

# 长三角更高质量一体化面临的问题与策略

刘治彦<sup>1</sup> 魏哲南

**【摘要】**自长三角区域一体化上升为国家战略以来，沪、苏、浙、皖三省一市在体制机制、基础设施互联互通、协同创新网络体系建设、产业集聚发展、共享公共服务以及生态环境共保联治等方面取得一定的成效，但仍存在行政区块分割情况较严重、基础设施一体化尚需完善、创新资源一体化有待推进、产业协作一体化亟待加强、生态环境共治需加快实施等问题。为实现长三角更高质量一体化，提出如下建议：整合现有各大都市圈，构建沪宁两大经济圈；抓住新基建机遇，率先建成智慧社会；全力聚焦原始创新、注重体制机制改革；着力发展智慧产业，优化产业分工体系；加快城乡环境治理，建设美丽的长三角。

**【关键词】**长三角 更高质量 一体化

**【中图分类号】**F832 **【文献标识码】**A **【文章编号】**1006-5024(2022)10-0037-09

DOI:10.13529/j.cnki.enterprise.economy.2022.10.004

## 一、引言

长三角地区包括上海、江苏、浙江、安徽三省一市，面积不足全国的3%，却创造近25%的经济总量，是我国开放程度最高、创新能力最强、经济发展最快的区域之一。长三角一体化发展是习近平总书记亲自谋划、亲自部署、亲自推动的重大战略，是引领全国高质量发展、构建新发展格局而作出的重大决策。2018年11月5日，习近平总书记在首届中国国际进口博览会上宣布，支持长三角区域一体化发展并上升为国家战略。

2019年12月1日，中共中央、国务院正式发布《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》，提出力争到2025年，长三角一体化发展取得实质性进展，全面建立一体化发展的体制机制。2021年6月，推动长三角一体化发展领导小组办公室印发《长三角一体化发展规划“十四五”实施方案》，全力支持把长三角一体化发展的目标任务变成现实成果。自2018年以来，长三角一体化建设取得明显进步，经济发展和社会治理能力排在全国前列，具备在更高起点上推动长三角更高质量一体化发展的良好基础，但同时也面临一些制约因素与问题，急需政府协调解决，以有利于措施的顺利推进。

## 二、文献综述

(一)关于长三角更高质量一体化的内涵研究

<sup>1</sup>**基金项目：**国家社会科学基金项目社科学术社团主题学术活动项目“迈向现代化的城乡高质量发展研究”（项目编号：21STA017）；中国社会科学院习近平新时代中国特色社会主义思想研究中心重点项目“‘十四五’时期推进新型城镇化建设研究”（项目编号：2022XYZD04）

**作者简介：**刘治彦，中国社会科学院生态文明研究所二级研究员，中国社会科学院大学博士生导师，经济学博士，中国社会科学院国家未来城市实验室主任、中国社会科学院生态文明研究智库特邀研究员，研究方向为城市经济、区域经济。魏哲南，中国社会科学院大学应用经济学院博士生，研究方向为区域经济、都市圈同城化。（北京 100010）

张国云（2018）<sup>[1]</sup>通过时代性、战略性、引领性、全面性、差异性、高效性、开放性、共享性等方面阐述长三角更高质量一体化的特征。陈建军（2019）<sup>[2]</sup>认为更高质量的一体化发展是以创新、协调、绿色、开放、共享发展理念为指导的发展，表现为以高效、低成本、全球化的区域统一市场为基础的现代经济体系。程必定（2019）<sup>[3]</sup>阐述了区域一体化的有效性、包容性以及可持续性，认为更高质量区域一体化是以上“三性”均处于最好状态的区域一体化，体现了经济发展的高质量、空间结构的高优化、市场机制的高效率、区域政策的高集成。高丽娜等（2020）<sup>[4]</sup>理解的更高质量一体化是在因地制宜的基础上，利用比较优势的差异化发展。随着长三角一体化上升为国家级战略，学者们对长三角更高质量一体化的内涵从不同的角度展开研究，但是研究的成果还有待深入。基于以上学者的研究，结合自身的理解，本文认为长三角更高质量一体化是指长三角地区在经济社会发展突出、科技创新优势明显、开放合作协同高效、重大基础设施互联互通、生态环境联动共保、公共服务共享的背景下，利用区域内比较优势，使一体化的有效性、包容性以及可持续性达到帕累托最优状态，达到推进长三角地区更高起点的深化改革和更高层次的对外开放，完善改革开放空间布局，打造国家重要区域增长级的目的。

## （二）关于推进长三角更高质量一体化的对策研究

肖金成（2018）<sup>[5]</sup>提出加强规划对接与战略协同、推进一体化市场体系建设、让群众共享发展成果、打好污染防治攻坚战等若干措施，提升长三角更高质量一体化，进而提升长三角的区域竞争力。张国云（2018）<sup>[1]</sup>建议从规划引领、交通先行、创新驱动、产业融合、打造平台、生态发展、协同推进、要素保障推进长三角地区的更高质量一体化。王建宇（2019）<sup>[6]</sup>建议打造重大科技基础设施、科技公共服务、科技人才引进与教育培训、产业技术转化四大协同创新，以提升创新硬实力，助力长三角更高质量一体化发展。金瑶梅（2020）<sup>[7]</sup>在新形势下认为应该以基层党建为抓手、加快科技创新为手段、江南文化以及海派文化为底蕴和亮点、绿色城市以及美丽乡村为主体和纽带、群众满意为标准，建设红色、活力、人文、生态以及幸福更高质量一体化的长三角。

交通领域方面，耿彦斌等（2021）<sup>[8]</sup>提出完善交通设施网络、提升枢纽能级、智慧引领创新、联动机制相互协调等促进长三角更高质量一体化要求的发展策略。潘昭宇（2021）<sup>[9]</sup>则建议从网络布局、枢纽衔接、运营服务三方面构建现代综合交通运输体系，支撑长三角更高质量一体化发展。李婷等（2022）<sup>[10]</sup>认为安徽省应该牢固树立对外开放发展意识、科学制定战略规划、积极创新体制机制、注意体现区域特色、大力提升战略定位，为长三角更高质量一体化发展作出应有的贡献。综上所述，以上学者们大多从交通领域的角度、参与省市的角度、协同的角度等单一角度对长三角更高质量一体化的对策进行了比较多的研究，但对推进长三角更高质量一体化的具体路径研究还有待深入。本文拟在深入分析长三角一体化发展主要成效的基础上，以整体视角分析目前长三角更高质量一体化存在的问题，并在此基础上给出相应的对策建议，旨在实现长三角更高质量一体化发展，进而提升长三角地区整体竞争力。

## 三、长三角一体化发展的主要成效

长三角一体化发展战略实施以来，沪、苏、浙、皖三省一市和有关部门深入贯彻落实党中央决策部署，积极行动，全力推动，取得了一定成效。

### （一）体制机制一体化初步确立

在多方共同努力下，长三角一体化合作机制不断深化，从2003年开始，江苏省、浙江省以及上海市开始建立长三角区域创新体系建设联席会议制度。随着2016年国务院发布《长江三角洲城市群发展规划》，尤其自2018年，长三角一体化上升为国家级战略以后，长三角三省一市在环境治理、金融服务、协同创新

网络与科创走廊建设等方面加速合作进程，具体情况见表 1。

表 1 长三角一体化合作进程表

年份	发布机构	事件	作用
2003	江苏、浙江、上海	签署《关于沪苏浙共同推进长三角 科创 新体系建设协议书》	建立长三角区域创新体系建设联席会议 制 度
2008	安徽、江苏、浙江、上海	《长三角科技合作三年行动计划 (2008-2010)》	明确提出了“十一五”后期长三角区域科技合作的任务和主题
2016	国务院	《长江三角洲城市群发展规划》	培育更高水平的经济增长极
2018	安徽、江苏、浙江、上海	《沪苏浙皖关于共同推进长三角区域 协同创新网络建设合作框架协议》	构建区域协同创新共同体
2018	安徽、江苏、浙江、上海	《长三角地区加快构建区域创新共同 体战略合作协议》	共同推进区域内大科学装置建设和科技资源共享
2019	安徽、江苏、浙江、上海	《2019 年度长三角地区跨界突发环境事件应急联动工作计划》	水环境大数据平台共建共享不断加强
2019	安徽、江苏、浙江、上海	《关于深化长三角地区人大工作协作机制的协议》	加强制度层面的顶层设计，充分发挥立法的引领、推动、保障作用，建立和巩固区域共同价值导向与共同行为准则
2019	安徽、江苏、浙江、上海	《长三角科创板企业金融服务一体化合作协议》	建立区域科创企业上市协调机制和长三角科创板后备企业资源库，鼓励支持符合条件的区域内科创企业对接科创板
2020	安徽、江苏、浙江、上海	《共同创建长三角国家技术创新中心 的框架协议》	筹建长三角国家技术创新中心，打造支撑长三角科技创新共同体建设的引领性平台
2021	科技部、国家发改委等六部门	《长三角 G60 科创走廊建设方案》	打造世界级产业集群、科技创新策源地、产城融合宜居典范以及一流营商环境

资料来源：作者梳理。

## (二) 基础设施互联互通有所突破

2019 年，国务院发布《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》，2021 年 5 月，国家发展改革委、交通

交通运输部联合发布了《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》。截至 2022 年初，长三角区域立体互联的综合交通网络基本成型。一批跨区域重大项目统筹衔接推进，省际连通水平不断提升。长三角地区铁路运营里程超过 1.3 万公里，沪宁合杭之间基本实现高频次 1 小时快速通达，道路互联互通能力显著提升。17 个省际断头路项目全部开工建设，其中建成通车 7 条、10 条在建，过江通道建设全面提速。目前上海、江苏、安徽长江断面累计建成过江通道 27 座，基本实现隔江相望的区市之间过江通道直连。

### （三）协同创新网络体系加快建设

长三角地区集中了全国约 1/4 的科研力量，创新活跃，后劲十足。2019 年 9 月，长三角人才一体化发展城市联盟在乌镇成立。同年，长三角科技资源共享服务平台正式开通，超过 12 万台（套）科学仪器实现共享互通。2020 年，长三角专利转移数量达到 17741 件，合作发明专利 3010 件，相比 2011 年分别增长 16 倍和 6 倍，增速明显。张江、合肥综合性国家科学中心开展“两心同创”，科研联合攻关、研究平台共设、人才联合培养等方面合作逐步顺畅。截至 2020 年，长三角地区每万人拥有研发人员 67.97 人，超过全国平均水平近 3 倍，“十三五”期间，科技人才在长三角三省一市跨区域流动达到 165 万人次。G60 科创走廊、嘉昆太协同创新核心圈等建设扎实推进。截至 2021 年 9 月，长三角地区 1456 家上市企业在长三角异地投资企业近 4000 家。

### （四）产业集聚发展格局基本形成

通过将 2021 年长三角地区产业产值比重与全国产业产值比重进行比较，对长三角地区集聚程度进行测度，得出 2021 年长三角地区区位熵（Location Quotient, LQ）指数，若  $LQ > 1$ ，表明该产业的地区集聚水平较高，具有地区相对规模优势。若  $LQ < 1$ ，则说明该产业的地区集聚水平较低，不具有相对规模优势。LQ 值越大，表明该产业的地区集聚水平就越高，相对规模优势越也显著。如表 2 所示，上海的第三产业区位熵指数是 1.37，第三产业集聚效应十分突出，主要是因为上海东有上海自贸区临港新片区，西有虹桥国际开放枢纽和一体化示范区，具备发挥长三角一体化第三产业“龙头”带动作用的条件。江苏、浙江以及安徽的第二产业区位熵指数均大于 1，江苏省的第二产业集聚程度最高，区位熵指数为 1.13，该省制造业优势突出，目前正加快培育工业互联网、集成电路、高端装备等先进制造业集群，打造“世界工厂”2.0 版。浙江省第二产业的区位熵指数为 1.08，其数字经济、民营经济发达。安徽省正加快发展合芜蚌国家自主创新示范区，提升皖江城市带承接产业转移示范区作用，2021 年安徽省第二产业区位熵指数为 1.04，第二产业集聚效应不明显。从整体上看，长三角地区的第二产业在全国具有引领作用，初步形成了各具特色的产业发展格局。

表 2 2021 年长三角三省一市区位熵指数（LP）

产业	上海	江苏	浙江	安徽
第一产业	0.03	0.56	0.41	1.08
第二产业	0.67	1.13	1.08	1.04
第三产业	1.37	0.97	1.02	0.96

资料来源：国家统计局网站国家数据。

### （五）公共服务共享水平明显提升

公共服务与人民的利益息息相关，具有政府负责性、大众受益性以及动态调整性三种特性。政府是提供公共服务的主体，一般情况下，政府提供公共服务的水平随着经济的发展而不断提升。长三角一体化上

升为国家战略以后，长三角共建共享 33 个公共服务项目清单，涵盖卫生健康、医疗保障、教育、文化旅游、公共体育、养老、公共交通、政务服务、综合应用和政务服务十个领域，涉及医疗机构检验检查报告互认、门急诊就医结算免备案、医保电子凭证“一码通”、职业教育一体化、图书通借通还、优质“云课堂”教育资源共建共享、开通跨省域交通、专业技术人才资格互认等多项内容。与此同时，三省一市共同搭建养老数据交换平台，建立高校毕业生就业去向信息共享机制，深化区域就业创业服务合作，异地就医门诊费用直接结算已覆盖全部 41 个城市。

#### （六）生态环境共保联治持续深化

习近平总书记指出，长三角地区要在生态保护和建设上带好头，长三角地区空间相近，关。近年来，长三角生态环保信息互认、标准相通、治理协同等工作机制进一步完善。2019 年，沪苏浙一市两省通过了《太湖淀山湖湖长协作机制规则》，该规则可以有效协调解决跨区域、跨部门的重大问题，确保太湖淀山湖湖长制工作取得更大实效。同年，国务院批复长三角生态绿色一体化发展示范区，把一体化发展融入创新、协调、绿色、开放、共享发展中，打造生态友好型一体化发展样本。2020 年，示范区建立了标准、监测和执法“三统一”的生态环境管理制度，出台了《长三角生态绿色一体化发展示范区重点跨界水体联保专项方案》，该方案明确了联合河（湖）长制的目标任务，是长三角跨界地区联合开展水生态保护的有效尝试。2021 年，太湖局与江苏、浙江、上海、福建、安徽 5 省（市）省级河长办共同研究制定《太湖流域管理局与苏浙沪闽皖省级河长制办公室协作机制工作规则》，有效改善长三角地区河湖生态面貌，增加了流域与区域、区域与区域的协同联动效应。长三角区域大气和水污染防治协作机制愈发成熟，环境质量持续改善。

### 四、长三角一体化更高质量发展面临的问题

站在新的历史起点，长三角一体化更高质量发展面临着行政壁垒限制地区合作治理、基础设施一体化程度亟待提升、协同创新的体制机制尚未形成、产业同构和重复建设、生态环境制约高质量绿色发展等突出问题。

#### （一）行政壁垒情况较突出

行政区块分割主要是由城市之间的行政壁垒造成的，行政壁垒主要包括区域差异壁垒和行政管理性壁垒，区域差异壁垒主要是因为行政区块之间的经济发展水平存在差异<sup>[1]</sup>。如表 3 所示，上海市、江苏省以及浙江省的人均 GDP 均超过 10 万元，而安徽只有 7 万元，上海市居民人均可支配收入方面高达 72232 元，是安徽省的 2.5 倍。如表 4 所示，在长三角城市中，GDP 超过 10000 亿元的城市有 8 个，其中，除上海市以外，江苏省占 4 个，浙江省占 2 个，而安徽省只有省会城市合肥 GDP 超过 10000 亿元。经济发展水平的差异使得各省市发展重点不同，江浙沪地区会顾及社会福利以及公共管理等方面，安徽省各级政府会以经济发展为主要目标，进而会引发区域差异壁垒。自长三角一体化国家级战略提出以后，地方保护主义仍然存在，空间层面上的行政区划是导致行政管理性壁垒的客观因素。为保护各自的利益，长三角区域各行政单位之间限制资本、技术以及劳动力等要素的自由流动，会引发行政区经济的不正当竞争以及市场主体的成本增加，从而不利于长三角区域的经济发展，降低了区域的整体竞争力。

表 3 2021 年长三角城市群各省市经济发展情况

省（直辖市）	2021 年 GDP（亿元）	2021 人均 GDP（元）	居民人均可支配收入（元）
上海市	43421.85	173630	72232

江苏省	116364.2	137000	43390
浙江省	73515.8	113000	52397
安徽省	42959.2	70321	28103

数据来源：国家统计局网站国家数据。

### （二）基础设施一体化程度亟待提升

长三角基础设施一体化是指对长三角地区交通、水资源以及信息等方面的基础设施进行统一规划、建设、经营以及管理，力争保证城市之间的基础设施可以共享。基础设施一体化是长三角地区经济发展的关键和支撑，也是长三角七大都市圈进行合作的基础。目前，长三角基础设施一体化面临以下问题：一是缺乏协调机制。目前长三角地区缺乏基础设施一体化协调机制，无法对区域性基础设施进行统一的管理和协调。二是缺乏统筹规划。由于长三角地区部分基础设施规划综合性不强，与城市总体规划等衔接不足，致使长三角地区的基础设施布局结构不太合理。三是缺乏激励机制。虽然三省一市已初步建立了基础设施建设协调机制，因为没有相应的利益共享机制，致使基础设施建设协调以及共享共建难度相对较大，阻碍了长三角地区基础设施一体化的发展。从整体上看，长三角六大都市圈基础设施分布失衡，区域内城市经济水平“东强西弱”、高铁交通路网“南密北疏”，尤其是皖西和苏北地区在交通路网分布和空间集中度上相对较弱。机场、港口建设“一家独大”，交通基础设施空间布局不均衡问题突出，如舟山港的货物吞吐量一直遥遥领先，其他城市差距显著。

表 4 2021 年长三角主要城市经济发展情况

排名	城市	2021 年 GDP（亿元）	实际增速（%）
1	上海市	43214.85	8.1
2	苏州市	22718.34	8.7
3	杭州市	18109.82	8.5
4	南京市	16355.33	7.5
5	宁波市	14594.52	8.2
6	无锡市	14003.24	8.8
7	合肥市	11412.8	9.2
8	南通市	11026.94	8.9
9	常州市	8807.58	9.1
10	徐州市	8117.44	8.7

数据来源：2021 年各地区国民经济和社会发展统计公报。

### （三）创新资源一体化有待推进

创新资源是支持长三角地区企业技术创新的基础，主要涉及人力、信息、政策、资金以及知识等创新资源，是可以带动经济超越简单再生产和扩大再生产的要素总和。目前，行政区划壁垒使长三角地区内各市科技创新资源优势尚未形成协同发展合力，长期以来各地分头建设科技创新平台、布局创新资源，未能形成差别化、梯度衔接的一体化协同发展局面。同时，长三角三省一市之间跨区域科技资源共享服务相关制度尚未健全，导致各地区科技数据库、专家数据库等创新资源不能开放共享，间接制约了高端创新人才的迁徙和流动。

#### （四）产业协作一体化亟待加强

长三角地区的产业协作一体化是指长三角各地区在产业生产上既有明确的分工，在经济上又有非常紧密的联系，并重视对产业分工的发展，从而使区域的产业布局相对合理。在长三角一体化的进程中，除上海市第三产业增加值占地区生产总值的比重高达 73.3% 以外，江苏省、浙江省以及安徽省的第一、二、三产业结构占比差别不大，第二产业在地区生产总值中占有的比重在 40%—45% 之间，第三产业在地区生产总值中占有的比重在 50%—55% 之间。由于区域对接以及协调机制相对缺失，各省市优先发展的产业相似度也较高。如表 5 所示，2021 年安徽省的高技术产业产值增长率超过 27%，江苏省以及浙江省的增长率均超过 14%。同时，江苏省、浙江省以及安徽省的装备制造业产值增长率比较接近，分别是 17.0%、17.6% 以及 15.5%。目前，长三角超过 50% 的城市将生物医药、汽车制造业、高端装备制造业、新材料、新能源等产业列为主导产业，将商贸物流、电子信息、软件、金融、旅游等列为优先发展的现代服务业。

#### （五）生态环境共治需加快实施

生态环境共治是长三角一体化高质量发展的重要基础。长三角地区的生态环境相互作用，生态服务功能相互影响。2019 年，国务院在《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》中提出要加强长三角地区的生态环境共保联治。2021 年，长三角一体化发展领导小组办公室印发《长江三角洲区域生态环境共同保护规划》，开始着手统筹规划长三角区域生态环境保护协作机制。期间，长三角地区聚焦水气环境治理重点领域、创新生态补偿与环境信用机制、打造一体化示范区共保联治样板，推动指标内容、底线标准、空间功能、跨界区域、环境监管以及多元主体六个方面的协同，努力完善太湖流域治理协调机制、强化绿色环保领域技术攻关、建立健全生态产品价值实现机制。但是除太湖以外，长三角地区水网较为密集、水系交织贯通，而区域发达的纺织、化工、医药行业产生的大气污染和垃圾远远超过其他工业排放，如一些城市空气中 PM2.5、臭氧含量超标，一些水域出现氮磷污染和水质不达标，自然湿地不断被开发和生物栖息地减少等，亟待区域采取共同的生态保护与环境治理行动。

表 5 2021 年长三角地区三省高技术以及装备制造业发展情况

省份	高技术产业产值增长率（%）	装备制造业产值增长率（%）
江苏省	17.1	17
浙江省	14	17.6
安徽省	27.4	15.5

数据来源：2021 年各省国民经济和社会发展统计公报。

## 五、长三角一体化更高质量发展的政策建议

推进长三角更高质量一体化发展，构建发展新格局，必须紧扣“一体化”和“高质量”这两个关键，以新体制、新基建、新技术、新产业、新载体来共同推进区域发展。以体制改革为重点激发发展活力，以新型基建为重点开启智慧时代，以联合创新为重点整合创新资源，以补链强链为重点畅通产业循环，以环境治理为重点打造美丽家园。为此，提出以下建议：

### （一）整合现有各大都市圈，构建沪宁两大经济圈

长三角区域主要是由上海都市圈、南京都市圈、杭州都市圈、合肥都市圈、宁波都市圈、苏锡常都市圈以及徐州都市圈等组成，都市圈之间的沟通与协调存在一定的障碍，可以通过沪宁两大经济圈形成的核

心增长极统领长三角一体化发展。上海经济圈包括苏锡常（南）通和浙江全境，统领上海都市圈、苏锡常都市圈、杭州都市圈和宁波都市圈。南京经济圈包括苏北和安徽全境，统领南京都市圈、合肥都市圈和徐州都市圈。在经济圈内部加速推进基础设施、公共服务、创新资源、产业协作和生态环境共治等方面一体化。在两大经济圈协调发展基础上，形成融为一体的长三角一体化区域，坚决打破行政壁垒，着力解决一体化中“最先一公里”“最后一公里”“中梗阻”、监管缺位以及服务质量不高的问题，优先推进基础设施和公共服务一体化，建立利益分享机制和损益补偿机制，以制度的建立与执行，消解各主体的患得患失，实现共同发展、收益共享的格局。同时，大幅压减市场准入负面清单、行政许可事项清单、职业资格资质认定目录清单、中介服务事项清单等，打造公平、透明、可预期的营商环境。在区域规划中发挥政府在制定标准和规则等方面的优势，注重市场在具体合作事项上的决定性作用。通过在两大经济圈构建基础设施建设平台、创新资源平台、产业协作平台以及生态环境共治平台，推进都市圈之间经济、社会、文化以及生态等方面的合作。

## （二）抓住新基建机遇，率先建成智慧社会

智慧社会是继农业社会、工业社会以及信息社会后的高级社会状态，它随着移动互联网、云计算、大数据以及人工智能技术水平的提升而逐渐被落实的高级社会形态，其最小组成单位是智慧家庭。<sup>[12]</sup>智慧社会可以通过信息化、智能化等技术，实现数据与现实的融合，能够在无人干预的情况下，通过机器决策，提高技术生产力和人民生活水平，达到智慧治理社会的目的。新型基础设施包含信息基础设施、融合基础设施和创新基础设施三个部分，它是建成智慧社会的重要保障。新型基础设施能够解放体力劳动者生产力，提高企业生产率以及社会生产力。目前“新基建”已经进入3.0时代，新基建不仅是我国经济高质量发展的重要基础，而且是推动形成以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进新发展格局的有效手段之一。新基建可以帮助政府获得大量时时数据，通过人工智能对数据进行筛选、分析、判断，为政府实施下一步政策提供可靠的数据支撑，为建设智慧社会打下良好基础。下一步，长三角区域应该把构建便捷通畅的区域高速轨道交通摆在优先位置，率先推动5G等新一代网络基础设施建设，大力发展数据共享平台和人工智能应用平台，加快智慧城市群建设，共同建设数字长三角。

## （三）全力聚焦原始创新，注重体制机制改革

原始创新是指新的科学发现、基础原理性主导技术、技术发明等重大创新成果，它是最根本、最具有价值的创新，也是衡量一个民族对人类文明社会进步作出贡献的重要指标之一。2020年9月，习近平指出要把原始创新能力提升摆在更加突出的位置，努力实现从0到1突破。原始创新意味着在应用开发研究、基础研究以及高新技术研究领域取得独有的创造发明。<sup>[13]</sup>为了更好地推进原始创新的发展，长三角地区一是加大对应用开发研究、基础研究以及高新技术研究领域的支持力度，瞄准国家技术安全目标，确定一批“卡脖子”技术清单，集中创新资源、全力攻关，合力建设高能级创新平台，如国家基础学科和重点学科人才培养基地、国家联合实验室、工程技术中心等。二是积极完善支持原始创新的法律保护体系，保障原始创新概念的提名权和重大成果的专利权，严惩违规使用原始创新专利权的行为，积极为长三角地区的科研工作人员创造良好的科研生态环境。三是充分利用市场化机制，利用税费补贴、优先贷款支持等手段，激发企业的原始创新动力，鼓励企业增加与国际先进企业的人才交流与合作，加大对原始创新研究的投资力度。四是上海、南京、杭州、合肥、苏州以及宁波等长三角区域的中心城市应该出台相关政策支持创新，为科研人才提供优渥的待遇和工作环境，努力吸引全球优秀的创新人才、引进尖端制造设备，为长三角地区的原始创新打牢基础。五是重视长三角区域产学研一体化成果的落地，推进“华五”以及全球前100等同层次高校一体化合作办学、组建创新共同体，提升区域产学研一体化合作的质量，力争突破核心技术壁垒。六是给予参与长期应用开发研究、基础研究以及高新技术研究领域的创新科研人员足够的研发时间和犯错机会，删减一系列无关紧要的考核指标，建立容错和长期机制，让参与原始创新的科研工作者可以更

关注在科学研究上。

#### （四）着力发展智慧产业，优化产业分工体系

智慧产业是以物联网、移动互联网、云计算等现代信息技术为基础，表现出较高的技术性、融合性、环保性以及智能化等特点的产业。<sup>[14]</sup>有别于传统产业的范畴，智慧产业涵盖多个行业，它的生产效率高且环保，是现代信息技术在社会经济发展中的具体应用，更是促进长三角区域经济结构转型升级的重要手段。长三角地区着力发展智慧产业有助于推动智能交通、智慧物流、智慧物联网等产业的发展，创造巨大的消费和投资需求。长三角地区着力发展智慧产业不仅有利于推动新一轮信息技术发展，形成新的产业支柱和区域增长级，而且有利于缓解长三角区域的环境和资源压力，促进相关产业向绿色、高效的可持续方向发展。发展智慧产业，一是充分利用长三角区域城市间差异化的比较优势，优先发展城市的优势传统产业，将传统产业与现代信息技术相结合，力争突破产业发展瓶颈，促进相关产业智慧化。二是加强城市之间智慧产业的互助合作与交流，推动长三角区域的整体经济发展。三是积极推进现代信息技术领域的立法工作，制定和实施符合长三角区域实际的地方性法规规章，并对智慧产业进行税收优惠、政府财政补贴以及贷款支持，完善智慧产业发展的制度保障机制。四是用现代信息技术与传统产业相结合，实现研发、设计、生产以及服务智能化，提升产品的市场竞争力，助力传统产业转型升级，在现有园区的基础上，优化产业布局，出台具有竞争力的招商引资政策，推动智慧产业的良性发展。五是根据长三角区域的产业发展情况，重点抓好落实智慧产业的人才培养工作，加大资金以及政策支持力度，要加大金融支持力度，加强金融科技公司和资本市场、产品市场之间的互动，提升金融科技在产业结构升级中的促进作用。<sup>[15]</sup>

制定相匹配的产学研一体化智慧产业人才长期培养计划，为长三角一体化培养一批理论知识扎实、实践经验丰富、技能水平高的高端智慧产业人才。在此基础上，长三角地区应该聚焦战略性新兴产业、文化创意产业和现代服务业，积极争取国家“先行先试”政策，加快培育集成电路、物联网、大数据、新能源汽车、大飞机、智能制造等重点行业的领军企业，超前规划下一代人工智能、类脑芯片、免疫细胞治疗、基因检测等战略性新兴产业。在沪宁两大经济圈内，按照优势学科布局创新链和产业链，按照城镇体系中城市层级确立产业分工体系，在大中小城市间形成相匹配的研发-生产-销售体系。

#### （五）加快城乡环境治理，建设美丽的长三角

环境问题是我国生态文明建设的重要问题，农村和城市是两种人类聚集生活的基本形式，城乡环境治理的目标是达成社会、环境以及生态的平衡与共赢，也是人民群众追求美好生活的重要保障<sup>[16]</sup>。长三角地区城乡环境治理的重点是城市生活垃圾、工业固体废物、大气污染、城市污水以及噪声污染，而长三角地区农村环境污染主要包括土壤环境污染、养殖业畜禽粪便污染、农村生活污染、中小企业工业污染以及承接城市的污染等，从整体上看，长三角区域的城乡环境治理压力较大。为建设美丽的长三角，首先，政府要树立全局可持续发展意识，改变以“城市”环境治理为主的观念，平衡城市与乡村关于环境治理的资源投入，增加对乡村环境治理的关注，加大对乡村环境治理的力度，做到城乡协调，统筹乡村与城市环境治理的整体规划。其次，政府加强与企业、媒体以及社会组织合作，宣传城乡环境治理的重要性。同时，注重完善城乡环境监管执法的相关法律法规，建立政府城乡环境治理的监督平台，对政府环境执法进行有效监督，保证城乡环境治理透明化。最后，政府加强大数据基础设施建设，并以此为基础，构建长三角区域城乡环境监管“一体化”服务平台，实现城市与乡村之间的环境治理信息互联互通，减少信息不对称带来的沟通问题，实现长三角区域城乡环境治理资源互惠共享。当前，建设美丽的长三角是长三角更高质量一体化的发展目标之一，长三角区域相关职能部门应该认真总结丽水、新安江等地经验，加快实施水网污染整治和生态修复系统工程，加大各方投入力度，推进长三角生态绿色一体化发展示范区建设，建立跨行政区环境协同治理和生态补偿机制，寻找各地生态产品价值实现路径。在旧城改造和新区建设中，注重古村

落保护，保留传统建筑风貌，探索发展第四代绿色建筑。

#### 参考文献:

- [1]张国云. 长三角更高质量一体化发展的几个问题[J]. 中国发展观察, 2018, (12):57-59.
- [2]陈建军. 不失时机推动长三角更高质量一体化发展[J]. 人民论坛·学术前沿, 2019, (4):41-47.
- [3]程必定. 长三角更高质量一体化发展新论[J]. 学术界, 2019, (11):56-67.
- [4]高丽娜, 蒋伏心. 长三角区域更高质量一体化:阶段特征、发展困境与行动框架[J]. 经济学家, 2020, (3):66-74.
- [5]肖金成. 破题长三角更高质量一体化发展[J]. 小康, 2018, (24):26-27.
- [6]王建宇. 实施协同大战略, 提升创新硬实力——助力长三角更高质量一体化发展[J]. 张江科技评论, 2019, (1):1.
- [7]金瑶梅. 新形势下推进长三角更高质量一体化发展面临的挑战及其对策探析[J]. 理论与评论, 2020, (2):60-69.
- [8]耿彦斌, 程天成, 陈璟, 等. 基于更高质量一体化要求的长三角交通发展路径[J]. 科技导报, 2021, (24):36-42.
- [9]潘昭宇. 打造多层次轨道交通样板支撑长三角地区更高质量一体化发展[J]. 中国经贸导刊, 2021, (16):16-17.
- [10]李婷, 杜代玲. 安徽深度参与长三角更高质量一体化发展探讨[J]. 黑河学院学报, 2022, (4):54-56.
- [11]肖金成. 长江经济带一体化, 必须消除行政壁垒[J]. 中国经济周刊, 2016, (8):25.
- [12]李晓华. 面向智慧社会的“新基建”及其政策取向[J]. 改革, 2020, (5):34-48.
- [13]唐任伍. 如何实现更多“从0到1”的原始创新[J]. 国家治理, 2021, (9):36-37.
- [14]姚冲, 甄峰. 智慧产业与智慧城市的多元融合及发展机制——以南京市为例[J]. 南京社会科学, 2022, (6):59-67.
- [15]王文波. 金融发展、技术创新与产业结构升级——基于省域数据的实证分析[J]. 金融教育研究, 2019, (1):40-48.
- [16]宋惠芳. 非零博弈:城乡环境治理一体化研究[J]. 广西社会科学, 2020, (3):79-84.