

信息参考

聚焦北部湾城市群

专题信息

11

2017



广西壮族自治区图书馆主办

2017年11月25日



尊敬的读者：

本产品为内部资料，属于非卖品；所有文章均摘自公开媒体，仅供参考。

目录

CONTENTS

热点聚焦

| | |
|-------------------------|---|
| 看看啥是“城市群” | 2 |
| 北部湾新型城市群发展概况 | 3 |
| 北部湾经济区同城化成效显著 | 5 |
| 北部湾城市群协同发展中的问题及对策 | 7 |

他山之石

| | |
|----------------------------|----|
| 城市群发展的国际经验 | 9 |
| 泸州：全力建设成渝城市群南部区域中心城市 | 13 |
| 郑州：建设国家中心城市的底气从哪里来 | 17 |

延伸阅读

| | |
|--------------------------|----|
| 打造城市群需摒弃“高大全”思维 | 21 |
| 如何推动北部湾城市群在竞合中腾越发展 | 23 |

主办单位：广西壮族自治区图书馆
编辑出版：广西壮族自治区图书馆
信息服务部

主 编：韦 江
副 主 编：黄 艳
编 委：洗育华 马小红
本期责编：马小红

地 址：南宁市民族大道 61 号
邮 编：530022
电 话：0771-5860411
传 真：0771-5860397
电子邮箱：gxtsgxxfbw@163.com

编者按：城镇化作为现代化的必由之路，是我国最大的内需潜力和发展动能所在。党的十九大报告更是明确提出，要以城市群为主体构建大中小城市和小城镇协调发展的城镇格局。城市群是新型城镇化的主体形态，是带动我国经济持续增长、促进区域协调发展、参与国际合作与竞争的重要平台。广西北部湾城市群是中国与东盟之间唯一既有陆地接壤又有海上通道的经济板块，由国务院批复的《北部湾城市群发展规划》（以下简称《规划》）已于 2017 年 2 月 10 日由国家发展改革委、住房和城乡建设部联合印发，北部湾城市群发展是重大国家战略，包括桂粤琼三省（区）的 22 座城市，为桂粤琼地区尤其是广西发展指明了方向，创造了机会。《规划》制定的“一湾双轴、一核两极”的城市群框架格局，要求以共建共保洁净海湾为前提，以打造面向东盟开放高地为重点，以构建环境友好型产业体系为基础，充分发挥其对“一带一路”有机衔接的重要门户作用和对沿海沿边开放互动、东中西部地区协调发展的独特支撑作用。

北部湾城市群只要坚持按“开放和绿色”出牌，把开放优势转换为产业优势，把保住一泓清水作为不可突破的底线，就一定能建成海陆一体的蓝色生态湾区。只要抓住机遇，不断改革创新，城市群的优势就一定会体现出来，只有通过发展美丽经济，建设宜居城市和蓝色海湾城市群，广西才能越来越强。

热点聚焦

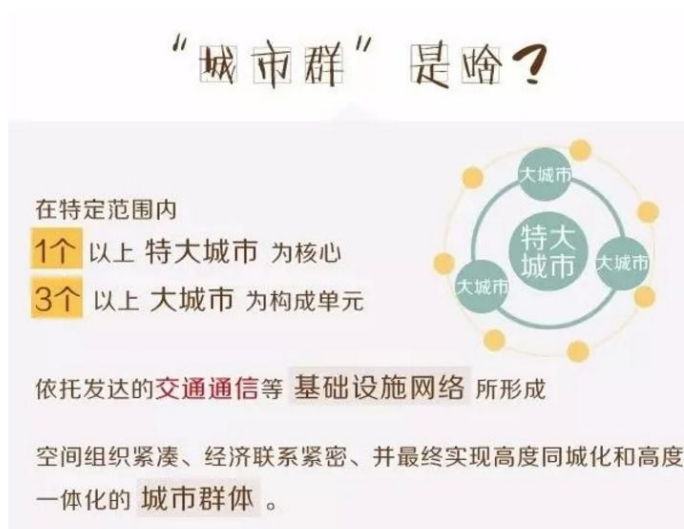
看看啥是“城市群”

啥是“城市群”？^{①②}

城市群是指以 1 个超大城市或特大城市为核心，由至少 3 个以上大城市为基本单元，依托发达的基础设施网络，形成经济联系紧密、空间组织紧凑、并最终实现同城化和高度一体化的城市群体。

从高度一体化分析，推进城市群建设一体化重点是推进基础设施建设一体化、区域性产业发展布局一体化、环境保护与生态建设一体化、城乡统筹与城乡建设一体化、区域性市场建设一体化、社会发展与基本公共服务一体化等 6 大一体化。

从城市群的同域化分析，将突破行政区划体制束缚，形成规划同编、交通同网、产业同链、信息同享、城乡同筹、市场同体、金融同城、科技同兴、环保同治、生态同建“十同”的经济共同体和利益共同体。可见，城市群是工业化和城镇化发展到高级阶段的产物。



^①一图看懂中国城市群[EB/OL]. http://www.gov.cn/xinwen/2016-05/12/content_5072822.htm, 2017-10-26.

^②方创琳. 京津冀城市群协同发展的理论基础与规律性分析[J]. 地理科学进展. 2017(1):15-24.

北部湾新型城市群发展概况^{①②③}

北部湾城市群发展规划推动广西新跨越

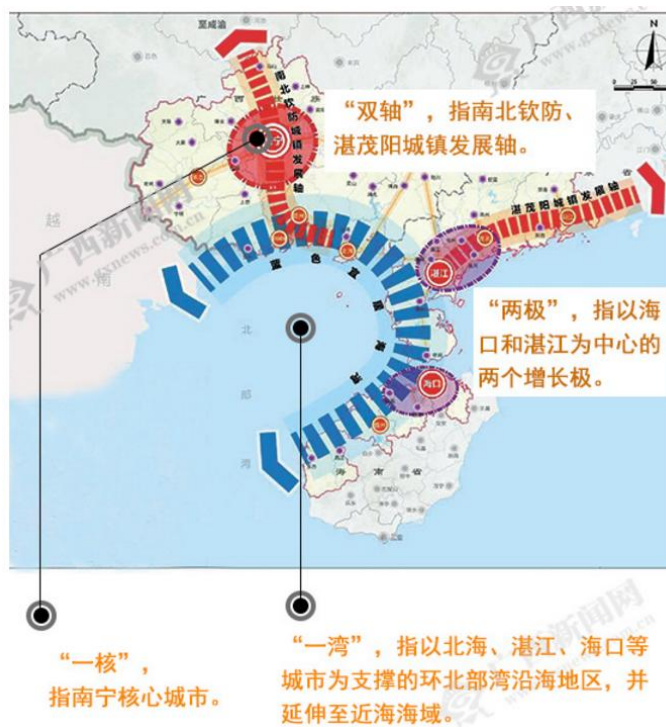
2017年2月17日，随着国家发改委在南宁公布《北部湾城市群发展规划》（以下简称《规划》）步入实施阶段，北部湾城市群概念就迅速走红八桂大地，南宁、北海、钦州、防城港以及玉林、崇左等“4+2”城市均被列入规划当中。

