

首席经济学家：任泽平

研究员：熊柴

✉ xiongchai@evergrande.com

联系人：闫凯

✉ yankai@evergrande.com

相关研究：

- 1.《粤港澳大湾区：引领新一轮开放创新，打造国际一流湾区和世界级城市群》
2018-06-06
- 2.《城市“抢人大战”：高质量发展、大都市圈战略和土地财政》
2018-06-07
- 3.《中国人口大迁移》
2018-07-10
- 4.《全球房价大趋势》
2018-08-23
- 5.《中国人口大流动：3000个县全景呈现》
2018-09-17
- 6.《中国住房存量测算：过剩还是短缺？》
2018-11-21
- 7.《中国城市发展潜力排名：2019》
2019-04-12
- 8.《中国十大最具发展潜力城市排名：2019》
2019-05-24

导读：2019年2月，国家发改委《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。这是我国第一份以“都市圈”为主题的中央文件，标志着都市圈时代正式来临。

当前，中国有上海、北京、广佛肇、杭州、深莞惠等10个2000万人以上的大都市圈，有重庆、青岛、厦漳泉等14个1000万-2000万人大都市圈。24个千万级大都市圈以全国6.7%的土地集聚约33%的常住人口，创造约54%的GDP，多数都市圈人口处于持续流入。

我们在2019年4月《中国城市发展潜力排名：2019》研究报告中指出，以中心城市为引领的都市圈城市群是支撑中国经济高质量发展的主要平台，是中国当前以及未来发展的重点。2019年发展潜力百强城市中有96个位于19大城市群，有54个位于24个千万级大都市圈。本文进一步对24个千万级大都市圈进行分类，并对十大最具发展潜力的都市圈逐次分析。与城市发展潜力排名类似，都市圈排名并非终极定论，而是根据当前情况反映一段时间内的趋势，排名可能动态变化。

摘要：

从城镇化到城市群，都市圈是城市群“硬核”。《国家新型城镇化规划（2014-2020年）》确立城市群为新型城镇化主体形态，并规划建设19个城市群，但当前我国多数城市群发展尚不成熟，培育都市圈是从城镇化到城市群的中间阶段。例如，广东将珠三角城市群划分为广佛肇、深莞惠、珠中江3个都市圈推动珠三角一体化进程。都市圈建设以同城化为方向，打造1小时通勤圈，圈内中小城市受益。都市圈将促进城市功能互补、产业错位布局，推动公共服务共建共享和政策协同。

人口和产业将继续向大都市圈集聚。人口迁移的基本逻辑是人随产业走、人往高处走。发达国家人口迁移一般经历两阶段：从城镇化到以大城市为核心的都市圈化城市群化。美日韩等发达经济体大都市圈均吸引人口持续流入，直到经济-人口比值降至1附近并维持动态平衡。中国人口和产业持续向大都市圈集聚，未来大都市圈人口占比仍将继续提升。中国24个人口1000万以上大都市圈人口总体上持续流入，经济-人口比值2018年仍高达1.55，预示仍将继续吸引人口流入。

2019年上海、北京、深莞惠、广佛肇都市圈发展潜力居前，之后则是苏锡常、天津、南京、成都、杭州、重庆、武汉、长株潭等都市圈。深莞惠、广佛肇近年人口增长领跑全国，2015-2018年常住人口年均增量分别高达61、60万，杭州、重庆、长株潭、上海、郑州、西安、武汉、成都等都市圈亦大幅增长，除上海大都市圈外均主要由中心城市贡献。长三角、珠三角地区及北京都市圈经济规模居前、产业创新实力领先。上海都市圈以8.8万亿元GDP一骑绝尘；上海、北京、深莞惠都市圈产业创新占据绝对优势，A+H股上市公司数和发明专利授权量合计分别占全国38%、37%。

大都市圈分类：发达型优化功能布局，崛起型加强一体化建设，起步型增强经济实力。根据都市圈的经济产业实力以及圈内中心城市对周边城市的带动作用，将24个千万级大都市圈分为发达型、崛起型、起步型三类。发达型都市圈整体经济水平领先，且中心城市与部分周边城市差距开始明显缩小。崛起型都市圈整体经济实力较强，但中心城市对周边城市的发展带动尚不足。起步型都市圈整体经济实力不够强，中心城市和周边城市的经济联系较弱。上海、深莞惠、广佛肇、苏锡常、南京、杭州等6个大都市圈为发达型，北京、天津、成都、长株潭、重庆等15

个大都市圈为崛起型，哈尔滨、南昌、长吉等3个都市圈为起步型。

NO.1 上海大都市圈：长三角城市群的“强核”，辐射周边都市圈。1) 上海大都市圈2018年GDP达9.1万亿元高于珠三角9市，基本以“研发在沪，生产在外”的思路进行产业优化布局。2) 从“一核五圈四带”到上海大都市圈，是充分发挥上海中心城市作用，打造长三角城市群“强核”，辐射周边都市圈。上海大都市圈把苏锡常、宁波都市圈的大半区域以及杭州都市圈的嘉兴、湖州均收入囊中。3) 上海大都市圈积极打破行政区划壁垒，构建“干线+城际+市域+城轨”多层次轨道交通，为一体化大都市圈打下基础。

NO.2 北京都市圈：从单中心到疏解非首都功能，北三县有望划归北京？1) 疏解北京非首都功能，从摊大饼式单中心辐射向紧密集约型多组团格局转变。北京都市圈可大致划分为梯度辐射的三个圈层：一是中心城六区，二是城市副中心及城市发展新区多个新城，三是生态涵养区及北京以东、以南的环京地区。2) 北京市域内集聚以科技创新、现代服务业为代表的高精尖产业，但职住平衡问题在全国最为突出。3) 环京地区承接产业不足、通勤效率低下需补短板。廊坊北三县与北京城市副中心通州“四统一”统筹发展，划归北京传言不绝于耳。

NO.3 深莞惠都市圈：年轻移民的创业天堂，经济大市、土地小市的深圳可能兼并东莞？1) 深莞惠都市圈人口和经济高速增长，“前店后厂”产业梯次转移，是年轻移民的创业天堂。2) 深莞惠经济圈(3+2)机制推动深莞惠一体化发展，“飞地经济”和轨道交通一体化提升深圳辐射带动能力。3) 深圳是经济人口大市、土地面积小市，全市面积仅1997平方公里，分别为北京、上海、广州的1/8、1/3、1/4，通过行政区划调整解决发展空间不足的可能性长期存在，但受制于广东省发展大局。

NO.4 广佛肇都市圈：大湾区现代制造业中心，广佛同城。1) 广佛两市经济总量比肩深莞，分别聚焦“IAB(新一代信息技术、人工智能、生物医药)+NEM(新能源、新材料)”创新产业和先进制造业，肇庆承接广佛产业转移。2) 从广佛同城到广佛肇经济圈，肇庆与广佛一体化还需时日。肇庆2018年GDP2202亿元，是广州的1/10；人均GDP仅为广州的35%、佛山的42%。3) 广佛同城已基本实现，生活成本与产业转移催生大量跨城通勤需求。2018年7月广佛肇清四市跨城职住人数高达74.41万，其中广佛跨城占四市跨城总规模的60.6%。

NO.5 南京都市圈：经济东强西弱，皖东城市受益。1) 南京都市圈经济东强西弱，南京引领产业链从高到低三级梯队。南京2018年GDP1.3万亿元；扬州、镇江、淮安、芜湖均在3000-6000亿元之间，打造先进制造业中心；马鞍山、滁州、宣城均在2000亿元以下，主要承接东部产业转移。2) 南京都市圈为我国第一个规划的跨省都市圈，安徽东部城市受益于与南京同城化发展。南京与都市圈中安徽4市的距离均比安徽省会合肥更近。3) 南京都市圈轨道交通体系前瞻性布局，与公路、机场、港口群共同打造综合交通枢纽示范区。

NO.6 成都都市圈：少不入川的天府之国，成都人口经济集聚度高，周边地区城镇化率较低、空间大。1) 成都尚处于做大做强吸聚周边资源阶段，人口经济集聚度高。成都2018年常住人口占都市圈5市的61%，2018年GDP占75%，A+H股上市公司数、发明专利授权量分别占94%、93%。2) 成都周边4市城镇化率较低、城镇化空间大，未来有望与成都同城化发展。德阳、眉山、资阳、雅安2017年城镇化率均在41%-51%之间，远低于全国平均58.5%，都市圈人口城镇化潜力较大。3) 成都与周边城市高铁半小时至1小时通达，未来有望形成城际铁路环线，但当前交通连通性仍有待提升。

NO.7 杭州都市圈：民营经济天堂，互联网经济高地，西进扩大腹地。1) 杭州都市圈杭嘉湖绍四市民营经济发达，互联网经济领先，新成员衢州、黄山有望承接相关产业。2) 杭州都市圈东面发展空间不足，西进扩大经济腹地。面对上海大都市圈的挤压和南京都市圈的竞争，杭州都市圈选择西进，衢州、黄山正式“入圈”，宣城、上饶和景德镇亦是候选城市，其中宣城已被南京都市圈囊括。3) 杭嘉湖绍四市已实现“半小时高铁圈”

和“1小时交通圈”，高铁将助力衢州、黄山融入都市圈。

NO.8 重庆都市圈：内陆开放高地，新区人口增速接近主城区，产业同质化、创新不足。1) 重庆都市圈以重庆市 35%的面积集聚 65%的人口，创造 72%的 GDP，主城区与城市发展新区人口产业集聚能力均较强。城市发展新区 2011-2017 年常住人口年均增长率为 1.9%，与主城区的 2.1%接近。2) 重庆都市圈是内陆开放高地，产业同质化、创新能力不足是短板。重庆与成都、重庆高端发展平台体系内部都存在同质化竞争。3) 重庆都市圈轨道交通互联互通水平亟待提升。市域铁路目前远不能满足主城区与外围通勤需求。

NO.9 武汉都市圈：“圈子”缩小更务实，产业链向外延伸。1) 从半径 150 公里的“1+8”武汉城市圈到半径 80 公里的武汉大都市区，范围更小的都市圈规划更具可操作性。2) 武汉产业链沿武鄂黄黄、武咸、武仙、汉孝等发展廊道向周边城市延伸，完善都市圈功能布局和产业体系。3) 高铁、鄂州机场建设加强水陆空交通枢纽，城际铁路网将串联武汉都市圈。

NO.10 长株潭都市圈：中部崛起，城区相邻，“半小时交通圈”融合发展。1) 长株潭三市产业互补性强，产业协同势头良好，是中部崛起重要战略支点之一。三市联合拥有长株潭“两型社会”综合配套改革试验区、长株潭国家自主创新示范区等国家级政策平台。2) 长株潭三市城区最远不过 40 多公里，一体化存在地理便利，合并呼声从未断绝。近年长株潭合并申请国家中心城市的建议流传较广，但实现可能性极小。3) 高铁、城际铁路、高速公路、城市主干道大串联，共同构成长株潭都市圈“半小时交通圈”。

风险提示：公开统计数据存在一定偏差

目录

1 都市圈时代来临：2019 年中国大都市圈发展潜力排名	7
1.1 从城镇化到城市群，都市圈是城市群“硬核”	7
1.2 人口和产业将继续向大都市圈集聚	8
1.3 2019 年大都市圈排名：上海、北京、深莞惠、广佛肇都市圈领衔	10
1.4 大都市圈分类：发达型优化功能布局，崛起型加强一体化建设，起步型增强经济实力	12
2 十大最具发展潜力都市圈	13
2.1 上海大都市圈：长三角城市群的“强核”，辐射周边都市圈	13
2.2 北京都市圈：从单中心到疏解非首都功能，北三县有望划归北京？	16
2.3 深莞惠都市圈：年轻移民的创业天堂，经济大市、土地小市的深圳可能兼并东莞？	18
2.4 广佛肇都市圈：大湾区现代制造业中心，广佛同城	20
2.5 南京都市圈：经济东强西弱，皖东城市受益	21
2.6 成都都市圈：少不入川的天府之国，成都人口经济集聚度高，周边地区城镇化率较低、空间大	24
2.7 杭州都市圈：民营经济天堂，互联网经济高地，西进扩大腹地	25
2.8 重庆都市圈：内陆开放高地，新区人口增速接近主城区，产业同质化、创新不足	27
2.9 武汉都市圈：“圈子”缩小更务实，产业链向外延伸	29
2.10 长株潭都市圈：中部崛起，城区相邻，“半小时交通圈”融合发展	30

图表目录

图表 1: 中国规划建设 19 个城市群	7
图表 2: 24 个千万级都市圈分布	7
图表 3: 培育都市圈是从城镇化到城市群的中间阶段	8
图表 6: 日本人口向三大都市圈集聚	9
图表 7: 日本三大都市圈经济-人口比值向 1 靠近	9
图表 8: 中国大都市圈人口占比持续提升	10
图表 9: 过去中国大都市圈经济占比已大幅提升	10
图表 10: 24 个大都市圈经济-人口比值高达 1.5	10
图表 11: 多数大都市圈经济-人口比值远大于 1	10
图表 12: 24 个千万级都市圈发展潜力指数	11
图表 13: 24 个千万级都市圈土地面积	11
图表 14: 24 个千万级都市圈人口及其增量	11
图表 15: 24 个千万级都市圈 GDP 及其增速	12
图表 16: 24 个都市圈上市公司数及发明专利占比	12
图表 17: 24 个人口 1000 万以上大都市圈分类	12
图表 18: 典型发达型都市圈周边城市差距缩小	13
图表 19: 典型崛起型都市圈周边城市差距拉大	13
图表 20: 宁波人口增长快, 沪苏锡通增长乏力	14
图表 21: 上海大都市圈经济强市林立	14
图表 22: 长三角城市群“一核五圈四带”规划	15
图表 23: 城市群以上海带动“五圈四带”	15
图表 24: 上海大都市圈范围与 3 个都市圈重叠	15
图表 25: 上海大都市圈干线+城际+市域+城轨多层次轨道交通体系	15
图表 26: 京津冀区域空间格局示意图	16
图表 27: 北京都市圈圈层示意图	16
图表 28: 滴滴出行全国主要城市出行半径	17
图表 29: 深圳近 3 年人口年均增长 55 万	18
图表 30: 深圳+东莞 GDP 高达 3.3 万亿元	18
图表 31: 深莞惠三市上市公司数和专利数分布	19
图表 32: 珠三角有 7 市高速公路密度居全国前 50	19
图表 33: 深莞惠都市圈示意图	19
图表 34: 北上深广莞佛 6 市面积与 GDP 对比	19
图表 35: 广州、佛山近年人口增长迅速	20
图表 36: 广州+佛山 GDP 高达 3.3 万亿元	20
图表 37: 广佛肇都市圈示意图	20
图表 38: 2018 年 7 月广佛肇清四市跨城通勤人数	21
图表 39: 2018 年 7 月广佛肇两两之间通勤人数	21
图表 40: 安徽 4 市近年人口增长好于镇扬淮 3 市	22
图表 41: 南京都市圈 8 市经济东强西弱	22
图表 42: 南京都市圈的安徽城市距离南京比合肥更近	23
图表 43: 南京都市圈“十廊”“交通骨架”	23
图表 44: 成都都市圈示意图	24
图表 45: 成都吸聚周边城市人口	25

