8	57.3	45.7	45.7		1,385	1,517	1,490	1,390	1,489	
几内亚比绍				83.1						362		
肯尼亚	54.9	54.8	54.8	54.8	54.8	54.7	2,343	2,859	3,400	4,069	4,396	4,762
莱索托				35.1	44.4	53.7				163	223	290
利比里亚						68.3						1,282
马达加斯加	93.0	88.6	84.1	80.6	78.0	76.2	2,470	2,997	3,486	4,046	4,225	4,460
马拉维	66.4	66.4	66.4	66.4	67.7	68.9	725	893	1,192	1,572	1,786	2,027
马里	94.2	84.8	75.4	65.9	65.9	65.9	1,902	2,066	2,247	2,496	2,743	3,009
摩洛哥	37.4	35.2	24.2	13.1	13.1	13.1	4,490	4,904	3,713	2,205	2,308	2,416
莫桑比克	75.6	76.9	78.2	79.5	80.0	80.5	2,161	3,216	4,381	5,714	6,311	6,940
纳米比亚	34.4	34.1	33.9	33.9	33.6	33.5	135	165	200	239	254	272
尼日尔	83.6	83.1	82.6	82.1	81.9	81.7	1,016	1,219	1,475	1,787	1,944	2,121
尼日利亚	77.3	73.5	69.6	65.8	64.2	62.7	26,549	31,538	36,951	42,783	45,195	47,612
卢旺达	96.0	87.9	79.7	71.6	68.3	65.1	372	397	874	1,129	1,165	1,208
塞内加尔	70.6	59.8	48.9	43.3	41.1	38.8	2,071	2,051	1,955	2,010	2,030	2,048
塞拉利昂				97.0						1,824		
索马里				73.5	73.6	73.6				2,161	2,316	2,486
南非	46.2	39.7	33.2	28.7	23.0	23.0	8,834	8,950	8,475	8,179	6,814	7,055
多哥				62.1						1,486		
乌干达	75.0	75.0	75.0	66.7	63.4	60.1	1,473	1,833	2,214	2,403	2,487	2,578
坦桑尼亚联合共和国	77.4	73.7	70.1	66.4	65.0	63.5	3,719	4,539	5,335	6,271	6,713	7,200
赞比亚	57.0	57.1	57.2	57.2	57.3	57.3	1,778	1,930	2,083	2,350	2,483	2,633

表2: 1990–2009年各国城市贫民窟人口比例及总数

Table 2: Proportion of urban population living in slums and urban slum population, by country 1990 – 2009

大洲, 国家或地区	城市贫民窟人口比例 (%)						城市贫民窟人口总数 (千人)					
	1990	1995	2000	2005	2007	2009	1990	1995	2000	2005	2007	2009
津巴布韦	4.0	3.7	3.3	17.9	21.0	24.1	121	138	140	801	963	1,141
<b>亚洲</b>												
中国	43.6	40.5	37.3	32.9	31.0	29.1	13,1670	151,437	169,102	183,544	182,934	180,560
蒙古国	68.5	66.7	64.9	57.9	57.9		866	860	882	878	915	
孟加拉国	87.3	84.7	77.8	70.8	66.2	61.6	19,999	23,535	25,819	27,831	27,770	27,542
印度	54.9	48.2	41.5	34.8	32.1	29.4	121,022	122,231	119,698	112,913	109,102	104,679
尼泊尔	70.6	67.3	64.0	60.7	59.4	58.1	1,194	1,585	2,100	2,630	2,850	3,075
巴基斯坦	51.0	49.8	48.7	47.5	47.0	46.6	18,054	20,688	23,890	27,158	28,529	29,965
柬埔寨				78.9						2,052		
印度尼西亚	50.8	42.6	34.4	26.3	23.0	23.0	27,559	29,017	29,691	24,777	22,456	23,255
老挝人民民主共和国				79.3						1,277		
缅甸				45.6						6,701		
菲律宾	54.3	50.8	47.2	43.7	42.3	40.9	16,479	17,158	17,613	17,972	18,134	18,302
泰国				26.0	26.5	27.0				5,539	5,841	6,146
越南	60.5	54.6	48.8	41.3	38.3	35.2	8,118	8,852	9,395	9,491	9,396	9,224
伊拉克	16.9	16.9	16.9	52.8	52.8	52.8	2,131	2,439	2,828	9,974	10,361	10,759
约旦				15.8	17.7	19.6				689	824	971
黎巴嫩				53.1						1,877		
沙特阿拉伯				18.0						3,442		
阿拉伯叙利亚共和国				10.5	22.5					1,080	2,516	
土耳其	23.4	20.7	17.9	15.5	14.1	13.0	7,773	7,859	7,714	7,422	7,022	6,728
也门				67.2	76.8					4,088	5,140	
<b>拉丁美洲和加勒比地区</b>												
阿根廷	30.5	31.7	32.9	26.2	23.5	20.8	8,622	9,772	10,953	9,274	8,521	7,737
伯利兹					18.7						28	
玻利维亚	62.2	58.2	54.3	50.4	48.8	47.3	2,305	2,590	2,794	2,972	3,030	3,080
巴西	36.7	34.1	31.5	29.0	28.0	26.9	40,527	42,789	44,604	45,428	45,309	44,947
智利				9.0						1,285		
哥伦比亚	31.2	26.8	22.3	17.9	16.1	14.3	7,077	6,884	6,404	5,670	5,306	4,899
哥斯达黎加				10.9						291		
多米尼加共和国	27.9	24.4	21.0	17.6	16.2	14.8	1,135	1,143	1,145	1,100	1,067	1,024
厄瓜多尔				21.5						1,786		
萨尔瓦多				28.9						1,079		
法属圭亚那				10.5						16		
格林纳达				6.0						2		
瓜德罗普				5.4						24		
危地马拉	58.6	53.3	48.1	42.9	40.8	38.7	2,146	2,301	2,438	2,572	2,619	2,660
圭亚那				33.7	33.5	33.2				73	73	72
海地	93.4	93.4	93.4	70.1	70.1	70.1	1,893	2,393	2,876	2,908	3,230	3,557
洪都拉斯				34.9						1,170		

表2：1990–2009年各国城市贫民窟人口比例及总数

Table 2: Proportion of urban population living in slums and urban slum population, by country 1990 – 2009

大洲，国家或地区	城市贫民窟人口比例 (%)						城市贫民窟人口总数 (千人)					
	1990	1995	2000	2005	2007	2009	1990	1995	2000	2005	2007	2009
牙买加				60.5							840	
墨西哥	23.1	21.5	19.9	14.4	14.4		13,760	14,457	14,800	11,574	11,906	
尼加拉瓜	89.1	74.5	60.0	45.5	45.5		1,929	1,860	1,676	1,388	1,437	
巴拿马				23.0							526	
巴拉圭				17.6							608	
秘鲁	66.4	56.3	46.2	36.1	36.1		9,964	9,566	8,776	7,540	7,801	
圣卢西亚				11.9							5	
苏里南				3.9							13	
特立尼达和多巴哥				24.7							40	
委内瑞拉 (玻利瓦尔共和国)				32.0							7,861	

注：(a) 通过国家家庭数据中的贫民窟的四方面数据计算得来 (改善供水，完善卫生，耐用的住房和足够的生活区)。

资料来源：联合国人居署 (UN-Habitat)，全球城市指标数据库2012。

表3: 1990 - 2012年各大区域城市人口数, 贫民窟人口比例以及总数

Table 3: Urban population, proportion of urban population living in slum area and urban slum population, by region, 1990 - 2012

各大洲年中统计城市主要地区的人口 (千人) <sup>a</sup>

大洲	1990	1995	2000	2005	2007	2010	2012
发展中地区	1,406,473	1,658,909	1,930,248	2,228,145	2,341,589	2,514,583	2,634,197
北美地区	58,552	66,491	73,996	82,209	85,843	91,590	95,602
撒哈拉以南非洲地区	146,640	181,532	220,535	266,848	287,548	321,300	345,564
拉丁美洲和加勒比地区	311,042	352,267	393,420	432,646	447,430	468,757	482,496
东亚地区	352,808	429,924	512,043	619,535	652,715	699,813	731,647
南亚地区	317,857	369,356	424,294	481,719	506,248	545,479	573,698
东南亚地区	138,996	165,445	197,360	220,814	230,851	246,701	257,677
西亚地区	79,005	92,146	106,691	122,294	128,796	138,654	145,126
大洋洲地区	1,572	1,748	1,908	2,080	2,158	2,289	2,387

## 城市人口比例 (%)

大洲	1990	1995	2000	2005	2007	2010	2012
发展中地区	34.5	37.2	39.9	42.7	43.7	45.0	45.9
北美地区	48.5	50.0	51.2	52.4	53.0	54.0	54.6
撒哈拉以南非洲地区	28.3	30.6	32.7	34.9	35.8	37.2	38.2
拉丁美洲和加勒比地区	70.3	73.0	75.5	77.7	78.5	79.6	80.3
东亚地区	29.1	33.4	38.0	44.5	46.3	48.7	50.3
南亚地区	26.5	27.7	29.0	30.2	30.8	31.7	32.4
东南亚地区	31.6	34.5	38.2	39.9	40.6	41.8	42.7
西亚地区	60.5	62.1	63.7	65.2	65.7	66.6	67.1
大洋洲地区	24.4	24.1	23.5	23.0	22.9	22.8	22.9

表3：1990 - 2012年各大区域城市人口数，贫民窟人口比例以及总数

Table 3: Urban population, proportion of urban population living in slum area and urban slum population, by region, 1990 - 2012

各大洲年中统计城市主要地区的贫民窟人口 (千人)<sup>b</sup>

大洲	1990	1995	2000	2005	2007	2010	2012
发展中地区	650,444	711,832	759,915	793,723	803,280	819,969	862,569
北美地区	20,126	18,798	15,054	10,984	11,463	12,226	12,762
撒哈拉以南非洲地区	102,641	122,635	143,255	168,005	179,538	198,168	213,134
拉丁美洲和加勒比地区	104,794	110,871	114,993	110,129	110,412	110,194	113,424
东亚地区	154,175	174,363	191,563	204,253	202,809	197,529	206,515
南亚地区	181,667	190,758	194,364	192,842	192,325	190,647	200,510
东南亚地区	68,852	74,049	78,246	75,443	73,744	76,540	79,945
西亚地区	17,810	19,936	21,980	31,565	32,470	34,112	35,704
大洋洲地区	379	421	460	501	520	552	575

## 贫民窟人口比例 (%)

大洲	1990	1995	2000	2005	2007	2010	2012
发展中地区	46.2	42.9	39.4	35.6	34.3	32.6	32.7
北美地区	34.4	28.3	20.3	13.4	13.4	13.3	13.3
撒哈拉以南非洲地区	70.0	67.6	65.0	63.0	62.4	61.7	61.7
拉丁美洲和加勒比地区	33.7	31.5	29.2	25.5	24.7	23.5	23.5
东亚地区	43.7	40.6	37.4	33.0	31.1	28.2	28.2
南亚地区	57.2	51.6	45.8	40.0	38.0	35.0	35.0
东南亚地区	49.5	44.8	39.6	34.2	31.9	31.0	31.0
西亚地区	22.5	21.6	20.6	25.8	25.2	24.6	24.6
大洋洲地区 <sup>c</sup>	24.1	24.1	24.1	24.1	24.1	24.1	24.1

注：

a. 联合国经济和社会事务部-全球城市化前景：2009修订版

b. 其家庭缺乏卫生用水或改善卫生条件或足够的居住面积（超过三人每室）或坚固住宅条件的人口

c. 大洋洲地区缺乏趋势数据。恒定的数字并不意味着没有变化

资料来源：联合国人居署（UN-Habitat），全球城市指标数据库2012。

表4: 1950–2025年各国在2009年人口达到750000及以上地区的城市人口规模和增速情况

Table 4: City population and city population growth rate of urban agglomerations with 750,000 Inhabitants or More in 2009, by Country, 1950 – 2025 (thousands)

国家/城市	城市人口 (千人)								人口增长率 (%)						
	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	1990–1995	1995–2000	2000–2005	2005–2010	2010–2015	2015–2020	2020–2025
阿富汗															
喀布尔	1,282	1,616	1,963	2,994	3,731	4,616	5,665	6,888	4.63	3.90	8.44	4.41	4.26	4.09	3.91
阿尔及利亚															
阿尔及尔	1,815	2,023	2,254	2,512	2,800	3,099	3,371	3,595	2.17	2.17	2.17	2.17	2.03	1.68	1.29
奥兰	647	675	705	736	770	827	902	970	0.86	0.86	0.86	0.90	1.43	1.73	1.47
安哥拉															
万博	326	444	578	775	1,034	1,305	1,551	1,789	6.17	5.25	5.87	5.78	4.64	3.46	2.85
罗安达	1,568	1,953	2,591	3,533	4,772	6,013	7,080	8,077	4.39	5.66	6.20	6.01	4.62	3.27	2.63
阿根廷															
布宜诺斯艾利斯	10,513	11,154	11,847	12,551	13,074	13,401	13,606	13,708	1.18	1.21	1.15	0.82	0.49	0.30	0.15
科尔多瓦	1,200	1,275	1,348	1,423	1,493	1,552	1,601	1,638	1.21	1.11	1.09	0.96	0.78	0.61	0.46
门多萨	759	802	838	876	917	956	990	1,016	1.11	0.88	0.88	0.91	0.84	0.68	0.53
罗萨里奥	1,084	1,121	1,152	1,186	1,231	1,280	1,322	1,354	0.68	0.55	0.58	0.75	0.78	0.64	0.48
圣米格尔-德图库曼	611	666	722	781	831	868	899	924	1.71	1.63	1.58	1.23	0.89	0.70	0.54
亚美尼亚															
埃里温	1,175	1,142	1,111	1,104	1,112	1,120	1,132	1,143	-0.55	-0.55	-0.14	0.14	0.15	0.22	0.18
澳大利亚															
阿德莱德	1,046	1,074	1,102	1,133	1,168	1,214	1,263	1,307	0.53	0.51	0.55	0.61	0.78	0.79	0.68
布里斯班	1,329	1,471	1,603	1,780	1,970	2,096	2,178	2,245	2.04	1.71	2.10	2.03	1.24	0.76	0.61
墨尔本	3,117	3,257	3,433	3,641	3,853	4,022	4,152	4,261	0.88	1.05	1.17	1.13	0.86	0.64	0.51
珀斯	1,160	1,273	1,373	1,484	1,599	1,687	1,753	1,810	1.87	1.51	1.56	1.49	1.07	0.77	0.64
悉尼	3,632	3,839	4,078	4,260	4,429	4,592	4,733	4,852	1.11	1.21	0.87	0.78	0.72	0.61	0.50
奥地利															
维恩 (维也纳)	1,539	1,544	1,549	1,642	1,706	1,753	1,779	1,801	0.06	0.07	1.17	0.76	0.55	0.30	0.25
阿塞拜疆															
巴库	1,733	1,766	1,806	1,867	1,972	2,082	2,190	2,291	0.37	0.45	0.67	1.09	1.08	1.01	0.90
孟加拉国															
吉大港	2,023	2,578	3,308	4,180	4,962	5,680	6,447	7,265	4.85	4.99	4.68	3.43	2.70	2.53	2.39
达卡	6,621	8,332	10,285	12,555	14,648	16,623	18,721	20,936	4.60	4.21	3.99	3.08	2.53	2.38	2.24
库尔纳	985	1,133	1,285	1,464	1,682	1,933	2,211	2,511	2.79	2.53	2.60	2.79	2.78	2.69	2.54
拉杰沙希	521	606	678	764	878	1,013	1,164	1,328	3.02	2.27	2.39	2.77	2.86	2.78	2.63
白俄罗斯															
明斯克	1,607	1,649	1,700	1,775	1,852	1,905	1,917	1,917	0.52	0.61	0.85	0.86	0.56	0.12	0.01
比利时															
安特卫普	893	906	925	945	965	979	984	985	0.28	0.43	0.43	0.42	0.28	0.10	0.02
布鲁塞尔比利时	1,680	1,715	1,776	1,840	1,904	1,941	1,948	1,948	0.41	0.70	0.70	0.69	0.39	0.07	0.00
贝宁															
科托努	504	577	642	720	844	1,016	1,217	1,445	2.73	2.13	2.28	3.19	3.69	3.62	3.44
玻利维亚															
拉巴斯	1,062	1,267	1,390	1,524	1,673	1,840	2,005	2,156	3.53	1.85	1.85	1.87	1.90	1.72	1.45

表4：1950–2025年各国在2009年人口达到750000及以上地区的城市人口规模和增速情况

Table 4: City population and city population growth rate of urban agglomerations with 750,000 Inhabitants or More in 2009, by Country, 1950 – 2025 (thousands)

国家/城市	城市人口 (千人)								人口增长率 (%)						
	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	1990–1995	1995–2000	2000–2005	2005–2010	2010–2015	2015–2020	2020–2025
圣克鲁斯	616	833	1,054	1,325	1,649	1,916	2,103	2,261	6.04	4.69	4.59	4.37	3.01	1.86	1.45
巴西															
阿拉卡茹	453	527	606	691	782	849	883	902	2.99	2.83	2.60	2.49	1.63	0.79	0.42
巴夏圣提	1,184	1,319	1,468	1,638	1,819	1,949	2,014	2,045	2.15	2.14	2.18	2.10	1.39	0.66	0.30
伯利恒	1,129	1,393	1,748	1,963	2,191	2,351	2,427	2,460	4.20	4.54	2.32	2.19	1.41	0.64	0.27
贝洛奥里藏特	3,548	4,093	4,659	5,237	5,852	6,260	6,420	6,463	2.86	2.59	2.34	2.22	1.35	0.50	0.13
巴西利亚	1,863	2,257	2,746	3,292	3,905	4,296	4,433	4,474	3.84	3.92	3.62	3.42	1.91	0.63	0.19
坎皮纳斯	1,693	1,975	2,264	2,533	2,818	3,018	3,109	3,146	3.08	2.74	2.24	2.14	1.37	0.60	0.24
库亚巴	510	606	686	728	772	813	843	861	3.43	2.49	1.18	1.16	1.04	0.72	0.42
库里蒂巴	1,829	2,138	2,494	2,951	3,462	3,791	3,913	3,953	3.12	3.07	3.37	3.19	1.82	0.63	0.20
弗洛里亚诺波利斯	503	609	734	882	1,049	1,162	1,210	1,233	3.85	3.72	3.67	3.48	2.04	0.81	0.37
福塔莱萨	2,226	2,554	2,875	3,280	3,719	4,011	4,130	4,170	2.75	2.37	2.63	2.51	1.51	0.58	0.20
戈亚尼亚	1,132	1,366	1,635	1,880	2,146	2,327	2,405	2,439	3.75	3.60	2.80	2.65	1.62	0.66	0.27
大维多利亚	672	844	1,066	1,173	1,283	1,367	1,415	1,440	4.54	4.68	1.90	1.79	1.28	0.68	0.35
若昂佩索阿	1,052	1,221	1,398	1,613	1,848	2,008	2,078	2,109	2.97	2.72	2.85	2.72	1.66	0.69	0.30
马塞约	652	741	827	918	1,015	1,089	1,129	1,151	2.54	2.21	2.09	2.01	1.39	0.73	0.38
隆德里纳	491	554	613	709	814	889	925	944	2.39	2.04	2.89	2.78	1.75	0.80	0.41
马塞约	660	798	952	1,068	1,192	1,282	1,329	1,353	3.77	3.55	2.30	2.19	1.46	0.72	0.36
马瑙斯	955	1,159	1,392	1,577	1,775	1,913	1,979	2,009	3.87	3.68	2.49	2.36	1.50	0.67	0.30
纳塔尔	692	800	910	1,099	1,316	1,460	1,519	1,545	2.89	2.58	3.79	3.60	2.08	0.78	0.34
北/东北卡塔琳娜都市区	603	709	815	936	1,069	1,162	1,207	1,230	3.22	2.78	2.78	2.66	1.67	0.76	0.37
阿累格里港	2,934	3,236	3,505	3,791	4,092	4,316	4,428	4,469	1.96	1.59	1.57	1.53	1.07	0.51	0.18
累西腓	2,690	2,958	3,230	3,542	3,871	4,107	4,219	4,259	1.90	1.76	1.84	1.78	1.18	0.54	0.19
里约热内卢	9,595	10,174	10,803	11,368	11,950	12,404	12,617	12,650	1.17	1.20	1.02	1.00	0.75	0.34	0.05
萨尔瓦多	2,331	2,644	2,968	3,422	3,918	4,243	4,370	4,411	2.53	2.31	2.84	2.71	1.60	0.59	0.19
圣保罗	14,776	15,948	17,099	18,647	20,262	21,300	21,628	21,651	1.53	1.39	1.73	1.66	1.00	0.31	0.02
特雷西纳	614	706	789	843	900	950	984	1,004	2.77	2.24	1.32	1.30	1.09	0.70	0.40
保加利亚															
索菲亚	1,191	1,168	1,128	1,169	1,196	1,211	1,215	1,215	-0.38	-0.70	0.71	0.46	0.25	0.06	0.00
布基纳法索															
瓦加杜古	537	667	921	1,328	1,908	2,643	3,457	4,332	4.32	6.45	7.32	7.25	6.52	5.37	4.51
柬埔寨															
金边	615	836	1,160	1,354	1,562	1,803	2,093	2,427	6.14	6.55	3.10	2.87	2.86	2.99	2.96
喀麦隆															
杜阿拉	931	1,155	1,432	1,767	2,125	2,478	2,815	3,131	4.30	4.30	4.20	3.69	3.07	2.55	2.13
雅温得	754	948	1,192	1,489	1,801	2,103	2,392	2,664	4.59	4.59	4.45	3.80	3.11	2.57	2.15
加拿大															
卡尔加里	738	809	953	1,056	1,182	1,262	1,315	1,364	1.84	3.26	2.06	2.27	1.30	0.82	0.73

表4: 1950–2025年各国在2009年人口达到750000及以上地区的城市人口规模和增速情况

Table 4: City population and city population growth rate of urban agglomerations with 750,000 Inhabitants or More in 2009, by Country, 1950 – 2025 (thousands)

国家/城市	城市人口 (千人)								人口增长率 (%)						
	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	1990–1995	1995–2000	2000–2005	2005–2010	2010–2015	2015–2020	2020–2025
埃德蒙顿	831	859	924	1,017	1,113	1,178	1,227	1,274	0.67	1.47	1.92	1.80	1.14	0.81	0.74
蒙特利尔	3,154	3,305	3,471	3,603	3,783	3,925	4,048	4,165	0.94	0.98	0.74	0.98	0.74	0.62	0.57
渥太华加蒂诺	918	988	1,079	1,119	1,182	1,236	1,285	1,333	1.48	1.74	0.75	1.09	0.89	0.78	0.74
多伦多	3,807	4,197	4,607	5,035	5,449	5,706	5,875	6,029	1.95	1.86	1.78	1.58	0.92	0.59	0.52
温哥华	1,559	1,789	1,959	2,093	2,220	2,318	2,400	2,479	2.75	1.81	1.33	1.18	0.86	0.70	0.65
乍得															
恩贾梅纳	477	565	647	732	829	960	1,170	1,445	3.38	2.72	2.48	2.48	2.93	3.96	4.23
智利															
圣地亚哥	4,616	4,964	5,275	5,605	5,952	6,237	6,408	6,503	1.46	1.21	1.21	1.20	0.94	0.54	0.29
瓦尔帕莱索	733	771	803	837	873	911	946	973	1.02	0.83	0.83	0.83	0.86	0.76	0.57
中国															
辽宁鞍山	1,234	1,307	1,384	1,515	1,663	1,827	1,990	2,120	1.15	1.15	1.81	1.86	1.89	1.71	1.27
安阳	410	556	753	1,033	1,130	1,220	1,326	1,417	6.07	6.08	6.32	1.79	1.53	1.67	1.32
保定	471	645	884	1,042	1,213	1,385	1,524	1,628	6.28	6.29	3.30	3.03	2.67	1.91	1.32
包头	1,044	1,212	1,406	1,826	1,932	2,072	2,243	2,388	2.98	2.98	5.23	1.13	1.41	1.58	1.25
北京	6,788	8,138	9,757	11,455	12,385	13,335	14,296	15,018	3.63	3.63	3.21	1.56	1.48	1.39	0.99
蚌埠	447	554	687	794	914	1,037	1,142	1,222	4.29	4.29	2.91	2.80	2.53	1.91	1.36
本溪	759	807	857	911	969	1,044	1,136	1,215	1.22	1.22	1.22	1.22	1.50	1.68	1.35
长春	2,192	2,446	2,730	3,143	3,597	4,046	4,409	4,673	2.19	2.19	2.81	2.70	2.35	1.72	1.16
常德	275	450	735	801	849	913	994	1,064	9.82	9.82	1.73	1.16	1.47	1.69	1.36
湖南长沙	1,089	1,504	2,077	2,197	2,415	2,655	2,885	3,066	6.45	6.46	1.12	1.89	1.89	1.66	1.22
江苏常州	730	883	1,068	1,876	2,062	2,267	2,466	2,624	3.81	3.81	11.27	1.89	1.90	1.68	1.24
成都	2,955	3,403	3,919	4,467	4,961	5,441	5,886	6,224	2.82	2.82	2.62	2.10	1.85	1.57	1.12
赤峰	345	483	677	761	842	931	1,020	1,092	6.74	6.74	2.33	2.02	2.03	1.81	1.37
重庆	3,123	4,342	6,039	7,266	9,401	9,850	10,514	11,065	6.59	6.60	3.70	5.15	0.93	1.30	1.02
慈溪市	207	367	650	725	781	850	928	994	11.44	11.44	2.16	1.50	1.70	1.75	1.38
大连	1,884	2,311	2,833	3,060	3,306	3,599	3,896	4,132	4.08	4.08	1.54	1.54	1.70	1.59	1.17
丹东	543	607	679	736	795	867	947	1,014	2.24	2.24	1.60	1.56	1.73	1.75	1.37
大庆	757	905	1,082	1,294	1,546	1,797	1,981	2,112	3.58	3.58	3.58	3.56	3.00	1.96	1.28
山西大同	917	981	1,049	1,141	1,251	1,375	1,500	1,602	1.34	1.34	1.68	1.84	1.89	1.74	1.31
广东东莞	553	1,416	3,631	4,692	5,347	5,971	6,483	6,852	18.82	18.83	5.13	2.61	2.21	1.64	1.11
东营	395	498	628	773	949	1,123	1,246	1,334	4.64	4.64	4.14	4.09	3.37	2.09	1.36
佛山市	429	569	754	4,033	4,969	5,455	5,903	6,242	5.63	5.63	33.53	4.17	1.86	1.58	1.12
辽宁抚顺	1,289	1,323	1,358	1,368	1,378	1,434	1,544	1,647	0.52	0.52	0.16	0.15	0.79	1.49	1.29
阜新	600	633	667	739	821	912	999	1,070	1.06	1.06	2.05	2.12	2.09	1.83	1.37
阜阳	142	265	695	804	874	957	1,045	1,119	12.42	19.30	2.91	1.69	1.81	1.76	1.36
福建福州	875	1,316	1,978	2,368	2,787	3,201	3,509	3,727	8.15	8.15	3.59	3.26	2.77	1.84	1.20
广东广州	3,072	4,745	7,330	8,165	8,884	9,669	10,409	10,961	8.69	8.70	2.16	1.69	1.69	1.48	1.03
桂林	561	652	757	867	991	1,120	1,231	1,317	2.99	2.99	2.71	2.68	2.45	1.89	1.35
贵阳	1,080	1,417	1,860	2,015	2,154	2,325	2,519	2,679	5.44	5.44	1.60	1.33	1.53	1.60	1.23

