

上海与长江经济带一体化发展研究*

曾刚,曹贤忠

(华东师范大学城市与区域规划研究院,上海 200062)

摘要:2014年9月国务院发布了《关于依托黄金水道推进长江经济带发展的指导意见》,长江经济带成为新时期中国区域发展战略的重点区域。该文分析了上海与长江经济带一体化发展过程中存在的东西部交通联系不畅、上海与长江经济带创新联系少、资金联系弱以及产业链联系不强等问题,并从各省市所处发展阶段、利益协调机制的缺失以及思想观念陈旧等方面探讨其成因。为了进一步发挥上海在长江经济带协同发展中的龙头地位,该文认为应制定长江经济带一体化实施方案、在上海设立长江经济带管理协调委员会、在上海筹建长江经济带建设服务中心、尽快启动一体化重点项目,创造条件,优质高效地实现国家“东西联动,协同发展”的战略目标。

关键词:一体化发展;长江经济带;上海市

中图分类号:F127 **文献标识码:**A **文章编号:**1671-2404(2015)69-0073-06

2013年10月,中国国家发改委等13个部委的司局级领导组成调查组对长江经济带进行了考察研究,在中国经济发展进入“稳增长、调结构”的重要时期,启动长江经济带的建设,具有极其重要的意义。根据国务院2014年9月颁布的《长江经济带发展指导意见:建设综合立体交通走廊》,长江经济带包括上海、江苏、浙江、安徽、江西、湖北、湖南、重庆、四川、云南、贵州等11省市,面积约204万平方公里,占全国面积的21.35%。2013年长江经济带人口约为5.82亿人,GDP约为26万亿元,固定资产投资为18万亿元,分别占全国人口、GDP和固定资产投资的42.74%、45.62%和40.37%(表1)。

全球金融危机后的国内外形势迫切要求上海加快创新驱动、转型发展的步伐,充分利用中国(上海)自由贸易试验区的空间溢出效益,通过消除上海与长三角城市群、长江中国经济带其他城市之间合作的制度障碍,加强上海与国内其他地区的互动合作,发挥上海的比较区位优势,进一步加强上海的龙头优势地位,为早日实现上海市建成全球城市的目标服务。本文重点分析了上海与长江经济带互动

发展的障碍,并对其成因进行分析,最后有针对性的提出未来上海与长江经济带互动发展的实施方案。

表1 2013年长江经济带社会经济发展概况

省市	土地面积 (万平方公里)	常住人口 (万人)	GDP (亿元)	人均GDP (万元)	固定资产投资 (亿元)
上海	0.63	2415	21602	8.94	5648
江苏	10.26	7939	59162	7.45	35983
浙江	10.2	5498	37568	6.83	20194
安徽	13.97	6030	19039	3.16	18251
江西	16.7	4522	14339	3.17	12866
湖南	21.18	6691	24502	3.66	18381
湖北	18.59	5799	24668	4.25	20177
四川	48.14	8107	26261	3.24	21049
重庆	8.23	2970	12657	4.26	11205
云南	38.33	4687	11721	2.50	9622
贵州	17.6	3502	8007	2.29	7103
合计	203.83	58160	259526	4.46	180479
全国	960	136072	568845	4.18	447074
长江经济带占 全国 比重 (%)	21.23	42.74	45.62	106.74	40.37

数据来源:2013年各省市统计公报。

收稿日期:2015-08-01

作者简介:曾刚,院长,博士,终身教授,博士生导师,主要从事区域经济学、人文地理学等方面的研究;曹贤忠,华东师范大学城市与区域科学学院区域经济学博士研究生,主要从事区域经济学等方面的研究。

