



# 如何解答“1+1+1+1>4”这道题

■ 本报记者 曹静

当下,长江三角洲区域一体化发展已上升为国家战略。如何解答“1+1+1+1>4”这道题,凝聚起实施长三角一体化国家战略的合力,实现长三角“高质量一体化发展”?这需要实践探索,更需要理论加持。日前,记者就上述议题,采访了华东师范大学中国现代城市研究中心教授宁越敏。

## 一个尚在发展中的大城市带

**解放周一:**我们谈论今天的长三角城市群,很容易就上溯到明清时代的江南城镇群。从历史角度来看,是哪些因素推动了这一地区的经济文化发展,催生出了一批城市,并把它们紧密地联系成为一个整体?

**宁越敏:**长三角是在河口地带形成的平原,它和东北平原、华北平原最大的不同就是水网密布,在这一区域,想要生存就要先治水。当年大禹在治理了黄淮水患后,即南下到长三角治水,最后卒于绍兴。在治水过程中,长三角地区开始修建运河以利水运。春秋时期吴王夫差北上争霸,修建了邗沟连通长江和淮河。隋唐时期,以洛阳为中心的大运河正式成形,其中,江南运河还与从萧山到宁波的浙东运河相通。大大小小的运河再加上自然水道,使得长三角地区形成了比其他区域更便捷的水陆交通系统。

长三角是稻作文化区。水稻经过改良后,产量远远高于北方的粟,到宋代时已经可以一年两作。元末明初,这一区域开始普遍种植棉花、桑树等经济作物,促进了工商业的发展。明清时期的江南不仅是全国经济的重心,而且形成了以“八府一州”为代表的经济高度发达、发展较为均衡、文化特色鲜明、互动十分密切的江南城镇群。

**解放周一:**1983年,您将法国地理学家戈德曼的大都市带学说引入国内。戈德曼早在上世纪70年代就提出世界上有六大都市带,其中第六个就是中国长江三角洲大都市带。这可否视为国际城市学界对长三角城市群的重点关注,对其独特地位的高度肯定?

**宁越敏:**戈德曼当时提出,世界有六大都市带,还有三个正在发展中的大都市带。这六大都市带,第一个是美国东北部从波士顿到华盛顿大都市带,简称“波士华大都市带”;第二个是芝加哥到匹兹堡,包括克利夫兰等城市的“五大湖大都市带”;第三个是日本东海岸从东京到大阪的都市带,称之为“东海道大都市带”,现在又进一步延伸到北九州;第四个是位于欧洲西北部的跨国大都市带,包含巴黎、布鲁塞尔、安特卫普、阿姆斯特丹、鹿特丹、科隆等城市;第五个都市带位于英格兰,从伦敦到曼彻斯特、利物浦等老工业区。

戈德曼把长三角列为第六大都市带,虽然他同时也说自己对长三角并不熟悉,但反映了他对长三角的关注,认为长三角具有和其他五大都市带媲美的发展潜力。我当时认为,相比于前五个都市带都建立在高度城市化基础上,当时的长三角还不具备世界级都市带的条件。因为,长三角虽然人口较多,但城市化水平还很低。所以,我在介绍他的学说时,并没有把长三角列入六大都市带,而是说,世界上有五个比较成熟的大都市带,长三角沪杭地区是城市密集地区,把它和另外三个都市带归为正在发展中的都市带这个类型。另三个分别是美国旧金山到洛杉矶的都市带、意大利西北部到法国南部沿海的都市带、巴西的圣保罗到里约热内卢都市带。

## “核心”带动“边缘”共同发展

**解放周一:**改革开放后,长三角城市群实现了迅猛发展。如今,长江三角洲区域一体化发展被上升为国家战略,更肩负了重要的历史使命。世界上谈“一体化”的区域不少。该如



宁越敏教授认为,只有把自己置身于更大的棋盘之中,三省一市共同努力,才能把长三角建设成为具有全球竞争力的世界级城市群。 叶青图

何准确理解长三角的这个“一体化发展”?

