

高铁效应与长三角经济地理格局重塑： 基于新产业革命的视角

吕永刚 吴勇民¹

【摘要】：高铁网络引致区域分工深化与广化，推动经济地理空间整合与再造，促进“场所空间”向“流空间”转变，是重塑长三角经济地理格局的利器。新产业革命推动高铁网络与新科技、新产业、新业态等新因子渗透融合，对长三角产业格局、城市格局、供应链格局带来深刻影响。在新时代，长三角优化经济地理结构，重点要树立全域一体化思维，把握集聚辐射平衡点，提升基础设施网络功能及韧性，增强供应链控制力。

【关键词】：高铁效应 经济地理 区域一体化 新产业革命

【中图分类号】：F124;F532 **【文献标识码】**：A **【文章编号】**：1009-2382(2019)09-0074-04

一、引言

区域一体化是区域经济发展的高级形态，通过跨国、跨地区到地区内部的空间整合，推动区域各板块进行多维度、复合性、交互化的深度合作，形塑更加均衡、更富效能、更具竞争力的经济地理格局。高效畅通的交通网络是区域一体化的骨骼系统，是推动人流、物流、商流、信息流一体化的基础性、先导性工程。在高铁时代，高铁网络的战略地位凸显，引领区域交通设施网络构建，成为影响区域经济地理格局的关键性因素。在长三角一体化进程中，交通网络始终扮演重要角色。地缘相近、人源相亲、文化相通、市场相融，加之便捷交通网络的连接，共同构筑起长三角区域长期合作的坚实基础。长三角地区交通网络先后经历水运为主、铁路为主、高速公路为主阶段，现阶段正进入以高速铁路为主导、城际快速轨道为主体的高铁时代（方大春、杨义武，2013）。长三角地区拥有全国最密集最完善的高铁网，高铁效应持续显现。预计到2020年末，长三角高铁将超过5300公里，运营范围覆盖除浙江省舟山市以外所有地级以上城市，区域内将形成干线成网、支线密布、功能集成、能力均衡的高铁网。随着长三角进入高质量一体化发展新阶段，高铁网络持续完善、高铁效应加速释放，必将对长三角经济地理格局带来深刻影响。

二、高铁网络：空间效应及生成机制

按照国际铁路联盟(UIC)的定义，新建高速铁路运行时速须超过250公里，既有线路改造最高运行时速须至少达到200公里。高铁诞生之初，就以高速、安全、便捷、大容量、集约型、通勤化等集成优势，在中等距离出行上形成极强的竞争力，不仅深刻改变了人们的出行方式、生活方式，高铁空间效应也成为重塑区域经济地理的利器。

1. 引致区域分工深化与广化

¹**基金项目**：江苏省社会科学基金项目“高铁效应对江苏经济地理格局的战略影响研究”（编号：17DDA008）；国家社科基金一般项目“金融错配的演化生成机理与服务于实体经济的路径优化研究”（编号：18BJL074）。

高铁网络带动区域基础设施更新升级,大幅压缩沿线地区间的时空距离,降低协作成本,使区域间经济往来更加密切,推动区域经济朝着分工更复杂的方向演进,起到提高要素质量、促进要素优化配置作用。高铁网络与其他交通网络协同联动,加速各类资源要素流通与传播效率,提高区域可达性,产生资源扩散效应和核心区辐射周边的涓滴效应,促进高铁沿线的均衡发展。相邻地区特别是相邻城市的联系更加紧密,区域市场的融合、叠加共同构成更大的区域市场,带动区域分工深化、合作升级。沿线不同等级城市的比较优势逐渐彰显,区域间不同城市的功能定位更加清晰,国际上成熟的都市圈均形成差异化分工、紧密化协同的区域功能布局,代表区域一体化的潮流与趋势。原先被排斥在区域分工之外的边缘区开始纳入中心区的辐射范围,开始具备参与区域分工的条件,从而实现区域分工在空间上的广化。

