

共建产业园区有助于推动长三角区域经济一体化吗？ ——来自沪苏两地的证据

费文博 于立宏 叶晓佳¹

【摘要】：本文基于长三角区域高质量一体化发展的宏观背景，探讨了共建园区对于区域经济一体化的作用机理。在此基础上，以沪苏两地参与共建园区建设的县级以上城市为研究对象，实证检验了共建园区对于区域经济一体化的影响。研究发现，在控制了其他变量的情况下，江苏省于 2006 年和 2009 年出台的两期共建园区政策均对区域经济一体化产生了显著的正向影响，两期政策还存在明显的“叠加效应”；共建园区设立数量和分布区域的扩张也助推了区域经济一体化的进程。为促进共建园区健康发展，助力长三角区域高质量一体化，共建园区要走差异化发展之路，加大高水平园区管理模式的转移力度，健全园区共建的利益分配机制，进一步激发共建园区的内生动力。

【关键词】：共建产业园区 产业价值链 产业转移 区域经济一体化

【中图分类号】F424.1 **【文献标识码】**A **【文章编号】**1006-012X(2020)-03-0187(08)

一、引言

20 世纪 90 年代以来，长三角区域一体化的步伐不断加快。2019 年 12 月，中共中央、国务院正式印发《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》，标志着长三角地区迈入了更高质量一体化发展的“快车道”。在长三角区域一体化的进程中，城市间产业合作成为区域经济协作的关键着力点，而共建产业园区则成为了扩展城际间经济协作领域的重要措施和平台载体。不同于一般的经济开发区，共建园区是发达地区开发区借助自身人力、经验和品牌等方面的优势，跨行政管辖区域设立的空间扩张型园区，该种经济合作模式也被称之为“飞地经济”模式。^[1~3]

长三角地区共建园区的建设始于 2003 年，江苏着眼于区域平衡协调发展，实施苏南地区与苏北地区挂钩共建，试点在靖江设立江阴-靖江工业园区。2006 年，江苏全面实施南北挂钩共建苏北开发区的政策，由苏北、苏中地区在本地省级以上开发区中，划出一定面积的土地作为“区中园”，与苏南地区和上海各级政府、开发区和企业合作建设共建园区，推动南北产业合作。截至 2017 年，经江苏省政府批准认定的南北共建园区达到 45 家，江苏也成为长三角乃至全国设立共建园区数量最多的省份。在学习借鉴江苏南北共建经验的基础上，浙江、安徽两省也分别实施了“山海协作”“挂钩共建”等省内发达地区与后发地区之间的产业园区共建。浙江设立促进产业转移的山海协作共建园区 9 家，安徽的南北共建园区也达到 10 家，并设立国家级的皖南产业转移示范区，积极吸引江浙沪等地区的产业项目向示范区转移与集聚。上海作为长三角地区的龙头城市，抓住经济转型升级的契机以及大型开发区的辐射带动优势，与长三角其他地区共建的产业园区达到 16 家。上海也成为长三角地区跨行政区划设立共建园区数量最多的城市。

尽管共建园区所带来的成本节约、优势延伸、产业转移与市场扩张等方面的影响有助于促进区域产业转型升级、产业结构

¹**基金项目：**国家社会科学基金青年项目“新型城镇化进程中分配公平与效率的协调性研究”（16CTJ012）；2018 年度浦东（智库）研究院（上海高校智库）专报项目“长三角高质量一体化背景下共建园区发展路径研究”。

作者简介：费文博，统计师，博士研究生，华东理工大学商学院，上海 200237

于立宏，教授，博士，博士生导师，华东理工大学商学院，上海 200237

叶晓佳，副教授，博士，上海立信会计金融学院统计与数学学院，上海 201209

优化,提升区域经济的发展质量和竞争优势,但是从长三角共建园区的发展状况来说仍面临着一些瓶颈,主要表现在:园区共建往往带有帮困、扶贫和输血的初衷,存在不同程度的“拉郎配”现象;共建园区开发的利益共享与合作机制不健全,导致了发达地区产业转移的外推力不足,转移产业的层次相对偏低;区域内欠发达地区承接产业转移的承载力存在不足,在用地指标、熟练劳动力供给等方面无法满足产业转移的实际需要。^[4]

长三角地区是中国探索设立共建园区较早的区域,不仅共建园区数量较多,且分布相对广泛。在长三角区域高质量一体化发展上升为国家战略的大背景下,有必要深入探讨共建园区对于区域经济一体化的作用机理,并检验过去 10 多年来长三角地区共建园区的发展对于区域经济一体化带来的影响,为促进共建园区持续健康发展、更好地助力长三角区域高质量一体化提供针对性的对策建议。此外,园区共建的开发模式不仅限于长三角地区,京津冀、珠三角等中国经济最具活力的区域同样把共建园区作为促进区域内经济协作与产业转移的重要载体。¹因此,针对长三角地区共建园区进行研究,探讨其对区域经济一体化发展的作用机理及实际影响,还可为其他区域的园区共建提供可供借鉴的经验。

