

苏州双塔

从菜场又脏又乱“证明有人气”，到改造成“市集”网罗人气

■本报见习记者 巩持平 实习生 倪琦悦

苏州双塔菜场改名了，叫双塔市集。新名字从2019年12月启用，在此之前，双塔菜场经历了5个月的升级改造。什么叫“市集”？管理者们曾考虑过别的名词，比如“菜食场”，或者“集市”。几番斟酌，前者过于突出小吃档口的存在，后者定时定期聚集的意味又有些重了，唯有“市集”，显得年轻、业态丰富，且预留了创造性。近一年过去了，也许“市集”依旧不能完全定义这里。来来往往的年轻人在卖菜的摊位间闲逛，在老字号美食的档口前探头，不时举起相机，频频惊叹：“这绝对不是个菜场。”

拯救菜场，留住苏式烟火气和人情味

“菜场又脏又乱怎么了？证明有人气。”以前，在双塔菜场，这是商户们一贯的想法。市集经理刘云龙管理市场近10年，经历过两三次改造。不过，以前的改造大多换汤不换药，比如头顶上铺的瓷砖破旧了，换成新的；或者头顶上的日光灯发乌了，换成新的。并且，一番改造下来，等原先的商户回来，摊位费必定要涨的。

正式动工前两个月，商户们已听说了消息。风言风语跟着冒出来：“有人说政府想打造统一的旅游区块，整个菜场将被拆掉，我们这些人都得走。”卖南北干货的葛叔说，他大学毕业，是商户们中间最有文化的人之一。包小馄饨的范姨听说的是另外的版本，“改造嘛，改造完再回来。”不过她依旧担心，几个月时间不做生意，老客户都流失了。

总之，商户们对改造这件事都不看好。但是，拯救双塔菜场也是迫在眉睫的事。

这些年，在大型超市、生鲜电商和外卖配送的冲击下，人们到菜场的次数越来越少，双塔菜场面积不断萎缩，摊位数量仅为过去的一半。同时，双塔菜场地理位置特殊，位于苏州老城区双塔脚下，周围是平江路、观前街和苏州大学等旅游目的地，很热闹，但到双塔菜场这里，人流量断崖式下跌。

“双塔菜场衰落，不仅没法给周边居民提供完善的服务，也阻碍了苏州旅游业的蓬勃发展。”刘云龙介绍，这次，改造双塔菜场从杭州请来优秀的设计师，还和东方卫视的

“阿拉”两城打通了

甬舟户籍业务跨市通办只是“甬舟一体化”的缩影

■本报记者 任俊猛

12日起，宁波、舟山两地正式实施户籍业务跨市通办，常住舟山的宁波籍居民与常住宁波的舟山籍居民，可直接在就近的任一公安窗口办理户籍业务。

此前，4月15日起，宁波江北—舟山普陀两地便开始试行户籍业务跨市通办。经过近半年的试点，江北户籍中心已受理300余件甬舟两地跨市通办的户籍业务。其中，居民身份证补换等6项业务为即申即办类，一般情况下，整个办理流程不足半小时。另有2项涉及实地核查的问题，一般需要6个工作日。今年5月，宁波市公安局发布的“关于公开征求全面放宽我市落户条件意见征集的公告”中有一条内容很“吸睛”——给予舟山户籍人员迁户口同城待遇，舟山市区户籍等同宁波市区户籍，舟山市县户籍等同宁波县市户籍，方言中同用“阿拉”代表“我们”的两地，现在在户籍上也一体化了。

这只是“甬舟一体化”的一个缩影。早在2005年，宁波与舟山就开始谋求一体化，最先行动的是港口。2005年12月20日，宁波—舟山港管委会正式挂牌。2018年5月1日，在《中国港口代码》内“宁波—舟山”港口名称重新为“宁波舟山”。港口合作也是突破口。2019年初，浙江省政府工作报告提出“谋划推进宁波舟山一体化”。去年8月16日，在宁波市行政中心会议室内，宁波奉化友邦金融服务有限公司与舟山定海区政府签下总投资达12.8亿元的大单。此次签约发生在当日甬舟一体化推进会上，会上甬舟两地四套班子“一把手”悉数到场，共同签署《高水平高质量推进甬舟一体化发展合作框架协议》，并围绕产业、人力资源和社会保障、交通运输、医疗保障等14个部门间签署14份专项合作协议，甬舟铁路等8个重大项目也在会上签约。

