

全国统一大市场建设下的市场设施高标准联通

——以长三角地区为例

王振¹

(上海社会科学院 信息研究所, 上海 200023)

【摘要】：基于对市场设施高标准联通的内涵标准，根据国家战略布局和国际经验，从理论层面提出了一体化联通、枢纽化联通、国际化联通、智能化联通的“四个联通”框架与愿景。同时对应建设全国统一大市场的要求和长三角一体化发展国家战略的定位，梳理和分析了建设市场设施高标准联通亟待破解三大瓶颈问题，并提出破解瓶颈的三条路径性建议。一要加强国家层面的专项机制设计，增强各地推进市场设施高标准联通的推进机制强度；二要进一步发挥地方协同立法作用，增强市场设施高标准联通的制度供给和保障；三要合力提升上海各类平台载体的中心枢纽功能，增强市场设施高标准联通的牵引整合力。

【关键词】：长三角；市场设施；高标准联通

【中图分类号】：F127 平 **【文献标识码】**：A **【文章编号】**：1001-4403(2022)06-0020-07

DOI: 10.19563/j.cnki.sdzs.2022.06.003

建设全国统一大市场，是一项中长期的建设工程、改革工程。其中推进市场设施高标准联通，相对来说实施的障碍要少一些，效果的体现可以更快一些。特别在长三角地区，既有基础条件，更有内在紧迫性和推进动能。2019年颁布的《长江三角洲地区一体化发展规划纲要》(以下简称《规划纲要》)就已部署，“引导长三角市场联动发展，推动跨地域跨行业商品市场互联互通、资源共享，统筹规划商品流通基础设施布局，推动内外贸融合发展，畅通长三角市场网络”。另一方面，2022年3月至5月上海应对前所未有疫情挑战，在实现“动态清零”和区域联合抗疫中，遇到了产业链供应链的断链短链情况，更凸显出建设现代物流体系，加快实现长三角流通网络一体化的重要性和紧迫性。

本论文主要研究三个问题：一是从理论和国际经验上，梳理研究市场设施高标准联通的内涵标准和愿景；二是对应建设全国统一大市场的要求，以长三角地区为例，梳理当前推进市场设施高标准联通需要加快破解的瓶颈问题，并着重从体制机制方面分析其根源；三是突出对策研究，根据长三角一体化发展的国家战略定位，提出推进市场设施高标准联通的创新思路及政策建议。

一、市场设施高标准联通的内涵标准和愿景

《中共中央 国务院关于加快建设全国统一大市场的意见》，提出了全国统一大市场建设的六大重点任务，其中“推进市场设施高标准联通”列为第二大任务¹。这里的市场设施，涵盖了三大领域，现代流通网络、市场信息交互渠道和交易平台。市场

¹ 作者简介：王振，上海社会科学院信息研究所所长、长三角与长江经济带研究中心研究员、博士生导师，主要从事区域经济与长三角经济发展研究。

设施建设与流通体系建设在概念内涵上存在一定的区别，后者边界更宽。中央财经委员会第八次会议提出要建设五大现代流通体系：一是要建设现代综合运输体系；二是要完善现代商贸流通体系；三是要完善社会信用体系；四是要强化支付结算等金融基础设施建设；五是要加快建立储备充足、反应迅速、抗冲击能力强的应急物流体系、现代流通体系。²

刘志成、欧阳慧认为，市场设施的高标准联通是促进国民经济循环畅通的关键所在；通过多种举措实现基础设施之间的融合、联通、对接，最终形成协同高效的市场基础设施网络，促进商品要素在更大范围内流通和有效配置。³笔者认为，在全国统一大市场建设构架下，市场设施高标准联通的目标愿景，就是要全面畅通商品和要素资源的市场流通，畅通流通环节与生产、分配、消费环节的经济循环，降低商品物流成本和市场交易成本，为全国统一大市场建设提供统一、高效的高水平物理载体和网络体系，提升供应链的运行效率和稳定安全，进而激发统一大市场的内在巨大动能。高标准联通，具体体现在四个联通。