二、文献综述

从已有文献来看,针对共建园区的研究主要从两个方面展开:一方面,针对共建园区的治理模式和运行机制进行研究;另一方面,主要探讨共建园区对于促进产业转移的影响。

关于共建园区的治理模式和运行机制,Tai & Charles(2000)对中新苏州工业园区进行了个案分析,认为民族性和文化连接性是跨国设立工业园区得以成功的关键,新加坡在管理经验等软件方面的转移有效推动了苏州工业园区的发展。^[5]李骏阳和夏惠芳(2006)对开发区“飞地经济”模式进行了探讨,提出了直营、兼并和合作 3 种运行模式。^[6]陈建军和梁佳(2012)分析了开发导向型和开放导向型两种联合开发区管理组织架构。^[7]黄伦涛(2012)以江苏省共建产业园区为例,探讨了地方政府合作中的利益共享机制。^[8]丁胡送和吴福象(2012)探讨了产业转移背景下长三角城市群跨区域产业园区合作的机制,分析了异地产业园区所具有的援建、托管、股份合作、产业招商等 4 种合作模式。^[9]杨玲丽和万陆(2012)针对苏州工业园区在江苏省南北挂钩共建中所形成的“飞地经济”模式进行了研究,归纳为政府主导、企业主导、对口援建、本土合作等 4 种类型飞地园区模式。^[10]樊正兰和张宝明(2014)从开发区品牌输出的角度,探讨了省(市)内“区区”合作、“区中园”开发、多园区合作等园区共建的模式及相应的动力机制。^[11]范轶芳和赵弘(2015)从产业对接、服务对接、政策对接和利益共享等方面探讨了跨区域合作共建园区的运行机制。^[12]蒋费雯和罗小龙(2016)基于城市空间生产理论,探讨了封闭式、松散型和企业化的 3 种共建园区治理模式,3 种模式因合作紧密程度、市场介入程度和独立性程度的差异而产生不同治理效果。^[13]

关于共建园区对于产业转移的影响,孙君和姚建凤(2011)借助灰色关联模型,以江苏南北共建园区为例,分析了产业转移对江苏省区域经济发展的贡献,发现尽管南北共建产业园的产业转移活动影响力还不够,但是已对苏北经济发展产生影响。^[14]杨玲丽(2014、2015)从“嵌入性”角度探讨共建园区设立的缘由,验证了两地政府通力合作有助于企业转移之后“再嵌入”异地社会关系网络,进而解释了中国区域间产业转移需要政府介入的新经济社会学逻辑。^[15,16]刘志彪(2017)则认为,以共建园区为载体的“飞地经济”是地方政府有意识的、产业链条式的规模化转移,相比企业零星的转移具有更高效率和更快速度。^[17]吴少微和杨忠(2017)则以 Z 市共建园区政策为例,探讨了中国情境下的政策执行问题,发现共建园区作为一项高冲突性、低模糊性的政策,行动者可能采取派驻干部分享园区管理经验和招商资源,而非直接跨区域转移企业的“变通性执行”方式。^[18]

总体来看,已有文献偏重于研究共建园区的性质、特征及模式,针对其在产业跨区域转移的作用也进行了初步探讨,研究方法则以定性分析和案例研究为主,而关于共建园区推动区域经济一体化的影响机制和实际效果的研究却较为缺乏。本文从理论上解释共建园区的设立对于区域经济一体化的作用机理,并实证检验共建园区政策对于区域经济一体化的影响。

三、共建园区对区域经济一体化的作用机理

作为一项区域性产业政策,设立共建园区的初衷在于引导和促进发达地区向欠发达地区实施价值链式、规模化的产业转移。伴随着产业转移与扩散,不同地区之间的要素配置更加优化、经济协作更趋密切、产业分工不断加深,进而推动区域经济一体化水平的提升。在讨论共建园区对区域经济一体化的作用机理时,产业转移实质上就成为两者之间发生联系的根本力量。因此,本文借鉴 Pflüger & Tabuchi (2010)所建立的对称性破裂模型,从城市间产业转移的角度来探讨共建园区对区域经济一体化的作用机理。^[19]

1. 理论关系推导

假设一个区域由初始状态完全相同的城市 1 和城市 2 所组成,劳动力 L 是唯一可以在城市间自由流动的要素。把该区域的劳动力资源总量标准化为 1,即有 $L_1+L_2=1$ 。令 $\lambda=L_1$,劳动力在城市间对称分布的均衡解为 $L_1=L_2=\lambda=1/2$ 。由于受到供给链和需求链的双重影响,劳动力的对称均衡解是不稳定的,产品市场和要素市场的激烈竞争以及企业为争夺消费者、劳动力以及土地的竞争,影响着城市间的交易成本,从而推动劳动力分布的均衡解趋于稳定化。