基金项目:2014上海市人民政府发展研究中心决策咨询重点课题“上海在长江中国经济新支撑带中的地位和作用研究”阶段成果(2014-A-16-B)。

1 区域一体化发展理论基础

增长极理论由法国经济学家佩鲁(Francois Perroux)在1950年发表在《经济学季刊》的《经济空间:理论与应用》一文中首次提出。后经法国经济学家布代维尔(J.B.Boudeville)、美国经济学家弗里德曼(John. Frishman)、瑞典经济学家缪尔达尔(Gunnar Myrdal)、美国经济学家赫希曼(A.O.Hirschman)进一步丰富和完善,逐步形成了比较完整的理论体系。佩鲁指出,增长极是围绕那些创新能力强、规模较大、增长速度较快、与其他部门的相互关联效应较强、发展前景广阔的主导产业部门而组织的有活力的高度联合的一组产业,它不仅能自身迅速增长,而且还能通过经济联系与相关产业建立起非竞争性联合体,借助后向、前向连锁效应和乘数效应带动其他部门的生长。同时,增长并非出现在所有地方,而是首先出现在一些增长极上,这些增长极通过不同的渠道向外扩散,带动整个区域经济的生长。增长极在区域中发挥着“磁极”和支配作用。增长极理论对于指导非均衡地区发展具有重要作用。此后,不少国内外学者将增长极理论应用于不同地区的发展实践,Dawrent提出了生长的空间、Richardson和Penouil提出了政策干预、陆大道院士提出了“点—轴系统”。

长江经济带内区域差异较大,中西部地区经济发展水平仍然不高,不少地区仍处于工业化初期阶段,其财力、物力资源仍然有限,建设长江经济带因而不能把有限的资源均匀地分布于长江经济带,而必须集中在发展条件比较好的城市和重要的主导产业作为“增长极”,通过扩散效应、联动作用来带动长江经济带整体的发展。

2 上海与长江经济带一体化面临的困难

目前,上海与长江经济带互动发展程度较低,主要表现在东西部交通联系不畅、上海与长江经济带城市创新联系少、资金境外联系强而境内联系弱、上海与长江经济带产业链联系不强,严重影响了上海与长江经济带的一体化进程。

2.1 经济带内东西部交通联系不畅

从总体上看,长江经济带已初步形成铁路、公路、水运、航空、管道等多种运输方式组成的点线结合、连接城乡、沟通区内外的多层次综合交通运输体

系。截至2012年底,区内九省二市铁路运营里程达到27999公里,占全国的28.7%;公路里程达1845973公里,占全国的43.6%;内河航道里程达88964公里,占全国的71.2%;长江沿岸18个主要港口共计拥有码头泊位14735个,其中万吨级以上泊位369个;沿海主要港口3个,共计拥有码头泊位1906个,其中万吨级以上泊位330个;通航民用机场40个,占全国的28.2%;输油气管道里程为5936公里,占全国的30.8%。

在长江经济带的铁路干线中,南北向的主要有:京沪线、京九线、京广线、焦柳线、宝成一成昆线、成渝—川黔线、淮南—皖赣—鹰厦线、武九线、宣杭线和宁铜线;东西向的主要有:陇海线、汉丹—襄渝线、沪杭—浙赣—湘黔—贵昆线、武大、合九和新建的渝怀铁路等。根据铁路“十二五”发展规划,长江经济带的铁路干线建设中,南北线重点建设:上海至南通、阜阳至景德镇;东西线重点建设九江至衢州、黔江至张家界至常德、怀化至邵阳至衡阳等。

然而,长江经济带内南北向交通较为通畅,但东西向交通干线少,交通通道不足。并且交通干线主要集中于长江经济带下游地区,上游地区交通线路密度小,长江经济带以长江黄金水道为骨干、以东西联动为主轴的交通体系尚待建立。

2.2 上海与长江经济带城市创新联系少

国内外区域发展实践表明,创新合作是实现创新资源共建共享、提高创新资源投入产出效率、践行创新驱动发展理念、提升经济带核心竞争力的关键措施之一。ERIS(欧洲区域创新调查)表明,那些与创新网络紧密结成一体的企业比那些闭门造车的企业更能获得经济上的成功,尤其是那些人员在10人以下的小企业更是从创新合作和网络联系中获利丰厚,与创新网络有密切联系的小企业在促进就业、创新产出和销售增长等方面比其他企业综合表现优异得多。

上海与长江经济带内的其他省市创新联系不多。衡量创新联系的指标是合作发明专利的数目。根据国家知识产权局网站(SIPO)的公开数据,2013年上海共有发明类专利26280项,其中联合申请的专利数为2999项,占总数的11.41%。从联合申请专利数量的地区分布来看,上海本地多实体联合申请的专利为1338项目,占上海联合申请专利总数的44.61%;上海与长江经济带其他省市联合申请的

专利为946项,占上海联合申请专利总数的31.54%;上海与长江经济带之外省市联合申请的专利为715项,占上海联合申请专利总数的23.85%(图1)。上海与长江经济带其他省市的联合申请专利数还不足上海联合申请的专利总数的三分之一。推动跨省市合作,提高长江经济带内创新资源的共建共享水平,对于上海建设具有全球影响力的科技创新中心城市具有重要作用。

