

【城市经济研究】

成渝地区双城经济圈空间格局优化研究

史育龙 潘昭宇

摘要:重庆、成都是中国西南地区重要的中心城市,两个城市历史渊源深厚,经济社会联系紧密,中心城市与区域经济互动显著,是改革开放以来内陆地区发展最快的区域之一。建设成渝地区双城经济圈、打造带动全国高质量发展的重要增长极,是新时代优化全国区域经济布局的重大战略部署,也是加快构建新发展格局的重大举措。在深入分析成渝地区空间结构和联系特征的基础上,按照尊重客观规律、落实国家发展战略要求、统筹把握历史和未来的总体要求,以“双城驱动、两翼突破、轴带拓展、极点支撑”的思路优化空间结构,形成优势互补、全域共兴的发展格局。

关键词:成渝地区双城经济圈;空间格局;新发展格局

中图分类号:F061.5 文献标识码:A 文章编号:2095-5766(2021)04-0127-08 收稿日期:2021-05-22

作者简介:史育龙,男,中国城市和小城镇改革发展中心主任、研究员(北京 100045)。

潘昭宇,男,中国城市和小城镇改革发展中心高级工程师(北京 100045)。

成渝地区人口密集、城市众多、经济联系密切,是近年来经济增长速度最快、开放水平提升最快的地区之一,在南北差距日益显著的背景下,对于加快形成西部大开发新格局、促进区域协调发展具有重要意义。同时,作为“一带一路”建设与长江经济带发展的战略交汇区域,成渝地区对于加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局以及推动高质量发展也能够发挥重要作用。2020年1月3日,中央财经委员会第六次会议作出了推动成渝地区双城经济圈建设、打造带动全国高质量发展重要增长极的战略决策。2020年10月,中央政治局会议讨论通过《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》,为成渝地区明确了成为具有全国影响力的重要经济中心、科技创新中心、改革开放新高地、高品质生活宜居地的战略定位。贯彻落实党中央决策部署,加快推进成渝地区双城经济圈建设,需要深入分析成渝地区的空间结构和联系特征,顺应区域经济发展的演进方向,以空间布局优

化促进功能提升,形成优势互补、全域共兴的发展格局。

一、成渝地区双城经济圈空间结构的特征分析

成渝地区所在的西南地区作为国家的战略后方,曾在许多重要时刻发挥关键作用。改革开放以来,特别是西部大开发以来,成渝地区抢抓发展机遇,大力完善基础设施,发展特色优势产业,积极承接全球和东部沿海地区的产业转移,综合实力显著增强,战略地位和战略引领作用日益凸显。党的十八大以来,成渝地区通过积极参与“一带一路”建设、长江经济带发展等重大国家战略,持续增强中心城市的带动能力,优化营商环境,成为内陆地区最具发展活力的区域之一。作为长期对外输出劳动力的欠发达地区,2014—2019年,成渝地区常住人口净增长超过500万人,显示出巨大的发展后劲。总体来看,较好的劳动力、土地、水和能源等资

源保障,高铁、公路、机场、航运等交通基础设施快速发展,奠定了经济社会发展的基础,也促进了成渝地区空间结构的加速成型。

1.成渝地区人口分布和经济发展极不平衡

成渝地区土地面积18.5万平方千米,常住人口9600万人,但区域内部人口和经济的空间分布差异显著,重庆主城和成都“双核”及其辐射形成的两个都市圈具有显著优势,是双城经济圈的“龙头”。2019年,两个都市圈常住人口4759万人、经济总

量4.05万亿元,分别占成渝地区的49.6%和64.3% (见表1)。处在两个都市圈之间的成渝中部地区、沿长江处于重庆都市圈上下游的经济圈南北“两翼”地区、成都都市圈南北两侧的乐山、雅安和绵阳,以及渝东南的黔江等(见图1)区域的人口密度和发展水平都显著低于“双核双圈”,大部分都是人口外流区域。即使如绵阳这样经济总量长期位居四川第二位的省域副中心城市,2019年年底的常住人口也比户籍人口少43.59万人。

