
双循环新格局下成渝贵城市群 协同发展影响因素与实现路径研究

刘波^{1, 2} 邓玲¹¹

(1. 四川大学, 四川 成都 610065;

2. 四川省财政科学研究所, 四川 成都 610016)

【摘要】: 新时代城市群主导着我国区域经济发展, 协同发展是城市群高质量发展的新取向和主旋律, 城市群协同发展有利于在城市群内率先实现经济循环流转和城市群融入新发展格局, 提供了构建双循环新发展格局的空间载体。成渝贵是构建双循环新发展格局西部地区最具活力和潜力的地区, 拥有协同发展共同基础和多重叠加战略机遇。本文以协同论为指导, 在探讨新时代城市群协同发展理论框架基础上, 研究成渝贵城市群协同发展的影响因素和实现路径。研究发现, 双循环新发展格局下, 推进城市群协同发展, 消除城际经济阻隔, 形成经济循环流转新秩序, 应坚持三个基本原理、推进七大子系统协同、构建四种协同关系、破解两个关键环节。成渝贵城市群具有深度合作协同发展的良好基础与比较优势, 具有核心城市功能定位差异与优势互补, 但受行政区划、时空距离、价值取向、市场分割、发展差距、协同机制等因素影响缺乏协同发展效应。成渝贵协同发展需要坚持新发展理念 and 系统观念, 从思想到行动到保障逐步深化, 通过加强顶层设计、完善交通通信网络、加强产业协同、推动部分领域率先突破、培育统一市场体系、制定协同发展政策等路径, 建立良性互动且有效运行的城际协同发展新机制。

【关键词】: 双循环新格局 协同发展 实现路径 成渝贵城市群

【中图分类号】: F291.1 **【文献标识码】:** A **【文章编号】:** 1002-6924(2021)5-0135-09

中共十九届五中全会明确提出, 加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。构建双循环新发展格局, 畅通国民经济循环, 实现供需有效衔接^[1], 促进资源优化配置, 客观要求消除地方阻隔, 形成优势互补、合理分工的经济布局。进入新时代, 城市群主导着我国区域经济发展, 是承载发展要素的主要空间形式。当前, 我国城市群仍面临着各自为政、联系松散、壁垒难削, 进而导致城际功能同质、资源错配、恶性竞争、市场分割等问题, 难以形成协同效应。协同发展是新时代城市群高质量发展的新取向和主旋律, 城市群协同发展有利于在城市群内率先实现经济循环流转和城市群融入新发展格局, 是构建双循环新发展格局的空间载体。

成渝贵具有相似的历史文化底蕴和良好的协同发展基础, 成渝地区已进入建设高质量发展重要增长极新阶段, 以贵阳为引领的黔中城市群加速崛起, 成渝贵高铁互通形成了 3 小时高铁经济圈。依托成渝地区双城经济圈和黔中城市群, 打造具有世界影响力的成渝贵城市群, 具有重要战略价值。成渝贵城市群既是新时代西部大开发的“主战场”, 又是长江经济带“共抓大保

作者简介: 刘波, 四川大学经济学院博士研究生, 四川省财政科学研究所高级经济师, 主要研究方向: 区域经济学、区域规划; 邓玲, 四川大学经济学院教授, 博士生导师, 主要研究方向: 区域经济学、绿色创新经济。

基金项目: 国家社科基金重大项目“新时代中国特色社会主义的阶段性特征和发展规律研究”(2018MZD008)

护”建设上游生态屏障的“核心区”，还是建设西部陆海新通道形成协调开放发展新格局的“前沿地”，拥有协同发展的多重叠加战略机遇。事实上，成渝贵协同发展并非不切实际，而是自上世纪80年代以来数十年探索的延续拓展，以及共同落实国家战略部署的现实需要。成渝贵城市群协同发展，提供了成渝地区建设高质量发展增长极的重要支撑，是长江经济带建成中国经济新支撑带的关键环节，有利于促进区域协调发展和融入新发展格局。

一、文献综述

城市群协同发展思想起源可追溯到中心地理论、增长极理论和核心外围理论等，这些理论构建起中心城市和周边城市间联系与服务、集聚与扩散、极化与涓滴等城际协同关系网络。国内外学者界定城市群是若干城市紧密联系形成的城市集团或联合体、“集合体”^{[21][3]}，表明协同发展是城市群的本质属性和固有特征。德国物理学家哈肯提出的协同论，提供了城市群协同发展核心理论支撑。按照协同论，城市群子系统间存在着相互促进或相互制约的非线性关系。^[4]Gottman 增加研究了城市群社会、文化和生态间的关系。^[5]城市群协同发展被界定为以自发互动或规划方式实现地区间经济、社会和生态环境等不同领域交流合作^[6]，或不同主体间的协调与合作行为，目的是优化城市群内资源配置。^[7]