接下来，“甬舟一体化”还有不少大事可做，比如浙江自贸区新一轮发展。曾经，有人质疑浙江自贸区落地舟山，是“小马拉大车”。事实证明，挂牌3年来，浙江自贸区在油气全产业链等领域探索形成123项制度创新成果，成绩醒目。今年9月，浙江自贸区扩展三大新片区——宁波片区、杭州片区、金义片区。舟山自贸区该如何做？做好做强油气全产业链的同时，重点要加强与其他拓展区域的联动。对此，甬舟两地已有不少想法，如两地将合力建设大宗商品全球配置基地，发挥两地炼化产能优势，共建万亿级绿色石化产业集群。两地依托自贸试验区高能级开放平台，有助于更好整合两地资源，发挥优势。

“网红菜场”探索



双塔市集增加了14个小食档口，招牌的配色取自苏州桃花坞年画。

倪琦悦 摄

《梦想改造家》栏目合作，要求扩充菜场原来单一的功能，在区域中重新定位，既能惠及市民和商户，也要留住苏式烟火气和人情味。

管理方和商户反复沟通，签订协议，承诺不涨摊位费。也劝退了16个商户，其中有的人年纪大了，有的人觉得生意难做，有的人不肯配合菜场的升级计划。2019年8月，菜场贴出停业通知，开始改造。

“这次真的不一样！”停业通知贴出5个月，商户们回到菜场，连连赞叹。

双塔菜场完全变了模样——空间被重新规划过，宽敞了许多；增加了14个小食档口，木头质感的蔬菜摊位整洁又干净，奶茶店、咖啡馆、书店等年轻人喜欢的新潮店铺入驻。更难得的是，苏州文化元素随处可见——横梁和青瓦搭建屋顶，招牌的配色取自苏州桃花坞年画，横匾上写着二十四节气和苏州人“不时不食”的传统，标注摊位序号的灯笼采用了苏州花灯的计数方式，再配上苏州话，能遇到一个热热闹闹的苏州。

卖菜少了，故事多了，业态更丰富了

华丽升级后，有人问：“我们卖菜的，需要这么漂亮的环境吗？”

赵哥在这里卖菜22年了。他每天凌晨1点到农贸市场进菜，5点到双塔市集摆摊，6点半市集开门进客。赵哥的菜品相好，干净，和记者聊天时，他双手没闲着，一直在剥毛豆，或者用小刀去掉青菜根部较老的部分。每位在他这里买菜的顾客，还会获得额外加赠的一把小葱，再抹掉菜品总价的零头。“我卖的就是高品质菜。”虽然常有人吐槽他的菜价高。周边居民经济条件大多不错，双塔市集的商户们精准定位，卖的菜也高档一些，每个摊位也都能收获固定的客户。不过，区域之外肯来买菜的人就少了。

菜场升级后，年轻人多了，游客多了，拿着相机来感受生活的多了，尴尬的是，这些都不是买菜的人群。赵哥见的人多了，渐渐能分辨出其中的不同：“你看那两个小姑娘，菱角拿起来又放下，真正买菜的人会跟我买个袋子，直接挑选。”

早上10点一过，各个卖菜的商户摊位前冷清下来，人气得到晚饭前才回涨。摊贩们扯着嗓子聊天：“你今天卖得怎么样啊？”“还是老样子。”

明明是菜场，卖菜却少了，那菜场升级的意义是什么？

菜场故事多了。卖花的是一对夫妻，两人都是在写字楼里上班的白领，平日常见不着

人，插好的花束明码标价，每束35元，就摆在“无人摊位”上，喜欢的扫码付款；对面是一间门店，老板从台湾省来，卖奶茶，说起话来和添在奶茶里的红豆料一样，软软糯糯；走出市集拐个弯，就到了何叔的钥匙铺，周边居民对他放心，家里没人也叫他上门开锁，这次他的店面专门设计过，满墙的钥匙串成为网红打卡点。有机蔬菜的摊位老板姓樊，老公是古巴人，有时来帮忙做生意，异域风情让摊位走红网络。不过，老绝对不是唯一的卖点。“自己种的有机黄瓜，特别脆，尝一块。”她向每一位经过摊位的顾客热情推销，樊姐还卖小竹筐，别人拣好菜用塑料袋兜着，她用竹编的小筐盛好称重。

