

第一章 —— 长三角，有多发达

上海：中国第一大城市，究竟有多重要

苏州：第一地级市，为何就是建不了机场

杭州：剑指一线城市，离中国第五城有多远

南京：重回“徽京”，谁的省会

宁波：四大跨海通道齐出，长三角正在变成一个省

合肥：一路逆袭，从“大县城”到“最牛风投城市”





上海：中国第一大城市，究竟有多重要

疫情，堪称 21 世纪迄今为止最重大的全球性事件。这场疫情，搅动了国际形势，重塑了区域格局，也成了检验超大特大城市治理能力的试金石。

2020 年初和 2022 年上半年，武汉和上海先后遭遇来势汹汹的疫情冲击，一度双双按下“暂停键”。武汉疫情，折射的是“九省通衢”对四面八方的冲击，经济第一大城市上海的静态管理，不仅通过城市群和都市圈影响到整个长三角地区，更基于自身在经济，特别是制造业、财政、外贸等方面的地位，进而波及全国乃至全球的供应链与产业链。

上海，对中国究竟有多重要？

■ 疫情背后的上海

在上海疫情期间，有三段话不脛而走。

第一句话来自疫情初期的一次新闻发布会。有关人士表示：“上海不仅是上海人民的上海，上海还在全国经济社会发展中承载了重要的功能，甚至对全球经济都有影响……如果上海这个城市停下来，东海上就会多出很多漂在海上的国际货轮，就会影响整个国家的经济和全球的经济。”

第二句话来自一位华为高管：“如果不能尽快复工复产，（2022 年）5 月之后，所有科技、工业产业涉及上海供应链的都会停产。”

第三句话来自网络：“如果上海经济降速乃至负增长，那么中西部许多省市的财政、养老金都会出问题。”

这三段话虽然不无夸张之嫌，但也道出了上海之于大国经济的重要地位。

作为经济第一大城市，上海在多个领域有举足轻重的影响力。上海以不到千分之一的土地面积、占比 1.7% 的人口，贡献了全国 3.8% 的 GDP、3% 左右的工业增加值、8.9% 的金融业增加值，以及 11.4% 的税收收入、10% 的进出口、12.7% 的外商实际投资（见图 1-1）。以天为单位，上海平均每天创造 GDP 122 亿元，国内税收 42 亿元，进出口 115 亿元，工业产值 115 亿元……这些数字，

超过了许多县城一年的体量。可见，上海经济一旦负增长，势必拖累经济大盘，更会通过供应链波及其他地区，经由财政总盘子影响中西部地区，可谓牵一发而动全身。

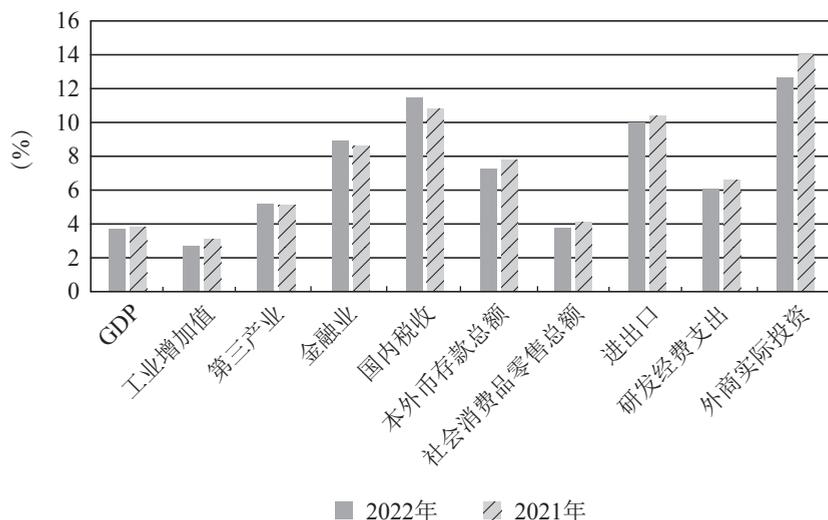


图 1-1 2021—2022 年上海各项经济指标占全国比重

资料来源：《中国统计年鉴》《上海统计年鉴》。

在产业上，上海是中国第一大工业城市。无论是汽车制造、高端装备、航空航天、信息通信、新材料、新兴数字产业六大支柱产业，还是集成电路、生物医药、人工智能三大核心新兴产业，上海及其背后的长三角在全国制造业产业链、供应链中都有着突出地位。

在外贸和航空航运上，上海是最大的外贸口岸，也是对外开放、参与国际大循环的重要前沿阵地。上海港的集装箱吞吐量和货物吞吐量稳居世界第一梯队，2022 年上海港集装箱吞吐量高达 4703 万标准箱（见表 1-1），连续 13 年位居全球第一，平均每天有 12.8 万标准箱的货物到港或出港。如果加上宁波—舟山港，整个长三角水域堪称全球船舶密度最大、交通流组织最繁忙的区域，整体船舶定位信号数量常年超过 1.5 万艘。一旦因为疫情，上海港等待装卸货物的船只增多，港口的正常运转受到影响，“大量国际货轮漂在东海上”的说法就不是危言耸听。

表 1-1 2022 年全国十大港口

集装箱吞吐量 (万标准箱)			货物吞吐量 (万吨)		
序号	名称	吞吐量	序号	名称	吞吐量
1	上海港	4730	1	宁波—舟山港	126134
2	宁波—舟山港	3335	2	唐山港	76887
3	深圳港	3004	3	上海港	72777
4	青岛港	2567	4	青岛港	65754
5	广州港	2486	5	广州港	65592
6	天津港	2102	6	苏州港 (内河)	57276
7	香港港	1663	7	日照港	57057
8	厦门港	1243	8	天津港	54092
9	苏州港 (内河)	908	9	烟台港	46257
10	北部湾港	702	10	北部湾港	37134

资料来源：交通运输部。

航运如此，航空同样如此。上海是世界最大的航空枢纽之一，即便在疫情的背景下，2021年上海浦东、虹桥两大机场仍实现了6541.41万人次的旅客吞吐量，位居全国之首，而货邮吞吐量达436.6万吨，创下了历史新高。2019年，上海浦东、虹桥两大机场更是创下了1.2亿人次的最高纪录。在对外商贸方面，上海保障了全国近1/2的出入境航空物资运输、近1/3的出入境航班起落，以及近30%的进口冷链食品，地位可见一斑。

在财政上，上海是全国财政转移支付的现金“奶牛”，对全国财力净贡献额仅次于广东，位居全国第二。我国的转移支付，基本上以东部经济大省的财政来补中西部及东北地区的短缺，以实现财政上的区域均衡。然而，需要转移支付的地区太多，而贡献者集中于东部为数不多的几个地区。2021年，在全国31个省区市（港澳台除外）中，仅有8个省区市对全国税收有净贡献，广东、上海、北京的净贡献额位居全国前三（见图1-2）。

具体来看，2021年，来源于上海的国内税收收入高达1.53万亿元（不含海关代征），是深圳全口径税收收入的1.5倍、广州的2倍多、宁波的5倍、青岛的8倍、厦门的11倍……扣除转移支付及返还部分，上海对全国财政的净贡献高达7876亿元，一市的净贡献就足以补上东北三省或西北所有省份的财政支出缺口。因此，以广东、上海为代表的东部省市税收能否保持稳定增长，关乎的不只是自身财政开支的可持续性，更影响到东北、中西部所有省份。所以有人说，上海的蝴蝶扇了一下翅膀，千里之外的西部省份都感到了空气的波动。

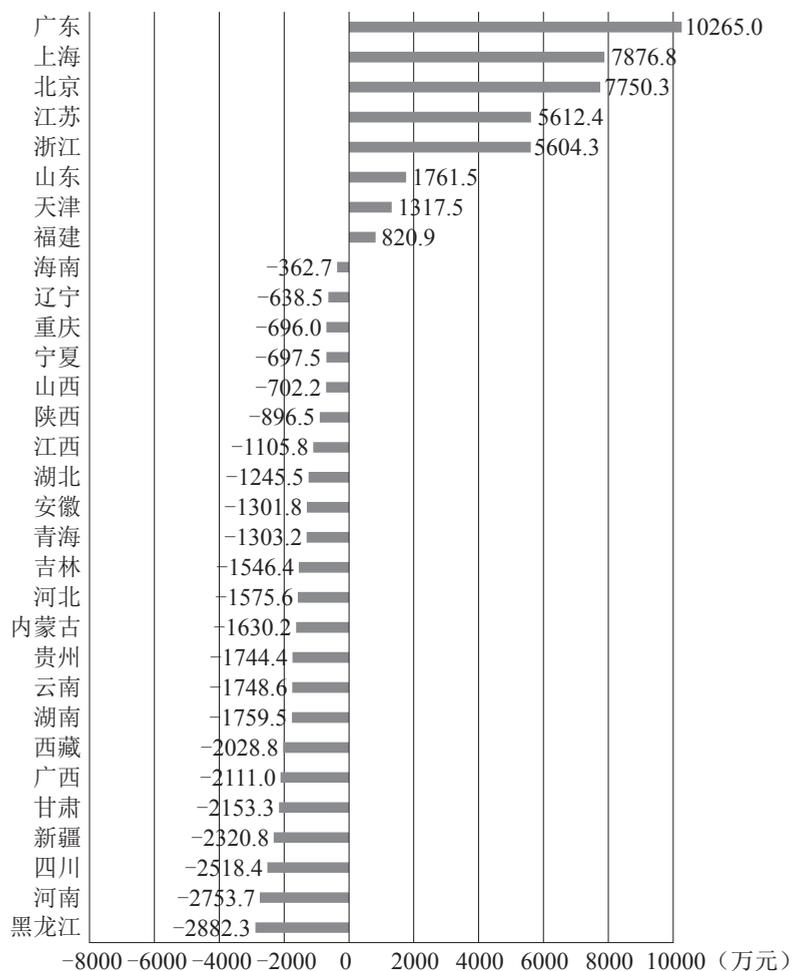
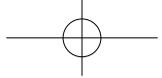


图 1-2 2021 年全国 31 个省区市财政净上缴金额

注：财政净上缴=各省国内税收（不含海关代征）-本地一般公共预算收入+中央转移支付及返还部分
资料来源：财政部。

不过，上海最终选择了静态管理，国际货轮挤在东海上的场景也并未发生，汽车、电子等产业链并未出现全面停产的局面。原因是，从上海到国家层面，都在力保物流畅通，保障复工复产，制造业可通过“闭环管理”降低影响，加上周边宁波一舟山港等港口的补位，在疫情防控、港口运转与安全生产之间取得了一定平衡，尽可能减少了损失。

但是，这一波疫情冲击对上海经济的影响仍不容小觑。2022 年第二季度，上海 GDP 降幅高达 13.7%，工业、投资、消费、外贸一度全线负增长，而实际 GDP 增速直到全年仍未转正，这种现象为 1978 年改革开放以来的首次。受疫情



影响，上海半年度 GDP 一度被北京赶超，虽然上海在全年 GDP 指标上再次追回并守住了第一市之位，但这在历史上也是绝无仅有的现象，可见疫情大变局带来的冲击之大、影响之深。即使经济韧性强如上海，在冲击面前也很难不动如山，不仅经济恢复需要时间，整个社会的心理修复同样需要时间。

■ 上海“静默”，产业停摆

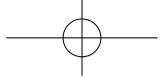
巅峰时期的东莞，国际媒体曾用“东莞堵车，世界缺货”来形象概括其“世界工厂”的角色。套用这句话，上海在集成电路、汽车制造领域的地位，也可用“上海‘静默’，产业停摆”来形容。

关于汽车行业，在静态管理之初，众多企业人士都发出了预警。除了前面提到的华为高管，一家造车“新势力”的“掌门人”更是直言不讳：“如果上海和周边的供应链企业还无法找到动态复工复产的方式，（2022年）5月份可能所有的整车厂面临停产风险。”另一家造车“新势力”的首席执行官进一步解释：“一辆车差一个零件都没法生产。”

汽车产业涉及数万个零部件，供应链条长，一家车企对应着 200 多个零部件供应商。全国虽然有多个汽车生产基地，每个基地都集聚了大量的上下游企业，但不是每个地方都能完全“内循环”，这就离不开统一大市场的助力。上海及其背后的长三角，恰是我国最大的汽车制造基地，也是零部件行业龙头最为集中的区域之一。2022年，上海汽车产量超过 300 万辆，占全国汽车总产量的 11%，其中新能源汽车产量占全国的 14%。除了上汽、特斯拉为代表的整车厂之外，上海大都市圈区域还汇聚了数千家汽车零部件企业，全球十大汽车零部件公司中，采埃孚、博世、麦格纳、爱信、大陆集团、法雷奥和李尔公司等 9 家跨国公司将在中国总部设在了上海，并在当地设立了生产基地。从整车到零部件制造，这个行业为上海创造了 8000 亿元的工业总产值，堪称名副其实的支柱产业。

上海是中国现代汽车工业的发源地之一。计划经济时期，“上海”牌轿车曾是公务用车的主力车型。改革开放后，上海率先开启了汽车“中外合资”的新潮流，借助技术引进和自主科技突破，在 2000 年前后开启了零部件国产化和整车国产化的全新尝试，2018 年又引进特斯拉作为中国首个独资建厂的外资车企，投产 3 年左右就实现 95% 以上的本地化率……上海一次次引领潮流，一次次带动汽车产业的腾飞。

一个城市核心产业的壮大，往往能惠及周边地区。上海汽车制造业的繁荣，通过产业扩散和协同效应，带动了大都市圈内乃至整个长三角地区汽车制造业的



崛起。根据复旦大学管理学院胡奇英教授团队对上汽大众 240 家关键零部件供应商的统计，有 81 家供应商地处上海，江浙沪的核心供应商数量占总体的 62.1%，其中属于上海大都市圈的有 119 家，占总数的 49.38%，产业协同效应可见一斑。

正因为这一点，上海及周边地区一旦因为疫情而选择静默，全国汽车制造厂都会“打喷嚏”，就连千里之外的广东都无法幸免。所以，上海在疫情发生之初就全力推进复工复产，在 2022 年 4 月首批复工复产的 666 家重点企业中，汽车产业链配套企业达 200 多家，在各行业中排名第一，占比 33%。

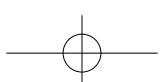
让汽车产业感受到危机的，还有集成电路产业。近几年，全球疫情大流行，加上地缘冲突、贸易冲突频发、大宗商品价格暴涨，全球制造业供应链已受到严重影响，“缺芯少电”一直制约着汽车产业的发展，疫情冲击进一步加剧了汽车芯片供不应求的紧张态势。

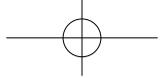
长三角是我国最大的集成电路产业基地，上海是我国集成电路第一城，也是半导体产业“高精专”层次的代表。数据显示，2022 年，长三角集成电路产业规模占全国的 58.3%，其中设计业、制造业、封测业在全国的占比分别为 48.9%、47.2% 和 78.4%。另据芯思想研究院发布的“2021 年大陆城市集成电路竞争力排行榜”，在排名前 15 的城市里，长三角地区占据 6 席，分别为上海、无锡、合肥、南京、苏州、杭州。

其中，上海 2022 年集成电路产业规模约为 3000 亿元，连续多年保持两位数的高增速，占全国产业规模长期维持在 20% 以上，不仅形成了覆盖基础软件、核心产品设计、先进制造封测到装备材料的全产业链体系，而且坐拥国内 40% 的产业人才，汇聚了科创板一半的集成电路上市公司，大名鼎鼎的中芯国际、华虹半导体都诞生于此。

上海集成电路的重要性不止于规模，更在于承载了一系列扭转“卡脖子”之困实现科技突破的希望。根据官方通报，截至 2022 年，上海企业实现 14 纳米先进工艺规模量产，90 纳米光刻机、5 纳米蚀刻机、12 英寸大硅片、国产 CPU、5G 芯片等的突破，代表内地最高水平。虽然与美国、韩国等国家相比仍有一定差距，但在自主可控的国产产业链中的地位举足轻重，在科技自立自强中的角色至关重要。

众所周知，半导体制造工厂的生产线通常有 24 小时连轴转、全年 365 天不休的特性。芯片工厂一旦停工，重启需要耗费较长时间。同时，半导体制造需要耗费数千种原材料，按照正常储备，这些原材料储备少部分能支撑 2~3 个月，消耗快的 30 个小时就需要补充。所以，疫情对集成电路产业的冲击，比汽车行业有过之而无不及。疫情之下，上海出台了一系列保链稳链措施，芯片制造重点





企业一直保持 90% 以上产能，从而将损失控制在一定限度。

经历这波疫情，许多人意识到，任何静默都必然伴随着方方面面的代价。对于小城市，影响的多是居民的正常生活和消费；对于大城市，除生活之外，还会冲击全国乃至全球的供应链，这就是全球化时代区域经济一体化、产业链供应链安全的重要意义所在。

■ 国产大飞机总部为何落户上海？

上海在经济、金融乃至城市群中的重要性，可谓众所周知；在全国产业链、供应链里的突出贡献，这几年也得到了更多人的认识。但在一些尖端领域，在关乎科技自立自强和“卡脖子”领域的前沿布局，知道的人却不多。

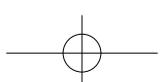
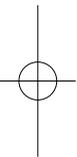
上海制造，承载着“大国重器”突围的希望。从极地科学考察破冰船到国产首制大型邮轮，从国产第一台 9F 级重型燃机到国产大飞机，研发、制造都与上海有着密切关系。其中，最受瞩目的当属国产大飞机。2022 年底，国产大飞机 C919 获颁生产许可证，开始正式交付运行，逐步迈入商用阶段。根据中国商飞预测，到 2040 年，中国客机队规模将达到 9957 架，占全球比例 22%，成为全球最大单一航空市场。未来 20 年中国将接收民航客机 9084 架，市场总价值超 1 万亿美元。国产大飞机的崛起，有助于打破波音、空客垄断全球市场的局面。