影响城市群协同发展的因素纷繁复杂。从城际关系看，城市间相互作用依赖于互补性、连通性和中介机会^[8]，而多中心城市空间结构形成取决于规模经济和运输成本。^[9]从发展动力看，城市开放、分工合作、政府干预^[10]是城市群协同发展动力来源，信息网络化、产业集群化与重大基础设施一体化则提供了新动力^[11]，Chen 和 Hall 发现高铁基础设施建设和交通网络完善也是重要因素。^[12]从问题成因看，内部差异、行政分割、财税体制是城市群协同主要障碍^[7]，但京津冀协同治理问题是显性因素、隐性因素和共享因素造成的。^[13]

因研究视角不同，城市群协同发展实现路径的研究见仁见智。Robson 认为只有双方政府利益都大幅度提高才能调动起合作积极性。^[14]具体路径上，城市群协同发展要以解放思想观念为先导，以体制机制创新为统领^[15]，应构筑梯次良好、互通密切的城市空间布局^[16]，要制定合理有效的产业政策与加强基础设施建设。^[17]刘秉镰等指出应遵循形成价值共识、建立秩序规则、推进管理实施的协同策略。^[18]方创琳建议要实现规划、交通、产业等十个方面协同，建设协同发展共同体。

研究成渝贵城市群的文献较少，更多在讨论成渝城市群协同发展，主要围绕成渝产业协同发展解决方案^[19]、城市间全面发展^[20]、共建机制和强化政策协同^[21]、区域协同治理^[22]等方面展开。近年来贵州经济快速发展，川渝黔一体化逐渐被关注与研究探讨。蒋永穆等建议川渝黔应抓好政策机制、产业发展、生态绿色、高质量发展等一体化。^[23]廖元和等认为川渝黔一体化发展基本内容包括交通通信、产业发展、市场监管、生态环境、人口流动五个方面。^[24]

文献梳理发现，学者们对城市群协同发展及其影响因素、实现路径的研究成果较为丰富，对城市群协同发展理论认识及推进实践具有较大参考价值。但既有研究主要是以相对成熟的京津冀、长三角和粤港澳城市群以及西部地区成渝城市群为对象，对成渝贵协同发展的研究较少，关于成渝贵城市群协同发展影响因素及实现路径的研究成果更是缺乏。

二、新时代城市群协同发展的理论框架

协同发展是以协同论为理论基础和基本方法的发展模式。双循环新发展格局下，推进城市群协同发展，消除城际经济阻隔，实现从无序向有序转变，形成经济循环流转新秩序，迫切需要加强理论解释探索。

（一）城市群协同发展的内涵

从系统观念看，城市群是典型的耗散结构，子系统间会自发地产生趋向稳定的有序结构；城市群又是远离平衡的开放系统，在适当外部作用下，子系统间会相互促进、相互合作、相互制约，建立起相对稳定的竞争、合作或共生关系，改变子系统离散、

掣肘、冲突的无序状态，形成时间、空间和功能的有序结构，实现整体高质量发展和竞争力提升。

从本质上看，城市群协同发展是以城市群为地域空间单元，从时间、空间和功能多维度优化资源配置，形成新的生产关系，以适应城市群生产力解放与高质量发展需要。在时间维度，城市空间开发、资源利用、人口集聚、产业发展等要统筹当前和未来，做到资源配置适度有序。在空间维度，突破行政区划限制，从城市群全局视角谋划经济布局，破除恶性竞争、同质发展、重复建设及资源错配等“无序”状态，实现要素自由流动和高效集聚。在功能维度，突破领域限制，加强资源流动与共享，强化不同领域深度融合互动，以畅通循环和提升资源配置功效。