**宁越敏:**显然,长三角的“一体化”不同于欧盟的“一体化”,因为这是国家内部区域之间的一体化。我个人认为,长三角一体化最重要的内涵是区域合作和高质量发展。

何谓“高质量发展”?对地方来说,面临的发展目标应包括三个层面:经济高效、社会和谐和高质量的生态环境,三方面缺一不可。很多人讲发展,偏重于产业转型、产业升级,这实际上只是高质量发展的一方面。高质量发展应注重经济、社会和生态这三个方面的平衡。

**解放周一:**客观上来看,长三角区域各城市之间存在发展不平衡。在不平衡的基础上,如何实现一体化发展?

**宁越敏:**区域内部的发展不平衡,会导致“核心”和“边缘”的出现。在长三角三省一市范围内,“核心”是人均GDP较高的15个城市。2017年,苏州人均GDP最高,达16万元,最低的湖州人均GDP也达到8万元。但是“边缘”地区的人均GDP大多低于5万元,有的甚至不到1万元。核心地区发展水平较高,掌握的资源较多;边缘地区大多交通不便,若再缺乏自然人文资源,仅仅依靠自身难以发展,农业转移人口便会流入发达地区谋求生路。相对而言,在区域经济联系当中,“边缘”更多地依赖于“核心”,而“核心”较少依赖于“边缘”。

邓小平同志曾说,让一部分人和一部分地区先富起来,再带动所有人和所有地区的富裕。因此,长三角城市群的高质量发展不仅是代表国家参与世界竞争,还有一个很重要的任务,就是区内核心地区带动边缘地区共同发展。在此进程中,核心城市需要作出表率,承担更多的责任。

**解放周一:**具体来说,“核心”如何带动“边缘”?

**宁越敏:**核心地区可以采取多种手段带动边缘地区的发展。比如欧盟为了促进经济落后地区的发展,从上世纪70年代起就制定区域政策,并根据欧盟的扩容不断调整,旨在实现“经济、社会和区域的凝聚力”。区域政策是欧盟一体化的重要内容,其资金预算约占欧盟总预算的1/3,欧盟通过区域政策,缩小了国家之间经济发展水平的差距。长三角现在也正在考虑成立地区发展基金。另外,发达地区也可以进行产业转移。但关键是产业转移不能一转了

之,不能把落后的生产工艺转移出去,而是要帮助被转移地区建立起新的生产工艺、新的管理标准,真正带动地区发展品质的提升。尤其是一些可能给环境造成负面影响的产业,发达地区在产业转移时,应该帮助被转移地区建立起一套科学、规范的环境保护体系。这实际上也是发达地区应该承担的责任。

## 让市场规律来决定产业布局

**解放周一:**在共同发展的过程中,竞争不可避免。有观点认为,一体化发展的参与者应一起讨论产业布局,避免产业同构、资源浪费。您怎么看?

**宁越敏:**我认为谈产业同构,首先需要对企业进行精准分类。如果产业分类粗放,仅仅停留在界分制造业、服务业的层次,那每个城市岂不都“同构”了?所以研究产业结构需要细化产业分类,甚至到产品层面。

以汽车产业为例,汽车是一个大类产品,产品类型多种多样,即便是小轿车这一个品类,还有日系、德系、美系、国产之分,形成了一个个各具特色的细分市场,给消费者带来更多的选择。况且,我们制造业的市场不仅仅在中国,而是遍及世界各地。市场规模决定分工。如果面向全球市场,即便是细分市场,产品仍然拥有十分广阔、大有可为的前景。

表面上看,我们有很多城市在生产同一个产品,尤其是轻纺产品。但要看到,这些轻纺产品是大量出口的。不能说常熟搞服装了,嘉兴、海宁就不能搞服装了,现实就是,常熟以羽绒服、衬衫为主,而海宁以皮衣为主,嘉兴以羊毛衫为主。即便是常熟和嘉兴都生产衬衫,还有面料、式样的不同,产品针对不同的市场、不同的需求。

