

我国现代化都市圈发展的若干理论和对策建议

——以大南昌都市圈构建为例

张泓宁 陈瑾¹

【摘要】 构建现代化都市圈是推进新型城镇化的重要手段，既可优化人口和经济的空间结构，又能激活有效投资和潜在消费需求，增强内生创新动力。本文系统研判世界都市圈发展趋势和经验，探讨我国都市圈发展现状及面临的主要挑战，在此基础上对南昌都市圈进行实证分析，最后提出构建南昌现代化都市圈七大对策建议：强化南昌核心增长极地位、完善都市圈层级体系、以改革开放实现都市圈跨越式增长、提升区域综合实力和竞争优势、推动运输网络整合和协同发展、促进圈域公共服务和资源共享、建立大南昌都市圈区域协调和实施机制。

【关键词】 现代化 南昌都市圈 构建 若干理论 对策建议

【中图分类号】 F127 **【文献标识码】** A **【文章编号】** 1006-5024(2021)12-0069-09

一、引言

随着我国城市化发展，都市圈正在快速兴起，成为区域经济发展的重要引擎。2017年12月召开的中央经济工作会议明确要求，提高城市群质量，推进大中小城市网络化建设。2019年12月16日出版的第24期《求是》杂志发表的习近平总书记重要文章《推动形成优势互补高质量发展的区域经济布局》指出：“经济发展的空间结构正在发生深刻变化，中心城市和城市群正在成为承载发展要素的主要空间形式”。但是，除少数发达地区外，我国大多数地区城市群发展在总体上仍处于构建阶段，城市群内部各城市（镇）之间的有机联系、错位发展、分工协同、融合一体新格局亟待培育。一个城市群往往包括若干都市圈，而都市圈作为城市群的重要组成部分，有利于建设成为富有创新力和竞争优势的区域空间单元。目前，南昌都市圈正处于起步阶段，需要 we 学习借鉴国内外都市圈建设的经验，努力打造一个生态良好、经济发达、文化繁荣、社会和谐的增长极。因此，在构建现代化都市圈的过程中，仍有许多重要理论和实践问题亟待研究，本文就此展开深入探讨。

二、世界都市圈发展趋势及我国都市圈发展现状

（一）都市圈概念

都市圈是城市化发展到一定阶段的产物，是中心城市以通勤联系为纽带与周边城镇功能分化而又相互联系的城镇空间形态。美国于1910年产生了大都市区概念，1950年和1960年又相继修正为标准大都市区、标准大都市统计区。^[1]法国著名地理学家Jean Gottmann(1957)^[2]将都市圈定义为多个大城市地区连接成的巨型化、一体化的居住和经济活动的群集地带。日本参考美国经验，于1954年提出了“日本标准城市地区”的概念和划分法，后又提出“都市圈”的概念。^[3]美国地理学家Friedmann

¹**作者简介**：张泓宁，中国传媒大学电视学院硕士生，美国南加利福尼亚大学理学硕士，研究方向为应用经济学与计量经济学、国际新闻传播；（北京100024）；陈瑾，江西省社会科学院研究员，研究方向为区域经济、文旅产业。（江西南昌330077）

基金项目：江西省社会科学基金“十三五”（2020）地区项目“关于把象湖、梅湖整合开发打造成南昌具有特色魅力的人文生态旅游景区研究”（项目编号：20DQ27）；2020年南昌市经济社会发展重大招标课题“关于把象湖、梅湖整合开发打造成南昌具有特色魅力的人文生态旅游景区研究”（项目编号：ZDSK202003）；2021年江西省社会科学基金项目“新发展格局下江西文化旅游产业链优化升级研究”（项目编号：21YJ15）

J(1966)^[4]于1966年提出的核心边缘理论是都市圈的理论来源，论述了一个区域如何由互不联系、孤立发展，变成彼此联系、到发展不平衡、发展极不平衡变为相互关联的平衡发展的区域系统。

