

关于提升长江三角洲 区域经济竞争力的思考

吴国新

摘要: 本文在对长江三角洲区域经济现状分析的基础上,从5个方面提出提升长江三角洲区域经济竞争力,并结合国外的实例加以分析,对加快长江三角洲真正成为具有国际竞争力的世界第6大城市群具有十分重要的参考价值。

关键词: 长江三角洲; 国际竞争力; 区域经济

中图分类号: F061.5 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006-1894(2006)04-0015-05

据统计,2004年长江三角洲地区以占全国2%的陆地面积和约10%的人口数量,创造了全国近30%的GDP,完成了全国约40%的外贸出口额,吸引了全国50%以上的实收外资。该地区在较短的时间内成为全国发展速度最快、开放程度最高、投资环境最佳、经济内在素质最好的地区,形成了梯度发展的多层次的城镇体系,是我国最具实力与竞争力的经济区域之一,是最具国际竞争力的中国城市群。

一段时间以来,关于长江三角洲的有关话题,引起了许多学者的关注,认为长江三角洲地区是正在崛起的世界第6大城市群。然而,2005年第一季度的统计数据表明:该地区16个城市相关经济指标都出现了不同程度的下降,新签外资项目全面减少,外资引进规模有所缩小,利用外资增速普遍减缓。例如:上海和苏州的出口增长速度分别由2004年同期的58%和77.9%回调到32.4%和51.1%。面对这些新情况和新问题,如何提升长江三角洲地区的整体实力和国际竞争力,如何使长三角地区更好地发挥“两个辐射”作用就显得尤为

营管理采取新的措施。

(作者单位:上海工程技术大学)

参考文献:

- [1] 宋晓梧.中国社会保障体制改革与发展报告[M].北京:中国人民大学出版社,2001.
- [2] 牛文光.美国社会保障制度的发展[M].北京:中国劳动社会保障出版社,2004.
- [3] 丁建定.瑞典社会保障制度的发展[M].北京:中国劳动社会保障出版社,2004.
- [4] 丁建定,杨凤娟.英国社会保障制度的发展[M].北京:中国劳动社会保障出版社,2004.
- [5] 国际社会保障协会 编,侯宝琴译.21世纪初的社会保障[M].北京:中国劳动社会保障出版社,2004.
- [6] [加]米什拉 著,郑秉文译.资本主义社会的福利国家[M].北京:法律出版社,2003.
- [7] 苗丽静,孙茜.社会保障模式的国际比较与启示[J].财经问题研究,2004,(4).
- [8] 李瑛珊.社会保障体系的国际比较研究[J].工业技术经济,2005,(2).

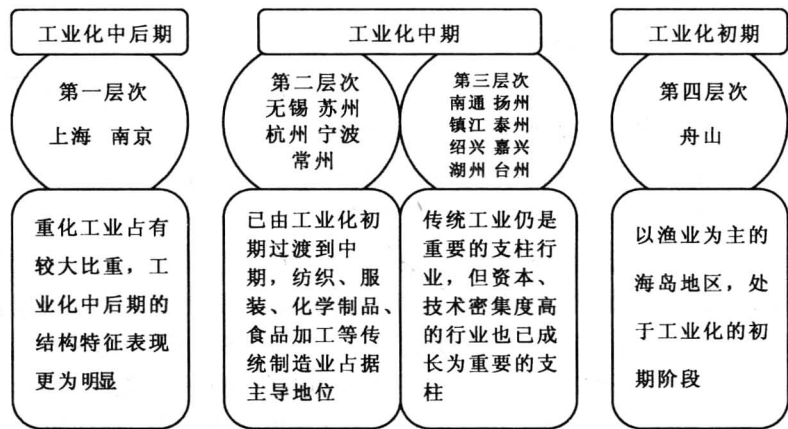
重要。为此，本文从长三角地区的制度安排、产业结构整合、科技核心竞争力、可持续发展战略及全球化战略观等方面来阐述如何提升长三角的国际竞争力，从而使该地区能抓住我国经济全球化的机遇，加快与国际接轨，融入世界经济，并真正成为具有国际竞争力的世界第6大城市群。

