

中国城市群的发展经验及其对 长江中游城市群建设的启示

陈继勇,王保双

(武汉大学 经济与管理学院 湖北 武汉 430072)

摘要:当前,随着经济全球化和区域经济一体化进程的加快,城市的发展已经由个体发展向群体发展演变。在这种新型发展模式下,城市群的兴起很好地适应了这种集聚效应并成为引领城市发展的战略支点。目前,以武汉城市圈、长株潭城市群和环鄱阳湖城市群为主体的长江中游城市群正在加快建设,并逐渐成为引领中国经济发展的第四大核心增长极。从国家层面看,长三角、珠三角和京津冀已成为中国影响力最大、实力最强、发展速度最快的三大城市群,并对支撑全国经济增长、增强国家综合竞争力起到了至关重要的作用。本文对中国主要城市群的发展历程与现状进行了研究,并对中国城市群的发展经验进行了总结,最后对加快推进长江中游城市群建设提出了若干政策建议。

关键词:长江中游城市群;区域经济;经济合作

中图分类号:F291 **文献标识码:**A **文章编号:**1003-8477(2014)02-0046-06

DOI:10.13660/j.cnki.42-1112/c.012507

一、城市群的内涵及建设长江中游城市群的重要意义

(一)城市群的内涵及主要特点。

“城市群”这一概念最早由姚士谋在《中国城市群》一书中提出:“城市群”(Urban Agglomeration)是在特定的地域范围内具有相当数量的不同性质、类型和等级规模的城市,依托一定的自然环境条件,以一个或两个超大或特大城市作为地区经济的核心,借助于现代化的交通工具和综合运输网的通达性,以及高度发达的信息网络,发生与发展着城市个体之间的内在联系,共同构成一个相对完整的城市集合体。^{[1][6]}魏后凯认为城市群是“在特定的地域范围内,由若干不同规模等级的城镇及其腹地依托发达的基础设施网络,共同发展形成的集约紧凑、

联系紧密、功能互补、等级有序,并最终实现一体化的城镇群体”。^[2]城市群不仅是一个地域概念,还具有更深层次的经济意义。

城市群的主要特点有:

首先,从空间布局来看,城市群通常以一个或多个经济发达的中心城市为核心,诸多中小城市和城镇为腹地,形成一个由内向外逐步扩张的城镇集合。这些处于核心地位的中心城市发挥着主导作用,而这些中小城市及乡镇则根据自身的综合实力与空间位置的不同,形成一个多层次、逐步扩张的有机整体;

其次,从经济联系来看,各城市之间由复杂的经济网络紧密联系,便利的交通,快捷的通讯,发达的物流等使得人才、资本、科技和信息等要素在城

作者简介:陈继勇(1953—),男,武汉大学世界经济研究所所长,教授,博士生导师,中国世界经济学会副会长,武汉市政府参事,湖北省委决策支持顾问。王保双(1988—),男,武汉大学经济与管理学院研究生。

基金项目:国家社科基金重大攻关项目“后金融危机时代中国参与全球经济再平衡的战略与路径研究”(11&ZD008)。

城市群内自由流通,极大地推动了各城市间的经济联系与合作。城市群内物质资本和非物质资本的快速流动优化了资源在城市群内的合理配置,并使得各地区能充分利用自身的资源禀赋与区位优势,从而使城市群内的地域分工更加协调,产业布局更加合理,城市功能更加凸显。

再次,从动态发展来看,城市群通常包含中心城市、腹地城市和各级乡镇等多个等级。随着经济的发展和城镇化的推进,各级城市的经济发展将呈现出不同的增长态势,它们在城市群中的地位和经济实力也将处于动态变化之中,并且随着整个城市群的发展与城市化进程的加快,城市群的地域范围将不断扩大,整体经济实力也将不断提升,使得城市群处于动态变化与不断扩张状态。