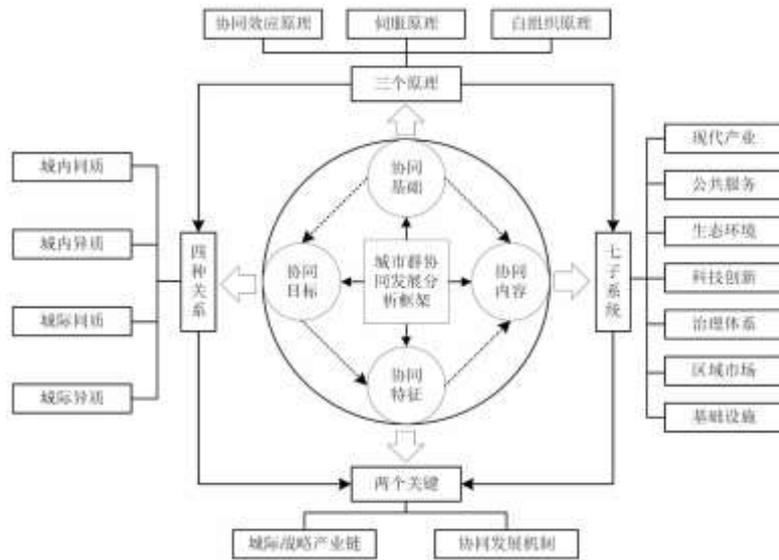


图 1 城市群协同发展理论分析框架

(二)城市群协同发展的主要特征

城市群协同发展过程中，各子系统为共同目标而博弈合作，消除城际阻隔并实现多目标共赢，在城市群内部及外围产生明显正向外部效应，表现出以下显著特征。

开放性。城市群协同发展是区别于“故步自封”和“恶性竞争”的新型发展模式，各子系统绝不能“画地为牢”。城市群只有保持开放状态，不断与外部进行物质、能量或信息交换，才能建立新的有序结构，实现协同发展效应。

整体性。城市群协同发展是集体自组织现象，各子系统均从属于协同发展“律法”，构建协同合作关系，着力解决系统间不协调、难协同、差异大问题，强调同时、同向、同行发展，注重同步、共同、均等内涵，最终实现整体发展。

相对性。不同城市群面临差异化“无序”状态，决定系统向“有序”结构转化的关键因素和调控手段各不相同，且各子系统合作行动参差不齐，从而协同效应不同，城市群协同发展程度是相对于过去无序状态和与同类区域比较而言的。

动态性与过程性。城市群存在着自我强化和稳定的自组织机制，具有不断适应环境变化的行为和功能。受外部环境不确定影响，城市群总处于不断“学习”与“适应”中，导致旧系统溃散和新系统形成，在临界转换过程中就存在协同发展。因而协同发展是持续渐进的动态演变过程。

(三)城市群协同发展的分析框架

结合既有研究和实践，城市群协同发展理论分析框架应包括坚持三个基本原理、推进七大子系统协同、构建四种协同关系、破解两个关键环节的逻辑链条(如图1所示)。

1. 三个基本原理

(1)协同效应原理。城市群子系统间相互协同，发生质变形成的整体或集体效应。能否产生“1+1>2”协同效应，取决于各子系统是否有效协调合作;反之相互掣肘、冲突或设置障碍，就会造成内耗增加。

(2)伺服原理。城市群协同发展过程中，快变量因素服从于慢变量因素，实质是协同发展通常由少数序参量决定。序参量就是“行为律法”，各子系统必须遵守这种秩序力量。

(3)自组织原理。在既定甚至没有外部作用时，城市群子系统也能按某种规则形成相对稳定有序结构。协同发展就是“有为”地利用控制参数引导设立边界限制，让自组织过程“无为自治”。

2. 七大子系统

城市群系统可分解为七大子系统，各子系统相互独立，又紧密关联。

(1)现代产业。城市群经济循环流转和产业联合合作的核心内容，内在要求与科技创新、区域市场、生态环境和基础设施等子系统形成广泛且密切联系。

(2)公共服务。适应社会主要矛盾变化及坚持以人为本发展需要，表征着城市群走向繁荣与成熟的程度，往往是城市群协同发展率先推进领域。

(3)生态环境。是自然、生态和环境的集合，蓝天碧水净土是不可分割的整体，具有基础和约束作用，因倍受关注且利益冲突较小，经常是优先协同发展领域。

(4)科技创新。提供现代产业等子系统运行的规则与方式，是城市群协同发展内在驱动力，在协同发展中具有提升功能。

(5)治理体系。包括法律、规划、制度、协议、会议等，提供城市群优势互补、经济循环、利益共享的解决方案，发挥关键性保障与规范作用。

(6)区域市场。提供商品和要素自由流动、供需动态均衡的重要载体，是城市群协同发展的微观基础，核心是消除市场壁垒和构建高标准统一市场体系。

(7)基础设施。涵盖交通、信息和新基建等，是资源要素优化配置和经济循环流转的重要通道，为城市群协同互动提供关键支撑。

3. 四种协同关系

各城市有相对独立的各类子系统，各类子系统又贯穿于各级城市中，进而城市群协同发展存在四种协同关系。以现代产业

子系统为例，四种协同关系表现为：

- (1) 城内同质。城市内产业子系统不同产业行业相互融合、产业链不同环节分工协作和不同企业加强合作。
- (2) 城内异质。城市内现代产业子系统不能脱离本地生态本底、科技创新等，与城市内其他子系统紧密关联。
- (3) 城际同质。城市间加强现代产业发展分工协作，共同培育重点产业集群，打造现代产业链，优化产业布局。
- (4) 城际异质。城市间现代产业发展还受到其他城市科技创新、生态环境、基础设施等子系统的广泛影响。

