

DISCUSSION IN ECONOMY, SOCIETY AND POLITICAL SCIENCE

都市圈发展与管理研究系列丛书



都市圈经济一体化发展研究

王方华 陈宏民 主编

 上海三联书店

中国都市圈发展与管理研究中心
都市圈发展与管理研究系列丛书

都市圈经济一体化发展研究

王方华 陈宏民 主编

蒋录全 副主编



上海三联书店

图书在版编目(CIP)数据

都市圈经济一体化发展研究/王方华,陈宏民主编.

—上海:上海三联书店,2007.3

(都市圈发展与管理研究系列丛书)

ISBN 978-7-5426-2443-7

I. 都... II. ①王...②陈... III. 地区经济—经济
一体化—研究—中国 IV. F127

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 142715 号

都市圈经济一体化发展研究

主 编 / 王方华 陈宏民

特约编辑 / 王 虹

责任编辑 / 邱 红

装帧设计 / 范峤青

监 制 / 林信忠

责任校对 / 张大伟

出版发行 / 上海三联书店

(200031)中国上海市乌鲁木齐南路 396 弄 10 号

<http://www.sanlian.com>

E-mail: shsanlian@yahoo.com.cn

印 刷 / 上海叶大印务发展有限公司

版 次 / 2007 年 3 月第 1 版

印 次 / 2007 年 3 月第 1 次印刷

开 本 / 890×1240 1/32

字 数 / 450 千字

印 张 / 20.25

ISBN 978-7-5426-2443-7/C·176

定价:43.00 元



中国都市圈发展与管理研究中心
都市圈发展与管理研究系列丛书

编辑委员会

顾 问 成思危 郭重庆 马德秀

主 任 王方华

副 主 任 陈宏民 吴冲锋

委 员 徐 飞 季建华 田新民 史福庆 吕 巍
潘 杰 赵 旭 周 林 陈方若 田 澎
费方域 张天西 高汝熹

编 辑 部

主 编 王方华 陈宏民

副 主 编 高汝熹 蒋录全

前 言

都市圈是现代社会经济发 展进程中一个具有划时代意义的区域形态,是各国城市化发展进程的必然结果。它对于促进城市间区域经济发展、打破地方保护主义、改善城市投资环境、优化社会资源配置正在起着极其重要的推动作用。

国际学术界对大都市圈的研究首先集中在都市圈的类型、形态特征与功能特征。其次是对大都市圈不同演化阶段的划分及其演化规律的研究,一方面是从更加抽象的高度将大都市圈的几何特征(空间投影)与经济生态特征结合起来,揭示其深层次的演化规律;另一方面是对大都市圈内部的资源配置方式等进行实证研究和总结,以期与实践服务。

国内对大都市圈的研究主要集中在以下几个方面:一是比较研究;二是对大都市圈形成与演化过程中的城市之间的关系进行广泛的研究;三是对大都市圈基础设施、环境、产业发展的协同效应和途径进行研究,直接为区域经 济决策提供理论指导。

另外,国内近年来对都市圈的理论研究也比较重视,2001 年以来国家自然科学基金有多项相关资助项目。国家社会科学基金也资助了一系列相关领域的研究项目。

学者们从不同层面、不同角度对都市圈进行研究,虽然提出问题的角度各异,但最后得出的观点与结论却基本相同,即都认为采用“都市圈”的建设方式是一种适合中国国情的发展模式。所以,如果把“都市圈”作为中国未来的一种空间经济组织创新模式,那么对中国今后一段时期内一些重大社会经济关系的整合也具有重要的战略意义。

