

再辩大城市：消费中心城市的视角

陆铭 彭冲¹

【摘要】：本文以未来中国如何更好发展“大城市”为主题，探讨新时期构建（国际）消费中心城市对经济增长和转型的重要作用。首先，本文从都市圈视角回答大城市规模扩张的原因及其潜在边界。在此基础上，分析（国际）消费中心城市对城市群和都市圈发展的影响。（国际）消费中心城市建设将进一步强化“中心—外围”的城市体系与都市圈一体化的发展。都市圈的一体化会带来服务业型消费岗位向中心城市和中心城市中心城区集中，人流也将呈现出“向心”特征。综合来看，信息技术和交通基础设施的发展将加强中心城市的集聚功能。本文认为政策上应以建设（国际）消费中心城市为抓手，发挥都市圈和城市群引领现代化增长的功能，加快构建新发展格局。

【关键词】：新发展格局 国际消费 中心城市 经济转型

面对疫情持续冲击和百年未有之大变局复杂演进，寻求新的经济增长点和发展路径成为摆在各级政府和学界面前的重要课题。根据第七次人口普查数据，2020 年末中国常住人口城市化率已达到 64%，中国的新型城镇化战略也由以往的“区域均衡发展”和“鼓励发展中小城市”转变为建设现代化都市圈的新阶段。与此同时，伴随着国际国内环境的深刻变化，我国经济发展战略、路径发生了重大调整。“加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局”成为“十四五”和未来更长时期的现实选择。

新发展格局的形成有赖于城市的高质量发展。随着经济结构向服务业的转型，以中心城市为核心的都市圈和城市群作为承载经济活动与人口的主要空间形式，对引领城市高质量发展至关重要。在此背景下，建设（国际）消费中心城市有利于发挥中心城市和都市圈的集聚效应，拉动消费和促进经济结构转型。因此，本文从展开大城市和都市圈发展的讨论出发，先建立对于“城市”的科学且国际可比的定义。然后，从加快构建新发展格局战略布局中考察（国际）消费中心城市对都市圈和城市群发展的重要作用。

一、大城市与都市圈

从国际比较来看，一些大城市正在做增长型的规划，但在中国，却不断有“大城市太大，需要控制规模”的观点。之所以出现这种反差，首先是由于多数关于大城市的考察都没有明晰城市的定义。在中国，什么是城市、大城市，以及谁是最大的城市，都需要放在国际比较的视角中来审视。

中国的城市统计在国际上有其独有的特征。相较于欧洲、美国或者日本，中国一些直辖市和比较大的地级市，辖区范围内所管辖的面积和人口相当于其他国家二三十个城市的概念。而欧洲、美国和日本的市仅相当于中国的县或区，有些小的市甚至仅相当于中国的镇。因此，在中国语境下，有必要区分城市的三个概念，中心城区、地级市和直辖市的管辖区，以及经济意义上大城市与周围连片发展的都市圈。以东京为例，倘若按照欧洲、美国和日本对于城市的定义，东京都市圈包括了连成片的 30 多个市。在日本，被称之为第二大城市的横滨，是一个在行政意义上独立的市，距离东京市中心仅 30 多公里，在上海相当于从人民广场

¹**作者简介：**陆铭，上海交通大学安泰经济与管理学院（上海 200030）；彭冲，上海交通大学安泰经济与管理学院（上海 200030）、南京审计大学经济学院（南京 211815）。

基金项目：国家自然科学基金面上项目“大数据视野下的城市空间结构与有效治理”（72073094）；国家自然科学基金面上项目“基于多源数据的城市内部土地资源优化配置研究：驱动机理与调控策略”（72074116）；江苏省哲学社会科学重点项目“大数据视角下交通可达性驱动江苏消费活力提升的机制研究”（20EYA001）

