

每经记者：杨弃非 每经编辑：杨欢

图片来源：摄图网_501751133

中部

6省已有4个万亿级城市，下一个会是谁？南昌

、太原两个“掉队”的省会城市仍在等待时机，搅局者已经“组团”出现。

上周，河南南阳党政考察团到湖北襄阳考察学习，提出希望通过进一步的交通赋能，深化产业、文旅、生态保护等领域合作，促进万亿级南襄经济带一体化发展，成为中部崛起的城市合作新典范。

对于同属南襄盆地，又紧密相邻的两市，合作首先将是共建“南襄盆地全国性综合交通枢纽城市”。这是南阳自去年10月升格为河南省副中心城市后又一大动作。

中国城市经济学会

副会长、湖北省社科院研究员秦尊文指

出，襄阳

和南阳分别为湖北、河南省域副中心城市，合作后经济体量将超过9千亿，且有望冲击万亿。这意味着，中部将出现新的“万亿级城市”。

合则强、孤则弱，这是大多数省域边缘城市的共同课题，对于南阳、襄阳二市而言则格外如此。两市均坐拥较强的经济基础，有着冲击更高发展目标的使命；且同样面对来自“强省会”的虹吸，以及眼下发展不尽如人意的现实。

打破现有发展瓶颈，将从打破省际边界开始。

“弱中心”反击

图片来源：大河报

与省会城市争夺资源，是不少副中心城市的共同难题。

南阳当地媒体曾直言，处于郑州、

武汉、西安等国家中心城市

之间，被三大城市群割离，“挤出效应

”“虹吸效应”明显，无论

是与邻省副中心城市襄阳、宜昌比，还是与省内洛阳

这个副中心城市比，南阳经济整体处于劣势。

而在秦尊文看来，尽管现在武汉对周边城市正从虹吸逐步向辐射阶段过渡，但襄阳也曾一度面对武汉在人口等各类要素方面的吸取。

第七次全国人口普查

数据显示，在2010年至2020年的10年间，襄阳常住人口减少23.9万人，下降4.35%；南阳更是减少54.9万人，降幅达5.36%。这当中省会带来的影响不言而喻。

面对发展瓶颈，去年，南阳曾刀刀向内，展开营商环境的自我改革。当时，刚履新不久的南阳市委书记朱是西连发出“七问”，针对的正是南阳连续在省内排名垫底的营商环境水平。

而在此基础上，南阳提出了一个更高的期望：摆脱“地级市思维”，按照大城市的能级，打造中心城市的集聚效应、辐射效应和示范效应。

升格省域副中心后，南阳站上了一个新的台阶，也带来了以合作打破“天花板”的可能性。

秦尊文指出，尽管在2018年出炉的《汉江生态经济带发展规划》中，就曾提出“发展壮大襄（阳）南（阳）城市组团”，但当时两地动作不是很大，南阳被赋予省域副中心的地位以来，两地更能平等对话、平等交流，因此开始有了更多行动。

对于合作，南阳是有“紧迫感”的。朱是西曾提道，“副中心城市不是‘封’出来的，也不是命名出来的，而应该是自己干出来的。”

南阳市组织部相关负责人也承认，“实事求是讲，南阳与副中心城市的标准，还有一定差距，但南阳想要成为名副其实的副中心城市，想要能够发挥副中心城市的带动作用。”

襄阳无疑是一个颇为合适的合作伙伴。

早在2003年，襄阳就被湖北省定位为省域副中心城市，且首批获国家层面支持。在考察期间，朱是西就明确指出，襄阳是省域副中心城市建设的先行者、示范者，是南阳加快建设省域副中心城市学习借鉴的标杆和榜样。

两地亦不缺乏合作的基因。如朱是西所言，两地有《汉江生态经济带发展规划》的政策基础，又有

“南船北马、通江达海”的历史铺陈，将有望上演中部地区率先崛起的“南襄双城记”。

从竞走向合

如何借力合作摆脱虹吸？首要的一点是，找到两地的“共同话题”。

此前，襄阳和南阳曾多次以“竞争对手”的形象示人。2012年，同为省内GDP第三城的襄阳和南阳曾上演过一出经济总量上的“追逐战”——多年落后的襄阳，以164.6亿的差距反超，到去年差值已扩大至967.21亿元。

经济差距难以扭转，更为激烈的争夺出现在其他领域。

最为外界所知的是两地有关“诸葛亮故里”的数十年“撕扯”。早在1990年，中国邮政发行《三国演义》特种邮票第二组，其中有一张是“三顾茅庐”，两地就该组邮票的首发地爆发争端，最终以“两地各自举办首发式”收场；

2003年，人教版初中语文教材重新收录《隆中对》，加注称，“隆中，山名，在现在湖北襄樊（2010年更名为襄阳）”；并对《出师表》中“南阳”注解为“在现在的湖北襄阳一带”，引发南阳万人签名的抗议活动。

