

内陆地区城市群产业链供应链稳定性 与竞争力提升研究 ——以成德眉资同城化为例

曹邦英 贺培科 龚勤林¹

【摘要】 中西部内陆腹地作为我国发展的战略回旋余地,结合城市群正成为区域发展重要空间载体的趋势,关注重塑其产业链空间布局和供应链组织网络,提升产业链供应链(以下简称“双链”)稳定性与竞争力,是推动我国区域协调发展、形成国内国际双循环新发展格局的有效途径。基于“双链”视角,探讨区域协同发展与“双链”稳定性提升的内在逻辑,分析以成德眉资同城化中产业协同基础、产业分工互动关联、供应网络畅通等存在的不足,旨在破除“零和博弈”区域发展思维,处理好产业同质与规模效益、资源整合与利益共享、整体招商与分工布局等关系,构建更加优质高效的“双链”网络,并提升其稳定性与竞争力,实现增强内陆地区城市群核心城市极核作用、辐射带动相关产业整体发展的双重收益。

【关键词】 内陆地区城市群 产业链供应链 竞争力提升 成德眉资同城化

【中图分类号】 F291.1 **【文献标识码】** A **【文章编号】** 1006—012X(2021)—01—0063(07)

一、引言

为推进区域协调发展,我国先后实施西部大开发、东北全面振兴、中部地区崛起、东部率先发展等区域发展战略,但区域发展差距依然较大,区域发展不平衡不充分问题日益突出,严重影响着我国经济均衡协调发展。党的十九大报告提出实施区域协调发展战略,并进一步明确“一带一路”倡议、京津冀协同发展、长江经济带发展、粤港澳大湾区建设等重大战略,增强区域发展的协同性和整体性。^[1]当前,我国经济发展的空间结构正在发生深刻变化,中心城市和城市群成为承载发展要素的主要空间形式。^[2]城市群各城市间借助市场、政府双重调节,优化配置空间要素资源,有效减缓城市发展中累积的各种矛盾,以期实现不同区域间的利益最大化,逐步成为推动区域协调发展的重要空间单元。内陆地区城市群作为中西部地区人口、经济、资源要素的重要承载地,国家积极优化布局和推动其发展,如成渝城市群、关中平原城市群、长江中游城市群、中原城市群等。然而,我国城市发展水平的空间差异仍然较大,较之东部沿海区域,中西部内陆地区经济发展和城市化水平都处于落后阶段,^[3]以中心城市为核心的城市群建设也呈现明显的空间差异。成渝城市群作为内陆地区最具活力和竞争力的重要发展极,正按照中央提出的“推动成渝地区双城经济圈建设,在西部形成高质量发展的重要增长极”“打造带动全国高质量发展的重要增长极和新的动力源”的战略部署,加快推进成渝地区双城经济圈建设。为进一步强化以成都为核心的经济圈发展规模和质量,四川明确将成德眉资同城化(以下简称

¹作者简介:曹邦英,教授,博士,西南民族大学经济学院,四川成都 610041

贺培科,博士研究生,四川大学经济学院,四川成都 610065

龚勤林,教授,博士,四川大学经济学院,四川成都 610065

基金项目:四川省社会科学研究“十三五”规划项目“基于同城化视角提升工业全要素生产率路径研究——以成德眉资为例”(SC19B158);西部交通战略与区域发展研究中心项目“四川民族地区经济发展路径研究——基于共建产业园区视角”(XJQ18008);中央高校基本科研业务费专项资金项目“乡村振兴背景下四川现代农业产业园区运行效能研究”(2020SYB51);四川矿产资源研究中心项目“基于‘资源诅咒’假说的四川省资源型城市转型发展研究”(SCKCZY2018-YB002)

“四市”)作为贯彻落实中央部署的“先手棋”。

目前,学术界关于城市群产业链供应链的研究甚少,关于“双链”稳定性与竞争力的研究更少,关于内陆地区城市群“双链”稳定性与竞争力的研究缺失。而面对新冠肺炎疫情暴发对“双链”稳定性与竞争力的严峻挑战,中央先后提出因地制宜提升“双链”稳定性和竞争力、加快形成国内国际双循环新发展格局。因此,关于城市群“双链”稳定性和竞争力提升的研究亟需加强,尤其是中西部作为我国经济发展和产业承接的大后方,研究其“双链”稳定性与竞争力更是意义重大。基于此,本文试图总结成渝资同城化中“双链”稳定性与竞争力提升的经验,分析其存在的问题,探索内陆地区城市群提升“双链”稳定性与竞争力的应对之策,为内陆地区城市群落实区域协调发展战略、推动形成国内国际双循环新发展格局提供参考或启示。

