

欠发达地区融入长三角区域一体化的路径

——以皖北地区为例

秦翠翠¹

(中共阜阳市委党校 安徽 阜阳 236115)

【摘要】: 介绍了皖北地区融入长三角区域一体化的历史进程,并以其为例,对欠发达地区融入长三角区域一体化过程中的优势和障碍进行分析:应从转变思想破除皖北文化中的消极因素、细化皖北融入长三角区域一体化合作制度、编制皖北融入长三角区域一体化发展规划、继续推进基础设施建设的互联互通和构建皖北“一核双轴三圈”空间布局方面入手,找准合作的突破口,为皖北经济高质量发展提供有力保障,为欠发达地区参与区域经济合作提供思路。

【关键词】: 皖北 制度障碍 长江三角洲区域一体化 路径

【中图分类号】: F127. 54 **【文献标志码】:** A **【文章编号】:** 1671-3079(2020)04-0065-08

《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》将长三角范围的规划面积扩展为沪苏浙皖“三省一市”全部区域。安徽省全境划入长三角区域,对于省内欠发达的皖北地区无疑是个好消息。皖北地区长期经济发展落后,工业化、城镇化水平低于全国平均水平,与长三角中心区在产业结构、营商环境、人才层次等方面存在较大差距。皖北具有人口基数大、传统产业占比高、劳动力外流严重等特征,选取皖北作为研究对象,具备一定的代表性,旨在探索缩小长三角地区“经济高地”与“经济洼地”间差距的途径。

近年来,学者对长三角区域一体化的特征、动因及路径等进行了研究。千慧雄指出,我国长三角一体化是以上海为中心的一体化过程,经历了制度变迁推进、制度与市场角力和市场推进三个阶段。^[1]安虎森和李瑞林探究了一体化的动因,认为区域一体化是消除阻碍经济有效运行的人为因素、实现经济合作与统一的过程,^[2]孙大斌认为,经济一体化的动力是各地为谋取发展而联合调节社会再生产的某些领域,强调了规划和政策的统一性及资源整合的重要性。^[3]安徽位于华东腹地,一直致力于融入长三角,安徽通过体制东接、产业东联、市场东扩,实现与沪苏浙无缝对接,承接长三角产业转移。^[4]孟天琦梳理了安徽融入长三角的历史进程。^[5]对安徽融入长三角的路径,学者提出了多种建议:汪世钟等人认为,安徽应从加强机制创新、加大面向长三角招商引资、培育壮大民营经济、加快县域经济发展和建设对接长三角交通圈等方面发力;^[6]赵祺提出,应从加快交通基础设施建设、完善服务业配套体系、强化产业链对接、坚持环境与资源可持续发展等方面促进安徽加速融入长三角;^{[4]65-66}王平指出,可以从加强交通基础设施建设、放宽市场准入和推进新型工业化等途径入手;^[7]汪树群等提出,应坚持以工业化为核心壮大产业、借助城镇化优化空间格局、以生态先行共建共保区域生态、以共享为目标构筑区域交通网络、以战略为机遇完善区域合作交流平台。^[8]随着中国经济进入新常态,为实现更高质量融入长三角一体化,安徽应补齐要素配置效率低、体制机制不健全、产业结构趋同化、中心城市能级低、与中心区差距大等短板,从编制发展规划、细化合作制度、探索资金跨区使用等方面建构安徽深度融入长三角、实现更高质量一体化的路径。^{[5]107-111}

作者简介: 秦翠翠(1989-),女,安徽临泉人,中共阜阳市委党校综合教研室讲师,经济学硕士,研究方向为区域经济学。
基金项目: 阜阳市社科规划课题(FSK2019005)。