城市群协同发展是前述四种协同关系相互叠加的多重复杂关系，构建起城市群内要素自由流动和经济有序循环运行的巨型复杂有机系统。

4. 两个关键环节

城市群协同发展过程中，制定共同战略、编制统一规划、推进设施建设、加强信息沟通、开放商品市场和保护生态环境等都具有“快变量”属性，两个关键环节决定协同发展效应和需要重点突破。

(1) 城际资源配置。城市群内资源和生产要素自由流动，是实现产业关联畅通、夯实国内循环基础的路径。但城市间存在产业发展激烈竞争，各种进入门槛、市场壁垒与地方保护措施，导致形成“完美”产业分工协作和生产要素自由流动经常面临困难。

(2) 协同发展机制。各城市在长期竞争与发展中形成了极其复杂且相对稳定的制度体系，通过加强沟通、签订协议等建立府际协商合作机制，显然形式大于内容，制度化、权威性和约束力程度低，难以真正提供转向有序“竞合”的动力。

三、成渝贵城市群协同发展的影响因素分析

城市群协同发展绝不是各城市的地理集中与简单叠加，而是基于共同目标推进各子系统有效对接与互动融合。构建双循环新发展格局，成渝贵是西部地区最具活力和潜力的地区之一。梳理成渝贵发展基础和比较优势，找准协同发展影响因素，是提升成渝贵协同效应融入双循环新发展格局的前提条件(如图 2 所示)。

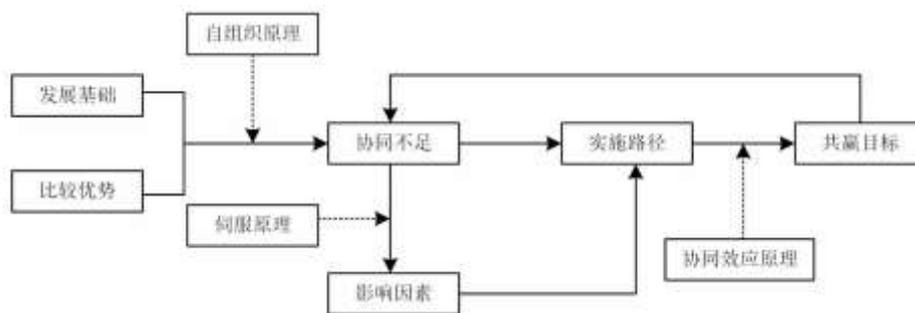


图 2 成渝贵城市群协同发展运行机理

(一) 成渝贵城市群协同发展的基础

从历史、地理、经济、社会等不同维度考察，成渝贵具有许多共同特征和基础，成为协同发展的客观依据。

1. 成渝贵在历史进程中经济联系紧密

西汉武帝开辟从四川经贵州至广州的通道，三国时川渝黔同属蜀地益州，抗战时期川渝黔为国统区大后方主要区域，新中国成立后又是“三线”建设核心区，成渝贵均为工业重镇。进入 21 世纪，成渝和黔中成为西部大开发重点，明确支持川渝、川滇黔、渝黔等毗邻区协同开放发展。随着成渝贵实现高铁互通，三地经济联系更加紧密。

2. 成渝贵是长江上游核心区

成渝贵同处长江上游，山水相依，具有相似的自然地理条件。长江经济带发展赋予成渝国家级城市群和黔中区域性城市群的战略地位，提供了立足长江上游协同发展新机遇。按照“共抓大保护，不搞大开发”发展方针，推动构建长江上游生态屏障是成渝贵的共同任务。成渝贵地处长江经济带和“一带一路”结合部，培育打造世界级城市群具有重要战略意义。

3. 成渝贵是西部陆海新通道的枢纽城市

西部陆海新通道是新时代推进西部大开发和构建双循环发展新格局的战略通道。新通道从重庆、成都出发经贵阳，至广西出海，进而通向印度洋和太平洋，重庆、成都和贵阳是主通道上的枢纽城市，共同构架起陆海新通道枢纽支撑。

4. 处于工业化城市化相同发展阶段

2019 年川渝黔居民人均可支配收入均低于全国水平，城镇居民人均收入低于全国水平 10%以上；贵州全体居民和农村居民人均收入仅为全国水平的 2/3，且城乡居民收入差距较大，川黔第一产业占比超过 10%，人均地区生产总值、常住人口城镇化率等指标低于全国平均水平，充分表明川渝黔属于相对欠发达地区和城镇化相对滞后区域，面临着推进工业化、城市化和现代化进程的共同现实任务。