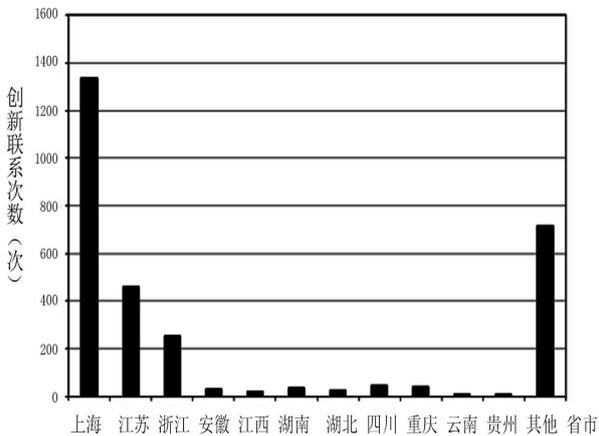


图1 2013年上海联合申请专利数的地区分布

数据来源:国家知识产权局网站(SIPO).<http://www.sipo.gov.cn/zljs-fl/>.2015年4月12日

企业的跨界技术合作状况也不容乐观。笔者主持的上海浦东新区集成电路企业跨地域合作状况调查显示,在据笔者调查的125家企业中,只有15.2%的企业与外部合作伙伴联合进行了技术开发,购买知识产权或专有技术的企业比重也只有6.5%。从合作伙伴的地区分布来看,50%的企业技术合作伙伴位于上海本地,另一半技术合作伙伴位于境外,接受调查的企业中无一在国内其他地区拥有技术合作伙伴。

2.3 上海与长江经济带内省市资金联系较弱

笔者主持的上海浦东新区集成电路企业跨地域合作状况调查显示,上海与长江经济带企业金融联系较弱。在接受调查的125家浦东新区集成电路企业中,64.8%的企业的投资来源于境外,其中75家投资全部来自境外,来自江苏和浙江投资分别只占2.4%和0.8%。浦东集成电路企业的融资地也多为境外和浦东本地,分别占1/2和1/3;来自江苏、浙江的融资占比为0(表2)。从未来投资的意愿来看,浦东新区和国内其他地区是接受调查企业有可

能进行重点投资的区域,计划在除浦东之外长三角其他地区投资的仅占16%,其中计划在江浙投资的企业仅占6.7%(图2)。

表2 2008年浦东新区集成电路企业投资来源与融资区域(%)

指标	浦东	上海其他地区	江苏	浙江	国内其他地区	境外	小计
资本来源	30.8	5.6	2.4	0.8	5.6	64.8	100.0
融资区域	34.8	9.4	0.0	0.0	2.2	53.6	100.0

资料来源:林兰,叶森,曾刚.长江三角洲区域产业联动发展研究.经济地理,2010,30(1):6-11.

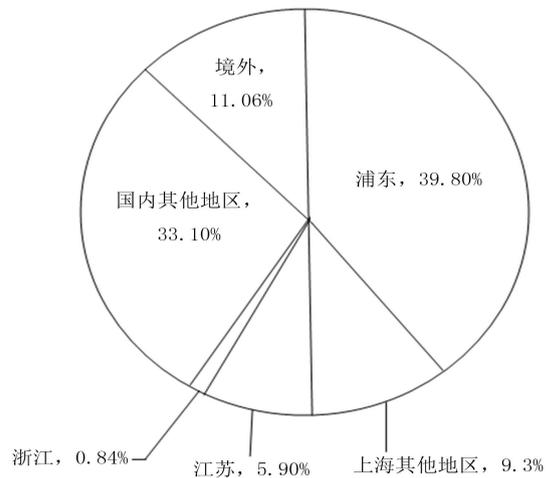


图2 2008年浦东新区集成电路企业意向投资地分布

资料来源:林兰,叶森,曾刚.长江三角洲区域产业联动发展研究.经济地理,2010,30(1):6-11.