2. 推动经济地理空间整合与再造

高铁网络的形成与运营,会产生虹吸效应、溢出效应、过道效应、过滤效应、乘数效应、同城效应、“最后一公里效应”等多类型、多样化的高铁效应,这些效用均会再转化为空间效应,直接或间接作用于区域地理格局。比如,推动中心城市与周边城市及广阔腹地的深度整合,形成深度一体化的城市群;推动相邻城市融合协同,促进同城效应的形成与深化;推动高铁网络枢纽节点与中心城市、高铁新城等功能区的优势叠加,促进城市空间优化,增强核心区发展能级(Urena et al., 2009; Loukaitou-Sideris et al., 2012);推动高铁沿线开发空间、创新要素与生产要素的整合,形成高成长性的经济走廊、创新廊道;推动创新要素向特定空间集聚,激活原有的空间价值,形成新型创新单元和产业单元;推动高铁场站的功能扩展,配合高铁新城的开发升级,打造高铁枢纽功能区和高铁枢纽城市;推动大都市区与毗邻区的高效对接,强化高铁效应的撬动性、联动性与带动性,打造区域合作新高地;推动具有互补性的不同区域主体进行跨区域合作,探索发展轨道上的新型“飞地经济”。

3. 促进“场所空间”向“流空间”转变

与公路、铁路、城市轨道等传统交通工具对区域空间的影响不同,高铁高速度、高密度的特性,使其对区域空间塑造呈现全新内涵。传统交通站点是区域交通网络中的一个相对独立的节点,其人流、物流集散功能主要局限在站点及周边的“场所空间”,各站点之间的关联性不大。根据贝尔托利尼(1999)的“节点—场所”橄榄球模型,高铁站不仅是“场所空间”,可通过生产要素集聚形成新的经济单元;同时也是一个具有节点功能的“流空间”,在由众多节点编织的枢纽网络中,高铁枢纽节点之间高效联动,超越物理层面“场所空间”的局限,释放巨大的网络化能量;嵌入任何一个高铁枢纽节点,就相当于打通了由高铁网络编织的巨型流量网络。在全球化和新一代信息技术的驱动下,“场所空间”或“地点空间”加速被“流空间”所取代(卡斯特, 2006)。依托高铁网络与高铁枢纽节点,打造具有高度集聚力与扩展性的高铁“流空间”,将推动原有区域地理空间实现开放性整合。

三、新产业革命下的高铁效应:重塑长三角经济地理

2008年国际金融危机的爆发标志着支撑上一轮康德拉季耶夫周期的全球科技革命和产业革命的红利趋近消失,新产业革命在何时、以何种方式出现备受关注。近年来,以人工智能、物联网、能源互联网、生命技术等为新科技、新产业破茧而出、渐成规模,新产业革命已从导入期进入拓展期(谢伏瞻, 2019)。达沃斯创始人施瓦布则将本轮产业革命定义为“第四次工业革命”,其核心是智能化与信息化,进而形成一个高度灵活、人性化、数字化的产品生产与服务模式(施瓦布、戴维斯, 2018)。产业革命总是在交通便利的区域最先爆发,借助发达便捷的交通网络聚合发展要素,并推动产业能量向外扩展。长三角地区是我国现代化水平最高的区域之一,首当其冲受到新科技产业和新产业革命的深刻影响。当前我国的高铁革命,其技术基础建立在对工业革命、电力革命、信息革命成果的高度集成之上;在新产业革命澎湃而至的新形势下,高铁网络与新科技、新产业、新业态等新因子渗透融合,将赋予高铁效应以新内涵、新功能,对长三角经济地理格局产生深刻影响。