5. 三地政府协同发展的坚定信心

近年来川渝黔合作方兴未艾，川渝间逐渐形成了国家规划、高层互访、联席会议、战略协议等较完善的政府合作体系，川渝黔滇签署了长江上游省际协商合作协议，渝黔签署合作框架协议，共建渝黔合作先行示范区，川渝黔等达成共建西部陆海新通道共识，川黔签署“1+8”深化合作协议，并举行经济协同产业合作对接会。不断加强的政府合作行动，有力地推动了成渝贵协同发展。

(二)成渝贵城市群协同发展的主要特征

成渝贵城市群的核心城市是重庆、成都和贵阳，在协同发展中具有不同比较优势和功能定位。(表 1 所示为成渝贵主要指标比较)

1. 重庆拥有行政体制、制造业基础和综合交通等比较优势

重庆是中西部唯一直辖市，行政体制赋予其经济自主权、改革灵活性等优势，历来在国家战略实施中具有重要地位。得益于“三线”建设，制造业基础完善。汽车摩托车制造具有全国全球影响力，形成相对完备的汽车产业体系，产业本地配套率超过 80%。建成世界级笔记本电脑装配基地，形成电子信息“芯屏器核网”全产业链，产值占工业比重超过 1/4。拥有长江上游最

大主枢纽港，率先开通渝新欧班列，是西部陆海新通道主枢纽，集水陆空于一体的特大型综合交通枢纽。

2. 成都具有自然地理、创新能力和市场功能等比较优势

成都自古享有“天府之国”美誉，多年来发挥着西南“三中心一枢纽”功能作用。成都高校和科研机构云集，创新资源和能力优势明显，世界 500 强落户企业规模领先中西部。电子信息发展历史悠久，产业规模破万亿，具有全球影响力。依托产业生态圈及产业功能区建设，持续提升新兴产业和高新技术产业优势，在全国率先系统提出发展新经济。成都拥有中西部最密集的国际航线，中欧班列开行量连续四年居全国首位，城市营商环境排名全国前列，会展服务具有国际影响力。

3. 贵阳在强省会战略实施中具有高质量发展新动能比较优势

依托贵州“三大战略行动”实施，贵阳经济增速连续多年高于其他省会城市，在全国综合竞争力显著增强。大数据产业从无到有形成全国领先优势，“中国数谷”世界影响力不断提升。“爽爽贵阳”成为金字招牌，生态文明引领贵阳绿色经济加快发展，生态优势逐步转变为发展优势。随着贵州全面融入高铁网，贵阳正成为区域交通枢纽、内陆开放新高地。“十四五”期间，贵州正大力实施“强省会”五年行动，贵阳综合实力将进一步提升，有望成为西南地区高质量发展重要增长极。

表 1 2019 年成渝贵主要指标比较

指标	单位	重庆	成都	贵阳
常住人口	万人	3124.32	1658.10	497.14
常住人口城镇化率	%	66.8	74.4	76.1
GDP	亿元	23605.77	17012.65	4039.60
人均 GDP	元	75828	103386	81995
第二三产业占比	%	93.4	96.4	96
进出口总额	亿元	5792.78	5822.7	286.69
专利授权量	件	43900	50775	10770
城镇居民人均可支配收入	元	37939	45878	38240
一般公共预算收入税占比	%	72.2	73.6	76.1
国际（地区）航线	条	95	126	25

数据来源:根据 2019 年重庆、成都、贵阳国民经济和社会发展统计公报等资料整理。

(三)成渝贵城市群协同发展的主要影响因素

基于双循环新发展格局视角分析，成渝贵内部缺乏协同效应，面临着发展进程差异、经济联系松散、资源空间错配、功能过度集中、环发矛盾突出等问题。

1. 行政区划壁垒引发各自为战竞争

协同发展要求打破行政分割，以系统观念推动“经济区”整体发展。因各行政区不同利益诉求，特别是政绩考核、分税制体制和寻租空间，导致存在以区域自我为中心倾向，城市间战略定位和发展目标相互独立，缺乏区域发展系统观和协同发展意识，部分地方政府还人为设置障碍，阻碍商品与要素合理流动和高效集聚。如川渝对蓉欧、渝新欧班列进行财政补贴，掀起货

源、价格等激烈竞争。

2. 交通网络不发达与城际时空距离制约

交通网络是克服城际时空距离的基本途径，提供维系城际经济联系的重要通道。成渝贵跨越成都平原、四川盆地和云贵高原，众多山脉和江河形成“天然阻隔”。尽管形成了以成渝贵为枢纽的高铁与高速环线，但城市群内交通设施统筹规划不足，高速铁路网络相对滞后，成渝贵中间地带铁路缺乏，城际快速客运系统不完善，机场、港口分工协作不够，毗邻区高速公路衔接不畅，支线、连接线等“毛细血管”不畅通，交通通道和时空距离仍是成渝贵协同发展重要制约因素。

