

# 长株潭融城的困境与对策分析

袁妮<sup>1</sup>, 刘锦芳<sup>2</sup>

(1. 湖南工业大学 建筑与城乡规划学院, 湖南 株洲 412007; 2. 湖南工业大学 财经学院, 湖南 株洲 412007)

**[摘要]**长株潭融城之困境由来已久,突出表现为城际公交发展举步维艰,融城项目屡屡被修改为长沙“一城独大”项目,绿心规划重生生态环境保护、轻城市集群发展而导致三城相互割裂。行政区划的阻碍是导致这一现象的最根本原因,长株潭3个城市是各自独立的行政主体,在争取项目时,均以自身利益最大化为出发点,相互争夺,致使利于融城的项目难以实施;另一个原因则是建设资金的匮乏。建议采取以下对策:湖南省政府对三市发展予以明确定位,统筹规划,协调三市的融合发展;修正与完善绿心规划,扩大可开发面积,积极招商引资,促进融城地带的建设;在市场机制的激励下,企业、投资者、政府机构纷纷抢滩长株潭,兴办实业,以推进长株潭融城的实现。

**[关键词]**长株潭融城;行政区划;绿心规划;政府协调

**[中图分类号]**F061.5

**[文献标识码]**A

**[文章编号]**1674-117X(2014)04-0029-06

## Analysis of Dilemma and Countermeasures on Making Changsha, Zhuzhou and Xiangtan to be Integrated

YUAN Ni<sup>1</sup>, LIU Jinfang<sup>2</sup>

(1. School of Architecture and Urban & Rural Planning,

Hunan University of Technology, Zhuzhou Hunan 412007; China

2. School of Finance and Economics, Hunan University of Technology, Zhuzhou Hunan 412007, China)

**Abstract:** Unreasonable administrative diversion and lack of construction funds resulted in the following situation: the intercity buses have become more and more difficult to survive; projects which were used to help the three cities (Changsha, Zhuzhou and Xiangtan) to be integrated had changed to promoting the economy of one city (Changsha); the “green core” planning has been paying more and more attention to environment conservation and ignoring of cities cluster has gradually caused the three cities to be separated. The above suggest that integration of the three cities is not a simple thing but needs to take a long time to achieve it. Some suggestions will be given to change the unfavorable situation: firstly, Hunan government should coordinate and plan as a whole and make sure that the three cities have accurate position respectively during economic development; secondly, the core green planning should be amended and complemented so as to expand the construction area and increase attraction strength which are good for the development of the combined area; thirdly, all investors should rush into these three cities and establish industries to push the integration of Changsha, Zhuzhou and Xiangtan.

**Key words:** integration of Changsha, Zhuzhou and Xiangtan; administrative diversion; “green core” planning; governments coordination

收稿日期: 2012-08-23

基金项目: 2014年株洲市社会科学基金资助项目(ZZSK14082); 湖南工业大学建筑与城乡规划学院青年科研基金资助项目(2014JGLY06)

作者简介: 袁妮(1984-), 女, 湖南常德人, 湖南工业大学讲师, 硕士, 研究方向为区域经济规划与发展。

## 一 研究背景

以城市建成区的边缘测算,长沙与株洲、湘潭相距 20 公里,株洲与湘潭相距仅 10 公里。早在 20 世纪 50 年代,曾有人提出将长沙、株洲、湘潭合并为“毛泽东城”的计划,但因毛泽东本人反对个人崇拜而搁浅。改革开放之后,广州、深圳、上海等城市得到飞速发展,长沙发展缓慢,为实现赶超,整合长株潭三市再次进入决策层的视野。1984 年,张萍(现任湖南长株潭城市群研究会会长)正式把“长株潭经济区”(金三角一体化)以提案的形式在湖南省政协六届四次会议上提出,湖南省委对其建议给予肯定,“长株潭经济一体化”自此受到重视。1997 年,湖南省委、省政府正式提出长株潭经济一体化发展战略。2005 年 1 月 28 日,来自益阳、以王建武为代表的 25 名省人大代表向省十届人大第三次会议议案组提交了《关于将益阳纳入长株潭经济一体化的议案》,正式申报加入“长株潭经济圈”。2005 年 10 月湖南省政府批准长株潭城市群区域规划。2007 年国家批准长株潭城市群为全国资源节约型和环境友好型社会建设综合配套改革试验区,成为国家综合改革实验区后,长株潭的一体化进程大大加速。<sup>[1]</sup>

