



“中经城事”由《中国经营报》区域经济与房地产版组出品，我们的目标是呈现中国经济的区域热点，及其与房地产、家居建材等行业联动效应！
中经城事微信号：zjqy_2013

B14 四大药企研发部门外迁 连云港医药产业艰难升级
B15 深圳楼市冰火两重天：租售行情背离

»B13~B20

新闻电话 / (010)88890196

咸阳经济失速 西咸一体化再引关注

本报记者 王金龙 西安报道

随着西安地铁1号线的不断向西延伸，咸阳市已然与西安市连成一片，只不过在行政管理上，二者并未合二为一。除此之外，两地的房价也没有在一个水平面上，咸阳的房价远低于西安房价，每平方米价差超过5000元。

咸阳与西安房价差距背后是经济实力悬殊。2019年咸阳的经济增速大幅度下滑，增速在陕西省排名末尾，经济总量仅有2195.33亿元，名义增速为-7.62%，被宝鸡超越，全省排名第四，而西安经济总量达9321.19亿元。

作为我国甲级对外开放城市、国家级历史文化名城咸阳拥有国内六大航空港之一和西北地区最大的航空港及出口产品内陆港，从这里坐飞机出发，一小时之内可达全国40多个重要城市。

咸阳何以至此？陕西省城市经济文化研究会会长张宝通向《中国经营报》记者表示，咸阳发展之所以落到这个地步，是因为没有按照国务院批准的《关中—天水经济区发展规划》和《关中平原城市群发展规划》，加快西咸行政一体化，融入大西安。西咸新区交由西安市代管后，咸阳主城区被西咸新区夹在中间，难以发挥中心城区的辐射带动作用。咸阳的影响力完全被国际化大西安遮盖，其招商引资、招才引智之难可想而知。

夹缝中的咸阳

咸阳的地盘似乎越来越小，而与此相对应的不管是西咸新区还是西安都对咸阳形成了虹吸效应，咸阳的经济增速也越发缓慢。

“在2017年西咸新区被西安代管之后，从最新的大西安规划图观看，就会发现咸阳的主城区几乎已经被西安包围了。”咸阳市政府一位高级别官员向记者表示，不可否认，在近5年的时间里，咸阳的经济增长趋缓，从数据上看，甚至出现下滑，但这是有客观原因的。

该官员表示，2017年西咸新区交由西安代管之后，原咸阳下辖的秦都区、渭城区、泾阳县、兴平市等部分街道城镇共计657.16平方公里划拨至西咸新区，这对咸阳市经济总量一定是有一些影响的。

事实上，根据2018年3月西安市发布的《大西安（西安市—西咸新区）国民经济和社会发展规划



位于古都西安市中心、建于1384年的西安钟楼正在维修中。

王金龙/摄影

(2017—2021)》就曾明确提出实施北跨、南控、西进、东拓和中优的发展战略，也就意味着西安市的工业及高端制造业主要集中在北部区域。而值得注意的是，西安以北的泾阳县和三原县均属于咸阳市。因此，

如果大西安要落实“北跨”，其最好的办法就是能够托管泾阳县与三原县。

不过，如此一来，咸阳的地盘似乎越来越小，而与此相对应的不管是西咸新区还是西安都对咸阳形成

了虹吸效应，咸阳的经济增速也越发缓慢。另外，咸阳市本身在经济方面就底子薄，尤其是咸阳“北五县”，在2018年之前，永寿县、旬邑县、淳化县、长武县还均是贫困县，直到2019年才退出贫困县。

“虽然说咸阳也有煤炭资源，但是相对于榆林，咸阳的资源可能还抵不过神木一个县，因此，不能将经济增速全部寄托在工业上，还需要在第三产业上发力。”彬州市（咸阳辖区内的一个县级市）一位领导向记者表示，咸阳本身是一座历史文化名城，旅游资源丰富，关中“十三陵”其中多数在咸阳，文物景点更是多达4000余处，但是这些景点并没有与西安的兵马俑、大雁塔等景点结合起来，很多人只知道