3. 单一发展价值取向造成整体效益受损

长期以来，地方政府过分强调发展经济的重要性，不切实际地实施追赶型跨越式发展战略，造成各种区域问题频发，其中以环发矛盾、产业同质最为典型。各地在“坚持生态优先原则”下暗藏着强烈发展经济冲动，部分新增产能具有较强资源环境依赖性，城市雾霾、流域污染问题依然突出。部分地方违背规律忽视优势同质同构规划产业发展，“十三五”时期成渝16个地级以上城市有15个规划重点发展生物医药，导致资源浪费和效率损失。

4. 市场体系不健全影响自组织作用

企业是城市群协同发展的重要主体，很大程度上决定着城市群自组织能力及协同效应。与长三角协同发展建立在企业上下游联系基础上不同，成渝贵“政府+企业”发展模式较普遍，各地企业竞争背后是地方政府的较量。正是政府推动产业发展，规模相对较大企业占主导地位，中小企业发展滞后，产业链各环节关联企业数量偏少，难以形成广泛而复杂的市场网络。市场体系不健全导致企业对成本价格、投资机会、市场风险等不敏感，市场组织网络运行异常，难以实现“无为自治”自组织过程。

5. 区域发展差距制约集聚与辐射作用

偏好相似理论表明，区际发展水平相似或相当，商品及要素自由流动性更强，分工合作程度更高。成渝贵处于不同发展阶段，客观存在功能定位、目标任务与技术水平等差异，势必一定程度制约城际协同合作。贵阳经济规模不足成都的1/4、重庆的1/5，成渝间“中部塌陷”更加突出，严重等级结构缺陷违背城市位序-规模法则和理想城市空间结构，次级中心城市缺失导致扩散效应难以有效传递，中心城市辐射作用大打折扣，反过来又会制约中心城市更高层次地发展。

6. 协同发展机制不完善导致协同低效

城市群协同机制包括市场机制、政府协同机制和社会组织机制。成渝贵资源配置的市场机制决定性作用发挥不足，政府协同机制不完善制约作用凸显。成渝贵不仅缺乏国家层面发展规划和政策支持，而且地方政府间协同机制缺乏约束力，如川渝间签订大量合作协议，但缺乏完善的执行、考核、监督与激励机制，导致实施效果与预期存在差距。构建运行有效的政府合作机制是成渝贵高质量协同发展的最大挑战。

四、成渝贵城市群协同发展的实现路径

双循环新格局下成渝贵协同发展是复杂的系统工程。坚持新发展理念，建立良性互动和有效运作的协同发展体制机制，优化城市群资源要素配置，形成经济循环流转新秩序，提升城市群协同发展效应，是成渝贵城市群高质量发展的必然选择。

(一) 加强协同发展顶层设计和统筹协调

牢固树立系统观念和协同发展理念，做好顶层设计和统筹协调，是城市群建立新经济秩序的前提，也是成渝贵协同发展的关键。首先要统一认识，坚持城市群的“经济区”系统属性，站在系统推进城市群发展战略高度，把本地区或本领域发展放在成渝贵协同发展大局中去谋划和推进，以所有城市各类子系统协同发展为路径，实现自身更高质量发展。其次要统一决策，成渝贵协同发展不仅要破除省市间壁垒，而且着重消除中心与外围城市间、外围城市间“隔阂”，城市间加强国家战略执行和区域政策制定沟通，建立完善“同向同行”政府行为机制，促进均等共享发展机会和成果。再次是统一部署，把满足人民美好生活需要作为城市群协同发展根本目的，转变“过分追求经济利益”发展价值取向，统筹推进现代产业与其他子系统协同发展。

(二) 构建完善一体化的交通通信网络

交通通信网络对城市群聚散形态和空间结构稳定性至关重要，要一体化规划设计和推进建设成渝贵交通通信网络。一方面，加快成渝中线、新渝贵等高铁线路建设，构建“一环三横五纵¹”高铁网，优化成渝贵空间布局主骨架。完善城市群综合交通网络，共同推进长江航道功能提升和西部陆海新通道建设，打通制约乌江航道畅通瓶颈，加强机场、港口和铁路分工协作，强化重庆、成都和贵阳交通枢纽地位。另一方面，对接四川“一干多支”发展战略、重庆“一区两群”发展格局和贵州“一二三四”总体思路，加强区域性交通基础设施建设，完善中心城市向外围辐射通道，培育发展三大现代化都市圈；加快隆黄等铁路建设，推进成渝贵高速公路无缝衔接，完善毗邻区交通网络。同时，加快光纤宽带、窄带物联网和5G基站、大数据平台等一体化发展，筑牢成渝贵数字经济领先优势基础支撑。

