

推动长江经济带高质量发展

——第五届长江经济带发展高端论坛综述

长江经济带发展高端论坛秘书处*¹

【摘要】：为纪念第二次推动长江经济带发展座谈会召开四周年,2022年4月24日,第五届长江经济带发展高端论坛(2022)在武汉大学举办。与会专家围绕长江经济带绿色转型发展、创新驱动发展、城市和城市群高质量发展、重点区域高质量发展、综合交通高质量发展、区域板块合作等话题展开深入交流和研讨。

【关键词】：长江经济带 城市群 高质量发展 论坛综述

推动长江经济带发展,是以习近平同志为核心的党中央作出的重大决策,是关系国家发展全局的重大战略,对实现“两个一百年”奋斗目标、实现中华民族伟大复兴的中国梦具有重要意义。2018年4月26日,习近平总书记在武汉主持召开深入推动长江经济带发展座谈会,强调将长江经济带建设成为引领我国经济高质量发展的生力军。为纪念第二次推动长江经济带发展座谈会召开四周年,加强长江经济带沿线高校学者学术交流,2022年4月24日,由武汉大学主办、武汉大学中国发展战略与规划研究院承办的第五届长江经济带发展高端论坛(2022)在武汉大学举办。

一 长江经济带绿色转型发展

南昌大学中国中部经济社会发展研究中心、南昌大学经济管理学院刘耀彬教授在报告《长江经济带绿色发展对高质量发展的影响——基于空间溢出效应的视角》中提出,绿色发展是长江经济带发展的战略指向,以绿色发展推动长江经济带高质量发展具有重要的时代价值。基于空间溢出视角,构建“绿色资本—绿色增长—绿色福利—高质量发展”研究框架,以2001—2017年长江经济带108个地级市面板数据为研究样本,综合运用系统GMM模型和空间自相关模型实证检验长江经济带绿色发展对高质量发展的影响及空间异质性,并运用中介效应模型识别绿色发展影响长江经济带高质量发展的作用机制。研究结论主要有:一是长江经济带绿色发展绩效总体上较高,绿色发展质量和效益均处于较高水平,但呈现出显著边际递减趋势,表明长江经济带绿色发展程度相对较高,但近年来雾霾污染、资源耗竭等能源环境问题制约了长江经济带绿色发展。二是长江经济带高质量发展水平仍处于较低值域,总体上呈现上升趋势,但上升幅度较小,表明长江经济带高质量发展遭遇一些阻力,需要加强政策引导以推动高质量发展。三是长江经济带绿色发展与高质量发展间存在显著倒“U”形曲线关系,绿色发展五阶时间滞后项系数显著为正,长江经济带高质量发展存在“五年计划周期”现象,表明政策制定要充分考虑到长江经济带长远发展的需要。四是长江经济带绿色发展对高质量发展影响存在显著空间异质性,绿色发展对高质量发展的影响在长江下游、中游地区分别表现出“U”形和倒“U”形特征,但长江上游地区绿色发展对高质量发展不具有显著影响;长江经济带绿色发展对高质量发展的空间溢出效应较为明显,但在不同空间权重矩阵下存在明显差异,长江经济带高质量发展在空间维度上存在显著的空间集聚特征,在时间维度上具有显著路径依赖特征和较高政策连贯性,当期高质量发展水平会对下一期高质量发展水平产生显著影响。五是区域协调效应是长江经济带绿色发展影响高质量发展的主要途径,而产业转移效应、技术进步效应、市场扩张效应、财富分配效应对高质量发展的影响不显著,推动长江经济带区域协调发展,能够最大限度地发挥绿色发展的正外部性,推动长江经济带高质量发展;分区域识别结果表明,长江经济带绿色发展对高质量发展的作用机制存在较大空间异质性,长江上游地区中介机制不显著、长江中游地区的主要途径是产业转移,而长江下游地区的主要途径则为区域协调效应、技术进步效应与市场扩张效