表1 2019年成渝地区双城经济圈分区域主要指标统计

区域	常住人口 (万人)	GDP (亿元)	土地面积 (万平方千米)	人口密度 (人/平方千米)	人均GDP (万元)
重庆都市圈	2352	19430	3.50	672	8.26
成都都市圈	2407	21067	2.90	830	8.75
成渝中部地区	1492	5541	2.73	547	3.71
成渝北翼地区	1121	5046	2.92	384	4.50
成渝南翼地区	1182	6112	2.99	395	5.17
绵阳	449	2728	1.14	394	6.07
雅安、乐山	461	2486	2.23	207	5.39
黔江	49	229	0.24	202	4.73

注:重庆都市圈包括重庆主城、璧山、江津、长寿、南川、綦江、永川、荣昌、大足、铜梁、潼南、合川、涪陵和四川广安。成都都市圈包括成都、德阳、眉山和资阳市雁江区。成渝中部地区包括南充、遂宁、内江和资阳市乐至县、安岳县。成渝北翼地区包括达州、开州、万州、云阳、梁平、忠县和垫江。成渝南翼地区包括泸州、宜宾、自贡。按照成渝城市群规划确定的范围,绵阳市北川县和平武县、雅安市天全县和宝兴县、达州市万源市不在其中。

数据来源:根据《重庆统计年鉴2020》《四川统计年鉴2020》整理。

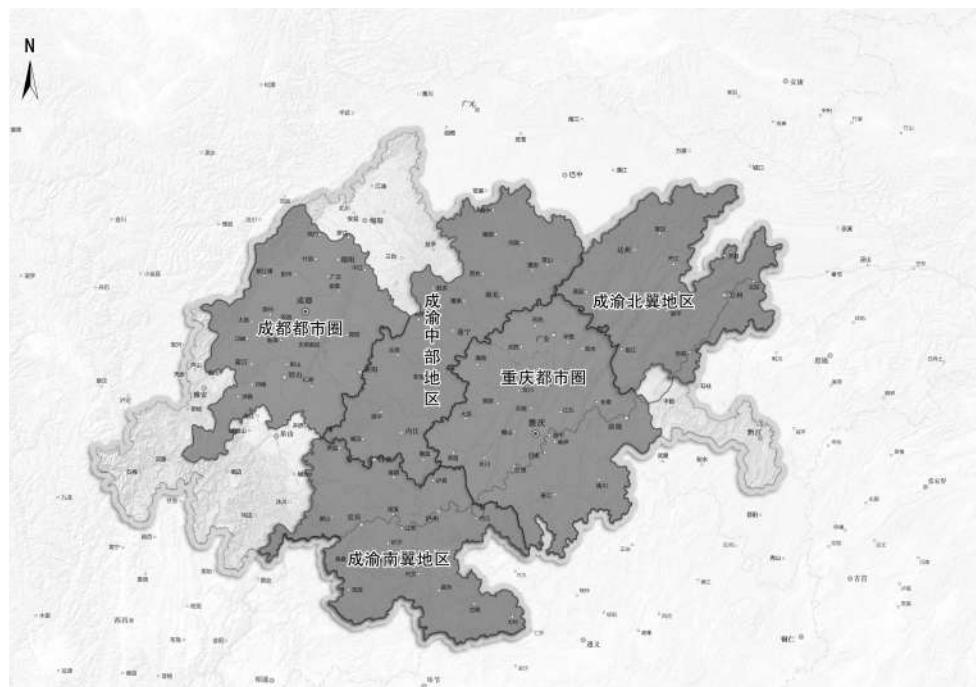


图1 成渝地区双城经济圈空间格局示意图

数据来源:作者自行绘制。

2.成渝“双核”仍处于集聚发展阶段

重庆主城和成都两个中心城市是成渝地区的“双核”，人口和经济总量大，产业基础雄厚，高端要素聚集，创新能力突出。2019年，成渝“双核”人口数量占成渝地区的26.7%，经济总量占成渝地区的41.8%，发明专利授权占成渝地区的72.3%。2014—2019年，成渝“双核”的年均经济增速分别达7.6%和7.9%，常住人口均保持每年20万人左右的增长速度，增量占成渝地区的37.5%。重庆、成都两大国际性枢纽承担了成渝地区的主要对外联系功能，2019年，成都双流、重庆江北两大国际机场旅客吞吐量分别位居全国第4位和第9位。成都天府国际机场投入运营，成都成为继北京、上海之后全国第三个拥有双国际枢纽机场的城市。2019年年底，成都、重庆的城镇化率分别为74.4%和66.8%，其中重庆市辖区的城镇化率为71.8%，均处于城镇化增长阶段。与此同时，成渝两个中心城市的发展水平与北京、上海等城市相比还有一定差距，经济总量不到北京、上海的一半，重庆主城、成都人均GDP均为10.3万元，仅为北京的62.8%、上海的65.5%。总体而言，成渝“双核”具有很强的要素吸引力，城市发展仍处于集聚发展阶段。

3.成渝中部地区“塌陷”突出