图表 46:	成都 GDP 占都市圈 5 市的 75%	25
图表 47:	成都都市圈城镇化率提升空间大.....	25
图表 48:	成渝地区城际铁路网规划示意图.....	25
图表 49:	杭州都市圈近 3 年人口年均增长 39.4 万.....	26
图表 50:	衢州、黄山 GDP 较杭绍嘉湖差距较大.....	26
图表 51:	杭州都市圈向西扩容	27
图表 52:	重庆大都市区半径约 100 公里	28
图表 53:	城市发展新区人口增速与主城区接近.....	28
图表 54:	重庆大都市区 GDP 占全市 72%	28
图表 55:	“1+8” 武汉城市圈示意图	29
图表 56:	武汉大都市区半径 80km，城市圈 150km	29
图表 57:	武汉城市圈近年仅武汉人口增长显著.....	30
图表 58:	武汉市 GDP 占“1+8”城市圈的 60%	30
图表 59:	长沙近 3 年人口年均增长 24.1 万.....	31
图表 60:	长沙经济近年高速增长	31
图表 61:	长株潭都市圈是城区平均距离最近的都市圈.....	32

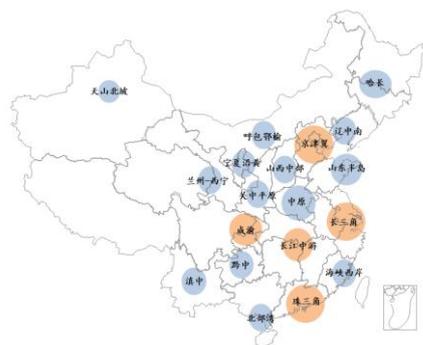
1 都市圈时代来临：2019 年中国大都市圈发展潜力排名

1.1 从城镇化到城市群，都市圈是城市群“硬核”

2019 年 2 月，国家发改委发布《关于培育发展现代化都市圈的指导意见》(以下简称《意见》)，这是我国第一份以“都市圈”为主题的中央文件，标志着都市圈时代正式来临。在此之前，2014 年《国家新型城镇化规划(2014-2020 年)》提出，特大城市要推进中心城区功能向 1 小时交通圈地区扩散，培育形成通勤高效、一体发展的都市圈。当前，中国有上海、北京、广佛肇、杭州、深莞惠等 10 个 2000 万人以上的大都市圈，有重庆、青岛、厦漳泉等 14 个 1000 万-2000 万人大都市圈。24 个千万级大都市圈以全国 6.7%的土地集聚约 33%的常住人口，创造约 54%的 GDP，多数都市圈人口处于持续流入。

城市群为中国新型城镇化主体形态，培育都市圈是从城镇化到城市群的中间阶段。发达国家人口流动一般经历两个阶段：从城镇化到城市群，其中都市圈为中间阶段。国际上公认的世界级城市群有美国东北部大西洋沿岸城市群、北美五大湖城市群、日本太平洋沿岸城市群、英伦城市群、欧洲西北部城市群等。成熟城市群由若干分工较为明确、经济社会联系紧密的大中小城市连绵而成，且均以一个或几个大都市圈为“硬核”，例如纽约都市圈、芝加哥都市圈、日本三大都市圈(东京、大阪、名古屋)、伦敦都市圈以及巴黎都市圈等。《国家新型城镇化规划(2014-2020 年)》确立城市群为新型城镇化主体形态，并规划建设 19 个城市群，但当前我国多数城市群发展尚不成熟。作为城市群的核心板块，近年来我国都市圈建设呈现较快发展态势，但交通衔接薄弱、分工协作有限、低水平同质化竞争严重等问题突出。培育现代化都市圈成为国家推进城市群建设的突破口。例如，广东将珠三角城市群划分为广佛肇、深莞惠、珠中江 3 个都市圈推动珠三角一体化进程。

图表1：中国规划建设 19 个城市群



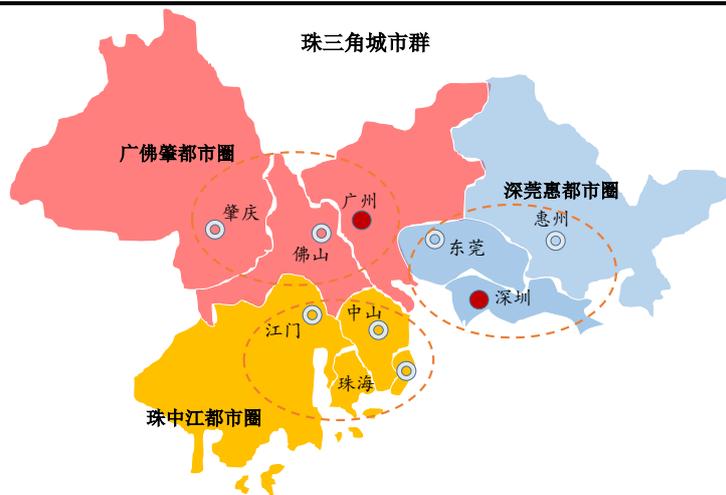
资料来源：恒大研究院

图表2：24 个千万级都市圈分布



资料来源：恒大研究院

图表3：培育都市圈是从城镇化到城市群的中阶段



资料来源：恒大研究院

都市圈建设以同城化为方向，打造1小时通勤圈，圈内中小城市受益。《意见》指出，都市圈以大城市为中心，以1小时通勤圈为基本范围，将以促进中心城市与周边城市（镇）同城化发展为方向，以破除体制机制障碍为抓手，因地制宜推进都市圈建设，密切中心城市和周边城市（镇）的功能联系。圈内中小城市将受益中心城市产业和人口外溢，同城化提速。其中，交通一体化是都市圈建设的前提，要求加快构建都市圈公路和轨道交通网，打造轨道上的都市圈，大力发展都市圈市域（郊）铁路。需注意的是，1小时通勤圈以轨道交通等为出行工具、半径最大约50-70公里，这与以高铁为出行工具、半径可达300公里的1小时交通圈不同。《2019年新型城镇化建设重点任务》提出，超大特大城市要立足城市功能定位、防止无序蔓延，合理疏解中心城区非核心功能，推动产业和人口向一小时交通圈地区扩散，这是对超大特大城市优化人口结构、防治“大城市病”的方向性指引。

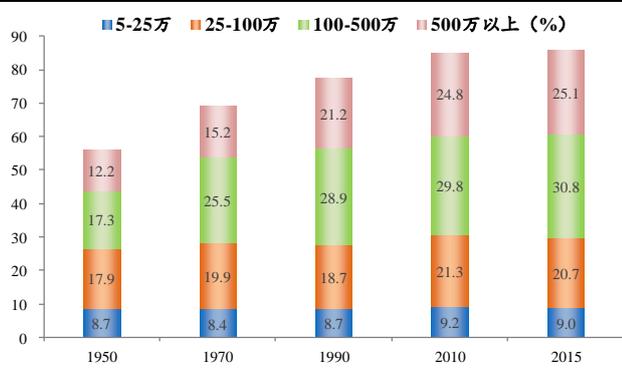
都市圈将促进城市功能互补、产业错位布局，推动公共服务共建共享和政策协同。《意见》要求加快推动中心城市集聚创新要素、提升经济密度、增强高端服务功能，推动服务业与制造业深度融合，形成以现代服务业为主的产业结构；充分利用中小城市土地、人力等综合成本低的优势，优化营商环境，积极承接中心城市产业转移，推动制造业规模化、特色化、集群化发展，形成以先进制造为主的产业结构。产业分工协同需要统一开放市场和公共服务一体化作为制度保障。《意见》指出，放开放宽除北京、上海外的城市落户限制，具备条件的都市圈有望率先实现户籍准入年限同城化累积互认。公共服务方面，将促进教育、医疗、养老等优质公共服务资源共享，加快社会保障接轨衔接。政策协同方面，将允许都市圈内城乡建设用地增减挂钩节余指标跨地区调剂，中心城市供地指标有望增加，都市圈内房地产调控政策将强化协同。

1.2 人口和产业将继续向大都市圈集聚

人口迁移的基本逻辑是人随产业走、人往高处走。发达国家人口迁移一般经历两阶段：从城镇化到以大城市为核心的都市圈化城市群化。根据我们借鉴提出的经济-人口分布平衡法则，一区域经济-人口比值（区域经济份额与人口份额之比）大于1预示该区域人口净迁入，小于1预示净迁出。美日韩等发达经济体大都市圈均吸引人口持续流入，直到经济-人口比值降至1附近并维持动态平衡。1910-2010年，美国都会区人口比重从28.4%增至83.7%，其中人口向大都会区化集聚态势明显。

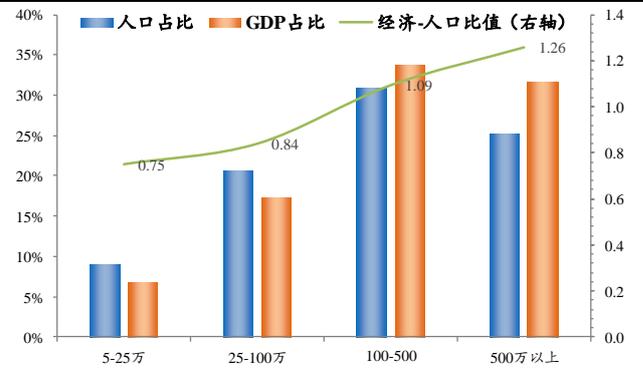
1950-2010年,5-25万人的都会区人口比重减少0.3个百分点,25-100万人的都会区人口比重增加2.9个百分点,而100-500万人、500万人以上的都会区人口比重分别增加12.2、12.4个百分点。特别是在1970-2010年,500万人以上都会区人口比重增加9.4个百分点,远高于100-500万、25-100万、5-25万人都会区的4.0、1、0.3个百分点。2015年,美国5-25万、25-100万、100-500万、500万人以上都会区经济-人口比值分别为0.75、0.84、1.09、1.26,高收入的大都会区依然对人口有着较大吸引力。在日本城市化进程中,人口随着产业持续向大都市圈集聚,东京圈、大阪圈、名古屋圈的人口占比分别从1955年的17.3%、12.3%、7.3%增至2014年的28.6%、14.4%、8.9%,经济-人口比值分别从1955年的1.38、1.24、1.12降至2014年的1.14、0.96、1.11。韩国人口长期大规模向首尔圈集聚,直至首尔圈经济-人口比值处于1左右。首尔圈由首尔市、仁川市、京畿道组成,土地面积11830平方公里,人口从1955年的393万人增至2015年的2442万人(不含外国人),占全国比重从18.3%增至49.1%;经济-人口比值从1985年的1.122持续降至2010年的0.998,然后在接近1的位置波动,2016年回升至1.008。

图表4: 美国500万人以上大都会区人口集聚明显



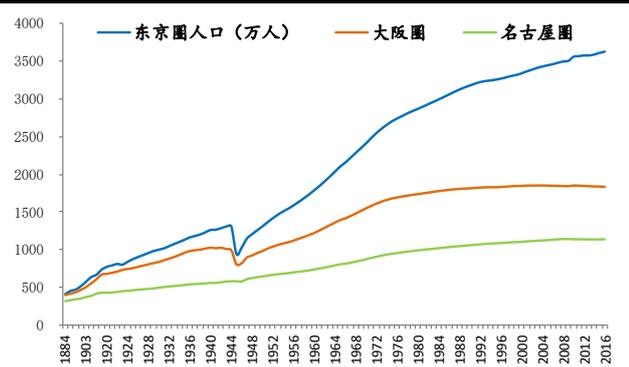
资料来源: 美国人口调查局, 恒大研究院

图表5: 美国2015年分规模都会区经济-人口比值



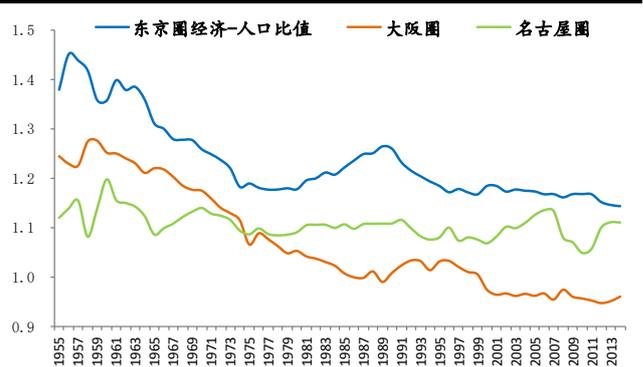
资料来源: 美国人口调查局, 恒大研究院

图表6: 日本人口向三大都市圈集聚



资料来源: 日本总务省统计局, 恒大研究院

图表7: 日本三大都市圈经济-人口比值向1靠近

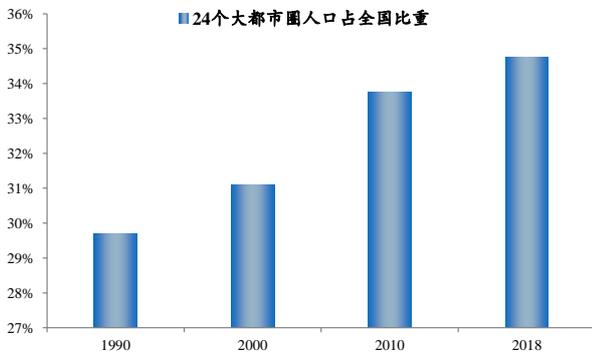


资料来源: 日本总务省统计局, 恒大研究院

中国人口和产业持续向大都市圈集聚,未来大都市圈人口占比仍将**继续提升**。中国24个人口1000万人以上大都市圈人口总体上持续流入,常住人口合计从1990年的3.4亿增至2018年的4.8亿,占全国人口比重从29.7%增至34.7%;经济份额合计从1990年的41.3%增至2010年的54.7%,2018年稍降至53.8%;经济-人口比值从1990年的1.39增至2010年的1.62后略有下降,但到2018年仍高达1.55,预示仍将继续吸引人口流入。在24个千万级大都市圈中,苏锡常、深莞惠、上海、南京、广

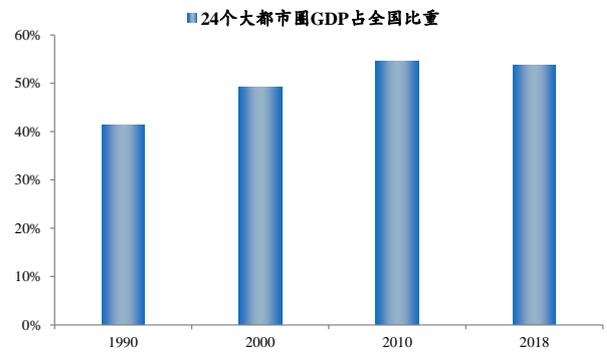
佛肇等 5 个都市圈经济-人口比值大于 2，北京、天津、杭州、宁波、长株潭、青岛等 6 个都市圈介于 1.5-2.0 之间，厦泉漳、合肥、济南、武汉等 4 个都市圈介于 1.2-1.5 之间，均远大于 1；仅沈阳、南昌、哈尔滨、石家庄经济-人口比值小于 1，且部分都市圈经济-人口比值较低与划分范围过大有关。