一、皖北地区融入长三角区域一体化的历史进程

安徽人口密度较高,下辖 16 个地市,与 6 个省份接壤,东临苏、浙,南接江西,北靠鲁、豫,西邻湖北,承东启西的区位优势一直未得到凸显,沿江城市带与合肥都市圈处于工业化中后期的加速发展时期,外围地区还处于工业化中期或初期阶段^{[8]2}。淮河、长江将安徽全域划分为相对均衡的皖南、皖中和皖北三部分,¹其区域发展不平衡问题一直存在。近年来,安徽省内经济南高北低差距日益扩大,如何加快皖北等欠发达地区的发展成为一个亟待解决的难题。适逢长三角扩容、安徽全域加盟这一重大机遇,皖北终于有机会搭上长三角快速发展的便车。

(一)长三角区域一体化的基本概况

长江三角洲原本是一个地理概念,由于各城市间地域相邻、文化接近,历史上人员交流和经济往来密切。1997 年之后,长三角区域城市间多层次、宽领域的合作机制在中央政府的多轮推动之下日臻完善,成为我国区域经济合作的示范区,长三角区域一体化转变为一个经济概念。长三角地区目前是我国经济发展最活跃、开放程度最高、创新能力最强的区域之一,即将成长为世界第六大城市群。2018 年 11 月 5 日,习近平同志在首届中国国际进口博览会上宣布,支持长江三角洲区域一体化发展并上升为国家战略。2019 年 12 月,国务院印发《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》(以下简称《纲要》),将长三角规划区域扩大至沪苏浙皖“三省一市”。《纲要》强调,要充分发挥上海核心城市及杭州、南京、合肥等副中心城市重要增长极的经济发展带头作用,通过制度、技术外溢等形式帮助浙西南、苏北、皖北等欠发达地区培育内生增长动力。长三角区域城市经济协调会先后经历 6 次扩容,成员由最初的 15 个城市发展到如今的三省一市共 41 个城市。

(二)安徽融入长三角区域一体化的历程

安徽融入长三角区域一体化,经历了漫漫征程。

1. 第一阶段(1990-2008 年):安徽首次参加了长三角地区主要领导座谈会

1990 年,安徽曾提出过“开发皖江、呼应浦东”战略;2003 年,又提出“融入长三角”的倡议;2005 年,安徽实施“东向发展”战略;2008 年,安徽提出“东向发展、融入长三角”的发展战略。安徽前后经过了十多年的努力,终于在 2008 年见到成效——首次受邀参加了长三角地区主要领导座谈会,这是安徽加入长三角区域的一个标志性事件。沪苏浙之所以邀请安徽参会,得益于当年出台了《国务院关于进一步推进长江三角洲地区改革开放和经济社会发展的指导意见》(国发[2008]30 号)²,这一指导意见首次提到“泛长三角”的概念,并将安徽纳入“泛长三角”的范围。

2. 第二阶段(2009-2011 年):安徽首次举办长三角地区主要领导座谈会

2009 年,安徽省成立长三角区域合作领导小组。2010 年 1 月,国务院正式将安徽省沿长江的城市作为承接产业转移示范区并纳入国家宏观发展战略;3 月,长三角城市经济协调会正式吸纳合肥、马鞍山两市入会(见表 1);6 月,中共中央印发《长江三角洲地区区域规划》³,这个规划又将长三角区域限定在沪苏浙的范围,让安徽省上下都有些失落。转机出现在 2011 年,安徽首次以轮值方式成功举办长三角地区主要领导座谈会和长三角地区合作与发展联席会议。至此,安徽基本得到沪苏浙的认可,愿意接纳安徽加入长三角城市经济协调会。

表 1 长三角城市经济协调会成员城市及其加入时间

年份	新增成员城市	城市总数	具体事件
----	--------	------	------

1997	上海、南京、无锡、常州、苏州、南通、扬州、镇江、泰州、杭州、宁波、嘉兴、湖州、绍兴、舟山	15	长三角城市经济协调会正式成立
2003	台州	16	长三角城市经济协调会第四次市长联席会
2010	合肥、盐城、马鞍山、金华、淮安、衢州	22	长三角城市经济协调会第十次市长联席会
2013	徐州、芜湖、滁州、淮南、丽水、温州、宿迁、连云港	30	长三角城市经济协调会第十三次市长联席会
2018	铜陵、安庆、池州、宣城	34	长三角城市经济协调会第十八次市长联席会
2019	阜阳、蚌埠、黄山、六安、淮北、宿州、亳州	41	长三角城市经济协调会第十九次市长联席会