表4: 1950–2025年各国在2009年人口达到750000及以上地区的城市人口规模和增速情况

Table 4: City population and city population growth rate of urban agglomerations with 750,000 Inhabitants or More in 2009, by Country, 1950 – 2025 (thousands)

国家/城市	城市人口 (千人)								人口增长率 (%)						
	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	1990–1995	1995–2000	2000–2005	2005–2010	2010–2015	2015–2020	2020–2025
哈尔滨	2,392	2,860	3,419	3,789	4,251	4,473	4,800	5,080	3.57	3.57	2.06	2.30	1.02	1.41	1.14
海口	331	494	738	1,410	1,586	1,772	1,937	2,065	8.02	8.02	12.96	2.35	2.21	1.78	1.28
邯郸	525	653	811	1,007	1,249	1,488	1,652	1,764	4.33	4.34	4.33	4.32	3.50	2.09	1.32
杭州	1,476	1,887	2,411	3,516	3,860	4,145	4,470	4,735	4.91	4.91	7.55	1.87	1.42	1.51	1.15
合肥	1,100	1,298	1,532	2,065	2,404	2,626	2,850	3,029	3.32	3.32	5.97	3.04	1.76	1.64	1.22
衡阳	504	632	793	936	1,099	1,263	1,393	1,488	4.53	4.53	3.31	3.22	2.79	1.95	1.33
呼和浩特市	635	798	1,005	1,264	1,589	1,907	2,118	2,258	4.59	4.59	4.59	4.57	3.66	2.09	1.28
淮安	330	520	818	914	998	1,095	1,195	1,278	9.06	9.06	2.24	1.76	1.85	1.75	1.34
淮北	290	423	617	775	962	1,147	1,275	1,364	7.53	7.53	4.55	4.32	3.52	2.12	1.35
淮南	724	872	1,049	1,212	1,396	1,583	1,738	1,854	3.71	3.71	2.88	2.82	2.52	1.86	1.30
惠州	205	336	551	1,212	1,384	1,562	1,713	1,828	9.90	9.91	15.77	2.66	2.42	1.84	1.30
葫芦岛	351	431	529	648	795	940	1,045	1,120	4.09	4.09	4.08	4.07	3.36	2.11	1.38
佳木斯	469	539	619	711	817	927	1,020	1,092	2.78	2.78	2.78	2.77	2.52	1.92	1.37
江门	190	314	519	977	1,103	1,236	1,355	1,448	10.02	10.02	12.67	2.42	2.28	1.84	1.33
焦作	395	500	631	755	900	1,045	1,155	1,236	4.68	4.68	3.59	3.50	2.99	2.01	1.36
揭阳	176	327	608	732	855	980	1,081	1,158	12.36	12.37	3.73	3.10	2.73	1.96	1.37
吉林	1,090	1,251	1,435	1,647	1,888	2,135	2,338	2,489	2.75	2.75	2.75	2.74	2.46	1.81	1.25
济南山东	1,923	2,134	2,592	2,951	3,237	3,522	3,813	4,044	2.08	3.89	2.59	1.85	1.69	1.59	1.18
荆州	301	479	761	899	1,039	1,183	1,302	1,392	9.25	9.26	3.33	2.91	2.59	1.91	1.34
济宁山东	343	542	856	972	1,077	1,193	1,304	1,394	9.15	9.16	2.53	2.06	2.04	1.79	1.33
晋江	98	212	456	636	858	1,080	1,216	1,303	15.38	15.38	6.64	5.99	4.61	2.37	1.37
锦州	592	675	770	814	857	918	998	1,068	2.63	2.63	1.12	1.02	1.38	1.67	1.36
黑龙江鸡西	650	732	823	927	1,042	1,166	1,278	1,366	2.36	2.36	2.36	2.36	2.24	1.83	1.34
高雄	1,372	1,431	1,488	1,548	1,611	1,711	1,850	1,971	0.83	0.79	0.79	0.80	1.20	1.56	1.27
昆明	1,100	1,679	2,561	2,857	3,116	3,405	3,691	3,915	8.45	8.45	2.19	1.73	1.78	1.61	1.18
兰州	1,290	1,561	1,890	2,085	2,285	2,507	2,724	2,896	3.82	3.82	1.96	1.83	1.85	1.66	1.23
连云港	344	442	567	732	878	1,002	1,105	1,183	4.99	4.99	5.12	3.63	2.65	1.94	1.36
山东临邑	260	542	1,130	1,297	1,427	1,571	1,713	1,827	14.67	14.67	2.76	1.91	1.93	1.73	1.29
柳州	637	809	1,027	1,183	1,352	1,527	1,675	1,788	4.78	4.78	2.82	2.68	2.43	1.85	1.30
陆丰	275	391	556	706	889	1,069	1,192	1,276	7.05	7.05	4.78	4.60	3.70	2.17	1.37
洛阳	725	938	1,213	1,373	1,539	1,716	1,875	1,999	5.14	5.14	2.48	2.29	2.17	1.78	1.28
泸州	273	421	649	751	850	955	1,049	1,123	8.67	8.67	2.90	2.49	2.33	1.88	1.37
茂名	173	327	617	717	803	896	983	1,053	12.69	12.70	2.98	2.28	2.20	1.85	1.37
四川绵阳	289	468	758	883	1,006	1,133	1,244	1,331	9.62	9.62	3.07	2.59	2.39	1.87	1.34
牡丹江	479	564	665	724	783	855	933	1,000	3.29	3.29	1.69	1.58	1.75	1.76	1.38
南昌	912	1,226	1,648	2,380	2,701	2,978	3,236	3,436	5.92	5.92	7.35	2.53	1.95	1.66	1.20
南充	279	411	606	705	808	914	1,006	1,078	7.74	7.74	3.05	2.71	2.48	1.91	1.37
江苏南京	2,497	2,944	3,472	3,966	4,519	5,076	5,524	5,845	3.30	3.30	2.66	2.61	2.33	1.69	1.13
南宁	759	1,118	1,445	1,826	2,096	2,306	2,508	2,669	7.74	5.13	4.68	2.76	1.91	1.68	1.24
南通	470	534	607	767	1,423	1,586	1,734	1,850	2.55	2.55	4.70	12.36	2.17	1.78	1.29

表4：1950–2025年各国在2009年人口达到750000及以上地区的城市人口规模和增速情况

Table 4: City population and city population growth rate of urban agglomerations with 750,000 Inhabitants or More in 2009, by Country, 1950 – 2025 (thousands)

国家/城市	城市人口 (千人)								人口增长率 (%)						
	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	1990–1995	1995–2000	2000–2005	2005–2010	2010–2015	2015–2020	2020–2025
河南南阳	228	392	672	774	867	967	1,060	1,135	10.79	10.80	2.83	2.26	2.18	1.84	1.36
内江	415	533	685	781	883	991	1,088	1,165	5.00	5.00	2.63	2.46	2.31	1.87	1.36
宁波	634	909	1,303	1,897	2,217	2,536	2,782	2,959	7.20	7.20	7.51	3.12	2.69	1.85	1.23
盘锦	367	467	593	696	813	932	1,028	1,101	4.79	4.79	3.22	3.10	2.73	1.97	1.37
河南平顶山	431	606	852	942	1,024	1,120	1,222	1,307	6.81	6.81	2.01	1.68	1.79	1.74	1.34
普宁	76	214	603	763	911	1,060	1,172	1,255	20.76	20.76	4.71	3.55	3.02	2.02	1.36
莆田	311	370	439	1,052	1,085	1,147	1,241	1,327	3.43	3.43	17.48	0.62	1.11	1.58	1.33
青岛	1,332	1,882	2,659	3,029	3,323	3,622	3,923	4,159	6.91	6.91	2.61	1.85	1.72	1.59	1.17
秦皇岛	358	501	702	800	893	993	1,088	1,165	6.74	6.74	2.61	2.21	2.12	1.82	1.36
齐齐哈尔	1,115	1,218	1,331	1,453	1,588	1,740	1,894	2,019	1.77	1.77	1.76	1.77	1.83	1.70	1.28
泉州	174	356	728	898	1,068	1,238	1,367	1,462	14.34	14.34	4.19	3.46	2.95	1.99	1.34
日照	248	390	613	715	816	922	1,014	1,086	9.03	9.03	3.08	2.65	2.44	1.90	1.37
上海	7,823	10,171	13,224	15,184	16,575	17,840	19,094	20,017	5.25	5.25	2.76	1.75	1.47	1.36	0.94
汕头	724	950	1,247	3,375	3,502	3,704	3,983	4,222	5.43	5.43	19.91	0.74	1.12	1.46	1.16
韶关	237	350	517	766	845	914	995	1,066	7.79	7.80	7.86	1.96	1.56	1.71	1.37
绍兴	181	332	608	731	853	977	1,077	1,153	12.09	12.09	3.69	3.08	2.71	1.96	1.37
沈阳	3,651	4,081	4,562	4,788	5,166	5,650	6,108	6,457	2.23	2.23	0.96	1.52	1.79	1.56	1.11
深圳	875	2,304	6,069	7,931	9,005	9,827	10,585	11,146	19.36	19.37	5.35	2.54	1.75	1.49	1.03
石家庄	1,372	1,621	1,914	2,192	2,487	2,789	3,044	3,235	3.33	3.33	2.71	2.52	2.30	1.75	1.22
苏州	689	952	1,316	1,992	2,398	2,619	2,842	3,021	6.47	6.47	8.29	3.71	1.76	1.64	1.22
泰安	367	577	910	1,073	1,239	1,409	1,548	1,653	9.09	9.09	3.30	2.88	2.57	1.89	1.31
台中	765	864	978	1,106	1,251	1,403	1,538	1,642	2.45	2.47	2.47	2.46	2.30	1.83	1.31
台南	669	697	723	750	777	825	895	959	0.79	0.76	0.71	0.72	1.19	1.64	1.38
台北	2,737	2,698	2,630	2,627	2,633	2,725	2,921	3,102	-0.29	-0.51	-0.02	0.04	0.68	1.39	1.20
太原	1,637	2,024	2,503	2,819	3,154	3,504	3,812	4,043	4.25	4.25	2.38	2.24	2.11	1.68	1.18
泰州	158	290	535	662	795	928	1,028	1,101	12.23	12.24	4.24	3.66	3.10	2.05	1.38
浙江台州	912	1,042	1,190	1,259	1,338	1,442	1,566	1,671	2.66	2.66	1.13	1.21	1.49	1.64	1.30
河北唐山	996	1,177	1,390	1,614	1,870	2,130	2,335	2,487	3.33	3.33	2.99	2.95	2.59	1.85	1.26
天津	4,558	5,513	6,670	7,278	7,884	8,559	9,216	9,713	3.81	3.81	1.75	1.60	1.64	1.48	1.05
乌鲁木齐	1,149	1,399	1,705	2,025	2,398	2,767	3,040	3,231	3.95	3.95	3.43	3.39	2.86	1.88	1.22
潍坊	634	885	1,235	1,457	1,698	1,941	2,131	2,271	6.67	6.67	3.31	3.06	2.67	1.87	1.27
温州	1,111	1,318	1,565	2,187	2,659	3,119	3,436	3,650	3.43	3.43	6.69	3.90	3.19	1.94	1.21
武汉	3,417	4,763	6,638	7,204	7,681	8,253	8,868	9,347	6.64	6.64	1.64	1.28	1.44	1.44	1.05
安徽芜湖	442	529	634	759	908	1,057	1,169	1,252	3.60	3.60	3.60	3.59	3.04	2.02	1.36
江苏无锡	992	1,182	1,409	2,435	2,682	2,951	3,206	3,405	3.51	3.51	10.94	1.93	1.91	1.66	1.20
厦门	639	952	1,416	1,765	2,207	2,641	2,926	3,112	7.95	7.95	4.40	4.47	3.59	2.04	1.24
陕西西安	2,157	2,821	3,690	4,382	4,747	5,038	5,414	5,726	5.37	5.37	3.43	1.60	1.19	1.44	1.12
湖北襄樊	554	685	847	1,278	1,399	1,536	1,674	1,786	4.25	4.25	8.21	1.81	1.87	1.72	1.30
湖南湘潭	456	564	698	806	926	1,050	1,155	1,236	4.25	4.25	2.88	2.78	2.52	1.91	1.36
陕西咸阳	317	500	790	908	1,019	1,138	1,247	1,334	9.14	9.14	2.77	2.32	2.21	1.83	1.34

表4: 1950–2025年各国在2009年人口达到750000及以上地区的城市人口规模和增速情况

Table 4: City population and city population growth rate of urban agglomerations with 750,000 Inhabitants or More in 2009, by Country, 1950 – 2025 (thousands)

国家/城市	城市人口 (千人)								人口增长率 (%)						
	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	1990–1995	1995–2000	2000–2005	2005–2010	2010–2015	2015–2020	2020–2025
西宁	592	707	844	1,032	1,261	1,488	1,649	1,761	3.55	3.55	4.00	4.02	3.31	2.05	1.31
新乡	450	586	762	884	1,016	1,152	1,267	1,355	5.26	5.26	2.96	2.79	2.52	1.90	1.34
徐州	781	1,033	1,367	1,715	2,142	2,559	2,833	3,015	5.60	5.60	4.54	4.44	3.56	2.04	1.24
江苏盐城	392	513	671	1,071	1,289	1,474	1,622	1,731	5.38	5.38	9.33	3.72	2.68	1.91	1.31
扬州	455	565	702	871	1,080	1,287	1,430	1,529	4.33	4.33	4.33	4.31	3.50	2.10	1.34
烟台	422	717	1,218	1,383	1,526	1,684	1,836	1,958	10.59	10.59	2.55	1.97	1.97	1.73	1.28
宜昌	492	583	692	879	959	1,039	1,132	1,210	3.40	3.40	4.79	1.74	1.61	1.71	1.35
黑龙江伊春	855	835	815	796	779	795	856	917	-0.47	-0.47	-0.47	-0.45	0.43	1.47	1.37
银川	384	468	571	720	911	1,099	1,225	1,312	3.97	3.97	4.66	4.69	3.76	2.18	1.36
营口	458	535	624	728	848	972	1,072	1,148	3.08	3.08	3.08	3.07	2.71	1.96	1.37
湖南益阳	191	360	678	760	820	892	974	1,043	12.69	12.69	2.26	1.52	1.70	1.74	1.37
岳阳	305	518	881	997	1,096	1,206	1,317	1,408	10.62	10.62	2.47	1.89	1.93	1.76	1.33
枣庄	303	508	853	1,014	1,175	1,339	1,473	1,574	10.36	10.36	3.45	2.95	2.62	1.90	1.32
张家口	558	667	797	913	1,043	1,178	1,294	1,384	3.56	3.56	2.72	2.66	2.43	1.88	1.34
湛江	486	630	818	908	996	1,097	1,198	1,281	5.21	5.21	2.08	1.86	1.92	1.77	1.34
郑州	1,134	1,663	2,438	2,715	2,966	3,245	3,519	3,734	7.65	7.65	2.16	1.76	1.80	1.62	1.19
江苏镇江	328	472	679	832	1,007	1,181	1,308	1,399	7.27	7.27	4.06	3.82	3.19	2.04	1.35
中山	393	736	1,376	1,768	2,211	2,643	2,927	3,114	12.51	12.52	5.02	4.47	3.57	2.04	1.24
珠海	220	419	799	1,224	1,252	1,315	1,420	1,516	12.89	12.90	8.55	0.44	0.98	1.54	1.31
株洲	430	593	819	923	1,025	1,137	1,244	1,330	6.45	6.45	2.39	2.10	2.07	1.80	1.34
淄博	777	1,207	1,874	2,168	2,456	2,752	3,004	3,192	8.80	8.80	2.92	2.49	2.28	1.75	1.22
自贡	368	467	592	847	918	982	1,067	1,142	4.75	4.75	7.17	1.62	1.35	1.65	1.35
遵义	250	368	541	679	843	1,005	1,118	1,198	7.72	7.72	4.55	4.31	3.52	2.14	1.37
香港	5,677	6,214	6,667	6,883	7,069	7,398	7,701	7,969	1.81	1.41	0.64	0.54	0.91	0.80	0.68
哥伦比亚															
巴兰基利亚	1,229	1,363	1,531	1,719	1,867	2,015	2,145	2,255	2.06	2.32	2.32	1.65	1.53	1.25	1.00
波哥大	4,740	5,494	6,356	7,353	8,500	9,521	10,129	10,537	2.95	2.92	2.91	2.90	2.27	1.24	0.79
布卡拉曼加	650	759	855	964	1,092	1,213	1,303	1,375	3.08	2.39	2.39	2.49	2.11	1.43	1.08
卡利	1,552	1,757	1,950	2,164	2,401	2,627	2,800	2,938	2.48	2.08	2.08	2.08	1.80	1.28	0.97
卡塔赫纳	561	645	737	842	962	1,076	1,158	1,223	2.77	2.68	2.67	2.66	2.23	1.47	1.10
库库塔	506	571	632	700	774	848	910	963	2.41	2.04	2.03	2.03	1.82	1.41	1.13
麦德林	2,135	2,372	2,724	3,127	3,594	4,019	4,294	4,494	2.11	2.76	2.76	2.78	2.24	1.33	0.91
刚果															
布拉柴维尔	704	830	986	1,172	1,323	1,504	1,703	1,878	3.31	3.44	3.46	2.42	2.55	2.49	1.95
哥斯达黎加															
圣何塞	737	867	1,032	1,232	1,461	1,655	1,799	1,923	3.25	3.48	3.54	3.41	2.50	1.67	1.33
科特迪瓦															
阿比让	2,102	2,535	3,032	3,564	4,125	4,788	5,550	6,321	3.74	3.58	3.24	2.92	2.98	2.95	2.60
亚穆苏克罗	136	218	348	556	885	1,273	1,559	1,797	9.36	9.37	9.36	9.32	7.27	4.06	2.83

表4：1950–2025年各国在2009年人口达到750000及以上地区的城市人口规模和增速情况

Table 4: City population and city population growth rate of urban agglomerations with 750,000 Inhabitants or More in 2009, by Country, 1950 – 2025 (thousands)

国家/城市	城市人口 (千人)								人口增长率 (%)						
	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	1990–1995	1995–2000	2000–2005	2005–2010	2010–2015	2015–2020	2020–2025
古巴															
哈瓦那	2,108	2,151	2,187	2,187	2,130	2,100	2,095	2,094	0.40	0.33	0.00	-0.53	-0.28	-0.05	-0.00
捷克															
布拉格	1,212	1,194	1,172	1,164	1,162	1,165	1,168	1,173	-0.29	-0.38	-0.14	-0.02	0.04	0.06	0.08
朝鲜															
平壤	2,526	2,749	2,777	2,805	2,833	2,859	2,894	2,941	1.70	0.20	0.20	0.20	0.18	0.24	0.33
民主刚果共和国															
卡南加	353	451	552	705	878	1,087	1,324	1,583	4.92	4.03	4.89	4.40	4.26	3.95	3.57
金沙萨	3,564	4,590	5,611	7,106	8,754	10,668	12,788	15,041	5.06	4.02	4.72	4.17	3.96	3.62	3.25
基桑加尼	362	450	535	664	812	1,002	1,221	1,461	4.34	3.45	4.32	4.03	4.19	3.96	3.58
卢本巴希	655	826	995	1,252	1,543	1,899	2,304	2,744	4.62	3.73	4.60	4.17	4.15	3.87	3.49
姆布吉马伊	580	749	924	1,190	1,488	1,838	2,232	2,658	5.09	4.20	5.06	4.48	4.22	3.88	3.50
丹麦															
哥本哈根	1,035	1,048	1,077	1,125	1,186	1,228	1,238	1,238	0.25	0.54	0.87	1.05	0.70	0.16	0.01
多米尼加															
圣多明各	1,522	1,661	1,813	1,981	2,180	2,381	2,552	2,691	1.74	1.76	1.77	1.92	1.76	1.39	1.06
厄瓜多尔															
瓜亚基尔	1,572	1,808	2,077	2,386	2,690	2,941	3,153	3,328	2.80	2.78	2.77	2.39	1.79	1.39	1.08
基多	1,088	1,217	1,357	1,593	1,846	2,035	2,188	2,316	2.25	2.18	3.20	2.95	1.95	1.45	1.13
埃及															
亚历山大	3,063	3,277	3,592	3,973	4,387	4,791	5,201	5,648	1.35	1.83	2.02	1.98	1.76	1.64	1.65
开罗	9,061	9,707	10,170	10,565	11,001	11,663	12,540	13,531	1.38	0.93	0.76	0.81	1.17	1.45	1.52
萨尔瓦多															
圣萨尔瓦多	970	1,112	1,248	1,401	1,565	1,691	1,789	1,891	2.73	2.32	2.32	2.21	1.55	1.13	1.10
埃塞俄比亚															
亚的斯亚贝巴	1,791	2,144	2,376	2,633	2,930	3,365	3,981	4,757	3.60	2.05	2.05	2.13	2.77	3.36	3.56
芬兰															
赫尔辛基	871	943	1,019	1,067	1,117	1,153	1,170	1,174	1.58	1.56	0.92	0.91	0.65	0.28	0.07
法国															
波尔多	698	730	763	799	838	875	899	913	0.88	0.89	0.93	0.95	0.86	0.55	0.29
里尔	961	984	1,004	1,015	1,033	1,066	1,092	1,107	0.47	0.41	0.22	0.35	0.62	0.50	0.26
里昂	1,265	1,313	1,362	1,412	1,468	1,523	1,559	1,575	0.74	0.73	0.73	0.77	0.74	0.46	0.21
马赛-普罗旺斯地区艾克斯	1,305	1,331	1,363	1,413	1,469	1,524	1,560	1,577	0.39	0.48	0.73	0.77	0.74	0.46	0.21
尼斯-戛纳	854	874	899	936	977	1,018	1,045	1,059	0.46	0.56	0.82	0.86	0.81	0.52	0.27
巴黎	9,330	9,510	9,739	10,105	10,485	10,777	10,880	10,884	0.38	0.48	0.74	0.74	0.55	0.19	0.01
图卢兹	654	714	778	844	912	962	989	1,003	1.75	1.72	1.63	1.55	1.07	0.55	0.28
乔治亚州															
第比利斯	1,224	1,160	1,100	1,093	1,120	1,136	1,138	1,138	-1.07	-1.07	-0.12	0.48	0.28	0.05	0.00
德国															
柏林	3,422	3,471	3,384	3,391	3,450	3,489	3,498	3,499	0.29	-0.51	0.04	0.34	0.23	0.05	0.00

