

长三角一体化发展示范区： 国际经验、发展模式与实现路径

陈建军 黄洁

摘要 长三角一体化发展示范区作为中国高质量一体化发展的示范区，应积极吸收“成长三角”等国际上较为成熟的区域一体化的发展经验，从构建区域间合作创新体系和培育共识文化入手，注重发挥“毗邻效应”。在发展模式上，以跨行政区域体制机制协调为基础，以企业为主体，以创新为引领，联通内外贸易，实现虚实经济共荣。以改革措施的落地、以系统集成为抓手，通过完善顶层设计、深化实践创新、鼓励多极推动与强化同域整合，吸引长三角乃至全国优质的要素资源，培育具有掌控全球价值链能力的企业与产业集群，最终实现其作为新标杆、试验田和新引擎的目标。

关键词 长三角 成长三角 一体化 示范区

作者陈建军，浙江大学区域与城市发展研究中心教授（浙江杭州 310000）；黄洁，浙江大学公共管理学院博士后（浙江杭州 310000）。

中图分类号 F06

文献标识码 A

文章编号 0439-8041(2019)10-0046-08

一、引言

2018年11月，习近平总书记在首届中国国际进口博览会的主旨演讲中提出：将“支持长江三角洲区域（以下简称为“长三角”）一体化发展并上升为国家战略，着力落实新发展理念，构建现代化经济体系，推进更高起点的深化改革和更高层次的对外开放，同‘一带一路’建设、京津冀协同发展、长江经济带发展、粤港澳大湾区建设相互配合，完善中国改革开放空间布局”。长三角是中国经济最活跃、开放程度最高、创新能力最强的区域之一，在改革开放四十周年的关键时间节点，把长三角一体化上升为国家战略，特别是着意于在长三角的中心地带设立一体化示范区，其核心意义就是要打造面向长三角、长江流域乃至全国的，进一步扩大改革开放格局的载体，与现有的自由贸易（试验）区一起，形成长三角对外开放和对内开放的总枢纽。

在长三角建设一体化发展示范区之前，很多地方政府也曾经尝试类似的做法，建立“一体化示范区”。但是就建设内容而言，过往的一体化示范区通常落脚于“城乡一体化”或“生态一体化”等具体而单一的功能；就建设主体而言，过往的一体化示范区小则由同一地级市下不同县市政府主导，大则在同一省不同的地级市政府之间进行协调。相比之前的一体化示范区，长三角一体化发展示范区是国内第一次跨省建立的以经济社会的全面高质量发展为目标的一体化发展示范区。这既是长三角一体化发展的必然趋势与内在要求，也是中国区域经济协调发展的一大创举。那么，长三角一体化发展示范区到底有什么样的历史使命，又如何从全球视野与国家战略的高度，去实现其所要承担的历史使命，就是一个亟待研究的重要

问题。

从理论上讲，一体化发展的目标与意义在于消除地区间市场分割，建立要素和商品自由流动的统一市场，促进经济在更广空间中的蔓延式发展。到目前为止，关于一体化发展，国际学术界论述较为充分的是与欧盟一体化、北美自由贸易协定相关的研究，聚焦于如何促进欧盟的一体化发展。^① 尽管不存在“关税”这样显性的贸易壁垒，国家内部的地区与地区之间，省与省之间，或多或少地总会存在一定的地区分割性。且不论在中国这样的转型经济体中，地区间的市场分割是否在缩减^②，由于受到过去计划经济的影响，区域间的市场分割程度要远大于发达国家。^③