2019年，成渝中部地区常住人口1492万人、经济总量5541亿元，分别占成渝地区的15.5%和8.9%，人均GDP为3.71万元，不到成渝“双圈”的一半，属于成渝之间的发展“洼地”。成渝中部地区常住人口城镇化率仅49.1%，还有较大提升空间。成渝中部地区劳动力资源丰富，交通条件较好，高速公路密度达到5.14千米/百平方千米，处于较高水平。成渝中部地区地处川、渝交界地带，距离成渝“双核”100—150千米，受成渝“双核”辐射带动作用有限，产业发展以食品饮料、冶金建材、纺织服装等为主，但优势不明显，主导产业不突出。由于成渝中部地区非农产业发展滞后，人口依然处于外流状态。截至2019年年底，成渝中部地区常住人口与户籍人口的差额扩大到238.87万人。据成渝中部地区各市2018—2019年《人力资源和社会保障事业发展统计公报》数据显示，目前4市转移到省外的农村劳动力总量约150万人。2014—2019年，成渝中部地区常住人口减少6.27万人，生产总值占比也由10.2%下降至8.9%，“塌陷”态势仍在继续。

4.成渝“两翼”战略地位重要，发展潜力大

成渝北翼地区地跨渝东北长江干流沿线和川东北大巴山区，承担着维护长江上游地区生态安全、支撑川渝陕鄂跨省交界地区可持续发展的重要使命，也是渝东北和川东北地区东出、北上的重要门户。成渝北翼地区能源资源富集，拥有全国三大气田之一。成渝北翼地区距离成渝“双核”200—400千米，交通基础设施建设滞后，高速公路密度3.1千米/百平方千米，在成渝地区最低，受空间距离及地形阻隔等影响，成渝“双核”辐射带动作用有限。2019年年底，成渝北翼地区常住人口占成渝地区的11.7%，经济总量只占成渝地区的8.0%，且近年来经济增速低于川渝地区总体水平。成渝南翼地区地处川渝滇黔接合部，是西部陆海新通道和长江黄金水道的交汇处，也是成渝地区通往北部湾港口群最便捷的集结点。成渝南翼地区距离成渝“双核”120—220千米，机场、港口条件较好，但铁路建设相对滞后，成为制约发展的短板。与成渝北翼地区一样，成渝南翼地区的经济比重显著低于人口比重，但不同的是，年均经济增速在成渝地区各版块中最高，2014—2019年经济年均增速8.7%，白酒、能源、化工、纺织等产业具有较强优势，同时，依托沿江港口和铁路通道发展的电子信息、商贸物流等产业也展现出良好的发展势头。

5.成渝地区县域数量多，有望形成新的区域发展极点

成渝地区县级单元众多。除成渝“双核”外，还有122个县级单元，其中市辖区51个、县（市）71个。71个县（市）常住人口和经济总量分别占成渝地区的43.3%和28.4%，这些与中心城市距离较近的县级单元，是未来双城经济圈高品质生活宜居地的重要载体。经过10多年的快速发展，不少县城人口规模已达数十万人，具备了承载一定规模人口、经济的基础条件。近年来，在贯彻落实新发展理念、推进高质量发展的过程中，一些邻近的县（市），如嘉陵江沿岸的阆中、苍溪和南部等县（市）自发推进一体化发展，重庆的垫江、梁平和四川的开江、大竹等县（区）也在谋划共建明月山绿色发展示范带等，有望形成新的区域发展极点。