表4：1950–2025年各国在2009年人口达到750000及以上地区的城市人口规模和增速情况

Table 4: City population and city population growth rate of urban agglomerations with 750,000 Inhabitants or More in 2009, by Country, 1950 – 2025 (thousands)

国家/城市	城市人口 (千人)								人口增长率 (%)						
	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	1990–1995	1995–2000	2000–2005	2005–2010	2010–2015	2015–2020	2020–2025
汉堡	1,639	1,707	1,710	1,739	1,786	1,818	1,825	1,825	0.81	0.04	0.34	0.53	0.35	0.08	0.00
科隆	950	965	963	976	1,001	1,015	1,018	1,018	0.31	-0.04	0.28	0.50	0.26	0.06	0.00
慕尼黑	1,218	1,241	1,202	1,254	1,349	1,401	1,412	1,413	0.37	-0.62	0.85	1.46	0.75	0.17	0.01
加纳															
阿克拉	1,197	1,415	1,674	1,985	2,342	2,722	3,110	3,497	3.35	3.35	3.41	3.30	3.01	2.66	2.35
库马西	696	909	1,187	1,519	1,834	2,139	2,448	2,757	5.34	5.34	4.94	3.76	3.08	2.70	2.38
希腊															
雅典	3,070	3,122	3,179	3,230	3,257	3,283	3,312	3,346	0.34	0.37	0.31	0.17	0.16	0.17	0.21
萨洛尼卡	746	771	797	821	837	853	868	886	0.66	0.67	0.60	0.40	0.36	0.37	0.40
危地马拉															
危地马拉城	803	839	908	984	1,104	1,281	1,481	1,690	0.89	1.57	1.62	2.30	2.97	2.90	2.64
几内亚															
科纳克里	895	1,045	1,219	1,411	1,653	2,004	2,427	2,906	3.11	3.08	2.92	3.17	3.84	3.83	3.61
海地															
太子港	1,134	1,427	1,693	2,171	2,143	2,481	2,868	3,246	4.60	3.42	4.96	-0.25	2.93	2.90	2.48
洪都拉斯															
特古西加尔巴	578	677	793	901	1,028	1,181	1,339	1,493	3.16	3.16	2.57	2.63	2.77	2.51	2.18
匈牙利															
布达佩斯	2,005	1,893	1,787	1,698	1,706	1,711	1,711	1,711	-1.15	-1.15	-1.02	0.09	0.05	0.01	0.00
印度															
阿格拉	933	1,095	1,293	1,511	1,703	1,886	2,089	2,313	3.20	3.32	3.13	2.38	2.04	2.04	2.04
艾哈迈达巴德	3,255	3,790	4,427	5,122	5,717	6,277	6,892	7,567	3.04	3.11	2.92	2.20	1.87	1.87	1.87
阿里格尔	468	554	653	763	863	960	1,068	1,189	3.39	3.29	3.11	2.44	2.14	2.14	2.14
阿拉哈巴德	830	928	1,035	1,152	1,277	1,415	1,570	1,742	2.23	2.17	2.15	2.06	2.05	2.08	2.08
阿姆利则	726	844	990	1,152	1,297	1,439	1,597	1,771	3.00	3.20	3.02	2.37	2.08	2.08	2.08
阿桑索尔	727	891	1,065	1,258	1,423	1,579	1,751	1,941	4.06	3.56	3.33	2.47	2.08	2.07	2.06
奥兰加巴德	568	708	868	1,049	1,198	1,331	1,478	1,641	4.38	4.09	3.79	2.65	2.12	2.09	2.09
班加罗尔	4,036	4,744	5,567	6,465	7,218	7,913	8,674	9,507	3.23	3.20	2.99	2.20	1.84	1.84	1.83
布达佩斯	604	664	722	787	868	963	1,072	1,192	1.87	1.67	1.73	1.95	2.09	2.14	2.13
皮文迪	362	479	603	745	859	957	1,066	1,186	5.62	4.60	4.23	2.84	2.18	2.14	2.14
博帕尔	1,046	1,228	1,426	1,644	1,843	2,039	2,257	2,497	3.21	3.00	2.85	2.28	2.02	2.03	2.03
布巴内斯瓦尔	395	504	637	790	912	1,017	1,131	1,258	4.90	4.69	4.30	2.86	2.17	2.13	2.13
昌迪加尔	564	667	791	928	1,049	1,166	1,296	1,440	3.36	3.40	3.20	2.46	2.11	2.11	2.11
钦奈 (马德拉斯)	5,338	5,836	6,353	6,919	7,547	8,253	9,043	9,909	1.78	1.70	1.71	1.74	1.79	1.83	1.83
哥印拜陀	1,088	1,239	1,420	1,619	1,807	1,999	2,212	2,449	2.60	2.73	2.62	2.20	2.02	2.03	2.03
德里	9,726	12,407	15,730	19,493	22,157	24,160	26,272	28,568	4.87	4.75	4.29	2.56	1.73	1.68	1.68
丹巴德	805	915	1,046	1,189	1,328	1,472	1,633	1,812	2.56	2.67	2.58	2.21	2.06	2.08	2.07
杜尔格-比莱纳加尔	670	780	905	1,044	1,172	1,301	1,445	1,604	3.03	2.98	2.84	2.32	2.09	2.10	2.09
古瓦哈蒂 (高)	564	675	797	932	1,053	1,170	1,300	1,445	3.60	3.32	3.14	2.43	2.11	2.11	2.11

表4：1950–2025年各国在2009年人口达到750000及以上地区的城市人口规模和增速情况

Table 4: City population and city population growth rate of urban agglomerations with 750,000 Inhabitants or More in 2009, by Country, 1950 – 2025 (thousands)

国家/城市	城市人口 (千人)								人口增长率 (%)						
	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	1990–1995	1995–2000	2000–2005	2005–2010	2010–2015	2015–2020	2020–2025
瓜廖尔	706	779	855	940	1,039	1,152	1,280	1,423	1.97	1.88	1.90	1.99	2.07	2.11	2.11
胡布利	639	705	776	855	946	1,050	1,168	1,299	1.95	1.93	1.95	2.02	2.08	2.13	2.12
海得拉巴	4,193	4,825	5,445	6,117	6,751	7,396	8,110	8,894	2.81	2.42	2.33	1.97	1.83	1.85	1.84
印多尔	1,088	1,314	1,597	1,914	2,173	2,405	2,659	2,939	3.77	3.91	3.62	2.54	2.03	2.01	2.00
贾巴尔普尔	879	981	1,100	1,231	1,367	1,514	1,679	1,862	2.19	2.29	2.25	2.09	2.04	2.07	2.07
斋浦尔	1,478	1,826	2,259	2,748	3,131	3,458	3,813	4,205	4.23	4.26	3.91	2.61	1.99	1.96	1.95
贾朗达尔	502	588	694	811	917	1,020	1,134	1,262	3.16	3.31	3.13	2.44	2.13	2.13	2.13
查漠	356	458	588	739	857	956	1,064	1,184	5.00	5.01	4.58	2.97	2.19	2.14	2.14
詹谢普尔	817	938	1,081	1,239	1,387	1,537	1,705	1,891	2.75	2.84	2.72	2.26	2.06	2.07	2.07
焦特布尔	654	743	842	951	1,061	1,177	1,308	1,454	2.54	2.51	2.44	2.18	2.09	2.11	2.11
坎普尔	2,001	2,294	2,641	3,020	3,364	3,706	4,084	4,501	2.73	2.82	2.68	2.16	1.93	1.94	1.94
高知 (科钦)	1,103	1,229	1,340	1,464	1,610	1,779	1,971	2,184	2.17	1.73	1.76	1.90	2.00	2.05	2.05
加尔各答 (加尔各答)	10,890	11,924	13,058	14,284	15,552	16,924	18,449	20,112	1.82	1.82	1.79	1.70	1.69	1.73	1.73
哥打	523	604	692	789	884	982	1,093	1,216	2.89	2.71	2.62	2.26	2.12	2.14	2.13
科泽科德 (加尔各答)	781	835	875	924	1,007	1,115	1,240	1,378	1.33	0.94	1.10	1.71	2.05	2.12	2.11
勒克瑙	1,614	1,906	2,221	2,567	2,873	3,169	3,497	3,858	3.33	3.06	2.89	2.25	1.96	1.97	1.97
卢迪亚纳	1,006	1,183	1,368	1,572	1,760	1,947	2,156	2,387	3.24	2.91	2.78	2.26	2.03	2.04	2.03
马杜赖	1,073	1,132	1,187	1,255	1,365	1,509	1,674	1,856	1.07	0.95	1.11	1.68	2.00	2.07	2.07
密拉特	824	975	1,143	1,328	1,494	1,656	1,836	2,035	3.36	3.18	3.00	2.35	2.06	2.06	2.06
莫拉达巴德	436	520	626	744	845	941	1,048	1,166	3.53	3.68	3.45	2.56	2.15	2.14	2.14
孟买 (孟买)	12,308	14,111	16,086	18,205	20,041	21,797	23,719	25,810	2.73	2.62	2.48	1.92	1.68	1.69	1.69
迈索尔	640	708	776	853	942	1,045	1,163	1,293	2.01	1.85	1.88	1.99	2.08	2.13	2.12
那格浦尔	1,637	1,849	2,089	2,351	2,607	2,875	3,175	3,505	2.44	2.44	2.36	2.07	1.96	1.98	1.98
纳西克	700	886	1,117	1,381	1,588	1,763	1,954	2,165	4.71	4.63	4.24	2.79	2.09	2.05	2.05
巴特那	1,087	1,331	1,658	2,030	2,321	2,569	2,839	3,137	4.05	4.40	4.04	2.68	2.03	2.00	1.99
浦那 (浦那)	2,430	2,978	3,655	4,412	5,002	5,505	6,050	6,649	4.07	4.09	3.76	2.51	1.92	1.89	1.89
赖布尔	453	553	680	824	943	1,050	1,167	1,298	4.00	4.13	3.83	2.69	2.15	2.13	2.12
拉杰	638	787	974	1,186	1,357	1,508	1,672	1,855	4.21	4.26	3.93	2.69	2.11	2.07	2.07
兰契	607	712	844	990	1,119	1,243	1,380	1,533	3.21	3.39	3.19	2.45	2.11	2.10	2.10
塞勒姆	574	647	736	834	932	1,035	1,152	1,281	2.38	2.58	2.51	2.22	2.11	2.13	2.12
绍拉布尔	613	720	853	1,002	1,133	1,258	1,398	1,552	3.20	3.41	3.21	2.45	2.10	2.10	2.10
斯利那加	730	833	954	1,088	1,216	1,349	1,497	1,662	2.62	2.72	2.62	2.23	2.07	2.09	2.09
苏拉特	1,468	1,984	2,699	3,558	4,168	4,607	5,071	5,579	6.01	6.16	5.53	3.16	2.01	1.92	1.91
特里凡得琅	801	853	885	927	1,006	1,114	1,239	1,377	1.25	0.73	0.93	1.65	2.04	2.12	2.11
蒂鲁吉拉伯利	705	768	837	916	1,010	1,120	1,245	1,383	1.71	1.74	1.79	1.95	2.07	2.12	2.11
蒂鲁布尔	299	392	523	678	795	888	989	1,101	5.43	5.73	5.19	3.19	2.22	2.15	2.15
巴罗达	1,096	1,273	1,465	1,676	1,872	2,071	2,292	2,536	2.99	2.81	2.69	2.22	2.02	2.03	2.03
瓦拉纳西 (印度)	1,013	1,106	1,199	1,303	1,432	1,584	1,756	1,947	1.75	1.62	1.67	1.88	2.02	2.07	2.06

表4: 1950–2025年各国在2009年人口达到750000及以上地区的城市人口规模和增速情况

Table 4: City population and city population growth rate of urban agglomerations with 750,000 Inhabitants or More in 2009, by Country, 1950 – 2025 (thousands)

国家/城市	城市人口 (千人)								人口增长率 (%)						
	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	1990–1995	1995–2000	2000–2005	2005–2010	2010–2015	2015–2020	2020–2025
维查雅瓦达	821	914	999	1,095	1,207	1,337	1,484	1,647	2.14	1.79	1.82	1.95	2.05	2.09	2.09
维萨卡帕特南	1,018	1,168	1,309	1,465	1,625	1,798	1,992	2,206	2.73	2.29	2.25	2.07	2.02	2.05	2.05
印度尼西亚															
班达尔楠榜	454	578	743	790	799	842	903	972	4.84	5.01	1.22	0.23	1.03	1.41	1.47
万隆	2,035	2,097	2,138	2,280	2,412	2,568	2,739	2,925	0.59	0.39	1.29	1.13	1.25	1.29	1.31
茂物	596	668	751	880	1,044	1,162	1,251	1,344	2.26	2.36	3.17	3.41	2.14	1.48	1.43
雅加达	8,175	8,322	8,390	8,795	9,210	9,709	10,256	10,850	0.36	0.16	0.94	0.92	1.05	1.10	1.13
马朗	689	725	757	773	786	830	891	959	1.03	0.88	0.40	0.35	1.08	1.42	1.48
棉兰	1,718	1,816	1,912	2,023	2,131	2,266	2,419	2,586	1.11	1.03	1.13	1.04	1.23	1.30	1.33
巨港	1,130	1,287	1,459	1,331	1,244	1,271	1,356	1,456	2.59	2.51	-1.83	-1.35	0.43	1.30	1.41
北干巴鲁	389	481	588	699	769	834	898	967	4.26	4.02	3.47	1.89	1.63	1.47	1.48
三宝垄	1,243	1,333	1,427	1,359	1,296	1,334	1,424	1,528	1.40	1.36	-0.98	-0.94	0.57	1.31	1.41
泗水	2,467	2,544	2,611	2,623	2,509	2,576	2,738	2,923	0.62	0.51	0.09	-0.89	0.53	1.22	1.31
乌戎潘当	816	918	1,031	1,159	1,294	1,409	1,512	1,621	2.35	2.34	2.34	2.21	1.69	1.41	1.40
伊朗															
阿瓦士	685	784	868	960	1,060	1,160	1,249	1,317	2.69	2.03	2.01	1.99	1.80	1.48	1.07
伊斯法罕	1,094	1,230	1,382	1,553	1,742	1,914	2,056	2,161	2.33	2.33	2.34	2.29	1.89	1.43	1.00
卡拉杰	693	903	1,087	1,317	1,584	1,796	1,937	2,038	5.30	3.70	3.84	3.69	2.52	1.52	1.01
克尔曼沙阿	608	675	729	781	837	905	974	1,029	2.11	1.55	1.36	1.40	1.55	1.48	1.10
马什哈德	1,680	1,854	2,073	2,348	2,652	2,919	3,128	3,277	1.97	2.23	2.50	2.43	1.92	1.38	0.94
库姆	622	744	843	938	1,042	1,143	1,232	1,299	3.56	2.49	2.14	2.11	1.85	1.49	1.07
设拉子	946	1,030	1,115	1,203	1,299	1,406	1,510	1,590	1.70	1.58	1.52	1.54	1.58	1.42	1.04
大不里士	1,058	1,165	1,264	1,369	1,483	1,606	1,724	1,814	1.91	1.64	1.59	1.60	1.60	1.41	1.02
德黑兰	6,365	6,687	6,880	7,044	7,241	7,614	8,059	8,387	0.99	0.57	0.47	0.55	1.00	1.14	0.80
伊拉克															
巴士拉	474	631	759	837	923	1,023	1,139	1,267	5.71	3.68	1.96	1.96	2.05	2.15	2.14
摩苏尔	736	889	1,056	1,236	1,447	1,676	1,885	2,092	3.78	3.44	3.15	3.15	2.94	2.35	2.08
巴格达	4,092	4,598	5,200	5,327	5,891	6,614	7,321	8,043	2.34	2.46	0.48	2.01	2.32	2.03	1.88
埃尔比勒	536	644	757	874	1,009	1,158	1,301	1,447	3.65	3.23	2.88	2.88	2.74	2.33	2.13
苏莱曼尼亚	402	483	580	696	836	988	1,121	1,249	3.66	3.66	3.66	3.66	3.34	2.52	2.17
爱尔兰															
都柏林	916	946	989	1,037	1,099	1,179	1,261	1,337	0.65	0.87	0.96	1.15	1.42	1.34	1.17
以色列															
海法	582	775	888	992	1,036	1,089	1,144	1,195	5.74	2.73	2.22	0.87	0.98	0.99	0.87
耶路撒冷	522	610	651	712	782	850	901	944	3.12	1.31	1.76	1.89	1.66	1.17	0.92
特拉维夫-雅法	2,026	2,442	2,752	3,012	3,272	3,515	3,689	3,823	3.73	2.39	1.81	1.65	1.44	0.96	0.71
意大利															
米兰 (米兰)	3,063	3,020	2,985	2,956	2,967	2,980	2,981	2,981	-0.28	-0.23	-0.19	0.07	0.09	0.00	0.00
那不勒斯 (Naples)	2,208	2,218	2,232	2,248	2,276	2,292	2,293	2,293	0.09	0.13	0.14	0.24	0.14	0.01	0.00
巴勒莫	844	850	855	861	875	887	891	896	0.14	0.12	0.15	0.32	0.27	0.10	0.09

表4: 1950–2025年各国在2009年人口达到750000及以上地区的城市人口规模和增速情况

Table 4: City population and city population growth rate of urban agglomerations with 750,000 Inhabitants or More in 2009, by Country, 1950 – 2025 (thousands)

国家/城市	城市人口 (千人)								人口增长率 (%)						
	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	1990–1995	1995–2000	2000–2005	2005–2010	2010–2015	2015–2020	2020–2025
罗马 (罗马)	3,450	3,425	3,385	3,352	3,362	3,375	3,376	3,376	-0.14	-0.24	-0.20	0.06	0.08	0.00	0.00
都灵 (都灵)	1,775	1,733	1,694	1,662	1,665	1,678	1,679	1,680	-0.48	-0.45	-0.38	0.03	0.15	0.02	0.01
日本															
福冈北九州	2,487	2,619	2,716	2,771	2,816	2,833	2,834	2,834	1.04	0.73	0.40	0.33	0.12	0.01	0.00
广岛	1,986	2,040	2,044	2,063	2,081	2,088	2,088	2,088	0.54	0.04	0.19	0.17	0.06	0.01	0.00
京都	1,760	1,804	1,806	1,805	1,804	1,804	1,804	1,804	0.49	0.02	-0.01	-0.01	-0.00	-0.00	—
名古屋	2,947	3,055	3,122	3,199	3,267	3,292	3,295	3,295	0.71	0.44	0.49	0.42	0.15	0.02	0.00
大阪科比	11,035	11,052	11,165	11,258	11,337	11,365	11,368	11,368	0.03	0.20	0.17	0.14	0.05	0.01	0.00
札幌	2,319	2,476	2,508	2,601	2,687	2,718	2,721	2,721	1.31	0.26	0.73	0.65	0.23	0.02	0.00
仙台	2,021	2,135	2,184	2,284	2,376	2,410	2,413	2,413	1.09	0.46	0.90	0.79	0.28	0.03	0.00
东京	32,530	33,587	34,450	35,622	36,669	37,049	37,088	37,088	0.64	0.51	0.67	0.58	0.21	0.02	0.00
约旦															
安曼	851	973	1,007	1,042	1,105	1,186	1,272	1,364	2.67	0.68	0.68	1.19	1.41	1.39	1.40
哈萨克斯坦															
阿拉木图	1,080	1,109	1,159	1,267	1,383	1,482	1,554	1,612	0.52	0.90	1.78	1.75	1.38	0.95	0.72
肯尼亚															
蒙巴萨	476	572	687	830	1,003	1,216	1,479	1,795	3.65	3.67	3.79	3.78	3.86	3.91	3.87
内罗毕	1,380	1,755	2,230	2,814	3,523	4,303	5,192	6,246	4.81	4.79	4.65	4.50	4.00	3.76	3.69
科威特															
科威特城 (科威特市)	1,392	1,190	1,499	1,888	2,305	2,592	2,790	2,956	-3.13	4.62	4.61	3.99	2.35	1.47	1.16
吉尔吉斯斯坦															
比什凯克	635	703	770	820	864	912	967	1,034	2.03	1.82	1.27	1.03	1.08	1.17	1.36
老挝															
万象	451	533	612	702	831	1,035	1,270	1,501	3.32	2.75	2.75	3.39	4.39	4.08	3.35
黎巴嫩															
贝鲁特	1,293	1,268	1,487	1,777	1,937	2,033	2,090	2,135	-0.39	3.19	3.57	1.72	0.97	0.55	0.42
利比里亚															
蒙罗维亚	1,042	464	836	1,202	827	728	807	932	-16.18	11.76	7.27	-7.47	-2.56	2.06	2.88
阿拉伯利比亚民众国															
利比亚的黎波里	862	984	1,022	1,059	1,108	1,192	1,286	1,364	2.64	0.77	0.71	0.89	1.48	1.51	1.17
马达加斯加															
安塔那利佛	948	1,169	1,361	1,590	1,879	2,235	2,658	3,148	4.20	3.04	3.10	3.34	3.47	3.46	3.39
马拉维															
布兰太尔利马	370	446	538	667	856	1,103	1,407	1,766	3.73	3.74	4.30	4.99	5.06	4.87	4.55
利隆圭	266	362	493	662	865	1,115	1,422	1,784	6.17	6.17	5.89	5.35	5.08	4.87	4.54
马来西亚															
柔佛哈鲁	417	516	630	797	999	1,175	1,295	1,382	4.28	4.01	4.68	4.53	3.25	1.94	1.31
巴生	345	466	631	849	1,128	1,361	1,503	1,603	6.01	6.07	5.93	5.68	3.75	1.99	1.29

表4: 1950–2025年各国在2009年人口达到750000及以上地区的城市人口规模和增速情况

Table 4: City population and city population growth rate of urban agglomerations with 750,000 Inhabitants or More in 2009, by Country, 1950 – 2025 (thousands)

国家/城市	城市人口 (千人)								人口增长率 (%)						
	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	1990–1995	1995–2000	2000–2005	2005–2010	2010–2015	2015–2020	2020–2025
吉隆坡	1,120	1,213	1,306	1,405	1,519	1,670	1,820	1,938	1.58	1.47	1.47	1.56	1.89	1.72	1.26
马里															
巴马科	746	910	1,110	1,368	1,699	2,086	2,514	2,971	3.96	3.97	4.19	4.32	4.11	3.73	3.35
墨西哥															
阿瓜斯卡连特斯	552	631	734	829	926	995	1,039	1,073	2.69	3.02	2.42	2.23	1.43	0.86	0.66
奇瓦瓦	539	625	683	760	840	899	939	971	2.94	1.77	2.15	2.00	1.36	0.87	0.67
墨西哥城	15,312	16,811	18,022	18,735	19,460	20,078	20,476	20,713	1.87	1.39	0.78	0.76	0.62	0.39	0.23
赫瓦拉斯城	809	997	1,225	1,308	1,394	1,470	1,528	1,575	4.19	4.11	1.32	1.28	1.05	0.77	0.60
库利亚坎	606	690	749	791	836	881	918	950	2.60	1.63	1.10	1.11	1.04	0.84	0.68
瓜达拉哈拉	3,011	3,431	3,703	4,051	4,402	4,648	4,796	4,902	2.61	1.53	1.80	1.66	1.08	0.63	0.44
埃莫西约	454	552	616	697	781	840	878	909	3.89	2.19	2.48	2.28	1.46	0.89	0.68
莱昂德洛斯阿达马斯	961	1,127	1,290	1,429	1,571	1,673	1,739	1,791	3.19	2.70	2.04	1.90	1.26	0.78	0.58
梅里达	664	765	848	931	1,015	1,081	1,127	1,164	2.83	2.06	1.85	1.74	1.25	0.83	0.65
墨西卡利	607	690	770	851	934	997	1,040	1,075	2.57	2.21	1.99	1.86	1.30	0.85	0.66
蒙特雷	2,594	2,961	3,266	3,579	3,896	4,118	4,253	4,351	2.65	1.96	1.83	1.70	1.11	0.65	0.46
普埃布拉	1,686	1,692	1,907	2,109	2,315	2,460	2,551	2,620	0.07	2.40	2.02	1.86	1.22	0.72	0.53
克雷塔罗	561	671	795	911	1,031	1,111	1,160	1,198	3.58	3.39	2.71	2.47	1.51	0.86	0.64
萨尔蒂约	491	577	643	720	801	859	897	928	3.21	2.16	2.28	2.11	1.40	0.88	0.68
圣路易斯波托西	665	774	858	952	1,049	1,120	1,168	1,206	3.04	2.06	2.09	1.94	1.32	0.84	0.64
坦皮科	563	609	659	709	761	806	842	871	1.54	1.60	1.46	1.41	1.16	0.86	0.69
蒂华纳	760	1,017	1,287	1,472	1,664	1,789	1,861	1,915	5.82	4.71	2.69	2.44	1.45	0.79	0.58
托卢卡德莱多村	835	981	1,417	1,498	1,582	1,661	1,725	1,776	3.22	7.35	1.11	1.10	0.98	0.75	0.59
托雷翁	882	954	1,014	1,105	1,199	1,273	1,325	1,367	1.55	1.22	1.73	1.63	1.19	0.81	0.62
蒙古国															
乌兰巴托	572	661	764	873	966	1,050	1,129	1,202	2.90	2.90	2.67	2.03	1.66	1.47	1.25
摩洛哥															
阿加迪尔	403	536	609	693	783	869	948	1,020	5.70	2.58	2.57	2.44	2.07	1.75	1.46
达尔贝达 (卡萨布兰卡)	2,682	2,951	3,043	3,138	3,284	3,537	3,816	4,065	1.91	0.62	0.62	0.91	1.49	1.52	1.26
非斯	685	785	870	963	1,065	1,173	1,277	1,371	2.72	2.04	2.04	2.02	1.92	1.70	1.42
马拉喀什	578	681	755	837	928	1,023	1,114	1,198	3.26	2.07	2.07	2.06	1.95	1.72	1.44
拉巴特	1,174	1,379	1,507	1,647	1,802	1,973	2,139	2,288	3.22	1.77	1.77	1.80	1.81	1.62	1.35
丹吉尔	423	510	591	686	788	877	958	1,030	3.73	2.98	2.98	2.75	2.16	1.75	1.46
莫桑比克															
马普托	776	921	1,096	1,341	1,655	1,994	2,350	2,722	3.43	3.47	4.03	4.21	3.73	3.29	2.94
马托拉	319	401	504	636	793	961	1,139	1,326	4.55	4.56	4.68	4.41	3.84	3.39	3.04
缅甸															
曼德勒	636	718	810	915	1,034	1,176	1,331	1,484	2.43	2.43	2.43	2.45	2.57	2.48	2.18
内比都	—	—	—	57	1,024	1,185	1,344	1,499	—	—	—	57.77	2.92	2.52	2.18
仰光	2,907	3,213	3,553	3,928	4,350	4,873	5,456	6,022	2.01	2.01	2.01	2.04	2.27	2.26	1.98

