

上海市、江苏省、浙江省哲学社会科学规划课题研究成果

区域一体化发展：拓展和深化 长江三角洲区域经济社会协调发展研究

主 编 莫建备 徐之顺 曾 骅 荣跃明



上海人民出版社

上海市、江苏省、浙江省哲学社会科学规划课题研究成果

区域一体化发展：拓展和深化 长江三角洲区域经济社会协调发展研究

主 编 莫建备 徐之顺 曾 骅 荣跃明



上海人民出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

区域一体化发展:拓展和深化:长江三角洲区域经济社会协调发展研究/莫建备等主编. —上海:上海人民出版社,2007

ISBN 978 - 7 - 208 - 07236 - 7

I. 区... II. 莫... III. ①长江三角洲—经济发展—研究
②长江三角洲—社会发展—研究 IV. F127.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2007)第 105766 号

责任编辑 齐书深

特约编辑 许宏海

封面设计 傅惟本

区域一体化发展:拓展和深化

——长江三角洲区域经济社会协调发展研究

莫建备等 主编

世纪出版集团

上海人民出版社出版

(200001 上海福建中路 193 号 www.ewen.cc)

世纪出版集团发行中心发行

上海华成印刷装帧有限公司印刷

开本 787 × 1092 1/16 印张 38 插页 2 字数 650,000

2007 年 7 月第 1 版 2007 年 7 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 208 - 07236 - 7/F·1626

定价 65.00 元

目 录

第一编 区域一体化的战略空间拓展

第一章 经济发展的战略空间拓展	003
第一节 经济发展战略空间概述	003
第二节 区域经济发展的空间动态及其演化过程	005
第三节 区域经济发展战略空间的选择	009
第二章 区域经济增长的模式探寻	013
第一节 完善企业发展环境的基本思路	013
第二节 促进产业集群跨区域整合	017
第三节 经济增长方式变迁的技术创新之路	021
第四节 推动外贸进一步发展	024
第五节 加快服务业的提升步伐	027
第六节 有效发挥政府职能	030
第三章 海洋经济与陆域经济的互动	034
第一节 海洋经济的内涵	034
第二节 海洋经济现状	035
第三节 促进海陆经济互动	036
第四章 区域深化中的商务成本与投资环境	048
第一节 商务成本的基础理论	048
第二节 商务成本的变动与发展趋势	052
第三节 商务成本与投资环境的综合评价	060
第四节 商务成本综合治理策略	066

第二编 城市群:区域空间结构模式探寻

第五章 城市群的空间演进与全球竞争策略	073
第一节 城市群空间演化:理论逻辑和历史轨迹	073
第二节 城市群空间格局的构建:趋势和特征	081
第三节 都市群空间演进:比较和借鉴	087
第四节 长江三角洲城市群的全球竞争策略	090
第六章 城市群城镇空间布局	096
第一节 城镇空间格局的基本现状	096
第二节 城镇体系布局优化思路	102
第三节 三大城市群及城镇体系空间布局构想	104
第四节 城镇体系布局的主要任务	110
第七章 区域规划编制实施的协调和创新	117
第一节 区域规划编制和实施:现状分析	117
第二节 区域规划工作的战略调整	121
第三节 区域规划实施的模式创新	130
第四节 区域规划实施的空间手段	138
第八章 区域规划实施的立法保障	141
第一节 区域规划实施中立法保障的必要性	141
第二节 关于制定《长江三角洲区域统筹发展法》的建议	150
第三节 区域内地方立法的协调	155

第三编 优化区域产业结构的战略思考

第九章 区域产业布局与结构调整	165
第一节 产业空间布局现状与专业化分工	165
第二节 产业空间布局战略	173
第三节 政策建议	179

第十章 结构优化:从同构到协同	183
第一节 问题的提出	183
第二节 区域产业结构现状	184
第三节 产品层次的结构相似性	195
第四节 过度竞争的表现与根源	200
第五节 协同发展与制度创新	202
第十一章 发展先进制造业:现状和前景	208
第一节 先进制造业的发展现状与问题	208
第二节 发展先进制造业的政策建议	218
第十二章 区域软件产业:发展现状与分工布局	225
第一节 软件产业的发展现状	225
第二节 软件产业基地的状况	229
第三节 软件产业的发展规划与政策	230
第四节 构建软件产业的区域分工体系	234
第十三章 现代服务业:错位发展与合作共赢	237
第一节 现代服务业发展现状	237
第二节 现代服务业成为未来发展的主要方向	239
第三节 现代服务业的区域分工	241
第四节 现代服务业的区域合作	245

