

B 长三角蓝皮书

LUE BOOK OF YANGTZE RIVER DELTA

®

· 权威机构 · 品牌图书 · 每年新版

2011年

走向世界级城市群的 长三角

THE YANGTZE RIVER DELTA STEPPING TOWARDS
THE WORLD-CLASS CITY GROUP
(2011)

主 编/林吕建

执行主编/杨建华

执行副主编/吴先满 孙克强 权 衡

2011
版



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)



长三角蓝皮书

BLUE BOOK
OF YANGTZE RIVER DELTA

2011 年 走向世界级城市群长三角

主 编 / 林吕建

执行主编 / 杨建华

执行副主编 / 吴先满 孙克强 权 衡

THE YANGTZE RIVER DELTA STEPPING TOWARDS
THE WORLD-CLASS CITY GROUP
(2011)



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

广视角 · 全方位 · 多品种

权威 · 前沿 · 原创

长三角蓝皮书编委会

主 编 林吕建

执行主编 杨建华

执行副主编 吴先满 孙克强 权 衡

名誉主任 刘志彪 潘世伟

主 任 林吕建

委 员 (以姓氏笔画为序)

左学金	卢敦基	田伯平	权 衡	华忠林
孙克强	李安方	杨建华	吴先满	林吕建
宗传宏	洪民荣	葛立成	戴 亮	

法律声明

“皮书系列”（含蓝皮书、绿皮书、黄皮书）为社会科学文献出版社按年份出版的品牌图书。社会科学文献出版社拥有该系列图书的专有出版权和网络传播权，其 LOGO（) 与“经济蓝皮书”、“社会蓝皮书”等皮书名称已在中华人民共和国工商行政管理总局商标局登记注册，社会科学文献出版社合法拥有其商标专用权，任何复制、模仿或以其他方式侵害（) 和“经济蓝皮书”、“社会蓝皮书”等皮书名称商标专有权及其外观设计的行为均属于侵权行为，社会科学文献出版社将采取法律手段追究其法律责任，维护合法权益。

欢迎社会各界人士对侵犯社会科学文献出版社上述权利的违法行为进行举报。电话：010-59367121。

社会科学文献出版社

法律顾问：北京市大成律师事务所

摘 要

《长三角蓝皮书》为长三角区域年度发展报告，今年的主题为“走向世界级城市群的长三角”。这也是国家发展战略，本书正是对这一国家发展战略实施状况的评估与分析。本书认为，长三角城市群已经成为中国经济发展速度最快、经济总量最大、社会发展水平最高的区域，也是中国现代城市发育最早、城市化水平最高、城市体系最完备的地区之一。同时，便捷快速、相互贯通的交通网络基本形成，同城化效应逐渐显现，已成为中国最大城市群和中国经济发展引擎与核心区。但长三角建设世界级城市群也面临着很多问题与挑战，如首位城市与中心城市作用不强，经济效率不高，城市功能定位与产业分工不明晰，行政壁垒与地方逐利仍制约着城市群一体化的发展，以及世界经济复苏缓慢对以外向型经济为重要支撑的长三角城市群发展带来巨大不确定性因素，等等。因此，本书认为长三角建构世界级城市群需要注重功能提升互补、空间有机集散，便捷沟通网络，政府、企业、社会有机联动，创新驱动及市场和制度的一体化。本书还对长三角两省一市经济社会发展、城市群的城市化、信息一体化、服务业发展、城市空间演化、人口转移等问题进行了评估与分析，并对长三角城市群如何突破制度性障碍、进行区域合作、加快协调发展等作了深入研究。