备注:根据长三角城市经济协调会历次扩容的资料整理。

3. 第三阶段(2012-2014年):安徽作为长三角区域成员得到中共中央认可

为实现借力发展,继合肥和马鞍山后,芜湖、滁州和淮南三市开始认真谋划“入长”。2013年4月,长三角城市经济协调会第十三次市长联席会上,芜湖、滁州和淮南被批准成为成员(见表1)。2014年9月,印发《国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》⁴,首次明确了安徽作为长三角城市群的一部分,合肥被列为长三角副中心城市,身份得到官方首次认可。

4. 第四阶段(2015-2018年):皖江城市带⁵加入长三角区域一体化建设

2016年6月,国务院通过《长江三角洲城市群发展规划》⁶,将合肥、芜湖、马鞍山、铜陵、安庆、滁州、池州和宣城等8个城市全部纳入长江三角洲城市群;2018年4月,长三角城市经济协调会第十八次市长联席会吸纳了铜陵、安庆、池州、宣城(见表1)。至此,安徽共有9个城市加入长三角一体化建设,皖北城市中只有淮南有幸加入。

5. 第五阶段(2019年-):皖北城市全部加入长三角区域一体化建设

皖北地区并不毗邻长江,似乎与长三角一体化关系不大。省内外不少学者呼吁皖北应该建立淮河经济圈,或者参与中原经济区,虽然阜阳在《中原经济区规划(2012-2020年)》中被列为东部门户城市,但缺乏实质性的合作。安徽省委省政府坚持东向发展战略不动摇,积极争取皖北及剩余偏远地市加入长三角一体化建设。2019年7月,中共中央国务院内部印发《纲要》,将安徽全域纳入规划范围;10月,长三角城市经济协调会第19次会议正式吸纳阜阳、蚌埠、黄山、六安、淮北、宿州、亳州7个城市加入⁷(见表1),至此,皖北城市全部加入长三角一体化及长三角城市经济协调会。

(三)皖北地区加入长三角区域一体化建设意义深远

皖北地区能够参与长三角区域一体化建设得益于三个方面的原因:其一,安徽长期的主动争取,从战略全局高度谋划分批次加入;其二,为缩小省内南北差距,加快皖北发展,安徽认真贯彻落实国家的区域协调发展战略;其三,皖北地区政商学界不懈努力,多次积极要求加入。

对比长三角地区与广阔的中西部地区,发展不平衡现象突出;对比长三角中心区与边缘区,发展不平衡依旧存在,地理上“二元经济结构”现象突出,浙江舟山、衢州、丽水曾被界定为经济发展滞后地区,1998年,三地的人均GDP及人均GDP增长倍数明显低于全省平均水平。^[9]由此可见,新时代党中央提出实施区域协调发展战略意义深远,从国家层面要缩小东部、中部和西部之差

距,从地区层面要解决发展落差,缩小长三角中心区与苏北、浙西南、皖北等边缘区的差距。通常意义上认为,融入长三角意味着搭上快速发展的便车,皖北在参与长三角一体化合作中要理清思路,清醒认识长三角内部仍存在发展上的梯度差,应理性分析皖北自身存在的优势和不足,认真借鉴皖南、苏南和浙东等地的有益经验。

