

长三角城市群一体化与 高铁网络体系建设

●肖金成

〔内容提要〕 长江三角洲地区位于我国沿海和长江 T 型经济带的交汇处,是我国经济社会最发达、人口和产业最密集、发展最具活力的地区,也是我国具有国际竞争力和重要影响力的城市群。在不久的将来,长三角城市群也将跻身于世界级城市群,和美国的波士华、日本的东海道城市群并驾齐驱。长三角城市群的快速发展,有赖于区域经济的一体化和交通体系的改善。高铁时代的到来,不仅加速实现城市群的一体化,而且有利于推动整个城市群的同城化步伐。

〔关键词〕 长三角城市群 一体化 高铁 上海

中图分类号:F114.46

文献标识码:A

文章编号:1003-0670(2014)05-0008-5

一、长三角城市群的战略定位与经济一体化

长江三角洲城市群包括上海市、江苏省的 8 个地级市(南京、苏州、无锡、常州、扬州、镇江、南通、泰州)和浙江省的 7 个地级市(杭州、宁波、嘉兴、湖州、绍兴、舟山、台州),共 16 个地级以上行政区,共有大、中、小城市 50 多个,1000 多个建制镇,总面积 110115 平方公里,占全国陆地面积的 1.15%。2009 年,户籍人口 8450.70 万人,占全国 6.33%,GDP59978.93 亿元,占全国 17.61%。上海是我国第一大城市,在上海的辐射带动下,上海都市圈的半径越来越大,逐步和南京都市圈、杭州都市圈融为一体,发展成为长三角城市群。该区域已经初步形成了以上海为核心的“一核三圈四轴”的空间结构,即以上海为核心,形成了上海、南京、杭州三个都市圈以及沿海、沿江、沪杭、宁甬四大发展轴。四大发展轴已经成为该地区最重要的产业集聚区,也是全国最密集的城镇连绵区。

(一)长三角城市群的战略定位

国务院《关于进一步推进长江三角洲地区改革开放和经济社会发展的指导意见》中提出:把长江三角洲地区建设成为亚太地区重要的国际门户、全球重要的先进制造业



图1 长江三角洲城市群示意图

基地、具有较强国际竞争力的世界级城市群。世界级城市群的定位第一次在国家正式文件中出现,不仅体现了长三角城市群在全国的重要地位,也表明要在世界级城市群中占有一席之地。目前国际公认的世界级城市群有五个:一是以纽约为核心的波士华城市群;二是以东京为核心的日本东海道城市群;三是以巴黎为核心的欧洲西北部城市群;四是以芝加哥为核心的北美五大湖城市群;五是以伦敦为核心的英国中南部城市群。从经济总量看,波士华城

* 国家社科基金重大项目“高铁快速发展背景下区域经济协调发展及相关政策研究”(批准号:11&ZD159)阶段性成果。

市群是世界最大的城市群。

表 1 世界主要城市群基本情况
(2007 年)

世界城市群	总人口 (万人)	总面积 (平方公里)	GRP (ppp 百万美元)
波士华城市群	3720.43	71812.46	2330192.00
五大湖城市群	2993.12	72963.00	1308984.70
东海道城市群	5552.72	37591.63	1974860.46
英国中南部城市群	2018.08	15983.30	889201.20
欧洲西北部城市群	2489.26	29406.80	1150966.00
长三角城市群(2009)	8450.70	110115	882043(GDP)

数据来源:波士华、五大湖、英国南部、欧洲西北部城市群数据来自 OECD 统计数据库 网站 www.stats.oecd.org。日本数据来自日本总务省统计局, 网址 www.stat.go.jp。中国数据来自《中国统计年鉴》2009 年数据 汇率 6.8 元。

中国现已形成十大城市群 其中长三角城市群居十大城市群之首 无论是人口 还是经济总量 都高居第一。据统计 2009 年 长三角城市群的 GDP 高于屈居第二位的京津冀城市群 26000 多亿元(详见表 2)。中国人口最多 经济总量已列世界第二位 作为中国第一大城市群 理当在世界城市群中榜上有名。随着中国经济继续快速发展、城市化水平提高以及城市群空间的外延拓展 长三角城市群无论是人口规模 还是经济规模 都有可能高于波士华城市群 成为世界第一。

