

· 中国经济转型与发展研究 ·

中国区域经济政策协调的再思考

——兼论“一带一路”背景下区域经济发展的政策与手段

丁任重¹² 陈姝兴¹

(1 西南财经大学 经济学院, 成都 611130;

2 四川师范大学 经济与管理学院, 成都 610068)

摘要: 在我国推进“一带一路”战略的阶段性背景下, 区域经济协调发展的主要内容是区域经济发展政策协调, 对其理论探索和实践研究具有十分重要的意义。但是在实践中, 区域经济政策的协调还有一些障碍因素, 表现为区域经济政策理念上的碎片化、思路上的趋同化、执行中的孤立化和目标中的短期化。为实现“一带一路”战略的深入推进、大区域治理的协调发展, 充分发挥我国在亚太地区合作和交流中的带动作用, 需要从协调化定位、差异化规划、具体的产业政策和区域政策、以及对政府职能的全新理解等方面来思考和探索。

关键词: 区域经济理论; 区域协调发展; 障碍; 一带一路

基金项目: 中央高校基本科研业务费专项资金(JBK1507149)

一、区域经济政策协调的理论基础

我国的区域经济政策经过了多次调整和改进, 由新中国成立伊始的大区协作, 到后来改革开放将国土划分为东、中、西三大经济带, 再到深化改革阶段划分出国民经济版图的东、中、西、东北四大板块, 时间推移到改革攻坚的现阶段, 我国区域经济趋于由多个增长极带动的多极化发展。我国区域经济政策制定演化路径是一个从区域“低水平的均衡发展——非均衡发展——高水平均衡发展的过程”(丁任重、陈姝兴 2015)。多极经济格局更能体现区域分工的特点和区域发展的优势, 且已然成为新常态经济格局的主要发展方向, 理论界需要探讨的焦点问题是多极经济格局主体之间经济关系的构造和区域政策协调。

(一) 马克思区域分工理论

马克思劳动地域分工理论“是以劳动为基础, 其构造离不开社会和产业的内部分工”(丁任重、李标 2012)。“一方面, 协作可以扩大劳动的空间范围, 因此, 某些劳动过程由于劳动对象空间上的联系就需要协作; ……另一方面, 协作可以与生产规模相比相对地在空间上缩小生产领域。在劳动的作用范围扩大的同时, 劳动空间范围的这种缩小, 会节约非生产费用”(马克思, 2004: 381)。这类现象伴随着生产力的提高与生产关系的扩大而凸显, “这样一来, 往往整个城市和整个地区都专门从事某种行业”(马克思 2004: 409 - 411)。这就是劳动分工形成的区域分工理论。

“把特殊生产部门固定在一个国家的特殊地区的地域分工,由于利用各种特点的工场手工业生产的出现,获得了新的推动力。在工场手工业时期,世界市场的扩大和殖民制度(二者属于工场手工业时期的一般存在条件),为社会内部的分工提供了丰富的材料”(马克思,2004:409-411)。综上所述,区域分工是由于自然差异、社会生产力进步、区域利益博弈、宏观经济划分等因素复杂综合而成,列宁(1986:389-390)总结了区域分工的特征:“各地区专门生产某种产品,有时是某一类产品,甚至是产品的某一部分,它与一般的部门分工有着直接的联系。”

(二) 区域优势

区域优势,顾名思义就是“一个区域只要具备某种有利于生产发展的条件,这种区位优势就会形成一种优势,产生一种引力,有可能把某些企业吸引过来,从而促成地区经济发展”(周起业、刘再兴等,1989)。区域优势理论由亚当·斯密和李嘉图从国际贸易角度加以概括,解释了基本的地区分工和优势原理;随后,冯·杜能的农业圈层理论和阿尔弗雷德·韦伯的工业区位论构成古典区位理论,从成本角度研究产业配置的区位优势。资本主义经济大危机以后,以艾萨德、俄林、波斯纳、弗农为代表的宏观区域决策理论,就在分析区域优势的基础上,“更加注重其对区域总体均衡的影响以及追求区域总体的均衡”(郝寿义、安虎森,1999:12-15)。信息技术革命以来,区域优势理论借助克鲁格曼的规模经济理论、迈克尔·波特的国家竞争优势理论、以及迈克尔·波特和阿瑟等人的群落理论得以全面推进,这一时期的主要观点是把区域看成一个复杂有机的整体,各因素之间相互联系,区域经济发展是一个动态均衡的过程,由此聚集经济和产业链的理论研究也得到长足发展。