2.4 上海与经济带内省市产业链联系不强

笔者主持的上海浦东新区集成电路企业跨地域合作状况调查显示,浦东新区集成电路企业的原料供应和产品输出多为境外,中间制造和封装测试过程多在国内完成。从浦东新区集成电路企业区外合作伙伴的分工来看,境外企业通常提供原材料、制造与封测设备和企业订单,位居产业链、价值链的高端环节。江苏、浙江企业多提供原材料、封装测试,位居产业链、价值链的低端环节(图3)。与长江经济带其他省市产业联系较少,上海对长江经济带其他地区经济辐射、带动作用不强,与上海建设全球城市的战略目标尚存很大差距。

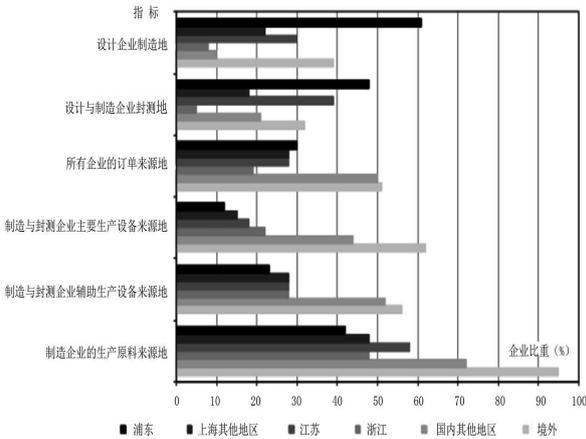


图3 浦东新区集成电路产业各领域与区外产业链合作情况

资料来源:林兰,叶森,曾刚.长江三角洲区域产业联动发展研究.经济地理,2010,30(1):6-11.

3 阻碍上海与长江经济带一体化发展的因子

阻碍上海与长江经济带一体化发展的因子主要包括各地发展阶段不同、合作发展的思想观念陈旧、协调机制的缺失。

3.1 各地发展阶段不同

人均GDP是综合反映经济发展水平的重要指标,也是反映工业化阶段的直观指标。根据国家统计局发布的统计数据,长江经济带各地人均国内生产总值不完全相同。按美国经济学家钱纳里关于工业化阶段的划分标准,长江经济带各地市处于工业化发展的不同阶段,2013年长江经济带东部地区人均GDP在1万美元以上,整体上已经步入后工业社会;而长江经济带西部地区人均GDP在6000美元以下,整体上还处在工业化初期向工业化中期迈进的阶段。而欧盟等经济区发展实践表明,处于不同发展阶段地区之间合作成本高、收益少,合作条件远远劣于处于同一阶段的地区之间的合作。

3.2 思想观念陈旧

长江经济带内部在一定程度上存在诸侯经济的现象,相关领导合作意愿不强,甚至将经济带内兄弟省市看作竞争对手,对跨界经济合作的重要性认识水平尚待提高。在挣投资、拼经济的旗号下,各地对大型投资项目的优惠政策五花八门,争相让利,造成了光伏产业、新能源产业、集成电路产业、生物医药

产业的生产能力过剩,使得前途光明的战略性新兴产业生命周期大幅缩短、收益下降,导致不少地区一次又一次地错失新兴产业发展良机。汽车销售市场、旅游市场、金融市场、物流市场等市场分割的案例更是数不胜数,严重削弱了地区竞争力。

3.3 利益协调机制缺失

在经济全球化背景下,区域合作已经成为应对外部竞争压力、促进区域经济快速发展的重要途径之一。然而,目前仅有一个涉及到整个长江经济带的管理机构即位于武汉的交通运输部长江航务管理局。其是在原长江航运管理局的基础上于1984年组建而成,是交通部的派出机构,主要职责包括:组织或参与制定长江干线航运有关规章草案,拟定长江干线航运发展战略,组织编制长江干线航运中长期规划和五年计划,并在批准后监督实施;负责长江干线航运行政管理、航运市场宏观调控及监督管理和规范长江干线水运建设市场,以及长江干线港航设施建设和使用岸线布局的行业管理;组织长江干线国家重点物资和紧急物资运输,协助军事物资运输;对长江干线客货运输质量、航运基础设施工程项目和水运工程质量实施监督管理;负责长江干线航道、枢纽通航、通信、引航、卫生监督、水运规费稽征等管理工作,以及长江干线水运行业相关的统计和信息引导;按规定管理长江干线水上安全监督和航运公安工作;指导长江干线水运行业体制改革、法制建设和结构调整;组织航运重大科技开发、推动行业技术进步和信息化工作;协调长江水系十三省市港航管理业务工作和长江水系水资源综合开发中的有关航运工作等。实际上,由于高速公路、铁路、航空等交通事业的发展,内河航运在综合交通体系中的地位大幅下降,长江航运告别了1930-1980期间的黄金时期而进入萧条萎缩阶段,交通运输部长江航务管理局对长江经济带协调发展的影响不大,但又缺乏能够体现时代特色、与时俱进的其他协调机构,导致学术界提出的长江经济带概念早,但现实一体化程度低问题的出现。