表 2 中国十大城市群的基本情况
(2009 年)

城市群名称	面积 (万平方公里)	人口 (万人)	市域 GDP (亿元)
长三角	11.01	8450.70	59978.93
京津冀	18.25	7344.55	33532.56
珠三角	5.50	2967.02	32147.00
山东半岛	9.35	5090.47	25305.47
川渝	22.38	10102.84	18450.14
辽中南	9.69	3128.68	15033.36
长江中游	14.05	5891.89	12008.48
中原	5.68	4209.25	11002.38
海峡西岸	5.59	2623.10	9892.49
关中	7.47	2562.05	5440.32
合计	108.98	52370.55	222791.13
全国	960.00	133474.00	340506.90
占全国比重(%)	11.00	39.24	65.43

资料来源 《中国统计年鉴 2010》、《中国城市统计年鉴 2010》

(二)长三角城市群的要素聚集和外延拓展

从长三角城市群与波士华城市群的比较来看 无论是经济总量 还是占全国的比重 都远低于波士华城市群 也低于其他世界级城市群。波士华城市群经济总量占美国的比重 23.1% 比长三角城市群高 7.2 个百分点。人口占全国比重高出 11.2 个百分点。可见 长三角城市群在全国的集中度并不高 还有进一步扩大的空间。像南通、宁波、湖州、嘉兴、镇江、扬州及众多县级市都有经济规模扩大和人口数量增长的空间。

表 3 长三角城市群各城市基本情况

名称	人口(万人)	土地(平方公里)	GDP(亿元)
上海	1400.70	6340.00	15046.45
南京	629.77	6582.00	4230.26
苏州	633.29	8488.00	7740.20
无锡	465.65	4788.00	4991.72
常州	359.82	4385.00	2519.93
镇江	269.88	3847.00	1672.08
扬州	458.80	6634.00	1856.39
泰州	503.98	5797.00	1660.92
南通	762.66	8001.00	2872.80
杭州	683.38	16596.00	5087.55
宁波	571.02	9817.00	4329.30
湖州	259.17	5818.00	1101.83
嘉兴	339.60	3915.00	1918.03
绍兴	437.74	8256.00	2375.78
舟山	96.77	1440.00	535.24
台州	578.47	9411.00	2040.45
合计	8450.70	110115.00	59978.93

根据日本的经验 伴随产业高度化 人口与经济要素集中的趋势更为明显。近二十年 日本经济要素继续向东海道城市群集中 尤其是加速向京滨都市圈集中。这是因为现代服务业的发展对土地的依赖性较低 对人才的依赖性强 对交通尤其是对国际交通的依赖性更强。各公司总部、各大银行、各大研究咨询机构纷纷向东京圈聚集。长三角城市群在未来很长一段时间 伴随着世界性的产业转移 经济发展方式的转变 新兴产业的发展 经济要素向长三角城市群聚集的态势不会改变。虽然 一些低附加值、耗能高、占地多的劳动力密集型产业会向中西部转移 但

数量并不大。因为相当数量的产业是外向型的,如服装、家具、日用品等,区位敏感度高。此外,在长三角已形成产业集群,除非集群整体转移,单个企业很难独立行动。

城市群的范围是动态发展的。在长三角城市群的西部,以合肥为中心的江淮城市群正在形成,范围包括合肥、芜湖、马鞍山、滁州、铜陵、池州、安庆、淮南、蚌埠、六安。随着交通条件的改善、城市规模的扩大,与长三角城市群将融为一体。浙江南部以金华、义乌为中心,包括温州、丽水、衢州等地级市和一批县级市。苏北地区的淮安、宿迁、盐城等城市将与长三角城市群实现融合与对接。这些城市密集区与长三角城市群将共同形成“大长三角城市群”或称“泛长三角城市群”。毋庸置疑,将超过波士华城市群和日本东海道城市群,成为世界第一大城市群。