因此，协调国内区域经济发展，形成要素自由流动的统一市场，促进经济发展模式从高速增长转型成为高质量增长，对于处于当下国际形势下的中国具有特别重要的意义。具体到长三角语境下，即为推动长三角更高质量的一体化发展。从20世纪90年代早期长三角15个城市经济协作办主任第一次联席会议开始，长三角就已经迈出了一体化发展的第一步。到21世纪初，长三角一体化已经初具雏形，2004年，三省市主要领导座谈会制度的启动，标志着长三角区域合作已被纳入到最高决策层的视野。2008年9月，国务院出台了《国务院关于进一步推进长江三角洲地区改革开放和经济社会发展的指导意见》，安徽也在两年后正式加入长三角，形成了三省一市的空间发展格局。随着2019年7月《长三角一体化发展规划纲要》的印发，长三角一体化发展示范区正式从理念落实到了操作层面。但是，一体化发展的深层次体制机制障碍依然存在，各省市之间要实现经济共享所需要解决的问题还有许多。提出建立“长三角一体化发展示范区”，这就意味着长三角拥有了实施一体化发展国家战略的重要实践平台，有了“集中落实、率先突破、系统集成”的主要试行空间。

二、长三角一体化发展示范区的相关国际经验

纵观发达国家创新发展的实践，其中一条重要的成功经验，就是打破领域、区域和国别的界限，实现地区性及全球性的协同创新，实现要素最大限度的整合与最大效率的发挥。长三角一体化发展示范区是中国区域经济发展的第一次系统集成，似乎没有现成的国际经验可供学习与借鉴。欧盟是以国家为主体缔结的同盟，是发达国家之间的全面一体化；而美墨边境的保税区经济圈则是相邻国家以贸易一体化为主要目标所建立的区域经济圈，这与长三角一体化发展示范区的建立与建设有诸多不同（如表1所示）。而新马印成长三角（IMS-GT）则是在经济发展程度接近、产业差异化发展显著的三个国家之间构建的一体化发展区域，是由局部区域一体化带来的区域经济圈，与长三角一体化发展示范区的设立背景最为接近。

（一）“成长三角”的主要类型

从理论上讲，“成长三角”大致可以分为三个类型：

1. 大都市辐射型。这是一个由增长极向外围地区发挥溢出效应的过程，但和传统的增长及理论不同的是，这是一个跨行政区域的过程。在这种“成长三角”的参与方中，有一个地区的经济发展水平远高于与其相邻的地区，在产业升级和本地区经济的进一步发展中，有向边缘地区转移和寻求支持的需要，从而会主导区域的一体化发展。下文中的新马印成长三角（IMS-GT）就属于此类案例的典型。

2. 基础部门开发型。这是各区域之间由于在相邻地区共同建设和使用基础部门的需要而进行的区域一体化合作。由于很多行业依赖于发展的基础设施本身规模非常庞大，加上共同开发和利用能源、原材料等基础部门的需要，就需要进行跨地区合作，共同进行基础部门的开发和维护，从规模经济中获取效益。湄公河经济圈基本属于这一类。

3. 地理、政治协调发展型。这是参与“成长三角”的各区域，由于地理上的相近性和政治上的共同利益

① Venables, Anthony J., “Equilibrium Locations of Vertically Linked Industries,” *International Economic Review*, 1996, vol. 37(2); Holmes, Thomas J., “How Industries Migrate When Agglomeration Economies Are Important,” *Journal of Urban Economics*, 1999, vol. 45(2).

② 李善同、许召元：《促进区域协调发展需要注重省内差距的变化》，《宏观经济研究》2009年第2期；刘生龙、胡鞍钢：《交通基础设施与中国区域经济一体化》，《经济研究》2011年第3期。

③ Young, “The Razor’s Edge: Distortions and Incremental Reform in the People’s Republic of China,” *Quarterly Journal of Economics*, 2000, 115 (4).

而进行的跨区域合作。如果共同发展在地理上相邻的某一区域有利于维护两地区的共同政治利益，或是在区域一体化过程中有利于两区域政府“双赢”，那么两区域就会产生相互支持和促成区域一体化的意向。广义上来说，欧盟的一体化属于此类。