**解放周一:**其实不必担忧“产业同构”?

**宁越敏:**是的。在市场经济条件下,地方政府本身也很难规定企业生产什么、不生产什么。企业之间的竞争问题应由市场去解决,但是政府可以提倡创新引领,通过创新促进中国制造在全球价值链中的攀升。比如在快时尚服装方面,国外有不少成功的品牌,而中国企业为他们代工。

**解放周一:**那么,在推动长三角一体化发展的过程中,政府可以做什么?

## 把自己置身于更大的棋盘

**解放周一:**过去人们常说,苏州、杭州风景优美,是上海的“后花园”。但近年来,苏杭经济发展迅速,各类指标名列前茅,大有赶超之势。甚至有人称,将来上海会更加宜居,成为杭州的“后花园”。真会“风水轮流转”吗?

**宁越敏:**“后花园”意味着生态环境好,是人们向往的生活环境。上海为了打造良好的生态环境,在郊区建设了多个郊野公园。但是,上海的“后花园”除了郊野公园,还包括迪士尼这样的国际旅游度假区,这不只是为了满足上海本地人的需要,是面向整个国内市场甚至是海外市场的。如果中国每个城市都能成为其他城市的后花园,那就实现美丽中国的目标了。

**解放周一:**您曾先后研究过上海、深圳、杭州、苏州等几个城市。对于未来它们会如何“竞合发展”,有何发现?

**宁越敏:**按照系统论的观点,系统具有自组织性,每个城市也会逐步形成自己的产业特色。总体上来说,在中国,上海和苏州的制造业规模是最大的,差不多平起平坐。上海和苏州的工业总产值都超过3万亿元,深圳略低于这个水平。进一步看,上海的制造业门类比较齐全,而深圳单项突出,电子信息制造业比重占到整个工业总产值的80%。苏州介于上海和深圳两者之间——电子信息制造业比重高于上海,工业门类又比深圳齐全,有重化工业等深圳没有的门类。可见,上海、苏州、深圳之间是有差异和分工的。

杭州制造业的规模比上海要小得多,但信息服务业规模居第一位,略超过上海,而长三角其他城市如南京、苏州等,信息服务业规模都要小得多,但细分的话,上海信息服务业和杭州信息服务业在内容上有很大不同。软件和集成电路等方面是上海的强项。注册于上海的大型网站,如携程、驴妈妈等,以生活服务类居多。而杭州的信息服务业以阿里巴巴为核心,主要集中在电子商务领域。由此可以看到,两者之间并不存在因同构而产生的恶性竞争,大家都发展得挺好,完全可以“各美其美,美美与共”。

**解放周一:**诸如上海、杭州、苏州、南京这样的长三角城市,如何在相互竞争的过程中实现共赢?

**宁越敏:**最重要的还是改变心态和眼光,城市不可能孤立地发展,也不能永远停留在一个省份的盘子里,而应当有更大的气魄、更宽的视野,将自己放到整个长三角的格局中进行自我定位。只有把自己置身于更大的棋盘之中,三省一市共同努力,才能把长三角建设成全国贯彻新发展理念引领示范区、全球资源配置的亚太门户、具有全球竞争力的世界级城市群。

## 回响

### 关于上海骑行的市民来信



近年来,越来越多的国家将城市慢行交通系统的发达与否视为城市是否宜居的标准之一。《上海市城市总体规划(2017-2035)》也明确提出要发展慢行交通系统,“完善安全通达的骑行网络和舒适便捷的步行活动区域”。上周的《解放周一》头版“瞄一流 献一计 见微知著看上海”栏目推出《建设骑行友好城市,上海任重道远》报道,聚焦上海骑行问题。

报道一经发出,得到了市民的广泛关注,一些热心读者还发来自己身边的案例,并建言献策。我们挑选其中一些精彩内容呈现给大家,以期进一步将讨论推向纵深。

同时,也欢迎读者朋友们将自己生活中遇到的“问题”“难题”,或是对上海城市精细化管理的意见和建议,发往以下邮箱:shjianweizhizhu@163.com。非常期待您的来信!