一、长江三角洲区域经济现状分析

目前，我国经济地理概念的长江三角洲，一般是指以上海为中心，包括江苏省的南京、镇江、常州、无锡、苏州、扬州、泰州、南通和浙江省的杭州、嘉兴、湖州、绍兴、宁波、舟山、台州共计16个城市。由于长三角地区具有良好的区位优势 and 自身条件，具有较强的经济实力，在我国经济总量中占有举足轻重的地位。因此，我们一般把长三角地区的主要城市构成的城市“集合体”称为“世界第6大城市群”。^①

1. 区域内工业层次性比较明显 改革开放20多年来，长三角工业得到了长足的发展，其制造业的区域集中度具有明显的层次性，目前，从总体上来说向工业化后期迈进，其层次性见下图：

图1 长三角工业化进程层次图



2. 区域内产业定位“合理”，产业协同效应有待提高 毋庸置疑，区域内产业结构存在趋同，但由于长三角内部产业一体化程度较高，其中心城市上海的辐射，带动能力较强，其他城市与上海接轨、联动发展意识也较强，故主导产业的定位还是比较合理的，具体情况见下表：

表1 长三角主导产业分布表

区 域	主 导 产 业
上海	电子信息产品制造业、汽车制造业、石油化工及精细化工制造业、精品钢材制造业、成套设备制造业、生物医药制造业。
江苏	纺织业、化学原料及制品制造业、电子及通讯设备制造业、普通机械制造业、电气机械及器材制造业、交通运输设备制造业、黑色金属冶炼及压延加工业。
浙江	纺织业、电气机械及器材制造业、服装及其他纤维品制造业、化学原料及化学制品制造业、普通机械制造业、交通运输设备制造业。

长三角产业结构通过合理整合、提升,最终形成区域内产业群,提升产业协同效应,从而为长三角区域经济一体化铺平道路。

3. 区域经济发展良好 目前,长江三角洲地区已成为我国经济、文化、科技最发达的地区,在全国经济建设中具有举足轻重的地位。长三角区域内各城市依托上海已形成了经济实力强、社会发展水平高、产业分类配套齐全的城市群。区内大多数城市具有一定的主导产业和优势产品,其中汽车、钢铁、石化、电气、信息、金融、保险、商贸、航运、电信等产业在全国占有重要地位,长三角经济的发展对全国经济的发展具有越来越重要的作用。见表2:

表2 长三角区域经济在全国经济指标中的比重(2004年)

	GDP (亿元)	人均 GDP (元)	全社会固定 资产投资(亿元)	财政收入 (亿元)	实际利用外资 (亿美元)	第三产业占 GDP 比重(%)	进出口额 (亿美元)
长三角	28 775	35 147	13 656	6 173	311	40	4 013
全国	136 515	10 502	70 073	26 356	606	32	11 548
长三角与全国的比值	0.211	3.347	0.195	0.234	0.513	1.250	0.348