表4：1950–2025年各国在2009年人口达到750000及以上地区的城市人口规模和增速情况

Table 4: City population and city population growth rate of urban agglomerations with 750,000 Inhabitants or More in 2009, by Country, 1950 – 2025 (thousands)

国家/城市	城市人口 (千人)								人口增长率 (%)						
	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	1990–1995	1995–2000	2000–2005	2005–2010	2010–2015	2015–2020	2020–2025
尼泊尔															
加德满都	398	509	644	817	1,037	1,295	1,589	1,915	4.92	4.70	4.76	4.78	4.44	4.10	3.73
荷兰															
阿姆斯特丹	936	988	1,005	1,023	1,049	1,076	1,097	1,110	1.09	0.34	0.37	0.49	0.50	0.40	0.23
鹿特丹	951	981	991	1,000	1,010	1,026	1,044	1,057	0.62	0.19	0.19	0.19	0.31	0.36	0.24
新西兰															
奥克兰	870	976	1,063	1,189	1,404	1,566	1,631	1,671	2.30	1.71	2.24	3.33	2.17	0.82	0.48
尼加拉瓜															
马那瓜	735	865	887	909	944	1,015	1,103	1,192	3.26	0.50	0.50	0.74	1.46	1.67	1.54
尼日尔															
尼亚美	432	542	680	848	1,048	1,302	1,643	2,105	4.54	4.55	4.42	4.22	4.35	4.65	4.96
尼日利亚															
阿巴	484	545	614	691	785	914	1,058	1,203	2.38	2.38	2.38	2.55	3.04	2.93	2.57
阿布贾	330	526	832	1,315	1,995	2,563	2,977	3,361	9.31	9.16	9.16	8.33	5.01	3.00	2.43
贝宁市	689	845	975	1,124	1,302	1,523	1,758	1,992	4.08	2.85	2.85	2.95	3.13	2.88	2.50
伊巴丹	1,739	1,993	2,236	2,509	2,837	3,276	3,760	4,237	2.73	2.30	2.30	2.46	2.88	2.75	2.39
伊洛林	515	580	653	735	835	972	1,125	1,279	2.38	2.38	2.38	2.55	3.03	2.92	2.56
乔斯	493	556	627	706	802	934	1,081	1,229	2.39	2.39	2.39	2.56	3.04	2.93	2.57
卡杜纳	961	1,083	1,220	1,375	1,561	1,811	2,087	2,362	2.39	2.39	2.39	2.55	2.97	2.84	2.48
卡诺	2,095	2,360	2,658	2,993	3,395	3,922	4,495	5,060	2.38	2.38	2.38	2.52	2.89	2.73	2.37
拉各斯	4,764	5,966	7,233	8,767	10,578	12,427	14,162	15,810	4.50	3.85	3.85	3.76	3.22	2.61	2.20
迈杜古里	598	673	758	854	970	1,127	1,303	1,480	2.37	2.37	2.37	2.54	3.01	2.90	2.54
奥博莫绍	622	704	798	904	1,032	1,201	1,389	1,576	2.49	2.49	2.49	2.65	3.04	2.90	2.53
哈科特港	680	766	863	972	1,104	1,283	1,482	1,681	2.38	2.38	2.38	2.55	3.00	2.88	2.52
扎里亚	592	667	752	847	963	1,120	1,295	1,471	2.39	2.39	2.39	2.56	3.02	2.90	2.54
挪威															
奥斯陆	684	729	774	818	888	946	985	1,019	1.28	1.19	1.12	1.64	1.25	0.82	0.68
巴基斯坦															
费萨拉巴德	1,520	1,804	2,140	2,496	2,849	3,252	3,704	4,200	3.43	3.41	3.08	2.64	2.65	2.60	2.51
古吉兰瓦拉	848	1,019	1,224	1,441	1,652	1,893	2,165	2,464	3.69	3.67	3.26	2.74	2.72	2.68	2.59
海德拉巴	950	1,077	1,222	1,394	1,590	1,822	2,084	2,373	2.51	2.52	2.64	2.64	2.73	2.68	2.60
伊斯兰堡	343	452	595	737	856	985	1,132	1,295	5.54	5.47	4.28	3.00	2.83	2.77	2.68
卡拉奇	7,147	8,467	10,021	11,618	13,125	14,818	16,693	18,725	3.39	3.37	2.96	2.44	2.43	2.38	2.30
拉合尔	3,970	4,653	5,449	6,294	7,132	8,087	9,150	10,308	3.17	3.16	2.88	2.50	2.51	2.47	2.38
木尔坦	953	1,097	1,263	1,453	1,659	1,901	2,174	2,474	2.82	2.83	2.80	2.66	2.72	2.68	2.59
白沙瓦	769	905	1,066	1,242	1,422	1,632	1,868	2,128	3.27	3.27	3.05	2.72	2.74	2.70	2.61
巴基斯坦	414	504	614	729	841	968	1,113	1,272	3.96	3.93	3.45	2.85	2.82	2.78	2.69
拉瓦尔品第	1,087	1,286	1,520	1,772	2,026	2,318	2,646	3,008	3.36	3.34	3.07	2.68	2.69	2.65	2.56
巴拿马															
巴拿马城	847	953	1,072	1,216	1,378	1,527	1,652	1,758	2.36	2.36	2.51	2.51	2.04	1.59	1.24

表4: 1950–2025年各国在2009年人口达到750000及以上地区的城市人口规模和增速情况

Table 4: City population and city population growth rate of urban agglomerations with 750,000 Inhabitants or More in 2009, by Country, 1950 – 2025 (thousands)

国家/城市	城市人口 (千人)								人口增长率 (%)						
	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	1990–1995	1995–2000	2000–2005	2005–2010	2010–2015	2015–2020	2020–2025
<b>巴拉圭</b>															
亚松森	1,091	1,287	1,507	1,762	2,030	2,277	2,505	2,715	3.32	3.15	3.13	2.83	2.30	1.91	1.61
<b>秘鲁</b>															
阿雷基帕	564	628	678	732	789	848	903	953	2.17	1.52	1.52	1.52	1.43	1.25	1.09
利马	5,837	6,582	7,294	8,081	8,941	9,659	10,145	10,530	2.40	2.05	2.05	2.02	1.55	0.98	0.75
<b>菲律宾</b>															
宿务	612	661	721	787	860	945	1,046	1,162	1.53	1.75	1.76	1.77	1.89	2.04	2.09
达沃	854	1,001	1,152	1,325	1,519	1,701	1,881	2,080	3.17	2.81	2.80	2.72	2.27	2.02	2.01
马尼拉	7,973	9,401	9,958	10,761	11,628	12,587	13,687	14,916	3.30	1.15	1.55	1.55	1.58	1.68	1.72
三宝颜	444	509	605	721	854	973	1,082	1,201	2.71	3.47	3.50	3.38	2.61	2.13	2.09
<b>波兰</b>															
克拉科夫	735	748	756	757	756	756	756	756	0.35	0.21	0.04	-0.03	-0.01	-0.00	-0.00
华沙 (华沙)	1,628	1,652	1,666	1,693	1,712	1,720	1,722	1,722	0.29	0.17	0.33	0.22	0.09	0.02	0.00
<b>葡萄牙</b>															
里斯本	2,537	2,600	2,672	2,747	2,824	2,907	2,973	3,009	0.49	0.55	0.55	0.55	0.58	0.45	0.24
波尔图	1,164	1,206	1,254	1,303	1,355	1,407	1,448	1,473	0.72	0.77	0.77	0.77	0.76	0.57	0.35
<b>波多黎各</b>															
圣胡安	1,539	1,855	2,237	2,601	2,743	2,763	2,763	2,763	3.74	3.74	3.01	1.07	0.14	0.00	—
<b>韩国</b>															
富川	651	771	763	833	909	948	960	961	3.39	-0.23	1.77	1.73	0.85	0.24	0.03
釜山	3,778	3,813	3,673	3,533	3,425	3,407	3,409	3,409	0.18	-0.75	-0.78	-0.62	-0.11	0.01	0.00
大邱	2,215	2,434	2,478	2,466	2,458	2,474	2,481	2,481	1.88	0.36	-0.10	-0.06	0.12	0.06	0.00
大田	1,036	1,256	1,362	1,438	1,509	1,550	1,562	1,562	3.85	1.62	1.09	0.97	0.54	0.15	0.01
高阳	241	493	744	859	961	1,012	1,025	1,026	14.28	8.25	2.88	2.23	1.03	0.25	0.02
光州	1,122	1,249	1,346	1,413	1,476	1,513	1,524	1,525	2.16	1.49	0.97	0.86	0.50	0.15	0.01
仁川	1,785	2,271	2,464	2,527	2,583	2,621	2,630	2,631	4.82	1.62	0.51	0.43	0.29	0.07	0.00
城南	534	842	911	934	955	974	983	984	9.10	1.59	0.48	0.45	0.39	0.19	0.02
首尔	10,544	10,256	9,917	9,825	9,773	9,767	9,767	9,767	-0.55	-0.67	-0.19	-0.11	-0.01	-0.00	-0.00
水原	628	748	932	1,037	1,132	1,180	1,193	1,194	3.50	4.42	2.13	1.74	0.84	0.21	0.01
蔚山	673	945	1,011	1,047	1,081	1,106	1,116	1,117	6.80	1.36	0.69	0.65	0.45	0.18	0.02
<b>罗马尼亚</b>															
布加勒斯特 (布加勒斯特)	2,040	2,018	1,949	1,931	1,934	1,947	1,959	1,963	-0.21	-0.69	-0.19	0.03	0.12	0.13	0.05
<b>俄罗斯联邦</b>															
车里雅宾斯克	1,129	1,104	1,082	1,094	1,094	1,095	1,095	1,095	-0.45	-0.40	0.21	0.01	0.01	0.00	0.00
喀山	1,092	1,092	1,096	1,112	1,140	1,159	1,164	1,164	-0.01	0.07	0.29	0.49	0.35	0.08	0.00
克拉斯诺亚尔斯克	910	911	911	920	961	991	998	999	0.02	0.02	0.18	0.88	0.62	0.14	0.01
莫斯科 (莫斯科)	8,987	9,201	10,005	10,418	10,550	10,641	10,662	10,663	0.47	1.67	0.81	0.25	0.17	0.04	0.00
大诺夫哥罗德	1,420	1,375	1,331	1,286	1,267	1,256	1,253	1,253	-0.65	-0.65	-0.69	-0.29	-0.19	-0.04	-0.00

表4：1950–2025年各国在2009年人口达到750000及以上地区的城市人口规模和增速情况

Table 4: City population and city population growth rate of urban agglomerations with 750,000 Inhabitants or More in 2009, by Country, 1950 – 2025 (thousands)

国家/城市	城市人口 (千人)								人口增长率 (%)						
	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	1990–1995	1995–2000	2000–2005	2005–2010	2010–2015	2015–2020	2020–2025
新西伯利亚	1,430	1,428	1,426	1,400	1,397	1,397	1,398	1,398	-0.03	-0.03	-0.38	-0.04	0.00	0.00	0.00
鄂木斯克	1,144	1,140	1,136	1,140	1,124	1,114	1,112	1,112	-0.07	-0.07	0.08	-0.28	-0.18	-0.04	-0.00
彼尔姆	1,076	1,044	1,014	992	982	974	972	972	-0.59	-0.59	-0.43	-0.20	-0.16	-0.04	-0.00
顿河畔罗斯托夫	1,022	1,041	1,061	1,056	1,046	1,040	1,038	1,038	0.38	0.38	-0.10	-0.19	-0.12	-0.03	-0.00
萨马拉	1,244	1,208	1,173	1,146	1,131	1,121	1,119	1,119	-0.58	-0.58	-0.48	-0.27	-0.16	-0.04	-0.00
圣彼得堡	4,989	4,836	4,719	4,598	4,575	4,561	4,557	4,557	-0.62	-0.49	-0.52	-0.10	-0.06	-0.01	-0.00
萨拉托夫	901	890	878	853	822	802	798	797	-0.25	-0.25	-0.60	-0.74	-0.49	-0.11	-0.01
乌法	1,078	1,063	1,049	1,032	1,023	1,017	1,016	1,016	-0.27	-0.27	-0.33	-0.18	-0.10	-0.02	-0.00
伏尔加格勒	999	1,005	1,010	994	977	967	965	964	0.11	0.11	-0.32	-0.34	-0.21	-0.05	-0.00
沃罗涅日	880	867	854	847	842	839	838	838	-0.30	-0.30	-0.17	-0.12	-0.07	-0.02	-0.00
叶卡捷琳堡	1,350	1,326	1,303	1,307	1,344	1,370	1,376	1,377	-0.35	-0.35	0.06	0.56	0.39	0.09	0.00
卢旺达															
基加利	219	278	497	775	939	1,138	1,392	1,690	4.77	11.63	8.86	3.85	3.84	4.02	3.88
沙乌地阿拉伯															
自达曼	409	533	639	766	902	1,013	1,109	1,197	5.30	3.63	3.62	3.26	2.33	1.80	1.53
麦地那(麦地那)	529	669	795	944	1,104	1,236	1,351	1,456	4.69	3.45	3.45	3.12	2.27	1.77	1.50
利雅得	2,325	3,035	3,567	4,193	4,848	5,373	5,809	6,196	5.33	3.23	3.23	2.90	2.06	1.56	1.29
吉达	1,742	2,200	2,509	2,860	3,234	3,569	3,868	4,138	4.66	2.63	2.62	2.46	1.97	1.61	1.35
麦加(麦加)	856	1,033	1,168	1,319	1,484	1,642	1,789	1,924	3.76	2.45	2.45	2.35	2.02	1.72	1.46
塞内加尔															
达喀尔	1,405	1,688	2,029	2,434	2,863	3,308	3,796	4,338	3.67	3.68	3.64	3.25	2.89	2.75	2.67
塞尔维亚															
贝尔格莱德	1,130	1,128	1,122	1,116	1,117	1,131	1,149	1,168	-0.03	-0.11	-0.11	0.03	0.25	0.31	0.32
塞拉利昂															
弗里敦	529	603	688	785	901	1,046	1,219	1,420	2.62	2.63	2.62	2.76	2.99	3.06	3.05
塞拉利昂															
新加坡	3,016	3,480	4,018	4,267	4,837	5,059	5,219	5,362	2.86	2.88	1.20	2.51	0.90	0.63	0.54
索马里															
摩加迪沙	1,035	1,147	1,201	1,415	1,500	1,795	2,156	2,588	2.04	0.92	3.28	1.17	3.59	3.67	3.66
南非															
开普敦	2,155	2,394	2,715	3,091	3,405	3,579	3,701	3,824	2.10	2.52	2.59	1.93	1.00	0.67	0.65
德班	1,723	2,081	2,370	2,638	2,879	3,026	3,133	3,241	3.77	2.60	2.15	1.75	1.00	0.69	0.68
艾古莱尼(东兰德)	1,531	1,894	2,326	2,824	3,202	3,380	3,497	3,614	4.26	4.11	3.88	2.51	1.08	0.68	0.66
约翰内斯堡	1,898	2,265	2,732	3,263	3,670	3,867	3,996	4,127	3.53	3.75	3.55	2.35	1.05	0.66	0.64
伊丽莎白港	828	911	958	1,002	1,068	1,126	1,173	1,222	1.93	1.00	0.90	1.27	1.06	0.83	0.82
比勒陀利亚	911	951	1,084	1,274	1,429	1,514	1,575	1,637	0.85	2.61	3.24	2.29	1.16	0.79	0.77
弗里尼欣	743	800	897	1,029	1,143	1,211	1,262	1,313	1.48	2.30	2.75	2.09	1.16	0.82	0.81
西班牙															
巴塞罗那	4,101	4,318	4,560	4,815	5,083	5,315	5,443	5,477	1.03	1.09	1.09	1.09	0.89	0.48	0.12
马德里	4,414	4,688	5,014	5,409	5,851	6,213	6,379	6,412	1.20	1.35	1.52	1.57	1.20	0.53	0.10

表4：1950–2025年各国在2009年人口达到750000及以上地区的城市人口规模和增速情况

Table 4: City population and city population growth rate of urban agglomerations with 750,000 Inhabitants or More in 2009, by Country, 1950 – 2025 (thousands)

国家/城市	城市人口 (千人)								人口增长率 (%)						
	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	1990–1995	1995–2000	2000–2005	2005–2010	2010–2015	2015–2020	2020–2025
瓦伦西亚	776	785	795	804	814	832	857	873	0.25	0.24	0.24	0.24	0.44	0.58	0.38
苏丹															
喀土穆	2,360	3,242	3,949	4,518	5,172	6,046	7,005	7,953	6.35	3.95	2.69	2.70	3.12	2.95	2.54
瑞典															
斯德哥尔摩	1,038	1,138	1,206	1,248	1,285	1,309	1,327	1,345	1.83	1.16	0.69	0.59	0.36	0.28	0.26
瑞士															
苏黎世	1,006	1,048	1,078	1,114	1,150	1,177	1,196	1,217	0.83	0.56	0.65	0.64	0.45	0.32	0.35
阿拉伯叙利亚共和国															
大马士革 (大马士革)	1,691	1,854	2,063	2,294	2,597	2,918	3,213	3,534	1.85	2.13	2.13	2.48	2.33	1.93	1.90
阿勒颇 (阿勒颇)	1,554	1,864	2,204	2,605	3,087	3,510	3,864	4,244	3.64	3.35	3.35	3.39	2.57	1.92	1.88
哈马	309	361	495	676	897	1,060	1,180	1,307	3.12	6.27	6.26	5.65	3.34	2.14	2.05
霍姆斯	565	684	856	1,072	1,328	1,536	1,702	1,881	3.83	4.49	4.49	4.29	2.91	2.06	1.99
泰国															
曼谷	5,888	6,106	6,332	6,614	6,976	7,399	7,902	8,470	0.73	0.73	0.87	1.07	1.18	1.31	1.39
多哥															
洛美	619	795	1,020	1,310	1,667	2,036	2,398	2,763	5.00	5.00	5.00	4.82	4.00	3.27	2.84
突尼斯															
突尼斯	644	682	711	734	767	814	864	911	1.16	0.84	0.63	0.87	1.21	1.19	1.04
土耳其															
阿达纳	907	1,011	1,123	1,245	1,361	1,465	1,556	1,635	2.18	2.10	2.06	1.79	1.46	1.21	0.99
安卡拉	2,561	2,842	3,179	3,572	3,906	4,174	4,401	4,591	2.08	2.25	2.33	1.79	1.33	1.06	0.85
安塔利亚	370	471	595	736	838	909	969	1,022	4.83	4.67	4.26	2.62	1.61	1.28	1.06
布尔萨	819	981	1,180	1,413	1,588	1,711	1,816	1,906	3.62	3.69	3.60	2.33	1.50	1.19	0.97
加济安泰普	595	710	844	992	1,109	1,197	1,274	1,341	3.54	3.47	3.22	2.22	1.53	1.24	1.02
伊斯坦布尔	6,552	7,665	8,744	9,710	10,525	11,164	11,689	12,108	3.14	2.63	2.10	1.61	1.18	0.92	0.70
伊兹密尔	1,741	1,966	2,216	2,487	2,723	2,917	3,083	3,224	2.43	2.39	2.31	1.81	1.38	1.11	0.90
科尼亚	508	610	734	871	978	1,057	1,125	1,186	3.66	3.69	3.42	2.31	1.56	1.26	1.04
乌干达															
坎帕拉	755	912	1,097	1,318	1,598	1,982	2,504	3,189	3.79	3.68	3.68	3.85	4.31	4.67	4.83
乌克兰															
第聂伯罗彼得罗夫斯克	1,162	1,119	1,077	1,052	1,004	974	967	967	-0.77	-0.77	-0.47	-0.93	-0.61	-0.14	-0.01
顿涅茨克	1,097	1,061	1,026	997	966	946	941	941	-0.67	-0.67	-0.57	-0.64	-0.41	-0.09	-0.01
哈尔科夫	1,586	1,534	1,484	1,464	1,453	1,446	1,444	1,444	-0.66	-0.66	-0.28	-0.15	-0.10	-0.02	-0.00
基辅 (基辅)	2,574	2,590	2,606	2,673	2,805	2,894	2,914	2,915	0.13	0.13	0.51	0.96	0.63	0.14	0.01
敖德萨	1,092	1,064	1,037	1,007	1,009	1,010	1,011	1,011	-0.52	-0.52	-0.57	0.04	0.02	0.01	0.00
扎波罗热	873	847	822	797	775	761	758	758	-0.60	-0.60	-0.61	-0.56	-0.36	-0.08	-0.00

表4：1950–2025年各国在2009年人口达到750000及以上地区的城市人口规模和增速情况

Table 4: City population and city population growth rate of urban agglomerations with 750,000 Inhabitants or More in 2009, by Country, 1950 – 2025 (thousands)

国家/城市	城市人口 (千人)								人口增长率 (%)						
	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	1990–1995	1995–2000	2000–2005	2005–2010	2010–2015	2015–2020	2020–2025
<b>阿拉伯联合酋长国</b>															
迪拜 (迪拜)	473	650	906	1,264	1,567	1,772	1,934	2,076	6.36	6.64	6.67	4.30	2.46	1.76	1.42
沙迦	229	311	444	637	809	926	1,016	1,096	6.11	7.12	7.22	4.78	2.69	1.86	1.51
<b>英国</b>															
伯明翰	2,301	2,291	2,285	2,283	2,302	2,337	2,375	2,415	-0.09	-0.05	-0.02	0.17	0.30	0.32	0.33
格拉斯哥	1,217	1,186	1,171	1,160	1,170	1,193	1,218	1,245	-0.52	-0.26	-0.19	0.17	0.39	0.42	0.43
利物浦	831	829	818	811	819	837	857	878	-0.05	-0.26	-0.18	0.21	0.44	0.47	0.48
伦敦	7,654	7,908	8,225	8,506	8,631	8,693	8,753	8,816	0.65	0.79	0.67	0.29	0.14	0.14	0.14
曼彻斯特	2,282	2,264	2,248	2,237	2,253	2,287	2,325	2,364	-0.16	-0.14	-0.10	0.14	0.30	0.33	0.33
泰恩河畔纽卡斯尔	877	883	880	880	891	911	932	954	0.14	-0.07	-0.01	0.26	0.43	0.46	0.47
西约克郡	1,449	1,468	1,495	1,521	1,547	1,575	1,606	1,637	0.27	0.36	0.34	0.34	0.37	0.38	0.39
<b>坦桑尼亚联合共和国</b>															
达累斯萨拉姆	1,316	1,668	2,116	2,680	3,349	4,153	5,103	6,202	4.75	4.75	4.73	4.46	4.30	4.12	3.90
<b>美国</b>															
亚特兰大	2,184	2,781	3,542	4,306	4,691	4,886	5,036	5,153	4.84	4.84	3.90	1.72	0.81	0.60	0.46
奥斯汀	569	720	913	1,107	1,215	1,277	1,329	1,373	4.73	4.73	3.87	1.85	1.00	0.80	0.65
巴尔的摩	1,849	1,962	2,083	2,206	2,320	2,421	2,508	2,579	1.19	1.19	1.15	1.01	0.85	0.70	0.56
波士顿	3,428	3,726	4,049	4,363	4,593	4,773	4,920	5,034	1.66	1.66	1.49	1.03	0.77	0.61	0.46
布里奇波特斯 坦福	714	799	894	987	1,055	1,108	1,154	1,193	2.25	2.25	1.99	1.32	0.98	0.82	0.67
水牛城	955	966	977	1,000	1,045	1,096	1,142	1,181	0.23	0.23	0.45	0.89	0.95	0.82	0.67
夏洛特	461	596	769	946	1,043	1,098	1,144	1,183	5.10	5.10	4.16	1.94	1.03	0.82	0.67
芝加哥	7,374	7,839	8,333	8,818	9,204	9,513	9,758	9,936	1.22	1.22	1.13	0.86	0.66	0.51	0.36
辛辛那提	1,335	1,419	1,508	1,600	1,686	1,764	1,831	1,887	1.22	1.22	1.19	1.05	0.90	0.75	0.60
克利夫兰	1,680	1,734	1,789	1,856	1,942	2,029	2,104	2,166	0.63	0.63	0.73	0.90	0.87	0.73	0.58
哥伦布, 俄亥俄州	950	1,040	1,138	1,236	1,313	1,376	1,432	1,478	1.81	1.81	1.65	1.21	0.95	0.79	0.64
达拉斯-沃斯堡	3,219	3,665	4,172	4,657	4,951	5,145	5,301	5,421	2.59	2.59	2.20	1.22	0.77	0.60	0.45
代顿	616	659	706	754	800	841	878	909	1.37	1.37	1.33	1.17	1.01	0.86	0.71
丹佛极光	1,528	1,747	1,998	2,240	2,394	2,501	2,590	2,662	2.68	2.68	2.29	1.33	0.87	0.70	0.55
底特律	3,703	3,804	3,909	4,036	4,200	4,363	4,500	4,608	0.54	0.54	0.64	0.80	0.76	0.62	0.47
埃尔帕索	573	623	678	732	779	820	856	887	1.67	1.67	1.56	1.23	1.02	0.86	0.71
哈特福德	783	818	853	894	942	989	1,031	1,067	0.86	0.86	0.93	1.04	0.98	0.83	0.68
火奴鲁鲁	635	676	720	767	812	854	891	923	1.27	1.27	1.25	1.14	1.00	0.85	0.71
休斯敦	2,922	3,353	3,849	4,322	4,605	4,789	4,937	5,051	2.76	2.76	2.32	1.27	0.78	0.61	0.46
印第安纳波利斯	921	1,063	1,228	1,387	1,490	1,562	1,623	1,674	2.87	2.87	2.45	1.42	0.94	0.77	0.62
杰克逊维尔, 佛罗里达州	742	811	886	962	1,022	1,074	1,119	1,157	1.78	1.78	1.63	1.23	0.98	0.82	0.67