二、内陆地区城市群产业链供应链稳定性与竞争力提升的内在逻辑

高质量推进同城化是内陆地区城市群协同发展的重要动力源。从推动区域协同发展的机制研究和具体实践来看,均是以基础设施同城同网为条件,以创新体制机制为保障,推动资源要素的跨区域流动和优化配置,实现更大空间范围的产业优势互补、分工协作,以强化技术创新形成产业链竞争力成为提升内陆地区城市群整体竞争实力的重要驱动力。

1. 推动产业链分工协作是提升内陆地区城市群产业链稳定性与竞争力的核心

产业链,是指经济活动中产业内部分工和供需关系,具体涵盖产品研发设计、原材料供应、生产加工到销售等各个环节,重点是以产业为节点,以产业间的关联为形式,侧重于产业联系、企业布局和分工协作关系。从空间布局层面看,产业链表现出明显的空间非集中分布特征,即完整产业链的各产业环节散布于具有产业协作关系的相关经济区域,对于具体区域来讲,基于发展产业链各环节产业部门的比较优势而分别拥有相应的产业链环节。^[4]正因如此,作为具有明显行政边界范围的城市,很难承载产业链所有环节,只能根据区位条件和优势资源禀赋,形成具有区域特色和竞争力的产业(或产业环节),同时依托优越的经济联系通道,通过与毗邻城市开展交流合作,跨地区构建较为完整的优势产业链。可以说,行政经济区对于产业链上下游的协同效应具有一定的负面影响;反之,强化以产业链协作联系推动区域协同发展将成为强化内陆地区城市群内部经济联系的关键。

2. 供应链网络融通是紧密内陆地区城市群产业链分工协作的前提

供应链是一种跨越企业边界的网络组织模式,通过对上中下游企业信息流、物流、资金流等进行协调和控制,联系供应商、制造商、分销商、零售商和最终消费者的一个整体功能网链结构,重点是以企业为节点,以企业间的连接为形式,侧重于企业之间资源的转换、传递等供应关系。因此,地理位置及流通基础条件决定供应链网络的边界,随着内陆地区城市群间分工协作日益紧密,特别是高铁、飞机等交通条件的改善,以及信息网络的日益发达,跨地区间企业的纵向合作基本成熟,供应链网络呈现出以龙头企业为核心的跨区域边界的复杂特征。然而,在内陆地区城市群范围内,受利益驱动,可能存在理论上产业链具有上下游的协作关系,但囿于行政区域边界和原有市场供应网络格局限制,导致在一定区域范围内供应链和产业链间的错位或扭曲。此外,面对错综复杂的发展环境,在区域产业链分工协作中更加重视突发性风险因素以及相应的供应链安全问题,在更大空间范围优化资源要素配置,加快重塑经济活动网络关系,短期内可能会出现产出效益失衡,但长期将有利国家重构供应网络,实现产业链上下游供应的持续稳定。

3. 产业链供应链稳定性与竞争力相互依存和支撑

一定区域范围内基于产业链形成的产业集群,其发展水平得益于企业供应链畅通、高效的协同响应,产业链的延伸和拓展也为供应链提供了更加宽域的范围经济。^[5]“双链”的稳定性与竞争力互为前提,只有确保当前“双链”发展基础的稳定性,其竞争力提升才会有最大保障。同样,“双链”竞争力的提升能够保证市场需求份额不断增长,^[6]也在一定程度上为消化甚至抵消生产要素成本上涨导致的利润下降提供动力。特别是2020年以来,新冠肺炎疫情暴发及蔓延,加之贸易保护主义和逆全球化思潮的作祟,

重创了全球贸易和全球产业链供应链。为此,我国进一步明确必须以更长的发展周期去认识、分析和解决问题,加快构建形成国内国际双循环新发展格局。从区域“双链”稳定性与竞争力来看,就是要发挥我国幅员辽阔的战略空间和完备的产业门类优势,协同构建各区域间要素自由流动的全国统一市场体系,补齐并强化高端产业发展中产业链、供应链关键环节,提高区域“双链”现代化水平。同时,内陆地区城市群“双链”稳定性与竞争力提升也将进一步推动同城化发展,形成以内陆地区城市群为载体构建的更大区域层面的竞争格局。