二、提升长三角区域经济竞争力的途径

1. 建立强有力的制度安排,从政治、法制和市场等方面规范协调区域经济发展,以避免目前按行政区划导致各城市各自为政的现状 目前,长三角区域是在现行政治体制下的一个管理体制,区域内各城市往往不顾长三角区域经济的整体利益,只顾本市或本部门的利益而各行其是,即使有合作往往也是停留在低水平上的合作。究其原因:一是缺乏跨越行政区域的管理机构来总体协调长三角的发展;二是缺乏跨区域的大型企业合作,通过企业的合作和整合来提升国际竞争力。虽然在区域内有各城市计委部门负责人组成的联席会和由各市常务副市长组成的市长联席会来协调区域内合作事务,不可否认,联席会也取得了一些成效,但往往一旦涉及深层次问题或对一些城市发展不利而对整个区域有利的一些决议往往收效不佳,原因在于联席会只有建议权而没有决定权,更主要的是没有一个组织从总体进行规划、组织管理。国外有一些成功的经验值得我们借鉴。例如:在欧盟一体化进程中建立的法制协调原则,从最初的“煤钢联盟”6国开始,到经济和货币一体化的15国,直至东扩后的25国,欧盟相应建立了五大协调机构,它们是欧盟委员会、欧盟理事会、部长理事会、欧洲议会和欧洲法院,各机构既相互独立又相互制约,体现了欧盟独特的机构运作机制。再如:美国田纳西河流域开发成立了田纳西河流域管理局,它是美国国会授权集规划、执行和管理等功能于一体的机构,从而使田纳西河流域的整治开发得以顺利进行。因此,我们可以筹建长江三角洲经济发展管理委员会,委员会直属国务院,由委员会负责规划、组织和协调长三角地区的经济发展,并对这些事务进行管理,并对区域内发展事务具有决定权,这样一个机构能总揽全局,从长三角经济利益出发,从国家利益出发来规划和布局经济发展,就不会发生由于行政区划原因而造成的地方利益冲突和产业结构趋同。同时,要从法律制度建设上来加强区域经济发展协调,根据国外经验,立法促成协调的例子不少。例如:美国的阿巴拉契亚区,该区包括13个州,为了经济协调发展,该区域于1965年专门制订了《阿巴拉契亚开发法案》。因此,我们也可以从法律制度上做出努力,使长三角开发制度化。一方面可以通过设立《中华人民共和国长江三角洲区域经

济开发法》法案来作为该区域经济开发的基本法；另一方面可以建立相应的立法机构、执法机构以及决策机构，从而使长三角区域经济发展在法律制度上得到保障。另外，由于我们正在建设社会主义市场经济，区域经济发展也要多采用市场化的手段，引入更多的跨国公司进入该地区，提高该区域市场配置资源的效率，利用市场化经营方式提升企业的国际竞争力。

2. 加强产业结构调整 and 整合，提升该区域产业经济的国际竞争力 当前，长三角各城市之间仍存在着“大而全，小而全”的生产体系，重复建设、“产业趋同”现象比较严重，这样的产业结构严重地制约了长三角区域经济的发展，使其难以发挥整体性竞争优势。为了提升该区域产业经济的国际竞争力，我们必须从世界经济产业结构调整 and 发达国家制造业向广大发展中国家转移的角度来看待长三角产业结构的整合，长三角应抓住这一契机使之成为世界制造业转移的核心地带，从而成为中国的产业高地和经济中心。为此，要根据长三角各城市资源禀赋的特征，深化区域内产业分工。国外成功区域经济的实践证明：一个经济区域要具有强大的国际竞争力，必须要有一个服务功能齐全的核心城市从而形成分工明确、层次清晰的产业群。例如：美国波士顿、华盛顿城市群中，纽约是经济中心，费城主要是重工业中心，波士顿是教育科研、高技术产业中心。而长三角区域内既有上海这样以国际经济、金融、贸易和航运中心为发展目标的大城市，又有江、浙两省一系列各具特色的工业基地，在产业结构上有很大的互补和合作的空间，因此，以上海为龙头，以苏浙两翼产业的现代化和配套能力为支撑的长三角产业群经过若干年的打造，必将形成具有国际竞争力的区域经济产业群体。

3. 推动区域内高新技术产业化，形成高新技术产业核心竞争力 “在经济全球化的过程中，一些经济、科技具有优势的区域，对于带动所在国家与地区经济增长和国际竞争地位的上升起到了关键作用”（孙海鹰，2005）。由此可见，高新技术产业化是经济的关键，也是综合国力竞争的核心，是区域经济增长的动力所在。这在国外也不乏其例，例如：印度在不毛之地加罗尔等10多个地方建立高科技园区，利用电子信息技术和先进的卫星通讯设备来发展信息产业，进行软件出口贸易，其规模和质量仅次于美国而居世界第二位，极大地促进了该地区经济和印度经济的发展。根据近日世界经济论坛发布的《全球竞争力报告》（2005-2006），在117个国家和地区参与竞争力排名中，中国竞争力排名比2004年下降了3位至第49名，增长竞争力指数（GCI）为1.07分；而印度则上升5位，排名第50位，紧随中国之后。这对于长三角区域经济发展和如何提升该区域竞争力很有借鉴意义。目前，长三角地区技术创新虽有了长足发展，各类专利的申请和授权量均成倍乃至成十几倍增长，但科技含量高、对产业提升极其重要的发明专利显然偏少，甚至没有一家跨国公司的申请量和授权量多。长三角正在成长为世界级的制造基地，但其科技竞争力薄弱，许多“中国制造”都缺乏自主知识产权，在世界产业转移过程中，很难得到外国的核心技术。因此，长三角区域内要引进技术创新机制，提升区域科技竞争力，借助高新技术产业化来构建区域经济增长的比较优势和竞争优势，这是长三角核心竞争力之所在。