区域优势理论认为要发挥区域优势,发展主导产业,构造大区域的横向分工,缩小地区差距,从国际交往中欧美主导的TPP和TIPP等投资贸易协定,到中国提出长江经济带、“一带一路”和京津冀等各种区域发展的战略规划,都尝试通过订立规则,尽可能地降低某一区域选择利益时的孤立主义行为,发挥区域间的比较优势。这种区域间的非孤立选择可以增加区域的集聚力,集聚则可以放大这种区域间的信任关系的长期稳定性,同时有利于区域间形成一个相互信任和合作的市场环境,增加区域要素的内在联系,减少所涉区域的人为因素割裂来创造联系和协调共同的发展利益。

(三) 区域合作

马克思交往理论从历史唯物主义视角对区域合作进行缜密分析——“人们只有以一定的方式共同活动和相互交换其活动,才能进行生产……贯穿于自原始社会末期以来的整个社会历史进程之中”(李百玲,2009:183-188)。区域合作是一种客观存在事实,“各民族之间的相互关系取决于每一个民族的生产力、分工和内部交往的发展程度”(中央编译局,2003:12)。受到生产力水平的根本制约,在不同历史阶段有着不同历史表现形态,拥有不同的历史地位,发挥着不同的作用和影响。“人类共同生活方式在空间里的发展……交往而自然形成的不同民族之间的分工消灭得越是彻底,各个民族就越能够摆脱民族局限和地域局限”(范宝舟,2005:113)。

(四) 区域经济政策

区域经济政策是由一个国家的中央政府及其所属的各有关机构或者是授予政策制定权限的地方政府,为实现合理配置资源、经济增长与稳定、公平分配和扩大国际关系的目标而制订的。“通常为了解决区域经济发展过程中的矛盾所制定的相关对策,具有区域性、公共性、综合性,是国民经济高级化的必然产物。”(郝寿义、安虎森,1999:475-476)因为各地区的自然社会条件各异,因此区域经济政策还具有差异性、阶段性、系统性的特征。

区域政策主要通过三种方式对地区发展施加影响,第一种是区域援助,对于一些自身发展存

在障碍性因素的地区,国家给予政策上的支援和优惠,以改变不利环境,稳定社会经济。第二种是区域优先发展,它与前一种区域政策的原理的区别之处在于是选择条件较好的地区率先集中优势资源,以打造出区域经济的成长极,利用不同的渠道将影响扩散至周围区域。最后就是区域均衡发展,这种思路源自于对区域发展差距过大,社会不稳定因素增加的担忧,所以,为了均衡区域的发展,国家利用权威政府的力量,通过区域经济政策制约发达地区的不可持续发展,促进落后地区的合理化发展(郝寿义、安虎森,1999:478-487)。

区域经济发展协调在实践中主要取决于区域政策的协调化发展,这是区域一体化的重要手段。适合区域经济的政策可以优化改进区域的福利效用水平,破除区域要素流动障碍,帮助区域形成自身强大的内生经济增长力。不适合的区域政策可能导致社会资源的流失浪费,掣肘区域整体实力和社会发展水平的提升,对区域经济呈现负的外部性。

“一带一路”意图通过中国经济格局的再调整,促进合作相关区域整体的协调化,在东西国家之间实现区域优势的沟通互补。未来的区域经济协调格局,要求区域经济政策以科学的理论为指导,不仅考虑经济社会发展规律,更重要的是考虑自然规律,也就是说尊重自然规律来发展经济和社会。“一带一路”不仅是对新中国成立以来的区域均衡发展、区域非均衡发展、区域再均衡发展、区域协调发展观的全新释义,更是在开放态势下发挥区域优势,整合国内国外的资源,运用市场规则,统筹区域合作的全局推进,这可被称为区域协调发展观。

二、区域经济政策协调中的问题

“一带一路”战略目标是要把握经济发展规律和社会发展规划,学习和顺应自然规律,通过制定和实施科学合理有效的区域经济政策来实现集聚,继而加速产业合理化、区域协调化、经济一体化。中央提出“一带一路”的战略后,国内“一带一路”沿线的各个地区为了响应中央的号召并寻求自身的发展机遇,纷纷制定和出台了本地的区域经济政策和规划。然而,正是这些众多的区域经济政策和规划,表明我国区域经济发展不协调的现象依然严重存在,而区域经济的不协调又突出地表现为区域经济政策和规划的不协调。各区域经济政策详见表1。

