

“长江三角洲”概念的演化与泛化* ——基于近代以来区域经济格局的研究

刘雅媛¹, 张学良²

(1. 上海社会科学院 历史研究所, 上海 200235;

2. 上海财经大学 长三角与长江经济带发展研究院, 上海 200433)

摘要: 为了进一步完善改革开放的空间布局, 中国将长江三角洲区域一体化发展上升为国家战略。长江三角洲的一体化过程伴随着其概念的泛化, “长江三角洲”从最初的自然地理学概念被逐渐赋予了经济区的含义; 而且随着区域经济联系的增强, 概念所指示的空间范围也随之扩大。那么, 上述过程是如何变化的? 其背后的经济学逻辑又是什么呢? 文章试图从经济、交通、贸易、要素流动、国家政策等多个方面对其进行剖析。研究表明: 首先, 近代的交通发展、贸易拉动、要素集聚是长江三角洲经济区形成的经济机制; 其次, 近代地理学知识的传播与学术的发展塑造了自然地理学概念的长江三角洲; 最后, 区域政策的演进及其与学术的互动促使长江三角洲概念被纳入国家区域规划, 继而成为区域政策的载体, 并随着规划范围的扩大而出现概念明显泛化的趋势。总之, 长江三角洲概念的引入、传播、演化与泛化的过程既是学术推进的过程, 也是市场与政府共同作用的结果; 而且, 在概念泛化的背后蕴含了实现长江三角洲一体化战略需要满足或协调的四组关系, 即经济机制上的集聚与扩散、地理格局上的中心与外围、资源配置上的政府与市场、区域协作上的竞争与合作。

关键词: 长江三角洲; 区域经济; 概念史; 市场与政府

中图分类号: F752.8 **文献标识码:** A **文章编号:** 1001-9952(2020)04-0094-15

DOI: 10.16538/j.cnki.jfe.2020.04.007

一、引言

区域研究的首要工作是对研究范围的界定。当前, 虽然长江三角洲地区备受国内外学术界关注, “长江三角洲”概念不仅常见于学术研究, 更广泛地为政府、企业、媒体所使用, 但是“长江三角洲”概念所指示的区域范围常常在变动之中。一般认为, 狭义的长江三角洲是一个自然地理学概念, 指以江苏仪征为顶点, 向东沿扬州、泰州、海安、栟茶一线为北界, 向东南沿大茅山、天目山东麓至杭州湾北岸一线为西南界与南界的冲积平原, 面积约4万平方公里。^①广义的长江三角洲则超出上述地域范围。在2010年的《长江三角洲地区区域规划》中, 长江三角洲指江苏、浙江、上海两省一市, 面积达21.07万平方公里。^②2018年11月习近平总书记在首届中国国际进口博览

收稿日期: 2019-11-28

基金项目: 国家社会科学基金重点项目(19AZD006); 国家自然科学基金项目(71473160); 上海市哲学社会科学规划课题项目(2019CSJ013); 上海市哲学社会科学规划课题项目(2018BLS008); 上海财经大学创新团队项目(2016110393)

作者简介: 刘雅媛(1985—), 女, 山西太原人, 上海社会科学院历史研究所助理研究员;

张学良(1978—)(通讯作者), 男, 安徽望江人, 上海财经大学长三角与长江经济带发展研究院研究员、博士生导师。

① 参见中国大百科全书总编辑委员会:《中国大百科全书(中国地理)》, 中国大百科全书出版社2002年版, 第48页。

② 参见孙克强:《长三角年鉴2011》, 河海大学出版社2011年版, 第927页。

会宣布“将支持长江三角洲区域一体化发展并上升为国家战略”；^①2019年12月1日，中共中央、国务院印发《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》，明确规划范围包括上海市、江苏省、浙江省、安徽省全域，面积扩大到35.8万平方公里。^②

随着规划范围的变化，“长江三角洲”概念所指示的范围逐渐扩大。区域范围的不确定造成研究者在使用概念时不得不分别划定范围，并为之增加各种修饰词，出现了小长三角、大长三角、泛长三角等用语，甚至在规划文本中也出现了长三角核心区、长三角中心区等说法。^③这一情况为学术对话增加了难度。因此，对概念本身的梳理有助于我们理解当前概念使用相对混乱的原因。于新娟(2006)初步挖掘了长江三角洲概念的起源，余之祥(2009)则将概念解释聚焦于改革开放后，但对其如何从单纯的自然地理学概念演化为国家区域政策的载体这一问题仍缺乏讨论，同时也忽略了长江三角洲概念泛化背后所隐含的区域经济格局演变。