到松江的距离。另外一个位于东京和横滨之间的城市川崎，则地处相当于上海的“虹桥”的位置。

随着经济发展水平的提高，在行政辖区层面考察城市人口的规模需要谨慎对待。把中国辖区意义上的“大城市”与发达国家的“市”相比，直接得出中国大城市人口太多的结论，是缺乏国际经验和事实依据的。比如，东京都的面积仅相当于“上海市”的三分之一，人口大约 1300 万，但整个东京都市圈人口超过 3700 万，主要集中在半径 50 公里的范围内。而在上海周围大致可比的范围内，人口仅 3000 万上下。倘若在中国国内做横向比较，也要避免以城市辖区来讨论城市规模。对此，可以从两个例子予以阐释，其一，广州和佛山虽然统计为两个城市，但两者已经一体化。第七次人口普查显示，“广佛市”的人口已经超过 2800 万。其二，类似的，深圳和东莞也已经一体化，“深莞市”的人口也超过 2800 万，而其面积只有上海的三分之二。因此，谈论大城市的发展，核心是要突破传统思维，更新对于城市的理解，在都市圈的视野上探寻问题。事实上，都市圈的定义本身就是，以中心城市为核心，紧密连接周围其他中小城市的“日常通勤圈”。

明晰了都市圈意义上的城市概念，接下来考察发展都市圈的意义。从经济指标来看，当前我国服务业在 GDP 和就业当中的比重已经超过了制造业，经济已经进入了后工业化阶段。在后工业化阶段，集聚效应是实现城市经济增长的重要因素。集聚效应主要体现在两个方面：其一，从单个城市内部来看，主要包括了消费型服务业比如教育、医疗、娱乐；也包括生产型服务业比如科技、创新、文化。随着经济的发展，这些服务业在经济中的比重会越来越高，尤其在大城市（钟粤俊等，2020）。从生产要素配置的角度来看，制约中心城市的发展势必会同时阻碍服务业的发展，并抑制创新。其二，从城市之间的关系来看，随着集聚效应的增强，大城市跟周边的中小城市、农村之间的都市圈内部紧密联系，发挥中心城市化经济与外围专业化经济显得尤为重要。由此可见，当前我国正处于结构调整和增长动力转换的关键期，在集聚效应不断加强的背景下，通过都市圈的发展，形成一个新的增长动力，促进经济结构转型已是大势所趋。

二、大城市与都市圈的规模：经济功能与技术条件的影响

既然中心城市将引领后工业化阶段的经济增长，接下来需要回答的问题是，都市圈意义上的大城市规模是否会越来越大？什么是它的边界？

针对都市圈意义上的大城市发展趋势及其特征，首先必须厘清大城市和周边中小城市之间的联系到底是什么性质。传统观点把城市和城市理解为相互竞争的关系。在这样的理念驱动下，为了追求城市间的平衡发展，人们往往认为要尽量控制中心城市的规模，把产业转移到外围。但是现代经济增长之所以有都市圈或者城市群的空间形态，恰恰是因为中心城市和外围之间主要是互补关系，而非竞争关系。

随着人口向中心城市的集聚，在都市圈内部会形成城市与城市之间的分工体系。主要体现在如下几个方面：其一，在国家级中心城市和一些区域性中心城市，未来的产业结构更加以现代生产性服务业为主，包括金融、贸易、文化、咨询、教育、医疗等，在中心城市及周边都市圈形成现代服务业的集聚优势，辐射带动其他周边小城市。其二，核心大城市注重设计、研发，周边其他城市成为制造业生产基地。此外，消费型服务业集中在中心城市，都市圈内的其他城市能够通过交通网络到中心城市享受高品质的消费服务业（比如画展、音乐会、多样的餐饮与购物）。当中心城市发展现代服务业集聚大量人口时，周边其他中小城市除了在制造业环节里成为生产基地，也可能存在旅游功能、其他消费功能（比如生态休闲），甚至为中心城市工作人口提供居住和生活服务。由此可见，整个都市圈就形成了一个具有分工和协作的共同发展态势。在这样的互补关系之下，中心城市的规模会越来越大，对外围城市的辐射和拉动作用就越强。值得指出的是，在都市圈内部分工体系形成的过程中，轨道交通从中心城区出发呈网状布局，人口沿着轨道交通沿线布局，并且人口密度沿着轨道交通梯度下降，这是核心大城市巨大的规模经济效应所催生的结果，直到中心城市与外围形成连片发展的空间形态。从现实实践来看，都市圈范围内核心城市与周边中小城市的关系，实际上就是广州与佛山的关系、深圳与东莞的关系，以及上海与昆山的关系。当城市发展进入到该阶段之后，更需要在评估大城市规模的时候用都市圈概念来取代传统的行政辖区概念。

