

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

魏后凯 成艾华

摘要：当前，中国的区域竞争正在由个体竞争走向群体竞争。在这种群体竞争的新时代，城市群正日益成为中国参与国际竞争和全球化的重要载体，成为提升国家竞争能力和自主创新能力的核心增长极。从国家层面看，当前以武汉城市圈、长株潭城市群、环鄱阳湖城市群为主体，整合资源和产业链，强化分工合作和一体化，加快推进长江中游城市群建设，并以此为载体推动形成长江中游经济区，使之成为世界规模级的人口、城镇、先进制造业和现代服务业密集带，成为引领和支撑未来中国经济发展的第四极，对提升中国国家竞争力和自主创新能力，促进区域协调发展和中部地区崛起，都具有重要的战略意义。

关键词：长江中游城市群；区域经济；比较优势；区域合作

中图分类号：F207 **文献标识码：**A **文章编号：**1003-854X(2012)04-0005-11

一、长江中游城市群的具体范围及其发展概况

1. 城市群概念及其特点

城市群是城镇化进入到一定阶段后的产物。它是在特定地域范围内，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。城市群的基本特征是：首先，每个城市群都有一个、两个或者多个经济比较发达、具有较强辐射带动作用的城市中心，这些中心城市是城市群的核心和领导城市；其次，城市群内的城镇具有不同的等级体系，各个城镇承担的功能和作用不同，功能互补性较强；第三，城市群内各城镇之间以及中心城市与腹地之间经济社会联系密切，一体化程度较高，最终将形成规划同编、产业同链、城乡同筹、交通同网、信息同享、金融同城、市场同体、科技同兴、环保同治、生态同建的经济共同体和利益共同体^①；第四，随着经济发展和城镇化的推进，城市群的地域范围逐步扩大，处于不断变化之中；第五，在全国城镇体系

中，城市群具有不同的层次，如世界级、国家级、区域级等，较高层次的城市群一般由多个相互邻近的较低层次的城市群（圈）有机组合而成。

2. 长江中游城市群的范围

长江中游从湖北宜昌至江西湖口，流经湖南的洞庭湖和江西的鄱阳湖，是中国大江大湖汇聚之地，也是世界上淡水湖泊最多的地区之一。长江中游地区拥有江汉平原、洞庭湖平原和鄱阳湖平原，是中国三大平原之一的长江中下游平原的重要组成部分。区内交通区位条件优越，工农业生产较为发达，人口和城镇分布密集，资源和环境承载能力较强，是中国加快工业化和城镇化的国家级重点开发区域。目前，长江中游地区已初步形成了武汉城市圈、长株潭城市群、环鄱阳湖城市群，并有进一步连接形成长江中游城市群之势。

早在1995年，国内就有学者提出依托湘鄂赣“加速建设长江中游城市群区”的建设^②。随后，一些学者从不同角度对推进长江中游城市群建设进行了探讨，但由于长江中游城市群还处于不断形成发展之中，因而不同学者对其范围界定具有较大差异。归纳起来，主要有四种观点：一是早期的湘鄂赣城市密集区观点，并把其范围限定在长江中游下

段，南北向京广线、京九线与东西向浙赣线交汇范围内^③；二是长江中游城市带的观点，其范围包括长江中游沿线的九江、黄石、鄂州、武汉、荆州、岳阳、宜昌等7城市，以及邻近的常德、益阳、仙桃、孝感、咸宁、随州、黄冈等城市^④；三是大武汉都市圈的观点，其范围以武汉城市圈为中心，向东至九江，向西至荆州，向南至岳阳，向北至信阳，包括湖北省的武汉、黄石、鄂州、黄冈、仙桃、潜江、孝感、咸宁、天门、随州、荆门、荆州，河南省的信阳，江西省的九江和湖南省的岳阳^⑤；四是“三圈合一”的观点，即以武汉城市圈、长株潭城市群和昌九景城市群为基础，加上宜昌、荆州、岳阳、益阳、常德等城市，构建长江中游城市群^⑥。后又提出把湖北武汉城市圈和宜荆荆城市群整合为“大武汉城市圈”，与湖南长株潭“3+5”城市群和江西鄱阳湖生态经济区融合进行更大的“三圈合一”^⑦。需要指出的是，鄱阳湖生态经济区与武汉城市圈和长株潭城市群是不同的概念，二者缺乏可比性。

考虑到地理邻近性、功能互补性、联系紧密度、共同利益诉求、发展基础和潜力等因素，我们认为，构建长江中游城市群应以武汉城市圈、长株潭城市群和环鄱阳湖城市群为主体，在进一步抓好三圈（群）内部一体化的基础上，加快“三圈（群）融合”的步伐，在更大范围、更高层次、更广领域推进一体化进程，使“三圈（群）”逐步融合为“一体”，最终形成一体化、跨省域的长江中游城市群。其中，武汉城市圈以“1+8”为基础，包括武汉、黄石、鄂州、黄冈、孝感、咸宁、仙桃、天门、潜江9市，并把长江中游沿岸或邻近的宜昌、荆州、荆门纳入；长株潭城市群以现有“3+

5”城市群为基础，包括长沙、株洲、湘潭、岳阳、益阳、常德、娄底、衡阳，并把联系密切的江西萍乡纳入^⑧；环鄱阳湖城市群包括环鄱阳湖区周边的南昌、九江、景德镇、鹰潭、上饶、抚州6市，并把邻近的宜春、新余纳入。这样，长江中游城市群共包括29个城市，其中，副省级和省会城市3个，地级城市26个。

3. 长江中游城市群发展概况

若按所涉及的29个地级及以上城市计算，长江中游城市群总面积为30.44万km²，分别占中部和全国的29.6%和3.2%；2010年总人口为11528.5万人，分别占中部和全国的32.3%和8.6%；实现地区生产总值32907亿元，分别占中部和全国的38.2%和7.5%；其中实现工业增加值14528.0亿元，分别占中部和全国的36.9%和7.5%；完成固定资产投资23398.5亿元，分别占中部和全国的37.2%和8.4%；实现社会消费品零售总额12543.6亿元，分别占中部和全国的40.0%和8.0%；实现进出口总额558.4亿美元，占中部地区的46.6%。可见，长江中游城市群人口、城镇和产业相对密集，是中部地区经济发展的核心区域，在促进中部崛起和全国经济发展中起着重要作用。

