

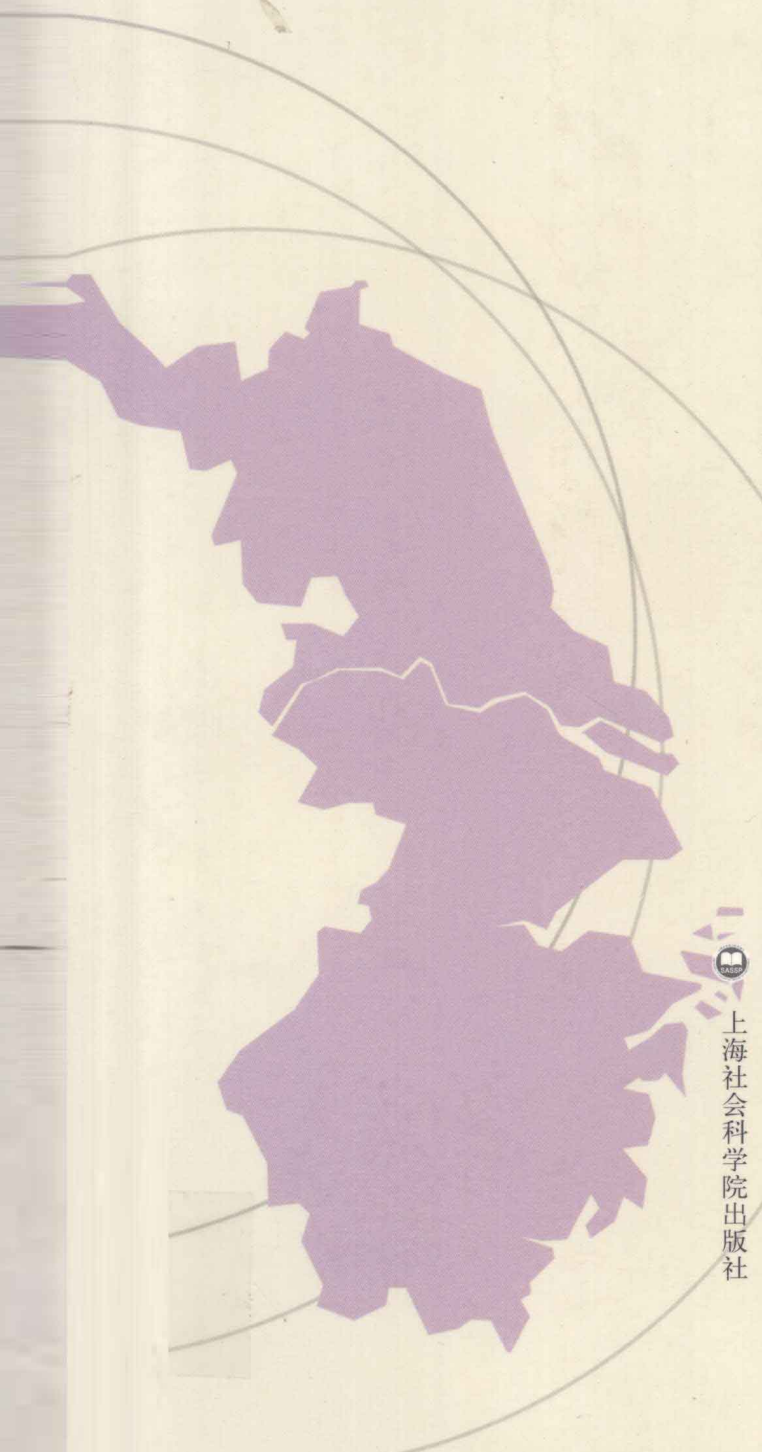
· 咨询研究成果系列 ·

长三角区域 发展与合作实证研究

上海社会科学院经济法律社会咨询中心·编



上海社会科学院出版社



长三角区域

发展与合作实证研究



中国社会科学出版社

· 咨询研究成果系列 ·

长三角区域

发展与合作实证研究

上海社会科学院经济法律社会咨询中心·编



上海社会科学院出版社



图书在版编目(CIP)数据

长三角区域发展与合作实证研究/上海社会科学院
经济法律社会咨询中心编. —上海: 上海社会科学院出
版社, 2010

ISBN 978 - 7 - 80745 - 702 - 2

I. ①长… II. ①上… III. ①长江三角洲—地区经
济—经济发展—研究②长江三角洲—地区经济—经济合
作—研究 IV. ①F127.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2010)第 218036 号