20世纪80年代初，国内学者开始对都市圈理论进行研究，虽然表述各不相同，但都包含三个基本要素：核心城市、边缘地区以及核心城市与边缘地区之间的联系。周一星（1995）^[5]在分析了特大城市后认为，都市圈需对应中国的都市连绵区，即经济具有较大规模的中心城市及与其保持密切经济联系、非农业活动发达的外围地区共同组成的具有城乡一体化倾向的城市功能地域。目前应用比较广泛的定义是张京祥等（2001）^[6]提出的，认为都市圈为一个或多个核心城市以及与核心城市具有紧密社会经济联系的、具有一体化倾向的邻接城镇与地区构成的圈层式结构。清华大学中国新型城镇化研究院（2019）^[7]发布的报告指出，都市圈是以一个或多个中心城市为核心，以发达的联系通道为依托，吸引及辐射周边城市和区域，是城市地域空间形态演化的高级形式，也是大城市发展到一定阶段所出现的一种空间现象。城区人口500万人以上、1小时左右通勤圈内人口密度超过1500人/km²为都市圈基本门槛。国家发展和改革委员会（2019）^[8]将都市圈定义为，城市群内部以核心城市为中心、以1小时通勤圈为基本范围的城镇化空间形态。华夏幸福产业研究院（2019）^[9]在分析总结全球都市圈发展规律时，将都市圈概括为五个要素，即核、轴、圈、点、网，其中，关键因素是要有为都市圈起支撑作用的核心城市，这些核心城市在都市圈能起到辐射带动作用。

大都市圈的形成是区域经济发展的客观过程，区域中心城市发挥要素集聚作用，城市由小到大、由弱到强，成为区域核心城市。随着区域核心城市发展，核心城市因规模扩大出现了一系列不经济现象，开始出现中心城市功能分化，核心城市与周边城镇出现基础设施一体化的要求，核心城市的周边城镇成为疏解生产要素，尤其是产业、人口集聚的功能区。都市圈通过资源整合、产业整合、功能整合、管理整合，形成更具竞争力的空间组织体系。^[10]

（二）世界都市圈发展趋势与经验

现代工业催生现代城市发展，经过二三百年的演进，人口、资金等各类要素不断向拥有资源配置效率高和具有比较优势的中心城市集聚，中心城市的发展不仅完善了城市功能，还使中心城市、周边城镇分工细化，周边城镇受中心城市的辐射带动得到发展，发达国家先后形成以超大、特大城市为支撑、以1小时通勤圈为基本范围的大都市圈。目前，巴黎、伦敦、东京、纽约与旧金山5大都市圈影响力最大。这些都市圈既是国际经济、金融和商贸中心，也是世界科学技术创新中心、国际文化艺术交流中心和国际信息制造加工传播中心。纽约都市圈以占美国0.35%的面积，集聚了全国20%的人口，贡献了全国5.03%的GDP。伦敦都市圈以占英国18.4%的面积，集聚了全国56%的人口，贡献了全国33%的GDP。东京都市圈以占日本3.5%的面积，集聚了全国30%的人口，贡献了全国32.5%的GDP。旧金山都市圈以占美国0.18%的面积，集聚了全国2.5%的人口，贡献了全国3.8%的GDP。从全球城市发展趋势来看，城市大型化、中心化特征明显。目前排名前600位的主要城市中居住着约1/5的世界人口，对全球GDP贡献达60%。居住人口超过1000万人的“超级城市”数量已从1995年的14个增加到2018年的33个。全球二十强城市人口总和约2.3亿人，约占全球人口总量的3%，GDP总量约为10.98万亿美元，约占全球GDP总量的15%。¹

纵观世界各大都市圈发展历程，以下经验值得我们研究。

1. 在持续完善规划中不断优化都市圈空间布局。美、欧、日等国家和地区都十分重视都市圈规划的引导作用，从区域角度审视、解决城市问题，引导都市圈功能分工和人口合理布局。1994年英国伦敦发布伦敦战略规划建议书，进一步明确伦敦都市圈发展战略。2004年、2008年、2011年、2016年又分别修订完善《大伦敦地区空间发展战略规划》。1994年，大巴黎地区制定总体规划，将保护生态环境作为首要目标，将区域规划为建成空间、农业空间和自然空间3个主体功能区，3个主体功能区分工协作、相得益彰。从1959年起，日本先后五次修订完善首都圈规划，大约每10年修订一次，每次均根据国内外发展战略变化及时进行调整和完善。东京已实现由单中心向多中心、圈层结构向网络结构的转变，构建了金字塔型的城镇体系结构。

2. 培育中心城市成为创新最具活力的区域。都市圈中心城市是创新资源的集聚中心和最具活力的区域，是生产要素的集聚和扩散中心。东京集聚了日本约30%的高校和40%的大学生，拥有日本1/3的研究机构，以及全国PCT专利产出的50%和世

界 PCT 专利产出的 10%。伦敦集聚了英国 1/3 的高校和科研院所、40% 的大学生。纽约集聚了美国 10% 的博士和 10% 的国家科学院院士。旧金山拥有斯坦福大学、加州大学伯克利分校等 83 所高校和 5 个国家级研究实验室，成为美国西部学术中心，培育了 50 多位诺贝尔奖获得者，集聚了来自世界各地的高端人才，形成了良性循环的产学研生态圈，催生了英特尔、施乐、苹果和微软等一大批科技公司巨头，引领了信息时代科技产业变革。