¹ *执笔人: 邓明亮、赵豪、张诗凝、邓和顺。

应，通过长江经济带绿色发展推进高质量发展不仅要注意其发展的阶段性，也要注重区域差异性和不同因素的作用，实现绿色发展与高质量发展的双赢目标。

中国社会科学院工业经济研究所叶振宇研究员在《扎实、持续、创新推动长江经济带高质量发展》的报告中指出，在习近平总书记亲自谋划、亲自部署、亲自推动下，在各方共同努力下，长江经济带生态环境保护发生了转折性的积极变化，“生态优先、绿色发展”理念深入人心、生态环境显著改善、综合运输大通道建设取得新进展、高水平对外开放迈出新步伐、体制机制创新实现新突破。他认为，在长江经济带高质量发展取得阶段成效的同时，仍然面临四个方面的挑战：一是长江经济带发展与长三角一体化发展、长江中游城市群协同发展、成渝地区双城经济圈建设等战略统筹尚显不足，四大战略统筹协调机制尚未建立；二是生态环境治理资金缺口较大，生态环境治理、生态移民搬迁、退耕退养等工作逐步开展，上级政府资金支持力度有待加强，地方政府财政压力较大；三是巩固生态环境整治成果长效机制有待健全，如长江下游地区化工企业异地转移缺乏区域联动监管机制、农村污水处理缺乏持续运转机制、长江“十年禁渔”缺少精准帮扶机制等；四是“多头治水”局面没有根本转变，共同承担“治水”职责的中央部门和沿江省市尚未形成有效协调机制，跨部门、跨区域、跨江段、央地间仍然存在不同程度的分割现象，不利于长江生态环境高效保护。他提出，在新发展阶段，长江经济带发展应聚焦于生态优先绿色发展主战场、畅通国内国际双循环主动脉、引领经济高质量发展主力军三个定位，践行新发展理念，在整治调整中促提升、在协同发展中促改革，凝心聚力建设社会主义现代化强国的战略支撑带。在“十四五”甚至更长时期内，中央和地方有必要在5个领域取得更大突破和进展：一是加强战略统筹，以长江经济带发展战略为基础，长三角一体化发展、长江中游城市群协同发展、成渝地区双城经济圈建设为核心，探索建立“一托三”战略统筹机制；二是坚持问题导向，深入实施绿色长江、数字长江、开放长江、幸福长江、文化长江等专项行动，建立沿江省市高标准协同发展体系，强化体制机制建设，形成更大合力推动高质量发展取得新突破；三是灵活应用区域政策工具，多措并举建立长江经济带生态环保基金，以市场化、法制化、社会化机制巩固提升长江生态环境治理保护效果；四是发挥大江、大通道、大市场优势，优化提升沿江、跨江、陆海大通道体系，高标准推动全国统一市场建设，全面塑造内陆发展新优势；五是把贯彻落实区域重大战略作为沿江省市干部选拔任用和干部政绩考核的“指挥棒”，同时探索依法协同治水新机制。

二 长江经济带创新驱动发展

中国地质大学(武汉)经济管理学院、湖北省区域创新能力监测与分析软科学研究基地邓宏兵教授在报告《长江经济带创新环境与高技术产业创新耦合协调发展研究》中提出，高技术产业是影响国家战略安全和竞争力的核心要素，在世界经济增长趋势减弱、国内市场需求呈现减弱趋势、新冠肺炎疫情巨大冲击等形势下，高技术产业的迅猛发展将为经济快速复苏带来新源泉、新动力。他认为，在构建以国内大循环为主、国内国际互促双循环的新格局下，如何适应逆全球化发展态势、突破关键领域被“卡脖子”，进一步挖掘中国超大规模市场潜力与内需潜力，促进高技术产业发展，是新时期亟须解决的深层次命题。以高技术产业创新发展为重点，从高技术产业创新投入、创新产出、创新规模、创新潜力四个维度选取R&D活动折合全时当量人数等12个指标测评高技术产业创新发展水平，从资源环境、设施环境、市场环境、技术环境、人文环境、制度环境6个维度选取地区生产总值等33个指标评估长江经济带创新环境发展水平，然后采用耦合协调度模型测度长江经济带2009—2018年高技术产业与创新环境耦合协调发展水平，并在此基础上利用空间探索性分析与空间面板模型分析两者耦合协调发展的动力因素。研究结论主要有：一是长江经济带耦合协调度在2009—2018年明显上升，从中度失调达到勉强协调；二是高技术产业创新发展与创新环境建设在不同区域间耦合协调发展存在不平衡、不匹配的现象，呈现明显的区域块状集聚特征，且长江经济带耦合协调度发展呈现出“东高西低”空间格局，长江经济带11省市高技术产业与创新生态耦合协调发展水平绝对差距与相对差距逐渐缩小；三是长江经济带发展“马太效应”明显，耦合协调度高的省市，高技术产业发展与创新生态系统建设往往优于其他地区；四是经济要素、技术创新要素对创新环境与高技术产业协调发展具有正向促进作用，地理区位、经济基础、创新基础等对地区耦合协调发展影响较大，而市场配置要素对两者影响能力较弱；五是经济要素、技术创新要素、对外开放要素具有较强空间溢出效应。他提出，从创新生态子系统来看，创新建设是一个多元、多向的网络合作平台，创新环境建设具有长期性、持续性特征，需多方协调共进，在经济发展的同时应高度关注地区创新环境建设。推进长江经济带创新环境与高技术产业协调发展，必须统筹区域差异、优化空间格局，加快推动区域协同发展，规范技术市场、创新交易方式，要注重资本积累、吸收、利用，加快营造高质量发展环境。