图表8：中国大都市圈人口占比持续提升



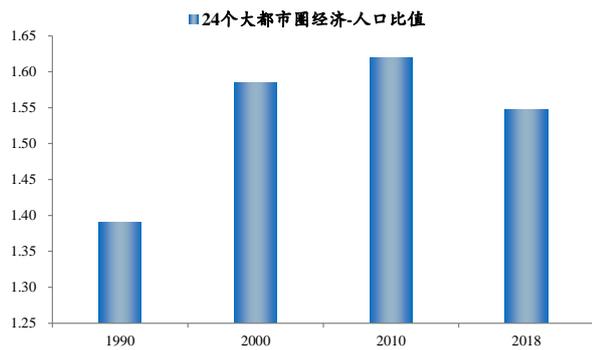
资料来源：各地方统计局，恒大研究院

图表9：过去中国大都市圈经济占比已大幅提升



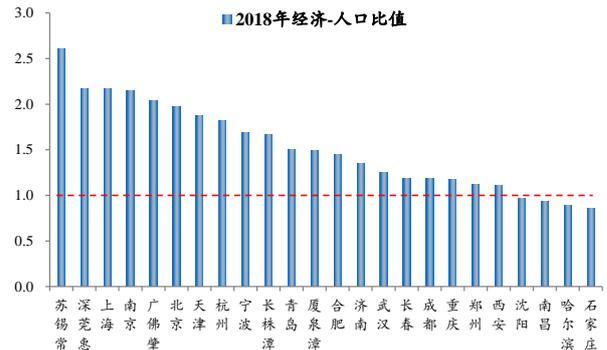
资料来源：Wind，各地方统计局，恒大研究院

图表10：24 个大都市圈经济-人口比值高达 1.5



资料来源：Wind，各地方统计局，恒大研究院

图表11：多数大都市圈经济-人口比值远大于 1



资料来源：Wind，各地方统计局，恒大研究院

1.3 2019 年大都市圈排名：上海、北京、深莞惠、广佛肇都市圈领衔

我们在 2019 年 4 月报告《中国城市发展潜力排名：2019》中指出，2019 年上海、北京、深莞惠、广佛肇都市圈发展潜力居前，之后则是苏锡常、天津、南京、成都、杭州、重庆、武汉、长株潭等都市圈（部分地区数据有更新）。需要注意的是，部分都市圈范围有重叠，比如上海都市圈与杭州、苏锡常、宁波都市圈均有重叠；部分都市圈县级单位数据缺失较多，用地级市全域近似替代，如天津、石家庄、哈尔滨都市圈范围分别用各自全市替代，济南、青岛、南昌都市圈范围以地级市为基本单位后与规划略有出入。此外，部分都市圈范围存在不同版本，考虑到都市圈强调同城化发展，排名时人口经济产业数据一般采用范围最小的版本。

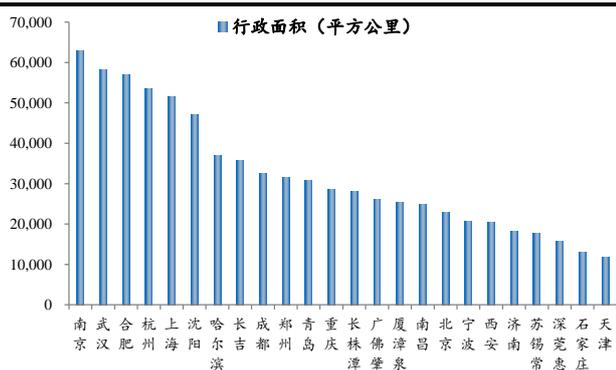
图表12：24个千万级都市圈发展潜力指数



资料来源：恒大研究院

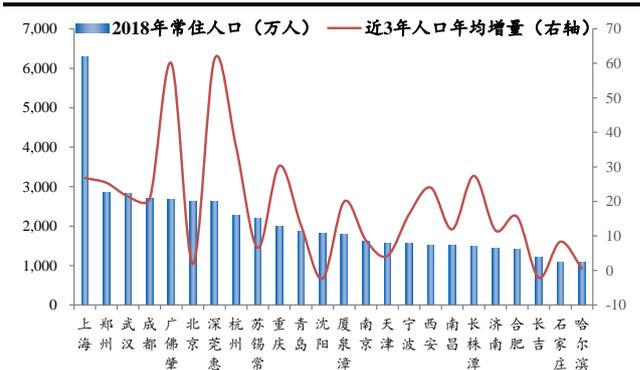
深莞惠、广佛肇近年人口增长领跑全国，杭州、重庆、长株潭、上海、郑州、西安、武汉、成都等都市圈亦大幅增长，除上海大都市圈外均主要由中心城市贡献，东北地区都市圈人口显著减少。2015-2018年深莞惠、广佛肇都市圈常住人口年均增量分别高达61、60万，其中深圳、广州分别年均增长55、47万。杭州、重庆都市圈近3年人口分别年均增长36、30万（重庆都市圈数据为2014-2017年），长株潭、上海、郑州、西安、武汉、成都等都市圈均超20万。在上述都市圈的中心城市中，上海市由于控人口年均增长不足3万，厦漳泉都市圈没有明确的中心城市，其余都市圈中心城市均贡献一半以上甚至几乎全部人口增长；其中，杭州、长沙、西安、成都常住人口年均增长均超20万，郑州、重庆主城九区也在15万以上。东北地区各大都市圈人口近零增长或负增长，其中哈尔滨、沈阳都市圈2015-2017年常住人口分别减少5.2、5.1万，长吉都市圈同期户籍人口大幅减少15.8万，估算常住人口也显著减少。

图表13：24个千万级都市圈土地面积



资料来源：国家统计局，恒大研究院

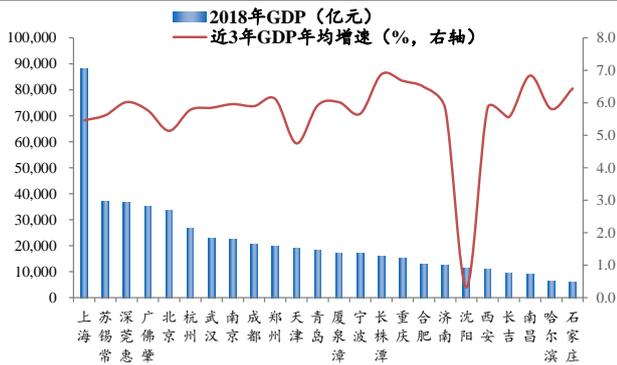
图表14：24个千万级都市圈人口及其增量



资料来源：国家及各地方统计局，恒大研究院

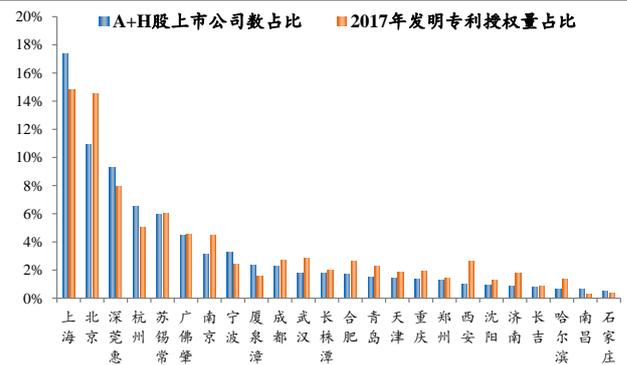
长三角、珠三角地区及北京都市圈经济规模居前、产业创新实力领先。从经济规模看，2018年上海都市圈以9.1万亿元GDP一骑绝尘，苏锡常、深莞惠、广佛肇、北京、杭州、武汉、南京、成都都市圈紧随其后，GDP在2-4万亿元之间。从产业创新看，上海、北京、深莞惠都市圈占据绝对优势，A+H股上市公司数和发明专利授权量合计分别占全国38%、37%；杭州、苏锡常、广佛肇、南京都市圈亦优势明显，A+H股上市公司数、发明专利授权量占全国比重均分别在3%、4%以上。

图表15: 24个千万级都市圈 GDP 及其增速



资料来源: 国家及各地方统计局, Wind, 恒大研究院

图表16: 24个都市圈上市公司数及发明专利占比



资料来源: 国家统计局, 恒大研究院

1.4 大都市圈分类: 发达型优化功能布局, 崛起型加强一体化建设, 起步型增强经济实力

根据都市圈的经济产业实力以及圈内中心城市对周边城市的带动作用, 将 24 个千万级大都市圈分为发达型、崛起型、起步型三类。发达型都市圈 2018 年 GDP 均在 2 万亿元以上, A+H 股上市公司数均在 100 家以上, 年发明专利授权量均在 1 万件以上, 且都市圈内部分周边城市与中心城市差距相对较小、且近年呈持续缩小态势。崛起型都市圈 2018 年 GDP 多在 1 万亿以上, 但多数都市圈的中心城市尚处于虹吸阶段, 中心城市与几乎所有周边城市的人均 GDP 差距都在扩大。起步型都市圈 2018 年 GDP 均在 1 万亿元以下, 产业创新指标也在大都市圈中排名相对靠后。根据上述标准, 上海、深莞惠、广佛肇、苏锡常、南京、杭州等 6 个大都市圈为发达型, 北京、天津、成都、长株潭、重庆等 15 个大都市圈为崛起型, 哈尔滨、南昌、长吉等 3 个都市圈为起步型。

图表17: 24 个人口 1000 万以上大都市圈分类

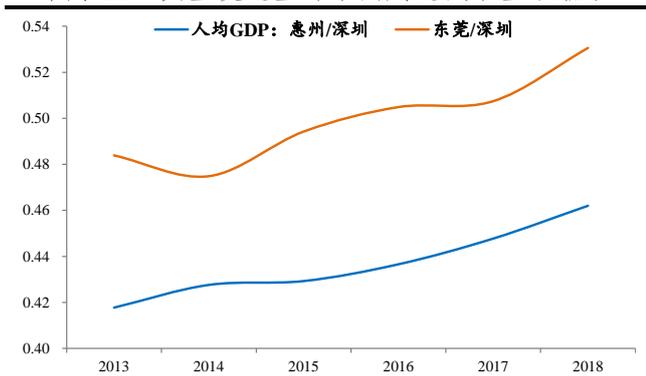
分类	大都市圈			
发达型 (6 个)	上海 南京	深莞惠 杭州	广佛肇	苏锡常
崛起型 (15 个)	北京	天津	成都	长株潭
	重庆	厦泉漳	青岛	武汉
	郑州	西安	合肥	宁波
	石家庄	济南	沈阳	
起步型 (3 个)	哈尔滨	南昌	长吉	

资料来源: 恒大研究院

发达型都市圈整体经济水平领先, 且中心城市与部分周边城市差距持续明显缩小, 应优化功能布局。该类都市圈均位于经济率先发展的出口基地长三角、珠三角地区, 圈内周边城市均受益于中心城市制造业产业链的外溢, 起步较早、经济发达。长三角、珠三角地区各大都市圈已经连绵成片, 不少都市圈区域相互重叠, 内部经济联系紧密的长三角、珠三角城市群已初具雏形。从周边城市与中心城市的人均 GDP 比值来看, 发达型都市圈部分周边城市与中心城市的差距近年呈明显缩小趋势, 如南通、扬州、嘉兴、常州、佛山、惠州、东莞等。发达型都市圈应优化功能布局, 重视中心城市过度集中的人口与产业的疏解, 继续提升基础设施、公共服务同城化水平, 在治疗“大城市病”的同时建设各功能组团有序分工、紧密协调的大都市圈。

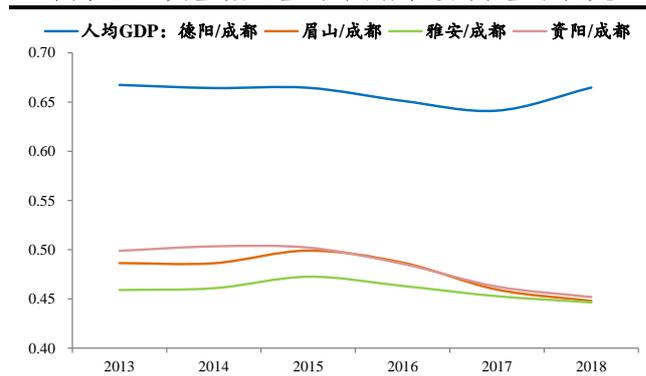
崛起型都市圈整体经济实力较强，但中心城市对周边城市的发展带动尚不足，应重点加强一体化建设。崛起型都市圈尽管经济基础和发展势头较好，但周边城市尚未缩小与中心城市发展差距。多数千万级大都市圈属于这一类，包括实力突出的北京都市圈。北京尽管拥有全国最多的金融、科技以及教育医疗资源，但改革开放后并非以出口为导向的制造业中心，资源主要靠行政力量集聚，产业链较短、外溢效应差，必须从京津冀协同发展的高度优化产业结构和布局。随着经济实力的进一步提升及产业结构的进一步优化，崛起型都市圈有望向发达型都市圈过渡。该类都市圈应重点加强圈内一体化建设，加快形成城市间交通一体化网络，打破阻碍同城化发展的行政壁垒，增强中心城市对周边城市的发展带动作用，同时避免中心城市的功能过度集中。

图表18：典型发达型都市圈周边城市差距缩小



资料来源：各地方统计局，恒大研究院

图表19：典型崛起型都市圈周边城市差距拉大



资料来源：各地方统计局，恒大研究院

起步型都市圈整体经济实力不够强，中心城市和周边城市的经济联系较弱，应重点增强整体经济实力。起步型都市圈中心城市经济实力尚不足以影响稍远的周边地区，经济上较为孤立。南昌都市圈近年发展平稳，2014-2017年常住人口年均增长11.9万，GDP年均增长6.6%。而东北地区的起步型都市圈人口增长均停滞或负增长，GDP增速均在6%以下，并没有明显的追赶势头。起步型都市圈应重点增强整体经济实力，尤其是中心城市的经济实力，同时补齐基础设施建设等领域的短板。当区域经济实力和中心城市对周边的辐射能力提升后，起步型都市圈有望转变成崛起型都市圈。

2 十大最具发展潜力都市圈

接下来我们将详细介绍中国十大最具发展潜力都市圈的基本情况、规划建设、产业协作、交通连接等情况，以期呈现更为鲜活的中国大都市圈画卷。入围的十大最具发展潜力都市圈分别为上海、北京、深莞惠、广佛肇、南京、成都、杭州、重庆、武汉、长株潭，主要依据我们的大都市圈发展潜力排名。出于避免重复考虑，剔除在十大城市报告出现的单个城市都市圈天津，以及与上海大都市圈范围高度重叠的苏锡常都市圈，并顺延递补武汉、重庆都市圈。

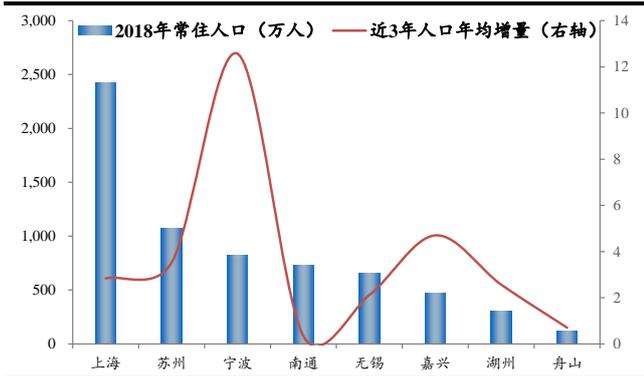
2.1 上海大都市圈：长三角城市群的“强核”，辐射周边都市圈

上海大都市圈2018年GDP达9.1万亿元高于珠三角9市，基本以“研发在沪，生产在外”的思路进行产业优化布局。上海大都市圈包括上海、苏州、无锡、南通、宁波、嘉兴、舟山、湖州在内的“1+7”城市，陆域面积4.9万平方公里，2018年常住人口6597万，同面积5.6万平方公里、人口约7000万的粤港澳大湾区规模大致相当。2015-2018年上海

大都市圈常住人口年均增量为 29.3 万，其中七成由浙江的甬嘉湖舟 4 市贡献，特别是宁波人口年均增量达 12.6 万、位居第一；上海控人、江苏经济转型阵痛导致沪苏锡通 4 市人口增长乏力。上海大都市圈经济规模在全国都市圈中首屈一指，2018 年 GDP 达 9.1 万亿元，高于珠三角 9 市的 8.1 万亿元；其中上海为 3.3 万亿元，占 36%。大都市圈内经济强市林立，苏州、无锡、宁波 3 市 GDP 均跻身万亿俱乐部。