概念的泛化是建立在社会普遍的认知基础之上的。从区域经济层面来说，区域概念的形成必然与区域经济的长期发展所形成的民众对于区域一致性的认同有强烈的关联。长江三角洲区域概念的形成及范围的扩大是扎根在区域经济长时段发展基础之上的，但这一点并未得到学界的足够重视。虽然宁越敏和李健(2009)、沈惊宏(2013)等曾从学理上论述近年来长江三角洲的扩容问题，张学良等(2017)还实证研究了1993年以来长三角城市经济协调会的扩容所带来的经济影响，但他们对该问题的探讨都缺乏长时段的历史考察，从而很难把握其纵深的脉络。在经济史领域，学者们经常将长江三角洲等同于江南，故这方面的研究也大多冠以“江南”之名。例如，陈忠平和唐力行(2007)、范金民(2012)、张国义(2015)等学者曾对此有过详细梳理。吴松弟和方书生(2009)认为“长三角经济区”形成于晚清民国时期；戴鞍钢(2014)认同吴松弟和方书生(2009)的说法，并整体考察了江浙沪地区近代经济地理的格局。但是，上述经济史领域的考察对于明清江南与近代江南的联系与发展、江南与长江三角洲的关系、长江三角洲的自然地理学概念与经济区概念之间的关系等问题尚缺乏论述，故无法有效呼应当代区域经济学或经济地理学中有关长江三角洲一体化问题的相关研究。

唐代以来，江南逐渐成为中国最重要的经济区，明清时期这里的商品经济发展到王朝时期的顶峰，形成了以大运河为纽带，以苏州、杭州为中心的区域经济地理格局。与“长江三角洲”类似，“江南”也非严格的概念，但在地域范围上小于前者。学界对历史上“江南”的范围界定多有讨论。例如，王家范(1984)认为明清时期的苏州、松江、常州、杭州、嘉兴、湖州六府是具有内在经济联系的区域整体，李伯重(1991)则在六府之外加入镇江、江宁二府及太仓州共八府一州；此外，也存在五府、七府之说。这些观点的差异之处往往在于镇江府、江宁府是否属于江南。毋庸置疑，苏、松、常、杭、嘉、湖六府与太仓州是江南的核心区域，而江北的扬州府、通州(即今南通)以及杭州湾南岸的绍兴、宁波二府大体不被视作江南的一部分。因此，六府一州的江南与自然地理学

① 引自习近平：《共建创新包容的开放型世界经济——在首届中国国际进口博览会开幕式上的主旨演讲》，《人民日报》，2018年11月6日，第2版。

② 参见《长江三角洲区域一体化发展纲要》，《人民日报》，2019年12月2日，第10版。

③ 2008年1月胡锦涛同志提出了“泛长三角的区域分工和合作”，一般认为泛长三角包括上海、江苏、浙江、安徽一市三省；随着长江三角洲规划区域的扩大，泛长三角的提法逐渐减少。根据2010年《长江三角洲地区区域规划》，长三角核心区是指上海与江苏省的南京、苏州、无锡、常州、镇江、扬州、泰州、南通，及浙江省的杭州、宁波、湖州、嘉兴、绍兴、舟山、台州等16个城市。在一些学者的研究中，小长三角有时也指上述16个城市；随着规划范围的变化，大长三角有时指两省一市，有时指三省一市。又根据2019年《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》，长三角中心区是指上海、南京、无锡、常州、苏州、南通、扬州、镇江、盐城、泰州、杭州、宁波、温州、湖州、嘉兴、绍兴、金华、舟山、台州、合肥、芜湖、马鞍山、铜陵、安庆、滁州、池州、宣城等27个城市。分别参见宁越敏、李健：《泛长三角地区城镇化的机制、模式与战略》，《南京社会科学》，2009年第5期；孙克强：《长三角年鉴2011》，河海大学出版社2011年版，第927页；《长江三角洲区域一体化发展纲要》，《人民日报》，2019年12月2日，第10版。

