

---

中國長三角區域經濟一体化的源流、  
動力机制与价值目標

---

---

陳建軍、任少波\_浙江大學 浙江杭州310000

---

# 中國長三角區域經濟一体化的源流、動力机制与价值目標

陳建軍、任少波\_浙江大學 浙江杭州310000

摘要：中國長三角區域經濟一体化理論具有國際經濟一体化、次區域理論和區域合作理論三个源流。長三角區域經濟一体化的動力來自于市場主体和政府，在中國現行体制下，次區域地方政府由于其特有的經濟功能而成爲一体化過程中具有二元動力傾向的利益主体，這種一体兩面的動力机制發生了長三角一体化和區隔化的兩大對冲力。演繹了長三角一体化進程的曲折進程。長三角區域經濟一体化的价值目標在于形成產業分工和規模經濟效應，构建世界級的大都市群，實現次區域間的資源共享和利益互補，以及探索更具普适性体制創新意義的區域一体化制度平台。

關鍵詞：長三角；區域經濟一体化；源流；動力机制；价值目標；体制創新

中國長三角區域經濟一体化的源流、動力机制与价值目標

Origins, Dynamic Mechanisms and Value Targets of the Regional Economic Integration in the Yangtze River Delta Region

CHEN Jian-jun    REN Shao-bo(Zhejiang University, 310007)

Abstract: The regional integration theory of Yangtze delta area has three theoretical origins from international economic integration, subregion and regional cooperation. The integration is driven by market subject and government. The subregional government become the binary drive oriented stakeholder in the integration process because of their particular economic function under current system in China. This sort of one integrity with both sides driving mechanism brings also the hedging integration and segmentation, which infers the tortuous process of the integration of Yangtze delta region. The value targets of The regional integration theory of Yangtze delta area lies in forming industrial division and scale effect, constructing world class metropolitan groups, realizing resource sharing and interest complementing and exploring regional integrated institution with more universal significance in institutional innovation.

Key words: Yangtze Delta regional economic integration origin driving mechanism value target institutional innovation

## 一、長三角區一体化的源流

長三角區域經濟一体化理論有三個源流。

第一是來自於新古典經濟學分析范式下的國際經濟一体化理論，所謂一体化，在經濟學領域，主要是指經濟一体化，有時也稱為經濟整合，或者經濟統合，其“一体化”英文為“Integration”，最初起源於企業之間的聯合，是廠商通過協定(Agreement)、卡特爾(Cartel)、托拉斯(Trust)以及其他兼併方式聯合而成的企業組織形式，可分為“水平一体化”(horizontal integration)，“垂直一体化”(vertical integration)和“混合一体化”(conglomeration)等形式。第二次世界大戰以後，歐洲開始盛行歐洲統一運動，經

濟一体化就是政治統一的基础，于是原來應用于微觀領域的一体化開始被用來描述宏觀經濟現象。大約在20世紀50年代初期，經濟學開始用“國際經濟一体化”(international economic integration) 或者“區域經濟一体化”(regional economic integration) 的概念來重新定義經濟一体化的內涵。將其定義為“將不同經濟實體結合成較大經濟區的一種事務狀態或者一種過程”，並認為這種國際經濟一体化能够消除參與國之間的所有貿易障礙，並建立一定的合作和協調的機制。這種機制則依賴于一体化采取的具体形式。<sup>1)</sup> (Ali M. El-Agraa, 1988)。在國際經濟學教科書中，經濟一体化的具体形式就是經濟學家理查德·利普塞(Richard. Lipsey)提出的一体化的六種等級遞增的狀態，即：特惠關稅區、自由貿易區(商品自由流動)、關稅同盟(統一對外關稅)、共同市場、經濟同盟和完全經濟一体化。<sup>2)</sup>

