



## 长三角城市群 离世界级有多远

目前长三角在空间规模上可能已经达到了世界级城市群的要求,但是在能量、层次以及全球功能的发挥上,还有很大的欠缺。而在其中,合理的定位分工对长三角很关键。

### “世界级城市群” 统筹协调高效

当今被称为“世界级城市群”的,一般公认有美国大纽约区、五大湖区、芝加哥区、大洛杉矶区;日本的大东京区、阪神区、名古屋区;英国的伦敦城市群;韩国的首尔区;德国的鲁尔区;法国的巴黎区等。这些世界级的城市群都是一国的经济增长极,如美国三大城市群的GDP占全美国的67%,日本三大城市群的GDP占全日本的70%以上。但能够被冠之“世界级”还不仅仅仰仗其超大的经济规模,更有在运行机制、发展形态、空间构架上的一系列独到之处:

“世界级城市群”往往有着高效的统筹协调机制。或借助于科学的区域规划,相应立法来增强规划的权威性;或依靠各城市政府间的联合协商制度,或是民间自发形成的协调组织。如法国的巴黎城市群,1958年制定了地区规划,1961年建立“地区整顿委员会”,1965年制定“巴黎地区战略规划”,重新制定了一个多中心布局的区域规划,推动法国巴黎-鲁昂-勒阿弗尔城市群逐渐发展起来。北美五大湖区城市群,是由芝加哥市长戴利在2002年牵头成立“五湖联盟”(大湖及圣劳伦斯河计划),带动各区市长互换信息、加强合作。现“五湖联盟”已成长为一个拥有美国、加拿大两国近50座城市的联合组织,每年会聚一次,就产业竞争、污染治理、气候应对等重大问题协调各方利益,确保各方实现共赢。

### 长三角城市 习惯单打独斗

反观长三角城市群发展,以往的最大症结就是城市间各自为政、单打独斗,甚至是“以邻为壑”。在太湖蓝藻治理上由于行政区划的藩篱,使得沿湖各城市相互推诿,久拖未决。其实长三角也并不缺乏相应的协调组织和规划,如1996年国家提出“以上海为龙头带动长三角及长江流域发展”后,就相应建立了长江沿岸中心城市经济协调会、长三角城市经济协调会、长江流域发展研究院及长江开发沪港促进会等合作组织;2000年后又增添了“协作办主任”会议、由长三角15城市常务副市长参加的“经济协调会”、每两年一次的“江浙沪省(市)长座谈会”等内部协调会议;2008年国务院又下发《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》。但相比当今成熟的世界级城市群管理机制,长三角协调机制的缺陷在于受财政分灶吃饭、行政绩效考核等“先天”制度约束,各城市往往会“各打各的算盘”,貌合神离;近期推出的跨行政区域规划也主要还是指导性和方向性的,亟待相应的配套政策和举措跟进,以进一步细化和实化。

(宗禾)

其实,随着上海到南京的沪宁高铁开通,沿线城市的居民已经提前领略了高铁带来的便捷。

高铁催生的“同城化”下,沿线城市人文、社会资源的整合度正在发生可观的变化。高铁是把双刃剑,其机遇与挑战并存,高铁机遇并非普惠制。



阳澄湖高铁大桥下就是渔民们的家。

## 高铁缩小城市距离

# 异地共享同城生活

文/本报记者 赵丽 王光照 片/本报记者 郭建政

### 高铁催生的“1小时经济圈”

其实,随着上海到南京的沪宁高铁开通,沿线城市的居民已经提前领略了高铁带来的便捷。

6月6日上午,蒙蒙细雨像轻纱般笼罩在了阳澄湖上。这天,在湖上养螃蟹的陆伟明和妻子没有出湖,而是闲坐在船里看起了电视。

站在他家的船上,能看到两条高架桥:船后是沪宁城际高铁,船前是即将开通的京沪高铁。陆伟明的儿子在南京读大三,自从沪宁城际高铁开通后,儿子一般

都是乘坐高铁回家。用陆伟明的话说,“车那么快,方便得很呢!”

