

长春都市圈“多中心网络化”协同发展格局构建及优化路径

刘雨莲*, 高鹤#

吉林财经大学国际经济贸易学院, 吉林 长春

收稿日期: 2026年3月13日; 录用日期: 2026年4月11日; 发布日期: 2026年4月22日

摘要

以长春都市圈为研究对象, 聚焦其“多中心网络化”协同发展中的治理困境与优化路径, 旨在为都市圈格局构建提供实践支撑。采用产业结构相似系数测算等方法, 结合长春都市圈发展实际, 分析得出该区域虽具备“一中心、三组团”的节点基础与交通联通条件, 但存在多中心结构不完善, 即核心城市极化程度过强、次级城市能级不足, 以及协同机制缺失等核心问题。基于此, 可以从缩小城市发展差距、打造差异化产业分工体系、强化区域间网络化联结能力三个维度实施针对性策略, 构建“多中心网络化”的都市圈。研究厘清了长春都市圈“多中心网络化”协同发展的内在逻辑, 可为都市圈破解区域发展不平衡、提升整体竞争力提供参考, 从而助力长春都市圈成为吉林省高质量发展的重要支撑。

关键词

长春都市圈, 多中心网络化, 协同发展

Construction and Optimization Path of the “Polycentric Network” Collaborative Development Pattern in Changchun Metropolitan Area

Yulian Liu*, He Gao#

School of International Economics and Trade, Jilin University of Finance and Economics, Changchun Jilin

Received: March 13, 2026; accepted: April 11, 2026; published: April 22, 2026

*第一作者。

#通讯作者。

文章引用: 刘雨莲, 高鹤. 长春都市圈“多中心网络化”协同发展格局构建及优化路径[J]. 可持续发展, 2026, 16(4): 331-338. DOI: 10.12677/sd.2026.164158

Abstract

Taking Changchun Metropolitan Area as the research object, this paper focuses on the governance dilemmas and optimization paths in its “polycentric network” collaborative development, aiming to provide practical support for the construction of the metropolitan area pattern. Using the measurement method of industrial structure similarity coefficient and combining with the development reality of Changchun Metropolitan Area, this paper finds that although the region has the node foundation and transportation connectivity conditions of “one center, three groups”, it is faced with such core problems as imperfect polycentric structure, excessive polarization of the core city, insufficient development capacity of secondary cities, and lack of collaborative mechanisms. Accordingly, targeted strategies can be implemented from three dimensions: narrowing the urban development gap, building a differentiated industrial division system, and strengthening the inter-regional network connection capacity, so as to construct a polycentric network metropolitan area. This study clarifies the internal logic of the “polycentric network” collaborative development in Changchun Metropolitan Area, which can provide a reference for solving unbalanced regional development and improving the overall competitiveness of the metropolitan area, thus helping Changchun Metropolitan Area become an important support for the high-quality development of Jilin Province.

Keywords

Changchun Metropolitan Area, Polycentric Network, Collaborative Development

Copyright © 2026 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

随着中国城镇化步入下半程,“城市群”“都市圈”作为破解区域发展不平衡、激活内生增长动力的核心载体,已成为引领经济社会高质量发展的重要空间形态。加快城市群一体化和都市圈同城化,优化城市规模结构,促进大中小城市和小城镇协调发展、集约紧凑布局是深入推进新型城镇化的必然要求,也是夯实区域协调发展根基的重要路径。

关于长春都市圈建设发展的研究,冯云廷和张永芳(2019)的研究表示,长春市作为吉林省经济发展中心,对省内城市的辐射强度呈现梯度差异,吉林市受辐射效应最强,四平和辽源次之,其余城市辐射接收能力较弱[1]。廉晓梅和姜姿卉(2024)聚焦东北地区共性问题,认为人口外流、老龄化、少子化等人口结构问题,叠加产业结构单一化、同质化困境,会严重弱化城市间经济关联,导致消费市场萎缩,创新活力不足[2]。王宇阳等(2025)针对性指出长春产业空间布局的短板,认为汽车及零部件产业在6个开发区重复布局,功能分区刚性过强,直接制约产业协同效能[3]。孙久文等(2024)结合“十五五”规划导向,提出构建具有吉林特色以及竞争优势的现代化产业体系是激活都市圈发展动能的核心引擎[4]。