三、成德眉资产业链供应链稳定性与竞争力分析

1. 成德眉资产业同城化发展总体情况

成德眉资四市辖区面积为3.31万平方公里,拥有2537万常住人口,经济规模达到2.15万亿,分别占四川的6.8%、30.4%、46.1%,是四川名副其实的人口集聚区、经济活力中心。¹为贯彻落实国家建设成渝地区双城经济圈战略部署和省委“一千多支”发展战略,四川加快推动成德眉资同城化,设立四川省推进召开推进成德眉资同城化发展领导小组会议,成德眉资同城化发展领导小组办公室,先后印发《成德眉资同城化发展暨成都都市圈建设三年行动计划(2020-2022年)》(以下简称《行动计划》)《关于推动成德眉资同城化发展的指导意见》,同城化发展取得实质性进展。为进一步推进产业协作分工,《行动计划》首批40余个产业协作带重大项目陆续开工。^[7]区域一体化营商环境逐步优化,四市大力推动营商环境联建、监管执法联动、市场信息互通、标准体系互认等,完善协作机制、依法共同推动“多证合一”和“一照多址”,区域市场体系联建共享步伐加快。区域联动行政区划限制进一步突破,依托成都东部新区、成都国际铁路港发展势能,以及四市国家级、省级产业园区,紧密重点区域经济合作关系,有效辐射带动德眉资协同发展。

2. 成德眉资产业链供应链稳定性与竞争力提升基础

(1) “双链”稳定性与竞争力提升的通道加密、流通效率提升

四市立体化交通网络加快构建,实现跨市公交和公交一卡通,动车公交化运营,成都平原城市群的日发车量就由128对提升到了259对,提升率为102%。日均的客流量也从原来的8.3万人增至19.2万人,平均发车间隔由57分钟一班缩短到30分钟以内。启动打通同城化城际“断头路”项目15个,协同推进S3、S5、S11线市域铁路规划建设,进一步压缩城市时空距离,提高要素流通效率。生产要素共享格局初步形成,人才本底体系加快构筑,成都高校、初高中等优质教育资源到三市设立分校,如成都外国语学校、电子科大成都学院等落户德阳,四川大学眉山校区等加快建设;资本供需网络加快融通,四市支持互设科技金融服务分支机构,完善实体企业、创新创业企业融资需求信息库,开展供应链金融及产融对接活动、搭建区域供应链金融服务平台等,为畅通产业资本融通持续发力。

(2) 产业链上下游联系日益紧密、竞争力逐步提升

围绕“成都研发+德眉资孵化、成都主导+德眉资配套”发展思路,加强四市优势领域产业链合作,在更大空间范围统筹推进产业协同。其中,成立了电子信息产业生态圈联盟,以四市区域内各产业主管部门、行业组织、产业企业、高校和科研院所等为主体,开展线上线下供需对接、高端论坛等活动,挖掘并招引龙头企业、关键环节企业及配套企业,搭建产业各方广泛参与的电子信息产业生态圈公共服务平台,加速促进价值链、产业配套链和供应链紧密合作。四市区域创新体系和成果转化高效推进,全面提升了产业竞争力。根据《成德眉资同城化科技协同创新合作协议》,德眉资积极参与成都“菁蓉汇”“盈创动力”“科创通”等科创平台共建共享,建立企业技术需求联合发布机制,搭建四市企业同高校院所创新平台;打通科研成果转移转化通道,成眉组建区域技术转移转化联盟,共建科创基金服务体系,打造区域创新共同体;成德两地优化创新资源和产业需求配置,协同推进成德绵国家科技成果转移转化示范区建设。

(3) 供应链融通生态体系加快形成

打通主导产业上下游供销网络,成都与资阳主要在装备制造、纺织鞋服产业方面形成协作配套;成眉联合发布能力需求清单,涉及成都市轨道交通、汽车、医药健康产业和眉山市 53 家企业。重视国际市场对国内供应链的促进作用,加大对外开放力度,2020 年成都实现国际班列联接境外 26 个城市,全年开行 3186 列,中欧班列年度和累计开行量位居全国第一;依托西部首个市场采购贸易方式试点,成都市金牛区与资阳市共同举办“创新引领合作共赢——‘四川造’产品外贸拓展暨市场采购贸易方式试点资阳专题推介会”,资阳 60 余家商务商贸、生产类企业名、优、特产品“走出去”拓展海外市场。