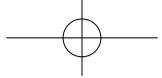
这是我国自行研制、具有自主知识产权的大飞机。C919 的问世，让中国成为继美国、俄罗斯、英国、法国之后第五个具有制造大飞机能力的国家。所谓大飞机，指的是最大起飞重量超过 100 吨的运输机以及 150 座以上的干线客机，这是国际民航的通用机型。大飞机的突破，决定了各国在民航领域的综合实力。汽车制造业，往往被视为现代工业的集大成者。大飞机更进一步，涉及材料科学、冶金科学、工程力学、空气动力学、热动力学等前沿学科，即使一个不起眼的紧固件，都是现代高端制造业的集成。

因此，大飞机的设计生产制造需要举国之力的支持，堪称“关键核心技术攻关新型举国体制”的代表之作。国产大飞机，自 2007 年正式立项，历时 15 年之久，且得到全国多个省份、数百家企业、众多高校及科研人员的参与，终于取得成果。

一个令人困惑的问题是，西安、成都、沈阳、南昌都是传统航空工业重镇，为何国产大飞机的设计研发、总装制造、客户服务等核心总部基地，最终却落在了上海？

一个原因是，上海有相当长的飞机制造史，早在几十年前就承载过国产大飞机突围的希望。早在 20 世纪 50 年代，上海就承担了航空产品的生产任务；1970 年以来，





又承担起“运-10”研制任务，最终于1980年完成首飞，这是我国自行设计、制造的第一架完全拥有自主知识产权的大型喷气客机。遗憾的是，由于当时的经济发展水平、工业基础、市场竞争力等种种因素，这一项目最终未能持续下去。

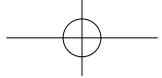
考虑到当时的技术水平，同时为了接轨国际，借鉴发达国家经验，积极融入全球飞机供应链，中国民航工业走向了中外合作的道路。1985年，上海飞机制造厂与美国麦道公司合作，代工生产MD-80系列客机。随后的十多年里，上海成为美国麦道飞机的总装地，先后总装MD-82、MD-83和MD-90等机型。不过，随着1997年麦道公司被波音收购，麦道生产线于1999年被关闭，MD-90项目被迫中止，中国民航工业最终仍要回到自主发展之路。

无论是50年前的自主研制还是30多年前的国际合作，不同历史时期有着适应时代背景的不同发展策略。但有一点作为共识，正是有了这些积极探索所积累的技术储备和制造经验，才有了后来C919大飞机的迅速推进。上海作为大飞机国产化的主要承载地，顺理成章地成了中国商飞的总部所在地。

另一个原因是，上海科技相对发达，工业底蕴深厚，拥有大型港口，且国际化程度较高，有利于吸引来自全世界的高端人才，同时参与国际竞争。据《上海国资》杂志报道，原国防科工委主任张云川曾表示，从技术上说，上海的力量是最强的，此前只有上海造过大飞机，其他地方都没造过，存在着一定的技术经验优势。从制造水平来讲，上海的机械制造业比较发达，有成熟的产业链和产业集群；从运输上来看，上海也具有优势，长三角发达的水上运输、陆路运输是其他地方没法比的。

同时，大飞机制造是一项长期工程，整个研发生产周期长达十多年之久，要等到盈亏平衡更需要20多年时间，这需要源源不断的资金投入。除了国家层面的鼎力支持之外，来自发达地区的地方投入也不可或缺。且不说中国商飞的股东里不乏上海地方国资的身影，同样可以看到，为了助力国产大飞机一飞冲天，寸土寸金的上海，拿出了一块24.7平方千米的土地，专门用于打造大飞机产业园。此外，上海还为大飞机项目配套了巨额的资金投入。据上海官方披露，截至2013年底，已为大型客机研制保障条件建设项目提供了约6.6亿元地方配套资金，加上为大型客机项目提供注册资金、低价优惠、地方配套等，各类资金达到140多亿元。如今10年过去，上海为大飞机项目总投入的资金或高达数百亿元。

上海航空产业的崛起，惠及的不只是自身，还带动了长三角航空产业集群的发展。国产大飞机采取的是国际通用的“主制造商-供应商”模式，由位于上海的中国商飞担任主制造商，将发动机、机体、机载系统等各大部分悉数外包，这就为各地发展航空制造业提供了机会。在传统认知里，西安、成都、南昌、沈阳、



哈尔滨等地作为航空工业重镇而备受瞩目，相比而言，无论江苏还是浙江，除了拥有部分航空院校及科研院所外，航空工业基础相对薄弱，但借助上海作为中国商飞总部和国产大飞机总装基地的优势，长三角多个地市迅速布局，在短短十多年时间就补上了短板，成了航空制造业的新兴“势力”。在中国商飞的供应商名单中，来自江苏、浙江、安徽的企业多达 20 多家，这些企业多数都是围绕国产大飞机布局，且多是在中国商飞于上海成立之后设立的，生动体现了龙头企业带动区域协同发展的效应。

在大飞机、集成电路、生物医药、人工智能等核心领域，上海制造的名片将会越发闪亮。助力科技自立自强，这是国际科技创新中心和大型工业城市的优势所在，也是责任与使命所在。

■ 纽伦港的有力挑战者

上海不只是上海人的上海，更是全国的上海，也是世界的上海。

在国内，以“全球城市”作为定位的不在少数，但最接近这一目标的非上海莫属。根据《上海市城市总体规划（2017—2035 年）》，上海要建设成为卓越的全球城市、具有世界影响力的社会主义现代化国际大都市。

说起全球城市，《时代周刊》在 2008 年发明的一个词颇具代表性：纽伦港（Nylonkong）。纽伦港即纽约、伦敦、香港的合称。这三大城市之所以能成为全球城市的代表，在于集聚了世界的人流、物流、资金流。从人流来看，纽伦港聚集了众多大型跨国公司，汇聚了来自世界各地的高端人才；从物流的角度来看，三地都是国际航运中心和贸易中心，在国际供应链和价值链中具有举足轻重的地位；从资金流的角度来看，三地均为首屈一指的国际金融中心，在全球资本配置体系中处于主导地位。

不过，近年来，随着地缘冲突、贸易争端加剧，全球城市格局迎来新一轮大洗牌，“纽伦港”体系开始松动，上海、东京、新加坡等成了新的挑战者。

何为全球城市？根据经济学家弗里德曼（J. Friedmann）和萨森（S. Sassen）的研究，全球城市至少应具备四大功能：世界经济组织高度集中的控制者，金融机构和专业服务公司的集聚地，高新技术产业生产及研发基地，产品及创新活动的市场。这些功能可以用一系列指标来衡量，诸如主要的金融中心及跨国公司总部所在地、国际性机构的集中度、商业服务部门的高度增长、重要的制造业中心、重要的交通枢纽、专业人才聚集的中心、信息中心、重要的人口中心、国际娱乐休闲中心，等等。

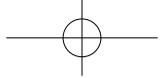
就此而言，上海是内地最接近全球城市的地方。在金融上，上海与纽约、伦敦、中国香港不乏一争之力，这体现在上海的国际金融中心定位上；在科技创新上，上海对标美国西海岸的硅谷，这体现在上海的国际科技创新中心的功能上；在航运和贸易上，借助世界第一制造大国的优势，上海的综合实力相较于新加坡、伦敦、迪拜等有过之而无不及；在都市圈和城市群上，上海与东京大都市圈具有一定的相似性，不仅具备成为全球城市的可能，更有借助大都市圈，进一步升级为“全球城市区域”的潜力。

过去 10 年，上海的进步尤为明显，在三大主要国际榜单——GaWC 全球城市分级排名、全球金融中心指数（GFCI）、新华·波罗的海国际航运中心发展指数（Iscdi）中的排名都得到明显提升。这三大榜单侧重点不同，GaWC 关注的是全球连通性及全球化经济的融入度，衡量的是生产性服务业（金融、广告、法律、会计、管理咨询等）的发达程度，以此来定位一个城市的世界影响力，在这个榜单中，上海从 2012 年的第 6 位上升到 2020 年的第 5 位（见表 1-2）。GFCI 着重关注各金融中心的人才与商业环境、金融市场灵活度、适应性、发展潜力等指标，在这个榜单上，上海从 2012 年的第 8 位上升到 2022 年的第 4 位。Iscdi 从港口条件、航运服务、综合环境等层面评价各大港口的综合实力，在这个榜单上，上海从 2014 年（最早数据）的第 7 位上升到 2022 年的第 3 位。

表 1-2 上海在三大国际榜单中的位置

排 名	GaWC (世界城市)		GFCI (全球金融中心)		ISCDI (国际航运中心发展指数)	
	城 市	分 级	城 市	分 数	城 市	分 数
1	伦敦	Alpha++	纽约	760	新加坡	94.88
2	纽约	Alpha++	伦敦	731	伦敦	83.04
3	中国香港	Alpha+	新加坡	726	上海	82.79
4	新加坡	Alpha+	中国香港	725	中国香港	79.15
5	上海	Alpha+	旧金山	724	迪拜	75.74
6	北京	Alpha+	上海	723	鹿特丹	73.85
7	迪拜	Alpha+	洛杉矶	722	汉堡	73.07
8	巴黎	Alpha+	北京	721	纽约—新泽西	72.58
9	东京	Alpha+	深圳	720	雅典—比雷埃夫斯	68.67
10	悉尼	Alpha	巴黎	719	宁波—舟山	66.12

资料来源：GaWC 2020年《世界城市名册》，GFCI 32，《新华·波罗的海国际航运中心发展指数报告（2022）》等。



虽然进步神速，但上海离全球城市仍有一定距离，还存在诸多短板。其中，最突出的当属国际金融中心的国际化程度，但这有赖于我国的金融开放力度以及人民币国际化的进展。第二个备受关注的营商环境，与纽约、伦敦等顶尖城市相比，上海在市场准入上仍有诸多门槛，尤其是高端服务业开放方面存在不少壁垒，在跨境贸易的便捷性、产权保护等方面也有较大的改进空间。第三个是科创，上海虽然聚集了众多大科学装置和顶尖制造企业，但在综合创新水平上与硅谷等地仍有较大的差距。根据世界知识产权组织（WIPO）等机构发布的《全球创新指数（GII）2022》，上海—苏州位列全球第六大科技集群，排在日本东京—横滨、中国香港—深圳—广州、中国北京、韩国首尔、美国圣何塞—旧金山之后。第四个是宜居环境，作为人口超过 2000 万人的超大城市，上海长期面临“大城市病”的困扰，公共文化设施不足、医疗服务供给不足、绿色空间有待提升等问题相对突出。第五个城市发展的“韧性”不足。奥密克戎变异株冲击暴露出超大特大城市面临超预期冲击，在应急管理、基层治理及常态化治理等方面的短板。

无论如何，上海不仅是中国各大城市经济的天花板，也是我国城市跻身世界城市之林的代表，更是城市治理能力现代化和中国式现代化的重要探索者。越过疫情的坎，上海的未来仍旧值得期待。



苏州：第一地级市，为何就是建不了机场

万万没想到，与广州、深圳有一争之力的苏州，竟然只是地级市。

全国经济最强的十座城市，要么是直辖市，要么是副省级省会或计划单列市，只有苏州是一个普通地级市。即使如此，苏州依旧稳扎稳打走出了一条独特的崛起之路，晋级为首屈一指的经济大市、工业大市和外贸大市。

然而，除这一骄人成绩之外，苏州始终面临着几个“难言之隐”：为何不是副省级城市？为何未能晋级超大特大城市？为什么一直没能建成国际机场？为何难以成为国家中心城市和城市群的强中心城市？

■ 工业第一城

即使不是副省级城市，不是超大特大城市，没有机场，也丝毫掩盖不住苏州的光芒。

苏州，与上海、深圳并称为三大工业城市。2022年，苏州规模以上工业总产值达4.36万亿元，与深圳不相上下，工业增加值达到1万亿元，仅次于上海与深圳（见图1-3）。但上海、深圳双双进入后工业化时代，工业占比分别不到自身总产值的1/4和1/3，只有苏州仍旧高于40%，为不折不扣的工业重镇。同时，在制造业31个行业大类、178个行业中类、609个行业小类中，苏州涵盖31个行业大类、161个行业中类、483个行业小类，覆盖率分别达到100%、90.4%、79.3%。

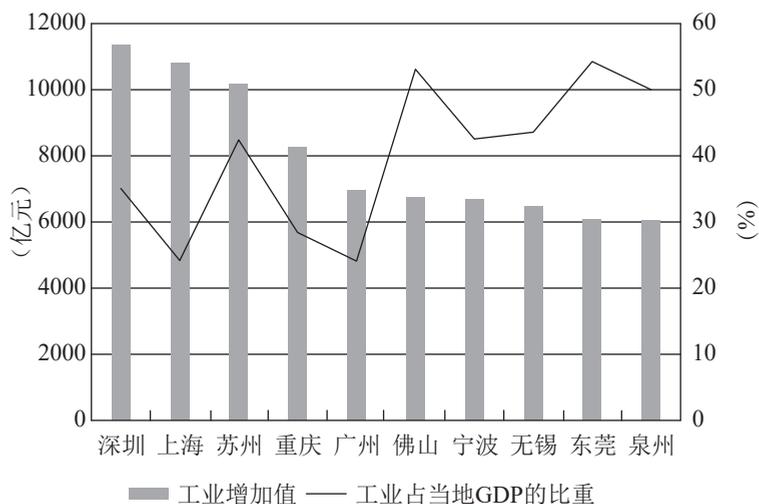


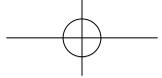
图 1-3 2022 年我国十大工业城市

资料来源：各市统计公报及公开报道

苏州工业的崛起，绕不开三个关键词：苏南模式、园区经济、制造立市。

在改革开放之初的探索中，全国形成了许多颇具特色的地方发展模式，最具代表性的有三个：苏南模式、温州模式、珠江模式。珠三角以外向型经济为特色，通过外贸来驱动工业化；温州模式是个体、私营经济的全新探索，通过市场来带动工业化；苏南模式是从乡镇企业和集体经济中脱颖而出，走的是先工业化再市场化的发展路径。借助苏南模式，苏州经济实现了狂飙式增长，1978—1998年，苏州GDP从32亿元增加到1250亿元，增长了近40倍。

三大模式均为特殊时期的产物，在改革开放初期发挥了强劲的增长效应。不过，20世纪90年代后期，随着改革开放的深入，加上宏观环境的变化、地方政府债务问题的凸显，苏南模式被逼到了十字路口，乡镇企业、集体企业均面临转制。在市场化和国际化的双重影响下，外贸成了苏州经济增长的主要来源，这种背景下，园区经济应运而生。



产业园区是一种特殊的经济地理单元，以产业集聚为基本特征，以招商引资、外贸出口为主要导向。从 20 世纪 80 年代开始，经济园区开始遍布全国，从覆盖整个城市或片区的经济特区和国家级新区，到经济技术开发区、综合保税园区、自由贸易区等，再到承载综合功能的产城融合、政园合一的新型园区，园区经济成了全国工业增长的重心，也成了对外开放的窗口和区域发展的重要增长极。

苏州是园区经济的先行者，也是园区经济的集大成者。目前，苏州共有近 30 个园区，其中最负盛名的当属 1994 年成立的苏州工业园区。在商务部自 2016 年开启的国家级经济技术开发区综合发展水平考核评价中，苏州工业园区连续多年夺冠，“对外贸易”“利用外资”两项单项指标分别列第一、第三。2022 年，苏州工业园区 GDP 达 3515.6 亿元，规模以上工业总产值达 6850 亿元，一般公共预算收入为 387 亿元，进出口总额为 7151 亿元，外贸占苏州全市经济的 30% 左右。苏州工业园区不仅总量遥遥领先，产业结构也相对优异，目前已形成以新一代信息技术、高端装备制造、生物医药、纳米技术应用、人工智能等为代表的特色产业体系。

制造立市，是苏州后来居上并保持领先优势的最大支撑。苏州工业如此发达，除了苏南模式、园区经济的助力之外，背靠上海，与上海错位发展、分工合作也是不能忽略的因素。作为与上海同城化程度最深的城市，苏州自改革开放之初就享受到上海的溢出效应，近年来又承接众多来自上海的产业转移项目，在长三角相关规划中更是处于桥头堡位置。

从制造立市到制造强市，是苏州与上海的共赢之道。在几十年前的苏南模式中，穿梭于上海与苏州、无锡、常州的“星期天工程师”曾发挥了不容低估的作用。在 20 世纪八九十年代，每逢周末，在上海的火车站或码头，经常能看到身着蓝卡其布衣服、拎着人造革包的技术人员，他们通过周末兼职，促进了知识与技术的输出。到了园区经济时代，上海与苏州更是形成了“上海研发—苏州制造—全球销售”的产业合作格局。虽说都是工业城市，但苏州与上海的主导产业明显存在错位，苏州以电子信息、高端装备制造、电气机械制造、钢铁、汽车制造等为支柱产业，而上海重点布局新能源汽车、人工智能、生物医药、集成电路等前沿领域，两城存在相当大的互补空间。

当然，苏州工业并非不存在问题。苏州是典型的外贸驱动型经济，新一代信息技术产业多为代工产业，本土巨头不多。同时，与上海、深圳相比，苏州还存在为数不少的传统企业，这从中国 500 强企业榜单中就可见一斑。2022 年，苏州共有 9 家企业入围中国 500 强，多为钢铁或化工企业，而上海、深圳都有本土科