北部湾城市群发展是重大国家战略，为桂粤琼地区尤其是广西发展指明了方向，创造了机会。“一湾双轴、一核两极”城市群框架格局，确定

了南宁作为北部湾城市群的“核心”，指明了广西临港工业、商贸物流、新兴产业、滨海旅游等产业的发展方向和重点。

北部湾城市群将成为中国与东盟经贸合作全新“接口”，国家有关部门也将在规划编制、体制创新、重大项目建设、优化行政区划设置等方面对北部湾城市群的发展给予积极支持。国家作出顶层设计，提出北部湾城市群要向国家级城市群的战略跃升，并确定了六大战略任务——构建适应资源环境承载能力的空间格局，打造环境友好型现代产业体系，推动基础设施互联互通，共建蓝色生态湾区，深化海

搭起“一湾双轴、一核两极”城市群框架



^①王克础. 北部湾新型城市群蓄势腾飞 八桂大地迎来发展机遇[N/OL]. 广西新闻网-广西日报. 2017-04-20. <http://www.gxnews.com.cn/staticpages/20170420/newgx58f7ea34-16116872.shtml>.

^②一图看懂中国城市群[EB/OL]. http://www.gov.cn/xinwen/2016-05/12/content_5072822.htm, 2017-10-26.

^③王彩娜. 北部湾城市群崛起 协同发展是关键[N/OL]. 中国经济时报. 2017-03-03. http://jjsb.cet.com.cn/show_482484.html.

陆双向开放合作和建立健全城市群协同发展机制。

北部湾城市群强化以南宁为核心辐射带动，夯实湛江、海口的支撑作用，重点建设环湾滨海地区和南北钦防、湛茂阳城镇发展轴，提升国土空间利用效率和开发品质，打造“一湾双轴、一核两极”的城市群框架。这个城市群陆域面积 11.66 万平方公里，拥有北部湾 4234 公里的海岸线，是中国与东盟之间既有陆地接壤又有海上通道的唯一经济板块。

广西地处南疆，紧连东部的广东，与雷州半岛和海南岛是近邻。南宁“中国-东盟博览会的永久举办地”这块牌子，本身就具备带动周边地区发展的辐射意义，南宁被定格为“群主”，当之无愧。因此，要充分利用南宁在北部湾经济区中心城市的重要地位，面向东盟开放合作，积极对接和推进“海上丝绸之路”建设。



广西布局完善城市功能定位 引领与东盟合作新趋势^①

当前，在“一带一路”和中国-东盟自贸区“升级版”战略的推动下，广西沿海城市群区位优势更加突出，作为重要组成部分的沿海四市，更应该把握机遇，依托资源禀赋，完善城市功能定位，以现代“临海型经济”引领与东盟合作新趋势，打造成为面向东盟、服务西南的枢纽型城市、产业合作高地、人文交流中心。具体城市功能定位见表 1。

^①冯娟. 基于城市功能分工的北部湾城市群发展[J]. 山东工商学院学报. 2017(2):47-54.

表1 北部湾城市群各城市主要优势和功能定位

| 城市 | 主要优势 | 功能定位 |
|-----|---------------------------|--|
| 南宁 | 广西政治、经济、文化、信息中心；多区域合作的交汇点 | 建成区域性国际城市、区域性综合交通枢纽、西南现代服务中心与创新基地、北部湾城镇群的旅游服务基地、内陆开放型经济战略高地和广西首善之区 |
| 钦州 | 集沿海、沿江于一体，临港工业框架已初步形成 | 建成北部湾临海核心工业城市，北部湾沿海生产性服务中心，商贸服务中心和农产品集散中心 |
| 北海 | 旅游基础设施完善；广阔的港口资源 | 建成服务全国、面向国际的亚热带滨海旅游度假胜地；中国—东盟区域经济合作中重要的商贸基地；现代产业集聚地；广西海洋产业基地和高新技术名城，南国宜居城市 |
| 防城港 | 全国唯一的沿海沿边港口城市 | 建成北部湾现代化主要港口城市；沿海制造业基地；西南沿海重要的新型能源基地；以海洋文化和边境贸易为特色的风景旅游城市 |

北部湾经济区同城化成效显著^①

北部湾经济区同城化改革是广西全面推进和深化改革的一大工作亮点。截至2017年上半年，北部湾经济区同城化改革任务完成率已超过80%。通信同城化、城镇群规划、旅游同城化、社保同城化、口岸通关一体化等任务基本完成；户籍同城化23项改革任务完成16项，完成率近70%；交通、金融、教育同城化深入推进。各项改革任务取得了重大突破，改革成效显著。

户籍同城化大幅提升公共服务质量。创新户籍管理、统一社会保障、交通“一卡通”、扩大教育交流合作等任务全部完成，共享基本医疗卫生计生服务、实施旅游待遇同城、推行综合管理便利化等3项任务基本完成，农村产权制度改革试点工作正有序推进，基本公共服务的质量和便利性进一步提升。

^① 周骁骏,童政. 北部湾经济区同城化向纵深发展[N/OL]. 中国经济网-经济日报. 201711-10. http://district.ce.cn/zg/201711/10/t20171110_26821089.shtml.