菜场业态更丰富了。双塔市集最红火的是传统小食区——鸡蛋饼档口排起长龙，堵得门前过道水泄不通，那张饼的确实好吃，外表酥脆，裹得里面的蛋液口感娇嫩；再来一碗正宗的苏式阳春面，辅以葱香味十足的大排；还能在隔壁档口买喷香的生煎，一口咬下去，汁水满溢；更别还有卖成网红产品的米汁、烤鸭和苏州特产梅花糕、海棠糕。市集还上线了网购商城。蔬菜3公里内可配送到家，能打包保存的产品，长三角范围内都能寄送。

不过，“网红”的热度降下来，双塔市集该如何将现在的人气留住？还有待观察。“网红菜场”的探索还在继续。

跨区域项目 今后一“会”核准

沪苏浙发布城市快速轨道交通等19项示范区内投资项目目录

■本报记者 陈抒怡

近日，上海市、江苏省、浙江省发布了《长三角生态绿色一体化发展示范区政府核准的投资项目目录(2020年本)》。包括城市快速轨道交通、有轨电车领域等在内的共19项示范区内跨区域项目由示范区管委会核准。这是我国第一个跨省域的政府核准的投资项目目录，自2020年9月1日起施行。

这份《目录》适用范围为：示范区区域内企业投资项目，包括上海市青浦区、江苏省苏州市吴江区、浙江省嘉兴市嘉善县，覆盖行政面积约2400平方公里。示范区外企业投资项目仍按各省市现行核准目录的管理要求执行。示范区内事业单位、社会团体等非企业组织利用自有资金、不申请政府投资建设的项目，按照《目录》实行核准管理。

上海市发展改革委一级巡视员王扣柱表示，在制定这份《目录》过程中主要遵循“两个不变、跨省授权、属地管理、权限统一”



的原则，即：一是示范区内涉及国家核准的项目权限不变，仍由国务院、国务院投资主管部门核准。二是示范区内涉及省级核准的非跨省(市)域项目权限不变，仍按属地管理原则，由项目属地省级投资主管部门核准。三是除规定由国家核准的事项外，示范区内涉及跨省(市)域投资项目授权示范区管委会核准，共涉及19项核准事项。四是对示范区内省级以下核准权限，坚持最大限度缩小核准范围，对于国家明确由地方政府可以自行确定实行核准或者备案的项目，凡是两省一市一地已实行备案管理的，在示范区内原则上实行备案管理，实现最小范围核准，共有12项核准事项改为备案管理；坚持最大限度下放核准权限，除国家明确要求保留在省级、不得下放的核准事项外，非跨界项目核准权限全部下放至青浦

区、吴江区、嘉善县。

其中“除规定由国家核准的事项外，示范区内涉及跨省(市)域投资项目授权示范区管委会核准”这一原则备受关注。长三角生态绿色一体化发展示范区管委会副主任唐晓东说：“新的目录和办法出台之前，也实施了一批跨省域投资项目，主要是互联互通和水体联防联控，当时采用的办法还是大家各自核准，最后再吃‘拼盘’。”他以元荡的道路建设和一些生态走廊的修复项目举例解释说，此前需要各方各自核准，后续再授权一方为主体来实施，“相当于隔壁相邻友好协商，没有对跨区域项目整体核准。”此次《目录》发布后，该授权的授权、跨域的按照跨区域审批的原则来操作。

据唐晓东介绍，为进一步完善和规范一体化示范区企业投资项目核准和备案工作，实现便捷利民、高效服务和有效管理，示范区管委会拟制定相关配套管理办法和建设投资项目在线审批监管平台。管委会将通过平台实现项目全过程管理和常态化监督。

