

基于“五结合”理论的高铁新城规划创新实践

——深圳新摩尔公司服务长沙东部新城十年经验研究

Based on the “Five-Integration” Theory: Innovative Practice in High-Speed Rail New Town Planning ——A Ten-Year Empirical Study of Shenzhen New Mall Company’s Service to the Eastern New Town of Changsha

杨宝民¹, 朱昌宏² | Baomin yang¹, changhong Zhu²

(1. 深圳市新摩尔商业管理公司, 深圳 广东 610065; 2. 广州城市勘察设计院, 广州 广东 200444)

(1. NewMall Business Management Limited, Shenzhen, Guangdong 518001; 2 Guangzhou Urban Survey and Design Research Institute, Guangzhou 510030)

DOI:

摘要: 针对我国高铁新城开发中普遍存在的产城脱节、生态缺失、文脉断裂等问题, 深圳新摩尔商业管理公司在 2009-2017 年服务长沙高铁东部新城的连续性规划实践中, 系统构建了“城市规划、产业规划、商业规划、旅游规划与城市主题文化”五结合的方法论体系。本文以该实践为研究对象, 系统阐述新摩尔公司如何通过生态优先、文化引领、产业协同的规划创新, 将黄兴镇 48 平方公里区域打造为产城融合的现代服务业高地。研究证实, 该方法论有效规避了传统新城开发风险, 为高铁新城高质量发展提供了可复制的实践范式。
关键词: 高铁新城; 五结合规划; 生态优先; 城市主题文化; 深圳新摩尔公司

Abstract: In response to the prevalent issues of disconnect between industry and city, ecological deficiency, and cultural discontinuity in China’s high-speed rail new town development, Shenzhen New Mall Commercial Management Company systematically constructed a methodological framework of “Five-Integration” —integrating urban planning, industrial planning, commercial planning, tourism planning, and urban thematic culture—through its continuous planning practice serving the eastern new town of Changsha High-Speed Rail from 2009 to 2017. This paper takes this practice as the research object, systematically elaborating how New Mall Company, through planning innovations prioritizing ecology, leading with culture, and coordinating

作者简介: 杨宝民 深圳市新摩尔商业管理公司总经理, 清华大学商业地产总裁班授课专家, 大连海洋大学一带一路研究院 2021-2024 年特聘教授
朱昌宏 广州城市勘察设计院二所所长 博士

industries, transformed the 48-square-kilometer Huangxing Town area into a highland of modern service industries with integrated industry-city development. The study confirms that this methodology effectively avoids risks associated with traditional new town development and provides a replicable practical paradigm for high-quality development of high-speed rail new towns.

Keywords: High-speed rail new town; Five-integration planning; Ecology priority; Urban thematic culture; Shenzhen New Mall Company.

一、引言

中国高铁网络的快速扩张催生了大批高铁新城, 但粗放式开发导致诸多弊端: 规划朝令夕改、产业空心化、生态基底破坏、“千城一面”现象突出。部分地方政府将新城建设异化为政绩工程, 盲目上马项目, 造成财政亏空与社会矛盾。2010 年前后, 多地高铁新城陷入停滞, 凸显传统“房地产驱动”模式的不可持续性。

深圳市新摩尔商业管理公司(简称深圳新摩尔公司)自 2008 年起, 率先提出“三结合”规划理论(城市规划+商业规划+旅游规划), 并在持续服务长沙高铁东部新城(黄兴镇)过程中迭代完善, 最终形成产业为核心的“五结合”方法论体系。本研究基于深圳新摩尔公司 2009-2025 年的完整服务历程, 系统总结其规划创新经验, 为高铁新城开发提供实践参考。

二、理论演进: 从 TOD 到“五结合”的本土化创新

(一) TOD 理论的实践启示

彼得·卡尔索尔普(Peter Calthorpe)提出的 TOD 模式, 基于“密度、多样性、人性化设计”三原则, 强调公共交通与城市功能的耦合。能源基金会支持下, 卡尔索尔普事务所联合宇恒可持续交通研究中心, 在昆明呈贡新城、珠海北站等地区开展 TOD 示范规划, 其经验可归纳为:

1. 紧凑结构: 新区依托大运量公交拓展, 枢纽周边 300 米半径混合布局居住与就业, 形成 24 小时活力廊道。
2. 小街区密路网: 以提高步行可达性而非机动车通行为目标, 道路网密度显著提升。
3. 公交优先区: 设置公交与自行车专用道, 构建立体化慢行系统。
4. 生态连接性: 通过连续绿地系统串联功能区, 替代机动车出行。

