

双循环新发展格局下近海城市发展探析

李恩平¹

【摘要】近海城市是沿海和内陆区域分界衔接的重要枢纽节点城市，深受沿海和内陆省份虹吸-辐射双向效应影响，城市发展经历了由早期相对迟滞到近期加速发展的转型升级阶段。随着沿海和内陆区域发展关系转型，近海城市的区位优势 and 枢纽节点效应开始凸显，正迎来由沿海中心城市的新一轮产业转移承接和内陆地区快速城镇化集聚的重大发展机遇。加快近海城市的产业承接和人口城镇化扩展，有利于我国关键产业链的创新构建和分工拓展升级，有利于国家区域均衡发展、合理城镇化格局和促进共同富裕目标的实现，有利于沿海和内陆省份统一大市场形成和国内国际双循环相互促进。因此，近海城市发展应纳入国家区域发展战略，积极探索国家层面的政策支持和区域城市间结对协同，并依据其区域区位和发展阶段特征，科学定位产业发展和合理优化城镇布局。

【关键词】双循环 新发展格局 近海城市

【中图分类号】F290 **【文献标识码】**A **【文章编号】**1006-5024(2021)11-0005-10

一、问题的提出

沿海内陆梯度发展是我国最重要的经济地理特征，考虑地级城市是城镇化集聚特征最鲜明的经济地理单位，考察以地级城市区分的沿海和内陆经济地理格局，可以看到存在一个地处内陆地区但毗邻沿海省份的沿海和内陆分界衔接地带，本文把这一类处于沿海和内陆分界衔接地带的地级城市称为“近海城市”（注意区分：沿海省份的非沿海地级城市不在本文的近海城市定义范畴），而由近海城市连成的一个由北向南带状区域称为“近海城市带”。这里未考虑我国港澳台地区和海南作为岛屿的省份，也由于北京、天津、上海三个直辖市均被沿海省份包围，而不与内陆省份相邻，我国实际具有大陆海岸线且与内陆省份毗邻的沿海省份由北到南分别为：辽宁、河北、山东、江苏、浙江、福建、广东、广西8省区，与之毗邻的近海内陆省份分别为吉林、内蒙古、山西、河南、安徽、江西、湖南、贵州、云南9省区。考虑东北地区与西南地区的地理人文发展条件与经济发展进程都与其他沿海、近海地区存在较大差异，因此本文实际考察的近海城市只关注与河北、山东、江苏、浙江、福建、广东6个沿海省份毗邻的山西、河南、安徽、江西、湖南5个中部地区省份，由北向南依次为：大同、忻州、阳泉、长治、安阳、濮阳、新乡、开封、商丘、宿州、淮北、蚌埠、滁州、马鞍山、宣城、黄山、上饶、鹰潭、抚州、赣州、郴州21个地级城市。

正如本文是首次引入和定义“近海城市”和“近海城市带”一样，近海城市带发展并没有引起应有的学术关注，相关研究文献几乎为空白。但近海城市带作为我国沿海和内陆分界衔接地带，从来都是沿海内陆梯度发展的重要枢纽节点城市。当前国家迈入新发展阶段，国内外发展环境发生了重大转型，沿海和内陆发展关系也面临双循环新发展格局的重构，作为沿海和内陆分界衔接地带——近海城市的近海内陆区位和枢纽节点效应应进一步突显，加快近海城市的突破发展意义重大。

作者简介：李恩平，中国社会科学院生态文明研究所生态发展与评价研究室主任、研究员，中国社会科学院大学经济学院教授，博士生导师，中国社会科学院当代城乡发展规划院副院长。（北京100027），中国社会科学院城市经济重点学科执行负责人、中国城市经济学会常务理事，主要研究方向为城镇化、都市圈治理、房地产、城乡生态治理等。在《世界经济》《中国人口科学》《人口研究》《人民日报》等发表学术论文和理论文章80余篇，出版个人学术专著2部，主编多个年度《中国房地产发展报告》。主持国家社会科学基金项目、国家高端智库项目、中国社科院重点项目、创新工程项目、国情调研项目等重要科研课题项目20余项，主持和参与天津、北京等城乡发展战略规划与对策研究类课题40多项。通过中国社会科学院《要报》系列向党中央、国务院提交对策研究报告60余篇，并获得重要批示。荣获第十届、第九届中国社会科学院优秀科研成果三等奖，荣获中国社会科学院优秀对策信息对策研究类一等、二等、三等奖10余项。