表4: 1950–2025年各国在2009年人口达到750000及以上地区的城市人口规模和增速情况

Table 4: City population and city population growth rate of urban agglomerations with 750,000 Inhabitants or More in 2009, by Country, 1950 – 2025 (thousands)

国家/城市	城市人口 (千人)								人口增长率 (%)						
	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	1990–1995	1995–2000	2000–2005	2005–2010	2010–2015	2015–2020	2020–2025
堪萨斯市	1,233	1,297	1,365	1,438	1,513	1,584	1,645	1,697	1.02	1.02	1.04	1.02	0.91	0.77	0.62
拉斯维加斯	708	973	1,335	1,721	1,916	2,011	2,086	2,147	6.34	6.34	5.08	2.14	0.97	0.73	0.58
洛杉矶, 长滩 圣安娜	10,883	11,339	11,814	12,303	12,762	13,156	13,463	13,677	0.82	0.82	0.81	0.73	0.61	0.46	0.32
路易斯维尔	757	810	866	925	979	1,028	1,071	1,108	1.34	1.34	1.30	1.14	0.98	0.83	0.68
麦卡伦	268	377	532	701	789	833	870	901	6.87	6.87	5.51	2.36	1.10	0.86	0.71
孟菲斯	829	899	976	1,053	1,117	1,173	1,221	1,262	1.64	1.64	1.52	1.19	0.97	0.81	0.66
迈阿密	3,969	4,431	4,946	5,436	5,750	5,967	6,142	6,275	2.20	2.20	1.89	1.12	0.74	0.58	0.43
密尔沃基	1,228	1,269	1,311	1,362	1,428	1,495	1,554	1,603	0.65	0.65	0.76	0.94	0.91	0.77	0.63
明尼阿波利斯-保罗	2,087	2,236	2,397	2,557	2,693	2,808	2,905	2,984	1.38	1.39	1.30	1.03	0.84	0.68	0.54
纳什维尔的戴维森	577	660	755	848	911	958	999	1,034	2.69	2.69	2.32	1.44	1.01	0.84	0.69
新奥尔良	1,039	1,024	1,009	996	858	921	984	1,044	-0.30	-0.30	-0.26	-2.99	1.43	1.33	1.18
纽约纽瓦克	16,086	16,943	17,846	18,727	19,425	19,968	20,374	20,636	1.04	1.04	0.96	0.73	0.55	0.40	0.26
俄克拉荷马城	711	729	748	773	812	854	891	923	0.51	0.51	0.67	0.98	0.99	0.85	0.71
奥兰多	893	1,020	1,165	1,306	1,400	1,468	1,526	1,575	2.66	2.66	2.29	1.38	0.95	0.78	0.63
费城	4,725	4,938	5,160	5,395	5,626	5,833	6,004	6,135	0.88	0.88	0.89	0.84	0.72	0.58	0.43
凤凰台	2,025	2,437	2,934	3,418	3,684	3,840	3,965	4,063	3.71	3.71	3.05	1.50	0.83	0.64	0.49
匹兹堡	1,681	1,717	1,755	1,807	1,887	1,971	2,045	2,106	0.43	0.43	0.58	0.87	0.87	0.73	0.59
波特兰	1,181	1,372	1,595	1,811	1,944	2,035	2,110	2,173	3.01	3.01	2.54	1.42	0.91	0.73	0.58
普罗维登斯	1,047	1,111	1,178	1,249	1,317	1,380	1,435	1,482	1.18	1.18	1.16	1.07	0.93	0.79	0.64
罗利	310	413	549	692	769	812	848	879	5.71	5.71	4.63	2.11	1.08	0.86	0.71
里士满	696	757	822	888	944	991	1,034	1,070	1.66	1.66	1.54	1.21	0.99	0.83	0.68
圣贝纳迪诺	1,178	1,336	1,516	1,691	1,807	1,891	1,962	2,021	2.53	2.53	2.18	1.32	0.91	0.74	0.59
罗切斯特	621	658	696	738	780	820	857	888	1.14	1.14	1.15	1.12	1.01	0.86	0.71
萨克拉门托	1,104	1,244	1,402	1,555	1,660	1,739	1,805	1,861	2.39	2.39	2.08	1.30	0.92	0.75	0.60
盐湖城	792	840	890	944	997	1,047	1,091	1,129	1.17	1.17	1.17	1.10	0.97	0.83	0.68
圣安东尼奥	1,134	1,229	1,333	1,436	1,521	1,593	1,655	1,707	1.62	1.62	1.49	1.15	0.92	0.77	0.62
圣迭戈	2,356	2,514	2,683	2,853	2,999	3,125	3,231	3,316	1.30	1.30	1.23	1.00	0.82	0.67	0.52
三藩奥克兰	2,961	3,095	3,236	3,386	3,541	3,683	3,804	3,900	0.89	0.89	0.91	0.89	0.79	0.64	0.50
圣若泽	1,376	1,457	1,543	1,632	1,718	1,797	1,865	1,922	1.14	1.14	1.13	1.03	0.90	0.75	0.60
西雅图	2,206	2,453	2,727	2,991	3,171	3,305	3,415	3,504	2.12	2.12	1.85	1.17	0.83	0.66	0.51
圣路易斯	1,950	2,014	2,081	2,160	2,259	2,357	2,442	2,511	0.65	0.65	0.74	0.89	0.85	0.71	0.56
圣彼得堡	1,717	1,886	2,072	2,253	2,387	2,492	2,581	2,653	1.88	1.88	1.68	1.15	0.86	0.70	0.55
图森	582	649	724	798	853	898	936	970	2.18	2.18	1.94	1.33	1.01	0.85	0.70
弗吉尼亚海滩	1,286	1,341	1,397	1,461	1,534	1,605	1,668	1,720	0.83	0.83	0.89	0.97	0.91	0.76	0.62
华盛顿哥伦比亚特区	3,376	3,651	3,949	4,239	4,460	4,635	4,779	4,891	1.57	1.57	1.42	1.01	0.77	0.61	0.46

表4：1950–2025年各国在2009年人口达到750000及以上地区的城市人口规模和增速情况

Table 4: City population and city population growth rate of urban agglomerations with 750,000 Inhabitants or More in 2009, by Country, 1950 – 2025 (thousands)

国家/城市	城市人口 (千人)								人口增长率 (%)						
	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	1990–1995	1995–2000	2000–2005	2005–2010	2010–2015	2015–2020	2020–2025
乌拉圭															
蒙得维的亚	1,546	1,584	1,605	1,622	1,635	1,644	1,653	1,657	0.49	0.26	0.21	0.16	0.11	0.11	0.04
乌兹别克斯坦															
塔什干	2,100	2,116	2,135	2,169	2,210	2,279	2,420	2,616	0.15	0.17	0.32	0.37	0.62	1.20	1.55
委内瑞拉玻利瓦尔共和国															
巴西西梅托	742	838	946	1,067	1,180	1,273	1,350	1,413	2.42	2.43	2.39	2.02	1.52	1.17	0.92
加拉加斯	2,767	2,816	2,864	2,929	3,090	3,292	3,467	3,605	0.35	0.34	0.45	1.07	1.27	1.03	0.78
马拉开波	1,303	1,501	1,724	1,973	2,192	2,357	2,488	2,593	2.82	2.77	2.70	2.10	1.45	1.08	0.83
马拉凯	760	831	898	973	1,057	1,138	1,208	1,266	1.77	1.56	1.59	1.67	1.48	1.19	0.93
瓦伦西亚	1,053	1,213	1,392	1,592	1,770	1,905	2,014	2,103	2.82	2.76	2.69	2.12	1.48	1.11	0.86
越南															
岘港	388	470	570	692	838	997	1,146	1,291	3.86	3.86	3.85	3.85	3.47	2.78	2.38
河内	1,136	1,344	1,631	2,144	2,814	3,516	4,056	4,530	3.35	3.88	5.46	5.44	4.45	2.86	2.21
海防	1,474	1,585	1,704	1,831	1,970	2,164	2,432	2,722	1.45	1.45	1.45	1.46	1.88	2.34	2.25
胡志明市	3,411	3,802	4,336	5,264	6,167	7,140	8,067	8,957	2.17	2.63	3.88	3.17	2.93	2.44	2.09
也门															
萨那	653	1,034	1,365	1,801	2,342	2,934	3,585	4,296	9.18	5.55	5.54	5.26	4.51	4.01	3.62
赞比亚															
卢萨卡	757	902	1,073	1,265	1,451	1,666	1,941	2,267	3.49	3.49	3.29	2.74	2.77	3.05	3.10
津巴布韦															
哈拉雷	1,047	1,255	1,379	1,513	1,632	1,856	2,170	2,467	3.62	1.89	1.85	1.51	2.57	3.13	2.57

资料来源：联合国经济和社会事务部，人口处（2010），全球城市化前景：2009次修订版，联合国，纽约。

表5: 1990–2030年各国城市人口数量及城市化率

Table 5: Urban Population and Urbanization by Country, 1990 – 2030

国家	城市人口 (千人)					城市化水平 (%)				
	1990	2000	2010	2020	2030	1990	2000	2010	2020	2030
非洲										
阿尔及利亚	13,168	18,246	23,555	29,194	34,097	52.1	59.8	66.5	71.9	76.2
安哥拉	3,960	6,995	11,112	16,184	21,784	37.1	49.0	58.5	66.0	71.6
贝宁	1,654	2,553	3,873	5,751	8,275	34.5	38.3	42.0	47.2	53.7
博茨瓦纳	567	917	1,209	1,506	1,769	41.9	53.2	61.1	67.6	72.7
布基纳法索	1,218	2,083	4,184	7,523	11,958	13.8	17.8	25.7	34.4	42.8
布隆迪	356	536	937	1,524	2,362	6.3	8.3	11.0	14.8	19.8
喀麦隆	4,981	7,910	11,655	15,941	20,304	40.7	49.9	58.4	65.5	71.0
佛得角	156	235	313	394	468	44.1	53.4	61.1	67.4	72.5
中非共和国	1,078	1,410	1,755	2,268	2,978	36.8	37.6	38.9	42.5	48.4
查德	1,271	1,964	3,179	5,054	7,843	20.8	23.4	27.6	33.9	41.2
科摩罗	122	155	195	259	356	27.9	28.1	28.2	30.8	36.5
刚果	1,329	1,770	2,335	3,118	3,883	54.3	58.3	62.1	66.3	70.9
象牙海岸	5,011	7,524	10,906	15,574	20,873	39.7	43.5	50.6	57.8	64.1
刚果民主共和国	10,299	15,168	23,887	36,834	53,382	27.8	29.8	35.2	42.0	49.2
吉布提	424	555	670	798	956	75.7	76.0	76.2	77.6	80.2
埃及	25,124	30,032	36,664	45,301	56,477	43.5	42.8	43.4	45.9	50.9
赤道几内亚	132	205	275	379	527	34.7	38.8	39.7	43.3	49.4
厄立特里亚	499	650	1,127	1,845	2,780	15.8	17.8	21.6	27.5	34.4
埃塞俄比亚	6,095	9,762	14,158	20,800	31,383	12.6	14.9	16.7	19.3	23.9
加蓬	641	989	1,292	1,579	1,853	69.1	80.1	86.0	88.8	90.6
冈比亚	343	639	1,018	1,449	1,943	38.3	49.1	58.1	65.0	71.0
加纳	5,454	8,584	12,524	17,274	22,565	36.4	44.0	51.5	58.4	64.7
几内亚	1,723	2,603	3,651	5,580	8,219	28.0	31.0	35.4	41.4	48.6
几内亚比绍	288	387	494	678	979	28.1	29.7	30.0	32.8	38.6
肯尼亚	4,271	6,204	9,064	13,826	20,884	18.2	19.7	22.2	26.6	33.0
莱索托	224	377	560	775	999	14.0	20.0	26.9	34.5	42.4
利比里亚	887	1,252	1,961	2,739	3,725	40.9	44.3	47.8	52.1	57.6
阿拉伯利比亚民众国	3,305	4,083	5,098	6,181	7,060	75.7	76.4	77.9	80.3	82.9
马达加斯加	2,657	4,143	6,082	8,953	13,048	23.6	27.1	30.2	34.9	41.4
马拉维	1,093	1,796	3,102	5,240	8,395	11.6	15.2	19.8	25.5	32.4
马里	2,018	2,982	4,777	7,325	10,491	23.3	28.3	35.9	43.7	51.3
毛里塔尼亚	789	1,041	1,395	1,859	2,478	39.7	40.0	41.4	45.4	51.7
毛里求斯	464	510	542	595	681	43.9	42.7	41.8	43.4	48.0
马约特岛	33	71	100	129	168	36.1	47.7	50.1	51.6	55.7
摩洛哥	12,005	15,375	18,859	23,158	27,157	48.4	53.3	58.2	64.0	69.2
莫桑比克	2,857	5,601	8,996	13,208	18,199	21.1	30.7	38.4	46.3	53.7
纳米比亚	392	590	840	1,161	1,541	27.7	32.4	38.0	44.4	51.5
尼日尔	1,215	1,785	2,719	4,417	7,641	15.4	16.2	17.1	19.3	23.5
尼日利亚	34,343	53,078	78,818	109,859	144,116	35.3	42.5	49.8	56.8	63.6
尼旺	491	650	787	891	972	81.2	89.9	94.0	95.7	96.3
卢旺达	387	1,096	1,938	2,993	4,550	5.4	13.8	18.9	22.6	28.3

表5：1990–2030年各国城市人口数量及城市化率

Table 5: Urban Population and Urbanization by Country, 1990 – 2030

国家	城市人口 (千人)					城市化水平 (%)				
	1990	2000	2010	2020	2030	1990	2000	2010	2020	2030
圣海伦娜	2	2	2	2	2	41.6	39.7	39.7	41.7	46.4
圣多美和普林西比	51	75	103	136	173	43.6	53.4	62.2	69.0	74.0
塞内加尔	2,932	3,995	5,450	7,524	10,269	38.9	40.3	42.4	46.5	52.5
塞舌尔	35	41	47	54	62	49.3	51.0	55.3	61.1	66.6
塞拉利昂	1,345	1,501	2,241	3,134	4,384	32.9	35.5	38.4	42.8	49.0
索马里	1,956	2,458	3,505	5,268	7,851	29.7	33.2	37.4	43.0	49.9
南非	19,121	25,528	31,155	35,060	39,032	52.0	56.9	61.7	66.6	71.3
苏丹	7,211	11,661	17,322	24,804	33,267	26.6	33.4	40.1	47.4	54.5
斯威士兰	198	244	257	307	400	22.9	22.6	21.4	22.3	26.2
多哥	1,182	1,917	2,945	4,261	5,795	30.1	36.5	43.4	50.5	57.3
突尼斯	4,760	5,996	6,980	8,096	9,115	57.9	63.4	67.3	71.2	75.2
乌干达	1,964	2,952	4,493	7,381	12,503	11.1	12.1	13.3	15.9	20.6
坦桑尼亚联合共和国	4,807	7,614	11,883	18,945	29,190	18.9	22.3	26.4	31.8	38.7
西撒哈拉	190	264	434	606	704	86.2	83.9	81.8	83.9	85.9
赞比亚	3,117	3,643	4,733	6,584	9,340	39.4	34.8	35.7	38.9	44.7
津巴布韦	3,033	4,205	4,837	6,839	9,086	29.0	33.8	38.3	43.9	50.7
亚洲										
阿富汗	2,277	4,148	6,581	10,450	16,296	18.1	20.2	22.6	26.4	32.2
亚美尼亚	2,390	1,989	1,984	2,087	2,186	67.4	64.7	64.2	65.7	69.0
阿塞拜疆	3,876	4,158	4,639	5,332	6,044	53.7	51.2	51.9	54.2	58.6
巴林	434	574	715	852	984	88.1	88.4	88.6	89.4	90.6
孟加拉国	22,908	33,208	46,149	62,886	83,408	19.8	23.6	28.1	33.9	41.0
不丹	90	143	246	348	451	16.4	25.4	34.7	42.4	50.0
文莱	169	237	308	379	450	65.8	71.1	75.7	79.3	82.3
柬埔寨	1,221	2,157	3,027	4,214	5,870	12.6	16.9	20.1	23.8	29.2
中国	301,995	453,029	635,839	786,761	905,449	26.4	35.8	47.0	55.0	61.9
中国, 香港特别行政区	5,677	6,667	7,069	7,701	8,185	99.5	100.0	100.0	100.0	100.0
中国, 澳门特区	371	441	548	588	611	99.8	100.0	100.0	100.0	100.0
塞浦路斯	454	540	619	705	797	66.8	68.6	70.3	72.7	75.7
朝鲜	11,760	13,581	14,446	15,413	16,633	58.4	59.4	60.2	62.1	65.7
格鲁吉亚	3,005	2,498	2,225	2,177	2,218	55.0	52.6	52.7	54.7	58.7
印度	220,260	288,430	364,459	463,328	590,091	25.5	27.7	30.0	33.9	39.7
印尼	54,252	86,219	102,960	122,257	145,776	30.6	42.0	44.3	48.1	53.7
伊朗 (伊斯兰共和国)	31,958	42,952	53,120	63,596	71,767	56.3	64.2	70.8	75.9	79.8
伊拉克	12,602	16,722	20,822	26,772	33,930	69.7	67.8	66.2	66.6	69.4
以色列	4,079	5,563	6,692	7,673	8,583	90.4	91.4	91.9	92.4	93.1
日本	77,726	82,633	84,875	85,848	85,700	63.1	65.2	66.8	69.4	73.0
约旦	2,350	3,798	5,083	5,998	7,063	72.2	78.3	78.5	79.8	82.0
哈萨克斯坦	9,301	8,417	9,217	10,417	11,525	56.3	56.3	58.5	62.3	66.8
科威特	2,100	2,188	3,001	3,637	4,218	98.0	98.2	98.4	98.6	98.7
吉尔吉斯斯坦	1,660	1,744	1,918	2,202	2,625	37.8	35.2	34.5	35.7	40.1
老挝人民民主共和国	649	1,187	2,136	3,381	4,699	15.4	22.0	33.2	44.2	53.1

表5: 1990–2030年各国城市人口数量及城市化率

Table 5: Urban Population and Urbanization by Country, 1990 – 2030

国家	城市人口 (千人)					城市化水平 (%)				
	1990	2000	2010	2020	2030	1990	2000	2010	2020	2030
黎巴嫩	2,472	3,244	3,712	4,065	4,374	83.1	86.0	87.2	88.6	90.0
马来西亚	9,014	14,424	20,146	25,128	28,999	49.8	62.0	72.2	78.5	82.2
马尔代夫	56	75	126	186	242	25.8	27.7	40.1	51.5	60.1
蒙古国	1,264	1,358	1,675	2,010	2,316	57.0	56.9	62.0	67.0	71.6
缅甸	10,092	12,956	16,990	22,570	28,545	24.7	27.8	33.6	40.7	48.1
尼泊尔	1,692	3,281	5,559	8,739	12,902	8.9	13.4	18.6	24.8	31.7
巴勒斯坦被占领土	1,462	2,267	3,269	4,447	5,810	67.9	72.0	74.1	76.6	79.4
阿曼	1,218	1,719	2,122	2,645	3,184	66.1	71.6	73.0	75.7	78.7
巴基斯坦	35,400	49,088	66,318	90,199	121,218	30.6	33.1	35.9	39.9	45.6
菲律宾	30,333	37,283	45,781	57,657	72,555	48.6	48.0	48.9	52.6	58.3
卡塔尔	431	586	1,445	1,679	1,891	92.2	94.9	95.8	96.5	96.9
韩国	31,740	36,967	40,235	42,362	43,086	73.8	79.6	83.0	85.6	87.7
沙特阿拉伯	12,451	16,615	21,541	26,617	31,516	76.6	79.8	82.1	84.2	86.2
新加坡	3,016	4,018	4,837	5,219	5,460	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
斯里兰卡	3,217	2,971	2,921	3,360	4,339	18.6	15.8	14.3	15.5	19.6
阿拉伯叙利亚共和国	6,224	8,577	12,545	15,948	19,976	48.9	51.9	55.7	60.2	65.4
塔吉克斯坦	1,679	1,635	1,862	2,364	3,121	31.7	26.5	26.3	28.0	32.5
泰国	16,675	19,417	23,142	27,800	33,624	29.4	31.1	34.0	38.9	45.8
东帝汶	154	198	329	538	848	20.8	24.3	28.1	33.2	39.9
土耳其	33,204	43,027	52,728	62,033	70,247	59.2	64.7	69.6	74.0	77.7
土库曼斯坦	1,653	2,062	2,562	3,175	3,793	45.1	45.8	49.5	54.6	60.4
阿拉伯联合酋长国	1,476	2,599	3,956	4,915	5,821	79.1	80.3	84.1	86.8	88.8
乌兹别克斯坦	8,241	9,273	10,075	11,789	14,500	40.2	37.4	36.2	37.8	42.7
越南	13,418	19,263	27,046	36,269	46,585	20.3	24.5	30.4	37.0	44.2
也门	2,577	4,776	7,714	12,082	17,844	20.9	26.3	31.8	38.2	45.3
欧洲										
阿尔巴尼亚	1,198	1,280	1,645	2,027	2,301	36.4	41.7	51.9	60.7	67.4
安道尔	50	61	76	85	96	94.7	92.4	88.0	84.9	85.1
奥地利	5,045	5,267	5,666	6,003	6,372	65.8	65.8	67.6	70.3	73.8
白俄罗斯	6,769	7,030	7,162	7,219	7,070	66.0	69.9	74.7	79.2	82.6
比利时	9,573	9,899	10,421	10,792	11,070	96.4	97.1	97.4	97.7	97.9
波斯尼亚和黑塞哥维那	1,691	1,597	1,828	2,028	2,170	39.2	43.2	48.6	55.2	61.7
保加利亚	5,854	5,516	5,357	5,215	5,012	66.4	68.9	71.5	74.3	77.5
诺曼底群岛	45	45	47	52	59	31.4	30.5	31.4	34.2	39.1
克罗地亚	2,441	2,504	2,546	2,657	2,781	54.0	55.6	57.7	61.5	66.5
捷克共和国	7,750	7,565	7,656	7,929	8,202	75.2	74.0	73.5	75.0	78.0
丹麦	4,361	4,540	4,761	4,923	5,058	84.8	85.1	86.9	88.6	90.1
爱沙尼亚	1,115	951	931	942	955	71.1	69.4	69.5	70.7	73.4
法罗群岛	14	17	20	23	26	30.6	36.3	40.3	42.2	46.6
芬兰	3,958	4,252	4,549	4,805	4,947	79.4	82.2	85.1	87.4	89.2
法国	42,095	45,466	53,398	58,267	61,043	74.1	76.9	85.3	89.7	91.8
德国	58,080	59,970	60,598	60,827	60,993	73.1	73.1	73.8	75.6	78.3