2012 年,长沙的大河西先导区与湘潭的九华经济开发区签署战略合作框架协议,长沙、湘潭两地将再添 4 条交通大动脉。2014 年 5 月 1 日,九华大道与坪塘大道对接通车;2015 年年底,九华湘江风光带滨江路与潇湘大道南延线生态示范沿江路将连接贯通;2015 年底,银盖北路、白庭路将连接贯通;长沙地铁 3 号线将延伸至沪昆高铁湘潭北站,建设完成之后,湘潭市民从沪昆高铁湘潭北站可乘 3 号线,直达长沙火车站及黄花机场。长沙、湘潭两地将实现产业上的优势互补,共同推进现代服务业发展,并加强双方科研教育机构的合作。湘潭(九华)经济技术开发区和先导区还将围绕“东方莱茵河”的打造,建立区域环境保护和生态建设协作机制,在清洁生产、水环境保护、大气污染防治和生态工程建设等方面加强合作。通过基础设施建设、产业发展和环境建设等方面的全面合作与融合,长沙和湘潭将真正实现城市空间的无缝对接。从 2007 年到 2011 年,先后开通了 6 条长株潭公交线路;2009 年,武广高铁通车和三市通信的升位并网,大大缩短了三市之间的空间和心理距离。这些

都是构建长株潭高效率交通体系和通信体系的重要工程,以此为纽带,将为三市人民生活出行、商务往来和文化交流带来便利,将进一步加速长株潭三市之间的融合。

湖南缺乏一个特大龙头城市,在北有武汉、南有广州、西有重庆、东有上海的竞争格局下,湖南省委、省政府倾力打造长株潭一体化,希望能融合三城,构筑特大龙头城市,引领湖南经济发展。湖南省政府 2012 年发布的《湖南省“十二五”环长株潭城市群发展规划》就明确提出构建“一个都市区、四个次级城市圈(带)、四条城镇轴”的城市群空间布局框架,形成以长沙为中心的长株潭都市区,外围分别以常德、岳阳、衡阳、娄底为核心,发展 4 个次级城市圈。长株潭融城就是融合长株潭三市,建设、形成具有特大型城市功能的大型城市化地域,发挥特大型城市的集聚、辐射效力,以长株潭都市区为核心,辐射带动常德、岳阳、益阳、娄底、衡阳,进而推动湖南,以及江西萍乡、宜春等地的发展。<sup>[2]</sup>

在政府决策和市场力量的推动下,长株潭一体化发展势头喜人。2011 年长株潭面积 2.8 万平方公里,人口 1 384 万, GDP 达到 8 270 亿元人民币。1998 年,湖南省政府提出的“交通同网、电力同网、金融同城、信息共享、环境共治”五同规划已逐步实现。2008 年又提出了新五同,即“交通同网、能源同体、信息同享、生态同建、环境同治”,且正在稳步实施。<sup>[3]</sup>但由于现实存在的地方行政主体间的利益矛盾,融城进展不尽如人意。

## 二 长株潭融城的现实困境

### (一) 城际公交发展举步维艰

长株潭公交的尴尬处境便是融城困境的生动体现。2007 年开通的长株潭公交,目前仅有 6 条线路,其中 101、102 和 104 分别由长沙、株洲和湘潭开出,均在株易路口设终点站,没有可以在城市间对开的公交车,使得往来于三市的乘客只能在株易路口换乘,乘客感觉十分不便。而 201 和 202 则是城际客运大巴的翻版,票价与城际客运大巴一样高,一小时发一趟车,到下午五点就停止发车,唯一往来于株洲、湘潭间的 104 路,由于走株洲霞湾至湘潭,株洲河西的居民去湘潭,如果乘 104 路出行,就绕了一个大弯,本来相隔很近的两地,却要多走一段很长的路程,时间和经济上都不划算。

