

淮南日报

长三角新闻

HUAINAN RIBAO



淮南日报社出版

国内统一连续出版物号 CN34-0006
网址:Http://www.huainannet.com

2026年1月23日 星期五

乙巳年十二月初五
总第 15769 期 今日 8 版

A1

形神兼备，都市圈组团发展

解放日报记者 巩持平 实习生 陈忆雨

长三角纵论

这段时间，都市圈的存在感越来越强了，多次出现在面向未来的重要政策文件中。

都市圈“组团”发展为何在此时被置于前所未有的重要位置？“历经多年发展，各个都市圈内部的空间组织效能还可以进一步提升、都市圈之间的连接和互动还可以更加紧密和频繁、长三角都市圈的结构性潜能还有比较大的释放空间。”上海市发展改革研究院院长张忠伟说。

进一步做强“腰部力量”

记者：长三角一体化上升为国家战略已走过7周年，为何在此时提出加快长三角现代化都市圈建设？

张忠伟：都市圈决定着城市群发展的规模和能级，长三角要巩固提升动力源作用，就要进一步做强都市圈这个“腰部力量”。目前长三角有9个“万亿城市”，这9个城市的经济总量占长三角的57.9%，贡献了长三角65.5%的一般公共预算收入。这9个城市都是长三角“1+5”都市圈中的单体城市，如果按都市圈范围计算，长三角都市圈的分量和地位将会更重。

2018年长三角一体化上升为国家战略以来，沪苏浙皖在“面”上跨领域

的合作探索取得了显著成效。同时，在“点”上，像一体化示范区这样的跨省域板块，或者像长三角国家技术创新中心这样的跨区域平台，进行了更深度的利益融合试验。回头复盘看，“面上”的探索和“点”上试验之间，“都市圈”这个中间层的推动是不够充分的。未来5年，长三角一体化发展要取得新的重大突破，必须把“点”上的经验在更大范围内实现制度性扩散，必须将“面”的合作放在更精准的单元推动走深走实，这必然就会聚合到一个中间层次，都市圈也因此成为理想空间。

记者：当前推动都市圈同城化发展的核心思路是什么？

张忠伟：“都市圈同城化”中有两个不同的关键词。“都市圈”是一个空间范围概念，有相对的地理边界，是由核心城市（通常是万亿级经济中心城市）向外辐射，由点及面形成的圈层，呈现出网络状的结构。“同城化”则是一个功能概念，意味着都市圈内各主体的联系像同一座城市那样紧密，标准趋于统一，实现“不是一个城市，胜似一座城市”。把两者结合起来，实现更深层次的功能连接，意义非常重大。

当前推动都市圈同城化发展的核心思路是追求“形神兼备”，其内涵可以从多个层面理解。

首先，在都市圈整体层面，“形”是都市圈的空间形态，“神”是同城化的功能内涵，两者要结合。

其次，在每个具体领域，“形神”也

要紧密结合。比如，基础设施建设是“形”，但如果没有一体化的跨区域运营管理机制，那就缺了“神”，所以两省一市共同组成了环沪轨道交通运营公司，来统一运营沪苏嘉城际铁路；在河湖治理领域，河道整治贯通是“形”，如果没有协同的运营维护机制，也就缺了“神”。

再次，在规划层面，国土空间规划是“形”，它更关注用地布局、空间管控；但如果缺少相应的发展规划来明确目标愿景、实施重点，没有相应的协调机制和制度保障去推动落实，规划就会悬空。所以，空间规划的“形”需要发展规划和制度保障的“神”来匹配。

从“蓝图”落实为“实景”

记者：要实现都市圈同城化“形神兼备”的目标，当前面临的瓶颈是什么？下一步应该从哪些方面突破？

张忠伟：长三角都市圈存在的主要问题是：一是有规模体量，但辐射带动有待加强。中心城市能级有待提升，上海GDP约7500亿美元规模，尽管位居全球城市第5位，但与纽约、东京还有不小差距，上海都市圈与纽约都市圈、东京都市圈也有不小差距。二是有空间形态，但功能网络有待加强。很典型的就是轨道交通网络，目前轨道交通体系仍难匹配高频率、高密度的跨域通勤需求，需要加强城市边界间的“互联互通”。三是有机制框架，但协同合力有待加强。虽然长三角在都市圈层

面都探索建立了相应的协调机制，但横向协商多，真正碰到“打硬仗”的领域，只能“扼腕而叹”。

此外，还有一个非常重要的瓶颈就是“赋能不够”，以长三角一体化示范区为例，示范区建设之所以成绩斐然，与具备赋能工具密不可分：一是“资金池”，沪苏浙两省一市共同出资成立了专项资金，三年不少于100亿元，滚动式推进。二是“审批权”，示范区可以通过委托审批和联合审批两条路径，实现跨域项目的审批。反观长三角都市圈，省级层面前还没有共同设立专项资金、赋予跨域项目审批权等这样的实践，需要真金白银投入和权限突破的跨域优先议题很难得到有效推进。