表5：1990–2030年各国城市人口数量及城市化率

Table 5: Urban Population and Urbanization by Country, 1990 – 2030

国家	城市人口 (千人)					城市化水平 (%)				
	1990	2000	2010	2020	2030	1990	2000	2010	2020	2030
直布罗陀	28	29	31	32	31	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
希腊	5,979	6,537	6,868	7,307	7,785	58.8	59.7	61.4	64.8	69.3
梵蒂冈	1	1	1	1	1	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
匈牙利	6,824	6,596	6,791	7,011	7,180	65.8	64.6	68.1	71.8	75.5
冰岛	231	260	308	349	372	90.8	92.4	93.4	94.3	95.0
爱尔兰	2,000	2,250	2,842	3,370	3,889	56.9	59.1	61.9	65.5	69.8
马恩岛	36	40	41	41	43	51.7	51.8	50.6	51.2	53.9
意大利	38,032	38,395	41,083	42,840	44,395	66.7	67.2	68.4	70.9	74.6
拉脱维亚	1,844	1,616	1,517	1,471	1,453	69.3	68.1	67.7	68.4	70.9
列支敦士登	5	5	5	6	7	16.9	15.1	14.3	15.0	18.0
立陶宛	2,499	2,345	2,181	2,096	2,080	67.6	67.0	67.0	68.5	71.5
卢森堡	309	366	419	480	547	80.9	83.8	85.2	87.4	89.1
马耳他	325	359	388	405	413	90.4	92.4	94.7	96.0	96.6
摩纳哥	29	32	33	34	35	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
黑山	282	387	384	394	417	48.0	58.5	61.5	62.4	65.7
荷兰	10,270	12,222	13,799	14,824	15,501	68.7	76.8	82.9	86.5	88.6
挪威	3,052	3,411	3,856	4,297	4,700	72.0	76.1	79.4	82.6	85.2
波兰	23,351	23,719	23,187	23,135	23,481	61.3	61.7	61.0	61.7	64.9
葡萄牙	4,782	5,563	6,515	7,148	7,585	47.9	54.4	60.7	66.4	71.4
摩尔多瓦共和国	2,041	1,828	1,679	1,833	1,938	46.8	44.6	47.0	54.2	60.9
罗马尼亚	12,350	11,734	12,177	12,839	13,296	53.2	53.0	57.5	63.0	68.2
俄罗斯联邦	108,670	107,582	102,702	100,892	99,153	73.4	73.4	73.2	74.5	76.9
圣马力诺	22	25	30	31	32	90.4	93.4	94.1	94.4	94.9
塞尔维亚	4,822	5,369	5,525	5,871	6,252	50.4	53.0	56.1	60.0	64.8
斯洛伐克	2,969	3,025	2,975	3,031	3,168	56.5	56.2	55.0	55.7	59.2
斯洛文尼亚	971	1,008	1,002	1,035	1,110	50.4	50.8	49.5	50.4	54.5
西班牙	29,266	30,707	35,073	38,542	40,774	75.4	76.3	77.4	79.4	81.9
瑞典	7,112	7,445	7,870	8,333	8,799	83.1	84.0	84.7	85.8	87.3
瑞士	4,914	5,268	5,591	5,922	6,336	73.2	73.3	73.6	75.2	77.8
马其顿	1,103	1,194	1,212	1,260	1,331	57.8	59.4	59.3	61.6	66.0
乌克兰	34,435	32,814	31,252	30,860	30,243	66.8	67.1	68.8	71.9	75.3
英联邦	44,726	46,331	49,295	53,001	56,901	78.1	78.7	79.6	81.4	83.7
拉丁美洲及加勒比海地区										
安圭拉岛	8	11	15	18	19	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
安提瓜和巴布达	22	25	27	32	40	35.4	32.1	30.3	32.5	38.4
阿根廷	28,268	33,291	37,572	41,554	44,726	87.0	90.1	92.4	93.8	94.6
阿鲁巴岛	32	42	50	54	59	50.3	46.7	46.9	48.8	52.5
巴哈马群岛	204	250	291	331	367	79.8	82.0	84.1	86.1	87.9
巴巴多斯	85	97	114	134	151	32.7	38.3	44.5	51.1	57.9
伯利兹	90	120	164	213	268	47.5	47.8	52.2	56.9	62.3
玻利维亚	3,707	5,143	6,675	8,265	9,799	55.6	61.8	66.5	71.0	75.2
巴西	110,565	141,416	169,098	187,104	197,874	73.9	81.2	86.5	89.5	91.1

表5: 1990–2030年各国城市人口数量及城市化率

Table 5: Urban Population and Urbanization by Country, 1990 – 2030

国家	城市人口 (千人)					城市化水平 (%)				
	1990	2000	2010	2020	2030	1990	2000	2010	2020	2030
英属维尔京群岛	6	8	10	11	14	37.8	39.4	41.0	45.2	51.6
开曼群岛	26	40	57	61	65	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
智利	10,984	13,252	15,251	16,958	18,247	83.3	85.9	89.0	91.0	92.3
哥伦比亚	22,670	28,666	34,758	40,800	46,357	68.3	72.1	75.1	78.0	81.0
哥斯达黎加	1,560	2,321	2,989	3,643	4,259	50.7	59.0	64.4	69.4	73.9
古巴	7,767	8,382	8,429	8,462	8,550	73.4	75.6	75.2	75.6	77.6
多米尼克	47	46	45	47	50	67.7	67.2	67.2	69.4	73.1
多米尼加共和国	4,072	5,452	7,074	8,560	9,793	55.2	61.7	69.2	74.8	78.8
厄瓜多尔	5,662	7,423	9,222	11,152	12,813	55.1	60.3	66.9	72.5	76.8
萨尔瓦多	2,624	3,503	3,983	4,583	5,287	49.2	58.9	64.3	69.3	73.7
福克兰群岛 (马尔维纳斯群岛)	2	2	2	2	3	74.2	67.6	73.6	78.2	81.6
法属圭亚那	87	124	177	229	288	74.5	75.1	76.4	78.6	81.4
格林纳达	32	37	41	48	55	33.4	35.9	39.3	44.5	51.2
瓜德罗普岛	381	422	460	476	485	98.6	98.4	98.4	98.5	98.6
危地马拉	3,664	5,068	7,111	9,893	13,153	41.1	45.1	49.5	54.7	60.6
圭亚那	222	217	218	233	265	29.6	28.7	28.6	31.3	37.2
海地	2,026	3,079	5,307	7,546	9,450	28.5	35.6	52.1	64.4	71.6
洪都拉斯	1,983	2,832	3,930	5,263	6,656	40.5	45.5	51.6	57.6	63.4
牙买加	1,169	1,330	1,420	1,521	1,660	49.4	51.8	52.0	53.7	57.8
马提尼克岛	310	345	362	370	376	86.3	89.7	89.0	89.1	90.0
墨西哥	59,566	74,372	86,113	96,558	105,300	71.4	74.7	77.8	80.7	83.3
蒙特塞拉特岛	1	1	1	1	1	12.5	11.0	14.3	16.9	21.6
荷属安的列斯群岛	163	163	187	199	200	85.6	90.2	93.2	94.7	95.5
尼加拉瓜	2,166	2,792	3,337	4,077	4,860	52.3	54.7	57.3	61.0	65.8
巴拿马	1,300	1,941	2,624	3,233	3,751	53.9	65.8	74.8	80.3	83.6
巴拉圭	2,069	2,960	3,972	5,051	6,102	48.7	55.3	61.5	67.1	71.9
秘鲁	15,004	18,994	22,688	26,389	29,902	68.9	73.0	76.9	80.3	83.0
波多黎各	2,546	3,614	3,949	4,112	4,178	72.2	94.6	98.8	99.5	99.6
圣基茨和尼维斯	14	15	17	21	26	34.6	32.8	32.4	35.4	41.6
圣露西亚	41	44	49	58	74	29.3	28.0	28.0	30.6	36.1
圣文森特和格林纳丁斯	44	49	54	60	68	41.4	45.2	49.3	54.6	60.7
苏里南	244	303	364	418	466	60.0	64.9	69.4	73.5	77.3
特立尼达和多巴哥	104	140	186	250	328	8.5	10.8	13.9	18.1	23.7
特克斯和凯科斯群岛	9	16	31	35	38	74.3	84.6	93.3	96.5	97.4
美属维尔京群岛	91	101	104	102	96	87.7	92.6	95.3	96.5	97.0
乌拉圭	2,767	3,033	3,119	3,264	3,382	89.0	91.3	92.5	93.4	94.3
(委内瑞拉玻利瓦尔共和国)	16,638	21,940	27,113	31,755	35,588	84.3	89.9	93.4	95.0	95.8
北美地区										
百慕大群岛	60	63	65	66	66	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
加拿大	21,214	24,389	27,309	30,426	33,680	76.6	79.5	80.6	82.0	84.0

表5：1990–2030年各国城市人口数量及城市化率

Table 5: Urban Population and Urbanization by Country, 1990 – 2030

国家	城市人口 (千人)					城市化水平 (%)				
	1990	2000	2010	2020	2030	1990	2000	2010	2020	2030
格陵兰岛	44	46	48	49	49	79.7	81.6	84.2	86.5	88.4
圣彼埃尔和密克隆岛	6	6	5	6	6	88.9	89.1	90.6	91.8	92.8
美国	191,914	227,651	261,375	293,732	321,698	75.3	79.1	82.3	84.9	87.0
大洋洲地区										
美国萨摩亚	38	51	64	76	87	80.9	88.8	93.0	94.8	95.6
澳大利亚	14,596	16,710	19,169	21,459	23,566	85.4	87.2	89.1	90.6	91.9
库克群岛	10	11	15	17	19	57.7	65.2	75.3	81.4	84.9
斐济	301	384	443	501	566	41.6	47.9	51.9	56.4	61.7
法属波利尼西亚	109	124	140	160	186	55.9	52.4	51.4	52.7	56.6
关岛	122	144	168	188	208	90.8	93.1	93.2	93.5	94.2
基里巴斯	25	36	44	54	67	35.0	43.0	43.9	46.5	51.7
马绍尔群岛	31	36	45	56	65	65.1	68.4	71.8	75.3	78.8
密克罗尼西亚	25	24	25	29	38	25.8	22.3	22.7	25.1	30.3
瑙鲁	9	10	10	11	11	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
新喀里多尼亚	102	127	146	169	200	59.5	59.2	57.4	58.5	62.7
新西兰	2,869	3,314	3,710	4,058	4,382	84.7	85.7	86.2	86.9	88.1
纽埃	1	1	1	1	1	30.9	33.1	37.5	43.0	49.4
北马里亚纳群岛	39	62	81	96	111	89.7	90.2	91.3	92.4	93.3
帕劳群岛	10	13	17	20	23	69.6	70.0	83.4	89.6	92.0
巴布亚新几内亚	619	711	863	1,194	1,828	15.0	13.2	12.5	14.1	18.2
皮特克恩	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
萨摩亚	34	39	36	38	46	21.2	22.0	20.2	20.5	24.0
所罗门群岛	43	65	99	152	230	13.7	15.7	18.6	23.0	29.2
托克劳群岛	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
汤加	21	23	24	28	35	22.7	23.0	23.4	25.6	30.4
图瓦卢	4	4	5	6	7	40.7	46.0	50.4	55.6	61.5
瓦努阿图	28	41	63	95	140	18.7	21.7	25.6	31.0	38.0
沃利斯及富图纳群岛	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

资料来源：联合国经济和社会事务部，人口处（2010），全球城市化前景：2009次修订版，联合国，纽约。

# 参考文献

## Bibliography

### A

ActiveUKChina (2012) *Business and economic distributions and clusters*, <http://www.activeukchina.com/business-environment/business-and-economic-distributions-and-clusters/>

Adebowale, B. A. (2011) *Industrial Clusters and Prosperity of Cities*, background paper for this Report.

Admassie, Y. (2011) *City Report on Addis Ababa*, Unpublished UN-Habitat background study for this Report.

Africa Economic Outlook (2012) *Macroeconomic Prospects*, <http://www.africaneconomicoutlook.org/en/outlook/forecast/>

African Economic Outlook (2011) *Mauritius*, <http://www.africaneconomicoutlook.org/en/countries/southern-africa/mauritius/>

African Economic Outlook (2012) *Progress in Infrastructure Developments*, [http://www.africaneconomicoutlook.org/en/outlook/trade\\_policies/progress-in-infrastructure-developments/](http://www.africaneconomicoutlook.org/en/outlook/trade_policies/progress-in-infrastructure-developments/)

Aker, J. C. and I. M. Mbiti (2010) 'Mobile telephones and economic development in Africa', *Journal of EconUN-Habitat Perspectives*, Vol. 24(3), pp. 207-232.

Al-Bassam, D. and J. Mouris (2011) *City Report on Dubai*, Unpublished UN-Habitat background study for this Report.

Al-Kubaisy, F. (2011) *City Report on Al-Muharrak*, Unpublished UN-Habitat background study for this Report.

Al-Rawashdeh, A. (2011) 'New Bus System Aims to Reduce Amman's traffic congestion', *Al-Shorfa.com*, January 26, [http://al-shorfa.com/en\\_GB/articles/meii/features/main/2011/01/26/feature-02](http://al-shorfa.com/en_GB/articles/meii/features/main/2011/01/26/feature-02)

Andrulis, D.P., H.M. Reid, L. M. Duchon (2004), *Quality of Life in the Nation's 100 Largest Cities and Their Suburbs: New and Continuing Challenges for Improving Health and Well-Being*, The Social and Health Landscape of Urban and Suburban America Report Series, USA.

Annez, P.C. and R. Buckley (2008) 'Urbanization and growth: Setting the context', in Spence M., P.C. Annez., and R. Buckley (eds.) *Urbanization and Growth*, Commission on Growth

and Development, World Bank, Washington DC.

Arimah, B. C. (2005) 'What Drives Infrastructure Spending in Cities of Developing Countries?', *Urban Studies*, Vol 42 (8), pp. 1345-1368.

Article 13 (2005) 'EcoCity: Johannesburg, South Africa', *CSR Best Practice*, [http://www.article13.com/A13\\_ContentList.asp](http://www.article13.com/A13_ContentList.asp)

Assaad, R. and F. Roudi-Fahimi (2007) *Youth in the Middle East and North Africa: Demographic opportunity or challenge?* Population Reference Bureau, Washington, DC.

Astroman (2011) *City Government and IBM Close Partnership to Make Rio de Janeiro a Smarter City*, January 3, <http://www.astroman.com.pl/index.php?mod=magazine&a=read&id=871>

Avelino, G., Brown, D. and Hunter, W. (2005) 'The Effects of Capital Mobility, Trade Openness and Democracy on Social Spending In Latin America, 1980-1999,' *American Journal of Political Science*, Vol. 49 (3), pp. 625-641.

Awuor-Hayanga, R. (2011) *City Report on Johannesburg*. Unpublished UN-Habitat background study for this Report.

Ayad, H. M. (2011) *City Report on Alexandria*. Unpublished UN-Habitat background study for this Report.

### B

Banco De España (2012) 'Indicadores del mercado de la vivienda', *Síntesis de Indicadores*, [http://www.bde.es/webbde/es/estadis/infoest/si\\_1\\_6.pdf](http://www.bde.es/webbde/es/estadis/infoest/si_1_6.pdf)

Barboza, D. (2010) 'Chinese City Has Many Buildings, but Few People', *New York Times*, October 19, <http://www.nytimes.com/2010/10/20/business/global/20ghost.html?adxnln=1&pagewanted=all&adxnlnx=1322738684-BC+hgnWy4oSrvl8FhgX3A>

Bateman, M. (2012) 'Medellin Emerges as a Latin American Trailblazer for Local Economic Growth', *The Guardian*, April 3, <http://www.guardian.co.uk/global-development/poverty-matters/2012/apr/03/medellin-trailblazer-local-economic-growth>

BBVA (2011) *Situación inmobiliaria México. Análisis económico*.

Julio 2011. Servicio de estudios económicos del BBVA, BBVA Research, [http://www.bbvaresearch.com/KETD/fbin/mult/1107\\_SituacionInmobiliariaMexico\\_20\\_tcm346-262669.pdf?ts=29112011](http://www.bbvaresearch.com/KETD/fbin/mult/1107_SituacionInmobiliariaMexico_20_tcm346-262669.pdf?ts=29112011)

Beijing Traffic Management Bureau (2010), Statistical Analysis on China's Vehicles and Drivers in the First Half of 2009, <http://www.bjtgl.gov.cn/publish/porta1/tab165/info12857.htm>

Belliappa, S.G. (2011) *City Report on Bangalore*. Unpublished UN-Habitat background study for this Report.

Beltran, I. and E. Velasquez (2012) 'Cohesion Social, Confianza y Seguridad en America Latina: Un estudio exploratorio', in *Violencia y Cohesion Social en America Latina*, Diaz, F. and P. Meller (ed.). CIEPLAN, Santiago de Chile.

Berman, H. J. (1983) *Law and Revolution: The formation of the Western Legal Tradition*, Harvard University Press, Cambridge, MA.

Bloom, D. E. and T. Khanna (2007) 'The Urban Revolution', *Finance & Development*, Vol. 44 (3).

Bloom, D. E., D. Canning, and G. Fink (2008) 'Urbanization and the Wealth of Nations', *Science*, Vol. 319, pp. 772-775.

Bourdieu, P. (ed.) (1993) *La Misère du monde*, Seuil, Paris.

Bourdieu, P. (2012) *Sur l'Etat - Cours au Collège de France 1989-1992*, Raisons d'Agir/Seuil, Paris.

Briney, A. (2009) *New Urbanism is Taking Planning to a New Level*, <http://geography.about.com/od/urbaneconomicgeography/a/newurbanism.htm>

British Broadcasting Corporation (2010) 'Audit shows 33,000 "ghost" houses in the Republic', *BBC NEWS*, October 21, <http://www.bbc.co.uk/news/world-europe-11596357>

British Broadcasting Corporation (2011) 'South Africa Gautrain opens Johannesburg-Pretoria route', *BBC News*, August 2, <http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-14371113>

Britto, T (2008) 'Brazil's Bolsa Familia: Understanding its Origins and Challenges', *Poverty in Focus*, Number 15, International Policy Centre for Inclusive Growth, Brasilia, pp. 6-7.

Buckley, R. and A. Kallergis (2011) *The Wealth of Cities and Equitable Growth*, background paper for this Report.

Buhigas, M. (2012), *Efficient Urban Planning and Management*, background paper for this Report.

Buyle-Bodin, Z., and C. Hermant-De Callatay (2011) *Urban Prosperity and Quality of Life in European cities - Beyond GDP*, Background paper prepared for this Report.

### C

Calafati, A. (2011) *The Economic Prosperity of European Cities*, Brussels, background paper produced for this Report.

Calderón, C. (2008) 'Infrastructure and growth in Africa', *Policy Research Working Paper 4914*, World Bank, Washington, DC.

Calderón, C. and L. Servén (2003) 'The Output Cost of Latin America's Infrastructure Gap,' in W. Easterly and L. Servén, Eds., *The Limits of Stabilization: Infrastructure, Public Deficits and Growth in Latin America*. pp. 95-118. Stanford University Press: Palo Alto and the World Bank: Washington D.C.

Canassa, H. (2008) 'São Paulo Traffic Jams Mean Lost Business, Stress, Helicopters', *Bloomberg*, July 14, <http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=newsarchive&sid=AWzOeXmLxgk>

Castellanos, G. (2011) *City Report on Santo Domingo*, Unpublished UN-Habitat background study for this Report.

Castells, M. (1996) *The Information Age: Economy, Society and Culture - Volume 1 - The Rise of the Network Society*, Blackwell, Oxford.

Centre for Livable Cities (2011) *City Report on Singapore*, Unpublished UN-Habitat background study for this Report.

Chan, E.H.W and E. H.K. Yung (2004) 'Is The Development Control Legal Framework Conducive to a Sustainable Dense Urban Development In Hong Kong?', *Habitat International*: 28. pp. 409-426.

Choguill, C. (1996) 'Ten steps to sustainable infrastructure', *Habitat*

- International*, Vol. 20(3), pp. 389–4044.
- Cities Alliance (2003) *2003 Annual Report*, Cities Alliance, Washington DC, [http://www.citiesalliance.org/sites/citiesalliance.org/files/Annual\\_Reports/03-annual-report.pdf](http://www.citiesalliance.org/sites/citiesalliance.org/files/Annual_Reports/03-annual-report.pdf)
- Cities Alliance (2006) *Guide to City Development Strategies: Improving Urban Performance*, Cities Alliance, Washington, D.C., [http://www.citiesalliance.org/ca/sites/citiesalliance.org/files/CA\\_Docs/resources/cds-guidelines/role\\_of\\_cities.pdf](http://www.citiesalliance.org/ca/sites/citiesalliance.org/files/CA_Docs/resources/cds-guidelines/role_of_cities.pdf)
- Cities Alliance, ICLEI and UNEP (2007) *Liveable Cities: The Benefits of Urban Environmental Planning. A Cities Alliance Study on Good Practices and Useful Tools*, Cities Alliance, Washington DC.
- City of Cape Town (2011) *Community Satisfaction Survey 2010/11*, <http://www.capetown.gov.za/en/Pages/CommunitySatisfactionSurvey201011.aspx>
- City of Dublin (2009) *Economic Development Action Plan for the Dublin Region*, [http://www.dublincity.ie/YourCouncil/CouncilPublications/Documents/Dublin\\_Region\\_Economic\\_Action\\_Plan\\_-\\_Lo\\_Res.pdf](http://www.dublincity.ie/YourCouncil/CouncilPublications/Documents/Dublin_Region_Economic_Action_Plan_-_Lo_Res.pdf)
- City of Toronto (n.d) *How Toronto Ranks*, [http://www.toronto.ca/progress/world\\_rankings.htm](http://www.toronto.ca/progress/world_rankings.htm)
- Clos, J. (2012) *Urbanization Challenges of the 21st Century*, Unpublished document, UN-Habitat, Nairobi.
- Cohen, M. (2012) *Reinventing the Future: Designing Urban 3.0*, Unpublished proposal for UN-Habitat Habitat 3 Summit.
- Commins, S. (2011) 'Urban fragility and security in Africa' In *Africa Security Brief*, Nr 12. Africa Center for Strategic Studies, Washington D.C.
- Cooper, M. (2010) 'Cities face tough choices as US slashes block grants program', *New York Times*, <http://www.nytimes.com/2011/12/22/us/cities-struggle-as-us-slashes-block-grants-program.html>
- Cooper, P. J. (2003) 'Why Dubai? Anatomy of a Business Success Story', *AMEInfo.com*, September 10, <http://www.ameinfo.com/28046.html>
- Costas, S. (2011) *Urban Tourism and Urban Change: Cities in a Global Economy*, New York, Routledge.
- Coyula, M. (2011) *City Report on Havana*, Unpublished UN-Habitat background study for this Report.
- Creedy, A., C. Zuidema, G. Porter, G. de Roo (2007) *Towards Cities and Towns. Guidance for Sustainable Urban Management*, EUROCIITIES.
- D**
- Davis, D. (2007) 'Urban Violence, Quality of Life, and the Future of Latin American Cities,' in Garland, A.M., M. Massoumi and B. A. Ruble (eds.) *Global Urban Poverty: Setting the Agenda*. Woodrow Wilson International Center for Scholars, Comparative Urban Studies Project, Washington D.C, pp. 57-87.
- de la Torre, A., P. Fajnzylbe, and J. Nash (2009) *Low Carbon, High Growth: Latin American Responses to Climate Change: An Overview*, World Bank, Washington, DC.
- Dickinson, E. (2011) 'GDP: A Brief History', *Foreign Policy*, January/February 2011, [http://www.foreignpolicy.com/articles/2011/01/02/gdp\\_a\\_brief\\_history](http://www.foreignpolicy.com/articles/2011/01/02/gdp_a_brief_history).
- Dong, B. and B. Torgler (2010) *The Consequences of Corruption: Evidence from China*, Center for Economics, Management and the Arts Working Paper No. 2010-06, <http://www.crema-research.ch/papers/2010-06.pdf>
- Durantón, G. and D. Puga (2004) 'Micro-foundations of urban agglomeration economies', in Henderson, V. and Thisse, J. (eds) *Handbook of Urban and Regional Economics*, vol. 4, North Holland, Amsterdam.
- Dzung, D. D. (2011) *City Report on Ho Chi Minh City*, Unpublished UN-Habitat background study for this Report.
- E**
- Earth Right Institute (2011), *Land Rights and Land Value Capture*, [http://www.earthrights.net/docs/long\\_form\\_brochure\\_lrlvc.html](http://www.earthrights.net/docs/long_form_brochure_lrlvc.html); UN-Habitat (2008), *Municipal financing and urban development*, UN-Habitat, Nairobi.
- Easterlin, R. A. (1973) 'Does Money Buy Happiness?' *The Public Interest* 30 (Winter): 3-10.
- Easterlin, R. A. (1974) 'Does Economic Growth Improve the Human Lot? Some Empirical Evidence', In David, P. A. and M. W. Reder (eds.) *Nations and Households in Economic Growth: Essays in Honor of Moses Abramowitz*, Academic Press, New York, pp. 89-125.
- Escribano, A., J.L. Guasch, and J. Pena (2008) *Impact of Infrastructure Constraints on Firm Productivity in Africa*, Africa Infrastructure Diagnostic Study Working Paper 9, World Bank, Washington, DC.
- ESCWA (2009) Transport for Sustainable Development in the Arab Region: Measures, Progress Achieved, Challenges and Policy Framework, United Nations, New York, <http://www.unclearn.org/sites/www.unclearn.org/files/unescwa14.pdf>
- European Commission (1998) *Sustainable Urban Development in the European Union: A Framework for Action*, Communication from the Commission, [http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/framework\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/framework_en.pdf)
- European Commission (2009) *Promoting Sustainable Urban Development in Europe: Achievements and Opportunities*. European Commission, Brussels.
- European Environment Agency (2009) *Ensuring quality of life in Europe's cities and towns: Tackling the environmental challenges driven by European and global change*, EEA Report 5/2009, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg.
- Eurostat (2008) 'Ageing Characterizes the Demographic Perspectives of the European societies', *Eurostat - Statistics in focus*, 72/2008, Author: Konstantinos Giannakouris. European Commission, Brussels.
- F**
- Fawaz, M. and N. Baghdadi (2011) *City Report on Beirut*, Unpublished UN-Habitat background study for this Report.
- Fay, M. and M. Morrison (2005) *Infrastructure in Latin America and the Caribbean: Recent Developments and Key Challenges*, World Bank, Washington, DC.
- Fernandes, E. (2007a) 'Implementing the Urban Reform Agenda in Brazil', *Environment & Urbanization*, Vol 19(1), pp. 177–189.
- Fernandes, E. (2007b) 'Constructing the 'Right to the City' in Brazil', *Social & Legal Studies*, Vol. 16(2), pp. 201–219.
- Fernandes, E. and M.M.M. Copello (2009) 'Law and Land Policy in Latin America: Shifting Paradigms and Possibilities for Action', *Land Lines*, Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge, MA.
- Fernandez, C. (2011) *City Report on Cape Verde*, Unpublished UN-Habitat background study for this Report.
- Fernandez, F.L. (2011) *City Report on Cebu*, Unpublished UN-Habitat background study for this Report.
- Fernández-Ardévol, M. (2010) 'Household access to mobile telephony in Latin America', in Sevansson, J. and G. Wicander (eds.) *Proceedings of the 2nd International Conference on M4D, Mobile Communication Technology for Development*, 10-11 November, Kampala, Uganda.
- Finaccess (2009) *Finaccess 2009 Survey Results*, <http://www.fsdkenya.org/finaccess/documents/09-06-10%20FinAccess%20FA09%20Report%20Contents.pdf>
- Flores, A. R. (2011) *City Report on Ciudad Del Este*. Unpublished UN-Habitat background study for this Report.
- Flyvbjerg, B. (1996) 'The Dark Side of Planning: Rationality and Realrationalität,' in Seymour, M., Mazza, L., and R. Burchell (eds.) *Explorations in Planning Theory*, Center for Urban Policy Research Press, New Brunswick, NJ. pp. 383–394.
- Foster, V., and C. Briceno-Garmendia (2010) *Africa's Infrastructure: A Time for Transformation*, World Bank, Washington DC.
- G**
- Gabara, N. (2008) 'South Africa Increases R&D spend', *SouthAfrica.info*, September 18, <http://www.southafrica.info/about/science/rnd-180908.htm#ixzz1wdPBQMvx>.
- Galiani, S., P. Gertler and E. Schargrodsky (2005) "Water for life: The Impact of the Privatization of Water Services on Child Mortality", *Journal of Political Economy*, Vol. 113 (1), pp. 83–120.
- Galimberti, L. D. (2011) *City Report on Lima*, Unpublished UN-Habitat background study for this Report.
- Gehl, J. (2010) *Cities for People*, Island Press, Washington DC.
- General Electric Power and Water (2010) *Africa's Largest Seawater Desalination Plant Eases Water Scarcity for City of Algiers, Algeria*,