长株潭城际公交是三市交通同城迈出的一个小

步,但这一小步走得并不顺利。由于城际公交作为公交线路,具有社会公益性,101、102、103和104的票价定价较低,均为全程5元人民币,但却被认定为城际大巴,无法获得市内公交的补贴,导致这些线路运营时间越长亏损越严重,因此这仅有的几条城际公交线路已不堪重负。由于缺乏资金投入,城际公交的车况每况愈下,与市内公交相比,显得极为寒碜,而且各个城市对于城际公交站场、站牌的管理和维护均无人负责,以致沿路站牌损坏严重,很多停车点已没有站牌,站场也被其他市内的公交线路蚕食,长株潭城际公交作为三市曾经的靓丽风景线,已渐渐褪色,就连其生存空间,也遭受多方挤压,举步维艰。

交通同城是融城的重要基石,但目前交通同城的形势并不乐观。三城间市民主要的出行方式,还是城际客运大巴,这种交通方式,票价较高。以株洲至长沙为例,株洲至长沙票价为25元人民币,耗时1.5小时,对于普通市民而言,依靠这种交通方式,是难以做到同城化生活的。株洲和长沙目前有京广铁路和武广高铁连通,两地间的火车车次极为频繁,普铁票价12元人民币,时间40分钟,高铁票价25元人民币,时间13分钟,便捷的铁路运输,大大促进了两地间的人员往来与交流,但由于站点少,仅能满足长沙站和株洲站、长沙南站和株洲西站间的旅客运输,对于需要去长沙、株洲其他地方的人员而言,这一交通方式还是不太方便。而湘潭与株洲、长沙间的火车班次太少,很不方便。目前正在修建的长株潭城际列车将是实现三市同城化生活的重要途径。

## (二)融城项目屡屡被修改为长沙“一城独大”的项目

从沪昆高铁站绕过株洲在长沙设站,到长沙全力打造大河西先导区,将望城撤县并区,规划的长株潭轻轨最终变更为长株潭城际列车,种种利于长株潭融城的大型项目最后变为利于长沙“一城独大”的项目。这些迹象表明,长沙在谋划城市发展时,考虑更多的是其自身的利益,担心长株潭融城会造成资本、人才流向株洲、湘潭这样的“资金洼地”,城市的执政官员更关心的是本地方的GDP、财政收入、个人政绩等切身利益。因此,只要行政上一天不统一,长株潭融城将受到行政力量的阻碍,进展缓慢。

2000年以前,株洲和湘潭对于融城表现出较高

的热情,而长沙相对比较冷淡。2000年之后,株洲和湘潭的热情却降下来了。原因是两城均为重工业城市,随着长沙经济的迅猛发展,株洲、湘潭都担心省会城市的虹吸效应会将本地的工业吸走。行政障碍是长株潭融城数十年来“长期谈”,却长期难以推进的根本原因。

## (三)绿心规划尚存不足

湖南省在2012年推出的《长株潭绿心规划(2010—2030)》,明确要求将长株潭三市中间550平方公里的区域作为绿心地带,划分为禁止开发区、严格限制开发区、一般限制开发区和建设协调区这4种区域。其中,一半以上的面积为禁建区,其作为自然保护区和水源保护区,禁止任何开发利用;其他区域,如严格限制开发区和一般限制开发区,也以保护生态环境为主,只能发展生态农业、观光林业、博览会展等产业以及建设基础服务设施,这些区域占总面积的35%;只有约10%的土地可以作为建设协调区,用于低碳环保产业的建设。可以说,这一绿心规划就像一个紧箍咒,牢牢地约束住三市对中间黄金地段的开发。可以预见,再过数十年,按照绿心规划,3个城市中间将还是广阔的农田、山地和茂密的森林。两型社会建设综合改革区这顶帽子,一方面有利于长株潭三市一体化上升为国家战略,大大促进三市的融城步伐;但另一方面,它所催生的绿心规划则阻碍了三市融城,提出绿心规划的专家认为如果任由三城绵延发展,在这一城市化浪潮中,三市的建成区最终将紧密相连,城市发展容易“摊大饼”,会患上“巨型城市病”。所以,应用生态绿心隔开3个城市,阻止城市建成区相连。

