



中国七大城市群融合发展报告

从公路货运大数据看中国七大城市群融合发展





目录

报告摘要	03
七大城市群公路货运与经济水平格局	04
七大城市群分布	06
七大城市群 GDP 概况	07
各城市群人均和单位国土面积 GDP 概况	08
各城市群公路货运量概况	09
七大城市群内部融合发展分析	10
七大城市群融合水平整体分析	11
各城市群内部融合发展分析	14
各城市群发展对中国未来经济的影响	21
城市群建设是中国经济增长新动力	22
城市群发展战略将为个人工作与生活创造更多选择	22
城市群发展策略有利于缓解南北经济差异	23
七大城市群发展建言	24
制定特色发展战略，激发城市群潜力	25
产业结构一体化、顶层设计有效协同，推动城市群融合发展	25



报告摘要

目前，中国的经济总量跨过百万亿元的门槛，人均 GDP 也超过 7 万元人民币，进入了新的发展阶段。但是，当前的发展仍是不平衡不充分的。在双循环战略布局深入推进的同时，城市群发展战略成为中国打造增长极、提升区域协同发展、推进新型城镇化和促进生态建设的重要举措。

2018 年 11 月 18 日，中共中央国务院发布《关于建立更加有效的区域协调发展新机制的意见》，该文件明确指出，未来将以京津冀城市群、长三角城市群、粤港澳大湾区、成渝城市群、长江中游城市群、中原城市群、关中平原城市群等城市群推动国家重大区域战略融合发展，建立以中心城市引领城市群发展、城市群带动区域发展新模式，推动区域板块之间融合互动发展。2020 年，中国七大城市群覆盖人口超过 7.7 亿，GDP 总额超过 63.6 万亿元，占全国 GDP 总量的 63%。中国七大城市群的发展情况，决定了中国整体的发展前途。

FT 中文网与 G7 共同基于 G7 物联网平台丰富的公路货运大数据，结合对区域经济的调研与分析，对中国 7 大城市群经济发展水平和区域内经济融合互动水平进行了系统研究。在一定程度上揭示了各城市群的融合现状，阐明了城市群发展策略的意义和对未来的影响，并试图一窥各城市群的发展方向，为之提供有效的发展建议。



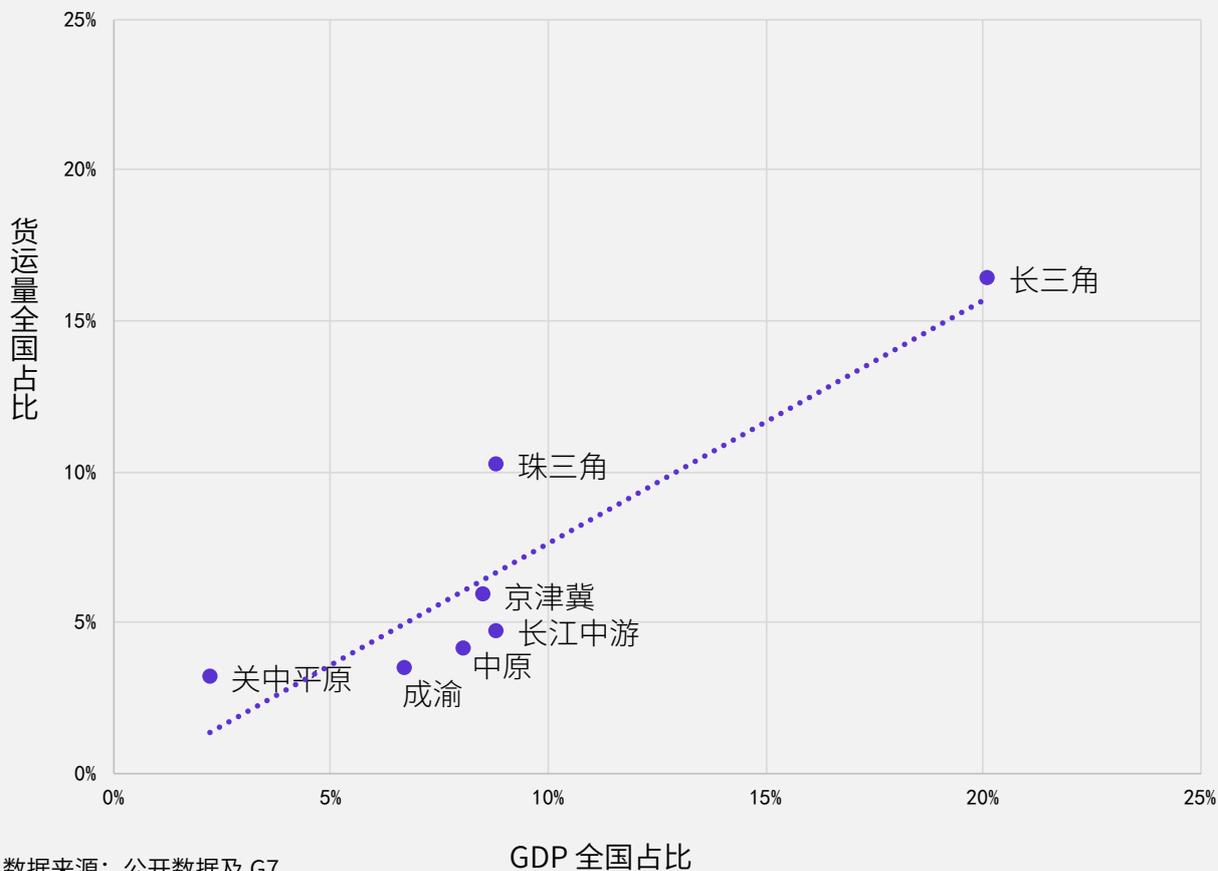
七大城市群公路货运与经济水平格局





观察中国七大城市群发展状况的两个重要维度，一是经济发展成绩，二是区域内经济融合互动的水平。长期以来，区域经济的融合互动水平是较难测量的，而连接量超过 180 万辆卡车的 G7 物联网大数据平台，可以全面获取车辆轨迹、驾驶行为、能源消费、园区管理、货物运输等公路货运大数据。分析发现，各城市群 GDP 与其区域内货运量的相关系数达到 0.9，货运量数据是观察经济发展情况较为有效的指标。基于此，我们希望能够通过货运量数据一窥中国七大城市群的经济融合发展情况。

图1：七大城市群GDP与货运量相关性分析





七大城市群分布

七大城市群	省份	包含的城市
京津冀	北京	北京
	河北	保定、廊坊、石家庄、唐山、秦皇岛、邯郸、邢台、张家口、承德、沧州、衡水
	天津	天津
长三角	上海	上海
	江苏	南京、无锡、常州、苏州、南通、盐城、扬州、镇江、泰州
	浙江	杭州、宁波、嘉兴、湖州、绍兴、金华、舟山、台州
	安徽	合肥、芜湖、马鞍山、铜陵、安庆、滁州、池州、宣城
珠三角	广东	广州市、深圳市、珠海市、佛山市、惠州市、东莞市、中山市、江门市、肇庆市
成渝	重庆	重庆
	四川	成都、自贡、泸州、德阳、绵阳、遂宁、内江、乐山、南充、眉山、宜宾、广安、达州、雅安、资阳
长江中游	湖北	武汉市、黄石市、鄂州市、黄冈市、孝感市、咸宁市、仙桃市、潜江市、天门市、襄阳市、宜昌市、荆州市、荆门市
	湖南	长沙市、株洲市、湘潭市、岳阳市、益阳市、常德市、衡阳市、娄底市
	江西	南昌市、九江市、景德镇市、鹰潭市、新余市、宜春市、萍乡市、上饶市
中原	河南	郑州、开封、洛阳、南阳、安阳、商丘、新乡、平顶山、许昌、焦作、周口、信阳、驻马店、鹤壁、濮阳、漯河、三门峡、济源
	山西	长治、晋城、运城
	河北	邢台、邯郸
	山东	聊城、菏泽
	安徽	淮北、蚌埠、宿州、阜阳、亳州
关中平原	陕西	西安、宝鸡、咸阳、铜川、渭南、商洛市
	山西	运城市、临汾市
	甘肃	天水市、平凉市、庆阳市