(三) 重点加强现代产业高质量协同发展

成渝贵产业基础较好，门类相似度较高，但不是具体行业、业态和产品相似或同质发展，现代产业协同发展应从不同层次、不同维度针对施策。一是要“求同”，通过产业政策和平台引导，促进同类及关联产业集聚发展，发挥成渝贵电子信息、白酒、装备制造、数字经济和旅游资源等领先优势，合力打造具有全球竞争优势的产业集群。二是要“存异”，遵循城际产业分工演进规律，各城市重点发展基础较好且体现区域特色的优势产业，加强城际产业分工协作，构建现代化城际战略产业链。突破城际界限促进产业深度融合发展，支持新业态、新经济有序发展。三是要“调整”，根据城市定位和比较优势，以中心城市为引领梯度带动各城市产业转型升级和结构优化，构建城市群产业发展新雁阵。四是要“创新”，整合资源建立成渝贵产业协同创新体系，加强与全球产业创新对接，协同推进创新成果应用，促使产业发展新动能加快转换。

(四) 推动部分领域协同发展率先突破

系统推进现代产业与生态环境保护协同发展，大力发展生态经济，探索构建生态优势和经济社会发展优势相互转化新机制。贯彻落实“共抓大保护”要求，严格控制开发强度，推进长江上游生态屏障和新时代西部大开发融合共建，构建“长江廊道引领、毗邻区域重点、协同防治支撑”绿色发展格局，重点推进交界地带生态环境修复和保护，建立健全流域生态补偿、区域性排污权交易、自然资源资产收益分配等制度机制。加强城际政务服务衔接协同，推动城际医疗、教育、就业、文化等领域资质、标准、结果互认和共享，探索建立跨区域教育资源共建共享机制、跨区域政府购买基本公共服务制度，加强公共卫生应急能力协同，共同构建区域疫情防控和救治体系，加速城市群基本公共服务均衡化同城化进程。

(五) 培育建设成渝贵统一市场体系

培育成渝贵区域统一市场，既要优化地方政府引导规范和监督管理职能，又需要更高层级政府部门来统筹推进，可联合组建成渝贵市场监管机构，建立城市群统一市场运行和监管规则，消除企业准入、产品进入和要素流动限制，使成渝贵各类发展要素能自由流动，各城市有均等机会获取各类发展要素。积极融入双循环新格局，可推进成渝贵部分市场率先一体化发展，重点包括：对成渝贵具有普遍影响食品饮料产品市场，取消对农产品、烟草、白酒等准入干预；加强城际金融机构合作和金融服务协同，促进金融资本自由流动和服务实体经济发展；建设区域统一人才市场，促进人口自由流动和高效集聚；推广成都、重庆

改革经验,争取建立统一的成渝贵农村土地产权流转市场;依托贵阳大数据发展优势,推进成渝贵数字经济发展,培育统一的数据要素市场。

(六)制定城市群协同发展的政策

城市群协同发展政策体系包括战略部署、发展规划和城市政策制度等,但地方政府贯彻落实国家战略部署和发展规划时存在利己的选择性执行,在制定区域性政策制度时忽视与其他城市衔接协同,因而城市群普遍存在政策不协同形成体制机制障碍。成渝贵协同发展迫切需要制定有利于促进各城市统一行动的政策体系,促进建立有效的协同发展新机制。可在成渝地区双城经济圈组织管理框架基础上吸纳贵州组建协同发展管理机构,适时组织编制成渝贵城市群发展战略规划,共同研究制定协同发展行动计划与政策举措,并将目标任务有机融入到各地“十四五”规划实施中。同时,要赋予成渝贵协同发展管理机构明确而权威的行政地位及适度资金支配及监督问责等权利,甚至给予制定与执行区域性法规权利,保障协同发展政策执行严肃性和权威性。

五、结论与展望

(一)研究结论

本文基于文献回顾,探索构建新时代城市群协同发展理论框架,探讨成渝贵城市群协同发展影响因素和实现路径,主要结论有:(1)新时代城市群内普遍存在协同发展关系,迫切需要加强理论解释和构建新的理论框架。(2)成渝贵城市群具有协同发展的基础与优势,但受行政区划、时空距离、市场分割、发展差距等因素影响,协同效应尚未充分发挥。(3)成渝贵协同发展应坚持新发展理念和系统观念,从思想到行动到保障逐步深化,建立良性互动且有效运行的协同发展新机制。