呈贡新城 160 平方公里经十年建设, 已成为昆明最具吸引力的宜居板块(图 1)。

(二) 深圳新摩尔公司“五结合”理论的提出

在批判性借鉴 TOD 理论基础上, 新摩尔公司针对中国高铁新城的特殊性, 独创性提出“五结合”方法论:

2008 年: 首创“三结合”(城市规划+商业规划+旅游规划), 应用于长春经开区规划。



图 1

图 1 昆明呈贡新城 TOD 规划结构图



图 2

图 2 呈贡新城核心区总平面规划图 (图片来自中国周刊)

表 1 新摩尔公司服务长沙市包括东部新城主要历程

年份	服务内容
2010 年	长沙县黄兴镇政府委托深圳新摩尔公司策划 48 平方公里的长沙高铁东部新城，杨宝民先生提出的新型城市规划理论得到系统应用和贯彻，注重生态优先和低碳环保理念落实在总体策划和规划设计的细节中。
2011 年	长沙县黄兴镇政府委托深圳新摩尔公司策划黄兴镇区域规划和城市统筹规划的总体思路。同年深圳新摩尔公司中标 1 2 0 万元的青岛北站高铁区域土地一级开发项目，积累了丰富的土地一级开发与城市设计实践经验。
2012 年 8 月	根据湖南省政府和长沙市政府对长沙国际会展中心项目的总体安排，长沙县政府委托深圳新摩尔公司对长沙国际会展中心及其周边 5000 亩土地核心区的开发进行整体规划。
2013 年	深圳新摩尔公司接受长沙县委委托服务长沙空港综合保税区产业规划，还同时研究用于长沙高铁东部新城的融资用地 4170 亩。
2015 年	深圳新摩尔公司系统研究长沙高铁新城东西核心区 4 平方公里土地的一级开发策划，深化了对区域发展方向认识。同年杨宝民先生应邀指导了韶关高铁站前长途汽车站与批发市场综合体项目商业规划与建筑策划，提出了基于最佳盈利模式的高铁站前长途汽车站商业综合体立体设计模型。
2015 -2016 年	深圳新摩尔公司服务湖南雷宜铨文化创意园总体策划和概念性规划设计，该项目成为获奖项目。
2016 年	8 月深圳新摩尔公司应邀指导了长沙高铁站前西侧台商总裁大厦综合体项目商业规划与建筑策划，提出了主题文化超高层综合体模型，突出节能环保和创新的结构设计思想。
	2016 年长沙黄兴大市场 and 长沙国际会展中心全部成功对外开业，八十多亿元的投资带动了高铁东部新城的发展，黄兴镇成为长沙东部最重要的会展商贸特色小镇。
	杨宝民老师接受天茂集团华中区域委托系统指导了长沙大河西产业规划，重点研究梅溪湖西区产业发展和土地一级开发顾问。
2017 年	长沙国际会展中心开始举办大型展览；10 月初杨宝民先生调研和指导了长沙铜官窑古镇旅游规划和招商，这是新华联集团在长沙城北投资百亿的文化旅游和度假地产重大项目。
2018-2025	长沙县和经开区招商，帮助引进晶优电子等汽车芯片企业

2010 年：增补产业规划，形成“四结合”，明确“产业是城市造血系统”。

2012 年：深度融合城市主题文化，构建完整“五结合”体系，破解“千城一面”困局。

该理论认为：城市战略决定方向，产业功能提供动力，商业与旅游激活空间，而主题文化是塑造城市灵魂、构建识别性的根本保障。

三、新摩尔公司服务长沙东部新城的实践脉络

(一) 持续十六年的系统性服务 (2009-2025)

深圳新摩尔公司对长沙东部新城的服务呈现“研究深化—规划编制—项目落地”的递进特征：

深圳新摩尔公司今后继续服务长沙土地一级开发和各类重大产业和商业，田园综合体项目策划和规划设计以及招商运营服务。

(二) 关键规划创新点

1. 区域关系重构：新摩尔提出东部新城（黄兴镇）与武广新城共同构成长沙“大东城”，定位长株潭城市群副中心，类比上海浦东陆家嘴。这一战略定位获得湖南省政府认同，统一了跨区域规划思想。

2. 会展中心选址突破：在 2012 年受长沙县政府委托后，深圳新摩尔经多方案比选，力主将会展中心选址于浏阳河东侧 555 亩地块（中轴线与滨河路围合区），充分利用高铁、机场交通设施，预留 200 米滨河生态广场。该选址方案最终得到湖南省政府支持，统一思想后项目落地，2017 年会展中心建成运营后带动效应显著，验证了选址科学性。