图 2

数据说明：本研究中珠三角仅包括广东省九市，并不包括香港和澳门。对于研究中所用数据仅精确到地级市。

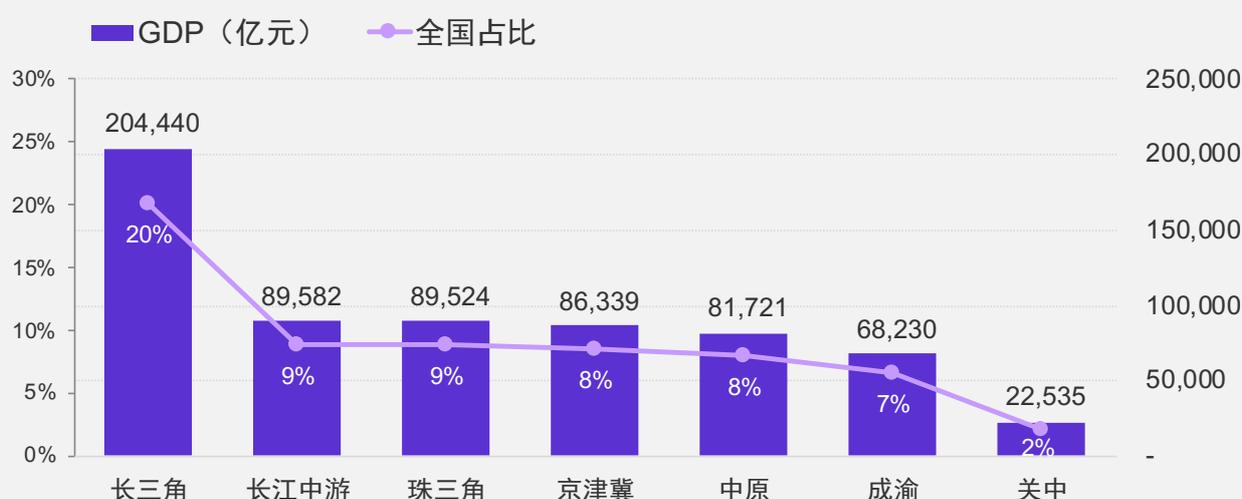
七大城市群 GDP 概况

长三角城市群包括中心城市上海、江苏、浙江和安徽南部的南京、杭州、合肥、苏锡常和宁波 5 个都市圈，共 26 个城市，覆盖人口 1.5 亿。2020 年，长三角城市群的 GDP 总量超过 20 万亿元，占全国 GDP 总量的 20%，与印度的 GDP 总量相当，是七大城市群中经济规模最大的。

本文中研究的珠三角城市群不包括香港和澳门，仅包括广东省的“广佛肇”（广州、佛山、肇庆）、“深莞惠”（深圳、东莞、惠州）、“珠中江”（珠海、中山、江门）三个都市圈的 9 个城市。珠三角城市群的人口总量近 6500 万，2020 年 GDP 总量超过 8.9 万亿元，占全国 GDP 总量的 9%。

作为横跨湖北、湖南和江西三省 29 市，覆盖人口超过 1.2 亿的大型城市群，长江中游城市群的 GDP 总额超过 8.9 万亿元，略高于珠三角城市群，也高于京津冀城市群。以河南为主体的中原城市群，人口规模超过 1.6 亿，是人口规模最大的城市群，其 GDP 总量也达到了 8.1 万亿元，仅次于京津冀城市群。覆盖重庆、成都及周边 14 个城市的成渝城市群的 GDP 规模达到了 6.8 万亿元。关中平原城市群人口不到 4000 万，GDP 仅 2.25 万亿元，占全国 GDP 的 2%，不及上海、北京、深圳、广州和重庆等 5 个城市的城市 GDP 总量。

图3：七大城市群GDP及全国占比-2020



数据来源：公开数据

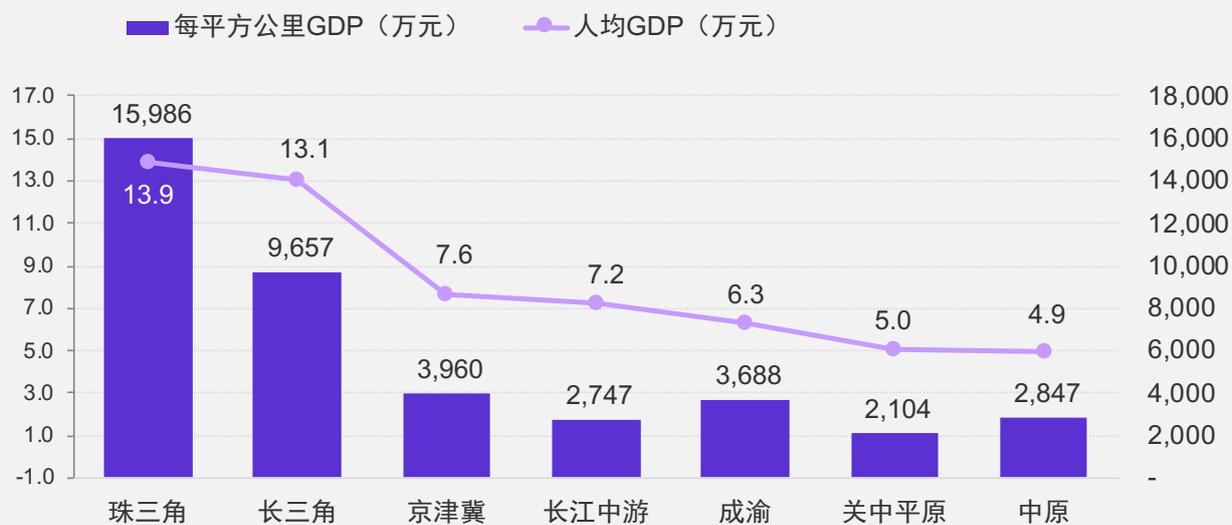


各城市群人均和单位国土面积 GDP 概况

GDP 总量是对各城市群体量的测量，而人均 GDP 和单位国土面积 GDP 则是衡量区域经济发展水平和城市化水平的指标。珠三角城市群的人均 GDP 达到 13.9 万元，每平方公里国土面积创造的 GDP 达到 1.59 亿元。长三角地区的人均 GDP 为 13.1 万元，与珠三角城市群差异不大，每平方公里国土面积的 GDP 产出也达到 9657 万元。珠三角城市群和长三角城市群的经济发展水平是最高的，且区域内各城市的发展落差较小。

京津冀、成渝和长江中游城市群的整体发展水平接近。京津冀城市群的人均 GDP 为 7.6 万元，长江中游城市群的人均 GDP 为 7.2 万元，接近全国人均 GDP 水平，但是，北京和河北两地的发展差距很大，北京的人均 GDP 为 16.8 万元，而河北省的人均 GDP 仅为 4.8 万元。中原城市群和关中平原城市群的发展水平是最低的，人均 GDP 均在 5 万元左右，低于 2020 年全国人均 GDP 7.2 万元。

图4：七大城市群经济发展水平-2020



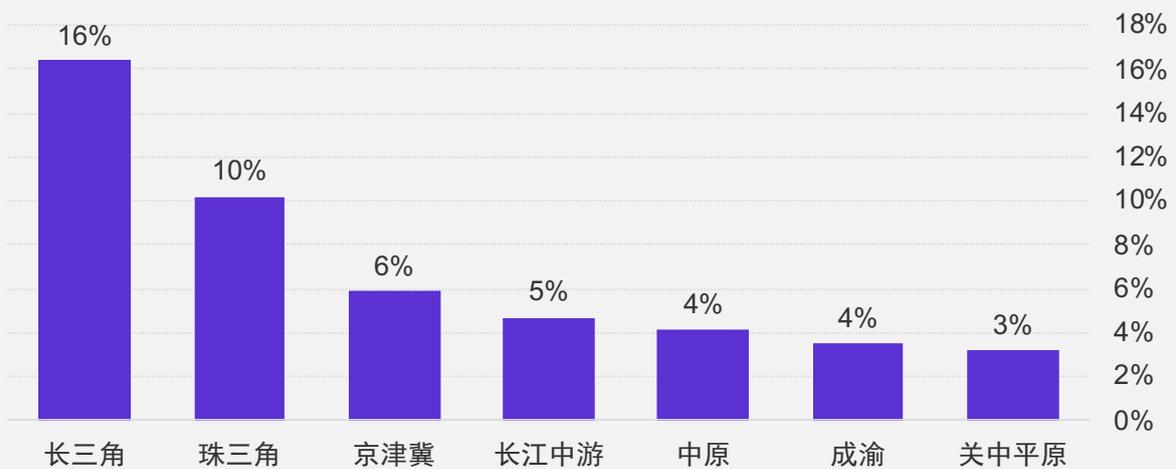
数据来源：公开数据



各城市群公路货运量概况

长三角地区的货运量占到全国的 16%，珠三角地区的货运量占到了全国货运量的 10%，是占比最高的两个城市群。京津冀城市群和长江中游城市群与珠三角城市群的经济规模虽然接近，但货运量占比明显低于珠三角，这与各城市群的产业分布特点以及与外部区域的联系度有关。