在国际比较的视野中，倘若以都市圈来做城市规模的比较，中国的大城市（都市圈）规模并不大。具体理由至少有两点：首先，研究发现，一个国家的大城市（都市圈）规模与国家总的城镇人口规模有关，中国的大城市（都市圈）人口还未达到与中国的城镇人口规模相对应的规模（Li & Lu, 2021）。其次，各国的国内城市体系均高度吻合城市规模一位序法则（即“齐夫法则”），而中国即使用都市圈的人口来代替行政辖区概念下的大城市人口，中国排名前 30 位的中心城市及周边的都市圈仍然偏小，使得中国城市体系偏离了齐夫法则（Li & Lu, 2021）。当然，这并非意味着一个国家的城市体系必须符合齐夫法则，而是随着户籍制度改革、养老保障体系全国一体化，以及大城市的经济和人口承载力进一步加强，中国的都市圈仍有“长大”的空间，以使中国的城市体系更趋近于齐夫法则。

接下来，考察什么是都市圈意义上大城市的边界？从现状来看，相比之下，东京都市圈人口达到 3700 万，城市是连片发展的，目前还在继续增长。在中国，在有可能建成都市圈的北京、上海、“广佛”、“深莞”、重庆等地，中心城市的郊区仍然有大片的农田，中心城市与都市圈范围内的中小城市也未实现紧密连接，上述都市圈远未达到发展的边界。未来，都市圈的边界将取决于技术和经济两个条件。在技术上，最终局限都市圈规模的是轨道交通技术所决定的通勤速度，这决定了都市圈的面积，而建造高楼的技术则决定了城市的高度。同时，在给定的技术条件下，一个都市圈所能够达到的经济体量决定了它的人口数量。在中国，相对来说，以沿海大港口城市为核心的“广佛”、“深莞”和上海都市圈更接近国际大市场，比围绕区域性中心城市的都市圈边界要更大。国际消费中心城市建设将成为都市圈同城化发展的重要推动力，也将进一步突破以往基于行政边界下的城市边界。

三、（国际）消费中心城市与结构转型

在国家发展的新阶段和消费新趋势之下看大城市和都市圈的引领作用，我们需要明确两件事情：第一是结构转型的动力来源；第二是（国际）消费中心城市的提出背景、国内外差异及其对结构转型的作用。

首先，来看经济发展的结构转型动力。经济增长的来源主要有两个：一是生产要素的积累；二是经济效率的提高。从生产要素积累的角度来看，需要明晰要素在当前阶段中的新特征和新变化。首先当前中国已经进入了人口老龄化的阶段，出生率下降明显，劳动力要素面临短缺。其次，土地城市化驱动的经济增长已难以为继。再看资本要素。长期以来，中国经济已经出现了投资占比过高的结构性问题。可见，依赖生产要素积累驱动经济增长的动能已经不足，接下来中国的经济增长将更多依赖于结构的转型。

拉动消费是结构转型的重要方面。近年来，中国最终消费占 GDP 总量的比重（消费率）一直维持较低区间，2019 年为 55.4%¹，其中居民消费率低是主要原因。从宏观消费倾向来看，与发达国家相比，2018 年我国居民平均消费倾向仅为 65.2%²，分别较美国、日本、韩国低 26.8、30.5 和 29 个百分点（陈昌盛等，2021）。需要指出的是，消费提升能否驱动经济增长，这与经济是否处在合理的投资—消费结构有关。当前，在中国存在投资过度 and 消费在 GDP 中的占比严重偏低的结构扭曲背景下，通过打破抑制消费的体制性结构性障碍，能够拉动消费的增长，在微观上有利于改善人民的福利，在宏观上有利于经济结构的优化。

