

收稿日期:2021-07-16

都市圈视角下中心城市能级提升路径研究^①

——以盐城市为例

陈 丽

(苏北农业农村现代化研究院,江苏 盐城 224007)

摘要:都市圈和城市群已成为我国未来很长时期城镇化发展的主要模式,区域人口、资金、信息等要素向都市圈中心城市加速集聚,区域各中心城市之间的竞争也不断加剧。盐城作为江苏沿海中心城市、淮河经济带出海门户城市和长三角北翼中心城市,其都市圈发展明显滞后于长三角核心区城市,中心城市能级偏低、集聚和辐射能力弱。都市圈是城镇化发展到一定阶段的表现形式,以其为视角,从区域定位、产业布局、交通组织、公共服务和创新能力等方面,分析影响盐城中心城市能级的主要原因,提出提升盐城中心城市能级,促进盐城都市圈高质量发展的路径。

关键词:中心城市;城市能级;都市圈;盐城

中图分类号:F299

文献标识码:A

文章编号:1003-6873(2021)05-0029-09

基金项目:江苏省高校哲学社会科学项目“江苏沿海中心城市能级测度与提升研究”(2021SJA1870)。

作者简介:陈丽(1981—),女,江苏盐城人,盐城师范学院城市与规划学院讲师,硕士,主要从事区域与城乡规划研究。

DOI:10.16401/j.cnki.ysxb.1003-6873.2021.05.063

改革开放以来,我国经历了人类历史上规模最大、速度最快的城镇化进程,常住人口城镇化率从1978年的不足20%到2011年突破50%,再到2019年突破60%,截至2020年底,我国常住人口城镇化率已达63.89%,进入了以大城市为主导的城镇化发展阶段,都市圈和城市群成为现阶段及未来很长时期城镇化发展的主要模式,而中心城市作为都市圈和城市群中人口和经济的重要空间载体,在推进新型城镇化进程中起到承上启下的作用。2017年,党的十九大报告提出“以城市群为主体构建大中小城市和小城镇协调发展的城镇格局”,2019年,国家发改委印发《关于培育发展现代化都市圈的指导意见》,进一步明确了城市群和都市圈的定义,明确中心城市在区域城镇体系和产业分工中的地位和作用。

随着城镇内部及城镇之间的人口、资源、资金、信息等生产要素向都市圈和城市群中心城市集中的趋势加速,各中心城市之间的竞争也不断加剧,强者恒强的特征明显,如何提高中心城市

① 本文系盐城市重点智库“盐城城乡融合发展研究院”阶段性研究成果之一。

能级,增强其区域辐射和带动能力,优化区域资源配置能力已成为现阶段城镇化转型的重要任务。盐城作为江苏沿海中心城市、淮河生态经济带出海门户城市和长三角北翼中心城市,但其都市圈发展明显滞后,中心城市能级不高,笔者基于都市圈建设的视角,从区域定位、产业布局、交通组织、公共服务和创新能力等方面,分析影响盐城中心城市能级提升的主要原因,并提出提升盐城中心城市能级,促进盐城都市圈高质量发展的路径。

一、相关概念辨析

(一)城市群、都市圈与中心城市

城市群和都市圈的形成和发展都是城镇化发展到一定阶段的表现形式,最早进行城市群研究的是法国地理学家戈特曼^[1]。他用“Megalopolis”一词来描述美国东北海岸城市密集区域,并对其进行了长期和详细研究,引起了众多学者对欧美以及亚洲、南美洲城市密集区的关注。对城市群的叫法也不尽相同,如都市区、都市连绵区、大都市密集区、大都市带、大都会带、城市带等。20世纪90年代以后,我国学者也对中国东部沿海地区长三角、珠三角、京津唐、辽中南城市密集区进行了深入研究,并逐渐扩展到成渝、长株潭、西咸、武汉、郑州等区域。