图5：2020年各城市群货运量全国占比



数据来源：G7



七大城市群内部融合发展分析



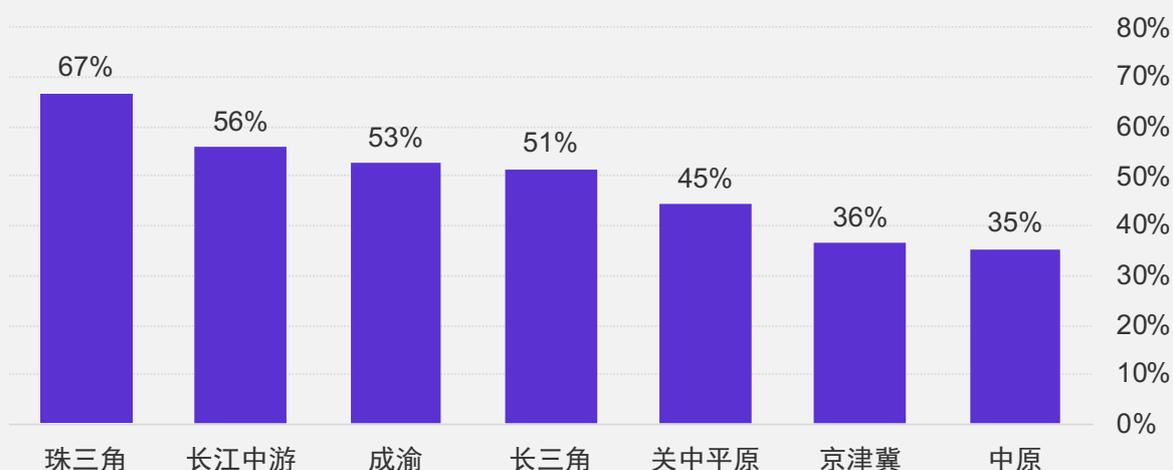
融合发展是城市群发展的题中之意，也是发展的动力来源。基于 G7 覆盖超过 180 万辆卡车的公路货运大数据，我们可以观察区域内不同省市间的经济融合互动水平。对于一个城市群，区域内部货运物流在其全部货运量中的占比越高，说明城市群内的经济融合互动水平越高。

七大城市群融合水平整体分析

珠三角城市群内部融合水平最高，京津冀、中原城市群因机制障碍或中心城市辐射不足等原因内部融合水平低

珠三角城市群同处广东一省，文化相近，且区域面积较小，各城市间距离近且交通便利，产业协同度高。目前，珠三角城市群内各城市的经济联系度是最高的。此外，长江中游城市群和成渝城市群内城市处于较高的水平。长三角城市群的经济发展水平高，但城市群横跨三省一市，除上海外，尚有南京、杭州、合肥、苏锡常和宁波 5 大都市圈，它们之间的融合互动面临更大挑战。目前，京津冀三地因为区域经济发展落差、体制和机制障碍等原因，中原城市群因中心城市的辐射能力不足以及整体经济实力相对较差等原因，内部经济联系度是最低的。

图6：城市群内各城市货运在其总货运量中的占比-2021Q1



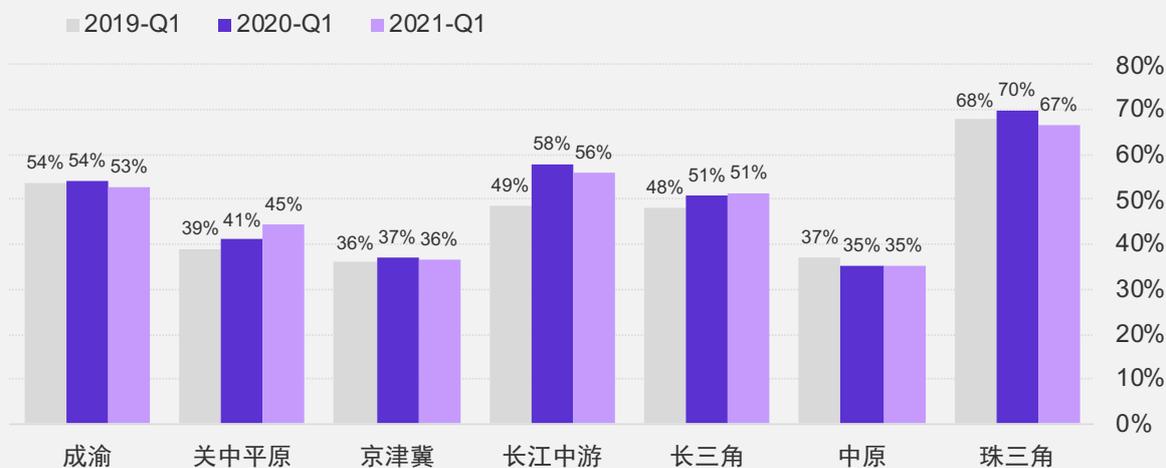
数据来源：G7



长江中游和关中平原城市群：近三年内部融合度提升最快

从最近三年的第一季度数据来看，关中平原城市群和长江中游城市群在 2020 年和 2021 年的经济联系度是持续快速提升的，长三角城市群的内部经济联系度在 2020 年也有所提升。