- [http://www.gewater.com/pdf/Case%20Studies\\_Cust/Americas/English/CS1338EN.pdf](http://www.gewater.com/pdf/Case%20Studies_Cust/Americas/English/CS1338EN.pdf)
- Gewirth, A. (1996) *The Community of Rights*, Chicago: University of Chicago Press.
- GHK (2010) *Estimating green jobs in Bangladesh: A GHK report for the ILO*, [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_emp/---emp\\_ent/documents/publication/wcms\\_159433.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_ent/documents/publication/wcms_159433.pdf)
- Gidwani, V. and A. Baviskar (2011) 'Urban Commons,' *Economic and Political Weekly*, 46 (50), pp. 42–43.
- Glaeser, E. and C. Berry (2005) *The Divergence of Human Capital Levels across Cities*. Harvard Institute of Economic Research, Discussion Paper Number 2091, <http://post.economics.harvard.edu/hier/2005papers/2005list.html>
- Global Environmental Facility (2012) *What is GEF*, <http://www.thegef.org/gef/whatisgef>
- Gomes, L. (2012) 'Brazil's Labyrinth of Bureaucracy', *BBC News*, May 16, <http://www.bbc.co.uk/news/business-18020623>
- Gonzales, V. M. (2011) *City Report on Valparaiso*. Unpublished UN-Habitat background study for this Report.
- Goodman, J., M. Laube, and J. Schwenk (2006) "Curitiba's bus System is model for rapid transit", *Race, Poverty and Environment*, Winter 2005/2006, pp. 75–76.
- Government of Karnataka (2008) *Advantage Karnataka: The Gateway of Innovative Ideas*, [http://www.indianhcabuja.com/docs/events/Jun-07-08-2012/Advantage\\_Karnataka.pdf](http://www.indianhcabuja.com/docs/events/Jun-07-08-2012/Advantage_Karnataka.pdf)
- Government of Karnataka (2011) *Economic Survey of Karnataka 2010-II*, [http://www.planning.kar.nic.in/sites/planning.kar.nic.in/files/ES\\_Final\\_Printing\\_English\\_13-3-11\\_5.30.pdf](http://www.planning.kar.nic.in/sites/planning.kar.nic.in/files/ES_Final_Printing_English_13-3-11_5.30.pdf)
- Government of Karnataka (n.d) *Bangalore Urban: the Silicon Valley of India*, <http://advantagekarnataka.com/images/district-profiles/Bangalore-Urban-District-Profile.pdf>
- Government of Singapore (2010) *Singapore Budget 2010 - Towards an Advanced Economy: Superior Skills, Quality Jobs, Higher Incomes*, [http://www.mof.gov.sg/budget\\_2010/speech\\_toc/pd.html](http://www.mof.gov.sg/budget_2010/speech_toc/pd.html).
- Greater Bangalore Municipal Corporation (n.d) *Bengaluru City Profile*, <http://bbmp.gov.in/>
- GSM Association (2011a) *Africa Mobile Observatory 2011*, GSMA, London.
- GSM Association (2011b) *Asia Pacific Mobile Observatory 2011*, GSMA, London.
- GSM Association (2011c) *Latin American Mobile Observatory 2011*, GSMA, London.
- Gulf Talent (2007) *Dubai overtakes Cairo in traffic congestion*, June 2007, <http://www.gulftalent.com/home/Dubai-Overtakes-Cairo-in-Traffic-Congestion-Article-23.html>
- Gulyani, S. and E. M. Bassett (2007) 'Retrieving the baby from the bathwater: Slum upgrading in Sub-Saharan Africa', *Environment and Planning C*, 25, pp. 486–515.
- H**
- Habib, M. and L. Zurawicki, (2002) 'Corruption and foreign direct investment' *Journal of International Business Studies*, Vol. 33, pp. 291–307.
- Hailu, D. and F. V. Soares (2008) 'Cash transfers in Africa and Latin America: An overview', *Poverty in Focus*, Number 15, International Policy Centre for Inclusive Growth, Brasilia, pp. 3–5.
- Hamermesh, D. S. (1998) *Crime and the Timing of Work*, National Bureau of Economic Research Working Paper 6613, NBER, Boston.
- Hampwaye, G. and W. Nchito (2011) *City Report on Lusaka*, Unpublished UN-Habitat background study for this Report.
- Harris, C. (2008) "India Leads Developing Nations in Private Sector Investment", *Gridlines*, No.3, March 2008, <http://www.pppinindia.com/pdf/gridlines.pdf>
- Haworth, L.L. (1963) *The Good City*, Indiana University Press, Bloomington.
- Heller, P., K. N. Harilal and S. Chaudhuri (2007) 'Building local democracy: Evaluating the impact of decentralization in Kerala, India', *World Development*, Vol 35(4), pp. 626–648.
- Hess, D. and L. Winner (2006) *Enhancing Justice and Sustainability at Local Level: Affordable Policies for Urban Governments*, <http://www.davidjhess.org/PolicyPaper.pdf>
- Hidalgo, D. (2008) 'Why is TransMilenio still so special?', *The City Fix*, August 5, [http://www.thecityfix.com/blog/why-is-transmilenio-still-so-special/](http://thecityfix.com/blog/why-is-transmilenio-still-so-special/)
- Holcombe, R. G. (2012) 'Democracy and Prosperity', in Young, B. C. (ed.) *Institutional Economics and National Competitiveness*, Routledge, London.
- HPEC (2011) *Report on Indian Urban Infrastructure and Services*, National Institute of Urban Affairs, New Delhi.
- I**
- IIED (2009) 'What Role for Mayors in Good City Governance?' in *Environment & Urbanization*, Vol 21 (1), April 2009 Brief.
- IIHS (2011) *Urban India 2011: Evidence*, Brief for the India Urban Conference 2011: Evidence and Experience, Indian Institute for Human Settlements, New Delhi.
- ILO (2007) *Green jobs initiative in Burkina Faso: From waste to wages*, [http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/press-and-media-centre/insight/WCMS\\_084547/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/press-and-media-centre/insight/WCMS_084547/lang--en/index.htm)
- IMF (2011) *Regional Economic Outlook. Sub-Saharan Africa October 2011*, International Monetary Fund, Washington DC.
- INFONAVIT (2011a) *Síntesis INFONAVIT Nacional*, 7 de Julio, <http://portal.infonavit.org.mx/pdfs/110707.pdf>
- INFONAVIT (2011b) *Síntesis INFONAVIT Nacional*, 8 de Agosto. <http://portal.infonavit.org.mx/pdfs/110808.pdf>
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2010) *Censo 2010: população do Brasil é de 190.732.694 pessoas*, [http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia\\_visualiza.php?id\\_noticia=1766](http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia_visualiza.php?id_noticia=1766)
- International Labor Organization (2003) *Key Indicators of Labour Market*, Third Edition, International Labor Office, Genève.
- International Telecommunication Union (2010) *World Telecommunication/ICT Indicators Database*, <http://www.itu.int/ITU-D/ict/statistics/>
- Inurrieta Beruete, I. (2007) *Mercado de vivienda en alquiler en España: más vivienda social y más Mercado profesional*, documento de trabajo 113/2007, Laboratorio de alternativas (Fundación Alternativas).
- ISMU Foundation – Projects and Studies on Multiethnicity (2010), *The 16th Italian Report on Migrations 2010*, ISTAT, [www.istat.it/http://demo.istat.it/index\\_e.html](http://www.istat.it/http://demo.istat.it/index_e.html)
- J**
- Jackson T. (2009) *Prosperity without Growth: Economics for a Finite Planet*, Earthscan, London and New York.
- Jacobs, J. (1969) *The Economy of Cities*, Jonathan Cape, London.
- Jacobs, J. (1984) *Cities and the Wealth of Nations*, Random House, New York.
- Jaffe, E. (2012) 'Are Cities Losing it to States', in *The Atlantic Cities*, May 30, <http://www.theatlanticcities.com/politics/2012/05/are-us-cities-losing-power-states/2138>
- James, P.A., K. Deiglmeier and D. T. Miller (2008) 'Rediscovering Social Innovations', *Stanford Social Innovation Review*, [http://www.ssiireview.org/articles/entry/rediscovering\\_social\\_innovation/](http://www.ssiireview.org/articles/entry/rediscovering_social_innovation/)
- Jeddah Municipality (2009) *Jeddah Strategic Plan: Building our future, preserving our heritage and values*, <http://www.jeddah.gov.sa/Strategy/English/JSP/index.php>
- Jin, L. and Y. Liu (2011) *City Report on Shenzhen*, Unpublished UN-Habitat background study for this Report.
- K**
- Kalabamu, F. T. (2011) *City Report on Gaborone*. Unpublished UN-Habitat background study for this Report.
- Karim, S. S.A. (2011) *City Report on Basra*. Unpublished UN-Habitat background study for this Report.
- Karvinen, M. (2005) *Innovation and creativity strategies in Helsinki Metropolitan Area – reinvention of regional governance*, proceedings of the 41st ISOCaRP Congress 2005, Bilbao, Spain.
- Khattab, O. (2011) *City Report on Kuwait City*, Unpublished UN-Habitat background study for this Report.
- Kimmelman, M. (2012), 'A City Rises, Along With Its Hopes', *New York Times*, May 18, [http://www.nytimes.com/2012/05/20/arts/design/fighting-crime-with-architecture-in-medellin-colombia.html?\\_r=1&pagewanted=all](http://www.nytimes.com/2012/05/20/arts/design/fighting-crime-with-architecture-in-medellin-colombia.html?_r=1&pagewanted=all).
- Kitchen, R., J. Gleeson, K. Keaveney, and C. O'Callaghan (2010) *A Haunted Landscape: Housing and Ghost*

- Estates in Post-Celtic Tiger Ireland*, National Institute for Regional and Spatial Analysis (NIRSA) Working Paper 59, <http://www.nuim.ie/nirsa/research/documents/WP59-A-Haunted-Landscape.pdf>
- Kollock, P. (2010) 'Still Sitting in Beirut Traffic', *NOW Lebanon*, May 5 <http://www.nowlebanon.com/NewsArchiveDetails.aspx?ID=166121>
- Kothari, M. and S. Chaudhry (2009) *Taking the right to the city forward: Obstacles and promise*, background paper for this Report.
- Kratke, S. (2011) *The Creative Capital of Cities: Interactive Knowledge Creation and The Urbanization Economies of Innovation*, Wiley-Blackwell, Chichester.
- Kremzner, M. T. (1998) 'Managing Urban Land in China: The Emerging Legal Framework and its Role in Development', *Pacific Rim Law & Policy Journal*, Vol. 7 (3) pp. 611-655.
- Kumar, A. (2011) *Understanding the Emerging Role Of Motorcycles in African Cities: A Political Economy Perspective*, Sub-Saharan Africa Transport Policy Program Discussion Paper No. 13, World Bank, Washington, DC.
- Kumar, A., and F. Barrett (2008) *Stuck in Traffic: Urban Transport in Africa*, World Bank, Washington, DC.
- Kurtul, P. F. (2011) *City Report on Gaziantep*. Unpublished UN-Habitat background study for this Report.
- L**
- Lafferty, W.M and K. Eckerberg, (1998) *From the Earth Summit to Local Agenda 21: Working Towards Sustainable Development*, Earthscan, London.
- Lagos Metropolitan Transport Authority (n.d) *Bus Rapid Transit*, <http://www.lamata-ng.com/brrt.htm>
- Lall, R., R. Anand and A. Rastogi (2010) 'Developing Physical Infrastructure: A Comparative Perspective on the Experience Of China And India', in Gerhauer K., Iwasaki, Y. and V. B. Tulasidhar, (eds.) *Resurging Asian Giants*, Asian Development Bank, Manila, pp.57-114.
- Landry, C. (2000) *The Creative City*, Earthscan, London.
- Latin American Herald Tribune (2011) 'Cuban Capital Faces Worst Water Shortage in 50 Years', *Latin American Herald Tribune*, <http://laht.com/article.asp?ArticleId=391553&CategoryId=14510>
- Lennert, M. (2011) *Cities in Networks*, Unpublished background study for this Report.
- Leung, K. L. (2009) 'Reducing CO2 Emissions Through the Development of a Sustainable Urban Transportation System: The Trinidad Case Study', paper presented at the 45th ISOCARP Congress 2009.
- Lima Como Vamos (2010) *Lima Según sus Ciudadanos*, Observatorio Ciudadano, Informe de Percepción sobre la Calidad de Vida, Lima.
- Liu, Y. and Y. Wang (2011) *City Report on Chongqing*, Unpublished UN-Habitat background study for this Report.
- López, M. (2011) *Water Distribution as an Indicator of Social Inequality: The Case of Medellín, Colombia*, [http://www.centrodemetropole.org.br/static/uploads/marcela\\_1.pdf](http://www.centrodemetropole.org.br/static/uploads/marcela_1.pdf)
- López Moreno, E. (2010) *Addressing New Forms of Poverty and Exclusion*, World and European Sustainable Cities: Insights from EU Research, European Commission, Brussels.
- López, E. M. (2011), *New Urban Planning: Going Back to Basics*, Unpublished document, UN-Habitat, Nairobi.
- Lorentzen, J., T. Mugadza and S. Robinson (2010) *Innovation in South African City Regions: Can We Explain It?*, Georgia Institute of Technology, [http://smartech.gatech.edu/bitstream/handle/1853/35257/1238509150\\_JL.pdf?sequence=1](http://smartech.gatech.edu/bitstream/handle/1853/35257/1238509150_JL.pdf?sequence=1)
- Luoma, J., M. Sivak and S. Zielinski (2010) *The Future of Personal Transportation in Megacities of the World*, Transportation Research Institute, University of Michigan, Ann Arbor.
- Lupala, A. (2011) *City Report on Dar es Salaam*. Unpublished UN-Habitat background study for this Report.
- M**
- Maddison, A. (2001) *The World Economy: A Millennial Perspective*, Paris, OECD.
- Maia, J., T. Giordano, N. Kelder, G. Barden, M. Bodibe, P. Du Plooy, X. Jafa, D. Jarvis, E. Kruger-Cloete, G. Kuhn, R. Lepelle, L. Makaulule. K. Mosoma, S. Neoh, N. Netshitomboni, T. Ngozo, and J. Swanepoel, (2011) *Green Jobs: An Estimate Of The Direct Employment Potential Of A Greening South African Economy*. IDC/DBSA, Trade and Industrial Policy strategies.
- Mangin, D. (2004) *La Ville franchisée: Formes et structures de la ville contemporaine*, Editions de la Villette, Paris.
- Marshall, A. (1920) *Principles of Economics* (8th edition), Macmillan, London.
- Martinot, E., A. Chaurey, D. Lew, J. R. Moreira, and N. Wamukonya (2002) 'Renewable Energy Markets in Developing Countries', *Annual Review of Energy and Environment*, vol. 27, pp. 309-348.
- Mazembe, A. (2011) *City Report on Beira*. Unpublished UN-Habitat background study for this Report.
- McGuirk, J. (2012) Colombia's Architectural Tale of Two Cities, in *The Guardian*, April 11, <http://www.guardian.co.uk/artanddesign/2012/apr/11/colombia-architecture-bogota-medellin>
- McKinsey Global Institute (2009) *Preparing for China's Urban Billion*, McKinsey and Company.
- Mena, A. (2011) *City Report on Doha*, Unpublished UN-Habitat background study for this Report.
- Mendoza, I. R. (2011) *City Report on Panama City*, Unpublished UN-Habitat background study for this Report.
- Menski, W. (2006) *Comparative Law in a Global Context: The Legal Systems of Asia and Africa*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Mitlin, D., and S. Satterthwaite (1996) 'Sustainable Development and Cities', In Pugh, C. (ed.) *Sustainability, the Environment and Urbanisation*, Earthscan, London.
- Mohan, R. (2006) *Asia's Urban Century: Emerging Trends*, Key note address delivered at the Conference of Land and Policies and Urban Development, Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge, Massachusetts, June 5, <http://www.bis.org/review/r060705e.pdf>
- Morawczynski, O and Pickens, M (2009) *Poor People Using Mobile Financial Services: Observations on Customer Usage and Impact from M-PESA*. CGAP Brief, [http://www.cgap.org/gm/document/1.9.36723/BR\\_Poor\\_People\\_Using\\_Mobile\\_Financial\\_Services.pdf](http://www.cgap.org/gm/document/1.9.36723/BR_Poor_People_Using_Mobile_Financial_Services.pdf)
- Moser, C. O. N. and J. Holland (1997) 'Confronting Crisis in Chawama, Lusaka Zambia', *Household Responses to Poverty and Vulnerability*, Vol 4, Urban Programme Management Policy Paper 24, World Bank, Washington, DC.
- Mungai, C. (2012) 'East Africa Region's Economy Expands Amid Deepening Levels of Poverty and Malnutrition' in *The East African*, April 7, <http://www.theeastafrican.co.ke/>
- N**
- Ndegwa, S. N. (2002) 'Decentralization in Africa: A stocktaking survey', *Africa Region Working Paper Series No. 40*, World Bank: Washington, DC.
- Ni, P. (2011) *Driving factors of Prosperity: An Empirical Analysis Global Cities*, background paper for this Report.
- O**
- OECD (2001) *OECD Manual: Measuring Productivity: Measurement of Aggregate and Industry-Level Productivity Growth*, OECD Publishing, Paris.
- OECD (2006) *OECD Territorial Reviews Competitive Cities in the Global Economy*, OECD Publishing, Paris.
- OECD (2011) *Divided We Stand: Why Inequality Keeps Rising*, OECD Publishing, Paris.
- Olokesusi, F. (2011) *City Report on Accra*. Unpublished UN-Habitat background study for this Report.
- Omenya, A. (2011) *City Report on Nairobi*, Unpublished UN-Habitat background study for this Report.
- ONU-HÁBITAT (2012) *El estado de las ciudades de América Latina y el Caribe 2012*, ONU-HÁBITAT, Rio de Janeiro.
- ONU-HABITAT and SEDESOL (2011), *El Estado de las Ciudades de México*, ONU-HABITAT (Oficina Regional para América Latina y el Caribe), Rio de Janeiro.
- OSEC and Rainbow Unlimited GMBH (2010) *Opportunities in Infrastructure. A review of South and Southern Africa*, [http://www.osec.ch/en/filefield-private/files/6543/field\\_blog\\_public\\_files/7952](http://www.osec.ch/en/filefield-private/files/6543/field_blog_public_files/7952)
- Ostrom, E. (1990), *Governing the Commons: The Evolution of*

*Institutions for Collective Action*, Cambridge University Press, Cambridge (UK).

Oyelaran-Oyeyinka, B. and P.G. Sampath (2010) *Latecomer Development: Innovation and Knowledge for Economic Growth*, Routledge, London and New York.

Oyeyinka, B. O. (2012) 'Institutional capacity and policy for latecomer technology development', *International Journal of Technological Learning, Innovation and Development*, Vol. 5, (1/2), pp. 85–110.

## P

Pacific Institute (2011) *The World's Water Volume 7: The Biennial Report on Freshwater Resources*, Table 21, <http://www.worldwater.org/data.html>

Pacione, M. (2003) 'Urban Environmental Quality and Human Wellbeing: A Social Geographical Perspective', *Landscape and Urban Planning*, vol.65, pp.19–30.

Peacock, L. (2011) 'Future of jobs: Green Industry to Create Thousands of Roles', *The Telegraph*, September 15, <http://www.telegraph.co.uk/finance/jobs/8765695/Future-of-jobs-Green-industry-to-create-thousands-of-roles.html>

Peirce, N., and C. Johnson with F. Peters (2012) *America's Metro Regions Take Center Stage: 8 Reasons Why*, Citistates Group- Community Growth Education Foundation, Alexandria, Va.

Peirce, N.R., and C.W. Johnson with F. M. Peters (eds) (2008) *Century of the City: No Time to Lose*, The Rockefeller Foundation, New York.

Perez, F. (2011) *City Report on Guadajara*. Unpublished UN-Habitat background study for this Report.

Philip, J. T. (2009) 'Average Urban Teledensity Crosses 100% Mark', *The Economic Times*, December 12, [http://articles.economictimes.indiatimes.com/2009-12-12/news/28416388\\_1\\_cent-mark-mobile-connections-teledensity](http://articles.economictimes.indiatimes.com/2009-12-12/news/28416388_1_cent-mark-mobile-connections-teledensity)

Pierre, J. (2011) *The Politics of Urban Governance*, Palgrave Macmillan, Basingstoke.

PNUD (2010) *Abrir espacios a la seguridad ciudadana y al desarrollo humano Informe de Desarrollo Humano para America Central, IDHAC 2009-2010*, <http://hdr.undp.org/en/reports/regional/>

latinamericathecaribbean/Central\_America\_RHDR\_2009-10\_ES.pdf

Porter, M. (1998) 'Clusters and the new economics of competitiveness', *Harvard Business Review*, December.

Portney, K. E. and J.M. Berry (2011) *Civil Society and Sustainable Cities*, Paper prepared for the Princeton Conference on Environmental Politics: Research Frontiers in Comparative and International Environmental Politics, Niehaus Center for Globalization and Governance, Princeton University, December 2–3, 2011.