3. 成德眉资产业链供应链稳定性与竞争力提升存在的主要问题

(1) 区域产业联动发展基础欠佳

四市经济规模相对较小,与广(州)佛(山)、南京都市圈(包括南京、镇江和扬州三市)、重庆相比,分别低 1.29 万亿元、0.25 万亿元、0.21 万亿元;产业发展差距比较大,2019 年四市第二产业增加值比上海、深圳低 0.3 万亿元以上,第三产业增加值不足北京、上海的 1/2。成都极核作用相较不足、辐射带动不够,2019 年成都地区生产总值为 17012.65 亿元,位列副省级城市(计划单列市)经济规模第 3 位,仅次于广州,但与广州相差 6616 亿元,与深圳相差近万亿(如图 1 所示);广州、成都经济密度分别为 3.18 亿元/平方公里、1.19 亿元/平方公里(如图 2 所示),差距较大,尚处于极核增长长期。成都首位度偏高,其中地区生产总值、财政收入首位度分别为 7.28、11.86,反映出成都在区域范围内极核地位突出,也更加说明四市城市结构体系失衡、经济联系较弱,成都对周边城市的虹吸效应远大于辐射带动作用。四市经济总量、人口规模和城市面积差异大(如图 3 所示),承接成都辐射带动基础条件不足,也抑制了成都极核的外溢效应,不利于提升区域“双链”稳定性与竞争力。