6.成渝地区对外联系方向集中，内部联系强度差异大

目前，成渝地区北、东、南三个方向的客流占比

约为45%、30%和25%，不含公路运输的货运量占比约为27%、60%和13%，表明对外联系主要集中在向北和向东两个方向。与主要通过西成、宝成、兰渝、襄渝等通道向北联系西北地区和华中地区，以及通过长江水道和沿江铁路向东联系长江中下游地区的两个主要方向相比，依托西部陆海新通道联系云南、贵州、广西等3个省(区)并延伸至中南半岛的南向联系，目前由于与沿江通道有一定替代性，还没有形成规模。在成渝地区内部，联系主要以成渝“双核”为

中心展开。从客流来看,以成渝、成德绵眉乐、成都—达州和重庆—万州等联系最为密切。2017年成渝之间联系强度高达1460万人次/年(见图2),高于距离相当的济南—青岛之间1350万人次/年的联系强度,达到上海和南京间联系强度的一半。值得注意的是,距离成渝“双核”更近的成渝中部地区,与成渝“双核”之间的联系强度并不高,大多保持在500万人次/年以下,进一步印证了成渝中部地区的“塌陷”短板。



图2 2017年成渝地区双城经济圈联系强度示意图

数据来源：作者自行绘制。

二、成渝地区双城经济圈空间格局 优化的目标和要求

经过40多年的改革开放实践,全国各地区的基础设施和产业基础普遍得到巨大发展,人口跨区域流动加速带来的分布变化日益显著,经济增长的动力基础也由资源和劳动力等要素驱动逐步转向人才、技术和体制机制创新驱动。在人口和经济不断向大城市及城市群集聚的同时,城市和区域间的分化现象日益显著,竞争与合作关系也更趋复杂。为

此,成渝地区双城经济圈的空间格局优化既要充分考虑区域空间结构演进的历史轨迹,也要落实国家发展战略的要求,顺应未来发展趋势;既要尊重经济发展的一般规律,也要发挥区域比较优势,积极塑造新格局。

1. 空间格局优化的目标

成渝地区已经形成了显著的双中心结构和以向北、向东为主的对外联系特征，随着“一带一路”建设和长江经济带建设等重大战略的不断推进，向北、向东的联系还会进一步增强。特别是在国内区域经济发展南快北慢态势明显、内需市场重要性不

断上升的情况下,南北方联系的重要性会日益凸显。

成渝地区双城经济圈空间格局优化就是要落实中央决策部署,面向“两中心两地”战略定位,聚焦成都都市圈和重庆主城都市区、区域中心城市和支点城市等面临的关键问题,通过构建现代化都市圈,强化重庆和成都的中心城市带动作用,通过促进产业、人口及各类生产要素合理流动和高效集聚,推进成渝中部地区崛起、南北“两翼”振兴,通过促进毗邻地区一体化发展,实现优势互补,构建中心城市引领功能彰显、基础设施体系完善高效、区域比较优势充分发挥、城乡经济联系密切的空间结构,不断提升区域功能和发展能级。

2. 空间格局优化的要求

第一,尊重客观规律。一是尊重经济发展规律。产业和人口向优势区域集中,形成以城市群为主要形态的增长动力源,进而带动经济总体效率提升,这是经济规律。这种经济总体效率提升,反映的是要素配置效率的改进。优化空间结构,就是根据各地区、各城市的区位特点和资源优势,在充分考虑市场竞争力和技术进步因素的基础上,配置相应功能,形成优势互补、高质量发展的区域经济布局,并通过调整各类要素的空间组合关系,促进这些功能的实现。