图7：城市群内各城市货运在其总货运量中的占比-近三年变化



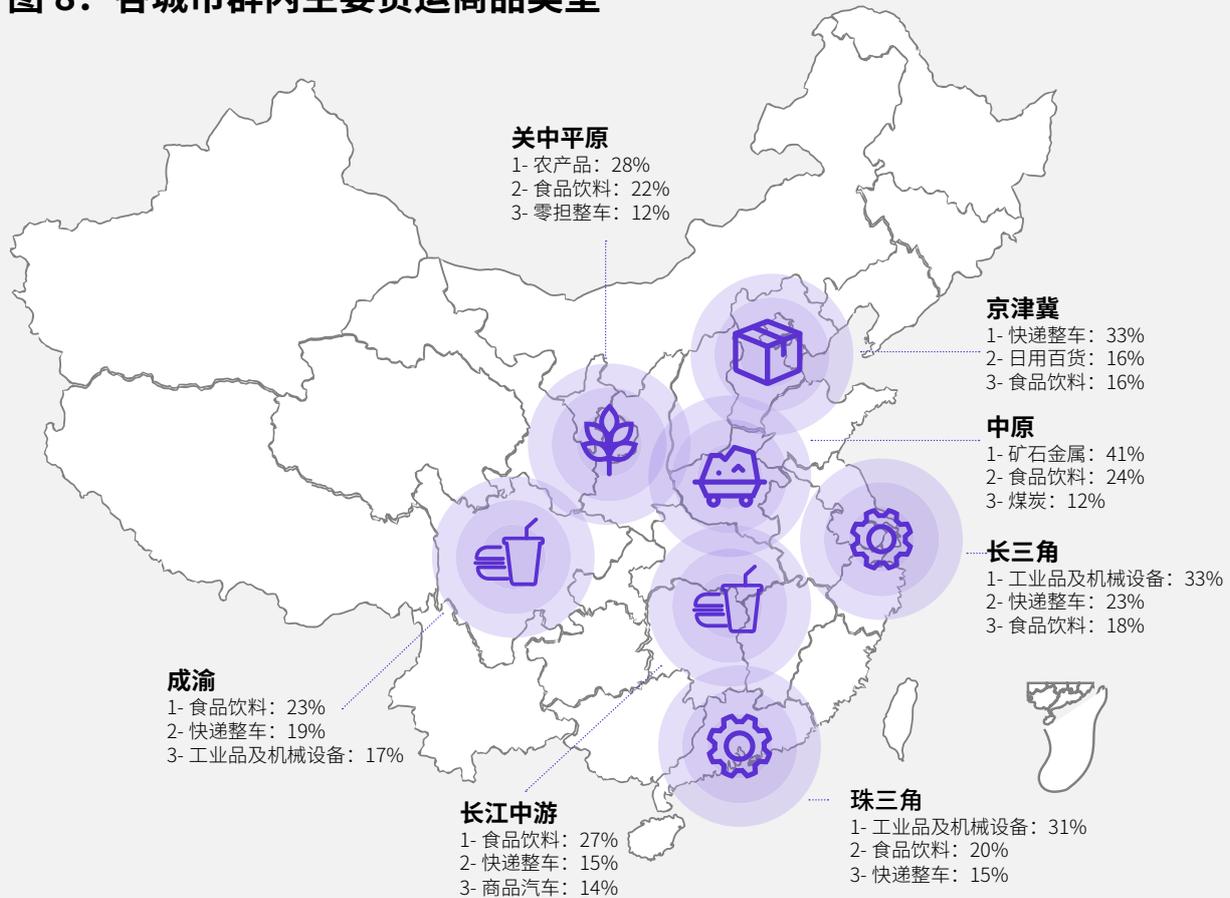
数据来源：公开数据及G7



各城市群内运输货物特点

2021年第一季度的货运数据显示，长三角城市群和珠三角城市群以工业品和机械设备运量占比最高，京津冀城市群则以快递整车运量占比最高。中原城市群的运量中，41%为矿石金属，而关中平原以农产品运量占比最高。长江中游城市群的商品汽车运量占比达到了14%，远高于其他城市群。

图 8：各城市群内主要货运商品类型

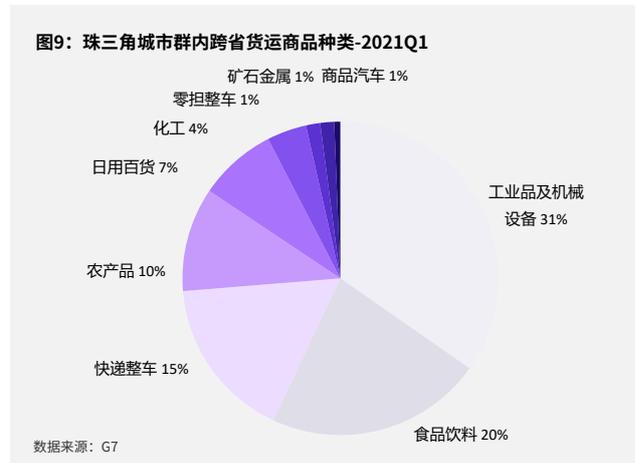


数据来源：G7

各城市群内部融合发展分析

珠三角城市群货物运输特点

珠三角城市群内货运商品以工业品及机械设备占比最高，达到 31%，生产协同度较高。

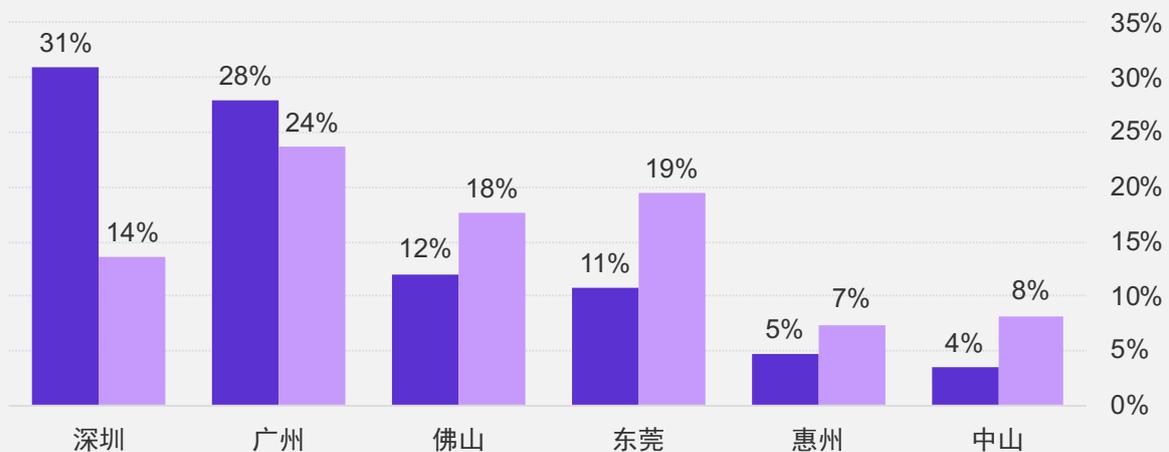


珠三角城市群区域经济融合度

广州、东莞和佛山是珠三角城市群经济融合互动的中心城市，尤其是东莞和佛山，得益于制造业的发达，在区域经济联系度方面的贡献要高于其 GDP 占比。深圳的 GDP 最高，但在区域经济联系方面发挥的作用相对较弱。

图10：珠三角城市群重要城市GDP及货运量区域内占比-2021Q1

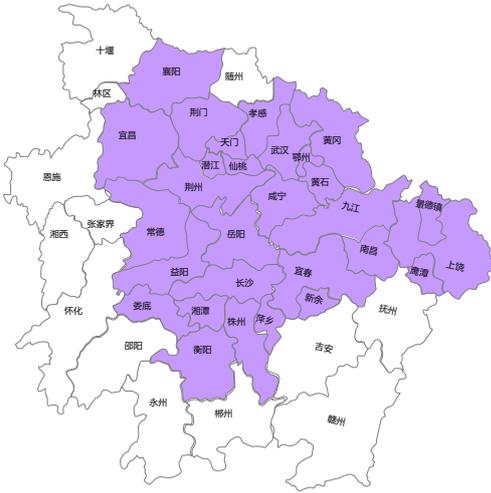
■ GDP在区域内占比 ■ 货运量在区域内占比



数据来源：公开数据及G7

长江中游城市群货物运输特点

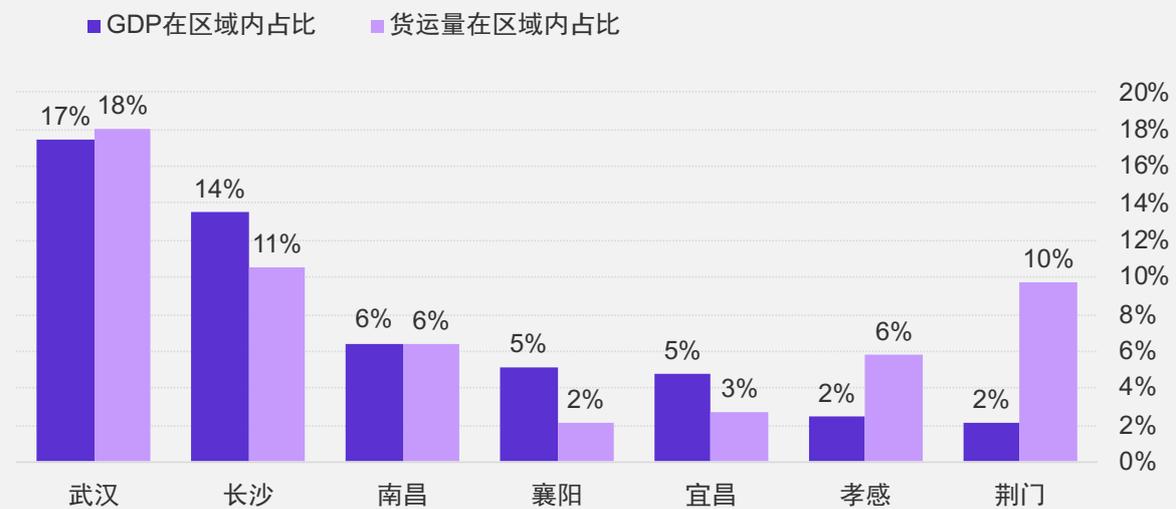
长江中游城市群内的商品汽车的货运占比达到 14%，远高于其他城市群，这与该地区汽车制造业较为发达有关，形成了较好的产业协同。此外，工业品及机械设备和矿石金属的货运占比也分别达到 13% 和 11%，工业生产协同水平较高。未来，长江中游城市群的生产协同有望进一步加强。