3. 都市圈建设动力来自于实施机制的创新。为了城乡协调发展，美国纽约涌现出大量区域协调组织，既有政府支持的组织，也有民间成立的非赢利组织，这些跨行政区协调组织的存在，并没有剥夺地方政府权力，而是对传统行政管理体制的必要补充。英国分别于 1999 年、2004 年、2011 年颁布《大伦敦政府法》《规划和强制性采购法》《地方主义法》等法律法规，规定大伦敦市长跨区域协调的职能，以及地方规划与大伦敦空间战略的协同关系。同时，伦敦都市圈地方政府峰会、伦敦都市圈政治领导小组和战略空间规划官员联络小组等组织为构建伦敦都市圈协同治理机制发挥了重要作用，有效实现了大伦敦地区协同发展。20 世纪 50 年代以来，日本先后制定《首都圈整备法》《城市规划法》《建筑基准法》《土地基本法》等数十项相关法律，并成立首都圈整备委员会作为首都都市圈协调机构，有力地推动了都市圈规划的实施。

4. 以构建便捷交通体系推动都市圈生产要素集聚。20 世纪 80 年代，西方国家开始关注各种经济问题及其环境问题。美国学者提出了“紧凑型城市”和“精明增长”的概念，提出城市发展应以大运输量轨道交通系统为导向，以站点为中心建设半径合理的居住区，并提供办公、商业服务业等多项功能。^[11]由此，都市圈开始沿交通干线向外扩散，引导人口和产业在交通区位优势地区集聚，而不是摊大饼。长期以来，东京都市圈“环线+放射线”布局的轨道交通网络引导着东京大都市区人口以多轴放射状扩展。伦敦沿东南西北的主要公路干线规划了五个城市发展主轴。目前，各条主轴沿线已形成泰晤士河谷高科技与现代服务产业带、伦敦北部现代都市产业带、泰晤士河口新兴产业带等产业走廊。其中，被誉为英国硅谷的 M4 高科技走廊以 M4 高速公路为轴向西，串联伦敦、希斯罗机场及雷丁等十几个城市，汇聚了甲骨文、思科、微软、惠普等各大科技企业总部。

5. 都市圈产业结构是城镇功能定位和产业布局共同作用的结果。级差地租是城市扩张的一个重要因素，对土地依存度高的产业为降低土地使用成本，不断向城市外围迁移。由于产业投资边际效益，产业在都市圈呈现“三二一”逆序化分布特征。从核心区到边缘区，第三产业比重不断下降、第一、第二产业比重不断上升。经济发达国家顺应产业规律，通过政策不断加速都市圈产业结构演化进程，不断提高周边中小城镇经济总量，进而努力提升周边城市的经济实力和产业能级。自 20 世纪 40 年代，日本城市规划专家提出，要在全国建立若干个在经济和军事上能够自给自足的地区，并相应地出台了工业疏散政策。以日立航空公司、日本制钢铁公司、东芝公司为代表的市内制造业企业向东京周边 20-50 公里的圈层搬迁。东京周围神奈川县的相模原、群马县的太田等区域成为了新型工业城市。如今，东京都市圈的核心东京都第三产业占比 86%，聚集了东京都市圈约 74% 的金融保险企业、75% 的信息技术企业以及 64% 的商贸物流企业。而外围圈层的栃木县、茨城县及山梨县成为了制造业的聚集地，制造业占比超 35%。韩国 1971 年出台《污染防治法》授权首尔市长可以责令污染企业搬出首尔，仅 1979 年就迁出企业 1813 家，既推动了首尔人口和城市功能疏解，也为周边城镇发展提供工业基础条件。

（三）我国都市圈发展现状

我国城市发展大致经过了城镇化、城市化、都市圈、城市群等几个阶段。截至 2020 年底，我国常住人口城镇化率提高到 60% 以上、户籍人口城镇化率提高到 45.4%。我国正逐步形成“城市群-都市圈-中心城市-大中小城市协同发展-特色小镇-乡村振兴”统筹发展的城镇化战略格局，形成“19+2”个城市群，全国将建 29 个都市圈，其总面积约 227.48 万平方公里，占全国比重的 24%；总人口 8.56 亿人，占全国比重的 60.63%；地区生产总值 71.18 万亿元，占全国比重的 70.06%。目前，除长三角都市连绵区、珠三角都市连绵区属于成熟型都市圈以外，武汉都市圈等 16 个都市圈为发展型都市圈，包括南昌都市圈在内的 11 个都市圈都属于培育型都市圈。^[9]