（一）一体化联通

在通过地方分权来调动地方积极性的改革模式下，我国很多市场设施是由各地根据自身实际情况和需要进行建设与管理的，这样在规划、建设与管理上自然带有比较浓厚的地方色彩，从区域协调发展和国家宏观层面看，就存在比较突出的各自为政矛盾，形成了较多的地方行政壁垒，也带来了比较明显的地区差距。建设全国统一大市场的核心要义，就是要推进更高层次的改革深化，消除地方行政壁垒，促进要素、商品自由流动和有效配置。对由地方主导的市场设施实施高标准联通，首要任务就是要在各个省级行政区之间，按照标准统一、规则一致、平台衔接、数据共享、一网通办的一体化基本构架，实施一体化建设，实现系统性联通。⁴比如，推动交通运输设施的跨区域一体化发展，建立全国统一的综合交通物流管理体系，提高物流效率和供应链稳定性；对各地建立的各类要素资源交易所或交易中心，包括产权、技术、数据、能源、环境、公共资源等，从数据采集发布的标准统一、信息共享起步，再到平台连接、一网交易，形成面向所有主体、公平竞争的一体化运行平台。市场设施的一体化联通，关键在于破除行政壁垒，建立健全一体化体制机制和平台载体。

（二）枢纽化联通

统一大市场，并不是一个大市场，而是具有统一性的分类分级市场体系。刘志彪、孔令池认为，推进全国统一市场建设，需要分层推进。⁵市场设施的一体化联通，也绝不是单一的全国一样化，同样也是分类分级联通，其中需要通过枢纽型市场设施把分布在不同空间的市场设施有效连接起来，我们将其称为枢纽型联通。枢纽型市场设施又可分为中心枢纽和分级枢纽两大类。我国地缘广阔，区域经济布局已经形成由城市群引领的空间格局⁶，其中京津冀、长三角、粤港澳、成渝等四大国家重大战略区域的城市群承担着更加重要的增长极功能和区域枢纽功能。每个城市群都拥有一个或两个核心城市，拥有覆盖大区域的创新与人才集聚功能和辐射带动功能，同时也必然配以市场设施的中心枢纽功能。每个城市群往往布局了若干的都市圈，如长三角城市群就有上海、南京、杭州、合肥等四大都市圈，每个都市圈也都拥有一个或两个中心城市，中心城市除了具备集聚与辐射带动功能外，也需要配以分级枢纽功能。从长三角城市群看，要突出上海的中心枢纽功能，同时还要构建中心枢纽牵引和组织下的分级枢纽，如南京、杭州、合肥、宁波等，以及分级枢纽之下的网络节点。枢纽化联通以区域一体化联通为基础，这就需要加强规划统筹，强化协同机制。

（三）国际化联通

在“一带一路”建设和深度融入全球经济发展的大背景下，以自贸区建设为牵引，我国市场设施的国际化联通呈现了更广覆盖、更高水平的发展趋势，其中加快建设全球性中心枢纽，提升全球资源配置功能和国际开放枢纽功能，更是成为京津冀、长三角、粤港澳三大战略重点区域的国家战略部署。全球性中心枢纽，就是要对标全球重要的市场设施枢纽，如纽约、硅谷、伦敦、东京、新加坡等，按最高标准最好水平的要求，实现平台联通、制度联通、信息联通和人才联通，打造全球资源配置功能高地；同时要构建多元化的国际联通，服务“一带一路”建设，深化与中东欧、东盟、南亚、拉美、非洲等区域重要市场设施的联通，构建广覆盖的全球网络，并可形成国际间的区域经济风险对冲机制。长三角地区具有典型的开放型经济特征，其“一

带一路”与长江经济带的交汇区位，更加突显出市场设施国际化联通的战略重要性。尤其是上海，定位于建设具有世界影响力的现代化国际大都市，承担了打造国内国际双循环战略链接和“一带一路”桥头堡的国家使命。也就是说，在市场设施的枢纽化联通中，上海的定位，不仅是长三角城市群的中心枢纽，而且还是全球性的中心枢纽，高标准建设上海自贸区临港新片区和实施虹桥国际开放枢纽建设方案，发挥上海在长三角一体化高质量发展中的龙头带动作用，都充分体现了国家战略的实施意图。