技创新性企业上榜。

在战略性新兴产业布局上，上海的新能源汽车、集成电路、人工智能、生物医药、航空制造等产业优势突出，深圳的新一代信息技术、生物医药、集成电路已形成较大的规模优势，苏州则聚焦于新一代信息技术和新材料。所以，未来中国工业第一大市之争，还存在巨大变数。上海、深圳、苏州，谁能在新兴产业的转型上走在前列，谁才能坐稳工业第一城之位。

■ 为何不是副省级城市？

我国城市的行政等级，大致有“直辖市—副省级市—地级市—县级市”四层架构。

在 600 多个城市里，只有 4 个直辖市、15 个副省级城市。副省级市的行政级别比一般地级市高出半级，且拥有部分省级管理权限，在国家战略和资源配置的竞争中拥有相当大的优势。正因为这一点，最近几年一些省会升格为副省级城市的建议不绝于耳。

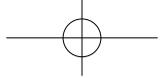
目前，我国内地共有 4 个直辖市和 27 个省、自治区，但只有 10 个省会位列副省级，基本都是传统的大区中心，如广州之于华南、沈阳之于东北、武汉之于华中、成都之于西南、西安之于西北。除省会之外，我国还有 5 个计划单列市，级别也是副省级的，分别是深圳、青岛、宁波、大连、厦门。所谓计划单列，主要指的是财政单列，财政收支直接与中央挂钩，不必上缴省级财政，且拥有相当大的省级管理权限，地位较为特殊。这些计划单列市，与所在省的省会形成明显的竞合关系，构成独特的“双子星”发展模式。

表 1-3 我国城市行政级别

行政级别	数量	代表城市
直辖市	4	北京、上海、天津、重庆
副省级市+省会	10	广州、成都、杭州、武汉、南京、济南、西安、沈阳、长春、哈尔滨
副省级市+计划单列市	5	深圳、宁波、青岛、大连、厦门
地级市	278	苏州、郑州、合肥、佛山、石家庄、襄阳、咸阳、铁岭、驻马店等
县级市	394	昆山、晋江、义乌、福清、浏阳、仙桃、寿光等

资料来源：《中国统计年鉴（2022）》。

一个令人困惑的问题是，连经济总量仅有苏州 1/4 的哈尔滨都位列副省级城市，为何苏州落榜了？



副省级市，诞生于 20 世纪八九十年代。当时，能成为副省级市的，要么区位优势突出，要么经济实力一流，要么属于沿边沿海城市，承担起对外开放和引领区域发展的重任。彼时，东北仍然风光无限，不仅重工业一枝独秀，而且沈阳、大连、长春、哈尔滨等中心城市的经济实力一度位居前列，这正是东北揽获 4 个副省级市的原因所在。

几十年前，苏州经济实力远没有今天如此耀眼。从历史来看，苏州长期是全国经济文化中心所在地，且一度作为江苏巡抚驻地，如今赫赫有名的大上海，在漫长的历史中，不过是苏州下辖的一个县。然而，晚清以降，随着上海等地陆续开埠，经济中心开始向沪上转移，加上太平天国运动给苏州带来前所未有的冲击，苏州人口从道光十年（1830）的 635.16 万人锐减到同治四年（1865）的 248 万人，可谓元气大伤。直到中华人民共和国成立之前，苏州也没能恢复当初的人口规模。种种变故，让苏州的经济地位不复以往高光，又导致其政治地位旁落。改革开放之后，借助苏南模式和园区经济的助力，苏州得以再度崛起。

在副省级城市设立的年代，苏州经济虽然增长强劲，但与同省的南京、无锡相比，还未产生较大的领先优势，远远没有后来与广州、深圳争锋的势头。而在强大的上海的辐射下，苏州本身对周边区域并无主导权。苏州是最早提出“主动接受上海辐射，实行错位发展”战略的城市，背靠大上海是其成功的重要因素，但这也让苏州失去了在都市圈内的领导地位。值得一提的是，整个江浙沪“包邮区”，已经确立了上海、杭州、南京、宁波等副省级及以上城市，苏州落选也就不难理解。

虽然苏州不是副省级城市，但由于经济实力强劲，一把手往往高配为副省级的省委常委，相比一般地级市仍有较大的话语权。关键的是，苏州虽然没能获得行政级别上的提升，但也不是毫无政策倾斜的普通地市。

国际合作平台及国家开发区的多少，最能体现政策倾斜力度。苏州是我国开发区最多的城市之一。截至 2022 年，苏州共有 14 个国家级开发区、6 个省级开发区、7 个综合保税区、1 个保税港区，总量位居全国前列（见表 1-4）。对比来看，江苏共有 46 个国家开发区，苏州一市就占了近 1/3。

表 1-4 苏州开发区名录

分 类	数量	名 称
国家级开发区	14	苏州工业园区、苏州国家高新技术产业开发区、昆山经济技术开发区、张家港保税区、昆山高新技术产业开发区、常熟经济技术开发区、吴江经济技术开发区、苏州太湖国家旅游度假区、张家港经济技术开发区、太仓港经济技术开发区、吴中经济技术开发区、苏州浒墅关经济技术开发区、相城经济技术开发区、常熟高新技术产业开发区
省级开发区	6	昆山旅游度假区、江苏省汾湖高新技术产业开发区、江苏省昆山花桥经济开发区、江苏省太仓高新技术产业开发区、江苏省张家港高新技术产业开发区、江苏省相城高新技术产业开发区
综合保税区	7	苏州工业园综合保税区、昆山综合保税区、苏州高新区综合保税区、太仓港综合保税区、常熟综合保税区、吴江综合保税区、吴中综合保税区
保税港区	1	张家港保税港区

资料来源：苏州市政府官网。

开发区在土地、财政、招商引资方面享受诸多政策红利，综合保税港区享有保税、免税、退税等政策优势，对于外贸具有明显的刺激效应。值得一提的是，苏州工业园区是中国与新加坡联合打造的首个双边开放项目，被誉为“中国改革开放的重要窗口”和“国际合作的成功范例”，其最高层管理机构中新政府联合协调理事会的主席由两国副总理担任，级别之高、定位之高，可见一斑。在政策红利上，园区享受税费减免自行审批特权、园区公积金制度等特殊政策，也超过一般的开发区。

与此同时，作为地级市的苏州也和副省级市一样被赋予数十项省级管理权限。2019年和2021年，江苏先后将300多项省级权限赋予自贸试验区、14项省级管理事项赋予54个开发区，苏州自由贸易片区和众多开发区从中受益。

所以，苏州虽无副省级市之名，但资源配置能力和重大战略竞夺权，丝毫不弱于一些副省级城市。

■ 为何不是超大特大城市？

城市不仅有行政级别，还有规模层级。

根据城区人口的多寡，我国将城市分为超大城市、特大城市、I型大城市、II型大城市、中等城市、小城市。其中，城区常住人口1000万人以上为超大城市，500万~1000万人为特大城市，300万~500万人为I型大城市，100万~300万人为II型大城市，50万~100万人为中等城市，50万人以下为小城市。



根据 2022 年发布的《2020 中国人口普查分县资料》，在全国 685 个城市中，共有 106 个大城市，包括 7 个超大城市、14 个特大城市、14 个 I 型大城市、71 个 II 型大城市（见表 1-5）。在众多“双万城市”（GDP 超万亿元、常住人口超千万人）里，上海、北京、深圳、广州、重庆、天津、成都都是超大城市，杭州、武汉、东莞、西安、郑州等均为特大城市，而苏州只是 I 型大城市。

表 1-5 全国城市规模评级

城市层级	城区人口	数量	代表城市
超大城市	超过 1000 万人	7	北京、上海、广州、深圳、重庆、天津、成都
特大城市	500 万~1000 万人	14	武汉、东莞、西安、杭州、佛山、南京、沈阳、青岛、济南、长沙、哈尔滨、郑州、昆明、大连
I 型大城市	300 万~500 万人	14	南宁、石家庄、厦门、太原、苏州、贵阳、合肥、乌鲁木齐、宁波、无锡、福州、长春、南昌、常州
II 型大城市	100 万~300 万人	71	兰州、唐山、海口、徐州、烟台、洛阳、珠海、西宁、南通、银川、襄阳、昆山、泉州、芜湖等
中小城市	100 万人以下	500+	鄂尔多斯、韶关、阳江、阜阳、南阳、荆州、玉林、三亚、驻马店、内江、石河子、安庆等

资料来源：《2020 中国人口普查分县资料》

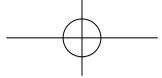
一个经济总量超过 2 万亿元、全市常住人口超过 1200 万人的一流地级市，为何未能晋级超大特大城市？

这与城市规模的统计口径有关。衡量一个城市是超大、特大还是普通大城市，看的不是全市常住人口，而是城区人口。所谓城区，按照官方定义，指的是在市辖区和不设区的市，区、市政府驻地的实际建设连接到的居民委员会所辖区域和其他区域。换言之，城区只包括“城”的部分，广大的镇区及乡村并不囊括在内。所以，城镇化率不高的地市，即使常住人口迈过了千万大关，但由于城区范围较小，城区人口不足，便难以晋级为超大特大城市，石家庄、临沂、南阳等地都是如此。

相比而言，苏州城镇化率较高、经济产业相对发达，并不属于此类。但在统计中，作为苏州第一大区的苏州工业园区被视为产业功能区，而非市辖区，所以在最终的城区人口统计上有所遗漏，导致城区人口规模有所低估。

不过，这还不是苏州未能晋级的主要原因。我国的城市，包括直辖市、副省级市、普通地级市、县级市，但不包括县。究其原因，县一般是以农业为主的管理单元，半城半乡，而县级市以第二、第三产业为主，往往被视为独立的“城市”，在城区人口中单列统计。

苏州作为第一大地级市，下辖了 5 个市辖区、4 个县级市。这些县级市包括



昆山、常熟、张家港、太仓，无一不是全国百强县中的佼佼者。其中，作为百强县之首的昆山市，经济总量与西部地区个别省会相当，经济产业发达，带动了人口流入和集聚，城区人口也在不断扩张。在2020年第七次全国人口普查中，昆山就以县级市的身份跻身Ⅱ型大城市之列。不过，这几个县级市“切”走了全市将近一半的人口，摊薄了市区人口规模，导致苏州城区人口被低估。

所以，只要将所有县级市都考虑在内，苏州早已是不折不扣的特大城市。如果要追求名义与实际的一致，那么撤市设区是不二选择。只要县级市被改为市辖区，其城区人口自然就成了地级市层面的城区人口，城市规模自然得以直接扩张。

新的问题在于，追逐超大特大城市究竟有何意义？

城市规模的影响可谓方方面面。其一，是不是超大特大城市，直接影响到都市圈的建设资格。日前，国家发改委新闻发言人表示，我国都市圈发展还处在初级阶段，各地要尊重客观规律，不能跨越发展阶段，在不具备条件的情况下推动都市圈建设。不是超大特大城市，或者不是辐射带动功能强的大城市（多为强省会），难以获得建设都市圈的主导权。

其二，市区人口规模如果不达标，会被排除在地铁建设之外。这几年，地铁审批门槛全面收紧。根据2018年发布的《关于进一步加强城市轨道交通规划建设管理的意见》，申报建设地铁的城市一般公共预算收入应在300亿元以上，地区生产总值在3000亿元以上，市区常住人口在300万人以上。一些城市的地铁项目被叫停，原因就是市区人口和财政收入双双不达标。当然，市区比城区的范围要广一些。

其三，城区人口多少，决定了能否建设超高层建筑。日前，住建部出台新规，严格管控新建超高层建筑：城区常住人口300万人以上的城市严格限制新建250米以上超高层建筑，不得新建500米以上超高层建筑。可见，城区人口是否突破300万人，决定了能否建设250米以上超高层建筑，这也决定了一个城市天际线的高度。

虽然这些对于苏州都构不成限制，但对于其他拥有多个县或县级市的城市来说，撤县设区、撤市设区、城市合并，仍旧是做大城市规模、提升城市能级的终南捷径。

■ 苏州“梅友”国际机场

上海浦东机场，广州白云机场，成都双流机场，深圳宝安机场，南京禄口机场，苏州“梅友”国际机场……

“梅友”，即没有的谐音。没错，苏州没有机场。中国地区GDP最高的10



个城市，9个拥有机场，3个拥有双机场，只有苏州一直与机场无缘。

要知道，2022年，我国境内（不含港澳台地区）运输机场共有254个；到2025年，民用运输机场数量将达到270个以上。这意味着，在全国300多个地级市里，接近90%的城市都将有机场。而作为机场密集度最高的地区之一，江苏“十三太保”中，9个地级市都有自己的机场，且年旅客吞吐量均超过百万人次，南京禄口机场的吞吐量在疫情前更是超过3000万人次，就连南通都乘上了上海的东风，成为上海第三机场的建设地。然而，自从20世纪80年代就开始动议的苏州机场，至今仍杳无音信。

这背后的原因，说起来很简单：一是苏州离上海太近了；二是周边的机场太多了。

上海是我国首个拥有双机场的城市，后来北京、成都先后开通第二机场，将“双机场俱乐部”扩容到3个席位，而广州、重庆、南京无不在规划第二机场。疫情之前，浦东机场和虹桥机场的旅客吞吐量分别长期位居全国第二位和第八位，总旅客吞吐量稳居全国首位，占了长三角地区所有机场的四成以上。邻近的杭州萧山机场、南京禄口机场平时旅客吞吐量都在3000万人次以上，最近的无锡苏南硕放机场在疫情之前也有1000万人次的旅客吞吐量（如图1-4所示）。

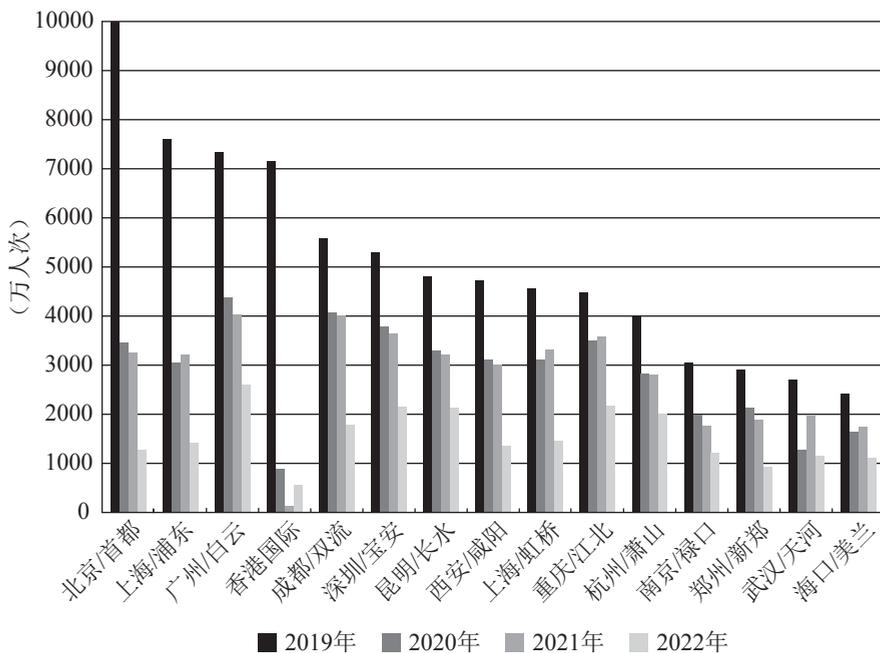
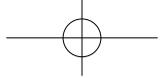


图 1-4 我国主要机场旅客吞吐量

资料来源：历年全国民用运输机场生产统计公报，香港国际机场公告。



苏州，与上海毗邻，属于上海大都市圈的成员。市中心距上海虹桥机场不到100千米，相当于广州南沙区到广州白云机场的距离。而与上海接壤的昆山距虹桥机场仅有50千米，最近处的花桥镇到虹桥仅有30多公里。所以在虹桥国际开放枢纽的相关规划里，苏州的昆山、太仓、相城、工业园区都有一席之地，且属于虹桥商务区北向拓展带的重要组成部分。就此而言，苏州与上海可谓高度一体化，虹桥机场足以覆盖苏州全市，有上海这一国际航空枢纽的外溢效应存在，苏州建设机场的必要性大打折扣。

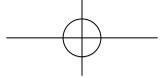
苏州离上海近，这是事实。但同样离上海不远的南通，为何拿下了上海第三机场？

这从长三角的机场布局可见一斑，包括正在筹建的南通新机场在内，整个江苏10万平方公里的地域内，分布了10个机场，整个长三角地区，更是密布了20多座机场，在机场数量和密度上，持续领跑全国。且不说上海有了双机场，就连苏州隔壁的无锡就有苏南硕放机场，离苏州比虹桥机场还要近，本身就是由江苏和无锡、苏州共建而成，服务范围自一开始就包含苏州；而作为江苏省会的南京则有禄口机场，旅客吞吐量同样位居全国前十。在上海、南京和无锡等机场先行一步的基础上，苏锡常以及上海大都市圈的机场卡位战早已完成，作为后来者的苏州，拿不下新机场也十分正常。

上海之所以要建第三机场，在于浦东机场和虹桥机场很快将面临饱和的风险，而由于空域资源紧张，上海城市内部不适合再建设新的机场，在都市圈内择地而建，就成了首选。从长三角一体化的角度考虑，在与上海一海之隔的南通建设新机场，无疑有扩大上海都市圈的辐射范围、促进机场资源对整个长三角地区的覆盖作用。

没有机场，苏州依旧是最强地级市。许多人对机场有着莫名的情结。没有属于自己的机场，似乎与经济地位不相匹配。这种心理可以理解，但难以否认，苏州从上海以及长三角一体化的格局里受益颇深，机场建设服从于长三角一体化的大局，也是理所当然。在都市圈时代，苏州迟早要与上海融为一体，上海的机场资源何尝不是苏州的潜在“自留地”？