三 长江经济带城市、城市群高质量发展

中国科学院陆大道院士在报告《长江经济带城市功能及其腹地》中提出，枢纽城市既包括以水运交通为代表的港口城市，也涵盖依托公路、铁路、航空等综合性交通形成的枢纽城市。腹地是交通枢纽、枢纽城市对经济要素存在吸引和影响的地域范围，交通枢纽和枢纽城市的发展对腹地存在影响，也存在对腹地经济要素的吸引和利用。城市发展腹地的范围是动态变化的，在城市发展研究过程中应首先明确城市发展的腹地范围。他认为，腹地的经济发展规模、经济发展结构、空间范围、与外围地区的相互影响、与枢纽城市的相对位置关系等因素对枢纽城市的发展具有决定性影响。在枢纽城市形成过程中，社会经济活动的集聚是地表空间组织形成的原动力，金融服务、信息服务等在集聚基础上的扩散进一步形成串联枢纽城市与腹地的空间网络。他提出，基于枢纽城市和腹地的关系，长江三角洲一体化可划分为三个层次：一是核心区，即浦东和上海城区是国际性经济枢纽，是中国对外开放的重要门户，也是国际进入中国的重要枢纽，能够为国内外经济联系提供金融、商贸、人才、信息、结算等综合性服务；二是苏锡常，表现出紧密的圈层结构，具有交通、管理等多方面高度一体化特征，各城市之间能够实现交通、环境、基础设施等要素管理的高度协调；三是城市群，包括以上海、杭州、南京、合肥为主要核心的城市群，具体表现为金融服务的统一合作、全国性世界性物流的统一协调、大型交通枢纽交通干线的合作协调、产业层面技术和原材料的合作等多个方面。他提出，城市群发展的关键在于提升其组织效能与核心竞争力，实现“1+1>2”“1+1+2>4”的目标。在长江中游城市群中，经济腹地范围较小在一定程度上制约了武汉市的进一步发展，交通方式的改变实现武汉、长株潭、南昌与上海、深圳、广州等交通枢纽的直通直达，弱化了三地之间物流交通的中转和联系，长株潭、南昌、武汉之间产业链间的联系相对较少，难以形成统一的更大范围的腹地，制约了长江中游城市群的一体化进程和更深层次发展。在成渝双城经济圈发展过程中，重庆与成都呈现出明晰的产业和功能分工，成都以高端服务业发展为主要特点，较重庆具有更大的经济腹地，能够提供更高层次的信息软件产业、金融信贷等服务。缺乏紧密的产业链间的联系，多个城市组合形成的“产业城市集聚区”难以进化成为“城市群”，在一体化发展过程中具有较高行政成本。他提出，各经济区域间存在差异性和存在相互依赖性，既存在产业分工也存在产业联系，在城市群研究中有必要厘清地区间的差异性和相互依赖性，明确核心城市与腹地的关系。

教育部重点基地中国现代城市研究中心、华东师范大学城市发展研究院曾刚教授在报告《长江经济带城市协同发展能力评价与提升路径》中提出，长江经济带发展肩负着发挥中国“双碳行动”标兵、中国高质量发展标兵、中国协同发展标兵的重任。以复合生态系统理论、区域创新体系理论、生态系统韧性理论为基础，构建自然—人类—社会复杂生态系统和区域创新体系框架，从经济发展、科技创新、交流服务、生态支撑等方面选取 18 个具体指标构建城市协同发展能力评价指标体系，运用指数计算方法、空间自相关分析、分一位序分析法分析长江经济带城市协同发展能力水平和时空演化趋势。他认为，长江经济带城市协同发展能力呈整体上升趋势，都市圈协同发展能力高度分化，推动长江经济带上、中、下游城市协同发展仍是需要解决的重大课题。他提出，长江经济带城市协同发展能力呈现出两大空间特征：一是不同流域空间集聚效应表现迥异，整体协同能力以及经济、生态领域呈现显著的邻近扩散效应，一体化特征显著，但科创、交流领域，则呈现极化、袭夺效应；二是空间异质性低于差别巨大，城市间空间异质性明显，东部长三角地区以“高一高”集聚为主，中西部省会邻近地区以“高一低”集聚态势为主，其他地区则呈“低一低”集聚态势。在各专题领域中，对外交通服务能力、通信设施建设水平是影响交流服务领域的最主要因素，长江经济带 110 座城市平均分在四大领域排名最前；城市经济水平、对外经济联系强度、对外服务能力是影响经济发展领域的最主要因素，长江经济带 110 座城市平均分在四大领域排名第 2 位；双碳行动、环保投入、污染控制、生态环境是影响生态支撑领域的最主要因素，长江经济带 110 座城市平均分在四大领域排名第 3 位；创新基础、创新投入、创新产出是影响科技创新领域的最主要因素，长江经济带 110 座城市平均分在四大领域排名最后；四大专题领域中交流服务与经济发展呈现出的相关性最强(0.90)，科技创新与经济发展(0.89)、交流服务(0.97)同样表现出很强的相关性，生态保护与经济发展(0.10)、科技创新(0.14)、交流服务(0.15)领域呈现出微弱正相关关系。加快提升长江经济带城市协同能力，他提出 5 点建议：一是“五措并举”，打赢生态环境保护修复攻坚战，同步开展污染治理提质扩面、重点生态区保护修复、绿色转型双碳行动、社会资本引入、生态服务价值实现五大举措，彻底扭转长江流域生态脆弱局面。二是“圈群耦合”，促进大中小城市协同发展。强化长三角、长江中游、成渝城市群的支柱作用和示范效应，依托高等级区域中心城市建设现代化都市圈，通过构建跨界政产学研用一体化联盟、支持“创新飞地”建设等途径，推动中心大都市与周边中小城市的良性互动，提升中小城市协同发展能力，缩小大中小城市发展差异。三是“链链不舍”，推动四链(创新、产业、资本、供应)融合发展。由行业龙头企业、各地头部企业、国家战略科技力量牵头建立高新技术产业联盟，探索“联盟+平台+基金”的运作模式，推动创新链、产业链、资本链深度融合，打造协