4 推动上海与长江经济带一体化发展的建议

为了实现上海建设具有全球影响力的创新中心城市、全球城市的战略目标,应该采取下列措施,进一步强化上海在长江经济带建设的带动作用。

4.1 在上海设立长江经济带建设委员会

为了充分发挥上海在长江经济带中的龙头作用,建议设立长江经济带建设委员会。委员会由九省二市的省委/市委书记、省长/市长组成,委员会主席由中央委派,轮值主席由各省市领导轮流担任,每年至少召开一次会议,交流各地发展规划设想,重点讨论重点合作领域、合作政策与措施、跨界重大工程项目、建设经费筹措等涉及到整个经济带发展的重大问题;考虑到长江经济带建设涉及面较广,建议委员会下设交通、生态、经济、社会、技术专门委员会,专门委员会成员为九省二市相关管理部门领导以及中央相关部门工作人员,负责提出各自领域的跨界合作方案建议,供委员会决策时审定;建议设立专家咨询委员会,咨询委员会将由来自学术界、商界、区外政界的 30 位左右的专家组成。主要围绕委员会、专门委员会提出的需求,开展长江经济带总体发展方向、体制机制创新、保障措施、绩效评估等领域的研究,提供咨询意见;建议将委员会秘书处/办公室设在上海,负责落实委员会确定的合作计划、处理长江经济带跨界合作、咨询项目管理、与上下级部门沟通等日常事宜(图 4)。

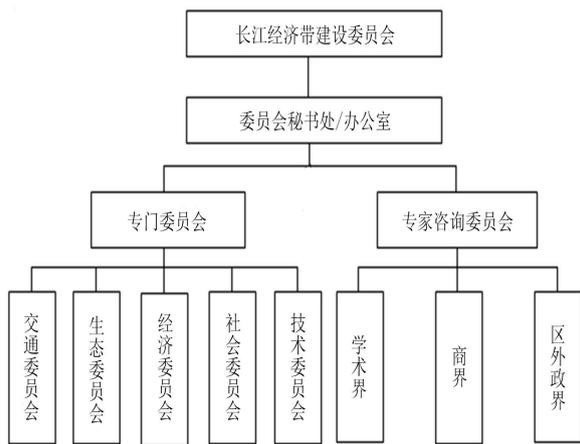


图 4 长江经济带建设委员会构成

长江经济带协调委员会的建立将为沿线各省市的协调发展、联动发展、可持续高效发展提供强有力的组织保障,长江经济带协调委员会应发挥其组织协调力量以及集体力量,共同建设长江经济带。充分利用中国(上海)自由贸易试验区建设契机,争取到 2020 年,形成高效、开放式的运营机制,做体制机制创新的先行者,成为东西联动发展的示范与样板。

4.2 制定长江经济带一体化实施方案

上海应依托长江经济带建设委员会,牵头制定长江经济带一体化方案以及《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》以下简称《指导意见》具体实施办法、调控办法(评估体系)等。长江经济带的建设需要 9 省 2 市的协同作战,打破现有“诸侯经济”行政壁垒,倡导合力合作、互动互利、共享共赢,开创长江经济带大协调、大联动、大发展的新局面。为此,建议在国家发改委的指导下,以面向未来 30 年的上海发展战略讨论为契机,由上海牵头、其他 9 省 1 政府发改委等相关部门参与,尽快启动长江经济带一体化发展规划的编制工作。

另外,上海还应牵头制定《指导意见》具体实施办法、调控办法(评估体系)。2014 年 9 月 25 日,国务院发布了《指导意见》,要求做大上海、武汉和重庆三个航运中心,推进腹地开发。建议上海牵头制定《指导意见》具体实施办法、调控办法(评估体系),具体落实《指导意见》的相关政策规定。

4.3 在上海筹建长江经济带建设服务中心

充分利用上海国际金融中心建设契机,在上海筹建长江经济带建设服务中心,组建长江经济带开发银行,并将银行总部、长江经济带低碳交易市场等设在上海。资本市场不仅为创新型企业提供了融资平台,更具有科技孵化功能,推动创新型产业发展。金融资本流动的市场化导向比较明显,这在很大程度上有利于突破行政区经济的刚性约束,助推跨区域创新合作的深入开展。加快上海国际金融中心建设,保障长江经济带开发的资金供给,发挥上海民营银行的辐射能力,积极吸纳基金、银行总部在上海集聚,由各省市财政局(厅)联合发起,各类基金、信托投资以及企业参与,共同组建长江经济带开发银行,专门负责长江经济带建设所需资金募集,提供长江经济带低碳交易市场运转资金,并将银行总部和长江经济带低碳交易市场设在上海,沿线各省市设立分支机构。争取到 2020 年,将上海建设成为具备长江经济带金融产品交易、资金集散、金融产品定价、金融信息服务等功能的长江经济带建设服务中心。