从三者之间的关系看,城市群通常是由几个中心城市及其都市圈共同构成的巨大的城镇空间组织形式;中心城市则是城市群地区资源要素最集中、高端的核心节点,是区域资源和要素配置中心^[2];而都市圈为中心城市直接辐射的功能范围,通常以中心城市的1小时通勤圈为基本空间范围,随着中心城市能级的提升和交通条件的改善,都市圈的空间范围也会随之发生变化。从空间的角度来看,城市群的地域范围更大,一个城市群区域往往包含了若干都市圈,每个都市圈包含一个或一个以上的中心城市。比如,长三角城市群包括上海、苏锡常、南京、杭州、合肥五个相对成熟的都市圈。

(二)都市圈的特征

2019年,国家发展改革委印发的《关于培育发展现代化都市圈的指导意见》指出,都市圈是城市群内部以超大特大城市或辐射带动功能强的大城市为中心、以1小时通勤圈为基本范围的城镇化空间形态。都市圈通常具有以下特征^[3]:(1)中心性。中心城市是都市圈经济的中心和枢纽,通过其高密度的经济职能和服务功能对区域各种要素的空间配置起到支配性作用。(2)圈层性。不同功能和规模的城镇,按照与中心城市的亲密程度,环绕中心城市形成类似杜能环的圈层状的区域城镇空间布局结构。(3)一体化。中心城市与都市圈其他城镇相互分工与合作,形成一体化的要素市场、产业经济、公共服务、基础设施以及环境资源系统。(4)通勤化。通过便捷的交通网络,使中心城市到各个城镇保持较高的通勤率。中心城市通勤圈的范围既取决于中心城市到周边的交通可达性,也取决于中心城市的经济承载力。

(三)中心城市的能级

中心城市是相对于城镇体系中的城市而言的,是对城镇体系中的其他城市在经济上有着重要地位、在政治和文化生活中起着关键作用的城市^[2]。中心城市能级的评定主要侧重于对外职能,通常取决于经济功能、创新功能和支撑服务^[4-5]等方面,具体来说包括以下方面:

(1)较大的人口、经济 and 用地规模。从发达国家的经验来看,不论是国土广阔,还是面积狭小,大多呈现出“大集中、小分散”的城镇空间分布特点,即发达城市人口高度集中,其他区域内人口分散分布^[6]。通常,中心城市的人口和经济规模较大,整体实力也比较雄厚,能够提供更多的

就业机会和较高的收入,因此能够吸引大量的人口,成为人口集聚中心。中心城市人口的集中不仅为产业发展提供了丰富的劳动力,也有效提升了城市的消费市场能级。

(2)较高的经济集中度和发展水平。产业是城市化的根本动力,中心城市产业规模较大,部门齐全,社会分工细致,协作紧密。专业化分工协作从城市内部延伸到郊区以及其经济影响力所能够触及的地方。中心城市与其他城镇、乡村地区间的协作和交换关系,增强了中心城市的发展能力、竞争能力和组织能力,使之成为金融、商贸、信息和运输的中心。另一方面,高端制造业的布局也呈现出空间集聚的态势,尤其是向大城市甚至特大城市集中,如特斯拉中国工厂选址就是一个典型的案例。

(3)可持续的创新能力。要素的聚集为中心城市营造了创新环境,使其能够不断更新观念,开发和推广新技术、新工艺。中心城市将先进的经济观念、生产技术、经营方式扩散到周边地区,不仅可以提高自身的竞争力,而且有利于巩固其在所属区域中的核心地位。创新成为城市新时期发展的新方向与新动能,拥有创新竞争力优势的中心城市率先享受了创新红利,但部分城市的创新活力不足、创新资源闲置浪费,加剧了区域发展的不平衡^[7]。