同创新驱动高质量发展体系。四是“网点交融”，提升区域创新体系综合效能。激活上海张江、安徽合肥综合性国家科学中心在基础研究、重大应用研究领域的科技支撑作用，在中游(武汉)、上游(成渝联合)增设国家综合性国家科学中心，大幅提升重大科技基础设施，破解“卡脖子”技术难题。五是“带路融合”，培育全方位开放新优势。促进长江经济带重要区域支点与“一带一路”国外关键空间布点的有效对接，将长江经济带在汽车、摩托车、机械、电子、化工、纺织、服装等领域的产能优势与“一带一路”沿线国家发展需求有机衔接。

湖北省社会科学院原副院长秦尊文研究员在报告《长江中游城市群发展规划与实施方案的比较研究》中提出，《长江中游城市群发展规划》与《长江中游城市群发展“十四五”实施方案》的异同可以归纳为谋篇布局、总体定位、空间格局、重点任务等维度。一是谋篇布局，二者都处于新发展阶段，都以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，国家发改委牵头组织编制，在时间上具有接续性。二者均为“总一分一总”结构，但文本表现形式存在差异，《长江中游城市群发展规划》为章节式，主要谋划2015—2020年的发展，重点展望到2030年；《长江中游城市群发展“十四五”实施方案》为条目式，主要谋划2021—2025年的发展，重点展望到2035年。二是总体定位，《长江中游城市群发展规划》指出，长江中游城市群总体定位为“一极三区”，即中国经济新增长极、中西部新型城镇化先行区、内陆开放合作先行区、“两型”社会建设引领区；《长江中游城市群发展“十四五”实施方案》指出，长江中游城市群的总体任务体现为三个“重要”，即打造长江经济带发展和中部地区崛起的重要支撑、全国高质量发展的重要增长极、具有国际影响力的重要城市群。三是空间格局，《长江中游城市群发展规划》强调，完善合作工作推进制度和利益协调机制，引领带动武汉城市圈、环长株潭城市群、鄱阳湖生态城市群协调互动发展，强化发展“两横三纵”轴线功能；《长江中游城市群发展“十四五”实施方案》提出，构建“三核三圈三带多节点”空间格局，即强化三省省会城市引领功能，促进武汉都市圈、长株潭都市圈、南昌都市圈“三圈”同城化发展，提升京广通道、沿江—京九通道、沪昆通道“三带”互通协作水平，推动外围节点城市发展。四是重点任务，二者均从毗邻区域发展、基础设施网络、产业协同发展、生态安全屏障、公共服务共享、深化开放合作等维度探讨长江中游城市群重点任务，相比于《长江中游城市群发展规划》，《长江中游城市群发展“十四五”实施方案》进一步提出，构建高效实用、安全可靠、智慧绿色的现代化基础设施体系，构建科技创新共同体、增强科技创新能力，提升公共服务质量、共同增进民生福祉，深化改革全面开放、共同建设高标准市场体系。