長三角區域經濟一体化理論的第二個淵源是經濟區或者說是次區域的理論，不同于新古典經濟學語境下的國際經濟一体化，長三角事實上是一個次區域，或者是一個次區域集合，是一個“經濟區”或者“經濟圈”，美國加州大學教授羅伯特·斯卡拉皮諾(Robert Scalapino)的將這種具有內在區域經濟合作關係的區域定義為“自然的經濟區域(自然的經濟領土)” (NETs : Natural Economic Territories)，他認為，“自然的經濟區域”就是指跨越政治疆界的自然的經濟互補性，這裡的“自然”并不意味着與政府無關，而是表示既不是依靠政府的啟動，且政府也不能阻止，但是政府可以采取包括清除制度障礙以實現本來就已存在的經濟互補性的政府行動<sup>3)</sup>。或者說，政府行動或者政治意願獨自不能够創造或者停止邊境地區的相互行為，政府的行為只能局限于推進本已扎根于自然互補性的市場條件<sup>4)</sup>。麥克吉(T.G.Magee)等人是從社會學角度用“擴大的都市地

---

1) Ali M.El-Agraa, International Economic Integration, London, 1988, second edition, pp.1.

2) Richard Lipsey: "Economic Unions", in International Encyclopedia of the Social Sciences, 7th volume, Macmillan Company The Free Press, New York, 1972, pp. 541-542

3) Robert.A.Scalapino, "The United States and Asia: Future Prospects", in Foreign Affairs, No. 5, Winter 1991--92.

4) Chia Siou Yue and Lee Tsao Yuan, "Subregional Economic Zones: A New Motive Force in Asia-

區”來解釋次區域經濟區<sup>5)</sup>，1992年，他与Scott Macleod通過對新加坡及其周邊地區——馬來西亞的柔佛州和印度尼西亞的廖內群島的所謂“新—柔—廖成長三角”的研究撰文提出了“Extended Metropolitan Regions”的概念。經濟區理論的第三種解釋是所謂的“局地經濟圈”（SREZ：Sub-Regional Economic Zones or Localized Economic Zone）。這是日本經濟學家提出的一種解釋<sup>6)</sup>，認為局地經濟圈主要是由國家的一部分區域為基本單位，橫跨多個國家和地區，主要依靠外向型經濟紐帶聯結的地理區域。作為具體案例，日本學者舉出了中國的珠港澳經濟圈、中國的海峽兩岸經濟圈、以及由美國和墨西哥邊境的保稅加工區形成的美墨出口保稅區經濟圈等<sup>7)</sup>。對經濟區的第四種解釋是“成長三角”，這是由新加坡總理吳作棟提出而由亞洲開發銀行的經濟學家予以確認的一種解釋，認為：成長三角是包括三個或三個以上國家的、精心界定的、地理毗鄰的跨國經濟區，通過利用成員國之間生產要素稟賦的不同來促進外向型的貿易和投資。

長三角區域經濟一體化理論的第三個淵源來自於中國國內的“區域經濟合作”的概念，它最初來源於所謂的“橫向經濟聯合”。20世紀80年代初期，中國中央決策層在推出分權改革的一系列措施時，提出要搞“橫向聯合”和區域經濟協作，為此各地區政府部門還設立了“經濟協作辦公室”，其職能就是推進地區間的經濟合作，其合作主體實際上主要是地區政府部門。當然，最初的區域經濟合作主要還是在和國有經濟相關的商品交換層面，在商品市場還未發育完整，且處於區域分割的情況下，由建立地方政府間的協調機制來克服地區間的市場壁壘和行政壁壘，互通有無，是對已經失

---

Pacific Development" in *Pacific Dynamism and the International Economic System*, C. Fred Bergsten and Marcus Noland (Washington, DC: Institute for International Economics, 1993) edit Chia Slow Yue, *Motivating Forces in Subregional Economic Zones* (Honolulu, HI: Pacific Forum CSIS Occasional Paper, December 1993).

5) T. G. Magee, and Scott Macleod, "Emerging Extended Metropolitan Regions in Asia-Pacific Urban System: A Case Study of the Singapore-Johor-Riau Growth Triangle", paper presented at the Workshop on Asia-Pacific Urban Systems: Towards the 21st Century, The Chinese University of Hong Kong, February 1992.

