

埃及北部三角洲城市走廊探析

车效梅 李 晶

内容提要 城市走廊是在经济全球化迅猛发展的背景下，城市化速度加快、城市空间大型化过程中形成的一种城市空间形态。埃及城市化进程深入以及区域经济的发展，导致北部三角洲城市走廊形成，并在发展过程中呈现出较强的通达性、土地利用复杂化和节点城市间引力差异明显等特征。三角洲城市走廊已成为该区域重要的基础设施带、区域发展的核心以及国家区域规划的主要目标。从世界范围看，三角洲城市走廊发展尚处于初级阶段，面临着城市沿走廊无序蔓延、协调机制不完善和地价飞涨等问题。尽管如此，三角洲城市走廊跨国化发展已成趋势。

关键词 城市化 埃及 城市走廊 北部三角洲

作者简介 车效梅，山西师范大学历史与旅游文化学院院长、亚非发展中国家研究所所长、教授（临汾 041000）；李晶，山西师范大学历史与旅游文化学院世界史研究生（临汾 041000）。

随着计算机的发明和广泛应用，从 20 世纪 50 年代起，广大发展中国家在工业化和城市化方面突飞猛进。伴随产业结构的调整和升级，从 20 世纪 70 年代起，一大批跨国公司和跨国组织开始活跃起来，世界各国、各区域的联系空前紧密，世界真正成为了全球化的世界。^① 当今的城市化也日益呈现出全球化时代的发展特征。“世界城市体系出现了新的城市等级结构，即世界城

* 本文为车效梅主持 2007 年国家社科基金项目“全球化与中东城市发展研究”（07BSS010）阶段性成果。

① 参见丁一凡著《大潮流——经济全球化与发展中国家面临的挑战》，中国发展出版社，1998 年版，转引自袁瑞娟、宁越敏《全球化与发展中国家的城市发展》，载《城市问题》1999 年第 5 期，第 8 页。

市、跨国城市、国家城市、区域城市和地方城市，多级、多层次的世界城市体系由此形成。”^① 昔日西方出现的城市走廊（Urban Corridor）如今在埃及也悄然现身，并引领埃及城市化发展方向。

埃及城市走廊的界定

（一）城市走廊的概念与内涵

城市走廊是在全球化推动世界经济发展、城市化速度加快、城市空间转向大型化的背景下产生的一种城市空间形态。城市走廊作为城市系统的要素，与巨型城市区域关系密切。学术界最早对“城市走廊”展开系统研究的是美国学者韦伯（C. F. J. Whebell）。1969年，韦伯发表了题为《走廊：城市系统的一种理论》的文章，认为“走廊”是凭借交通媒介联系城市区域的一种线状系统。它一般可分为5个阶段，即初始阶段、商业化的农业阶段、铁路运输阶段、公路运输阶段和都市化发展阶段。^② 此后，“走廊”概念及其研究在城市学和城市化研究中开始流行起来。尽管学者们对“走廊”的内涵表述不尽相同，但在以下方面已经形成共识^③：（1）就自然地理而言，走廊具有景观生态学上的廊道特征，在地域空间上表现为具有相同地貌地形的狭长地带；（2）从社会经济特征上讲，走廊由几个大城市或城市簇沿交通走廊形成，走廊上的城市经济联系密切，并通过便捷的走廊交通线实现物流与人流在空间上的最大交换，走廊是整个区域经济发展的主轴；（3）走廊交通设施发达，货物与人口流动通过交通网络实现。线状的交通网络吸引非农产业在其周围聚集，在城市与区域的点轴系统中，成为最高等级发展轴，推动经济发展。

根据走廊发挥功能的侧重点不同，又可分为城市走廊、信息走廊、技术走廊和交通运输走廊等等。本文所探究的“城市走廊”只是“走廊”的具体形态之一。由于“城市走廊”的形成过程与“走廊”有着密切联系，所以“城市走廊”除了具有走廊的上述特征外，另具以下特征：（1）城市走廊更

^① 参见姚士谋等著《区域与城市发展论》，中国科学技术大学出版社，2004年版，第87页。

^② See C. F. J. Whebell, "Corridor: A Theory of Urban Systems", *Annals of the Association of American Geographers*, 1969, Vol. 59, Iss. 1, pp. 1-26.