在秦尊文看来，一系列事件反倒成了一种“眼球经济”，让更多人了解到两座城市共有的文化IP。文化资源还能共享，交通资源就更有“非此即彼”之感。

2006年，宁西铁路客运正式运行，南阳正是一个重要站点。《大河报》的一篇报道揭露了线路走向背后的故事——铁道部有关专家倾向的方

案曾是过襄樊而非南阳，为改变这一状况，河南省政府向当时的国家计委、铁道部报送请示，请求南阳至信阳段先行建设，且南阳自己出资为铁道部做预可研报告，“在中国铁路建设史上开了先例”。

进入高铁时代，类似的争夺再度在“宁西高铁”上演。2019年，襄阳市政府工作报告提及“积极争取合西高铁过境襄阳”，令宁西高铁经南阳的走向再增变数。今年5月，就网友“合襄高铁是否纳入规划”的问题，襄阳市发改委给出的回复是，《“十四五”铁路建设规划》明确提出，“研究建设南阳（襄阳）经信阳至合肥高速铁路”，花落谁家尚无定论。

图片来源：河南日报客户端

打破“零和博弈”，交通的问题不得不解决。

在秦尊文看来，此次特别提到的航运合作，正是一个有效的突破口。在汉江流域中，南阳通过唐白河作为支流接入。汉江航道打通后，通过开发唐白河航运，南阳将能通过汉江拥有自己的出海口，这也是豫西地区唯一的出海口。

在此基础上，通过铁水、江海联运，襄阳和南阳能够发挥各自铁路优势，实现错位发展。比如，利用区位特征，向北到西安、郑州的货物就可以在南阳集结，而向南到武汉、广州或者东南亚的货物则在襄阳集结，再利用长江水道通往宁波、上海，将能大大改善两座城市的区位，大大降低物流成本，实现合作共赢。

当两地找到契合点后，合作还能进一步扩散至方方面面。

比如，在航空领域，秦尊文构想了一种“共享航线”的方案。“现在，两市的机场都存在班次少、规模小、客运量较低的问题，机场效益不好，还可能陷入恶性循环。”他说，两方可以联动起来，通过错时排班，并在机场之间开通专线，整体上提升航班密集度，同时整合客源，推动两座机场走向良性发展。

物流优势提升后，亦能反哺当地产业发展。“比如汽车制造、新能源、新材料等产业，双方都有点基础，特别襄阳有‘二汽’，南阳也在做一些尝试，二者可以探索错位规模化发展。”

打造新“万亿”

与大多数省域边缘地带的城市大多为省份经济“洼地”不同，如今襄阳和南阳在各自省内GDP分别位居第二、第三，在此背景下，两者被赋予了建设省域副中心的任务。从某种意义上来说，南阳和襄阳的“抱团”注定与一般跨省合作有所区别。

纵观大部分城市跨省合作，要么是位于边缘的强市辐射邻省弱市，最为知名的是因与安徽马鞍山、滁州等城市关系密切而被外界戏称为“徽京”的南京；要么是弱市之间互相取暖，通过合作往往能“绝境逢生”，为各自谋得一份新的“出路”。

令秦尊文印象深刻的是，位于湖南和湖北边界的龙山

、来凤两县。两县相向发展，不仅获国务院批复设立龙凤示范区，两县取得“十个一体化”建设丰硕成果，并且，当龙山在长沙帮扶下修建“长沙大道”后，也引起湖北注意，一条在武汉帮扶下修建的“武汉大道”最终落成。

但对于南阳、襄阳二市，难以通过帮扶全面发展，更重要的是，如何用好各自现有优势，寻求突破。

图片来源：摄图网501751139

事实上，两座城市有得天独厚的发展条件。其所在的南襄盆地，四周被群山包围，由此形成了内外明显的经济差距——在老少边穷的山区市包围下，两座城市坐拥一方沃土，适宜耕作，直到现在，南阳的农业仍然发达。而在群山隔断下，两座城市山水相连、人文相亲，也有着合作的文化基础。

眼下，两座城市到了打破盆地思维的关键时刻。

如果将视线放至整个中部版图，一个明显的“空缺”摆在面前。据秦尊文分析，在中部六省中，以省会城市为代表的发达城市基本靠近省域东侧，西侧常常是偏落后的区域。中部崛起目的在于全国东西的协调发展，这就意味着，在中部衔接西部的区域中，需要挺起一个极核。而当南阳和襄阳合作后，能够当此重任。

“中部地区原来有6台‘发动机’，就是6个省会，南阳和襄阳‘抱团’后，GDP将超过9000亿，且有望冲击万亿。这样就形成了一个新的增长点，能够更好带动区域的发展。”他指出。

每日经济新闻

每日经济新闻