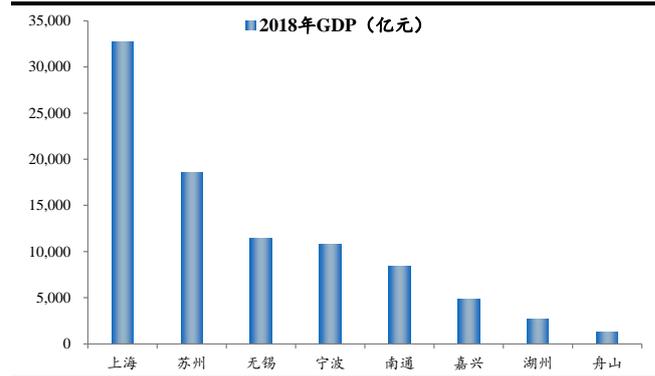
以上海为龙头的长三角地区是我国产业链最完备、产业创新最突出的区域，上海与周边城市产业互补性很强。上海拥有高度发达的金融、贸易等现代服务业和先进制造业，而周边城市均拥有发达的制造业。研发、设计、营销环节在上海，制造生产环节在周边城市的产业梯度分工格局已经形成。在人口、资源、环境紧约束的压力下，上海严控常住人口总量、建设用地总量、PM2.5 浓度和能源消耗总量，按照“研发在上海，生产在外面；头脑在上海，身体在外面；关键制造在上海，一般产业链在周边”的发展思路，重点疏解核心制造环节外的其他制造环节、不具有国际连通性特征的一般生产性服务业、部分中低端研发中试和产业基地、部分市场化养老产业等。嘉兴全面接轨上海示范区着力打造浙江与上海创新政策率先接轨地和高端产业协同发展地；宁波聚焦自由贸易港及智能制造、生物医药等高端制造业，利用比较优势与上海在产业链不同环节实现错位发展；南通利用开发区、沪通合作园区等载体承接上海产业转移、拓展自身产业链。

图 20：宁波人口增长快，沪苏锡通增长乏力



资料来源：各地方统计局，恒大研究院

图 21：上海大都市圈经济强市林立



资料来源：Wind，各地方统计局，恒大研究院

从“一核五圈四带”到上海大都市圈，是充分发挥上海中心城市作用，打造长三角城市群“强核”，辐射周边都市圈。2016 年 5 月国务院通过的《长三角城市群发展规划》提出构建“一核五圈四带”的网络化空间格局，其中“一核”即提升上海全球城市功能，打造世界级城市群核心城市，但并未明确提出上海大都市圈的概念；“五圈”即促进南京、杭州、合肥、苏锡常、宁波五个都市圈同城化发展。2016 年 8 月上海市公示的《上海市城市总体规划（2016—2040）（草案）》提出了“1+6”城市组成的上海大都市圈；国务院在《上海市城市总体规划（2017—2035）》批复中要求，从长江三角洲区域整体协调发展的角度，充分发挥上海中心城市作用，加强与周边城市的分工协作，构建上海大都市圈，打造具有全球影响力的世界级城市群。目前上海联合苏浙两省正在酝酿的《上海大都市圈空间协同规划》拟定新增湖州市。

上海大都市圈的半径超过 100 公里，规划打造“90 分钟通勤圈”，远大于一般的都市圈，相当于狭义的长三角城市群。特别需要指出，上海大都市圈把苏锡常、宁波都市圈的大半区域以及杭州都市圈的嘉兴、湖州均收入囊中，这在客观上与其他都市圈形成了微妙的竞争与合作关系。考虑到上海要充分发挥在长三角城市群龙头带动的核心作用，就需要拥有核心腹地来优化产业功能布局，规划“小圈子”无可厚非，且务实接

地气。上海大都市圈将作为“强核”引领长三角城市群一体化。南通提出建设上海“北大门”，嘉兴提出“建设全面接轨上海示范区”，宁波提出“谋划大湾区，强化与上海一体化同城化建设”。此外，沪苏浙即将在三省市交界的青浦、嘉善、吴江部分乡镇推出长三角一体化发展示范区，这既是长三角一体化发展国家战略的重要突破口，也是上海进一步扩大对内开放的载体。

图表22：长三角城市群“一核五圈四带”规划



资料来源：《长三角城市群发展规划》，恒大研究院

图表24：上海大都市圈范围与3个都市圈重叠



资料来源：恒大研究院

上海大都市圈积极打破行政区划壁垒，构建“干线+城际+市域+城轨”多层次轨道交通，为一体化大都市圈打下基础。干线及城际高铁满足城市之间远距离快速往来，市域铁路满足城市中心城市与周边城镇组团之间的中距离快速通勤，城市轨道交通满足城市核心区域内部通勤。上海大都市圈多层次轨道交通互联互通的蓝图正在逐步形成。高铁方面，上海向北连接南通的北沿江高铁启东—崇明段已纳入规划，向南京方向串联众多苏南经济强县的南沿江高铁已于2018年开工，向西连接湖州的湖苏沪高铁已获批，向南跨海连接宁波的沪嘉甬高铁也已纳入规划；此外，贯穿南通、苏州、嘉兴、宁波的通苏嘉甬高铁部分线路已在建，宁波到苏州、上海的时间将从2小时以上大幅缩至1小时左右。上海大都市圈轨道交通体系规划打破行政区划壁垒，将实现跨地区、不同层次的轨道交通互联。已批复的苏州—淀山湖—上海城际铁路将与上海市域铁路贯通运行，使江苏近沪地区与上海中心城区融合更加紧密；沪平城际铁路或与上海金山线贯通运行。苏州S1-S3号线兼具城市轨道交通与市域铁路的功能，将串联苏州与上海的地铁网；无锡S1-S4线计划连通无锡市区与江阴、宜兴、常熟、张家港等县级市，未来也有连通上海的可能性。

图表25：上海大都市圈干线+城际+市域+城轨多层次轨道交通体系

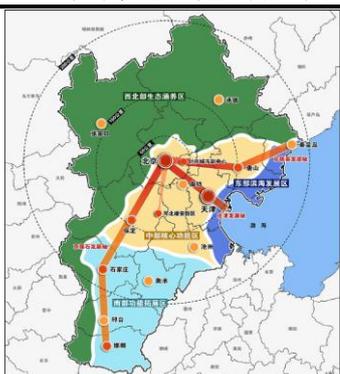
轨道交通类型		线路名称（含已投运、已批复及规划中线路）
高铁干线		京沪高铁、沪昆高铁（其他高铁主通道归入城际高铁）
城际铁路	高铁	沪宁城际、北沿江高铁、沪苏湖高铁、乍沪杭铁路、沪杭城际、沪嘉甬高铁、苏南沿江高铁、通苏嘉甬高铁
	普通铁路	如东-南通-苏州-湖州线、沪通铁路一二期、环太湖城际、苏州—淀山湖—上海城际、沪嘉城际、沪平城际、湖（嘉）沪城际
市域铁路	上海市域	金山线、嘉闵线一二期、沪崇启线、机场联络线、16号线、17号线、南枫线、奉浦线、曹奉线、沪乍线、临港线、上海环铁、上海东西联络线
	近沪地区	常州—无锡—硕放机场—苏州线、硕放机场—常熟线—太仓—上海线、昆太通线、南部水乡线、苏虹机场线、无锡S1—S4号线、苏州S1—S3号线
城市轨道交通		各市城市轨道交通线路

资料来源：国家铁路局，中国e车网，恒大研究院

2.2 北京都市圈：从单中心到疏解非首都功能，北三县有望划归北京？

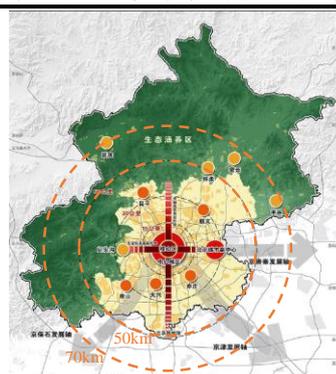
疏解北京非首都功能，从摊大饼式单中心辐射向紧密集约型多组团格局转变。北京都市圈尚无明确的文件和规划。若以 1 小时通勤圈为标准，北京都市圈包含北京市大部分区域以及北京以东、以南方向的廊坊北三县、固安、廊坊市区、涿州、武清等地。距离北京中心城区更远的天津、唐山、保定、雄安新区等则属于京津冀城市群范畴。按此标准，北京都市圈面积约 2.2 万平方公里，常住人口在 2600 万以上。2018 年北京 GDP 突破 3 万亿元，仅次于上海；而环京地区仅为北京的零头，2018 年廊坊市 GDP 为 3108 亿元。根据《北京城市总体规划（2016-2035）》，北京市域范围内要形成“一核一主一副、两轴多点一区”的城市空间结构，着力改变单中心集聚的发展模式，疏解核心功能区和中心城区非首都功能，建设城市副中心以及顺义、大兴、亦庄、昌平、房山等多个重点疏解承接新城，构造城市西部、北部的生态涵养区，探索出人口经济密集地区优化开发的新模式。参考这一规划，我们可以将北京都市圈大致划分为梯度辐射的三个圈层：一是中心城六区，疏解非首都功能；二是城市副中心及城市发展新区多个新城，坚持集约发展，承接中心城区适宜功能及新增首都功能，辐射带动北京周边地区协同发展；三是生态涵养区及北京以东、以南的环京地区。

图表26：京津冀区域空间格局示意图



资料来源：《北京城市总体规划（2016—2035）》，恒大研究院

图表27：北京都市圈圈层示意图



资料来源：《北京城市总体规划（2016—2035）》，恒大研究院

北京市域内集聚以科技创新、现代服务业为代表的高精尖产业，但职住平衡问题在全国最为突出。北京是全国科技创新中心，以中关村科学城、怀柔科学城、未来科学城为代表的科技创新平台，以亦庄、顺义为重点的创新型产业集群和“中国制造 2025”创新引领示范区，以 8 所 985 院校、18 所 211 院校为代表的高校科教资源形成了全国最优质的产学研合作创新生态系统。北京还聚集了金融、科技、文化创意、信息、商务服务等价值链高端的现代服务业，汇集中国 20% 的世界 500 强企业总部和 459 家 A+H 股上市公司。而一般性制造业和高污染、高耗能产业则严禁在北京发展。北京城六区以全市 8.3% 的面积集聚 56% 的人口，创造了 70% 的 GDP。中心城区人口产业集聚度过高导致居住成本过高、通勤距离过长，周边新城的教育、医疗、公租房等资源配套不足也给就近居住带来不便。据滴滴出行测算的全国主要城市出行半径来看，北京以 31.7 公里居首位。轨道交通的出行半径一定会比滴滴出行统计的汽车更长，而北京轨道交通密度仅为 0.09 公里/平方公里（剔除生态涵养区），集中就业区与大型居住区之间、各新城与中心城区之间快捷通勤能力严重不足，例如回龙观-天通苑等大型社区通勤压力均较大。

图表28：滴滴出行全国主要城市出行半径

排名	城市	半径 (km)	排名	城市	半径 (km)	排名	城市	半径 (km)
1	北京	31.7	21	郑州	24.3	41	南昌	16.5
2	上海	30.8	22	昆明	23.7	42	合肥	16.4
3	深圳	30.5	23	珠海	23.4	43	太原	16.4
4	佛山	30.3	24	长沙	23.3	44	德阳	16.4
5	广州	29.8	25	厦门	23.2	45	汕头	16.4
6	成都	29.3	26	台州	23.0	46	长春	15.4
7	杭州	28.8	27	哈尔滨	22.1	47	南宁	15.0
8	东莞	28.8	28	嘉兴	22.1	48	呼和浩特	14.6
9	天津	28.7	29	无锡	20.3	49	金华	14.5
10	大连	27.5	30	贵阳	20.1	50	临沂	14.5
11	苏州	27.3	31	南通	19.1	51	莆田	14.2
12	泉州	27.2	32	沈阳	18.5	52	三亚	14.2
13	中山	26.7	33	宁波	18.4	53	徐州	14.0
14	温州	26.6	34	西安	18.3	54	威海	13.9
15	青岛	26.1	35	石家庄	18.1	55	包头	13.2
16	重庆	25.7	36	济南	17.5	56	遵义	13.1
17	武汉	25.3	37	惠州	17.5	57	洛阳	12.9
18	绍兴	25.2	38	福州	17.1	58	保定	12.8
19	南京	24.8	39	扬州	16.8	59	赣州	12.6
20	烟台	24.4	40	常州	16.5	60	乌鲁木齐	12.6

资料来源：滴滴出行，恒大研究院

环京地区承接产业不足、通勤效率低下需补短板。廊坊全市仅拥有A+H股上市公司6家、2017年发明专利授权量516件，分别为北京的1.1%、1.3%，与上海大都市圈7座周边城市相比仅多于群岛城市舟山。北京产业向环京地区溢出不足与资源配置的行政壁垒有一定关系；此外，与长三角、珠三角相比，北京并非制造业基地，产业链较短，溢出效应较弱；北京市行政区划面积达1.64万平方公里，远大于广州、上海、深圳的7434、6339、1997平方公里，这也导致中心城区产业较少溢出至市域范围外。不过，环京地区近年迎来重大发展机遇。固安、永清打造“北京CED固安园”、“北京亦庄·永清高新区”等产业园区，重点发展电子商务、智能制造等产业，再造“新亦庄”；京南环京地区还将受益于围绕北京新机场发展的空港产业链以及未来雄安新区的产业溢出。北三县也开始受益于与通州融合发展，北京已通过政府引导、市场运作和合作共建等方式推动产业向北三县转移。通勤方面，由于公共资源配置的行政壁垒，环京地区一直以来未开通轨道交通，但这一情况即将成为历史。在建的平谷线将从通州延伸出京，串联燕郊与三河齐心庄；燕郊至大厂、香河的轨道交通也已有规划。目前，从距离北京CBD仅30公里的廊坊燕郊镇出发，在北京通州换乘地铁至CBD耗时长达约1.5小时。仅燕郊每天通勤北京的人数可能达30万以上，预计北三县通地铁后可大大节约跨城通勤人士的时间成本。

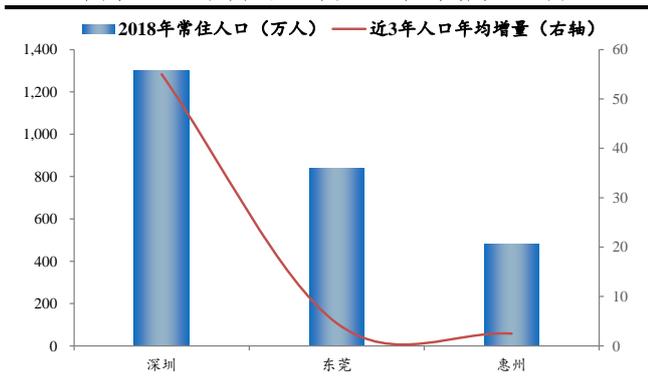
廊坊北三县与北京城市副中心通州“四统一”统筹发展，划归北京传言不绝于耳。北三县建国后历经频繁的行政区划变更，成为被北京和天津包围的一块飞地，西距天安门仅30公里，面积1277平方公里，2016年常住人口117万。北三县划归北京的传言自20世纪六七十年代起便一