社会保障同城化方面，经济区内就业与社会保险政策的统一体系初步形成，“金保工程”数据大集中、经济区内就业信息网络的互联互通、社会保障“一卡通”及就业信息的资源共享工作已经完成，切实消除了北部湾经济区内的社保政策障碍，为公共服务转型升级奠定坚实的基础。

通信同城化方面，早在 2013 年经济区就实现了“服务同城化”和“资费同城化”。长途费和漫游费合并调整为本地通话费。取消经济区南宁、北海、钦州、防城港、崇左 5 市的移动电话通话漫游费和长途费，话费总支出减少 4 亿元以上。

金融服务同城化方面，银行服务收费、银行资金汇划、保险售后服务等 5 个方面同城化已基本实现。信用信息数据平台建设取得阶段性成果，信息采集入库工作逐步推进，信用信息体系建设取得阶段性成果。

口岸通关一体化取得了明显成效。沿海口岸全面启用国际贸易“单一窗口”，为向海经济建设奠定良好基础。

旅游同城化的品牌效应得以充分发挥。完成旅游同城化“三个一”“六个一”工程，建立一系列旅游信息共享平台，极大方便了游客和旅游区内居民的出行。

教育资源一体化格局初步成形。中考“七个统一”率先实现教育融合，从 2017 年起，北部湾经济区的南宁、北海、防城、钦州四个城市实行统一的初中升学考试，同城中考实现考试命题、考试科目、考试形式、考试时间、考试内容、评卷方式、考试成绩七个统一。

交通网络一体化基本形成。2016 年，北部湾经济区四市高速公路通车里程 1243.8 公里，占全区 27%。南宁-钦州、钦州-北海、钦州-防城港高速铁路实现公交化运营，六景-钦州港、玉林-铁山港等高速公路建成通车，经济区四市客运交通实现互联互通。

北部湾经济区是广西发展的龙头，2017 年年初国务院批复同意

北部湾城市群发展规划，北部湾城市群建设提升为国家战略，对北部湾经济区加快同城化建设、提升区域融合发展核心竞争力提出了更高要求。

面对新形势新要求，北部湾经济区将继续推进同城化改革向纵深发展。下一阶段，北部湾经济区将重点围绕同城化改革的难点、痛点、关键点，从深度、高度、精度、广度“四维”发力，深入挖掘户籍、教育、金融服务等同城化改革原有举措的发展动力和潜力，引领同城化迈向纵深阶段。

北部湾城市群协同发展中的问题及对策^①

构建北部湾城市群协同发展机制面临三大问题

国务院发展研究中心发展战略和区域经济研究部研究员刘建兴指出，北部湾经济区总体经济实力还不强，工业化、城镇化水平较低，高新技术产业薄弱，缺乏大型骨干企业和中心城市带动，创新软环境也有待改善，对高端创新要素吸引力不够。同时，北部湾地区快速通达周边省份，特别是珠三角大市场以及东盟国家的陆路通道亟待完善，与经济腹地和国际市场联系还不够紧密。同时，北部湾城市群区域内的城市间经济规模相差不大，实力相近，形成多极城市群发展态势的同时也反映出区域内缺乏辐射带动作用强的特大城市。

构建北部湾城市群协同发展机制主要面临三大问题：一是区域分工（合作）体系建设尚处于初级阶段，城市间产业结构趋同、区域分工模糊现象比较严重，区域产业合作缺乏有效的沟通机制。二是区域市场一体化的硬件和软件条件尚待进一步完善。如一些行政区划接壤地区的“断头路”、关键性的交通工程建设以及整体性对外联络通道建设等。三是产品服务和要素市场建设还满足不了实际需求，特别是

^①周洁. 借力北部湾 广西再出发[N/OL]. 中国经济时报-中国经济新闻网. 2017-03-03. http://jjsb.cet.com.cn/show_482485.html.

要素自由流动机制还有待完善、公共服务均等化有待推进、社会保障体系有待尽快统筹。

北部湾城市群协同发展思路及对策^{①②}

第一，环北部湾城市的协同发展涉及到国内三个省区的行政协调，若想获得长远发展，需要三地有胆识，统筹全局，积极探索，打破常规，与时俱进地更新观念，尽快出台与《北部湾城市群发展规划》配套的各项具体措施，在法律政策、基础设施、产业结构、资金投入、公共服务、物流体系等方面做到相互融合，同时，各级省市政府必须形成相关合作机制，使生产要素能够按照市场规律自由流动，资源得以优化配置，并完善相关产业政策和社会保障政策。

第二，虽然近年来环北部湾城市在基础设施建设方面有了较大提高，但与京津冀经济圈、珠三角经济圈等发达区域相比仍有较大差距，这也成为制约环北部湾城市发展的关键因素。因为，北部湾城市在地理条件和资源上具有相似性，各地之间的产业布局难免发生冲突，客观环境要求对北部湾城市的产业发展进行统一布局，优化区域内的产业结构，发展特色产业优势，扶持潜力产业，以南宁作为城市群的核心，加强各省市之间的协同合作，在分工基础上形成优势互补的区域产业结构，提升区域内整体实力，增强对外竞争力。

为确保北部湾城市群协同发展的顺利实现，各地区应做好整体规划避免重复建设，为环北部湾城市的协同发展创造良好基础条件。同时再根据各地发展状况，重点培育未来中心城市，形成以中心城市为核心、次级城市区域为纽带的经济一体化的网络体系，加快北部湾城市的整体发展进程。

为此，国务院发展研究中心发展战略和区域经济研究部研究员刘勇认为，北部湾城市群完全可以承担起建立区域协同发展机制先行先试的重任，为我国增长潜力较大的地区的快速发展，避免“中等收入

^①张晓沛. 北部湾城市群的协同发展研究[J]. 港口经济. 2017(7):55-57.

^②周洁. 借力北部湾 广西再出发[N/OL]. 中国经济时报-中国经济新闻网. 2017-03-03. http://jjsb.cet.com.cn/show_482485.html.

陷阱”积累经验。

“北部湾城市群区域内的城市基本都处于工业化、城镇化中期阶段，需要制造业、服务业乃至现代农业并举发展，也需要比较频繁的区域经贸交往，区域协同发展任务艰巨。”国家发展和改革委员会宏观经济研究院研究员、国家发展和改革委员会国土开发与地区经济研究所原所长肖金成建议，城市间应加强合作形成合理分工，将垂直分工逐步转化为水平分工，变单个城市的竞争力为整体竞争力。

他山之石

城市群发展的国际经验^{①②}

（一）美国东部的大西洋沿岸城市群

美国大西洋沿岸城市群又名“波士华”（Bosh-wash）城市群，它是世界上面积最大、发育最成熟的城市群。该城市群占美国国土面积1.5%，人口占22.5%，人口密度较高，城市化水平达90%。纽约为该城市群的中心城市，华盛顿、费城、波士顿、巴尔为其余四个核心。

产业结构：美国大西洋沿岸城市群五大核心城市产业结构为互补型，集聚效应较高，具有超强竞争力。纽约作为金融中心和商贸中心，波士顿形成了与“硅谷”齐名的高科技聚集地，费城发达的交通运输业使其成为城市群核心交通枢纽，华盛顿市是全美政治中心，巴尔国防工业发达，也是南部卫生服务基地。总的来说，北美大西洋沿岸城市群为“核心带动型”：纽约金融中心带动作用，其他城市错位发展，协同作用，各城市主导产业各不相同。城市间良好的分工协作是波士华城市群发展的决定性因素。纽约不仅为自己，而且为周边其他城市提供资金支持，提供从传媒到交通运输等重要的对外联系途径；华盛

^①李俊玮. 城市群发展的国际经验[J]. 中国集体经济. 2015 (22): 162-163.

