

长三角区域经济发展不平衡问题 解决对策

——借鉴纽约、东京都市圈发展经验

罗芝婷 范毅男
(江西财经大学)

【摘要】党的十八大以来,长三角区域经济一体化发展取得了明显成效。但在区域经济平衡方面,长三角各省市仍有欠缺,这将影响到长三角地区的可持续发展能力。文章通过类比国际金融圈和长三角地区的不平衡现象,借鉴两大国际金融圈的经验,从优化产业结构、建设公共交通和提高劳动者素质三个方面,为长三角区域经济发展不平衡问题提供解决思路。

【关键词】都市圈; 区域经济; 发展不平衡

【中图分类号】F124; F127

一、引言

长三角规划范围包括三省(浙江省、江苏省、安徽省)和一个直辖市(上海市),覆盖35.8万平方公里,不同省市因资源禀赋不同,在产业结构、公共交通、劳动者素质、外商投资等方面的成就也各不相同,导致长三角区域经济发展的不平衡性持续彰显。2019年12月1日,中共中央印发《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》(以下简称《纲要》)指出,“推动长三角一体化发展,增强长三角地区创新能力和竞争能力,提高经济集聚度、区域连接性和政策协同效率,对引领全国高质量发展、建设现代化经济体系意义重大”。《纲要》是指导长三角地区当前和今后阶段一体化发展的纲领性文件,对长三角呈现新的区域发展形势寄予厚望。本文通过借鉴两大老牌国际都市圈(纽约都市圈和东京都市圈)在经济协同发展中的经验,为长三角地区经济协调可持续发展助力。纽约都市圈和东京都市圈位列世界六大经济圈,各自在政治、金融、科技创新等领域有相对完善的发展。在协同发展中,两大都市圈也遭遇过阻碍,各自对于如何突破困境都有深层次的理解。本文总结了两者在区域

内协调发展的方法论,希望能为长三角区域经济发展不平衡问题提供解决方案。

二、两大国外都市圈案例分析

(一) 纽约都市圈

1. 演变历程

纽约都市圈包括美国的芝加哥、纽约、费城、华盛顿、波士顿和底特律六大城市群,其发展可以总结为四个阶段,仅对三四阶段进行探讨。

第三阶段为20世纪20年代至50年代。这时,随着美国工业化的进一步发展,单区域的大城市化体系已不能满足人口逐渐增多的需求。人口负担加上工业污染,各委员会陆续续有其他的规划出台,要求对纽约城市群周边的环境进行规划。这些规划相较于纽约城市改善委员会所提出的第一步规划更全面。例如,美国区域规划协会于1922年成立,在规划住房、经济、交通和城市空间方面均有涉猎。美国的城市化逐渐由大型城市单独发展转变为中心城市和郊区共同发展,此时,大都市一体化已经有了雏形。

第四阶段为20世纪50年代至今,在科技进步和高素质人才的加持下,美国东北部大城市的产业结构不断升级,一些污染严重的老工业区逐渐转化为综合开发区和高新技术园区,此时第三产业逐渐占据主导位置,纽约都市圈从成熟走向高速发展。

2. 可借鉴的纽约都市圈经济协同发展的调整路径

高素质人才的聚集使区域内科学技术不断进步。区域内的经济增长,离不开生产力不断发展,生产力的不断提高源于科学技术的不断提高,科学技术的提高与高素质人才聚集所带来的“知识溢出”效应密不可分。

纽约都市圈内汇集着“常春藤联盟”院校,包括哈佛、耶鲁、哥伦比亚大学等八所院校。在20世纪末,纽约中心城市就业人口中拥有大学本科及以上学历的人数占总就业人口的32.8%。这些院校所带来的人才汇集,为纽约都市圈的科学技术进步提供了保障,也为该区域的生产力提供了源源不断的动力。

产业结构升级和区域空间的合理利用。从纽约城市圈的演变历程可以看出,其是由劳动密集型的第一产业向资本密集型的第二产业再到知识密集型增长的服务信息产业逐步转型的过程,也是产品附加值由低转高的过程。该过程中,由人口密集所带来的居民区与办公区划分问题、道路交通拥堵问题、就业和求学问题,都由非官方和非营利性组织“纽约区域规划协会(RPA)”进行协调。协会努力争取和借助周边三个州在大都市区规划方面的支持,对空间资源的优化利用作出综合合理的安排。

(二) 东京都市圈

1. 演变进程

东京都市圈包括东京、横滨、静冈等日本东海岸太平洋沿岸城市。自1958年始,东京都市圈规划每十年修订一次,至今已经历六次改革,仅对第二次和最近的第六次改革进行探讨。

