



有人提出,能否打造“宁合都市圈”?即将南京、合肥两个都市圈合体为一个更大的都市圈。曾负责南京都市圈发展规划的专家透露,在《南京都市圈发展规划》征求江苏、安徽意见时,两省不约而同删去了宁合都市圈这一提法。背后的考量,是一个都市圈需要一座中心城市统筹协调。若有两个中心,反而互相掣肘

► 合肥市新桥智能电动汽车产业园蔚来汽车第二工厂。
新华社发

本报记者 任俊锰

《合肥都市圈发展规划》(以下简称《发展规划》)从启动编制到函复获批,为何花费了四五年时间?

“一个重要原因就是合肥发展日新月异。”负责《发展规划》编制的专家组牵头人、安徽省经济研究院区域发展研究所副所长王珏说,“光是口号就变了好几次,比如虽然谐音都是‘心平气和’,但其内涵有很大不同,最初是‘芯屏器合’,到了‘十四五’开局,变成了‘芯屏汽合’。”

从“器”到“汽”的一字之差,背后是近年来合肥加速打造“新能源汽车之都”的发展之变,成为产业与城市共同成长的一段佳话。如果说发展是合肥的主旋律,那么变化则是合肥都市圈的鲜明注脚——

诞生不足20年,合肥都市圈的名称却已历经数次变化:2006年,安徽省首提省会经济圈;2009年,更名为合肥经济圈;到了2016年,则正式更为合肥都市圈。

都市圈范围也在不断变化。最初的省会经济圈仅包括合肥、六安和当时的地级市巢湖。到了合肥都市圈时期,“圈子”一度大了很多,因为当时省内城市“参与都市圈的积极性很高”。2024年2月,国家发展改革委函复《发展规划》,都市圈正式晋级国家级都市圈。此时定型的都市圈范围小了不少:包括合肥市全域、淮南市寿县、六安市金安区和舒城县、芜湖市无为市、马鞍山市含山县、滁州市定远县、安庆市桐城市在内的1个中心城市和周边7个县(市、区),以1小时通勤圈为半径,面积约2.49万平方公里。都市圈尺度虽然变小了,但都市圈建设发力更集中了,发展视野也更长了——从着眼“十四五”,到规划期延伸至2030年。

建设时间短、知名度低,实力提升的空间和潜力很大,这是合肥都市圈面临的现状。数据显示,2024年,合肥都市圈GDP达1.66万亿元,占安徽经济总量的33%,对全省意义重大;若置于长三角,邻近的南京都市圈、杭州都市圈GDP均是合肥都市圈的2倍之多,发展体量、能级差距明显。

作为长三角六大都市圈之一,合肥都市圈是打造长三角世界级城市群的重要组成部分。早在2019年12月,由中共中央、国务院印发的《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》明确提出,在推动都市圈同城化方面,“加快南京、杭州、合肥、苏锡常、宁波都市圈建设,提升都市圈同城化水平”。

如今,合肥都市圈建设有了更足的“底气”。“我们都没想到,上海站位这么高,主动考虑联合大家并谋划这件事。”王珏口中的“这件事”,是长三角区域合作办公室会同沪苏浙皖三省一市发展改革委共同编制《建立健全都市圈同城化发展体制机制提升长三角城市群一体化发展水平行动方案》(以下简称《行动方案》),并于10月9日在沪举办的推动长三角都市圈同城化发展研讨会上对外发布,以长三角一体化合力谋划推进都市圈、城市群发展。