这是典型的行政规划左右市场力量正常运转的案例。如果没有绿心规划,那么按照目前中国高速城市化的进度,再过二三十年,在南中国将会出现一座巨型城市,长株潭三市的城区将会连接起来,形成一个紧密融合的整体,这个城市体,从各方面来看,其实力应能进入全国十强。但由于行政力量的牵绊,最终三市的融城进度将大大放缓,甚至在错过中国这一轮高速城市化浪潮之后,长株潭三市中间将永远保留着广阔的农田、山地、湖泊和森林,三市将永远是3个独立的城市,无法做到水乳交融,发展成一个统一的经济体。

绿心规划的本意是作为长株潭两型社会建设的示范标志性工程,打造出人与自然和谐相处、共

同发展的良好形势,做到既保护环境,又保障经济发展,改变牺牲资源、环境来发展经济的恶性循环,探索一条资源节约、环境友好的发展新路。但由于规划的欠缺,在环境保护方面过度强调,而在经济发展方面的保障考虑不足,导致当地居民收入提升乏力,最后靠砍伐森林、破坏环境等涸泽而渔的办法来谋生,绿心规划未能发挥应有的效果。如长沙暮云在规划中可以发展低碳工业园等产业,利用与长沙市区无缝相接的优势,经济建设日新月异;而与之相邻的湘潭昭山,因为规划中作为禁止建设区,当地居民收入与暮云镇居民收入差距很大,而微薄的保护山林补贴根本不足以养活山民,一颗树只补贴几元钱人民币,贫困导致当地居民靠砍伐山林谋生。

虽然行政区划阻碍了融城的推进,但推动三市融合的力量却克服了重重阻力,在湘江西岸找到了融城突破口。长沙大河西先导区和湘潭九华经济开发区签署合作协议,通过对接三条城市干道,两条高速路,以及延伸长沙地铁3号线至湘潭高铁站,来实现城区的无缝对接。数年之后,在湘江西岸,融城烽火将连接长沙、湘潭,再从湘潭河西延伸至株洲河西,从而促使三城融合,实现三城资源的集约利用。

### 三 融城困境的原因分析

#### (一) 行政区划的阻碍

长株潭融城之所以步履艰难,从20世纪50年代毛泽东城设想的提出开始,至今已有60多年,但仍然未能取得实质性进展,城市居民仍然感觉在三城之间往来较为不便,三城间的穿行难以做到如在一城之中。这一切最根本的原因,在于3个城市是各自独立的行政主体。长沙,作为湖南省省会,担心与株洲、湘潭相距太近,会使自己的资源分流;株洲,作为中国南部的铁路交通枢纽、重工业城市,担心自己的资源被长沙的省会优势吸走;湘潭,这一重工业城市,也担心自己的工业被长沙吸走。3个城市在争取项目时,均以自身利益最大化为出发点,相互争夺,致使利于融城的项目难以实施。三市融城的地理中心——易家湾市场的没落,湘潭昭山的冷清,长株潭轻轨项目最后改为长株潭城际铁路,沪昆高铁最后绕过株洲在长沙南站设站,长株潭三城中间地带原来计划“再造一个新长沙”的规划被长株潭绿心规划所取代等,其根源均在于此。