1968—1976年的第二次改革。随着日本经济的快速增长,鉴于形势需要,日本政府决定将东京圈建设成广域复合体,将城市空间再开发和周围工业化城市再建设以保证人口的不断迁入。同时,强调环境与经济和谐共处。

最近的第六次改革,提出用“对流型首都圈”取代过去的“一极集中型首都圈”,强调“既保持东京竞争优势,又要减轻一极集中弊端”。

2. 东京都市圈经济协同发展调整路径

东京都市圈积极建设区域内轨道系统,力求达到现代交通网络的标准,这一举措大大缩短了跨区域的通勤时间,使得都市圈内的交流十分紧密。据东京都市圈整备局的数据显示,十万平方公里的东京都市圈被两千多公里的轨道覆盖着,在每日往返东京都市圈的通勤者中,乘坐轨道交通的通勤者占到86%,在高峰时段,其比例高达91%,占据全球榜首。

三、长三角区域经济现状与差异分析

(一) 长三角区域经济差异分析

1. 长三角区域经济现状分析

长江三角洲是我国经济发展最具有活力、创新能力

最强、开放程度最高的区域之一,也是交通网络最密集的区域之一。长三角依靠着上海这个世界金融中心以及身处“一带一路”和长江经济带的重要交汇地带,使得各领域的优势都非常明显,每年贡献了我国将近四分之一的GDP,在我国全方位开放格局中以及现代化建设大局中具有重要的战略地位。但随着近几年的新冠肺炎疫情对国民经济的影响,虽然长三角的发展模式保持着优秀的成绩,但其中仍然存在着很多的问题。

2. 长三角地区 GDP 情况分析

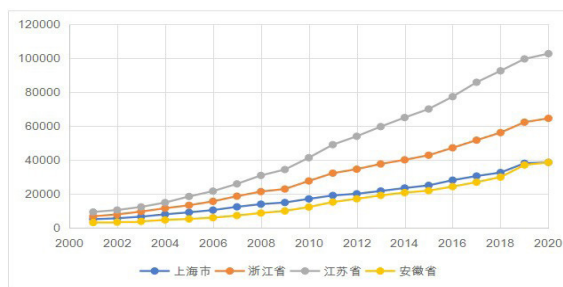


图1 长三角四省市 GDP 对比

按照当年现行价计算,长三角区域地区GDP保持平稳增长。如图1所示,在2001年之后,上海GDP有了大幅度的提高。2001年上海市的GDP为5 210.12亿元,到2020年增长到了38 700.58亿元,与2001年相比增加了将近6倍多,增长势头强劲。这20多年来,上海市的地区GDP表现出持续增长的趋势,增长速度也在5%~20%之间浮动。增长最快的时期是2003年和2004年,分别相较于上一年增长了将近16.60%和20.59%。由于新冠肺炎疫情的影响使得2020年的增长缓慢,仅仅增长了545.26亿元,增长了1.43%。分阶段来看,2001—2011年作为前半段,上海市的经济增长速度迅速,在十年的时间内增长了将近13 985.57亿元,从2001年的5 210.12亿元到2011年的19 195.69亿元,且每年大致保持在年增长率10%以上。2012—2020年为后半段,上海市的经济发展步伐放缓,年平均增长率在10%以下,总GDP增长了18 518.86亿元。

如图1所示,2001—2020年这20年之间,浙江省的GDP同样呈现出逐年增长的趋势。2001年,浙江省的GDP为6 898.33亿元,到2020年增长到了64 613.34亿元。在这20年间,浙江每年GDP保持着10%以上的增长速度,尤其是2002年以及2009年的GDP增长速度分别为21.2%和20.5%。同样受到经济周期以及新冠肺炎疫情的影响,2008年和2020年的增长最缓慢,分别为7%和3%。可以看出,浙江省在新世纪

表1 长三角地区高科技产业规模对比（以市为单位）

城市	新一代信息技术	大数据	生物制药	高端装备	新能源	工业互联网	节能环保	新材料
上海	3	3	4	1	2	3	1	1
杭州	8	5	8	7	14	12	11	14
苏州	14	15	10	8	5	2	36	22
南京	25	8	22	40	70	10	81	53
合肥	16	11	16	41	28	13	34	43
宁波	10	22	18	2	3	5	6	3
无锡	46	26	17	11	12	6	7	27
温州	14	34	12	3	1	31	4	17

前5年的经济发展迅速，GDP保持着每年接近20%的增长速度，在经历2008年的金融危机后发展速度有所放缓，GDP增长速度维持在10%左右波动。

如图1所示，江苏省的GDP在2001—2020年间，表现为逐年攀升的趋势。2001年，江苏省GDP为9 456.84亿元，到2020年增长到了10 2718.98亿元，首次突破十万亿元的大关，相较于2001年增长了将近10倍。在这20年中，江苏省的GDP保持着高速增长，尤其是新世纪的前5年，增长速度连年高于20%，即使在2008年金融危机时，增长速度仍然达到了11%。增长量最大的是2011年和2017年，分别为7 684.79亿元和8 481.48亿元，同比增长18%和10.1%。同样由于金融危机以及新冠疫情的影响，GDP在2008年以及2020年增长的最缓慢，分别增长了3 475.32亿元和3 087.46亿元。

如图1所示，安徽省的GDP在2001—2020年之间，表现出逐年上升的趋势。2001年安徽省的GDP为3 246.71亿元，到2020年GDP增加到了38 680.63亿元，增长量将近10倍。在这20年中，新世纪的前10年安徽省经济发展速度较快，尤其是2007年到2011年这段时间内，安徽省GDP增长速度保持在20%以上。后一个阶段，2011年之后，安徽省的经济发展速度有所放缓，但仍然保持在每年10%的增长速度。

总体来看，2001—2014年长三角地区GDP呈现逐年增加的趋势，而且地区GDP按降序排列分别为江苏省、浙江省、上海市和安徽省。可以看出这20年间，江苏省的GDP增长量最高且增长速度最为迅速，其次是浙江省。

（二）长三角区域的综合比较分析

长三角地区是我国经济社会发展的重要引擎，但是在发展的过程中，各省市之间有比较大的差距。本文选取三个方面的数据来对比长三角地区各省市之间的发展

差异，找出发展不平衡背后的原因，有助于长三角地区深化区域内分工合作，加速区域之间的产业转型，实现经济规模新的突破。

1. 产业结构差异

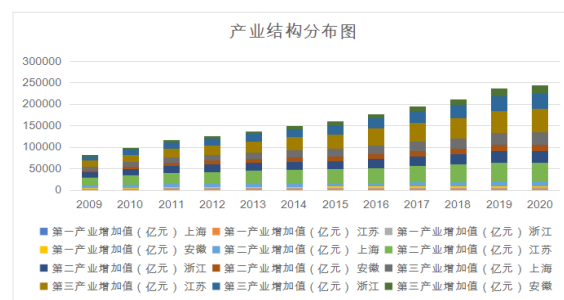


图2 长三角四省市产业结构增加值对比

由图2数据可得，各省市均以发展第三产业为主（第三产业的增值逐年递增），而安徽省的第三产业增速显著慢于江苏省。第三产业主要为服务业和信息技术业，第三产业增速的高低与否，是判定一个省市生产附加值高低与否的重要指标。如表1所示，江苏省的高新技术产业蓬勃发展，而安徽省高新技术产业相对薄弱。

从安徽省产业结构增速上可以看出，安徽省认识到了第三产业的重要性，正在不遗余力地发展第三产业，其增速在2019年超过第二产业。

上海市重点发展现代信息服务业，如金融业、保险业等生活性服务业，电子商务、现代物流、现代金融等生产线服务业。

2. 人力资源结构差异

2001—2020年长江三角洲各地区人口劳动力差异分析（由于2010年后数据缺失，所以本文分析2010年前的数据）：2001—2010年上海市的农村平均就业人口为255万人，城镇平均就业人口为838.22万人。江苏省农村平均就业人口为2 385.44万人，平均城镇就业人口为2 113.64万人。浙江省农村平均就业人口为2 268.57

万人,城镇平均就业人口为1 709.22万人。安徽省农村平均就业人口为2 946.20万人,城镇平均就业人口为827.36万人。上海平均城镇就业人口是农村平均就业人口的3.6倍,江苏省城镇平均就业人口与农村平均就业人口的比值大致接近1:1,浙江省的农村平均就业人口大致为城镇平均就业人口的1.39倍,安徽省的农业平均就业人口则为城镇平均就业人口的3.56倍。由此可见,长三角地区的人力资源结构存在着严重发展失衡,从而导致产业结构的差异和居民收入和消费的差异。由于上海市的社会经济发展水平远高于安徽省,导致安徽省的人才外流严重,进一步阻碍了长三角地区的经济发展,也影响了长三角地区经济一体化的进程。

长三角地区各省市之间的劳动者素质也存在着明显的差异。如图3所示,江苏省的高等院校本科毕业生人数远高于浙江省、安徽省以及上海市,2005年江苏省高等院校本科毕业生的数量为130 740人,2020年人数增加到292 853人,增长了近1.24倍;浙江省与安徽省的高等院校本科毕业生人数同样有明显的增长,2005年浙江省的高等院校本科毕业生人数为71 237人,安徽省为59 561人,2020年浙江省的高等院校本科毕业生人数为166 251人,安徽省为171 295人,分别增长了1.33倍和1.87倍。上海市的高等院校本科毕业生人数在过去的20年内也由有明显的增长,从25 549人增长到102 253人。

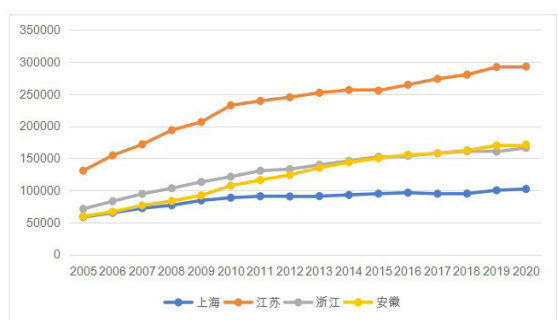


图3 各省市本科生毕业人数

由此可见,长三角地区的劳动者素质存在较大差异,尤其是高层次人才的数量差距较大。江苏省无论在高等院校数量还是本科生毕业人数方面都远高于其他地区,而劳动人口是经济发展的重要动力,尤其是高素质人才,这种人力资源的发展不均衡将严重影响长三角地区经济一体化的效果与进程。

3. 对外贸易度与物流通达程度差距

如图4所示,江苏省和浙江省拥有明显的港口外贸优势。根据2020年国家统计局数据显示,2020年江

苏省与浙江省货物和服务净出口分别达到5496亿元和3525亿元,相较于2004年的数据分别增长了4.33倍和4.38倍。上海市2020年的货物与服务净出口为889亿元,增长了381.6亿元。安徽省的货物与服务净出口始终为负数,2020年为-204亿元。相比之下,长江三角洲各省市对外贸易度存在着较大的差异,浙江省与江苏省的贸易额相差较大且具有持续扩大的趋势。由于安徽省位于内陆,缺乏地理优势,其外贸数据并没有可比性。

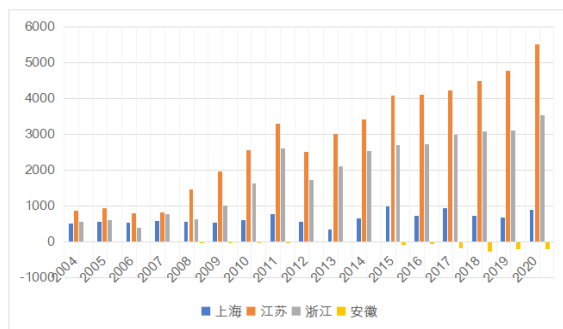


图4 各省市的货物与服务净出口

长三角的交通设施发展也存在着较大的不均衡。上海、浙江与江苏的交通密集程度远高于安徽省,但区域内高速公路的对接尚未全部打通,安徽省内部分地区公路建设相对滞后。在铁路建设上,上海作为长三角交通的枢纽,使得上海客流量增大带动消费促进上海经济发展的同时,也加大了上海的运输压力。同时由于运输里程增加了额外交通运输成本,影响着长三角地区之间的协调和发展。安徽省与上海市、浙江省与江苏省的铁路建设相比,其建造进程相对缓慢,且有差距越拉越大的趋势,这将严重影响区域经济一体化的成果。

(三) 长三角区域经济差异分析

目前学术界对于测量经济发展的方法主要分为直接法和间接法。间接测量法需要运用到数据,且这些数据很难获得,故本文主要运用间接测量法对长江三角洲地区的经济差异进行测量。利用标准差、平均差、变异系数以及极差等测量方法来比对长三角区域经济发展差异。

1. 长三角区域经济差异指标

(1) 标准差。标准差在概率统计中最常作为统计分布程度上的测量,反映组内个体间的离散程度。用单一变量人均GDP表示区域差异时,如果标准差越大,则表示区域间绝对差距较大;反之则说明差距较小。标准差公式如式(1)所示。

$$S = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2}{n-1}} \quad (1)$$

式(1)中, s 表示标准差, x_i 表示地区人均 GDP, $\bar{x}$ 表示长江三角洲地区的平均人均 GDP, n 表示区域数。

(2) 变异系数。变异系数是衡量资料中各观测值变异程度的另一个统计量。当进行两个或多个资料变异程度的比较时, 如果度量单位与平均数相同, 可以直接利用标准差来比较。如果单位和(或)平均数不同时, 比较其变异程度就不能采用标准差, 而需采用标准差与平均数的比值(相对值)来比较。标准差与平均数的比值称为变异系数, 记为 CV 。变异系数可以消除单位和(或)平均数不同对两个或多个资料变异程度比较的影响。

$$CV = \frac{s}{\bar{x}} \quad (2)$$

式(2)中, s 表示标准差, $\bar{x}$ 表示长江三角洲地区平均人均 GDP。

(3) Theil 系数

$$T = \sum_{i=1}^n S_i \times \log(nS_i) \quad (3)$$

$$S_i = x_i / \sum_{i=1}^n x_i \quad (4)$$

式(3)为 Theil 系数, n 为地区个数, x_i 为地区 i 的人均 GDP, Theil 系数越大, 表示各个地区之间人均 GDP 越大; 反之, 如果系数越小, 则表示地区经济差距越小。

2. 计算结果

依据 2001—2020 年长三角地区各地区人均 GDP 等情况来计算出相应的标准差、变异系数和泰尔指数, 计算结果如表 2 所示:

表 2 标准差、变异系数和泰尔指数计算结果

时间	标准差	变异系数	Theil 指数
2001	2 632.89	0.4245	0.0299
.....			
2015	22 063.79	0.5511	0.0471
2016	24 215.35	0.5465	0.0463
2017	27 002.91	0.5531	0.0473
2018	28 980.13	0.5481	0.0464
2019	29 298.81	0.4940	0.0376
2020	30 270.02	0.4948	0.0378

根据表 2 数据可以看出, (1) 长三角地区的人均 GDP 的绝对差距在扩大, 2001 年各省市之间人均 GDP 的标准差为 2 632.89 元, 到 2020 年人均 GDP 的标准差扩大到 30 270.02 元, 增长了 10 倍左右。(2) 长三角四省市的人均 GDP 之间的差距趋势为先上升后下降的趋势,

体现在四省市人均 GDP 的变异系数从 0.42 逐年攀升至 0.55 最终在 2019 年以及 2020 年下降至 0.49, Theil 系数也由 2001 年的 0.029 浮动上升至 0.047, 之后在 2019 年降低至 0.037。(3) 结合上述(1)、(2)可以得出: 从长期来看, 长三角四省市之间的人均 GDP 的趋同态势明显, 但是自 2001 年以来四省市之间人均 GDP 绝对差距在不断扩大, 发展不均衡问题日益凸显。

四、对长三角区域协调发展的启示

(一) 优化内部产业结构

类比纽约都市圈的产业调整, 长三角地区也应紧跟时代潮流, 积极转型和建立合作体制。安徽省应优化自身的投资环境, 将上海和苏浙两省的比较优势产业承接过来, 同时继续培养自己的新能源汽车产业, 并不断吸纳新能源汽车企业的上下游产业, 打造自己的产业优势。江苏省应依托本省高校和丰富的矿产资源, 打造高新技术园区来加强企业与高等院校的合作创新, 同时建立区域内研发中心。浙江省作为电商的发源地, 应响应数字经济浪潮, 积极发展数字经济和物联网。上海市重点发展现代信息服务业, 如金融业、保险业等生活性服务业, 电子商务、现代物流、现代金融等生产性服务业。

(二) 建设长三角公共交通

继续推进长三角基础交通建设, 发展省际轻轨和城际巴士, 减弱人员流动阻力, 让区域内劳动要素自由流通。积极建设城市内地铁, 尤其是安徽省内, 缓和城市内交通压力, 缩短通勤时间, 打造高效且现代化的交通网络。

(三) 提高劳动者素质

通过区域内教育资源共享, 各院校之间加强合作, 让教育普惠至区域内每一个人。教师在区域内可自由流动, 鼓励教师从教育资源富余地区走出来, 支援教育资源薄弱地区。

主要参考文献:

- [1] 陈勇. 长三角区域一体化发展背景下区域经济发展不平衡的影响因素及解决对策研究[J]. 商业经济, 2022(02): 14-16.
- [2] 高云龙. 长三角地区城乡一体化评价研究[D]. 华东政法大学, 2017.
- [3] 贡艺丹. 国外都市圈研究回顾及启示[J]. 合作经济与科技, 2022(04): 28-30.

责编: 梦超

END