跨港加油 酝酿一年多落地

舟山港保税油供应洋山港船舶 未来目标是海事服务一体化

■本报记者 任俊猛

近日，来自浙江自贸区的浙江海港国际贸易有限公司提供的1000吨低硫保税船用燃料油，在洋山深水港区为地中海航运公司(MSC)大型集装箱船舶进行补给。这是首单沪浙跨港区国际航行船舶供油试点业务。

本次跨港区供应保税油试点的成功，标志着长三角海事服务一体化迈出了坚实一步。舟山市国际海事服务基地建设指挥部综合办公室副主任王欣告诉记者，一年多来，沪浙两地自贸试验区高效联动，海关高效办理业务审批，海事优化船舶监管模式，边检简化查验手续，交通港航部门密切合作，细化跨港区供油业务流程和监管方案并全程保障实施，上港集团、浙江海港集团和舟山港综保区紧密对接操作流程，共同保障了首单业务成功落地。

长三角区域拥有世界最大的港口群，

其中，宁波舟山港货物吞吐量世界第一，上海港是全球最大的集装箱港。但长期以来，一个落差困扰着我国港口发展。论吞吐量，国内大港不少，但海事服务能力发展长期滞后。虽然上海港服务能力更高，但是以油气为主攻方向的舟山也在供油等方面有着独特优势，这是此次合作形成的重要基础。一年多前，舟山将视野投向了洋山港。在王欣看来，洋山港的市场潜力很大，原本上海港供油量也长期保持每年200万吨以上，有望与宁波舟山港形成一体化市场。

油气全产业链建设，是浙江自贸区建设的主要发力点。近年来，舟山正打造以保税船用燃料油加注为突破口的国际海事服务基地。2017年6月，舟山成为我国唯一被赋予保税船用燃料油供应资质审批权限的区域。多企业主体运营正让浙江自贸区油品市场真正活起来。2018年，舟山成为全国最大的加油港，跻身全球十大加油港，保税船用

燃料油集散量占到全国的2/3。去年供油量已突破410万吨，位居全国第一、全球第八。今年1至8月实现供油量281.2万吨，同比增长13.4%。

“对标国际一流港口，根据长三角区域现有港口吞吐量水平，海事综合服务能力仍有较大的提升空间。”舟山市港航和口岸管理局副局长丁涛说。目前，舟山还需要从南部的舟山岛出发供油，未来随着北部的黄坛山岛土油库建设，将实现与洋山港更近距离的供油服务。

“供油一体化只是第一步，未来目标是海事服务的一体化。”王欣说。下一步，沪浙两地将在总结评估试点业务的基础上，尽快推进跨港区供油业务常态化开展，着力推进区域市场融合发展，在保税油供应一体化基础上延伸拓展至海事服务领域的全方位合作，进一步发挥舟山国际海事服务功能，合力提升上海国际航运中心海事保障能力和长三角世界级港口群的国际竞争力。

长三角产业地域分工 “比较优势”还是答案吗

专家视点

石敏俊 浙江大学公共管理学院求是特聘教授，中国区域科学协会副理事长

林思佳 浙江大学雄安发展中心科研助理

讲到长三角城市之间的产业分工协作，总是绕不开比较优势这个词，但真的是标准答案吗？

比较优势实质是成本竞争的优势，生产成本的差异起因于技术水平差异或资源禀赋差异等先天性的因素，因而是一种静态的、潜在的优势。长期以来我国遵循着基于比较优势的产业地域分工原则，区域经济布局强调资源禀赋的作用。这种思路带有计划经济的残余色彩，未必适应市场化进程中产业空间组织的要求。而竞争优势反映的是企业在市场竞争中表现出来的综合优势，是市场竞争的结果，因而也是动态的、现实的优势。竞争优势可能是基于比较优势的成本竞争形成的，也可能是基于集聚经济的成本竞争或差异化竞争形成的。

在经济发展的初级阶段，资源禀赋等先天性因素形成的比较优势，往往决定了竞争优势的格局，对于产业地域分工的形成具有决定性的作用。自从进入了工业化中期阶段，由集聚经济优势和知识创新优势决定的竞争优势，对于产业地域分工的影响愈发显著。一方面，由于经济规模扩大，规模经济效益日益增强。另一方面，基于市场需求趋向多样化，产品差异化竞争不断发展，集聚经济效益日趋强化，逐渐成为产业地域分工的主导因素。技术密集型产业占比越来越高，创新能力的差异对于产业竞争力的影响越来越大，进而对产业地域分工产生重要的影响。