^②韩哲,赵毅波. 他国的“京津冀”是如何一体化的[IN/OL].北京商报网-北京商报.2014-03-26.
<http://www.bbtnews.com.cn/2014/0326/52918.shtml>.

顿提供政治产品、政治庇护以及和政府相关各项服务；波士顿主要提供高素质的人力资源和智力、技术、思想，其他中心城市更多侧重制造业。如此的产业分工格局，不仅能使各市专注于自己的强项从而与周边城市形成良性竞争，还能使各市互相支持、形成发展合力。

（二）北美五大湖城市群

北美五大湖城市群以芝加哥为中心，以蒙特利尔-多伦多-底特律-芝加哥为轴线，包括芝加哥、多伦多、底特律（已破产）等 11 个都市区，集中了 20 多个人口 100 万以上的特大城市。

产业结构：将保护继承传统特色产业和现代化产业转型有机结合，紧跟市场趋势，产业结构不断优化。芝加哥将继续作为重要的金融中心、期货市场提供金融服务。加拿大多伦多的飞机制造业是支柱产业。匹兹堡等不断进行产业升级，金融业、服务业比重逐渐优化上升。该城市群制造业聚集明显，主导产业单一性较高，依赖整个生产销售网络。优越的自然环境大大增强了各个城市之间的交通互联，水运、水力、煤铁矿、工业、畜牧业带动了经济发展。

（三）日本太平洋沿岸城市群

日本太平洋沿岸城市群以东京为中心，包括大阪、静冈、名古屋、北九州的长崎等都市区，占日本总面积的 6%，总人口的 61%。该城市群从明治维新前的政治文化中心发展至今，形成综合功能的东京都市圈，已经成为亚洲较为著名的城市群之一。日本政府很早就意识到城市大规模膨胀可能造成的问题，先后三次实施“城市副中心”战略，使副中心和中心城区一起承担起东京的城市功能，逐步形成了“中心区-副中心-周边新城-邻县中心”的多中心多圈层的城市格局。以副中心的新宿区为例，该区已成为东京的重要交通枢纽，银行密集，被称为“华尔街”的翻版。

产业结构：东京的金融业较为发达，在世界范围内排名较前，可以较好带动城市群的金融发展。名古屋港是日本的五大国际贸易港之

一，方便了城市群的物流产业和产业供应及进出口。东京集合了日本大量的制造业和著名高校，为工业的发展提供了强劲的技术与人才支持。该地区人口集中，高科技产业、工业和出口外贸业发达。

日本产业空间格局十分鲜明，由于国土狭窄，导致人口主要集中在平原地区，大城市群也在这些平原出现。城市群内部产业高度一体化，内部物流量高，城市群间物流量很低。产业空间分布呈逆序圈层变化，第三产业由中心往外依次减少。其产业空间结构由政府主导，在这样资源有限的国家如果不能集约发展，将造成严重的资源浪费与经济衰退。

（四）英国中南部城市群

英国伦敦城市群是地域面积最小的世界级城市群，以伦敦-利物浦为轴线，包括伦敦、伯明翰、曼彻斯特、利物浦等数个大城市和众多中小城镇。作为世界上第一个实现城市化的国家，英国城市群几十年来的演变也颇有特色。从 20 世纪 60 年代开始，随着家用汽车的普及，英国人口开始大量向小城镇迁移，大中城市周边的卫星城镇迅速兴起。英国伦敦城市群追求的是小城镇的“小而精”。为进一步带动小城镇的发展，英国政府实施了逆城市化行动，将政府部门或其下属机构向小城镇转移。随后，英国政府的行动很快得到公共事业单位的响应，高校等公共事业单位随后开始了迁移。英国大企业总部落户小城镇也渐成趋势，英国泰晤士水公司总部在斯文登小城，英国燃气公司总部设在了温莎小镇。

产业结构：该城市群的中心城市伦敦具有较为明显的第三产业，尤其是金融业优势，聚集了以英格兰银行为中心的众多历史悠久、实力雄厚的金融机构，整体实力名列前茅，市场规模堪称世界第一，其保险市场是世界上最大的保险业中心。作为历史工业优势地区，英国第二大城市伯明翰为重工业中心，利物浦造船业发达，轻工业和通讯产业发展迅速。曼彻斯特是英格兰主要的工业中心和商品集散中心，

也属于金融中心城市。

（五）欧洲西北部城市群

以巴黎为中心，以鲁尔区、巴黎、鹿特丹和阿姆斯特丹四个大都市区为核心，地跨法国、荷兰、比利时、卢森堡、德国等多个经济发达国家，总面积 14.5 万平方千米，总人口 4600 万，其中人口达 10 万以上的城市有 40 座。

产业结构：欧洲西北部城市群中心巴黎拥有的巴黎金融市场是法国的金融中心，同时也是世界重要的金融市场之一。同时，巴黎时装业是其重要外汇收入来源之一。德国鲁尔区是德国及世界最重要的工业区之一，有“德国工业引擎”之称，在一定程度上带动了城市群的工业发展。具有分散性、独立性、低密度-规模适中、环境优美、历史悠久。城市化水平高到 80%，但是人口数量始终控制在合理范围，没有典型城市化过程中逆城市化这一步，长期处于城市化阶段。

总结

从城市群的发展与现状来看，因历史、地域、风俗等各种因素影响，城市群的发展道路各不相同。由于技术限制，城市群在发展早期受自然环境影响大。随着交通、通信技术、金融产业等发展，人文科技因素对城市群的发展起到越来越大的作用。城市群的形成需要较高的工业化水平作为动力，发达的交通网络设施作为支撑，核心城市的辐射效应作为带动，政府的规划和政策支持作为保障。城市群的发展要积极利用自身区位、人口等优势，如沿海地区的港口物流优势、人口密集大都市的人才储备优势等，从而发展适合自身地域的城市群。从产业结构上看，城市群大多从工业发展开始，后期逐渐向三产业发展。核心城市集聚金融、专项管理服务等第三产业，第二产业向周边城市转移，并且随着城市化水平的不断提高，各城市将保护继承传统特色产业和现代化产业转型有机结合起来，并在此基础上各城市产业之间职能分工合理，有效提升了城市群整体经济实力。城市群中各城