(四) 智能化联通

把各地的市场设施通过枢纽体系和一体化平台联通起来，同时实现国内国际链接，面对的将是一个多空间、多类型的超大市场设施体系。把这个超大市场设施体系分级分类联通起来，实现通畅、高效、安全，智能化技术与一体化制度是两大轮子，尤其在当下，大数据、区块链、人工智能、工业互联网、元宇宙等新一代信息技术快速发展，数字化转型已经席卷各地各业，这些都为市场设施智能化高标准联通提供了先进技术的有力支撑。借助新技术搭建起的数字化信息共享平台和市场交易平台有利于各个子系统的协调统一，从而实现市场体系整体功能的最大程度发挥及要素资源的最优化配置。⁷超大市场设施体系的智能化联通，主要包括跨区域的智能化大平台和智能化管理体系，从现阶段推进的实际情况看，主要难点堵点并不在智能化技术层面，而在一体化体制机制层面。智能化联通首先要解决长期处于分割状态的交通物流数据、市场交易数据、地方管理数据等如何实现智能共享，而其背后则要对数据汇集过程中涉及各地方各部门的统计标准、处置规则、采集广度等进行统一的定义、统一的调整，让智能化大平台顺畅跑起来，让智能化管理体系有效管到位。在行政分割、地区差距矛盾仍然比较突出的客观现实下，建立健全一体化制度只能渐进行，尤其需要从省际差距较小的长三角地区先行先试。国家相关部门也已部署，在长三角地区率先试点跨行政区的“一网通办”“一网统管”“一网交易”。⁸

二、市场设施高标准联通亟待破解的瓶颈问题

从实际情况看，在长三角一体化发展正式上升为国家战略以来的四年中，三省一市一直在积极推进市场设施的跨区域联通，但各个领域进展不一。由央企主导的跨区域联通，主要在高铁、航空、海运等大交通领域，成效比较明显；在各地基础上推进的跨区域联通项目，如要素市场设施、信息交互设施、港口公铁联运设施等，进展并不理想。出现这种情形的客观原因是，长三角地区对于推进市场设施的高标准联通，还缺乏强劲的内在动力，主要反映在推进机制、制度建设和平台载体三个方面，有的需要立，有的需要破。

(一) 高标准联通的推进机制亟待加强

党的十九大召开后不久，在上海的牵头下，长三角三省一市发改委系统就在上海联合成立了长三角区域合作办公室，对长三角区域一体化发展重大事项的推进落地建立了工作专班，强化了省级层面的协调机制。2019年为落实长三角一体化发展国家战略，在国家发改委地区司设立了长三角一体化发展领导小组办公室，形成了国家层面的顶层设计和统筹推进机制。同时三省一市各相关政府部门也对原有的条线对口工作专班进行升级，加强了落实国家规划和年度工作计划的工作专班建设。但围绕高标准联通的要求，目前的这种推进机制格局，可能还难以全面胜任。有两点原因：一是牵头的工作专班不够权威。多数推进工作往往由上海的政府专业部门牵头，也有三个省相关部门自领牵头任务的。我们发现，对于涉及地方机构、地方利益、地方做法的统筹整合，四地都会有各自的想法和诉求，行政上都属同一级别的工作专班只能用协商方式进行磋商，而且越是重要的越难，越难的越容易避开，所以工作专班所能发挥的作用仍然受到较大限制，况且这些工作专班往往在所在部门中也不是核心处室。二是工作专班的动力机制欠缺。突破行政壁垒，构建区域统一的市场设施，就是一场更深层次的改革。破传统的行政区模式，就要改变或者调整地方各自为政的现行治理体系；立区域统一的大市场，就要在平台、制度、管理等方面有所立，为了立，还需要先破。可以说这是啃最难啃的骨头，但与之不太对称的是，对工作专班的重视程度明显不如那些负责招商引资、重大工程建设和东西部地区协作的部门，也没有建立相应的工作绩效考核措施。