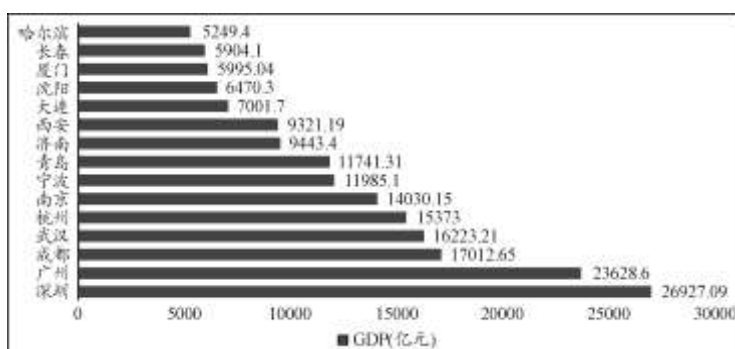


图 1 2019 年全国主要城市经济规模

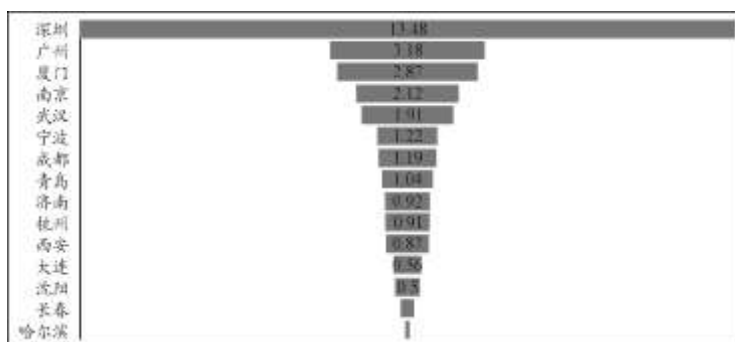


图 2 2019 年全国主要城市经济密度情况

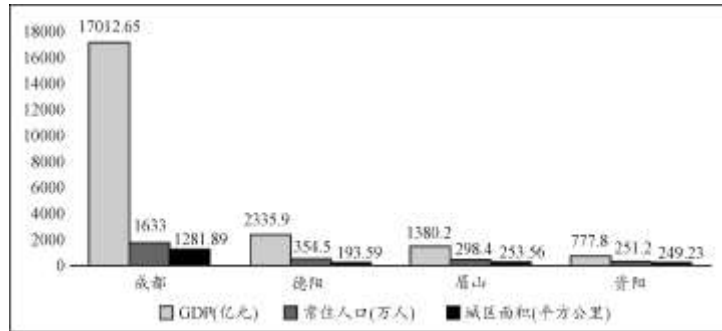


图 3 成德眉资城市规模情况

(2) 区域产业同质导致招商引资路径依赖

从产业发展重点看，四市都提出以电子信息、装备制造、生物医药、先进材料、商贸物流、文化旅游、食品饮料等为主导的工业发展体系。从产业集聚发展规模看，以规上工业企业营业收入和主要工业产品为例，四市在专用设备、汽车、中成药、食品饮料均具有较大规模。一定程度的产业同质化意味着“双链”个别环节企业和产品的重合，在供应链网络上属于竞争关系。如，基于“本位意识”寻求在有限要素流动的状态下，最大化地实现本地区的稀缺要素集聚，而尽可能地阻碍本地高能要素的流出，是各层级地方政府追求本地域发展政绩最大化的本能选择。因此，除了各方可能获得“共赢”的领域(如向国家、省争取更多有利于自身发展的政策和项目)，^[8]在涉及不同行政区域利益再分配时，协调难度比较大，容易滋生招商引资各自为政。特别是在新培育的产业尚未形成经济效应的断档期、空白期，移出地的积极性会减弱，阻滞了产业有序转移，甚至导致产业转移搁浅，继而出现产业同质，整个区域范围内可能出现短链、缺链情况。相对而言，广佛两市同城化过程中的角色定位明确，产业分工协作体系更加成熟，共建先进装备、汽车、新一代信息技术、生物医药与健康等 4 个万亿级产业集群，强化广州现代生产服务业与佛山先进制造业联动发展；发挥广佛两地省实验室等重大科研平台优势，共建国际科技创新中心，充分利用广州创新资源，强化原始创新能力，同时加快实现“广州创新大脑+佛山转化中心”的创新驱动发展格局。^[9]

(3) 产业链“短”“断”链及供应链不畅

四市尚未在重点产业上形成较强的竞争力，在市场资源配置上不具有主导权，产业集群效应未充分显现，存在原材料、销售“两头在外”“有业无链”（如电子信息产业）及本地配套率不足（如汽车整车企业）。从产业链环节看，四川省《集成电路与新型显示产业培育方案》指出，当前电子信息制造业多为加工贸易型企业，关键设备与核心材料、器件多数依靠进口，华为等企业设有研发机构，但产品制造和市场运营在外，英特尔、德州仪器等生产环节垂直整合企业，对产业带动能力不强。从产品贸易看，参照四川省对外贸易统计资料中进出口主要商品，四川对外贸易以传统货物商品贸易为主，自动数据处理设备及其部件、集成电路的出口规模进一步加大，进口产品中集成电路、制造平板显示器用的机器及装置、汽车零配件、飞机及其他航空器材等需求较大，同等条件下本土供应体系不完善，核心关键技术匮乏。

(4) 行政壁垒与固有市场供应格局形成双重压制

行政区划下的经济区域阻碍产业分工协作，经济区和行政区适度分离的机制创新尚处于探索阶段，导致“双链”区域割裂仍未得到解决。从行政区划及能级来看，在四市边界地区要素流动差异较大背景下，加快“撤市设区”“撤县设区”的行政区划调整，将出现“自上而下”配置空间资源情况，可能改变或扭曲资源和产业的空间配置布局导向，不利于产业链协同。从要素资源配置来看，支撑区域创新体系建设的财政资金无法实现跨区域自由流动，影响创新主体参与协同创新的积极性和创新资源共建共享；

当前城市建设最重要的稀缺资源——建设用地的指标分配,是根据行政区来申报和审批下达,而各地土地指标分配的多寡,决定了不同城市发展的前置性条件。^[10]此外,市场主体已在市场上形成自身的上下链接关系,重构网络体系面临市场主体的抵触,短期内可能会致使交易成本上升,也会面临市场风险。

四、内陆地区城市群提升产业链供应链稳定性与竞争力的启示与建议

1. 相关启示

通过分析内陆地区城市群“双链”稳定性与竞争力提升的内在逻辑,结合成德眉资“双链”稳定性与竞争力发展实际,得出以下启示:

首先,内陆地区城市群“双链”稳定性与竞争力提升将增强极核城市辐射带动效应,扩大同城化空间范围,推动区域高质量发展。当前,内陆地区城市群建设大都以政府推动、做强省会城市为特征,通过推动区域内各城市生产要素优化配置、产业分工布局等突破行政地理边界限制,形成融合发展,并进一步协调推进做强“极核”和扩大“外溢”功能,推动内陆地区城市群联动,实现更大范围的协调发展。同时,整合该区域人力资本、金融资本等资源,构建完善跨越行政区域的技术创新体系,补齐内陆地区城市群产业研发环节“短板”,将为区域高质量发展提供核心动力。

其次,内陆地区城市群“双链”稳定性与竞争力提升将促进形成国内国际双循环新发展格局。从构建国内大循环看,依托西部陆海新通道,通过加强横贯东西、纵贯南北的运输通道建设,特别是加快推进川藏铁路、沿江高铁、渝昆高铁、西(宁)成(都)铁路以及航空口岸枢纽等交通基础设施建设,将进一步提高西部内陆地区互联互通、畅通要素和产品的自由流通通道,实现要素在内陆地区跨区域高效配置,扩大内部消费需求。成渝、关中、长江中游等内陆地区城市群可以在更大范围集聚产业和要素,有效承接国际及国内发达区域的产业转移。从促进国际循环看,“一带一路”建设将内陆地区转变为开放前沿,通过深化同南亚、西亚、欧洲等地区的经贸关系,深度参与全球竞争合作,外接各国家和地区,内联中西部地区各省市,增强对外竞争实力。如,渝新欧、蓉欧、西新欧、汉新欧、湘欧、郑欧国际大通道的建立,更为内陆地区城市群融入欧亚市场提供了便利,也将进一步扩大对全球创新资源、高端制造与现代服务产业的吸引力,不断增强创新,加快推进产业转型升级,在更大范围更深层次产业分工合作中抢占重要位置。

2. 对策建议

第一,辩证审视区域产业同质和规模效益的关系。

各城市间产业同质化一直被诟病,但基于未来区域竞争主体由中心城市向城市群、都市圈转变发展视角,将各城市作为内陆地区城市群这个整体区域加以认知时,产业同质化则恰恰是城市群内部产业整体发展规模效益的体现,是提升“双链”稳定性与竞争力的基础,是科学重构产业分工、实现弹性专精的必经阶段。内陆地区城市群各城市选择可以主导和控制整个供应链环节,打通延伸产业链、构筑紧密供应链。以成德眉资同城化为例,从区域整体来讲,整合发挥军民融合发展优势,依据西部在国防军工方面历史积淀,借助新一轮西部大开发承接产业转移契机,在军民融合、产业国防安全等方面凸显布局优势;从各自发展重点来讲,四市聚焦装备制造、生物医药、通用航空、轨道交通、新材料等优势产业,在形成产业规模效益基础上,成都重点依靠创新占据供应链高端地位、实现高附加值,德阳以制造业优势扩大国内外广阔市场,资阳和眉山大力推动资源禀赋和区位优势转化为经济价值,实现产业链、供应链、价值链“三链”有效协同。

第二,巩固扩大产业链供应链的国内国际循环网络。

一是扩大产品市场消费规模。挖掘内陆地区本土消费市场规模大、潜力大优势,争取支持构建有利于城市群内部同等质量产

品优先进入各城市乃至临近省市政府采购目录的体制机制,引导全社会在同等条件下优先消费地方自主品牌;扩大国际市场消费,扩大中西亚、南亚等消费市场,依托中欧班列、航空港等开放通道,扩大西向、东向国家(地区)消费规模,确保“双链”稳定性。二是进一步做强国际要素和产业的交流合作。注重营造具有国际竞争力的区域营商环境,依托国家级新区、高新区、自贸区等对外开放平台,深入对标世界银行营商环境评价标准,加快由商品和要素流动型开放向规则等制度型开放转变,着力推进内陆地区城市群核心城市营商环境优化升级,降低城市群整体制度性交易成本,完善外商投资准入负面清单,给予内外资企业平等待遇,增强国际投资吸引力;放大大国别合作园区试点示范作用,统筹利用国际合作园区资源和平台(如国别园区),增强优质产业、技术、资本等国际资源链接能力,开展人才交流合作,扩大区域供应网络体系,提升区域产业链竞争力。

第三,统筹设计行政区和经济区适度分离体制机制。

首先,完善整体招商和跨区域分工布局机制,探索建立共同招商引资、跨区域产业布局、产业转移的利益共享机制,通过招商引资“补位”、产业转移实现“双链”提升优化。其次,探索建设行政区和经济区适度分离的承载地,统筹整合资金、技术、建设用地、优惠政策等,借鉴长三角以“企业组团”和“政府间协议”等方式使上海企业入驻异地的“园中园”“共建园”模式,²降低企业外部商务成本和发展环境限制,在城市交界区域打造要素集聚、“双链”畅通的重要载体。最后,强化“双链”网络第三方协调层力量,鼓励科技机构、专业人士组建“双链”稳定性与竞争力提升专家委员会或咨询机构,参与产业协调推进重大事项决策部署;建立行业自治协会,聚焦“双链”整合完善、产业文化保护、招商引资、融资渠道拓展等,探讨保护“双链”中的核心经营主体——中小企业稳定发展。

第四,优化区域要素和产品流通通道和网络平台。

畅通物流通道,加快升级交通物流网络,联合物流运输企业,进一步优化内陆地区城市群内部供应网络节点,依托铁路港、机场等门户枢纽,提高以核心城市为枢纽的跨地区国内物流网络和跨国别国际化运输通道通达性,提升流通效率,降低流通成本。共建区域要素流通和产品生产供应链数字网络平台,重点集成区域内人才、科技、创新、市场、金融等要素信息,激活优势资源自由流动、更优配置;探索制定区域数据共享目录、统一数据标准,逐步建成“逻辑统一、共享共用”的大数据中心,及时发布产业合作、产品需求信息,协助各地之间、产业之间的产业链与供应链联动,打造以核心城市为中心的垂直供应产业链。

第五,注重区域技术创新体系建设。

完善区域科技创新机制,围绕军民融合和重点产业,健全鼓励国家实验室、共性技术研发机构和研究型大学开展基础性研究、原始创新的科研体制。建立适应重大技术攻关和产业链主导企业培育的监测体系,相关管理部门联合第三方机构重点从市场协同、管理协同、财务协同等维度出发,定期进行产业协同效应评估并发布反馈结果,及时监督修正,增强企业在创新链与产业链耦合、协同上连接左中右、畅通上下游的“资源整合者”作用。争取国家、省际制定支持反向飞地配套政策,支持相关城市企业在核心城市设立飞地研发平台,共享高校知识创新资源与资本,形成“研发在核心城市、制造在周边城市”的产业协同发展模式。

参考文献:

[1]王一鸣.实施区域协调发展战略[N].经济日报,2017-11-16(10).

[2]习近平.推动形成优势互补高质量发展的区域经济布局[EB/OL].http://www.qstheory.cn/dukan/qs/2019-12/15/c_1/25346157.htm.

[3]白桦,谭德庆.内陆国家级中心城市经济发展路径研究——基于内陆自贸区视角[J].经济问题探索,2018,(10):115-121.

[4] 龚勤林. 产业链空间分布及其理论阐释[J]. 生产力研究, 2007, (16): 106-114.

[5] 杜培枫. 加大力度提升产业链供应链的稳定性和竞争力[N]. 光明日报, 2020-06-02(19).

[6] 蔡之兵. 提升产业链供应链稳定性和竞争力的根本路径[N]. 河南日报, 2020-06-03(06).

[7] 红星新闻. “圈”中的高质量发展重要增长极, 成都这样做强极核[EB/OL]. <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1666228348172594143&wfr=spider&for=pc>, 2020-05-09.

[8] 陈建军, 陈怀锦, 黄洁. 以协同治理引领推动大都市群协调发展[J]. 国家治理, 2019, (01): 34-38.

[9] 南方都市报. 制造业带动佛山经济展现较强韧性[EB/OL]. https://www.sohu.com/a/397452108_161795_trans_=000014_bdss_dk1zxbpcgP3p:CP=, 2020-05-25.

[10] 李铁. 促进城市群和都市圈的同城化[N]. 北京日报, 2019-10-14(14).

注释:

1 数据来源: 根据 2019 年四川省统计年鉴计算而得。

2 充分发挥两地政府各自优势, 上海政府机构与园区所在地政府共同筹建异地工业园, 上海出资出企业, 承接地政府出土地、优惠政策, 实现合作共赢, 如上海浦东软件园与如皋软件园, 以及合肥上海产业园与上海保税区域协会的合作。