二、皖北融入长三角区域一体化的优势和障碍

皖北受基础设施差、人才外流、传统产业比重高等众多因素制约,长期以来发展水平较低,迎来加入长三角区域一体化的重大机遇,正是发挥自身优势、扬长避短的好时机。

(一)皖北融入长三角区域一体化的优势

1. 皖北地区的区位、劳动力、能源优势具备吸引力

首先,皖北距离长三角中心虽有几百公里的距离,但随着现代交通方式尤其是高铁网络的全覆盖,使皖北到长三角中心区时间大大缩短:如蚌埠 0.6 小时直达合肥、1 小时直达南京、2 小时直达杭州、3 小时直达上海;阜阳 0.8 小时直达合肥、1.5 小时直达南京、2.6 小时直达杭州、3 小时直达上海。更为重要的是,皖北是连接长三角与中原经济区的重要通道,华东第一大和第二大高铁通道⁸穿境而过,具有承东启西、连接中原、贯通南北的重要区位优势。其次,皖北六市劳动力资源丰富,2019 年户籍人口 3394.37 万,常住人口 2839.45 万⁹,人口排名前三的阜阳、亳州、宿州的出生率分别为 14.63‰、13.6‰和 15.47‰,¹⁰高出全省平均水平 2~3 个百分点,高出全国平均水平 4~5 个百分点,未来皖北地市持续人口供给能力较强。最后,皖北地区拥有煤、磷、石灰石、黏土、石灰岩、铁、铜等矿产资源,尤以煤最为丰富。皖北的煤炭资源储量占全省的 98%,工业储量为华东之首,两淮的煤炭品种齐全,煤质优良,是中国东部和南部地区煤炭资源最好、储量最大的整装煤田,并具有良好的开采价值。^[10]此外,铁矿、铜铁矿、铜(金)矿等资源丰富,其中接触交代型矿床主要分布在亳州涡阳县、淮北市和宿州埇桥区、灵璧县等地,中小型矿床分布在河南省永城市至涡阳县一线以东,徐州市至宿州市一线以西地区。^[11]

2. 皖北地区与长三角中心区域产业结构呈梯度差异

安徽省处于工业化后期的前半阶段,¹¹2019 年,工业化率为 30.9%,区域经济呈现协调发展的良好局面,合肥都市圈生产总值 23402 亿元,同比增长 7.7%;皖江城市带承接产业转移示范区生产总值 24365.5 亿元,同比增长 7.5%;皖北六市生产总值 10864 亿元,比上年增长 7.2%。¹²皖北与皖中、皖南在产业结构和发展水平上呈现梯度差异,其中阜阳、亳州和宿州三地传统产业占比高,2019 年第一产业占比在 13%~15%¹³之间,三地的工业化率约为 26%¹¹,处于工业化快速发展的加速期。长三角地区工业化水平全国最高,2015 年的工业化综合指数为 98,已十分接近后工业化阶段。¹³目前,长三角地区面临着产业升级,逐渐向集约型科技型方向发展,而附加值高的传统产业需要向外转移。皖北地区工业化程度较低,人口众多,自然资源也比较丰富。因此,皖北有条件承接长三角中低端产业,而且被规划为承接长三角产业转移集聚区,^[12]优势与机遇并存,有望与长三角实现互补式发展。

3. 皖北地区综合交通体系发展良好,与长三角中心区域的联系逐步加强

纵观皖北高铁网络,2011 年京沪高铁全线贯通,蚌埠、宿州率先通上高铁,打通皖东北通往江苏、上海的快速通道,提高了皖东北的可达性。但当时皖北整体可达性空间格局没有因高铁发生大的改变,可达性较优区域均集中在京沪通道沿线,导致皖北地区形成了非均衡的时间收敛空间,不同阶段不同地区可达性受惠程度不一,使优者更优,可达性较差的地区陷入“边缘化”^[13]。2019 年,商合杭和郑阜高铁开通,上述状况得到改善,两条高铁途经亳州、阜阳两市,打通了皖西北通往浙江、上海的快速通道,提升了皖西北的可达性。由此可见,皖北与长三角地区的快速通道已经形成,更有利于劳动力和资源在区域内的流动与配置。此外,日前安徽决定加快基础设施建设,支持建设连云港-宿迁-宿州-蒙城-阜阳高速公路,打通从淮河沿线经皖北、苏北连接“一带一路”出海口的高速通道;加快三洋铁路¹⁴苏皖段建设,打通从中原地区经皖北、苏北、苏中至出海口客货运铁路通道;支持新汴

河-溧西河-洪泽湖西南线航道、沔浚河航道建设,推动完善苏北、皖北水运通道体系等。至此,皖北地区基本形成了以国家铁路网、高速公路网、国家高等级航道网为基础,城际铁路、公路、水运和航空支线为补充的综合交通体系,与长三角其他区域之间的交通联系逐步强化。