市的协调发展、产业配合也十分重要，如美国城市群的对国家经济均衡发展起到了重要作用。

但是城市群的发展也遇到过度发展、资源浪费、结构失衡、环境污染等众多问题。中国作为一个新兴的发展中国家，应当主动借鉴国际化城市群的经验，取其精华、去其糟粕，发展繁荣、集约、自然环境友好型的可持续发展城市群。

泸州：全力建设成渝城市群南部区域中心城市^①

泸州是四川省除成都以外的 4 个百万人口大城市之一，也是长江上游除重庆主城区外率先达到“双百”的大城市。2016 年 5 月，国家发展改革委公布的《成渝城市群发展规划》指出，到 2020 年，泸州中心城区城市人口达 200 万人，城市建设用地达 200 平方公里。为此，泸州着力“三抓三主动”，扎实推进“六个突破”，实现经济社会平稳较快发展，主要经济指标连续 5 年全省领先，增幅均高于全国、全省平均水平。泸州以创新、协调、绿色、开放、共享“五大发展理念”为指引，围绕“山水绿色、宜居宜业、区域中心、中国酒城”的城市发展理念，加快建成富有活力、特色鲜明的成渝城市群南部区域中心城市。

产业大发展：“精益求精”+“精挑细选”

传统产业，泸州“精益求精”

向高端拓展，泸州长江机械有限公司全自动生产线已全面投产，高端工业机器人和企业数字管理平台相结合，机械产品畅销欧洲美洲亚洲的多个国家。这仅仅是泸州工业发展的一个缩影，在传统工业发展上，泸州正转型发展白酒、化工、能源、机械等传统产业，创新发展现代医药、新能源新材料、高端装备制造、智能电网、大数据等战

^①泸州 全力建设成渝城市群南部区域中心城市[N/OL]. 四川日报. 2017-01-16(010).
<http://epaper.scdaily.cn/shtml/scr/20170116/153137.shtml>.

战略性新兴产业，在各领域大力推动产业转型升级是未来泸州产业双轮驱动发展的重要方式。

新兴产业，泸州“精挑细选”

2016年，泸州在北京举办西南云海大数据产业园推介会，与北京亚信数据有限公司、数据堂（北京）科技股份有限公司等9家企业签署协议。各方将以大数据全产业链项目为合作突破口，共同把泸州打造为四川省乃至西南地区的大数据产业中心。而华为四川大数据中心落户泸州并开建，吸引了10多家信息企业来泸州合作，泸州大数据产业发展由此驶入快车道。

泸州打造成渝城市群南部区域中心城市的新定位，则让大数据产业发展思路更加明晰，并得到进一步拓展。泸州市经信委相关负责人说，“我们将大数据产业的范围进行了进一步拓展，扩大到包含大数据在内的电子信息产业。进而把泸州建设成一个全省重要的数据栽培基地，为产业的发展配套相关要素，助推电子信息产业，特别是大数据产业的发展。”对于电子信息产业发展，泸州正在进一步研究更加细化的政策支持。

产业发展，园区重点发力

泸州围绕长江经济带整合原有九大产业园区，形成泸州国家高新区、泸州长江经济开发区和中国白酒金三角酒业园区，为全市产业发展提供更宽更大更强的平台。

三个园区定位不同：泸州国家高新区重点发展高端装备制造、现代医药、新能源新材料、智能电网、大数据等产业；泸州长江经济开发区重点发展机械制造、商贸物流、精细化工、电子信息等产业；中国白酒金三角酒业园区已形成白酒酿造、基酒储存、灌装生产、包材供应、仓储物流、金融会展、文化旅游等链条完整的白酒产业集群。

截至目前，泸州三大园区建成区面积达78.5平方公里，入驻规模以上企业近500家，占全市的75%以上。

从泸州工业发展整体水平来看，2016年1-11月，泸州市规模以上工业增加值增长11.2%，增速高于全国平均水平5.2个百分点，高于四川省平均水平3.3个百分点，位居四川省第2位。从月度走势看，工业保持企稳上扬态势，2016年一季度增长10.4%、上半年增长10.5%、三季度增长10.8%、1-11月增长11.2%。

交通大枢纽：“上天入海”+“无缝覆盖”

“十三五”期间，泸州将主动接受成渝双核辐射带动，进一步发挥自身在成渝城市群沿长江发展轴中的引领作用，促进资源整合、产业互补、交通互联，推进川南经济区四市同城化发展，建成成渝城市群南部区域中心城市。而且，随着云龙机场的加快建设，国际航线的陆续开通，泸州航空港将变身区域中心机场和国际空港。预计到“十三五”末，国内航线将增加至22条，云龙机场旅客年吞吐量将达到200万人次。

为让泸州真正“快”起来，除机场建设外，泸州还加快“水、公、铁”枢纽建设，实现多种方式交通运输网络无缝覆盖。2016年10月12日，泸州、昆明市委、市政府主要领导和昭通市政府主要领导等出席签约仪式，在昆明签订泸（州）昆（明）昭（通）港口物流发展合作协议，携手共建昆明-昭通-泸州物流通道，连接泛亚铁路、中欧班列等国际物流通道，打造长江经济带与南亚、东南亚、东盟之间的经济走廊，共同融入和服务“一带一路”建设，近期重点完善和强化昆明-昭通-泸州铁水、公水联运物流通道；远期通过打通金沙江库区航运通道，连接泛亚铁路，共同开拓南亚、东南亚、东盟市场。

此外，泸州加快城际快速通道建设：加快川南城际铁路、渝昆高铁建设，强化与跨区域城市的城际交通网络连接。

“泸州港目前近可辐射川滇黔渝区域城市，远可通航欧洲、北美等远洋航线。”泸州港务公司负责人介绍。泸州港先后开通“泸州-南京-韩国”“泸州-南京-日本”近洋外贸航线、“泸州-武汉-台湾”江海