湖南省政府参事、湖南大学区域经济研究中心主任、湖南大学经济与贸易学院李琳教授在报告《因类施策推动湖南县域经济高质量发展》中提出，县域经济高质量发展是支撑国民经济高质量发展的基石，“十二五”以来湖南县域经济发展质量稳步提升，但不同类型县域经济发展质量分化明显。根据县域经济高质量发展内涵和县域经济本身特征，从经济实力、结构优化、发展潜力、民生改善和绿色发展五个维度构建指标体系，将湖南省县域经济发展质量分为引领型、潜力型、滞后型三类。她提出，不同类型县域经济高质量发展比较优势各异，也面临差异化短板。引领型县域是湖南县域经济高质量发展的领头雁，在主体功能分区中为重点开发区域，集中分布在长株潭地区，相对于潜力型县域和滞后型县域，引领型县域在经济实力、城乡融合、市场活力、民生水平及社会服务等方面遥遥领先，处于绝对优势地位，但相较于发达地区县域，仍存在工业化水平偏低、创新能力不足、对外开放度不够、资源环境约束矛盾较凸显等不足。她认为，应从三个方面出发，锻长板弥不足，打造高质量发展“县域标杆”：一是做优做强优势特色工业，打造工业经济强县；二是构建开放型创新生态，打造创新发展先行区；三是推动工业园区绿色转型为主要措施，打造绿色低碳发展示范区。潜力型县域主要为农产品主产区，大多分布在环洞庭湖区和湘南地区，潜力型县域相较于其他两类，具有生态资源产业发展较充分、投资消费活力较强劲的比较优势，但面临亩均效益低、城乡融合推进较缓慢、农业现代化水平不足、金融发展滞后等短板制约。为强优势补短板，推动潜力型县域经济高质量发展跃升，她提出三条建议：一是强化亩均效益导向，提升经济发展质效；二是推动以县城为载体的新型城镇化，加快城乡融合发展；三是培育发展新动能，推动现代农业发展。滞后型县域主要为重点生态功能区，集中分布在大湘西地区，滞后型县域在居民收入水平提升幅度、城乡收入差距和恩格尔系数下降幅度等明显高于引领型县域和滞后型县域，但面临经济发展规模不足与效率低下双重矛盾、市场活力缺乏、社会服务水平低等瓶颈制约。她认为，多举措破瓶颈，增强滞后型县域自我发展能力，应从三个方面发力：一是推动生态经济发展，提升可持续发展能力；二是完善社会服务体系，增进民生福祉；三是创新飞地合作模式，巧借外力培育新的增长极。

四 长江经济带重点地区高质量发展

云南大学经济学院、重庆市区域经济学会、长江上游流域复合生态系统管理创新团队文传浩教授在报告《推进在三峡地区建立国家公园的思考》中提出，“三峡工程”作为国之重器表现出三个方面的时代特征：一是政治意义上体现新高度，“三峡工程”是我国迄今为止唯一一个由全国人大会议表决通过的重大工程建设项目，从设想到规划、从勘测到论证、从建设到运行的百年历程，是党史、新中国史、改革开放史、社会主义发展史的重要见证。二是经济发展上体现新格局，“三峡工程”是长江经济带战略、西部大开发战略、“一带一路”倡议“三大国家战略”交汇点，库区经济面临城乡发展、区域协调、产业结构等主要问题。三是生态保护上呈现新形势，具有长江中下游重要生态屏障、中国战略型淡水资源库、中国生物多样性保护核心区、世界罕见“流域—峡谷”典型特色复合型自然生态系统等生态地位，同时面临生态资源保护与生态价值转化、生态系统破碎与跨域协同治理、资源禀赋丰裕与资源诅咒陷阱等问题。他认为，伴随生态文明进入新阶段、绿色发展理念赋予新内涵、生态大保护体现新趋势，新时代新格局下三峡库区面临着找准定位突出特色的新使命、新担当。从重要机遇看，2022年1月长江国家文化公园建设正式启动，三峡库区迎来新的时代机遇，同时面临复合生态系统亟须整体保护、脆弱生态环境亟须创新治理、多级自然保护地亟须统筹管理等紧迫任务。从独特基底看，三峡风貌既是长江流域“生态屏障”，也是生态系统“稳定器”，具有世界罕见的“流域—峡谷”地貌景观、国家代表性的典型生态系统类型、丰富的国家重点保护珍稀濒危物种与地方特有物种、全国文化纪念意义，拥有长江保护法和长江文化公园战略“双加持”，形成政治独特性、经济独特性、社会独特性、文化独特性、环境独特性、地理独特性“六位一体”的独特体系。世界性多功能型的国家公园是长江三峡国家公园的战略定位，基于三峡工程的伟大成就，要坚持以“共同构建人与自然生命共同体”的全球观建立“长江三峡国家公园”，将之打造成为世界级大江大河保护典范、世界级流域生态系统保护典范、世界级人水和谐共同发展典范、世界级生态文明教育基地、世界级生态旅游目的地。推进“长江三峡国家公园”建设，他提出4个方面的建议：一是以流域系统思维规划长江三峡公园范围，推动共抓大保护；二是以绿色发展引领三峡国家公园建设；三是统筹平台思维促进长江三峡国家公园创造价值；四是以高级人才、创新科技、绿色金融、三峡文化支撑三峡国家公园高质量发展。