(4)便利的公共服务能力体系。中心城市往往拥有便捷的交通运输网络,包括城市内部的快速交通系统,多样化、立体化的对外交通体系。中心城市完善的综合服务和基础设施体系,不仅能满足城市自身发展的需要,提高居民的生活便利程度和幸福感,还能为区域提供通畅、高效的人员、资金和信息等要素交流渠道,增强对人口,特别是对高知识和高技能人才的吸引力。

(5)强烈的开放性。由于中心城市生产专业化程度高,商品性强,是区域经济交流的枢纽,对外的能量、物质和信息交换量大,具有强烈的开放性,与周边地区构成了开放型的经济循环系统。区域内的各种经济联系纵横交错,彼此渗透,形成多层次的经济网络体系,包括交通运输、产业合作、城镇体系等网络。

二、盐城中心城市建设的概况与存在问题

(一)盐城市经济社会发展概况

盐城市位于江苏沿海中部,处于一带一路、长三角一体化、淮河生态经济带和江苏沿海开发等多重国家战略叠加区域。2020年,实现地区生产总值5953.38亿元,位列全国地级以上城市第37位,人均GDP超过1万美元。东山精密、SKI动力电池、德龙镍业、远景风电等一批重特大产业项目成功落户,产业集聚能力得到进一步提升。城北全面改造,城南拓展提升,城东加快建设,城西整体开发,城中有机更新同时发力,中心城市能级不断攀升,常住人口突破180万,建成区面积166.6平方公里。随着盐青、盐徐、盐通铁路建成通车,盐城全面迈入“高铁时代”,实现县县通高铁;市区建成“一环四射”90公里内环高架,实现高铁、高速、高架、空港无缝对接;盐城港“一港四区”全部获批国家一类开放口岸;南洋国际机场T2航站楼建成运营,开通全省唯一至韩日全货机航线。2019黄(渤)海候鸟栖息地(第一期)列入《世界遗产名录》,成为全国第14处、江苏唯一的世界自然遗产,填补了我国滨海湿地类世界自然遗产空白。

(二)影响盐城中心城市能级的主要问题

1. 城市定位不高,中心城市人口集聚能力弱

多重战略叠加既是盐城面临的重大发展机遇,也是对盐城的巨大考验。盐城的城市总体定位是江苏沿海中心城市、长三角新兴工商业城市、湿地生态旅游城市,但盐城中心城市建市时间

短,沿海不临海,距海岸线仍有五六十公里;长三角城市群规划将盐城定位为Ⅱ型大城市,但中心城市人口规模在城市群各城市中位列倒数;知名企业数量有限,城市品牌影响力较低;城市建设速度超出规划速度,规划被动调整,缺乏延续性。另外,盐城市域经济,特别是市域北部,是市域乃至江苏省的经济薄弱地区,呈现典型的中心城市和县域经济“两头弱”模式。区域城镇体系结构面临着中心城市增长乏力、中等城市潜力不足、小城市发展滞后和小城镇特色不明确的尴尬局面^[8]。

中心城市规模在很大程度上体现了其资源集聚和辐射带动能力,是影响其在区域要素支配中的重要的作用的重要因素。在现有市管县体制下,即使中心城市下辖众多县域,总人口较多,但由于中心城市人口和经济规模有限,产业和人口容量较小,集聚能力弱,也会造成区域人口的外流,加剧老龄化程度。从全国第七次人口普查的数据看,2020年,盐城中心城市常住人口180万,占市域的33.15%,建成区面积166.6平方公里,盐城中心城市的人口和用地规模及区域影响力都比较靠后(表1),难以起到集聚和支配市域人口和生产要素流动和布局的作用,也成为自全国第六次人口普查以来,盐城市域常住人口大幅下降的重要原因。