目前我国都市圈发展仍存在以下主要挑战：

1. 规划制定不够完善。我国高度重视都市圈的发展，国家制定了都市圈规划和指导意见，各都市圈也有发展规划。但是，没有涉及更长时期的全国城镇化规划、全国都市圈发展专项规划，对全国各都市圈发展定位和层级体系、建立都市圈划分标准与统计制度缺乏深度研究，无法有效评估都市圈发展现状，引导各都市圈合理分工、功能互补和协同发展。都市圈本身的规划也缺乏整体性、长期性，相关机制没有及时建立，对都市圈发展情况也缺乏科学评估，影响到都市圈的建设。

2. 发展水平亟待提升。从单位面积经济效益看，全国 81%的都市圈地均 GDP 产出不足 5000 万元/km²。其中，最高的珠三角都市圈为 1.62 亿元/km²，仍远低于大伦敦都市圈（14.8 亿元/km²）、东京都市圈（6.6 亿元/km²）和纽约都市圈（3.4 亿元/km²）。武汉都市圈和合肥都市圈分别为 4567 万元/km² 和 3351 万元/km²，仅为珠三角都市圈连片区的 28%和 20.68%。从 1 小时交通圈人口密度看，81%的都市圈人口密度不足 1500 人/km²。其中，最高的上海都市圈人口密度为 4200 人/km²，低于东京人口集中区 8700 人/km² 的人口密度。同时，都市圈内外圈层间人口密度落差大，人口在核心区过于集中、外圈层人口数量和城镇化水平过低。北京 30-50 公里圈层内每平方公里人口数仅为 400 人左右，分别为东京都市圈、纽约都市圈相应圈层的 14.3%和 46%。经济联系方面，我国 71%的都市圈中心城市与外围城市之间企业互相投资规模不足 50 亿元。最高的上海约 399 亿元，最少的呼和浩特仅为 3 亿元。超过 70%的都市圈中心城市与外围城市互相投资规模占中心城市与全国所有城市互相投资规模的比重不足 15%。

3. 节点性城市建设滞后。我国都市圈经济规模偏小，资源过于集中在中心城市，中小城镇发展缺乏产业支撑，核心城市外围缺乏产业型城市、卫星城等不同功能的节点城市，中心城市辐射带动作用有限，周边城市与中心城市没有形成产业梯次分工，尤其是城镇体系不合理，城镇功能以及城市间分工体系尚在形成之中。比如：都市圈人口围绕中心城市的卫星城形成缓慢。目前，东京都市圈人口 50 万-100 万人的卫星城有 8 个、20 万-50 万人的卫星城 20 个。而北京都市圈有 1 个和 6 个卫星城，上海都市圈有 9 个和 3 个卫星城。

4. 一体化机制尚未形成。都市圈内交通受行政区划限制，发展协同性弱，城际轨道交通建设有所滞后，城市间产业同质化、市场壁垒仍然存在，资金、资本、人才、技术要素流动不畅。由地方政府主导的城市规划通常以行政单元为范围，存在公共资源过度集中于中心城区的决策偏好。例如，在北京最新一轮的城市总体规划中，市域轨道交通集中于中心城区，北京与周边腹地的 TOD 交通规划在城市总体规划中难以实现，限制了城市中心与外围的联系。目前，北京市郊铁路仅通车 6 条，运营里程 290 公里，固安、涿州、大厂、香河、广阳等地大多只能依靠公路出行。

三、基于南昌都市圈的实证分析

与国内其他都市圈比较，参考发达国家都市圈理论分析，对南昌都市圈构建主要概括如下：

（一）南昌都市圈尚处于培育阶段

国内学者郭熙保和黄国庆（2006）^[12]从都市圈人口、中心城市人口、周边城市城市化率、交通条件等方面，将都市圈划分为初级、中级和高级形态。南昌都市圈面积 4.5 万平方公里，占全省的 26.96%；2020 年末总人口 1741 万人，占全省的 38.53%；实现 GDP12841 亿元，占全省的 49.98%。在全国 29 个都市圈及都市圈连片区中，2020 年南昌都市圈经济总量居第 17 位。按 1 小时交通圈范围测算，2020 年南昌都市圈人口密度约为 869 人/km²，居中部 6 省省会城市第 3 位。