表 1 国际主要区域经济圈的比较

区域经济圈	项目	内容
IMS “成长三角” (Indonesia-Malaysia-Singapore Growth Triangle)	区域范围和核心 (主要)城市	主要由新加坡、马来西亚的柔佛州、印度尼西亚的廖内群岛组成的区域经济圈。 核心城市：新加坡。
	动力和载体	新加坡和马来西亚的柔佛州、印度尼西亚的廖内群岛之间的直接投资、开发区建设和贸易往来为载体产业转移和包括新加坡国有企业在内的企业的跨区域发展，由此形成了成长三角。
	一体化制度安排	1989 年首先由新加坡倡导，并在 1990 年和 1994 年先后和印尼以及马来西亚签订了关于成长三角的政府协议。
	发展趋势	20 世纪 90 年代发展相对稳定，但是由于新马之间政治壁垒的存在，进入 21 世纪以后，发展势头趋缓，新加坡方面的投资也出现空间多元化分布的趋势。
湄公河经济圈 (GMS: Greater Mekong Sphere)	区域范围和核心 (主要)城市	沿澜沧江—湄公河流域各国和地区，泰国、缅甸、老挝、柬埔寨、越南和中国的云南省。 主要城市：昆明、曼谷、万象等。
	动力和载体	沿河（江）各国和地区之间为充分利用湄公河的自然资源，在此基础上形成包括运输、能源、通信、旅游和环境保护以及投资和人力资源合作等部门的以基础设施的建设和利用协调为载体的区域经济一体化，也包括在此基础上，沿河流域国家之间的企业间的直接投资和跨区域发展。
	一体化制度安排	包括签订有关流域合作开发协议和设立跨国的湄公河开发机构等。
	发展趋势	目前的主要动力是政府间的协议和项目开发，距离发展到以企业跨区域发展和产业转移为主体的自律性的（内生成长性）的区域经济一体化尚需一定的时间。
美国墨西哥边境 保税区经济圈	区域范围和核心 (主要)城市	是在美国和墨西哥边境地带形成的区域经济圈。
	动力和载体	美国以及世界其他国家企业通过直接投资的形式在美墨边境墨西哥一侧的保税加工区建立以美国市场导向的出口加工企业，由此形成的美墨边境的经济一体化趋势。
	一体化制度安排	在很大程度上是北美自由贸易区的制度框架的产物。
	发展趋势	由于受制于北美自由贸易区自身的结构特征，以及美墨之间在发展水平、传统文化背景、历史的经济关系方面的差异，加上两国国内的政治因素等方面的因素，美墨边境区域经济圈的发展前景依旧不透明。

（二）“成长三角”的主要特征

1. 经济互补性。这是促成“成长三角”区域一体化的一个关键因素，是引起各区域内企业跨区域行为的根本所在，有利于参与各方更好地发挥各自的比较优势。在现有的“成长三角”中，一般都存在一个区域的主导中心，它拥有强大的工业部门、发达的金融市场和高素质劳动力，但也缺少低成本的劳动力和进一步发展的土地资源，这些恰恰是其他区域所具有的优势。因而，“成长三角”内部存在经济合作的互利基础。

2. 空间可达性。空间可达性是“成长三角”得以存在的重要因素，区内交易的耗时量是衡量空间可达性的重要指标。影响空间可达性的因素有：一是地理相近性。尽管运输和通信技术在不断地进步，地理相近性仍然非常重要，它方便了“成长三角”各区域之间的要素流动，加强了区域内各地区之间的联系。二是障碍最小化。跨区域的投资、贸易壁垒会影响区域内空间可达性的实现，因而需要“成长三角”各地区进行协调机制的共同制定，消除一体化中的区间壁垒。

3. 灵活性。“成长三角”一般是由各区域的某一部分组成，所涉及的面很小，整个区域所需要做出的调整也相对较小。制度协调的局部性与地区性使得“成长三角”的区域合作更具灵活性和及时性，也为区域一体化的进一步发展提供了更广阔的调整空间。

4. 利益共享性。“成长三角”的利益共享性表现在两个方面：一是内部共享性。参与方内部通过合作促

成优势互补和规模效应的产生，两两之间实现共赢；二是非排他性。与带有浓厚排他性倾向的一般性区域化组织不同，经济“成长三角”采取的是开放性、外向性的发展方针。它积极地引入外资，开展对外贸易，实现多方共赢。显然，利益共享性减少了“成长三角”一体化过程中可能遇到的阻力，可以充分利用多方的驱动力量推动一体化进程。

