

化,这就要求城镇对环境的变化应有足够的应变能力,这也正是城镇竞争力理论的优势所在。而传统城镇定位理论由于锁定了城镇定位目标,城镇对内外环境变化的适应力明显减弱、不稳定性增强,从而容易陷入比较优势的陷阱。

(2) 共性 两者最终都是为了实现城镇的可持续发展,只是适应的背景条件和采取的战略途径不同而已。目前,我国城镇正处于体制转轨的关键时期,城镇的开放力度进一步扩大,各城镇都试图努力超越自己过去的成功经验和发展历程,在开放而又多变的市场环境中,充分运用城镇竞争力理论来补充和完善传统城镇定位理论,对促进和指导城镇的综合协调发展将更为有利。

三、传统城镇定位理论的修正与新型城镇定位理论模型的构建

在经济全球化的大背景下,以城镇为中心组织、带动、服务于区域与整个社会已是明显的时代特征。目前全球范围内城镇与城镇之间的差距越来越大,只有少数城镇可以成为国际经济中心的城镇,成为城镇体系中的协调控制中心^[3]。我国是一个发展中国家,其城镇与发达国家或地区的城镇相比仍有很大差距,如果继续沿用传统城镇定位理论来指导现代城镇的发展,只能加大我国城镇与世界发达国家和地区城镇发展的差距,最终导致城镇的衰退,因而引进城镇竞争力理论对传统城镇定位理论进行修正已是城镇发展的时代要求。

修正传统城镇定位理论,关键是要分析以下两个核心问题。一是分析城镇发展基础、比较优势、竞争优势和竞争力之间的关系。对这几个关系的正确认识是把握城镇战略及其目标定位的前提。一般而言,城镇发展基础是形成比较优势的前提,竞争优势是以比较优势的充分发挥为基础的;竞争力则是竞争优势在市场及经济方面的现实体现,二者在时

间上不一致,若设 S_t 为 t 时刻竞争优势, X_{t-1} 、 Y_{t-1} 分别代表前一时刻的竞争力和竞争力之外的其它因素,则 $S_t = F_t(X_{t-1}, Y_{t-1})$ 。竞争优势向竞争力的转化,与 t 时刻的许多因素、机遇相关,存在一个协调管理问题。同时竞争力又是作为城镇发展的一种结果,是用以检验城镇定位是否科学的依据^[4]。二是城镇定位的步骤和程序:是基于城镇发展基础与资源识别的基础上进行城镇定位;还是在系统分析内外环境条件,尤其是城镇内部因素,以比较优势为前提,在资源充分整合的基础上挖掘城镇独特的不易模仿的竞争能力,并以此竞争能力的充分发挥进行城镇定位。显然,前者是传统城镇定位理论惯用的简单程序,后者才真正揭开了城镇定位的几个核心环节及重要内容。通过以上分析,我们可以构建新型城镇定位理论模型(见图1)。

模型显示,城镇资源识别、城镇发展基础及外部环境条件是城镇定位的基础,比较优势向竞争优势的转化和由竞争优势造就竞争力是能否实现城镇战略目标的核心和关键,而战略选择和支持体系则是实现这一转化的关键手段和必要保障。同时,通过对新型城镇定位理论模型的认识,可以看出,城镇战略目标(定位)也是一个连续不断的过程,其随城镇所面临的内外因素的变化而改变,城镇自身也在这种变化过程中实现经济结构的调整;只是经济结构调整的成功、快速与否主要取决于城镇组织应变能力和城镇新一轮战略资源、核心能力的强弱。

参考文献

- [1] 仇保兴. 城市定位理论与城市核心竞争力. 城市规划, 2002, (7): 12
- [2] 连明玉编. 学习型城市. 北京: 中国时代经济出版社, 2003
- [3] 袁瑞娟. 中国城市竞争力问题研究综述. 经济学动态, 2003, (1): 48
- [4] 包国宪. 区域战略管理与区域竞争优势. 兰州大学博士学位论文, 2003 (责任编辑 王宏章)

科技动态

伦敦采用缓解交通拥堵的新办法、新技术

据 2003 年 11 月 8 日英国《新科学家》报道:为了缓解城市交通拥堵,伦敦已采取对开入市中心的车辆收费的办法。

交通拥堵的现象在世界上普遍存在,越来越多的车拥挤在公路上,造成公交车的运行很不准时,结果使越来越多的人选择开私车,这就使交通更加陷入了一种恶性循环。我国也处在这种恶性循环之中,尤其是大城市堵车现象越来越严重。

伦敦的办法是规定每天上午 7 点到下午 6:30 之间进入伦敦收费带的车辆必须统一支付 5 英镑的费用。在交费时他们的车牌就会被记录下来。方法是用城市中心周围的摄像机锁定进入收费区的车牌号,并识别出各个车辆的号码,如果在 1 天中没有按规定交费就会被罚款。

但是随着收费区的扩大,产生了逃避交费的问题,造成了收费点的交通混乱。针对此,英国纽卡斯尔大学的电

子自动收费专家菲尔·布莱斯说,在交费方式上有几种有发展潜力的技术,可使交费变得灵活多样。

一种办法是,当车辆通过路边的信号灯时,可通过车内的无线发射接收器接收 6.5 千兆赫的微波信号,启动智能卡自动地从司机交费账号中扣除费用。

另一种选择就是使用 GPS 卫星定位系统跟踪车子。这一系统已在瑞士使用,用来收取重型卡车的通行费。

还有一个好的建议是通过使用第三代手机网络,在 15 米内确定用户位置并向其收费。

收费已经使伦敦市中心车流产生了戏剧性变化。现在每天只有不到 50 000 辆的车子进入伦敦市中心,降低了 16% 的车流量,车速也比以前快了 14%。因此交通变得自由通畅,公车的堵塞减少了 60%,变得准时了。伦敦还将所收的进入市中心的费用再投资到公共交通和扩建道路上。现在许多城市都已打算采纳向进入市中心车辆收费的办法。

(刘先曙)