从发展水平看，2010年长江中游城市群人均生产总值为28544元，合计4217美元，其中武汉城市圈为4299美元、长株潭城市群为4607美元、环鄱阳湖城市群为3540美元，均远低于长三角、珠三角和京津冀三大城市群的水平（见表2），也略低于全国各地平均水平。从工业化进程看，长江中游城市群已经进入工业化中期阶段，2010年工业化为44.1%，与全国各地平均水平基本持平。与工业化进程相比，长江中游城市群城镇化水平普

表1 2010年长江中游城市群总量指标及比重

指标	长江中游城市群				比重(%)	
	武汉城市圈	长株潭城市群	环鄱阳湖城市群	合计	中部占比	全国占比
人口(万人)	4381.4	4193.6	2953.5	11528.5	32.3	8.6
面积(万km ²)	10.56	10.03	9.85	30.44	29.6	3.2
地区生产总值(亿元)	12750.3	13079.2	7077.8	32907.3	38.2	7.5 ^a
工业增加值(亿元)	5250.8	5963.5	3313.7	14528.0	36.9	7.5 ^a
固定资产投资(亿元)	8266.0	8929.8	6202.7	23398.5	37.2	8.4
社会消费品零售总额(亿元)	5689.0	4635.6	2219.0	12543.6	40.0	8.0
进出口总额(亿美元)	240.3	134.2	183.9	558.4	46.6	1.9
地方财政一般预算收入(亿元)	692.0	733.1	530.1	1955.2	30.7	4.8

注：a为占全国31个省、直辖市、自治区加总数的比重。

资料来源：根据2011年《中国统计年鉴》和湖南、湖北、江西省统计年鉴及有关统计数据计算。

表 2 2010 年长江中游城市群发展水平和产业结构比较

指标	人均生产总值		工业化率 ^a (%)	城镇化率(%)	三次产业增加值构成
	元	美元			
长江中游城市群	28544	4217	44.1	49.17	11.4: 51.3: 37.3
# 武汉城市圈	29100	4299	41.1	51.93	11.8: 47.4: 40.8
长株潭城市群	31188	4607	45.5	48.51	11.4: 52.1: 36.5
环鄱阳湖城市群	23965	3540	46.8	46.02	10.8: 56.5: 32.7
长三角城市群 ^c	82892	12245	46.3	58.77	3.3: 51.1: 46.0
珠三角城市群 ^d	67077	9909	45.7	82.72	2.2: 48.6: 49.2
京津冀都市圈 ^e	48816	7211	36.7	58.25 ^b	5.5: 42.0: 52.5
中部地区	24242	3581	45.7	44.33	13.0: 52.4: 34.6
全国各地平均	32766	4840	44.2	49.95	9.3: 50.4: 40.4

注：a 工业化率为工业增加值占地区生产总值的比重；b 京津冀都市圈城镇化率为 2009 年数据；c 长三角城市群包括上海、苏州、杭州、无锡、宁波、南京、绍兴、南通、常州、嘉兴、镇江、扬州、泰州、湖州、舟山、台州等 16 个城市；d 珠三角城市群包括广州、深圳、珠海、佛山、江门、东莞、中山、惠州、肇庆等 9 个城市；e 京津冀都市圈包括北京、天津、石家庄、秦皇岛、唐山、廊坊、保定、沧州、张家口、承德等 10 个城市。

资料来源：根据 2011 年《中国统计年鉴》和各省市统计年鉴计算。

遍较低，2010 年只有 49.17%，其中最高的武汉城市圈为 51.93%，长株潭城市群为 48.51%，最低的环鄱阳湖城市群仅为 46.02%，除武汉城市圈外，均低于全国平均水平，更远低于长三角、珠三角和京津冀三大城市群的水平。从三次产业结构看，2010 年长江中游城市群三次产业增加值构成为 11.4:51.3:37.3，虽然已呈现出“二三一”型结构，但比较而言，第一产业增加值比重明显偏大，第三产业比重较低，今后产业结构升级的任务还很艰巨。

二、积极推进长江中游城市群建设的重要意义

沿长江中游整合武汉城市圈、长株潭城市群和环鄱阳湖城市群，加快推进三圈（群）融合和一体化进程，并在此基础上构建世界规模级的长江中

城市群，使之成为支撑中国经济持续稳定快速增长的新一代主导地区，对于进一步扩大内需，支撑全国经济快速增长，全面提升国家竞争力，引领和带动中部地区崛起，促进长江流域开发和区域协调发展，保障国家粮食和生态安全，都具有十分重要的战略意义。

1. 有利于支撑全国经济持续快速增长

珠三角城市群、长三角城市群和京津冀都市圈是中国经济的三大核心区域，也是改革开放以来引领和支撑全国经济持续快速增长的主导地区。这三大区域对引领全国经济快速增长、提升综合国力和竞争力起到了至关重要的作用。2010 年，这三大城市群用约 3.63%的土地面积，集聚了 16.57%的人口和 24.47%的全社会固定资产投资，创造了高达 33.78%的地区生产总值，完成了 74.48%的进出口总额（见表 3）。实践证明，城市群已经成为引领全国

表 3 2010 年沿海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)	全社会固定资产投资(亿元)	社会消费品零售总额(亿元)	进出口总额(亿美元)
实际值	长三角	8490.75	10.99	70381.76	33414.68	23956.53	10378.60
	珠三角	5616.39	5.47	37673.26	11355.80	12613.24	7513.03
	京津冀	8111.79	18.38	39598.67	23294.78	14457.88	4257.52
	合计	22218.93	34.84	147653.69	68065.26	51027.65	22149.15
占全国比重(%)	长三角	6.33	1.14	16.10	12.01	15.26	34.90
	珠三角	4.19	0.57	8.62	4.08	8.03	25.26
	京津冀	6.05	1.91	9.06	8.38	9.21	14.32
	合计	16.57	3.63	33.78	24.47	32.50	74.48

资料来源：同表 2。

经济发展的重要支撑和核心增长极。但应该看到，随着要素成本的全面上涨、资源和环境承载能力的下降以及过度集聚带来的不经济现象，近年来这三大城市群已经出现增长放缓的趋势，亟待加快转型升级。为保障和支撑全国经济的持续稳定快速增长，当前亟需在中部地区培育壮大一批城市群，使之成为引领和带动全国经济发展的新增长极。

长江中游地区交通便利，区位优势，劳动力资源丰富，且水土配合条件好，各类要素成本较低，资源和环境承载能力较大，现有产业基础较好，是大规模集聚人口和产业，加快工业化和城镇化的国家重点开发区域。与长三角、珠三角和京津冀三大城市群相比，长江中游城市群面积大，其在发展后劲、开发潜力、水土配合、人力资源、生态环境、辐射国内市场等方面具有明显优势，通过整合资源和协同发展，有望成为继长三角、珠三角和京津冀之后引领中国经济增长的“第四极”。目前，长江中游城市群的开发强度还较低，其经济密度远低于沿海三大城市群。2010年，长江中游城市群平均经济密度只有1081.0万元/平方公里，仅相当于长三角的16.9%、珠三角的15.7%和京津冀的50.2%（见图1）。这表明，未来长江中游城市群的开发潜力巨大。