（三）新马印“成长三角”案例分析

从国际发展的经验来看，与长三角一体化发展示范区设立情况较为相似的是 20 世纪 80 年代后期和 90 年代初期，新加坡、马来西亚的柔佛州和印度尼西亚的廖内群岛所组成的“新柔廖三角地带”。这一卓有成效的区域合作后来被国际政界和学界称为“成长三角”，以后这种多区域和多国家毗邻局部之间的区域合作就被定义为“成长三角”模式。印度尼西亚—马来西亚—新加坡“成长三角”，简称 IMS-GT（参见图 1）。



图 1 印度尼西亚—马来西亚—新加坡“成长三角”

建立 IMS-GT 的设想由新加坡首先提出。新加坡之所以倡导 IMS-GT，主要是为了突破其发展中的几个约束：一是要素价格昂贵，新加坡的地价和劳动力价格都十分高昂，对其出口产品的生产十分不利；二是资源要素缺乏，新加坡一直依赖于柔佛州的淡水，并十分想从廖内群岛获得新的水源；三是美国取消了新加坡的最惠国待遇，因此新加坡想将部分企业转移到邻近的柔佛州和廖内群岛。马来西亚和印度尼西亚对新加坡的倡议作出了积极的响应。从马来西亚方面来看，柔佛州是当时经济发展水平最高的州之一，希望从新加坡得到进一步发展所需的资金与技术帮助。从印度尼西亚方面来看，期望通过“成长三角”，加快巴淡岛的开发进程，进而促进整个廖内群岛的经济发展。

基于三方的共同利益，1994 年新加坡、马来西亚和印度尼西亚三国政府正式签署了《印度尼西亚—马来西亚—新加坡成长三角经济合作多边协议》，该协议对 IMS-GT 的合作与协调机制作出了明确规定，认为政府部门的作用是支持、鼓励和促进项目合作的实施，SJR（新加坡—廖内—柔佛）“成长三角”正式成立，并在 1996 年和 1997 年两次扩容，成为东南亚经济发展的重要增长极。1981—1990 年十年间，新加坡在柔佛州累计投资约 4.64 亿新币，但在协议签订的当年，也就是 1994 年，新加坡向柔佛州的投资就超过 1.6 亿新币^①。印尼的廖内群岛中最大的岛屿巴淡岛在 1991 年开始兴建由新加坡和印尼共同出资的巴淡工业园，到 1994 年，巴淡工业园已经雇佣了岛内 50% 的劳动力，并容纳了岛内 70% 的工业部门。

^① 数据来源：新加坡《联合早报》，1995 年 10 月 14 日、1996 年 2 月 29 日。

在 1997 年的金融危机中, 由于三国的宏观经济都不同程度地受到了影响, IMS-GT 的很多投资与项目开发也陷入停滞, 但到 2000 年前后, 随着新马印三国经济的逐步复苏, IMS-GT 开始全面复苏。1995—2003 年间, IMS-GT 共吸收外资 1486 亿美金, 成为东盟经济规模最大的“成长三角”地带。

(四) 新马印“成长三角”的经验

IMS-GT 的成功, 很大程度上依赖于其良好的“成长三角”特性: 高度的经济互补性、广泛的政策协调性以及区域内完全的开放性。新加坡在资本和产业上的发展优势很好地弥补了印尼和马来西亚的不足, 同时, 印尼和马来西亚又为新加坡的发展提供了广阔的空间和廉价的劳动力。三地政府很好地利用了“新加坡”的商誉, 主动引进台湾、韩国等地的外来资本, 积极消除行政效率低下导致的经济损失, 营造一流的营商环境。三地企业和人才交流频繁, 政府间沟通渠道畅通, 有效地保证了“成长三角”各项工作的开展。

由此可见, IMS-GT 的发展至少在以下三个方面对长三角一体化发展示范区产生了正面的影响:

(1) 要注重发挥“邻里效应”。“成长三角”作为一种较为成熟的区域一体化空间载体, 从理论上来说是利用了经济地理学上的一个概念: “邻近效应”。所谓“邻近”具有多重含义, 既包括了地理上的相近, 也包括认知邻近、组织邻近、社会邻近和制度邻近^①等五种形式。地理邻近(即毗邻)是形成“邻里效应”的基础。(2) 强调构建区域间合作创新体系。创新体系的构建是长三角区域合作成败的关键所在。从多维邻近的视角来看, 由地理相邻地区组成的“成长三角”要呼唤出内生的、持续的增长, 有赖于区域内相关主体间的要素流动机制与创新动力机制的建设。但地理邻近本身既不是邻近地带交互学习的必要条件, 也不是充分条件, 它必须通过强化组织、社会、制度的邻近, 才能优化区域内的创新动力驱动机制, 触发区域内相关主体的交互学习动能, 并由此提高创新能力。(3) 培育共识文化。“成长三角”作为一个实践智慧的集成区, 需要更多政策上的灵活性, 以及战术上的决策与总结。所有的政策方案和决策考量都应建立在长三角共识的基础上, 因此, 亟待培育出一种不再分沪苏浙地域差别的长三角共识性文化, 以“长三角”作为地域文化的概念, 而不再区分次区域, 并在此基础上建立起有效的利益共享机制。

尽管政府对一体化发展示范区有明确的空间规划范围, 但是从学术研究的角度来看, 应该包含三省一市所有的邻近地区, 而不仅仅是青浦、嘉善和吴江, 以更好地发挥“邻近效应”。这些地区的经济发展程度较为接近, 历史联系紧密, 文化认同感较为强烈, 在空间可达性和经济互补性上有较好的一体化发展基础。但在利益共享性和政策灵活性上, 还有较大的提升空间。利益共享性是区域合作的基础, 而政策的灵活性则是推动一体化进展的重要手段。因此, 对于长三角地区而言, 尽管在发展之初区域内的基础设施建设、土地优惠等“硬”条件的改善, 既是必要的又是十分重要的, 但是在经济发展已经到达一定阶段之后, 政府的注意力应更多放在区内组织间、主体间互动交流机制构建等“软”条件的建设上。以此为基础, 长三角一体化发展示范区的发展, 必须建立在顺畅的跨省协调机制基础上, 构建区内各主体自由进行各项经济活动的平台, 促进不同次区域间的优势整合, 进而充分发挥如同 IMS-GT 这样的创新能力, 并以此为支点, 为长三角整体竞争力的持续攀升提供新动能。

三、长三角一体化发展示范区的发展模式

(一) 长三角一体化发展示范区的发展方向

长三角一体化不是一样化, 而是多样化和专业化的协同协调发展, 其最终目标是要实现“七个一体化”。^②因此, 长三角一体化发展示范区的发展模式应与雄安新区的建设相区别, 它既不是一个亟待开发的新城, 也不应只是一个开发区或联合开发区, 而应是长三角一体化发展的核心区域, 是各项一体化政策措施的先行先试区域, 是解决一体化政策落实“最后一公里”的重要试验田, 一体化制度创新和区域合作发展的实践基地。同时也是全国改革开放优秀成果的系统集成区域, 与具有全球影响力的超级产业集群所在区域。具体来说, 其未来的发展方向包括以下几个方面:

一是作为贯彻新发展理念的新标杆, 通过构建现代化经济体系, 推进长三角地区形成更高起点与更高

^① Boschma R. A., Kloosterman, R. C., “Clustering, Learning and Regional Development,” *springer*, 2005 pp. 1-15.

^② 即顶层设计一体化、科技创新一体化、营商环境一体化、公共服务一体化、基础设施一体化、产业发展一体化和生态环境一体化。

层次的改革开放格局，为落实新发展理念提供实践空间。新时期建设长三角一体化发展示范区不能再走传统开发区建设发展的老路，必须贯彻新发展理念，创新发展模式和动力，体现高质量发展的要求。因此，在长三角一体化发展示范区的建设中，必须系统集成过去经济发展的优秀经验与合理政策，提升区域整体能级、服务国家发展大局，加快形成长三角地区的国际竞争新优势，全面增强全球要素配置能力，培育具有全球影响力的世界级城市群，实现长三角一体化应承担的责任与担当。