(二) 高标准联通的制度建设相对滞后

要确保市场设施高标准联通后的公平、有序、安全运转，更需要有一套各个行政区共同遵守、一致行动的制度体系。地方投资建设和管理的交通运输、资源要素市场、大宗商品市场等，各地基本上都有自己的地方平台、地方制度和运行体系，多年运行下来，凸显出比较多元的地方版，标准、规则、形态、能力都有差别、差距。要把存在差别、差距的市场设施高标准联通起来，靠工作专班跨行政区协商推进，正如前面分析中阐述的，其推进机制本身也不够强大，因此，还必须从源头上也就是制度建设上找到更加有效的推进路径。这个制度建设，包括了国家有关部门赋予的制度创新框架，也包括了三省一市通过协同立法途径为跨行政区的各类重大合作专项构建制度性保障基础。

长三角地区的协同立法，至今共完成了两件。一件是2018年12月三省一市人大常委会同时通过《关于支持和保障长三角地区更高质量一体化发展的决定》；一件是2021年3月三省一市人大常委会同时通过《关于促进和保障长江流域禁捕工作若干问题的决定》。总体来说，完成的立项数与长三角一体化发展所需要的制度保障，还是有较大差距的。而2021年6月全国人大常委会决定授权上海市人大及其常委会制定浦东新区法规，其后仅半年中浦东新区就完成了7部新法规，第一号浦东新区法规是2021年9月通过的《上海市浦东新区深化“一业一证”改革规定》。两者对比，立法效率显然完全不同。三省一市的协同立法难度确实要大大高于浦东新区的地方立法，难在协同立法所涉及的对象、责权、利益等，多元多层，区域协同立法中的协调工作量很大；而且共建共享都离不开投资与成本的地区间共担问题，都离不开对现行运行模式和机制的某些破除和调整，需要展开跨区域的攻坚克难。但必须特别强调，事关地区间的资源投入与权益关系，更要有明确的制度性界定和安排，才能确保市场设施的高标准联通，有章可依、持续有力。市场设施的高标准联通，事关全国统一大市场建设和中国式现代化建设，事关破解区域一体化实践中的行政区壁垒，因此，长三角区域协同立法意义重大、不可替代，需要先行一步。

(三) 高标准联通的平台载体枢纽力不强

市场设施的高标准联通，依托于具有跨地区整合或牵引能力的功能型平台载体。这类平台载体不仅仅是一个跨行政区的平台机构，还要有一套相应的联通机制和制度保障。这些平台载体也分为三大类，即流通平台、交易平台、信息平台。三大类平台载体建设的参与主体，有央企主导的，多数则是由地方主导，而且地方主导还存在多种所有制，包括了国企、民企、外企以及事业单位。长三角地区的大型交通物流体系在全国举足轻重，在国家规划和央企的主导下，以上海为中心枢纽，从建设初期就展现了一体化、枢纽化的高标准联通构架，而且随着“一带一路”建设的深入推进和新一代信息技术的积极应用，更展现出全球领先的国际化、智能化联通。但对于地方主导的各种平台载体，能够承担起高标准联通使命的功能型平台，目前来看比较单薄，甚至空白。也可以认为，多年来长三角地区一直在提倡区域一体化发展，但在多数领域仍然没有解决好“谁来干”的问题，简单地期望上海的平台载体承担起高标准联通任务，这是不现实的。比如曾经探索十多年之久的上海公交卡如何在更多的长三角城市实现“一卡通”，最终解决一卡通问题的，不是上海的公交卡公司，而是支付宝、微信两个超大平台。这就是说，必须要有跨地区的，归属于整个长三角地区乃至全国性的平台载体，才能有效承担起高标准联通的职责。