表1 “一带一路”国家级和省级区域经济政策

区域	省市	中央定位	自身定位
	新疆	丝绸之路经济带核心区	丝绸之路经济带上重要的交通枢纽、商贸物流和文化科技中心
西北	陕西	面向中亚、南亚、西亚国家的通道、商贸物流枢纽、重要产业和人文交流基地	着力建设丝绸之路经济带重要支点,形成我国向西开放的重要枢纽
	甘肃		打造“丝绸之路经济带”黄金段,构建我国向西开放的重要门户和次区域合作战略基地
	宁夏		丝绸之路经济带战略支点
	青海		丝绸之路经济带的战略通道、重要支点和人文交流中心
	内蒙古		向北开放桥头堡
东北	黑龙江		对俄蒙全方位交流合作平台,东部陆海丝绸之路经济带
	吉林	向北开放的重要窗口	中蒙俄经济走廊建设的重要节点
	辽宁		

(续表 1)

区域	省市	中央定位	自身定位
西南	广西	“一带一路”有机衔接的重要门户	面向东盟区域的国际通道
	云南	面向南亚、东南亚的辐射中心	大湄公河次区域经济合作新高地
	西藏	推进西藏与尼泊尔等国家边境贸易和旅游文化合作	加快建设南亚大通道,积极对接“一带一路”和孟中印缅经济走廊,推动环喜马拉雅经济合作带建设
	福建	21 世纪海上丝绸之路核心区	打造“一带一路”互联互通建设的重要枢纽、海上丝绸之路经贸合作的前沿平台和海上丝绸之路人文交流的重要纽带
东南	上海		全球投资贸易的核心节点城市,外资企业进入中国乃至亚洲的桥头堡
	广东		21 世纪海上丝绸之路的桥头堡
	浙江		打造推动“一带一路”战略的经贸合作先行区、“网上丝绸之路”试验区、贸易物流枢纽区,构筑陆海统筹、东西互济、南北贯通的开放新格局
	海南	“一带一路”特别是 21 世纪海上丝绸之路建设的排头兵和主力军	南海资源开发服务保障基地和海上救援基地的两大国家定位,打造海上丝绸之路的门户战略支点
	江苏		建设“一带一路”交汇点,“一带一路”出海口,打造陆海双向开放新格局,新亚欧大陆桥东桥头堡
	山东		“一带一路”海上战略支点和新亚欧大陆桥经济走廊的重要沿线地区
	沿海十五港口城市	节点城市,共同建设通畅安全高效的运输大通道	海上丝绸之路先行区
内陆	重庆	西部开发开放重要支撑	丝绸之路经济带的重要战略支点、21 世纪海上丝绸之路的产业腹地、长江经济带的西部中心枢纽
	成都		“一带一路”战略的重要交通枢纽和经济腹地,陆上丝绸之路和海上丝绸之路的交汇点
	长沙		
	南昌	内陆开放型经济高地	
	武汉		长江经济带沿岸中心城市和“一带一路”战略重要节点城市
	合肥 郑州		

注:数据整理来源于国家发展改革委、外交部、商务部《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》和各省市“一带一路”规划实施方案、政府工作报告;沿海十五个港口城市是指上海、天津、宁波、舟山、广州、深圳、湛江、汕头、青岛、烟台、大连、福州、厦门、泉州、海口、三亚。

(一) 区域经济政策理念上的碎片化

当区域经济政策的空间范围过于分散,就难以致力于完善科学完整的规划体系。碎片化的区域规划,产生了各自为政、GDP 锦标赛考核的政府部门默认高投入低效率的产业规模扩张和重复建设。继国家提出“一带一路”以后,重庆、江西、江苏等地陆续研究和发布一带一路的具体建设方案,各地的通道有的重复规划,有的孤立单独规划。各省在角色定位方面,差异性不是很大。重庆的自我定位为丝绸之路经济带的重要战略支点、21 世纪海上丝绸之路的产业腹地、长江经

济带的西部中心枢纽,处在“一带一路”和长江经济带“Y”字形大通道的连接点上。^①与之相似的成都则定位为“一带一路”战略的重要交通枢纽和经济腹地,陆上丝绸之路和海上丝绸之路的交汇点。目前各省明文发布将规划实施的经济、贸易、交通、金融、物流、文化等提法纷呈、数量繁多的“中心”超过30个。