(二)建设长江中游城市群的重要意义。

长江中游城市群地处长江流域中游地区,以武汉城市圈、长株潭城市群和环鄱阳湖城市群为核心,并涵盖了湘鄂赣沿长江、洞庭湖和鄱阳湖的部分城市。其中武汉城市圈包含了武汉、黄石、鄂州、黄冈、孝感、咸宁、仙桃、天门和潜江 9 座城市,并将长江中游附近的宜昌、荆州和荆门纳入其中;长株潭城市群包含了长沙、株洲、湘潭、岳阳、益阳、常德、娄底和衡阳 8 座城市,并将附近的江西萍乡纳入其中;环鄱阳湖城市群包含了南昌、九江、景德镇、鹰潭、上饶和抚州 6 座城市,并将附近的宜春、新余纳入其中。目前安徽省正积极筹备加入长江中游城市群,长江中游城市群有望从“中三角”向“中四角”模式转变。若按上述 29 座城市计算,长江中游城市群占地 30.44 万平方公里,2010 年其人口规模为 1.53 亿,占全国总人口的 8.6%,实现地区生产总值 3.29 万亿元,占国内生产总值的 7.5%。长江中游城市群不仅区位优势明显,教育科技发达,人文资源丰富,而且其经济实力和辐射影响力在国内都处于重要地位。加快建设长江中游城市群的重要意义主要表现在:

第一,优化地区资源配置,促进区域经济发展。当前,全球经济一体化和区域经济集团化的趋势日益明显,加强地区经济合作,促进区域协调发展已成为优化资源配置和推动经济发展的重要推动力量。城市群的兴起与发展很好地适应了这种新的发展趋势,并逐渐成为支撑和引领区域经济发展的重要载体。城市群内往往具有明显的区域结构特征,

各地区间要素禀赋迥异,产业发展各有侧重,通过城市群的建设可有效地利用城市间的互补性,促进资金、技术等在各城市间快速流通,实现资源在更大范围内的合理配置。一方面,城市群建设使得地区经济一体化程度进一步加深,为要素的流动、技术的传播和产业结构的趋同扫清了障碍;另一方面,城市群的建设为转变经济发展方式,促进产业结构升级创造了契机,实现更大范围内的产业聚集,提高城市群的整体经济实力。

第二,支撑全国经济增长,促进区域协调发展。当前,城市群建设已成为支撑与引领地区经济发展的重要载体,以长三角、珠三角、京津冀三大城市群为例,2010 年,这三大城市群覆盖了全国 3.63% 的土地与 16.57% 的人口,创造了全国 33.78% 的国内生产总值(见表 1)。改革开放以来,这三大城市群成为中国经济发展最快最好的地区之一,并对引领全国经济增长,促进区域协调发展起到了至关重要的作用。长江中游城市群地处长江中游地区,科技教育发达,区位优势明显,人口较为密集,市场潜力巨大,加快推进长江中游城市群建设可有效拉动其市场需求,进而对提高居民收入、促进区域协调发展发挥重要作用。此外,长江中游城市群建设对加快中国中部地区经济发展,充分发挥中部地区的辐射影响力,促进中部崛起与区域经济协调发展创造了良好契机。

表 1 2010 年长三角、珠三角、京津冀三大城市群主要指标

	人口 (万人)	面积 (万 km ²)	地区生产 总值(亿元)	固定资产 投资(亿元)	进出口总额 (亿美元)
长三角	8490.75	10.99	70381.76	33414.68	10378.60
珠三角	5616.39	5.47	37673.26	11355.80	7513.03
京津冀	8111.79	18.37	39598.67	23294.78	4257.52
合计	22218.93	34.84	147653.69	68065.26	22149.15

资料来源:2011 年《中国城市统计年鉴》。

第三,优化经济环境发展,促进地区可持续发展。当前,武汉正在为建设国家中心城市、复兴大武汉的宏伟目标而努力。努力促进武汉城市圈、长株潭城市群和环鄱阳湖城市群的“三圈(群)融合”,积极参与长江中游城市群建设,有利于协调经济环境发展,加快智慧城市建设。城市群建设立足于现代化产业聚集战略,通过改造传统产业,淘汰落后产能,大力发展高新技术产业与现代服务业,努力构

建现代化工业体系。城市群建设以循环经济作为发展理念,努力施行清洁生产,提高资源的利用效率,走出一条可持续的国民经济发展道路。加快推进长江中游城市群建设不仅有利于武汉、长沙、南昌等核心城市的现代化发展,还将优化整个长江中游地区的经济环境发展,促进整个地区的可持续发展。

二、中国发展城市群的主要经验

当前,随着经济全球化和区域经济一体化进程的加快,城市的发展已经由个体发展向群体发展演变。在这种新型发展模式下,城市群的兴起很好地适应了这种集聚效应,并成为引领城市发展的战略支点。中国城市群建设起步较早,现已建成或正在建设的城市群有十几个,其中,国内影响力较大的城市群有长三角、珠三角和京津冀城市群。改革开放以来,这三大城市群成为中国经济发展最为活跃的地区,对中国的工业发展和综合国力的提升起到了至关重要的作用。2010年,这三大城市群创造了全国33.78%的生产总值和74.48%的进出口总额。纵观中国城市群的发展历程,其主要经验有:

第一,完善的基础设施是城市群发展的基本前提。发达的交通网络和现代化的通讯设施是缩短城市间时空距离,实现信息资源共享,促进要素资源流动的桥梁。中国的城市群建设也大多是“基础先行”,为促进区域经济合作和城市群发展奠定良好的基础条件。如长三角城市群地处中国东部“黄金海岸”和长江“黄金水道”的交汇处,不仅水运交通便利,港口众多,而且高速公路和铁路网络延伸到全国各大城市,发达的交通网络和优越的地理位置使得长三角地区成为中国乃至整个亚太地区的物资中转站,极大地促进了该地区经济的发展;京津冀城市群在建设初期就十分重视基础设施建设,京津城际高速铁路、京津唐高速公路复线等重大交通项目的相继开通,极大地便利了各地区间的通勤与物流的发展;珠三角地区的基础设施建设在全国也居于领先水平,截止2012年,该地区建成的城际轨道交通运营里程已达580公里,以广州为中心,连通清远市区以及区内9个地级以上市的城际轨道交通网络已基本建成。

第二,完备的工业体系是城市群发展的根本动力。发展现代化工业体系,增强经济综合竞争力,构建第一、第二、第三产业协调发展的现代化工业体系是城市群建设的重要组成部分。中外各大城市群

的兴起与发展大都离不开强大的工业基础,长三角、珠三角等城市群就是在工业化快速发展的过程中逐步形成与发展起来的。改革开放以来,珠三角地区牢牢抓住重要的历史发展机遇,其工业体系实现了从无到有,从弱到强的跨越式发展。1980到1992年是珠三角地区工业化发展的关键时期,经过这十几年的快速发展,基本形成了以纺织、食品、电子、家电等产业为核心的轻工业发展体系。1993年以来,该地区进入到轻工业与重工业协同发展、第三产业异军突起的发展新阶段。到2010年,该地区的三次产业增加值构成已达到2.2:48.6:49.2,城镇化率高达82.72%,现代化的工业体系已初步建立。从90年代开始,长三角城市群以浦东开发为契机,大力发展重工业建设,并已建成了以钢铁、汽车、化工、石化、装备制造等为主导的优势产业集群,截止2010年,该地区三次产业增加值构成已达到3.3:51.1:46.0,城镇化率达到58.77%,并成为中国重要的重工业基地之一。

第三,统一的行政协调机制是城市群发展的重要保障。城市群一般跨越地区行政管辖范围,缺乏统一的行政机构对其进行总体规划和统一布局。因此,单靠地方政府部门的单独行动与机械组合很难达到政策的一致性和连续性,不利于城市群的长远发展,最有效的办法就是制定统一的政策法规和建立高效的协调机制。如长三角城市群在成立初期就在上海成立了长三角城市经济协作办公室,并专门由上海经济协作办公室的一个处负责日常事务,同时,为解决长三角城市群建设的协调组织问题,各政府部门每两年都会召开三个层面的三次会议。

第四,合理的产业分工是城市群发展的内在动力。城市群一般地域较广,各地区要素禀赋迥异,产业发展各有侧重,合理地进行产业分工和优化资源配置可避免产业内恶性竞争和重复建设,有效地发挥产业的集聚效应,进而促进各地区经济的协调发展。例如,经过20多年的发展,长三角城市群和珠三角城市群已建立起分工合理、产业集聚效应明显、各产业协同发展的产业集群。在珠三角地区,以广东为核心的电子信息产业已成为全国最大的电子通信产业基地;珠海、顺德、中山、江门等珠三角西岸地区的五金制品和家用消费品产业带在全国占有重要地位;以钢铁、建材、电气机械等为优势产业的广州、佛山和肇庆一带已成为中国重要的重工

业基地之一。长三角地区也先后建立起沿江产业带、沿海产业带和高新技术产业带等,各产业带相辅相成并形成了分工合理、门类齐全的产业集群。城市群内产业的合理分工以及由此带来的产业集聚效应为城市间的交流合作提供了平台,并有效地促进了相邻地区的同城化发展。