长春都市圈当前单中心极化的空间发展格局以及同质化问题对圈内城市协同发展形成明显阻碍,既有研究证实“多中心网络化”的发展模式对区域发展具备积极作用。刘维奇等(2024)提出省级发展规划需规避单中心过度极化与多中心无序分散的双重误区,重点构建层级清晰的“中心城市-次中心城市-城镇-乡村”空间格局[5]。宋林和张蕾蕾(2023)认为,通过分类引导大中小城市发展重点,构建核心突出、分工协作的城市层级,可有效化解中小城市同质化竞争,释放集聚溢出效应[6]。李国平和孙铁山(2013)指出,城市空间的多中心化能够疏解中心城市的核心职能,缓解集聚带来的负面效应,区域层面也能实现

资源与功能的重新集聚并形成整合效应,进而推动城市实现可持续发展[7]。盛广耀(2025)厘清“多中心网络化”格局演进的内在规律,他认为多中心阶段的集聚与扩散效应可以推动次一级中心城市培育壮大,区域内城市间社会经济联系也会持续增强,网络化阶段通过多层次发展轴线串联不同规模等级的城市,最终促成区域网络化发展格局成型[8]。

综合来看,现有研究已从空间辐射、产业布局以及规划路径等维度对长春都市圈协同发展展开探讨,但多数研究要么聚焦单一问题突破,要么立足东北地区共性发展特征展开分析,缺乏对长春都市圈协同发展的系统性整合研究,尤其是针对核心极化与辐射不足并存的复合困境,尚未形成可落地的整体性优化方案。更关键一点在于现有研究未将“多中心网络化”纳入核心分析框架,难以指导都市圈从“单中心极化”向“多中心联动”转型。多中心理论注重培育次级中心、优化空间层级结构,缓解单中心集聚不经济;网络化治理理论强调打破行政分割,通过主体联动与规则统一提升要素配置效率。基于此,本文立足长春都市圈发展实际,深入剖析协同发展的核心矛盾与内在运行逻辑,探索针对性的“多中心网络化”优化路径,以期为助力长春都市圈高质量发展提供理论支撑与切实可行的实践参考。

2. 长春都市圈“多中心网络化”格局的构建基础

2.1. 长春都市圈的范围界定

作为东北地区第二个国家级都市圈,长春都市圈以长春市为核心城市,联动吉林、四平、辽源三市共同构成区域发展联合体,其规划范围涵盖长春市朝阳区、南关区、宽城区、二道区、绿园区、双阳区、九台区共7个市辖区,及公主岭市、农安县、德惠市全域与榆树市部分区域,还包括吉林市船营区、昌邑区、龙潭区、丰满区共4个市辖区,四平市铁东、铁西两区以及伊通县,辽源市龙山、西安两区全域与东辽县部分区域。长春都市圈总面积约2.97万平方公里,常住人口约1210万人,同时重点领域发展任务进一步辐射至吉林永吉、四平梨树等周边区域。

2.2. 长春都市圈发展现状

空间结构、人口、产业以及交通建设是支撑都市圈实现“多中心网络化”协同发展的核心要素。都市圈内各城市的交流互动依赖节点布局与圈层辐射的双重支撑,空间结构为都市圈打造“多中心”格局提供地理依托;人口的集聚流动为城市发展注入活力,也是都市圈“网络化”联动的基础;产业发展作为都市圈协同发展的经济内核,其分工布局的科学程度与配套水平直接决定“网络化”联动的产业支撑强度;交通建设则是“多中心网络化”发展的物理联结纽带,交通网络的通达性与联动水平直接影响区域内要素流动效率与空间整合质量。全面梳理上述四大维度发展现状,能够精准把握长春都市圈构建“多中心网络化”格局的现实基础与潜在优势,为后续深入剖析现存发展问题并提出可操作性的优化路径筑牢根基。