基金项目：国家社会科学基金项目“欠发达沿海城市发展的制约因素与突破路径研究”（项目编号：20BJY067）

二、沿海内陆经济地理格局下近海城市和近海城市带

近海城市带是我国沿海内陆梯度推进经济地理格局下的一个特殊经济发展地带，相对于沿海地区和远海内陆腹地，近海城市在地理区位和发展驱动等诸多方面均存在明显的自身特征。

（一）近海城市带的区位资源特征

考察近海城市，可以归纳其几个明显的地理区位和资源禀赋特征：

1. 近海城市具有内陆近海地理区位特征。

这是地处内陆地区但邻近沿海省份地级城市的近海城市定义中所概述的特征。

2. 近海城市地处沿海内陆天然地理分界，山地丘陵地势较明显。

尽管我国省级行政区划没有完全的地理分界特征，但是从地理地势上看，沿海省份基本上处于我国最低海拔的第一地理梯度，近邻内陆省份则处于相对较低海拔的第二地理梯度，而在第一梯度和第二梯度之间则分布了明显分隔两个梯度的众多山脉丘陵，近海城市带基本上处于两个地理梯度交界的山脉丘陵之中，如北部的太行山、东部的黄山、东南部的武夷山、南部的南岭等，这使得多数近海城市所在辖区山地丘陵地势明显。

3. 多数近海城市境内自然生态资源丰富。

因为山地丘陵地形地势，也因为近海区位，相对更远海的内陆地区，近海城市降水量相对丰富、植被覆盖良好，不少城市境内生态环境优美，一些城市还是著名的自然风景区所在地，如五台山、黄山、三清山、武夷山。此外，沿海内陆地区天然地理交错的特殊地质环境也形成了丰富的矿产资源，特别在南部的南岭山脉有色金属蕴藏丰富。

（二）近海城市带的发展驱动特征

近海城市带不仅地理区位和资源禀赋独特，其发展驱动力亦表现出明显多元化特征，相对于其他内陆区域，沿海近邻和内陆自身双轮驱动特征更为典型^[1]。

1. 近海城市发展驱动存在虹吸—辐射双向效应。

一方面，作为近海城市，其区域发展深受沿海发达城市特别是发达中心城市的影响，也受到沿海城市虹吸—辐射双向效应；另一方面，作为内陆省份的一部分，近海城市也必然受省域内省会中心城市虹吸—辐射双向效应影响。根据中心—外围区域经济理论^[2]，发展早期，中心—外围区域关系更多表现为中心对外围的人财物虹吸效应，发展中后期，中心—外围区域关系更多表现为中心对外围的产业转移承接和服务辐射。由于沿海内陆发展程度梯度差异，近海城市分享沿海城市与省域省会中心城市的虹吸—辐射影响也存在较明显的时间梯度差异，当沿海城市对近海城市形成产业转移和服务辐射时，省域省会中心城市对近海城市可能仍主要表现为人财物的虹吸效应。

2. 近海城市人口城镇化存在典型的三轮驱动模式。

在虹吸—辐射双向效应影响驱动下，近海城市往往形成三轮驱动的人口城镇化迁移模式：一是沿海城镇导向的跨区外出人口

迁移，早期阶段以农村初级劳动人口-农民工为主导，随着农民工家庭收入和消费水平提升，农民工家庭内非劳动人口随迁需求上升；二是省会中心城市导向的省内外人口迁移，该类迁移人口往往以干部、管理和科研人员等中高收入人群为主导；三是本地自发的农村人口城镇化集聚，这主要包括辖区内工商产业吸引的农民工及随迁家庭、富裕起来的农户家庭及农村基层干部和文教等公共服务人员及家庭，也往往以地级城市所在城区及近郊为主要迁移目的地。

3. 近海城市产业集聚存在典型的双轮驱动机制。

与人口城镇化驱动相类似，近海城市产业发展也存在本地自发集聚与沿海城市转移承接并存的双轮驱动机制：一方面，作为相对欠发达区域，随着市场经济深化和收入消费水平提升，本地市场产业结构和消费结构存在从农业向工商业转型升级趋势，一系列与本地资源和市场相适应的工商产业自发形成和集聚；另一方面，当沿海城市发展到一定程度后，原有相对次级层次的制造业和后台服务产业存在向用工用地成本更低的欠发达区域转移趋势，而近海城市对沿海产业转移具有明显近距离区位优势。