咸阳的有个乾陵，根本不知道像崇文塔、武陵寺塔、三原城隍庙、秦城遗址，都是很有观赏价值的景点。

事实上，各项产业发展被西安以及西咸新区影响之后，导致咸阳经济失速。2017—2019年，咸阳市GDP分别为2340.65亿元、2376.45亿元和2195.33亿元，名义增量和实际增量均出现了不增反降的发展趋势。常住人口方面，由2017年的437.6万人下降至2019年的435.62万人。在人口外流的同时，咸阳的人均GDP已由2017年的53546元下降至2019年的50338元，足可见经济下行趋势影响之深切。

公开数据显示，2019年咸阳经济总量仅有2195.33亿元，名义增速为-7.62%，在陕西省排名垫底。

西咸一体化引关注

西咸一体化多次被强调，或意味着西咸一体化在2020年要提速建设和发展，但能否在行政上实现突破，还需要官方文件确认。

2006年9月16日，在八百里秦川的腹地，咸阳与西安完成了区号统一，两地均使用029区号，在此之前咸阳的区号是0910。彼时，官方曾经给出的解释是，两市区号的统一是为了咸阳能够与西安更好地融合。

其实，早在2002年12月28日，《西安—咸阳经济一体化协议书》中两座城市的就已经相互拥抱，两市提出了“规划同筹、交通同网、信息同享、市场同体、产业同布、科教同兴、旅游同线、环境同治”的发展思路，向“逐步实现城市一体化、经济一体化、交通一体化和环保一体化”的目标大步迈进。

后来，2009年6月25日，国务

院新闻办举行《关中—天水经济区发展规划》新闻发布会。《规划》把咸阳作为“一核、一轴、三辐射”中的“一核”，明确提出建设西安（咸阳）国际化大都市的规划目标，确立了咸阳市在关中—天水经济区的重要地位。

似乎咸阳融入西安已经成为必然，但是经过十年的发展，西安咸阳虽然已经在交通、经济等方面产生许多交集，但是行政上仍然彼此独立。针对坊间曾多次传出西咸合并的消息，始终未有官方文件证实。

张宝通作为陕西省社会科学院学术委员会副主任、陕西省有突出贡献专家以及陕西省社会科学

院区域发展咨询中心主任、陕西省人民政府参事、西安市人民政府参事，就曾多次公开主张西咸合并。

张宝通认为，西咸一体化是必须的，西安只有尽快地合并咸阳，才能实现国家化大都市。在组建大西安时，张宝通认为，只需将咸阳市区和泾阳县、三原县、兴平市（县级市）、礼泉县划给西安就可以了。咸阳市区1966—1971年就归西安市管，泾阳是大地原点所在地，三原是西安的北门户，礼泉是唐朝开国皇帝的陵寝所在地，兴平的支柱产业是国防科技，这样组合有利于把西安建成国际化大都市和国家中心城市。

至于其他的地方可以按照区

域就近原则以及产业类同等关系分别划给杨凌和铜川。其实，对于张宝通的建议，在记者的采访中亦有支持者也有不同意见的。“西咸一体化早已经明确，也有相对应的一些文件，但是‘三分咸阳’这个只是学者的建议，还需要官方给出定论。”有官员向记者如是表示，在张宝通提出的“三分咸阳”中，有些县的划分明显是不科学的。

记者注意到，的确在陕西既往公开的政府文件中曾提及西咸一体化。例如，2018年1月15日，西安正式成为“国家中心城市”。《关中平原城市群发展规划》中就曾提到完善阎良、临潼、兴平等外围组团功能，推动西安咸阳一体化发