2.2.1. 空间结构格局

长春都市圈已形成“一核三极、圈层辐射”的空间结构基础,为构建“多中心网络化”提供了天然载体。核心城市长春以主城区为枢纽,辐射双阳、九台等市辖区及代管的公主岭市,形成“一中心”;吉林、四平、辽源三市依托地理邻近性与经济关联性,形成“三组团”;永吉、梨树等周边县域则作为特色支撑节点,承接核心与次级城市的功能外溢。从空间尺度来看,核心城市与次级节点的直线距离多在100~150公里范围内,符合都市圈“1小时通勤圈”的空间适配要求,具备多中心节点联动的地理基础。

2.2.2. 人口发展态势

人口作为“多中心网络化”协同发展的核心要素,其分布与流动状态直接影响格局的构建效能。2023年末,长春都市圈常住人口约1523万人,其中核心城市长春常住人口达910万人,占都市圈总人口的

59.8%，且保持净流入趋势，人口集聚效应显著，为核心城市提供人力资源支撑。吉林、四平、辽源三市常住人口分别为 352 万、167 万、94 万人，虽总量相对稳定，但自 2010 年以来均呈现持续净流出现象，公主岭市近五年常住人口减少约 3 万人，人口外流导致次级节点的劳动力供给和消费市场规模受限，难以形成与核心城市呼应的人口集聚能级。

从人口流动特征来看，都市圈内部人口流动呈现单向辐射，而非城市间多向流动。这种人口分布与流动格局，为核心城市强化要素集聚以及多中心发展提供基础，但也暴露了次级节点人口吸引力不足的短板，这就需要通过网络化协同提升次级节点的就业吸纳与公共服务承载力，引导人口均衡分布。

2.2.3. 产业分工基础

目前，长春都市圈已经形成“核心主导、次级配套”的产业基础，具备差异化分工的潜力。作为都市圈的核心城市，长春市依托中国第一汽车集团有限公司，形成了从零部件生产到整车制造的完整汽车产业链，2024 年长春汽车工业产值达 4401 亿元，占全市工业总产值的 58.3%，带动了周边城市配套产业发展。同时，中车长春轨道客车股份有限公司作为中国轨道交通装备行业的“摇篮”，是国内轨道客车研发、制造、检修及出口的龙头企业，与一汽集团共同构成长春经济增长的核心支柱。此外，长春市集聚了吉林大学等科研资源，在光学工程和精密仪器等领域形成科研优势，能够为产业高端化、智能化升级提供支撑。

次级节点城市已形成特色产业雏形，吉林市依托化工产业基础，与长春在新材料、精细化工等领域形成产业链协同。近年来加快产业转型升级，聚焦高端装备制造配套、生物医药等新兴领域，与长春科研机构合作转化多项科技成果。同时，吉林市的冰雪资源也成为都市圈文旅产业重要节点。四平市现代农机产业园成效显著，产值占全省的 50%，成为东北地区现代农业装备核心载体，与长春农业科技资源联动，推动农机装备智能化升级。作为都市圈南部门户，承接长春产业转移成效明显，汽车零部件和农产品深加工等产业集群逐步壮大。辽源市将产业发展战略的核心聚焦于装备制造和农产品加工两大支柱产业，深度融入一汽汽车产业链条布局，市域内 48 家汽车零部件相关企业中，已有 26 家成功纳入一汽及各主机厂的配套供应体系，逐步培育出汽车配套产业集群。此外，辽源市的纺织袜业、生物医药、光电信息等特色优势产业也在保持高速增长。

2.2.4. 交通网络条件

交通网络是“多中心网络化”的物理载体，长春都市圈已初步构建“核心辐射、内外联通”的交通基础。高速公路已形成包括长春绕城高速公路、长春都市圈环线、京哈高速(南北)、珲乌高速(东西)、长榆高速、延长高速、长太高速等高速公路在内的“两环九射”高速公路核心框架，主城区与周边县(市)区间仅“一小时”就可通达。轨道交通地铁 6 号线已运营，多条线路在建，城际公交也可实现核心与周边县(市)一小时通达。此外，龙嘉机场三期工程加快推进，国际航线的覆盖也在持续拓展，为都市圈一体化发展提供了坚实支撑。