2020 年南昌都市圈地均 GDP 产出为 2854 万元/km²，在中部 6 省都市圈中排名第 5 位。无论是中心城市南昌还是南昌市周边城镇，其经济总量都偏小，从城镇功能分工到产业布局，从中心城市建设到城镇结构体系的完善都任重道远（详见图 1）。

（二）中心城市聚集能力不强

按照都市圈发展一般规律，在都市圈发展起步阶段，中心城市集中了圈域内最先进的生产要素，发展规模不断扩大并率先崛

起，待发展到一定阶段，中心城市对周边城镇产生辐射带动作用。研究发现，南昌市作为都市圈的中心城市，都市圈内沿轴线各节点城镇数量少及经济体量较小，且都市圈外城市与南昌都市圈联系不够密切，普遍存在对省外联系强于对省内联系的现象。比如：上饶与浙江、上海，萍乡与长株潭，赣州与广东（深圳）的联系都强于它们与南昌的联系，大量生产要素被周边省市吸引而流出。就南昌中心城区而言，由于城市人口增量过小，城市人口增长赶不上城市面积扩张速度，存量人口不断从老城区流向新城区，新城区产业发展缓慢，这给做大做强南昌都市圈提出了新的挑战。2020年南昌市GDP占全省的比例为22.4%，在全国省会城市中排第21位。从2011—2020年的10年间，南昌GDP总量增长了2.14倍，增幅在直辖市及省会城市中居第17位。2020年南昌市人口625.5万人，较2010年增加121.2万人，增长24.04%，增量在全国主要城市中居第23位。可见，南昌自身发展动能不足，要素集聚能力较弱。

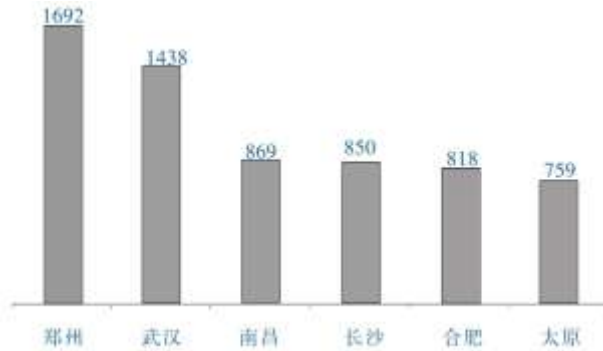


图1 2020年中部6个都市圈1小时等时圈人口密度(人/km²)

资料来源：各地国民经济和社会发展统计公报。

（三）都市圈经济联系不紧密

都市圈人口和经济联系主要包括城市间企业相互投资、日均人口流动规模、交通联系度、技术输出输入等方面，南昌都市圈人口和经济联系程度较低是当前面临的突出问题。南昌市作为南昌都市圈的中心城市，与外围城市企业互相投资规模只有31亿元（详见图2），在公布数据的14个城市中居第12位，仅为上海市的7.76%、福州市的14.6%。

南昌市与周边城市日均人口流动规模为5.1万人次。2020年，南昌与九江、抚州、宜春之间日均通行汽车分别为1.6万车次、3.76万车次、0.98万车次。2020年南昌-九江、南昌-抚州共发行铁路列车7.05万车次、3.02万车次，分别运送旅客量1094.8万人次、674.1万人次。手机用户监测数据显示，2019年12月，南昌市市外往来人口690万人（详见图2）。

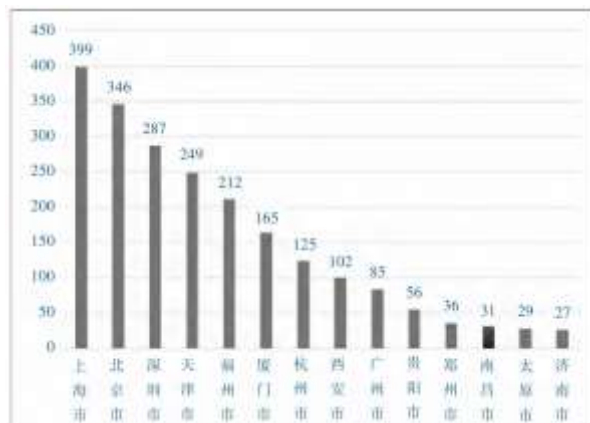


图 2 都市圈中心城市与外围城市企业互相投资情况（亿元）

资料来源：恒大研究院。

从交通联系度看，南昌都市圈综合交通网络初具规模，圈内已初步形成了以“两纵两横”铁路干线网和“一环八射”高速公路网为主骨干，以国省干道、城市道路、“一横一纵”高等级航道网和四通八达的航空网为支撑的都市圈综合交通网。但是，都市圈内交通网络衔接仍然不够通畅。南昌地铁运营总里程达 88.8 公里，排全国第 26 位，日均客流量约 71.23 万人次，日最高达到 144.70 万人次，占全市公共交通的分担率约 50%。以南昌为中心，连接周边城市的城际通道少而不畅。据百度地图测算的全国主要城市交通通勤半径来看，南昌市通勤空间半径为 22 公里，居全国主要城市第 32 位，详见图 3。同时，南昌市在输出技术、吸纳技术等方面也形成了一定的瓶颈制约，影响南昌都市圈的发展。