展，按程序合理调整行政区划，打造带动西北、服务国家“一带一路”建设、具有国际影响力的现代化都市圈。

另外，在陕西省发改委发布的《2020年推动关中平原城市群和新型城镇化发展重点工作任务》的通知中也明确，强化举措加快西安咸阳一体化进程，推动西安咸阳规划协同、产业协作、要素流动、设施共享，提升对全省、对西北发展的带动能力。

多位陕西籍官员在接受记者采访时表示，西咸一体化多次被强调，或意味着西咸一体化在2020年要提速建设和发展，但能否在行政上实现突破，还需要官方文件确认。

凝萃“六维开发导则” 万科杭州TOD模式先行样本观察

本报记者 张家振 杭州报道

作为城市外延拓展的主动脉，以轨道交通为基础的TOD (transit-oriented development) 高效开发模式，正成为杭州城市发展的重要方向。

7月23日，由杭州国际城市学研究中心与浙江省城市治理研究中心共同指导，浙江万科企业集团有限公司与都市快报联合主办的“轨道与城市——第二届TOD 2020杭州论坛”在杭州国际博览中心启幕。

据了解，杭州在国内率先全面推广“轨道+物业”开发模式，坚持“上盖是原则，不上盖是例外”原则，在满足地铁站点综合交通功能的前提下，对地铁站点上盖及周边物业实施一体化综合开发，诞生了一批高密度、高品质、高品质的地铁上盖物业。

作为万科集团TOD开发模式的先行样本，万科杭州以地铁万科·杭行道为开端，已先后落子六大TOD项目，在实践中激发土地与空间的互动式增长，拉动城市框架的持续延展。

论坛上，万科集团上海区域BG合伙人、万科杭州公司首席合伙人总经理吴锦以地铁万科·未来天空之城开发实践为蓝本，分享万科杭州携手杭州地铁在车辆段开发模式的成果积累。

“杭州是一个不会辜负梦想的城市，可以更好地满足市民对于美好生活和事业向上的期待。”吴锦表示，在见证杭州迈入“千万级人口大城市”梯队的同时，万科杭州与城市共同思考，以“六维开发导则”实现城市快速扩张与居住品质提升的协同平衡，城市公共空间与个人社交空间的共融平衡以及城市建设发展与精神内核塑造的包容平衡。

落子六大项目 构筑都市生活“磁场”

“交通之于城市，正如血液之于身体。”规划大师简·雅各布斯曾道破了交通对于城市的价值。

而在多样的交通形式中，以地铁为代表的城市轨道交通发挥着内引外联的大动脉角色。密切将轨道与城市链接在一起的TOD开发模式，为一线城市改善交通拥堵、实现资源高效利用、制造经济增长极提供了一站式解决方案，也将成为未来特大城市和大中型城市开发模式优化升级的必由途径。

据中国城市轨道交通协会发布的数据显示，截至2019年12月31日，中国内地累计有40个城市开通城市轨道交通运营线路6730.27公里。具体到杭州，根据《杭州轨道交通建设五年攻坚行动计划》，杭州将在2022亚运会前建成13条轨道交通线，通车总里程516公里，线路覆盖9个城区。

这也意味着，杭州正在进入更高层级的轨道交通建设阶段，以轨道交通为开发导向的TOD时代也

已到来。据了解，《杭州市综合交通专项规划(2021—2035年)》目前已形成初稿并通过专家评审，该规划提出将以建设“轨道上的杭州”为重要抓手，形成以轨道交通为轴线的TOD开发建设，促进交通、空间、产业的协调发展，促进城市交通的绿色转型。

在“快节奏”“高密度”“大规模”TOD开发背景下，如何实现城市高质量、可持续包容性成长，正成为杭州TOD领域的崭新命题。

作为这一命题的探索者，万科杭州早在2013年就开始涉足“轨道+物业”业务，并于2017年4月20日与杭州地铁签署合作开发协议，以地铁万科·杭行道TOD项目为依托，共同探索实践TOD“轨道+物业”发展新模式。