1. 高铁效应与长三角产业格局之变

历史上各次产业革命都会形成由动力产业、先导产业、新基础设施产业和引致性产业等产业部类(Perez, 2010)。本轮新产业

革命催生一大批新产业、新业态并推动传统产业结构性转型,共同构建面向未来的新型产业体系。在这一过程中,以高铁网络为代表的新型综合交通枢纽以及信息枢纽网络,为各类生产要素高速流动、高效集聚扩散提供了面向未来的战略通道,为新型产业体系的区域整合、空间优化创造了条件。在高铁时空压缩效应作用下或预期影响下,原先制约欠发达地区承接产业转移的交通瓶颈逐渐被打破,皖江、苏北等长三角欠发达地区劳动力供给、开发空间、区位等原先处于潜藏状态的比较优势被激发,正崛起为长三角地区具有战略地位的新型产业高地;基于互联网的产业分布不再遵循传统产业梯度布局规律,以往的长三角欠发达地区可以采取“反梯度”策略,与发达地区同步布局新产业、新业态,合肥家用电器制造、连云港新医药、盐城节能环保等产业的崛起就是例证;新产业革命背景下产业边界日渐模糊,产业融合成为大势所趋。长三角各地立足自身禀赋发展“农业+”“生态+”“海洋+”“枢纽+”“创意+”等融合业态,正在打开广阔的经济成长空间;新产业革命推动新的创新组织模式和科研范式不断涌现,在高铁效应助推下,科技创新及产业化路径加速变化,长三角经济加速从“国外创新+长三角制造”向“长三角创新+长三角制造”“核心区创新+就近制造”和“创新走廊+产业走廊”等新空间形态转变,推动形成更富活力、更加立体的生产力空间布局。

2. 高铁效应与长三角城市格局之变

经济新常态下的动力转换驱动全球和区域经济地理重塑,在城市发展层面,单一的城市发展逐渐演变为区域性城市的一体化和网络化发展,城市群、都市圈越来越成为全球竞争与合作的基本单元,全球城市在全球资源配置中的枢纽地位更加突出。世界级城市群更是全球新科技革命和新产业革命策源地和全球资源配置中心,在内部则会演化出高等级、强辐射、多中心、网络化的区域分工体系。新产业革命与城市群时代互动演化,在世界高铁网络酵母效应作用下,推进长三角城市群打破行政区划壁垒,锻造区域高质量一体化发展的强大内驱力。在长三角全域,高铁网络助力各经济地理板块高效联通,推动域内各城市深化分工协作,推动长三角以上海建设卓越的全球城市为引领,持续提升核心城市能级;把握长三角巨型城市群内部多中心演化趋势,在更高站位提升南京、杭州、合肥、苏州、宁波等区域次中心城市能级,强化其集聚辐射力;下更大气力补齐其他板块中心城市欠缺的功能短板,让长三角地区每一个较大的经济地理板块都拥有参与世界级城市群分工的可靠支点,进而为区域协调发展夯筑基于区域分工的可靠根基。面对全新的发展形势,江苏打破传统苏南、苏中、苏北的地理分界,构建“1+3”重点功能区战略新布局,实现行政区经济向功能区经济转变;浙江将全省空间进行归类整合,提出建设大湾区、大花园、大通道、大都市区;安徽以皖江城市群联动发展为龙头,带动省域各板块特色化布局。在长三角各省新空间布局中,高铁网络均承载着促进各区域内以及区域之间联通联动、协同协作的关键作用。与此同时,长三角拥有完整的城乡结构体系,在高铁网络的有机链接下,公园城市、创新走廊、众创空间、特色小镇、未来社区、田园乡村、专业市场、楼宇经济等有别于传统开发区的新型经济地理空间持续涌现,成为改写长三角原有经济地理版图的战略空间,一些原先的经济洼地一举成为新增长极和创新创业“梦工厂”。