第四编 区域科技创新体系建设

第十四章 区域科技合作与制度创新	251
第一节 区域科技合作的现实基础与挑战	251
第二节 创新体系建设的制度安排	259
第三节 区域科技合作的制度创新	263
第四节 地区差异与优势互补	265
第十五章 区域科技中介资源的整合	281
第一节 科技中介发展现状	282

第二节 制约科技中介发展的主要因素	287
第三节 整合科技中介资源的对策	299
第十六章 科技创新的资本保障:风险投资	304
第一节 数量、结构和发展阶段	304
第二节 资本保障存在的问题	307
第三节 创业风险资本的退出	313
第四节 创业风险投资的管理信息系统	320
第十七章 民营企业的自主创新	327
第一节 创新动因、载体和绩效	328
第二节 瓶颈制约和发展障碍	332
第三节 提升自主创新能力的思路和对策	338

第五编 综合交通和信息的网络建设

第十八章 综合交通网络建设的现状和前景	351
第一节 发展现状和面临的挑战	351
第二节 需求总量增长的预测	357
第三节 对既有规划方案的评价	360
第四节 智能化与可持续发展	362
第五节 建立、健全协调机制	365
第十九章 区域物流和客流发展趋势	370
第一节 港口群、机场群及城际快速交通的建设现状	371
第二节 面向需求增长的发展思路	377
第三节 面向未来奠定基础	386
第二十章 构建现代物流信息平台	390
第一节 充分运用现代信息技术	390
第二节 体系架构与工作流程	391
第三节 预警与联运机制	401
第四节 保障代谢	403

第二十一章	加快信息区域共享建设	406
第一节	共享水平领先国内	406
第二节	发展模式与机制的可行性分析	410
第三节	在平等协商中高效实施	412
第四节	具体的推进模式与有章可循	415
第二十二章	信用信息区域共享的目标与规划	421
第一节	现实需求与共建现状	421
第二节	急需解决的问题及其原因	427
第三节	共享主体与长期规划	430
第四节	从技术到内容以及管理的统一建立	434

第六编 资源的开发、供给与环境保护

第二十三章	土地开发与利用	441
第一节	土地利用的现状	441
第二节	土地利用结构及土地利用潜力的实证分析	446
第三节	土地集约利用的路径设计及保障机制	456
第四节	政策与建议	461
第二十四章	苏南农村土地集约化利用研究	467
第一节	苏南农村土地资源紧缺现状	467
第二节	苏南土地开发利用中的问题分析	472
第三节	“三个集中”是苏南农村土地集约化利用的主要模式	475
第四节	推进农村土地集约化利用的其他措施	482
第二十五章	能源生产与供给系统	487
第一节	能源现状及存在的问题	487
第二节	能源供给系统的安全战略	497
第三节	对策分析和研究	500
第四节	长三角经济圈的能源合作框架设想	502
第二十六章	生态环境建设与保护机制	509

第一节	区域跨界污染问题	509
第二节	生态环境建设与保护的思路	513
第三节	生态环境建设与保护的机制设计	518

第七编 推进公共服务均等化

第二十七章	公共服务均等化的理论探讨和现实困境	533
第一节	理论逻辑	533
第二节	学理依据	536
第三节	现实困境	540
第二十八章	公共服务均等化的政策取向	547
第一节	路径分析	547
第二节	政策路径的启示	550
第三节	公共服务均等化政策标准体系	552
第二十九章	公共服务均等化标准、体系	554
第一节	公共服务分类	554
第二节	公共服务均等化标准体系	556
第三十章	公共服务均等化体系的建立	573
第一节	建立公共管理标准化体系	573
第二节	建立公共领域市场化体系	579
第三节	建立横向转移支付制度体系	582
第四节	实证研究:以义务教育为例	588
后记		598