速度改变距离。“同城化”、“1小时经济圈”,在沪宁高铁开通前夕,这些字眼已经开始触动人们的神经。

2010年7月1日起正式运营的沪宁城际高铁,正线全长约300公里,其中上海市境内32公里,江苏境内268公里,贯穿我国城市群最密集、生产力最发达、经济增长最强劲、发展最具活力

的长三角核心区域。

在此之前,上海至南京之间原有的沪宁铁路,建成于1908年,这是中国最早建设的重要铁路干线之一。在全国的铁路网中,既有沪宁铁路也是最紧张、最繁忙的干线之一。沪宁高铁开通之后,功能定位是主要服务于沿线各城市以及城市组团内部旅客的中短途交流,成为整个长三角地区第一条投入运营的“公文化”快线,乘坐这条快线,从南

京到上海只要七十几分钟,最小间隔5分钟一班。

沪宁城际、京沪高速铁路、宁杭城际铁路、沪杭客运专线未来,长三角地区将构建出一个现代化的快速客运网,形成1小时交通圈、经济圈。

借助于高铁,人们在长三角实现了“时空转换”。一顿饭的工夫,便可以在长三角“任意东西”。穿行在长三角,犹如行走于同一座城市。

### 异地购房上演“双城记”

高铁催生的“同城化”下,沿线城市人文、社会资源的整合度正在发生可观的变化。

作为客运专线,人的流动最为直接。上海一家医药公司的有关人士告诉记者,他们在江阴、常州等二线城市均有布点。为掌控财务和营销进度,公司相关负责人需要不断地往来于上海与这些城市间,“有了高铁,只要坐

早班车,上午就能到南京的公司召开会议,晚上布置完任务后坐末班车就能回上海,可以明显节省酒店住宿费用”。

家在昆山的李鹤,也通过沪宁高铁率先体验了高铁给生活带来的改变。“现在我已经不在昆山买衣服了,要购物就去上海,有时还可以看个话剧。”李鹤说,相对于周边的大城市来说,昆山生活压

力小,在这样的小城市居住,再乘坐高铁到周边的大城市体验繁华。日子过得很惬意。

李鹤说,她原来在济南读大学,因为目前从昆山到济南只有“T”字头列车,全程需要10个小时。“等京沪高铁开通后,昆山到济南只需要两个多小时。没想到南方和北方也进入同城时代了。”李鹤说。

“我们小区住着许多上海

人。”在昆山南站南侧的“衡山城”小区,当地居民闫先生说,沪宁高铁开通后,从昆山到上海只需要15分钟,许多上海人都到昆山买房子,现在这里的房价大约要14000元/平米。等京沪高铁开通后,昆山南站要跑沪宁高铁、京沪高铁两条高铁线。“带来的外地人多了,昆山也会跟着发展起来。”他说。

### 资源可以共享,也可能流失

“京沪高铁的加入,除了为同城化补充动力,更重要的是拉近了与京津塘等北方地区的时空距离。”在采访中,多位受访都表达了这一观点。

以眼镜产业闻名的丹阳市为例,中国(丹阳)国际眼镜城的大楼就坐落在市中心,离沪宁城际高铁场站和火车站距离都非常近。在眼镜城里做生意的多位店主都表示,京沪高铁丹阳车站位于郊区,如果只是北往南京、南下上海,发车较密、场站就在眼前的沪宁城际

更加方便一些。

但京沪高铁一旦开通,远道而来的客人将更多。现在每到周末和节假日,眼镜市场附近停满了牌照以苏L、苏B、苏E、苏A、沪A、沪B等开头的车辆。“沪宁线上各种口音在我们这里都能听到。”几家眼镜店老板说,双休日眼镜城总会迎来不少周围城市的客人,以前是以自驾为主,沪宁城际开通之后,也有客人是坐着高铁出去游玩、探亲,顺便在丹阳下车,到眼镜城配副眼镜。

“以后很可能有山东的客人下了车来配眼镜呢。”谈及京沪高铁开通后客源范围的扩大,眼镜城市场管理办公室的工作人员陈国庆作出了乐观的预测。

在常州市发改委经济综合处处长孙益锋看来,交通因素对产业的影响,在服务业方面表现非常明显。既要考虑到交流成本降低,有利于沿线城市的人才、科技、信息等优势资源为本地服务,也要考虑到“虹吸效应”出现的可能。以常州为例,北部是外资企业的集聚区,

如果我们的娱乐、消费等方面不发达,这些高端人才也很可能流动到其他城市”。孙益锋说,这其实也对二线城市提出了高要求。

高铁是把双刃剑,其机遇与挑战并存,高铁机遇并非普惠制。在今年4月份举行的长江三角洲城市经济协调会第十一次市长联席会议上,镇江市市长刘捍东提出的长三角城市“依靠但不依赖、同城但不同质、自信但不自守”的观点,代表着大部分城市的现实选择。

北京

廊坊

天津

沧州

德州

济南

泰安

曲阜

滕州

枣庄

徐州

宿州

蚌埠

定远

滁州

南京

镇江

丹阳

常州

无锡

苏州

记者行程

昆山