（四）都市圈一体化机制尚待完善

都市圈一体化机制主要包括组织协调、产业协作、生态共治、服务共享等方面。无论在跨区域规划、体制机制创新，还是重点工程、重大产业布局、公共服务同城化、重要人才政策、圈域各城市大气和水污染联防联控、环境信息共享、环境应急联动，以及生态保护补偿和生态产品价值实现、林业碳汇等生态产品价值核算定价和交易机制等方面，南昌都市圈都是以单个区域行政管理为主。行政壁垒制约着圈域发展战略空间布局，限制了区域合作和要素有序流动，降低了都市圈发展活力和区域经济发展的总体效率。

四、构建大南昌都市圈的对策建议

通过国内外比较研究，我们充分认识到现代化都市圈构建的重要战略意义。当前，都市圈发展的政策窗口期正在显现，本研究对大南昌都市圈建设拟提出以下建议：



图 3 全国主要城市通勤空间半径

资料来源：百度地图《2020 年度全国主要城市通勤监测报告》。

（一）强化大南昌核心增长极地位

我国改革开放 40 多年来的辉煌成就就是增长极理论的成功实践，我们集中全部力量率先发展东部沿海地区，然后通过东部带动中部、西部共同发展。核心-边缘理论认为，一个大的区域可分为核心区和边缘区，核心区在空间上居支配地位，通过供给系统、市场系统、行政系统等途径来组织其边缘地区发展，向边缘区传播发展动能。^[13]江西经济总量小、发展不足，主要表现为城市经济总量小、发展不足，尤其是作为都市圈的中心城市南昌对全省经济发展的贡献度偏小，这是江西经济发展的短板和弱项。短板就是潜力、弱项就是着力点，解决这个战略问题的关键是转变思路，即摒弃均衡发展的观念，将重心转移到都市圈发展上来。跨区域综合交通通讯网络建设、产业协同分工、城市间功能细化、服务一体化、城乡要素融合、高端人才集聚、共享机制建设，将带来都市圈内城市之间、城乡产业布局的优化，形成一个中心城市引领，带动周边城市产业联动发展的格局。通过都市圈中心城市南昌的率先发展，辐射带动整个都市圈经济发展，进而做大江西经济总量，提高区域综合竞争力。

（二）完善都市圈层级体系

20 世纪 80 年代以来，随着科技和信息化发展，城市之间的联系更加紧密，圈层功能与机制在理论上有了新的发展，随着生产要素的流动，要素集聚与扩散向更加经济的方向拓展、空间功能进一步分化，核心区向高附加值功能升级并推动功能扩散，由此形成核心层、近郊区、远郊区的圈层式结构。^[14]因此，我们以时空距离及关联强度为基础，大致可将大南昌都市圈层级体系划分为“三圈”：即核心圈层，距离大致 0-30km，主要包括南昌市和赣江新区核心区。近域圈层，距离大致 30km-60km 的近郊区域，包括丰樟高、奉新、靖安、永修、共青城等。外围圈层，距离大致 60km-120km，包括东乡、鄱阳、余干、万年以及九江市大部分地区。南昌市作为省会城市和大南昌都市圈的中心城市，是都市圈的核心、重要的增长极。赣江新区、九江是昌九发展轴上二个重要城市，是昌九经济走廊的重要支撑点，对于促进昌九沿线更多节点城市的壮大，加快大南昌都市圈发展具有重要作用。大南昌都市圈要依托铁路交通大通道，构建北京—九江—赣江新区—南昌—赣州—深圳纵向发展轴和沿沪昆高铁通道的横向发展轴。同时，以大南昌为中心，形成丰樟高、奉靖、鄱余万制造业和生态经济发展重点区域。

