

长江三角洲区域经济一体化发给珠江三角洲的启示

张淑娟,¹黄桂良²

(1. 中山大学 管理学院, 广东 广州 510275; 2. 中山大学 港澳珠三角研究中心, 广东 广州 510275)

摘要: 本文通过分析长江三角洲区域经济一体化发展的现状与特征, 针对珠江三角洲的实际情况, 提出珠江三角洲加强区域整合, 推进区域经济一体化进程的措施建议。

关键词: 长江三角洲、区域经济一体化、珠江三角洲

中图分类号: F245

文献标识码: B

区域经济一体化的基本涵义可大致概括为: 积极强化以中心城市为龙头, 区域集聚, 外向拓展, 产业协调发展的区域经济格局; 形成资源共享、要素充分流动的生产要素配置机制; 形成能够充分发挥各自比较优势, 有竞争、有分工、以竞争为基础的合作的经济运行机制。

积极推动区域经济一体化进程, 有效发挥区域经济的“累积效应”和“扩散效应”, 构建城市布局合理、市场高度开放、制度建设完善、产业结构互补、信息资源共享、交通体系完备的区域经济共同体, 从而有效降低交易成本、行政成本、制度成本, 增强整个区域市场综合竞争力。

一、长江三角洲区域经济一体化的现状

早在 1999 年, 上海、浙江和江苏就开始探讨长江三角洲经济一体化问题。目前, 长江三角洲三省市计委成立了协作办公室, 区内 15 个城市市长联席会议。2002 年, 沪、浙、苏成立了常务副省长(副市长)的沟通渠道和沟通机制, 从解决区域大交通体系规划、出台三省市电子信息资源和信用体系资源的共享方案、加快区域旅游合作、建立三省市生态建设和环境保护的合作框架、实现区域内气源互补五大方面入手, 大力推进区域一体化发展。在 2002 年 10 月举行的“2002 长江三角洲区域发展国际研讨会”上, 又形成了“长江三角洲区内城市市长论坛”制度。

在市场与政府双重推动下, 长江三角洲区域经济一体化进程和产业升级步伐明显加快。目前, 长江三角洲地区正在加强与辐射腹地的合作, 一体化趋势日渐明朗。最突出的特点就是跨省区大、中、小城市和集镇等级序列完善, 已经形成了一个联系紧密的城市群落, 强调的是区域内大中城市的连体发展和梯度分工, 呈现出以上海为中心、以三角洲 15 个城市为主体、三省市一体联动、以南北两翼为腹地的“大上海”发展局。

上海有 1/3 的经济协作和 60% 的对外投资集中在长江三角洲。截至 2001 年底, 仅上海

浦东新区累计吸引内联企业中来自江浙两省的占 30%以上，目前浙江人在上海投资创办的企业已近 5 万家，投资总额达 500 亿元以上。

随着新一轮国际产业转移，外资的蜂拥进入，长江三角洲经济国际化程度大幅提高。目前，江浙沪已累计批准三资企业 7 万多家，合同利用外资累计 1500 亿美元，世界 500 强企业已有 400 多家进入这一地区。

在长江三角洲以上海为中心，沿沪宁、沪杭甬两条高速公路，各类高新开发区和工业园区星罗棋布，新兴产业区已连成一片，大规模的产业集群不断涌现，形成一个世界性制造业基地和高新技术产业带。

随着杭宁高速、乍苏嘉高速、长江口越江通道、杭州湾跨海大桥的建设，区域内城市间关系必将得到重构，大大加快区域形态上的一体化。

二、长江三角洲区域经济一体化的特征

改革开放以来，我国刚性的计划经济体制逐步转向社会主义市场经济体制，市场化的推动使长江三角洲地区的经济联系不断得到恢复和增强，逐步形成经济一体化的新格局，具体表现为：