第一编

区域一体化的战略 空间拓展

区域经济是以空间为基础的经济形态。在区域经济结构的演化中,始终伴随着区域空间形态的变化,正因为如此,对于区域经济增长而言,地域、区位、江河流域、交通干线、重要基础设施等与空间相关的资源要素,具有战略价值。通过选择区域内的特定地区,集中力量加快这一地区的发展,激发其促进整个区域协调发展的潜力,这样的地区在区域经济一体化中就是一个战略空间。毫无疑问,长江三角洲地区在我国经济中,经济区域化和增长水平最高,但无论是地区之间、城乡之间,还是经济和社会之间,都还远未达到协调发展的程度,因此,在区域一体化中寻求协调发展,需要转变增长方式,优化经济结构,而拓展区域经济发展的战略空间,是加快区域一体化进程的重要手段。例如,选择浙江湖州和宁杭沿线为重点开发地区,将对优化长江三角洲区域空间结构,加速区域整体发展,具有战略意义。

拓展区域经济发展的战略空间,决不仅限于陆域经济。地处我国东部沿海的长江三角洲地区有着绵长的海岸线和丰富海洋资源,进一步拓展区域经济的战略空间,大力发展长江三角洲地区的海洋经济,把海洋经济发展成为长江三角洲地区的国民经济重要支柱,是长江三角洲地区区域经济一体化和协调、可持续发展的必然选择。当前,长江三角洲地区发展海洋经济,必须立足于陆域经济和海洋经济的相互依托、协调互补、整体推进的战略,以高新技术应用为抓手,促进传统渔业的改造和升级;结合城镇化建设,加快渔民的转产转业;通过区域合作,大力发展海洋产业,提升海洋产业层次,确立和优先发展海洋主导产业,使之尽早成为长江三角洲地区经济的新增长点。

在空间经济中,不同地区的商务成本差异对于经济增长有着重要的影响和实际的意义。运用正确的理论方法分析区域经济增长中的成本-收益,对于正确估计和评价一个地区的发展环境,选择合适的发展战略,制定最优的产业政策,同样具有重要的战略意义和积极的实践价值。例如,通过对经济发展的要素成本、营业成本、制度成本、教育和文化成本、社会治安和司法的公信力、市场规模的容量和增长趋势、关联产业的发展状况等动态因素变化趋势的具体分析,有助于给出有关长江三角洲地区商务成本和投资环境的综合评价,并在分析的基础上,提出系统的、更具有针对性的综合治理策略。

第一章 经济发展的战略 空间拓展

对长三角区域经济增长模式的思考,需要具体结合特定的经济发展战略空间,而真正要科学准确把握和选择适合自身发展的区域经济发展的战略空间,必须以更为广阔的视野来审视这一问题。

第一节 经济发展战略空间概述

随着中国经济快速发展的进程,长三角的核心地区,如上海及其周边、苏南、浙江东部和东北部,土地、能源、劳动力等要素资源的短缺开始成为这些地区经济发展的瓶颈,而在长三角的边缘地区,中国的中部和西部地区,土地等要素资源依旧具有较大的发展空间。这就提出了一个现实的发展问题:如何从区域间联动的视角去寻求区域经济发展的路径?如何以推动要素和产业转移,整合地区间的发展资源的方式去实现区域经济发展目标?过去学界提出过“西部大开发”战略,这个战略后来被中央采纳,成为一项国家战略,其意义自不待言,但是对如何整合沿海发达地区的资源多少有一点远水不解近渴的感觉。现在提出“中部崛起”战略,已经具有整合东西部资源的意义,但是,这一战略如何展开、如何充实,比如,中部崛起,是完全依靠中部地区的内部资源,实现内生发展,还是依托东部的资源外溢和产业转移,走内外结合的发展道路?如果选择后者,中部地区的哪些地区会具有更多优势,从而最有可能成为接受东部地区产业转移的“前沿地区”?从沿海发达地区的视角,如何寻求克服经济发展带来的空间障碍,寻找产业转移的“后备空间”也是一个迫切需要解决的问题,这两者的交集,构成了区域经济发展的战略空间问题。

法国军事理论家安德烈·博福尔认为:“战略的本质就是一种抽象的

相互作用,……是两个对立意志使用力量解决其争执时所用的辩证法艺术。”^①所谓战略空间,传统地讲,是国际政治、军事,或者国际政治或军事地理学中的概念,常常是指在国际政治、经济和军事的对立竞争中,那些对某一国家的国家安全、地缘政治和经济发展有着重要战略意义的空间区域。在经济全球化的背景下,由于要素资源流动的国际和地域壁垒大大降低,国家之间(国际)、地域之间(区际)在经济发展方面的竞争将更多地表现为要素资源集聚能力的竞争,区域经济发展的过程也将更多地表现为产业集聚和扩散的循环,在这种背景下,那些在国际发展和区域发展中对某一方来说是具有全局和长远的经济意义的空间区域,就是战略空间。