长江中游城市群区域经济融合度

武汉是长江中游城市群的中心城市，GDP 最高，在城市群内起到了引领发展的作用。此外，得益于区位和产业优势，湖北的孝感和荆门发挥了更多的区域经济联系的作用。长沙和南昌同样是省会城市，长沙的 GDP 和区域经济联系作用相对更强。

图12：长江中游城市群重要城市GDP及货运量区域内占比-2021Q1



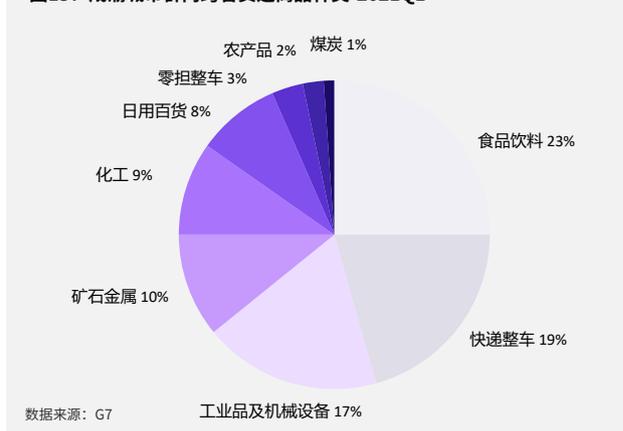
数据来源：公开数据及G7

成渝城市群货物运输特点

成渝城市群内货运商品以食品饮料占比最高，达到 23%。此外，工业品及机械设备货运占比达到 17%，仅次于长三角和粤港澳，化工产品的货运占比达到 9%，在所有城市群中是最高的。成渝城市群在化工及工业方面的生产协同水平较高。



图13：成渝城市群内跨省货运商品种类-2021Q1

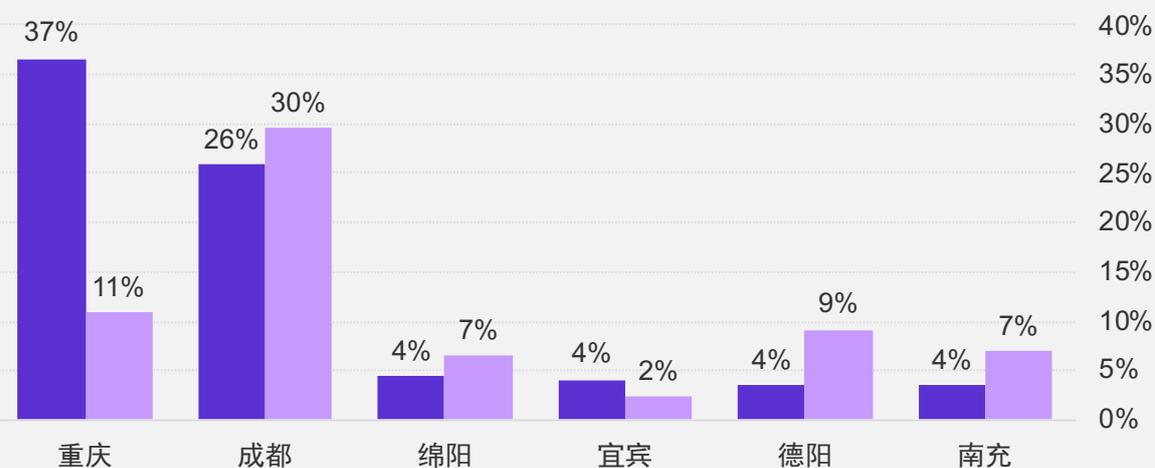


成渝城市群区域经济融合度

对于成渝城市群，重庆的 GDP 占到了区域内的 37%，高于成都，但重庆与区域内其他城市的经济联系度与其 GDP 规模不匹配，**成都才是成渝城市群中融合互动的核心城市**。成渝城市群进一步的协同发展，需促进重庆与四川其他城市群内城市的经济联系。

图14：成渝城市群重要城市GDP及货运量区域内占比-2021Q1

■ GDP在区域内占比 ■ 货运量在区域内占比



数据来源：公开数据及G7

长三角城市群货物运输特点

长三角城市群的货运商品中，工业品及机械设备类的占比达到三分之一。长三角城市群的生产协同度较高。

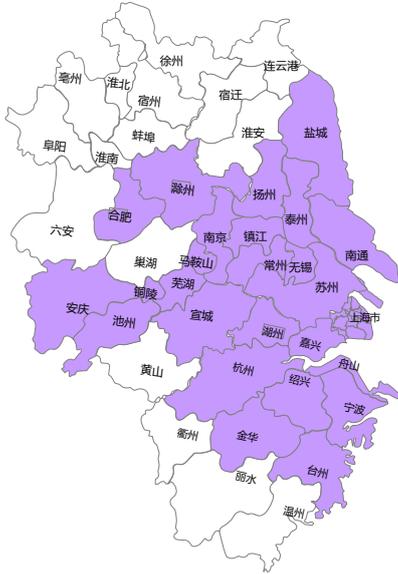
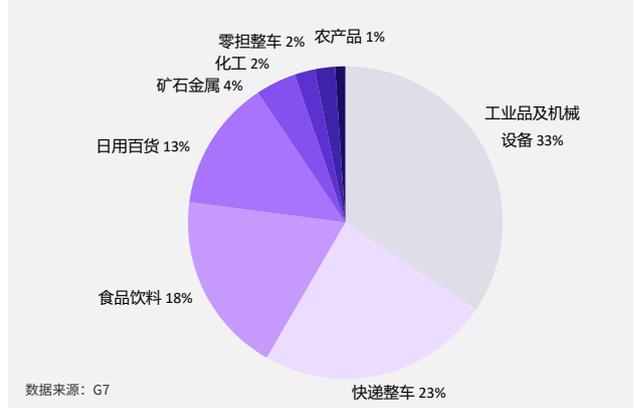


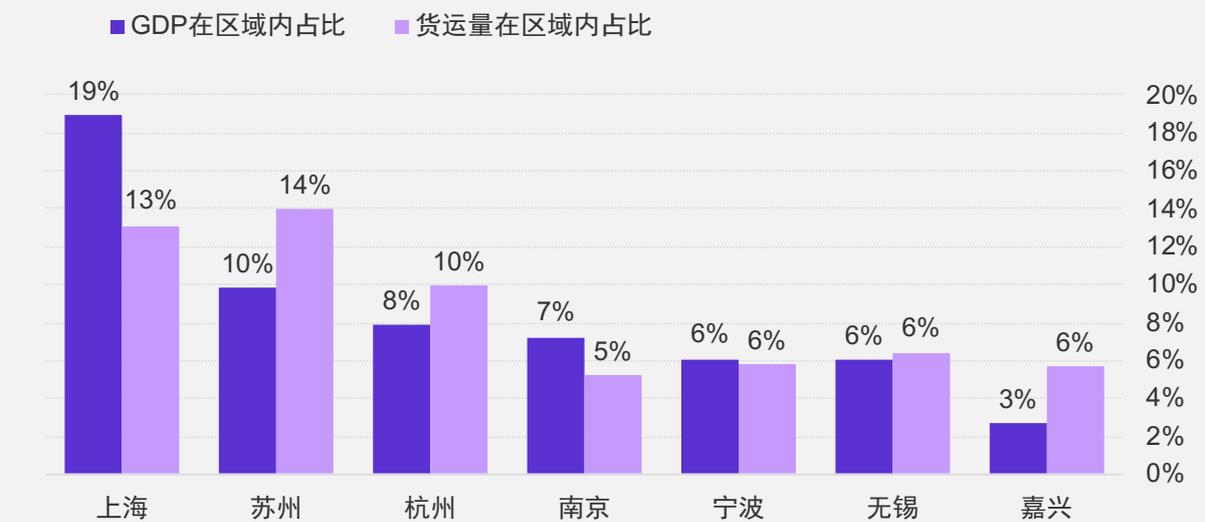
图15：长三角城市群内跨省货运商品种类-2021Q1



长三角城市群区域经济融合度

长三角地区，上海市的 GDP 区域占比达到 19%，但货运占比仅为 13%，这与其工业经济在其经济总量中的占比较低有关。在区域经济的协同方面，苏州发挥的作用是非常大的（14%）。杭州和嘉兴的经济协同作用也超过了其 GDP 地位。南京目前在区域经济协同方面的作用仍低于其 GDP 地位，源于其距离长三角以上海市为中心的核心地区相对更远，联系相对不便。