即使在长三角一体化国家战略下，为什么这类平台载体仍然长不快、长不强？这主要与上海的平台载体仍然受到较大地域性限制有关。上海是长三角地区最重要的核心城市，在国家战略布局中，上海的城市定位，就是集聚高端资源，引领改革开放和科技创新，服务长三角、长江经济带和全国发展，具体承载这些使命的，就是面向国内国际的各种功能平台。习近平总书记要求上海强化全球资源配置功能、科技创新策源功能、高端产业引领功能、开放枢纽门户功能⁹，进一步精确阐述了上海的城市地位和功能任务。这就是说，上海的各类平台载体理应是长三角推进市场设施高标准联通的平台载体。从2018年国家赋予上海的“三大任务一大平台”¹⁰，到2021年2月国务院批复实施《虹桥国际开放枢纽建设总体方案》，2021年4月党中央、国务院印发《关于支持浦东新区高水平改革开放打造社会主义现代化建设引领区的意见》，都充分体现了国家层面对在上海打造更多高标准联通平台载体的战略意图。但把辐射长三角的这些平台载体功能丰满起来，具备枢纽能力，并不容易，原有的地方属性，加上建设管理的开放性不足，上海的不少平台载体与高标准联通的枢纽要求仍有一定的距离。

三、加快市场设施高标准联通的推进路径

根据以上对市场设施高标准联通的愿景界定，以及对长三角地区这些年推进市场设施一体化联通中遇到的瓶颈问题实证分

析，本文突出问题导向，从三个亟待破解的问题切入，提出相应的推进路径建议。

（一）加强国家层面的专项机制设计，增强各地推进市场设施高标准联通的推进机制强度

在推动长三角三省一市高标准联通中，最初的试点，是2019年国家层面在长三角地区先行探索跨省级行政区的政务服务“一网通办”。¹¹依托国家政务服务平台和上海市、江苏省、浙江省、安徽省政务服务平台，长三角地区政务服务“一网通办”在2019年5月正式开通上线，实现了长三角地区政务服务数据互通共享。从推进机制看，有国家有关部门组织的先行试点，然后按照工作方案的统一部署，成立工作专班、集中攻坚克难，并按先易后难、高频优先的原则推进试点。长三角地区政务服务“一网通办”试点，建立在各地“一网通办”基础之上，主要解决了数据互通共享、身份资质跨区域互认、异地线上通办、应用电子证照等问题。

与市场设施高标准联通最关联的试点项目，是2022年年初由国家发改委推出的长三角公共资源交易一体化发展方案，计划到2023年年底，长三角地区各级公共资源交易平台互联互通进一步深化，交易信息、市场主体信息和专家资源实现区域内统一共享，参与跨省远程异地评标和CA数字证书互认的城市达20个以上。¹²三省一市积极行动，在上海的牵头下，于2022年10月长三角公共资源交易统一门户一体化服务平台实现上线。¹³

上述两个实例，进一步验证了国家层面的顶层支持和实施方案，是长三角地区加快实现市场设施高标准联通的必备条件，而且也可预见，正是有了国家层面的具体方案和意见，进一步提升了三省一市认识的统一性和行动的一致性，大大减少了推进中的地方障碍。破除地方行政壁垒，实现标准统一、规则一致、平台衔接、资质互认，实质是要改变形成已久的行政区经济模式和路径依赖。如果没有由上而下的制度性、机制性安排，靠地方自发性的深化合作，市场设施高标准联通将是一场持久战，这也正是把长三角一体化发展从以往的地方自发探索提升到国家战略推进的重要用意之一。这个机制性安排，有四个层面：一是国家方案明确的目标、任务、配套措施与时间表；二是三省一市成立联合工作专班，制订更加详尽的落实方案，明确各自的分工任务；三是各地在相关部门内设置部门工作专班；四是由上而下的考核机制或评估机制。