（三）近海城市发展的类型差异

我国沿海地区表现出北部、东部和南部的明显发展差异，使得近海城市带也表现出较为明显的发展水平和沿海影响关系差异，呈现北部、中部和南部三大类型。

1. 北部近海城市发展水平普遍较低，受沿海辐射带动影响较小。

由于我国北部沿海地区发展很不充分，北部沿海中心城市的辐射带动效应仍然主要局限于北部沿海省份内，很难对相对较远的跨省份近海城市形成有力的辐射带动，这导致北部近海城市发展水平普遍较低，2020 年人均 GDP 全部低于 6 万元，大部分不足 5 万元，商丘、宿州和忻州市甚至不足 4 万元。同时，近年来经济发展速度也普遍较低，2010—2020 年大部分北部近海城市 GDP 年均增速低于 8%。

2. 中部近海城市发展水平普遍较高，受沿海辐射带动影响最大。

由于位于沿海中心城市南京都市圈内，受沿海中心城市辐射带动效应明显，位于安徽中南部的中部近海城市发展水平普遍较高，2020 年人均 GDP 均在 6 万元以上，马鞍山市更是高达 10.12 万元。并且，近年来经济发展速度也普遍较高，除马鞍山以外，2010—2020 年中部近海城市 GDP 年均增速均在 10%以上。

3. 南部近海城市发展水平相对较低，但近年来受沿海辐射带动效应较为明显。

位于江西和湖南境内的南部近海城市，由于不在沿海中心城市都市圈内，早期受沿海虹吸效应影响大，发展水平相对较低。除鹰潭外，2020 年南部近海城市人均 GDP 基本上在 4 万元—5 万元左右，但近年来沿海中心城市辐射带动效应开始有所凸显，2010—2020 年南部近海城市 GDP 年均增速均在 8%以上，赣州、上饶、鹰潭更在 10%以上。

（四）近海城市发展的阶段特征

由于受沿海城市与省内中心城市双重虹吸效应，近海城市本地城镇化和工业化相对起步较晚，发展水平和发展阶段普遍落后于全国平均水平和所在省份平均水平。但近年来受沿海城市产业转移和服务辐射影响，普遍表现出加速发展趋势。

1. 近海城市发展表现出较为明显的阶段性转型跨越特征。

受外来虹吸-辐射的阶段性影响差异，近海城市发展普遍经历了早期发展缓慢到近期加速发展的转型跨越阶段。迈入新时代、新发展阶段，近海城市带迎来了新一轮较为明显的发展机遇。大致从 2008 年开始，中部和南部近海城市带 GDP 占内陆地市份额明显走出谷底，表现出持续增长趋势。2009 年以来中部和南部近海城市带第二产业占内陆地市份额明显走出谷底表现出持续增长趋势，转型跨越的拐点趋势非常明显。虽然北部近海城市带发展拐点趋势相对迟滞，但是 GDP 和第二产业占内陆地市份额也分别在 2015、2016 年走出谷底出现明显上升趋势。如图 1 所示。

2. 近海城市基本上处于相对欠发达发展阶段。

除地处南京都市圈的马鞍山、滁州以及主要属于城市辖区的鹰潭外的 18 个近海城市 2020 年人均 GDP 低于全国平均水平，商丘、宿州、忻州、上饶和赣州 5 市人均 GDP 甚至不足全国平均水平的 60%，绝大多数近海城市人均 GDP 也大大低于所在省份平均水平。

3. 近海城市大多处于工业化中前期。

从产业结构看，近海城市二产占比普遍较低，基本上处于工业化中前期发展阶段，除了长治和鹰潭外的 19 个近海城市二产份额均低于 50%，不少城市尽管三产占比较高，但三产主要表现为文教卫及政府服务等财政型基础性服务产业。此外，近海城市农业占 GDP 份额仍然较高，11 个近海城市一产占 GDP 份额高于 10%，开封、商丘、宿州三市一产占 GDP 份额甚至高于 15%。

4. 近海城市基本上处于快速城镇化转型时期。

根据城镇化自身演变规律，50%城镇化水平前后是快速城镇化由加速到减速的拐点转型期^[3]，近海城市基本上处于 50%前后的拐点转型期。截至 2019 年，除马鞍山、大同、鹰潭 3 市城镇化率已经在全国平均水平 60%以上外，其他的 18 个近海城市城镇化率均在 50%的拐点左右，其中宿州、濮阳、商丘 3 市城镇化率低于 50%，仍在快速城镇化左侧运行，绝大多数城市城镇化率均已迈过快速城镇化拐点进入右侧运行阶段。