二是作为一体化体制机制的试验田，通过率先实现跨省的体制机制突破，为后续全国更高质量的一体化发展提供示范样本。目前为止，长三角已经逐步形成了“三层四级”的区域协调机制，但囿于行政区划分割和地方利益保护，许多政策性壁垒依然存在；同时，不同省市、不同层级的政府部门工作对接不畅通，降低了资源利用、要素配置和流通的效率，并产生了诸如断头路、多头规划等许多问题，需要在今后的区域合作过程中给予足够重视。以推动要素自由有序流动，资源要素的优化配置，推动不同区域间产业的联动与整合，形成长三角区域协调发展的新格局。

三是作为引领长三角更高质量一体化发展的新引擎，通过在示范区形成新的增长点，引领长三角实现跨越式发展；通过提升区域发展能级和核心竞争力，使之成为中国经济增长新旧动能转换的发生地，进而促进经济持续高效的发展。从空间层面上来说，长三角一体化发展示范区是试行各项一体化政策，尤其是在一体化背景下实现各省市利益平衡，破除行政壁垒重点区域。从城市化发展层面来看，长三角一体化发展示范区将成为长三角城市群的核心区域之一，在吸引创新资源上发挥重要作用。从经济发展的层面上来看，长三角一体化发展示范区将成为中国沿海发达地区经济转型和产业升级的引领区，它将成为中国高科技产业的主要集聚地区之一，成为中国实现全球价值链攀升的先行区。从对外开放格局上来看，长三角一体化发展示范区将与现有的上海自贸试验区功能结合在一起，进一步拓宽长三角乃至中国未来的对外开放格局。

（二）长三角一体化发展示范区的发展方式

基于以上对长三角一体化发展示范区发展方向的分析，结合 IMS-GT 的发展经验，本文认为，长三角一体化发展示范区的发展模式应以跨省域体制机制的协调为基础，以改革措施的落地、突破与系统集成为抓手，吸引长三角乃至全国最优质的要素资源，特别是战略型新兴产业的优质企业，利用公共服务与政策优势，培育具有掌控全球价值链能力的企业与产业集群，将示范区打造成为生产要素自由流动的高地，并最终实现其作为新标杆、试验田和新引擎的终极目标。具体来说，需要基于以下几点：

1. 企业为主体。长三角一体化发展示范区的建设是在基础设施建设已经比较完善的地区展开的，因此，大体量的土地开发不应作为未来发展的主要模式。公共财政也不应成为未来长三角一体化发展示范区的主要资金来源，新城建设的模式是与长三角一体化发展示范区的设立初衷相违背的。长三角一体化发展示范区未来的发展必然更多地依赖于企业资源与市场机制，这是由其发展方向与自身优势客观决定的。长三角一体化发展所辖的吴江、嘉善、青浦均是中国民营经济较为发达的地区，且产业结构较为接近，但在发展优势上却各有所长，具备明显的互补性。其中，吴江区 2018 年民营企业累计突破 6.6 万户，注册资本总额超 3600 亿元，继续位列江苏省县域经济第一位^①，恒力集团位列 2018 年中国民营企业 500 强前十位，亨通集团也进入了榜单^②，凸显出吴江民营经济在制造业领域的重大规模性优势。嘉善全县 90% 的工业贡献都来自民营经济，民营规模虽然不及吴江区，但是创新型企业的比重较高，在大容量柔性直流输电电容器、保持继电器等领域填补了多项国家技术空白。青浦承载了世界贸易中心 CBD 功能的西虹桥商务区的建设，第三产业的比重逐渐提升，2017 年以来已经超过 50%，发展动力由工业主导转向服务业主导，产业发展逐渐呈现出“轻资产、高收益、科技化”的特征。可见，吴江企业在规模效应上的优势，嘉善企业在创新能力上的优势，以及青浦企业在服务经济上的优势，共同构成了长三角一体化发展示范区的经济发展基础。无论是完成全球价值链的攀升，还是实现长三角的跨越式发展，都有赖于传统龙头企业的再次出发和创新型企业的孵化与壮大。同时，优质的产业集群和优质企业也是吸引投资的主要因素，有利于在城市