（二）进一步发挥地方协同立法作用，增强市场设施高标准联通的制度供给和保障

对于跨区域的市场设施高标准联通，国家层面的顶层推进是必备条件，同时跨区域协同立法也是必备条件。《规划纲要》赋权长三角地区，“建立地方立法和执法工作协同常态化机制，推动重点区域、重点领域跨区域立法研究，共同制定行为准则，为长三角一体化发展提供法规支撑和保障”。在建设全国统一大市场这盘大棋中，建立统一的基础制度规则、打造统一的资源和要素市场，需要国家层面的立法建设增强制度供给；而对于在长三角地区先行试点推进的跨区域市场设施高标准联通，更适合采取地方协同立法方式，先行取得实践经验，再复制到全国。这是先行先试的客观需要，因为在地方性基础上推进市场设施跨地区的高标准联通，不仅要联通，还要做到联通后的高效运行，如果没有制度性的供给保障，从以往长三角各地自发实践区域一体化的实际情况看，笔者认为这个联通可能难以持久或者很容易扯皮不断。这个制度性供给，重点是补上各地共同遵守的行为准则以及各地共建中的成本共担利益共享准则，这也正是长三角地区创新区域一体化发展体制机制的核心所在。

对于各种类型的市场设施高标准联通，要积极推进各个重要领域的专项性区域协同立法，同时要加快协同立法进程。全国人大常委会授权深圳、浦东新区的地方立法权后，对于一些最前沿的改革开放实践，大大加快了地方立法进程，为两地引领全国改革开放和社会主义现代化建设，发挥了立法的制度供给和保障作用。同样，在消除地方行政壁垒、促进市场设施高标准联通、建设全国统一大市场的改革进程中，可以授权长三角地区三省一市实施更多的区域协同立法实践，为加快推进各地市场设施的一体化，以及实现要素和商品在地区间有序交易、畅通流动，提供更加积极有力的制度供给和保障。从现阶段看，应该积极推进以下三个领域的区域协同立法：一是促进资源要素市场交易平台整合的区域协同立法，主要包括公共资源交易市场、数据交易市场、技术交易市场、产权交易市场、碳排放交易市场、劳动力市场等；二是促进信息互通共享的区域协同立法，主要包括数据信息统计标准统一、市场主体信息共享互认、CA电子证书互认、信息归集共享等；三是促进现代交流网络建设的区域

协同立法，主要包括应急物流体系建设、交通运输区域一体化综合管理、多式联运等。

(三)合力提升上海各类平台载体的中心枢纽功能，增强市场设施高标准联通的牵引整合力

在“一带一路”建设和世界百年未有之大变局的宏观背景下，上海尤其是浦东新区，要努力成为国内大循环的中心节点和国内国际双循环的战略链接，在长三角一体化发展中更好发挥龙头辐射作用。¹⁴这是国家战略部署，各类市场设施则是承载中心节点和战略链接的主体。但上海各类平台载体能否形成整合力更强、覆盖面更广的全球性中心枢纽功能，仅靠上海一地，难度较大。一是上海自身对平台载体的服务需求比较有限，难以为枢纽性功能建设提供充足的需求动能；另一方面上海自身的空间腹地也比较有限，而且用地用工成本已经高企，即使放在国际上比较，也不再具备成本比较优势。解决上述两大瓶颈制约的出路在于，上海更要抓住长三角一体化发展、长江经济带发展的重大战略契机，紧紧依托长三角及长江经济带强劲活跃的功能需求和纵深腹地，推动各地参与共建上海的枢纽型市场设施，为上海各个市场设施加快形成全球性中心枢纽功能提供充足的需求动力和成本比较优势。

如何把苏浙皖三地及其他地区的市场设施需求汇聚到上海，为上海建设枢纽型市场设施提供更多需求动能，这里提出三点路径建议：一要研究编制相关规划，加强区域引导和协调，减少重复布局，构建科学合理的长三角市场设施分级体系，强化上海的枢纽地位。二要发挥浦东新区打造社会主义现代化引领区、上海自贸区临港新片区、长三角生态绿色一体化发展示范区、虹桥国际开放枢纽的国家战略赋能优势，进一步增强上海各类市场设施的高水平开放功能，以开放优势汇聚各地需求。三要抓住国家要求上海建设高水平人才高地的战略契机，进一步引进和集聚国际一流的专业服务人才，以人才优势提升专业化、国际化服务能力，以服务优势汇聚各地需求。