5. 近海城市大多已经形成中等规模的城市集聚。

由于快速城镇化，近海城市城区人口规模也迅速集聚，城区人口规模基本上处于由中小规模向中等规模迈进阶段，绝大多数近海城市城区人口规模均在 50 万人-200 万人之间，其中赣州和上饶两市总城区人口规模较大，但由于两市城区比较分散，实际真正连片城区人口规模也基本上在 100 万人口左右。



图 1 近海城市 GDP 占内地地市份额

注：图中对内地地市 GDP 和二产增加值进行计算中的内地地市是指不包括东部沿海省份和东北地区黑龙江、吉林以及西部地区的西藏、新疆在内的其他 168 个地级城市。

三、沿海内陆发展关系变化对近海城市发展的影响

世界银行曾归纳重塑世界经济地理的 3D 特征^[4]，其中最重要的 1D 即是距离（Distance），运输距离对区域和城市经济发展影响至深。在市场化、全球化经济中，具有大规模海港廉价运输优势的沿海地区相对内陆地区更具有发展优势，经济发展表现出明显的随沿海距离而逐渐弱化的经济地理梯度趋势^[5]。由于国家区域倾斜发展调控，我国沿海内陆梯度发展关系几经调整，沿海距离影响的梯度发展机制一度被弱化，但近年来随着国家发展进入新时代、新阶段，低效率调控的沿海内陆区域发展关系面临迈向高质量发展和双循环新发展格局的重构，使得近海城市的近海内陆区位优势快速凸显，迎来了重大发展机遇。

（一）沿海和内陆区域间发展关系重构使得沿海（近海）距离区位优势重要性上升

1. 不利于内陆的沿海内陆宏观投资效率差持续拉大并高位运行。

经历 20 多年的中西部内陆倾斜发展和均衡发展战略支持，一些内陆省份特别是西部内陆省份表现出明显的债务经济、财政经济特征，发展绩效出现持续下滑，以 GDP/固定资产投资计算的沿海内陆宏观投资效率比自 2000 年开始高于 1（即沿海宏观投资效率高于内陆），2015 年以来该指标持续高位运行于 1.5 倍以上，如图 2 所示。

2. 国家沿海内陆经济地理关系可能重返沿海地区主导发展的新格局。

改革开放以来，我国沿海内陆经济地理关系经历了一轮由沿海地区主导到内陆地区崛起的变化，沿海内陆 GDP 比率 2006 年开始出现一轮快速下降趋势，但该趋势在近年来出现明显缓和，2019 年以来沿海内陆 GDP 比率甚至开始表现出上升趋势，这可能意味着重新由沿海地区主导的新一轮沿海内陆经济地理关系已经开启。

3. 沿海地区再开发开放已经上升为国家区域发展的最重要战略。

近年来，国家区域发展战略出现诸多新动向，开始再次关注沿海地区的再开发开放，粤港澳大湾区^[6]、长江三角洲^[7]、浙江省^[8]等沿海大区域开发开放；深圳^[9]、浦东^[10]等沿海城市城区创新示范均以中央文件发布，上升为国家最重要发展战略，沿海地区的再开发开放已经成为近期国家区域发展战略重心。

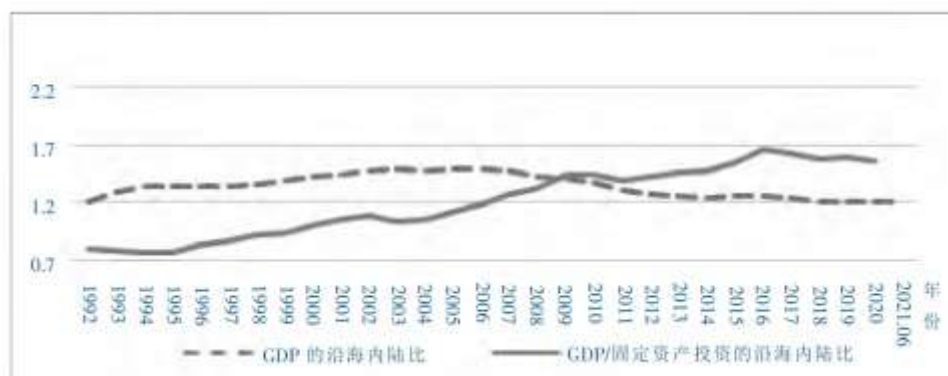


图 2 沿海内陆省份间 GDP 比率与投资效率差变化

（二）内陆地区经济关系转型强化了近海城市沿海和内陆间枢纽节点功能

1. 内陆地区产业结构、消费结构升级提升了沿海内陆经贸关系，近海城市带作为沿海内陆经贸节点枢纽地位突出。

随着持续的经济增长和居民收入水平提升，内陆地区产业结构和消费结构也存在不断升级要求，产业分工链条不断延伸、专业化程度逐步提升，居民消费结构多样化明显，这必将导致区域市场向国内统一市场的扩展，必将提升沿海内陆间经贸往来关系，强化作为沿海内陆枢纽节点的近海城市带区位优势。