相比之下,长江中游城市群建设起步较晚,影响力较低、发展规模较小,因此,在加快推进城市群建设的过程中,既要遵循城市群建设的一般规律,满足城市群发展的基本要求,又要立足于地区的发展个性,挖掘自身的潜在优势,早日将长江中游地区打造成全国第四大核心增长极。

三、长江中游城市群建设的基础条件与发展瓶颈

长江中游城市群处长江流域中部,并涵盖众多大小湖泊,具有得天独厚的人文景观和丰富的水资源,三大城市圈(群)相互毗邻,区位优势明显,经过多年的发展,现已拥有较为雄厚的工业基础和国内领先的科技教育资源。但与长三角、珠三角等城市群相比,长江中游城市群仍处于发展的关键时期,区域发展不平衡问题逐渐显现,生态环境压力不断加剧,基础设施建设滞后和行政分割问题严重阻碍了长江中游城市群的发展。

(一)长江中游城市群建设的基础条件。

第一,区位优势非常明显。长江中游城市群的中心城市——武汉两江交汇,九省通衢,位于中国大陆版图的腹心地带,“1+8”城市圈正在加快部署和发展之中。随着京沪高铁、武广高铁等一批城市高铁的陆续开通,武汉北至天津、南至广州、东至上海、西至重庆、西安,均只需要4—5个小时左右,极大地增强了武汉与东、南、中、北、西部地区之间的联系。从地理上看,武汉城市圈、长株潭城市群和环鄱阳湖城市群的核心城市武汉、长沙、南昌相互毗邻,互为犄角之势,核心城市之间水运、公路、铁路、航空运输发达,并形成了一个立体的交通网络。此外,三省地域相邻,语言风俗相近,历史文化同源,人们来往频繁,经济联系密切,为长江中游城市群的经济合作奠定了坚实的基础。

第二,科技教育水平领先。经过多年的发展,长江中游城市群已具备国内一流的科教水平和密集的人才储备(见表2)。长江中游城市群现有普通高等院校341所,在校学生人数超过320万,并成为

全国科研单位和智力资源最为密集的地区之一。其中武汉是中国第三大科技教育基地,拥有武汉大学、华中科技大学等高等院校85所,在校大学生110余万人,各类研发机构800多个,国家级重点实验室20个,国家级工程技术研究中心21个。东湖新技术开发区获批全国第二个“国家自主创新示范区”、武汉获批“国家创新型试点城市”。在生物工程、电子信息、激光、新材料等高科技领域,武汉均处于全国领先地位。长沙亦为全国重要的科研教育基地,拥有中南大学、湖南大学等著名高等院校,并成为长江中游城市群的第二大人才密集城市。

表2 2011年长江中游地区高等教育情况

	湖北	湖南	江西	合计	全国
高等学校数量(所)	127	124	90	341	2483
在校学生人数(人)	1340298	1067852	828599	3236749	23085078

资料来源:2012年《中国统计年鉴》。

第三,工业基础较为雄厚。长江中游城市群是中国发展较早、基础较强的老牌工业重地之一。改革开放以来,该地区工业发展迅猛,工业产值屡创新高,2010年,长江中游城市群实现地区生产总值3.29万亿元,占全国的7.5%。目前,该地区已形成了以钢铁、汽车、冶金、纺织等传统工业为基础,以电子信息、生物工程、新能源、现代服务业等高科技产业为支撑的完备工业体系。其中,以武汉、大冶、萍乡为主的金属冶炼区域已成为中国中部地区重要的有色金属产地;由武汉、长沙、南昌、株洲组成的高新技术产业联盟已成为全国电子信息、生物制药、新能源和新材料等产业的重要产地之一;长株潭城市群的装备制造产业在全国已产生重要影响;武汉、孝感、襄樊、十堰等地的汽车及零部件产业已具备了一定的规模与技术优势。此外,良好的农业基础与密集的人才储备也为该地区的工业发展奠定了坚实的基础。

第四,资源禀赋较为突出。其一,长江中游城市群的水土资源储备在全国居于领先水平。长江中游地区坐拥长江、汉水之利,涵盖洞庭湖、鄱阳湖,并包含有众多大小湖泊和湿地,人均水资源远高于全国平均水平。土地资源优势主要表现在平原面积广阔,如江汉平原、鄱阳湖平原、洞庭湖平原等。其二,长江中游地区人文资源丰富,该地区乃荆楚文化的发源地,人文景观享誉中外,文化传承深厚,得天独