表1 江苏省辖市市区人口和建成区数据对比

城市	市域总人口 (万人)	市区人口 (万人)	比重 (%)	市域面积 (km ²)	市区面积 (km ²)	比重 (%)	建成区面积 (km ²)
南京	931.47	931.47	100.00	6 588	6 588	100.00	822.97
无锡	746.21	439.68	58.92	4 664	1 643	35.23	347.03
徐州	908.38	358.92	39.51	11 571	3 040	26.27	282.24
常州	527.81	449.30	85.13	4 664	2 838	60.85	272.85
苏州	1 274.83	671.56	52.68	8 848	4 652	52.58	477.63
南通	772.66	376.65	48.75	8 001	1 706	21.32	240.58
连云港	459.94	221.46	48.15	7 444	2 602	34.95	223.00
淮安	455.62	282.99	62.11	10 030	4 531	45.17	198.00
盐城	670.96	237.92	35.46	14 983	5 131	34.25	166.6
扬州	455.98	263.54	57.80	6 638	2 358	35.52	178.84
镇江	321.04	126.68	39.46	3 843	1 088	28.31	144.62
泰州	451.28	172.67	38.26	6 029	1 567	25.99	143.00
宿迁	498.62	162.29	32.55	8 660	2 108	24.34	100.16

数据来源:《中国城市年鉴2020》,第七次人口普查数据。

注:建成区面积数据为2019年,人口数据为2020年。

2. 产业分工不明确,产业层次不高

人口流动始终遵循经济发展规律,就业机会的多少决定了人口的去向。2020年,盐城全市实现GDP总值5 953.38亿元,位列全省第八位,市区GDP总值2 389.88亿元,位列全省第十位,若按人均指标计则更低,且上升难度较大。

既不同于苏州、无锡的全域高水平均衡的模式,也不同于常州、扬州、泰州的中心城市高首位度模式,盐城的中心城市GDP总量和占市域比重呈“双低”态势。盐城中心城市的产业发展主要以“四区一城”为载体,即经济技术开发区、高新技术开发区、盐南高新技术开发区、大丰港经济开发区和亭湖环保科技城,主要发展汽车、电子信息、高端装备、新能源、物流等产业。从区域角度来看,依然存在产业结构雷同、产业层次不高的问题^[9],特别是规模以上企业营业收入和利润与

苏南、苏中地区差距较大,与苏北地区其他城市也存在明显的差距(表 2)。

表 2 2019 年江苏省辖市规模以上工业企业主要经济指标

城市	企业数量 (个)	营业收入 (亿元)	利润总额 (亿元)	城市	企业数量 (个)	营业收入 (亿元)	利润总额 (亿元)
南京市	2 707	11 924.57	646.73	淮安市	1 519	2 364.85	143.56
无锡市	6 215	17 954.79	1 214.15	盐城市	2 920	4 653.68	160.24
徐州市	1 778	4 322.77	247.55	扬州市	3 033	4 852.12	206.89
常州市	4 676	11 174.71	687.89	镇江市	1 953	3 800.45	213.71
苏州市	11 042	35 376.17	1 953.04	泰州市	2 573	5 525.34	336.42
南通市	4 966	8 173.14	488.48	宿迁市	1 781	2 595.73	257.5
连云港市	942	2 719.80	285.26				

数据来源:《江苏统计年鉴》(2020)。

3. 交通通达度不高,区域一体化程度偏低

交通条件一直是盐城区域发展的短板。中心城区与大丰城区以及部分卫星镇的公交出行时间超过 1 小时,与东台、响水等县(市)的公交出行时间超过 2 小时,盐丰快速通道尚未建成,难以形成盐丰一体化,市域公交网络还需完善提升。城市公交形式单一,空间和时间分布不均,公交运行效率不高,公交出行比例较低。从对外交通看,按照目前的高速和高铁路网,盐城已超出上海和苏锡常的 1 小时生活圈,南京的 2 小时经济圈范围,相对于周边淮安、扬州、南通、徐州等城市,与主要中心城市的快速交通,特别是高铁网密度、运行班次和运行时效,都处于相对劣势。