4.4 尽快启动一体化重点项目

从引导人口产业集聚、促进要素合理流动的目标出发,充分发挥上海、武汉、重庆等中心城市作用,启动关键联动项目建设计划,最为核心的是要开创以上海为龙头的江海联运新格局。充分利用上海港

作为世界第一大货运港的优势地位,通过构筑以上海—宁波双枢纽港为主体,连接长江沿岸港口的跨区域港群联动体系,挖掘长江航运蕴藏的巨大潜力空间,再现长江黄金水道风采,提升长江港群体系在国际港口体系中的竞争力。在2020年以前重点建设一批长江经济带互联互通重大基础设施项目的基础上,逐步将长江经济带建设成为内部协同高效、双向对外开放、竞争力强劲、世界首屈一指的经济走廊。

参考文献

- [1] 陆大道.建设经济带是经济发展布局的最佳选择[J].地理科学,2014,34(7):769-772.
- [2] 任军.增长极理论的非均衡发展观与我国中西部经济增长极构建[J].工业技术经济,2007,26(6):62-63.
- [3] 安虎森.增长极理论评述[J].南开经济研究,1997(1):31-37.
- [4] Darwent, P. F., Growth poles and growth centres in regional planning: a review [J]. Environment and Planning, 1969(1).
- [5] Richardson. H. W., Richardson. M. The relevance of growth center strategies to Latin America [J]. Economic Geography, 1951:51.
- [6] Penouil. M. Growth poles in underdeveloped regions and countries [A] // Kuklinski. A. R., Petrella. R.. Growth Poles and Regional Policies [C]. UNRISD, Mouton, Paris and The Hague, 1972.
- [7] 陆大道.关于“点-轴”空间结构系统的形成机理分析[J].地理科学,2002,22(1):1-6.
- [8] 曾刚,等.长江经济带协同发展的基础与谋略[M].经济科学出版社,2014.
- [9] 林兰,叶森,曾刚.长江三角洲区域产业联动发展研究[J].经济地理,2010,30(1):6-11.
- [10] 万晓文.长江水运是流域东中西部地区大开发的纽带[J].人民长江,2001,31(5):21-24.
- [11] 吕国庆,曾刚,顾娜娜.经济地理学视角下创新网络研究综述[J].经济地理,2014,34(2):1-8.
- [12] 赵建吉,曾刚.创新的空间测度:数据与指标[J].经济地理,2009,29(8):1250-1255.
- [13] 王列辉.上海宁波两港空间关系研究[J].地理研究,2007,26(6):1209-1220.
- [14] 曾刚,曹贤忠,马双.基于全球城市建设目标的上海滨海地带规划研究[J].上海城市规划,2015(1):47-51.
- [15] 孙久文,丁鸿君.我国工业化阶段测度的区域特征实证分析[J].南京社会科学,2011(7):28-34.

Integrative Development between Shanghai and the Yangtze River Economic Belt

ZENG Gang, CAO Xianzhong

(Institute of Urban and Regional Planning, East China Normal University, Shanghai 200062, China)

Abstract: Guidance to Promote the Development of the Yangtze River Economic Belt Relying on the Gold Waterway by the State Council was issued on September 2014, which has made Yangtze River economic belt to be the key area of China's regional development strategy in new period. The paper analyzes problems in Shanghai's integrative development with Yangtze River economic belt, such as the poor transport links between eastern and western regions, and the weak ties between Shanghai and Yangtze River economic belt in innovation, capital and industrial chains. It also explores the causes from the aspects of the developmental stage of the various provinces and cities, the lack of interest coordination mechanism, and the outdated concepts. To further play Shanghai's leading role in the coordinated development of Yangtze River economic belt, the paper proposes to formulate the implementation plan on the integration of the Yangtze River economic belt, set up a management and coordination commission in Shanghai, establish the service center of Yangtze River economic belt in Shanghai, start the integration project and create conditions to accomplish the national strategic object of coordinating development between the eastern and western regions.

Key words: integrative development; Yangtze River economic belt; Shanghai