直存在，但多次被证伪，近年北京城市副中心建设让这一传言有了新的想象空间。位于通州的北京城市副中心规划面积 155 平方公里，与北三县毗邻。而通州区面积 907 平方公里，2018 年人口仅 158 万，未开发土地面积充足。2018 年北京市级机关已东迁城市副中心。北三县与通州区“四统一”（统一规划、统一标准、统一政策、统一管控）规划已上报京津冀协同发展领导小组，审定之后将全面推进。这意味着短期内以行政区划调整的方式解决北三县区域协调发展问题的可能性较小。考虑到未来全国大部分地区都将面临区域协调问题，不可能都依赖行政区划调整手段，中央更希望构建跨地区协调发展机制来解决。

2.3 深莞惠都市圈：年轻移民的创业天堂，经济大市、土地小市的深圳可能兼并东莞？

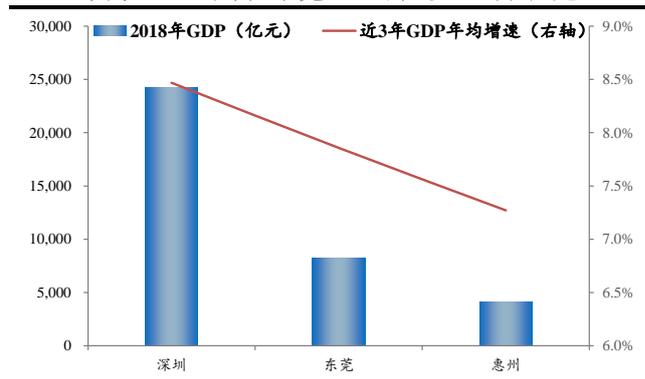
深莞惠都市圈人口和经济高速增长，“前店后厂”产业梯次转移，是年轻移民的创业天堂。深莞惠都市圈由深圳、东莞、惠州 3 市组成，面积 1.58 万平方公里，1990-2018 年常住人口从 575 万增至 2625 万，GDP 从 301 亿元增至 3.7 万亿元。深圳市自 2015 年已连续 4 年人口增量在 50 万以上，冠绝全国；2018 年 GDP 达 2.4 万亿元，且近 3 年仍以年均 8.5% 高速增长。改革开放后，深圳的奇迹发展部分受益于方便接受香港及境外的投资与产业转移。如今深圳已从“三来一补”的制造工厂升级成为创新创意之都，并向东莞、惠州等地梯次转移产业。东莞因其紧贴深圳、连接广深的区位优势在制造业承接上占得先机，接受了深圳大量的创新生产环节外溢。东莞松山湖、滨海湾新区已成为高端制造业、现代服务业等创新产业的重要载体，华为、大疆、蓝思科技等知名深圳企业纷纷转移而来。《粤港澳大湾区发展规划纲要》提出以深圳、东莞为核心在珠江东岸打造具有全球影响力和竞争力的电子信息等世界级先进制造业产业集群。惠州的产业以电子信息、汽车零部件制造及石化产业为主，与东莞在产业层次上有一定差距，但产业升级将受益于深圳产业布局东进。深莞惠都市圈人口结构全国最年轻，产业创新实力排名全国前三，仅次于上海、北京都市圈，是年轻移民的创业天堂。根据 2015 年全国人口抽样调查，东莞、深圳 15-59 岁劳动人口占比分别 83.8%、81.9%，高居全国城市前两位；惠州也达 71.1%，略高于广东省的 70.8%。深莞惠都市圈拥有 A+H 股上市公司 397 家，其中深圳、东莞分别占 88%、8%；2017 年发明专利授权量 25366 件，其中深圳、东莞分别占 75%、20%。

图表29：深圳近 3 年人口年均增长 55 万



资料来源：各地方统计局，恒大研究院

图表30：深圳+东莞 GDP 高达 3.3 万亿元

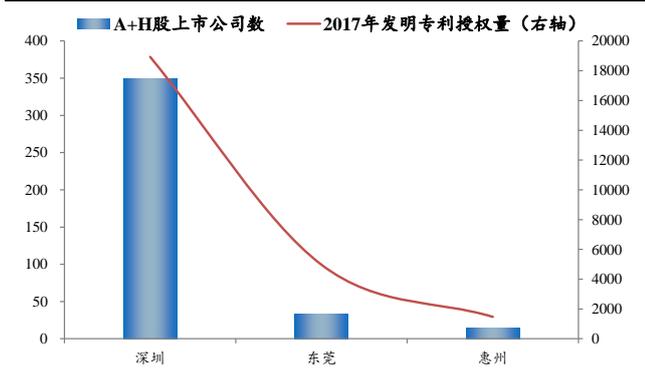


资料来源：Wind，各地方统计局，恒大研究院

深莞惠经济圈（3+2）机制推动深莞惠一体化发展，“飞地经济”和轨道交通一体化提升深圳辐射带动能力。深莞惠经济圈（3+2）党政主要领导联席会议自 2009 年起已召开 11 次，最初由深莞惠 3 市发起，2014 年新增河源、汕尾 2 市。根据 2018 年 4 月第 11 次联席会议，随着近年深圳土地不足、土地成本高企愈发严重，参照深汕特别合作区的“飞地经济”创新合作机制将在东莞、惠州推动。两地邻近深圳地区将划出地

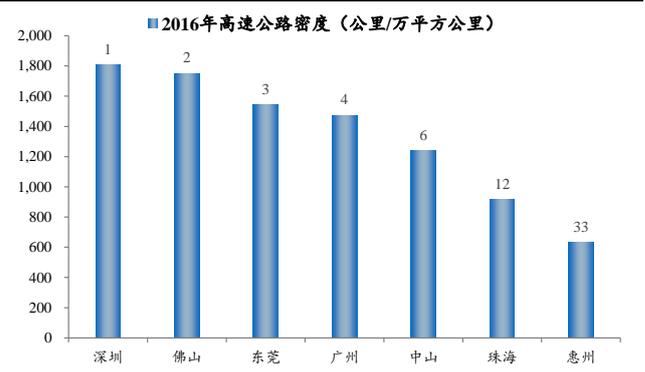
块发展功能协调、产业互补、成果共享的区域协同发展试验区，增量税收由三地政府按比例分成。交通一体化方面，珠三角地区高速公路网发达，深圳、东莞高速公路密度更是分别雄踞全国第1、第3，惠州也位列第33名。随着城际通勤需求日益扩大，轨道交通一体化仍需完善。除广深港高铁、京九铁路、厦深铁路、广深城际等铁路干线外，都市圈内部仅有一条莞惠城际铁路已建成通车。深莞惠三市城市轨道交通尚未连通，但东莞数条地铁已修至临近深圳区域，未来将有6条线路接驳深圳地铁；而惠州也将也有2条地铁线路接驳深圳地铁14、16号线。此外，惠州机场已定位为深圳第二机场，下一步将推动机场扩建和完善与深圳的快速交通联系，服务惠州、深圳东、东莞东、河源、汕尾等地出行需求。

图表31：深莞惠三市上市公司数和专利数分布



资料来源：Wind，各地方知识产权局，恒大研究院

图表32：珠三角有7市高速公路密度居全国前50



资料来源：交通部，恒大研究院

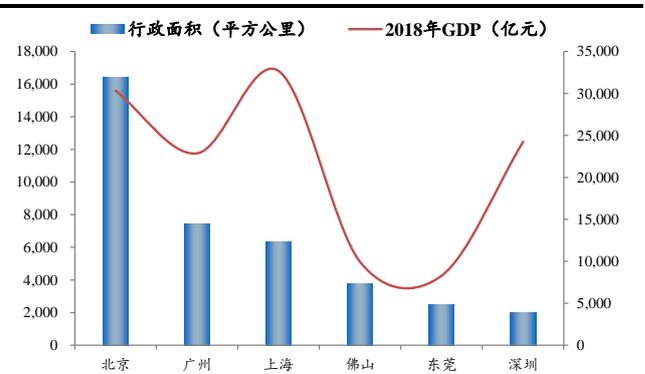
深圳是经济人口大市、土地面积小市，通过行政区划调整解决发展空间不足的可能性长期存在，但受制于广东省发展大局。深圳全市面积仅1997平方公里，分别为北京、上海、广州的1/8、1/3、1/4；全市平均人口密度6274人/平方公里，全国第一，可开发土地空间已几乎达上限。坊间一度流传深圳携东莞、惠州成立直辖市的说法，但考虑到对广东省其他地区的影响，可能性极小。东莞划归深圳则是比深圳直辖可能性稍大的一种方案。深圳与东莞两市面积仅4457平方公里，2018年GDP合计高达3.3万亿，超越北京、比肩上海，且近年经济增速高于上海。两市若合并将有望产生新的中国第一经济大市，对中国经济版图产生重大影响。由于深圳是中国第一个经济特区、副省级计划单列市，不向广东省纳税，东莞等若并入深圳将极大削弱广东省的财政实力，地方阻力较大。

图表33：深莞惠都市圈示意图



资料来源：恒大研究院

图表34：北上深广莞佛6市面积与GDP对比

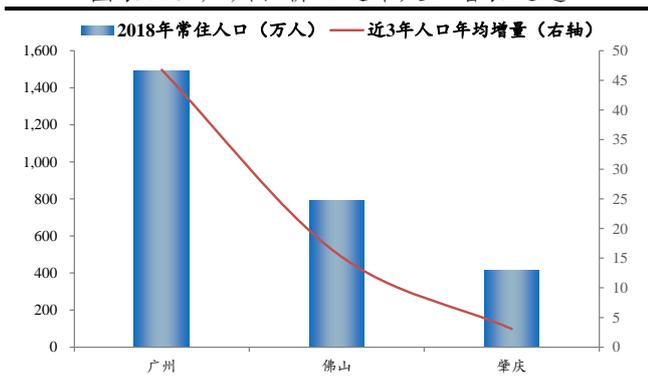


资料来源：Wind，各地方统计局，恒大研究院

2.4 广佛肇都市圈：大湾区现代制造业中心，广佛同城

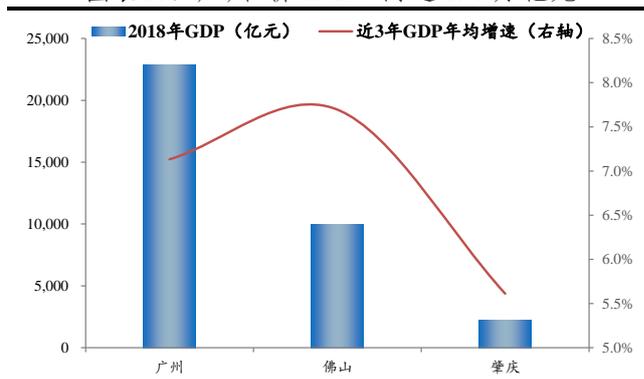
广佛两市经济总量比肩深莞，分别聚焦“**IAB（新一代信息技术、人工智能、生物医药）+NEM（新能源、新材料）**”创新产业和先进制造业，肇庆承接广佛产业转移。广佛肇都市圈由广州、佛山、肇庆3市组成，面积2.61万平方公里，2018年常住人口2696万，GDP3.5万亿元。2015-2018年，广州常住人口年均增长46.8万人，仅次于深圳，远高于全国其他城市；佛山2017年、2018年常住人口分别增长19.4%、24.9%，人口再集聚趋势显著。2018年广州+佛山GDP合计3.3万亿元，与深圳+东莞相当；其中广州略低于深圳，而佛山高于东莞，即将跻身万亿俱乐部。广佛肇都市圈是华南地区国际性现代服务业中心和先进制造业基地。广州未来以“**IAB+NEM**”等创新产业为主导方向，进一步提升先进制造业和现代服务业占比。佛山是我国先进制造业基地，在家电、家具、建材等传统制造业和机械装备、电子信息、汽车等现代制造业与高新技术产业方面基础雄厚，将开展制造业转型升级，开拓金融后台服务等现代服务业。肇庆以资源型加工工业为传统优势产业，休闲旅游及农业资源丰富，目前以大旺高新区、怀集广佛肇经济合作区等载体积极承接广佛产业转移，打造与广佛产业相配套的装备制造业、高新技术产业和传统优势产业。2013-2017年肇庆承接的412个产业项目中多数来自广佛，肇庆高新区引进的50多家企业中有40%来自佛山。

图表35：广州、佛山近年人口增长迅速



资料来源：各地方统计局，恒大研究院

图表36：广州+佛山 GDP 高达 3.3 万亿元



资料来源：Wind，各地方统计局，恒大研究院

图表37：广佛肇都市圈示意图

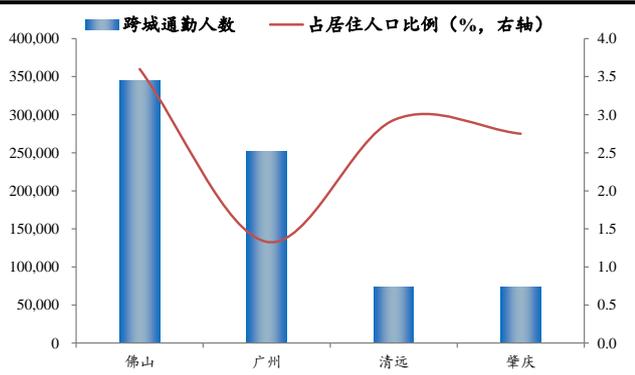


资料来源：恒大研究院

从广佛同城到广佛肇经济圈，肇庆与广佛一体化还需时日。广州和佛山城区紧靠，历史人文相亲，在明清两代均属广州府管辖范围。广佛同城化的概念于2003年首次提出，2008年《珠江三角洲地区改革发展规划纲要（2008—2020年）》让广佛同城进入实质性阶段，2009年两市即签署同城化建设合作框架协议。同年，广佛肇都市圈的概念由广佛同城催生，3市签署《广佛肇经济圈合作框架协议》。2015年“广佛肇”经济圈市长联席会议先后提出推动清远、云浮、韶关加快融入“广佛肇”经济圈，开拓“3+3”经济圈合作发展。从经济实力来看，与在全国经济版图占有重要地位的广佛两市相比，肇庆在珠三角9市中经济实力垫底，2018年GDP2202亿元，是广州的1/10；人均GDP仅为广州的35%、佛山的42%。从地理位置来看，肇庆市行政区划面积1.49万平方公里，大于广佛两市面积之和，但只有靠近佛山区域的“半条腿踏进珠三角”，区位优势与广佛差距较大。从交通一体化程度来看，广佛肇城际轨道暂时并未把肇庆如愿带入广州1小时通勤圈，站点远离市区、班次少、票价贵等问题成为瓶颈。

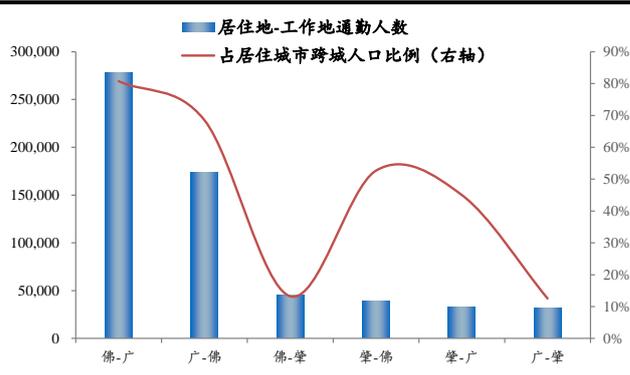
广佛同城已基本实现，生活成本与产业转移催生大量跨城通勤需求。佛山、广州高速公路密度分别位列全国第2、第4，分别仅次于深圳、东莞。武广、贵广、南广、广茂、广珠和南沙疏港铁路等多条铁路串联广佛两市；广珠城际、广佛肇城际、广莞惠城际、广佛江珠和肇顺南城际等构成都市圈四通八达的城际轨道交通。而广佛两市地铁互联更是成为跨城市轨道交通互联的典范，将实现两市地铁“一张网、一张票”的构想。根据《广佛两市轨道交通衔接规划》，加上已经建成通车的广佛线和今年即将通车的广佛环线，佛山未来将有10条地铁线接驳广州13条地铁线，多数已在建或即将动工。交通一体化顺应了广佛两市与周边地区旺盛的跨城通勤需求。据百度地图和广东省城乡规划设计研究院发布的报告，2018年7月广佛肇清四市跨城职住人数高达74.41万，占四市从业人口的4.4%；其中广佛跨城占四市跨城总规模的60.6%。在广佛跨城通勤人员中，佛山居住、广州工作的人占62.2%，主要居住在佛山靠近广州的交界区域，可见生活成本低、通勤便利是这类人选择在佛山居住的主要原因。而在佛肇之间跨城通勤的8.4万人中，肇庆怀集与佛山顺德之间通勤人数较多，这显然与肇庆的产业园区承接佛山劳动密集型产业有关。