Abstract

Blue Book of Yangtze River Delta is a book about the annual development report of the Yangtze River Delta. This year, the theme of this book is “the Yangtze River Delta stepping towards the world- class city group”. To promote the development of the Yangtze River Delta towards the world- class urban agglomerations , as we know, is our national development strategy. This book is just the evaluation and analysis about the implementation situation of the national development strategy. This book argues that the Yangtze River Delta urban agglomerations have become the most attractive area with the fastest-growing economy, the largest economic aggregate and the highest social development level in China. And it is also one of the areas with the oldest city development, the highest urbanization level and the most complete urban system in China. At the same time, with the formation of convenient and interpenetration traffic network and the appearance of one-city effect, it has been the largest urban agglomeration, the engine for China’s economic growth and the core area of China’s economic development. However, the Yangtze River Delta is also facing many problems and challenges on building the world- class urban agglomerations such as the function of the primate city and the central cities is not strong, economic efficiency is not high, the functional orientation of the cities and the industrial division are not clear, administrative bulwark and local interests still restrict the development of integration of urban agglomerations, slow recovery of the world economy has brought urban agglomerations of Yangtze River Delta many uncertain factors on the development based on export-oriented economy, and so on. Therefore, the book argues that, to build world- class urban agglomerations, the Yangtze River Delta should focus more on functional upgrading and complementation, spatial agglomeration and diffusion, convenient and fast communication network, organic linkage of government, enterprises and civil society, the driving force of innovation and the integration of market and system. This book also includes the evaluation and analysis about economic and social development, urbanization of urban agglomerations, information integration, development of service industry, urban spatial evolution and population transfer in Yangtze River Delta. Furthermore, the book has made a deep study on how to break through institutional barriers, promote regional cooperation and speed up coordinated development for urban agglomerations of Yangtze River Delta.

Key words: Yangtze River Delta; world-class; urban agglomerations



目 录

Ⅲ I 总报告

- Ⅲ.1 长三角建设世界级城市群评估与分析 杨建华 张秀梅 / 001

Ⅲ II 分报告

- Ⅲ.2 2010 ~ 2011 年江苏经济形势分析与预测
..... 葛守昆 张吨军 吕永刚 / 022
- Ⅲ.3 2010 年及“十一五”浙江社会发展评估与分析 杨建华 / 034
- Ⅲ.4 关于当前上海经济形势与未来走势判断
——2011 年第一季度上海经济形势分析 周振华 等 / 057

Ⅲ III 专题报告

- Ⅲ.5 江苏城市化与城市现代化进程研究 何 雨 / 067
- Ⅲ.6 弥漫式泛城市化格局初步分析 卓勇良 / 077
- Ⅲ.7 长三角地区城镇居民收入状况研究 郭玉燕 / 090
- Ⅲ.8 长三角城市群空间演化与社会文化发展的研究
..... 姜卫红 卞佳颖 / 099



- B.9 长三角地区农村劳动力转移 岳少华 / 110
- B.10 城市化进程中的农民工市民化问题 钱文荣 / 119
- B.11 长三角加快城市协调发展研究 孟 静 / 156
- B.12 高铁时代中国三大都市圈发展路径探索
..... 姚士谋 程绍铂 肖金成 / 167
- B.13 上海国际贸易中心建设的战略定位研究 李 娜 / 175
- B.14 上海自由港建设的实践与对策 宗传宏 / 183
- B.15 长三角区域合作的进展和发展趋势
..... 王红霞 宗传宏 王晓娟 李 娜 邓立丽 樊福卓 / 192
- B.16 如何突破制约城市群经济一体化的制度性障碍
——基于长三角区域法规政策差异冲突的调查分析
..... 易 凌 林建原 / 213
- B.17 长三角城市群公用事业市场化的进程、挑战与对策 郭 鹰 / 238
- B.18 长三角服务业发展与对策 王振卯 / 256
- B.19 长三角信息一体化的理念与实践 方维慰 / 269





CONTENTS

Ⅰ General Report

- Ⅰ. 1 Evaluation and Analysis on Building the Yangtze River Delta into
World-class City Group *Yang Jianhua, Zhang Xiumei / 001*

Ⅱ Sub-Report

- Ⅱ. 2 Analysis and Prediction of Economic Situation in 2010-2011
Ge Shoukun; Zhang Dunjun and Liu Yonggang / 022
- Ⅱ. 3 Evaluation and Analysis on Social Development of Zhejiang
in 2010 and 11th Five Year Plan *Yang Jianhua / 034*
- Ⅱ. 4 On Current Economic Situation and the Future Trends
in Shanghai *Zhou Zhenhua, etc. / 057*

Ⅲ Special Topics

- Ⅲ. 5 Study on Jiangsu Urbanization and City Modernization Course *He Yu / 067*
- Ⅲ. 6 Analysis on the Pattern of Diffuse Type and Pan-urbanization
Zhou Yongliang / 077
- Ⅲ. 7 Study on Urban Resident Income in Yangtze River Delta *Guo Yuyan / 090*