令城市之间的间接效用之差 $\Delta V(\lambda) \equiv V_1(\lambda, w_2(\lambda)) - V_2(\lambda, w_2(\lambda))$ 。其中, w_2 为城市 2 的工资水平,由 L_1 、 L_2 以及其他参数构成的隐函数所决定。

此时,关于 $\lambda=L_1$ 求导,其在 $\lambda=1/2$ 的对称性破裂方程如下:

$$B(\phi) \equiv \left. \frac{d\Delta V(\lambda)}{d\lambda} \right|_{\lambda=1/2} = \left. \frac{\partial \Delta V(\lambda)}{\partial \lambda} \right|_{\lambda=1/2} - \left. \frac{\partial \Delta V(\lambda)}{\partial w_2} \frac{\partial Z / \partial \lambda}{\partial Z / \partial w_2} \right|_{\lambda=1/2} = A_2 \phi^2 - 2A_1 \phi + A_0 (1 - A_0) \quad (1)$$

其中, A_0 、 A_1 、 A_2 均是由外生参数所决定的常数, $B(\cdot)$ 代表产业集聚度, ϕ 代表贸易自由度, $B(\cdot)$ 是 ϕ 的一元二次方程。需要说明的是,由于贸易自由度是区域经济一体化的本质特征,并与交易成本之间负相关,因此随着贸易自由度的提升,交易成本随之下降,区域经济一体化水平不断提高。

如果 $A_0 > 0$, $B(0) > 0 > B(1)$, 那么对于二次函数 $B(\cdot)$ 来说,与横轴 ϕ 在 $\phi \in (0, 1)$ 之间只有一个交点 ϕ^- 。当 $\phi < \phi^-$ 或 $\phi > \phi^-$ 时,存在部分的产业集聚;当 $\phi > \phi^-$ 或 $\phi < \phi^-$ 时,存在产业分散化。

然而,如果 $A_0 < 0$, 在 $\phi \in (0, 1)$ 之间,二次函数 $B(\cdot)$ 与横轴 ϕ 要么有两个交点,要么没有交点。前者意味着一元二次方程有两个实根,后者意味着方程在此区间没有实根。因此,根据二次函数有实根的条件,需以下不等式成立:

$$A_1^2 - A_2 A_0 (1 - A_0) > 0 \text{ 且 } 0 < A_1 / A_2 < 1 \quad (2)$$

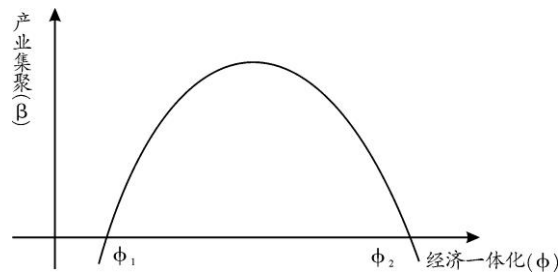


图 1 产业集聚与经济一体化“倒 U 型”互动关系

由此可以得出:假设 $A_0 < 0$, 如果不等式成立, 等式 $B(\cdot) = 0$ 有两个实根 ϕ_1 和 ϕ_2 , 且 $\phi_1 < \phi_2$ 。当 $\phi < \phi_1$ 时, 即贸易自由度或经济一体化水平较低时, 存在产业分散化的均衡; 当 $\phi_1 < \phi < \phi_2$ 时, 存在着部分的产业集聚; 当 $\phi > \phi_2$ 时, 存在着产业再分散化的均衡。图 1 列示了产业集聚与经济一体化之间的“倒 U 型”关系。

2. 作用机理分析

当把上述定量的关系放入一个城市群所构成的区域, 并引入城际间运输成本来解释时, 存在如下变化关系: 当城际间运输成本非常高时, 制造业将趋于分散布局, 此时产业集聚程度较低, 这说明产业分散化可以成为一个对称性均衡。伴随着区域间运输成本从较高水平逐步下降, 由于受到消费者对差异化产品的需求、企业对自身规模效应以及大市场的追求, 以及最终产品部门对于差异性中间产品的需求等因素影响, 制造业向大城市集聚, 使得大城市成为区域经济的中心, 而其邻近的其他城市则成为区域经济的外围, 这就是 Krugman(1991)提出的“中心—外围模型”的基本结论。^[20]与此同时, 产业在大城市的集聚程度不断提高, 这将导致区域内不同城市间的发展差距逐步扩大。此时城市间发展差距的形成是资源要素在城际间流动、优化配置的结果, 有助于城市间经济合作和产业分工, 进而提高区域总体的经济效率, 从而实现区域经济一体化水平的提升。