图表38：2018年7月广佛肇清四市跨城通勤人数



资料来源：百度地图，广东省城乡规划设计研究院，恒大研究院

图表39：2018年7月广佛肇两两之间通勤人数



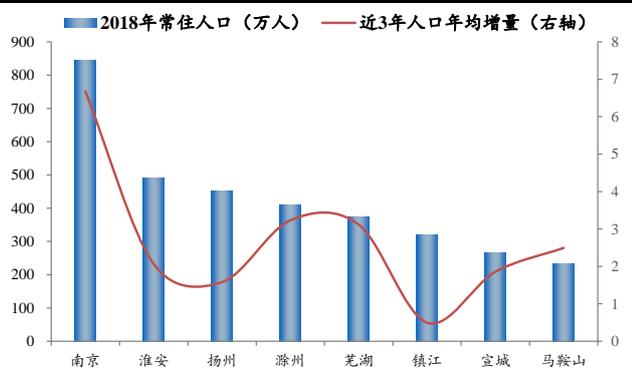
资料来源：百度地图，广东省城乡规划设计研究院，恒大研究院

2.5 南京都市圈：经济东强西弱，皖东城市受益

南京都市圈经济东强西弱，南京引领产业链从高到低三级梯队。南京都市圈包括江苏省南京、镇江、扬州、淮安4市及安徽省马鞍山、滁州、芜湖、宣城4市，面积6.29万平方公里，2018年常住人口3391万，

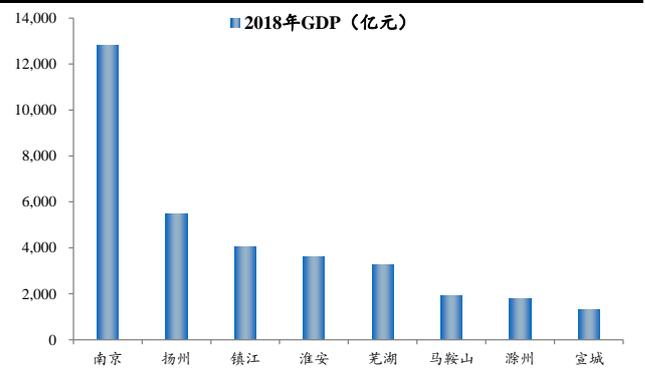
GDP3.4 万亿元。都市圈内江苏 4 市 GDP 明显高于安徽 4 市，经济实力东强西弱，但近年江苏 4 市人口增长乏力。2015-2018 年，受累于江苏经济转型升级阵痛，南京常住人口年均增长 6.7 万人，在省会城市中并不突出；安徽 4 市受益于人口回流中西部，常住人口合计年均增长 10.7 万人，而除南京外的江苏 3 市合计年均仅增长 4.1 万人。南京是国家重要综合性工业生产基地、现代服务业中心和国家重要科教基地，2018 年 GDP1.3 万亿元，传统和新兴产业门类齐全，服务业占比超 60%。而扬州、镇江、淮安、芜湖均是全国或区域重要制造业基地，2018 年 GDP 均在 3000-6000 亿元之间，致力于打造先进制造业中心。马鞍山、滁州、宣城主要承接东部产业转移，并结合自身资源打造旅游或农业基地，2018 年 GDP 均在 2000 亿元以下。8 市共同构成产业链从高到低三级梯队。南京整合都市圈创新资源，推动与扬州新兴科创名城、淮安智慧谷、滁州高教科创城、宣城宛陵科创城等平台机构协同创新；创新跨区域产业合作模式，通过总部—生产基地、产业链合作、园区共建、整体搬迁等多种形式与周边城市共建产业园区。

图表40：安徽 4 市近年人口增长好于镇扬淮 3 市



资料来源：各地方统计局，恒大研究院

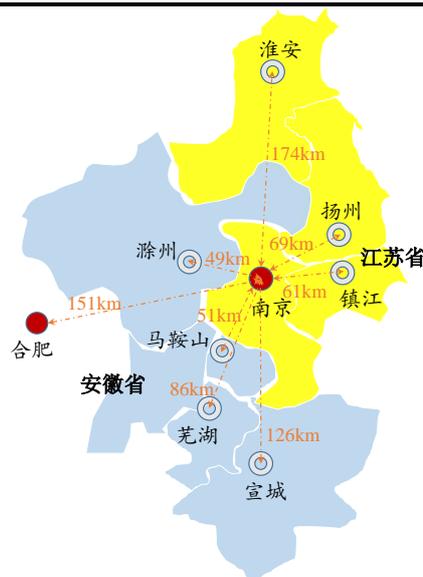
图表41：南京都市圈 8 市经济东强西弱



资料来源：Wind，各地方统计局，恒大研究院

南京都市圈为我国第一个规划的跨省都市圈，安徽东部城市受益于与南京同城化发展。在 2016 年《长三角城市群发展规划》中，南京都市圈仅包括南京、镇江、扬州市三市，规避了跨省都市圈。事实上，1986 年国家计委的研究报告即建议南京组织跨省经济圈试点；2002 年南京、镇江、扬州、芜湖、马鞍山、滁州 6 市启动共建“南京都市圈”规划研究，组建我国第一个跨省都市圈。2005 年起南京都市圈形成当前《南京市城市总体规划（2018-2035）》草案中的“1+7”市模式。都市圈 8 市拥有南京都市圈市长峰会、南京都市圈党政领导联席会议以及各类发展论坛等协调交流机制，常州市近年也作为特邀成员参会。在南京都市圈 8 市中，马鞍山、芜湖、滁州 3 市同时也是合肥都市圈成员，而淮安是唯一不属于长三角城市群范畴的城市。作为江苏省会，南京地理位置承东启西，对安徽东部城市有很强吸引力，绝大多数外来人口来自安徽。南京与都市圈中安徽 4 市的距离均比安徽省会合肥更近，江北新区的建设更是加强了与马鞍山、滁州的联动发展。从南京到马鞍山、滁州的高铁最短运行时间均在 20 分钟以内，催生“跨省上班族”；南京到芜湖也仅需半个多小时。南京多条城际轨道建设接近安徽地界，如 S3、S8、S9 号线，极大方便跨省人员通勤；S4 号线建成后将把南京江北新区到滁州的时间缩短到 10 分钟。

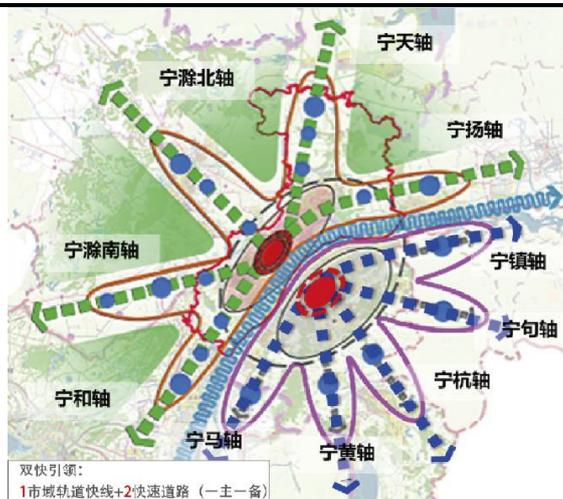
图表42：南京都市圈的安徽城市距离南京比合肥更近



资料来源：恒大研究院

南京都市圈轨道交通体系前瞻性布局，与公路、机场、港口群共同打造综合交通枢纽示范区。2019年2月南京市政府发布《南京都市圈一体化高质量发展行动计划》，将加快构筑都市圈轨道交通体系，促进干线、城际、市域（郊）、城市轨道交通“四铁融合”，实现南京都市圈城市全部通行高铁或城际铁路；构建以南京为中心的“米”字形高铁网络，实现都市圈内主要城市半小时高铁通达。南京规划的9条S系列城际轨道向四面八方发散，加强与周边所有城市的联系，并将延伸至马鞍山、和县、滁州、扬州、句容、天长等周边地区。2018年南京市轨道交通运营里程已达378公里，仅次于北上广，居全国第4；轨道交通网络遍及市域内全部11个区，成为中国第一个全部区县开通地铁的城市。都市圈将完善高速公路网络，加快形成宁镇扬、宁滁3011交通圈，即30分钟快速通勤圈，1小时休闲旅游生活圈、1小时生产要素物流圈。此外，南京都市圈的优势之一是多数城市都有沿江港口，将加快宁镇扬组合港、芜马组合港、宣州综合码头、定埠港建设，形成联动协作的都市圈现代化港口群。

图表43：南京都市圈“十廊”交通骨架



资料来源：《南京市城市总体规划（2018-2035）》，恒大研究院

2.6 成都都市圈：少不入川的天府之国，成都人口经济集聚度高，周边地区城镇化率较低、空间大

成都尚处于做大做强吸聚周边资源阶段，人口经济集聚度高。成都都市圈以素有“天府之国”称号的成都平原为主体，包括四川省成都、德阳、资阳、眉山全域及雅安市辖区，面积 3.2 万平方公里，2018 年常住人口约 2600 万，GDP 为 2 万亿元。成都平原四周群山环抱，气候温和、降雨充沛，古蜀国的遗迹、唐诗宋词的华章、舌尖上的美食以及当地人悠闲宁静的生活共同见证了这里一脉相承的繁华与闲适，民谚有云“少不入川，老不离蜀”。成都吸聚周边人口显著，2018 年常住人口达 1633 万人，占都市圈 5 市总人口的 61%；2015-2018 年成都市常住人口年均增长 20.7 万人，与同期整个都市圈人口增量几乎相等。周边城市仅德阳人口年均微弱增长 1.1 万人，眉山、资阳、雅安分别年均净减少 0.6、0.2、0.2 万人。成都 2018 年 GDP 达 1.5 万亿元，在二线城市中仅次于重庆、天津、苏州，占成都都市圈 5 市 GDP 的 75%；A+H 股上市公司数、2017 年发明专利授权量在中西部城市中分别排名第 1、第 2，分别占到都市圈 5 市总量的 94%、93%，中心城市产业集聚度远大于长三角、珠三角发达都市圈。产业布局方面，成都是新一代信息技术、装备制造、汽车、航空航天、新材料、生物医药、现代服务业等产业聚集区，产业门类齐全；而德阳、资阳、眉山、雅安分别是上述一类或几类产业聚集区，城市间产业协同互补性不如发达都市圈。

图表44：成都都市圈示意图

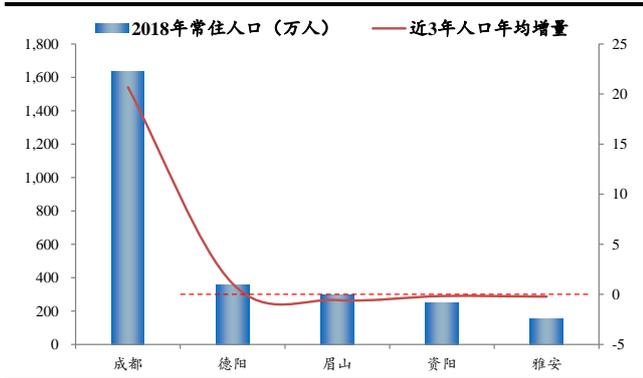


资料来源：恒大研究院

成都周边 4 市城镇化率较低、城镇化空间大，未来有望与成都同城化发展。根据 2013 年四川发布的《四川省主体功能区规划》和 2016 年国家发改委批复的《成渝城市群发展规划》，成都都市圈的范围包含成都、德阳、资阳、眉山 4 市。2014 年四川发布的《成渝经济区成都城市群发展规划（2014—2020 年）》提出成都城市群的概念，范围包括成都、绵阳、德阳、遂宁、眉山、雅安、资阳全域以及乐山部分区县，面积约 7.8 万平方公里，范围较大，无法与都市圈概念等同，规划落地难度较大。2016 年初成都政府工作报告提出成都大都市区概念，范围包括成都、德阳、资阳、眉山全域及雅安市辖区，范围内地区未来具备与成都同城化发展的可能，是成都都市圈的合理范围。成都正在增强西部地区重要的经济中心、科技中心、文创中心、对外交往中心和综合交通枢纽功能，加快天府新区和国家自主创新示范区建设，提升中心城市带动能力。2018 年成都城镇化率为 73%，远低于一线城市和南京、武汉等同级别二线城市的 80% 以上；德阳、眉山、资阳、雅安均在 42%-52% 之间，远低于全国平均 59.6%，都市圈人口城镇化潜力较大。随着成都产业进一步高端化，一般

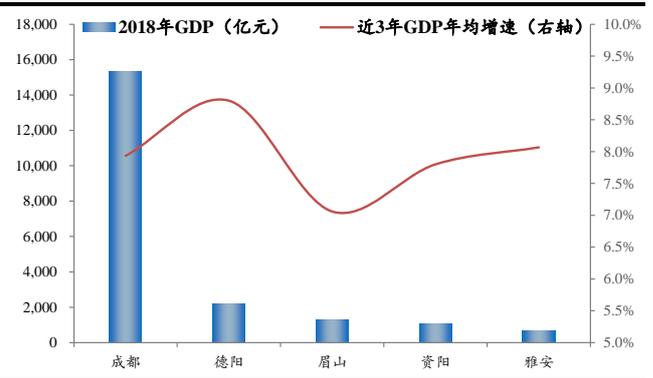
制造业将外溢，成都将由吸聚周边资源转为带动周边地区协同发展，周边城市有望与成都同城化发展。