厚的人文景观和丰富的文化底蕴为长江中游城市群的发展奠定了自然和文化基础。其三,长江中游地区农副业发达,不仅种类齐全,而且量大质优。长江中游地区盛产茶叶、板栗、药材、水稻、油菜、棉花等农副产品,其水产品、家禽、生猪等养殖业在全国也具有一定影响力。

(二)长江中游城市群的发展瓶颈。

第一,基础设施建设滞后。城市群建设离不开快捷的交通网络和发达的通讯设施,虽然经过多年的发展,长江中游地区的基础设施水平已取得了明显提升,核心城市之间的快速通道已基本建成,但与城市群建设的要求相比,仍有很大差距。首先,公路发展水平较低,存在不少断头路和瓶颈路,且各地区公路建设发展不平衡,特别是核心城市与中小城市、乡镇之间基础设施建设水平悬殊较大,许多中小城市之间需绕道武汉、长沙、南昌等核心城市才能相互连接。其次,长江中游地区丰富的水资源尚未有效开发,长江流域“黄金水道”的作用未能充分发挥,水运交通和港口建设滞后。此外,网络通讯资源尚不完善,信息共享平台还没有完全互通,互联互通的网络资源有待进一步完善。

第二,地区发展不平衡较为严重。长江中游地区不仅城乡之间发展水平差距很大,而且各省份、城市之间的发展状况也存在较大差异。以武汉为例,2011年武汉城市居民人均可支配收入为23738.09元,而农民人均可支配收入为9813.59元,仅占城市居民人均可支配收入的41%。湖北、湖南、江西三省虽相互毗邻,但其发展水平也存在较大差异,2011年,三省的GDP分别为19669.56亿元、19632.26亿元和11702.82亿元。地区发展不平衡和农村地区的发展滞后严重阻碍了长江中游城市群的健康发展,并成为长江中游地区亟待解决的问题。

第三,行政分割问题显著。长江中游城市群跨越湖北、湖南、江西三省,涵盖武汉城市圈、长株潭城市群和环鄱阳湖城市群三大城市圈(群),行政分割问题较为突出,并严重阻碍了“三圈(群)融合”与各地区间的经济合作。各城市间不同程度地存在着贸易壁垒,统一的市场监管体系尚未建立,使得产品、要素和资源的自由流通受到限制。如湖南和湖北对卷烟实行严格的市场封锁,阻止外地烟草流入本地市场,使得市场分割问题较为突出。同时,统一

的财政制度与市场绩效考核体系尚未建立,各政府部门之间缺乏有效的协商机制,各地招商引资与对外开放策略处于一种博弈状态,不利于市场的一体化发展。此外,各地区间不同的市场准入条件、行政事业性收费制度、户籍制度等也给城市群的一体化发展带来挑战。

第四,资源环境压力加剧。改革开放以来,随着中国工业化步伐的加快,资源枯竭的速度逐步加快,环境问题成为城市发展的通病,食品安全问题也成为大众的热门话题。近年来,长江中游地区蓄水量不断降低、水质变差、生物多样性锐减、水污染严重等一系列问题不断加剧,给长江中游城市群的可持续发展带来了严重挑战。其中,中国最大的城中湖——东湖水质连年处于五类或五类以下水平;鄱阳湖、洞庭湖等大小湖泊及众多湿地面积不断缩减,防洪抗旱能力逐年降低,湘江一带由于化工、冶金、钢铁等产业聚集,“三废”排放缺乏有效监管,使得水生态系统遭到严重破坏,水产降低,水质变差,并危及到居民饮水安全。此外,森林过度砍伐,城市填湖建房,各地先污染后治理等现象普遍存在,使得长江中游地区资源环境压力加剧,城市群发展的可持续性遭受巨大挑战。

四、加快建设长江中游城市群的对策与建议

(一)统筹城市规划,优化城市结构。

城市群建设需要从全局战略高度出发,统筹城市规划,优化产业布局,完善城市交通网络,协调生态环境发展,充分考虑城市群发展的可持续性。一是要统筹城市规划,促进城乡一体化建设。既要突出武汉、长沙、南昌等核心城市的建设,又要协调中小城市与乡镇的发展,最终形成城乡协调发展的新格局。二是要根据各省份的优势产业,合理调整产业结构,加强经贸合作,延长产业链,构建区域产业联盟。这不仅要加快产业结构调整,构建具有一定规模的产业集群,还要消除地方性贸易保护主义,减少相邻地区的产业内恶性竞争,为加快经济合作与产业结构调整创造条件。三是要整合现有交通网络资源,合力打造长江中游城市群内河航道和港口体系。重点建设三大城市圈(群)间的快速通道,建立适应农产品、钢铁、能源、外贸物资运输的综合运输体系。四是要协调各地区的生态环境建设,建立统一的政策法规与招商引资策略,确保经济发展与生态环境建设协调发展,为长江中游城市群的可持