^③ 参见曹小曙等著《穗深港巨型城市走廊空间演化研究》，商务印书馆，2006年版，第4~34页。该书作者结合走廊概念的国内外研究成果对走廊的基本特征已经作了较为具体的总结。笔者采用这一观点。

加注重走廊内部城市间或城市群间的联系与整合,更强调城市群空间形态联系的效率及城市间人流、物流、资金流、信息流等相互交换的作用,它本身侧重城市功能与城市群经济发展模式的整合。(2) 城市走廊的形成以交通走廊为前提和基础。城市间或城市群间各种流动均须凭借通达性较高的交通运输带得以实现。交通运输走廊仅仅局限在交通基础设施沿线的狭长地带,而城市走廊除了涵盖交通走廊的狭长地带外,它还具有广泛的“经济腹地”,城市走廊的发展状况决定腹地的发展水平。城市走廊上各个核心城市和节点城市的功能及其所产生的聚合与辐射作用直接影响腹地的发展。(3) 城市走廊发展本身存在着可持续性问题。尽管城市走廊在社会经济发展的过程中扮演重要角色,但其本身并非城市;同时,城市走廊上的核心城市、节点城市之间也存在着诸如社会、经济、环境等多方面协调发展问题,因而,随着城市走廊规模的扩大,特别是城市走廊的跨国境发展带来的管理问题、环境问题等,都是人们必须面对的挑战。^① (4) 城市走廊概念与巨型城市 (Mega-city)、扩张都市区 (Extended metropolitan region)、大都市带 (Megalopolis)、都市连绵区 (Metropolitan inter-locking Region)、城市群 (Urban Agglomeration) 等城市地域空间概念^②紧密联系。在全球化动力机制下,城市空间向外扩张,城市与区域结合速度加快。传统以城市为基础的城市化,开始向以区域为基础的城市化转变,形成巨型城市区域。这些城市区域沿交通干线延伸便形成了带状或线状城市走廊。因此,作为区域发展核心的城市走廊与大都市带、都市连绵区、城市群等巨型城市区域一起成为世界城市等级体系 (World city hierarchy system) 中的重要组成部分。

总之,城市走廊是在全球化背景下形成的巨型城市空间形态,凭借通达性较强的交通条件,将核心城市和节点城市的各种资源及其流动整合成线状或带状的空间形态,是城市化区域发展的核心,是城市化发展到一定程度后的自然结果。

^① 参见曹小曙、甄峰、薛德升《巨型城市走廊理念及其规划与管制》,载《人文地理》2005年第4期,第3页。

^② 由于研究背景不同,各国学者对巨型城市区域现象提出的概念也有所不同,加之国内在介绍外国理论过程中对某些词汇译法的不同(如对“Megalopolis”等译法的不同),学术界存在“城市群、都市圈、都市带、城市带、都市连绵区、大都市区、城市密集区”等诸多概念,考虑到本文的主题,在此不做辨析。尽管这些概念所强调的内容各有侧重,但介于这些概念都是用来刻画城市发达程度与聚集程度的巨型城市区域现象,本文用“巨型城市区域”以作统一。

(二) 埃及城市走廊概述

埃及城市化作为发展中国家城市化浪潮的一部分，其高速发展始于 20 世纪五六十年代。如今，城市走廊已经成为埃及城市化大潮中正在涌现的一种新型城市空间现象。

一般来说，城市走廊通常位于一个居主导地位的城市群影响范围内，且具有诸多区位优势。例如，一方面走廊内部远离城市污染、交通拥堵和市内高昂的土地价格；另一方面，城市走廊距离核心城市的各种城市功能、服务以及各种机构设施又相对较近，因此城市走廊倾向于吸引大批产业和住宅，快速集聚在一起，从而成为巨型城市区域经济发展的核心。埃及凭借其拥有的稳定政局、较完备的经济基础、主动参与世界经济体系、城市化起步早以及城市化水平相对非洲其他地区较高等诸多优势，经过多年发展，已经在北部三角洲地区形成了经济和城镇人口聚集程度较高的经济核心地带。据 2007 年数据显示，这里集中了埃及全国人口的 76%（即 5 500 万）、70% 的农业用地，以及几乎所有的工业产值^①，是埃及经济和城市人口聚集程度最高的经济核心区和城镇密集区。而与此同时，该地区的几个主要城市、大部分工业区、新兴城市以及特别经济区等增长极^②又多集中在区域内的三条走廊地带。