2. 随着国内统一大市场形成和经济全球化，部分运输成本较高的产业对远近海距离区位敏感度快速提升。

海运具有天然的廉价运输优势，全球货物贸易的 95%以上通过海运完成，而随着市场规模、市场范围越大，产业集聚对临近廉价运输的距离区位要求就越强。相对于远海内陆，近海城市的海运-陆运聚散距离优势明显，更利于运输成本占比大、贸易市场距离远的产业集聚。

3. 近海城市辖区内城镇化驱动力转型形成对次级城市集聚的巨大需求。

随着收入水平、消费水平的提升，近海城市带辖区内城乡居民消费结构均存在较为明显多样化升级的市场集聚要求，但也由于多样化消费结构仍然具有大众化特征，个性化、创新型需求相对不足，市场集聚利益仍不足以抵消省会超大规模城市带来的拥堵效应和运行风险，更适宜于类似近海城市的中等规模次级中心城市集聚。

（三）沿海地区区域经济关系重组也为近海城市发展提供机遇

1. 沿海中心城市产业结构升级将掀起新一轮的产业转移。

经过持续的改革和调整，沿海地区特别是沿海中心城市基本实现了高端产业、新兴产业的升级集聚。如图 3 所示，主要沿海中心城市第三产业占比均在 50%以上，北京、上海、广州等城市第三产业占比均在 70%以上，进一步的高端产业、新兴产业集聚必然要求既有次级产业转移，实现“腾笼换鸟”的效应。

2. 沿海中心城市新一轮产业转移存在高度分工合作的近距离转移承接要求。

与本世纪初期较低端、加工产业转移不同，新一轮转移次级产业大多与中心城市相关产业息息相关，多属于相同产业链的延伸产业，产业间联系密切、企业间业务往来频繁，存在较大的运输和通勤需求。因此，这要求转移产业承接子城与母城之间更近的空间距离和更便捷的交通通勤条件。显然，在新一轮产业转移承接过程中近海城市相对于远海内陆城市更具区位优势。

3. 沿海省份内不少邻近内陆省份的都市圈外次级城市经历长期中心城市虹吸效应已经不具备新一轮产业承接能力。

从空间距离看，沿海省份内次级城市更具产业承接区位优势，但在沿海地区内中心城市长期近距离虹吸效应之下，不少东南沿海省份次级城市特别是邻近内陆省份地市在人口结构、产业基础诸多方面均已不具备对新一轮产业转移承接的条件。由于青壮年劳动人口基本上外迁中心城市，不少邻近内陆省份的沿海省份地市人口结构严重老化，转移承接的主要产业——第二产业出现增长停滞和萎缩态势。沿海省份内次级城市对新一轮产业转移承接不力，必然给同样短距离的近邻近海城市带来产业转移承接机遇。