(三) 长三角城市群区域经济一体化与功能分工

城市群的重要特征是交通发达和城市的功能分工。在城市规模较小,交通不发达的时代,每个城市都是小区域的中心,也就是说内部联系密切而对外联系薄弱。城市规模的扩大与交通越来越便捷,必然经历激烈竞争的阶段。随着都市圈的形成,与其他城市的联系越来越密切,各城市逐渐成为都市圈和城市群的功能性城市,成为城市群网络的一个节点,承担着城市群的一定功能和分工,竞争趋于弱化,合作趋于强化。这是竞争的结果,也是人们理性的选择。长三角城市群正处于城市分工逐渐明晰的阶段。在城市群中,小城市和小城镇的区位优势在弱化,而成本优势在强化,大中小城市和小城镇的分工更加明显,有利于实现大中小城市和小城镇协调发展。

国务院批准的《长三角地区区域规划》对各城市的分工进行了初步的划分:

——上海:国际经济、金融、贸易和航运中心、国际竞争力较强的产业创新基地和科技研发中心、面向长三角、服务全国的商务中心、具有国际影响力和竞争力的大都市。

——南京:先进制造业基地、现代服务业基地和长江航运物流中心、科技创新中心、长三角辐射带动中西部地区发展的重要门户。

——苏州:高技术产业基地、现代服务业基地和创新型城市、历史文化名城和旅游胜地。

——无锡:国际先进制造业基地、服务外包与创意设

计基地和区域性商贸物流中心、职业教育中心、旅游度假中心。

——杭州:高技术产业基地和国际重要的旅游休闲中心、全国文化创意中心、电子商务中心、区域性金融中心。

——宁波:先进制造业基地、现代物流基地和国际港口城市。

——常州:以装备制造、新能源、新材料为主的先进制造业基地和重要的创新型城市。

——镇江:以装备制造、精细化工、新材料、新能源、电子信息为主的先进制造业基地、区域物流中心和旅游文化名城。

——扬州:以电子、装备制造、新材料、新能源为主的先进制造业基地和生态人文宜居城市。

——泰州:以医药、机电、造船、化工、新材料、新能源为主的先进制造业基地,长江南北联动发展的枢纽、滨江生态宜居旅游城市。

——南通:以海洋装备、精细化工为主的先进制造业基地和综合性物流加工基地,江海交汇的现代化国际港口城市。

——湖州:高技术产业引领的先进制造业基地和文化创意、旅游休闲城市,成为连接中部地区的重要节点城市。

——嘉兴:高技术产业、临港产业和商贸物流基地、运河沿岸重要的港口城市。

——绍兴:以新型纺织、生物医药为主的先进制造业基地和国际文化旅游城市。

——舟山:以临港工业、港口物流、海洋渔业等为重点的海洋产业发展基地,与上海、宁波等城市相关功能配套的沿海港口城市。

——台州:以汽摩、船舶、医药、石化为主的先进制造业基地,成为民营经济创新示范区。

长三角城市群一体化的目标就是通过分工合作,进一步密切相互间的经济、技术、文化联系,促进要素流动和功能整合,发挥同城效应。全面加快现代化进程,构建以特大城市与大城市为主体,中小城市和小城镇共同发展的网络化城市体系,使发展更加协调,形成分工合理、各具特色的空间格局;发挥上海的龙头作用,努力提升南京、苏州、无锡、杭州、宁波等区域性中心城市国际化水平,走新型城市

化道路,成为我国最具活力和国际竞争力的世界级城市群。

二、上海:长三角城市群的核心和龙头城市

上海是中国第一大城市,四个中央直辖市之一,是中国的经济、金融、贸易和航运中心。位于我国大陆海岸线中部的长江口,拥有中国最大的外贸港口、最大的工业基地。土地面积 6340.5 平方公里,2010 年常住人口 23019148 人,其中户籍人口 1412 万人。已经发展成为一个闪耀全球的国际化大都市,并致力于建设国际金融中心 and 航运中心。

据《参考消息》报道:根据麦肯锡全球研究所最近一份调查,到 2025 年世界上经济发展最快的十个城市中,中国占有九个。上海、北京、天津、上海、深圳、广州、南京、杭州、成都。未来世界上发展最快的三个城市为上海、北京和纽约。到 2025 年,世界上最富裕的城市将是纽约、东京、上海、伦敦、北京、洛杉矶、巴黎、芝加哥、德国的鲁尔区、深圳、天津。