- B. 8 The Space Evolution and Social Culture Development of the Yangtze River Delta *Jiang Weibong, Bian Jiaying / 099*
- B. 9 Rural Labor Transfer in Yangtze River Delta *Yue Shaohua / 110*
- B. 10 The Problem of Migrant workers Change into Townspeople during the Process of Urbanization *Qian Wenrong / 119*
- B. 11 A Study on Acceleration of Coordinated City Development in Yangtze River Delta *Meng Jing / 156*
- B. 12 Exploring Development Paths of Three Metropolis Circles in High-speed Rail Era *Yao Shimou, Cheng Shaobo and Xiao Jincheng / 167*
- B. 13 The Strategic Positioning of Research on International Trade Center Construction in Shanghai *Li Na / 175*
- B. 14 Practice and Suggestion on The Free-port of Shanghai Construction *Zong Chuanhong / 183*
- B. 15 Cooperation Progress and Development Trend of Yangtze River Delta *Wang Hongxia, Zong Chuanhong, Wang Xiaojuan, Li Na, Deng Lili and Fan Fuzhuo / 192*
- B. 16 How to Break the Constraints of Institutional Barriers of Economic Integration of Urban Agglomeration *Yi Ling, Lin Jianyuan / 213*
- B. 17 The Market-oriented Process Challenge and Countermeasure of the Public Utilities in Yangtze River Delta Urban Agglomerations *Guo Ying / 238*
- B. 18 Research on the Development and Countermeasure of Service Industry in Yangtze River Delta *Wang Zhenmao / 256*
- B. 19 Theory and Practice of Information Integration in Yangtze River Delta *Fang Weiwei / 269*



总 报 告

B.1

长三角建设世界级城市群评估与分析

杨建华 张秀梅*

一 长三角建构世界级城市群发展现状

城市群的形成和发展是一个复杂的经济、自然以及各种内在规律相互作用的社会经济过程，也是一种城市集聚在一个地区内的城市化现象。城市群是未来国家和城市参与全球竞争的重要形式，它对于提升国家竞争力具有重要的作用。目前，我国的城市群发展已表现出良好态势，珠三角、长三角以及京津唐三大城市群不仅发展速度快，而且经济规模占全国的比重越来越大，成为中国经济发展的引擎。其中，长三角城市群已经成为中国经济发展速度最快、经济总量规模最大、社会发展水平最高的区域，同时也是中国现代城市发育最早、城市化水平最高、城市体系最完备的地区之一。

* 杨建华，浙江省社会科学院调研中心主任、研究员；张秀梅，浙江省社会科学院调研中心研究人员。



世界级城市群的概念是法国地理学家简·戈特曼在他 1961 年出版的《大城市群》一书中首先提出的。戈特曼认为，成熟的世界级城市群应具备以下条件：区域内城市密集；拥有一个或几个国际性城市，如美国东北部城市群的纽约、五大湖城市群的芝加哥，日本太平洋沿岸城市群的东京、大阪，英格兰城市群的伦敦，西欧城市群的巴黎等；多个都市区连绵，相互之间有较明确的分工和较密切的社会经济联系，共同组成一个有机的整体，具备整体优势；拥有一个或几个国际贸易中转大港，如纽约港、横滨港、神户港、伦敦港、鹿特丹港，以及国际航空港和信息港作为城市群对外联系的枢纽，同时区域内拥有由高速公路、高速铁路等现代化交通设施组成的发达、便捷的交通网络，这一交通网络是城市群内外巨大规模的社会经济联系的支撑系统；总体规模大，城镇人口达到 2500 万；是国家经济的核心区域。

戈特曼指出，继美国东北部大西洋沿岸城市群体系、美国五大湖区城市群体系、日本东海道城市群体系、英国以伦敦为中心的英格兰东南部城市群体系和欧洲西北部城市群体系五大世界城市群之后，中国的长三角城市群可能成为第六大世界级城市群。