在区域经济发展的研究中,战略空间研究是一个薄弱环节。按照保罗·克鲁格曼的说法,新古典经济学主导的主流经济学是一种没有空间维度的“点经济学”或者“阁楼经济学”,因为在讨论经济问题时,主流经济学往往忽略空间区位的因素,甚至忽略交通成本。近年来,由于新经济地理学(新空间经济学)的兴起,这种局面有了很大的改变。随着经济全球化进程的加快,要素流动的国际壁垒的弱化,使得空间问题的重要性日见突出。回顾近几十年来国际经济舞台上明星国家和地区的变迁,就不难发现空间因素在区域经济发展中的重要地位。在20世纪70、80年代,亚洲“四小龙”(NIES)是当时发展中国家和地区的明星,而今天换成了中国、印度、俄罗斯和巴西。如果忽略政治、文化等因素的差别,我们不难发现,昨天和今天的发展中的“明星国家和地区”最大差别,正在于人口和空间。拥有较大空间(国土面积)和较多的人口,是21世纪国际经济发展明星国家和地区的基本特征。无论是中国和印度,还是俄罗斯和巴西,无不如此。较多的国内人口,意味着有较大的国内市场。而广阔的国土面积,意味着拥有进行产业结构调整和产业转移的战略空间。由此可见,是否拥有战略空间,已经成为区域经济发展的一个关键因素。

战略空间是与集聚中心紧密相联的一个概念。新空间经济学家在谈到经济学的空间意义时认为,集聚是经济学活动中最突出的地理特征^②。本文则进一步认为,这一特征包括两个侧面,首先,一个地区的经济发展的优势条件在于能否形成有较大影响力的集聚中心,其次,是否具有足够的空间或者外围地区来支撑集聚中心。战略空间从两方面支撑了集聚中心,第一,向集

① 安德烈·博福尔:《战略入门》,军事科学出版社1989年版,第6页。

② 保罗·克鲁格曼:《地理和贸易》,北京大学出版社2000年版,第5页。

聚中心提供了可供其“集聚”的要素资源,并成为集聚中心的市场圈(market area)的重要组成。第二,为集聚中心的要素扩散和产业转移提供后备空间,从而能够降低集聚中心的产业结构调整的成本,推动集聚中心的结构调整和产业升级,维系了集聚中心可持续发展潜力。由此可见,对战略空间的研究应该和集聚问题的研究一样,成为区域经济发展、产业经济学的研究的重要领域。

近年来,在新经济地理学以及迈克尔·波特的产业竞争理论的支撑下,有关产业集聚的研究正在成为区域经济学和产业经济学的热门话题,但是与集聚中心相对应的区域发展的战略空间的研究尚处于起步阶段,如果不是作为国际地缘政治中的概念,而是作为区域经济学中的概念,战略空间的研究目前无论在理论还是在现实问题的研究上都还有许多盲点。在国际上,Masahisa Fujitai(藤田昌久)等人提到过“准核心”地区的概念^①,这有点接近本文的“战略空间”。在国内,一些城市规划相关的文献提出过“空间战略”的概念,也有一些与区域发展战略和区域发展规划相关的研究,以及一些与企业的区位选择相关的文章提到过“战略空间”这个概念^②。但是正式作为区域经济学中的一个研究对象,还处于空白状态。

第二节 区域经济发展的空间动态及其演化过程

在区域经济发展或空间经济的理论分析中,最常见的分析方法就是二元结构的分析方法。在中国,20世纪80年代就开始流行法国经济学家弗朗索瓦·佩鲁(F. Perroux)的增长极理论。该理论最早源于佩鲁在50年代发表的一系列著作,1950年,佩鲁在《经济空间:理论与应用》一文中提出了抽象的经济空间概念,以后布德维尔(J. Boudeville)又将经济空间分为三类,由计划内容确立的计划空间,受市场要素作用的极化空间和同质要素主宰的均匀空间。而增长极理论就是从极化空间的概念中伸展出来的。这种理论认为,增长并