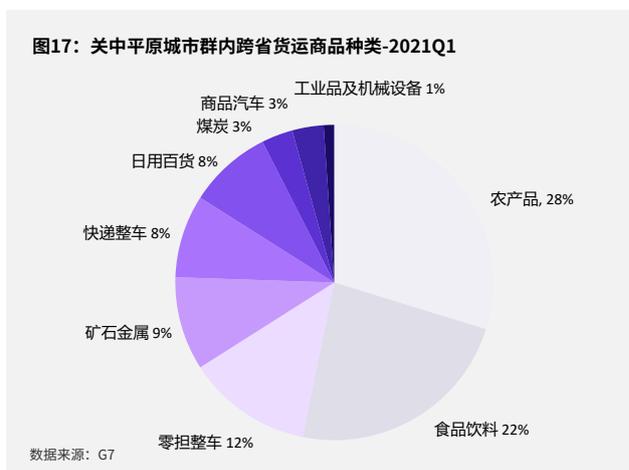
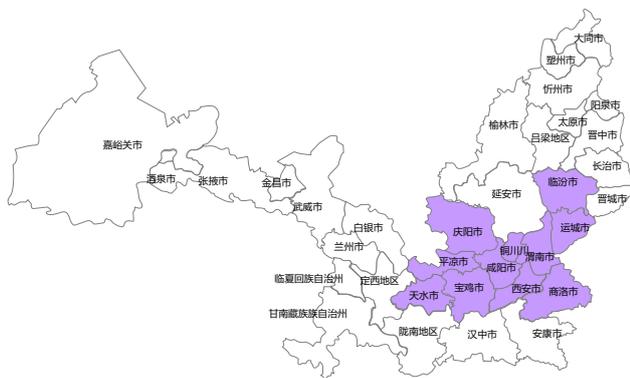
图16：长三角城市群重要城市GDP及货运量区域内占比-2021Q1



数据来源：公开数据及G7

关中平原城市群货物运输特点

农产品在关中平原城市群内部跨省货运比例非常高，达到了 28%，远高于其他城市群。但与工业生产相关的货运量较低，这与该城市群的工业生产中心主要集中在西安和咸阳地区有关，其他地区的工业基础相对较弱。

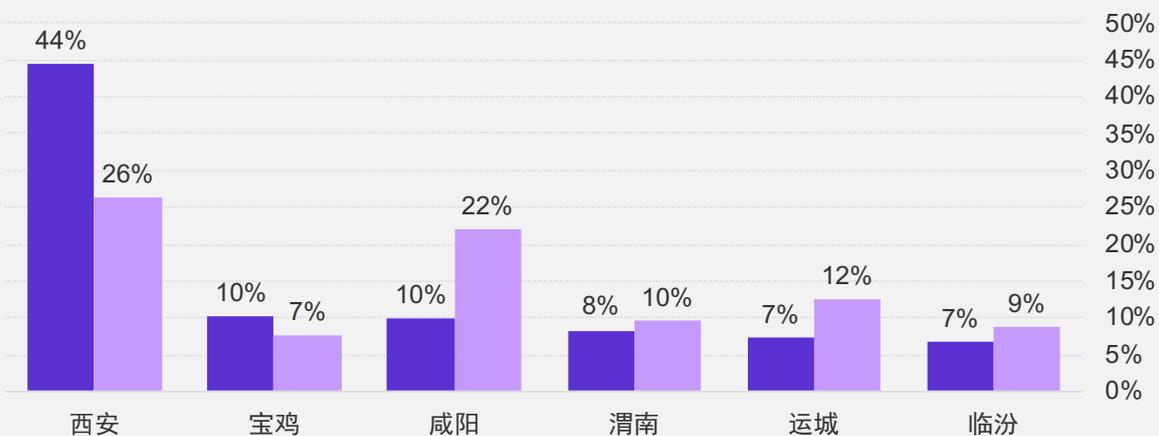


关中平原城市群区域经济融合度

关中平原城市群是七大城市群中发展较为落后的一个，人口规模小，人均 GDP 低。西安在城市群中的首位度非常高，GDP 在城市群内占比高达 44%。咸阳紧挨西安，与西安同为区域内的中心城市之一，货运量在区域内的占比高达 22%，仅次于西安的 26%。此外，运城市在区域经济融合互动中发挥的作用也较为突出。

图18：关中平原城市群重要城市GDP及货运量区域内占比-2021Q1

■ GDP在区域内占比 ■ 货运量在区域内占比



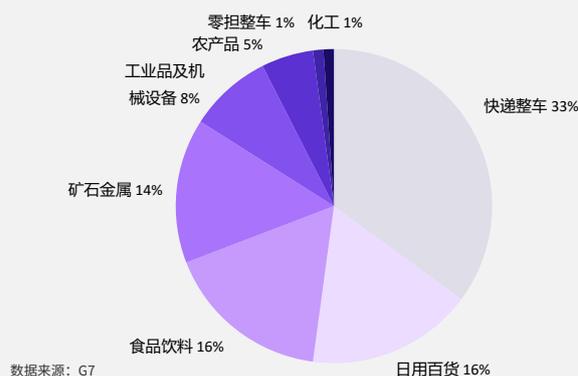
数据来源：公开数据及G7

京津冀城市群货物运输特点

京津冀之间的货运以生活协同为主，三分之一为快递整车，其次是日用百货和食品饮料，分别占 16%。矿石金属、工业品及机械设备等与生产协同相关的货物运输量仅为 14% 和 8%，三地在工业生产方面的协同度较低。



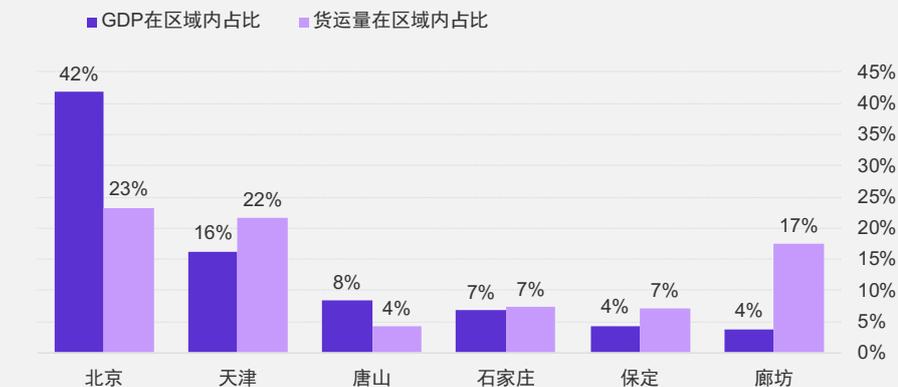
图19：京津冀城市群内跨省货运商品种类-2021Q1



京津冀城市群区域经济融合度

城市群的协同发展，需要中心城市的带动来逐渐实现。京津冀来看，北京的 GDP 总量占到区域的 42%，但是，在经济协作方面，北京发挥的作用与其 GDP 水平不太匹配，这与京津冀协同发展的思路有关。《关于建立更加有效的区域协调发展新机制的意见》指出要以疏解北京非首都功能为“牛鼻子”，推动京津冀协同发展，调整区域经济结构和空间结构，探索超大城市、特大城市等人口经济密集地区有序疏解功能、有效治理“大城市病”的优化开发模式。京津冀的区域协同中心城市是北京、天津和廊坊，三地的货运量在区域内的占比分别为 23%、22% 和 17%。相对于经济规模更大的唐山和石家庄，廊坊基于地理优势，在京津冀融合互动方面发挥了更大作用。