2009 年，长三角城市群人均 GDP 达到了 6900 美元，其中浙江省为 6700 美元、江苏省为 5700 美元、上海市为 14408 美元，而 2010 年，长三角城市群人均 GDP 更是超过了 7000 美元，经济社会发展进入加速转型阶段。按照经济学家钱纳里曾提出的划分经济发展阶段的标准，长三角两省一市已经进入发达经济初级阶段。而目前这个阶段又处在经济全球化与区域经济一体化的大背景下，城市化加速发展进入了城市群发展的阶段，各个城市已不再是孤立、封闭的体系，而是与邻近区域和许多城镇有着密切的联系，城市之间的竞争也不再是简单的个体竞争，而是各区域之间的竞争，是城市群之间的竞争。

1. 城市化快速发展，已成为中国最大城市群

按照戈特曼的世界级城市群标准要求，首先，世界级城市群在城市化发展上具有区域内城市密集、拥有一个或几个国际性城市、多个都市区连绵，以及人口总体规模大的特征。长三角 2010 年的城市化水平已接近 60%。

上海城市化水平全国最高为 88.6%。目前上海城市布局有如下特点：一是中心城区形成了“圈与点”组合的结构，即内、中、外三个“圈”，以及中央商务区、金桥、张江、虹桥、漕河泾等多个“点”；二是外环线以内开始出现第



三产业集群,形成了具有现代化国际大都市特征的中心城区产业体系,有一部分存量或增量产业及相应的人口还会溢出中心城区;三是郊区形成了六大产业基地,并且呈现点状增大增强,以及“东西以吸纳增量为主、南北以吸纳增量与存量并举”的发展格局;四是郊区散布着130多个城镇和数十个各类经济开发区,以及具有一定区域分工,但生产规模小、生产组织高度分散的农业体系;五是与江苏省、浙江省毗邻的一些郊区乡镇以及岛屿乡镇,经济相对比较薄弱。^①

江苏城市化率已经达到57%,城镇人口已超过全省总人口的一半。从城市规模看,已有特大城市5个,大城市5个,中等城市9个,小城市45个。以南京、苏锡常、徐州为主体的三大都市圈建设也已经初显成效。^②

浙江城市化率为58.5%。随着对城市化战略、强县战略、中心镇战略、先进制造业基地建设、生态省建设等发展设想加以统筹考虑和有机整合,在空间发展结构上,浙江提出在省城层面重点形成“四圈三带二区”的空间发展架构。“四圈”即杭州、宁波、温州、浙中四大城市经济圈,是全省经济社会发展的“龙头”;“三带”就是环杭州湾、温台沿海、金衢丽高速公路沿线三大产业带,形成涵盖产业发展、城市建设、生态保护等的地域经济系统;“二区”就是按照生态省建设的要求,结合浙江的生态、资源、环境特点,构建浙西山地、丘陵生态功能区和浙东海洋生态功能区,使之成为全省主要的绿色生态屏障和蓝色生态依托。

长三角城市群基本形成了以上海为龙头,南京和杭州为两翼,带动整个区域城市发展的格局。作为长三角首位城市的上海,在整个城市群体系中居核心地位。按照不同的分类方法,长三角城市群层级结构的划分方法有很多种。

第一,根据城市群内各城市到上海的距离划分。^③以上海为中心,依据长三角其他城市与上海空间距离的远近,长三角城市群可分为四个基本层级:第一个层级是距离在50~100公里,城市范围是苏州、嘉兴;第二个层级是距离在100~150公里,城市范围是无锡、南通、湖州、宁波;第三个层级是距离在

① 张兆安:《从形态与空间布局看上海城市发展》,2010年11月9日《解放日报》。

② 参见本书何雨《江苏城市化与城市现代化进程研究》一文。

③ 张祥建、唐炎华、徐晋:《长江三角洲空间结构演化的产业机理》,《经济管理与经济理论》2003年第10期。

150 ~ 200 公里，有常州、杭州、绍兴、舟山 4 个城市；最后一个层级是距离在 200 ~ 300 公里，城市范围包括镇江、扬州、南京、泰州、台州 5 个城市，如表 1 所示。

表 1 长三角城市群内其他城市与上海直线距离层级划分

单位：公里

城 市	与上海的 直线距离	城 市	与上海的 直线距离
苏州、嘉兴	50 ~ 100	常州、杭州、绍兴、舟山	150 ~ 200
无锡、南通、湖州、宁波	100 ~ 150	镇江、扬州、南京、泰州、台州	200 ~ 300