面向“十五五”，要让都市圈同城化从“蓝图”落实为“实景”，长三角都市圈建设可以重点在三个方向发力：一是推动空间规划与发展规划的融合，以中长期、战略性规划的编制凝聚发展共识、形成共同愿景，并推动发展策略获得高质量空间支撑，让规划更具落地可能性。二是强化省级层面面对都市圈的赋能，省级层面应研究并建立对都市圈发展的支持机制，在资金、审批、指标等方面进行实质性赋能，让优先议题有实现的可能。三是建立有韧性的工作机制，都市圈不只是“朋友圈”，而是要成为“共同体”，要建立能持续协商、能形成约束、能解决分歧的韧性机制，并在专项领域探索协同立法，提供坚实的法治保障。

长三角铁路2026年春运方案出台 预计发送旅客首次突破1亿人次

长三角动态

大皖新闻讯 记者从中国铁路上海局集团有限公司（以下简称上铁集团）获悉，近日，长三角铁路2026年春运方案出台，春运40天预计发送旅客首次突破1亿人次，达到1.03亿人次，日均发送旅客257.5万人次，较去年春运增长4%，创历年新高。长三角铁路部门计划增开旅客列车437.5对，高峰期单日最高将开行旅客列车超1700对，积极应对春运出行大客流。

节前沪宁杭地区客流集中

今年铁路春运自2月2日起至3月13日止，节前15天，节后25天，共计40天。随着春节9天“史上最长”假期公布，旅客出行出游需求将充分释放，长三角地区客流整体呈现出学生流、务工流、探亲流和旅游流交织叠加态势，形成以返乡返校、探亲访友、短途通勤等刚性需求为主，假期文旅出游等个性化需求为辅的春运客流格局。

据铁路工作人员介绍，今年春运，长三角地区旅客出行意愿强烈，或将迎来春运以来客流历史新高，客流将体现以下特点：一是春节假期前一周和初五至元宵节前后客流相对集中；二是节前去往云贵川渝等直通重点方向的返乡务工客流提前启动；大部分学生返乡流与节前务工、探亲错开；学生返校流集中于节后春运期间，与务工流、探亲流部分叠加。三是节前客流多集中于上海、杭州、宁波、温州地区，节后客流多集中于合肥、阜阳、徐州地区。

工作人员表示，“节前15天，沪宁杭地区客流出行集中；京沪高铁、京港高铁、

郑阜高铁等直通干线以及沪宁城际、宁杭高铁、合杭高铁等管内高铁线路将迎来大客流；合肥、合肥南、阜阳、阜阳西等始发终到站，芜湖、黄山北等中途站届时也将迎来节前阶段性大客流。”

部分动车组列车、普速列车票价最大优惠均低至2折

上铁集团将适需增开多个方向旅客列车437.5对（直通旅客列车268.5对、管内旅客列车169对），重点对热门方向进行运能补充。

春运期间，运力投放呈现以下特点：一是临时旅客列车开行总量较2025年春运期间进一步增加，其中中短途直通方向夜间动车组临时旅客列车开行量明显增加。二是春运高峰期增加沪宁杭地区去往云贵、川渝、东北、西北等长距离目的地，河南、湖南、湖北、江西等中距离直通方向春运临时旅客列车，以及沪宁杭地区去往淮北、徐州、连云港等管内重点方向的运能供给。三是恢复开行长三角去往青岛、福州、荆门、怀化、重庆、榆林等多个热门方向直通旅客列车。四是长三角去往北京、天津、武汉等方向4对直通周末高铁列车按现图满线开行，管内方向合肥去往黄山1趟高铁列车按现图满线开行。

此外，春运期间，长三角铁路部门将安排部分普速硬座改硬卧车底上线运行，加大普速列车硬卧席别供给，提高中长途列车旅客出行舒适度。

今年春运票价优惠范围进一步扩大，铁路部门对部分非紧张时段、方向的旅客列车实行优惠票价，动车组列车、普速列车最大优惠均低至2折。上铁集团计划对节前、节后多个紧张方向的64趟反向回空列车实施票价打折，较去年同期增加4趟。

（记者 刘旸 通讯员 胡晓炜）

四条观光航线！ 闪亮的“空中名片”就在闵行

今日闵行

逐光而上：从文旅赛道高飞

当前，让普通人最快感受到低空经济魅力的，莫过于文旅体验。星云直升机飞行基地推出的四条观光航线，已成为一张闪亮的“空中名片”。

魔都天际线：沿黄浦江畔飞越龙吴港，直达魔都天际线徐浦大桥，26公里将现代都市风光尽收眼底；府学巡礼线：飞越华东师范大学、上海交大，36公里贯穿浦大桥、浦江第一湾的壮阔；南上海风光线：56公里长距离飞行，延伸至九棵树（奉贤新城）、上海之鱼的高空景致；云端制造机线：经黄浦江畔、热电厂大烟囱、闵浦大桥后返航，此外还可体验任意航线组合的包机飞行。