（一）产业发展的互补性和整合性

长江三角洲地区是一个由特大型城市、大型城市、中等城市及小城市构成的多层次、多中心城市区域，各城市的经济总量规模、发展水平、工业化程度等均存在显著的梯度性，为各城市间产业的互补性发展提供了客观基础。

上海逐渐向周边地区转移传统产业。如纺织工业曾经是上海的支柱产业，占工业总产值的比重达 22%，到目前为止，纺织工业占上海工业产值已下降到 8%左右，与此同时，周边的长江三角洲地区却培养起一个庞大的纺织工业基地，有些城市纺织工业占工业总产值的 25%以上，其他一些传统工业，如轻工业、化学工业和普通机械工业也出现这种明显的趋势。虽然上海没有把这些工业搬迁到周边地区，但上海出让了产业，出让了技术，才使得周边地区的工业迅速发展。

产业协作与分工。舟山、嘉兴、湖州、绍兴、南通 5 市大体上处于工业化发展的早期向中期过渡阶段，在轻工业领域和基础性的重工业领域选择劳动、资金密集型支柱产业；宁波、常州、镇江、扬州、泰州 5 市大体上处于工业化的中期发展阶段，在重工业中的深加工工业领域选择资金、技术密集型支柱产业；南京、杭州、无锡、苏州 4 市大体上已进入工业化的后期发展阶段，在技术密集型产业、高技术产业和新兴服务业领域选择支柱产业；上海处于工业化的后期向后工业化时期迈进的发展阶段，在知识密集型服务业、高新技术制造业等领域选择支柱产业。

形成 IT 产业链。由于长江三角洲有意识地错位发展产业，发挥产业互补与整合的效应。如今，在长江三角洲地区，已经初步形成清晰的 IT 产业链：上海形成了较高水平的芯片设计、生产、封装、测试产业链，目前国内拥有的 4 条已投产的 8 英寸 035 微米以下的芯片生产线，三条在上海；苏锡常地区则发展成为 IT 产品的生产制造基地。苏州已形成了笔记本电脑、显示屏的产业链。无锡则偏重于通信和 PC 相关零部件的生产。

（二）人才和技术市场的一体化

人才与技术市场的一体化是与产业发展紧密联系的。上海大专院校和科研机构集中，产业基础雄厚，具有技术、经营、管理等各方面的人才高度集中的优势，这一优势为长江三角洲人才与技术的流动提高了坚实的基础。

周边地区成为上海科研成果的实验基地。上海的高校，纷纷在江苏、浙江两地设立硕士生、博士生实习基地。当地出课题，上海出人才、出技术，共同对一些产品进行研发，继而转化为产业。此外，上海高校还在长江三角洲地区联合培养 MBA，这种“借智”，正加速提高长江三角洲的核心竞争力。

周边地区直接参与上海的人才与技术市场。近年来，上海各个层次和各个领域都建立了一批技术与人才市场，这些技术与人才市场的资源来自长江三角洲的各个地区。

总之，一方面，长江三角洲地区的企业积极利用上海市场吸取技术成果与科技人才，另一方面也将一部分科技成果和人才推向上海市场，从而促进了长江三角洲城市间的技术和人才交流。

（三）产品市场的一体化

计划经济下，长江三角洲地区的商品交换是从上而下层层调拨的，而且基本上是单向的，只有上海向长江三角洲地区调拨。改革开放以来，这种体制逐渐瓦解，商品一体化的格局基本形成。长江三角洲各个城市的商品交换已基本以市场为手段实现的，而且这种交换已从单向转变为双向。据统计，目前上海生产的商品 50%左右是销往江苏、浙江两省的，而江苏工业产品的 30%、浙江工业产品的 20%是销往上海市场的，上海市场已成为江浙两省经济发展的重要舞台。同时，从贸易出口市场来看，过去上海的外贸出口商品主要是从长江三角洲地区调拨的。改革开放以来，长江三角洲地区极大部分的出口商品是利用上海通商口岸的。目前，上海口岸出口的商品除了上海本地制造的产品以外，主要来自于长江三角洲地区。