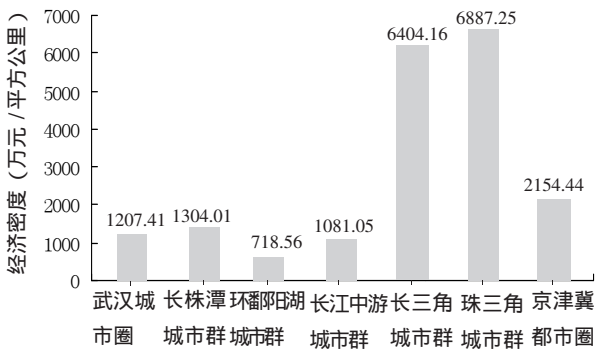


图1 长江中游城市群经济密度比较

2. 有利于扩大内需和中西部市场

当前，内需不足已经成为制约中国经济发展的一个重要障碍。造成内需不足的原因是多方面的，其中最重要的一点是，中西部地区尤其是中西部农村居民收入水平较低，导致居民有效需求和购买力不足。长江中游地区人口密集，湘鄂赣三省有人口1.67亿，其中长江中游城市群有1.15亿，这本身就是一个巨大的潜在市场。2010年，长江中游城市群人均实现社会消费品零售总额只有10881元，仅分别相当于长三角、珠三角和京津冀的38.6%、48.4%和61.0%。如果长江中游城市群能够达到长三角城市群的水平，将可以增加2万亿元的消费内需。更

重要的是，长江中游城市群是规划建设众多高速铁路的交汇处，在以武汉为中心的3小时高铁圈内，聚集着数亿人口，其市场空间广阔，潜力巨大。同时，长江中游城市群的建设还将会带来巨大的投资需求。因此，加快推进长江中游城市群建设，将有利于提高城乡居民收入，扩大投资和消费需求，是启动内需和中西部市场的重大战略举措。

3. 有利于促进和带动中部地区崛起

当前中国已经进入城市群主导区域经济发展的时代，区域之间的竞争已经由单纯的城市间竞争转变为城市群之间的竞争。国内外的经验表明，城市群是实现区域经济快速发展的重要引擎和核心增长极。在当前群体竞争的时代，中部地区要实现全面崛起的目标，就必须充分发挥城市群的引领和辐射带动作用。目前，虽然中部6省都高度重视城市群的培育发展，并初步形成了以太原都市圈、中原城市群、皖江城市带、武汉城市圈、长株潭城市群、环鄱阳湖城市群六大城市群为主的发展格局，但限于行政区划的制约，各省均在自己行政区域范围内构建城市群，资源分割、力量分散，“六朵金花”一般大，形不成合力，难以真正带动整个中部地区的崛起。因此，依托长江中游地区，加强湘鄂赣三省合作，培育形成具有世界影响和国际竞争力的长江中游城市群，加快武汉城市圈、长株潭城市群和环鄱阳湖城市群三圈（群）融合、联动发展和一体化进程，将有利于发挥城市群的引领和辐射带动作用，促进中部地区加快崛起。一方面，推进长江中游城市群建设将有利于形成一个更具竞争力和发展潜力的核心增长区域，为中部地区全面崛起提供强劲动力；另一方面，还可以充分发挥长江中游城市群的核心增长极作用，引领和辐射带动整个中部地区的转型跨越，实现全面崛起的目标。

4. 有利于推动区域经济协调发展

长江流域是中华文明的发源地之一，长江流域经济在中国历史上有着十分重要的作用。要实现中华民族的伟大复兴，长江流域复兴是关键。1987年编制完成的《全国国土总体规划纲要》，将长江沿江地区与沿海地区并列为中国国土开发和经济建设的“T”型主轴线。目前，沿海经济带的开发开放格局已经形成，而长江经济带的建设仍然任重道远。尤其是自改革开放以来，长江上中下游地区分化明显，发展差距不断扩大^⑨。为加快长江流域开发开放，近年来国家先后在长江下游地区批复了《江苏沿海地区发展规划》、《皖江城市带承接产业转移示范区规划》、《长江三角洲地区区域规划》、

《浙江海洋经济发展示范区规划》等，在上游地区批复了《成渝经济区区域规划》，并设立了重庆两江新区。相比之下，中游地区除《鄱阳湖生态经济区规划》外，国家层面的区域规划较少。长江中游地区具有连南接北、承东启西的区位优势，在全国交通通讯网络和市场体系中处于重要的枢纽地位。因此，加强国家层面的规划，大力推进长江中游城市群建设，将是实现中华民族伟大复兴的重大战略举措。它不仅有利于强健长江经济带“龙腰”，加快推进长江经济带的开发开放，促进长江流域上中下游协调发展，为实现中华民族的伟大复兴构筑起龙的脊梁；而且还可以起到引领和支撑中部崛起，辐射带动大西南和大西北，充分发挥长江中游城市群在引领带动中西部、统筹区域协调发展中的战略支撑点作用。

5. 有利于保障国家粮食和生态安全

目前，长江中游地区正处于工业化和城镇化“双加速”的关键时期，工业化和城镇化的快速推进，很容易与农业和粮食、生态和环境产生冲突，从而造成工业化、城镇化与农业现代化、生态环境不协调的局面。沿海珠三角、长三角等地区的经验教训值得深刻反思和总结。这些地区过去曾经是中国重要的粮食主产区，自改革开放以来，工业化和城镇化的快速推进不断蚕食着大片农田，耕地面积大幅度减少，粮食生产呈现萎缩状态，农业现代化没有得到应有的重视。从1978年到2010年，浙江和广东的粮食播种面积分别下降了63.3%和50.1%，粮食产量则分别下降了47.5%和12.8%。目前，广东、浙江等地已由过去的粮食主产区转变为粮食主销区，而把保障国家粮食安全的重任转移到了中西部地区。