图表45：成都吸聚周边城市人口



资料来源：各地方统计局，恒大研究院

图表46：成都GDP占都市圈5市的75%

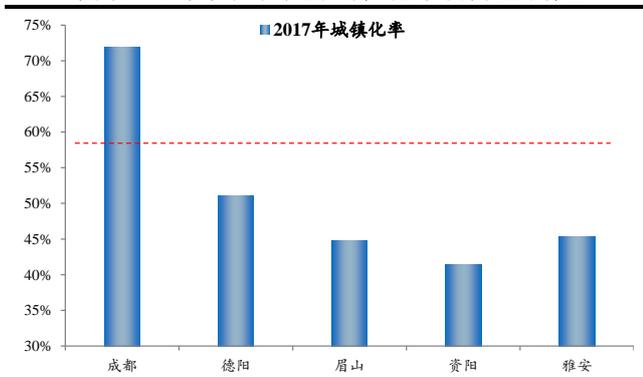


资料来源：Wind，各地方统计局，恒大研究院

成都与周边城市高铁半小时至1小时通达，未来有望形成城际环线。

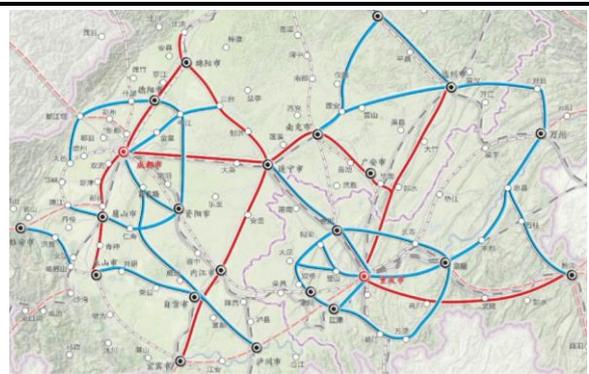
作为西南地区最重要的铁路枢纽，成都放射状铁路网四通八达，在运营线路有成渝、成昆、宝成、达成、遂成等铁路干线，成渝高铁、西成高铁等高铁干线，以及成绵乐城际、成蒲铁路等城际铁路；此外还有成贵高铁、成兰铁路等在建。目前，成都与周边城市均已开通高铁或城际快速铁路，可实现半小时至1小时通达。根据《成渝地区城际铁路建设规划（2015~2020年）》，成都周边的眉山、资阳、德阳、都江堰等地区将由城际铁路串联成环线。城市轨道交通方面，成都地铁2018年底运营里程236公里，预计2020年将达500公里，未来可能延伸至资阳。与东部发达都市圈相比，成都都市圈周边城市的发育程度和交通连通性仍有待提升。

图表47：成都都市圈城镇化率提升空间大



资料来源：各地方统计局，恒大研究院

图表48：成渝地区城际铁路网规划示意图



资料来源：《成渝地区城际铁路建设规划（2015~2020年）》，恒大研究院

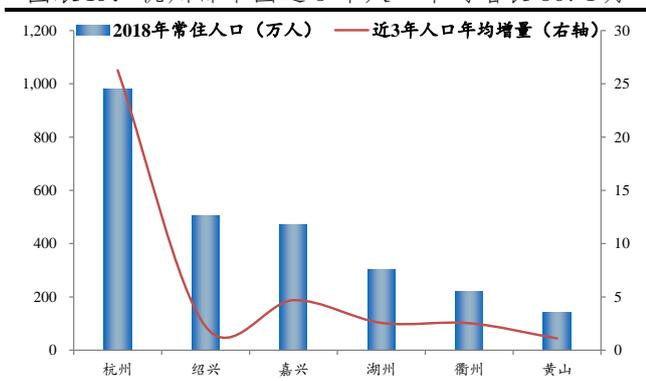
2.7 杭州都市圈：民营经济天堂，互联网经济高地，西进扩大腹地

杭州都市圈杭嘉湖绍四市民营经济发达，互联网经济领先，新成员衢州、黄山有望承接相关产业。杭州都市圈包含杭州、嘉兴、湖州、绍兴、衢州、黄山6市，面积5.3万平方公里，2018年常住人口2621万，GDP2.9万亿元。在长三角地区近年人口增长缓慢的背景下，杭州都市圈人口再集聚明显，2010-2015年常住人口年均增长仅10.6万人，2015-2018年年均增长升至39.4万人，其中三分之二由中心城市杭州贡献。2018年杭州GDP达1.35万亿元，相当于绍嘉湖三市总和，是以互联网经济为代表的民营经济天堂。2018年杭州民营经济增加值达到8175亿元，占GDP

的 61%；浙江全省的民营经济占比为 65.5%，其中绍兴更是高达 95% 以上。2018 年杭州数字经济核心产业增加值 3356 亿元，占 GDP 的 24.8%，阿里巴巴、蚂蚁金服、口碑网、菜鸟网络等企业是典型代表，盒马鲜生、网易严选、未来鲸选等新零售新业态蓬勃发展。

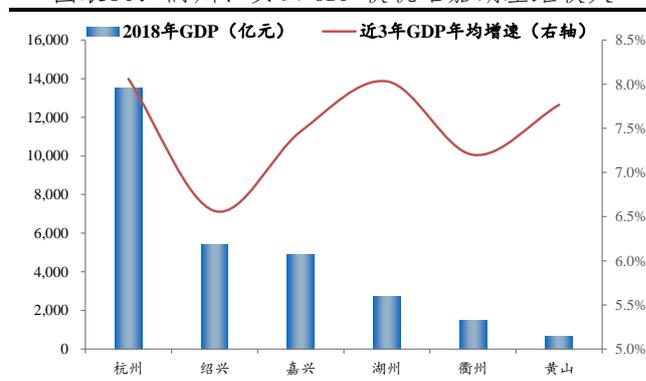
杭嘉湖绍四市产业协同程度高，嘉兴的海宁、桐乡，湖州的德清、安吉，绍兴的柯桥、诸暨等县市均与杭州产业密切融合。毗邻杭州下沙经开区的海宁高新区有 70% 的企业是由杭州迁入，包括娃哈哈、西子重工等知名杭企；德清有约四分之一的高新技术企业、30% 以上的高端人才、60% 以上的科技成果转化中心来自杭州，引进杭企中规上企业超 200 家。受益于杭州电子商务中心的地位以及 2015 年中国（杭州）跨境电子商务综合试验区获批，湖州、嘉兴、绍兴等地传统外贸产业利用“互联网+”拓展新空间，电子信息产业发展均居浙江前列。而都市圈新成员衢州、黄山 2018 年 GDP 分别仅为 1471、678 亿元，比杭嘉湖绍四市中最小的湖州也相去甚远。衢州、黄山与杭州已有一定的产业要素互动，预计融入都市圈后产业转移承接和项目对接将大大加强。黄山将以各经开区为主体平台，有条件承接杭州的化纤、纺织传统行业转移，并主动对接杭州新一代信息技术、汽车及新能源汽车、高端装备等新兴制造业的发展。

图表49：杭州都市圈近 3 年人口年均增长 39.4 万



资料来源：各地方统计局，恒大研究院

图表50：衢州、黄山 GDP 较杭绍嘉湖差距较大



资料来源：Wind，各地方统计局，恒大研究院

杭州都市圈东面发展空间不足，西进扩大经济腹地。杭州都市圈于 2007 年启动建设，最初包含杭州、嘉兴、湖州、绍兴 4 市；2014 年国家发改委批复杭州都市圈经济转型升级综合改革试点；2016 年《长三角城市群规划》中杭州都市圈位列“五圈”之一。上海大都市圈横空出世后，杭州都市圈不再独享嘉兴与湖州，东面发展空间受到一定挤压，南面的金华又自成金义都市圈。事实上，嘉兴的嘉善和平湖等近沪区域一直以来都和上海关系更为密切；杭州市区东距上海也仅 165 公里，不具备南京远离上海的区位优势。面对上海大都市圈的挤压和南京都市圈的竞争，杭州都市圈选择西进。2018 年杭州都市圈在第九次市长联席会议上扩容，浙江省衢州市、安徽省黄山市正式加入。衢州、黄山市区距离杭州市区均在 180-200 公里之间，超过了可与杭州同城化发展的范围。杭州都市圈此番扩容意在填补自身经济腹地不足的短板，打通长三角金南翼西进通道，利用都市圈西南方向自然资源丰富、生产成本较低等比较优势，将其建设成杭州都市圈的产业转移承接、优质农产品供应基地和重要生态功能区。根据这一思路，安徽的宣城、江西的上饶和景德镇亦是杭州都市圈的辐射范围和候选城市；其中宣城已被南京都市圈囊括。

图表51：杭州都市圈向西扩容



资料来源：恒大研究院

杭嘉湖绍四市已实现“半小时高铁圈”和“1小时交通圈”，高铁将助力衢州、黄山融入都市圈。在都市圈扩容之前，杭嘉湖绍四市已实现“市市通高铁、县县通高速、镇镇通干线、村村通班线”的目标。高铁方面，杭州市区与嘉、湖、绍三市市区已实现“半小时高铁圈”，德清、桐乡等地到达杭州市区的时间仅为15分钟，通勤高铁“西施号”在杭州东站与诸暨之间的运行时间约为25分钟。2018年底开通的杭黄高铁串联西湖、富春江、千岛湖、黄山等著名旅游景区，将杭州到黄山的时间从3小时缩短到1.5小时；另一条连接黄山和杭州的杭临黄（杭州-临安-黄山）高铁尚在规划中，预计开通后两地高铁出行仅需30-35分钟。衢州至杭州高铁将于2022年建成，届时从衢州40分钟可达杭州西站，90分钟可达上海。城际轨道方面，杭州至临安城际铁路将争取在2019年试运行，杭州至海宁、绍兴、富阳城际铁路计划2020年建成，串联杭州东站、萧山机场、杭州西站的杭州机场轨道快线预计2022年完工；此外，杭州至德清、安吉、诸暨、湖州、嘉兴等地城际轨道尚在酝酿中。

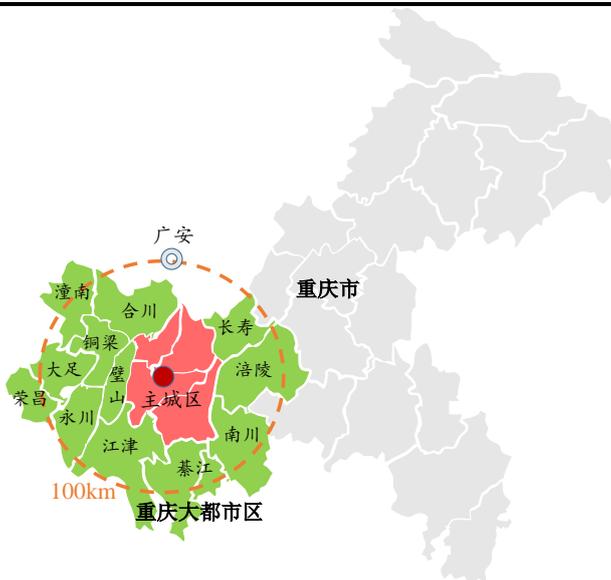
2.8 重庆都市圈：内陆开放高地，新区人口增速接近主城区，产业同质化、创新不足

重庆都市圈以重庆市35%的面积集聚65%的人口，创造72%的GDP，主城区与城市发展新区人口产业集聚能力均较强。重庆都市圈即重庆大都市区。根据2015年《重庆大都市区规划》和2016年《成渝城市群发展规划》，重庆大都市区是以主城9区为核心、以城市发展新区为腹地的城市区域，是重庆建设国家中心城市的功能载体。大都市区由渝西片区21个区组成，面积2.87万平方公里，占重庆全市的约35%；2017年末常住人口1989万，占全市65%；GDP约1.4万亿元，占全市的约72%。其中，主城区发挥国家中心城市核心功能，着力发展现代服务业、高端研发及创意产业；城市发展新区加快发展现代制造业，形成与主城区功能互补、产业协同的发展格局。由于地形因素，重庆未来向北拓展空间不足、向西空间较大；再加上让重庆向西辐射成渝发展主轴城市带的考虑，江津、璧山、合川未来有望划入主城区，重庆第二机场选址西邻四川区域的可能性较大。

与成都、武汉等中西部都市圈人口增长集中于中心城市不同，近年重庆城市发展新区人口增长较快，2011-2017年常住人口年均增长率为1.9%，与主城区的2.1%接近。这得益于直辖市行政壁垒相对较小、城市发展新区新型工业化城镇化，以及主城和新城产业分工协作体系的建立。例如，璧山利用毗邻沙坪坝微电园的优势，将主导产业从皮鞋产业转变为电子信息产业；合川承接了主城区汽摩产业的转移，规划到2021年汽

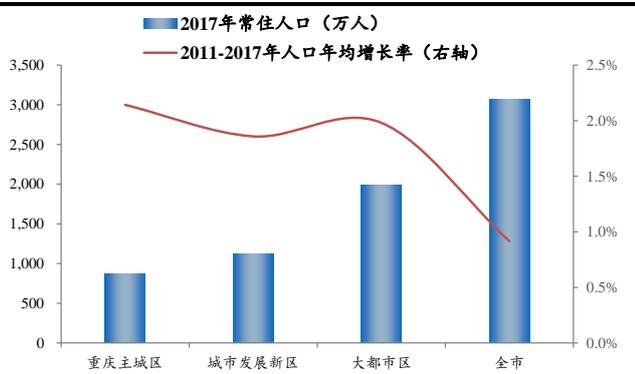
车产业总产值达 1200 亿元；永川发展成为中国最大的机器人产业集聚区之一，并初步形成汽车全产业链发展格局；重庆科学城将以发展智能产业为主导，联动九龙坡、北碚、江津和璧山，形成西部“智能谷”。

图表52：重庆大都市区半径约 100 公里



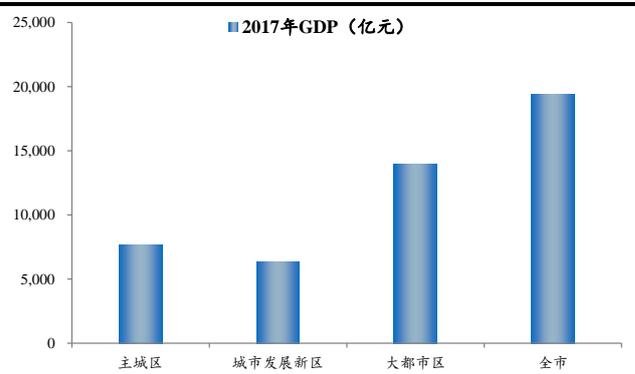
资料来源：恒大研究院

图表53：城市发展新区人口增速与主城区接近



资料来源：Wind, 恒大研究院

图表54：重庆大都市区 GDP 占全市 72%



资料来源：Wind, 恒大研究院

重庆都市圈是内陆开放高地，产业同质化、创新能力不足是短板。
 重庆大都市区是中国内陆开放高地，拥有国家级新区两江新区、重庆自贸试验区、中新互联互通项目、2 个国家级经开区、4 个国家级高新区、保税港区、3 个综保区、3 个保税物流中心、国家级检验检疫综合改革试验区等开放平台。但重庆产业存在内外双重同质化、创新能力不足的短板。从重庆与成都的产业关系来看，成渝城市群双核相距仅 260 公里，但高端发展平台的谋划和建设竞争大于合作，产业分工协作不够充分，都将汽车制造和电子信息产业作为支柱产业大力发展。作为直辖市和内陆开放高地，重庆拥有的国家级开放平台数量多于成都，但创新能力弱于成都，A+H 股上市公司数、2017 年发明专利授权量分别为 58、6138，少于成都的 90、8041。从重庆大都市区内部产业分工来看，城市发展新区 12 个区制造业存在明显同质化竞争，如长寿与江津的装备制造、新材料、汽摩及零部件产业项目同质化较明显。《重庆市开放平台协同发展规划（2018—2020 年）》也指出重庆开放平台体系存在同质化竞争激烈的问题。重庆的汽车产业发展较快，但主要集中在中低端车型，抗风险能力较为

脆弱；2018 在汽车行业整体不景气的情况下，重庆汽车制造业增加值同比增长-17.3%，远低于全国平均的 4.9%。

重庆都市圈轨道交通互联互通水平亟待提升。重庆是高铁时代西南地区重要综合铁路枢纽，成渝高铁、渝万高铁、渝贵铁路、渝利铁路等高铁或快铁已建成通车，渝湘高铁、渝黔城际、枢纽东环线、涪怀二线、黔张常铁路等高铁或城际铁路在建，渝西高铁、兰渝高铁、渝昆高铁等正在规划中。这些铁路既可以提高重庆的铁路枢纽地位，又可以运营通勤列车改善重庆都市圈内部通勤条件。重庆都市圈市域铁路亟待加强，远不能满足主城区与外围片区之间的通勤需求。市域铁路渝合线在建，璧铜线即将开工；市域环线铁路正在规划中，将串联起渝黔铁路、成渝铁路、成渝客专等铁路线。城市轨道交通方面，截至 2018 年底重庆市轨道交通运营里程 313 公里，2020 年将达到 410 公里，主城区之外仅璧山、江津即将开通轨道交通。此外，四川广安市毗邻重庆区域也可算作重庆都市圈的辐射范围，双方在共建产业园区、交通对接等方面将加大合作力度。