然而, 产业在大城市的过度集中会导致拥堵效应, 提高城市内部的通勤成本。而较低的运输成本将助推经济活动的分散化, 从而缓解企业和工人的城市成本负担。如果潜在的城市数量变得任意多, 运输成本的持续减少将形成一个分散化的生产结构,^[21]即随着城市间的运输成本不断下降, 将导致产业从中心城市向外围城市的转移, 区域产业的集聚度不断下降。而伴随着产业从大城市向中小城市的转移, 推动着区域经济一体化水平的进一步提升, 城际间的发展差距也趋于缩小。

从经验性观察来看, 长三角地区产业的空间分布与区域经济一体化的关系符合上述理论描述的变化趋势。随着上海、南京、苏州、无锡、杭州、宁波等中心城市生产生活成本的快速上升, 形成了产业向邻近地区转移的内生动力。而长三角地区互联互通水平的改善, 使城际间运输成本不断下降, 为中心城市产业向外扩散或转移创造了条件, 并进而推动了区域经济的一体化。而在长三角地区设立的大批共建园区恰好成为了中心城市向外围的中小城市实施产业转移的重要承载平台。

四、共建产业园区对区域经济一体化影响的实证检验

前面从理论分析的角度得出, 共建园区的设立有助于大城市向中小城市进行产业转移, 并进而提高区域经济一体化水平。那么, 长三角地区的实际情况是否与理论判断相一致呢? 考虑到长三角地区的共建园区大多集中在江苏北部和中部地区, 而对于浙江和安徽两省设立的共建园区来说, 无论是园区数量、规模以及对地方经济的影响力均与江苏存在较大差距。因此, 本文选取参与江苏共建园区建设的上海市以及江苏省县级以上城市为研究对象, 实证检验共建园区对区域经济一体化的影响。

1. 实证策略与模型构建

设立共建园区作为一项区域性产业政策, 检验其对区域经济一体化的影响程度, 通常的做法是将其视作一项拟自然实验。如果个体的分组或处理水平完全由自然实验决定, 则可以直接使用普通最小二乘法(OLS)估计因果关系; 如果个体的分组或处理水平只是部分地由自然实验所决定, 此时就需要采用双重差分法(DID)、断点回归设计(RDD)等其他检验因果关系的估计策略。考虑到长三角地区共建园区的发展是一项探索性的创新举措, 相关政策的制定具有明显的“摸着石头过河”特征, 在数年之内多次出台“打补丁”式的补充政策。基于此, 本文借鉴断点回归设计的思想, 先找出政策窗口期, 再构建包含多期政策虚拟变量的计量模型, 考察不同时期共建园区政策对于区域经济一体化的影响。构建的模型为:

$$REI_{it} = \alpha_0 + \alpha_1 \sum D_{it-1} + \sum \beta X_{it} + \varepsilon_{it} \quad (3)$$

其中, REII_{it} 代表区域经济一体化指数, D_{it} 代表共建园区的政策效应, X_{it} 代表控制变量, 包括共建园区密度、政府管控能力、经济对外开放度、产业结构高级化、通信便捷度、互联网用户普及率、公路密度等指标, α₀ 和 ε_{it} 则分别代表常数项和误差项。考虑到产业政策从出台到实际发生作用通常存在一定的滞后期, D_{it-i} 代表包含滞后 i 期的共建园区政策效应, 政策出台之前或政策已出台但在实际发生作用之前取值为 0, 政策实际发生作用之后取值为 1。

2. 变量选取与数据处理

下面对上述计量模型中涉及的相关变量说明如下:

(1) 区域经济一体化指数(REII)。现有文献关于经济一体化水平的测度主要集中于价格类指数和产量类指数两类方法。² 本文首先测算产量型的一体化指数, 并在后续的稳健性检验中进一步测算价格型的一体化指数。在产量型一体化指数测算中, 借鉴 Bowen et al. (2010) 的方法, 通过计算对称形态的离散度指标 SKLD (Symmetric Kullback-Leibler Divergence), 来衡量区域实际产出份额分布与完全一体化理论分布之间的差距, 并使用该指标的倒数来得到经济一体化指数。^[22] 计算公式为:

$$SKLD(\bar{S}:S)=\sum_{n=1}^N(\bar{S}_n-S_n)\ln\left(\frac{\bar{S}_n}{S_n}\right)$$

(4)

其中, S_{nt} 是城市 n 在 t 时刻的工业增加值在所研究城市群落中的比重, S—nS—n 是城市 n 在所研究城市群落中工业增加值比重的理论值。根据 Gabaix (1999) 的结论, 一体化区域中各城市的总产出及生产要素份额服从 Zipf 分布。^[23] 因此, 理论分布 S—S—的计算公式为:

$$\bar{S}_n=\gamma_t(R_n)^{-1}$$

(5)