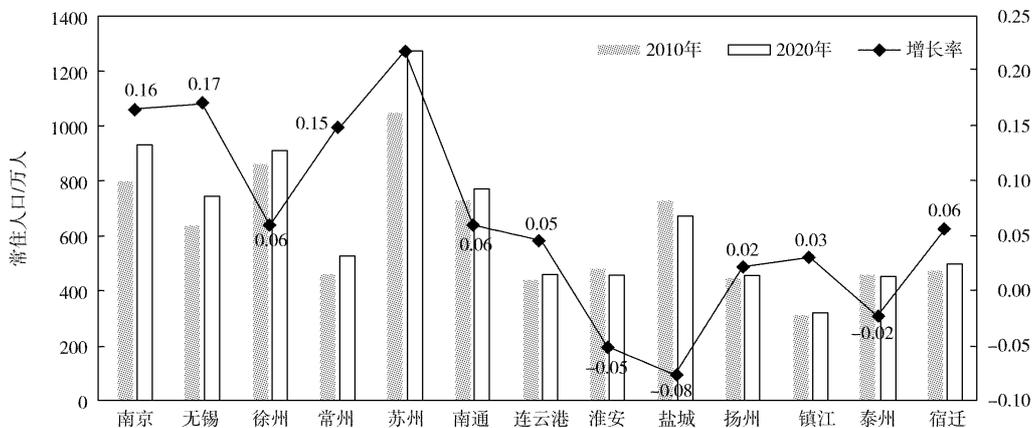


图 1 江苏省辖市 2010—2020 年常住人口变化情况

(数据来源:2020 年全国第七次人口普查)

4. 公共服务能力较弱,人口流失明显

公共服务能力较弱是盐城人口流失、自然增长乏力、外来人口吸引力低的重要原因。根据全国第七次人口普查数据,盐城常住人口从 2010 年全国第六次人口普查的 726 万人减少到 671 万人,减少了 55 万人,是近十年来全省人口流失最严重的城市(图 1),严重影响城市可持续发展后劲。主要包括:(1)优质基础教育资源不足且分布过于集中,校际差距大,造成部分地区房价畸

高,是城市生活成本上升的主要原因,导致对年轻人口群体吸引力不足;(2)优质医疗资源缺乏,名医院、名专科、名医生数量在全省都比较靠后,难以满足广大市民对高端医疗资源不断增长的需求;(3)城市商业缺乏活力,商业资源层次不高,商业业态陈旧,大品牌活跃度和集中度不高,区域影响力弱;(4)城市保障性住房,特别是针对年轻人和创业者的公租房供给不足;(5)城市品牌价值、城市形象、文化氛围、营商环境等城市软实力不强。

5. 城市创新乏力,发展后劲不足

长期以来,受交通条件、产业结构的限制,盐城中心城市的辐射范围仅限于市域,开放程度有限,对外地企业和人才的吸引力不强^[10]。2020年,盐城市区暂住人口数量为5.13万人,其中拥有大学(大专及以上)文化程度的人口为10691人,15岁及以上人口平均受教育年限9.21年,在数量和比重上都低于省内其他地级市。根据《国家创新型城市创新能力监测报告2019》和《国家创新型城市创新能力评价报告2019》,盐城在72个国家创新型城市创新能力排名中位列第45名,在江苏13个地级市中位列第10名。

表3 江苏省省辖市城市科技创新指数

城市	科技创新发展指数	全国排名	省内排名	城市	科技创新发展指数	全国排名	省内排名
南京市	0.7033	4	1	徐州市	0.4542	47	8
苏州市	0.6647	7	2	盐城市	0.4321	51	9
无锡市	0.5938	12	3	泰州市	0.4180	59	10
常州市	0.5603	20	4	连云港市	0.3837	74	11
镇江市	0.5173	27	5	淮安市	0.3746	78	12
南通市	0.5043	33	6	宿迁市	0.3253	106	13
扬州市	0.4928	36	7				