例如，开罗—亚历山大城市走廊以埃及第一、第二大城市开罗和亚历山大为端点，以新阿米里亚（New Ameriya）、新努比瑞亚城（New Noubariya）、萨达特城、十月六日城以及坦塔（Tanta）为重要城市节点，其范围以开罗—坦塔—亚历山大间的高速公路和铁路以及开罗—新阿米里亚间的公路为主轴线，其北界为地中海南岸的亚历山大港，南界为大开罗都市区南部，西部界限以萨达特城西部为界，东部以坦塔城为界，其范围包括大开罗地区^③，新阿米里亚市域、新努比瑞亚市域、萨达特市域、十月六日城市域以及坦塔市域。开罗—伊斯梅里亚—塞得港城市走廊是以开罗和塞得港为端点，伊斯梅里亚、

① See United Nations Human Settlements Programme (UN - HABITAT), "The State of 2008 African Cities: A Framework for Addressing Urban Challenges in Africa", Nairobi, 2008, p. 65.

② 增长极理论首先由法国经济学家普劳克斯于 1950 年提出，后经赫希曼、鲍得维尔、汉森等学者进一步发展。该理论认为，经济发展并非均衡地发生在地理空间上，而是以不同的强度在空间上呈点状分布，并按各种传播途径，对整个区域经济发展产生不同的影响，这些点就是具有成长以及空间聚集意义的增长极。参见许学强、周一星、宁越敏编著《城市地理学》，高等教育出版社，1997 年版，第 180 页。

③ 本文所指大开罗地区由开罗、吉萨和盖勒尤比三省组成。

斋月十日城、绍寇城 (Shourouq) 和吕柏城 (Al - Obour) 为重要节点, 以开罗—伊斯梅里亚高速公路和伊斯梅里亚—塞得港间的铁路、公路为主轴构成的城市走廊; 开罗—苏伊士城市走廊其端点为开罗和苏伊士, 走廊内部节点城市包括新开罗、比勒拜斯 (Bilbeis)、巴德尔新城 (Badr) 和吕绍卢克城 (al - shoroak), 开罗与苏伊士间的高速公路横贯走廊内部并将相关节点城市联接在一起。与世界其他地区的城市走廊一样, 埃及北部三角洲城市走廊已经成为 3 条沿交通运输干线构成的城市或半城市体系, 城市走廊初具规模。

埃及北部三角洲城市走廊的特征

20 世纪 70 年代末, 萨达特政府对外开放政策的实施, 促进了埃及经济发展, 城市化迅猛推进。开罗人口成倍增长, 1960 年开罗人口 335.3 万, 1976 年增加为 507.6 万, 1980 年 880 万。^① 到 1986 年已经达 950 万, 1994 年时人口为 1 200 万, 而到 2003 年大开罗 ((GCR)) 人口更达到 1 665 万。^② 为缓解大开罗人口压力与社会问题, 一座座新城镇在沙漠中崛起。埃及北部三角洲的经济发展逐步转向开放式, 但是各条城市走廊内部各节点城市之间在经济发展水平和发展速度上却具有明显的差异。90 年代后, 随着区域经济快速发展, 埃及北部三角洲城市走廊若干特征更加明显:

(一) 通达性较强

交通运输网是城市产业与经济活动发展和扩散的通道, 对城市走廊的运行作用举足轻重。目前, 埃及北部三角洲城市走廊均已形成通达性较强的交通设施网, 高速公路、铁路、港口、机场、运河等多功能的立体交通体系已经形成。首先是便捷的高速公路网: 埃及 3 条主要高速公路, 即大开罗—亚历山大高速公路、开罗—伊斯梅里亚—塞得港高速公路、开罗—苏伊士高速公路全部集中在这几条城市走廊内部。^③ 其次是完备的铁路体系: 以开罗为中心, 向北呈扇形分布的铁路网, 不仅将各条走廊内的端点和节点城市紧密联

^① See Abdulaziz Y. Saqqaf, *The Middle East City, Ancient Tradition Confront a Modern World*, New York: Paragon House, 1987, p. 217.