6) 嘉數啓著《國境を越えるアジア成長の三角地帯》東洋經濟新報社，1995年，東京。

7) 北村輪夫，《局地經濟圈的構造假說》，（日本）北海道大學，《經濟學研究》，1995年5期，P.28。

灵的按计划配置資源和尚未成熟的按市場机制配置資源的一种重要的制度設計。隨着改革開放的深入發展，區域經濟合作的概念也不斷的深化，但是在中國語境下，區域經濟合作主要是地方政府之間在非縱向信息主導的狀況下，進行“橫向”信息溝通和利益協調，以獲取“雙贏”或“多贏”的手段和机制，既非基于市場机制的資源配置，也非自上而下的組織机构的資源配置，而是一種基于各地方政府的目標函數和考核指標值最大化的利益協調。一直到 2008年國務院發布《關於進一步推進長江三角洲地區改革開放和經濟社會發展的指導意見》前，官方關於長三角區域經濟一体化，或者長三角一体化發展的正式文件表述語言，一直是“區域經濟合作”。

長三角區域經濟一体化的實踐起始于上世紀80年代，其主角是長三角各次區域的地方政府、企業和學界。在20世紀80年代初期，中國中央決策層在推出分權改革的一系列措施時，也提出要搞“橫向聯合”，搞區域經濟協作，以打破“條塊分割”所帶來的弊端。在這一背景下，1982年12月中國國務院發出通知，決定成立上海經濟區。當初成立的時候包括上海市和江蘇的蘇州、無錫、常州和南通，浙江的杭州、嘉興、湖州、紹興和寧波等10个城市，後來擴大到浙江、江蘇和上海兩省一市。由于上海經濟區的常設机构僅僅是一個“規劃辦公室”，一個研究規劃机构，其主要運作平台上海經濟區省(市)首腦會議，即二省一市首腦會議和十市市長聯席會議，基本上是一個協商性質的會議。上海經濟區規劃辦公室在1988年國務院体制改革時被撤銷，由此長三角就再也沒有一個隸屬於中國部門的常設机构來管理區域經濟合作或一体化的机构了。但是這並沒有妨碍長三角區域經濟一体化的進程。

回顧近年來長三角一体化的推進步伐，2002年是一個重要的分水嶺，在中國加入WTO等一系列外部因素和內部因素的推動下，自2002年下半年開始，長三角一体化取得了突破性進展。

首先是在政府層面，“兩省一市”對長三角一体化達成了高度共識，省級政府之間的互訪實現了制度化，在城市層面，長三角城市經濟協調會議也由兩年一度縮短為每

年一次。2007年12月1日在上海首次召開“六巨頭”會議以及后來形成制度的長三角3+1主要領導人會議<sup>8)</sup>，云集了江浙滬兩省一市和安徽省的主要負責人，省委書記、省長、市委書記、市長等，表明一体化已在政府層面形成了高度共識。

其次是在市場層面，“兩省一市”之間的企業層面的交流和互動、要素流動都比過去順暢了許多。無論是浙江、江蘇企業對上海的投資，還是上海企業對江蘇、浙江的投資都相當活躍。調查表明，浙江企業的跨區域投資中，對上海和江蘇的投資是最多的，近年來上海對江浙地區的也在快速增長。可見，在長三角一体化進程中，市場一体化進程起到了重要的作用。

第三、在制度層面，形成了一系列重要合作制度和制度創新。如“兩省一市”首長互訪制度、長三角城市經濟協調會議等，城市一体化宣言、長三角交通規劃、長三角旅游規劃等都陸續出台，反映了一体化進程中制度創新的快速推進。

第四、在基礎設施等硬件設施建設方面，長三角主要城市之間的高速公路網絡已經基本形成，高速鐵路和城際軌道交通建設也提上議事日程，長三角三小時經濟圈開始成型。

由此可見，長三角區域經濟一体化是一個過程，它是中國經濟體制改革的產物，也是區域經濟發展的產物，經過多年的發展，長三角成為中國區域經濟一体化模範生，已是一個不爭的事實，它對中國其它區域如環渤海、珠三角以及中西部地區等，起到一種帶頭示范作用，而2010年《長三角區域規劃》的發布則是長三角一体化進程的一個標誌性的歷史事件。