直达班轮、泸州-上海商品汽车滚装班轮、泸州-成都铁水联运集装箱班列。

2016年1-11月，泸州累计完成水上货运量1815.65万吨，水上货运周转量1498546.94万吨公里，比去年同期增长26.16%，增幅排名四川省第一位。这对于泸州建设水运大枢纽、发展港口大物流、打造临港大产业、对外合作大开放、提升GDP、推动全市经济社会发展和实施“决胜全面小康、建成区域中心”战略等方面具有重要意义。

城市大格局：“城乡共建”+“生态情怀”

截至2016年底，泸州中心城区建成区面积达135平方公里，城市人口达136.2万人，并形成了鲜明的城市特色：江城、山城、酒城、港城。

泸州坚持绿色发展理念，打造绿色城市的生态风光，构建以城市公园、“两江四岸”为支撑，以道路绿化为骨干，以街头景观为节点，以公共绿地、庭院花圃、楼顶绿化为点缀，以一环路、二环路、绕城高速绿化带为呼应，以近郊田园风光为补充的城市绿色生态体系。

经过多年发展，生态环境更加优良：泸州成为长江上游绿色生态屏障，拥有国家级、省级森林公园和自然保护区6个，森林覆盖率达50%。中心城区先后改造、新建了36个城市公园，建成区绿地率达36.32%，已形成“300米见绿、500米见园”的城市格局。

2016年实施城建项目99个，竣工26个，加快建设55个，完成投资66.59亿元，占计划任务的100%。同时，创新机制抓项目，整合组建城投公司，2016年融资规模56.3亿元。泸州建立城市基础设施建设基金50亿元，大力推行PPP等项目融资模式，实施沱江二桥加宽改造、长江六桥及连接线工程等7个项目，落地资金178.6亿元。

泸州还实施县城和小城镇发展工程，加快合江、叙永、古蔺县城建设，形成辐射市域北部和南部的副中心。培育发展44个基础良好的重点小城镇，健全市域新型城镇体系。

目前，泸州正在实施新型城镇化重点示范项目 38 个，已完成投资 197 亿元；建成乡镇污水处理厂 75 个、污水管网约 175 公里，第一批 50 个农村聚居点污水处理项目建设完成；15 个试点镇完成基础设施及公共服务设施建设投入 11.46 亿元，带动全市小城镇基础设施建设投资 22.04 亿元，就地就近吸纳转移农业人口 1.9 万人。

在城市规模的扩容上，泸州建设“两江新城”（沱江新城、长江生态湿地新城），规划面积 100 平方公里，人口 100 万人，重点加快基础设施建设，提升城市承载能力和服务功能，与老城区错位发展，共同形成独具特色的城市空间结构。

在区域中心城市建设上，泸州 2017 年全年计划实施城建项目 158 个，预计完成投资 109 亿元，中心城区建成区面积新增 18 平方公里。

郑州：建设国家中心城市的底气从哪里来^①

2016 年国务院批复的《促进中部地区崛起“十三五”规划》和《中原城市群发展规划》中，明确支持郑州建设国家中心城市。在全国 35 个大中城市中，郑州市的经济总量仅排第 15 位。郑州，凭什么？靠什么？要补什么？

从铁路“心脏”到大枢纽

郑州建设国家中心城市，最大的优势和底气便是“天下之中”的“区位+交通”之利。近些年，郑州不断挖掘“居中”区位红利，打造“米”字型高铁网，建设连通境内外、辐射东中西的物流通道枢纽，拓展空中、陆路、网上三个向度上的“丝绸之路”，筑起内陆地区对外开放门户。

现代郑州是一座“火车拉来的城市”。京广、陇海两条铁路大动脉交会，确立了郑州的铁路枢纽地位，郑州铁路货运北站作业量居亚

^①刘怀丕. 郑州：建设“中心”的底气从哪里来[J/OL]. 瞭望东方周刊. 2017-03-09. http://www.lwdf.cn/article_3053_2.html.

洲之最。如今，以郑州为中心的“米”字形高铁正在加快建设，郑州晋级为高铁枢纽，强化了作为中国铁路“心脏”的地位。

目前，“米”字的一“横”一“竖”已通车，其余四条线路——郑万、郑合、郑济、郑太都已开工建设。到2020年，“米”字形高铁全部开通，从郑州出发，2小时可达石家庄、太原、西安、济南、武汉、合肥；3小时可达北京、南京、长沙、重庆；4小时可达上海。

利用综合交通枢纽优势，目前郑州依托国家一类航空口岸，打通了走向国际的空中走廊；依托郑州国际陆港、铁路国家一类口岸和多式联运体系，构建了以中欧班列（郑州）为载体的亚欧陆路走廊；依托海关特殊监管区发展跨境电商，开启了国际贸易的网上通道。目前在郑州新郑国际机场运营的货运航空公司21家，其中外籍公司14家，总数位居全国第四；已开通客运航线187条、全货运航线34条，覆盖了全球主要经济体。中欧班列（郑州）集货范围覆盖了包括长三角、珠三角、京津冀在内的23个省市，过境中转业务延伸至日韩及亚太国家，河南省外货源占班列总发货量的75%，其中境外货源占比20%。中欧班列（郑州）2016年全年开行251班（去137班，回114班），开行班数增长61%，总货重12.86万吨，总货值12.67亿美元，成为全国20多家开行中欧班列中唯一实现双通道（阿拉山口西通道、二连浩特中通道）、双向常态（每周“去三回三”）运行的班列，总载货量、境内集货辐射地域、境外分拨范围均居中欧班列首位。

以口岸建设筑起内陆开放高地，是郑州大枢纽战略走向国际的延伸。2014年以来，先后有8大功能性进口指定口岸落地郑州，包括肉类、食品药品医疗器械、汽车整车、粮食、水果、澳大利亚供宰活牛、种子、苗木等。郑州已成为内陆地区功能性口岸最多的城市，并形成航空、铁路、公路、邮政、跨境电商口岸及内陆指定口岸、特殊开放区域等“六类口岸”协调发展的口岸体系。

背靠大树好乘凉

2010年，富士康携手机生产项目入驻郑州。全球第一大代工厂商的落户，迅速产生“雁阵效应”。带动了与手机等智能终端制造业配套产业在中原城市群的兴起。目前，郑州、济源、新乡、焦作、平顶山等多地分布有上下游配套企业数百家。尽管单体城市的实力尚显不足，不过，依托全国第一人口大省的庞大人力资源，以及中原城市群的互相协作，郑州建设国家中心城市，可谓背靠大树好乘凉。