^② 参见车效梅、张亚云 《开罗都市进程中的人口问题》, 载《西亚非洲》2009 年第 5 期, 第 51~58 页。

^③ 《世界分国地图册—埃及》, 中国地图出版社, 2008 年版。

接在一起,而且将3条走廊连接起来,主要干线有亚历山大—开罗线、苏伊士城—亚历山大线、开罗—苏伊士线、苏伊士—塞得港线以及开罗—伊斯梅里亚—塞得港线。其中开罗—亚历山大线是最为繁忙的线路之一,“白天几乎每小时都有一辆列车出站”^①,由此可见开罗—亚历山大走廊内部城市间铁路交通的紧密联系。第三是高效的国际机场:开罗机场、亚历山大机场和西吉萨国际机场都在该区域内。开罗机场是世界著名的国际航空站,也是中东地区最重要的航空中转站。2001年开罗国际机场的旅客流量为830万,2007年为1250万。^②随着埃及政府近年来对航空业进行改革,如埃及航空公司由国营转向自治控股,以及采用“BOT模式”^③对开罗、亚历山大机场进行扩建等,城市走廊内部的航空业将更加高效便捷。^④第四是繁荣的港口:主要有亚历山大港、苏伊士港和塞得港。其中亚历山大港是埃及的第一大港,目前埃及外贸出口中的60%是通过该港完成的,2006年亚历山大港承载货物运输量高达74亿吨。^⑤第五是经久不衰的内河航运:尼罗河和伊斯梅里亚运河为连接走廊内部的开罗、亚历山大、塞得港、苏伊士城发挥着重要的作用。

(二) 土地利用方面呈现出由简单向复杂发展的特征

起初,沿高速公路发展的带状土地主要用于开发荒漠发展农业,随着大开罗地区地价上涨以及商贸服务业的发展,土地利用形态开始由农业用地向工业用地和城市建设用地类型转化。目前,城市走廊土地利用分为三类:一是农业用地。如开罗—亚历山大走廊有4200公顷土地,40%是用于种植农业出口作物。据统计1982~2006年该地区农业产量占到埃及农业出口量的37%。^⑥二是工业企业用地。走廊内部便利的通达性使得那些受交通因素影响重大的公司企业迅速向走廊聚集。由此,在各条走廊内部及周围分布着大小不一的工业区,这些工业用地在大开罗—亚历山大走廊、大开罗—塞得港走廊表现的尤其明显。“连接大开罗与塞得港的这条走廊被埃及政府计划建成埃及与东南亚制造业相联系的纽带。与此同时,伊斯梅里亚的苏伊士运河区也

① 金良浚主编《埃及》,旅游教育出版社,2003年版,第207页。

② See United Nations Human Settlements Programme (UN-HABITAT), op. cit., p. 43.

③ 所谓“BOT模式”,就是项目由投资人出钱,建好后先由投资人经营若干年,然后再无偿转让给政府,从而解决政府建设资金不足的问题。

④ 王斌《埃及致力航空改革》,载《中国旅游报》2000年7月31日。

⑤ See United Nations Human Settlements Programme (UN-HABITAT), op. cit., p. 43.

⑥ Ibid. p. 66.

拥有重要的自由贸易区。”^① 再如，以开罗—伊斯梅里亚—塞得港走廊上的节点斋月十日城为例，截至1993年，该城就已吸引531家工厂在此设厂，另有263家工厂正在建设中。^② 三是住宅用地。埃及北部三角洲的城市走廊中除走廊两端的主要城市外，走廊内部还存在着许多节点，这些节点城市以住宅区为主要用地形式。如开罗—亚历山大城市走廊就横贯萨达特市，该城市是20世纪70年代埃及政府为缓解开罗人口所建的新型定居点，预计在未来20年里将居住人口100万。在开罗—苏伊士走廊与开罗—伊斯梅里亚走廊间6.25万公顷的平行区域中，从环形公路向巴德尔市延伸全部都是住宅用地。^③ 值得一提的是，除了这3种主要用地外，近年在开罗—亚历山大走廊间还出现了集商业、旅店与高科技园区等多种功能于一体的“智能村”（smart village），截止2008年底，这些智能村已容纳120多家国际公司和2万多专业工人。^④