二是尊重城市和区域空间结构的演进规律。城乡区域经济循环是国内大循环的重要方面。城市作为区域经济社会活动的中心,与区域之间的互动作用是区域空间结构演进的动力,这种互动作用主要表现为各类要素的集聚和扩散。城市空间扩展是经济发展的结果,就单个城市而言,每个城市的空间扩展方式受城市所处的地形地貌、交通条件、人口分布和产业联系等因素影响。著名城市地理学家周一星教授认为城市空间扩展方向主要取决于其对外经济联系的主要方向。区域经济发展过程既是生产、分配、流通和消费各环节畅通循环的过程,也是在中心城市带动下,各类生产要素集聚和扩散的过程。在这一过程中,基础设施的先导作用以及随要素集聚和扩散形成的产业布局与人口分布,塑造了区域经济的空间结构。成渝两地直线距离约270千米,在区域经济空间自组织规律的作用下,处于两大中心城市辐射末梢的成渝中部地区逐步被边缘化。成渝地区双城经济圈空间布局

要发挥好成渝“双核”的引领作用,带动解决成渝中部地区的“塌陷”问题。

三是尊重市场发展规律。城市和区域空间结构是在市场机制作用下,以存量和流量形式存在的各类要素空间组合关系。在现阶段,资本、劳动力和技术等保障制造业和传统服务业的生产要素集聚,具有明显的中心城市、都市圈和城市群等优势地区指向,近年来在城市和区域发展中作用日益突出的产业链、创新人才和金融等专业服务,除原有的集聚指向外,也出现了特定的自然生态和产业生态指向。近年来,随着5G技术、人工智能、物联网、大数据等新技术应用步伐加快,以新产业、新业态、新模式为代表的“三新”经济悄然崛起,随着数字化、智能化技术与制造业、服务业的深度融合,创新要素向以应用场景为代表的市场空间集聚态势明显。成渝地区双城经济圈建设要把破除资源流动障碍放在首要位置,使市场在资源配置中发挥决定性作用,同时更好发挥政府的引导作用。

第二,落实国家发展战略要求。一是构建新发展格局,积极参与国际国内双循环。党的十九届五中全会提出,要加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。构建新发展格局关键在于实现经济循环流转和产业关联畅通,根本要求是提升供给体系的创新力和关联性,解决各类“卡脖子”和瓶颈问题,畅通国民经济循环。成渝地区地处内陆,常住人口接近1亿人,有很大的消费需求。推动成渝地区双城经济圈建设是构建新发展格局的一项重大举措。成渝地区要发挥市场优势,打造内陆开放战略高地,通过空间格局的优化,拓展市场空间,着力打通经济循环堵点,贯通生产、分配、流通、消费各环节,形成优势互补、高质量发展的区域经济布局。

三是坚持一体化发展,打造区域协作高水平样板。2020年1月,中央财经委员会第六次会议指出,推动成渝地区双城经济圈建设,要尊重客观规律,发挥比较优势,推进成渝地区统筹发展,促进产业、人口及各类生产要素合理流动和高效集聚。牢固树立一体化发展理念,做到统一谋划、一体部署、相互协作、共同实施,唱好“双城记”。成渝地区双城经济圈空间布局要服务一体化发展的需要,通过优化空间布局,兼顾不同地区比较优势,为交通基

基础设施建设、现代产业体系建设、增强协同创新发展能力、加强生态环境保护、强化公共服务共建共享等提供更为科学合理的空间载体。

三是处理好中心和区域的关系,以点带面、均衡发展。2020年10月,中央政治局会议审议《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》,明确指出成渝地区要处理好中心和区域的关系,着力提升重庆主城和成都的发展能级和综合竞争力,推动城市发展由外延扩张向内涵提升转变,以点带面、均衡发展,同周边市县形成一体化发展的都市圈。成渝地区双城经济圈空间布局要着眼于协调中心和区域的关系,强化重庆和成都中心城市的协同与带动作用,既要有利于优化提升成渝“双核”发展能级,又要有利于成渝“双核”更好地带动周边地区发展,缩小中心和区域之间的差距,积极改善人均生活水平、公共服务、基础设施等,让发展成果更好、更公平地惠及成渝地区。