^① 数据来源：2019 年吴江区政府工作报告。

^② 数据来源：中国工商联《2018 中国民营经济 500 强》。

基础设施、园区公用设施建设等方面,吸引社会资本进入。

2. 创新引领。以创新为主要引领和支撑的经济体系是贯彻和实现新发展理念的必然要求,它与以传统技术为基础的经济体系是截然不同的,有助于实现区域经济新旧动能的转换,打造高质量发展的样本区。在以创新为引领的国民经济中,新技术、新产品在经济增量中必须占有一定的比重。长三角是中国创新资源最集中的地方之一,上海的基础科研能力,一旦与浙沪两地的技术转化和规模化生产能力结合在一起,将释放出巨大的潜能。通过建设长三角科学中心联盟、长三角技术大市场、长三角产业技术研究院联合体、长三角知识自由贸易港等创新组织,增强区域内的基础研究实力,强化产学研联系,实现关键性核心技术的突破,集聚世界顶尖的科学家、工程师和科技人才,通过科技成果转移转化指标体系和激励与补偿机制,发挥科技创新服务网络的有效性,让科技成果、科技人才与科技投资越过行政边界,实现成果与利益共享,风险共担。在鼓励长三角一体化发展示范区积极引进国际顶级科研机构 and 研发服务机构的同时,鼓励科技资本、研发机构和企业“走出去”,参与国际科技创新合作与创新对外直接投资,实现创新动力的提升。

3. 内外联通。长三角一体化发展示范区的建设必须与自由贸易(试验)区的建设结合在一起,打造长三角对外开放和对内开放的总枢纽,形成对内和对外两个要素流动方向,通过联通对外开放和对内开放两个生产与贸易网络,最终形成具有全球影响力的超级产业集群。改革开放四十余年来,长三角经济发展的重要规律与经验,就是积极参与了中国改革开放的空间布局。长三角一体化发展示范区的发展,应通过总结与借鉴自贸试验区的经验,对标国际通行规则提升对内贸易的便利性,在一体化发展示范区全域逐步推广对内贸易的自由化,促进要素流动。充分发挥已有的对外开放优势,并将对外开放优势转移到对内开放上来;同时将对内开放的能量向外进行释放。通过内外联通,形成提升经济发展质量的合力,实现长三角一体化发展示范区的功能定位与发展目标。

4. 虚实共荣。要实现长三角一体化发展的最终目标,就要抢占未来产业发展的高地,把握重点产业,牵住经济高质量发展的“牛鼻子”,将虚拟经济和实体经济结合起来,在一体化发展的示范区充分聚焦长三角在“虚实结合”方面的优势,不止要重点发展面向未来的“云、大、移、物、智”等数字经济核心产业,同时也要着力推动传统产业的数字化转型。一方面,通过发展“云、大、移、物、智”等数字经济的核心产业,构建完善的产业生态体系,立足现有的数字经济“独角兽”“隐形冠军”和“单打冠军”企业,整合江苏省在芯片制造、集成电路、光纤电缆等数字产品制造,浙江省在电子商务、信息组织、技术支持等信息服务,以及上海在吸引高端人才上的优势,打造全球数字经济高地。另一方面,通过数字技术深化其在制造业部门的应用,降低生产制造过程中的信息不对称性,甚至打破产业边界,促进产业跨界融合,激发传统制造业的活力,提高其生产效率,实现精准营销,增加产品的附加值率。其次,还应重视数据在提升公共服务水平上的作用,为长三角一体化发展示范区的建设营造一个良好的服务氛围。通过建设长三角数据中心,统一标准,实现政务数据、社会数据的跨部门、跨省市共享应用。

四、长三角一体化发展示范区的实现路径

(一) 完善顶层设计

IMS-GT的发展经验表明,深化区域一体化的重要基石之一,是体制机制的创新与利益相关方的积极正面的互动协调。长三角一体化发展示范区的建设,需借助长三角长期以来的文化同源与经济同质,强化“长三角”的概念,淡化行政区隔。通过率先突破、集中落实和系统集成一系列的改革措施,将长三角一体化发展示范区建成为要素集聚的高地。统筹国家发改委、工信部、商务部、财政部、科技部等相关行政职能,进一步明确长三角一体化发展办公室的职责,支持国有银行等金融机构在示范区内对企业实行无差异化待遇。