这与苏州不会争夺国家中心城市有着同样的逻辑。因为不同的城市有不同的定位，上海是国家中心城市，也是国际经济、金融、航空、航运中心和科技枢纽，苏州的定位则是工业大市、外贸大市，是国家先进制造业基地和产业科技创新中心。定位之别决定了苏州不会承担门户枢纽功能，也不会如一些省会城市一样将所有资源都据为己有。



这是苏州的独特之处。没有机场的苏州，不是国家中心城市的苏州，仍旧是中国最强地级市，仍旧是三大工业城市之一，也是三大外贸城市之一。这种产业格局和城市地位，不是有无机场所能挑战或否定的。



杭州：剑指一线城市，离中国第五城有多远

“争取跻身国内一线城市、全球城市第一方阵。”

2022年杭州第十三次党代会报告中的这句话，一石激起千层浪。这是杭州官方第一次明确表现出对一线城市的志在必得之心。在此之前，“江湖”上已经有不少关于杭州的传说。近年来，数字经济的突飞猛进、龙头企业的崛起、G20峰会的举办，给杭州前所未有的信心。在部分媒体及自媒体有意无意地营造下，“北上深杭”取代“北上广深”，上海沦为“环杭州城市”之类的说法不绝于耳。

杭州，离一线城市有多远？

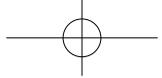
■ 20年前的一次关键选择

2000年，“杭州市建设经济强市的构想研究”课题组发表了一篇同名论文，指出杭州正在从工业经济时代进入知识经济时代，经济强市之路有两条，一条是以工业化为主导的现代化模式，另一条是以信息化为主导的现代化模式。

课题组认为，杭州在重加工业升级阶段无大项目支撑，没有搭上国家投资的头班车，在城市化加速成长阶段又相继缺失工业化集聚动力，从而使杭州经济整体发展缺乏空间支撑。因此，相比工业化，信息强市才是经济强市战略目标实现的根本保证，“电子技术的集成应用要在电子商务的推广应用上有所突破”被列为实现信息强市的重要途径。

最终，杭州选择了“信息强市”之路，以电子商务带动整个数字经济的崛起。这篇论文的前瞻性，如今获得一片惊叹。毕竟，在论文发出的2000年，当时全球互联网起步未久，许多人连电脑都没接触过，遑论互联网？这种远见布局，为杭州带来了前所未有的回报，也让杭州从一众普通二线省会中脱颖而出，成了独一档的存在。

长期以来，上海、广州作为我国顶尖的国际商贸中心，在全国乃至全球都有



举足轻重的影响力，而杭州借助电子商务成了新的搅局者。电子商务的狂飙突进，为经济高速增长提供了最大的支撑。2010年，杭州电子商务服务收入首次突破百亿元大关，2014年增加值突破500亿元，2016年突破1000亿元，2020年逼近2000亿元，占经济比重最高达到12%左右。从2010年到疫情之前的2019年，杭州电子商务产业连续9年保持30%以上的高增速，堪称当地经济增长的最大贡献者。

借助互联网电商等产业的助力，杭州数字经济一骑绝尘。2022年，杭州数字经济核心产业增加值突破5000亿元，占全市GDP比重达27.1%，占全省数字经济核心产业比重为56.5%，而对经济增长的贡献率超过了50%。杭州虽然不是经济或区域意义上的一线城市，但在数字经济上足以与北上广深相提并论。根据中国电子信息产业研究院发布的“2022年数字经济发展百强榜”，杭州位列第四，与北上深广一道跻身数字经济一线城市。

电子商务在杭州诞生乃至发扬光大，是必然还是偶然？

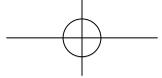
从大环境来看，电商崛起的背后，不乏中国经济日益强大、互联网网民群体不断壮大、移动互联网横空出世、“互联网+”获得政策扶持等因素助力，杭州可谓躬逢其盛，成了其中最大的弄潮儿。

不过，在阿里巴巴诞生的2000年前后，全国涌现的电子商务企业达300多家，遍布各大城市，为何最终杭州先行一步，成了互联网电商第一城？

这要从杭州地处的浙江省说起。浙江的地理环境并不优越，资源也相对匮乏，“七山二水一分田”的格局，严格限制了浙江的发展空间。就是在这样相对不利的环境中，向来不乏经商传统的浙江人在改革开放的市场大潮中拼抢出一片天地，形成了以民营经济、轻工业品、专业交易为主的发展格局，为电商时代的到来奠定了基础。

在浙江，几乎每个县都有自己的特色产业，也有影响遍及全国的专业交易市场，更不乏产量位居全国前列的小商品，经济学界将此形象总结为“块状经济”。义乌的小商品城，绍兴的轻纺城，余姚的中国塑料城，南浔的教材市场，永康中国科技五金城，乐清的电器城，慈溪的小家电城，新昌的轴承之乡……早在2003年，根据国家统计局对533种主要工业品产量的统计，浙江有340种产品产量位居全国前十，57种产品产量位居全国第一，其中产量占比超过全国30%的有43种，占全国10%以上的有148种。电商的崛起，正是从与日常生活息息相关的轻工业消费品起步的，浙江相比其他地区无疑有着天然优势。

有了商品，还需要将商品送到全国消费者的手中，这就是快递网络的重要性。



在杭州 100 公里之外的桐庐县，正是声名大噪的“中国快递之乡”。我国快递业的五大上市公司，除了顺丰位于深圳之外，“三通一达”均诞生于小小的桐庐。物流，可谓电商的生命线。名不见经传的桐庐能够成为快递第一城，与上海的外贸、杭州的电商带来的蓬勃需求不无关系，而桐庐快递业的崛起，也成了电商飞跃式发展的重要助推力，可谓产业协同发展的体现。

此外，浙江还是我国民营经济最发达的区域之一。数据显示，在浙江，民营经济贡献了全省 65% 的 GDP、74% 的税收、77% 的出口、87% 的就业、91% 的企业数量。2021 年末，浙江全省民营企业、个体工商户分别为 290.4 万户、549.2 万户，比 2012 年分别增长 2.76 倍和 1.23 倍。根据 2021 年常住人口推算，每 7.8 个人中就有一个浙江“老板”，这个数字在 2012 年还是 17.6 人。

可以说，如此庞大规模的民营企业，众多的专业交易市场，强大的轻工业商品经济，飞速发展的快递业，再加上自身战略布局的前瞻，电商能在浙江率先崛起，并不令人意外。

■ 杭州比广州强在哪？

杭州互联网电商的一骑绝尘，让二线城市有了与一线城市一较高下的机会。杭州离一线城市还有多远，到底能不能取代广州？

不可否认，不只是互联网电商，在诸多领域，杭州都已对广州形成了赶超之势，在多项指标上隐隐然有了第四城乃至第三城的实力。

评价城市实力，关键看企业。衡量企业基本面的指标有很多，但重要的有三个：第一个是成熟的大型企业，以世界 500 强企业及中国 500 强企业来衡量；第二个是资本实力，即上市公司数量和体量；第三个是代表未来的企业，以“独角兽”、专精特新等指标来衡量。

从世界 500 强榜单来看，短短几年间，杭州已经完成对广州的赶超，甚至逼近深圳。如图 1-5 所示，2022 年世界 500 强企业中，杭州共有 8 家企业上榜，而深圳为 10 家，广州则是 4 家。再看 2022 年中国 500 强企业，杭州共有 21 家企业入围，深圳是 29 家，而广州是 19 家。如果看竞争力和创新动能更为活跃的民营企业，杭州的优势更为突出，2022 年杭州共有 41 家企业入围中国民营企业 500 强榜单，名列全国第一，而深圳是 25 家，广州是 12 家。

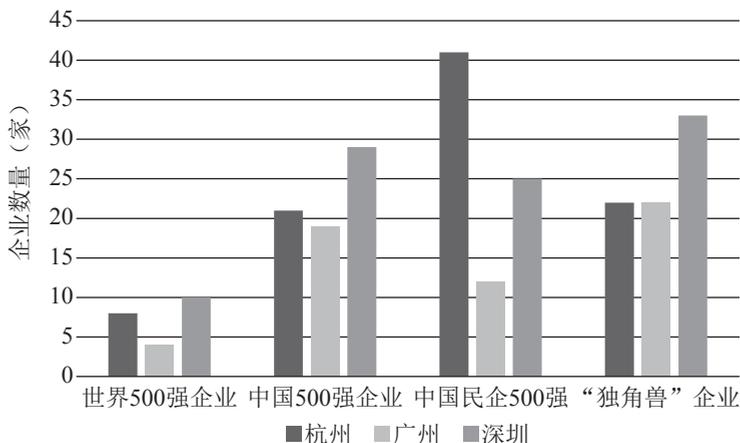


图 1-5 杭州、广州、深圳主要企业对比

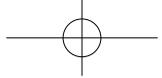
资料来源：2022年财富世界500强、2022年中国企业500强、2022年中国民企500强、2023年胡润全球“独角兽”榜。

再看上市企业整体规模。上市公司是资本市场发展的基石，也是区域经济发展的活力所在。数据显示，截至2021年末，杭州共有境内外上市公司260家，其中境内199家，境外63家，包括2家“A+H”，1家纯B股，总市值超过6万亿元，境内上市企业市值超过3万亿元，长期保持中国上市公司“第四城”的地位。与之对比，同年，广州境内外上市公司累计达到224家，总市值为3.5万亿元，其中境内A股已上市公司131家，总市值达2.3万亿元。

杭州的“独角兽”、专精特新“小巨人”企业等在全国也位居前列。所谓“独角兽”，指创立时间一般在10年之内，尚未上市但估值已经超过10亿美元的企业。专精特新“小巨人”，指的是中小企业中的佼佼者，是致力于市场细分、创新能力强、市场份额高、掌握关键核心技术、质量效益优的标杆企业。“小巨人”不乏成长为“独角兽”的潜力，而“独角兽”也有跻身中国500强乃至世界500强企业的可能性。

先看“独角兽”。根据胡润百富发布的《2023年全球“独角兽”榜》，杭州共有22家“独角兽”企业，以蚂蚁金服、菜鸟网络为代表，多为阿里巴巴孵化出的互联网相关企业。近年来，由于平台反垄断及传统互联网产业趋于见顶，杭州“独角兽”企业增长势头不复以往。相比而言，广州则有了快速赶超的势头，“独角兽”企业包括Shein、小马智行、广汽埃安、文远知行、粤芯半导体等，覆盖智能网联、集成电路、电子商务等诸多领域，多数着眼于战略性新兴产业。

再看专精特新“小巨人”企业。自2019年到2022年，工信部公布了四批“小



巨人”企业名单，四批累计公示 9279 家，工信部最新确认数为 8997 家。从城市分布来看，北京、上海、深圳、宁波、重庆居前，杭州位居第六，而广州位居第十五。广州不仅与一线城市之间存在一定差距，还被众多二线城市赶超。一般而言，制造业尤其是先进制造业越发达的工业大市，专精特新“小巨人”企业就越多，而产业结构偏传统或制造业不够发达的地区则不占优势。

不可否认，广州这些年面临着制造业大而不强、民营经济不够发达、战略性新兴产业尚未成长壮大的困境，在政策上也难以与北京、上海、深圳、杭州相提并论，所以在一流企业乃至后备力量等方面，面临被二线城市集体追赶的风险。但作为老牌一线城市，广州的综合实力之强、底蕴之深，仍不是二线城市所能简单挑战的。

■ 杭州与广州差距有多大？

一线城市，从来看的不只是某一项指标，而是全方位的比拼。

正如重庆 GDP 直追广州、深圳，却没人认为重庆是一线城市一样，杭州在电子商务、互联网金融乃至房价等方面不乏跻身一流梯队的实力，但单项冠军并不足以支撑一线城市的地位，一线城市更不会以房价论高下。能否成为一线城市，是经济、地理、人口、金融、科技、交通、教育、文化、医疗、都市圈、城市群等综合实力的体现。

广州凭什么跻身一线城市？

除了 GDP、人口规模始终位居前列之外，广州一直都是华南地区的门户枢纽城市，充当中国“南大门”的角色。广州的金融中心地位仅次于香港和北京、上海、深圳，科技实力不容小觑，且拥有国际综合交通枢纽之位，海陆空设施一应俱全，加上双一流大学众多、千年历史文化底蕴深厚、医疗实力突出，以及拥有粤港澳大湾区这一世界级城市群作为依托，综合实力之强，远超作为追兵的所有二线城市。

杭州与广州，第一大差距在于经济总量和人口规模。过去几十年来，广州经济总量一直位居第一梯队，即使被深圳赶超，GDP 仍旧相当于杭州的 1.55 倍，两城之间整整差了一个济南市的体量（见表 1-6）。从人口规模来看，广州常住人口规模仅次于重庆、上海、北京、成都，位居全国第五，其中城区人口规模近 1500 万人，位居超大城市之列。与之对比，杭州常住人口约为广州的 2/3，而城区人口规模不到广州的六成，位列特大城市。

表 1-6 广州、杭州主要经济指标

指 标	广 州	杭 州
GDP (亿元)	28 839	18 753
常住人口 (万人)	1881	1237.6
人均 GDP (万元)	15.33	15.15
面积 (平方千米)	7434	16 847
普查人口增量 (2010—2020 年, 万人)	597.6	323.6
工业增加值 (亿元)	6946.67	4922
本外币存款总额 (亿元)	80 495	69 592
国内税收总收入 (亿元)	4454.7	4256
地方一般预算收入 (亿元)	1854.7	2451
城镇居民人均收入 (元)	76 849	77 043
社会消费品零售总额 (亿元)	10 298.1	7294
进出口总额 (亿元)	10 948.4	7565
境内外上市公司数量 (家)	218	283
双一流大学 (所)	5	2
本科高校数量 (所)	37	28
百强医院 (家)	9	5

注：广州常住人口为2021年数据。

资料来源：广州、杭州2022年统计公报及公开报道。

第二大差距在于城市能级。广州不只是一线城市，还是 Alpha^① 级的世界城市，同时还有国家中心城市、粤港澳大湾区中心城市、国际性综合交通枢纽、国际航空枢纽、国际航运枢纽、综合性国家科学中心等一系列称号。与之对比，杭州作为强二线城市，在世界城市矩阵中位居 Beta（二线城市）级，在长三角城市群里受到上海这一龙头城市的辐射，在综合交通、航空、航运等方面与广州均有一定差距。

中国社会科学院课题组发布的《“2020 年国家中心城市指数”报告》，从政治、金融、科技、交通、贸易、教育、文化、医疗、交通、信息、对外交往等维度，将城市分为国家中心、重要中心、潜在的重要中心三类，对各大城市进行评估。根据表 1-7，在 10 个榜单中，只有北京全部跻身其中，上海、广州双双跻身除政治中心之外的其余 9 个榜单，杭州与深圳各自跻身 7 个榜单。虽然 GDP 被深圳超越，但广州在各领域都不存在明显短板，9 个榜单均上榜且位居前列。广州的医疗中心、

① 全球化与世界城市研究网络 (GaWC) 将全球城市分为四个等级：Alpha（一线城市）、Beta（二线城市）、Gamma（三线城市）、Sufficiency（自给自足城市），而每个大的等级中又区分出多个带加减号的次等级。

交通中心、对外交往中心均位居第三，而金融中心、科技中心、文化中心、信息中心均位居第四。杭州只有文化中心指数跻身前五，成都只有信息中心、对外交往中心进入前五，金融、交通、文化、信息、对外交往等位列重要中心，其他均为潜在的重要中心。

表 1-7 国家中心城市指数

排名	政治	金融	贸易	科技	教育	文化	医疗	交通	信息	对外交往
1	北京	上海	上海	北京	北京	北京	北京	上海	北京	北京
2	—	北京	北京	上海	上海	上海	上海	北京	深圳	上海
3	—	深圳	深圳	武汉	南京	西安	广州	广州	上海	广州
4	—	广州	天津	广州	西安	广州	西安	深圳	广州	深圳
5	—	天津	广州	深圳	武汉	杭州	武汉	重庆	成都	成都
6	—	南京	杭州	杭州	广州	南京	南京	武汉	杭州	重庆
7	—	杭州	大连	重庆	成都	郑州	成都	成都	重庆	杭州
8	—	成都	郑州	西安	长沙	重庆	杭州	西安	天津	西安
9	—	武汉	厦门	成都	大连	深圳	天津	郑州	南京	天津
10	—	西安	济南	南京	深圳	武汉	济南	青岛	武汉	武汉

资料来源：中国社会科学院城市与竞争力研究中心，2020年报告。

第三大差距在于工业实力。在电子商务领域，杭州走在了广州前面。但在广义的数字经济方面，广州正在迎头赶上。数字经济与实体经济需要两条腿走路，上海、深圳、广州无疑先行一步。对此，杭州官方直言不讳：制造业仍是杭州发展中的一块突出短板，发展水平与城市地位相比仍有较大差距，总量规模与先进城市相比仍有较大差距。

信息产业崛起，工业不可避免“靠边站”。2022年，杭州工业增加值为4922亿元，低于同能级的重庆、成都、宁波等城市。与此同时，工业比重逐年下降，“产业空心化”成了新的担忧。2009年，杭州第二产业的比重一度高达50%；到了2022年，第二产业的比重下降到30%，工业比重仅为1/4左右（见图1-6）。短短十多年时间，杭州的工业比重降幅接近20%，在一众城市中显得极为罕见。如今，在杭州的工业体系中，只有数字安防产业堪称领跑者，在集成电路、新型显示、人工智能、新能源、生物医药、新材料、高端装备等先进制造新赛道中，杭州还只是追赶者。