如何把苏浙皖及其他地区的长板优势注入上海的枢纽型市场设施建设，是一个亟待解决的问题。所谓长板优势，是指各地在长三角或长江经济带区域内最具区域比较优势的地理区位、资源禀赋、商务成本和产业集群、服务功能等元素。这里提出两点路径建议：一要积极把上海枢纽型市场设施建设的空间布局，放置到整个长三角地区乃至长江经济带区域，特别是上海大都市圈地区¹⁵和南京、杭州、合肥三大省会城市，建设“新型飞地”。比如2005年开港的洋山深水港，就是借用了浙江的海岛优势，业务上属于上海港港区，行政区划属于浙江舟山市的嵊泗县。目前正在江苏省南通市规划建设的海上第三机场，是最新的一个典型案例。虹桥国际开放枢纽延伸拓展到苏州、嘉兴两地，空间面积达到7000平方公里，为上海依托两地长板优势，优化市场设施布局提供了新空间、新路径。¹⁶二要积极吸引各地相关机构直接参与共建上海的枢纽型市场设施。从上海一地自己建拓展到各地共同建，不仅有利于拓宽建设资金来源渠道，构建更加有效的治理结构，而且通过共建共享，更能顺畅地提升上海的全球性中心枢纽地位，构建更加积极的国内国际大循环体系。

注释

1 根据《中共中央国务院关于加快建设全国统一大市场的意见》(2022年3月25日)，六大重点任务分别是，一是强化市场基础制度规则统一，二是推进市场设施高标准联通，三是打造统一的要素和资源市场，四是推进商品和服务市场高水平统一，五是推进市场监管公平统一，六是进一步规范不当市场竞争和市场干预行为。

2 习近平主持召开中央财经委员会第八次会议，http://www.gov.cn/xinwen/2020-09/09/content_5542047.htm，2022年1月10日访问。

3 刘志成、欧阳慧：《全国统一大市场：怎么看？怎么建？》，《瞭望周刊》2022年第16期，第24-26页。

4 王振：《长三角一体化发展》，载王振等著，《中国区域经济学》第十三章，上海人民出版社2022年版，第307-331页。

5 刘志彪、孔令池:《从分割走向整合:推进国内统一大市场建设的阻力与对策》,《中国工业经济》2021 年第 8 期,第 20-33 页。

6 《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》共提到了 19 个城市群。

7 王思深、任保平:《新经济背景下我国高标准市场体系建设:理论机理、基本架构与实现路径》,《经济体制改革》2021 年第 5 期,第 20-26 页。

8 2018 年 9 月,长三角 G60 科创走廊开通“一网通办”,共有松江区、嘉兴市、杭州市、金华市、苏州市、湖州市、宣城市、芜湖市、合肥市等九个城市加入。2022 年 3 月国家发改委发布《推动长三角区域公共资源交易一体化发展的意见》,推动公共资源“一网交易”。

9 这是 2019 年 11 月习近平总书记在考察上海时对上海发展提出的新要求。

10 “三大任务”即上海自贸区临港新片区、科创板、长三角一体化发展示范区,“一大平台”即国际进口博览会。

11 2019 年 3 月国务院办公厅秘书局下发《长三角地区政务服务“一网通办”试点工作方案》(国办秘函[2019]15 号)。

12 2022 年 3 月国家发改委下发《关于推动长江三角洲区域公共资源交易一体化发展的意见》(发改法规[2022]355 号)。

13 《长三角公共资源一体化在示范区率先探索》,《上观新闻》,2022 年 8 月 20 日。

14 习近平《在浦东开发开放三十周年庆祝大会上的讲话》,2020 年 11 月 12 日。

15 上海大都市圈包括了上海、苏州、无锡、常州、南通、宁波、嘉兴、湖州、舟山等九个城市。

16 虹桥国际开放枢纽规划空间包括“一核两带”。“一核”为虹桥国际中央商务区,面积 151 平方公里;北向拓展带覆盖长宁-嘉定-昆山-太仓-相城-苏州工业园区,面积 3 011 平方公里;南向拓展带覆盖了闵行、松江、金山、平湖、南湖、海盐、海宁,面积 4 005 平方公里。