

借助大都市圈推动长三角高质量一体化发展

陶希东

由上海、江苏、浙江、安徽三省一市构成的长三角区域,以占全国1/26的地域面积创造了全国近1/4的经济总量,是我国经济最具活力、创新能力最强的区域之一。由城市化、高铁、互联网等因素促发的同城化、流动性,迫使三省一市主动突破行政区划的限制,共建跨省融合、一体化发展的“现代大都市圈”,这是全球巨型城市区域发展的必然趋势和客观规律。在2018年11月5日的首届中国国际进口博览会上,长三角一体化被宣布上升为国家战略。近期,国家发展改革委员会发布了《关于培育发展现代化大都市圈的指导意见》,借此机会全面树立跨界理念,开创具有中国特色的跨区域治理新格局,构筑跨界融合共享的大都市圈,是实现长三角高质量一体化发展的金钥匙。

一、大都市圈经济:中国“行政区经济”演化升级的新经济形态

在我国,从高度集权的计划经济体制向社会主义市场经济的转型时期,与相对落后的区域交通体系和社会联络方式相适应,中国的区域经济呈现独特的“行政区经济”格局(20世纪90年代由刘君德教授提出),显著特征就是政府承担区域经济的利益主体,政府对微观经济具有显著的干预或控制,行政区边界对要素自由流动及共同市场的形成具有刚性约束。封闭的“省区经济”、“市域经济”成为经济运行的基本逻辑和常态。实践表明,作为特殊时期的行政区经济,它激发了地方政府的竞争活力,创造了中国经济高速增长的世界奇迹,但也不可否认,它带来了资源过度集聚于高等级行

政中心城市、横向行政割据加剧、跨省市交界地区相对贫困落后的不平衡、不充分发展格局。

全球化发展表明,尽管行政区边界具有政治控制功能,但在商贸业跨边界发展的内在需求前面,地缘政治地理必然让位于跨界互联互通的功能性地理,特别是在区域交通和社会交往方式发生巨变的时候,在超大城市地区,将会率先形成一体化发展的新型经济功能区,例如,当今的全球经济竞争主要在以纽约、伦敦、巴黎、东京、北京、上海等为核心的几大巨型城市区域之间展开。基于此,自进入21世纪以来,随着我国深度参与全球化、推行全面深化改革(让市场在资源配置中发挥决定性作用,

更好发挥政府的作用)、城际高铁、移动互联网、新型区域政策等因素影响以及在中央政府的直接推动下,京津冀协同发展、长三角一体化发展、粤港澳大湾区成为国家战略,成员省市开始跳出“一亩三分地”思维,主动打破行政边界壁垒,在主动合作中率先共筑“大都市圈经济”,区域发展的市场化程度、连接度、融合度显著增强,这是我国现代化经济体系的重要组成部分和新空间经济形态。经济的高度融合发展,必然带来区域政治格局的重新安排和跨界管理制度的不断创新,这也是实现国家治理能力和治理体系现代化目标的重要保障。

二、高质量一体化发展的内涵:供应链、产业链、价值链、服务链、创新链的跨界无缝衔接,区域利益共同体的形成和经济社会的品质化

当前,长三角高质量一体化发展,既是国家战略,更是新时代长三角担当的新使命,旨在把长三角地区建设成为我国发展强劲活跃的增长极,成为全球资源配置的亚太门户,成为具有全球竞争力的世界级城市群。笔者以为,高质量一体化发展是高质量发展和一体化发展两者的叠加,包括两层含义:一是发展过程的一体化,即处理好政府和市场的关系,建立起统一、开放、竞争、有序的市场体系,各类生

产要素、创新要素按照市场经济的原则,突破行政区划边界的束缚,在省市之间、城市之间、城乡之间跨界自由流动、自由重组和科学化配置,最大程度地提高区域经济效率和劳动生产率,实现区域发展的动力变革、效率变革和质量变革。二是发展结果的品质化,即出行方式和物流极度方便快捷、长三角地区经济级和核心竞争力显著提高、满足民众对高品质产品和服务的需求、所有经济主体公平参与竞争、经

济利益的公平分配和共享(获得感、幸福感、文明程度等显著提升)、生态环境越来越美、公共服务均等化智慧化、社会阶层结构不断优化等。可见,长三角高质量一体化发展,是一个多元目标的综合体系,是供应链、产业链、价值链、服务链、创新链跨界的无缝衔接,也是区域利益共同体的形成以及区域经济社会的高品质化,可以全面解决人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分的发展之间的矛盾。

三、高质量一体化发展的关键:大都市圈跨界共建共治共享体系建设

经过多年积累,长三角地区搭建了全国最高水平的区域协调机制,尤其2018年以来,得益于行政领导的交流任职,长三角全方位合作机制的对接呈爆发之势,如新设立长三角区域合作办公室(编制《长三角地区一体化发展三年行动计划(2018-2020年)》)、G60科创走廊联席会议办公室(发布《G60科创走廊九城市协同扩大开放促进开放型经济一体化发展的30条措施》)、成立长三角协同优势产业基金等,形式多样的跨界合作发展不断迸发,为高质量一体化发展打下了坚实基础。随着长三角一体化上升为国家战略后,如何有效发挥中央和地方的共同力量,在现有行政区划格局不发生大变动的情况下,加快政府职能转变,共同构筑有效的大都市圈跨界治理体系,实现跨区域经济一体化发展、跨界社会协同治理、跨区域资源数据利益共享,直至建成融合、高效、公平、和谐的世界级大都市圈、利益共同体、生命共同体,这不仅是三省一市政府的共同任务,也是实现国家治理体系和治理能力现代化的区域政治响应策略。具体而言,主要侧重以下几方面:

一是组织体系。建立中央统领、三省一市参与的多层次组织架构。合理划分中央事权、区域共同事权和地方事权,建立推动长三角一体化的多层次组织架构,如中央可以设立“国家大都市圈管理委员会”,适时制定“长三角高质量一体化发展促进法”,宏观协调包括长三角在内的全国大都市圈经济一体化发展。在省市层面,进一步强化三省一市主要领导座谈会、长三角地区合作与发展联席会议、长三角区域合作办公室等机构跨界的共商共议、共建共治职能,凝聚一体化发展共识,制定一体化发展制度、政策、规则和具体行动方案。在城市层面,鼓励开展跨边界地区相邻政府、不同城市政府相同职能部门之间,搭建丰富多元的横向共治平台,如城市数字联盟、人才一体化联盟、跨界环保联盟、跨界交通委员会等,为经济、社会、文化、生态等领域的深度一体化发展提供有力的组织保障。

二是基础设施。实现跨界互联互通,打造全球超级链接新版图。未来世界的竞争,就是供应链的竞争,一个城市与外界之间在传统基础设施(交通、能源网络)和现代信息网络的互联互通程度,直接决定着城市发展的未来前景。为此,长三角高质量一体化发展首先要做到内部成员城市之间各类基础设施的高密度互联互通,消除“断头路”,为经济发展、社会活动提供最快捷、最便利的链接网络,压缩时空距离,打造“一小时都市圈”。在此基础上,要与长江经济带、一带一路战略充分对接,开辟国际化链接渠道,建立覆盖全球的市场供应链和价值链,提升整个长三角在全球城市网络中的节点能级。

三是区域制度与政策。深化改革、跨界趋同创新。区际制度和政策的差异以及行政壁垒,是制约长三角高质量一体化发展的核心因素。为此,除了国家给予相应的一体化专项政策外,关键是对整个区域内多地方政府主导的竞争性产业政策、引进内外资政策、产业园区政策、农产品生产与流通政策等,建立横向的竞争协调机制,率先在部分关键领域展开探索,如交通、环保、旅游等,签订一体化和统一的规则,建立统一的市场体系和政策体系。当下,围绕经济发展、国际贸易、土地开发、社会管理等领域,将上海自贸区已经积累的制度创新成果向长三角地区复制推广,加快重大制度的趋同效应。同时,以上海自贸区新设片区为契机,三省一市协同推动重大制度一体化建设,搭建长三角高质量一体化发展的新平台、新载体。

四是区域社会。跨界共治共享,打造高品质生活服务圈。高质量一体化发展除了合理配置资源、促进经济集聚辐射效应最大化外,更重要的是适应社会的跨界高流动性、复杂性等趋势,建立健全区域社会的跨界共治共享体系,构筑包容、公平、和谐的区域社会。为此,围绕交通、教育、医疗、文化、社会保障等,推动公共服务一体化(交通一卡通、社保一卡通、企业资格与人才认定一体化等)和均等化(医疗费异地报销、异地养老、外来子女教育、异地住房保障等),打造无缝隙“高品质生活服务圈”,让所有居民和企业共享同城化红利。围绕环境保护、公共健康、公共安全、应急救援、网络空间等制定统一标准,实施跨界共治、联动执法,实现整个区域的大安全治理。加大长三角区域性社会组织建设,搭建民众参与的大都市圈发展论坛,凝聚大都市圈建设的社会力量。

五是营商环境。大数据开放共享,推动跨界“一网通办”。在巩固上海“一网通办”、浙江“最多跑一次”、江苏“不见面审批”等先进做法的基础上,利用大数据、云计算等技术,加强三省一市各地区各部门间信息数据的互联互通、整合共享,打造透明高效、公平共享、国际化、法治化的区域一流营商环境,努力实现长三角政务服务“一网通办”,积极推进办事“只进一扇门”“最多跑一次”,着力推进长三角企业开办和投资项目审批等提速增效,扎实做好减税降费工作,不断降低跨区域制度性交易成本。

一辆奔驰车,挖出多少坑

光明网评论员

这几日,在“女车主坐上奔驰引擎盖哭诉”事件之后,奔驰几乎就在热点榜单上没有下来过,在新闻中一检索,画风是这样的:

奔驰起火遭鉴定难,车主联系德国总部被告知不负责中国市场;暗访奔驰武汉4S店:多数收高额上牌费;北京车主遭遇:百万新奔驰半小时熄火两次,到利星行换车被拒;“巡航失控”车主称将起诉奔驰;故障不断;女孩买奔驰一天遇故障遭维权难,媒体直播维权店家称将换新车;奔驰新车上牌时出事故:电动座椅起火……

有这么多新闻,应是借着当前这波舆论合围顺势而出的。这些案例,或许平时没有机会成为新闻,这些维权当事人或许也是这波舆情求得批量的“系统性”解决。从这些新闻报道不难看出维权的艰难,也不难想象若没有当前这波舆论热度,其得到圆满解决的可能性。

那么问题来了:在这些喷薄而出的新闻背后,还有多少闹心事?这些情况,奔驰总部

究竟有没有掌握,有没有负责任地应对?媒体的深挖,或许能提供某些线索,就以西安车主哭诉一事的涉事汽车销售商——西安利之星为例,该公司就与奔驰中国联系紧密,其公司董事长兼法人也在梅赛德斯-奔驰(中国)汽车销售有限公司中担任董事。要说不知情,怕是说不过去的。

分析这波因“哭诉”而起的舆论,除了事件本身的戏剧性因素之外,也是消费者积蓄已久不满的一次总爆发。所谓上牌费、检测费、服务费、出库费,再加上维权难、售后差,消费者早就不陌生了。乱象不是今日始,早已堂而皇之地存在许久。从目前的发展情形看,或许个别消费者的纠纷可以在舆论关注下得到解决,而行业能否有整体性改观依然不明朗。

不难看到舆论纷纷将奔驰公司冠以“傲慢”的标签。确实如此,维权艰难、常年如此,以至于让车主坐上引擎盖哭泣,非傲慢而何?从过往的经验看,包括奔驰在内的车

企,也少有为傲慢付出过重大代价的。那么也不难想象,若无到位的措施,这种傲慢恐怕也将持续下去。

今天中国已是世界汽车产销第一大国,也是众多世界车企最为重要的利润来源地,这里的消费者为何要接受这种傲慢?而这种傲慢,也不局限于具体车辆的纠纷,包括产品线整体故障时,在召回、维修上,也常见中国市场被区别对待。这其中,究竟是国内外法律衔接的问题,还是外国车企的选择性忽视,抑或是有什么“水太深”之内的内幕隐情,都应该顺着这波势头彻查,并作出整体性调整。

汽车,被视为生活质量的一种标记物。豪华汽车,更是与“高净值人群”的标签紧密贴合。而这样一个具有丰富意旨、理当提供良好体验的消费品,却造成了烦恼无数、尊严扫地、真可谓咄咄怪事。这种怪现状,竟然存在了这么久的时间,而这,就是它不能再继续存在的理由。

(来源:4月16日《光明网》)

(来源:3月22日《光明日报》作者:上海社科院社会学研究所研究员)