（四）资金流的互动

上世纪 90 年代以来，特别是新世纪以来，上海采用“前店后厂”模式利用外资（包括内资），大大促进了长江三角洲区域经济的一体化。“前店后厂”模式是指国内企业和外地外商企业将总部设在上海，生产在周边。企业将总部的投融资中心、研发中心、营销中心等主要部门设在上海，有利于争取更大的商业机会和经济效益。而把目光投向长江三角洲乃至长江流域，把长江三角洲地区视为未来发展的投资重地，在那里建立生产基地、出口基地、分支机构，目的在于面向海内外，进一步拓展市场，包括为本地区招商引资服务。“前店后厂”不但为上海产业升级提供条件，而且它向周边地区辐射难以计量的资金流、信息流、商品流、人才流与物流。

在上海资金流向长江三角洲的同时，长江三角洲资金也在不断涌进上海。据统计，2002 年以来，江苏、浙江各类实力强劲的投资公司开始携巨资进军上海。长江三角洲地区流入上海的资金，占到全国在上海投资额的 50%。

长江三角洲区域资金变“留”为“流”，这是市场彼此开放的信号，它所衍生和释放的能量巨大，对推动长江三角洲地区一体化和区域经济联动发展具有重大的作用和深远的影响。

（五）共同建设基础设施与生态环境

长江三角洲各城市参与基础设施与生态环境的建设，区内逐渐形成了以上海为中心，

国际、区际、区内、城市各层次配套的综合交通和通讯网络，区域内城市间关系大大改善，加快区域形态上的一体化。

打造 3 小时的交通圈。以上海为中心，长江三角洲 14 个城市都坐落在 300 公里的半径之内。绍兴出资近 70 亿元兴建跨越杭州湾的公路铁路大桥，把绍兴与上海的车程缩短到 2 个小时以内；杭州湾跨海大桥长近 36 公里，总投资约 160 亿元，将被杭州湾阻隔的浙东南与上海的距离拉近了 120 公里，宁波也因此与杭州一样进入上海的“两小时公路圈”。沪崇苏大通道拉近上海与南通乃至苏中、苏北地区的“时间距离”；宁沪高速的拓宽，使南京到上海将更加快捷。

“西气东输”工程。“西气东输”是跨省的巨大工程，长江三角洲建立了“苏浙沪工程处”，目前开挖、埋管、回填工程已经完成 4000 公里工程量的 90%。“西气东输”将使长江三角洲的能源结构发生根本性改变。

共同治理太湖。近年来，环太湖各城市纷纷投巨资，加强了对太湖以周围生态环境的保护，实施优化结构、实行清洁与绿色生产；调整城市用地布局，增加了生态用地；退田还湖，建立沿湖绿色长廊，加强了湖滨山丘地区风景资源保护，生态环境综合治理取得一定成果。

（六）整合旅游资源，加快区域旅游合作

资料显示，长江三角洲三地 50% 的假日旅游，发生在本区域内。苏、浙、沪三省（市）是我国旅游业最发达的地区之一，拥有 25 个中国优秀旅游城市，上海的都市旅游、江苏的园林旅游、浙江的山水旅游特色错位发展、互为补充，以整体的形象吸引海内外旅客。目前，三地各旅游部门出现了合作的局面。

2002 年 4 月至 5 月间，三地共同开展了以“曙光行动”为代号的旅游市场集中整治行动。8 月，由上海牵头，苏、浙两省鼎力支持的“异地还车”计划顺利得以实现，统一的汽车租赁市场逐渐形成。国庆黄金周，无锡更是率先同浙江湖州跨省合作开发太湖旅游线路。三地加快建设中心城市旅游集散中心，联合开拓海外市场的计划正在研究中。