其中, $\bar{S}_n$ 表示城市 n 在 t 时刻的理论分布值, R_{nt} 表示城市 n 在 t 时刻按照实际分布值 S 降序排列后赋予的顺序值。本文通过计算 $\bar{S}_n$ 的算术平均值得到 $\bar{S}_t$ 。

由于 SKLD 是负向指标, 其数值越大, 说明一体化程度越低。通过计算其倒数 I-SKLD, 将其转换为正向指标, 则直观地反映区域内城市之间经济一体化的水平。

(2) 其他变量。①共建园区分布密度(CPD): 共建园区设立的存量个数占省级以上开发区个数的比重; ②政府管控能力(GCC): 公共财政支出占 GDP 比重; ③经济对外开放度(EOD): 进出口总额占 GDP 比重; ④产业结构高级化(ISA): 第三产业增加值占 GDP 比重; ⑤互联网用户普及率(IPR): 互联网用户数占总户数的比重; ⑥公路密度(HD): 公路里程数占土地面积的比重。

(3) 数据来源与特征

表 1 主要变量的描述统计

变量名称	观测值	均值	标准差	最小值	最大值
REII	17	5.41	1.61	3.59	7.83
CPD	17	0.22	0.17	0.00	0.41

GCC	17	0.13	0.02	0.10	0.16
EOD	17	0.94	0.27	0.61	1.43
ISA	17	0.46	0.05	0.40	0.56
IPR	17	0.82	0.46	0.21	1.73
HD	17	1.23	0.36	0.62	1.53

以上变量的相关基础数据均来自于 2002~2018 年的《上海统计年鉴》和《江苏统计年鉴》，并对相关总量指标数据扣除了价格因素。由于统计年鉴中相关指标的调整，导致 2001 年的互联网用户普及率和公路密度两个指标值缺失，本文采用 3 期的移动平均法填补了缺失值。各变量的数据特征见表 1。

图 2 列示了产量型的沪苏经济一体化指数变化趋势。从图中可以发现，该指数从 2001 年的 3.59 持续攀升至 2017 年的 7.83，总体上保持了稳步提升的态势。

3. 实证结果分析

通过对产量型的沪苏经济一体化指数进行自回归分析(如图 3 所示)，不难发现，一体化指数在 2008 年和 2012 年两个时间存在明显的跳跃性波动，即存在两个断点。由于江苏先后于 2006 年 9 月和 2009 年 12 月出台了推动共建园区建设的政策文件，考虑到政策效应存在滞后性，2008 年和 2012 年两个时期则分别对应于 2006 年和 2009 年的政策效应窗口期，分别记为 D_{2006} 和 D_{2009} 。

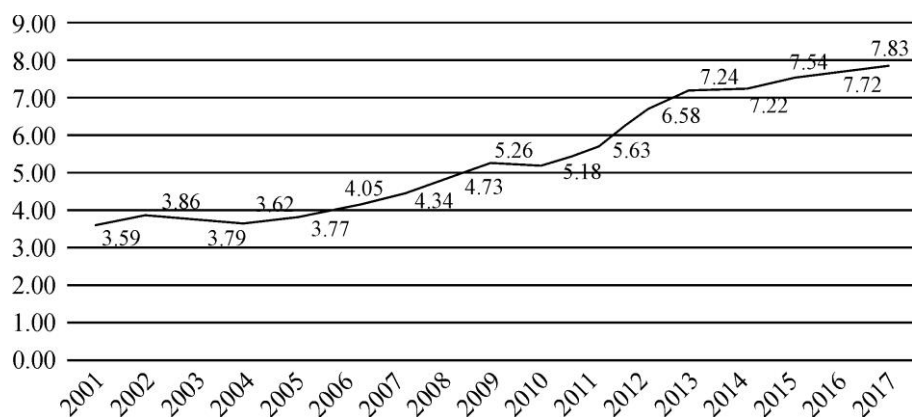


图 2 沪苏经济一体化指数(产量型)变化趋势图

为避免出现“伪回归”，本文对时间序列数据进行了单位根和协整检验。从检验结果来看，相关变量经过一阶差分后均具有平稳性和协整性。从表 2 所列示的回归结果可以发现， D_{2006} 的估计系数范围为 1.34~2.52， D_{2009} 的估计系数范围为 1.14~3.01，这说明两个时期的共建园区政策均有助于推动区域经济一体化。同时，从列(3)可以看出，两个时期政策的“叠加效应”显著，第二期即 2009 年的政策效应相比 2006 年的更加明显，这也说明，经过持续多年的实践探索，江苏各类共建园区对于区域经济一体化的促进作用不断增强。此外，从列(5)和列(6)可以发现，共建园区分布密度(CPD)的估计系数的范围为 1.83~4.51，这进一步说明共建园区设立数量和分布区域的扩张，对于推动区域经济一体化发挥了正向促进作用。