3. 长春都市圈“多中心网络化”协同发展的现存问题

3.1. 多中心结构不完善

在长春都市圈内，长春市经济总量在区域内占据绝对主导地位，与周边次级城市形成断层式差距，呈现出“一城独大”的趋势。2024 年，长春市 GDP 达 7632.19 亿元，占吉林省全省总量的 53.1%，而都市圈范围内的吉林市(1633.23 亿元)、四平市(580.59 亿元)、辽源市(527.69 亿元)三市 GDP 总和仅为长春市的 36.2%。此外，长春都市圈人口分布呈现出“中心集聚、外围流失”的态势，2024 年长春常住人口占全省 39.2%，而自从 2010 年以来，周边城市常住人口呈持续净流出现象，即便是 2020 年被长春代管的公主岭市，近五年常住人口仍减少约 3 万人。

这种失衡格局的形成, 核心源于两方面问题。一方面是中心城市辐射带动能力不足, 虹吸效应显著压倒辐射效应。长春中心城区集聚了绝大部分优质资源和核心功能, 对都市圈内另外三个城市的辐射明显不足, 城市之间的配套产业也大部分是低端环节, 要素呈现出向长春市单向聚集的特征。长春虽有一定科技研发优势, 但成果转化率低于全国平均水平, 存在“省内开花, 省外结果”的现象, 未能通过产业链延伸和技术转移带动周边产业升级。

另一方面则是缺乏对次级城市发展的支撑, 导致次级城市难以形成与核心城市呼应的发展能级, 加剧了区域发展断层。核心城市对都市圈的发展规划缺乏系统性支撑引导, 未结合各次级城市的资源禀赋和产业基础明确差异化定位, 使得次级城市陷入难以发展特色产业的困境。在资源配置上, 核心城市缺乏对次级城市的精准赋能, 既没有通过政策倾斜助力次级城市夯实产业基础, 也未搭建有效的要素流动平台为次级城市导入人口、资本等关键资源, 导致次级城市产业活力不足, 人口持续外流。

3.2. 同质化竞争突出

长春都市圈内各城市立足于自身的发展基础, 形成了各有侧重的产业发展布局, 长春市以汽车制造、高端装备和现代服务业为主导产业; 吉林市依托化工、碳纤维材料、冰雪文旅形成特色产业体系; 辽源市聚焦新能源电池、纺织袜业、医药健康等细分领域; 四平市则以现代农业、农产品加工、专用车制造为核心产业。但仅从产业门类的直观划分, 无法准确判断城市间实际的产业结构关联度, 也不能真实反映是否存在隐性的产业趋同问题。

为此, 本文采用结构相似系数来测算长春都市圈的产业结构相似度, 该系数为 1979 年联合国工业发展组织(UNIDO)国际工业研究中心所提出, 用来衡量区域产业结构趋同程度, 其计算公式如下:

$$S_{ij} = \frac{\sum_{k=1}^n X_{ik} * X_{jk}}{\sqrt{\sum_{k=1}^n X_{ik}^2 * \sum_{k=1}^n X_{jk}^2}}$$

其中, S_{ij} 表示 i 和 j 两地区间产业结构的相似系数, X_{ik} 和 X_{jk} 分别为第 k 产业在 i 市和 j 市的产值占比; n 表示产业经济体系的行业数量, S_{ij} 取值范围为[0, 1], 当取值为 0 时, 两地区产业结构完全不同, 当取值为 1 时, 两地区产业结构完全相同。 S_{ij} 的值越大, 说明所测度地区之间产业结构趋同程度越高, 反之越小。

根据上述公式, 本文选取 2020~2023 年长春都市圈四座城市的三次产业增加值, 计算其两两之间的相似系数, 结果详见表 1。

Table 1. 2020~2023 similarity coefficient of tertiary industrial structure in Changchun Metropolitan Area
表 1. 2020~2023 年长春都市圈三次产业结构相似系数

城市 \ 年份	2020	2021	2022	2023
长春 - 吉林	0.993	0.994	0.992	0.993
长春 - 四平	0.939	0.938	0.937	0.940
长春 - 辽源	0.987	0.987	0.986	0.987
吉林 - 四平	0.951	0.950	0.947	0.952
吉林 - 辽源	0.991	0.991	0.990	0.990
辽源 - 四平	0.956	0.995	0.952	0.957