有4000万人口的中原城市群包括以郑州为中心的9座城市，人口占全省四成，经济总量超过六成，是全国六大城市群之一。郑州为更好发挥节点城市作用，围绕着建设大枢纽、大口岸，带动大物流，培育大产业，塑造大都市，辐射带动中原城市群，使大枢纽成为中原城市群的共有资源。目前，中原城市群之间在1小时高速公路交通圈的基础上，已全面升级为半小时交通圈。随着以郑州为中心的“米”字形高铁的建设，未来中原城市群“同城效应”将更加显现。

中原城市群的综合交通体系不仅体现在快上，而且还在功能上互补和协作。比如，为扩展郑州新郑国际机场的容量和空间，在郑州南100公里的许昌规划建设了异地候机楼，在许昌与新郑国际机场间以快速通道和城际铁路两种方式连接。届时，在许昌办理登机手续后乘轻轨20分钟内可到郑州机场登机；许昌的货物，半小时即可到郑州航空港装机。

与成都、武汉等建设国家中心城市的新晋成员相比，郑州在河南省的首位度较低，但是，这恰恰成为郑州发挥中心城市辐射力的某种折射。

各城市各展所长，错位发展是中原城市群能够“结伴”融入“一带一路”的关键。在开封与郑州融为一体的“郑汴一体化”战略中，开封充分发挥历史文化旅游资源优势，发起建立“一带一路”城市旅游联盟，建设国际文化旅游城市 and 市民休闲文化之都，吸引国际客流。而作为中原城市群副中心的洛阳，则充分施展其全国重要的装备制造

业、原材料基地和科研基地的作用，重点打造先进制造业基地。

政策红利催活力

继 2013 年郑州航空港经济综合实验区之后，中国（河南）自由贸易试验区、中原城市群、中国（郑州）跨境电子商务综合试验区、郑洛新国家自主创新示范区、国家综合交通枢纽示范工程城市、国家通用航空产业综合示范区、国家双创示范基地等十多个国家级战略先后被布局在郑州。

在航空港区北侧，紧邻的是国家郑州经济技术开发区，承接了中国（郑州）跨境电子商务综合试验区。该试验区探索形成了“一次通关、一次查验、一次放行”的通关系统，以及具有自主知识产权的“E 贸易”信息化服务平台，实现 24 小时无纸化作业、智能化比对，具备每秒 500 单的通关能力，通关效率位居全国前列。

数据显示，郑州经开区 2016 年跨境电商进出口单量突破 8300 万单，货值 64 亿元，同比增长 65%，进口保税模式走货量全国第一。征收关税 6.5 亿元，同比增长 4 倍。全年出口单量突破 3000 万单，同比增长 5 倍。

一栋楼缴税一个亿，在郑东新区这样的楼宇有 30 多栋。10 多年前，郑东新区还是一片荒芜之地，如今长成了“金融城”，目前累计入驻金融机构 288 家。2016 年，随着恒丰银行郑州分行、渤海银行郑州分行相继开业，以浙商银行、进出口银行入驻为标志，3 家政策性银行、5 家国有银行、12 家国有股份制银行全部落户郑州，42 家省级保险分公司、61 家证券期货机构先后入驻，实现了传统金融机构引进的圆满收官。

国家政策红利，无疑是城市发展的一大利好。然而，仅有政策红利，并不足够。要建设国家中心城市，郑州要“补课”的地方还有不少。

郑州市总结了自身的五方面“短板”。这五方面，既有老问题，

如城市承载力不足，基础设施和公共服务设施严重滞后于城市发展，也有新问题，如科技创新能力不足，与周边城市相比，国家工程技术研究中心、国家及部属重点院校等高等机构院所较少；既有经济发展问题，如产业结构不优，传统资源型产业占工业比重仍过大，也有城市治理问题，如生态环境约束加剧，环境容量已经严重饱和，特大城市管理、社会治理、开放合作等方面存在经验积累不够。国家支持郑州建设国家中心城市，应看到的是“建设”二字，不能误认为郑州已成国家中心城市，而是要努力去建设。

针对郑州的特点和“短板”，郑州市力争到“十三五”末，切实奠定国家中心城市地位，基本建成国际物流中心、国家创新创业中心、国家先进制造业和现代服务业中心、国家现代综合交通枢纽，成为具有一定国际影响力的现代化国际大都市。再用 10 年时间，国家中心城市的功能实现整体跃升，郑州大都市区一体化发展全面实现，区域整体实力全面提升，国际竞争力和影响力显著增强，引领带动中原城市群全面崛起。

延伸阅读

打造城市群需摒弃“高大全”思维^①

近年来，中国城市群发展格局加快形成，城市群已经成为拉动中国经济快速增长、参与国际经济合作与竞争的主要平台，成为进一步推进我国城镇化的主要方向。但在此发展中也存在一些值得关注的实际问题。一方面，中国现有城市发展水平整体仍然较低，行政色彩浓厚。县域经济发展滞后，城乡差距明显。中心城市作用和贡献率低，辐射带动能力有限。另一方面，城市群等级体系不健全，缺少次中心

^①吴学安.打造城市群需摒弃“高大全”思维[N/OL].证券时报网-证券时报.2017-11-16.
<http://www.stcn.com/2017/1116/13772982.shtml>.

城市。对于跨省域的城市群，政府之间协调能力不足，城市间产业结构雷同，没有形成良好的分工协作格局，多数城市群仍处于粗放式增长阶段。

据国家发改委课题组统计，全国有 655 个城市提出要走向世界，183 个城市提出要建国际大都市。例如，长春、石家庄、济南等 30 多个城市规划建设金融中心。对于北京、上海等特大城市而言，由于追求全面发展，导致政治、经济、文化、金融等多重职能过度集中，引发人口膨胀，城市规模超大。近年来，人口调控成为这些特大城市共同面对的严峻课题。当前，由于各地对综合发展指标的盲目追求，“铺摊子”、“摊大饼”成为许多城市一贯的发展思路，一味向着“高、大、全”的目标前进，也失去了城市原有的特色。现有部分城市群建设存在区域重叠、功能重合、小而分散等问题，这使得一些城市群不但没有形成聚合效应，反而有了“割裂”的趋向。

一方面，城市群的发展缺乏统筹规划，存在产业同构，甚至恶性竞争。从城市群的发展和演化来看，城市发展都会产生诸如区域性发展规划、环境治理与保护、交通与通讯等一系列跨界需求，而我国的行政区域划分制度使政府过多注重辖区范围内的事务，而忽视了跨界需求。由于产业的集群化发展趋势，各城市的产业结构趋同现象显著，导致各城市没有协同发展，反而竞争激烈。