作为国家“985”二期工程哲学社会科学创新基地的中国都市圈发展与管理研究中心将充分发挥上海交通大学在都市圈与区域经济协调发展研究方面的优势,借助中外都市圈与区域发展的管理与研究方面的重要资源,综合管理学、经济学、行政学、环境科学、地理科学、法学等诸多人文与社会科学,以及工程技术学科,系统研究我国都市圈的形成、发展和演化的规律与模式,都市圈内部和都市圈之间的竞争、合作和协同的关系,以及与都市圈密切相关的各种社会 and 经济发展问题,为中国都市圈与区域经济协调发展领域的思想交流、信息共享、人才培养、国际合作提供平台,建立官、产、学、研相结合的基地。

《都市圈发展与管理研究系列丛书》是中国都市圈发展与管理研究中心的系列成果之一。

在本丛书呈现给广大读者之际,我们真诚地感谢给予中国都市圈发展与管理研究中心以热情支持和帮助的众多政府部门、科研院所的专家学者和企事业单位。

由于时间仓促和各方面的主客观原因,文中一定有不足之处,敬请各位读者批评指正。

中国都市圈发展与管理研究中心
上海交通大学安泰经济与管理学院
《都市圈发展与管理研究系列丛书》编委会

2006年9月

目 录

导 言	(1)
-----	-------

上篇 都市圈经济一体化发展研究

第一章 都市圈运输系统智能化及一体化框架研究	(7)
第二章 都市圈内地方政府间联合采购研究	(41)
第三章 都市圈多政府异构电子政务平台社会经济指标数据 智能集结模式	(70)
第四章 跨区域行业协会的兴起与都市圈经济发展的关系	(80)
第五章 都市圈旅游电子商务发展的构想与对策研究	(107)
第六章 都市圈内产业选择的整体性与区域差异研究	(126)
第七章 都市圈产业技术跨越系统研究	(158)
第八章 基于人力资本观点的产业集群研究	(201)

下篇 案例分析:长三角都市圈的发展

第九章 上海大都市圈的结构、功能及其发展	(231)
第十章 都市圈的形成与演化机理研究	(300)
第十一章 长三角农户家庭经济结构变迁及根源	(349)
第十二章 长三角都市圈制造业同构机理及其合意性研究	(392)
第十三章 基于知识竞争力增长我国长三角都市圈汽车产业 价值链的研究	(414)

第十四章	中国都市圈企业跨地区兼并研究·····	(451)
第十五章	长三角都市圈技术溢出效应研究·····	(481)
第十六章	长江三角洲国际竞争力生发机制研究·····	(504)
第十七章	统筹城乡养老收入:对泛长三角圈的实证研究 ·····	(560)
第十八章	上海都市圈金融辐射功能的发挥以及与周边城市 互动作用研究·····	(589)
第十九章	上海大都市圈创新体系设计·····	(616)

导 言

本书的目的是介绍中国都市圈发展与管理研究中心以及上海交通大学安泰经济与管理学院的科研人员最近在都市圈发展与管理领域中的研究成果,特别是对理论和实践方面做出重要贡献的研究。本书阐述了与都市圈区域经济一体化相关的各方面,比如交通一体化、政府联合采购、跨区域行业协会以及产业集群之间的理论联系,这些成果对深入了解和研究都市圈发展与管理内在规律都将大有裨益。

作为本书的编者,我们尽可能地不仅仅只是反映我们自己专长的领域,同时也把我们认为合适的关于都市圈这个主题许多不同的研究方面展示在读者面前。通过对都市圈发展有影响的既有理论和“正在使用或形成”的理论的评论和介绍,我们达到了这个目的。

本书分为上下两篇,共 19 章,上篇主要介绍都市圈经济一体化和产业发展的基础理论,下篇主要介绍长江三角洲都市圈产业发展的相关案例。

第一章分析国外都市圈交通系统的交通模式以及 ITS 建设和我国都市圈交通系统的不足之处,提出了都市圈交通运输系统智能化及一体化发展模式。

第二章以都市圈内地方政府间联合采购为研究对象,系统地都市圈内地方政府间实施联合采购的必要性、建立适合中国国情的都市圈内地方政府间联合采购模式、地方政府间监督机制以及地方政府间联合采购的风险管理进行了探讨。