由表 1 可以看出, 长春市、吉林市、辽源市、四平市四个城市之间的产业结构相似系数在近几年均大于 0.93, 且近几年内没有下降的迹象, 尤其是长春市与吉林市、吉林市与辽源市之间的产业结构相

似系数已经突破 0.99, 近乎达到产业结构完全一致的水平, 这说明从三次产业层面来看, 这几个城市之间的产业结构存在高度趋同, 这就会导致同质化竞争突出的问题凸显, 制约都市圈产业协同效应的释放。

产业同质化的深层根源是“网络化”联结不足, 各城市缺乏基于产业链的分工协作网络, 无法通过横向联动实现功能互补, 只能在同一产业层级开展竞争, 进一步加剧了趋同困境。这种城市之间同质化严重的结果是常见的, 因为区域内城市地理位置邻近, 要素禀赋具有较强的同质性。在计划经济时期, 国家在东北地区均衡布局重化工业与制造业, 形成了产业同构的历史基础, 使得各城市产业发展存在趋同倾向, 在后续的发展中也大多延续了传统产业路径对新兴产业的投入力度不足, 陷入路径依赖的发展困境。这种缺乏统筹规划的产业发展模式, 使得各城市在传统产业领域扎堆布局, 难以形成差异化竞争优势, 最终加剧了同质化竞争。另外, 各城市以行政辖区为单元制定发展目标、配置资源与开展招商引资, 在财政分权与地方绩效考核导向下, 地方政府更倾向于布局见效快、收益稳的成熟产业, 而较少从都市圈整体视角开展产业链分工。行政边界分割导致跨区域协同成本较高、利益协调机制缺失, 城市之间难以形成稳定的配套协作关系, 进一步强化了产业趋同与同质竞争, 制约了区域整体效率提升。

3.3. 网络化联结不充分

多中心的有效运行依赖网络化的联结机制, 而长春都市圈当前次级节点之间没有直接联结, 交通、要素、治理三大网络协同薄弱, 会对都市圈“多中心”发展带来阻碍。

从交通网络来看, 都市圈已形成以长春为枢纽的“两环九射”高速公路框架, 但对于次级节点来说, 辽源尚未开通高铁, 四平与辽源之间无直达高铁, 两市的通勤时间需 2.5 小时以上; 吉林与四平的城际快速路也尚未贯通, 导致跨区域物流效率低下。长春市中心城区对南部和东部县域的辐射带动因轨道缺位受到限制, 双阳等近郊区域的市域轨道交通仍在规划建设中, 尚未形成与主城区的高效通勤联结。

从要素网络来看, 尽管都市圈内部劳动力要素流动频繁, 但户籍制度与公共服务绑定带来的壁垒尚未完全打破, 跨城市就业人员在子女教育、住房保障、医疗养老等公共服务的享受上仍存在差异。资本要素方面, 长春主城区集中了绝大部分金融机构与信贷资源, 周边城市金融服务能力薄弱, 且跨区域信贷审批仍然不健全。技术要素方面, 长春拥有吉林大学、长春光机所等优质科研资源, 每年产出专利超万件, 但成果多局限于本地转化或向外省输出, 与周边城市之间缺乏高效的技术转移与共享平台。土地要素方面, 长春都市圈存在城乡建设用地指标统筹不足的问题, 以长春与公主岭市的空间整合为例, 长春主城区汽车产业园区扩张面临土地资源约束, 而公主岭市部分乡镇虽存在闲置工业用地与农用地, 却受限于跨区域土地指标调配机制缺失, 这些闲置土地无法高效盘活用于承接长春的产业外溢项目, 导致长春产业扩张需求与公主岭土地资源闲置形成矛盾, 土地要素的空间配置效率低下, 无法适配都市圈产业布局与空间整合需求。这种各类要素之间的流动壁垒, 本质上是行政区经济和条块分割造成的。城市之间按行政辖区各自管理, 加上财政、土地、户籍、公共服务等制度没有统一, 导致人才、资金、技术、土地等资源很难在都市圈内自由流动, 抬高了跨区域合作成本, 难以形成一体化的要素市场。

