

扬州的城际轨交已经或即将开工；扬州新增的公路、铁路过江通道正紧锣密鼓地建设；扬州的十五里墩收费站于今年撤销为宁扬之间又增加一条免费的通道，同时 328 国道仪征段快速化改造工程全力推进，将形成扬州直达南京市区的免费、快速交通格局。这些交通基础设施的建设或改造都在近几年完成后，将显著减少宁镇扬三城之间的时空距离，打下同城化的基础。医疗、养老、旅游等领域的同城化也有实质推进。

同时，原本属于苏锡常都市圈内的常州，其下辖的金坛区及其代管的县级溧阳市，也在 2019 年 8 月正式加入了南京都市圈。

另一方面，近年来安徽举全省之力发展合肥，这个省会在省内的城市首位度和能级迅速提升，也带动了合肥都市圈辐射范围的扩大。马鞍山、滁州、芜湖等城市，在已经是南京都市圈成员的情况下，同时也加入了合肥都市圈；而曾一度表示出加入南京都市圈意愿的蚌埠，最终于 2019 年 9 月成为合肥都市圈的一员。合肥向其省内诸多城市展现出强大吸引力，在网友的眼中，合肥已新晋为“霸都”。

“实际上，把这个问题放在长三角一体化的框架下考察，就比较容易理清思路了。”陈柳表示：对于长三角区域内的一个非中心城市而言，并不用纠结于加入哪个“都市圈”的“二选一”，只要合作的政策有利于共赢发展，同时成为多个都市圈的成员并无问题。而都市圈中心城市也不必拘泥于“扩大地盘”式的思维，期望某个城市一定要加入自己的“朋友圈”，还不能“一心二用”。其实，只要能促成成长三

角区域整体的一体化进程，优化组合的方案可以多种多样，并没有单一的标准答案。

上海复旦规划建筑设计研究院副院长、复旦大学城市发展研究院特聘研究员敬东教授向《新民周刊》记者表示：除了讨论都市圈内不同省份城市与中心城市之间的关系，还应该多思考南京都市圈与合肥都市圈、杭州都市圈以及上海都市圈之间的合作。在他看来，南京都市圈尤其应该与合肥都市圈多多联动，在保持良性竞争的同时更多开展合作。这不仅因为二者的中心城市距离近、两个都市圈的成员有重合，还因为二者都是以科教为显著特色的城市，可以在科技创新领域合力向前。

敬东说，所谓“貌合神离”，指向的是南京的省会城市首位度不高，这不仅是民间的关切，也是 2018 年中央巡视组向江苏反馈的关键问题。“过去我们评价城市首位度往往只看它的经济指标占据区域内的份额是多少，现在不妨做更多的考量。”他表示，经济水平当然是关键指标，但如果现在提升南京的省会城市首位度只是让 GDP 成为全省第一或者在全省占更多份额的话，那未免流于形式。

他认为，例如科创能力、生态文明等，这同样是首位度的表现领域。发挥南京的优势，避免与其他城市的重复竞争，这样才能确保提升南京的首位度可以带来区域整体利益的提升，而不是此消彼长的“零和”结果。

“科创圈”的主动担当

打造长三角的“科创圈”，这

是南京在长三角一体化上升为国家战略后不久就提出的设想，并将其列为重要工作。

设想于 2019 年 1 月提出，总体框架是：第一步，以上海为龙头，南京、杭州、合肥共同打造科创共同体。具体来说，以上海全球科创中心建设为引领，推进上海张江、安徽合肥综合性国家科学中心建设，打造杭州全国数字经济第一城、南京具有全球影响力的创新名城。接下来，上述四城联合发展 G60、G42、G25 科创和生态经济走廊，吸纳更多创新型城市加入，构建长三角区域创新共同体。

成为“科创圈”的倡议和平台搭建者，南京当然可以有这样的底气。这里有高校 53 所，“211”“985”大学云集，“双一流”建设高校数量居全国第三；在校大学生 85 万人，每年毕业生超过 25 万人，每万人在校大学生、研究生数量均居全国第二；南京有国家级独立科研机构 18 家，包括中科院的 6 个研究所。南京的科教综合实力仅次于京沪两城，稳居全国第三的位置。世界智能制造大会、中国（南京）国际软件产品和服务交易博览会等科创交流平台已成为品牌。

各项政策全面落地铺开，南京的科创发展有了明显提速。数据显示：2018 年，南京全年高新企业净增 1282 家，增长 70%，总数达 3126 家；科技型企业数量全年新增 2.4 万家，增长 17%，创历史新高；全年新增就业参保大学生超过 34 万人，增长 60%。南京将全市分散的 83 个科技园区整合成 15 个高新园区，按照国家级高新区标准建设，南京高新区排名按原统计口径提升 7

2018
年，南京全年
高新企业净
增 1282 家，
增长 70%，
总数达 3126
家。