中的长江三角洲区域有明显区别,即后者在前者的地域范围之外还包括了长江以北、通扬运河以南的地区。

因此,作为经济区的长江三角洲的主要立论基础在于长江口形成了地域范围较以往概念(如江南)更广的经济区域,而自然地理学中的长江三角洲概念能够大致代表这一区域的范围。本文就是为了揭示哪些因素参与了上述逻辑的形成,这些因素在长江三角洲经济区概念形成之后又如何相互影响并最终使之成为国家区域政策的载体。首先,区域经济的发展与经济联系的增强是经济区形成的基础,交通、贸易、要素流动促成了近代区域经济的集聚与扩散,并塑造了有别于传统时期的经济地理格局,我们同样认为长江三角洲经济区在近代时期逐渐形成。其次,学术研究的推进尤其是西方地理学的扎根是长江三角洲概念的来源,其引入与传播经历了数十年的时间,其中地理、地质、水文、测绘等领域的研究者均参与到上述过程之中。最后,国家力量的介入是长江三角洲概念成为政策载体的主要助推力,在政府的推动与引导下,长江三角洲区域改革试验不断深化,其规划区域范围远超出自然地理学含义上的长江三角洲范围。

本文的学术价值主要体现在以下三个方面:第一,本文从学术史的角度,首次完整地梳理了长江三角洲概念的产生与含义的演化。第二,本文将当前关于长江三角洲一体化经济机制的探讨向上追溯至近代开埠通商之时,从而解释了贸易驱动下以上海为中心、以铁路为轴线的地理空间格局的形成,并证明了这一经济区域的地域范围突破了王朝时期的江南地区。第三,本文明确了长江三角洲概念的泛化是区域经济发展所表现出来的市场需求与政府引导之间协调与互动的结果。

二、形成近代长江三角洲区域的经济机制

(一)区域交通格局的演变

长江三角洲地区水网密布、河浜纵横,交通往来有舟楫之便,素称水乡。明清时期区域内交通以内河航运为主,主要水系为南北向的大运河与东西向的长江航道,而支脉则包括太湖水系的吴淞江、黄浦江、蒲汇塘等以及南部的钱塘江。苏州无疑是这一地区的中心,而位于太湖流域下游的上海则扮演着苏州外港的角色。明清航运业依靠人力或风力驱动的木质航船;外商轮船涌入后,很快对此造成了威胁,同时也推动了航运业的发展。轮船的优势在于机械动力航行,且不受季节与风向的影响,更加节省人力,其运输效率远远高于传统木船。

近代长江三角洲交通条件的改善主要体现在两个方面,即轮船航线向内河或沿海更广大地区延伸,以及铁路建设形成地区交通主干。近代长江三角洲轮船航运业逐渐占据了长江、沿海及主要内河航道,驱使民船航运向上游内河港汉寻求生存空间。1912年江苏省登记在册的52家内河航运公司主要通航长江沿线及传统江南地区,同时也有数条航线沟通江南与江北,包括崇明、海门、南通、泰州、扬州等地。52条航线中有47条以上海为起点,除覆盖长江三角洲地区外,甚至远及芜湖、汉口。^①浙江的内河小轮运输起步晚于江苏。20世纪20年代以后,江浙两省的内河航运逐渐形成了以上海为中心,以苏州、杭州、常熟、无锡、宁波、南通、镇江、扬州、南京等城市为节点的江河海航运网络。至抗日战争爆发前,包括长江沿线、江南、江北、浙江沿海等地在内的轮运航线进一步延伸,浙江海外轮运公司数量达到上百家,以上海、宁波、温州为中心,航线北达青岛,南至广州。^②相对而言,安徽的内河航线主要集中在长江航道沿岸,表现出与长江三角洲其他地区的显著差异。

^① 参见郭孝义:《江苏航运史(近代部分)》,人民交通出版社1990年版,第62—64页。

^② 参见童隆福:《浙江航运史(古近代部分)》,人民交通出版社1993年版,第330—343页。

近代长江三角洲地区的铁路建设经历了几十年的酝酿与曲折发展,最终形成了以上海为中心,以沪宁铁路与沪杭甬铁路为轴线的铁路交通格局。沪宁铁路从上海出发,主要经苏州、无锡、常州、丹阳至南京,行程310公里,运行时间5小时37分。通车当年即运载旅客325万人次,1910年增长至425万人次,1920年至820万人次;货运量增长也很明显,仅煤炭一项,1920年就比1915年增加了160%,全部货运总量达到140万吨。沪杭甬铁路则主要经松江、嘉兴到达杭州,其客运量自1915年的338万人增长至1920年的351万人;同时,货运量也稳步增长,从1915年的48.2万吨增长至1920年的58.7万吨。^①