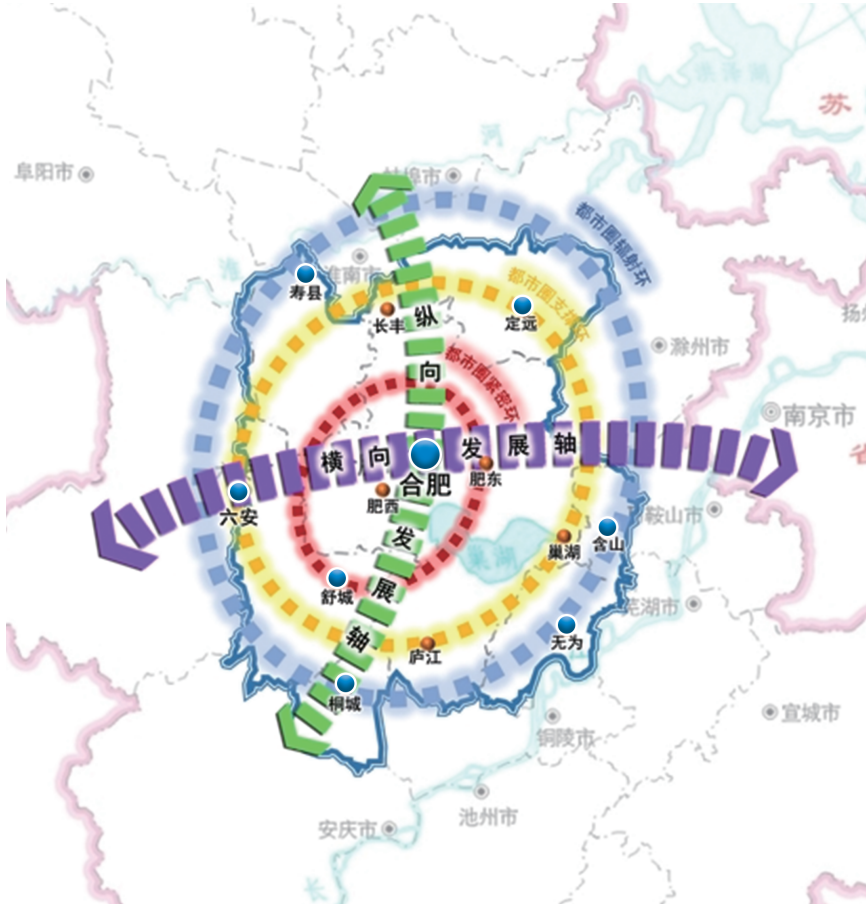
一个都市圈“自己的事”,如今成了长三角城市群“大家的事”。

省内流动的“小圈”

“我们有一条都市圈环线,始发站与终点站都在合肥南站,途经都市圈周边几个县市。”合肥市发展改革委区



合肥都市圈：迈向“国际化”



合肥都市圈包括合肥市全域、淮南市寿县、六安市金安区和舒城县、芜湖市无为市、马鞍山市含山县、滁州市定远县、安庆市桐城市在内的1个中心城市和周边7个县(市、区)。

受访者供图

唯一以“都市圈”命名的试点单元,这一试点落地亦可回答上述问题。如今,都市圈城市有了新期待。“明年巢马城际铁路即将通车,将串起南京与合肥两市。”来自含山的挂职干部表示,有了这条高铁线的助力,巢湖与含山的毗邻区域有望迎来新发展,“希望可以学习借鉴合淮合作区的利益共享等制度创新经验,与合肥建立更紧密的合作。”

乐见深度融入长三角

2021年2月,国家发展改革委批复同意《南京都市圈发展规划》,这是国家



王珏在工作中。
受访者供图

背后的考量,是一个都市圈需要一座中心城市统筹协调。若有两个中心,反而互相掣肘。

谈及南京都市圈发展规划征求安徽方面意见,一位相关人士表示,当时并非没有担忧:“大家的顾虑在于,江苏愿不愿意、能不能带动安徽兄弟城市发展?”

如今回看,近年来南京都市圈带动作用显著,两个省确实慢慢融合在了一起,“南京的地铁喜欢往安徽修”便是一例。更令人振奋的是,今年6月,长三角地区主要领导座谈会举办前夕,苏皖轨道交通运营有限公司在南京注册成立,统一运营管理宁滁、宁马等跨省城际线路。

2019年印发的《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》明确提出,加强南京都市圈与合肥都市圈协同发展,打造东中部区域协调发展的典范。

在马鞍山市承接南京都市圈红利辐射的同时,《发展规划》明确,“支持马鞍山等市积极承接合肥都市圈产业转移”,不断释放都市圈同城效应和联动效应。此外,《行动方案》同样明确,“加快宁合联动,推进宁马滁同城化片区深度融合发展”。这也回答了《发展规划》编制时的不同声音:合肥的经济中心在城市西部,位于东面的马鞍山含山距离较远,为何要纳入都市圈?王珏表示,除了基于都市圈原本范围外,更重要的因素是考虑到与南京都市圈的衔接,将含山纳入其中,有利于两个都市圈的融合发展。

虽然两个都市圈的目标是协同发展,但不可避免存在一定的竞争。“合肥都市圈要增强发展内力,提升发展能级。”王珏建议,在谋划产业布局时,合肥要与南京、杭州等地实现长三角范围内的错位发展,形成特色产业,实现优势互补。具体来说,在产业培育上,合肥要面向前沿科技,发挥中国科学技术大学、合肥综合性国家科学中心等创新资源优势,培育和发展量子产业等新质生产力。

“长三角一体化就是对合肥都市圈发展的‘最大利好’。”王珏说。采访中,他数次点明了这一战略。无论是“徽京”这一网络梗,还是小马(马鞍山)、阿滁(滁州)支持苏超“唯一南哥”(南京)的新段子,在王珏看来,都说明了这些城市在长三角一体化的大背景下,正在积极融入南京都市圈。