4. 树立全球化战略观，提升经济竞争力 在当今经济发展全球化的背景下，不存在孤立的城市或区域，因此，长三角区域各城市在制定产业结构政策、基础设施建设等城市发展战略时，不要把眼光停留在自己行政所辖的那一块地方，要打破原有的行政区划的人为限制，尽快树立新型的区域观和全球观，从国家利益和大都市圈区域经济的整体利益出

发,从长计议,取长补短,以寻求区域内相互合作与交流。跨国公司到我国来投资,他们考虑的不是我国的行政区划,而是选择区域整体的经济状况和投资大环境。“为此,我们必须引进全球化运作的理念,打破地方保护主义和地方观念,使地区成为长江三角洲、全国乃至全球经济发展的一个有机的组成部分,这样才能形成完整的产业链,使得跨国公司在中国的发展战略与中国自身的发展战略达成一致性”(龙永图,2005),因此,长三角区域城市只有树立全球化观念,才能适应全球经济一体化的趋势,才能在全球经济竞争中提升自身的整体竞争力。

5. 树立大市场、大交通的指导思想,统一规划,联合共建基础设施交通网络 长江三角洲地区临靠东海、黄海和长江,集“黄金海岸”和“黄金水道”于一身,在此得天独厚的条件下,积极协调发展区域内现代化交通网络,把该地区建成航运和物流集散基地,具体可从以下几方面入手:第一,积极打造上海国际航运中心的战略地位,通过航运中心的辐射,带动江浙区域的物流发展。第二,积极开发长江深水航道和深水港,使长江水系与区域内沿海各大港口相连,充分发挥“黄金水道”的作用。第三,加强一系列高速公路、铁路和大桥的建设。以上海为中心,构建长三角大交通网络,开通上海与宁波北仑港以至浙江台州、温州等地区的通道,实施上海崇明至南通长江口越江工程的建设,以开通到欧亚大桥桥头堡——连云港的陆路铁路,扩大对苏北地区的影响。总之,通过各种交通设施的建设,使得区域内任何两个地级市之间在4小时内均可到达,这样最终会形成以上海为中心,浙江和江苏为两翼的长三角区域大交通网络,为把上海打造成国际航运中心打下坚实的基础。

三、结 束 语

总之,到2005年为止,长三角地区已经成为世界瞩目的焦点地区,并引来了许多跨国公司的投资,长三角区域经济也取得了有目共睹的成绩,但正如本文所言,在世界经济全球化、区域经济一体化和我国加入WTO的新形势下,如何提升长江三角洲区域经济的竞争力就成为我们思考的问题,我们必须从政治、市场和法律等方面对长三角区域经济的发展做出制度性安排,只有这样才能使该区域经济健康有序地发展;必须加强区域内的产业整合,提升产业的综合竞争力;同时要大力发展高科技产业,提升区域经济的核心竞争力;当然没有全球化的战略眼光和现代化的交通网络该区域的竞争力无疑要受到限制。通过以上诸方面的努力,我们相信,长三角地区必将会真正成为中国、亚洲、乃至全世界经济最发达、活力最充沛的地区之一。

(作者单位:上海应用技术学院)

注释:

- ① 城市群的衡量标准是法国地理学家简·戈特曼于1950年提出,他认为城市群人口规模不少于2500万,每平方千米人口不少于250人。目前,我国长江三角洲地区人口规模为7240万,每平方千米人口为724人,符合这一标准。世界上其他五大城市群分别为英国大城市群、北美五大湖城市群、美国东北部大西洋沿岸城市群、欧洲西北部城市群、日本太平洋沿岸城市群。