区域内长距离公路运输的开展晚于铁路。上海的公路修筑起于租界内的道路,而江浙两省公路修筑则晚于上海。长江三角洲地区的汽车互通得益于1932年成立的“苏、浙、皖三省道路专门委员会”,其掌管三省道路干线的拟定、审核、实施与指导等工作;在其指导下,沪杭路、京杭路、京芜路、宣长路、苏嘉路等先后建成通车,为省际汽车运输提供了先决条件。在此基础上,国民政府进而通过宁、沪、苏、浙、皖五省市汽车互通以及七省、十一省的合作机制修建联络公路,使得长江三角洲地区的公路联络大为增强。^②

民国政府定都南京后,长江三角洲地区的民用航空事业得到明显发展。1920年北洋政府的“全国航空线路计划纲领”所规划的航空线路以北京为核心,其中五大航空干线只有京沪线经天津、济南、徐州、南京等几个航站到达上海。^③南京国民政府时期,民用航空首先开辟了上海经南京等地至成都的航线,随后在政府的推动下相继成立了中外合营的中国航空公司与欧亚航空公司;至抗日战争爆发前,航线均以南京、上海为核心,并沟通了区域内的温州、安庆、东海(即海州,接近今连云港)、徐州等地。^④

近代铁路与公路的修建,以及航运的兴盛,均形成以上海为中心的地区交通网络,增强了江南与江北,江南与浙东沿海的交通联系。沪宁、沪杭甬、苏嘉等铁路通过密集的站点设置,联系了传统江南地区与处于外围的镇江、南京、绍兴、宁波等地。轮运的推广及江河海航线的延伸,使得长江三角洲地区形成的航运网络范围远超传统江南,宁波、绍兴、温州、台州、南通、泰州、扬州等地区均通过航运与上海等地直接联系起来。

(二)开埠通商与区域腹地的扩大

明清长江三角洲地区的商品流通以苏州、杭州为中心,并通过内河航路的集散与转运,向外输送棉织品与丝织品,同时接纳外部输送来的粮食等农产品。近代开埠为区域商品市场带来新的活力,并使上海的贸易地位迅速提升。近代长江三角洲地区的通商口岸数量达14个,包括上海、宁波、镇江、南京、芜湖、温州、苏州、杭州、吴淞、浦口、海州、徐州、无锡和蚌埠。全国对外贸易中心逐渐从广州移到上海。至1862年,上海进出口贸易货值总额几乎达到开埠前的30倍。1864—1904年,上海的对外贸易总值大概维持在全国的50%左右,且约50%的进口洋货由上海转运至国内各埠,而每年经上海转运出口的全国各埠的土货也在全国出口货值中位于首位。1936年,上海进出口贸易总值达8.91亿元。^⑤上海开埠使得长江三角洲所产商品的出口地逐渐从广州转到上海,从而加强了上海与长江三角洲地区的经济联系。

开埠通商不仅促进了地区对外贸易,同样推动了国内商品的市场流通。长江三角洲各城市在国内市场中的地位显示出明确的层级结构。至抗日战争爆发前,上海毫无疑问处在地区乃至

① 参见徐雪筠等:《上海近代社会经济发展概况(1882—1931):〈海关十年报告〉译编》,上海社会科学院出版社1985年版,第161—162、219—220页。

② 参见交通部中国公路交通史编审委员会:《全国各地公路交通史初稿选编(建国前部分)》,陕西省交通史志编辑部1984年版,第73—75页。

③ 参见交通部交通史编纂委员会:《交通史航空编》,民智书局1930年版,第173页。

④ 参见姚峻:《中国航空史》,大象出版社1998年版,第72—75页。

⑤ 参见郑友揆、韩启桐:《中国埠际贸易统计(1936—1940)》,中国科学院编译局1951年版,第12页。

全国贸易中心的地位,拥有全国最广大的腹地范围,而传统的贸易中心苏州、杭州则不得不让位于上海,成为上海的商品集散地。通过长江轮运航道,上海维持了与长江三角洲地区乃至长江流域的经济联系。长江三角洲是上海的核心腹地,以1936年区域内埠际贸易货值为例,向上海输出的货物占该地输出总货物一半以上的地区有南京、杭州、苏州、宁波、温州,而由上海输入货物占该地区输入货物80%以上的地区包括芜湖、苏州、杭州、宁波、温州。^①至少在抗日战争爆发前,上述口岸的埠际贸易基本上依靠上海转运,而又与地区内其他口岸之间存在一定量的贸易联系,在区域层面形成以上海为核心的贸易网。从货物种类来看,上海主要吸纳来自全国各地的农矿产品及初级加工品,以供应本地的工业生产及出口贸易,包括棉花、小麦、烟叶等;而上海输出的商品除了初级品之外,还有机制加工品及进口产品,包括棉纱、机制面粉、针织品、火柴、卷烟、肥皂等。

(三)要素集聚与经济区的形成

近代上海的崛起是地区经济中心从苏州、杭州转向上海的过程。上海原本只是松江府下属的一个县,由于清代苏松太兵备道设在上海,因此上海政治地位有所提升,但区域内的经济中心首推苏州,次为杭州,两地均位于京杭大运河航道之上。其中,苏州对于被中央政府视为生命供给的漕运体系来说最为重要,正所谓“东南财赋,姑苏最重”;^②而上海在内河航运中只扮演苏州外港的角色。晚清时京杭大运河地位的降低使苏州、杭州等运河沿岸城市不同程度地受到影响,开埠通商则使上海当仁不让地成为中外航运枢纽,欧亚远洋航线的终点从广州北移至上海,从而真正地将全球航运与长江内河航运连缀起来。而内向化的经济及漕粮转运的帝国需求限制了苏州的发展空间,苏州客商纷纷迁往上海。

长江三角洲地区的人口流动与城市化发展为地区经济集聚提供了充沛的劳动力。明清时期的江南是全国人口密度最高的地区之一。受到太平天国战争的影响,长江三角洲地区的人口出现大幅减少,而战争中的上海由于租界的庇护,吸纳了周边地区的大量移民,出现人口激增。1860年太平军第一次攻打上海时,租界华人曾一度达到30万;1862年第二次进攻上海时,租界华人甚至达到50万。^③就城市化率而言,由于缺乏有关长江三角洲地区城市发展的全面研究,因而尚未形成统一认识,基本上认为19世纪中期江南地区的城镇化率最高为20%,至抗战爆发前达到33.38%。其中,大城市人口对于城镇人口的数量起决定性作用,包括上海、杭州、南京、无锡、苏州、镇江、湖州、嘉兴、常熟、常州等在内的10个大城市人口占江南地区总人口的25.46%。^④上海人口在近百年间增长了9倍多,从1852年的54万增长至1949年初的545万,其原因除了战争移民之外,经济发展带来的规模效应也吸引了劳动力的流入。以1930-1936年上海华界为例,非本籍人口占比高达3/4,主要来自苏浙皖三省(详见表1)。

表1 上海华界移民比例

年份	上海		江苏		浙江		安徽		其他		华界总人口 人数
	人数	占比	人数	占比	人数	占比	人数	占比	人数	占比	
1930	436 337	25.8%	669 253	39.5%	342 032	20.2%	60 013	3.5%	184 770	11%	1 692 335
1933	473 636	25.8%	725 510	39.5%	341 568	18.6%	79 852	4.3%	216 063	11.8%	1 836 629
1936	513 810	23.9%	868 903	40.5%	412 583	19.2%	94 576	4.4%	255 475	12%	2 145 347

资料来源:《旧上海人口变迁的研究》(邹依仁,1980)。

① 参见郑友揆、韩启桐:《中国埠际贸易统计(1936—1940)》,中国科学院编译局1951年版,第15—16页。

② 引自贺长龄:《皇朝经世文编》(卷23),文海出版社1985年版,第893页。

③ 参见上海通社:《上海研究资料正编》,文海出版社1984年版,第138页。

④ 参见江伟涛:《近代江南城镇化水平新探:史料、方法与视角》,社会科学文献出版社2017年版,第327、334页。另外,该书中的“江南”大致以清代八府一州为界。

苏州、南京、杭州曾是明清时期中国出版业的中心,而近代新闻出版中心则向上海转移,上海获得了来自西方的知识溢出效应,从而促进了区域乃至全国的技术进步。1843年英国传教士在上海开办墨海书馆是上海近代出版业的发端,早期出版机构以翻译介绍西方著述为主要业务。19世纪80年代之后,民族出版业发展迅速,尤以商务印书馆的创办最有代表性。晚清教育制度的改革也影响了出版行业,出版的平民化趋势促进了文化的传播。民国时期经济、教育、史地、科学、卫生、技术等类别图书的出版数量近5.7万种,占民国出版书目的45.7%,对知识、思想、技术的普及起到了有力的推动作用。^①