这种碎片化的定位,我们在各个相邻省市的报告中屡见不鲜,虽然说明了省市所处的地理位置,但是系统性和科学性不强,区域经济发展没有找到真正的独特性和区域优势。旧瓶装新酒的做法,不仅没有理论层面的突破和创新,反而陷入了一种不明重点、遍地开花的恶性循环。中央政府当局的关注重点,民众的热情,可以动员的稀缺性资源,使区域经济政策的政府财政和项目支持就会受到一定限制,规划的效用会随着数量的增多、规模的扩大出现边际递减的结果,区域规划政策的含金量减小。

(二) 区域经济政策思路上的趋同化

对我国中西部区域发展道路的一般理解,就是经济发展的“梯度推移”论,由此引发重庆、武汉、西安、成都等内陆省会城市成为沿海地区淘汰落后产能的重灾区。落后地区为了经济发展而承接沿海地区产业转移来复制发达区域的发展道路,建设低附加值行业或“三高”产业。通过梯度推移,这些节点城市固定投资和GDP增速喜人,然而产业结构的初级和低端注定了一段时期后就会碰到增长的极限,落入“追赶陷阱”。各省市的“一带一路”经济政策并没有充分认识到自我的特色,反而还是争相承接产业转移,以发展产业园为主导制定目标和计划;或者按照国家的风向标,密集发展基础设施,修公路铁路,提出金融等服务业创新,争当区域中心。这种区域经济政策属于强行嫁接,先天不足,生命力比较脆弱,后天碍于技术与市场壁垒,与区域的比较优势、禀赋特征割裂了联系。

从2015年经济数据中可以看出,东部沿海地区的经济增速前几年虽然放慢,但结构性调整比较成功,已经慢慢回暖,而西部地区在全国排名却普遍靠后,东三省和山西等资源型省份经济困难,后继乏力。仅仅依靠国家特殊优惠政策或者低端产业链的暴利已经不能拉动经济的复苏,亟须转变的观念是如何学习和应用先进的产业技术,促进产业升级,不以一时的GDP速度来判断经济的活力与否。

(三) 区域经济政策执行中的孤立化

黑龙江^②和同样属于东北板块的吉林、辽宁^③区域经济政策以行政边界为利益边界,割裂了天然经济联系的政策必然导致重复规划和建设。再比如,《2015年四川省人民政府工作报告》提出以四川为轴心的各个方向的重要通道建设,其计划指出“南向抓好成昆铁路扩能改造、成贵客专等项目,加快隆黄铁路叙永至毕节段建设,对接孟中印缅经济走廊运输通道和西南出海大通道建设,积极融入中国—东盟自贸区和湄公河次区域发展。”与江西实施方案中的西南通道类似:“推进西成客专等项目,打通成都—西安—环渤海地区的铁路和公路,提升连接欧亚大陆桥的运输大通道;西向加快推进蓉欧快铁、中亚货运班列等国际物流骨干网络和成兰铁路建设,加快川

① 参见《关于贯彻落实国家“一带一路”战略和建设长江经济带的实施意见》2014年12月, <http://www.scio.gov.cn/xwfbh/gssxwfbh/xwfbh/chongqing/Document/1388723/1388723.htm>。

② 《中共黑龙江省委黑龙江省政府“中蒙俄经济走廊”黑龙江陆海丝绸之路经济带建设规划》:“黑龙江政府就提出黑龙江陆海丝绸之路经济带总体上呈东西走向,起自黄渤海、东南亚沿海或俄罗斯远东港口,经大(连)哈(尔滨)佳(木斯)同(江)、绥满、哈黑、沿边铁路四条干线通达边境口岸,出境后,与俄罗斯横跨欧亚的西伯利亚、贝阿铁路相连,向西抵达欧洲。”

③ 2015年《辽宁政府工作报告》指出“推进以大连、营口、丹东、锦州、盘锦和葫芦岛港为重要节点,以跨境物流为引领的中蒙俄经济走廊建设。积极推进巴新铁路建设。”