4. 皖北农产品种类丰富,与长三角中心区域合作潜力大

皖北地区以平原为主,拥有广袤的淮北平原,占全省耕地面积近 50%,农产品种类多、产量大,是我国重要的商品粮、优质棉、烟叶、薄荷和肉类的生产基地,农业一直是其支柱产业。^[14]皖北各县农产品加工基础雄厚,特色农产品品牌建设成效显著,宿州创新了农业经营模式,通过农业产业化联合体实现了“小生产”与“大市场”的有效对接。而长三角地区作为我国人口密度比较大的地区,对农产品的需求量较大。因此,皖北和长三角区域在农产品产销对接上合作潜力巨大,皖北有 48 家基地入选安徽省首批长三角绿色农产品生产加工供应基地,占比 35.6%。¹⁵

(二) 皖北融入长三角区域一体化的障碍

1. 皖北地区与长三角中心区域文化差异大

有研究表明,文化相似性与区域一体化的水平呈正相关,同质、同源文化有利于区域一体化发展,宗教信仰、语言及行为等方面的差异将阻碍一体化进程。^[15]长三角区域的文化特质是勤劳、务实、开放以及富有市场观念和竞争意识等,以吴越文化、海派文化和江淮文化为代表。吴越文化最鲜明的特征是开放与包容;海派文化受西方近现代工业文明影响,其突出特征是“兼容并蓄、海纳百川”,具有开放、创新、现代与时尚等特质;江淮文化则介于南方吴越文化和北方中原文化之间。

皖北有着悠久而灿烂的文化,史前时期有辉煌的蒙城尉迟寺和蚌埠双墩等文化遗址;北宋之前“其物产丰富,农村兴盛,文化教育为今日全皖之冠”;自魏晋以后,由于战乱、灾荒、动荡、流民频现,皖北经济和文化开始跌落,地域文化缺少凝聚力和张力,凸显弱势文化特征。^[16]悠久的历史文化并不等于辉煌的现实,区域经济发展往往与地域文化之间有着密切的渊源关系,地域文化中的滞后因素往往制约区域经济的发展。皖北文化中的消极因素正成为制约皖北发展的因素:一是历史上的重武轻文之风制约着皖北的协调发展;二是重农轻商之风气难以适应市场经济大潮,例如“颍地不事末作,商贾半属远人”¹⁶，“皖北风俗,贱商重农,尚武轻文。以其贱商,故百分之九十以上为农民。蚌埠一地商业,几全操在外省人之手”^{[16]91};三是消极散漫心态,不利于财富积累,由于灾害频发、战争不断、盗匪蜂起,一些皖北人失去积累财富的动力,甚至出现懒散好斗、穷则逃荒的现象。总之,比较皖北与长三角的地域文化特征,不难发现,皖北重武轻文的风气不利于成员之间的团结合作,重农轻商的观念不利于市场经济的发展,安贫认命的消极心态导致对政策和形势的适应能力差,这些成为阻碍皖北融入长三角区域一体化的软约束。

2. 皖北地区融入长三角区域一体化制度性障碍大

制度障碍是阻碍皖北融入长三角区域一体化的最主要障碍。值得注意的是,整个安徽在市场准入政策方面都存在复杂繁琐的现象,政府对引资企业后续发展缺乏有效跟进,政府在引导企业融资渠道方面的政策过于单一。皖北各地市在招投标中不同程度地存在本土保护主义现象,一些本土企业会通过行业商会、协会等组织不定期向政府游说,寻求地方政府的保护,个别地方政府为了 GDP 业绩而被动充当阻碍公平竞争的保护伞。当体制、机制、政策等人为制度性因素将地区行政边界约束为市场边界和利益边界时,资源就不能有效流动并合理配置到它应该去的地方,导致要素和资源的配置扭曲,形成人为的发展障碍。要破除制度障碍需要各合作方成员之间进行沟通、对话和谈判,应关注协议的起草、谈判、维护以及争端出现后的协调、组织机构的建立等制度交易成本。长三角一体化建设成员城市包含 41 座城市,沟通、谈判等交易成本较高。

