



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
名称却已经历数次变化: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
更名为合肥都市圈。

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。
作为长三角六大城市圈之一,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



域经济处相关负责人说。2021年1月,
长三角地区首次开行环线列车,把沿
线的舒城、桐城、无为等都市圈城市,
串成了一个省内流动的“小圈”。

在合肥市发展改革委,来自都市
圈周边县市的干部各自“认领”了自己
所在的城市。《发展规划》中明确建立
合肥都市圈城市党政领导联席会议制
度,秘书处就设在合肥市发展改革委。
目前,秘书处实体化运作已一年有余。
“大家集中办公,随时沟通相关事宜。”

一位秘书处成员激动地说道。

经历了一年的运转,对于都市圈内
7个县(市、区)的资源禀赋,合肥市发展
改革委区域经济处负责人早已如数家
珍。比如,舒城不仅是合肥重要的水
源地,还有汽车零部件产业布局;金安区
交通便利,不少跨市上班族聚集,连接两
市城区的主干道G312已实现全程无红
绿灯;寿县与合肥,有共建的蔚来新桥新能
源汽车产业园以及合淮合作区;无为不仅有
弗迪电池工厂,可配套合肥整车产业,未来还
将成都市圈通江达海的通道……

此时,来自定远县吴圩镇的合滁(定远)
产业园毗邻长丰县,近来吸引了比亚
迪产业链企业落户,已落地5家来自
浙江等地相关企业,可以就近配套。
无论是集中办公,还是摸清家底,为的都
是更好地统筹协调资源。相关负责人告诉
记者,设立秘书处,是为了做实都市圈建设任
务。一方面,可以帮助各地对接合肥资源,“打
个电话就可以搞定”;另一方面,可以
更好地服务都市圈城市融入合肥产业链。

今年7月底,经过前后近一个月的
筹备,合肥都市圈产需对接活动顺利
举办,吸引了150余家企业报名,最终促
成15家合肥企业与28家都市圈企业
对接交流。

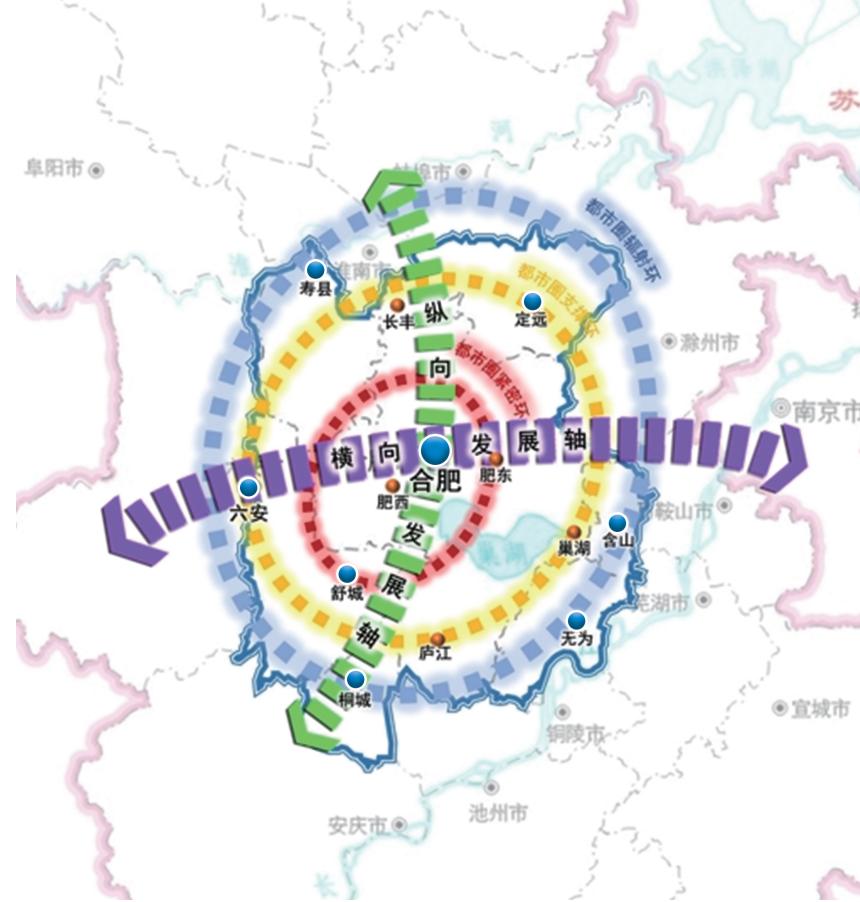
合肥都市圈也正探索要素市场化
配置制度创新。《发展规划》提出,
探索建立都市圈内建设用地指标统
筹调剂使用机制。这在合肥都市圈已
有先例——依托蔚来汽车等重点企
业,合作共建的合淮合作区便是其中
之一。2021年前后,蔚来汽车准备在
合肥新桥机场附近建设新工厂,但由
于用地规模大,部分规划范围跨过合
肥市域,延伸到淮南寿县。

对于合肥这一项目的要求,淮南
方面照单全收:需要用地没问题,“很
爽快地就把建设用地调整出来了”;
企业方面提出,希望政务服务相关事
务由合肥方面具体负责对接,避免多
头管理,淮南同样欣然应允。如今,
“一厂跨两地”的蔚来项目已吸引不少
产业链企业在周边聚集,并促成合
肥与淮南探索建设成本共担、利益共
享机制的合淮合作区,这一建设模
式也被国家发展改革委纳入全国现代
化都市圈培育案例。

记者好奇,合肥都市圈的范围会
不会太小了?“如果合肥都市圈是合
肥与周边地市合作,同一层级可能更
好沟通。”王珏直言,聚焦合肥周边的
7个县(市、区),更有利于实现都市圈的
同城化发展。一方面,这一范围在
距离成本上相对占优,产业的自发合
作也更符合经济规律,公共服务共享
更加便捷;另一方面,周边地区对于
行政壁垒的打破、发展的渴望也更
迫切,目前存在一定的发展落差,未
来有望快速转化为巨大的发展空间。

今年9月,国务院批复在合肥都
市圈等10个地区启动要素市场化配
置综合改革试点。合肥都市圈是其中

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
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”
这一网络老梗,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
然黄山未能正式列入杭州都市圈,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
的特征”。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的
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,而上海则会
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
实正是市场化、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
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,
在未来的一段时期内,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”。