从治理网络来看, 当前的治理仍以政府单一主体为主导, 市场主体的资源配置作用未能充分发挥, 公众参与也大多停留在形式层面, 缺乏制度化的反馈渠道, 使得治理举措在落地过程中容易与民生诉求脱节, 难以激发都市圈治理的内生动力。治理资源配置与治理能力的区域失衡进一步制约治理网络效能释放, 受长春“一城独大”的发展格局影响, 治理资源过度向长春中心城区集聚, 吉林、四平、辽源等节点城市及县域的治理资源供给不足, 基层治理能力偏弱, 治理标准也不统一, 加之县域经济能级偏低, 承接中心城市治理功能外溢的能力有限, 进一步加剧了圈内治理服务的非均等化。

4. 长春都市圈构建“多中心网络化”格局的优化路径

4.1. 强化中心城市辐射带动作用

要破解长春都市圈“核心独大、周边薄弱”的发展格局, 长春自身实力过硬是首要前提。唯有筑牢核心城市发展能级, 才能突破虹吸效应主导的发展困境, 有效带动都市圈全域协同发展。汽车产业是长春的根基所在, 长春市需以一汽集团为核心支撑, 推进汽车产业向高端化、智能化、绿色化转型, 聚焦新能源与智能网联核心领域, 打造国家级汽车产业集群, 巩固并强化这一核心产业优势。

在此基础上, 长春市应布局多元产业赛道, 持续发展战略性新兴产业和未来产业, 通过构建多点支撑的产业格局, 兼顾当下发展与未来竞争。基于产业升级的坚实基础, 长春需构建高效的跨区域辐射机制, 这并非简单的转移低端产能, 而是将汽车零部件加工、装备组装等适宜环节, 逐步向周边城市梯度延伸。引导龙头企业在周边区域布局配套生产基地, 以技术输出与产业链深度融合为抓手, 带动次级城市产业能级提升, 进而创造更多优质就业岗位, 缓解人口外流与区域发展断层问题, 逐步缩小核心与周边城市的发展差距, 最终形成“多中心”协同共进的良性发展格局。

4.2. 打造次级城市差异化产业分工体系

都市圈的建设发展绝非地理空间层面的圈层结构简单叠加, 而是通过城市间功能互补与资源统筹配置, 在区域内部形成均衡协调、联动发展的格局。在尊重城市间发展差异的前提下, 各城市应当充分挖掘自身的资源禀赋与发展机遇, 在都市圈一体化进程中走特色化高质量发展之路, 最终达成功能互补的目标。

结合前文对长春都市圈各城市产业同质化问题的分析, 以及吉林、四平、辽源三市的规划实际与资源优势, 都市圈周边城市不能仅以承接中心城市功能外溢作为发展目标, 更需精准锚定自身发展定位, 深度发掘特色发展路径。在保障社会与生态双重可持续发展的基础上, 妥善处理与中心城市的竞合关系, 实现与长春市的优势互补, 进而提升区域综合发展质量。

针对长春与吉林两市产业结构相似系数始终在 0.993 之上的突出问题, 应推动两地在汽车制造与化工产业领域构建联动互补的发展模式, 即长春市聚焦汽车整车研发设计与智能网联核心技术攻关, 将基础化工原料的市场需求与吉林市的精细化工产能精准对接, 引导吉林市依托既有化工产业基础, 向汽车轻量化材料、动力电池电解液等高端细分领域延伸布局, 规避两地在传统工业领域的同质化竞争。针对辽源与四平两市产业相似系数高达 0.957 的现状, 则需立足辽源市新能源汽车产业基础与四平市现代农业发展优势, 推动辽源市聚焦电池回收利用、储能系统研发等产业链高端环节, 四平市则重点布局新能源汽车原材料种植加工与专用车动力电池配套产业, 同时做强农产品精深加工产业, 为长春、吉林等核心城市提供绿色食品供给, 形成“原料供给 - 核心制造 - 回收利用”的区域产业链闭环。