另一方面，缺乏城市群一体化发展的协调政策，一些城市群内部基础设施供给过剩和不足并存。城市群内一些中小城市重大基础设施供给不足，而核心城市则供给过剩。在城市间缺乏资源的情况下，从原材料争夺到产品的相互竞争，极大地损耗了财力、物力和人力，造成社会资源的浪费。各地方政府都从完善自身功能、提升自身竞争力的角度出发，忽视了城市群组团式的发展方式。比如，珠三角城市群地区的机场在 100 平方公里范围内的过剩，造成珠海机场常年亏损运营。

城市群作为一个区域形态，必须具有三大要素：群核，也就是具有辐射力、带动力的中心城市；群集，包括城市群集和产业群集，使得群内城市功能互补，达到同城一体化的发展形态，并实现产业分工合作，错位协同发展；群网，包括交通、信息、市场等网络的构建。这三个要素都具备之后，才是成熟的城市群发展态势。面对严峻的城市病，城市管理者应学会“放弃”。

城市群在具体发展中，要摒弃高大全的思路，鼓励中小城市依据自身特色来发展，依据自己的产业优势来进行定位。同时，各地的政策必须稳定，规划应适度超前，杜绝朝令夕改。城市群作为一个网络的概念，城市群内的每个城市都是一个枢纽节点。各城市相互支撑、相互依靠，城市规模有大小、功能有不同，但在利益上是平等的主体。在城市群的规划设计上，强调的是双赢和多赢效应。

如何推动北部湾城市群在竞合中腾越发展^①

一、强化区域优势，增强中心城市的凝聚力、辐射力和带动力

城市群的核心在于中心城市的凝聚力和辐射力。只有区位优势、交通发达，经济技术基础极优的极少数特大城市才能焕发出对城市群无限的凝聚力、创造力、辐射力和带动力。改革开放近40年的发展，南宁、湛江和海口在广西、粤西、海南作为等级位次高、能量很强的经济中心，具有生产集中、分工细密、行业和部门比较齐全的特点，形成了一个相对独立的复杂分工体系。它们地处华南经济圈、西南经济圈与东盟经济圈的结合部，与东部、西部相连，沿海、沿江、沿边、沿线，既是西南地区最便捷的出海大通道，又是中国通向东盟的陆路、水路要道，是促进中国—东盟全面合作的“窗口”和“桥梁”，区位优势日益明显，战略地位愈加突出。充分利用南宁、湛江和海口作为

^① 官锡强. 加快推动北部湾城市群在竞合中腾越发展[J]. 当代广西. 2017(06):40-41.

中心城市的凝聚力、创造力、辐射力和带动力，必将把北部湾城市群打造成带动性强、辐射力强的经济发展新高地，极大地推动广西、粤西、海南的对外开放和跨越式发展。

首先，要突出中心城市服务枢纽功能，带动北部湾城市群城镇网络圈层融合发展。依靠南宁、湛江、海口中心城市的产业辐射功能、科技创新功能、交通枢纽功能，发挥其服务业的乘数效应和扩散效应，提升整个区域的资源配置效率，推进北部湾城市群跨越发展。

其次，要突出中心城市战略平台增长极的引擎作用，提升北部湾城市群城镇化硬实力。促进战略平台异质合作与融合发展，在基础设施、产业及科技、现代农业、现代服务业、市场环境、生态环保、社会事业等方面异质合作与融合发展，实现有效资源整合，加快提升北部湾城市群区域整体抱团力量和国际竞争力。

最后，要深化“中心—外围”圈层合作体系，提升北部湾城市群城镇化“软”实力。以中心城市为带动，推动机构合作，打破行政壁垒，积极协调副中心城市和外围城市，使人、财、物的流动更顺畅、有序、合理，努力使北部湾城市群成为我国具有综合竞争力的区域城市群。

二、发挥产业优势，构建具有支撑力的特色产业群

要抓住工业化、信息化、城镇化、国际化全面发展的机遇，发挥北部湾城市群区位优势，加强引导扶持，承接产业转移。城市群各市产业发展要分层，完善产业集群和企业网络。加快发展现代产业体系，推动产业优化升级，大力推进信息化和工业化融合，加快发展现代农业，提高现代服务业水平，加速科技成果转化，不断提高自主创新能力和市场竞争力。以主导产业、龙头企业和大型项目为依托，以发展高新技术产业为先导，积极推进高新技术产业园区发展，做大做强电子信息、机械制造、石油化工、钢铁等一批战略型产业群，提高产业集中度，培育形成一批新兴产业群。要以生态工业园为载体，以产业

链为纽带，以“减量化、再利用、再循环”为原则布局临海重化工业。湛江、钦州、防城港、海口等要依托区位优势和深水良港优势，大力发展海洋运输，加快构建沿海和城市保税物流体系。培育现代物流企业集团，加强与国内外物流企业合作，大力发展第三方物流，加快电子口岸建设，形成面向东盟、连接西南、通达珠三角的高效便捷低成本物流服务体系。要构建体现蓝色特色的现代海洋产业体系。培育壮大海洋生物产业、海洋装备制造业、海洋新能源与矿产业等优势产业，优化提升现代海洋渔业、海洋文化旅游业、海洋交通运输物流业、临港加工制造业等支柱产业，突破发展海洋环保及新材料产业、海洋新兴服务业、海水综合利用等高端新兴产业。县级产业发展应立足优势，发展与大城市配套、互补的产业，壮大产业规模、优化产业结构，增强产业竞争力。

三、着力制度优势，加快先行先试的体制机制创新要推进城际合作和城市联盟，深化体制机制改革，提高管理效率

在北部湾城市群发展的制度创新中，最为核心的是建立不同行政区划的共管自治协调制度。充分发挥城市群的整体功能和各城市优势互补，调整北部湾城市群的空间活动利益关系，实现城市群的可持续发展。大胆试验，开拓创新，加快户籍制度、就业制度、住房制度、教育制度、医疗卫生制度、社会福利制度、劳动保障制度等综合配套改革，为农民进城创造公平、公正、有序、有利的制度环境。要强化在区域整体规划上的相互衔接，实现资源共享、信息共用，最大限度地提高基础设施的利用率。整合城市群信息资源，开发综合性或专业性的公共信息资源交换平台，实现信息资源共享，为北部湾城市群发展提供强大动力和体制保障。