从空间的视角看结构效应带来的经济增长动力也是经济结构转型的重要内容。空间结构效应具体包括农村和城市之间的结构效应、小城市和大城市间的结构效应，以及不同区域间的结构效应。已有普遍共识的是，城市比农村具有更高的生产效率，大城市比小城市具有更高的生产效率，在城市化和城市体系结构调整过程中是经济效率提高的重要来源。具体来说，涉及了人、土地、资金在空间上如何配置，可以使人获得更高的收入、更好的就业机会、最大化土地产出和投资回报。从这个意义上来看，城市群和都市圈的发展将成为释放结构性红利的主要空间形式，其重要性毋庸置疑。

其次，需要厘清国外“消费城市”提出的学术背景与国内国际消费中心城市提出的现实背景之间的差异。20 世纪 90 年代以来，以纽约、伦敦、东京、巴黎为代表的国际大都市进入了以服务业为主、消费引领的阶段。Glaeser et al. (2001) 率先提出了现代消费城市理论，指出消费城市的功能从“服务生产”向“服务消费”转变后，形成以商品和服务消费为主要增长动力的

后工业城市形态。其主要特征表现为，城市的发展从关注生产性向关注消费性品质（amenities）转变，通过消费升级引领产业升级。而这些城市凭借其在区位、交通、市场、科技和政策环境等方面的全球优势，不仅服务国内消费需求，而且成为集聚全球消费资源、引领全球消费时尚、满足全球消费需求的中心，从而发展成为国际消费中心城市³。

相比国外，中国提出打造国际消费中心城市的背景之一，是持续的消费相对不足。同时，随着经济发展水平的提高，越来越有必要发挥消费在经济增长中的基础性作用。对于进入后工业化阶段的中国来说，促进消费增长是经济结构转型升级的关键。居民消费率等于居民平均消费倾向（即居民消费支出与可支配收入之比）与居民可支配收入占 GDP 比重的乘积。换句话说，提升居民消费率需要从提升平均消费倾向与提升居民可支配收入占比两方面入手。事实上，很多服务消费属于非必需消费，收入弹性较大。随着中等收入群体的不断壮大，全社会消费会持续升级，从而推动中高档商品和服务以及新型消费供给大幅增长。由于服务消费具有更高的收入弹性，因此收入水平提高以后，服务消费的增长将超过制造业产品的增长。此时，消费占 GDP 比率的提高，将伴随着服务业在消费中占比的提高。

除了持续的消费相对不足，中国建设国际消费中心城市的提出与国内城市经济活动的演变也密不可分。从机制来说，大城市收入水平更高，服务占比更高。同时，再加上绝大多数服务的不可运输性，大城市的消费更能利用其规模经济和多样性来服务于全国甚至全球需求。随着人口向大城市、都市圈和城市群的集聚，拥有超大规模市场优势和内需潜力、成熟的商业技术、产业组织和消费环境的中心城市具备了打造国际消费中心城市的条件和基础。2020 年中共十九届五中全会通过的“十四五”规划建议明确提出“培育建设国际消费中心城市”，将建设国际消费中心城市作为实施“双循环”战略的重要抓手。

综上所述，构建国际消费中心城市驱动消费增长和空间结构优化是结构转型的重要着力点。中国国际消费中心城市的提出一方面是经济全球化下中国面对国内发展阶段的变化和国际国内发展环境挑战做出的战略抉择；另一方面与国际上“消费城市”的形成和发展规律类似，是消费全球化背景下中国结构转型的新载体，更是培育后工业化时代经济内生增长动力的内在要求。总体而言，形成新的结构转型动力，中心城市的作用将愈发凸显。而在后工业化阶段，以服务业为主的大城市在构建国际消费中心城市中，对于进一步畅通都市圈区域要素循环，发挥中心城市的辐射带动作用，更好地赋能中心城市参与结构转型和引领国家发展具有重要的意义。

四、建设（国际）消费中心城市对都市圈和城市群建设的影响

从都市圈和城市群的关系来看，都市圈是城市群内部以辐射带动能力强的大城市为中心，以约 1 小时通勤圈为基本范围的城市空间形态。2021 年 7 月 19 日，国务院批准上海、北京、天津、重庆、广州率先开展国际消费中心城市培育建设。其中，四个城市是直辖市，分别是长三角城市群、京津冀城市群、成渝城市群的中心城市，而广州则是珠三角城市群的龙头。上述以中心城市为核心带动都市圈和城市群的发展，将为中国未来的经济增长和结构转型升级注入巨大的动力。那么，（国际）消费中心城市的建设对于都市圈和城市群的发展将产生怎样的影响？