（三）走廊内部各节点城市引力差异明显

埃及北部三角洲的三条城市走廊是城市区域发展的“脊梁”，其经济发展水平高于城市走廊以外的地区，这主要得益于走廊内部便捷的基础设施，使走廊内部节点城市对各类企业具有较强的吸引力。尽管从整体上看，无论是商务、技术、居民服务类企业，还是工业、农业类企业都沿交通线路呈线状，布局在走廊内各节点城市中，但是从企业分布的密度上考察，埃及北部三角洲城市走廊中各节点城市对企业的吸引能力却并不相同，而是呈现出随节点城市距大开罗都市区距离的拉大、城市引力不断下降的趋势。例如，我们将开罗—亚历山大城市走廊上的节点城市萨达特城、十月六日城以及开罗—伊斯梅里亚—塞得港走廊内的斋月十日城作为考察对象，其中十月六日城距离大开罗最近，位于其北部32公里处；斋月十日城距离大开罗以东55公里；萨达特城距离大开罗西北93公里。在对3个节点的城市引力做出比较之前，我们首先假设斋月十日城和萨达特城，城市发展的时间是相同的（这两个节点城市分别建于1977年和1978年），而十月六日城建于1981年，那么按照常理我们会认为建城更早的斋月十日城和萨达特城会比十月六日城的引力更大些。但是，数据显示自1981年始，斋月10城的工厂数目开始迅速增加，

① See United Nations Human Settlements Programme (UN - HABITAT), op. cit., p. 65.

② See Dona J. Stewart, op. cit., p. 468.

③ See United Nations Human Settlements Programme (UN - HABITAT), op. cit., p. 66.

④ Ibid. p. 42.

截止到 1993 年, 该城已经拥有工厂 531 家, 是同期萨达特城工厂数目的 5 倍多 (1993 年, 萨达特城拥有 96 家工厂)。与此同时, 三座城市中最为年轻的十月六日城中的工厂数目也开始迅速增加, 1993 年该城拥有工厂数目达到 286 家, 这一数字几乎是同期萨达特城的 3 倍, 此外该城待建工厂数尚达 245 家。^① 需要指出的是, 由于斋月十日城缺乏满足投资者需要的土地, 十月六日城已经开始吸引更多的投资者。毫无疑问, 与萨达特城相比, 正是由于十月六日城和斋月十日城拥有距离大开罗都市区更近的区位优势使得大量的企业公司更愿意在这两个城市投资建厂。埃及北部三角洲城市走廊内部的节点城市所表现出的引力差异, 表明该区域城市走廊尚处在城市走廊发展的初级阶段, 各节点城市发展受到区域内大都市区的严重影响, 所以各节点城市的发展速度和水平依据距大都市区的距离不同而表现出了较大的差异。因此, 可以预计随着区域经济一体化的发展以及城市走廊通达性的进一步提高, 各走廊节点城市引力的大小与区域内大都市区的关系将逐步减弱。

埃及北部三角洲城市走廊的地位与影响

(一) 城市走廊成为埃及北部三角洲地区重要的基础设施带

城市走廊是作为联结两个或者更多城市的一种基础设施带而出现的。一般而言, 走廊的发展往往要求各种不同的交通运输方式 (如汽车、铁路、有轨电车、海运和空运) 的密切配合, 从而实现人流与物流的运输。^② 就交通设施而言, 埃及北部三角洲的三条城市走廊几乎涵盖了整个地区、乃至全埃及的大部分重要交通。如埃及全国 4 条投入使用的高速公路中, 在城市走廊内部就有 3 条; 走廊拥有全国仅有的两家国际机场: 开罗机场和亚历山大国际机场; 拥有国内一些重要的交通线: 开罗—亚历山大线, 开罗—苏伊士线以及开罗—塞得港线等; 走廊内部拥有吞吐量位居全国第一和第二位的海港: 亚历山大港和塞得港。^③ 因此, 由走廊内部城市间的铁路、公路、水路以及航空等组成的多样性交通可以看出, 区域内各城市间正是凭借城市走廊内部复合型的运输方式而紧密联系在一起。城市走廊内部的交通是北部三角洲城

① See Dona J. Stewart, *op. cit.*, p. 468.

② 参见曹小曙等著: 前引书, 第 221 ~ 222 页。

③ See United Nations Human Settlements Programme (UN-HABITAT), *op. cit.*, pp. 44 - 68.