长江三角洲区域内打造“你中有我，我中有你”的市场格局。各个城市探索旅游企业、市场合作型机制，采取联合、独立投资、参股、置换等方式建立跨地区旅游企业（集团），或建立虚拟联合体。这不仅能够直接促进旅游事业发展，给长江三角洲带来直接经济利益，而且，还将促进资源要素的整合与开发。

（七）区域政策的协同性

当地区经济达到区域化发展阶段时，区域内各地方政府的职能应有所新的调整。即在主导本地区经济和社会发展的同时，兼顾区域整体利益和国家整体发展利益。为此，建立区域内外利益关系的协调机制，应当成为经济发展区域化阶段政府职能建设的重要方面。

长江三角洲各省（市）都认识到加强区域协调的重要性，提出让“楚河汉界”淡出长江三角洲，淡化行政界线，促进经济要素在长江三角洲自由流动。对于各自在整个长江三角洲的大区域的定位，上海提出上海不是上海市区的上海，而是长江三角洲乃至全国的海上；杭州、南京提出要强化长江三角洲南北两翼中心城市地位；宁波提出要扮演长江三角洲南翼经济中心的角色；苏州提出要加强与上海“前店后厂”的合作关系。

长江三角洲区域协同的政策环境，有利于构建低交易成本的区域统一市场。在这种各

地政策一致、充分竞争的环境中，有助于减少经济发展中的冲突和矛盾，减少政府调控行为的非规范性和变异性，真正取得区域发展的协同效应。

三、长江三角洲区域经济一体化发展对珠江三角洲的借鉴

（一）建立区域协调机制，促进珠江三角洲城市群协调发展

珠江三角洲经济发展迅速，人口、产业高度集聚，是广东经济发展的龙头。目前，由于珠江三角洲地区存在形态差异的经济发展模式，东部地区是以出口为主的电子通讯产业，而西部地区则主要是内销的家用电器产业。由于各个城市的发展的动力原因不同，各地产业之间没有形成经济关联。因此，各城市对自己的产业发展的基础设施、技术平台与信息平台的需求十分强烈，这就导致了各地重复建设的出现与各自为政的发展。对珠江三角洲城市群的规划，成为珠江三角洲建立区域协调机制的当务之急。

在珠三角城市群新一轮规划启动之际，中共中央政治局委员、广东省委书记张德江指出：要立足广东，着眼全国，面向世界，高起点地做好珠三角城市群的发展规划。最近，应张德江书记和省委、省政府的邀请，建设部部长汪光焘等建设部领导于三月下旬亲自带队深入珠江三角洲进行调查研究，省、部合作共同研究珠江三角洲城市群协调发展的机制和对策，指导修编《珠江三角洲城市群规划》。《珠江三角洲城镇群规划》的实施，保证了珠江三角洲基础设施与产业布局的合理规划，有利于促进珠江三角洲地区的协调发展，提升整体竞争力。

发达国家的经验表明，发达的基础设施网络体系不仅是地区分工的前提，而且是引导区域整体协调发展的先行条件和有效手段。通过建设发达的综合基础设施网络，可以促进区内外经济交流，带动地区分工与合作，引导区域整体协调发展。因此，对于珠江三角洲区域，构建坚实的综合性网络化基础设施是区域协调发展的基础。

在珠江三角洲基础设施建设中，重点应加强以“高速公路网、信息网、供水网、气网和电网，地铁和轻轨，航空港和海运港”为主要内容的“五网、两铁、两港”建设。在“十五”期间，区内起步建设的以广州（佛山）、深圳（香港）、珠海（澳门）三大都市为中心的珠江三角洲城际快速轨道系统将大大促进区内一体化发展的进程。