第三,统筹把握历史和未来。一是立足历史和现实。从发展历史来看,成渝地区一直强调“极核”和“轴带”的布局关系,重庆主城和成都的“双核”特征显著,成德绵、成绵乐、成内渝等轴带发展态势良好。城市规模和行政层级都是影响城市要素资源配置能力的重要因素,规模越大、行政层级越高的城市,对于政策红利、优势产业、流动人口等的吸引力强,越易形成集聚优势,导致中心—外围发展水平差距明显。成都、重庆中心城区及周边地区发展水平较高,外围腹地县域单元经济产业薄弱,次级节点能级不足,城镇体系不完善。同时,沿江、成南(遂)渝等发展带尚未发育成型,成渝中部地区、达万地区等区域经济发展水平不高,地区之间发展差异大。

二是着眼趋势和未来发展。从发展趋势来看,重庆、成都两地均已进入都市圈快速发展阶段,随着成灌铁路、成渝中线高铁、重庆市域(郊)铁路渝合线、璧铜线等的加快建设,都市圈1小时通勤圈、城市群1小时交通圈加快形成,促使成渝两地中心城市的产业和功能外溢态势初步显现。环中心城区的外围地区成为人口和经济的高增长地区,重庆中心城区向主城新区外溢显著,开始形成环重庆工业快速增长区域,而成都呈现中心集聚与区域外溢并存的现象。以重庆科学城、成都东部新区为代表的城市新区建设,进一步加快了外围地区承接中心城区的功能扩散转移。

三、成渝地区双城经济圈空间格局优化的思路

2011年5月,国务院批复《成渝经济区区域规划》,提出“双核五带”空间格局,即重庆、成都双核,沿长江发展带、成绵乐发展带、成内渝发展带、成南(遂)渝发展带、渝广达发展带。2016年4月,国务院批复《成渝城市群发展规划》,确定了构建“一轴两带、双核三区”的空间格局,即提升重庆和成都的核心功能,打造成渝发展主轴,培育沿江城市带,优化成德绵乐城市带,培育川南、南遂广和达万城镇密集区加快发展。在此基础上,国家发展和改革委员会国土开发与地区经济研究所课题组提出了“一轴三带三圈”的空间结构,即成渝发展轴和成绵乐、长江、嘉陵江三个城市发展带,以及重庆、成都和南充三大都市圈。笔者认为,成渝地区双城经济圈建设要在强化中心城市带动作用的基础上,补齐成渝中部地区的发展“短板”,提升绵阳中心城市的发展能级,增强对西北方向的引领带动作用,强化万州和宜宾—泸州在东、南两个方向上的集结门户地位,形成沿成渝、成南达万、沿江和成德绵乐自宜4条发展轴带布局的“双城驱动、两翼突破、轴带拓展、极点支撑”空间格局(见图3)。

1.增强“双城动力源”

一是做优成渝“双核”。优化重庆主城和成都功能布局,增强国际门户枢纽城市辐射功能和全球资源配置能力,培育发展现代产业集群,全面提升成渝“双核”发展能级和综合竞争力。发挥长江黄金水道、国际枢纽机场、国际铁路港及中欧班列等比较优势,完善立体大通道体系,高效联通国际国内主要市场。通过推进新型基础设施建设,优化综合性国家科学中心等国家级战略平台布局,提升重庆主城、成都在电子信息、生物医药、人工智能和新能源汽车等领域的技术创新、产业创新和工程研究能力,大力发展战略金融等创新服务,塑造创新生态体系,打造高等教育、医疗等国家级公共服务区域分中心。

二是做强成渝“双圈”。加快编制实施重庆、成都都市圈发展规划,培育发展成渝两大现代化都市圈,辐射带动周边城市和县(区)高质量发展。发挥市场配置资源的决定性作用,顺应产业升级、人口