3. 长三角区域龙头城市的虹吸效应强

长三角区域合作属于增长极开发模式,在增长极开发模式中会形成两种效应,一种是极化效应,一种是扩散效应。极化效应扩大区域差异,造成区域经济非均衡增长,但并不是无限的;扩散效应可以带动周边区域经济发展,有助于缩小区域差异。^[17]随着大都市与周边的小城市合作日益密切,扩散效应慢慢增强,同城化趋势越来越显著,如果大城市的要素集聚能力非常强,极化效应强于扩散效应,可能产生虹吸效应,小城市优质资源和要素会流向大城市,制约小城市发展,这就是所谓“大树底下不长草”现象。上海作为长三角区域的龙头城市,虹吸效应很强,成为了优质人才和要素的集聚地。皖北地区在融入长三角区域一体化过程中,应努力减少虹吸效应带来的负面影响。

4. 皖北地区各地市协作意识较弱

皖北六地市抱团发展的观念较弱,产业同构现象突出,六地市中有 5 个将生物制药、机械制造列为主导产业,4 个将化工、食品加工、生物医药列为主导产业,主导产业重复率高达 80%以上。同一产业在不同行政管辖区重复分散布局,使得皖北城市争夺区域内有限的内部市场,在招商引资、政策优惠、用人招工等方面竞争远大于合作。由于皖北六市经济发展水平相差不大,出现各市争当皖北老大的乱象。蚌埠因为区位优势,一直以皖北中心城市自居,虽然在 GDP 总量上阜阳超过蚌埠成为皖北第一,但阜阳人均 GDP 远低于蚌埠。最新出台的《纲要》将阜阳规划为皖北区域重点城市,但阜阳的整体经济实力较弱,城市能级较低,尚不具备中心城市经济增长极的条件。^[18]

三、皖北融入长三角区域一体化的实现路径

长三角区域一体化发展示范区作为中国高质量发展的示范区,应积极吸收国际上较为成熟的区域一体化经验,探索增长极与区域内“边缘”地区之间的合作模式,为皖北、苏北、浙东南等相对欠发达地区增添发展动力。皖北地区唯有不断转变思想、深化改革、科学规划、增强合作、内外联动,才能共享长三角一体化的发展红利,实现区域整体经济实力和竞争力的跃升。

(一)转变思想破除皖北地方文化中的消极因素

区域文化是区域内形成的思想意识的总和,构成了这个地区基本的人文特色,文化与经济相互渗透、相互促进,经济与文化一体化已经成为世界性的历史发展趋势。文化与经济的基本关系表现在经济的决定性作用 and 文化的巨大反作用。当前,皖北文化中的消极成分比较突出,早已不适应区域一体化和市场经济发展的要求,未来可通过加强与长三角中心区的文化交流,重点消除文化中重武轻文、重农轻商、消极散漫等消极成分,汲取吴越文化和海派文化中的开放与包容等精华,不断推动皖北文化的与时俱进。各级政府应加大宣传教育,坚持破立结合、以立为本:一是破除厌文好武、逞勇好斗的陋习,增强团结合作意识;二是破除重农轻商、重义轻利的思想,增强市场经济下的开放和竞争意识;三是破除消极散漫、小富即安的狭隘观念,增强穷则思变的开拓进取意识。总之,通过弘扬中国特色社会主义先进文化,为皖北融入长三角区域一体化提供思想保障。

(二)细化皖北地区融入长三角区域一体化合作制度

通过一体化倒逼皖北进行制度变革,破除制度障碍,营造良好的营商环境。长三角区域已经建立决策、协调、执行在内的多层次、多元化的经济合作体系,皖北地区应尽快与长三角区域建立统一规范的制度体系,形成要素自由流动的统一开放市场,为更高质量的区域一体化发展提供强劲内生动力。与长三角区域实行统一的市场准入制度,加强政策协同,在企业登记、土地管理、环境保护、投融资、财税分享、人力资源管理、公共服务等政策领域建立政府间协商机制,规范招商引资和人才招引政策,强化环境联防联控、食品安全监管、知识产权保护等领域的执法联动,推进地区间标准互认和采信,检验检测结果互认,重点应放在农产品冷链物流、环境联防联控、生态补偿、基本公共服务、信用体系等领域。