第三章针对我国各大都市圈研究需要建立可以共享共用的社会经济指标数据库的实际需求,初步探讨了基于都市圈多政府异构电子政

务平台的都市圈社会经济指标数据智能集结模式和技术实现的可能途径,从而为下一步以长三角都市圈为对象,研究开发基于电子政务平台较为经济省力的都市圈共享数据库的建构方法奠定了基础。

第四章提出都市圈内区域政府合作机制要想得以真正建立,必须在中央政府、地方政府和市场中介组织三个层面上形成制度性的组织机构,实行多层面的协调互动。建立跨区域行业协会的趋势已经在我国的三大都市圈逐渐显现,跨区域行业协会将在区域经济一体化及区域竞争力的提升方面发挥越来越大的作用。

第五章针对都市圈旅游电子商务发展所面临的价值链重构、战略联盟和远程服务技术的应用及示范系统的设计规划等问题展开研究,建立都市圈旅游电子商务环境下的 WEB-GIS 框架模型,并以一个积分及预定管理平台解决方案为例,对其功能和系统进行了分析描述。

第六章提出通过统一市场建设,规范市场运作,在高新区发展上加强政策的整体性和协调性,强化都市圈核心城市的对外辐射功能,加强重点基础设施建设的协调和制度创新,建立激励约束机制等措施,以解决都市圈内产业选择的整体与局部利益的博弈困境。

第七章在对产业技术跨越涵义分析基础上,提出了都市圈产业技术跨越概念;在对技术跨越系统主导因素进行分析的基础上,建立了都市圈产业技术跨越系统理论模型,从产业基础技术、产业支撑技术到产业主导技术的系统层次和技术积累、技术追赶、技术跨越的系统发展阶段,分析了都市圈产业技术动态发展过程,建立了都市圈产业技术跨越系统战略框架模型。

第八章提出了集群专有性人力资本的概念,并在此概念基础上探讨了产业集群升级的途径;从人力资本外部性论述了人才在都市圈内产业集群之间的流动和圈外迁移,是都市圈中心城市对其他城市、都市圈发达经济对落后地区的重要辐射路径之一。

第九章通过实证的方法,对上海大都市圈的空间结构和产业结构做了深入的研究,并指出上海大都市圈结构的独特个性。

第十章在对日本三大都市圈人口、土地利用和经济结构演变考察

的基础上,提出了都市圈形成与演化的四个阶段理论,继而对上海都市圈进行了实证研究。

第十一章运用江浙沪农村固定跟踪观察点的数据,从农户行为的微观角度,分析了长三角经济圈农户家庭经济结构的变迁规律及其根源。

第十二章通过行业产出以及要素配置方式等多种方法衡量发现:长三角区域内上海和江苏两地的制造业同构程度比较高,用不同方法衡量的制造业同构程度都在 0.9 以上;上海与浙江的制造业同构程度在不同的衡量方法中则有很大差异,依据行业产出计算的同构程度为 0.647,依据劳动力要素配置计算的同构程度为 0.783;江苏与浙江的制造业同构程度在 0.8—0.9 之间。由此提出长三角并不存在简单的制造业同构趋势的结论。

第十三章在分析了我国长三角都市圈内知识技术与汽车产业发展现状的基础上,进一步研究了从知识竞争力的角度上看,我国长三角都市圈汽车产业价值链各个环节存在的问题,并对长三角都市圈内汽车产业价值链的发展方向与产业政策提出了相关的建议。

第十四章从跨地区兼并有有利于都市圈经济协调发展的角度出发,以长江三角洲都市圈为例分析了促进我国都市圈内跨地区兼并的可行性与存在的体制障碍,通过借鉴欧盟在 20 世纪 90 年代蓬勃发展的企业跨地区收购经验,尝试性提出积极发展我国都市圈跨地区收购的战略措施建议。