3. 生态优先的用地布局：新摩尔坚持“生态红线不可触碰”原则，提出 48 平方公里用地结构中，公园与森林绿地占 10 平方公里（20.8%），生态农业区占 13.7 平方公里（严守耕地），CBD 开发覆盖率控制在 45% 以内。

4. 1.5 级开发模式：借鉴深圳前海经验，新摩尔提出对核心区 4 平方公里实施“白地”管控（30-50 公顷为单元），允许地块指标弹性调整。开发时序上，优先建设国际会展中心、市场群等产业引擎，帮助引进深圳农产品公司 35 亿元农产品市场投资，待人气聚集后再开发商业街区与住宅，有效规避市场风险。

四、方法论应用：长沙东部新城规划实证

(一) 产业定位与空间耦合

深圳新摩尔公司基于黄兴镇 2 万亩蔬菜基地与 2000 亩花木产业基础，确立五大主导产业：

会展产业、高科技产业、服务业、商贸物流、花卉苗木产业等。

新摩尔特别强调，产业规划是空间规划的“底板”，所有用地布局必须服务于产业链构建。例如，批发市场设计采用第三代高标准模式，兼容质量监控、品牌孵化与冷链物流功能；会展中心亏损通过周边 1000 亩配套开发平衡，实现财务可持续。

(二) 旅游规划的文化根植

新摩尔摒弃就景点论景点的传统模式，提出“浏阳河整体旅游经济带”概念：

依托黄兴故居、许光达故居等红色 IP，规划 5 平方公里旅游文保区。

在浏阳河九道湾建设民歌文化广场，作为湖湘文化展示窗口。

借鉴深圳东部华侨城模式，在三环线与浏阳河交汇处打造花木主题田园综合体。

沿河布局生态餐厅与农家乐集群，与名人故居联动，构建“文化+生态+休闲”复合产品。

(三) 商业规划的人流耦合

吸取深圳福田 CBD 教训（公共设施与商业空间割裂导致购物中心萧条），新摩尔提出“人流引擎与商圈一体化”布局：

零售商业总量控制 15 万²m：CBD 核心 6 万²m购物中心（综合体模式）、3 万²m商业街；黄兴镇区 5 万²m综合体（2 万²m商业+2 万²m四星酒店+1 万²m公寓）。

社区商业按服务半径配置 1000-5000 m²，避免重复建设。

会展中心与滨河超五星酒店、国际会议中心作为整体文旅商综合体设计，共享客流。

(四) 城市规划的技术细则

1. 建筑退距：高层建筑退离浏阳河大坝 100 米以上，其他建筑退距 200 米，沿坝建设环形森林绿带。

2. 生态嵌入：利用地势低洼处建设小型湖泊湿地，将森林与生态农业纳入景观体系，避免简单毁田建绿。

3. 立体交通：构建地下、地面、地上多维度交通系统，设置多车道并行出租车通道，枢纽区域人车分流。

五、制度创新与社会可持续

(一) 失地农民保障机制

新摩尔在规划中坚持“农民是黄兴镇主体”，提出系统性保障措施：

表 2 长沙东部新城产业功能与空间对应关系

中央商务区 CBD 以长沙国际会展中心为核心	4 平方公里	投资 60 亿元的长沙国际会展中心在 2016 年建成，
公园和森林绿地	10 平方公里	考虑森林覆盖率接近 20%，规划两个重点生态公园，黄兴生态公园和柞山河湿地公园
居住区	12 平方公里	降低居住密度，提高居住质量，满足外来高素质白领人群和本地居住要求
旅游观光与文物保护区	5 平方公里	重点以浏阳河旅游为主，文物保护以黄兴故居区域为主
现代市场群	3.3 平方公里	其中黄江公路以南，湿地公园以西商贸物流园 1 平方公里，2014 年完成一期黄兴大市场建设
生态农业	13.7 平方公里	要考虑国家土地法规和耕地保护政策



图 3

图 3 长沙国际会展中心建筑设计方案 同济大学建筑设计院



图 4

图 4 长沙海吉星市场一期

教育基金：成立黄兴镇农民子女教育基金，资助失地农民子女至大学毕业。

职业转型：开展农业、旅游、商贸等职业技能培训，传承徐特立职业教育精神，帮助农民转向现代服务业就业。

安置创新：探索“统一安置+自愿选择”模式，在安置区配置社区商业与就业岗位。

(二) 行政管理体制改革

深圳新摩尔建议设立副县级长沙高铁会展城（东部新城）管委会，下辖黄兴、高塘、仙人市、光达四个街道办，统筹 48 平方公里跨域开发，提升治理效能。

(三) 精准招商政策体系

深圳新摩尔特别强调“产业链招商”：在总

体策划和概念规划设计阶段就提前征求潜在投资企业意见，例如，黄兴大市场征求了深圳农产品公司意见，最后确定了千亩土地需求，总投资 35 亿元，其中一期 400 亩土地。了解投资公司功能需求后，深圳新摩尔公司和其他设计单位联合完成了黄兴市场群 5000 亩控制性规划（见图 5）。