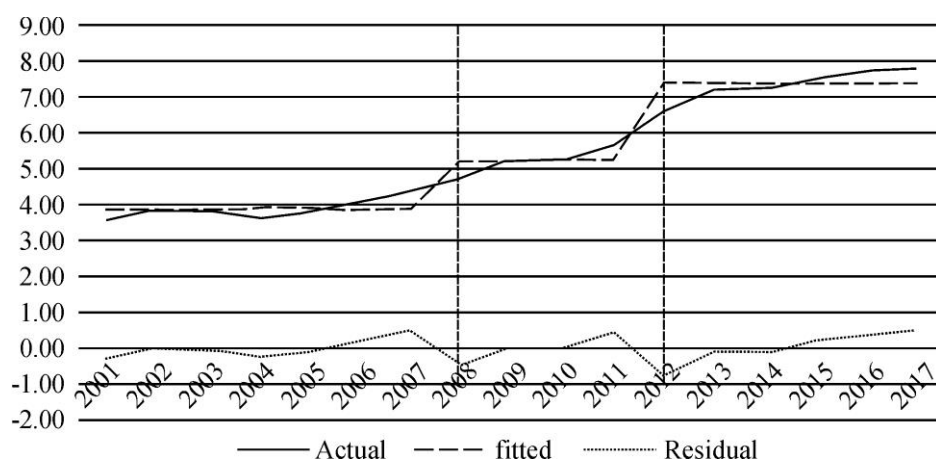


图 3 沪苏经济一体化指数(产量型)自回归拟合分布图

此外,对于其他控制变量而言,从列(6)和列(7)中发现,政府管制能力(GCC)、产业结构高级化(ISA)、互联网用户普及率(IPR)以及公路密度(HD)等变量对区域经济一体化均产生正向推动作用,且由于GCC和ISA两个变量的估计系数较大,对区域经济一体化的影响力也相应较强。这一实证结果具有的政策含义是:(1)地方政府在区域经济一体化进程中具有重要的作用,构建地方政府之间经济协作机制,将有助于推动经济一体化进程。(2)产业转型与升级是城市间经济合作的源动力,要持续推动经济结构的高级化,发挥城市群内不同等级城市的禀赋优势,在产业升级中实现互利共赢。(3)城市之间在交通运输和通信网络方面的互联互通,是区域经济一体化的重要基础保障。构建现代化的基础设施体系,有助于加快区域内城市之间各类资源要素的自由流动和优化配置,提高区域经济效率。然而,从列2和列7可以发现,经济对外开放程度(EOD)的估计系数为负值,可能是由于区域性中心城市对于外商投资往往具有较大吸引力,从开放型经济中获益较多,进而导致区域内城市之间的经济发展差距扩大,对于区域经济一体化产生负面影响。

表 2 回归结果

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
D ₂₀₀₈	2.52*** (4.67)	2.10*** (4.24)	1.34** (5.89)				
D ₂₀₁₂			2.15*** (9.18)	3.01*** (9.05)	1.93*** (8.05)	1.15*** (8.98)	1.14*** (8.88)
				4.51*** (6.44)	1.83*** (3.63)		
GCC							14.29** (2.45)
EOD		-1.86* (-2.02)					-0.61*** (-3.2)
ISA						8.43*** (34.0)	4.89*** (3.62)
IPR						0.85*** (3.59)	0.62** (2.67)
HD							0.79*** (3.59)
C	3.86*** (10.99)	5.93*** (5.53)	3.86*** (28.12)	4.35*** (22.04)	3.74*** (26.93)		
Adjusted-R ²	0.67	0.72	0.95	0.83	0.96	0.99	0.99

N	17	17	17	17	17	17	17
---	----	----	----	----	----	----	----

4. 稳健型检验

本文进一步测算了基于价格型指标的沪苏经济一体化指数,通过变量替换的方式,检验上述计量结果的稳健性。借鉴盛斌和毛其淋(2011)的方法,先测算市场分割指数,并利用该指数与经济一体化水平值之间的反向关系,得到经济一体化指数。^[24]考虑到不同城市之间商品零售价格环比指数的可得性和可比性,本文在测算过程中,仅考虑上海以及江苏参与共建园区建设的13个地级以上城市,且不考虑不同种类商品的价格波动因素。