国务院《关于进一步推进长江三角洲地区改革开放和经济社会发展的指导意见》提出:继续发挥上海的龙头作用,加快建成国际经济、金融、贸易和航运中心,进一步增强创新能力和高端服务功能,率先形成以服务业为主的经济结构,成为具有国际影响力和竞争力的世界城市。《长三角地区区域规划》进一步明确:提升上海核心地位。进一步强化上海国际大都市的综合服务功能,充分发挥服务全国、联系亚太、面向世界的作用,进一步增强高端服务功能,建成具有国际影响力和竞争力的大都市。加大自主创新投入,形成一批国际竞争力较强的产业创新基地和科技研发中心,发挥自主创新示范引领作用,带动长三角地区率先建成创新型区域。

未来,上海在长三角城市群及全国的地位:

龙头:发挥自主创新示范引领作用,带动长三角地区及长江经济带经济的发展。使长三角地区成为经济总量最大、经济结构合理、国际竞争力最强的创新性区域,使长江经济带成为仅次于沿海经济带的上下游共同发展的经济发达地区。

核心:充分发挥国际经济、金融、贸易、航运中心的作用,大力发展现代服务业和先进制造业,促进区域整体优势的发挥与国际竞争力的提升。

引擎:上海市是中国经济总量最大的城市,未来,虽然主要增强高端服务功能,产业高度化水平应不断提升,但仍要形成一批国际竞争力较强的产业创新基地和科技研发中心,建成具有国际影响力和竞争力的国际化大都市。

2010 年,上海市生产总值(GDP) 16872.42 亿元。其中,第一产业增加值 114.15 亿元,占比 0.68%;第二产业增加值 7139.96 亿元,占比 42.32%;第三产业增加值 9618.31 亿元,占比 57%。上海市产业结构正趋向合理化,第三产业的比重已超过第二产业,但与现代国际大都市的地位还不太相称。北京的第三产业比重已超过 70%,和北京、纽约相比,上海市第三产业比重不高,第二产业比重仍然过高。全年实现金融业增加值 1931.73 亿元,占比 11.45%,现代服务业比重仍然过低。

表 4 上海与纽约产业结构比较

(2008 年增加值)单位:%

	制造业	服务业	金融保险 + 房地产
上海	42.2	53.7	16.0
纽约	6.0	88.8	31.7

根据城市群原理的研究,城市群核心城市的主要功能是为城市群内各城市提供服务,其加工制造业逐渐转移到其他城市,这就是产业结构高度化过程。世界城市群的核心城市无一例外均是大银行、大企业的总部集中地。纽约聚集了 300 家美国和国际资本的大银行,比芝加哥、休士顿、洛杉矶、迈阿密和旧金山五个城市的银行总数还要多。美国十大银行的四大银行总部坐落在纽约,其中花旗银行和摩根银行分列全国一、二位,其资产约等于其余六家银行之和。2003 年,美国财富 500 强公司中有 42 家总部在纽约,名列全国第一。东京是三大世界城市之一,1995 年,世界前 20 家银行有 8 家,前 100 家有 16 家总部设在东京,世界前 20 家制造业企业中有 3 家,前 100 家中有 17 家的总部设在东京。1999 年,日本全国所有机场接送旅客人数 9159 万人次,而东京羽田机场就有 5500 万人次。伦敦是仅次于纽约和东京的国际金融中心,根据 2006 年 4 月的数据,共有 255 家外国银行的分支机构,外汇市场日均交易量高达 11090 亿美元,占全球日外汇交易总量的 32%,世界 500 强中 75% 的公司在伦敦有办公楼。上海要成为世界城

市和世界城市群的核心城市,必须提高服务业的比重,吸引世界各大银行和各大企业总部入驻。

长三角城市群的发展及分工合作,要求上海承担起城市群 CBD 的功能,即由过去的为上海市的产业和市民服务转型为为整个长三角的产业和城市群所有居民服务。长三角地区的金融等现代服务业将逐步向上海集中,大企业的总部也会陆续向上海聚集,当然劳动密集型、土地依赖性强的产业会向周边小城市和小城镇转移,人口也会比现在大幅度增加,由现在的 2000 多万人,发展到 3000 多万人,和东京都市圈的人口规模基本持平。

