



# 竞争国家中心城市,合肥“报名”了

## 安徽“十四五”规划建议干货都在这里



近日,《中共安徽省委关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》正式公布,建议中的“干货”很多,市场星报、安徽财经网(www.ahcaijing.com)、掌上安徽记者从选中了几条最近网上热议较多的“干货”为大家深度解读一下。

■ 记者 祝亮



2020年11月13日,试运行列车行驶在合安高铁上(无人机照片)。 ■ 新华社发 记者 周牧/摄

**“全力打造现代化中心城市,支持合肥‘五高地一示范’建设,高起点建设合肥滨湖新区,朝着国家中心城市发展”**

国家中心城市的称号,既有“面子”又有“里子”,是国家对城市的高级别定位。

国家中心城市的概念,最早出现在2005年。当年,中国城市规划设计研究院在编制《全国城镇体系规划(2006-2010年)》过程中,首次提出了这个概念,并把北京、上海、天津、广州确定为首批国家中心城市。但这一提法并没有引起高层和地市的关注,4个中心城市也没有获批。直到2010年,中规院编制的《全国城镇体系规划(2010-2020)》中,再次提出建设国家中心城市,并在北上津广的基础上,增加了重庆。随后,住建部公布这

**“支持芜湖建设省域副中心城市和长三角具有重要影响力的现代化大城市”**

长期以来,芜湖经济总量仅次于合肥,牢牢占据安徽第二位,2019年GDP达3618亿元,总人口374万人。同时,芜湖是国家长江三角洲城市群发展规划的大城市,皖江城市带承接产业转移示范区的核心城市,合芜蚌国家自主创新示范区、皖南国际文化旅游示范区、合肥都市圈、G60科创走廊的重要成员,被誉为“长江明珠,创新之城”。

省域副中心城市,通常是指在一省范围内,综合实力较周边城市强大,经济辐射力超出了自身管辖的行政区范围,拥有独特的优势资源,且与主中心城市有一定距离,可以被赋予带动周边区域发展重任的特大城市或大城市。此前有学者指出,一般根据各个省、市、自治区的情况来具体确定省域副中心城市,主要考虑在某一区

**“建设综合交通运输体系,构建‘安徽123出行交通圈’,推动合肥到省内其他设区市、设区市到所辖县1小时通达,长三角城市群、合肥到邻省省会2小时通达,全国主要城市3小时覆盖”**

合肥在安徽的区位优势正在得到体现,并且从没有像今天这样在现代交通体系建设的加持下变得如此美妙。“省会到省内其他设区市1小时通达”的豪言壮语恐怕放眼全国也极少有省份敢提出。

随着合安高铁即将通车,合肥到安庆的用时将由目前的最快一个半小时压缩至40分钟左右;目前合肥到淮北须绕道徐州,耗时要两个多小时,好在淮宿蚌城际铁路即将开建,淮北到合肥的高铁路线也将被“拉直”;随着巢马城际即将动工,合肥到马鞍山将结束不通高铁动车的历史,用时也将只需40分钟左右;另外,虽然合肥

### 干货一: 合肥竞争国家中心城市

份规划,5大国家中心城市也一并敲定。

2016年4月、12月,国务院先后批复了发改委上报的《成渝城市群发展规划》和《促进中部地区崛起“十三五”规划》。在这两份文件中,提出支持成都、武汉和郑州建设国家中心城市。2018年2月7日,国家发改委发布了《关中平原城市群发展规划》,其中提出“建设西安国家中心城市”,宣布西安正式成为全国第9个国家中心城市。

在合肥之前,已经有杭州、南京、青岛、长沙、济南、福州、昆明、沈阳、厦门、长春、南昌、乌鲁木齐等12个城市曾明确提出要竞争国家中心城市。

### 干货二: 安徽副中心城市敲定,花落芜湖

域内经济实力比较强、距离省会城市比较远的地方,通过建立一个副中心城市来促进当地的经济发展,实现省、市、自治区的协调发展。

据了解,省域副中心城市的提法我国最早出现在湖北省,2003年8月,国务院批准了《湖北省城镇体系规划》,该《规划》明确将宜昌、襄阳定位为“省域副中心城市”。此外,河南的洛阳市、开封市,江西的赣州市等均明确为省域副中心城市。

除了合肥和芜湖,建议中还提到,支持安庆、阜阳、蚌埠、黄山建设现代化区域性中心城市;支持马鞍山、铜陵、池州、宣城建设长三角中心区现代化城市;支持亳州、宿州、六安打造省际毗邻区域中心城市;支持淮北、淮南打造绿色转型发展示范城市。