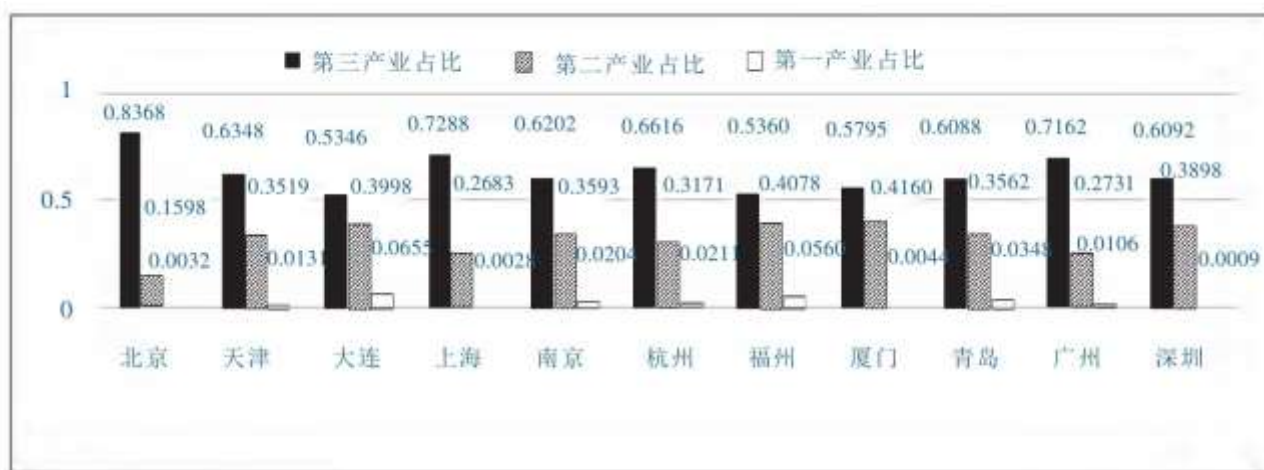


图 3 2019 年我国主要沿海中心城市三次产业结构

四、近海城市发展对国家经济区域优化和产业结构升级意义

在沿海内陆发展关系转型的双循环新发展格局下，作为国家经济地理重要组成部分、沿海内陆衔接的枢纽节点，近海城市的快速城镇化和快速产业集聚承接，对国家经济区域优化和国家产业结构升级具有重要意义。

（一）近海城市承接新一轮沿海中心城市产业转移对我国关键产业链的创新构建、分工拓展升级意义重大

1. 近海城市产业承接有利于被转移承接产业的快速发展和沿海中心城市高端产业链分工延伸升级。

如上所述，新一轮沿海中心城市产业转移所涉及产业基本上属于与中心城市高端产业和都市服务高度关联、经贸往来密切的产业，该类产业在相对短距离的近海城市集聚，更有利于被转移产业承接子城与母城之间的运输通勤成本降低，有助于被转移产业承接子城的集聚发展，有助于母城关联产业市场扩大和产业链充分分工及延伸升级。

2. 近海城市产业承接有利于防范国家制造业空心化和防范关键产业链环节被“卡脖子”。

近海城市产业承接避免了被转移产业对远海内陆低效率承接从而逐渐失去产业竞争力或者直接向东南亚等国外城市转移导致国内丧失一些产业发展机会，将有效防范我国重走美欧等发达国家产业空心化老路。当前，美欧等发达国家纷纷提出制造业重建计划，同时对我国产业发展不断在关键产业链环节实施“卡脖子”政策，这使得保持国内产业链完整性的重要性增加。为了避免被“卡脖子”，国家产业发展需要掌握产业链各环节技术、保持产业链各环节适度产业规模，而近海城市对沿海中心城市新一轮产业转移的有效承接，正是维护完整产业链技术和适度产业规模的重要体现。

（二）近海城市人口和产业集聚对国家区域均衡发展、合理城镇化格局和共同富裕意义重大

1. 近海城市人口和产业集聚有利于促进辖区内农村人口城镇化和居民家庭消费结构升级。

如上所述，进入新时代、新发展阶段，我国城乡居民存在消费结构快速多样化升级趋势，多样化消费服务供给存在较大的本地市场规模要求，近海城市发展将有效承载城乡居民基于多样化消费结构升级的城镇化需求。同时，近海城市既将对沿海中心城市转移产业进行承接，也将为农民工家庭提供较佳的就业-随迁同步城镇化承载新空间，将最大程度化解跨区农民工家庭长期两

地分居带来的家庭痛苦和消费不经济。

2. 近海城市人口和产业集聚有利于内陆省份城镇体系优化和防范区域人口对省会等超大中心城市过度集聚。

省会等中心城市更加多样化都市服务供给，对城乡居民消费市场集聚更具吸引力，但由于城市拥堵成本和运行风险随着规模增长往往表现出几何级数增长，使得单个居民家庭准入的利益与城市整体利益存在严重背离，容易形成低效率的超大中心城市过度集聚。而近海城市作为区域内的中等规模次级城市，既能满足相对欠发达中部内陆省份人口城镇化集聚需求，又能对省会中心城市人口和产业过度集聚形成有效分担分流。

3. 近海城市人口和产业集聚有利于防范中部塌陷形成真正梯度推进的沿海内陆发展格局。

基于国防、民族等多重考量，国家区域倾斜战略对西部内陆实施更加倾斜的政策，这使得近 20 多年来，中部内陆区域发展相对迟滞，在沿海内陆区域发展关系中形成中部塌陷态势。而近海城市快速人口和产业集聚则是对所在中部各省经济实力的提升，有利于中部内陆区域产业结构和发展水平提升。