## 二、長三角一体化的動力：市場主體和政府，一体化和區隔化

從經濟學的分析框架出發，長三角一体化<sup>9)</sup>發展的動力主要來自於市場主體和和

---

8) 2008年開始安徽省主要領導人參加了長三角首長協商會議，正式形成 3+1 格局。

政府。

市場主體可以區分為二個部分，個體和企業。

作為個體，我們可以把它定義為消費者和勞動者，無疑這是一體化發展的堅定的支持者，因為從消費者的角度來說，一體化可以使得消費者有更多的選擇，產品的多樣化以及由于區域壁壘的解体而導致的賣方壟斷的弱化，使得消費者的可以獲得更多的消費剩餘，從而提高了他們的生活質量，因此作為消費者這一群體，無疑是會對一體化發展持積極的回應態度的。作為生產要素的個體，包括各個層面的勞動者，也是一體化的收益者，因為一體化會使他們有更多的就業選擇機會等，從經濟學的角度講，能夠使得要素在更廣闊的空間中進行優化配置。

企業也是一體化的支持者，長三角區域經濟一體化在很大程度上就是由企業推動的，在市場競爭日趨激烈的背景下，企業要獲取和保持競爭優勢，要獲取規模經濟效應，就會想到將企業供應鏈或生產鏈進行跨行政區域布局，或者說是產業鏈的空間离散化布局，以此達到最大化地利用和整合不同地域的不同屬性的區位優勢和資源稟賦優勢，如上海的科技資源優勢，國際信息匯聚的優勢，江浙地區的勞動力優勢和空間優勢，以及特定屬性的產業集聚優勢，實現企業競爭力的提升。長三角一體化無疑會大大降低企業跨區域發展的運輸成本、要素空間移動成本、信息傳輸成本以及其他的交易成本（以上幾項合并又可稱為廣義的運輸成本）進而在企業內部實現區域分工。這樣，就在企業跨區域發展或者說企業供應鏈空間分布的离散化和長三角一體化之間形成互動累積循環機制，企業跨區域發展主導的產業鏈空間布局的离散化，推動了長三角一體化發展，而長三角一體化發展又進一步降低了企業跨區域發展的廣義運輸成本，進一步推動了企業的跨區域發展和產業鏈空間布局的离散化。由此形成長三角區域經濟一體化的內生動力機制，當企業面臨的市場競爭日

---

9) 嚴格地說，“區域經濟一體化”和“一體化發展”不是同一個概念，比較區域經濟一體化，一體化發展的“一體化”意義涵蓋的領域更廣，是社會經濟發展的一體化。當然，從經濟學意義上解釋，兩者的基本原理是相同的，故本文並不加以嚴格區分。



趨激烈，經濟全球化進程不斷加速，經濟轉型和產業升級的壓力不斷加大的背景下，這種區域一体化的內生動力作為對沖外部環境壓力的動力就會越強勁。

作為政府，我們將其區分為中央政府和地方政府。

中央政府在長三角一体化進程中一直起着外部推動的作用。

在改革開放初期，上海經濟區的建立，以及當時由中央決策層倡導的“橫向經濟聯合”和“經濟協作”，對於長三角區域內部的產業轉移和產業水平分工的推進，以及降低由于地方分權和“財政分灶”而得到加强的地方行政壁壘所導致的要素流動的制度成本，啟動和推進長三角區域經濟一体化進程起到了關鍵作用。這一時期，中央決策層對長三角區域經濟一体化的推動是一種“制度供給型”的推動。到了20世紀90年代初，這種外力推動開始轉變為“利益誘致型”，即、中央決策層並不對長三角區域經濟一体化施加直接影響，而是通過向上海注入加速開放和發展的政策資源，進而產生區域發展的外部性，以此來提高長三角區域經濟一体化的向心力，或者說提高區域經濟一体化的邊際收益，這就是中央提出的浦東開發開放政策。進入21世紀，隨着中國經濟發展進入了以科學發展觀導向，加快轉型升級進程的新階段，中央決策層又進一步加快了對長三角區域經濟一体化的推動力度，出現了重歸制度供給型的推動的趨勢，具体的就是提出和制定《長三角區域規劃》，提出《關於加快長江三角洲地區改革開放和社會經濟發展的指導意見》。但是回顧長三角區域經濟一体化的過程，中央指導層的作用從來都不同于計劃經濟時代，都是非行政命令和指令性的，都是通過次區域地方政府的行為安排和市場經濟體制改革的實際進程來加以貫徹。由此也凸顯了次區域地方政府在區域經濟一体化中的關鍵作用。