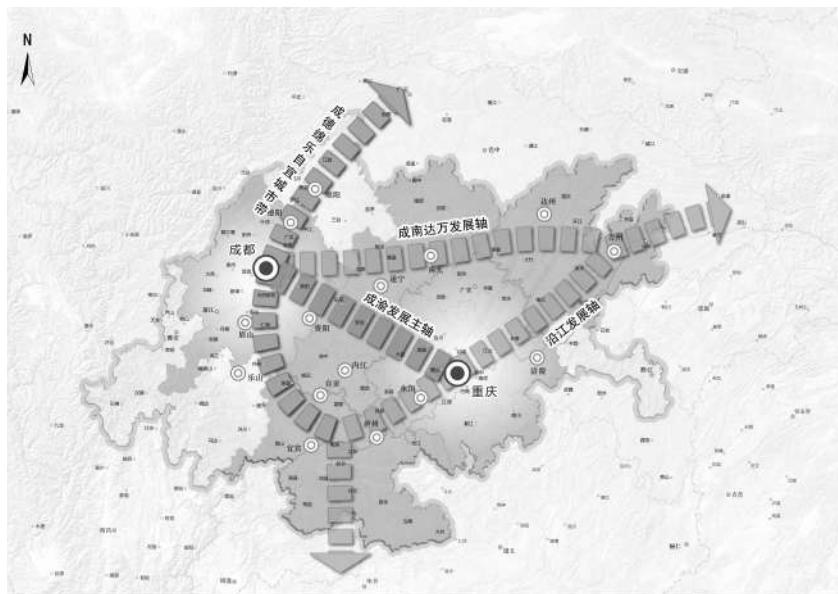


图3 成渝地区双城经济圈空间轴带示意图

数据来源:作者自行绘制。

流动和空间演进趋势,适度疏解成渝主城区非核心功能,创新合作方式,共同建设区域性大型基础设施项目和新型产业发展平台,推动都市圈内各城市间的专业化分工。建立中心城市牵头的都市圈协调推进机制,以轨道交通为重点健全都市圈交通基础设施,探索建设跨行政区的都市圈轨道交通体系,有序规划建设城际铁路和市域(郊)铁路,推进中心城市轨道交通向周边城镇合理延伸,实施“断头路”畅通工程和“瓶颈路”拓宽工程,畅通中心城市辐射带动周边县(区)发展的通道,加快构建都市圈1小时通勤圈。

2.提升成渝“两翼”战略地位

一是振兴成渝北翼地区。发挥万州作为成渝地区双城经济圈东出门户枢纽的区位优势,建设重庆市域副中心城市,促进万州与达州、开州等县(区)协同发展,合作开发利用优势资源,建设东出北上综合交通枢纽、巴蜀文化传承创新和旅游发展高地。加强成渝北翼地区与成渝“双核”联动,积极承接产业和人口转移,打造带动三峡库区、渝东北、川东北及川渝陕鄂交界地区发展的区域增长极。完善联系腹地的基础设施,强化铁路、港口协同联动,构建现代物流体系,加快区域等级公路建设和升级改造,加强高速公路、普通国道和省道、农村公路和航道等有效衔接。共建长江上游地区绿色生态屏障,探索建立统一的生态环境保护制度规则,统一保护标准和环境准入政策。

二是做强成渝南翼地区。抓住西部陆海新通道建设机遇,以宜宾、泸州为重点,以对外开放和产业平台为纽带,协同长江岸线保护开发,加快推进长江上游区域中心城市、全国性综合交通枢纽建设,共建成渝地区双城经济圈南向开放门户,谋划衔接服务“一带”与“一路”、带动川滇黔渝交界地区发展的区域增长极。加强基础设施互联互通,加快建设成自宜高铁、渝昆高铁等,加密高速公路网络,提升水运航道通行能力和区域支线机场运载能力。合作共建产业园区,协同承接产业转移,统筹规划建设省级新区,打造产业和人口优势承载地。加大空间资源供给,优化功能布局,完善城市配套功能,加快补齐基础设施和公共服务设施短板。

3.推动轴向拓展

一是加密成渝间的轴向联系。除成渝主轴外,依托成南达万铁路和沿江通道在北部和南部布局两条新的轴线,进一步加强成渝“双核”和成渝“双圈”之间的联系,强化中心城市对成渝中部地区的辐射带动作用。二是促进沿江城市发展。依托长江黄金水道、渝昆高铁、渝万高铁等,发挥重庆辐射带动作用,形成重庆至成渝北翼地区、成渝南翼地区的沿江发展轴,带动永川、泸州、宜宾、涪陵、万州等沿线城市发展,探索建立沿江城市间生态保护、环境治理和旅游、港口等资源协同开发的市场化机制。三是促进成南达万发展轴成型。依托成南达万高铁、达成铁路、达万铁路等综合交通网络,