(三)编制皖北地区融入长三角区域一体化发展规划

科学规划是基础,皖北地区应尽快围绕交通、能源、信息、科技、环保等领域编制专项规划,^{[5]109}专项规划要与《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》和《安徽省实施长江三角洲区域一体化发展规划纲要行动计划》有机衔接,还要与各地市的土地利用规划、城市总体规划对接。突出体制机制创新以消除行政壁垒和地方保护主义,强调规划体系落实上确保一张图干到底,具体可借鉴苏州工业园的经验,“先规划后建设、先地下后地上”。此外,皖北还应该尽快编写承接产业转移集聚区规划,可借鉴参考《皖江城市带承接产业转移示范区规划》,尽快在集聚区未来的发展目标、空间布局、承接园区建设、承接发展重点、基础设施保障、体制机制创新等方面出台详细指导意见。

(四)继续推进基础设施的互联互通

长三角区域协调发展的亮点之一是基础设施的互联互通,经济发展、交通先行,皖北地区应重点打通“断头路”“断头港口”,尤其是加强皖北与苏州地区之间的基础设施互联互通,突破省际“瓶颈”,共建一体化的交通网络体系。此外,应加强皖北六市基础设施的互联互通,加快沿淮高速的建设,加快皖北城际高铁建设步伐,带动要素流动,增强同城效应,加快淮宿蚌城际铁路、淮宿阜城际铁路建设。此外,还要促进区域机场群、港口群的联动互补,安徽省已规划皖北通用机场群,由亳州、淮北、宿州、蚌埠、阜阳五市的通用机场构成,规划新增界首、泗县、蒙城、濉溪、五河等 15 个 A1、A2 级通用机场,并在未来筹划建设皖北国际机场。

(五)构建皖北地区“一核双轴三圈”空间布局

区域经济一体化过程中,城市间必有分工与合作。^[19]为了防止皖北地区在融入长三角区域一体化过程中出现恶性竞争,应尽快构建皖北“一核双轴三圈”的空间布局,加快培育阜阳作为皖北区域中心城市的核心地位,以阜阳亳州的西线和淮北淮南的东线为双轴,构建阜亳经济圈、淮(北)宿经济圈和淮(南)蚌经济圈。阜阳是长三角区域经济圈与中原经济区连接的重要节点,加快皖北地区经济崛起,尽快把阜阳培育为皖北最大的中心城市和安徽副中心城市,同时打造各具特色的三大经济圈,并加强“一核”“双轴”和“三圈”之间的经济联系。

总之,融入长三角区域为皖北地区经济社会发展带来了重大战略机遇,皖北地区应从落实区域协调发展的战略高度,立足实际,扬长避短,把机遇转化为优势,变压力为动力,在融入长三角区域一体化过程中找准皖北定位、彰显皖北魅力。

参考文献:

- [1]千慧雄.长三角区域经济一体化测度[J].财贸研究,2010,21(5):24-31.
- [2]安虎森,李瑞林.区域经济一体化效应和实现途径[J].湖南社会科学,2007(5):95-102.
- [3]孙大斌.由产业发展趋势探讨我国区域经济一体化动力机制[J].国际经贸探索,2003(6):71-74.
- [4]赵祺.安徽省融入长三角经济圈的对策研究[J].鸡西大学学报,2015(5):63-66.
- [5]孟天琦.安徽深度融入长三角更高质量一体化路径研究[J].经济论坛,2019(6):106-111.
- [6]汪世忠,马燕,王虹.安徽加速融入长三角的战略路径[J].安徽大学学报(哲学社会科学版),2008(3):147-152.
- [7]王平.安徽经济融入长三角对策研究[J].黑河学院学报,2017(3):29-31.