长江中游城市群地处长江中游平原，涵盖“一江两湖”（长江、洞庭湖、鄱阳湖），是中国重要的粮食主产区之一，也是当前水生态、水环境问题比较突出的地区。吸取珠三角、长三角等地的经验教训，从国家利益的战略高度，加强长江中游城市群的规划建设，切实搞好耕地保护和粮食主产区建设，加大湿地共同保护、港口共同开发、航道和湖泊共同整治、环境共同治理的力度，积极探索不以牺牲耕地和农业为代价，工业化、城镇化、农业现代化和信息化“四化”协调，经济发展与生态环境保护有机融合的跨越式绿色发展新路子，努力打造全国生态型城市群建设的示范区和“两型”社会建设的模范区，构建长江中下游水生态安全保障区，为全国大江大湖综合整治和“两型”社会建设提供

示范，对保障国家粮食和生态安全具有重要的战略意义。

三、加快推进长江中游城市群建设的基础条件

当前，突破三省的行政区划限制，整合资源，依靠多边合作和一体化，加快推进长江中游城市群建设步伐，已经具备坚实的基础条件。

1. 地域相连，交通便捷

长江中游城市群地处长江中游地区，沿长江两岸连绵相接，京广、京九、沪昆铁路与长江黄金水道穿越其境，共同构成“井”字形交通大动脉，形成全方位、立体式的大交通网络格局。从地理上看，湘鄂赣三大城市圈（群）的核心城市武汉、长沙、南昌呈等边三角形分布，相互毗邻，形成一个天然的“金三角”，核心城市之间交通便利，铁路、公路和水路相互连接形成一个立体网络。汉长昌高速环路的建成，把三大城市圈（群）连接在一起，为长江中游城市群的形成奠定了高等级公路主骨架。从武汉出发，沿线经过22座县级以上城市，平均不到50公里一座。京港澳（G4）、大广（G45）、二广（G55）、福银（G70）、济广（G35）、沪昆（G60）、沪蓉（G42）、沪渝（G50）、杭瑞（G56）等高速国道穿境而过，再加上随岳高速、长张高速、长株高速、衡邵高速、漳吉高速等交通通道，长江中游地区已经成为全国高速公路最密集的地区之一，为汉长昌核心城市扩大经济辐射范围提供了有利条件。目前，京广、京九、武九、浙赣、焦柳等国家铁路干线沟通了三大城市圈（群），基本形成了铁路环线。武广客运专线的开通，加快了武广经济带的形成，大大缩短了沿线城市间的时空距离，有力推动了武汉城市圈与长株潭城市群的融合对接，使二者间联系更加方便密切。正在开工建设的沪昆客运专线将把环鄱阳湖城市群与长株潭城市群紧密连接起来，而即将建设的武九客运专线将推动武汉城市圈与环鄱阳湖城市群加速融合，使武汉与九江、南昌间形成快速城际交通圈。

2. 经济社会联系密切

首先，湘鄂赣三省文化相近、人缘相亲。长江中游地区一水相连，而且历史上长江中游地区是楚文化的重要发源地，人文地理交相辉映，文化魂魄广为传承，同宗、同源的文化属性使区域合作交流具有坚实的社会基础。同时，长江中游地区历史上人口流动比较频繁，奠定了长江中游地区人缘相亲

的特定基础。地理毗邻拉近了空间距离，文化相近减少了交流障碍，人缘相亲增加了彼此认同，这些都为区域交流与合作提供了充分的便利，有利于人员、物资、信息和资金的流动，为长江中游城市群组建跨省经济区奠定了坚实的自然和历史基础。

其次，经济联系密切。一直以来，湘鄂赣三省在经济上存在密切的经济往来。如近代史上著名的“汉冶萍”，由汉阳铁厂、大冶铁矿和江西萍乡煤矿组成，是中国第一代新式钢铁联合企业。1987年5月成立的武汉经济协作区是中部地区最大的经济合作组织，横跨湘鄂赣豫四省的31个城市，几乎囊括了长江中游城市群的所有城市。如今国家设在武汉的华中电网、长江水利委员会、人民银行等机构，仍管辖湘鄂赣等省份，外国驻汉总领事馆和外资银行武汉分行，业务通常也覆盖三省。近年来，三省经济合作日益活跃。据统计，目前在鄂赣商有20多万人，注册企业5000多家，投资超过700亿元；2010年，江西引进的湖北资金达58.43亿元。

3. 发展基础良好

经过多年来的发展，目前长江中游城市群在现代农业、制造业、科技教育和高新技术等领域已经具备了良好的发展基础。

首先，现代农业优势突出。长江中游城市群地处中国的鱼米之乡，现代农业发达，产业化水平较高，农业特色和优势突出。2010年，长江中游城市群实现农业增加值3754.69亿元，占全国的9.3%，远高于长三角城市群的5.7%、珠三角城市群的2.0%和京津冀都市圈的5.4%。近年来，长江中游城市群现代农业发展势头良好，形成了一批特色优势农业和农产品生产基地，粮食、棉花、油料、畜牧、水产、蔬菜、林果、茶叶、蚕桑等产业均在全国占有重要地位。

其次，制造业优势明显。长江中游城市群拥有一大批老工业基地，如武汉、黄石、长沙、株洲、湘潭、衡阳、南昌、九江、景德镇、萍乡等，制造业基础雄厚，特色和优势突出。目前，长江中游城市群已经形成了汽车、电子信息、钢铁、有色冶金、装备制造、石油化工、生物医药等支柱产业，

并在光电子、重型机械、重大成套设备制造、汽车、轨道交通设备制造、船舶等行业拥有一批核心技术和关键技术。其中，武汉城市圈的钢铁、汽车、光电子信息、石油和盐化工、装备制造、纺织服装等行业已成为具有全国影响的支柱产业；长株潭城市群在工程机械制造、交通运输设备、电子信息、有色金属、石油化工等行业具有明显的规模和技术优势；环鄱阳湖城市群新型制造业发展迅速，近年来正在着力打造光电、新能源、生物、铜冶炼及精深加工、优质钢材深加工、炼油及化工、航空、汽车及零部件生产等产业基地。

第三，高新技术优势凸显。长江中游城市群拥有武汉、南昌、长沙和株洲4个国家级高新区。其中，武汉东湖高新区为第二个国家自主创新示范区，2010年拥有高新技术企业2468家，从业人员32.88万人，分别居全国第三、第四位。目前，东湖高新区已形成电子信息、生物技术与新医药、新材料、先进制造技术等优势领域。东湖高新区是全国最大的光纤光缆生产基地，光纤光缆生产规模居世界第二位，国内市场占有率达50%，国际市场占有率为12%；同时，还是全国最大的光电器件生产基地、光通讯产品研发制造基地和激光设备生产基地。长株潭城市群是国家级综合性高新技术产业带，拥有2个国家级和1个省级高新区，10多个国家级高新技术产业化基地，形成了电子信息、新材料、先进制造、生物与医药、航空航天、生产性服务业等优势领域。