市之间以及城市内部人员、货物相互流通的物质载体，建立在城市走廊之上的交通运输廊道既为区域发展服务，也对城市发展影响重大。如，由于大开罗地区环形公路与开罗—亚历山大高速公路的连通，使环形公路附近加速发展，截至 1996 年，该地区建筑用地是 1986 年的 5 倍。^① 此外，作为基础设施带的城市走廊对区域内大都市区空间发展影响巨大，大开罗都市区空间发展研究显示，大开罗都市区在历史上的空间发展基本上是沿着三条城市走廊进行扩展的。总之，埃及北部三角洲城市走廊作为非洲地区相对成熟的交通运输走廊，其内部多立体交通运输网络承载着区域内大量人员、物品的流动，对提升走廊地带经济水平和城市化速度有着不可替代之作用。

（二）城市走廊构成埃及北部三角洲区域发展的核心

“城市走廊在社会经济发展的过程中，担当相当重要的角色。从某种意义上说，走廊可以被看做区域发展之轴或者区域发展中的主街道”。^② 3 条城市走廊也可以被看成是北部三角洲区域发展的“心脏”，或者说是在该区域经济发展的主轴。据统计，目前北部三角洲地区超过 50% 的工业与人口集中在 3 条主要发展轴所组成的城市走廊地带。^③ 此外，“经济活动在城市走廊地带聚集所产生的结果之一，便是城市经济活动的快速增长”。^④ 可以说，城市走廊内部端点和节点城市的经济发展正是城市走廊“区域核心”地位在空间发展上的直接体现。埃及北部三角洲城市走廊上的节点城市大多是埃及政府为解决大开罗地区密集的人口而兴建的新型城镇，如开罗—亚历山大走廊上的萨达特城、新阿米里亚（New Ameriya）市以及大开罗的卫星城十月六日城；开罗—伊斯梅里亚—塞得港城市走廊上的节点斋月十日城、舒鲁齐城（Shourouq）和阿奥博城（Al-obour）；开罗—苏伊士城市走廊上的新开罗、巴德尔新城和阿绍卢克（Al-shoroak）。这些节点城市在发展过程中除了受到城市走廊内部便捷交通的影响外，还直接受益于政府政策的倾斜。如，政府规定对新建城市免税 10 年，而且对城市内各家企业从外国进口的机械设备等免征进口税。此外，新城镇的地价也十分低廉，远远低于开罗地区的地价，同时政府还对

① See Dona J. Stewart & Zhi - Yong Yin & Stevan M. Bullard and Jared T. MacLachlan, “Assessing the Spatial Structure of Urban and Population Growth in the Greater Cairo Area, Egypt: A GIS and Imagery Analysis Approach”, *Urban Studies*, 2004, Vol. 41, Iss. 1, p. 107.

② 参见曹小曙等著：前引书，第 223 页。

③ See United Nations Human Settlements Programme (UN - HABITAT), *op. cit.*, p. 64.

④ 参见曹小曙等著：前引书，第 223 页。

在新城进行投资的一切企业免征水、电等基础设施的费用。^①这就促使大批投资者和企业被吸引到新兴城市中，从而加快了城市建设与发展。例如，在十月六日城还未建成前，就有 200 多家投资商鉴于新兴城市优越的区位条件和国家政策而选择在这里投资。有资料显示，自 1989 年到 1991 年间，十月六日城的工厂数目迅速增加，1991 年到 1993 年初，工厂数量继续呈稳定增加的态势。甚至有评论认为，十月六日城这类新兴城市对投资者的引力正在超过拥挤的大开罗。^②

（三）城市走廊体现埃及国家区域规划理念

西班牙城市规划大师索菲亚早在 100 多年前就提出将城市发展与交通直接联系在一起的线状城市发展理念，此后众多城市规划是以走廊理念实现城市扩展。埃及的大开罗地区是非洲最大的大都市区，2004 年该都市区常住居民达 1 710 万，开罗市内人口平均密度高达每平方公里 3.17 万人，市内某些地区人口密度更是高达到每平方公里 10 万人以上。^③为了将不断扩展的大开罗都市区与新建城镇连接起来，从而形成国内一体化的城市网络，埃及政府在国家规划中提出了“发展走廊”计划。本文讨论的埃及北部三角洲城市走廊在空间位置上与“发展走廊”计划中的亚历山大沙漠公路走廊、苏伊士公路走廊，以及开罗—伊斯梅里亚沙漠公路走廊的位置重合。尽管埃及政府将该走廊命名为“发展走廊”，但是就其实质与本文讨论的城市走廊是一致的，即它们都体现了依靠基础设施的延伸实现城市带状延伸的理念。正是在这种规划理念的支配下，大开罗都市区是沿 3 条城市走廊的方向扩展的。

埃及城市走廊面临的问题

尽管埃及北部三角洲城市走廊对埃及区域发展起到了重大作用，但是该区域的城市走廊仍然面临着一些问题。如果这些问题得不到有效解决，将对埃及北部三角洲地区的发展产生消极的影响。

1. 城市蔓延呈无序性势头。

尽管埃及北部三角洲城市走廊具有诸多区位优势，但是由于政府规划缺

① See Dona J. Stewart, *op. cit.*, p. 470.