4. 近海城市人口和产业集聚承接有利于在高质量发展中促进共同富裕。

近海城市人口和产业集聚承接，意味着相对欠发达区域崛起，是在区域均衡发展中促进共同富裕。近海城市人口和产业集聚承接，意味着相对欠发达近海城市低效、无效甚至闲置的劳动力和土地等资源要素空间重组和更高效被利用，是在要素利用效率提升过程中促进共同富裕目标的实现。近海城市人口和产业集聚承接，也意味着城镇化人口多样化消费服务升级要求在更加匹配的中等规模城市市场最高效率的体现，也意味着更多农民工家庭实现从两地跨区分居到举家迁移-就业居住同步城镇化，是在消费服务市场格局优化进程中促进共同富裕。

（三）近海城市人口和产业集聚对沿海和内陆省份统一大市场形成、国内国际双循环相互促进意义重大

1. 近海城市产业承接集聚有利于沿海内陆区域间市场的衔接。

一方面，近海城市对服务于内陆城乡市场和依赖内陆资源利用的产业集聚具有相对于沿海城市 and 我国进出口贸易更接近的空间距离，更能有效服务内陆城乡居民和更充分利用内陆资源；另一方面，近海城市对服务于沿海市场或出口贸易产业的集聚，相对于远海内陆，也具有对沿海市场和出口港口更近的空间距离，且更能有效分享来自沿海中心城市的产业链条高端服务。

2. 近海城市人口和产业集聚有利于内陆市场和内陆产业空间格局的优化重构。

近海城市快速人口和产业集聚，为内陆区域的产业集聚和人口城镇化提供了新的可选择经济空间，一些分布于西部内陆地区因为贸易程度较高、运输成本占比较大的产业可以更多向同等用工、用地成本但更近海距离的近海城市再集聚，一些数倍、数十倍交通和城市建设成本的西部内陆偏远山区人口可以向更低交通和城市建设成本的近海城市再集聚。

3. 近海城市发展有利于国际贸易产业布局优化和国内国际双循环。

如上所述，由于用工用地成本低，同时邻近沿海港口城市，近海城市对出口贸易产业集聚承接，将优化出口贸易产业的国内区域布局，促进近海城市对内陆区域国际贸易品集散市场的形成，也更有利于国际贸易货运成本结构优化。

五、研究结论与对策建议

本文研究了沿海内陆分界衔接地带——近海城市的发展条件和发展驱动特征，考察了双循环新发展格局下沿海内陆发展转型对近海城市发展的影响，分析了近海城市发展对国家经济区域优化和产业结构升级的意义。可以归纳出以下几点重要结论。

（一）研究结论

1. 近海城市是我国沿海内陆区域分界衔接的重要枢纽节点。

其发展驱动受沿海城市和内陆中心城市虹吸-辐射双向效应影响，人口城镇化存在跨区沿海迁移、区域内中心城市迁移和本地城市集聚三轮驱动，产业集聚受沿海产业转移承接和本地市场产业结构升级集聚的双轮驱动。

2. 受外来虹吸-辐射效应的阶段性影响差异，近海城市发展经历了早期发展缓慢到近期加速发展的转型阶段。

早期发展深受沿海城市和区域内中心城市双重的人财物虹吸效应，近海城市发展相对迟滞。近年来受沿海城市产业转移辐射影响，人口城镇化和产业集聚均出现加速趋势，大多数沿海城市已经形成中等规模的次级城市集聚。

3. 新发展格局下沿海内陆发展关系转型为近海城市发展提供了快速发展机遇。

双循环发展新格局凸显近海城市的近海内陆区位优势，内陆地区经济发展转型也强化了近海城市作为沿海内陆间的节点枢纽效应，沿海地区内区域经济重组，沿海中心城市存在近距离产业转移需求，但不少沿海次级城市已经不具备产业承接条件，为近海城市产业承接提供了机会。

4. 新发展格局下近海城市发展对国家经济地理优化和产业结构升级具有重要意义。

近海城市承接新一轮沿海中心城市产业转移，对国家现代化产业体系建设和关键产业链完整性延伸意义重大，近海城市人口和产业集聚对国家区域均衡发展、合理城镇化格局、内陆沿海统一大市场形成和促进共同富裕均意义重大。

（二）政策建议

显然，加快近海城市发展既是近海城市自身发展要求，也是国家经济区域优化和产业结构升级需要。根据近海城市地理区位、发展驱动特征和新阶段发展机遇条件，为加快近海城市发展可作出以下方面战略和政策的探索：