第四，科技教育力量雄厚。2009年，长江中游城市群拥有普通高等学校260所，在校学生数达到277.54万人，为全国重要的科教和智力资源密集区。其中，武汉市是全国重要的科技、教育中心，科技教育综合实力仅次于北京、上海，居全国第三位；拥有国家级重点实验室23家，国家工程（技术）研究中心20家，普通高校78所，在校本专科学生88万人，各类专业技术人员50多万名。长沙也是全国的科教重镇，科技、人才和智力资源较为密集（见表4）。

4. 共同的利益诉求

表4 2009年中国四大城市群高等学校和在校学生数比较

	长江中游城市群				长三角城市群	珠三角城市群	京津冀都市圈
	武汉城市圈	长株潭城市群	环鄱阳湖城市群	合计			
普通高等学校（所）	105	90	65	260	243	113	235
高校在校学生（万人）	116.81	90.71	70.01	277.54	273.41	115.21	191.98

数据来源：根据《中国城市统计年鉴》（2010）计算。

武汉城市圈、长株潭城市群和环鄱阳湖城市群地理位置临近，要素禀赋和政策机遇较为相似，经济发展水平相近，其在经济社会发展中面临的问题大体相同，有着众多的共同利益诉求。例如，三大城市圈（群）都属于国家重点开发区域，又处于传统的粮食主产区，在加快工业化和城镇化的过程中，如何保护好耕地、同步推进农业现代化，这是三地面临的共同难题；长江中游地区拥有“一江两湖”和众多湿地，在长江“黄金水道”综合整治、港口开发、湖泊和湿地保护等方面，三地有着共同的利益诉求；武汉城市圈和长株潭城市群都是国家批准的两型社会建设综合配套改革试验区，在推进试验区建设方面，两地需要加强合作，相互交流经验；在招商引资和产业发展方面，如何加强信息沟通和分工合作，打造统一的投资信息发布平台，避免恶性竞争和低水平重复建设，也是三地亟待研究解决的问题；此外，在基础设施、市场建设、旅游开发、科技教育等方面，也具有广阔的合作空间。因此，加快推进长江中游城市群建设，整合三大城市圈（群）的资源，统筹谋划、发挥优势、扬长避短、合理分工，构建互惠互利、共同发展的新格局，这是湘鄂赣三省的共同利益诉求。

5. 较好的发展时机

早在2009年9月，国务院通过的《促进中部地区崛起规划》明确把武汉城市圈、长株潭城市群和环鄱阳湖城市群列为中部重点培育的六大城市群增长极。2010年12月，国务院发布的《全国主体功能区规划》，把包括武汉城市圈、长株潭城市群和鄱阳湖生态经济区的长江中游地区列为全国18个国家重点开发区域，以推动形成“新的大城市群和区域性的城市群”。在这些重点开发的城市化地区中，长江中游地区是唯一跨三省的重点开发区域，最有希望率先形成一体化的大城市群，并最终形成世界规模级的特大城市群。2011年3月通过的《国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要》又明确指出，加快构建“沿长江中游经济带”，并将长江中游地区纳入国家“两横三纵”城镇化战略格局之中。中央领导和有关部门也高度重视长江中游城市群的建设。2010年下半年，温家宝总理在湖北视察期间，湖北省委省政府主要领导就构建长江中游城市群问题专题向温家宝总理汇报，温总理指示国家发改委进行研究。国家发改委积极响应，在向国务院的汇报回复意见中明确表示：支持三省建立推动城市群发展的跨区域协调与合作机制，积极推动城市群一体化发展，打造具有较大影响、充满活

力的长江中游城市群，成为推动中部地区经济社会发展的重要增长极。2011年上半年，胡锦涛总书记在湖北省视察结束时发表重要讲话，强调要充分利用湖北“九省通衢”的区位和交通优势，加强同中西部省份特别是沿江省市横向经济联合与协作，推动对内开放向深度和广度迈进。

近年来，湘鄂赣三省高层通过考察和互访，就合作推进长江中游城市群建设达成了初步共识。2011年4月27日，湖南省委书记周强在接待湖北省党政代表团抵湘考察时指出，要“携手推进长江中游城市群建设发展，加强武汉城市圈和长株潭城市群之间的交流合作，促进共同发展。推动建立长江中游城市群发展协调机制，积极推进武汉、长沙、南昌城市群基础设施、产业发展、市场建设、文化旅游、生态环保一体化。”7月19日，江西省委书记苏荣在赣鄂两省经济社会发展合作交流会上也强调，要“进一步推进双方宽领域、多层次、全方位的合作，共同打造长江中游城市群，携手创造中部地区崛起的美好未来”。

四、推进长江中游城市群建设面临的障碍和问题

1. 行政分割现象比较突出

受传统体制的制约，长江中游城市群行政分割现象较为突出，资源整合和区际协调的任务繁重。目前，长江中游城市群基本上还是分割的，武汉城市圈、长株潭城市群和环鄱阳湖城市群在各自省域范围内独立运作，圈（群）际联系和交流较少，一体化程度低。即使在各城市圈（群）之内，除长株潭城市群外，各城市基本上是各自为战，受行政区划的制约严重，尤其是环鄱阳湖城市群，目前还处于松散状态。湖北鄂州市与黄冈市区仅一江之隔，虽然有大桥相连，但因行政区划阻隔了两市的融合和同城化。黄石市与黄冈市浠水县的散花镇一江之隔，但由于行政隶属关系不同，融合的难度也较大。同时，在现行的财政体制和政绩考核制度下，地方保护主义倾向依然存在。比如，一些地方对外地产品进入本地市场，竞相抬高进入门槛，实行市场封闭和地方保护，人为阻挠各种商品和生产要素的自由流动。如湖北和湖南对卷烟相互实行市场封锁，相反，对上海、云南的卷烟并没有限制，与邻为壑，远交近攻，造成市场的严重分割。又如，近年来湘鄂赣三省在发展战略上加强了互动和交流，但各城市仍不同程度地存在市场准入、质量技术标

准、行政事业性收费、户籍制度等形式的地方保护，严重阻碍了资金、技术、劳动力等生产要素的合理流动。

2. 基础设施建设严重滞后

发达的交通通讯等基础设施网络是城市群形成和发展的基础。近年来，长江中游城市群的基础设施状况有了很大改善，交通通讯的通达性和便捷性大大提高，但与城市群发展和紧密型城市群形成的要求相比，还有很大差距。目前，长江中游城市群的交通设施大多以武汉、长沙、南昌为中心在各自省域范围内展开布局，至今还缺乏一个面向整个城市群的一体化快速交通网络体系。在城市群内部，部分交通设施不对接、功能不完善，基础设施的共建共享受到很大制约；一些公路设施等级水平较低，尚存在不少断头路和瓶颈路，难以适应新形势发展的需要；城际高等级公路纵通横不通，一体化的公路网络尚未形成；内河航道和港口建设滞后，长江“黄金水道”的作用没有得到充分发挥；运输管理手段落后，保障系统不完善，公共运输信息传输慢；信息网络尚未完全互联互通，信息资源的开发、共享不够，缺乏平台支撑。