图20：京津冀城市群重要城市GDP及货运量区域内占比-2020Q4

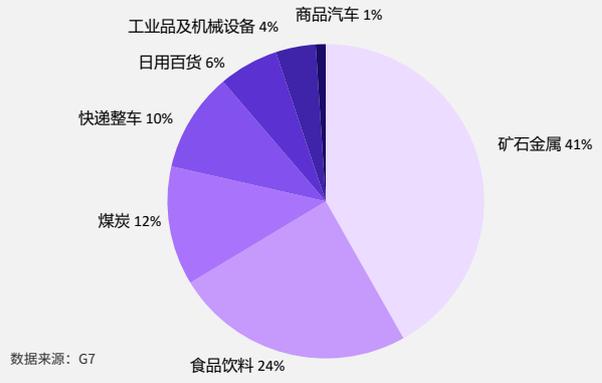


中原城市群货物运输特点

中原城市群的矿石金属货运占比高达 41%，煤炭货运量占比达到 12%，体现了该城市群在重工业领域的协同度相对更高。



图21：中原城市群内跨省货运商品种类-2021Q1

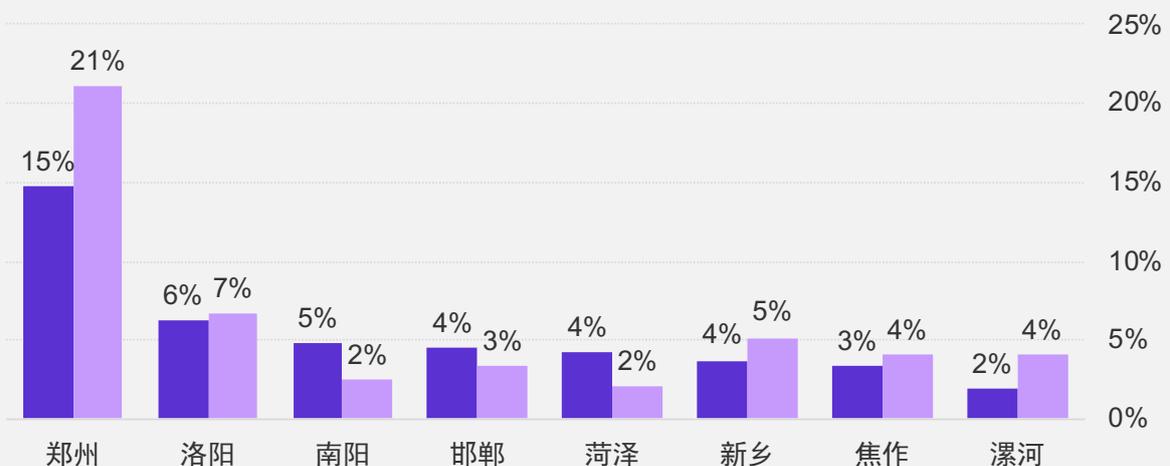


中原城市群区域经济融合度

中原城市群以河南为主体，河南省内城市间的区域内经济联系也是更强的。河南省会城市郑州的区位优势较为突出，占到区域内 GDP 总量的 15%，但其货运量在区域内的占比达到了 21%。而区域内其他城市的 GDP 占比和货运量占比均未超过 10%。因而，郑州在中原城市群的首位度是非常高的。中原城市群的发展，需要注意培育区域内其他城市的发展。

图22：中原城市群重要城市GDP及货运量区域内占比-2021Q1

■ GDP在区域内占比 ■ 货运量在区域内占比



数据来源：公开数据及G7



各城市群发展对中国未来经济的影响



在各个城市群中，因为定位和产业特点的差异，各中心城市在区域经济融合发展中发挥的作用也不同。就中国城市群发展战略的意义、城市群区域内经济协同融合以及未来城市群的发展对个人工作生活的影响等问题，FT 中文网与 G7 对国家金融与发展实验室副主任曾刚进行了采访。



曾刚 国家金融与发展实验室副主任

城市群建设是中国经济增长新动力

从国外的发展经验来看，经济发展到一定阶段，城市化是必然的趋势。而城市化的发展并不仅仅是人口向城市的聚集，而是形成以核心城市为中心的城市群。这是经济发展到一定程度之后，或者是城市化发展到一定阶段之后的一个必然的结果。像亚洲的东京、美国的洛杉矶 - 旧金山地区，以及纽约等美国东北部地区等城市群均是如此。

从国内的发展现状来看，我国的不同地区在城市化的过程中已经在形成城市群。通过城市群的建设，区域之间建立起良好的互动协调发展关系，并带动发展相对滞后的区域，也能形成中国经济进一步增长的动力。目前，城市群战略越来越细致，确实是重要的发展方向。

城市群发展战略将为个人工作与生活创造更多选择

随着城市群的发展，公共服务，包括医疗、教育等公共服务，可能逐渐实现均等化，区域发展水平的差异会相对缩小。同时，公共交通会非常便捷，我们不仅不必强求居住在城市中心，跨城通勤也会非常便捷。这样，我们未来对生活居住地的选择空间会更大。

同时，城市群是多中心的，每一个中心城市有它的各自特点，形成各具特色的产业集群，整个区域的发展也会更加的平衡和可持续。在进行工作选择时，我们可以不必局限于某一中心城市，可以根据个人的职业技能，选择合适的发展方向，更灵活地选择适合自己发展的产业集聚区域。



城市群发展策略有利于缓解南北经济差异

目前，七大城市群中，4个南方城市群的GDP全国占比达到44%，人均GDP达到10万元人民币，北方3个城市群创造的GDP仅占全国的19%，人均GDP仅有5.9万元，低于全国平均水平。同时，从G7货运大数据来看，2020年一季度以来，南方货运量全国占比继续上升，从57%增长到2021年一季度的60%。

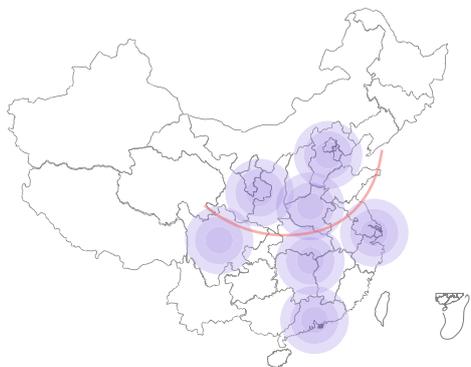
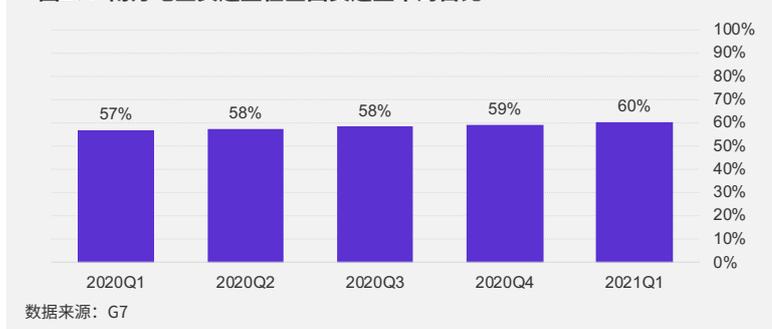