首先来讨论（国际）消费中心城市建设给都市圈的发展带来怎样的变化。

第一，（国际）消费中心城市建设将进一步驱动都市圈的一体化发展。在给定的技术条件和制度环境下，大城市由于集聚了人才、资本、基础设施等城市发展的条件，在规模经济机制和路径依赖的作用下，中心城市的消费集聚、配置和引领功能会进一步的强化，以中心城市为核心带动周边中小城市连片发展的都市圈一体化格局将得到进一步强化。一方面，国际消费中心城市需要有核心的消费空间对更大范围内的消费形成拉动作用，而区域消费资源的不断集聚也会强化中心—外围城市体系的专业化分工。此时，中心城市更多体现为城市化经济，多样化水平较高；而外围中小城市更多体现为本地化经济，专业化程度较高。都市圈的一体化发展将同时释放城市化经济和本地化经济带来的增长效应（孙久文和宋淮，2021）；另一方面，伴随着国际消费中心城市在收入分配、户籍、土地等制度的改革，人口向中心城市集聚，公共服务和基础设施的数量、结构和布局也将需要适应人口增长带来的有效需求，从而对都市圈基础设施与公共服务的投资起到导向作用，实现公共服务一体化发展。

第二，（国际）消费中心城市的建设将进一步强化人流的“向心”特征。。国际消费中心城市建设是基于后工业化阶段的服务经济基础之上提出的重要战略。从国际经验看数字经济时代下的国际消费中心更强调“在地消费”，注重消费的沉浸感和体验感，而“在地消费”的关键是多样性尤其是服务业多样性。随着中心城市以及中心城市的中心城区核心商圈升级、多样性街区设施的完善、公共服务供给质量的提升，人口尤其是高技能人口向中心城市以及中心城市的中心城区集中构成了人流的“向心”趋势。事实上，世界上的一线城市，如纽约、伦敦、东京，基本是在上世纪 80 年代中后期开始进入到人口重新返回中心城区的阶段。研究发现，各类人才愿意为消费型城市的高生活品质而放弃一部分收入，而这又成为这些城市提升人才吸引力优势。近年来，在以美国纽约为代表的消费城市，中心城区由于消费的多样性，吸引了大批年轻高学历人群往市中心搬迁，实现了中心城区的复兴（Couture & Handbury, 2020）。而中国的研究则发现城市服务多样性会更多吸引年轻化、高技能群体的流入（张文武和余泳泽，2021）。年轻、高技能群体向大城市集中，又带来了生产和生活两个环节对于低技能劳动者的需求，从事辅助岗位和生活服务业，进一步带动低技能劳动者也同步向大城市以及大城市的中心城区集中。

接下来，进一步在（国际）消费中心城市对都市圈建设影响基础之上讨论其对于城市群发展的影响。

第一，（国际）消费中心城市建设是否会强化中心—外围城市体系？改革开放以后，中国城市群内部中心—外围城市体系逐步形成。那么，（国际）消费中心城市的建设会对这种城市体系带来怎样的影响？

对于进入后工业化阶段的中心城市来说，服务业在 GDP 和就业中占比持续上升。在规模经济机制的作用之下，城市群内部中心城市消费市场的扩大、消费能级的提升、消费服务功能的完善会强化（国际）消费中心城市消费的集聚、辐射、示范、展示功能。随着人口的集聚以及产业结构和生产力布局的不断调整，（国际）消费中心城市建设将会赋予中心城市新的城市功能，而外围中小城市则注重发挥发展制造业的优势，从而强化了服务业与制造业协同集聚和良性互动的中心—外围体系。（国际）消费中心城市作为城市群的核心和全球城市网络的关键节点、综合服务枢纽，将会强化城市群在全球城市群中的竞争力。可以说，整个城市群的制造业越强，中心城市的服务业比重越高，为外围城市制造业赋能的作用越强。以长三角城市群为例，国家“十四五”规划提出以上海建设全球城市为引领，打造具有全球影响力的长三角世界级城市群。上海建设国际消费中心城市将会放大长三角区域消费品制造业发达、产业链条完善和配套能力强的优势，为产业转型和经济提质增效提供强大动力。