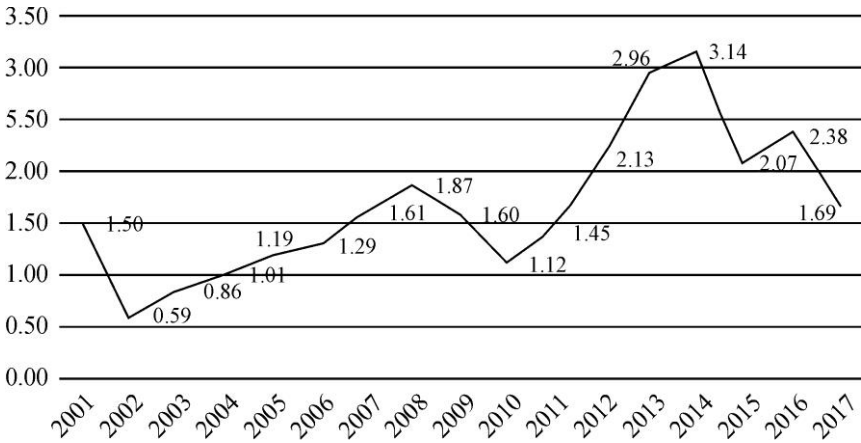


图4 沪苏经济一体化指数(价格型)变化趋势图

从图4所列示的价格型经济一体化指数来看,该指数在2001~2017年之间波动较为明显。其中,2002~2008年、2010~2014年两个时期经历了持续上升的过程,但在2014年之后却较大幅度的下降。由于测算该指数的基础数据来自于各城市的商品零售价格指数,而商品零售价格的变动则可能受到预期通货膨胀率、市场需求、市场结构及市场规模等多重因素影响。^[25]

从表3列示的回归结果来看,尽管被解释变量替换为价格型经济一体化指数,但总体上还是验证了之前得到的结论,即2006年和2009年两期出台的共建园区政策均有助于推进经济一体化,共建园区密度对于经济一体化具有正向影响。但是稳健性检验也得到与之前有差异的回归结果,除了公路密度(HD)仍具有显著的正向作用之外,其他控制变量均不显著。这可能是由于不同城市之间商品物价水平的差异往往与城际间交通运输水平有关,当公路密度较高,交通运输较便捷时,城市间商品物价水平可能越接近,经济一体化水平就相对越高。

表3 回归结果

	(1)	(2)	(3)	(4)
D ₂₀₀₆	4.54*** (6.04)			
D ₂₀₀₉		4.23*** (4.76)	2.15*** (2.34)	3.55*** (3.68)
CPD			7.80*** (2.7)	

HD				1.63*** (3.64)
C		1.77*** (3.34)		
Adjusted-R ²	0.22	0.57	0.50	0.61
N	17	17	17	17

五、主要结论及对策建议

本文立足于长三角区域高质量一体化发展的宏观背景,探讨了共建园区对于区域经济一体化的作用机理,并以参与共建园区建设的上海市和江苏省县级以上城市为研究对象,实证检验了共建园区对于经济一体化的影响。主要得到以下结论:

第一,共建产业园区作为跨行政区划设立的经济开发区,在推动城市间经济协作与产业转移、构建基于城市群的区域产业价值链等方面发挥了平台载体作用。伴随着产业从中心城市向外围城市的转移,虽然区域产业的集聚度有所降低,但却有助于提升区域经济一体化水平。这从产业集聚与经济一体化之间的“倒U型”关系上得到相应的理论支撑。

第二,从实证检验结果来看,江苏省于2006年和2009年两个时期出台的共建园区政策,虽然存在2-3年的政策效应滞后期,但均对区域经济一体化产生正向影响,并且两个时期的政策还存在着显著的“叠加效应”。与此同时,随着共建园区设立数量和分布区域的扩张,共建园区分布密度持续提高,也有助于区域经济一体化的进程。

第三,地方政府的管制能力和产业结构高级化对区域经济一体化产生较强的正向作用,而交通运输和信息通信等基础设施的加快建设,有助于城际间各类资源要素的优化配置,密切城际间经济联系,促进了区域经济一体化进程。相比而言,经济对外开放度则成为影响区域经济一体化的负向因素。

尽管本文的研究发现,共建园区对于区域经济一体化具有显著的推动作用,然而作为一项探索性的制度设计和模式创新,仍然需要按照长三角区域高质量一体化发展的新愿景、新定位,进一步发挥园区共建所具有的独特优势,不断推动园区产业转型升级,并以共建园区为平台载体,扩大长三角城市间经济合作的深度和广度。为此,从激发内生动力、推动共建园区健康发展的角度提出三方面对策建议:

一是要在“特”字上做文章。充分发挥援助方和受援方各自的优势,着重把受援方有发展基础和资源优势的产业作为主导产业,在差异化的发展路径上提升园区活力。

二是要在“优”字上提水平。从产业园区发展的趋势来说,更加注重园区软环境的打造,特别是从产城融合、公共服务配套、生态环境等方面下功夫,着力打造一批经济效益好、生态环境好、宜居宜业的新型园区。因此,对于援助方的产业园区而言,不仅要转移项目,更重要的是输出高水平的园区管理运营模式。