次區域地方政府在長三角區域經濟一体發展中的作用是双向和二元的，即同時具有動力和阻力，一体化和區隔化的傾向。在討論長三角區域經濟一体化這個具有很強的中國特征的發展現象時，我們不能不特別地強調體制和制度的作用，在長三角一体化發展的進程中，作為長三角地區的各個地方的行政當局，或者說各次區域的行政當

局，在中國現行的體制下，常常同時但當着一體化的動力和阻力這樣的二元角色。所謂阻力，就是區隔化。改革開放以來，中國經濟的發展很大程度上是依靠地方與地方間的競爭來獲取發展的動力，由於中國獨特的體制，中國的地方政府不但具有國際上通行的一般意義上政府行政功能，還具有主導本地方經濟發展，提高本地區住民生活水平的經濟功能，這點和多數發達國家不一樣。因此如何維護本地區的經濟利益，盡可能地阻礙本地稀缺的生產要素流失，並在次區域間的發展競爭中，獲得競爭優勢，就是次區域地方政府所不能不考慮的問題。從這個意義上說，次區域地方政府天然具有非一体化或者說區域經濟區隔化、塊狀化的傾向。由此構成了一體化的阻力。但是另一方面，各次區域地方政府出於加快發展本地區經濟的需要，也非常希望能夠利用外部地區的資源優勢，來彌補本地區的資源劣勢，希望推進本地區企業擴大規模經濟，增強市場競爭力，來使得本地區經濟發展受益，因此次區域地方政府同時也具有推進區域一体化，弱化區域間要素流動壁壘的內在動力。從這個意義上講，次區域地方政府構成了區域一体化發展的動力，特別是在長三角地區，蘇浙滬之間的要害資源天然而來的互補性以及經濟發展帶來的規模效應，使得一体化是任何一個次區域政府所難以回避的問題。這種一體兩面的體制構架形成了長三角一体化和區隔化的兩大對沖力。演繹了長三角一体化進程的曲折進程。

當市場化進程加速時，或者說次區域地方政府對資源短缺（包括要素資源和市場資源）和規模經濟（經濟發展績效）的敏感性（彈性）增強時，以及要素流動的成本弱化時，一体化進程就會加快。反之，區隔化的傾向就會得到強化。

那麼，當出現地方政府的區隔化傾向時，能否借用中央政府的行政手段來加以解決呢？問題的答案應該是否定的。其原因在於體制，在中國現行體制下，中央政府不可能代替地方政府進行具體的地方經濟運行決策，在中國的目前，由各地方政府具體管理和決策本地區的區域經濟運行、發展及其相關事務，在管理層面給予地方政府在所轄區域內的行政和經濟垂直管理權限，不受橫向權力的干擾，進而鼓勵區域之間形成

适度競爭，是現階段有利于整個中國經濟發展的體制安排。目前還看不到，中央政府有自上而下的利用行政手段來推進區域一體化發展的必要性和可能性。從這個角度講，地方政府的區隔化的元素實際上是已經內定在中國當前的體制中的了。

### 三、長三角區域經濟一體化的價值目標

#### (一) 產業同構和產業分工

長三角區域經濟一體化到底要解決什麼問題？一種具有廣泛受眾面的問答是解決產業同構問題。這裡所謂的產業同構，是指各地區產業結構具有較大的相似性，從而產生相互競爭，導致供給過剩或產能過剩的問題。為了避免產業同構，長三角應該在一體化的框架下實現“錯位發展”，如上海發展現代服務業，江蘇發展電子通訊設備製造業和裝備製造業，浙江發展輕工紡織服裝行業等。從經濟學意義上說，似乎也有道理，一體化的直接經濟效應就是規模經濟和產業分工，由於一體化，帶來的市場規模的擴大，由此形成了規模經濟和實現專業化分工的可能性。但是如果說長三角一體化的目標是要實現省級單位層面上的產業分工，以解決所謂的“產業同構”問題，這可能是一個誤區，在歷史上曾經有“經互會”這樣的國際區域合作組織，其宗旨就是開展以國家為單位的產業專業化分工，但眾所周知，作為前蘇聯和東歐時代的社會主義國家的“經互會”組織，並沒有給參加國帶來多少正面的經濟效益。長三角地區的江蘇、浙江和上海，無論是哪一個省市，其經濟規模單獨拿出來比較，都已經達到一個中等發達國家的水平。以2007年為例，上海的GDP為1792.5億美元，高于同年新加坡的產出，江蘇是3785.5億美元，高于同年挪威或奧地利的產出，浙江是2761.8億美元，相當於同年南非或伊朗的產出。這麼大的產出規模，要哪一個省市專注於某一產業，或某一類型的產業，都是不現實的。因此，籠統地說長三角一體化要解決產業同構問題，是沒有太大的可操縱性和實際意義的。實際上，由於要素資

源稟賦的相似性，發展的路徑依賴，以及經濟發展階段的相似性，使得長三角各地區之間，各城市之間出現某一層面上的“產業同构”是必然的。從產業經濟學的分析視角，長三角各地區在製造業二位數層面上的產業同构在很多場合是長三角區域產業集聚的表現，並由此提供了長三角產業分工合作的穩定平台。如汽車產業，在長三角地區，上海、江蘇和浙江都發展汽車產業，也沒有什麼不好，只能認為在長三角地區出現了汽車製造業的產業集聚。這樣的案例，在國際上就有很多，日本的汽車工業主要分布在日本的太平洋沿岸一樣。從東京到名古屋，在南北大約80公里，東西大約300公里的地方，包含了東京、橫濱、名古屋、栃木、埼玉、群馬和靜岡等地區，集中了豐田、日產、本田、三菱、富士重工、雅馬哈、鈴木等日本几乎所有主要的汽車企業。但是並沒有出現所謂我們所謂的“產業同构”（即產能過剩）的問題<sup>10)</sup>。以上是從供給層面的分析，如果從需求層面分析，所謂“產業同构”就更不是一個問題，如日本的汽車工業，函蓋全球市場，即便國內多個地區都生產汽車，只要國際市場具有可容納性，就沒有問題。另外，從邏輯上也應該承認，只要是“一體化發展”，某種層面上的“產業同构”就是必然和必須的。在產業結構的優化升級上，由於發展階段的相近性，浙江和江蘇、上海都需要發展現代服務業和先進製造業，如果說這是“產業同构”的話，那麼這種“同构”是正常的，因此，說長三角區域經濟一體化需要解決各地區之間的“產業同构”問題。不是一種正確的問題意識，甚至可以說是一個偽問題。實際上長三角區域經濟一體化要解決的是產業分工和規模經濟問題，是體制的創新和制度改革的問題，所謂產業分工，並不是簡單的以地區劃分單元，自上而下地統一產業規劃，某省發展什麼產業，某市發展什麼產業，而是破除市場壁壘，建立統一的產品市場和要素市場，降低產品和要素流動的廣義交通成本，在統一的大市場格局下，形成以市場主體主導的產業分工格局，包括企業間的地域分工和企業內的地域分工。