安徽乐见各地深度融入长三角。虽然黄山未能正式入列杭州都市圈,但黄山的“融杭发展”正扎实推进,无论是当地经济发展还是民众获得感,都将从一体化发展中受益。去年,沪苏湖铁路开通,从宣城至上海仅需1个多小时车程,对于身处南京都市圈的宣城,安徽省内同样支持其加入上海大都市圈。此外,皖北城市也已与沪苏浙城市形成结对合作帮扶关系,比如上海与六安、淮南、亳州等地开展结对合作。

最近在宣城调研中,王珏发现泾县文旅很有意思,“它充分体现了一体化特征”。用王珏的话说,当地文旅用泾县的资源,引入浙江的资本,服务的主要对象则是江苏的消费者。

抓住开放前沿的机遇

在《发展规划》中,合肥都市圈被定义为“现代化都市圈”。可如今有了新变化:迈向“国际化都市圈”。

“原本我们担心,作为内陆省份的内陆都市圈,‘国际化’能不能提?”王珏和省、市发改部门相关负责人心里都曾打鼓。但在上海参与谋划、编制《行动方案》的这段经历,大家的想法有了变化——

去年,《行动方案》启动编制,前后向三省一市发改部门和相关都市圈规划编制单位征集了三四轮意见。让王珏尤为难忘的是今年“五一”后的一个周末,大家在长三角办集中改稿的经历:“当时大家都很振奋,两天时间,大家一条一条过、一条一条改,充分交流意见,形成更多共识。”

长三角之间交流的增加,想法和意识也早已潜移默化地改变。“在长三角一体化的框架下,我们可以提,我们要提,我们必须提。”王珏不断加重语气。在代表中国参与全球竞争的长三角城市群内,合肥都市圈无疑要朝着国际化都市圈迈进,“如果我们不国际化,那就等于拖了长三角的后腿”。

“合肥都市圈在长三角城市群中的定位,与安徽在长三角的定位有些相似。”王珏试着给合肥都市圈做了一幅“画像”:在长三角城市群内,合肥都市圈是后发的“小兄弟”,在融入长三角一体化发展中,以追赶、进取的姿态,实现快速成长,不断缩小与先发达都市圈的差距,做好城市群内的“上进生”。

如此,“都市圈该怎么干”这个问题,便显得至关重要。“上海有成熟的都市圈建设经验和国际化视野,它的站位和格局给大家带来不少启发。”王珏举例,上海很重视市场的作用。在大家的惯性思维中,可能还在思考如何通过政府推动一些事情,而上海则明晰政府与市场的界限,“一些事情是市场的事情,政府不会参与介入。这其实是市场化、法治化、国际化营商环境中的一环”。

更为可喜的是,在长三角城市群内,都市圈之间、都市圈中心城市之间也正谋划新的合作。在上海牵头的《行动方案》编制过程中,合肥与杭州实现“双向奔赴”。借助串起杭合两城的商合杭高铁,两地正谋划构建一条长三角崭新的发展轴线,“增强杭合连接,研究共建杭合创新带”。

合肥是长三角地区重要的中心城市,基于自身区位和发展阶段,合肥都市圈正构建起“对内对外开放两个扇面”:一方面,与长三角其他都市圈一道,代表国家参与全球竞争;另一方面,在未来的一个时期内,发挥多重战略叠加的优势,搭建长三角和中西部地区之间的桥梁,也对合肥都市圈乃至安徽的发展提出了更高要求。

此前在中部省份的调研中,王珏明显感受到各地对安徽加入长三角的“羡慕”:“同为中部省份,他们看到了安徽这些年全面融入长三角一体化后的一系列变化。”这一趋势也正倒逼合肥都市圈提升发展能级,做好长三角向中西部辐射带动的桥头堡,助力长三角城市群与长江中游城市群、中原城市群的联动发展,更好对接长三角、拥抱长三角,承接高水平开放的发展红利。

当下,一系列变化正悄然发生:河南正谋划升级航道,更好对接安徽的江淮运河,前往合肥,联通长江;与此同时,安徽与河南也正借鉴长三角省际毗邻地区的成熟经验,推动皖豫省际毗邻地区合作发展。

近年来,安徽省积极服务和融入国家发展战略,主动对接上海“五个中心”建设,推动皖沪合作向更深层次拓展,深度融入长三角。访谈中,王珏的思绪一下子被拉到了30多年前:20世纪90年代,浦东开发开放方兴未艾,安徽就提出“开发皖江,呼应浦东”的战略,开放意愿强烈,但始终苦于发展底子薄、沿江不靠海,“一直没有机遇继续推进”。如今,大家有了共识,在长三角区域一体化发展的大背景下,安徽要“抓住开放前沿的机遇”。