为什么长三角要构建以竞争优势为基础的产业分工格局？

这是推动长三角区域高质量发展的需要。长三角地区已形成了百舸争流的区域竞争格局。多样化发展、差异化竞争的市场结构渐趋成形，使长三角地区长期保持着强劲的经济活力，形成了以“创新中心城市+专业化产业带”为特色的多中心发展格局。多极支撑、轴带衔接的空间发展格局是推动长三角区域向高质量发展迈进的必经之路。长三角地区要打造全国高质量发展样板区，率先实现质量变革、效率变革、动力变革，形成一体化发展市场体系。基于比较优势的产业地域分工，显然不能满足长三角地区高质量发展的需要。必须充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，在市场竞争中形成优势互补的产业分工协作格局，推动长三角区域高质量发展。

◆只有动态变化的集聚经济优势和差异化竞争优势，才能推动形成区域协同、优势互补的一体化发展格局

这也是推动长三角产业协同创新的需要。面向未来，长三角地区要打造全国发展强劲的活跃增长极，提升科技创新和产业发展能力，率先实现科创产业深度融合。过于强调比较优势，会导致产业地域分工相对固化，全域结构性张力不足、弹性缺失等问题。这不利于形成优势互补且可持续发展的产业分工协作，更不利于推动产业链与创新链深度融合。在一定程度上阻碍了长三角产业协同创新的需要。基于竞争优势的产业地域分工原则，有利于最大限度地发挥市场的引导作用，促进长三角三省一市间形成优势互补的产业分工协作格局，推进创新链与产业链的跨省分工协作，进而打造出区域内协同创新的产业体系。

这还是促进长三角一体化发展的需要。现阶段的长三角地区仍然存在着发展不平衡不充分、跨区域协同发展机制尚不健全、统一开放的市场体系尚未形成等问题。长三角地区要打造成为区域一体化发展示范区，不应过度依靠行政手段和计划指令搞自上而下的产业布局，而应当在开放创新的市场经济条件下，打破行政区划的藩篱，充分尊重企业的市场主体地位，通过市场竞争，形成优势互补的产业分工协作格局，实现区域协同发展。这里的优势互补，不是传统的比较优势，而是竞争优势的互为补充。只有动态变化的集聚经济优势和差异化竞争优势，才能推动形成区域协同、优势互补的一体化发展格局。

如何利用竞争优势推动长三角一体化发展？首先应遵循市场规律，最大限度地利用市场规律。尽量消除阻碍要素和产品自由流动的体制机制壁垒，营造统一开放的市场环境，为市场机制发挥作用提供良好生态，为要素跨区域流动提供制度保障，为企业跨区域发展提供充分空间。加快填补体制改革中尚未规范的制度短板，构建完备的市场主体退出机制。

其次，要充分尊重企业的市场主体地位，培育市场主体的竞争活力。以生产要素与商品贸易的自由流动为目标，弱化区域内企业和地方政府之间的联盟关系，逐步扭转特定区域、特定产业以及特定企业的偏向性政策，着力破除偏向性政策带来的空间锁定和循环累积效应。提升企业创新能力是促进产业链与创新链精准对接的关键，长三角地区应最大限度地发挥企业的能动性，要强化创新链与产业链的跨区域协同，依托创新链提升产业链，围绕产业链跨越创新链。

再次，要充分利用集聚经济效益，鼓励和引导差异化竞争。集聚经济优势是长三角地区企业竞争力的重要源泉之一，是长三角地区产业空间组织演进的重要驱动力，也是长三角地区一体化发展的重要基础。提升都市圈发展水平，促进城乡融合发展，在集聚中走向协调，是推动长三角形成区域协调发展新格局的根本路径。差异化竞争既包括产品差异化，也包括空间差异化。沪苏浙皖应以竞争优势为基础，在分工合作中错位发展，推动形成优势互补高质量发展的区域经济布局。