藏铁路、成都至西宁铁路等项目前期工作,加快形成通往西北和中亚的便捷通道。”^①与湖南、重庆等省市规划的西北通道部分重合。“西向通道加快推进蓉欧快铁、中亚货运班列等,加快川藏铁路、成都至西宁铁路等项目前期工作,加快形成通往西北和中亚的便捷通道。东向推进沪汉蓉铁路大通道建设,力争成渝客专年内通车,加快昆昆铁路前期工作,实施长江干线航道等级提升和建设岷江港航电综合工程等航运建设项目,积极融入长江黄金水道,畅通东向出海通道。”^②这与许多省市的东南通道部分重合。

“一带一路”相关省份计划实施响应国家“扩大开放、促进融通”的对外政策,却没有与相邻区域的省份实现联合规划。这是区域行政边界主导经济边界的具体表现,国土的人为割裂使得区域便于管理的同时又切断了经济市场的天然联系。而区域规划相互关联程度的提高,才能从根本上转变原有利益格局,打破传统行政区域发展模式,整合协调大区域资源配置。各地的“一带一路”方案,使得基础设施数量变多、区域交流时间缩减,但各省市却没有一套行之有效的对话协商机制,出台的区域通道规划还是各行其是。只是在少数省份的规划中,看到与相邻省份协作的只言片语,但都没有具体项目的沟通落实。“一带一路”的交通建设是投资较大,周期较长的重要基础工作,各省协调机制还是缺乏科学的系统机制,未来面临的建设和沟通困难重重,有恶性竞争、重复建设的风向。

(四) 区域经济政策目标中的短期化

各地政府在制定区域政策的时候,必然要着重考虑任期内的投资和GDP的快速增长;在位者可能会牺牲长远的利益来发展眼前的经济,实现自己政治资本的提升;特别是环境监管长期缺位,往往是恶性环境事件爆发以后才引起重视和反思。这些问题是区域经济政策目标难以实现长远布局统筹规划的基本原因。

总结已出台的各省市“一带一路”方案的主要特征,就是各省政策重点还是在集中积极争取国家的优惠政策上,而没有考虑地区间政策的有效协调,没有考虑国内国外经济发展的相互合作。各省市的规划还有一个特点是交流通道建设以各省市自我为中心,起止于国土范围内,一个有趣的事实是“一带一路”的相关省份都有建设铁路联通新疆的规划,而新疆出关的轨道与国外的铁路轨道标准却不符合,出口的商品囤积在新疆还需要转运一次,这大大降低了商品和服务流通的效率,不符合市场经济的要求。在制定区域经济政策时,要树立国内外的统筹棋局观,以区域合作为基础,才是市场经济条件下经济发展的现实选择。

三、区域经济政策协调的现实选择

习近平总书记2014年2月26日在北京主持召开京津冀协同发展专题座谈会首次界定了政府在区域发展协调方面的基本职责和基本工作内容:一要负责一体化发展的相关规划的顶层设计。二要提倡资源互补,消除区域间壁垒,发挥合作发展协调机制的作用。三要整合区域间产业

^① 参见《江西省参与丝绸之路经济带与21世纪海上丝绸之路建设实施方案》,江西省政府第42次省政府常务会议通过, http://jiangxi.gov.cn/zxbd/invest/zsyzc/sjzwwj/qt_13516/201507/t20150727_1183712.htm.

^② 《湖南省对接“一带一路”战略行动方案(2015-2017年)》指出,“抓紧推进蒙西至华中煤运通道、怀邵衡、黔张常等铁路建设,打通面向西北的铁路通道,直接连通中国—中亚经济走廊。加快焦柳怀化至柳州段、湘桂衡阳至柳州段电气化改造、张吉怀铁路等项目建设,打通面向中国—东盟经济走廊和北部湾地区的通道。加强渝长厦、常岳九、兴永郴赣、安张衡等铁路前期工作,推动与东南沿海地区的对接,打造连通陆上丝绸之路经济带和海上丝绸之路的通道。同时,重点建设炉山(湘鄂界)经慈利、张家界、新化至武冈高速公路,打通G59呼和浩特至北海南北向运输大通道。”

链,充分发挥区域优势来因地制宜地布局产业,并形成区域间产业纵向和横向的互补和合作。四要推进交通一体化,构建现代化互联互通综合交通网络。五要调整优化城市布局 and 空间结构,促进城市分工协作和一体化。六要加强生态环境保护方面的合作。七要优化市场结构,充分发挥市场作用,破除限制生产要素自由流动和优化配置的体制机制障碍。^①我们认为,上述内容也就是区域经济发展和政策协调的主要内容。国家“一带一路”战略就要在两个大局的基础上完善合作协调机制,基于市场的决定作用选择相应的政策与手段。