第十五章采用了面板数据滚动回归和时间序列数据协整分析两种方法并进行比较。滚动回归研究发现,长期以来外商直接投资的增多没有显著促进内资企业的增长,并在某些阶段会抑制内资企业的增长;协整分析研究证实外资对内资企业的增长有反向调节作用。综合两种分析结果得出了外商直接投资技术溢出效应为负的结论。

第十六章从国际竞争优势的识别切入,着力探讨长三角都市圈国际竞争优势的生发机制研究,兼顾政策含义。

第十七章从要让城乡居民都能分享改革发展成果的基本价值取向

出发,考虑到泛长三角圈内地区发展的差距,大胆探索了适合圈内不同地区特点的、养老金来源多层次的、权利与义务相对应的、并与圈内经济发展水平能相互促进的城乡统筹养老收入的具体办法。

第十八章以上海金融核心地位与辐射功能为研究基础,通过对上海金融业的发展对周边地区经济发展的实际贡献的分析,重点讨论了影响上海金融辐射功能发挥的阻碍因素,以及上海与周边城市之间的互动作用。

第十九章在加强长三角地区创新体系内部联动、构建大上海都市圈创新体系的大背景下,针对如何建立一种适应区域创新一体化的组织机制和运作模式提出了具体的建议。

本书所涉及的是一个全新的研究领域,无论是在体系的设计,还是在内容的安排上,都是编者的一次尝试。都市圈发展与管理研究是一个新兴的领域,具有广阔的学科发展前景和巨大的社会实践需求。编者的这次尝试,只是万里长征走了第一步,还需要不断地学习钻研,不断地深入升华,也期望以此抛砖引玉,引起更多的学者对都市圈发展与管理研究的兴趣。

由于编者才疏学浅,书中错误、不足之处在所难免,敬请学术界、政府管理部门的同仁和广大师生提出批评意见,我们将十分感谢并认真对待。

上 篇

都市圈经济一体化发展研究

100

100 100 100 100 100 100 100 100 100 100

第一章 都市圈运输系统智能化及一体化框架研究

都市圈内各城市间通过更紧密的产业及交通联系,形成一体化发展格局,是我国经济发展的必然趋势。面对世界级的竞争,都市圈内各城市间优势互补,形成新兴产业链,打造极具整合竞争力的都市圈已成为理论界与产业界的共识。20 世纪 90 年代,大都市圈概念引入我国以后,随之发展起来的长江三角洲、珠江三角洲和环渤海湾经济区三大都市圈日益成为我国经济增长的主要推动力。尤其是以上海为龙头、南京和杭州为亚中心的“长三角”,更是成为世人瞩目的资金盆地和经济高地,被列为世界六大都市圈之一。随着都市圈和社会经济的发展,都市圈与都市圈之间以及都市圈内各城市之间产生了更密切的经济、贸易、文化等往来,由此产生的大规模客运及货运需求给城市综合运输系统带来了巨大的压力,成为都市圈经济发展、居民生活水平提高和城市协调发展的重要制约因素。从我国都市圈的综合运输系统建设现状来看,与纽约、伦敦、东京等国际经济中心城市还存在较大差距,以“长三角”的核心城市上海为例,城市对外辐射能力和城市空间与功能的布局还有待完善,周边的江浙两省存在交通设施规模不足、布局结构不合理、城市之间综合运输系统衔接性差等问题,运输系统存在的这些问题已经成为制约长三角大都市圈经济发展的主要因素之一。

作为一个多层次的复杂大系统,都市圈交通运输系统中存在的问题必须通过系统方法来解决。系统方法的基本原则包括建立有效的信息传导、控制和反馈机制,实现各子系统联动并提高整体效能来实现其目标。智能运输系统(ITS)是以提高交通系统的可靠性、安全性、经济