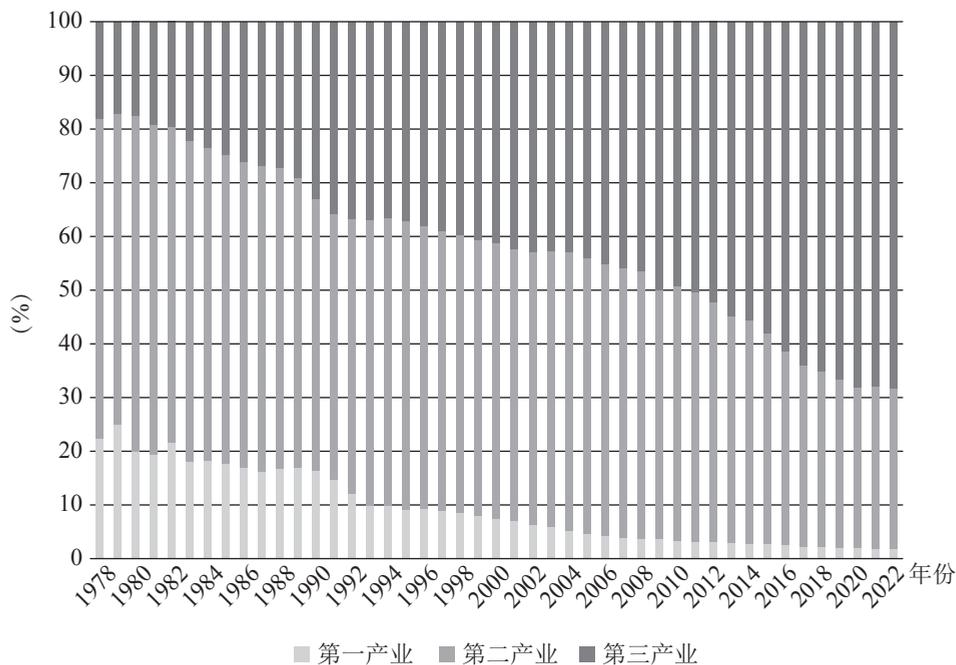


图 1-6 杭州三次产业变迁

资料来源：杭州市统计年鉴

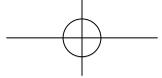
对此，2019年9月，杭州提出“新制造业计划”，首次将数字经济和制造业列为高质量发展的“双引擎”。同时，杭州还明确，严守全市工业用地规模300平方公里底线，每年新出让的工业用地（不含创新型产业用地）占年度出让土地比例不低于30%。其重振制造业的决心可见一斑。

然而，“再工业化”从来都是知易行难。新赛道竞争如火如荼，杭州如何突围，值得关注。

■ “卖地之王”的隐忧

杭州工业比重节节下降的背后，还有一个众所周知的因素：高房价的挤压效应。

2021年底，杭州“魏某涉嫌诈骗罪”的消息传遍了地产圈。这里的魏某，即炒卖杭州奥体房源的“奥体房姐”。“奥体房姐”的主要玩法是集资倒房：“左手倒右手抬高价格，最后再卖给那些不明真相的购房者。”当然，吃差价只是初级玩法。一些有实力的“炒房”客通过定金或直接低价，拿下多套房源，从而掌握了小区二手房的定价权。“奥体房姐”活跃的杭州奥体板块，短短一年时间，就从交付时的每平方米六七万元，最高涨到了每平方米10万元以上。



当然，“奥体房姐”的倒掉，并非因为集资炒房，而是市场下行，手里的房源无法及时出手，资金链陡然紧张，于是转向虚设房源，收取预约金，试图“空手套白狼”，坠入诈骗的深渊。不过，无论是简单的左右倒手，还是虚设房源，“奥体房姐”的存在，足以说明“炒房”现象之普遍，而房价上涨的背后不无市场之外的因素助推。

“奥体房姐”所在的杭州，正是2015年到2022年全国房价涨幅最猛的城市之一。高峰时期，当地一个只有959套房源的楼盘吸引了6万多人报名摇号，冻结资金超过400亿元，而中签率不到2%。究其原因，在于房价只涨不跌的预期，更在于摇号套利带来的诱惑。为了稳定市场，杭州推出了“限价+摇号”的组合拳，新盘只能按照政府指导价进行销售，而指导价又低于二手房的市场价，一、二手房价格严重倒挂，一手房比二手房往往动辄便宜几十万元乃至上百万元。在摇号购房模式上，摇到便等于赚到，直接就能获得上百万元的利差。

新房限价摇号，固然让一部分刚需群体以低价完成了买房梦，但无疑也给了市场更强的涨价预期。根据中国房价行情网提供的数据，从2015年到2022年，杭州房价从每平方米2万元左右涨到了每平方米4.5万元左右，房价之高，仅次于北京、上海、深圳和厦门，与广州基本持平。截至2022年，全国共有70多个地级市房价破万元，浙江省就占了11个，而整个浙江省也只有11个地级市，这是全国唯一所有地级市房价都破万元的省份。

杭州房价为何这么高？浙江也是我国区域差距、城乡差距最小的省份之一，民营经济高度发达、企业家众多、藏富于民的格局为房地产市场的繁荣奠定了基础。作为省会，杭州是名副其实的强二线城市，经济总量位居全国前十，人均GDP和城镇居民人均可支配收入均位居前列。再加上数字经济一枝独秀，互联网电商的崛起，上市企业的“井喷”，造就了一批高收入群体。根据2022年胡润中国百富榜（见图1-7），上榜的1300多名企业家中，杭州占了87席，仅次于北京、上海、深圳和香港，超过广州。更值得关注的是，据不完全统计，自1999年至今，浙商曾9次问鼎中国首富。显然，这些富豪和新晋高收入群体，在某种程度上托起了杭州楼市。

同时，杭州新经济的崛起，带动众多外来就业群体的涌入。2010年，杭州常住人口达870万人；到2020年第七次全国人口普查时，杭州人口增加到1193.6万人，十年间增加了323.6万人。这些新增人口中，不乏高学历群体。2019年，杭州在强二线城市中率先放开落户限制，将学历落户门槛从大学本科放宽到大专。2020—2022年，杭州新引进35岁以下大学生超过120万人，人才净流入率继续

保持全国第一。在限购“围城”之下，放宽落户门槛相当于打开了直通售楼处的通道，这让杭州在抢人才的同时，也为楼市带来持续的新鲜血液，房价自然一路上行。

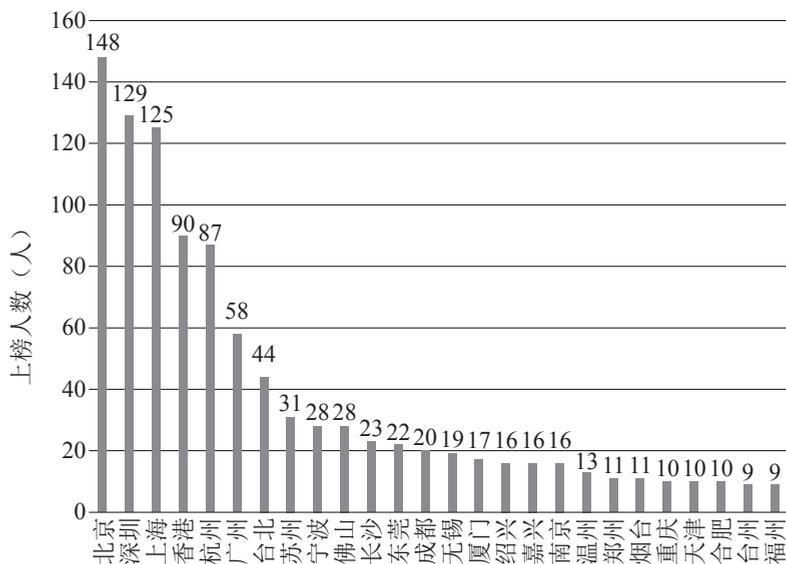


图 1-7 2022 年胡润百富榜城市分布

资料来源：2022年胡润百富榜。

当然，在种种因素中，核心的一点是，前些年借助筹办亚运会，杭州催生了史上最大的城中村改造工程，带动了地铁、体育场馆等基建工程的集体上马，大拆大建之下，杭州楼市热情居高不下，而其卖地收入更是连年位居全国之首。如图 1-8 所示，自 2017 年起，杭州卖地收入连续 5 年超过 2000 亿元。2017—2021 年，全国只有 3 个城市卖地总收入破万亿元，9 个城市超过 5000 亿元。其中，杭州以 1.3 万亿元的卖地总额位居全国之首，不仅力压北京、上海，而且这一项收入相当于深圳的 3 倍多。如果以卖地收入 / 地方一般公共预算收入来衡量各大城市的房地产依赖度，在主要一、二线城市里，共有 13 城依赖度超过 100%，其中杭州超过 140%，同样位居全国之首。

土地财政，自诞生之日就面临着巨大争议。支持的一方认为，土地财政弥补了“分税制”之后地方财力的不足，帮助地方政府完成了最初的资本积累，为地方政府的公共基础设施建设和城市开发提供了充足的资金。至于商业、居住用地与工业用地价格之间的悬殊，则起到了通过房地产补贴工业生产的作用，从而刺激经济增长。

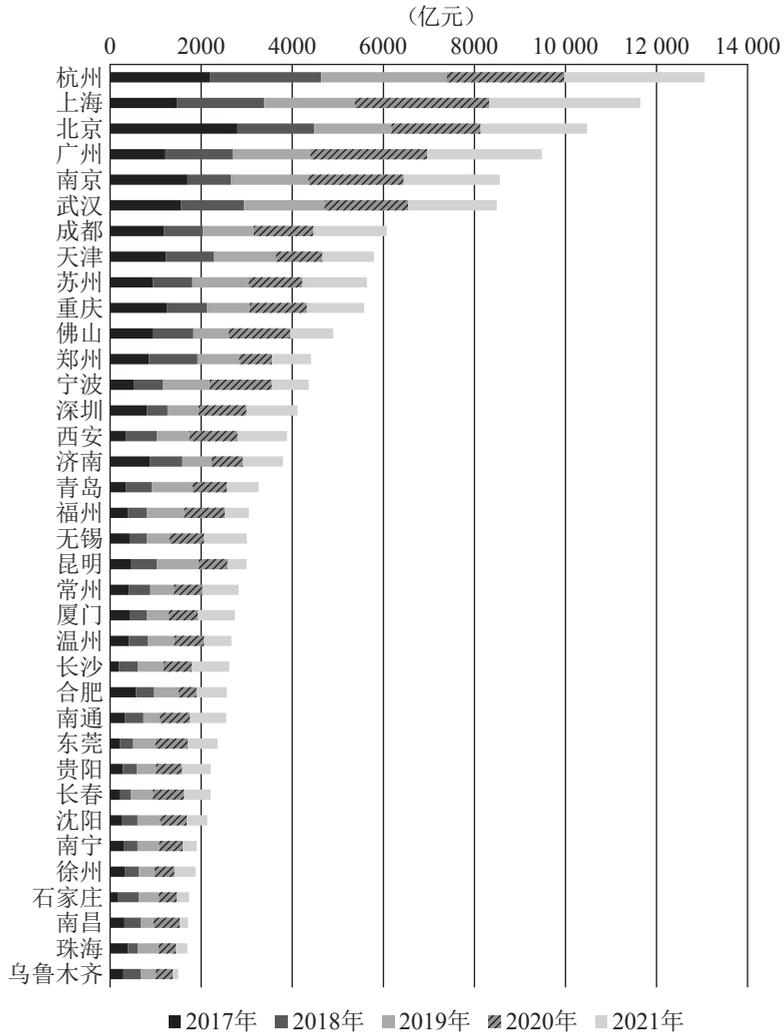
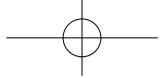


图 1-8 主要城市 5 年卖地收入排行

资料来源：克尔瑞、中原地产等。

反对的一方认为，土地财政的出现，导致地方政府过度依赖房地产，与房地产形成了一荣俱荣的关系，从而有动力也有能力通过做高房价来维持土地财政的可持续性，这不仅与“房住不炒”的大原则相违背，更加剧了有房一族与无房一族的财富差距。同时，土地财政与高房价属于相互支撑的关系，地方政府垄断了一级土地供应，可以通过土地供给来调控房价，这让我国房地产充斥着“政策市”的意味。在楼市低谷期，可以通过减少土地供给或者制造“地王”来刺激市场；在楼市高热期，可以通过增加土地供给来稳定市场，从而保障土



地收入的稳定。

然而，土地不是无限的，楼市也不会只涨不跌。且不说一、二线城市的可开发土地资源总有耗尽的一天，一旦楼市因意外冲击陷入僵局，土地财政就会遭受直接冲击，这对于地方政府的正常支出，势必带来直接影响。

同样不能忽视的一点是，高房价固然不乏收入效应和财富效应，但也会带来明显的挤出效应。房价过高，年轻人无法负担，许多人只能选择离开；而土地和租金价格居高不下，也会对中低端产业产生明显的挤出效应，从而带来“产业空心化”的风险。这是所有高房价城市都不得不直面的一大问题。



南京：重回“徽京”，谁的省会

“特别提醒，南京是省外。”

疫情期间，安徽省马鞍山市发布防疫提醒，表示省内返城不用核酸检测，省外返城需持核酸阴性证明。这份提示在最后特别强调：“南京是省外，要做核酸。”

这则严肃的官方通知，被许多人认为是对南京作为“徽京”之名的变相“官宣”。事实上，近年来，关于南京与江苏、安徽的误会不计其数：南京市一法院的文件中赫然出现了“安徽省南京市”的字样，许多网友将南京视作安徽省会，还有部分人将苏州误认为是江苏省会……南京到底是谁的省会，一度成了网络热门话题。

省会之争的背后，凸显了南京作为江苏省会与“徽京”的存在感之别。

■ 逆袭！首次跻身全国十强

2020年，是南京的历史性时刻。这一年，南京GDP首次赶超天津，自改革开放以来第一次跻身内地经济十强城市（见表1-8），刷了一波不小的存在感。

然而，即便如此，南京仍旧不是江苏经济最强的城市。过去几十年来，苏州经济一直都压了南京一头。南京虽然跻身十强城市，但经济总量只有苏州的七成左右。这种局面的存在，让许多人产生了苏州是江苏省会的误会。毕竟，作为经济强市，苏州整体经济实力不仅与广州、深圳旗鼓相当，也是省内唯一的千万人口城市，而南京的人口规模只有苏州的3/4左右，也是唯一人口不过千万的十强城市。

表 1-8 十强城市变迁

序号	1980年	1990年	2000年	2010年	2020年
1	上海	上海	上海	上海	上海
2	北京	北京	北京	北京	北京
3	天津	重庆	广州	广州	深圳
4	重庆	广州	深圳	深圳	广州
5	广州	天津	重庆	苏州	重庆
6	沈阳	沈阳	天津	重庆	苏州
7	武汉	苏州	苏州	天津	成都
8	青岛	成都	杭州	杭州	杭州
9	大连	大连	成都	成都	武汉
10	成都	杭州	青岛	无锡	南京

资料来源：根据历年各城市经济数据整理而得。

江苏经济强市众多，但不存在一城独大现象。作为中国经济第二大省，江苏下辖的 13 个地级市经济实力都不弱，GDP 全部突破 4000 亿元（见图 1-9），均跻身百强之列，经济实力最弱的宿迁放在广东可以排在第 7 位。13 个地级市经济实力旗鼓相当，且各有主导产业，加上地域文化存在一定差异，导致江苏 13 个地级市各有千秋，号称“十三太保”，而江苏也获得了“散装江苏”的戏称。这在 2020 年湖北疫情期间体现得尤为明显，当时全国各省支援湖北抗疫，一般是以省为单位派出医疗队伍，而江苏 13 个地级市都派出了自己的医疗队。这种局面，固然是区域均衡发展的写照，但无疑不利于南京省会主导功能的发挥。

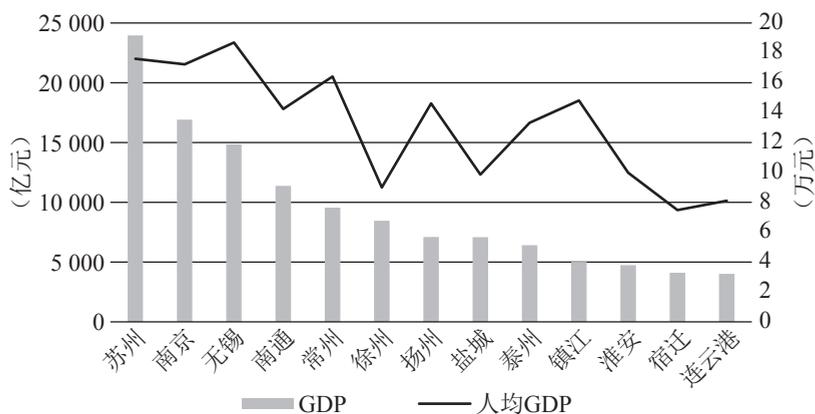
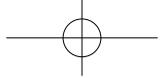


图 1-9 2022 年江苏 13 个地市经济数据

资料来源：各地统计公报。



除了苏州及兄弟地级市，在江苏之侧，还有国际经济中心上海的存在。上海借助强大的经济产业实力，吸引了江苏最发达的苏锡常地区，且将苏州、无锡、常州、南通等地级市一并纳入上海大都市圈的范围。而在苏北地区，以徐州为中心的淮海经济区横空出世，这一横跨江苏、安徽、河南、山东四省的经济区，也在一定程度上影响了南京对全省的辐射力。上海以及淮海经济区的存在，导致南京所能影响的省内地级市极其有限。