-
- ① 藤田昌久、久武昌人:《日本和东亚地域经济系统的演变——新空间经济学视角的分析》,(日本)通商产业研究所研究报告,1998年6月。
- ② 王承旭:《城市文化的空间构建——深圳实施文化立市战略空间发展规划(2005—2010)为例》,《中外房地产导报》2005年6月7日。覃成林:《中部地区经济崛起战略研究》(河南大学环境与规划学院,河南 开封 475001),<http://www.hnass.com.cn/zxxk/200206/no6-7.htm>。

非同时出现在所有地方,它以不同的强度首先出现在一些增长点或增长极上,然后通过不同的渠道向外扩散,并对整个经济产生不同的最终影响^①。应该说无论是佩鲁的增长极,还是布德维尔的经济空间,都还是一种抽象的空间,而非具体的空间。但是它对现实的区域经济不平衡发展的研究却产生了很重要的影响。

20世纪60年代,缪尔达尔(G. Myrdal)和赫希曼(A. O. Hirschman)借用增长极理论提出了一种应用性更强的“极化-扩散”(亦可称为“核心-外围”或“中心-边缘”)理论,将它应用于区域不平衡增长问题的分析。1966年,弗里德曼(J. Friedmann)将其应用于对委内瑞拉经济的分析,建立了一个“中心-边缘”模型,取得了引人注目的成果。以后,这种“中心-边缘”或者“核心-外围”的二元结构的分析范式就成为区域经济学中一种相对固定的模式。近年来兴起的新经济地理学家们也基本上延续了这种“中心-外围”的所谓二元结构的分析模式,进行区域经济发展的过程研究。1998年,藤田昌久(Fujitai)等人,将东亚经济发展的过程描绘成一个集聚-扩散的过程。比如藤田认为在日本,以东京、横滨为中心的京滨经济圈和以大阪、京都和神户为中心的京神阪经济圈是日本经济的核心区,其他则是外围地区。在亚洲,开始日本是亚洲经济发展的核心区,以后这一核心区扩展到了日本和亚洲四小龙(亚洲 NIES),并在进一步扩张之中^②。

依据新经济地理学理论,一个相对完整的区域经济系统常常具有这样的倾向,即在相当长时期内,拥有一个或几个核心地区,以其为顶点,自组织化地形成多层空间结构。不难观察到,这些多层系统常常具有自我类似(fractal)的结构,即在众多不同空间层面上具有同样的结构,即“核心-周边(core-periphery)”型的空间结构。在一个较长的时期,曾经的周边地区会演化成为核心地区或者准核心地区,从而引起新的结构变化。

我们可以将这种自组织化的多层空间结构简化成图1这样的结构:如在圈1和圈2组成的空间结构中,“圈1”是核心,而“圈2”是外围,在圈1、2、3组成的空间结构中,我们可以将圈1作为核心,将圈2和圈3作为外围,但也可以将圈1、圈2作为核心、将圈3作为外围。在一个长的时期中,随着经济发展,常常在核心区的周边地区,如圈2地区,会演化成为核心地区或者准核心

① F. Perroux, (1995)“Note sur la notion de pole de croissance”, Economie Appliquee.

② 藤田昌久、久武昌人:《日本和东亚地域经济系统的演变——新空间经济学视角的分析》,(日本)通商产业研究所研究报告,1998年6月。

地区,从而引起新的结构变化。这种过程会不断地被复制,从而推动经济的长期增长。

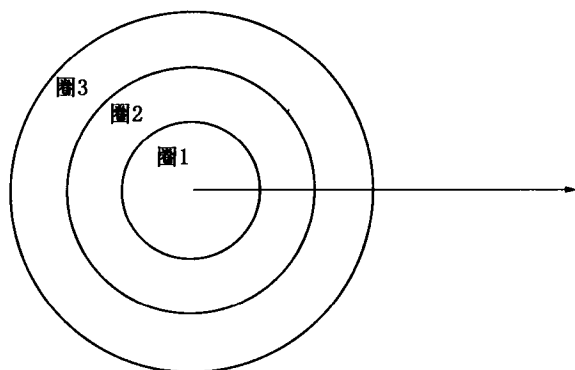


图1 自组织化的多层空间结构

如果着眼于一个特定的区域经济,经济发展长期过程实际上是一个“成长”和“衰退”以及与此相对应的“集聚”和“扩散”现象交替出现的过程。表现在产业发展上,是某个产业或产业群的“空洞化”,或者被新的具有更高生产效率的产业或产业群体所替代的产业经济现象交替出现的过程。特别是,在区域经济系统全体处于成长过程的情况下,那些区域位置靠近核心区的边缘地区,如图1中的“圈2”地区开始作为“前沿(frontier economy)地带”进入了经济增长的起飞阶段,这时,常常带来各种生产要素,包括劳动、资本、土地的全面动员(massive mobilization)。由此推动区域经济在空间和时间维度上呈现出波浪形的发展状态。由此可见,区域经济发展不但表现在经济总量的扩大,产业结构的升级,也表现在区域空间结构的动态演化过程中。