3. 高铁效应与长三角供应链格局之变

新一轮产业革命以绿色、健康、智能为重要方向,正全面颠覆传统的全球产业链、价值链、供应链。一方面,以美国“制造业回归”为代表,发达经济体在谋求继续占领全球科技创新制高点、主导新产业革命的基础上,试图收回加工制造环节的“外包”以增加就业,重新占领价值链中端环节以拓展利润区,推动本土生产以压缩供应链整合的时空成本。另一方面,美国特朗普政府执意挑起中美经贸摩擦,意在打压实施中国制造2025战略,遏制中国产业升级进程,中美结构性矛盾加速显性化。作为全国外向度最高的地区之一,长三角地区首当其冲受到国际分工变化和中美经贸关系变动的叠加影响,在全球供应链体系中的传统地位受到严峻挑战。另一方面,长期以来,长三角地区作为世界级制造业基地,是全球供应链的重要环节,但总体上缺乏话语权和控制权,这一现状亟待改变。新产业革命对现有全球供应链的深刻冲击,对长三角地区提升全球供应链配置能力提出了紧迫要求。高铁网络走向发达成熟,为长三角地区资源要素高能级集聚、高效率配置创造了重要优势,是长三角提升供应链位势的战略抓手。从国际经验看,在全球供应链体系中,全球节点城市以其高端人才集聚、国际高频互动、多元文化汇聚、资本蜂拥聚合、全球连接畅达,居于全球供应链与全球枢纽网络的支配地位。长三角地区要提升全球供应链配置能力,必然要聚力提升全球节点城市枢纽能级。长三角主要城市均拥有高等级、高能级的高铁枢纽,这将成为长三角建成多个全球枢纽节点城市创造条件,带动长三角供应链配置能力实现跃升,进而塑造全新的经济地理面貌。上海虹桥集高铁枢纽、航空枢纽于一身,形成具有极强集聚辐射力、资源配置力的超级枢纽。江苏在对禄口机场改造提升以及对南通新机场等战略枢纽规划建设中,均突出建成“轨道上的机场”,发挥高铁枢纽与航空枢纽

的叠加效应。

四、新时代长三角经济地理格局的优化路径

中央赋予长三角地区合力打造“一极三区一高地”的战略使命,在打造增长极、高质量发展、率先基本实现现代化、区域一体化发展和新时代改革开放等五个领域成为全国排头兵和示范。长三角三省一市参与长三角高质量一体化进程,既要注重补短板、强弱项,更要“各扬其长”,拉长各自长板,让比较优势更加突出,构建更为合理的经济地理格局,为更高水平的区域分工协作创造条件。

1. 树立全域一体化思维,“一盘棋”谋划长三角分工布局

在长三角地区树立“全域一体化”思维的关键,是跳出传统将长三角地区限定在特定加盟城市的做法,将三省一市全域视为一个整体,统筹谋划世界级城市群建设,调动每一个区域积极携手推进全域一体化。对标美国东北部大西洋沿岸城市群、日本太平洋沿岸城市群、欧洲西北部城市群等世界级城市群,结合长三角不同板块在区位特点、资源禀赋、产业优势、基础设施和环境承载力等自身条件及在城市群中的地位,确定城市功能定位,并寻求城市间特别是与核心城市的错位发展。在长三角一体化布局中,各城市以及各板块扮演何种角色分工最终需要经受市场考验,在区域一体化的实践进程中加以确定。另一方面,推进长三角全域一体化,不但不排斥省域一体化或更小尺度一体化,而且恰恰要求省域内部率先一体化。从区域一体化的演进逻辑看,一是受到行政区划的客观限制,在省域内部推进一体化遇到的阻力更小,更容易取得成效、积累经验;二是省域内部空间的充分整合,可形成多个具有内聚力和差异化的空间单元,将为长三角区域有序分工协作创造有利条件。

2. 把握集聚辐射平衡点,构建力量更加均衡的城市网络

长三角拥有体系完整的城市群,高铁网络的建设应强化这一优势而非削弱该优势。在长三角高质量一体化进程中,既要高度关注核心城市建设,在更高站位推进以上海为龙头的核心城市建设,并推动苏锡常城市群、南京都市圈、环杭州湾城市群、淮海经济区、皖江城市群等次级城市群朝着更有内聚力的巨型城市转变。另一方面,为防止高铁虹吸效应、极化效应带来的负面影响,长三角非核心区既要加强与上海等核心城市的精准化对接,避免“一哄而上”带来的风险,特别是避免中低端产业转移带来的产能过剩,避免同质化竞争造成的重复建设和投资过剩,避免违背经济规律的高投入低产出以及环境污染。任何网络的(能量)价值都与节点质量、数量及其相互间的连接强度成正比。长三角非核心城市有必要着力提升产业特色和能级,形成相对于城市群核心城市的“反磁力中心”,防止出现区域塌陷,避免反噬长三角高质量一体化的建设成果。