江苏长江经济带研究院成长春教授在报告《长三角地区协作共建世界级先进制造业集群》中提出，新一轮科技革命与产业变革的迅猛发展正推动全球价值链不断深化与重塑，伴随疫后产业链呈现出本地化、毗邻化、区域化趋势，单个区域集群参与国际竞争优势正在逐渐弱化。长三角建设世界级先进制造业集群是提升产业链现代化水平，确保区域供应链安全稳定的必经之路。为推动长三角共建世界级先进制造业集群，国家层面、省级层面先后出台政策指导性文件，为长三角共建夯实制度基础。他认为，长三角先进制造业集群基础较好，但仍然面临四个方面的主要问题：一是集群整体国际化程度较低。产业整体处于全球产业链的中低端位置，产业内的龙头企业在规模、产业链布局、知名度等方面与国际龙头企业还存在较大差距。二是长三角区域大部分制造业集群还停留在模仿、装配低价竞争阶段，对外技术依赖性较强，发展后劲不足。集群组织结构不完善也导致集群与大学、科研机构之间缺乏良好的合作机制，创新策源力不足。三是长三角区域缺乏产业的整体规划布局，区域产业同构程度高，集群内部企业竞争严重。四是集群跨界协作共建进程不畅。为畅通产业链、供应链、创新链、人才链的国际国内双循环，加快建立创新引领、开放共享、互利共赢的发展生态，他提出4条长三角协作共建世界级先进制造业集群的基本路径：一是深入推进产业分工协作。长三角在区域内实现完整的产业链上下游布局，探索集群与集群之间合作的可能性(做大产业蛋糕)。二是持续强化创新驱动。共建协同创新网络(科创共同体)，积极打造具有国际影响力的学术和产业(创新)平台。三是大力开展区域合作示范。充分发挥长三角各地资源禀赋优势，探索建设长三角合作示范园区，推进产业跨区域协作和梯度转移。四是深入推动平台数字赋能。助力制造业集群打破地理界限，促进数字经济和实体经济融合发展，通过数字技术实现研发设计、生产制造、销售服务等各环节在平台上的互联互通。

苏州大学东吴智库段进军教授在报告《不确定背景下长三角制造业发展的新理念——以苏南为例》中提出，20世纪80年代苏南乡镇企业发展推动“苏南模式”形成，90年代外向型经济发展推动“新苏南模式”形成，未来新制造推动下的“后苏南模式”应把苏南文化元素融入制造业之中。他认为，进入新发展阶段，长三角制造业发展面临极大的不确定性环境，制造业发展理念必须更新，实现“七个超越”：一是超越传统旧制造的规模化、标准化、同质化发展思维，树立差异化、小众化和个性化思维。这是基于市场需求的重大变化，制造业必须实现供给创新，不断满足人们对美好生活的向往。二是超越传统旧制造的单纯制造思维，树立制造、研发、与市场融合思维。必须注重“灰度创新”，即制造型的研发和制造型的创新越来越重要。三是超越单纯技术创新的工程师思维，树立“三螺旋”综合创新的企业家思维。在不确定性环境下，企业家精神越来越重要，企业家是

各种要素的组织者，企业家最重要的功能就是创造新市场。在全国建设统一大市场，长三角应该率先实现市场一体化，在这个一体化过程中，企业家发挥着重要作用。四是超越旧制造单纯的物理空间和实体空间思维，加快建立支撑新制造发展的知识空间、网络空间、创客空间思维。五是超越传统旧制造“存量经济”的板块思维，树立新制造的流量经济“节点思维”，“网络”“节点”“链接”日益重要。他认为，虹桥国际开放枢纽作为重要节点，对于北向拓展带的制造业发展非常重要。六是超越旧制造的线性纵向产业链思维，树立新制造的非线性横向网络型产业创新集群思维。七是超越单纯要素的集聚，加快建立跨区域产业创新生态系统，长三角推动制造业创新发展，必须打破行政区划，建立跨区域创新生态系统。他提出，未来新制造推动下的“后苏南模式”应该是更加“苏南”，把苏南的文化元素融入制造业之中，只有新制造才能与苏南文化品牌进行嫁接和融合。他认为，“后苏南模式”是数字化时代新制造的发展，它超越了工业化时代的“苏南模式”和“新苏南模式”，其中最大的变化就是制造业的内涵和产业空间组织越来越呈现一种分布式的结构。