（三）开发南沙，推动珠江三角洲地区产业整合

珠江三角洲是中国经济最发达的地区之一，它虽然是全球重要的加工制造业中心，但区域产业结构基本属于产业链条中末端的轻工业制造业，石化、钢铁等基础工业相对薄弱，原材料、机械设备等严重依赖进口，整体竞争力的提升面临“瓶颈”。南沙发展钢铁、石化等产业，数年后将成为珠江三角洲地区重工业、高新技术产业和现代物流业的中心，它将拉动周边地区的工业，形成工业发展产业链，对于珠江三角洲区域产业整合有重要的意义与深远的影响。

更重要的是，南沙的发展将改变珠江三角洲中心城市的局面。南沙将进一步突出广州的区域经济龙头地位，有助于广州发展成为珠江三角洲的中心城市，并通过价格高低、生产率高低与生活标准的不同对其他城市形成压强，从而导致广州与珠江三角洲其他城市的资源流动，促进区域经济一体化的发展。

（四）加强与周边省份的经贸关系，拓展珠江三角洲辐射腹地

内地与香港签署了《关于内地与香港更紧密经贸关系的安排》（CEPA），大珠江三角洲的经济合作将有更广阔的前景。然而，与长江三角洲相比，珠江三角洲与其辐射的周边地区，

缺乏更大范围的协调和更深广的合作。推动更大范围与更深层次的合作,有利于技术、资金、劳动力等生产要素的优化配置,更好地实现资源共享。正如上海的技术、资金流向长江三角洲地区的同时,长江三角洲地区的资源、劳动力也在不断涌进上海。粤港澳与周边地区的合作,也会出现这样的情形,必将带来多赢的局面。珠江三角洲周边地区的省份也有加强相互合作的计划:广西的南宁市、玉林市、贺州市、梧州市均提出要融入“粤港澳经济圈”;湖南要当广东的“后花园”;福建泉州市表示积极接轨粤港澳。

(五) 建设信息网络, 加强地区间信息的整合与交流

信息网络的发展, 可以加强区域经济中心和经济腹地的联系, 使它们更好地在区域经济发展中发挥各自的功能。同时, 信息网络的发展能够减少区域内外要素流通的盲目性, 使要素流通更具合理性, 减少生产的盲目性, 从而节省大量的费用, 为区域经济的发展积累大量的资金。可以说, 信息网络是促进区域经济发展的主动力之一。必须加强各个城市之间的所有经济信息交流, 这样, 才能使在珠江三角洲投资的国内外企业得到最好的政府服务, 也能够进一步吸引外来投资。

参考文献

- [1] 李超民,《区域经济一体化中的分工与合作——香港的经验与上海的挑战》,《财经研究》,2003(7)
- [2] 朱耀人,《长江三角洲区域经济一体化发展思路》,《探索与争鸣》,2003(1)
- [3] 朱金海,《论长江三角洲区域经济一体化》,《社会科学》,1995(2)
- [4] 郭延芳,程世红,《长江三角洲区域经济一体化研究》,《上海综合经济》,1995(12)
- [5] 宋巨盛,《长江三角洲区域经济一体化研究》,《当代财经》,2003(2)

Reference to Pearl River Delta in Regional Economy Integration Development from Yangtze River Delta

Zhang Shujuan,¹ Huang Guiliang²

(1. School of Management Zhongshan Univ. Guangzhou 510275, China; 2.Center of Hong Kong and Macao Zhongshan Univ. Guangzhou 510275)

Abstract: First the paper analyzes the current situations and characteristics of the regional economy integration development in Yangtze River Delta. And then we use the experience of Yangtze River Delta for reference to develop Pearl River Delta. At the end of the paper, we try to make some suggestions how the Pearl River Delta advances the process of regional economy integration on the base of its own reality.

Key Words: Yangtze River elta, regional economy integration, Pearl River Delta

收稿日期: 2004 - 01 - 02

作者简介: 张淑娟, 女, 中山大学管理学院金融系教授, 主要从事金融学研究。

黄桂良, 男, 中山大学港澳研究中心研究生, 主要从事世界经济研究。