(二) 深化实践创新

长三角经过近三十年的发展,在跨区域治理中积累了很多经验,也创新了很多跨区域治理的模式。长三角一体化发展示范区要体现系统集成功能,最主要的就是要在这一具有多方主体、跨行政区划的区域,集成过去三十年跨域治理的宝贵经验,将原先仅局限于某个地域或某个城市的发展和改革的行为,在

进行限定区域范围的实行和评估之后，上升到长三角整体层面，通过在示范区的先行先试，进行合作机制的再次创新，达到多方共赢，共同发展。可能的突破口有三：（1）在开发理念与空间规划上实现创新，不再以过去新城开发的方式进行示范区建设。（2）在基础设施的互联互通建设过程中要进行创新，如在联通青浦、吴江、嘉善之间的公共交通与轨道交通设施建设上，可以通过成立统一的公共交通运营集团来整体推进。（3）对产业发展模式要进行创新。如，在文化休闲旅游等领域，应以示范区“一盘棋”的方式进行，青浦、嘉善和吴江应在统一梳理资源的前提下，结合“绿色生态”理念，吸引民间投资，深挖示范区的整体发展优势。

（三）鼓励多极推动

实现长三角一体化国家战略目标，包括构建有竞争的大城市群、都市圈、先进制造业和先进服务业基地这样的任务。这主要依靠各泛中心城市，如吴江区、青浦区与嘉善县中心城镇共同努力来承担，当然这些产业分工都是相对的，在主导产业分工中形成多主多辅，互有重叠，但又突出各自优势的产业分工布局。由此形成长三角一体化发展示范区的网络化发展格局，各中心城镇之间应该既有互补也有差异，既有合作也有竞争，这样就避免了各个城镇互相之间为争夺资源，争夺政策优惠，进行过度竞争，甚至设置壁垒。

（四）强化同域整合

经济一体化主要是由于区域内部各要素流动增加而产生的整体化趋势增强，在这个过程中，企业和民间力量是主要动力，社会治理一体化则需要政府主导力回归，进一步打破区域间行政壁垒。应充分认识到行政层级体制和区域一体化之间的耦合关系的存在。在同一时间序列下，以重点城镇为核心，在一体化示范区内形成同向发展的高度一体化区域，彼此互相借鉴，互有重选，互相开放，互相激励，互相合作与融合。这种互相开放、融合对接、多元同向、有分有合的一体化实现机制和路径将有力地推动长三角地区走向更高质量的一体化。

（本文为国家社会科学基金重大项目“我国城市群连绵带的层级体系及协同发展研究”的资助（17ZDA070）的阶段性成果。黄洁为本文通讯作者。）

（责任编辑：沈敏）

A Research on Yangtze River Delta Integrated Development Demonstration Zone: International Experience, Development Model and the Way to Realize

CHEN Jianjun, HUANG Jie

Abstract: Growth triangle is a relatively mature model of regional integrated development all over the world. As a demonstration area for China's high-quality integrated development, the Yangtze River Delta Integrated Development Demonstration Zone should actively study the development experience of the Indonesia-Malaysia-Singapore Growth Triangle (IMS-GT), start from building an inter-regional cooperative innovation system and fostering a consensus culture, as well as activating effect of neighborhood. For the development model, it should be based on the coordination of inter-provincial system and mechanism, taking enterprises as the main body, innovation as the guide, and connecting international and domestic trades to achieve both virtual and real economy prosperity. With the implementation of reform measures, breakthroughs and system integration as the starting point, the government should deepen practical innovation, encourage multi-polar promotion and strengthen the integration of the same domain, through the improvement of top-level design. Thus, it will attract the best quality resources in the Yangtze River Delta and even the country, cultivate the global value chain, and strengthen the ability of companies and industrial clusters, to achieve its ultimate goal as a new benchmark, experimental field and new engine.

Key words: Yangtze River Delta, growth triangle, regional integration, demonstration zone