PricewaterhouseCoopers (2009) 'Global city GDP rankings 2008-2025' *PricewaterhouseCoopers UK Economic Outlook, November 2009*, London. <http://www.ukmediacentre.pwc.com/Media-Library/Global-city-GDP-rankings-2008-2025-61a.aspx>

PricewaterhouseCoopers (2010) *Cities of opportunities*, PricewaterhouseCoopers/ The Partnership for New York City Inc., <http://www.pwc.com/us/en/cities-of-opportunity/2011/pdfdownload.jhtml>

Pucher, J., N. Korattyswaropam, N. Mittal, and N. Ittyerah (2005) "Urban Transport Crisis in India", *Transport Policy*, Vol. 12, pp. 185–198.

Pucher, J., Z. Peng, N. Mittal, Y. Zhu, and N. Korattyswaroopam (2007) 'Urban Transport Trends and Policies in China and India: Impacts of Rapid Economic Growth', *Transport Reviews*, Vol. 27 (4), pp. 379–410.

## Q

Quantisoft (2012) *Municipal Opinion Surveys/Municipal Satisfaction Survey*, <http://www.quantisoft.com/Industries/Municipal.htm>

Quartly, J. (2010) 'Ordos rises from the grassland', *China Daily*, September 16, [http://www.chinadaily.com.cn/usa/2010-09/16/content\\_11313108.htm](http://www.chinadaily.com.cn/usa/2010-09/16/content_11313108.htm)

## R

Railway-technology.com (n.d) *Gautrain rapid rail link, South Africa*, <http://www.railway-technology.com/projects/gautrain/>

Raouf, M. A. (2009) 'Towards Sustainable Transportation', *Gulf News*, September 18, <http://gulfnnews.com/opinions/columnists/towards-sustainable-transportation-1.539872>

Reali, M. and S. Alli (2010) *The City of Diadema and the City Statute*, [http://www.citiesalliance.org/sites/citiesalliance.org/files/CA\\_Images/CityStatuteofBrazil\\_English\\_Ch3.pdf](http://www.citiesalliance.org/sites/citiesalliance.org/files/CA_Images/CityStatuteofBrazil_English_Ch3.pdf)

Redclift, M. (1996) *Wasted: Counting the Costs of Global Consumption*, Earthscan, London.

Regional Plan Association and America 2050 (2012) *Landscapes: Improving Conservation Practice in the Northeast Megaregion*, <http://www.rpa.org/northeastlandscapes/>

Roberts, B.H.(2011) *City Clusters and Prosperity*, Unpublished UN-Habitat background study for this Report.

Roudi-Fahimi, F., L. Creel and R. M. De Souza (2002) *Finding the Balance: Population and Water Scarcity in the Middle East and North Africa*, MENA Policy Brief, Population Reference Bureau, Washington, DC.

Rwanda Development Board (2012) *Doing Business 2012 report: Rwanda 3rd Easiest Place to Do Business in Africa and 2nd Five Year Top Global Reformer*, <http://gov.rw/Doing-Business-2012-report-Rwanda-3rd-easiest-place-to-do-business-in-Africa-and-2nd-five-year-top-global-reformer>

## S

Safar Zitoun, M. and A. Tabti-Talamali (2009) *La Mobilité Urbaine dans l'Agglomération d'Alger: Evolutions et Perspectives*, Plan Bleu, Algiers.

Safaricom (2010) *Annual Report & Group Accounts 2010*, <http://www.safaricom.com/>

Safaricom (2011) *Half- Year Results Presentation, 9th November*, <http://www.safaricom.co.ke/>

Sassen, S. (2006) *Territory, Authority, Rights: From Medieval to Global Assemblages*, Princeton University Press, Princeton.

Schiffères, S. (2007) 'Multinationals lead India's IT Revolution', *BBC News*, January 24, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/6288247.stm>

Schrank, D., T. Lomax, and B. Eisele (2011) *2011 Urban Mobility Report*, Texas Transportation Institute, <http://mobility.tamu.edu/ums/report/>

Scipes, K. (2006) 'Venezuela and South Africa: Redistributive Policies vs. Neo-Liberal Economic Policies', *Third World Traveler*, [http://www.thirdworldtraveler.com/Venezuela\\_](http://www.thirdworldtraveler.com/Venezuela_)

[page/Venez\\_SAFrica\\_EconPolicies.html](http://page/Venez_SAFrica_EconPolicies.html)

SEDESOL (2007) *Guía de Diseño del Espacio Público Seguro, Incluyente y Sustentable*. Secretaría de Desarrollo Social, México.

Sen, A.(1979) 'Issues in the Measurement of Poverty,' *Scandinavian Journal of Economics*, Wiley Blackwell, vol. 81(2), pp. 285-307.

Sen, A. (1999) *Development as Freedom*, Oxford University Press, Oxford.

Sen, A. K.(1999) 'Democracy as a Universal Value', *Journal of Democracy*, vol 10 (3), pp. 3–17.

SEPA and NBS (2006) *China Green National Accounting Study Report 2004*.

SET-DEV (2011) *Technological Responsibility: Guidelines For A Shared Governance Of The Processes of Socialisation of Scientific Research and Innovation, Within an Interconnected World*, <http://www.set-dev.eu/images/pdf/setdev-pg2110728?e6227e3a1ee01ab67932453dd186b586=fe92758461b428418da8873e8a9fc566>

Shabou, A., N. Soboh, K. Jalouka, and D. A. Thaib (2011) *City Report on Amman*. Unpublished UN-Habitat background study for this Report.

Shariff, O. (2007) 'Dubai Traffic Woes Inflict Losses of Dh4.6b a Year', *Gulf News*, December 13, <http://gulfnnews.com/business/shipping/dubai-traffic-woes-inflict-losses-of-dh4-6b-a-year-1.75892>

Sharma, S. (2005) 'Democracy, Good Governance, and Economic Development', *Taiwan Journal of Democracy*, Vol. 3 (1), pp. 29–62.

Shehayeb, D. (2008) 'Safety and Security in Public Space' in *International Report on Crime Prevention and Community Safety: Trends and Perspectives*, ICPC, Montreal, pp. 107–112

Shlomo, A, J.Parent, D. L. Civco, and A. M. Blei (2010) *The Persistent Decline in Urban Densities: Global and Historical Evidence of 'Sprawl'* (Working Paper), Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge (USA).

Shukla, A. (2012) 'India to create 100 million green jobs', *One World South Asia*, February 13, <http://southasia.oneworld.net/todayshadlines/india-to-create-100-million-green-jobs/?searchterm=100%20million%20green%20jobs>

- Simon, D., M. Fragkias, R. Leichenko, R. Sánchez-Rodríguez, K. Seto and B. Solecki (2011) *The Green Economy and the Prosperity of Cities*, background paper for this Report
- Smarzynska, B.K. and S.J. Wei (2000) *Corruption and the Composition of Foreign Direct Investment: Firm-Level Evidence*, World Bank Discussion Paper no. 2360, World Bank, Washington, DC.
- Soares, F. V., S. Soares, M. Medeiros, and R. G. Osório, (2006) *Cash transfer programmes in Brazil: Impacts on inequality and poverty*, International Policy Centre for Inclusive Growth working Paper No. 21, International Poverty Centre Brasilia
- Society for International Development (SID) (2012) *The State of East Africa Report 2012: Deepening Integration, Intensifying Challenges*, [http://www.sidint.net/docs/SoEAR2012\\_final.pdf](http://www.sidint.net/docs/SoEAR2012_final.pdf)
- Soja, E. W. (2010), *Seeking Spatial Justice*, University of Minnesota Press, Minneapolis.
- Spector, J. (2011) 'New York struggles to bridge \$80 billion chasm for infrastructure needs', *lohud.com*, September 25, <http://www.lohud.com/article/20110925/NEWS05/109250332/New-York-struggles-bridge-80-billion-chasm-infrastructure-needs>
- Spence, M., P. C. Annez, and R. Buckley (eds) (2008) *Urbanisation and Growth*, Commission on Growth and Development, World Bank, Washington DC.
- Spirou, C. (2011) *Urban Tourism and Urban Change: Cities in a Global Economy*, New York, Routledge.
- Stasavage, D. (2005) "Democracy and Education Spending in Africa," *American Journal of Political Science*, Vol. 49 (2), pp. 343–358.
- Statistics Canada (2001) *2001 Census Analysis Series - A profile of the Canadian population: Where we Live*, <http://prod.library.utoronto.ca:8090/datalib/codebooks/c/cc01/doc/article.pdf>
- Statistics Canada (2005), *The Rural and Small Town Canada*, Analysis Bulletin, Vol. 6, no. 3, <http://www.statcan.gc.ca/daily-quotidien/050531/dq050531b-eng.htm>
- Stiglitz, J.E., A. Sen, and J. P. Fitoussi (2009) *Report by the Commission on the Measurement of Economic Performance and Social Progress*, The Commission, Paris.
- Takechi, A. (2010) *Basrah Water Supply from viewpoint of Its Water Sources*, [http://www.waterforum.jp/jpn/iraq/doc/expert\\_meeting/session/4\\_2.pdf](http://www.waterforum.jp/jpn/iraq/doc/expert_meeting/session/4_2.pdf)
- Talen, E. (2012) *City Rules: How Regulations Affect Urban Form*, Island Press, Washington DC.
- Telecommunications and Regulatory Authority (2011) *UAE Telecommunications Sector Developments and Indicators, 2007–2010*, <http://www.tra.gov.ae>
- Teriman, S., T. Yigitcanlar, and S. Mayere (2010) 'Sustainable Urban Infrastructure Development in South East Asia: Evidence from Hong Kong, Kuala Lumpur and Singapore' in Yigitcanlar, T. (ed.) *Sustainable Urban and Regional Infrastructure Development: Technologies, Applications and Management*, IGI Global, Hershey, Pennsylvania.
- The CLEAR Network (2006) *Urban Planning and Smart Growth*, [http://www.clear.london.ca/Urban\\_Planning.html](http://www.clear.london.ca/Urban_Planning.html)
- The Economist (2004) *The World In 2005: Quality of Life Index*, [http://www.economist.com/media/pdf/QUALITY\\_OF\\_LIFE.pdf](http://www.economist.com/media/pdf/QUALITY_OF_LIFE.pdf)
- The Economist (2012) 'Business in Rwanda: Africa's Singapore?' *The Economist*, February 25, <http://www.economist.com/node/21548263>
- The Economist (2012) 'Jamaica at 50: On your marks, get set...oh', *The Economist*, July 21, <http://www.economist.com/node/21559348>
- Tierney, J. (2009) 'The Richer-Is-Greener Curve' *The New York Times*, April 20, <http://tierneylab.blogs.nytimes.com/2009/04/20/the-richer-is-greener-curve/>
- Toteng, E. (2008) 'The effects of water management frameworks and the role of domestic consumers on urban water consumption in Botswana', *Water International*, Vol. 33(4), pp. 475–487.
- Turok, I (2006) 'The Connection between Social Cohesion and City Competitiveness', in *OECD Territorial Reviews Competitive Cities in the Global Economy*, OECD publishing, Paris.
- Turok, I. (2011) *Urban Employment and the Prosperity of Cities*. Background paper prepared for this Report.
- Uddin, A. (2009) *Traffic Congestion in Indian Cities: Challenges of a Rising Power*, paper presented at the conference: Kyoto of the Cities, Naples, March 26-28, 2009.
- UNCED (1992) *Capacity Building: Agenda 21's definition* (Chapter 37), United Nations, New York.
- UNDP (2002) *Arab Human Development Report: Creating opportunities for Future Generations*, UNDP, New York.
- UNDP (2009) *Arab Human Development Report: Challenges to Human Security in the Arab Countries*, UNDP, New York.
- UNDP (2010) *The Real Wealth of Nations: Pathways to Human Development*. New York, UNDP.
- UNEP (1996) *Taking Action: Environmental Guide for You and Your Community*, UNEP, Nairobi.
- UNEP (2008) *UNEP Background Paper on Green Jobs*, UNEP, Nairobi.
- UNEP (2009) *Global Green New Deal*, UNEP Policy Brief, [http://www.unep.org/pdf/A\\_Global\\_Green\\_New\\_Deal\\_Policy\\_Brief.pdf](http://www.unep.org/pdf/A_Global_Green_New_Deal_Policy_Brief.pdf)
- UNEP (2011a) *Renewable Energy: Investing in Energy and Resource efficiency*, [http://www.unep.org/greeneconomy/Portals/88/documents/ger/GER\\_6\\_RenewableEnergy.pdf](http://www.unep.org/greeneconomy/Portals/88/documents/ger/GER_6_RenewableEnergy.pdf)
- UNEP, (2011b) *Towards a Green Economy: Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication: A synthesis for Policy Makers*, <http://www.unep/greeneconomy>
- UNEP, ILO, IOE and ITUC (2008) *Green Jobs: Towards Decent Work in a Sustainable, Low-Carbon World*, UNEP, Nairobi.
- UN-Habitat (2003) *The Challenge of Slums: Global Report on Human Settlements 2003*, Earthscan, London.
- UN-Habitat (2004) *State of the World's Cities 2004/05: Globalization and Urban Culture*, Earthscan, London.
- UN-Habitat (2006) *State of the World's Cities 2006/2007: The Millennium Development Goals and Urban Sustainability*, Earthscan, London.
- UN-Habitat (2007) *Enhancing Urban Safety and Security: Global Report on Human Settlements 2007*, Earthscan, London.
- UN-Habitat (2008) *State of the World's Cities Report 2008/09: Harmonious Cities*, Earthscan, London.
- UN-Habitat (2010a) *State of the World's Cities 2010/2011: Bridging the Urban Divide*, Earthscan, London.
- UN-Habitat (2010b) *The State of African Cities 2010: Governance Inequality and Urban Land Markets*, UN-Habitat, Nairobi.
- UN-Habitat (2010c) 'Scaling New Heights: New Ideas in Urban Planning', *Urban World*, Vol. 1, Issue, 4, October. Nairobi.
- UN-Habitat (2011a) *Cities and Climate Change: Policy Directions*, Abridged edition, Earthscan, London.
- UN-Habitat (2011b) *Cities and Climate Change: Global Report on Human Settlements 2011*, Earthscan, London.
- UN-Habitat (2011c) 'Cairo: A City in Transition', *Cities and Citizens Series- Bridging the Urban Divide*, The American University in Cairo / UN-Habitat, Nairobi.
- UN-Habitat (2012) *Decentralization in Iraq: Challenges and Solutions for Federal and Local Governments*, UN-Habitat, Nairobi.
- UN-Habitat (2012) *The State of Arab Cities 2012: Challenges of Urban Transition*, UN-Habitat, Nairobi.
- UN-Habitat and UNESCAP (2009) *Urban Safety and Poverty in Asia and the Pacific: Key findings from sub-regional studies on South Asia, South-East Asia and the Pacific*, UNON, Nairobi.
- UN-Habitat and ESCAP (2010) *The State of Asian Cities 2010/11*, Fukuoka, Japan.
- UNICEF (2010) *Understanding Urban Inequalities in Bangladesh: A Prerequisite for Achieving Vision 2021*, UNICEF Bangladesh, Dhaka.
- UNIDO (2008) *Public Goods for Economic Development*, UNIDO, Vienna.
- United Nations (1992) *Agenda 21: Programme of Action for Sustainable Development*, United Nations, New York.
- United Nations (1999) *The World at Six Billion*, United Nations Department of Economic and Social Affairs, Population Division, New York.
- United Nations (2010a) *World Economic and Social Survey 2010:*

*Retooling Global Development*, United Nation (DESA), New York.

United Nations (2010b) *World Population Policies 2009*, United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, New York.

United Nations General Assembly (2011) *Accelerating progress towards the Millennium Development Goals: options for sustained and inclusive growth and issues for advancing the United Nations development agenda beyond 2015*, Annual report of the Secretary-General (A/66/126), July 2011.

United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2012). *World Urbanization Prospects: The 2011 Revision*, CD-ROM Edition.

UNODC (2004) *The Global Programme against Corruption: UN Anti-Corruption Toolkit*, 3rd edition, United Nations Office on Drugs and Crime, Vienna.

UNODC (2005) *Crime and Development in Africa*, [http://www.unodc.org/pdf/African\\_report.pdf](http://www.unodc.org/pdf/African_report.pdf)

Urán, H. B. (2011) *City Report on Medellín*, Unpublished UN-Habitat background study for this Report.

Urban Age (2009) *Cities and Social Equity: Inequality, Territory and Urban Form*, Summary report, [http://downloads0.cloud.isecities.net/downloads/2009/09/SouthAmericaReport/CSE\\_Summary\\_Report.pdf](http://downloads0.cloud.isecities.net/downloads/2009/09/SouthAmericaReport/CSE_Summary_Report.pdf)

U.S. Census Bureau (n.d.) *U.S. Census Bureau: State and County QuickFacts*, <http://quickfacts.census.gov/qfd/index.html>

U.S. Department of Commerce (2011) 'Residential Vacancies and Homeownership in the Third Quarter 2011', *U.S. Census Bureau News*, <http://www.census.gov/hhes/www/housing/hvs/qtr311/files/q311press.pdf>

V Vassalli, C. P. and M. Y. Sánchez (2009) 'Producción Masiva De Vivienda En Ciudad De México: Dos Políticas En Debate', *Centro-h, Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos*, No. 3, pp. 15–26.

Vaughan, P. (2010) *The growth of Mobile Money Transfer Service: The Case of M-PESA*, <http://aitec.usp.net/>

Vejella, S. (2011) *City Report on Hyderabad*, Unpublished UN-Habitat background study for this Report.

Venables, A. J. (2010) 'Economic geography and African development', *Papers in Regional Science*, Vol. 89(3).

Veolia Environnement (2010) *Villes à Vivre 2010*, Observatoire Veolia des Modes de Vie Urbains, Paris.

Viana, I. (2011) *City Report on Montevideo*, Unpublished UN-Habitat background study for this Report.

Vicentini, V. L. (2010) 'Lessons from urban transport in Latin America and the Caribbean', Presentation at the *2010 ADB Transport Forum*, May 25–27, Manila.

Vienna City Administration (n.d) *Vienna Charter. Shaping the Future Together*, <http://www.wien.gv.at/english/living-working/vienna-charter.html>

W Waldman, S. R. (2012) 'Zoning Laws and Property Rights', in *The Berkeley Daily Planet*, March 27, <http://www.berkeleydailyplanet.com/issue/2012-03-27/article/39504?headline=Zoning-Laws-and-Property-Rights--By-Steve-Randy-Waldman>

WCED (World Commission on Environment and Development) (1987) *Our Common Future*, Oxford University Press, Oxford.

Wei, S.J. (2000) 'How Taxing is Corruption on International Investors' *Review of Economics and Statistics*, Vol. 82, pp. 1–11

World Bank (2002) *Cities on the Move: A World Bank Urban Transport Strategy Review*, World Bank, Washington, DC.

World Bank (2005) *World Development Report 2006: Equity and Development*, Oxford University Press, New York.

World Bank (2006) *Where is the Wealth of Nations? Measuring Capital for the 21st Century*, World Bank, Washington DC.

World Bank (2009a) *World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography*, World Bank, Washington, DC.

World Bank (2009b) *Getting People and Traffic Moving Again in Lagos*, <http://www.worldbank.org/>

World Bank (2010) *Kenya Economic Update: Kenya at the Tipping Point? with a special focus on the ICT Revolution and Mobile Money*, December 2010 Edition No.3, <http://siteresources.worldbank.org/>

KENYAEXTN/Resources/KEU-Dec\_2010\_with\_cover\_e-version.pdf

World Bank (2011) *World Development Indicators*, World Bank: Washington, DC.

World Bank (2012) *Doing Business 2012: Doing Business in a More Transparent*, World Bank, Washington, DC.

World Bank (2012) *World Bank Data: World Development Indicators & Global Development Finance*, Online database last updated July 9 2012, <http://data.worldbank.org>

World Bank and International Finance Corporation (2011) *Doing Business 2012: Doing Business in a More Transparent World*, World Bank, Washington DC.

World Values Survey (2011) *Values That Change the World*, [http://www.worldvaluessurvey.org/wvs/articles/folder\\_published/article\\_base\\_110/files/WVsbrochure6-2008\\_11.pdf](http://www.worldvaluessurvey.org/wvs/articles/folder_published/article_base_110/files/WVsbrochure6-2008_11.pdf)

Y Yerro, A. P. (2011) *City Report on Fort-De-France*. Unpublished UN-Habitat background study for this Report.

Yu, S. (2011) 'Why Roubini May be Wrong on China's Property Doom' *Financial Times*. May 12, <http://blogs.ft.com/beyond-brics/2011/05/12/why-roubini-may-be-wrong-on-china%E2%80%99s-property-doom/#axzz1mXDFChfj>

Z Zaidi, S.S.H. (2011) *City Report on Lahore*. Unpublished UN-Habitat background study for this Report.

# 译后记



克洛斯新任人居署执行主席，之前他是巴塞罗那的市长。巴塞罗那所在的西班牙、欧洲、甚至欧美都在 2008 年全球金融危机之后不能自拔，中国在“四万亿计划”之后亦不能置身事外。与此同时，2008 年哥本哈根国际气候会议也令这种危机雪上加霜，之前对生态技术、低碳经济投入巨大的西方国家和城市都推翻了之前的承诺。处在危机漩涡之中的《世界城市状况报告 2012/2013 城市的繁荣》的推出，一改之前城市面貌中的灰霾景象，将城市视作繁荣之所。

报告提出“繁荣”的概念，并从五个方面促进城市繁荣，按照重要性顺序依次是：生产力、基础设施、生活质量、公平、环境可持续。一个城市的可持续发展是方方面面的，不同国家、不同地区的人因为身处的环境不同，对不同维度重要性的感知不尽相同。由于处于危机与衰退之中，生产力在本报告中作为最重要的维度，而环境作为排名第五的维度。由此揭示出，城市可持续发展是个动态的框架，置于不同的时代、不同的境遇下，总会生发出不尽相同的诉求。但是只有这个五个维度相互平衡，没有一个维度断裂、抑或过度膨胀撕裂，城市发展才能处在一个可掌握的方向中，实现持续的繁荣。

报告将规划与设计的创新和法律与制度的赋权作为推动城市持续繁荣的两个核心途径。从 20 世纪 80 年代和 90 年代以来，现代城市规划的缺憾引发了激烈的变革，城市规

划努力试图走出综合性规划、自上而下的决策过程和规制范围过大的怪圈，并采用了“战略规划”和“行动规划(GTD)”等更加实用主义、渐进式的方法。然而，许多“战略规划”和“行动规划”因为过多从企业家视角出发，仅仅关注城市经济繁荣，以超尺度的建筑设计和大型开发为主要手段，忽略了繁荣的其他维度，使得短暂的繁荣不可持续。基于此，联合国人居署提出了建立于新价值体系之上的城市规划再振兴的概念，重新定位，重建信心。

这一切，都为城市规划提出了新的命题，在狂热之后进行冷思考，代表公众群体的利益，为城市持续繁荣而规划。

A handwritten signature in black ink, appearing to read '吴志强' (Wu Zhiqiang).

吴志强

联合国教科文组织—国际建协世界建筑教育委员会委员

# 世界城市 状况报告 2012/2013

## 城市的繁荣

城市是繁荣的家园；是人类能够满足基本需求、获取必要公共物品的地方；也是实现理想和抱负，达到物质和非物质的生活目标，得到满足和幸福的地方。城市正是繁荣的前景和集体福祉都能得以提升的场所。

然而，当繁荣只能被某些群体获得，只被用于实现个人的利益，或只是少数人为追求经济利益而损害大部分人利益的借口时，城市就成了人民为争取共同的繁荣而奋斗的战场。2011年下半年，当人们聚集在开罗塔利尔广场、马德里太阳门广场、伦敦圣保罗大教堂以及纽约祖科蒂公园前时，他们不仅是在要求更多的平等和包容，他们也在呼吁让社会的所有阶层都能共享繁荣。

本版《世界城市状况报告》要揭示的是，“所有人的繁荣”目前仅狭隘地聚焦于经济增长。联合国人居署提出了一个全新的视角，超越了单一的经济重心，而包括了其他的重要维度，如生活质量、充足的基础设施、平等和环境可持续。报告还推出了一个新工具——城市繁荣指数，以及“繁荣之轮”概念矩阵，二者都可为决策者制定清晰的干预政策提供建议。

报告呼吁城市应该为所有民众强化公共领域，扩大公共物品供应，巩固“公地”权利，以此作为扩大繁荣的手段。这正是为了应对目前已被观察到的不良趋势，如繁荣飞地上对公共物品和公地的封锁和限制，以及以不可持续的方式将其耗尽。

报告绘制了通往新型城市——21世纪城市，以人为本的“好”城市——的政策步骤。这样的城市能够结合繁荣的所有有形和无形的方面，并在此过程中摆脱上一个世纪的城市所具有的低效率、不可持续的形式和功能。因此，在确保城市规划、法律、法规和体制框架能够成为繁荣和福祉的工具这一方面，人居署起到了重要的作用。



建工出版社微信

责任编辑：郑淮兵 王晓迪

ISBN 978-7-112-17306-8



9 787112 173068 >

(26086)