然而，不能就此忽视南京这些年取得的巨大进步。事实上，自 20 世纪 90 年代以来，南京经济不仅被苏州盖过，甚至也不及同省的无锡。直到 2013 年，南京才首次反超无锡，重回江苏第二大市之位，在不断扩大对无锡领先优势的同时，也在陆续缩小与苏州之间的差距。2005 年前后，南京 GDP 不到苏州的六成，最低时仅有苏州的一半多一点，如今南京经济总量已经超过苏州的七成，未来两地差距有望继续收缩。从人均 GDP 来看，南京的进步更为明显，2022 年南京人均 GDP 高达 17.81 万元，在除资源型城市外的主要城市中位居全国第六，与苏州、无锡相当，超过了广州、深圳、杭州等地，相当于成都的 1.8 倍。而在 2010 年，南京人均 GDP 仅为 6.6 万元，在全国位居中游，而同省的无锡、苏州双双超过 9 万元。

南京是靠什么实现逆袭的？

其一，“强省会”战略。2018 年，南京、济南、沈阳被中央巡视组点名“省会城市、中心城市功能作用发挥不够”，自此，“提升省会城市功能和中心城市首位度”就成了南京乃至江苏的重要发展方向。的确，南京是省会经济首位度占比最低的城市之一，2022 年南京 GDP 占全省比重仅为 13.8%，在内地 27 个省会/首府中，仅高于济南。要进一步提升省会功能，提高经济首位度无疑就成了必然。

其二，科教优势的支撑。在创新驱动时代，科教实力可谓至关重要。南京是全国高等教育第三城，教育综合实力仅次于北京和上海。根据 2022 年发布的第二轮“双一流”大学名单（见图 1-10），南京 13 所高校跻身其中，总量仅次于北京（34 所）、上海（15 所）。而根据泰晤士、USNEWS、QS、上海软科世界大学排名四大国际权威榜单，南京的大学全部跻身 200 强，东南大学也位居前列。同时，南京的科研实力在全国首屈一指，截至 2022 年末，在宁（南京）“两院”院士有 97 名，其中中国科学院院士 52 人，中国工程院院士 45 人；同时南京拥有省级以上重点实验室 91 家，其中国家级 31 家。

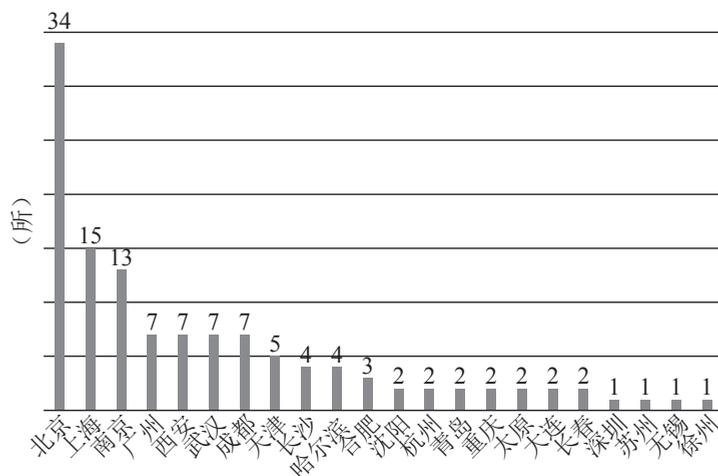
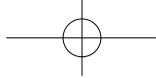


图 1-10 主要城市“双一流”高校分布数量

资料来源：教育部第二轮“双一流”建设高校及学科名单。

其三，高新产业的崛起。南京是传统工业城市，1978年，南京轻重工业之比为31：69。到了2002年，轻重工业之比上升到14：86。南京曾以石化、汽车、电子、钢铁为支柱产业，在百强企业榜上，南京的重化工业企业一直都是主力，南京钢铁、金陵石化、扬子石化等大型企业广为人知。重化工业使南京完成了从消费城市向工业城市的跨越，但随着城镇化、工业化的深化，重工业本身存在的产能过剩、能耗突出等问题备受关注，发展战略性新兴产业成为各地共识。从“十二五”时期开始，南京逐步形成了以软件和信息服务业、生命健康、新能源汽车、集成电路、智能电网等为特色的新兴支柱产业体系。在工信部发布的先进制造业集群优胜者名单里，南京的软件和信息服务业、新型电力（智能电网）装备两大集群入选。

在这些产业中，南京集成电路最具代表性。我国传统的芯片重镇在上海和深圳，南京本来处于“一穷二白”的状态，但借助台积电等龙头企业，以及南京大学、东南大学在电子、物理等领域的科研实力，迅速成为全国半导体产业的重镇。目前，南京已建成涵盖芯片设计、晶圆制造、封装测试、终端制造等全产业链。“十四五”时期，南京集成电路有望成为新的千亿级产业。

其四，南京都市圈的助力。南京晋级的背后，横跨苏皖两省、全国首个跨省都市圈的贡献不容低估。南京都市圈，作为全国首个获批的都市圈规划，从国家层面再次确认了南京对于两省的辐射力，不仅对于南京城市能级的提升发挥了关键支撑作用，而且让“徽京”变得名副其实，助力南京完成从“弱省会”向“强都市圈”的蜕变。

■ 南京都市圈：重回“徽京”

南京在江苏省内是尴尬的一员，在安徽省却是高光的存在。

南京与安徽原本就是一家人，其渊源最早可以追溯到明朝。历史上，南京长期作为江南的首府而存在。无论是明朝的南直隶省，还是清朝初期的江南省，都横跨如今的江苏、安徽、上海等地。明朝最初在南京建都，朱元璋将南京周边的应天府、苏州府、凤阳府、扬州府等 14 个府级地区，确立为直属地区，称为南直隶，这是当时经济最为发达、文化最为昌盛之地。朱棣后来迁都北京，但南直隶省一直得以保留，北京与南京作为两京而存在，明朝形成了“两京十三省”的行政结构。清朝建立初期，沿袭了南直隶省的架构，但将之更名为江南省。直到康熙年间，江南省才一分为二，东部为江苏，取江宁（南京）、苏州二府首字之名，西部为安徽，取安庆、徽州二府首字之名。

虽然江苏、安徽两省从此开始分立，但在分治之初，安徽布政使司的治所一直在江宁，直到乾隆年间才迁回安庆。即使真正分治之后，安徽举子仍要到南京的江南贡院与江苏举子共同参加科举，这一局面一直维持到 1905 年废除科举考试时。至于统辖两江事务的两江总督常住地一直都在南京。两江，即江南与江西，涵盖如今的江苏、安徽、上海、江西四省市。可以说巅峰时期，南京的影响力覆盖整个安徽省，这正是“徽京”之名的来历。

事实上，抛开历史因素，无论是从语言文化还是地理上来看，南京与安徽多个地级市之间的关系更为密切。从方言看，安徽马鞍山、芜湖、滁州等地与南京一样，都属于江淮官话区，而江苏的苏州、无锡、常州等地属于吴语区。从地理上看，安徽皖南地区与南京更为密切。南京虽然是江苏省会，但在地理上被安徽三面包围，安徽的马鞍山、滁州等地到南京市中心仅有 60 多公里，开车也就 1 小时，而从马鞍山到南京高铁通达时间最快不到 20 分钟。相比而言，从马鞍山到所属省份安徽省会合肥的距离则超过 150 公里。而截至 2023 年初，马鞍山与省会合肥之间仅有两班高铁连通，而滁州与合肥之间仍无直达高铁贯通，而两地与南京之间的城际、高铁早已开通多年。

种种因素影响下，在网络上闹出“南京是省外”“安徽省南京市”之类的说法，就不足为奇了。南京虽无“徽京”之名，但的确有“徽京”之实，这正是对其影响力无声的加冕。

虽然民间调侃不断，但南京真正重拾“徽京”之名，是在南京都市圈横空出世之后。



2021年初，江苏、安徽联合印发《南京都市圈发展规划》，提出两省共建“畅达都市圈”，到2025年南京与“圈”中各城市实现1小时通达。这意味着，南京作为“徽京”的身份，获得了来自官方层面的侧面认可，南京以都市圈的名义重回“徽京”。

根据规划，南京都市圈囊括江苏省的南京、镇江、淮安、扬州4地，安徽的马鞍山、滁州、芜湖、宣城4市，以及江苏的常州市溧阳市、金坛区。目前，南京都市圈总面积6.6万平方公里，常住人口超过3500万人，2022年GDP逼近5万亿元。如图1-11所示，南京经济实力遥遥领先，在都市圈里具有相当大的号召力和影响力，来自安徽省的成员虽然整体实力不及江苏省的成员，但在安徽省的排名居前，芜湖、滁州、马鞍山分别是安徽省经济排名第二、第三和第六的地级市。

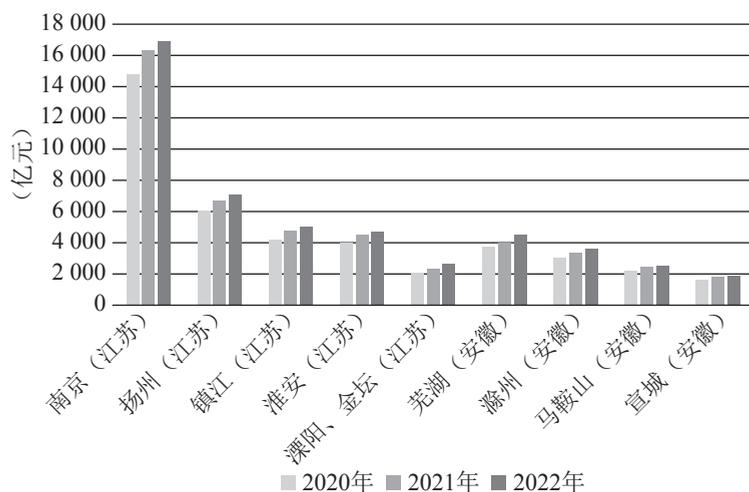


图 1-11 南京都市圈各成员经济总量

资料来源：各地统计公报。

这是全国第一个获批的跨省都市圈，也是最与众不同的都市圈。事实上，早在规划出台前，南京都市圈就已自然形成且低调发展了30多年，与周边地级市的关系早已跨越了省域限制和行政藩篱，获得各地级市的直接认可。先有市场，后有顶层规划；先是自行发展，后有两省共建；先有各城市的主动融合，后有来自顶层设计的认可。这是市场的力量，也符合城市发展的规律。

事实上，除了马鞍山、滁州等安徽4个地级市之外，连皖北地区都表现出对南京都市圈的兴趣。2019年，安徽北部城市蚌埠曾向南京伸出橄榄枝，就加入南京都市圈事宜进行对接，南京对此表示欢迎和支持。一个积极投怀，一个

热情邀揽，堪称都市圈时代的一大盛事。要知道，蚌埠地处皖北，与南京中间隔着滁州，两地并不接壤，且与南京的直线距离远超合肥，即便如此，蚌埠不远三百里，主动投身到南京都市圈的怀抱，这无疑说明了南京对安徽的辐射力之强。

作为都市圈，典型的特征当属交通一体化，1小时交通圈为基本标志。这方面，作为“米字型交通枢纽”和国际综合性交通枢纽城市，南京交通优势极其突出，30分钟高铁圈可辐射镇江、滁州、马鞍山、芜湖等市，1小时高铁圈可以辐射都市圈所有地级市。南京通过沪宁城际、京沪高铁、南沿江高铁、北沿江高铁、宁淮铁路、宁宣铁路、扬镇宁马铁路等与都市圈成员连成一体。不仅如此，作为全国轨道交通最发达的城市之一，南京通过宁句城际、宁天城际、宁马城际、宁仪扬城际、宁滁城际等城际铁路、市域铁路，与周边地区无缝对接。安徽的马鞍山、滁州、芜湖、宣城等地去往南京的便利程度甚至比合肥更进一步，这自然能增强南京作为都市圈龙头城市的凝聚力和影响力。

除交通及公共服务之外，南京与都市圈成员之间的产业存在一定的互补空间。南京第三产业相对发达，工业多为技术密集型产业，智能电网、集成电路、生物医药、新能源等新兴产业蒸蒸日上；镇江、芜湖、马鞍山等地则有相当不错的制造业基础，滁州、宣城等地的劳动力密集型产业较为突出。南京都市圈里不同城市之间产业具有一定的互补性，存在相当大的产业协作空间，但部分产业存在同质化竞争现象，如包括南京、芜湖在内的多个城市都布局了汽车产业，而南京与镇江、扬州市在传统支柱产业如纺织、石油化工、机械和仪表装备制造等方面高度同构化，如何促进产业协同发展、优势互补，共同打造现代产业基地，无疑是南京都市圈未来面临的重任。

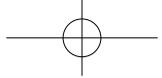
需要指出的是，任何一个跨省都市圈，不论经济吸引力有多强，都会面临行政壁垒与经济壁垒的制约。全部属于同省的都市圈协同发展尚且不易，遑论横跨两个省份、多个地级市之间的一体化。

这方面，除了省际的协调，以及进一步探索都市圈内不同城市之间经济、财政等共享分享模式之外，最重要的是做大南京这一龙头。只要南京一直保持强势，都市圈的向心力就不成问题，都市圈的融合也就有望跨越行政藩篱。

■ 南京、合肥与上海

如果南京坐实“徽京”之名，安徽省会合肥怎么办？

事实上，合肥不仅面临南京跨省扩圈的拉扯，甚至连杭州也将安徽的黄山、



宣城纳入自己的“势力范围”，就连皖北的淮北、宿州也投入以徐州为中心的淮海经济区的怀抱，合肥很难再将省内兄弟地级市作为自己的“禁脔”。

不用担心，如果放在20多年前，面对南京、杭州跨省扩圈，合肥可能无能为力。近年来，借助“全国最牛风投城市”的威名，合肥顺利跃进“万亿俱乐部”，能够独扛大旗，经济强，产业强，不怕人口不回流，不怕其他地市不争相拥抱，更不怕其他都市圈的直接竞争。

在某种程度上，南京面临与合肥一样的尴尬。虽然南京都市圈横跨苏皖两省，看似影响无远弗届，但在省内，苏州、无锡、常州、南通向上海靠拢，争相成为上海大都市圈的一员，北部的徐州、连云港、宿迁等在淮海经济区抱团发展，南京所能影响的只有周边几个地级市（见表1-9）。这也形成了一个颇有意思的局面，在长三角，上海、杭州、南京、合肥几大都市圈，可谓你中有我，我中有你，几乎每个城市都不甘心固守于本省范围，纷纷抱团破圈。

表 1-9 长三角主要都市圈

名称	城市数	范围
上海大都市圈	1+8	上海、无锡、常州、苏州、南通、宁波、湖州、嘉兴、舟山
杭州都市圈	6	浙江杭州、湖州、嘉兴、绍兴、衢州，安徽黄山
南京都市圈	8+2	江苏南京、镇江、扬州、淮安及常州溧阳、金坛，安徽马鞍山、滁州、芜湖、宣城
合肥都市圈	7+1	合肥、淮南、六安、滁州、芜湖、马鞍山、蚌埠、桐城（县级市）
苏锡常都市圈	3	苏州、无锡、常州
宁波都市圈	3	宁波、舟山、台州
徐州都市圈	5	江苏徐州、连云港、宿迁，安徽宿州、淮北

资料来源：《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》《上海大都市圈空间协同规划》等。

长三角之所以出现这样的局面，是因为本身城镇化率相对较高，城市乃至省际之间的联系较为紧密，都市圈能够跨越行政藩篱融为一体。浙江的地级市，既向上海靠拢，也可向本省的杭州汇聚；安徽的地级市，既可与“老大哥”合肥保持一致，也可与南京“合纵连横”；江苏的地级市，即便远离南京，也不担心被孤立，因为有上海这一超级中心存在，每个普通地级市都能在中心城市的羽翼下“左右逢源”，获得辐射发展的可能。

良性竞争，有利于区域均衡发展。省会不能一家独大，地级市就能获得更多机会；都市圈之间互相交叉，必然会形成竞争的正向激励。



宁波：四大跨海通道齐出，长三角正在变成一个省

南有大湾区，东有杭州湾。

在粤港澳大湾区 100 公里黄金内湾，以港珠澳大桥、虎门大桥、南沙大桥、深中通道为代表的 10 多条跨江跨海通道，正在将珠江两岸融为一体，珠三角正在变成一个市。与此同时，在沪浙之滨的杭州湾，聚集了以上海、杭州、宁波、嘉兴、绍兴、舟山为代表的中心城市，这些城市正在通过跨海通道连成一体，长三角正在变成一个省。

根据规划，到 2035 年，在上海与宁波之间的杭州湾，将会形成 4 条跨海大通道，包括 2008 年建成通车的杭州湾跨海大桥，2022 年底开工建设的通苏嘉甬高铁，以及纳入国家规划的沪甬、沪舟甬两大跨海通道。

届时，杭州湾地区环线将形成“O”形闭环，与上海隔海对望的宁波无疑将成为最大赢家。

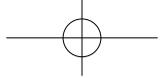
■ 为何要建这么多跨海通道？

上海与宁波之间，为何要建这么多跨海通道？

无论是通苏嘉甬高铁，还是沪甬、沪舟甬两大跨海通道，投资都在千亿元级别，与港珠澳大桥相差无几。既然几地之间已有杭州湾跨海大桥作为连通通道，为何还要投资数千亿元打造新通道？

上海到宁波直线距离只有 100 多公里，由于杭州湾阻隔，隔海相望，从上海到宁波只能绕道杭州，时间需要 4~5 个小时。2008 年杭州湾跨海大桥的建成通车，将沪甬两地陆路距离缩短 120 公里，通行时间缩短到 2 小时左右，给宁波融入上海大都市圈带来了前所未有的机遇，但仍未彻底改变长三角地区南北交通不畅的局面。