第二，信息技术的发展会导致中心城市消费分散化吗？我们的回答是“不会”。随着新一轮科技革命和产业变革的兴起，人工智能、区块链、大数据、云计算等新兴信息技术的发展，数字经济与实体经济融合程度不断加深。关于信息技术对消费的影响需要从两个层面来理解。第一个层面是信息技术对于服务消费的影响。信息技术本身依赖于集聚发展，比如中心城市的大公司通过分享（私人投资和公共投资成本在生产规模扩大中被分摊）、匹配（不同偏好和技能的消费者和生产者的相互匹配）和学习（人际之间知识外溢和干中学）实现规模经济效应。信息技术产业本身是信息和技术密集型的，在中心城市集聚的特征甚至比传统产业更强。在理论上，信息技术带来的专业化分工深化，交易效率的改进会驱动人口在分工网络中的聚集，从而创造种类丰富、数量巨大的产品，产生厚实的市场（庞春，2019），进一步吸引人口的集聚。同时，信息技术的应用场景本身就依赖于人口密度。比如直播电商集聚在大城市的中心城区，由新技术催生新的服务（如外卖和网约车）也在人口众多的大城市发展更好。因此，对知识密集型的新型消费产业来说，这类消费不仅不会带来消费的分散化，反而会因为人口的集聚带来消费的集聚。

第二个层面是信息技术对商品消费的影响。信息技术可以整合城市群大范围内的消费资源，在一定程度上确实带来了消费的分散化。这主要体现在三个方面：其一，交易成本的降低和信息的透明化，使得消费者可以通过直接对接商户，根据个人偏好检索到所需的商品。其二，信息技术促进了共享经济的发展，借助数字交易平台实现了供需高效匹配，从而推动了新兴商业模式的发展。其三，商品依托数字技术使得商品信息数字化，从而零边际成本地展示给消费者。

不可否认，信息技术使得一些边远地区的产品扩大了市场销售范围。但是，这种扩大市场销售范围的效应也同样作用于中心城市周围的都市圈。因此，信息技术总体上是强化还是弱化集聚效应就成了一个需要用经验事实来判断的问题。有基于中国城市数据的研究发现，互联网对于中国城市经济增长的促进作用主要发生在大城市。即使在平均网络渗透率较低的中西部，互联网对

其大城市经济的促进作用仍大于平均渗透率较高的东部小城市（李杰伟和吴思栩，2020）。

第三，交通基础设施连接增强后，会产生什么影响？在中国的中心城市建成（国际）消费中心城市的愿景之下，中心城市将形成面向全球、四通八达的国际性综合性立体交通网络和与商业消费空间相配套的城际间高铁、轨道交通、市政交通等公共交通体系。此时，中心城市和周边的中小城市之间将形成更为紧密的连接。一方面，中心城市将成为物流、人流、商流、资金流、信息流的集聚地，极大地释放城市群的消费潜能，从而带动周边城市的发展。随着城市群内部现代交通体系的完善，将有利于形成与消费规模和辐射范围相适应的城市商圈和服务业集聚区。同时，城市群内部人口的自由流动以及消费资源的合理配置也将成为可能，驱动城市群向消费驱动、服务业主导的经济结构转变。另一方面，在城市群内部轨道交通沿线的土地开发强度将会加强，这既能提高城市土地的经济密度，也能够为更多工作在中心城区的人口提供相对来说接近工作地点的居住场所，减少长距离的通勤。而在网络状的轨道交通线之间，适当布局郊野公园，可以兼顾城市的生态保护和宜居发展，这样是可以同时兼顾城市的活力、便捷和宜居的目标。因此，综合来看，交通基础设施的发展恐怕也是强化集聚的。有研究发现，在中国发展高铁网络的这些年，人口从小城市向大城市集中的趋势是被加强的（张克中和陶东杰，2016）。