为保障安全与体验，基地配备了从贝尔407到罗宾逊R44的多元直升机机型，拥有经验丰富的持证飞行员与严谨的机务检查流程。从单人到多人的低空观光，正从一种奢侈想象，转变为市民可及的周末体验。

不止于观光，产业园还致力于推动行业多元发展。在2024年11月举办的第二届长三角无人机专业技能竞赛，通过障碍穿越、物品抛投、侦察拍摄等高难度实操科目，精准对标物流、侦查等现实应用场景，通过行业选拔储备未来人才。

下一站：飞入日常的无限可能

“未来5到8年，低空经济可能会融入日常生活。”师晓鹏告诉记者，短途低空通勤、无人机配送生鲜药品、周末低空观景等，多种场景化应用都可能成为现实。以上海为代表的城市，正加紧构建多层次政策支持体系，长三角跨区域航线、无人机物流等场景将快速落地，在未来成为一个新的经济增长点。

市场数据支撑着这份信心。据中国民用航空局预测，到2035年中国低空经济市场规模有望突破3.5万亿元。在梅陇，这片天空所承载的，不仅是产业的宏大叙事，更是“周末带娃飞一圈看浦江”“急病时无人机送药”的具体幸福。

低空经济正在成为引领未来发展的新增长引擎和战略性新兴产业的重要组成部分，这条崭新的赛道必然成为新质生产力的“天然试验田”。

（据1月21日今日闵行官方微信）



踏雪寻梅香

1月21日，舜耕山梅园，市民踏雪寻梅，欣赏雪后美景。在冰雪点缀下，舜耕山梅园分外妖娆，吸引不少市民前往打卡拍照。

本报记者 陈彬 摄

“太申快航”形成公交化运营网络 沪太“同港”破壁垒，去年集装箱吞吐量同比增两成

新民晚报记者 叶薇

江中上游的关键物流纽带，“太申快航”凭借稳定高效的运营，成为沪太两港联动的核心支撑。去年，该航线完成集装箱吞吐量超130万标准箱，同比增幅约20%，再创历史新高。

回溯合作历程，沪太两港的航线布局不断完善。2014年，上海洋山港—太仓港航线开通，搭建起两港联动的“第一座桥梁”；2020年6月，上海外高桥港—太仓港航线成功打通，进一步拓宽了联动通道。如今，两条航线均依托“定点、定时、定线、定航次、定泊位”的五定班轮优势，形成了成熟的“公交化”运营网络。

2020年“沪太通关一体化”全面落地，成为全国首家实现区域通关一体化的港口组合，货物“一次申报、一次查验、一次放行”，进入太仓港

跃。洋山港航线创新“太仓集并直达”模式，省去外高桥挂靠环节，显著压缩了内支线船舶的平均等泊时间；外高桥港航线推出“重庆支线太仓集并掉头”方案，破解船型适配难题，提高港口泊位利用效率。路径优化直接带动了市场需求的增长，去年上海港完成10艘船舶更新迭代，船队规模从11条扩容至14条，以更充足的运力承接货运需求。

“送箱上门”省心又省力

规则“软相通”与资源“共相通”，是提升合作质量、优化营商环境的“关键一招”。

2020年“沪太通关一体化”全面落地，成为全国首家实现区域通关一体化的港口组合，货物“一次申报、一次查验、一次放行”，进入太仓港

即视同进入上海港。这一政策让通关时间较陆路节省一半。

资源共享层面，2022年上海港空箱中心太仓港分中心投用，实现空箱查询、调运等一体化服务，去年转运空箱超5万标准箱。“送箱上门”更是改变企业传统运输模式。以新大洲本田摩托（苏州）有限公司为例：此前企业需前往上海洋山港提空箱，返回工厂装货后，再通过陆路运输，再送达洋山港出口。如今，上海港将空箱资源前置到太仓港，企业可在太仓本地完成提箱、装箱、送箱全流程，再由太仓港通过驳船运输衔接上海港出口。该公司负责人朱俊武说：“以一个40英尺集装箱测算，原来空箱成本要2000元，现在仅需700元左右，降幅约六成；时间成本也大幅节省，省心又省力。”

长三角亮点

1月19日下午，一艘满载360标箱的驳船驶离太仓港正和码头，约16个小时后抵达上海洋山港，换船作业后，这批货物将踏上通达全球的旅程。这一高效顺畅的物流场景，正是沪太两港近年来在航线互通、规则对接、资源共享方面深化合作的生动缩影。

从“物理相连”到“化学反应”，沪太两港以“同港”理念打破地域壁垒，构建起辐射长江中上游、链接全球的港航联动体系，为长三角高质量一体化发展注入强劲动能。

织密两地“水上公交网”

作为衔接上海国际航运中心与长