3. 低水平同质化竞争激烈

长江中游城市群产业层次较低，链条较短，配套能力不足，现代物流和服务业发展滞后，产品技术含量和增值率不高，企业自主创新能力不强，缺少在国际市场上有影响力的自主品牌，严重制约了其综合竞争力的提升。同时，由于地理区位、自然条件、经济和社会文化特点相似，各城市功能定位大体相近，尚未形成合理的分工协作和互补关系，低水平重复建设仍较严重，城市间产业结构雷同，经济联系松散，竞争大于合作。特别是一些核心城市定位和发展层次较低，与周边中小城市在较低层次上展开同质化竞争，相互争夺资源、资金、人才和市场。作为长江中游城市群的核心城市和国际大都市，武汉的中心功能严重不足，高端化和服务化水平偏低，其对武汉城市圈其他城市的吸纳要远远大于互补性，而对长株潭和环鄱阳湖城市群的影响力和吸引力则远不够强大。

4. 区域合作机制不健全

目前，长江中游城市群的区域合作机制还很不健全。从合作意愿看，虽然近年来湘鄂赣三省高层交流开始增多，省际合作步伐日渐加快，但各城市之间尤其是跨省城际合作意愿并不是太高。实际情况是，湖南长株潭城市群有南下融入珠三角、江西环鄱阳湖城市群有向东靠拢长三角的趋势，南昌和

九江则同时加入了武汉经济协作区和南京区域经济协调会。从合作组织看，虽然武汉经济协作区曾经有过辉煌，但近年来活动日趋减少，影响力趋于下降。至今为止，无论是三省高层还是各城市政府、产业界和科教界等，都还没有建立相应的合作机构，城市群内部缺乏稳定的沟通渠道和合作平台。从法律制度看，相关法律法规不健全，市场监管机制不完善，阻碍了要素自由流动和跨地区合作，特别是现行对异地投资企业实行双重征税政策，严重制约了优势企业的跨地区迁移或兼并、重组。

5. 生态环境保护压力加大

近年来，随着工业化和城镇化的快速推进，长江中游地区的生态环境压力日益加大，尤其是水生态、水环境问题较为突出。由于开发利用不当和保护不够，加上缺乏有效的协调与合作，导致重要湖泊和湿地出现不同程度的萎缩和生态退化，其中洞庭湖、鄱阳湖、洪湖等重点湖泊水域面积缩小、容量减少、水质变差，防洪调蓄能力下降。目前，鄱阳湖枯水期湖区水体面积已萎缩到不足 200 平方公里，不到丰水期面积的 1/20。湖区水体面积萎缩，再加上生态破坏和环境污染，导致近年来鄱阳湖渔业资源持续衰减，鱼类产量和质量下降，湖床淤泥抬高，湿地面积缩小，生物多样性锐减，生态功能退化，水质呈显著下降趋势。同时，由于该地区钢铁、有色金属、化工、建材等重化工业密集分布，“三废”排放量大，处理率较低，导致区域环境污染加剧，局部支流河段、大部分中小湖泊污染比较严重。譬如，全国最大的城中湖东湖的水质多年均为五类或劣五类；长江沿岸布局了众多污染企业，一些中小城市和小城镇因污水处理、排放监管没有跟上，成为向长江排污的“主力”；湘江流域严重的重金属污染，导致水生态系统受到破坏，水环境质量严重下降，鱼类大幅减少，饮水安全问题突出，并最终危及人体健康，影响农作物生产^⑩。此外，大量化工企业临江近水布局，也带来了严重的安全隐患，一旦出现意外事故，很容易通过水体迅速扩散到广大周边地区。

五、加快推进长江中游城市群建设的总体思路

依托武汉城市圈、长株潭城市群和环鄱阳湖城市群，统筹规划、整合资源、搭建平台、完善机制，积极推动区域合作，着力推进城乡规划、基础设施、市场建设、产业布局、公共服务和环境保护

等一体化进程，促进各城市融合互动和协同发展，把长江中游城市群建设成为具有世界影响和国际竞争力的多中心、网络化、生态型城市群，成为支撑未来中国经济发展的核心板块和第四极，成为引领中西部实现跨越式绿色发展的模范区和促进全国区域协调发展的战略支点。

1. 构建具有世界影响的特大城市群

从发展条件和开发潜力看，未来长江中游城市群将与长三角、珠三角、京津冀三大城市群在同一层面，位于全国城市群体系的顶端，都具备建设世界级特大城市群的条件。为此，要以武汉为中心、长沙和南昌为副中心，共同打造汉长昌复合型极核，依靠交通通讯等基础设施网络，实行中心带动、多极协同、一体发展，把长江中游城市群建设成为具有世界影响和国际竞争力的多中心、网络化、生态型特大城市群，成为世界规模级的人口和城镇密集带。各中心城市通过城际快速交通体系有机连接起来，汉长昌之间为“绿心”，洞庭湖和鄱阳湖则是城市群的两个“绿肺”（见图2）。

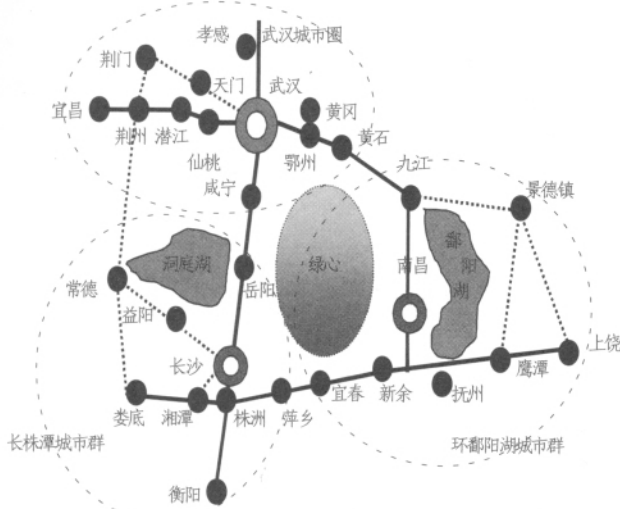


图2 长江中游城市群空间结构示意图

2. 建设世界规模级的先进制造业带

目前，长江中游地区正处于工业化和城镇化“双加速”阶段。要大力发展“三高两低型”（高附加值、高技术含量、高效益、低消耗、低排放）的现代制造业和战略性新兴产业，推动制造业与现代服务业融合发展，同时通过资源整合和产业链重组，构建面向长江中游城市群一体化的电子信息、汽车、钢铁、有色金属、装备制造、石油化工、生物医药等主导优势产业链，促进产业向园区化、集群化、生态化方向发展，把长江中游城市群建设成为世界规模级的先进制造业带。