长三角区域发展与合作实证研究

编 者: 上海社会科学院经济法律社会咨询中心

责任编辑: 夏 宁

封面设计: 闵 敏

出版发行: 上海社会科学院出版社

上海淮海中路 622 弄 7 号 电话 63875741 邮编 200020

<http://www.sassp.com> E-mail: sassp@sass.org.cn

经 销: 新华书店

印 刷: 上海商务联西印刷有限公司

开 本: 710×1010 毫米 1/16 开

印 张: 25.5

插 页: 2

字 数: 320 千字

版 次: 2010 年 12 月第 1 版 2010 年 12 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 80745 - 702 - 2/F · 148

定价: 51.00 元

版权所有 翻印必究

撰稿人员名单
(按姓氏笔画为序)

于 辉	王 振	刘文敏	汤 潇	杨 敏
吴明玺	吴永兴	孟 薇	郑 琦	张同林
张伟健	林建永	娄 雄	郭 岚	胡建一
施跃中	段占朝	黄 玮	薛艳杰	戴伟娟

编审人员

王 振 郑 琦 娄 雄 韩 冰

序

当前,世界经济的全球化与区域化趋势日益显著,以区域化应对全球化、全球化加速区域化、区域化提升全球化的实践及其效应不断深化。在我国,大区域合作的势头同样异常迅猛,环渤海区域合作、东北区域合作、中部区域合作、长三角区域合作、珠三角区域合作不断加强,对地区协调发展、区域综合竞争力提升的作用十分明显。

2010年5月,国务院正式批准实施我国首个跨省级行政区区域发展规划——《长江三角洲地区区域规划》(以下简称《规划》)。《规划》的范围包括上海市、江苏省和浙江省,区域面积达21.07万平方公里,是全国发展基础最好、体制环境最优、整体竞争力最强的地区之一,在中国建设全局中具有十分重要的战略地位。《规划》明确了长三角的区域布局,提出按照优化开发区域的总体要求,统筹区域发展空间布局,形成以上海为核心的“一核九带”空间格局。《规划》的出台,标志着长三角地区已经全面步入统筹发展的新阶段。

长三角地区在新的发展阶段中正面临着—系列新的形势和

挑战,归纳起来主要有以下三点:

第一,长三角地区人均 GDP 已超过6 000美元,经济社会发展已进入“加速转型阶段”。长三角地区在近几年内实现了经济的快速增长,同时也面临着转型中的一些新挑战,比如如何转变经济发展方式以获得新的经济增长源泉;如何引导产业转移,优化城市之间的功能分工;如何提高政府再分配效率以对应社会对收入差距容忍程度的变化等。

第二,长三角地区基础设施建设能力大幅提升,大交通网络基本形成,区域发展进入“同城化阶段”。就业、居住的同城化效应必将对我们现行以城市为界的就业、居住、医疗、福利等制度政策带来新的挑战,同时也将带来改革创新和区域一体化发展的新要求,乃至带来具有重大意义的社会结构变革。

第三,长三角地区有形的统一市场体系已基本形成,各地政府正在努力构建以规则统一为引导的市场体系建设,区域合作进入“规则建设阶段”。随着市场发展的不断深化,长三角各地的政府、企业和社会对市场规则的认识也在不断深化,特别是为了融入全球,提升整个地区的国际竞争力,对建立与国际接轨的各类市场规则体系,正在达成更多的共识,并开始付诸实际行动。制定三地统一的市场规则,是三地形成合力的需要,也是实现联动发展的保障和基础,更是长三角地区统筹发展走向成熟的重要标志。