注重绘制产业链地图，聚焦缺链环节，建立产业协作平台，提高综合配套率，禁止高耗能、高污染项目入驻。

六、结论与战略启示

深圳新摩尔公司长沙东部新城多年实践验证了“五结合”方法论的科学性与实效性。其核心启示在于：

1. 规划逻辑革命: 从"房地产驱动"转向"产业-生态-文化"三维驱动, 将生态底线、文化基因、产业逻辑前置到规划起点。

2. 时序策略创新: 1.5级开发与"白地"管控有效平衡了政府风险与市场效率。

3. 社会责任嵌入: 将失地农民保障纳入规划核心指标, 实现开发正义。

战略反思: 世界城市发展普遍遵循"枢纽聚合"规律。长沙高铁、空港均布局大河东, 2013年前重点开发大河西形成了一江两岸大框架。建议长沙市确立"大河东主导战略", 待河东高质量发展后, 再有序开发河西, 形成"东引西联"的务实格局。

深圳新摩尔公司通过此次实践, 形成了从总体策划、概念设计、城市设计到招商运营的全链条服务能力, 为高铁沿线城市提供了可复制的"策划—规划—实施"一体化解决方案。

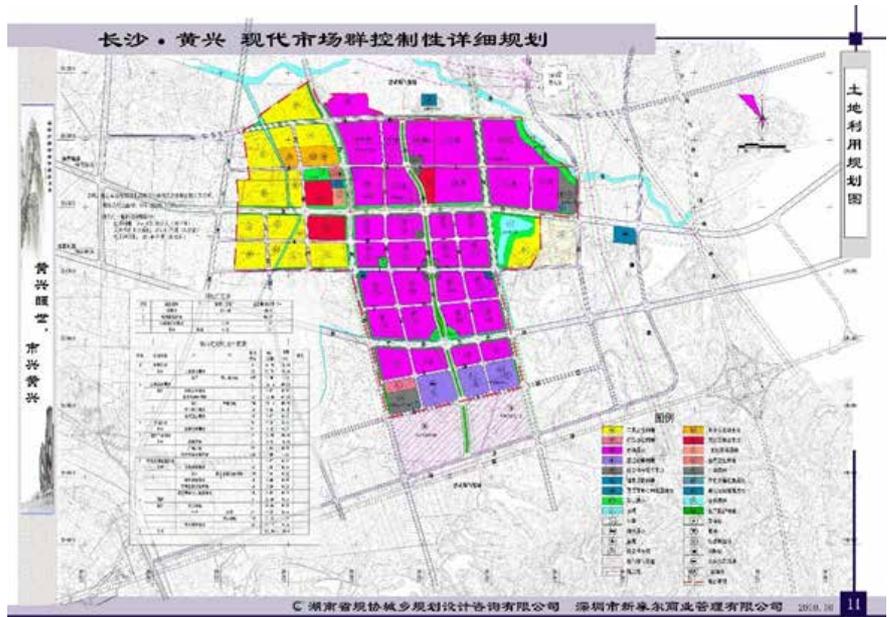


图5

图5 黄兴市场群 5000 亩控制性规划

参考文献:

1. 专著: 李文捷, 管娟. 设计城市——阿特金斯城市设计十年中国路 [M]. 上海: 同济大学出版社, 2009.
2. 专著: 郝寿义. 国家综合配套改革试验区研究 [M]. 北京: 科学出版社, 2008.
3. 专著: 张捷, 赵民. 新城规划的理论与实践——田园城市思想的百年演绎 [M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2005.



作者简介: 杨宝民, 深圳市新摩尔商业管理公司总经理, 2011年出任长沙县委常委政府科学发展顾问, 长沙会展片区和长沙高铁东部新城总策划师; 青岛高铁北站商务区15平方公里产业规划课题负责人, 长春高铁西站交通枢纽商业规划课题负责人, 大连海洋大学特聘教授 2021-2024, 2006年开始担任清华大学总裁班授课专家。

通讯地址: 深圳市罗湖区红桂路经典家园金茗阁 22D 微信: Szybm2014