目前，万科杭州已布局坤和万科·黄龙万科中心、地铁万科·杭行道、万科·未来之光、中城汇MIDTOWN、地铁万科·未来天空之城、地铁万科·彩虹天空之城等六大TOD项目，开发面积超280

建构六维象限 擘画“天空之城”未来

TOD所倡导的一体化、高复合、多功能混合等开发模式，让城市管理者与运营者以可持续的视角看待其发展的方向与策略。

2019年12月10日，杭州市委书记周江勇调研地铁及TOD规划建设运营时指出：TOD不仅是公共交通为导向的开发模式，更是提升城市品质的重要抓手；要协同推进轨道交通建设和城市建设，高品质、高水平推进TOD开发，为提高城市价值和人民生活品质提供重要支撑。

在此过程中，万科杭州亦紧跟时代步伐，与杭州这座城市一同成长，与合作伙伴杭州地铁共同构筑TOD理想生活。作为万科杭州TOD“轨道+物业”发展新模式的最新“集大成

者”，正在开发建设的地铁万科·未来天空之城和地铁万科·彩虹天空之城也给市场留下了更多期待。

以地铁万科·未来天空之城为例，项目位于杭州地铁5号线进入未来科技城的第一站——五常站，项目总建筑面积134万平方米。

作为万科杭州携手杭州地铁在车辆段开发模式的实践主场，吴锦在论坛上以地铁万科·未来天空之城作为具体案例，透过“六维开发导则”解构了“天空之城”TOD专业品牌的基因与特征。在“效率聚合、智慧驱动、公园社交、惊喜商业、文化塑造、产业办公”六维象限下，可以清晰归类万科杭州车辆段开发建构的全景化价值内涵。



7月23日，“轨道与城市——第二届TOD 2020杭州论坛”在杭州启幕。

万平方米。

“TOD既是一种综合交通规划的模式，也是一种土地开发利用的模式，更是一种城市精明增长的模式。TOD就像都市的大磁场，吸引着人流、物流、资金流和信息

流，汇聚成片区的生活生产消费中心。”在原中共浙江省委常委、杭州市委书记，杭州城市学理事理事长，浙江省首批新型重点专业智库浙江省城市治理研究中心主任、首席专家王国平看来，作为引

领城市扩容提质的开拓者与先驱力，TOD模式的核心要义是通过交通设施的衔接与互通，极大地提升周边物业的价值与收益，即“基础设施带动土地增值，土地增值再反哺城市发展的模式”。

布局，引领城市发展的需要；是集约利用土地，实现城市功能复合的需要；是拓展融资渠道，促进可持续发展的需要；是提升公共出行比例，缓解交通拥堵的需要；是美化城市环境，提升生活品质的需要；是建设健康城市，应对突发危机的需要。

事实上，不仅万科杭州，整个万科集团的实践和努力方向与城市对于TOD模式发展的需求也不谋而合。2020年6月30日，万科集团董事长郁亮在股东大会上表示，公司未来在地产开发上有两个重点方向，分别为城市更新和TOD。将为传统开发业务带来新的增长曲线。

在践行“轨道+物业”开发模式方面，万科集团把TOD“轨道+物业”作

为主要赛道，已在全国参与投资建设TOD项目49个，总投资约2401亿元，并形成了混合所有制企业机制、复合业态运营经验和高难度建造技术等三大开发能力，涵盖站点上盖、站点接驳、轨道沿线等多种开发类别。

“在亚运会倒计时的时代背景下，杭州‘轨道上的城市’建设正大步迈向新节奏与新机遇。”吴锦表示，城市开发是城市发展过程中短期的开发实践，可能转瞬即逝，同时也是人类文明进程中一种“长远”的演化印记。基于此，万科杭州公司将与杭州地铁集团一道，积极参与城市美好生活场景建设，践行“在轨道交通时代，让城市生活的每一步都成为风景”的共同理想和愿景。