(一) 各省市的定位要着眼于区域协调

必须从全局观出发,打破争当区域老大,抢夺区域龙头的思想。区域经济政策要根据自身的实际,选择适合自己的不同发展道路和不同发展模式。逐步打破区域行政壁垒,发展企业主体在区域间的自我联合、自我协调和自我发展机制。

新常态经济下,“一带一路”给中西部内陆城市提供了契机,一种路径选择是后发优势区域通过本地区的努力与创新,在科技演进的次序上并不一致遵守由低级到高级的路径,跨越科技进步的某些阶段,直接引进和改造新技术、新产品,同先进区域合作竞争。这是由 Brezis, Krugman & Tsiddon(1993)提出的“蛙跳”模型。

如果规划中的城市经济基础较好,则可以通过引进资本、人才、技术优先发展服务业,再通过服务业带动传统产业转型发展,形成新型工业模式驱动经济的倍增,从而达成对沿海城市的反梯度追赶。而广大的欠发达地区在产业定位方面宜利用其要素禀赋,发挥其比较优势,利用范围经济与规模经济效应;在基础建设方面宜注重城市与周边地区的交通基础设施建设;在市场构建方面宜推进同一区域劳动力市场、中间投入品规模生产、以及知识信息体系的共享,从而产生溢出效应,对周边区域形成显著的经济影响,最后惠及整个欠发达地区,实现区域经济的协调发展。

(二) 各省市的规划要实施错位发展

在定位明晰的基础上,政府要为推进区域协调发展提供外在的环境,即跨区域的共性的基础设施建设,各地要形成地方独特的标识,发挥自身的比较优势。一个区域经济发展要有层次感,不能同时出现多个经济中心打擂台赛,例如福州可以考虑自己产业的特点,加强与东盟、南亚、西亚的合作。厦门现在定位为大型海港城市,具备天然地理优势和经济优势,能成为东南部的航运中心;此外,漳州作为海上丝绸之路的起点,其月港是明中后期我国唯一合法的国内商人出海贸易港,具有鲜明的地理和文化优势。

按照国家层面的区域总体规划,明确各城市产业发展方向和空间布局,完善以中心城市为主枢纽的交通体系,以之为交通节点,提高区域之间交通通道的合理衔接程度。以区域总体规划为纲,协调土地利用规划、城市规划和基础设施规划,合理安排居住、产业和基础设施的空间布局,协调单体城市与特大城市及大都市空间的融合。通过信息一体化强化区域信息资源的互通共享,降低知识技术体系的对接成本。

(三) 产业政策和区域政策是协调的重要载体

各省应该跳出僵化的行政格局,建立互惠互利、互联互通的合作体系。例如,东北地区与京津冀、长江经济带、闽粤桂琼四省、丝绸之路经济带五大区域已经成功实现跨区域海关通关一体化。不仅提高了通关效率,促进贸易便利化,而且方便了企业,节约了运营成本。区域的政策规划要加快出口退税优惠措施,减少行政干预,支持外贸快速稳定增长。同时,相关机构应该打击

^① 参见《习近平就京津冀协同发展提七点要求》http://news.xinhuanet.com/politics/2014-02/27/c_119538131.htm。

各项外贸犯罪,努力营造公平公正,有利于外贸出口的环境。争取早日实现全国性的一体化通关,^①争取早日实现全国性的一体化通关。

产业政策方面,首先要分三个层次构建区域产业合作网络:(1)加强企业间联系与合作,建立多样化沟通渠道和平台;(2)强化企业与金融机构的联结,鼓励合法投融资行为;(3)推动产学研合作,给予政策和经济支持,打通合作渠道。其次,发挥行业协会的作用。一方面要扶持和促进中介机构的建立和发展,充分利用中介服务机构来培养企业的社会责任和分享信息技术的意愿,逐渐提高企业间的互相信任,培育社会诚信体系。最后培育集群品牌优势,借助于各种媒体来宣传和推广本区域产业集群的整体品牌,积极支持企业走出去战略,让更多国内和国外的企业、客户了解集群的特点和优势,促成合作,形成资本集群。