（三）以改革开放实现都市圈跨越式发展

对内改革对外开放是大南昌都市圈发展战略的核心价值。对内改革就是要横刀立马促改革，壮士断腕打造江西在全国的最优发展环境，大力解放思想，大力推动区划调整，大力推动机构改革和管理职能转变，大力培育企业家精神，营造人才辈出的环境。对外开放是大南昌都市圈发展之要。运用“点-轴系统”模型，以南昌为中心形成“一点多轴”区域发展空间结构，即南昌-九江-武汉，南昌-上饶-上海，南昌-赣州-广东（深圳）区域发展最佳组织形式。当前首要任务是在“一点多轴”上培育增长点，具体策略是鼓励并推动轴上节点城市积极对接融入粤港澳大湾区、长三角，先接受发达地区辐射带动，使节点城市增强经济实力，成为诸多增长点。通过粤港澳大湾区、长三角地区、长江中游城市群发展带动赣州、上饶、九江等城市发展；通过赣州、上饶、九江等城市边界交流，促进南昌与广东、深圳、上海等区域战略互补互动、互联互通、联动发展，以此形成与中心城市南昌动能逆传递，共推大南昌都市圈发展。适度扩大南昌城市规模，抵消现行政区划对中心城市发展的制约，以提高南昌资源配置能力。加快昌九发展轴城市群成长，以副省级城市的标准规划、建设共青城市，规划人口 100 万以上，加快共青城市与赣江新区的衔接，打造赣江新区-共青城市圈域产业聚集区，使之成为大南昌都市圈又一个新增长极。

（四）提升区域综合实力和竞争优势

1. 实现产业规划协同。按照都市圈产业结构逆序化分布规划，明确圈内产业发展方向和产业定位，立足现有优势产业、资源禀赋、环境容量，优化都市圈产业布局。引导金融、商贸、总部经济等高附加值产业在都市圈核心区聚集，增强核心区创新要素集聚能力和高端服务功能。制造业应重点向周边城市布局，形成第二产业新的集聚效应和增长动力。在边缘地区大力发展现代农

业和旅游业，打造都市圈农产品供应基地和旅游休闲后花园。规划昌九临港产业经济带、南昌-赣江新区高新技术产业带、昌北临空经济产业带、丰樟高先进制造业产业带、南昌毗邻地区乡村振兴经济带。在产业发展上，主动融入世界产业分工，积极承接沿海地区产业转移。重点发展航空航天制造、中医药、电子信息、新材料新能源等产业，建设南昌航空城、中医药科创城、南昌光谷、九江星火有机硅和纤维素纤维产业基地等先进制造业集聚区，不断提升产业聚集度和产业专业化程度。

2. 发展“飞地经济”。飞地经济是区域经济发展中的一种经济模式，也是国际上颇为常见的跨区域合作模式。大南昌都市圈在较短的时间内要实现更快的发展，应立足于以飞地建设为目标，通过股份合作、飞地自建、托管建设等模式，推动异地园区共建，面向国内外、省内外，大力发展飞地经济合作。比如：上海外高桥-启东合作园区就采用股份合作共建模式，双方共同成立合资公司，上海、启东各占股本60%和40%，税收收益按照6:4分成。

3. 建立利税共享机制。以利益分享为纽带，合作双方共同分配发展成果。京津冀对协同发展产业转移对接企业实行税收收入分享办法，规定企业迁入地和迁出地在企业所得税、增值税和营业税收入上实行“五五分成”。广东省的“双转移”战略对利税共享进行了有益的探索，如深汕(尾)合作从财政收入、土地收益、GDP核算及能耗指标等方面建立了较为完善的成本共担、利税共享机制。大南昌都市圈应学习借鉴这些地区的经验做法，建立和完善利税共享机制，推动大南昌都市圈对内对外开放合作。

(五) 推动运输网络整合与协同发展

以轨道交通和高速公路建设为重点，加快完善圈域立体交通网络。加快城际铁路和高速公路建设，提高都市圈内城市通勤便利度。建设现代港航体系和物流网络。改善昌北机场软硬件设施，加密国内干线航班，增开国际直飞航线。推动南昌港建成亿吨大港，整合九江港、上饶港、鄱阳湖港、万年港、丰城港、樟树港等都市圈港口群。九江港口要以建设大交通、大枢纽、大口岸、大物流为目标，加快推进铁路、公路、机场、航道、港口等交通基础设施建设，构建以港口为核心的集疏运体系。集约利用岸线资源，加强流域合作、区域合作，不断拓展发展空间。大力推进5G通信基础设施建设，着力打造5G技术应用示范和产业发展高地，推进5G与VR、工业互联网、车联网、智慧城市、智慧农业和智慧医疗融合应用，以万物万联加强都市圈内各地联系。