在新一轮发展中,长三角地区必将在统筹发展的诸多重要领

域实现新的突破、新的建设。针对新的发展形势,上海社会科学院经济法律社会咨询中心(以下简称咨询中心)于2009年设立了《新形势下长三角区域发展与合作实证研究》课题,集中咨询中心的20多位科研人员,就长三角一体化发展、产业发展、生态发展以及社会民生发展等重点问题开展实证研究,形成了本研究成果。

咨询中心创建于1978年,是我国改革开放后国内成立最早的专业咨询机构之一。自创建以来,咨询中心以实证性、评估性、方案性的应用研究定位,坚持科研与社会化应用并重、前瞻性与现实性并重、专业化与学科交叉并重,成为社科院智库研究链中的一个节点。咨询中心长期关注长三角区域发展问题,完成了一系列内部研究报告。为了扩大咨询中心科研成果的影响,此次将《长三角区域发展与合作实证研究》作为“咨询研究成果系列”的第一部著作予以公开出版,旨在促进学界、政府及企业界对长三角区域发展与合作问题更多的关注和研究,形成更多的成果积累。

谢京辉

上海社会科学院副院长

2010年10月

目 录

序	1
第一篇 长三角同城化趋势研究	1
长三角地区的同城化趋势及其对上海的影响 / 王振	/ 3
长三角同城化趋势对上海制造业发展的影响 / 于辉	/ 19
长三角同城化趋势对上海商务发展的影响 / 薛艳杰	/ 42
长三角同城化趋势对上海人口流动与就业、居住的影响 / 段占朝	
/ 59	
长三角交通物流一体化建设研究 / 薛艳杰	/ 72
第二篇 长三角区域发展与合作研究	91
长三角区域旅游发展的现状与趋势研究 / 郑琦	/ 93
上海现代服务经济与长三角的联动发展：对接、互动、融合 / 郭岚	
/ 117	
长三角两省一市装备制造业现状研究 / 林建永 吴永兴	/ 174
外商直接投资对长三角经济发展的影响 / 娄雄	/ 199
长三角区域合作协调机制设计与政策建议 / 于辉	/ 216

长三角区域合作协调制度绩效评价指标体系 / 段占朝 / 228

农村土地流转的模式比较研究——以长三角地区为例 / 戴伟娟
/ 247

长三角残疾人就业现状及对策研究 / 吴明奎 / 269

浙江省农业生产系统的有效性研究 / 孟薇 / 285

第三篇 上海经济社会环境发展研究 293

上海农村居民收入发展状况及其特征分析 / 张同林 / 295

上海民办非企业单位现状与发展研究 / 刘文敏 / 306

经济转型中上海残疾人就业社会援助创新研究 / 汤潇 / 322

上海汽车业能源经济效率基本评价——以上海大众汽车
有限公司为例 / 胡建一 施跃中 / 336

上海农业非点源污染控制示范项目社会影响实证研究 / 杨敏
/ 364

上海郊区“人工湿地”建设社会影响实证研究——以青浦金泽、
练塘、朱家角三镇为例 / 黄玮 张伟健 / 387

第一篇

长三角同城化趋势研究



长三角地区的同城化趋势 及其对上海的影响^①

进入“十一五”以来,伴随着经济实力的进一步提升,以及对连接大城市、口岸港口、枢纽机场的快速交通系统需求的不断增强,长三角地区两省一市,乃至处于泛长三角地区的安徽、江西两省,都在高速公路网络、跨江跨海大桥和快速轨道交通等方面加大了投资力度,加快了建设进程。为了迎接上海 2010 年世博会,为了应对国际金融危机,从上海到南京、杭州的城际轨道和高速铁路项目经国家批准提前实施,并将在世博会举办前后相继建成,这意味着长三角地区将真正进入“交通快捷的时代”和“同城化发展时代”。同城化不仅将大大提升长三角地区各城市之间、城乡之间的人流、物流、资金流、信息流、商务流的流量与流速,还将推动产业、就业、人口居住和城镇体系在空间上的结构性调整,同时更会挑战长期以来以行政区域为界的社会经济管理体制,形成更强的改革创新诉求。

长三角地区的同城化趋势必将对上海的很多方面产生深远影响,对此必须客观把握、顺应趋势,抓住机遇、迎接挑战,努力放大同城效应,大力促进结构调整,为加快建成“四个中心”和现代化国际大都市增添更加强劲的动力。