引起区域经济系统长期动态变化的因素,包括外生或者内生的原因,主要有:(1)运输费用的减少;(2)生产技术的进步,以及新产品和新材料的开发;(3)人口增加和人力资源的积累;(4)资本的积累;(5)信息和知识的积累,等等。在以上这些因素中,就区域空间结构的经济学分析来说,运输费用的减少具有关键的作用,在这里,运输费用是一种广义的运输费用,包括如下部分:(1)物品的移动费用;(2)人的移动费用;(3)用通讯为手段的信息移动费用;(4)在国际商品贸易以及某些区域之间(如国内)的贸易的场合,还必须考虑由关税和非关税壁垒所引起的成本,汇率变动所引起的风险成本,语言和文化、习俗不同所带来的成本,其他一些难以测算的成本;(5)考虑除(4)以外的其他的制度成本,包括正式的制度成本和非正式的制度成本。这种广义的运输费

用,近年来随着交通通信技术的不断进步以及全球性的制度改革(市场经济的全球化),处于不断下降的过程中,特别是最近数十年来,飞机,以及由电子计算机和通讯技术结合而来的电视通讯、视频通讯、视频交流技术的快速发展,以及贸易、投资、金融自由化的快速进展,带来广义运输费用的大幅度下降^①。

我们设想一下运输费用的下降对空间结构的影响:首先,我们假设运输费用极高,接近于无限大,农业受土地的束缚而分散经营,制造业和服务业等比较不那么使用土地的生产活动,也不得不和农业等受土地束缚的产业一起,成比例地分散经营,规模经济和集聚经济都无从谈起。随着运输费用的逐渐下降,在某一时点,由于前方关联和后方关联的循环性的因果关系(或者称为累积循环效应)开始发挥作用,于是较小规模的集聚(城市集聚和专业化产业区)开始出现。随着运输费用的进一步下降,在小规模的集聚过程中,那些具有差别化优势(价格弹性较低,比较不容易被替代)的产品,或者交通费用比较便宜的产品的生产活动就会向少数集聚地域集聚。这样一来,集聚规模越大,能够提供的产品种类就越多,于是形成了多层空间结构系统。但是,运输费再进一步下降的话,就有必要考虑那些以往未曾考虑的因素,这就是在集聚中心,地价会持续上升,进而引起住房价格和房租的上升,并引起工资成本的上升,特别是,由于劳动力的迁移受到的限制,产业集聚、生产活动的集聚会引起工资的上升,因此,随着运输费用的进一步下降,土地和劳动必须更为集约性地使用,差别化优势较小,运输费用较低的产品生产活动,开始向周边地域集聚,如果运输费用更进一步下降,产业和生产活动就会呈“雁行状态”从核心地区向周边地域顺次移动。这样一来,对于集聚中心来说,是否有一个较为理想的“周边地域”作为“托盘”,是保证长期的增长过程不至于中断,或者是形成新的增长高潮的关键所在,这个理想的周边地区,就是区域发展的战略地区。

在某种意义上可以说,区域经济发展是一个自组织的动态变化过程,随着广义运输成本的变化,区域之间总会演绎出集中-扩散的周期过程,自动寻找新的集聚中心。但是,在某些场合,这一过程也会因种种原因而被延误,从而使得区域经济发展的过程趋于停顿。在这种情况下,选择战略空间,促进产业转移的顺利推进,形成新的集聚空间,就成为区域经济发展的关键所在。从国际上看,我们可以举出东亚经济发展的例子,20世纪70年代以来东亚经济发展的顺利推进,在很大程度上,是由于亚洲 NIES,以及中国沿海地区,在不同

① 参照 Fujita、Mori(1997), Fujita、Krugman、Mori(1998)。