三是要在“利”字上求共赢。园区共建得以长效的关键还在于形成共生的利益分配机制,这也往往容易成为共建园区发展的瓶颈和短板。因此,要注重在园区的税收分成、工业增加值核算等方面的制度创新,让援助地和受援地都能得到实实在在的利益保障,使共建园区从政府主导和推动向市场机制运作的方向转变。

参考文献:

-
- [1]孙卓然,李正图. 开发区开发模式研究[J]. 上海经济研究, 2011, (05):25-31.
- [2][6]李骏阳,夏惠芳. 开发区“飞地经济”发展模式研究[J]. 商业经济与管理, 2006, (02):55-60.
- [3][17]刘志彪. “飞地经济”:合作机制更重要[N]. 人民政协报, 2017-06-22(03).
- [4]江苏省委党校课题组. 合作实现共赢——园区共建样本探析[J]. 群众, 2013, (06)23-26.
- [5]Tai-Chee Wong, Charles Goldblum. The China-Singapore Suzhou Industrial Park: A Turnkey Product of Singapore? [J]. Geographical Review, 2000, 90 (01):112-122.
- [7]陈建军,王佳. 关于联合开发区的研究:一般分析框架和管理模式[J]. 浙江大学学报(人文社科版), 2012, (05):61-72.
- [8]黄伦涛. 地方政府合作中的利益共享机制研究——以江苏省南北合作共建园区为例[D]. 杭州:浙江大学硕士学位论文, 2012. 29-46.
- [9]丁胡送,吴福象. 泛长三角城市群的产业园区合作[A]. 刘志彪等. 中国长三角区域发展报告(2012)[C]. 北京:中国人民大学出版社, 2013. 337-349.
- [10]杨玲丽,万陆. 园区共建:社会资本约束下的长三角产业转移研究[J]. 经济体制改革, 2012, (06):61-65.
- [11]樊正兰,张宝明. 开发区品牌输出的模式、路径与动力机制研究[J]. 世界地理研究, 2014, (04):167-175.
- [12]范轶芳,赵弘. 新时期跨区域合作共建园区的核心机制研究[J]. 中国高新区(理论版), 2015, (01):17-21.
- [13]蒋费雯,罗小龙. 产业园区合作共建模式分析——以江苏省为例[J]. 城市问题, 2016, (07):38-43.
- [14]孙君,姚建凤. 产业转移对江苏区域经济发展贡献的实证分析——以南北共建产业园为例[J]. 经济地理, 2011, (03):432-436.
- [15]杨玲丽. 超越“嵌入性”约束共建产业园——苏州工业园“飞地经济”促产业转移[J]. 经济体制改革, 2014, (03):105-109.
- [16]杨玲丽. “嵌入性”约束下的产业转移制度安排——江苏省南北挂钩共建园区的经验借鉴[J]. 科技进步与对策, 2015, (05):48-53.
- [18]吴少微,杨忠. 中国情景下政策执行问题研究[J]. 管理世界, 2017, (02):85-96.
- [19]Pflüger, M., Tabuchi, T. The Size of Regions with Land Use for Production [J]. Regional Science and Urban Economics, 2010, 40 (06):481-489.
- [20]Krugman, P. Increasing Returns and Economic Geography [J]. Journal of Political Economy, 1991, 99 (03):483-499.

[21]Anas,A. Vanishing Cities: What Does the New Economic Geography Imply about the Efficient of Urbanization [J]. Journal of Urban Economics,2004,4 (02):181-199.

[22]Bowen H. ,Munandar H. ,and Viaene J. How Integrated Is the World Economy [J]. Review of World Economies,2010,146(03):389-414.

[23]G Xavier. Zipf's Law for Cities: An Explanation [J]. Quarterly Journal of Economics,1999, (03):3.

[24]盛斌,毛其淋. 贸易开放、国内市场一体化与中国省际经济增长:1985~2008年[J]. 世界经济,2011, (11):44-66.

[25]黄新飞,陈思宇,李腾. 我国零售商品价格行为研究——来自长三角 15 个市超市的微观证据[J]. 管理世界,2014, (01):8-15.

注释:

1 河北省为落实京津冀协同发展战略,其省内各地开发区与北京市有关方面积极协作,主动承接北京非首都功能疏解和产业转移,一批合作共建的产业园区在河北落地发展。广东省则依托 8 个市级共建园和 43 个县区(镇)共建园,推动珠三角地区和粤东粤西粤北产业一体化发展,2018 年以来累计吸引 300 多个超亿元工业项目落户共建园区。

2 对于价格类指数,其理论依据源自一价定律,认为在贸易开放且交易成本为零的条件下,同一货物无论在何地销售,用同一货币表示的价格均相等;而对于产量类指数,采用的基础数据均来自于总量指标,多数文献通过测算与经济一体化概念内涵相近的指标来替代。