3. 打造全国内陆开放型经济战略高地

承东启西、连南接北的居中区位和全国区域协调发展的战略支撑点地位，使长江中游城市群拥有发展内陆开放型经济的最佳条件。要深入实施充分开放合作战略，大力发展开放型经济，坚决打破行政区划的限制，消除市场壁垒和地方保护主义，促进资金、人才、技术等要素合理流动，引导人口与产业合理布局，全面提高区域合作的广度和深度，将长江中游城市群建设成为全国内陆开放型经济的战略高地和示范区。

4. 建成支撑中国经济发展的核心板块

通过资源整合和产业链重组，积极推进武汉城市圈、长株潭城市群和环鄱阳湖城市群三圈（群）融合，构建一体化的特大型长江中游城市群，将充分发挥“1+1+1>3”的系统集成效应，极大释放和激发整个区域的内在增长潜力和发展活力，提升区域的综合竞争力和可持续发展能力，使该区域整体进入跨越式发展的“快车道”，成为支撑未来中国经济持续稳定快速发展的核心板块和第四极。与长三角、珠三角和京津冀三大城市群相比，长江中游城市群因地域面积大、发展水平低、资源和环境承载能力较强，又属于国家规划的重点开发区域，今后的开发和增长潜力将会更大。

5. 建设国家粮食和生态安全重要保障区

切实加强粮食主产区基础设施建设，全面提高公共服务水平，实施中低产田改造和粮食增产工程，积极开展基本农田保护补赔偿试点，加快推进农业现代化进程，把长江中游地区建设成为全国粮食生产核心区以及国家粮食储备、中转和交易中心，为保障国家粮食安全做出新贡献。同时，要联手加强生态环境建设，加快对长江干支流、洞庭湖、鄱阳湖等的综合治理，积极推进“两型”社会建设，构建资源节约、环境友好的生态产业体系和生态型城市群，把长江中游城市群建成长江中下游水生态安全保障区，确保长江中下游地区的生态安全。

六、加快推进长江中游城市群建设的对策建议

1. 尽快组织编制长江中游城市群规划

要从推进长江中游城市群建设的全局战略高度，树立全域规划的理念，统筹城乡规划建设，搞好各项规划的衔接，促进城市群的可持续发展。由于长江中游城市群地跨湘鄂赣三省29个城市，规划编制的组织和利益协调难度大，而长江中游地区又承担着诸多国家战略功能，建议由国家发展改革

委牵头，组织有关部门和湘鄂赣三省政府，尽快启动编制《长江中游城市群区域规划》以及综合交通、旅游、农业现代化、生态环境保护、区域一体化等重点专项规划，上报国务院批准实施。通过一体化的规划编制，明确长江中游城市群区域的战略定位、发展目标 and 方向，确定近中期推进区域合作和一体化的重点领域、实施路径和具体措施，为推进长江中游城市群建设提供规划保障。

2. 构建互联互通的区域基础设施网络

当前，要着力推进交通、信息、水利和能源等基础设施建设一体化，解决好三圈（群）基础设施的对接和融合，合力构建长江中游城市群互联互通的区域基础设施网络，尤其是一体化的区域综合交通网络。要以武汉、长沙、南昌三个全国性综合交通枢纽为核心，进一步优化路网布局，加强各种运输方式之间的衔接配合，大力推进省际、城际快速通道建设，构建一体化的长江中游城市群综合交通体系；积极推进武汉长江中游航运中心建设，以武汉新港为主体，以岳阳港为支撑，以宜昌、黄石、九江、荆州等港口为补充，整合港口资源，合力构建一体化的长江中游港口群体体系；加快杭南长、长昆、武九等客运专线建设步伐，尽快启动咸宁经宜春至吉安铁路，以武汉、长沙、南昌为中心节点，推进长江中游城市群城际轨道交通网络建设，实现人员流动的公交化；联手打通三省之间的“断头路”，建立更加畅通便捷安全的高速公路网络，实行高速公路收费“一票通”；以武汉天河机场、长沙黄花机场、南昌昌北机场为骨干，整合周边地区机场资源，加强分工合作，构建干支结合、客货并举的长江中游地区民用机场体系；以信息资源整合共享为突破口，统筹规划建设信息网络，推进长江中游城市群信息服务一体化；加快长江干线和主要支流航道的综合整治，加强防洪基础设施和水资源合理配置体系建设，推进长江中游地区水利和水务一体化；统筹推进能源基础设施一体化，构建统一的城市群能源供应和保障体系。

3. 推动长江中游城市群产业分工合作

建设长江中游城市群，产业支撑是关键。要按照一体化的要求，整合长江中游城市群相关产业资源，大力促进产业融合与协作，推动形成特色突出、优势互补、分工合理、互利共赢的产业发展新格局。首先，要打破行政区划限制，消除行政壁垒和地方保护主义，推动资金、人才、技术等要素自由流动，引导人口和产业合理集聚转移，充分发挥市场机制在资源配置中的基础性作用。其次，实行

产业链重组战略，有效整合产业存量资源，构建面向长江中游城市群的一体化主导优势产业链，促进产业向集群化方向发展。当前，可以考虑以武汉东湖高新区为龙头，整合周边地区资源，构建光电子信息产业集群；依托武汉、南昌、长沙、景德镇等地汽车工业，建立长江中游城市群汽车产业战略联盟，构建一体化的汽车及零部件产业链；依托武汉石化、长岭炼化、巴陵石化、九江石化、荆门石化等骨干企业，强化分工合作和产业配套，构建石油化工产业链新优势；以长沙为龙头，加强与周边地区合作，构建工程机械产业集群。第三，加强中心城市功能建设，促进大中小城市和小城镇合理分工。积极支持武汉建设国家中心城市，不断提升中心功能，充分发挥武汉的辐射、带动和引领作用；推动武汉、长沙、南昌等中心城市向高端化、服务化方向发展，逐步转移扩散部分功能、产业和生产环节，支持中小城市和小城镇向专业化、特色化方向迈进，促进大中小城市和小城镇合理分工、错位竞争。此外，要整合文化、旅游、物流、科教、金融等相关资源，加强区域合作和交流，积极推进文化旅游、物流和金融一体化，为长江中游城市群产业协同发展奠定基础。