3. 硬软并重强化基础设施网络,提升区域枢纽网络功能及韧性

传统枢纽发展侧重于基础设施、设备更新等硬件建设,这固然是发展枢纽经济的前提,但由于对服务功能拓展、供应链延伸等缺乏系统谋划,致使枢纽组织策源地功能缺失,枢纽型产业难以发展。新型枢纽超越了以往对“实体枢纽”的依赖,更加注重发挥平台型、流量型组织(虚拟)枢纽的作用,在供应链配置、市场服务半径上远远超越传统实体经济的辐射范围,在更大范围内为不同层级的上下游相关企业提供平台服务,产生巨大势能。长三角发展枢纽经济,既要加强以高铁为引领的交通网络体系建设,加快构建普惠高效的信息网络体系,强化枢纽节点的综合集成功能,也要在面向更大市场搭建供应链平台,促进枢纽节点与供应链平台的相互赋能;同时,要更加注重提升区域枢纽的开放性。传统枢纽多是典型的区域性枢纽,仅在较窄的区域范围内发挥作用,新型枢纽则更加注重开放性、国际性,更加注重从全球供应链中获得资源。长三角地区提升枢纽国际化水平的要义,不是简单提升国际化占比,关键是要增强全球供应链话语权、配置力,增强国际枢纽与全球供应链的功能叠加,提升包括枢纽型产业在内的现代产业竞争力。

4. 增强供应链控制力,推动生产要素跨区域优化配置

新产业革命必然带来全球供应链的重构。近期,围绕5G规则制定权的争夺成为大国博弈的焦点,这是大国竞逐未来主导产业全球供应链控制权的一个缩影。长三角地区承担着代表国家参与全球竞合的重要使命,必然要在面向新产业革命的未来全球供应链中占据战略主动。一是依托世界级城市群及核心城市,打造若干深度嵌入全球供应链体系的供应链枢纽城市,提升我国在全球供应链体系中的位势。二是构建高链接度的区域枢纽供应链网络,注重补足枢纽组织功能短板,提升枢纽对资源要素的配置能力。三是强化供应链“链主”型企业引领力,促进区域枢纽经济提质增效降本,推动区域枢纽型产业能级提升E?_ 坑?。四是积极发展智慧生态供应链,发展具有供应链协同效应的公共型平台,推进相关方单元化的信息数据正向可追踪、逆向可溯源、横向可对比,形成高能级、强辐射力的数字化枢纽,探索高铁网络与智慧网络相互赋能的有效途径。

参考文献:

1.Loukaitousideris,A.,D.Cuff,T.Higgins,et al.Impact of High Speed Rail Stations on Local Development:A Delphi Survey.Built Environment,2012,38(1):51-70.

2.Urena,J.M.,P.Menerault,and M.Garmendia.The High-speedrail Challenge for Big Intermediate Cities:A national,Regional and Local Perspective.Cities,2009,26(5):266-279.

3.Perez,C.Technological Revolutions and Techno-economic Paradigms.Cambridge Journal of Economics,2010,34(1):185-202.

4.[美]曼纽尔·卡斯特著,夏铸九等译:《网络社会的崛起》,社会科学文献出版社2006年版。

5.[德]克劳斯·施瓦布、[澳]尼古拉斯·戴维斯著:《第四次工业革命——行动路线图:打造创新型社会》,中信出版集团2018年版。

6.谢伏瞻:《论新工业革命加速拓展与全球治理变革方向》,《经济研究》2019年第7期。

7.方大春、杨义武:《交通网络空间结构分形特征研究》,《地域研究与开发》2013年第4期。

8.韦胜、徐建刚、马海涛:《长三角高铁网络特征及形成机制》,《长江流域资源与环境》2019年第4期。

作者简介:吕永刚,江苏省社会科学院经济研究所副研究员(南京 210004);吴勇民,吉林大学管理学院副教授(长春 130022)

。