性、舒适性及运行效率为目的,运用先进的信息技术、数据通讯传输技术、电子控制技术、系统工程技术等科学成果,对传统的交通工具、交通设施及其规划、运行和管理方法进行信息化、智能化改进提高,从而达到人、车、路 and 环境的协调配合、和谐统一,建立一种全方位发挥作用的实时、准确、安全、高效、舒适的一体化交通系统,实现交通运输的集约式发展。因此研究都市圈产业链节点的布局与交通发展模式的关系,分析交通需求产生的机理,结合大都市圈特定的交通和社会环境,引入先进的 ITS 技术和方法,建立智能化及一体化交通运输系统,对都市圈的可持续发展具有重要的理论意义和实际价值。

一、都市圈发展与交通系统的关系

(一) 都市圈的界定

都市圈的概念最早由法国地理学家 Jean Gottmann 提出,20 世纪 50 年代 Gottmann 通过对美国东北部地区进行研究,1961 年出版了 *Megalopolis* 一书,书中将从北部的波士顿到南部的华盛顿特区绵延 300 多英里的地区描述为一个大都市区,称之为“Megalopolis”。这是对都市圈概念的比较早的描述。

目前国际上对都市圈还没有统一的概念和界定标准。日本《地理学词典》中论述道:“城市通过对其周边地域辐射职能而发展,以城市为中心形成的职能地域、节点地域称为都市圈。”都市圈并不仅是一种概念上的地域构造,而且是一种具有具体职能的社会实体。它的范围与都市势力圈相近,内容与日常生活圈、经济圈、商圈类似,其界限是与相邻城市势力的强弱对比关系的产物。都市圈是城市化发展到较高阶段时产生的城市空间形式。

广义的都市圈按组成结构不同分为“单核心都市圈”和“多核心都市圈”两种。以单一中心城市为核心的都市圈也称“日常都市圈”,它是以当日往返通勤范围为主形成的日常生活、生产都市圈(Daily Urban

System),“1 小时距离法则”对其地域范围有明显的制约作用,这种都市圈的周围城镇(卫星城镇)一般对中心城镇存在着极大的依赖性,其规模扩展与职能演变受中心城市的强烈作用。上海目前市域范围基本属于“日常都市圈”范围。以多个中心城市为核心的“多核心都市圈”也常简称为“大都市圈”。它是以若干城市为核心和周边城市、地区城市共同组成的更大区域经济结构,其内部包含若干个“日常都市圈”。“大都市圈”一般与一个强大的综合城市经济区相对应,长江三角洲经济区正朝着“上海大都市圈”的方向发展。

根据戈特曼等的研究,大都市带一般具有下列特征:大都市带应该吸纳较多的人口,城市化率达到 70% 以上;大都市带中的城市应该具有合理的层级关系,承担不同的功能;大都市带具有发达的区域性基础设施网络;大都市带在国家和世界经济中具有枢纽作用等。

(二) 都市圈发展与交通系统的互动关系

都市圈交通体系是一个复杂的系统,它以支撑都市圈的正常运转为基本目的,以促进都市圈进一步完善为动态目标。包括都市圈内部网络和对外交通网络,是公路、铁路、水运、航空、管道五种网络的叠加,也是发挥综合交通优势的载体。都市圈交通发展水平与都市圈发展密切联系,相互促进。

1. 都市圈交通发展与经济发展相互促进

一方面都市圈交通的发展能够推动经济的快速发展。便捷的运输通道能够推动流通业发展,促进交通优势向流通和经济优势转化。中心城市作为都市圈的增长极,能够通过都市圈交通网络向外辐射,带动整个区域的经济增长。完善的交通网络也便于周边资源的聚集,便于人才、货物的流动。

另一方面,经济是交通发展的坚实支柱,经济发展是交通建设的物质保证,也是交通发展的最终推动力。由于交通条件的改善,沿线地区通达程度的提高,形成了新的良好区位条件,从而产生对产业和劳动力的新的吸引力,吸引更多的投资进行沿线地区的经济建设;同时,经济