图23：南方地区货运量在全国货运量中的占比

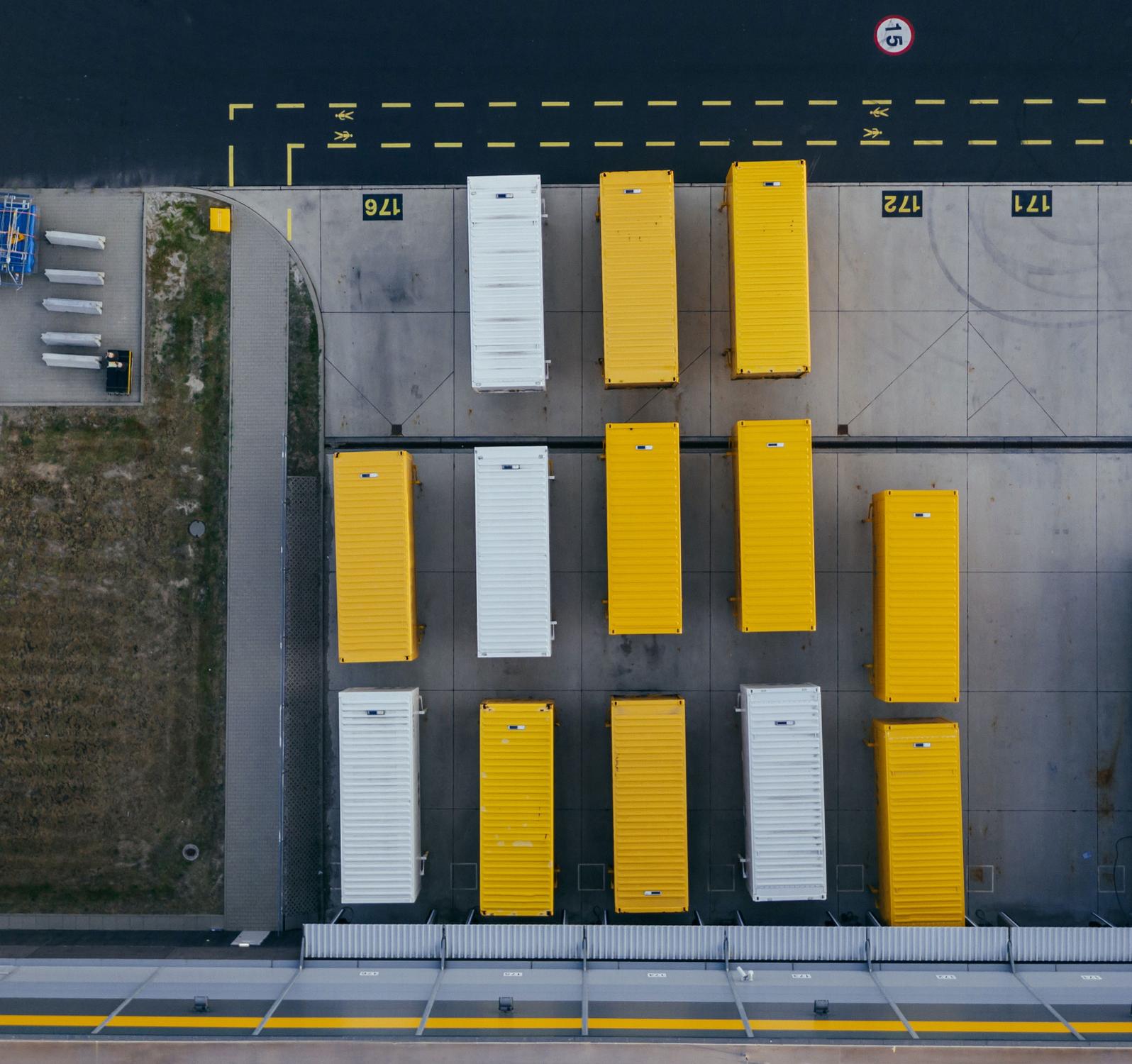


七分之三城市群位于北方，有利于缓解南北发展差距

从历史角度来讲，南北经济历来就是不太对称的。从自然地理和人口分布来讲，人口和水资源等还是比较集聚于中国南方地区，尤其是东南地区，人口等生产要素密集必然会带动经济的活跃度。

新中国成立后，南北经济差异在一定时期内是缩小的。这主要是因为是在计划经济时代，经济的布局并不是完全由市场来主导的。根据国家战略的需要、工业原料的分布等原因，很多工业基地布局在了北方。实际上，从历史的角度来讲，这只是我们在计划经济时期一个比较短暂的、特殊的现象。

七大城市群的布局中，有三个城市群布局在北方。如果政策能够到位，激发其自身活力，尤其是在体制机制方面进一步释放活力，这些城市群有望获得很好的发展。在其现有的资源基础上，充分发挥其比较优势，南北经济的差异可能会缩小。



七大城市群发展建言





制定特色发展战略，激发城市群潜力

每一个城市群都有各自的发展空间和潜力，共同构成了的中国十四五期间乃至于 2035 年发展规划中的新动力。京津冀、长三角、粤港澳以及西部地区等每一个城市群都有不同的内涵。国家在制定相应的政策时，不同的城市群都有它各自的特点和定位，核心是通过城市群的布局去实现新的高质量发展的增长极。

在国家的城市群发展战略中，每个区域的经济情况不一样，经济结构不同，整个市场环境的基础也有所不同。其发展定位和发展方向会存在很大的差异。基于此，每个城市群的核心问题是如何根据自身的特点和定位，来制定支持自身发展的战略。比如，长三角和珠三角的经济体量比较大，经济开放度高，所以这两个城市群更侧重于开放和创新方面的引领，更好地落实国内国际双循环的发展战略。

产业结构一体化、顶层设计有效协同推动城市群融合发展

产业结构一体化，发挥底层市场活力

从产业角度来讲，城市群如何形成更好的分工和协作以增强产业一体化，对于促进区域融合发展是最核心的。如果没有产业的一体化，那么区域的一体化就没有经济支撑，没有底层的市场需求作支撑。珠三角城市群、长三角城市群和长江中游城市群等区域融合发展水平较高的地区，都有产业一体化的内容在里面。

城市群顶层设计有效协同

提升区域经济的联系度和一体化，需要在顶层设计上进行有效协同。尤其是对于横跨不同省市的大型城市群，比如覆盖上海、江苏、浙江和安徽的长三角城市群等，不同行政区之间的行政规划的对接等非常重要，此外，**需要打破阻碍资本、技术、劳动力等生产要素自由流动的体制机制障碍，建设便捷的交通互联体系，形成更好的产业协同，发挥产业集群效应。**

联系我们

郭亚运

G7 市场传播总监

电话: +86 138 1086 9334

邮箱: guoyayun@g7.com.cn

闫峰

FT 中文网中国整合营销业务总监

电话: +86 135 0116 7073

邮箱: feng.yan@ftchinese.com

张长飞

G7 大数据研究员

电话: +86 157 2660 4221

邮箱: zhangchangfei@g7.com.cn

阴东山

FT 研究院

电话: +86 188 1317 1520

邮箱: ftintelligence@ftchinese.com

关于 G7

G7 成立于 2010 年, 总部位于北京, 拥有超过 1500 名员工, 是公路物流行业领先的物联网科技平台。

过去十年来, G7 以物联网技术为核心, 逐步发展了车队管理平台、主动安全服务、数字能源结算、智能挂车租赁、金融保险、卡车后市场等一系列业务, 先后服务了 7 万家货主和物流公司。

今天的 G7, 已经发展成一家连接超过 180 万重卡、数据类型丰富的全球最大的商用车物联网平台。其三大核心业务, G7 数字货运、G7 安全管家、G7 数字货舱, 凭借创新的物联网、人工智能和大数据技术与 G7 丰富的行业经验, 均处于各自细分市场的领先地位。

关于 FT 中文网

FT 中文网 (<http://www.FTChinese.com>) 是英国《金融时报》集团旗下唯一的中文商业财经网站, 旨在为中国商业菁英和决策者们提供每日不可或缺的商业财经新闻、深度分析以及评论。凭借英国《金融时报》遍布全球的丰富报道资源, FT 中文网深入分析对中国经济和全球商业具有影响力的重大事件, 并揭示事件的来龙去脉, 以真正富有国际视野的权威报道成为中国高级管理人员“必读”的商业财经资讯网站。FT 中文网目前拥有逾 300 万注册用户, 移动产品已覆盖 iOS、Android 和 Windows 系统。2018 年 4 月, FT 中文网正式推出付费订阅业务, 为专属会员提供精选资讯与个性化服务。

G7、FT 中文网共同开发及撰写本协议项下所述报告, 各自单独拥有报告中其负责部分及后续修改的著作权和其他相关知识产权。

欲了解更多信息, 请查询 www.g7.com.cn 或关注微信公众号:

