

沪苏浙皖：“世界超级经济区”浮现

■ 倪鹏飞 李晔 报道

长三角经济区范围逐步扩大

从经济区空间范围看，长三角经济区范围逐步扩大。1982 年国务院决定成立上海经济区，形成长三角经济区的最早雏形。此后随着区域合作的深化，以长江三角洲城市经济协调会等地方政府合作组织为平台，长三角不断纳入更多外围城市。在这种行政扩容的基础上，在研究中需要利用科学的指标和方法对长三角经济区的空间范围进行重新界定。我们首先通过划定 2020 年高铁网络下两小时经济圈的通勤范围初步界定长三角经济区的地域边界，然后利用重力模型计算该区域城市间的吸引力指数，对这一范围界定作进一步论证。

时间维度：两小时经济圈的扩展

经济区通常对应一定的“通勤圈”，即以特定的通勤范围形成具有一体化倾向的协调发展区域。美国和日本均是以一定的通勤范围来划定都市区的边界。通勤范围可以用空间距离或时间距离来衡量，考虑到交通条件的改善能够大大缩短时间距离并不断扩展经济区的空间范围，显然以动态的时间距离来划定通勤范围是更加合适的。因此，我们通过两小时经济圈来考察长三角经济区的范围扩

展，并以此为依据初步划定其地域边界。

随着交通基础设施的高速化、网络化，以上海为中心的两小时经济圈的范围不断扩大：1990 年，长三角两小时经济圈只能辐射无锡、常州、苏州、杭州、嘉兴等少数紧邻上海的城市；2000 年，随着高速公路的建设，镇江、湖州、绍兴进一步融入，长三角两小时经济圈逐渐贯穿沪宁、沪杭通道；2010 年，随着苏通大桥、杭州湾大桥等一系列跨江跨海大桥的建成通车，长三角两小时经济圈的南北两翼更加丰满，向北跨过长江纳入苏中的南通、扬州、泰州三市，向南跨过杭州湾以宁波为节点，辐射浙东沿海。

至 2020 年，高速铁路和城际轨道交通网络将进一步扩大长三角两小时经济圈的范围，特别是随着沿海、沿江以及沪宁合高铁的全线贯通带动浙南、苏北和皖江地区全面融入，长三角两小时经济圈将覆盖上海、江苏、浙江全境以及安徽除亳州以外的总共 40 个地级以上城市。届时，外围城市与中心城市之间的最短往返通勤时间将控制在 4 小时之内，能够实现当日工作往返，沪苏浙皖一市三省将全面迈向“当日经济”。

空间维度：区域空间联系的强化



基于经典引力模型，用动态的时间距离替代静态的空间距离，计算 2020 年长三角两小时经济圈所有城市与中心城市上海的吸引力指数，并与早期公认的长三角经济区的计算结果进行比较。我们的比较分为三个时期：第一期的范围为 2003 年长三角城市经济协调会的 16 个会员城市，这也是早一致公认的长三角空间范围；第二期的范围为 2013 年该协调会扩容后的 30 个会员城市；第三期的范围为 2020 年长三角两小时经济圈所包括的 40 个城市。

比较这三个时期的吸引力指数均值，呈现平稳上升的趋势：2003 年为 4.014，2013 年为 4.129，2020 年将达到 4.562。这说明以 2003 年被一致公认的长三角传统 16 市的吸引力指数为标准，随着区域扩大和城市增加，中心城市上海能够在更大范围发挥更强的辐射带动作用，产生更广的经济外溢效应。至 2020 年，一个包括沪苏浙皖一市三省的 40 个地级及以上城市的超级经济区将出现在北至陇海线，南抵浙南山区，西至京九线，东临海洋的广袤空间里。

沪苏浙皖经济一体化全面加深

经济高度一体化是经济区形成的标志，沪苏浙皖一体化的全面加深表明超级经济区正在形成。从内在机制上看，区域经济一体化是一个有机系统，包括了制度一体化、交通一体化、市场一体化、产业一体化等紧密联系、相辅相成的子系统。其中制度一体化是基础，交通一体化是支撑，市场一体化是核心（包括商品市场和要素市场），产业一体化是关键。鉴于制度合作作为区域经济一体化的基础，其成效主要通过其他方面体现出来，因此我们重点针对交通一体化、商品市场一体化、要素市场一体化和产业一体化展开研究。

交通一体化

回顾历史，长三角区域一体化正是以交通一体化为支撑的：上世纪 80 年代，长三角还处于“铁路时代”，主要依托沪宁合、沪杭甬两条铁路，联系上海、杭州、宁波、南京和合肥等主要城市，支撑起传统的“Z”字形结构；上世纪 90 年代，长三角进入“公路时代”，主要城市之间通过高速公路形成交通走廊，但覆盖全域的高速公路网络仍未形成，主要城市与其他节点只能通过较低级别公路连通。

2000 年以后，随着一系列跨江跨海大桥的建成通车，长三角进入“大桥时代”，彻底打破了江河湖海等天堑对传统沪宁杭甬“Z”字型结构的制约，高速公路网络初步形成，长三角向沪苏浙皖一市三省的纵深方向发展，以上海为中心的扇形结构逐渐打开。特别是

2008 年，苏通大桥与杭州湾大桥的建成，使长三角的南北两翼更加丰满，带来整个长三角经济版图的重构：苏通大桥向北翼开辟出新的跨江通道，辐射苏中、苏北地区，与上海隔江而望的南通彻底改变了“南不通”的现状；杭州湾大桥使沪甬陆上距离缩短了 120 公里，依托宁波这个节点，上海能够辐射浙南更为广阔的腹地。

2010 年以后，长三角大步迈向“高铁时代”，全国高铁“四纵四横”格局中的“两横”与“两纵”汇聚长三角，城际轨道交通网络催生相邻城市的同城效应，特别是沪通城际铁路（上海至南通）、连盐城际铁路（连云港至盐城）、甬台温城际铁路（宁波至台州、温州）的建设与互通，一举打通了长三角的沿海通道。

以加权最短出行时间，即某一节点城市到达中心城市的最短时间距离加权社会经济发展水平后的综合时间成本，作为可达性系数来衡量长三角各个时期的可达性水平。可达性系数越小，则反映可达性越好。通过计算，1990 年、2000 年、2010 年和 2020 年，长三角的可达性系数分别为 223.03、187.84、136.37 和 82.20，反映城市间差距的可达性系数标准差分别为 3.91、3.46、2.49 和 1.51，均呈现出下降趋势。这说明从整体水平来看，长三角的区域交通可达性全面提升；从内部结构来看，城市间差距不断缩小，外围城市可达性水平的迅速提升促进了长三角由极化向均衡化发展。

市场一体化

沪苏浙皖超级经济区的效应、构想与对策

三大经济地理效应汇聚

综上所述，沪苏浙皖已经浮现出一个经济一体化程度全面加深的超级经济区。在此基础上，基于经济活动的空间特点和若干经济地理效应的累积和强化，我们判断：未来，沪苏浙皖经济区将成为规模最大、纵深更广、功能高端的世界超级经济区。

第一是中心地理效应。德国地理学家克里斯塔勒的中心地理论，将区域和国家的空间体系表述为若干等级的中心地与外围腹地之间的关系。中心地呈现出层级有序的等级体系，一般认为中心地的等级取决于腹地的大小，且等级越高、数量越少、规模越大。放眼全球，任何一个国家的崛起，都伴随着中心区域的崛起，国家的崛起与中心区域的崛起是相辅相成的，以纽约、伦敦、巴黎、东京为中心的几大超级经济区依托美国、欧洲、日本这样的发达经济体成为世界经济的中心区域。中国经济规模将于 2020 年前后超越美国成为世界第一已经成为普遍共识，这也意味着以上海为中心的长三角地区依托中国经济的广阔腹地，有条件跻身世界超级经济区之列。

第二是交通经济效应。交通方式的高速化、网络化正在深刻地改变着区域经济格局。改革开放初期，长三角只能依托沪宁合、沪杭甬两条铁路支撑起传统的“Z”字形结构，如今以交通改善为支撑已经开始向苏北、浙南、皖江地区纵深扩展。随着高铁规划的不断落实，至 2020 年长三角将形成覆盖沪苏浙皖的高速化、网络化交通体系，并通过正向的集聚效应与反向的溢出效应进一步促进区域规模不断扩大，带动区域结构更加平衡。

第三是规模经济效应。规模报酬递增是空间经济理论的基础，区域与城市发展的任何理论都取决于规模报酬递增，地理集中的过程必然涉及某种形式的规模效应。在中国经济的高增长时期，长三角的规模效应不断增强，以沪苏浙皖一市三省来看，国土面积占到全国 3.58%，1978 年地区生产总值占到全国的 20.8%，2010 年达到 24.7%。从国际比较来看，长三角的人口规模与区域面积也已超越了大纽约、大东京、大巴黎、大伦敦等几大世界顶级经济区，规模优势明显。随着规模效应的循环累积和自我强化作用，沪苏浙皖超级经济区必将进一步扩大经济规模、提升功能层次，预计到 2020 年将基本形成全球规模最大、能级较高的世界超级经济区。

带动长江经济带发展的总体构想

沪苏浙皖超级经济区的形成是我国区域经济发展的客观趋势。这一超级经济区作为我国各大区域战略的交汇枢纽，对内能够优化长江经济带、沿海经济带、海洋经济三大战略，实现区域经济各大板块的互补互动、互联互通，带动陆海全域发展；对外能够带动“一带一路”建设，更好参与全球合作与国际分工，促进全球发展和繁荣；最终有力支撑“两个百年”的中国梦这一伟大奋斗目标的实现。