资料来源:《中国城市科技创新发展报告2020》。

三、提升盐城中心城市能级的路径

(一) 构建盐城都市圈,提升中心城市定位

2020年盐城的城市化率为64%,按照城镇化发展的一般规律,城镇化率超过50%以后,“大城市”的重要性更加凸显,规模效应、集聚辐射、开放创新成为中心城市能级的主要衡量标准。现阶段盐城的城镇化发展,必须培育以盐丰一体化为中心城市,覆盖市域,辐射周边的都市圈,充分发挥中心城市在区域资源整合和优化配置中的支配作用,全面提升中心城市能级和核心竞争力。

当前盐城市要加快提升中心城市能级。一是以更加开放的思维,寻求更高层次的发展定位(图2),致力于打造淮河经济带出海门户城市、长三角北翼中心城市、沿海地区新兴工商业城市、东北亚物流和贸易城市、国际生态旅游和宜居城市。二是提高中心城市的区域首位度,加快盐丰一体化进程,引导市域人口向中心城市集中,提升中心城市在区域经济、文化和综合服务等方面的能力。三是以盐丰、盐阜、沿海和沿淮快速通道为主要发展轴,加强中心城市与都市圈城镇的优势互补和协同发展,积极推进区域人口、产业、交通、生态、公共服务、市场要素和体制机制一体化,建设高效联动、富有活力和竞争力的都市圈区域,形成以中心城市为核心、区域协同发展的良性格局。

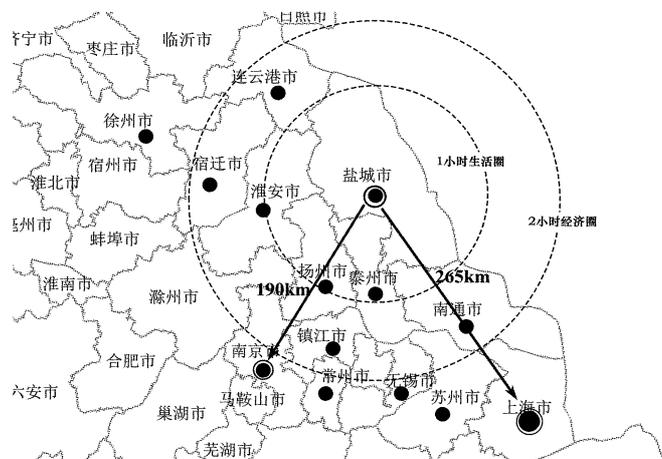


图 2 盐城都市圈发展示意图

(二) 构建高效畅达的城市内外交通系统,提高都市圈一体化水平

按照市域、市区及镇村三个层次,构建覆盖市域、城乡一体的全域公共交通网络体系,适时开展新型轨道交通建设,并积极融入长三角城际交通体系。(1)构建一体化市域公共交通体系。建成 10 分钟发车间隔的主城区快速公交系统,20 分钟发车间隔的郊区公交系统,30 分钟发车间隔的中心城市至各县(市)城区及部分重点镇的市域公交系统,全面提升中心城市公交出行环境,实现市域公交全覆盖。同时,对公交市场进行细分,推行多样化的公交车运营模式,既发展大容量的快速公交,又发展中小型的公交客车。(2)加快大丰区与主城区交通运输体系的快速融合。将盐城快速路网延伸至大丰区,加快 204 国道、226 省道盐城至大丰段快速化改造。(3)适时开展新型轨道交通规划和建设。加快盐城至大丰港铁路支线的建设,使其在确保大丰港物流的同时,兼顾城市轻轨的功能,积极探索利用已有铁路富余运力开展城际客运业务,全面融入长三角高铁生活圈。