### 干货三: 所有省辖市到合肥只需要1个小时

到全椒早已通了高铁,全椒和滁州也是近在咫尺,但毕竟通的不是滁州的火车站。随着北沿江高铁即将开建,合肥到滁州也将有直达的高铁动车。

另外,合肥到临省省会,目前仅有到南昌的高铁需要绕行,耗时4个多小时,但随着合安高铁、安九高铁相继通车后,合肥到南昌届时也仅需两个小时左右。建议里还提到:合肥都市圈轨道交通网、皖北城际铁路网建设,加快推进沿江、合安九等高铁及巢马、淮宿蚌、六安—安庆、阜淮等城际和市域(郊)铁路项目建设,实现铁路网覆盖90%以上的县、80%以上的县通达高铁。

**“居民收入增长高于经济增长,中等收入群体比例超过40%,城乡居民人均可支配收入基本达到全国平均水平”**

### 干货四: 超过4成的安徽人将进入“中产阶级”

中等收入群体是一个地域在一定时期内收入水平处于中等区间范围内的所有人员的集体,是随着社会经济改变而改变的中等收入群体的集体的总称概念,用物质财富和精神财富来衡量。中国的中等收入群体概念,接近于发达国家的中产阶级(或阶层)概念。

扩大中等收入者比重,有利于满足人民群众日益增长的物质文化生活需要,实现共同富裕的社会主义目标;有利于促进消费对经济的拉动作用,扩大内需,确保国民经济持续、健康、稳定的增长。有利于维护社会公平,促进社会和谐稳定。“消灭两极分化,达到共同富裕”的最终目标也是要实现中等收入者队伍的壮大。

那么,再看看安徽城乡居民的收入和全国平均水平还有多少差距?统计部门发布的数据显示,今年前三季度,全国居民人均可支配收入22882元,安徽省居民人均可支配收入20930元。也就是说,安徽再努把力,人均每月多收入两百多元,即可赶上全国平均水平。

提高收入水平有哪些方法呢?建议中对此也有详细策略:

坚持按劳分配为主体、多种分配方式并存,提高劳动报酬在初次分配中的比重,创新实施中等收入群体倍增工程;健全高校科研院所薪酬激励机制,落实国家有关公务员与企业相当人员工资水平调查比较制度,健全机关事业单位工作人员工资正常调整机制,着力提高低收入群体收入;完善按要素分配政策制度,健全各类生产要素由市场决定报酬的机制,探索通过土地、资本等要素使用权、收益权增加中低收入群体要素收入;构建农民持续增收长效机制,努力增加工资性、经营性、财产性、转移性收入;健全以税收、社保、转移支付等为主要手段的再分配调节机制,合理调节过高收入,取缔非法收入;发展慈善事业,培育江淮慈善项目和品牌。

**“建设环巢湖生态示范区,实施环巢湖小流域综合治理,高水平建设环巢湖湿地和骆岗生态公园,让巢湖成为合肥最好的名片”**

### 干货五: 合肥中央公园正式改名骆岗生态公园

骆岗生态公园就是此前一直说的合肥中央公园。建成后或成亚洲最大城市市内公园。

骆岗国际机场1977年启用,2013年5月停用。立足未来20至30年,骆岗片区被定位为合肥最大的城市中央公园,因此长期以来一直被称为合肥中央公园。公园项目位于包河大道以西,锦绣大道以北,合安高速以东,京台高速以南,总面积约15.3平方公里,其中景观绿地面积约7.83平方公里(约1.2万亩)。据了解,中央公园范围内河湖水系、林地资源丰富。南侧为十五里河生态廊道,北侧为绕城高速生态廊道,对于提升主城区景观风貌、改善生态环境具有重要作用。

今年11月17日,在合肥市自然资源与规划局官网对合肥骆岗生态公园市政配套预留工程进行建设工程批前公示中,首次提到了“合肥骆岗生态公园”。公示内容显示,未来S1线、11号线均计划从公园穿过,并设置6座地铁站。而当“合肥骆岗生态公园”再度出现在“十四五”规划建议中,则意味着该公园正式完成了定名。

合肥骆岗生态公园用地面积达到了1.2万亩,是纽约中央公园(5115亩)的两倍,也大幅超过目前国内最大的几个城市公园,包括6390亩的贵阳市黔灵公园和4330亩的北京市朝阳区公园。至于骆岗生态公园建成后能否成为中国乃至亚洲最大的城市市内公园,让我们拭目以待。