与此同时, 各市需突破传统产业的路径依赖, 在巩固既有产业优势的基础上, 培育具有差异化特征的新兴产业赛道。吉林市可依托松花湖和雾凇等特色生态资源, 推动冰雪文旅产业与康养产业深度融合, 打造区别于长春市都市休闲业态的特色文旅目的地; 辽源市可在纺织袜业的基础上, 向功能性针织面料、医用纺织品等细分领域拓展, 培育形成具有竞争优势的产业集群; 四平市则可凭借自身的交通枢纽区位优势, 发展智慧物流与农产品电商产业, 构建服务整个长春都市圈的农产品流通网络。此外, 还需搭建长春都市圈产业协同信息共享平台, 引导市域内企业开展跨区域合作, 以此降低研发生产成本, 提升区域产业的整体竞争力。最终通过顶层规划统筹、产业精准分工与差异化赛道培育, 从根源上破解产业同质化竞争的难题, 充分释放长春都市圈产业协同发展的深层潜力。

4.3. 强化区域间网络化联结能力

完善交通网络联结, 可以在现有“两环九射”框架基础上, 重点推进次级节点城市之间的互联互通,

规划四平 - 辽源直达高铁、吉林 - 四平城际快速路, 优化城际公交网络, 构建“核心 - 次级 - 特色”1 小时联动圈。而破解长春都市圈要素流动壁垒, 核心在于打破制度型障碍与地方保护主义桎梏, 以统一要素市场规则为主, 构建“规则统一、流程顺畅、利益共享”的要素协同配置体系。这就需要统筹制定统一的要素市场规则, 弱化地方 GDP 与税收单一考核指标, 将要素跨区域流动效率纳入考核体系, 建立跨市域利益共享与税收分成机制, 将行政区利益转变为都市圈共同利益, 从根本上消除地方保护与制度壁垒。

5. 结语

本文以“多中心网络化”为核心分析框架, 系统整合了空间结构、产业分工、要素流动等维度的研究, 厘清了长春都市圈协同发展的内在逻辑, 填补了现有研究对该区域复合困境系统性分析的空白, 为同类都市圈从极化增长向均衡协同转型提供了理论参考。实践层面, 研究提出的产业链梯度延伸、跨区域利益共享、要素市场一体化等具体策略, 能够直接为《长春都市圈发展规划》的落地实施提供支撑, 助力都市圈缩小城乡差距、提升产业协同效能、增强区域综合竞争力。

当前, 长春都市圈作为吉林省高质量发展的重要支撑, 其“多中心网络化”格局的成型不仅能够破解自身发展瓶颈, 更能为东北地区都市圈建设提供示范样本。随着上述优化路径的逐步落地, 预计长春都市圈将形成城市功能互补、节点特色清晰、网络联动高效的协同发展新格局, 最终实现长春都市圈经济社会的高质量、可持续发展。

基金项目

吉林省哲学社会科学智库基金项目“珲春海洋经济发展示范区高水平开放调查与研究”(编号: 2024JLSKZKZB033); 吉林省教育厅人文社科研究项目“吉林省制造业中小企业接入工业互联网就绪度研究”(编号: JJKH20220647SK)。

参考文献

- [1] 冯云廷, 张永芳. 协同发展视角下长春经济辐射力研究[J]. 地域研究与开发, 2019, 38(3): 38-41, 59.
- [2] 廉晓梅, 姜姿卉. 东北地区经济联系的空间格局演变及影响因素分析[J]. 城市问题, 2024(4): 42-51.
- [3] 王宇阳, 邓永旺, 任浩洋. 新质生产力发展下长春产业功能单元规划策略[J]. 规划师, 2025, 41(S2): 107-114.
- [4] 孙久文, 肖金成, 李晓华, 等. “十五五”吉林省经济发展前瞻笔谈[J]. 经济纵横, 2024(10): 1-16.
- [5] 刘维奇, 吴明月, 张金龙. 多中心空间结构对城乡融合发展的影响研究[J]. 管理学刊, 2024, 37(1): 24-41.
- [6] 宋林, 张蕾蕾. 城市群多中心空间结构与地区收入差距——基于我国十大城市群的实证分析[J]. 经济问题探索, 2023(4): 86-101.
- [7] 李国平, 孙铁山. 网络化大都市: 城市空间发展新模式[J]. 城市发展研究, 2013, 20(5): 83-89.
- [8] 盛广耀. 城市群网络化发展: 趋势分析、内涵特征与推进路径[J]. 经济纵横, 2025(8): 44-52.