---

10) 陳建軍,要素流動、產業轉移和區域經濟一體化[M], 浙江大學出版社, 2009。

## (二) 世界級大城市群的形成和同城化

從社會經濟發展的客觀規律來說，長三角區域經濟一体化進程將和長三角都市圈、都市帶、或者人們常說的“世界第六大都市群”直接相關聯。長三角一体化的過程，從空間經濟學和城市發展的視角，就是城市化和同城化的過程。長三角一体化發展的重要目標和核心任務是加快培育具有國際競爭力世界級的大都市圈和城市帶。也只有形成這樣的大都市群和大城市帶才能形成可供企業做大做强，集聚發展的空間平台，進而帶動地區產業的轉型升級，形成區域創新的新空間。長三角一体化的過程，也是企業跨區域發展和產業空間結構調整的過程，由此帶動開辟了產業升級和發展方式的轉型現實可能性，事實上，目前已有不少浙江和江蘇的民營企業嘗試將控制中心、研發中心和營銷中心向長三角的中心城市轉移，利用城市平台來帶動產業結構升級。如在大城市的中心地區和核心地帶形成現代服務業的高度集聚，在大城市的周邊地區形成先進製造業的集聚，通過空間結構調整來加快產業結構的調整步伐，帶動整個地區產業結構的優化升級。

對產業結構的優化升級和區域創新体系的培育而言，人才、知識和資本是最重要的條件和資源，從空間經濟學的角度看，只有在經濟相對發達的城市，特別是大城市、城市群和城市帶才能集聚這兩種資源。從而為產業結構的升級提供相應的條件。國際上具有高度化的產業結構，高新技術發達，現代服務業發達，文化創意產業發達的地域，基本上都是發達國家的大城市和城市帶。長三角一体化為長三角世界級的大都市群的出現開辟了制度通道，使之成為要素和資源集聚的空間，帶動產業結構優化升級和區域創新体系的形成。

世界級大城市群的形成，在一体化的語境下，就是所謂同城化，這不是傳統的空間形態上的同城化，即在一体化區域內，多個城市合并成一個空間上連續的城市，或者行政管理一体化大的城市，這在空間組織上是不可能，在城市管理上也是低效率而非理性的。同城化實際上是一種制度安排和制度創新，其主要包括：城市社會

基礎設施和公共設施的同城化，城市公共服務的同城化，城市規劃的同城化，城市意識的同城化、城市功能的同城化等多个方面。城市基礎設施和公用設施的同城化，是同城化的基本條件，如果沒有快捷的大眾交通設施，進而在城市群各城市之間實現點對點的交通，乃至門對門而非城對城的快捷交通，同城化就是一句空話；在此基礎上，有公共服務的同城化，同城化的前提是均等化，長三角城市群中的城市有大小，城市的GDP產出也各不相同，但是在一體化的背景下，就必須實現公共服務的均等化，在此基礎上，實現城市意識的同城化和城市功能的同城化。中國的未來在很大程度上取決於是否能夠順利推進城市化的進程，長三角世界級大城市群的形成將成為中國城市化進程的典範。

### (三) 資源共享和利益互補

長三角一體化發展產生正面效應還包括資源共享。以浙江為例，浙江是個資源小省，包括自然資源，如礦產資源、土地資源、森林資源等，也包括人才資源、知識資源等都不富裕，特別是在經濟轉型期，浙江自身的資源顯然不足以支撐其在短期內完成產業結構升級轉型，需要借助一體化發展獲取周邊地區的優勢發展資源。例如在產業升級方面，需要依靠上海這個具有高度國際影響力的對外開放平台，為浙江企業尋求更廣闊的國際市場、更多的國內外資源，以此來推進產業轉型和區域經濟發展。另一方面，浙江也需要加強和江蘇的合作，事實上，蘇南地區借助引進外商投資企業，其先進製造業的規模水平已超過上海。因此，浙江需要充分利用一體化平台，通過與上海、江蘇地區的分工合作來推動本地區經濟轉型升級步伐。

資源共享和利益互補的微觀效應就是為企業提供了跨區域發展的可能性，從空間經濟學的角度來看，不同地區都有獨特的區域優勢和區位優勢，企業可以通過跨區域發展利用各具特點的差異化的區域優勢和區位優勢，形成研發、生產、銷售等各個環節的企業內地域分工，增強企業核心競爭力。如台灣企業“康師傅”，在台灣不過

是一家生產醬油的小企業，通過進入中國大陸，發展成為食品行業數一數二的大企業。對長三角各地的企業而言，長三角一体化為其提供了一個“走出去”的平台，通過這個平台，它們可以利用長三角各個地區的差異化的資源優勢，形成企業內部的地區分工，擴大企業競爭優勢。