我们建议，顺应这一客观趋势，按照“北进南优、西联东拓、中扩提”的空间布局原则，引导长三角向沪苏浙皖一市三省的纵深方向发展，构建以上海为中心的扇形空间结构。

北进：北翼向北北挺进，构建以南京、南通、连云港（徐州）为支点的新型北三角，将扬

市场对资源配置发挥着决定性作用，市场一体化是长三角经济一体化的核心。市场一体化符合“一价定律”的基本原理，即商品和要素的自由流动及市场竞争能够消化潜在的套利机会，使地区间相对价格趋于收敛。

一是商品市场一体化。从 1990 年至 2010 年，长三角各地间商品价格方差总体趋于收敛，并逐渐平滑，最终稳定在极小区间里。其中 1990 年为 0.000587、1995 年为 0.000692、2000 年为 0.000411、2005 年为 0.000204、2010 年为 0.000185。这说明各地间交易成本降低和市场壁垒减弱带来了无套利区间的收窄，商品市场一体化程度不断提升。

二是要素市场一体化。以劳动力市场为例，通过计量模型检验发现，2000 年以后长三角各城市间平均工资的收敛系数为负，即城市的工资增长率与初始工资水平负相关。说明区域间的要素流动和市场竞争促进劳动力从工资较低的地区迁移至工资较高的地区，使得城市间工资水平趋于收敛。

从上世纪 90 年代开始，长三角的市场一体化首先得益于 1997 年长江三角洲城市经济协调会升级为区域合作的常态化机制并不断扩容，有效破除了地方保护和行政边界所导致的市场壁垒。随着新世纪中国加入 WTO，全球化进一步促进了区域共同市场的形成，长三角作为一个整体融入全球市场体系中，上海明确提出了“服务长三角”的发展定位，苏、浙、皖等外围省市也开始在“接轨上海”方面迈出实质性步伐。在市场力和政府力

的双重作用下，长三角市场一体化的格局已基本形成。

产业一体化

以产业结构相似度和产业结构转换速度来测度长三角的产业一体化程度。2004 年之后，长三角整体的产业结构相似度均值水平连续 7 年上升，2010 年达到 0.795，发生了明显的产业同构现象。

在 2001 年至 2010 年这十年间，长三角地区整体的产业结构相似度呈现出两边高、中间低的“U”形走势，结合产业结构转换速度来看，“U”形两侧产业同构的实质已发生了明显的改变。在本世纪初仍以劳动密集型产业为主导的阶段，由于产业链较短，各地之间分工协作的关系尚不明显，产业同构往往意味着同质竞争，这一阶段沪苏浙皖各地间的产业结构转换速度呈现出此消彼长的态势，说明这种同质竞争阻碍了一体化发展。随着产业结构逐渐向资本和技术密集型转变，产业链不断拉长，单个地区已无法完成所有的生产环节，只能专注于大产业下的细分领域，区域间的分工协作不断增强，并形成产业集群。2004 年之后，随着产业关联度的提升，长三角各地的产业结构转换速度呈现出明显的同向变化趋势，产业同构成为一体化的基础，长三角作为一个整体进行产业升级和结构调整，并形成集群优势，对外参与国际分工与竞争。

参与”的原则，妥善解决以上问题，进一步做好战略规划、改进体制机制、完善公共治理、优化产业体系、提升基础设施水平。

制定促进区域合作的战略规划。坚持规划引领，制定长三角一体化合作发展的战略规划。确定区域发展的目标、定位、范围、层次，明确各城市的规模等级和职能分工，确定长三角经济区在经济、社会、环境、文化、基础设施等各领域展开合作的战略框架。

完善平衡各方利益的协调机制。区域之间以及区域内部均存在合作和竞争的双重关系，应搭建磋商平台，建立“讨价还价”的协调机制。不论大小、强弱、行政级别，均按照等价交易原则，就成本支出、损失补偿、权益让渡、收益分配等进行协商，实现多方共赢。

建立深化区域一体的公共治理体系。建立跨区域的主导和协调机构，制定统一的管理制度，实现从地方政府的单一型治理到区域整体的网络化治理。区域内政府、企业及其他主体，都应纳入统一的区域治理体系之中，按照“责权对称”的公平原则，履行义务，分享收益。

培育提升竞争优势的产业集群。突破地方行政分割，通过差异化功能定位优化各地产业布局，通过专业化分工协作加强产业链协同水平，通过创新战略和人才战略实现要素高级化、产业高端化和集群高度化，提升在全球化生产网络中参与国际分工的竞争优势。

构建支撑全域发展的基础设施体系。构建空港、海港、铁路、公路、通讯、通信等多位一体、无缝对接的“网络化、枢纽型、多节点”基础设施体系，全面提升全域范围共建共享和互联互通水平，支撑长三角超级经济区的全覆盖、一体化发展。（据上海证券报）