对外交通,加快构建多种运输方式充分衔接,对外联通、对内畅达、功能齐全、层次分明、结构合理、快捷高效的综合交通运输体系。(1)枢纽型国际空港门户。依托南洋国际机场及周边支线航空,一方面汇聚东亚、南亚和东南亚等国家和地区的中转业务;另一方面建立面向北美、欧洲的洲际航空线,实现盐城与全球城市体系顶尖城市的紧密互动。(2)城际货运铁路枢纽。依托新长铁路和盐徐、盐连、盐通等铁路,逐步开辟连接长三角、东陇海、渤海湾等货运班列。(3)港口功能完善工程。沿海港口要形成集港区高速公路连接线、高等级公路、支线铁路和疏港航道为一体的综合交通集疏运系统。

(三) 促进产业分工,提升区域产业结构层次

产业是立市之本,坚持产业立市,盐城中心城市要以经济技术开发区、高新技术开发区、盐南高新区为核心,依托“海洋+”“互联网+”“创新+”等发展战略,淘汰落后产能,优化产业结构,以先进制造业和现代服务业双轮驱动发展,打造领先苏北的制造业中心、科技创新中心、金融重镇、物流枢纽、文化产业基地,进而成为区域性高能级中心城市。在产业布局上,加强都市圈内中心城市与卫星城镇、各县(市)之间的产业分工与协作,促进中小城市形成紧密关联的产业链,带动城乡融合发展、区域协调发展,实现都市圈整体功能的提升。(1)中心城市产业高端化。推动中心城市产业高端化、服务化,加速各种创新要素集聚,提高经济密度,拓展高端服务功能,大力发

展以科技研发、金融服务、咨询服务、工业设计、文化创意、商务会展等产业为重点的生产性服务业,推动服务业与制造业深度融合,形成以现代服务业为主的产业结构。(2)沿海产业重型化。着力引进一批绿色环保、临港型、基地型、龙头型的大项目在沿海地区集聚集约发展,重点发展钢铁、能源、风电装备、物流等大进大出、对土地和交通要求都较高的产业,推动沿海地区产业转型升级和布局优化。(3)腹地产业特色化。都市圈腹地城镇坚持“特色为先、集聚集约、品牌引领”,重点发展高端装备、纺织服装、农副产品加工、生态旅游等特色产业,促进产业集中布局,建设若干特色产业基地。

(四)提升中心城市的服务功能,塑造宜居宜业城市形象

城市能级提升并不是单一追求经济增长,高能级的城市必然要求具备较为强大的综合服务功能,加快人口向中心城市集聚。(1)补足综合服务能力短板。建设一批医疗、教育、科研、文化、生态环境等先进设施,加快建成区域性综合大学,尽快补足短板,提升中心城市综合服务能力。(2)强化生态品牌优势。扩大盐城黄海湿地世界自然遗产品牌影响力,坚持“生态立市”,努力践行绿色发展、生态优先的发展路径,加快创新转型。打造滨海和湖荡湿地生态旅游品牌,区域绿色安全农产品品牌,清洁能源和环保产业品牌。(3)塑造平安幸福的宜居宜业城市形象。运用大数据、人工智能等新技术和新手段,通过规范化、精细化、个性化管理,营造安定和谐的社会环境,提升城乡居民的获得感、幸福感、安全感。(4)加快建设沿海区域性服务中心。大力培育和发展电子商务、健康养老、人力资源、体育休闲及户外运动产业等新型服务业态,打造长三角投资首选地、人才集聚地和旅游目的地。

(五)激发创新活力,打造区域创新高地

创新是城市可持续发展的源动力,也是未来竞争力的核心。以建设国家创新型城市为引领,创新体制机制,实施各类人才集聚工程,积极打造各类创新创业平台,建设长三角新的人才和创新高地。(1)加快建设国家东部沿海重要的创新中心。整合各类创新资源和创新平台,重点推动新能源汽车、光伏、大数据、智能终端、环保等新兴产业领域与大院、大所、龙头企业的研发合作,提高科技创新应用水平。(2)开创产业绿色化和绿色产业化典范。依托科技创新,积极探索碳中和技术和机制研究,加快形成海陆空立体互补、资源可持续利用的新能源发展新格局,建设全国新能源示范城市,努力成为长三角乃至全国产业绿色化、绿色产业化的开路先锋。(3)创新金融体制和业态。营造科技、金融、产业协同发展的新格局,推进金融科技研究和应用创新,加快数字化转型,整合各类金融资源和要素,为企业融资对接、上市(挂牌)提供便利。(4)营造创新创业氛围。制定大众创新创业的激励政策和积极的人才引进政策,积极推进行政审批制度改革,营造浓厚的创新氛围,为创新发展营造良好营商环境。