安徽大学创发院/长三角一体化发展研究院、安徽大学经济学院胡艳教授在报告《关于“双循环”新格局下长三角城市群协同发展战略的几点思考》中提出，长三角城市群有其空间区位优势、发展基础优势、市场规模优势、全球资源整合的开放平台优势、创新高地的人才和技术优势，以及国家战略规划政策等叠加优势，具有率先形成新发展格局的先天优势。由于长三角城市群地域广阔、城市众多，在城市之间的协同、城乡之间的协同，以及人与生态之间的协同等方面，仍存在一些亟待解决的堵点、痛点、难点问题，各地发展不充分与不平衡问题并存。她认为，长三角一体化发展国家战略、构建“双循环”新发展格局对长三角城市群协同发展提出新的要求，以协同发展应对新阶段、新问题，应充分关注八个关键问题：一是赋予长三角城市群“协同发展”新内涵。基于国内外发展形势与国家战略要求，以五大发展理念为指南，依据城市群发展演进规律和“核心—外围”格局，从长三角城市群整体性、平衡性、联动性和共生性协同发展出发，提出“一核多极协调联动，大中小城市共生共荣”的长三角城市群协同发展新内涵。二是确立“双循环”新格局下长三角城市群协同发展战略目标。明确“双循环”新格局下长三角城市群协同发展战略目标，即打造“共生共强、共富共享、共治共荣”的城市群协同发展共同体，并据此确定分阶段发展目标。三是构建“一核引领，多极辐射，协调联动”的长三角城市群协同发展空间格局。必须构建“一核引领，多极辐射，协调联动”的长三角城市群协同发展格局，打通内循环、连接外循环，以先富带动共富，推进城乡融合、城市协调，逐步迈向城市群整体协同发展战略目标。四是建立“双循环”新格局下长三角城市群协同发展微观基础。从微观基础出发，基于产业创新、基础设施建设、生态环保、公共服务、对外开放等维度，探讨新发展格局下长三角城市群协同发展的微观机制，通过构建各利益主体及利益相关者的共生共享机制，为协调冲突与建立协作机制提供理论依据。五是明确协同发展战略重点或关键点突破口。要促进整体性治理、持续优化发展等机制创新与空间网络结构、创新网络结构等网络结构优化。六是以新发展理念明确“双循环”新格局下长三角城市群协同发展的实现路径。科技创新和制度创新“双轮驱动”，增强协同发展新动能；城乡协调、区域协调“双管齐下”，形成协同发展新局面；绿色低碳支撑协同发展新环境；开放共享打造协同发展新平台。七是从不同维度探索“双循环”新格局下长三角城市群协同发展的保障机制，如自上而下的顶层维度设计(实现机制、监管机制)、自下而上的基层维度设计(动力机制、参与机制)、上下贯通的纵向维度设计(协调机制)、水平层面的横向维度设计(合作机制)等。八是设计“双循环”新格局下长三角城市群协同发展政策体系，具体包括城市群治理政策、产业政策、创新政策、民生政策与生态政策等。

五 长江经济带综合交通高质量发展

重庆交通大学、西部交通与经济社会发展研究中心黄承锋教授在《长江经济带综合交通发展水平研究》的报告中介绍，长江经济带上游地区成渝城市群城际交通网络呈现以成渝为中心的“一主轴、放射状”形态；中游地区城市群形成以武汉、长沙、南昌为中心，快速铁路为主通道的“三角形”城际交通网，城际交通网络呈“三角形、放射状”特征；下游地区形成以上海为中心，南京、杭州、合肥为副中心，城际铁路为主通道的“多三角、放射状”城际交通网络，沪宁合杭甬呈现“Z”形网络布局。他认为，长江地处中国地理中心腹地、横贯东中西、天然连通、有利航运，形成天然经济带，决定长江经济带交通骨架呈现出“沿江平行走向”特征，其中铁路通道主要有贯通东西的沪昆高铁和沪汉蓉客专两条铁路客运通道，另有沿江高铁正规划推进；高速公路主通道主要包括沪蓉高速(G42)和沪瑞高速(G56)两条；水上通道以长江为主干线，上游有陵江、岷江、乌江赤水河等支流，中游有汉江、湘江、沅江、赣江等支流，下游有秦淮河等支流。21世纪以来，长江经济带交通网络建设得到大大提升，在沿江铁路网建设中表现出非均衡特征，下游区域建设速度总体上快于中游区域，中游区域速度快于上游区域；长江经济带沿江公路网络建设呈现出差异化阶段化特征，主要表现为下游较密、中游次之、上游最疏，其中国家高速公路网以沪昆高速、