作为世界上经济密度和人口密度最高的区域之一，上海与杭州、宁波等地的人流、物流来往频繁，杭州湾跨海大桥交通容量日益饱和，一遇节假日堵车便成了常态。关键的是，杭州湾大桥只是公路桥，无法承担铁路功能，在高铁、城轨主导的都市圈交通一体化时代，局限性越发凸显。而在长三角，还缺乏一条从南到北的高铁干线连通上海、苏州、杭州、宁波等中心城市，从苏州、无锡、常州到杭州、宁波的



高铁仍需绕行上海，而从上海到苏州的高铁也需绕行杭州，徒增交通和时间成本。

这种背景下，通苏嘉甬铁路应运而生。这条连通南通、苏州、嘉兴、宁波，设计时速 350 公里的高铁，将补齐长三角城际交通南北纵向供给的短板，实现长三角南北两翼客运快速化，宁波与上海、杭州、苏州都将形成“1 小时交通圈”，大幅拉近长三角核心区主要城市间的时空距离。

与通苏嘉甬铁路相比，沪甬、沪舟甬跨海通道，一条直接连通上海与宁波，一条连通上海港、宁波一舟山港两大世界级港口。沪甬跨海大通道，为公、铁两用通道，意在绕开杭州湾大桥，通过公路、铁路直接连通上海与宁波。届时上海到宁波的通达时间可从原来的 2 个多小时缩减到 1 小时左右，宁波得以跻身上海大都市圈的“1 小时经济圈”。沪舟甬跨海大通道，从上海临港经大洋山、舟山直达宁波北仑，不仅连接了两大万亿级城市，而且贯穿了中国最大的两个港口。与作为直连通道的沪甬跨海通道相比，沪舟甬跨海通道更深层的意义，还在于促进上海自由贸易试验区临港新片区及大小洋山港一体化的开发，助推沪舟甬港口一体化发展。

未来，4 条跨海通道的存在，将彻底改变宁波偏居一隅的地缘格局，从铁路末梢变成新的交通枢纽。作为上海都市圈“8+1”成员之一的宁波，将与上海形成全体系的“1 小时交通圈”，带来前所未有的同城效应。无论是承接上海产业、技术、人才等要素的辐射，还是强化两地优势产业、世界级港口强强联合，都有着举足轻重的意义。

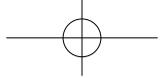
■ 宁波—舟山港与上海港

作为四大通道之一的沪舟甬跨海通道的横空出世，再次刷新了人们对于宁波—舟山港的认识。

在杭州湾的寸土之地，云集了两大世界级港口。其中，上海港是世界第一大集装箱港口，宁波—舟山港是世界第一大货运港口。2022 年，上海港、宁波—舟山港的集装箱吞吐量分别为 4730 万标准箱、3335 万标准箱，货物吞吐量分别为 7.3 亿吨、12.6 亿吨。可见，上海港在集装箱运输上略胜一筹，而宁波—舟山港在铁矿石中转、原油转运、液体化工储运、煤炭、粮食储运方面占有较大领先优势。

为何一个小小的杭州湾海域，能容纳两大世界级港口？

沪浙之旁的东海之滨，拥有天然深水航道，自然条件得天独厚，核心港区主航道水深在 22.5 米以上，30 万吨级巨轮可自由进出港，40 万吨级以上超级巨轮可候潮进出，是中国超大型巨轮进出最多的港口，也是世界上少有的深水良港。而舟山群岛大大小小 1300 多个岛屿，构成了天然的避风屏障。作为核心港区的宁波北仑港每年约有 98% 的日子只有海浪 1~2 级，本身就具备建设大型港口的基础。



值得一提的是，作为全球第一大港的上海港，其主要港区所在的大小洋山港，本身并不属于上海，而是从浙江租借而来。20世纪90年代，上海定下了打造国际航运中心的规划，但由于长江口航道不深、岸线不足、疏浚成本过高，因此将视角转向了杭州湾口自然条件一流的大小洋山岛。洋山岛归属曾几度变迁，一开始属于江苏，后来划给上海，最后被浙江拿下。2002年，上海向浙江租借洋山岛用于港口建设，租期50年，其管辖权归上海，行政隶属于浙江。

有人问，50年后怎么办？还是那句话，要相信后人的智慧，反正上海国际航运中心的地位不会轻易改弦更张。

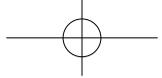
同是世界级大港，同处一片海域，面对同样的经济腹地，宁波一舟山港与上海港之间必然存在着直接竞争。

上海港的优势在于上海。作为国际经济、金融、航运、贸易中心和科技创新枢纽，上海不仅是长三角地区独一无二的龙头城市，还是整个长江经济带最大的出海口。借助长江这一黄金航道，上海港的辐射范围从整个长三角地区一直延伸到长江中上游地区，单是港口的经济腹地就横跨浙江、江苏、安徽、江西、湖北、湖南、四川等省。更不用说，上海还是全国最大的工业城市，邻近的江苏则是全国工业第二大省，蓬勃发展的制造业带动了上海港集装箱贸易的日益繁荣。

宁波一舟山港的优势在于天然良港。相比上海需要到几十公里之外的大小洋山岛借地建港，宁波在海岸线上就矗立着众多深水良港，作为主港的北仑港优势极为突出，航道水深在30~100米，可以满足20万~30万吨巨轮的进港需求，而且其可以开发的深水岸线达120公里。相比较而言，上海港所在的大小洋山港远离上海本土，需要货车经由东海大桥接驳。与此同时，由于水深限制，上海港只能接纳第五代、第六代集装箱货船，而宁波一舟山港能接纳六代以上的集装箱货船，以及30万吨以上散货船舶的接卸。

不过，由于行政地位、城市能级及经济实力与上海存在较大差距，宁波一舟山港的辐射范围远远弱于上海港。但港口本身具有的天然优势，又让宁波一舟山港成为独一无二的存在。所以，面对上海港的直接竞争，宁波一舟山港多条腿走路，集散并举，既运输集装箱，也不乏矿石、煤炭、原油等大宗商品，力争打造成为全国一流的综合性港口。

既然业务存在交叉，经济腹地重叠，竞争就在所难免。但在长三角一体化的大原则上，合作才是永远的主旋律，沪甬甬跨海大通道的推出正是其中的一环。考虑到经济腹地、港口条件等因素，上海港更适合发展高附加值的集装箱货运和专业物流服务，宁波一舟山港则可以兼顾大宗散货项目的运输，打造专业性枢纽大港。



■ 少为人知的单项冠军第一城

如果说宁波—舟山港是第一大“王牌”，那么制造业“单项冠军”则是宁波的另一张“王牌”。

衡量一个城市的制造业实力，一个是看主导产业及其产值，衡量的是其在区域及全国的产业影响力，以“大”为标准；另一个是“单项冠军”，指的是在制造业某些特定细分市场，生产技术或工艺国际领先，单项产品市场占有率位居全球前列的企业，以“强”为标准。

单项冠军的概念，与德国著名管理学家赫尔曼·西蒙提出的“隐形冠军”相似，这些企业犹如“扫地僧”一般，平时或许默默无闻，但在各自领域都是难以逾越的高峰，在行业中拥有相当大的话语权，在国际博弈中的重要性极其突出。不同的是，“隐形冠军”之所以不为人所知，是因为其提供的多是中间产品，不直接面对消费市场，而“单项冠军”不止于此。根据遴选标准，这些单项冠军企业往往是从事相关领域 10 年及以上，属于新产品的应达到 3 年及以上；市场份额全球领先，企业产品的市场占有率位居全球前三，创新能力强，生产技术、工艺国际领先，重视研发投入，拥有核心自主知识产权等。换言之，单项冠军里既有类似隐形冠军一样专注于中间品的企业，也有不少为人所熟知的大型企业。

2016—2022 年，工信部先后发布七批制造业单项冠军企业名单，前六批共有 848 家单项冠军企业入围，再加上 2022 年底公布的第七批，共有上千家企业入围。这些企业既是研发实力最强的产业梯队，也是中国制造业 500 强乃至世界 500 强的备选企业。根据工信部发布的数据，这些产业平均研发强度为 5.91%，研发人员占比 21.1%，有效专利达 645 项，均超过全国制造业企业的平均水平；其中已有 39 家单项冠军企业成为中国制造业 500 强企业，5 家成为世界 500 强企业。

宁波正是单项冠军企业第一城。宁波共有 83 家单项冠军企业，超过深圳（67 家）、北京（56 家）、上海（38 家）、杭州（34 家），位居全国第一（如图 1-12 所示）。这些企业中，有世界光学镜头中的“王者”，有高端镀层切割丝领域的佼佼者，有打破芯片制造领域国际垄断的超高纯金属材料 and 溅射靶材的破局者，有专注于动力电池用人造石墨负极材料的企业，也有着眼于汽车内饰、航天航空等特种产品的智能特种工业缝纫机企业……这些企业或许多数默默无闻，但在关乎科技自立自强和破解“卡脖子”之困的关键领域，总少不了它们的存在。

这还只是已经上榜的企业，无数后备军正在路上。宁波市经信局对 384 家制造业单项冠军及培育企业的分析数据显示，这些企业中，主导产品市场占有率全球第一的企业有 110 家，占比为 28.65%；市场占有率全国第一的有 262 家，占比

为 68.23%，大多数企业早已是细分领域当之无愧的冠军。显然，随着单项冠军企业不断扩容，宁波未来仍有底气维持全国第一的地位。

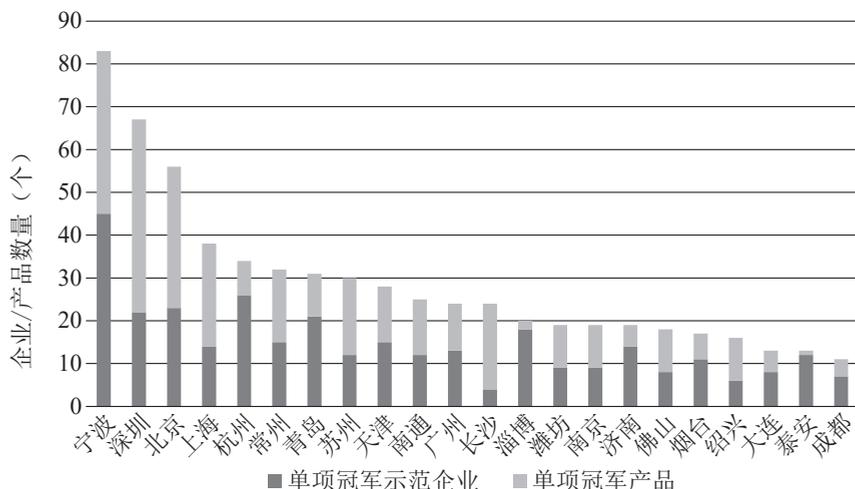


图 1-12 主要城市单项冠军企业 / 产品数量

资料来源：工信部 2016—2022 年七批次单项冠军名单。

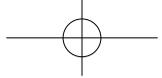
作为世界第一制造大国，我国产业实力强劲的工业城市不计其数，为何拿下第一的是宁波？

事实上，宁波本身就是万亿级经济强市，也是排名前十的工业大市，工业占经济比重超过 40%，超过上海、深圳、重庆和广州等地。目前，宁波已形成绿色石化、汽车、高端装备、关键基础件（元器件）、新材料、电子信息、时尚纺织服装、智能家电八大千亿级产业集群，拥有“中国文具之都”“中国模具之都”等 9 个全国唯一的产业基地称号。

与上海、深圳、苏州等工业大市相比，宁波的制造业有着极其突出的地方特色。

一是宁波制造业企业最擅长精耕细作，在细分领域做到了登峰造极的地步。“中国注塑机之都”“中国模具之都”“中国紧固件之都”“中国工程塑料之都”“中国气动元件之乡”等称号就说明了这一点。同时，在宁波，几乎每一个区县都有自己的龙头产业：慈溪家电、余姚塑料、宁海模具、象山针织、奉化气动元件、海曙纺织服装……

这一格局的形成，得益于宁波地处长三角这一中国最早的制造业生产基地，拥有门类齐全的工业体系，为全面发展上中下游产业链奠定了基础。各大城市在行政与市场力量双向主导的格局下，发展出适合自身的比较优势产业，宁波则将重点放在了细分行业上。



以风头正劲的新能源汽车产业为例，上海拿下了特斯拉这一龙头企业，在引进之初给予其土地、税费等方面的政策红利，但这并非简单的送“钱”赚吆喝，而是预设了诸多前提条件，其中关键的一条是零部件本土化率要接近 100%。从 2019 年到 2022 年，特斯拉供应链的本土化率从 30% 提高到 95%，其供应链厂商遍布全国，来自宁波的厂商就多达 16 家，其中不乏单项冠军企业。

二是宁波超过八成的规模以上制造业企业都是民营企业，民营企业的市场意识、创新活力更为突出。数据显示，目前宁波共有 12 万家民营制造企业，民营企业贡献了全市 62% 的税收、63% 的经济总量、69% 的出口、85% 的就业岗位、95% 以上的上市公司与高新技术企业。

与上海、北京、杭州等拥有科教优势的城市相比，宁波的科研实力和研发投入都不算突出。但正是有了数以十万计的民营制造业的存在，让在教育和科研存在明显短板的宁波，得以成为首屈一指的创新重镇。

过去几年，宁波堪称风头最盛的强二线城市之一，不仅在制造业单项冠军、专精特新“小巨人”等创新指标上稳居前列，经济总量也在不断逼近老牌直辖市天津，且逐步拉近与省会杭州之间的距离。有了强劲的制造业基础，宁波雄心日显，不断调整发展目标，不仅将“十四五”时期的 GDP 目标从 1.7 万亿元提高到 2 万亿元，而且喊出了“进入全国前十名”的口号。充满活力的民营经济、制造业强市的基本盘，再加上杭州湾闭环重塑的区位优势，宁波剑指第十城，未必没有可能。



合肥：一路逆袭，从“大县城”到“最牛风投城市”

“一个伪装成城市的投行”“全国最敢‘赌’的城市”“最牛风投城市”……这是近年来合肥斩获的新名号。

就在一二十年前，合肥只是一个名不见经传的普通省会，经济实力不强，且无明星企业，在全国没有多大的存在感。短短十多年，合肥为何突然成了全国关注的对象？合肥模式，是否能为其他城市所借鉴？

■ 10 年进步最大的城市之一

过去 10 年，合肥是全国发展最快的城市之一。

2012 年，合肥 GDP 仅为 4168 亿元，在全国城市排名中位于 30 名左右。到

了2022年，合肥GDP已经跃升到1.2万亿元，一度跻身前二十城市之列。10年来，合肥GDP增速高达188.2%，在万亿级城市里增幅位列第一，在主要城市里仅次于贵阳（见图1-13）。与之对比，同期，深圳经济总量增长了140%，同处中部的武汉、郑州、长沙分别增长了143.4%、133.1%、125.3%。

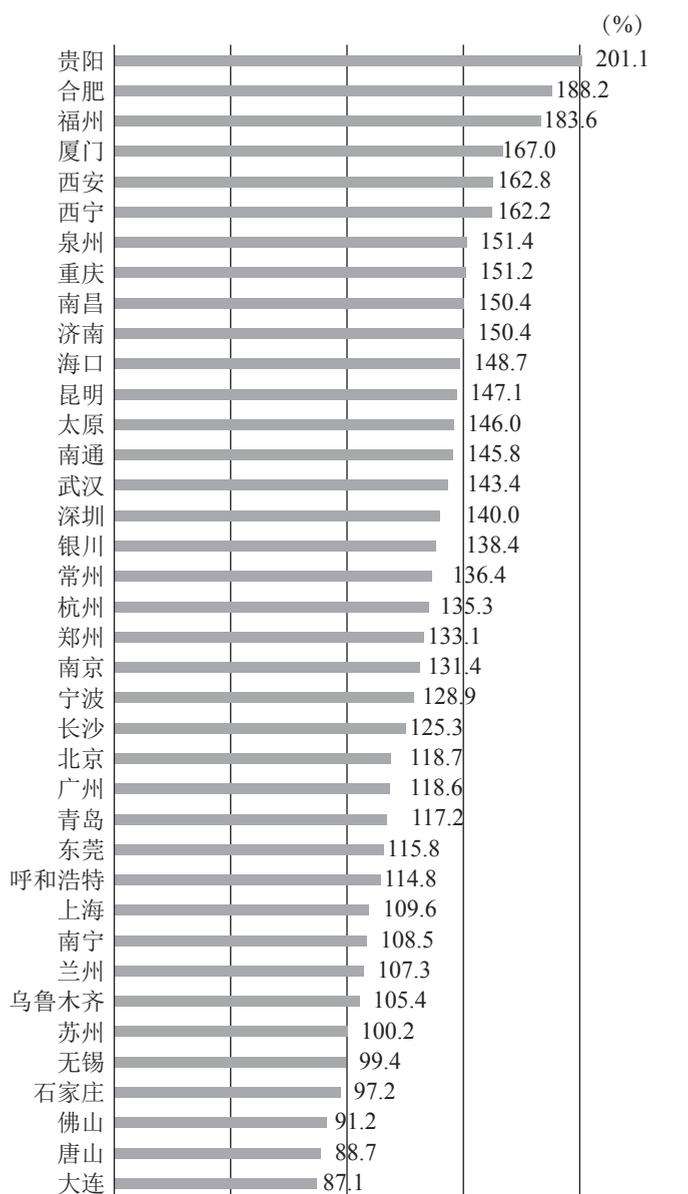
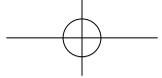