四、结论与启示

从长三角城市群来看,盐城与上海、南京、杭州、苏锡常、合肥五个主要都市圈的距离都比较远,容易受到边缘效应的影响,但同时按照城市地理学的城镇空间布局理论,特大城市外围一定距离就会出现一个区域性的中心城市,因此盐城又具备形成以主城区为中心城市的都市圈的基本条件,而中心城市能级不高是影响盐城都市圈形成和发展的主要因素,因此提高中心城市能级是盐城全面融入长三角,促进区域经济社会高质量发展的当务之急。

参考文献

- [1] 许学强,周一星,宁越敏.城市地理学[M].北京:高等教育出版社,2009:83-89.

- [2] 国家计委国土开发与地区经济研究所课题组. 对区域性中心城市内涵的基本界定[J]. 经济研究参考, 2002(52): 1-12.
- [3] 施岳群, 庄金锋. 城镇化中的都市圈发展战略研究[M]. 上海: 上海财经大学出版社, 2007: 1-30.
- [4] 刘鹏飞. 浙中城市群城市能级提升研究[D]. 金华: 浙江师范大学, 2013: 25-28.
- [5] 韩玉刚, 焦华富, 李俊峰. 基于城市能级提升的安徽江淮城市群空间结构优化研究[J]. 经济地理, 2010, 30(7): 101-106.
- [6] 姚洋. “城市化 2.0”与中国经济新趋势[N]. 北京日报, 2021-07-12(10).
- [7] 国子健. 都市圈城市创新能级对研发机构空间分布影响研究: 基于南京都市圈与苏锡常都市圈的案例研究[D]. 南京: 东南大学, 2016: 1-4.
- [8] 刘成. 沿海城镇体系规模结构分析: 以盐城为例[J]. 盐城工学院学报(社会科学版), 2016, 26(1): 23-29.
- [9] 郇恒飞. 江苏海洋新兴产业集聚发展的路径及对策研究[J]. 盐城师范学院学报(人文社会科学版), 2020, 40(6): 31-39.
- [10] 孙小祥. 江苏沿海地区低碳产业体系构建路径研究[J]. 盐城师范学院学报(人文社会科学版), 2019, 39(6): 82-85.

The Path for the Enhancement of Central City Energy Level from the Perspective of Metropolitan Area: A Case Study of Yancheng

CHEN Li

(Institute of Agricultural and Rural Modernization of Northern Jiangsu Province, Yancheng, Jiangsu, 224007, China)

Abstract: Metropolitan area and urban agglomeration have become the main mode of urbanization in China at the present stage. There has been an increasing concentration of regional population, capital, information and other resources to the central cities of metropolitan area. The competition between the central cities has been intensifying. Yancheng City is the gateway to sea, central city of Jiangsu coastal area, the economic belt of the Huai He River, and north wing of Yangtze River Delta. But the metropolitan area development obviously lags behind the core cities of Yangtze River Delta, with low city energy level, weak ability of agglomeration and radiation. Metropolitan area is the result of urbanization to a certain degree. This paper analyzes the main factors that affect the energy level of Yancheng as a central city, from the perspectives of regional positioning, industry layout, traffic organization, public service, and innovation ability, etc. It puts forward the ways to enhance the energy level and promote the high-quality development of metropolitan area of Yancheng City.

Key words: central city; city energy level; metropolitan area; Yancheng

〔责任编辑:陈济平〕