^① 本文为上海市政府发展研究中心 2009 年度热点课题《长三角地区的同城化趋势及其对上海的影响》的总报告。周振华研究员、朱金海研究员等为本文的形成提供了宝贵的建议。参加课题研究的还有:于辉、邓智团、段占朝、薛艳杰。

(一) 关于“同城化”的简单理论解释

同城化,就是伴随着城市间交通的便捷化和时空距离的不断缩短,各个城市的行政边界趋于模糊,一个城市的基础设施和服务功能越来越多地被其他城市分享,一个城市的人流、物流、资金流、信息流、商务流,越来越突破传统的行政区域界限,在更广的城市群区域内流动、配置,形成一个紧密联系、共存共荣的城市群或大都市圈经济体。最简单而又直观地解释,同城化也就是相邻城市的居民借助发达的交通系统和信息系统,其就业、出行、生活,如同处在同一个城市,没有时空距离,没有行政隔阂,大家共享城市发展的成果。

同城化类似于国际上的“大都市区化”和“城市群”概念。当然我们强调的“同城化”,还有其特有的中国含义。在我国,在长三角地区,长期以来一直存在着非常严格的行政区域划分、行政管理分割,以及非常明显的地区差距、城乡差距。交通的不便、基础设施配置的不均衡性和各类资源要素向核心大城市集聚,进一步加大了核心大城市、非核心大城市、中小城市三者之间的发展差距。在这种现实背景下提出的“同城化”或发挥“同城效应”,更大程度上指的是,那些非核心大城市和中小城市通过改善交通区位条件,努力缩短与核心大城市的时空距离,然后更多地利用、依托核心大城市的资源优势促进自身的进一步发展。最近几年,随着动车组的开通、跨海跨江大桥的建成,上海周边的各个城市,甚至安徽的合肥等市,都提出了类似的战略性课题和发展策略。同城化将大大改善非核心大城市和中小城市的区位条件,增强承接核心大城市产业转移、技术辐射的能力,并在区域合作中提升自身的发展水平与资源集聚能级。

对于那些核心大城市,同城化将带来一种外力冲击或拉力。城

市的各类设施和资源被周围城市更多地分享,城市的资源要素在外部拉力作用下不断流向周围城市,形成扩散之势。而核心大城市土地资源的强约束和劳动、土地成本的节节攀升,进一步推动了资源要素向周边城市的转移、流动。在外力拉动和内力外冲下,逐渐地,核心大城市的城镇布局走向区域,要素配置走向全国,城市管理走向开放。但与此同时,当一部分资源要素流出时,核心大城市将面临培育新兴产业的中长期过程和转移传统产业的短期过程这一不对称的结构性矛盾。这种趋势和现象已经在上海得到初步显现。

(二) 长三角地区的同城化趋势及其特征

对于长三角地区日趋明显的同城化发展趋势,我们从四个方面归纳其趋势性特征。

1. 交通出行的同城化:日常流动性人群流量激增流速加快

同城化最典型的表现特征,就是城市间的交通出行如同居住在同一座城市内,非常便利,随时可以走到另一个城市办事、消费。离家出门只需一小时左右就能到达繁华的中央商业街,这是我们最直观的住、行在同一座城市。以往即使是邻近的苏州、嘉兴,到达上海中心城区都需要半天左右的时间。甚至上海郊区的城镇到市区,也需要两三个小时,所以郊区人把市区人称为“上海人”,却从不把自己称为“上海人”。最近 10 年来,随着高密度高速公路网的建成,铁路的大提速和动车组的开通,长三角地区城市间的时空距离已经大大缩短。而在建成开通沪宁、沪杭城际铁路后,南京至上海的时间距离仅约 1 小时,杭州至上海最快只需 38 分钟,发车频率最高可达 3 分钟一班,真正实现“铁路公交化”。昆山到上海的动车全程时间只有 18 分钟,京沪高铁开通后可进一步缩短至 10 分钟左右。再加上虹桥的大型交通枢纽快速中转,上海周边的很多城市都可以在 1 至 2 小