三、长三角城市群交通体系的完善与高铁网络建设

长三角城市群的快速发展,使其交通也呈现新的发展特征,其交通内涵将向更广更深的层次延伸。长三角是我国经济最发达的城市群,城市众多,人口密集,交通网络相对比较发达,已构筑了比较完善的民航运输、铁路网络(包括高速铁路)、高速公路网络、旅客运输网络。

长三角地区的高速公路建设先于并快于轨道(高速铁路网)的建设,在 2010 年前,长三角城市群的旅客交通 70% 由中高速公路承担,大大加快了这一地区经济往来,对这一地区经济持续多年的高速发展起到了重要作用。

长三角高速公路网的大规模建设虽然加强了城市群之间的经济联系,随着客流、物流的不断高速增长(超过了 GDP 的增长速度),城市群交通压力逐年增加,与上海距离越近,交通压力越大,入口衔接拥堵明显,事故增加,原设想的半小时、一小时、一个半小时交通圈由于车辆拥堵变得越来越难以实现,成为城市群进一步拓展的严重制约因素。

2000 年以前,长三角地区的铁路主要由京沪铁路和沪杭铁路两大干线构成,在上海市域,从京沪铁路引出一条通上海宝钢的专用线,从沪航线上引出通金山上海石化工业区的专用线,后来又修建的杭长铁路、杭甬铁路,增加了长三角的铁路通达范围。

“十一五”以后,特别是 2008 年,铁道部规划并开始建设我国重要经济区的城际铁路建设,2001 年沪宁城际铁路通车,此后不久,沪甬温、福厦沿海铁路通车,2011 年 6 月,世界最长的高速铁路京沪高速铁路建成通车,开始了我国铁路建设的新篇章。高速铁路的建设,大大压缩了城市群交通的时空距离,强化了城市间的“同城效应”,对完善城

市群交通布局,促进城镇化和区域协调发展,起到了相当重要的推动作用。

本世纪初,上海城市道路由高架快速路、主干线、次干线、一般道路和支线路组成,总里程达到 11825Km,初步形成了具有一定规模的快速路系统,带动了上海郊区公路网规模迅速扩大,道路网络功能等级迅速提升。在上海经济、社会的快速发展,上海市区和人口发展主要从浦西向市区外围和浦东新区蔓延式发展,与世界其他经济中心城市相比,无论是中心区和中心城人口都过于稠密,为了满足经济迅速发展和建设世界级大城市的要求,必须进一步拓展城市空间,改进和优化人口与产业布局,建设现代化的基础设施。快速建设轨道交通是上海加快城市建设最迫切的要求。2000 年,上海有关单位编制了上海市轨道交通网络规划,确定了上海市轨道交通网由城际快速轨道线、市区轻轨线、市区地铁线组成,经过优化、调整,形成了上海轨道交通系统规划。到 2010 年,上海已建成投运轨道线 12 条,运营线路里程长度约 420 多公里,率先成为国内首个突破 400 公里的城市,在世界大城市中也位居前列,中心城轨道交通站覆盖四分之一的土地面积,直接服务中心城 42% 的人口。

国务院《关于进一步推进长江三角洲地区改革开放和经济社会发展的指导意见》提出:“完善综合交通运输体系。铁路要以客运专线和城际轨道交通建设为重点,加快区域对外通道、区域内省际通道、城际快速通道以及跨长江通道、重要枢纽客运设施等建设,优化路网结构,提高路网质量。公路要以加强关键工程和断头路段建设为重点,加快国家高速公路网建设,加强区域对外通道、区域内省际通道、重要的城际快速通道、跨海湾和跨长江通道及重要疏港高速公路建设。”除已有的京沪、沪杭铁路外,京沪、沪汉蓉、沪昆、沪杭甬厦高速铁路接入在规划区东端已建有上海虹桥高速铁路站。已修通并运行的京沪高速铁路,在 2012 年将修通的沪汉蓉高速铁路从北端引入上海西高速铁路客运站,已修通的沪杭甬厦城际铁路、沪杭高速铁路从南段引入上海西高速铁路客运站,加上四边已建好的四条国家、省级高速铁路,构筑成了交通能力强大、网络通达程度高的综合运输枢纽。

[作者单位:国家发改委国土开发与地区经济研究所]

(责任编辑:刘立菁)