1. 依据双循环新发展格局目标构建，将近海城市发展纳入国家区域发展战略。

近海城市发展从国家经济区域优化战略高度，研究制定近海城市发展战略规划，在用地供给、金融和财税等方面对近海城市新一轮沿海产业转移承接给予相应支持，尤其要对产业转移承接效果较好的中部、南部近海城市给予更大战略支持，使之成为国家下一轮经济集聚增长的新空间。

2. 基于产业承接和沿海内陆循环需要，鼓励沿海中心城市与近海城市定点结对发展。

合理产业转移承接对沿海中心城市和近海城市属于互惠互利，考虑城市地方政府对产业集聚发展的强大推动力，应鼓励沿海中心城市与近海城市之间就产业转移承接形成定点结对关系，积极探索在两地城市政府、行业协会等民间组织之间构建多层次、多渠道的贸易、交流平台，大力推进两地之间更加紧密的运输通勤交通体系建设。

3. 依据所处发展阶段特征，近海城市辖区发展宜推进相对集聚型的城镇化格局。

近海城市基本上属于相对欠发达地区，已经决胜脱贫攻坚，产业结构、消费结构均存在升级趋势，工业化和城镇化均存在集聚发展要求，城市城区布局和组团均宜实施相对集聚集约型发展，应避免乡乡产业园、村村冒烟的遍地开花式发展模式。

4. 依据所处城镇化转型阶段性特征，近海城市城区组团功能区布局宜实施就业—居住—服务平衡发展、推进产城融合发展。

新发展阶段，城镇化驱动力转型，两地分居农民工城镇化模式开始向举家随迁城镇化模式转型，进城农民工即存在就业需求，也存在居住需求，从而面对就业与居住之间的日常通勤距离。早期大片产业园、工业区的城市集聚模式面临长距离低效通勤和严重交通拥堵状况。近海城市城镇化集聚应避免走早期城市低效通勤和严重拥堵的老路，城市各功能区规划建设应充分考虑就业机会、居住空间和配套服务的协调匹配，避免城镇化人口就业空间与居住生活空间过度分离而导致长距离日常通勤。

5. 依据近海内陆的区位特征，近海城市应科学选择近海区位特色和农村服务特色的产业集聚。

近海内陆的地理区位和资源条件是近海城市对新一轮产业承接的最重要优势。因此，城市产业集聚应尽可能科学选择与近海区位相关的特色产业，如重点承接与沿海中心城市联系紧密的次级制造业和后台服务业，如充分利用近海山地丘陵特色大力发展面向沿海中高收入人群的旅游、养生等生态型服务业。此外，近海城市所在中部各省份均属于农业高度发达、农村人口占比比较高地区，其产业发展也应着力于对农村腹地农业发展和农村居民需求的农村农业服务型产业展开布局。

参考文献:

[1]李恩平. 城镇化驱动力与绩效逻辑——以内陆省江西经济转型发展为例[J]. 江西社会科学, 2020, (7):64-72

[2]Friedmann J.. Regional Planning and Nation-Building:An Agenda for International Research[J].Economic Development and Cultural Change,1967,16(1):119-129.

[3]李恩平. 城市化时间路径曲线的推导与应用——误解阐释与研究拓展[J]. 人口研究, 2014, (4):28-40.

[4]世界银行. 2009 年世界经济发展报告：重塑世界经济地理[M]. 北京：清华大学出版社，2009.

[5]陆铭. 空间的力量——地理、政治与城市发展[M]. 上海：格致出版社，上海人民出版社，2017.

[6]中共中央国务院. 中共中央国务院印发《粤港澳大湾区发展规划纲要》[EB/OL]. www.gov.cn/zhengce/2019-02/18/content_5366593.htm#1, 2019-02-18.

[7]中共中央国务院. 中共中央国务院印发《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》[EB/OL]. www.gov.cn/zhengce/2019-12/01/content_5457442.htm, 2019-12-01.

[8]中共中央国务院. 中共中央国务院关于支持浙江高质量发展建设共同富裕示范区的意见[EB/OL]. http://www.gov.cn/zhen_gce/2021-06/10/content_5616833.htm, 2021-06-10.

[9]中共中央国务院. 中共中央国务院关于支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区的意见[EB/OL]. http://www.gov.cn/zhengce/2019-08/18/content_5422183.htm, 2019-08-18.

[10]中共中央国务院. 中共中央国务院关于支持浦东新区高水平改革开放打造社会主义现代化建设引领区的意见[EB/OL].
http://www.gov.cn/zhengce/2021-07/15/content_5625279.htm, 2021-07-15.