如果长株潭三市作为一个统一的城市经济体来规划,那么,当年在长沙高铁站选址时,就会选在长株潭三市地理中心:昭山、易家湾区域。武广高铁、沪昆高铁就会在那里交汇,新的市委、市政府等政府机构也会选址在昭易区域,通往三市市区的交通线路就会在昭易区域汇集,三市中间地带将会迅速崛起一座百万人口的新城,长株潭就会以一个特大城市的面貌展现于世人面前。然而,历史无法重写,机遇一旦错过,就不会再来。

在三城博弈中,长沙依靠省会优势,夺得了发展的先机,并在城市竞争中实现了强者愈强的“马太效应”。如今长沙一个市的GDP,就是株洲和湘潭总和的两倍,长沙已逐渐不再需要拉上株洲、湘潭两个“小弟”去和其他大城市竞争。所以,在长沙城市发展规划中,大长沙战略摆在核心位置,而湖南省2012年新发布的环长株潭城市群规划,也把益阳城区划入长株潭都市区,长沙六区二县一市全划入长株潭都市区。这样,从地理位置上看,长沙城区处于长株潭都市区的中心,而株洲、湘潭、宁乡、益阳、浏阳则环绕长沙主城区,位于长株潭都市区的外环,常德、岳阳、衡阳、娄底,则是环绕长株潭都市区的四大区域中心城市。这一轮城市地位的博弈中,长沙已是完胜,株洲、湘潭则沦为和益阳、宁乡、浏阳同等的地位而环绕长沙城区,成为长沙城区的卫星城。按照这样的格局发展下去,长株潭融城将成为遥远的梦想,难以实现。

#### (二) 建设资金的匮乏

长株潭若想实现融城,需要在中间地带投入大量资金,进行基础设施建设,吸引工商业项目进驻,配置医院、学校、以及各项公共服务设施。初略估计,十年间至少需投入22万亿元人民币,而湖南是农业大省,全省财政收入到2011年还只有2460亿元人民币,进行如此巨额投入的新城开发,心有余而力不足。况且,中国的城市化进程,尤其是内陆地区的大规模新城开发,是否能吸引足够的工商业项目进驻,积聚人气,带动新城发展,仍是一个未知之数。鄂尔多斯投入百亿元人民币的巨资打造的新区最后沦为入烟稀少的鬼城,就是城市化泡沫的典型案列。所以,将有限的资金投入可以迅速产生直接效益的项目,是现实之选。而长沙作为湖南省会,同任何其他省会城市一样,如黑洞一般吸取着全省的资源。由于省会城市在政治、经济、文化、教育等方面的优势,所有有意进入长株潭地区的资

金、项目和人才,都会首选长沙。株洲、湘潭在城市竞争中,自然会落在后面,慢慢地,城市发展也就会屈居于长沙的卫星城之列。

长株潭轻轨最后变更为长株潭城际列车,背后一个不可忽视的原因在于长株潭轻轨项目的建设资金由长株潭三市自筹,而长株潭城际列车由湖南省和铁道部各出一半的资金建设,长沙、株洲、湘潭在协调、筹集建设资金上的意见不一是长株潭轻轨迟迟难以动工的重要原因,以致最后被长株潭城际列车项目所取代。长株潭轻轨项目有21个站点设在株洲、湘潭,穿过株洲、湘潭的主城区,覆盖了人口密集、工商业发达的主要地区。轻轨项目站点密,票价低,对实现长株潭融城最为有利,而变更为长株潭城际列车项目之后,在株洲、湘潭仅设9站,未能全面覆盖株洲、湘潭的主城区,而且站点间距远、票价高。

#### 四 融城之困的解决对策

长沙在长株潭都市区中处于核心地位,但同国内其他大城市相比,难以抗衡中部的武汉,无法对抗南部的广州、深圳,与东部的上海、苏州、南京、杭州等城市差距较大,也不能匹敌西部的成都、重庆,所以,长沙无论从城市规模、工业产值,还是从城市人口等各方面均需要一个大的提升,才能崛起于中部,与国内各大城市比肩。而要在短期内实现提升,融合株洲、湘潭,形成一个特大城市,则是必然的选择。所以,湖南省委、省政府将打造以长株潭都市区为核心的城市群作为带动湖南经济发展的重要抓手,积极推进长株潭的融合,但效果不尽如人意。为了克服阻碍融城的各项不利因素,实现长株潭的真正融合,笔者认为,应通过政府协调引导和市场机制激励这两种手段。