形成成都至万州的成南达万发展轴,建立成都平原到长江“黄金水道”的便捷联系通道,辐射带动遂宁、南充、达州、万州等城市发展。四是完善成德绵乐自宜城市带。依托西成高铁、宝成铁路、成贵高铁、成自宜城际铁路和成绵、成乐、成自泸高速公路等构成的综合运输通道,发挥成都辐射带动作用,带动绵阳、德阳、乐山、眉山、自贡、宜宾等城市发展,形成若干个区域中心城市,强化成渝地区双城经济圈次级支撑。

4.丰富“极点支撑”

一是补齐成渝中部地区“短板”。以南充、遂宁、潼南、资阳、内江为重点,着力破解发展动力不足、成渝“双核”辐射带动作用不强的困局。加强机场、轨道等交通基础设施布局,搭建川渝毗邻地区产业合作发展平台,推动遂宁—潼南、资阳—大足等一体化发展,主动承接成渝地区和东部沿海地区产业转移,强化为成渝“双核”配套服务的能力,完善城乡融合试验区相关政策,建设成渝中部产业聚集区。二是支持绵阳建设省域副中心城市。依托中国(绵阳)科技城,适当疏解成都的教育、医疗和科技服务,发展电子信息等特色优势产业,增强区域服务功能。三是支持县域经济发展。以县城城镇化补短板、强弱项为抓手,促进县城(县级市城区)完善基础设施,增强要素承载能力,集聚更多人口,扩大市场规模。四是支持具备一定合作基础的

邻近市(县、区)抱团发展。支持内(江)自(贡)同城化、阆苍南一体化、明月山绿色发展示范带等先行先试,形成多极点共同支撑成渝地区双城经济圈发展的新格局。

参考文献

- [1]习近平.推动形成优势互补高质量发展的区域经济布局[J].求是,2019(24).
- [2]周一星.主要经济联系方向论[J].城市规划,1998,22(2).
- [3]尹虹潘.成渝城市群空间经济格局与城际经济关联[J].西南大学学报(社会科学版),2019,45(3).
- [4]肖金成,汪阳红,张燕.成渝城市群空间布局与产业发展研究[J].全球化,2019(8).
- [5]李凯,刘涛,曹广忠.城市群空间集聚和扩散的特征与机制——以长三角城市群、武汉城市群和成渝城市群为例[J].城市规划,2016,40(2).
- [6]姚作林,涂建军,牛慧敏,等.成渝经济区城市群空间结构要素特征分析[J].经济地理,2017,37(1).
- [7]胡锡琴,张红伟.空间经济视域下城市群FDI、服务业集聚的经济效应——基于成渝城市群的实证分析[J].中国地质大学学报(社会科学版),2017,17(5).
- [8]张学良,张明斗,肖航.成渝城市群城市收缩的空间格局与形成机制研究[J].重庆大学学报(社会科学版),2018,24(6).
- [9]杨任飞,罗红霞,周盛,等.夜间灯光数据驱动的成渝城市群空间形成过程重建及分析[J].地球信息科学学报,2017,19(5).

Study on Spatial Pattern Optimization of Chengdu–Chongqing Economic Circle

Shi Yulong Pan Zhaoyu

Abstract: Chongqing and Chengdu are important central cities in southwest China. They have a long history, close economic and social ties, and significant interaction between central cities and regional economy. They are one of the fastest developing regions in inland areas since the reform and opening up. To build Chengdu-Chongqing economic circle and create an important growth pole for high-quality development in China is a major strategic plan for optimizing the national regional economic layout in the new era and a major measure for speeding up the construction of a new development pattern. Based on the in-depth analysis of the spatial structure and connection characteristics of Chengdu-Chongqing, the spatial structure of Chengdu-Chongqing is optimized according to the general requirements of respecting the objective laws, implementing the national development strategy, and grasping the history and future as a whole, with the idea of “driving by two cities, breaking through by two wings, expanding the axis, and supporting by poles”, so as to form a development pattern of complementary advantages and common prosperity in the whole region.

Key Words: Chengdu-Chongqing Economic Circle; Spatial Pattern; New Development Pattern

(责任编辑:张子)