五、结论与启示

（国际）消费中心城市建设顺应了中国经济结构优化和转型升级的需要，并将进一步强化“中心—外围”的城市体系。信息技术虽然一定程度上使商品消费的分散化，但综合来看，信息技术的发展将强化经济活动和人口向中心城市的集聚。交通基础设施连通后，会进一步推动城市群向消费驱动、服务业主导的经济结构转变，也将强化中心城市的集聚功能。与此同时，（国际）消费中心城市将进一步强化都市圈的发展，使得中心城市逐步向都市圈一体化的方向迈进，由此带来都市圈服务业型消费岗位向中心城市及其中心城区集中，人流也将呈现出“向心”特征。

在中国的一些特大和超大城市，以建设（国际）消费中心城市为抓手，可以更好地发挥都市圈和城市群引领现代化增长的功能，在提升消费在经济增长中的基础性作用的同时，释放结构性红利。消费中心城市建设是中国大城市未来引领发展的一个新的发力点，而本文没有着重讨论的创新与科技发展，则是中国大城市引领发展的另一引擎。为此，中国大城市的规划和相关的政策制定，急需突破中国特有的城市行政管辖边界，准确把握未来发展趋势，向着建设现代化的都市圈迈进。“广佛”、“深莞”、上海等都市圈应率先形成跨行政边界建设都市圈的引领性方案。

建设跨行政边界的现代化都市圈需要几个方面同步加快改革。首先，在人口管理方面，淡化传统的按行政市管辖范围设定人口控制目标的做法，转而科学预测都市圈范围的人口总量与布局。第二，在土地和住房方面，制定顺应都市圈人口增长趋势的土地和住房供给总量和布局，并逐步实现保障房覆盖常住人口。第三，在基础设施建设方面，应规划建设从中心城市出发，紧密连接周边中小城市的轨道交通和公路网络，城市土地开发沿交通线布局，突破按行政市管辖范围设定土地“开发强度”和用途管制的传统。第四，在公共服务提供等方面，加强多渠道的投入，逐步做到覆盖全部常住人口。其中，特别是面向外来人口子女的教育，未来要加强补短板，在人口进一步集聚的都市圈，要加快建设高中学校的步伐，以顺应国家提高高中阶段教育普及率趋势。

参考文献：

- [1]陈昌盛，许伟，兰宗敏．我国消费倾向的基本特征、发展态势与提升策略．管理世界，2021（8）：46-58．
- [2]李杰伟，吴思栩．互联网、人口规模与中国经济增长：来自城市的视角．当代财经，2020（1）：3-16．
- [3]庞春．交易效率、人口密度与厚实市场——内生分工的经济分析．经济学报，2019（4）：158-214．

-
- [4]孙久文, 宋淮. 双循环背景下都市圈建设的理论与实践探索. 中山大学学报 (社会科学版), 2021(3):179-188.
- [5]张克中, 陶东杰. 交通基础设施的经济分布效应——来自高铁开通的证据. 经济学动态, 2016(6):62-73.
- [6]张文武, 余泳泽. 城市服务多样性与劳动力流动——基于“美团网”大数据和流动人口微观调查的分析. 金融研究, 2021(9):91-110.
- [7]钟粤俊, 陆铭, 奚锡灿. 集聚与服务业发展——基于人口空间分布的视角. 管理世界, 2020(11):35-49.
- [8]Couture, V., & Handbury, D. Urban Revival in America. *Journal of Urban Economics*, 2020, 119:103267.
- [9]Glaeser, E. L., Kolko, J., & Saiz, A. Consumer City. *Journal of Economic Geography*, 2001, 1(1):27-50.
- [10]Li, P., & Lu, M. Urban Systems: Understanding and Predicting the Spatial Distribution of China's Population. *China & World Economy*, 2021, 29(4):35-62.

注释:

1 数据来源于国家统计局。

2 国际上较为常用的宏观消费倾向计算方法有两种, 一种用人均居民最终消费支出与人均国民总收入的比值表示; 另一种是基于资金流量表数据, 用居民部门的最终消费支出和可支配收入比值表示。本文引用陈昌盛等(2021)采用的第二种算法结果。

3 国务院发展研究中心:《国际消费中心形成和发展的经验启示》,《调查研究报告》第28号(总5103号),2017年3月2日。