##### (一) 政府协调引导实现融城

政府在融城中所发挥的作用非常关键,因为,在目前中国的经济发展中,政府在配置资源上起了主导性作用,尤其对于中部地区来说,投资拉动是促进经济增长“三驾马车”中最强劲的一匹,在2012年经济明显下滑的形势下,加强投资对于保增长至关重要。政府主导的投资,比如基础设施建设、大型公益性工程等,是城市扩展的重要手段。

由于三市是各自独立的行政主体,在基础设施建设上难以步调一致,而对于重大项目,则竞相争夺。三市产业同质化严重,长沙、株洲、湘潭均以机

电制造产业为主,易形成恶性竞争。目前,长株潭实验区工委作为一个副省级的协调机构,在促进三市融合发展上起到了一定的作用,但在更深层次的发展协调上,则显得有心无力、难有作为。因为,作为一个协调机构,长株潭工委对于三市的交通、通讯、金融、市场、工业园区等方面的建设没有管理权,只有建议权,所以,应赋予长株潭工委更多的权力,统筹规划,协调三市融合发展。

省政府应当统一规划,对三市发展予以明确定位,湖南省“十二五”环长株潭城市群规划中,对长沙、株洲、湘潭在长株潭都市区中的功能定位予以明确。长沙市城区定位为:区域金融、信息、服务中心,区域文化创意产业、文化休闲产业中心,区域旅游集散地;株洲市区定位为:区域交通枢纽中心和先进制造业基地;湘潭市区定位为:区域旅游业基地和先进制造业基地;星沙定位为:区域先进制造业基地、区域航空枢纽中心、物流中心;望城、宁乡、浏阳定位为:地方特色鲜明的都市区产业基地。<sup>[4]</sup>这样对长株潭三市进行清晰的功能定位,避免三市间的恶性竞争,促使三市致力于发展自己的优势产业,利用三市空间距离近的优势,打造产业集群,产生“1+1+1>3”的效果。

##### (二) 完善绿心规划

“绿心”概念是结合长株潭实际,基于建设两型社会的需要而提出的,对长株潭的建设具有深远意义。在长江中游的发达城市群中规划出550平方公里的面积建设广袤连绵的公园、绿地和水系,如此巨大的生态系统建设在钢筋水泥、高楼林立的巨大城市连绵区域之中,实现人与自然和谐发展,其探索成果对全国乃至世界都有重大的价值。但绿心规划存在重生态环境保护,轻城市群发展的问题,尤其是忽视了城市自身发展所带来的集聚优势,即多种经济要素在城市中高度集聚,可以降低交易成本,扩大单位产出,产生更大的经济效益,这也是城市单位面积的经济产出远大于乡村的根本原因,越大的城市,这种集聚效应就越显著。<sup>[5]</sup>目前的绿心规划对禁止建设区、限制建设区规划范围过大,对进入区域的产业要求过于严格,人为地限制众多项目、资金的进入,阻碍绿心区域的经济发展,不利于三市经济要素融合而发挥出城市的集聚效应。湖南省委、省政府,以及长株潭三市政府需要在城市规划上,将长株潭视为统一的城市体作出全面规划,不应将三市视为相互独立的单个城市,并