-
- [8]汪树群,吴磊,刘复友,等.安徽融入长三角一体化特征及问题研究[J].工程与建设,2019(1):1-5.
- [9]余明龙,钱方明.浙江经济发展滞后地区经济发展战略研究[J].嘉兴学院学报,2001(4):1-5.
- [10]张明俊.皖北地区经济比较优势分析[N].安徽日报,2006-06-09(B04).
- [11]王振强.皖北地区金属矿产资源成矿规律研究[J].世界有色金属,2016(19):128-130.
- [12]《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》(三)[J].城市规划通讯,2020(2):8-9.
- [13]杨犇.高速铁路对区域发展的影响研究[D].上海:华东师范大学中国现代城市研究中心,2011:26-99.
- [14]樊明怀.长三角一体化发展的皖北对策[N].安徽日报,2019-12-10(6).
- [15]陈雯,孙伟,袁丰.长江三角洲区域一体化空间:合作、分工与差异[M].北京:商务印书馆,2019:20-23.
- [16]张崇旺.皖北文化发展的路径选择[J].文化学刊,2011(2):89-93.
- [17]吴琦.区域经济:理论、政策与实践[M].合肥:安徽人民出版社,2019:104-106.
- [18]《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》(二)[J].城市规划通讯,2020(1):8-10.
- [19]余明龙,朱方敏.嘉兴提升产业配套能力的目标、路径与对策——基于长三角一体化视角[J].嘉兴学院学报,2020,32(1):53-65.

注释:

1 关于安徽的区域划分,长江以南称为皖南,长江以北至淮河以南称为皖中,淮河以北称为皖北,皖南主要包括池州、铜陵、芜湖、马鞍山、宣城和黄山六市,皖中主要包括安庆、合肥、滁州和六安四市,皖北主要包括阜阳、亳州、蚌埠、淮南、宿州和淮北六市。

2 资料来源于中央政府门户网站 http://www.gov.cn/zwgk/2008-09/16/content_1096217.htm。

3 资料来源于中国网 http://www.china.com.cn/policy/txt/2010-06/22/content_20320273.htm。

4 资料来源于中国政府网 http://www.gov.cn/zhengce/content/2014-09/25/content_9092.htm。

5 皖江城市带包括合肥、芜湖、马鞍山、安庆、滁州、池州、铜陵、宣城、巢湖 9 个地级市全境以及六安市的金安区和舒城县。

6 资料来源于中国政府网《两部门关于印发长江三角洲城市群发展规划的通知》,见 http://www.gov.cn/xinwen/2016-06/03/content_5079264.htm。

7 资料来源于《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》和阜阳市政府网站 <http://www.fy.gov.cn>。

8 华东第一大通道是京沪高铁,华东第二大通道是商合杭高铁。

9 数据来源于淮南、亳州、阜阳、宿州、蚌埠和淮北六市 2019 年国民经济和社会发展统计公报。

10 数据来源于阜阳、亳州和宿州三市 2019 年国民经济和社会发展统计公报。

11 资料来源于《工业化蓝皮书:中国工业化进程报告(1995-2015)》,蓝皮书将整个工业化进程分为前工业化、工业化初期、工业化中期、工业化后期和后工业化五个阶段,每一个阶段又分为前半阶段和后半阶段。

12 资料数据来源于安徽省统计局网站《安徽省 2019 年国民经济和社会发展统计公报》。

13 数据来源于阜阳、亳州和宿州三市 2019 年国民经济和社会发展统计公报。

14 三洋铁路途经三门峡市、洛阳市、汝州市、平顶山市郏县、禹州市、许昌市、周口市扶沟、太康、柘城、鹿邑、亳州市、永城市、淮北市、宿州市、淮南市、盐城市、南通市海安、终点南通市如东洋口港等,全线总长 1200 公里,总投资约 600 亿元。

15 资料来源于安徽省农业农村厅。

16 出自乾隆《颍州府志》:卷 1《輿地志》,其中颍地指颍州,为阜阳旧称。