#### 市民黄女士:

我是南京路步行街某商场的销售员,每天上下班都会从南京路步行街穿过。我在经过南京东路广西北路路口时发现,虽然广西北路这一段是禁止机动车通行的,路口也设置了红绿灯,以指导南北向穿行的行人和非机动车。不过,路过这里时我常常会有这样的感觉——红绿灯形同虚设。许多自行车和助动车并不会在红灯时停下来,而是闯红灯直接穿过南京东路(见图1)。尽管路口有专门人员维持秩序,但我发现他们除了在南京东路上的铛铛车经过时会提醒和拦下横穿马路的自行车、助动车,其他时候看见闯红灯的,常常会因为管不过来而“懒得管”。后来,我又仔细观察了南京路步行街上的其他几个路口,也都存在类似的情况。

这样的现象让我在震惊之余也很无奈。因为在上海,但凡有交通信号灯的地方已经很少看见有人对交通信号灯视而不见了,而南京路步行街几乎是来上海的游客必到的景点,是上海的“面子”,闯红灯的情况居然常常发生,让人遗憾。

我想,除了强调骑行者应遵守交通法规,提高素质之外,是否还能在街道设计上做一些改善。比如,让南北向的非机动车道与东西向步行街的大理石路面在材质和颜色上区分开,提醒过往行人这里有非机动车经过,同时也提醒非机动车应遵守守法;又如,让交通信号灯的设置更加醒目和科学,避免骑行者因漏看而闯红灯的情况发生;另外,还要加强监管和对违法行为的惩治力度。

#### 市民邱先生:

我家住浦西,工作在陆家嘴。由于以前在国外读书时培养了骑行的爱好,如今,我每天上班都要骑车往返于黄浦江两岸。遗憾的是,上海市中心没有允许非机动车通行的跨江隧道和大桥,骑车往返于浦西和浦东的唯一办法就是渡轮(见图2)。

其实,搭乘间隔十多分钟到半个小时不等的渡轮还算方便,美中不足的是,早、晚高峰时的渡轮和早、晚高峰时的地铁一样拥挤,人多拥挤时,自行车在码头上坡下坡非常不方便。如果遇到天气不好或汛期,渡轮就会停航,虽然附近的过江通道会开放给非机动车通行,但一来二去不仅麻烦,也耽误了不少上班的时间。

什么时候上海能够在中心城区或非机动车越江需求较大的区域,开放一两条隧道或大桥供非机动车通行,或者未来新建的跨江隧道、桥梁在设计时可以考虑到非机动车和行人的通行,那就太好了!

#### 市民胡先生:

我家住在浦东陆家嘴街道。每逢周末或节假日,我常常去陆家嘴中心绿地放松休闲、锻炼身体。从我家到陆家嘴中心绿地的距离不长不短,非常适合骑行,所以我常常带着儿子一起骑车过去。但让我们苦恼的是,我们常常进出的几个出入口都没有设置自行车停放点。自行车、助动车只能停在门口人行道的空地上(见图3)。

这样不仅影响美观,车多的时候停车、取车也非常麻烦。另外,由于没有停车桩、电子围栏,甚至是普通栏杆,自行车无法锁在固定的地方。我们还在门口设置了一辆自行车。现在我们已经不太敢骑比较贵的车过去了。

真希望能在陆家嘴中心绿地这样环境优美的地方,能够在门口设置一些便民停车点或停车装置,为向往来此休憩的骑行者提供方便。

(本报记者 雷册渊 整理)



# 依次崛起的世界城市带来哪些启示

形成伦敦、纽约、东京等世界城市。在此过程中,由创新带动的每一次长波都会形成新的主导产业,进而带动世界经济增长重心的形成和转移——

第一次长波和第二次长波分别形成煤炭、钢铁等主导产业,产生了世界上第一个工业化国家——英国;第三次长波形成电气机械、汽车、化学等主导产业,世界经济增长重心转移至德国、美国;第四次长波形成电子、航空航天等主导产业,世界经济增长重心转移至美国西部和日本领衔的东亚国家和地区。

## 德国为何没有出现伦敦、巴黎那样的世界城市

作为欧洲最大的经济体,德国却没有形成像伦敦、巴黎那样的世界城市。这与德国特定的历史条件有关。

德国在1806年神圣罗马帝国灭亡后,分裂成一个个小邦国。1848年,德国各地爆发革命,普鲁士首相俾斯麦领导了内政、军事和外交斗争,先后收回被丹麦占领的土地、击败奥地利,建立北德意志邦联,发动普法战争,直到1871年完成了德意志统一并建立了德意志帝国。由于德国的独特历史,造成了每个公国都有自己的政治中心,所以,尽管今天的德国拥有柏林这样的大城市,但柏林的历史相较于有2000年历史的巴黎、伦敦,不可同日而语。

由于城市布局分散,德国的知识分子没有为首都集中。比如,德国最伟大的知识分子之

一歌德住在魏玛;近代哲学的奠基人康德居住在一个小城市,且终生没有离开过这座城市。但在法国,几乎所有的知识分子都云集巴黎。伏尔泰、雨果、巴尔扎克等一流的哲学家、文学家、艺术家都在巴黎活动并活跃,这就使巴黎具备了世界级影响力。在英国也是一样,各行各业的人才一定要去伦敦才能够奠定其影响力。

因此,尽管德国的经济很发达,但它的城市布局相对分散,这也是德国的一个特点。有学者认为,德国的城市体系代替了全球城市的作用,生产力合理分布,避免了过度集聚。在德国,柏林是政治中心,也是科学和文化中心,法兰克福是金融中心,慕尼黑是科技中心。许多跨国大公司的总部则分散在各个城市。例如,大众总部在沃尔夫斯堡,博世总部在斯图加特。

## 由跨国公司引发的一场城市竞争

随着后工业经济在美国逐渐根深蒂固,以及消费城市和电子商务的兴起,服务业更加精细化发展,以亚马逊为代表的公司开始主导城市的盈亏得失。

2017年9月,亚马逊公司宣布将在西雅图以外成立第二个总部,承诺配有50000个工作岗位,投资50亿美元建造新楼。亚马逊此举引发了一场前所未有的城市之间的竞争。美国、加拿大和墨西哥的200多个城市投入亚马逊第二个总部城市的招标,争先提出减税、新建园区、改善基础设施等条件作为吸引。参与竞争的不乏一些小

型的、已衰退的去工业化城市,如康涅狄格州首府哈特福德市。已经陷入市政预算赤字窘境的特福德市为吸引亚马逊,还提交了一系列在康涅狄格河两岸开发新建筑的庞大计划。

2018年1月,亚马逊宣布了20个人入围“决赛”的城市名单,其中包括新泽西州纽瓦克这样的老牌去工业城市,但多数是像亚特兰大、芝加哥和洛杉矶这样的大型经济繁荣城市。该年11月,亚马逊最终选择纽约市皇后区和弗吉尼亚州北部阿灵顿的水晶城作为第二总部的两个分部,各创25000就业岗位。

亚马逊所采取的这种通过城市之间竞标获取最大利益的做法遭到不少批评。激烈的竞争态势也反映出不少城市为吸引价值千亿美元的企业宁愿牺牲某些公共利益。以纽约为例,尽管其提供的30亿美元的公共补贴预计可获得270亿美元的回报,纽约一些民选官员依然发声反对,认为纽约公共基础设施(如逐渐老化的地铁系统)更急需更新,公立学校亦资金不足。在此情况下,亚马逊不该再享受如此巨大的税收优惠。他们还担心,亚马逊的进入将对小型地方企业产生一定程度的不良影响,甚至影响到计划中的城市低价住房建设。面对种种阻力,亚马逊于2019年2月宣布取消其纽约建设新总部的计划。

这个案例淋漓尽致地揭示了城市在平衡竞争发展与公共利益方面面临的难度,同时也反映了纽约、旧金山等“超级明星城市”所面临的经济繁荣发达与社会不平等共存的“新城市危机”。这对其他亦处于竞争中发展阶段的国家与城市不无警示。

(曹静 综合整理自《探索与争鸣》)