资料来源：《中国电子地图》（2008 年版）。

由于成本是运输空间距离的增函数，距离核心城市越远的地区，运输成本就越高，而距离核心城市越近的地区，运输成本则越低。因此，随着与上海之间空间距离的拉大，接受上海辐射的程度就越低，并且呈现梯度递减态势。

第二，根据城市群内部经济总量进行划分。依据 2009 年长三角各城市的 GDP，长三角城市群大致可划分为五个层次。第一层次包括上海市，GDP 超过 10000 亿元，达到了 14900.93 亿元；第二层次包括苏州市，它的 GDP 在 7000 亿 ~ 10000 亿元；第三层次包括杭州市、无锡市、宁波市、南京市 4 个城市，GDP 在 4000 亿 ~ 7000 亿元；第四层次包括南通市、绍兴市、常州市、台州市 4 个城市，GDP 在 2000 亿 ~ 4000 亿元；第五个层次包括嘉兴市、扬州市、镇江市、泰州市、湖州市和舟山市，它们都是 GDP 在 2000 亿元以下的城市（见表 2）。

表 2 长三角城市群内各城市经济总量层级划分

城 市	GDP 总量	城 市	GDP 总量
上海	> 10000 亿元	南通、绍兴、常州、台州	2000 亿 ~ 4000 亿元
苏州	7000 亿 ~ 10000 亿元	嘉兴、扬州、镇江、泰州、湖州、舟山	< 2000 亿元
杭州、无锡、宁波、南京	4000 亿 ~ 7000 亿元		

资料来源：各省市统计年鉴、统计公报中 2009 年生产总值。

第三，根据城市群内部城市人口规模进行划分。长三角地区 16 个地级以上城市中，人口超过 700 万的特大型城市有上海、苏州、南京、南通 4 个城市；人



口在 500 万 ~ 700 万的有杭州、无锡、台州、宁波 4 个城市；人口在 400 万 ~ 500 万的有泰州、扬州、常州、绍兴 4 个城市；人口在 300 万 ~ 400 万的有嘉兴和镇江两个城市；人口在 300 万以下的有湖州和舟山两个城市（见表 3）。

表 3 长三角城市群内各城市人口规模层级划分

城 市	人口总量	城 市	人口总量
上海、苏州、南京、南通	>700 万	嘉兴、镇江	300 万 ~ 400 万
杭州、无锡、台州、宁波	500 万 ~ 700 万	湖州、舟山	<300 万
泰州、扬州、常州、绍兴	400 万 ~ 500 万		

资料来源：各省市 2010 年统计年鉴。

2. 便捷、快速、相互贯通的交通网络基本形成，同城化效应逐渐显现

同城效应，是指一个城市与另一个或几个相邻的城市，在经济、社会和自然生态环境等方面融为一体，以相互融合、互动互利，促进共同发展；以存量资源带动增量发展，增强整体竞争力；以优势互补、相互依托，完善城市功能。同城效应不是简单的规模扩张，而是形成辐射力、扩散力与竞争力越来越强的板块经济。目前，长三角区域内拥有由高速公路、高速铁路等现代化交通设施组成的发达、便捷的交通网络，同时拥有国际贸易中转大港、国际航空港及信息港作为城市群对外联系的枢纽。这一内外相连互通的交通网络是长三角城市群内外巨大规模社会经济联系的支撑系统，形成了以上海、杭州和南京为中心的“1 小时交通圈”，使长三角城市群真正进入了一体化时代。

2008 ~ 2009 年，杭州湾跨海大桥正式通车，江苏苏通大桥、崇海大桥、舟山群岛连岛工程、长江隧桥等也先后投入运营。沪浙高速公路规划中的 4 条高速公路已全部完成，上海对外干线公路已达 18 条，其中到江苏 12 条通道、56 车道，到浙江 6 条通道、24 车道。规划中的上海与江苏之间的 6 条高速公路已建成宁杭、申苏浙皖和乍嘉苏 3 条。目前，苏浙沪三地高速公路总里程数已接近 7000 公里，并初步形成了网络结构。^① 经大桥的连接与贯通，改变了长三角地区东西为主的交通走向，使整个长三角地区形成一个贯通南北、连接东西的网状交通结构。这一结构弱化了“中心”与“外围”的关系，让圈内的任意一个城市都

^① 沈开艳主编《上海经济发展报告（2011）》，社会科学文献出版社，2011，第 136 页。