时之内到达上海最繁华的南京路和外滩。

新的交通时空,让居住、工作在长三角地区各个城市的人口分享到出行的同城化便利。人们工作之余的活动半径大大放大,前往上海购名牌、观夜景、赏歌舞,或者前往杭州、苏州观山水、访古迹、品佳肴,将成为很多人的生活常态。这种常态将进一步放大日常人口流动的规模和速度。可以想象,便利、快捷的交通系统不仅在重要的节假日,甚至在平常的日子,都将带入、带出更多的消费人群。大的人口流量需要配套相应的商业设施和交通集散运输设施。特别是在节假日、周末和晚间,要把增加的人口流量转化为繁华、繁荣,同时更要建立健全的安全有效的商业繁华地区人员集散运输体系。

2. 产业布局的同城化:企业总部主导下的产业分工与空间配置

所谓产业布局的同城化,是指城市之间的产业发展和布局将突破行政区域界限,更加直接地相互影响,尤其是通过企业总部的主导、连接,促使布局在两个空间的产业项目更加紧密地结合起来,共享两个城市的资源优势。我们可将产业布局的同城化类型分为三类:一是指布局在大城市的企业,充分利用周围城市土地和劳动成本相对低廉的优势,把总部和技术研发、市场营销配置在大城市,生产、仓储、物流等环节配置在周边城市,通过生产经营各个环节在空间上的合理配置,形成一个统一的有效运行的整体,属于转移型的同城化类型;二是指布局在周边城市的企业,充分利用大城市的资金、技术、信息与市场优势,把企业的部分总部功能搬迁配置到大城市,属于依托型的同城化类型;三是指一些制造型企业积极向服务型企业转型,保留技术含量高、市场控制力强的环节和品牌,并在大城市扎根发展,同时把原先的生产加工和物流环节全部外包布局到更具生产优势的周边城市,属于外包型的同城化类型。

随着交通网络和信息网络的不断进步和发达,上述三种类型的产业布局调整方式已经在长三角地区形成趋势,并正在成为城市间

产业分工的主要形式。以往长三角地区城市间的产业分工,更多表现为行业性分工和企业大中小配套分工,同时各城市的企业多数从属于各自的行政区域,一个企业的布局局限在一个城市。而今天和未来的产业分工,将是价值链导向下的产业链分工。一个产业在空间上将分为若干的配置,一个企业可把部门和环节配置在不同的空间。推进这种产业空间布局的,是配置在大城市的企业总部。进一步,这些大城市的企业总部通过产业内部的关联关系,把周边城市的产业布局和发展与大城市的产业结构调整更加紧密地结合起来,促进了产业布局的同城化趋势。

产业布局的同城化趋势最直观的现象,就是有更多的产业项目转移布局到那些能够分享到同城效应的城市。上海的很多产业项目或者进入长三角的外资项目,原来主要转移布局到交通便利的上海郊区或靠近上海、紧靠沪宁铁路沿线的苏州、无锡等地。但最近十几年来,时空距离的缩短让更多的城市改善了区位条件,获得了同城效应,为产业项目的转移布局提供了更有优势的空间。比如原来属于交通死角的南通沿江沿海地带,与上海中心城区的直线距离并不遥远,但江海之隔曾经挡住了产业转移的通道。随着跨海跨江工程的建成,南通的这些滨江滨海地带吸引了众多的产业投资者和转移者。上海的一些企业和产业园区为突破上海的建设用地和商务成本瓶颈,也正利用南通的这些新产业空间积极实施产业转移。

3. 通勤就业的同城化:跨城就业的常态化

新的交通时空也大大扩展了人们的就业空间半径。在上海居住的就业人口可以选择周边的苏州、嘉兴,甚至更远一点的杭州、南通等地天天上下班工作。同样居住在苏州、嘉兴,甚至杭州、南通等地的就业人口也可以选择到上海天天上下班工作。这种跨城市的通勤就业现象将越来越普遍。上下班通勤时间是影响人们选择就业空间的重要因素之一。正常情况下,大城市就业人口都把上班通勤时间2