2.9 武汉都市圈：“圈子”缩小更务实，产业链向外延伸

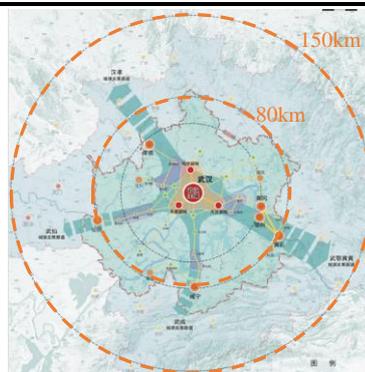
从半径 150 公里的“1+8”武汉城市圈到半径 80 公里的武汉大都市区，范围更小的都市圈规划更具可操作性。武汉都市圈按已有的政府规划可产生范围不同的两种理解：一是“1+8”武汉城市圈，包含武汉及周边的黄石、鄂州、黄冈、孝感、咸宁 5 个地级市和仙桃、潜江、天门 3 个省直辖县级市；二是武汉大都市区，包含武汉、周边 5 个地级市的市辖区、仙桃以及与武汉接壤的部分其他县市。以武汉中心城区为圆心，武汉城市圈的半径约为 150 公里，面积 5.78 万平方公里，在周边地区与武汉发展差距巨大的情况下较难一体化发展；而武汉大都市区半径约为 80 公里，范围更务实。武汉城市圈最早出自 2002 年提出的“武汉经济圈”，2007 年被国家发改委批复为全国“两型”社会建设综合配套改革试验区，2014 年《武汉城市圈区域发展规划（2013-2020 年）》获国家发改委批复，2016 年《长江中游城市群规划》要求全面加快武汉城市圈一体化建设。2018 年武汉 GDP 达 1.5 万亿元，占“1+8”城市圈的 60%；周边城市中 GDP 最高的黄冈仅 2000 亿元。2015-2018 年武汉常住人口年均增长 15.8 万，占城市圈人口增量的 84%，周边城市人口吸引力也较弱。2018 年通过的《武汉市城市总体规划（2017-2035 年）》提出以“1 小时通勤圈”为核心构建武汉大都市区。显然，范围更小的大都市区比城市圈更好建设培育，产业协同、交通规划等也更易落地。

图表55：“1+8”武汉城市圈示意图



资料来源：恒大研究院

图表56：武汉大都市区半径 80km，城市圈 150km

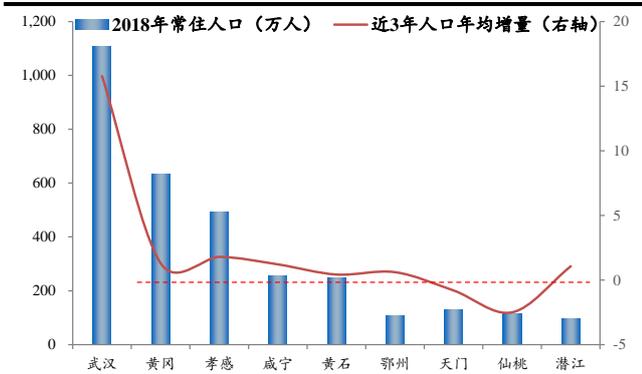


资料来源：《武汉市城市总体规划（2017-2035 年）》
恒大研究院

武汉产业链沿武鄂黄黄、武咸、武仙、汉孝等发展廊道向周边城市延伸，完善都市圈功能布局和产业体系。武汉都市圈致力于建设全国重

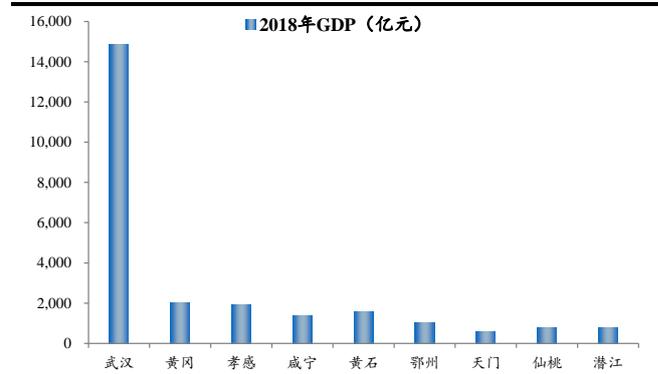
要的综合交通运输枢纽、先进制造业和高技术产业基地、中部地区现代服务业中心。根据规划，武汉核心发展区构建“1主3副”的空间格局，主城为以现代服务业为主导的中央活动区；光谷、车都、临空港3座副城分别以东湖高新区、武汉经开区、临空港经开区为主要依托，分别承载科技创新、先进制造、枢纽物流等核心职能。在核心区域外围，武汉将建设3个新城组群，分别重点打造产业转型、产学研融合、生态文明示范区，并建设长江新城。黄石、鄂州是以冶金、能源、建材等为主的原材料生产加工基地，鄂州在以建设民用机场为契机大力发展临空产业；孝感及仙桃、潜江、天门重点发展纺服、化工、汽车零部件、医药等产业；咸宁是农副产品加工基地和生态旅游区，也是轻纺、机电等生产基地。在与周边城市产业协同方面，武汉东湖高新区将与鄂州、黄石、黄冈、咸宁联动发展，打造科技创新走廊；武汉经开区将与洪湖、仙桃、天门等地联动发展，打造先进制造走廊；临空港经开区将与孝感联动发展，打造临空经济走廊。

图表57：武汉城市圈近年仅武汉人口增长显著



资料来源：各地方统计局，恒大研究院

图表58：武汉市GDP占“1+8”城市圈的60%



资料来源：Wind，各地方统计局，恒大研究院

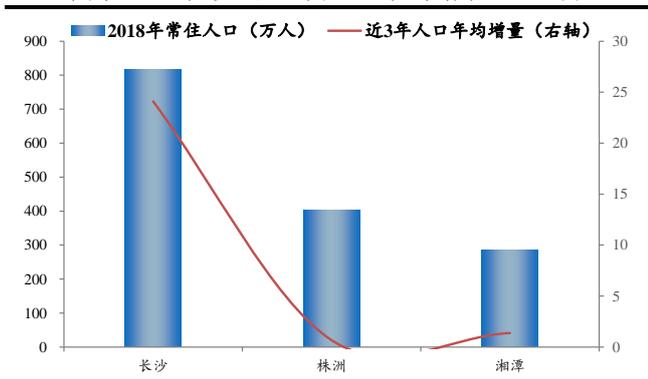
高铁、鄂州机场建设加强水陆空交通枢纽，城际铁路网将串联武汉都市圈。武汉是中国内陆最大的水陆空交通枢纽，素有“九省通衢”之称。高铁方面，武汉即将建成“两纵两横两连”的全国高铁路网中心，实现与城市圈其他城市1小时、与长江中游其他城市群2小时高铁辐射圈。2018年底开工的黄黄高铁将把武汉到黄冈的时间缩短到15分钟。此外，2018年中央同意鄂州修建民用机场，将加强武汉都市圈的空港枢纽地位，并加速鄂州空港经济的腾飞。高速公路方面，武汉城市圈环线高速大部分路段已建成通车，2020年将实现闭环运行，城市圈“1小时交通圈”将更加完善，相邻城市可实现半小时内通达。城际铁路方面，武黄（经鄂州）、武咸、武冈、汉孝（经天河机场）城际均已开通，武汉到仙桃、潜江城际铁路正在建设中，武汉到天门城际铁路处于前期研究阶段，8个周边城市均将实现与武汉城铁通达。规划中的武汉大都市区城际铁路环线将串联武汉3个新城及包括黄冈、鄂州、孝感在内的近汉地区5市县。城市轨道交通方面，武汉轨道交通运营里程约300公里，至2020年总长度将达400公里，基本实现“主城联网、新城通线”。由于周边城市发展与武汉存在较大落差，武汉短期内尚无城市轨道交通连接周边城市的规划。

2.10 长株潭都市圈：中部崛起，城区相邻，“半小时交通圈”融合发展

长株潭三市产业互补性强，产业协同势头良好，是中部崛起重要战略支点之一。长株潭都市圈包含湖南省长沙、株洲、湘潭三市，面积2.8万平方公里，2018年常住人口1504万，GDP1.6万亿元。近年省会城市长沙经济持续高速增长，2018年GDP达1.1万亿元，为全国16个万亿俱乐部城市之一，对周边城市经济带动作用日益增强。2015-2018年，长沙

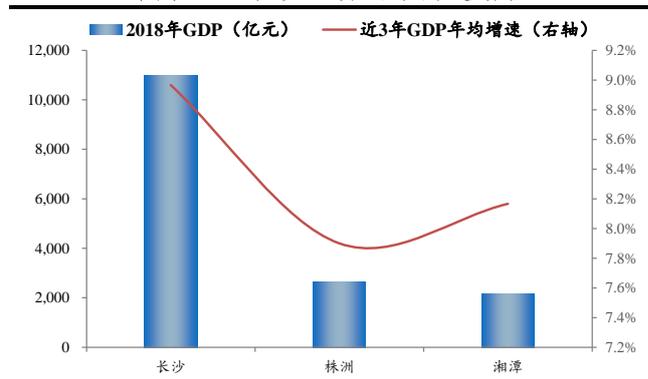
常住人口年均增长高达 20.1 万人，人口吸聚能力强劲；湘潭、株洲分别年均微弱增长 0.7、1.4 万人。长株潭三市均为老工业基地，产业发展存在一定的差异性和互补性。长沙是湖南省科教文化和服务业中心，工程机械、汽车制造、家电、电子信息、新材料、生物医药等产业具备优势；株洲是京广铁路和沪昆铁路交汇的重要铁路枢纽，电力机车、有色冶金、化学工业、航空航天装备等为支柱产业；湘潭旅游业较发达，主导产业有钢铁、机电设备制造、海洋工程装备制造、农产品加工等。三市注重产业协同创新，联合拥有长株潭“两型社会”综合配套改革试验区、长株潭国家自主创新示范区等国家级政策平台，联手创建长株潭衡“中国制造 2025”试点示范城市群、长株潭国家军民融合创新示范区，是中部崛起战略中与武汉城市圈并驾齐驱的重要支点。长株潭都市圈重点打造电子信息、轨道交通、工程机械、新材料、汽车制造、航空航天装备六大产业集群，产业链相互衔接配套的体系正在形成。

图表59：长沙近 3 年人口年均增长 24.1 万



资料来源：各地方统计局，恒大研究院

图表60：长沙经济近年高速增长



资料来源：Wind，各地方统计局，恒大研究院

长株潭三市城区最远不过 40 多公里，一体化存在地理便利，合并呼声从未断绝。长株潭都市圈在多数官方文件的名称为长株潭城市群。为避免与以长株潭三市为核心的“3+5”环长株潭城市群混淆，本文采用“长株潭都市圈”的称谓。长株潭三市呈品字形分布在湘江下游，长沙市区距株洲、湘潭市区 40 多公里，株洲、湘潭市区仅相隔 20 公里，构成中国城区平均距离最近的大都市圈。三市历史渊源久远，历代长期均属长沙郡或长沙府管辖。1997 年长株潭一体化发展战略正式实施，2007 年长株潭城市群与武汉城市圈一起获批“两型”社会综合配套改革试验区，2009 年长株潭三市统一长途区号，2018 年三市签署《长株潭城市群一体化发展合作机制》，三市拥有市委书记层面、市长层面的一体化发展联席会议制度。三市之间 545 平方公里的生态绿心区是长株潭都市圈一大特色，三市共同推进“绿心”保护，建设现代化生态型城市群。长株潭三市合并为一市的呼声几十年从未断绝。湖南省早在 1950 年代就提出将长株潭三市合并为“毛泽东城”的设想；近年长株潭合并申请国家中心城市的建议流传较广，但实现可能性极小。

图表61：长株潭都市圈是城区平均距离最近的都市圈



资料来源：恒大研究院

高铁、城际铁路、高速公路、城市主干道大串联，共同构成长株潭都市圈“半小时交通圈”。京广高铁、沪昆高铁在长沙交汇，从长沙乘坐高铁到株洲、湘潭仅需 10 多分钟。长株潭城际铁路于 2017 年底开通运营，从长沙至株洲、湘潭仅需 30 分钟，出行进一步同城化。三市高速公路通车里程达 1417 公里；公交车开通多条跨市运营线路，并与城际列车站无缝接驳。长株潭“三千两轨四连线”工程，对三市相连的主干道进行快速化改造、启动“长沙西—湘潭北—株洲西”和“长沙南—株洲西”两条轨道快线前期研究工作、打通连接三市的路网骨架，将进一步促进三市融为一体。此外，长株潭磁浮城际轨道尚在规划中。

恒大研究院简介

恒大研究院（恒大智库有限公司）成立于2018年1月，是恒大集团设立的科学研究机构，以“立足企业恒久发展 服务国家大局战略”为使命，追求成为国内顶级研究院，致力建成中国特色新型智库。研究院对内为集团领导决策提供研究咨询，为集团发展提供研究支持；对外建设成为杰出的经济金融市场专业研究领导者，建立与社会公众和公共政策沟通的桥梁，传递企业社会责任的品牌形象。

免责声明

本报告由恒大研究院（恒大智库有限公司）提供，仅供本公司客户使用。本报告仅在相关法律许可的情况下发放，所提供信息均来自公开渠道。本公司尽可能保证信息的准确、完整，但不对其准确性或完整性做出保证。

本报告所载的资料、意见及推测仅反映本公司于发布本报告当日的判断，相关的分析意见及推测可能会根据后续发布的研究报告在不发出通知的情形下做出更改，投资者应当自行关注相应的更新或修改。

市场有风险，投资需谨慎。本报告中的信息或所表述的意见仅供参考，不构成对任何人的投资建议。投资者不应将本报告为作出投资决策的唯一参考因素，亦不应认为本报告可以取代自己的判断，本公司、本公司员工或者关联机构不承诺投资者一定获利，不与投资者分享投资收益，也不对任何人因使用本报告中的任何内容所引致的损失负责。

本报告版权仅为本公司所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制、发表或引用。如征得本公司同意进行引用、刊发的，需在允许范围内使用，并注明出处为“恒大研究院”，且不得对本报告进行任何有悖原意的引用、删节和修改，否则由此造成的一切不良后果及法律责任由私自引用、刊发者承担。

本公司对本免责声明条款具有修改和最终解释权。

行业投资评级的说明：

- 推荐：研究员预测未来半年行业表现强于沪深300指数；
- 中性：研究员预测未来半年行业表现与沪深300指数持平；
- 减持：研究员预测未来半年行业表现弱于沪深300指数。

联系我们

	北京	上海	深圳
地址：	北京市朝阳区东三环中路5号财富金融中心6层607-608（100020）	上海市黄浦区黄河路21号鸿祥大厦11楼（200003）	广东省深圳市南山区海德三道1126号卓越后海中心37楼（518054）
E-mail：	hdyanjiuyuan@evergrande.com	hdyanjiuyuan@evergrande.com	hdyanjiuyuan@evergrande.com