沪蓉高速、杭瑞高速为骨架，普通国道网覆盖所有县城；基于不同航道特征，以宜宾合江门、宜昌九码头、武汉长江大桥、浏河口、长江口灯船为标段节点，可将长江航道网划分为长江上游、中游、下游、长江口航道，技术等级逐渐升高；在航空网络中，长江经济带上游地区民航机场数量优势明显，但高等级机场主要在下游地区，中游地区机场数量和等级均不占优势。根据综合交通基础设施相关指标，利用 AHP-熵值法和 TOPSIS 法评价长江经济带上中下游交通基础设施水平、运输服务水平，结果表明：长江上中下游地区基础设施发展水平呈现下游水平最高，中游次之，下游地区相对较低；长江经济带交通运输服务水平上中游地区与下游地区呈现出明显差异，上中游运输能力相对差距较小，中游略优于上游地区，发展差距有缩小趋势。选取基础设施、交通装备、运输服务、创新驱动、安全保障、绿色环保、开放合作、人才培养和经济效益 9 个维度 32 个指标构建评价体系测度长江经济带综合交通发展水平，研究发现下游地区当前综合交通发展水平实力最强，其次是中游、上游地区，下游地区发展速度明显高于中游和上游地区，中上游地区与下游地区形成显著差距。根据能源消耗量测算长江经济带交通运输碳排放量，结果表明：在碳排放总量方面，长江经济带交通运输业碳排放量逐年增加，但交通运输业碳排放占比低于全国平均水平；在碳排放强度方面，交通领域碳排放强度低于全国水平且呈现逐年递减趋势；在碳排放结构方面，长江经济带交通运输领域碳排放结构优于全国平均水平，更加节能环保。他提出，成渝地区双城经济圈交通发展水平同样存在明显差异，一是在交通运输发展水平中，双核城市“极化”现象严重；二是从空间分布格局来看，除“双核城市”外，交通运输水平高值主要位于四川北部达州、南充、绵阳以及渝东北地区以及南部泸州、宜宾等城市，低值区主要位于成都市周边的遂宁、资阳、雅安和眉山等城市，地区分布差异显著。

六 强化长江经济带区域板块合作

上海财经大学长三角与长江经济带发展研究院张学良教授在报告《强化区域板块合作，全力推进长江经济带更高质量发展》中提出，长江经济带建设、长三角一体化发展、成渝地区双城经济圈构成中国东西向发展主轴，是提振激发经济增长活力、推进新型城镇化建设、带动引领全国高质量发展、完善中国区域战略版图的空间载体。他认为，在推动区域板块合作，助推长江经济带实现更高质量发展中，应重点把握三大方向。第一，强化双中心协作引领，打造中国经济增长“第四极”。他提出，在长江经济带建设新征程中，成渝地区应从 3 个方面培育打造引领长江经济带高质量发展的内陆核心动力引擎：一是突出“双城引领”，进一步做大做强中心城市，打造高质量发展“极中极”；二是强调“双城协作”，构建成都与重庆的高效联动网络；三是强化“双城辐射”，打造“双核、双圈、多节点”大中小城市协同发展的经济圈城市空间体系。第二，从“双城合作”走向“双圈合作”，打造长江经济带发展主动脉。他提出，未来可从“点线面”发展视角前瞻谋划“双圈记”，将双圈新型区域合作作为推进长江经济带首尾国家战略衔接的重要先手棋，具体包括 5 个方面：一是加强成渝地区双城经济圈与上海大都市圈产业对接合作，培育建设现代化产业体系；二是依托长江黄金通道，加强双圈廊道建设；三是加强创新合作，共建具有全国影响力的联合科技创新中心；四是学习借鉴长江三角洲地区先进城市群建设经验，推动成渝地区双城经济圈建设迈上新台阶；五是推动双圈全面对接，开启新型区域合作新篇章。第三，主动谋划成都与上海联动“沪成河”，打造新型城市合作典范。他认为，在新发展阶段，沪蓉新型城市合作应重点把握五个方向：一是将建设高水平互融互联的协同科创体系作为推进沪蓉合作的首要任务，在攻克关键核心技术、创新策源、产业链现代化升级等方面要形成强大合力；二是推动成都打造立足西部、辐射亚蓉欧的国际金融中心，与上海国际金融中心实现功能错位，优先打造服务“一带一路”和“区域全面经济伙伴关系协定”的金融功能，为参与融入国家重大区域发展战略提供成都金融支撑；三是以“铁路+”多式联运“一单制”制度创新为抓手共建长江经济带北翼沪蓉运输主动脉，做好成都与上海的“新双城记”，把长江打造成为真正意义上的“黄金通道”；四是加强开放合作，携手共建长江经济带双向开放相辅相成的全新发展格局，充分发挥以自由贸易试验区、中欧班列、天府国际空铁公多式联运物流港为代表的各类平台在国际开放中的重要作用；五是加强顶层设计，强化沪蓉对接机制建设，聚焦科技创新、产业合作、城市治理、交通互联、公共服务共建共享、文化旅游、人才对接等多个层次，搭建常态化、制度化、高效化的稳固合作网络。

参考文献

盛兰：《立足双循环新发展格局长江经济带构筑高质量发展“增长极”》，《中国经营报》2022 年 5 月 9 日第 9 版。

明海英：《增强长江经济带发展协同效应》，《中国社会科学报》2022 年 5 月 9 日第 1 版。

张学良、洪旭东：《强化区域板块合作，全力推进长江经济带更高质量发展》，《云南社会科学》2022 年第 1 期。

邓宏兵、张天铃：《长江经济带创新环境与高技术产业创新耦合协调发展研究》，《华中师范大学学报》（自然科学版）2021 年第 55 卷第 5 期。