(二)研究展望

随着新时代西部大开发和西部陆海新通道建设,特别是贵州强省会战略和“三大试验区”建设加快推进,贵州经济社会强势发展,川渝黔研究逐渐成为热点,成渝贵协同发展存在巨大潜力空间,很多问题有待深入研究。研究视角上,要坚持系统观念,从宏观国家政策、中观子系统运行、微观市场主体不同层面和现代产业、公共服务、生态环境等不同领域开展,鼓励开展跨学科、跨领域、跨区域的融合研究,提升研究广度和深度。研究内容上,一是要深化研究认识,基于构建双循环新发展格局和形成区域协调发展新布局视角,结合新时代西部大开发等国家战略实施,探讨成渝贵协同发展的战略路径,逐步在全社会达成共识。二是要实现优势互补,加强各城市发展基础、比较优势、功能定位及有序竞合机制等研究,充分论证成渝贵协同发展可能性。三是要突出重点领域,结合成渝贵实际,围绕城市间七大子系统协同发展,加强体制机制、区域政策、实现路径等研究。四是要强化协同成效,加强协同发展的效应评估与分析,根据阶段特征针对性研究发展新思路新举措。

参考文献:

[1]刘鹤. 加快构建以国内大循环为主体、国际国内双循环相互促进的新发展格局[N]. 人民日报, 2020-11-25.

[2]GOTTMAN J. Megalopolis:The Urbanization of the Northeastern Seaboard of the United States[M]. Cambridge:The M. I. T press, 1961:28.

[3]姚士谋,等. 中国城市群[M]. 合肥:中国科学技术大学出版社, 2006:5.

[4]方创琳. 京津冀城市群协同发展的理论基础与规律性分析[J]. 地理科学进展, 2017(1):15-24.

-
- [5]GOTTMAN J,HARPER R A.Since Megalopolis[M].Baltimore:The Johns Hopkins University Press,1990:89.
- [6]陈红霞,李国平.我国区域协同的实践演进及其内涵诠释[J].政府管理评论,2016(10):121-136.
- [7]陈耀,汪彬.大城市群协同发展障碍及实现机制研究[J].区域经济评论,2016(2):37-43.
- [8]ULLMAN E L. American Commodity Flow[M].Seattle:University of Washington Press,1957:92.
- [9]KRUGRMAN P.Urban Concentration:The Role of Increasing Returns and Transport Costs[J]. International Regional Science Review,1996(2):5-30.
- [10]覃成林,周姣.城市群协调发展:内涵、概念模型与实现机制[J].城市发展研究,2010(12):7-12.
- [11]姚士谋,武清华,薛凤旋,等.我国城市群重大发展战略问题探索[J].人文地理,2011(1):1-4.
- [12]CHEN C,HALL P. The wider spatial economic impacts of high speed trains:a comparative case study of Manchester and Lille subregions[J]. Journal of transport geography,2012(24):89-110.
- [13]蒋敏娟,张弦.新时代京津冀协同发展及影响因素研究[J].行政论坛,2019(6):139-146.
- [14]ROBSON P. The Economics of International Integration[M].London:Psychology Press,1998:38.
- [15]程恩富,王新建.京津冀协同发展:演进、现状与对策[J].管理学刊,2015(1):1-9.
- [16]魏丽华.城市群协同发展的内在因素比较:京津冀与长三角[J].改革,2017(7):86-96.
- [17]李雪松,齐晓旭.长江中游城市群差异化协同发展的演化与分析[J].工业技术经济,2019(12):75-83.
- [18]刘秉镰,孙哲.京津冀区域协同的路径与雄安新区改革[J].南开学报(哲学社会科学版),2017(4):12-21.
- [19]王崇举.对成渝经济区产业协同的思考[J].重庆工商大学学报,2008(2):1-5.
- [20]李后强,石明,李海龙.成渝地区双城经济圈城市发展方程探析[J].中国西部,2020(4):17-27.
- [21]魏良益,李后强.从博弈论谈成渝地区双城经济圈[J].经济体制改革,2020(4):19-26.
- [22]锁利铭,位韦,廖臻.区域协调发展战略下成渝城市群跨域合作的政策、机制与路径[J].电子科技大学学报(社科版),2018(5):90-96.
- [23]蒋永穆,李想.川渝黔经济一体化助推成渝地区双城经济圈建设研究[J].西部论坛,2020(5):43-56.
- [24]廖元和,蒲坤明.川渝黔一体化发展的战略目标和基本内容[J].西部论坛,2020(3):62-67.

注释:

1 一环:成渝中线-新渝贵-成贵;三横:成南达万、渝昆、沪昆;五纵:成绵乐、成自宜毕贵、成内泸遵、新渝贵、郑渝。