图 1-13 2012—2022 年各大城市 GDP 增速排行

资料来源：根据各地统计年鉴梳理。



如果将时间放到更长的 20 年周期来看，合肥的成长更为惊人。2000 年，合肥 GDP 仅为 487 亿元，在全国排在 60 名开外，“大县城”一度成了合肥的代名词。20 多年过去了，合肥经济总量增长了 23.6 倍，而同期全国增长 11.1 倍。

除了经济总量之外，合肥工业崛起速度之快，同样出人意料：从 2000 年到 2022 年，合肥工业增加值增长了 15 倍，位居主要城市之首。20 多年前，合肥主要工业品集中于电视机、空调、卷烟、啤酒、钢材等传统工业品；到了 21 世纪 20 年代，新能源汽车、集成电路、笔记本电脑、工业机器人、液晶显示屏、太阳能电池等成了主要工业品，合肥工业完成了换代升级。

合肥发展为何这么猛？

这背后不无城市扩张带来的助力。2011 年，合肥与芜湖、马鞍山“三分巢湖”，新设立的县级巢湖市由合肥市代管，而原地级巢湖市管辖的庐江县划归合肥市管辖（见表 1-10）。借助这次合并式扩张，合肥面积增至 1.14 万平方公里，城市规模得到空前扩张。不过，即使扣除城市合并因素，合肥经济总量增速仍然位居全国之首。可见，合肥的飞速发展并非单纯的城市扩张所致。

表 1-10 5 次省会扩容

城市	时 间	扩 容 对 象	面积(平方公里)	行政区划
合肥	2011 年	原地级巢湖市一分为三，分别并入合肥、芜湖、马鞍山	11 445	4 区 4 县， 1 个县级市
成都	2016 年	原资阳市代管的县级简阳市，改由成都市代管	14 378	12 区 3 县， 5 个县级市
西安	2017 年	代管国家级新区西咸新区	10 097	11 区 2 县
济南	2019 年	撤销莱芜市，划归济南市管辖，设立莱芜区	10 247	10 区 2 县
长春	2020 年	原四平市代管的县级公主岭市，改由长春市代管	24 734	7 区 1 县， 3 个县级市

资料来源：各地政府官网。

事实上，合肥的资源禀赋和发展基础并不突出。虽然有 2000 多年的历史，但在重工业时代，合肥一无自然资源，二无工业基础，发展相对滞后。1957 年合肥工业产值破亿元，但直到 1973 年才突破 10 亿元，1991 年突破百亿元。从 1 亿元到 10 亿元，合肥用了 16 年的时间；从 10 亿元到百亿元，合肥用了 18 年的时间。在 1991 年，作为龙头城市的上海，工业总产值已接近 2000 亿元，相当于合肥的 20 倍。即使与同处中部的武汉相比，合肥也差距巨大，1991 年武汉工业总产值近 400 亿元，是合肥的 3 倍多。



同时，合肥也缺乏显著的区位优势。由于地处中部内陆，合肥错过了改革开放后第一波沿海城市对外开放的浪潮，在外贸驱动时代显得相当不显眼。在“普铁”时代，合肥在全国铁路网络中也处于边缘地位，当时安徽的铁路枢纽为皖北的蚌埠，省会的尴尬可见一斑。

在当时，合肥唯一能拿得出手的或许是中国科学技术大学。1966年，北京13所高校外迁，中国科学技术大学曾赴湖北、江西、安徽、河南四省选择新校址，但最终花落安徽，原因是当地承诺提供场地与经费，“愿意提供搬迁学校的一切便利”。为此，合肥及安徽省节衣缩食，给钱、给地、给政策，倾尽资源支持中国科学技术大学的发展。风雨同舟，投桃报李，合肥在关键时刻支援了中国科学技术大学的发展，而中国科学技术大学在今天助力了合肥的科技建设和产业发展。2017年，合肥能继上海之后，拿下了第二个综合性国家科学中心，从而在科研上成为与上海、北京、大湾区同样的存在，背后不无中国科学技术大学的贡献。

不过，这一切，并非合肥崛起的最大支撑。

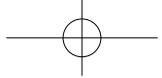
■ 最敢“赌”的城市？

合肥的成功晋级，流行的说法当属“赌”。

“全国最敢赌的城市”“最牛风投城市”“逢赌必赢”之类的说法不绝于耳。这背后，“押注”京东方、“请进”联想、“接盘”蔚来、引进长鑫存储，从而带动了一系列千亿级产业的风生水起，让合肥从一个工业“一穷二白”的弱省会，到拥有以平板显示、集成电路、新能源汽车、电脑制造、智能家电为主的高新产业体系。

事实上，任何城市的崛起，都无法仅凭一次两次的“豪赌”，背后必然有深刻的内在逻辑与政策导向。这方面，安徽省有关领导在相关会议上，对合肥“赌城”一说予以否认，并分析了“合肥为什么能”的关键：“安徽20年来的快速发展，是中国经济发展的内在逻辑使然。合肥顺势而为、乘势而上，才有了今天的发展成就。”

合肥晋级的第一大支撑在于区位优势的升级。20多年前的合肥，工业基础薄弱，基础设施落后，交通地位尴尬。虽然作为省会，但合肥的经济水平不及沿海普通地级市，在重工业时代和外贸驱动时代，合肥一直都处于边缘角色。据凯风《中国城市大趋势》一书分析，随着我国经济从外贸转向内需驱动，从沿海优先发展转向城市群的区域协调发展模式，安徽在国家战略中的分量不断抬升，中部崛起、



长江经济带、长三角一体化的先后落地，带动安徽向经济强省进军。

这其中，最具突破性的，当属安徽集体加入长三角城市群。在我国区域发展战略中，安徽原本与湖北、湖南等共同作为中部崛起的一员而存在，而最初的长三角城市群，只囊括江浙沪地区 15 个城市，以上海为中心，构成环沪城市群。不过，在都市圈、城市群成为新一轮城镇化的主战场之后，这一格局开始出现变化。2016 年，长三角城市群规划获批，安徽合肥、芜湖、马鞍山、铜陵、安庆等城市获得“入长资格”，长三角扩大到 26 城。2018 年以来，随着长三角一体化上升为国家战略，蚌埠、阜阳、淮北等安徽城市全部纳入长三角范围，长三角最终扩容到三省一市 41 个城市，与古时的江南省高度重合。自此，安徽 16 个地级市，正式与江浙沪“包邮区”开始了融合之路，合肥也得以成为长三角一体化中关键的一员。

千帆一道带风轻。背靠中部崛起、长三角一体化两大国家战略，合肥乃至安徽省得以躬逢其盛、左右逢源，既能享受到中部崛起的政策红利，也可从长三角一体化的大趋势中获益。

与此同时，“八纵八横”高铁网络的横空出世，一改合肥在国家交通网络中的尴尬地位，得以成功晋级国家交通枢纽。

在“普铁”时代，作为铁路要道的京广、京九、京沪、陇海，只是从安徽边缘掠过，省会合肥成了铁路的“死胡同”。而在高铁时代，八纵八横，纵横交错，从南到北，从东到西，铁路覆盖整个中国。八纵里的京沪、京台、京九，八横里的沿江、陆桥通道，从安徽纵横交错而过，合肥得以成为晋级“米”字形枢纽成员，城市能级和区位优势得到显著提升。

借助这一国家战略，安徽迅速补上交通短板。2019 年，商合杭高铁合肥以北段通车运营，安徽 16 个省辖市实现高铁通达，安徽也成为继福建之后全国第二个“市市通高铁”省份，超过了广东、江苏、浙江等经济强省。

■ 5 次产业大跨越

区位优势升级，又带动产业格局变迁。

合肥的赶超之路，最早可以追溯到 2005 年前后。当时合肥工业“一穷二白”，基础十分薄弱，当沿海城市借助电子信息、互联网等高新产业崛起之时，合肥仍然处于默默无闻的状态。2005 年，合肥提出“工业立市”的目标，自此开启了 5 次产业大跨越（见表 1-11）。

表 1-11 合肥制造业 5 次大飞跃

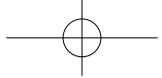
节 点	产 业	2025 年产业目标	代表企业
2000 年以来	智能家电	2000 亿级	惠而浦、海尔、格力等
2008 年	新型显示	2000 亿级	京东方
2011 年	智能终端	2000 亿级	联宝科技
2016 年	集成电路	1000 亿级	长鑫存储、晶合集成
2020 年	新能源汽车	3000 亿级	蔚来等

第一次跨越是家电产业。20 世纪八九十年代，合肥依靠荣事达、美菱、天鹅等多个本土品牌，一度成为家电产业的重镇，但在 20 世纪 90 年代末由于竞争力不足而逐渐衰落。2000 年之后，合肥借助沿海地区产业转移的机遇，先后引进惠而浦、海尔、格力、美的等龙头企业，一举打造成为全国最大的家电生产基地，2011 年家电产业产值破千亿元，这让合肥从此有了自己的第一个千亿级企业。合肥家电产业的崛起，打破了全国家电产业“南顺德，北青岛”的格局。

第二次跨越是显示面板产业。2008 年，合肥斥重资引入京东方，拉开了显示面板国产化的序幕。合肥市政府投入 60 亿元，并承诺兜底最高出资 90 亿元，引入京东方，投建国内首条 6 代线。要知道，当时合肥一年的财政收入仅有 300 多亿元，说是“豪赌”并不夸张。这是合肥第一次为世人所注意。10 多年来，京东方在合肥先后建设投产 6 代线、8.5 代线、10.5 代线，累计总投资超过 2000 亿元，每年产值超过 400 亿元。在京东方的引领下，合肥吸引了一批上下游企业入驻，借此跻身全国新型显示产业第一梯队。“豪赌”京东方，后来成了合肥“风投神话”的开山之作。

第三次跨越是 PC 制造业。2011 年，联想集团在合肥建立 PC 生产基地，仅用了 10 年时间，就打造成为全球最大的 PC 生产基地，也将合肥推向了电子信息产业高地的宝座。2010 年之前，整个安徽 PC 年产量不足 10 万台，几乎可以忽略不计。在当时，PC 也从未作为主要工业品被列入合肥及安徽官方的统计公报中。这一切，从 2011 年前后开始发生翻天覆地的变化：从百万台到千万台，只用了两年时间，从 1000 万台到 2000 万台，用了 4 年时间，而从 2000 万台到 3700 万台，只用了 3 年时间。

第四次跨越是集成电路产业。2016 年，由合肥市政府大力投资的长鑫存储正式成立，不久之后就推出国产第一代 10 纳米级 8GB DDR4 内存，打破了海外巨头长期垄断的局面。而合肥投资的另一家代表企业晶合集成，是安徽省首家 12 英寸晶圆代工企业，也是内地第三代晶圆代工厂。这些本土龙头企业的崛起，为



合肥在集成电路时代的竞争中抢得了先机。

第五次跨越是新能源汽车。以“抄底”蔚来为标志，合肥在全国新能源汽车争夺战中布下了关键的一棋。2019年前后，新能源汽车市场“井喷”前夕，作为三大造车新势力的蔚来，却陷入困境，资金链几近断裂，股票最低跌到1美元。蔚来危在旦夕之际，合肥出手了。2020年，合肥建投联手三级国资平台70亿元“接盘”，下注期待已久的新能源产业链，赢得蔚来中国总部落户合肥。2021年以来，随着“双碳”战略的推出，新能源汽车发展走上快车道，全国新能源汽车产量翻了数倍，一众新能源企业成了弄潮儿。

合肥布局的这些产业，都不乏关联性。家电产业的崛起，带动对显示面板的需求，这为京东方的落户奠定了基础；而PC产业对显示面板的需求，又进一步支撑了液晶显示产业的发展。而这些产业对芯片的需求，又为集成电路产业从小到大、从弱到强提供了可能。

短短10多年间，合肥工业总产值从1000多亿元跃升到万亿级。由此，合肥正式形成了“芯屏汽合、集终生智”的产业链。目前，家电、装备制造、平板显示及电子信息、汽车及零部件等六大支柱产业增加值占全市的2/3左右(如图1-14所示)。

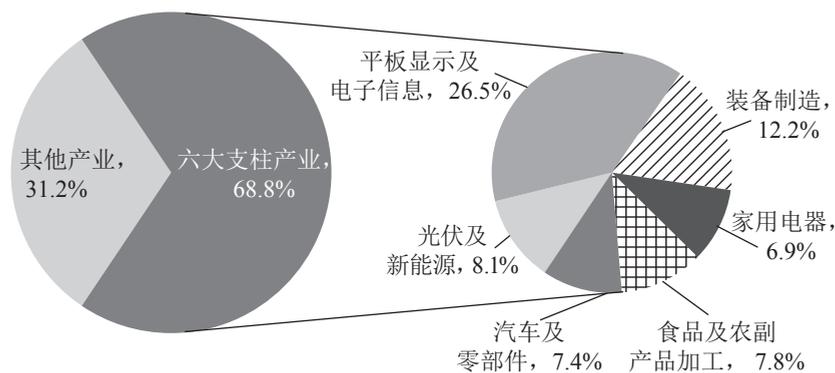


图 1-14 2022 年合肥六大支柱产业

资料来源：合肥市统计年鉴

正是这五次跨越，让合肥建立以电子信息、平板显示、集成电路、新能源汽车、家用电器为代表的现代产业体系。这与其说是“风投”的成功，不如说是矢志不渝坚持“工业立市、产业强市”的结果。

■ 政府引导基金的利与弊

虽然“最敢赌的城市”一说不无夸张之嫌，但合肥的确是政府引导基金的最

佳践行者之一。

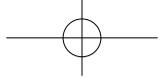
过去几十年，招商引资是地方政府着力于产业发展的重点，给地、给钱、给政策是主要抓手。近年来，随着产业格局变迁，地方政府主动通过产业投资基金“押注”各大赛道，成为“有为政府”的关键注脚，也成为“硅谷模式”之外的积极尝试。如果说以私募基金为主导的“硅谷模式”更多是利润为导向，高风险背后必然是高回报的需求，而许多高新产业，资金投入大、进入门槛高、回报周期长，面临巨大的不确定性，社会资金往往心存疑虑，这就凸显了政府的产业引导角色。

政府主导的产业基金的进入，不仅让初创企业缓解了资金之忧，还能利用财政资金释放的杠杆效应，吸引更多社会资本进入，从而创造资本涌动、产业繁荣、人才流入的新格局。从深圳到合肥，“有为政府”的崛起，一改过去以土地、财政补贴等为招商引资主要筹码的竞争模式，正在显著改变未来的城市竞争格局。正因为这一点，近年来，政府产业投资基金不断“井喷”，截至2022年，国内共设立2000多只政府产业引导基金，目标规模达12.62万亿元，已认缴规模为6.28万亿元。这些产业基金，多数投向了以新能源、人工智能、生物医药、集成电路为代表的战略性新兴产业。

然而，任何投资都有风险，何况回报周期相当长的风险投资。风险投资赚得盆满钵满的不在少数，但最终归零的也不少。而政府引导基金，本质上是利用财政资金或由地方国资成立投资平台，以股权合作等方式进行产业投资，这在市场风险之外又多了财政资金保值增值的压力。同时，最终效果如何，看的不只是地方执政者的眼光，更要与本地的资源禀赋、产业基础和市场需求相结合，不是每一个城市都能凭空建立起一个高新支柱产业。合肥的成功，不无基本面的支撑。京东方之所以能在合肥发展壮大，除了行业需求之外，也不乏当地家电产业、PC产业对显示面板的需求支撑。而蔚来之所以落地合肥，背后也是合肥本身就已有相当规模的汽车产业基础，而长三角又是全国最大的汽车零部件生产基地，产业集群效应相对突出。

事实上，即使战绩连胜的合肥，也不乏失败乃至最终投资归零的案例。

2009年，合肥在引入京东方之后，继而斥资20亿元引进日立等离子面板项目——安徽鑫昊，这是当时内地第二大等离子显示面板生产线。当时，等离子技术与液晶显示正处于赤手相搏的竞争阶段，最终液晶显示打败了等离子，成为市场的主流。2013年，松下停止等离子显示器的生产，并于2014年结束等离子业务，这标志着等离子显示的彻底退出，安徽鑫昊项目最终也没了消息，合肥这次押注也以失败告终。



2010年，合肥引进赛维光伏项目，这是当时全球规模最大的一次性开工建设的光伏项目。这个项目一度引发江西新余、南昌等地的不满，从新余“发家”的赛维彼时是全球最大的光伏龙头企业之一，2007年登陆纽交所时曾创下了新能源领域最大的IPO规模，成为江西第一个在美国上市的企业。然而，2012年以来，受欧美“双反调查”（反倾销和反补贴）影响，整个光伏行业备受冲击，原本就资金链紧张的赛维从此一蹶不振，2016年不得不申请破产，而合肥赛维光伏项目最终也只能低价拍卖转让。

这样的案例还有不少，其中以集成电路产业为最，如投资千亿元的武汉弘芯半导体制造项目、规划总投资近600亿元的济南泉芯项目，最终都遭遇了烂尾、停摆的尴尬。对于这一现象，国家发改委曾表示，国内投资集成电路产业的热情不断高涨，一些没经验、没技术、没人才的“三无”企业投身集成电路行业，个别地方对集成电路发展的规律认识不够，盲目上项目，低水平重复建设风险显现，甚至有个别项目建设停滞、厂房空置，造成资源浪费。对此，将按照“主体集中、区域集聚”的发展原则，加强对集成电路重大项目建设的服务和指导，有序引导和规范集成电路产业的发展秩序，做好规划布局。

因此，任何投资都要谨慎。任何一个城市的飞跃式发展，都不是靠一两次的“豪赌”就能完成的。只有具备相应的产业与人才基础、一定的区位（或资源）优势、专业的投资能力和眼光，政府引导基金才能发挥事半功倍的乘数效应，助力城市晋级。