(六) 促进圈域公共服务和资源共享

促进教育均衡发展。深化圈域高校联合发展，加强与国际知名高校合作办学，建设国内一流大学和一流学科。促进职业教育协同发展，完善职业教育一体化协同发展机制，共同培养高技能人才。优化医疗卫生资源配置。大力发展健康产业，推动优质医疗卫生资源合理布局，面向国内外，采取合作办院、设立分院、组建医联体等形式，提高圈域医疗卫生水平。加强基本公共卫生服务合作，推动重大传染病联防联控。加快医疗机构数字化建设，实现转诊、转检、会诊、联网挂号等远程医疗服务。发挥江西中医药优势，在圈域新建和改造提升一批重点中医医疗机构，把大南昌都市圈打造成全国有重要影响力的中医药产业集群。加强跨界自然与人文景观保护。打造自然生态优美、文化底蕴深厚、旅游资源充分利用的生活休闲新空间。整合城乡资源，促进城乡要素跨界配置，搭建城市企业和人才、资金、技术等参与乡村振兴的平台，带动乡村产业多元化发展。

(七) 建立都市圈区域协调和实施机制

健全规划协同机制。圈域必须协同重大规划编制和实施，以规划为引领，推进都市圈生产、生活、生态空间布局优化，发展目标、重大产业、重大举措统筹安排、一体推进。协同构建以国土空间规划为基础，各领域专项规划、重点区域规划为支撑的定位准确、边界清晰、功能互补、统一衔接的都市圈规划体系。健全政府主导社会参与的推进机制。建立省政府主导的高层次协调机构，形成大南昌都市圈内城市及有关职能部门之间的协调机制，鼓励成立企业和社会公众共同参与的民间协调组织，形成由高层到基层的协调体系和政府主导、社会参与的推进体系，推动都市圈区域规划和发展建设实现公开、公正和公平，使都市圈各城市朝着区域经济利益最大化的方向发展。统一要素市场。打破地域分割和行业垄断，清除市场壁垒，营造规则统一开放、标准互认、要素自由流动的市场环境，促进资本、技术、信息、人才等生产要素合理流动和产业有序转移。建立都市圈行业联盟，搭建

企业合作交流平台，推动企业强强联合。推动人力资源市场、技术市场、金融服务、市场准入一体化建设，建立技术交易市场联盟，推动重大科技基础设施和仪器共享，推动金融基础设施、信息网络、服务平台一体化，实行食品药品联动实时监控，食品安全检验检测结果互认。

参考文献:

[1]Carmona Matthew, et al. Public Places and Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design[M]. Oxford and Burlington: Architectural Press, 2003.

[2]Gottman J. Megalopolis Or the urbanization of the Northeastern Seaboard[J]. Economic Geography, 1957, (33): 189-200.

[3]费希尔·弗兰克, 著. 吴爱明, 等译. 公共政策评估[M]. 北京: 中国人民大学出版社, 2004.

[4]Friedmann J. Regional Development Policy: A Case of Venezuela[M]. Cambridge: MIT Press, 1966.

[5]周一星. 城市地理学[M]. 北京: 商务印书馆, 1995.

[6]张京祥, 邹军, 吴启焰, 等. 论都市圈地域空间的组织[J]. 城市规划, 2001, (5): 19-23.

[7]清华大学中国新型城镇化研究院. 中国都市圈发展报告 2018[M]. 北京: 清华大学出版社, 2019.

[8]中华人民共和国国家发展和改革委员会. 国家发展改革委关于培育发展现代化都市圈的指导意见[EB/OL]. www.gov.cn/xinwen, 2019-02-21.

[9]华夏幸福产业研究院. 都市圈解构与中国都市圈发展趋势[M]. 北京: 清华大学出版社, 2019.

[10]林宏. 世界都市圈发展的共性与启示[J]. 政策瞭望, 2007, (6).

[11]胡婉茹, 赵健. 不同交通导向下的城市土地利用策略探析[A]. 中国城市规划学会. 活力城乡美好人居——2019 中国城市规划年会论文集[C]. 北京: 中国城市规划学会, 2019.

[12]郭熙保, 黄国庆. 试论都市圈概念及其界定标准[J]. 当代财经, 2006, (6): 79-83.

[13]谢章俊. 增长极理论与我国区域经济发展[J]. 智富时代, 2018, (5): 96.

[14]戴德梁行. 中国都市圈发展报告 2019[EB/OL]. www.199it.com/archives/1023960.htm, 2020-02-05.

注释:

1 资料来源: 联合国人居署发布的《2018 世界城市状况报告》。