(四) 要实现对政府职能的全新探索

政府推动实施“一带一路”战略,应试点推动行政审批体制的改革以及政府职能的转变,减少行政干预,并从法规上推动区域市场一体化。为了保障市场一体化推进力度:一是清除区域间生产要素自由流动的障碍;二是为资源和要素流动搭建平台;三是跨地区基础设施建设的区域合作。尊重各区域已有的发展战略,协调各区域发展矛盾。

要实现区域要素市场一体化,必须要消除区域间行政壁垒,首先要从要素的价格形成机制入手,减少行政干预导致的要素错配和低效配置行为;要逐渐取消各种政策保护与隐性补贴,降低市场进入成本和交易成本,减少市场摩擦从而加强区域市场整合;要加强金融业发展,鼓励金融创新和民间资本流动,并推进金融业的跨区域合作。其次区域范围内推进户籍制度、就业制度、社会保障制度、土地制度的联动改革和一体化改革,实现区域范围内的公共服务均等化。以全局和协作的观念提升整体通道体系的区域分布,加强规划科学性,注重网络的有效衔接和布局,提高沟通效率,降低经济发展成本。最后,要发挥非政府机构在参政议政方面的积极性,逐步放开各个市场,鼓励行会等组织来制定开放的节奏、涉及的范围、遵守的原则、利益分配等的具体机制,梳理各个市场主体的关系,建立公平公正准入机制,真正用市场的规则来发展经济。

参考文献:

丁任重、陈姝兴 2015 《大区域协调:新时期我国区域经济政策的趋向分析——兼论区域经济政策“碎片化”现象》,《经济学动态》第5期。

丁任重、李标 2012 《马克思的劳动地域分工理论与中国的区域经济格局变迁》,《当代经济研究》第11期。

范宝舟 2005 《论马克思交往理论及其当代意义》,北京:社会科学文献出版社。

郝寿义、安虎森 1999 《区域经济学》,北京:经济科学出版社。

李百玲 2009 《晚年马克思恩格斯交往观研究》,北京:中央编译出版社。

列宁 1986 《俄国资本主义的发展》,北京:人民出版社。

马克思 2004 《资本论》(第1卷),北京:人民出版社。

周起业、刘再兴等 1989 《区域经济学》,北京:中国人民大学出版社。

中央编译局 2003 《马克思恩格斯德意志意识形态节选本》,北京:人民出版社。

Brezis E. S. P. R. Krugman & D. Tsiddon 1993, “Leap-frogging in International Competition: A Theory of Cycles in National Technological leadership,” *American Economic Review*, 83(1) pp. 1211 - 1246.

(责任编辑 江静)

^① 参见国务院第九十八次常务会议《关于支持进出口稳定增长的若干意见》。

Abstracts

Re-thinking the Coordination of China's Regional Economic Policies: On the Regional Economic Development Policies and Measures in the Perspective of "B & R"

DING Ren-zhong, CHEN Shu-xing

Under the background of "The Belt and Road" (B & R) strategy, the focus of regional development policies is on regional coordination, and the theoretical and empirical research of it is of great significance. In reality, however, the coordination of this sort is fragmented in conception, similar in designing, isolated in implementation, and short-termed in objectives. To deepen the study of B & R strategy and to achieve a coordinative development of the great region, and thus for China to fully play the role of a stimulator in the cooperation and communication in Asian and Pacific regions, it is essential to explore and consider such brand-new understandings as the positioning of regional coordination, planning of regional differentiation, specific industrial and regional policies and government roles.

Regional Specialization and Structural Optimization of Manufacturing in China: An Empirical Analysis Based on Provincial Panel Data

SUN Ning-hua, HAN Yi-ping

Improvement of market integration, local specialization and economies of scale will be the inevitable choice for the manufacturing industry in China. With panel data from 1999 to 2010, this paper discusses the industrial structure of manufacturing and regional specialization, and analyzes the mechanism and effects of regional specialization, with hypotheses and their statistical tests. The results of FGLS show that regional specialization has a positive effect on upgrading industrial structure of manufacturing in the eastern coastal areas, but a negative effect in the mid- and western regions. And it is clear that optimizing industrial structure of manufacturing is more dependent on the coordination of a diversified development of industry.

What Kind of Civil Code Does China Really Need?

FAN Jian

It is necessary for China to have a civil code that can solve the main problems in its contemporary society, so as to get the decline of social ethics controlled, and to get all social members