续发展奠定基础。

(二)完善城际交通,促进资源流动。

便捷的交通网络和发达的通讯设施是城市群发展的基础。长江中游城市群横贯一江两湖——长江、洞庭湖和鄱阳湖,并将武汉城市圈、长株潭城市群和环鄱阳湖城市群有机融合,不仅水运资源丰富,而且核心城市间铁路、公路交通网络已初步建成,并逐步成为中国中部重要的物流、人流中转站。但与城市群发展及现代化工业体系建设的要求相比,长江中游城市群的基础设施建设仍处于较低水平,并严重制约了各城市间的要素流动与经济合作。当务之急就是要大力加强基础设施建设,实现交通、通讯网络等一体化建设,促进三圈(群)基础设施的对接与融合。其一,要充分挖掘长江中游地区丰富的水资源,加强内河航道与港口建设,建立一套便捷的水运交通网络;其二,要以武汉、长沙、南昌为中心,进一步优化公路、铁路网络布局,加强各大城市以及城乡间的轨道交通建设,并加快对武汉天河机场、南昌昌北机场、长沙黄花机场等机场资源的整合,构建一体化的现代交通网络;其三,加强对通讯资源的整合与建设,加大信息资源的开发与共享,构建一套安全快捷的通讯网络体系。

(三)加强经济合作,推动产业分工。

整合各城市的优势产业,加快城市群的产业结构调整,加强各地区的经济合作,形成优势互补、各具特色、布局合理、互利共赢的产业新布局对长江中游城市群建设具有重要战略意义。首先,各地区要立足于自身的优势产业,依托于当地龙头企业,构建出具有一定规模的产业集群。当前,武汉的电子信息产业在全国居于领先水平,可依托东湖高新技术开放区,并整合周边地区资源,构建电子信息产业集群;依托江西铜业、方大特钢、章源钨业等龙头企业,强化配套产业,构建江西有色金属冶炼产业链;以长沙为核心,整合周边地区资源,构建装备制造产业集群。其次,加快产业结构调整,实行产业重组战略。例如,依托武汉、长沙、南昌等地汽车制

造业资源,构建长江中游地区汽车及零部件产业的完整产业链,避免相邻地区产业内的恶性竞争,优化地区间的资源配置。此外,要加强各地区在科技、教育、金融、物流等方面的交流与合作,为各地区经济的协同发展奠定基础。

(四)加大体制创新,转变政府职能。

城市群建设需要统一的市场机制和完善的政策法规,各政府部门需打破行政区划限制,协调城市发展机制,大胆探索体制创新,为城市群建设扫清制度障碍。一是要突破传统体制制约,协调各城市的发展规划与政策法规,建立有利于城市群建设的一体化管理机制。二是要建立健全不同地区不同层次政府部门间的沟通协商机制,消除地方性贸易保护主义倾向,建立统一的市场准入条件与质量技术标准,为各地区间的经济合作创造条件。三是要按照“政府引导、企业主体、社会参与”的原则,为长江中游城市群建设搭建多层次、多领域的合作平台,探索建立一套统一、开放的市场体系。四是要从战略层面与整体角度出发,建立城市群内公正的利益分配与补偿机制,妥善处理整体与局部利益,协调各地区间的利益分配,为城市群的可持续发展提供制度保障。随着城市群建设的不断推进,各政府机构应不断优化和调整配套政策法规,为城市群的空间规划、产业的空间布局、基础设施建设和生态环境保护提供统一的制度保障。(课题组成员:肖光恩,武汉大学世界经济系副主任、副教授,王保双,武汉大学世界经济系研究生)

参考文献:

- [1]姚士谋.中国城市群[M].合肥:中国科学技术大学出版社,2006.
- [2]成艾华.携手共同打造中国经济发展第四极——长江中游城市群发展战略研究[J].江汉论坛,2012,(4).

责任编辑 郁之行