4. 积极推进生态环境保护一体化

以生态建设和江河湖泊治理为重点，建立完善三省联动机制，不断深化在生态环境保护领域的合作和共建。首先，以森林生态、湿地生态、农田生态、建筑生态为主体，以生态廊道为纽带，构建一个景观优美、生态优良、内涵丰富、功能完善、宜居宜业、效益持久的生态网络体系，打造“青山、碧水、绿地、蓝天”的生态型城市群格局。在推进生态型城市群建设过程中，首先要加强合作，共同保护好城市群的“绿心”、“绿肺”以及作为天然生态廊道的长江干支流。要规划确定重要湿地和水域保护区的控制线，在“一江两湖”沿线5公里范围内，禁止发展有污染的工业和项目，加快传统工业的技术改造，推广清洁生产、清洁工艺和绿色消费，发展生态型产业。其次，以“一江两湖”为重点，共同加强江河湖泊综合治理。三省要联合行动，以长江、洞庭湖、鄱阳湖为重点，共同加强防洪大堤加固、水资源综合利用和水污染综合治理等合作建设。特别是，要共同推进实施“碧水工程”，加强长江干支流、鄱阳湖、洞庭湖、洪湖等沿岸地区的污染治理，使长江中游城市群水生态、水环境明显改善。第三，按照主体功能区规划的要求，携手推进重点生态功能区的建设。除了加大财政转移

支付力度外，还应积极探索在上中下游地区、重点生态功能区与城市化地区、生态保护区与受益地区之间建立横向的生态补偿机制，促进城市群内各地区协调发展。

5. 携手推进粮食主产区建设

在推进长江中游城市群建设的过程中，要切实保护好耕地和基本农田，高度重视粮食生产，同步推进农业现代化建设，确保工业化和城镇化的加快推进不以牺牲农业和粮食为代价，为保障国家粮食安全做出新的贡献。首先，要加强在农田水利、低产田改造、农业综合开发、特色农业基地建设以及良种培育、技术推广服务、病虫害防治、农业产业化等领域的全面合作，进一步提高粮食生产保障能力和农业综合生产能力。其次，进一步加大对粮食主产县的转移支付力度，增加基础设施投入，加快推进公共事业建设，提高交通通信、科技推广、文化教育、广播电视、医疗养老、环境卫生、社会救助、清洁用水等公共产品服务能力。第三，启动实施“长江中游地区中低产田改造和粮食增产工程”，依靠科技进步和中低产田改造，确保粮食增产和农民增收。第四，支持在长江中游城市群区域开展基本农田保护补偿试点，统筹规划，加强交流合作，建立完善耕地保护补偿机制。

6. 搭建一体化的区域合作平台

根据“政府搭台、企业唱戏”的理念，携手搭建多层次、多领域的区域合作平台，共同培育和发展长江中游城市群统一、开放、有序的市场体系。具体措施包括：建立统一的诚信信息系统，搭建长江中游城市群产权交易平台和金融合作交流平台，促进金融保险机构相互融合渗透，推动金融合作一体化；加强科技教育合作和资源共享，建立大型科研设备、图书和信息共享平台，构建长江中游城市群产学研和科技开发联合体，共享技术创新优势和技术转让成果；建立长江中游城市群人才资源库和人才交易市场，搭建三地人才信息发布和合作交流平台，促进人才资源跨区合理流动和优化配置；加强长江中游城市群的文化交流与合作，突出三省悠久的历史、厚重的文化底蕴，共同营造浓厚的区域文化氛围，着力提高城市群的文明程度和文化软实力；构建长江中游城市群投资信息发布平台，推动建立各种形式的产业联盟、技术创新战略联盟、旅游营销传媒联盟、城市招商联盟和产业园区联盟，为深化产业交流合作提供保障。

7. 建立完善新型的区域合作机制

按照“政府引导、企业主体、社会参与”的原

则，建立制度化、多层次的区域合作机制，是推进城市群建设的重要基础。首先，三省高层应建立一个制度化的协商对话机制，形成主要领导定期会晤制度，定期研究和协商三省合作的重大战略问题，加强省际沟通，实现有效协调与联动。其次，建立长江中游城市群市长联席会议制度。该联席会议由城市群 29 个城市组成，轮流坐庄，每年召开一次联席会议，共同商讨长江中游地区合作与发展的重大问题。第三，借鉴长三角等地的经验，建立长江中游地区合作与发展共同促进基金和重点专题合作制度。当前，可以考虑就重大基础设施建设、市场一体化、旅游合作、科技创新、现代物流发展、农业现代化、生态环境保护、江河湖泊治理等重点领域开展专题合作。第四，要充分调动企业和社会各界的积极性，促进社会各界广泛参与和官、产、学、研、民、媒互动，提高社会参与度。

注释：

① 方创琳、宋吉涛、张蕾等：《中国城市群结构体系的组成与空间分异格局》，《地理学报》2005 年第 5 期。

②③ 吕桦、章定富、郑林：《论建设长江中游城市群区》，《江西师范大学学报》（自然科学版）1995 年第 3 期。

④ 伍新木、黄宏伟：《以武汉为中心建设长江中游城市群》，《学习与实践》2002 年第 6 期。

⑤ 肖金成、汪阳红：《论长江中游城市群的构造和发展》，《湖北社会科学》2008 年第 6 期。

⑥ 秦尊文：《长江中游经济区的建立与发展》，《江汉论坛》2003 年第 12 期。

⑦ 秦尊文：《论长江中游城市群的构建》，《江汉论坛》2010 年第 12 期。

⑧ 随着交通网络的发展和长株潭城市群一体化的不断推进，今后还可以考虑将邵阳市纳入，这样长江中游城市群将由 30 个地级及以上城市组成。

⑨ 魏后凯、蒋媛媛：《长江流域地区开发规划：现状与展望》，《学习与实践》2009 年第 11 期。

⑩ 刘耀驰、高栗等：《湘江重金属污染现状、污染原因分析与对策探讨》，《环境保护科学》2010 年第 4 期。

作者简介：魏后凯，男，1963 年生，湖南衡南人，中国社会科学院城市发展与环境研究所副所长、研究员，北京，100005。成艾华，男，1970 年生，湖北天门人，中南民族大学经济学院副教授，湖北武汉，430074；中国社会科学院城市发展与环境研究所博士后，北京，100005。

（责任编辑 陈孝兵）