② *Ibid.* p. 468.

③ See The Economist Intelligence Unit, *Country Profile: Egypt 2007*, p. 19.

失，导致了大量农业用地、生态绿地以及水域遭到破坏。据统计，由于大开罗都市区发生的城市蔓延而导致的农业用地流失每年达 1 500 公顷。^①

2. 城市走廊可持续发展的协调机制欠完善。

虽然埃及政府很早就在国家规划中提出了“发展走廊”的计划，但是并没有就此提出具体可行方案。就城市走廊内部的交通运输而言，由于政府没有对各条城市走廊内部的交通承载能力作出有效评估，随着城市走廊内部经济的快速发展，势必加重各走廊内部的交通负担。例如，开罗—亚历山大城市走廊中的交通廊道被广泛用于商业运输、农业运输、居民后勤保障运输以及各种人员流动，交通运输量从 1985 年的每天 6 576 辆增长为 2005 年的 26 726 辆。此后，伴随着占可用地面积达 12% 的 16 座大型建筑的完工，随之带来的对交通基础设施的需求，将进一步加重当地交通运输走廊的交通负荷。^②此外，埃及北部三角洲的各条城市走廊均跨越了国内不同的行政区，这就需要不同等级的行政主体与部门在政策上作出协调。同时，政府相关部门还需要在工业发展、经济发展、区域空间规划、环境和交通等领域均作出相应的调整。

3. 城市走廊地价的不断上涨有可能造成新的社会隔离。

随着城市走廊内部经济实力的增强，再加上走廊内部固有的区位优势，使得城市走廊内部地价会不断攀升。土地价格高企势必阻碍贫困家庭的就业和定居。

结 语

区域城市走廊、跨国城市走廊已成为全球化时代一个不可逆转的浪潮，甚至在全球化和地区化并行发展的当今时代，城市走廊的跨国发展已经成为发展区域经济、开展区域内全方位合作的现实道路和战略选择。就埃及北部三角洲的三条城市走廊而言，目前还都局限在一国境内。但可喜的是，埃及政府现已认识到城市走廊发展的巨大潜能，并于 2002 年采取措施积极推动城

^① See Dona J. Stewart, op. cit., p. 461.

^② See United Nations Human Settlements Programme (UN - HABITAT), op. cit., p. 66.

市走廊的国际化发展。^① 笔者相信在不久的将来，埃及北部三角洲城市走廊的跨国发展将会给本国和相关国家的社会经济带来更加深远、积极的影响。

Research on the Urban Corridors in the North Delta Region of Egypt

Che Xiaomei & Li Jing

Abstract: In the context of the rapid economic globalization, urban corridor emerged from the accelerated urbanization and the process of maximization of urban spatial form. With deepening process of urbanization and development of regional economy in Egypt, urban corridor in the north delta region was formed, obtaining characteristics such as strong accessibility, complication in land utilization and different attractive forces among node cities. Urban corridor in the north delta region has become a critical infrastructure belt, the core of the regional development and the main objective of regional planning in the nation. From a global perspective, urban corridor in the north delta region is still in its infancy and faces problems including disordered urban sprawl along the corridor, inadequate coordination mechanisms and soaring land prices. However, the transnational expansion of urban corridor in the delta region has become a trend.

Key Words: Urbanization; Egypt; Urban Corridor; North Delta

(责任编辑: 詹世明 责任校对: 樊小红)

^① 2002年埃及建成了一条横贯埃及北部的高速公路,这条公路东起地中海南岸的拉法,西到塞卢姆,穿越8个省,全长1050公里,总耗资26亿埃镑,将东邻的巴勒斯坦和西邻的利比亚连接在一起。参见徐平《埃及又建大通道》,载《人民日报》2002年11月6日。