用绿心屏障完全隔离。如果三市之间广阔的地区被限制开发,长期保持农田、森林、湖泊等原有生态环境,那么,三市永远难以连接,融城将化为泡影。

三市间的土地之所以有巨大的开发需求,源于其便利的交通,优越的区位优势。居于长株潭“绿心”地带,能便捷地往来于三市,共享三市的资源,“绿心”地区无论是居家,还是经商或兴办实业,均是理想之所。如果强行禁止、限制开发,那么这样一块具有高潜在价值的土地未能得到充分利用,将是巨大的浪费。一旦错过这次城市化浪潮,未能对这块土地进行充分开发,待中国老龄化社会到来,人口数量下降,再无大量的人口涌入城市,这块原本潜力无限的土地最终将沦为入烟稀少的农地,遍布农田、山林和湖泊,而游客因为距离主城区较远,交通不便而放弃前往休闲、娱乐,这才是对子孙后代铸下的恶果。

因此,应对绿心规划做修正,使其完善。扩大可开发面积,增加三市中间地带可用于商贸、物流、金融、教育、行政等功能的土地规划,提供优惠政策,积极招商引资,促进融城地带的建设。目前,联系绿心区域与三市市区的交通通道较少,为打通物流、人流通道,实现长株潭同城化,需对现有的铁路、高速路和公路加大建设力度,《长株潭城市群生态绿心规划》在此方面提出合理的规划建议。对长株潭城际铁路,规划新建暮云北、暮云南、昭山、仰天湖、白马垄5处城际铁路站点。对于高速路,建议充分利用现有的“一横三纵”的高速公路网络,即沪昆高速、长潭西高速、京港澳高速、长株高速,保留现有竹埠港和殷家坳高速互通口,规划新增昭山南、昭山北、跳马西、跳马东、云田5个互通口;提升改造107国道和320国道为城际快速干道。对于公路,提议构建“两横一纵”的快速交通结构,即南横线(规划)、芙蓉大道(现状)、G320国道。规划新增暮云、跳马、跳马东、柏加西、柏加5个互通口。<sup>[6]</sup>这一系列举措有助于降低三市间物资、人员和资源的流通成本,加速经济一体化进程。

### (三) 发挥市场机制的激励作用

长沙、湘潭、株洲3城超近的距离优势,让长株

潭三地的资源共享成为可能。在市场机制的激励下,企业、投资者、政府机构,纷纷抢滩长株潭,圈地投资、兴办实业,这是长株潭融城的根本动力。

当前需要采取的措施是:首先,建立一个公开、公平、公正的市场竞争环境,制定有利于保护投资人利益,规范土地、技术等产权交易的规章、制度,充分发挥市场机制的正向激励作用,让长株潭成为受投资者青睐的乐园。对于有意投资长株潭地区的个人和企业来说,市场环境十分重要。为营造良好的市场环境,首要的是确保公平竞争,因为有效的运营来源于竞争,而公平的竞争环境对于参与者来说是正向激励的必要保证。其次,规范各项招商引资措施,如土地的招、拍、挂政策,高新企业的优惠政策等,让各项政策透明化。同时,减免各项税费,降低企业的负担,并且对长株潭地区的城际道路,免收过路费,对来往于三市间的公交车辆,按市内公交予以补贴,以降低交通成本,尽可能地降低三市间的生产要素流通成本。最后,破除三市间的贸易壁垒,促成三市统一市场的形成,让三市共享一个公平、规范、统一的市场。

### 参考文献:

- [1] 许吉辰,李佩瑶.长株潭“3+5”城市群一体化水平实证分析[J].当代经济,2012(5):下.
- [2] 霍修勇.孜孜以求中的嬗变与辉煌——长株潭融城之旅[J].湘潮,2011(11).
- [3] [佚名].湖南省长:“新五同”促长株潭试点迈出实质步伐[EB/OL]. [2013-07-10]. <http://www.chinanews.com/gn/news/2008/01-20/1139742.shtml>.
- [4] 曾红元,刘建文,张公武.长株潭城市群低碳产业发展战略研究[J].湖南工业大学学报,2012,26(2):103-108.
- [5] 向明电,王瑶,等.“两型社会”背景下长株潭城市群“低碳经济”研究[J].经济研究导刊,2012(1).
- [6] 李万,谢庭生,魏晓,等.融城—毛泽东市—论长株潭一体化[J].经济地理,2001(1).

责任编辑:徐蓓