#### (四) 一体化的制度平台的构建

長三角分布于“兩省一市”，如何突破地區和地區之間、城市和城市之間存在的制度壁壘，降低要素流動的制度成本，是一体化面臨的主要問題，也是學術界有諸多爭論的問題。

長三角一体化進程的進展已經形成了一系列的一体化制度平台，如帶有中國特色、具有某種地方自治特征的“長三角市長協調會議”，雖然是由官方代表出席，但并非中央政府組織召開，是帶有橫向聯合性質的地區間的政府組織。又如長三角互訪機制，以及已經形成年會制度的由長三角主要省市和城市主要領導人出席的省級領導主要負責人會議等等，都屬於橫向的區域一体化制度和組織平台。對此，有人提出是否需要建立一個自上而下縱向制度平台？如類似國務院早期成立的上海經濟區規劃辦公室，這樣一種縱向的制度平台。

本文傾向于构建和強化柔性、橫向的制度平台。從決策層面來看，建立一種決策支持系統可能顯得更為重要。國際上，在歐洲一体化進程中，作為一体化決策支持系統的歐洲議會的作用舉足輕重，在亞太經合組織的架構中，由學者和退居二線的政府首腦組成，其功能定位于正式會議討論文本起草的亞太賢人會議也起着重要作用，是該組織重要的決策支持系統。長三角一体化跨區域共識的形成也需要建立這樣一種機制。畢竟，在現行體制下，中央及其職能部門不可能代替長三角各方進行決策，而在當前的制度框架下，僅僅依靠各地區政府部門的協商合作，也會受到各方區域局部利益的制衡，增加共識決策的成本。如果借助非政府系統的研究機

构、大學和其他社會中介組織的專業知識的力量和輿情，形成長三角一体化共識決策的支持系統，可能會提高政策決策和實施的效率和效果，如在長三角區域規劃的制定過程中就建立了兩套機制：一是由國家發展和改革委員會各个司處和相關地區的地方政府部門牽頭，起早規劃的具体章節的專業組；二是由國家發展和改革委員會牽頭成立長三角區域規劃綜合組，即由“兩省一市”的大學和科研机构的專家組成的綜合組，負責規劃文本的最后統籌，由此保證了長三角區域規劃制定的科學性和可操作性。這種機制形成规范化制度后可在長三角一体化進程中發揮重要作用。



#### 參考文獻

- [1] Robert.A.Scalapino, "The United States and Asia: Future Prospects", in Foreign Affairs, No. 5, Winter 1991--92.
- [2] Chia Siou Yue and Lee Tsao Yuan, "Subregional Economic Zones: A New Motive Force in Asia- Pacific Development" in Pacific Dynamism and the International Economic System, C. Fred Bergsten and Marcus Noland (Washington, DC: Institute for International Economics, 1993) edit Chia Slow Yue, Motivating Forces irt Subregional Economic Zones (Honolulu, HI: Pacific Forum CSIS Occasional Paper, December 1993
- [3] T. G. Magee, and Scott Macleod, "Emerging Extended Metropolitan Regions in Asia-Pacific Urban System: A Case Study of the Singapore-Johor-Riau Growth Triangle", paper presented at the Workshop on Asia-Pacific Urban Systems : Towards the 21st Century, The Chinese University of HongKong, February 1992.
- [4] 嘉數啓著《國境を越えるアジア成長の三角地帯》（日本）東洋經濟新報社, 1995年, 東京。
- [5] 北村輪夫《局地經濟圈的构造假說》（日本）北海道大學《經濟學研究》1995年5期, P.28。
- [6] 陳建軍,要素流動、產業轉移和區域經濟一体化[M], 浙江大學出版社, 2009 ；

#### 作者簡介

陳建軍, 男, 教授, 浙江大學區域与城市發展研究中心主任、溫州大學商學院院長, 研究方向: 區域經濟、產業經濟

任少波 , 男, 教授, 浙江大學副校長, 研究方向: 城市經濟、公共政策