明清时期江南地区商品经济的发达促进了商业资本的繁荣,近代开埠通商使金融资本趋向上海,上海成为近代中国乃至东亚的金融中心。明清时江南地区在典当及银钱兑换方面需求旺盛,当铺与钱庄构成金融市场的主体,苏州是当时金融行业的中心。开埠通商后票号与钱庄向上海转移,近代银行业的兴起增强了上海作为金融中心的地位。中央、中国、交通及中国农民等四大国有银行总行均位于上海,在全国共开设了491家分行,其资产总额共4.3亿元,占全国银行资产总额的58.9%。^②华商银行在长江三角洲地区开设总行及分行的情况见表2。

表2 长江三角洲地区华商银行地别统计表

地点	总行数	分行数	共计	地点	总行数	分行数	共计
上海	53	128	181	绍兴	2	10	12
江苏省	13	293	306	宁波	2	16	18
苏州	1	29	30	温州	3	4	7
南京	2	56	58	安徽省	1	79	80
常州	1	12	13	蚌埠		12	12
镇江	1	9	10	芜湖	1	7	8
浙江省	24	151	175	合计	91	651	742
杭州	6	21	27	全国	164	1 627	1 791

资料来源:《全国银行年鉴》(中国银行经济研究室,1937)。

劳动力、技术和资本的集聚使上海近代工业得以蓬勃发展并向周边扩散,兴起了如无锡、常州、南通、泰州等次一级的工业中心。开埠通商与贸易繁荣首先带动了外资船舶修造和产品加工行业的出现,并成为上海开埠早期兴起的两大工业门类。上海的华资工业起于洋务运动时期官方在上海兴办的江南制造局、机器织布局;至1894年,上海的民族资本工厂已达到36家,绝大多数资本集中于缫丝业与棉纺织业。^③上海得天独厚的区位优势与贸易地位吸引了来自江浙两省甚至全国的民族资本,第一次世界大战期间,出现了所谓民族资本工业的“黄金时期”,面粉、缫丝、棉纺织工业继续发展,形成了若干民族资本企业集团,如荣氏集团、刘鸿生集团、南洋烟草公司等知名企业。长江三角洲其他地区的近代工业最早也发端于洋务运动时期,如安庆内军械所、苏州洋炮局、金陵制造局、杭州机器局等成为当地最早的近代工业。19世纪末各地民族资本工业开始兴起。江苏省的近代工业主要集中在苏州、无锡、常州、镇江、南京、南通等地,以长江沿岸、太湖流域城市为主;浙江省集中在杭州、宁波;安徽省则集中在芜湖、安庆。以1933年为例,大机器工业主要集中在长江沿岸以及沪宁铁路与沪杭甬铁路的周边,上海、无锡、南通、南京、杭

① 参见吴永贵:《民国出版史》,福建人民出版社2011年版,第84页。

② 参见中国银行经济研究室:《全国银行年鉴》,中国银行经济研究室1937年版,第33—43、60—65页。

③ 参见徐新吾、黄汉民:《上海近代工业史》,上海社会科学院出版社1998年版,第48、58页。

州等五个地区的工业资本占江浙两省工业资本总额的85.61%。^①

交通基础设施的建设、贸易带动下的商品市场的活跃、要素集聚与扩散的形成,使近代长江三角洲地区形成了远超过江南范围的经济区。要素集聚所产生的规模效应使上海拥有更高的劳动生产率并产生外溢效应,资本、技术的外溢集中表现在这一地区的工业增长上,而较为发达的交通基础设施又降低了外溢成本,使之得以扩散。这是近代长江三角洲经济区得以形成的经济机制。

三、长江三角洲概念的形成与传播

市场因素塑造了近代长江三角洲经济区。接下来,我们将论述“长江三角洲”概念的引入与传播。“江”在现代汉语中是地名通名,但在历史上,“江”与“河”一般特指长江与黄河,并有江、河、淮、济共称“四渎”之说。^②“大江”之名的流行可能出现在汉代至三国时期,“长江”的流行则晚至三国时期,“扬子江”本指镇江、扬州以下的长江河段,其得名于隋代扬州城附近的“扬子津”。^③明末清初,西方人往往称长江为 *Yangtze Kiang*,故扬子江也逐渐成为长江的代称。^④

“三角洲”(Delta)是一个地理学概念。公元前5世纪古希腊历史学家希罗多德用希腊字母 Δ (Delta)代指尼罗河口的三角形平原,此后Delta一词便用以表示河口的冲击地貌。^⑤近代三角洲一词的科学含义由美国地质学家巴雷尔(Barrell)提出,认为“三角洲是河流在一个稳定的水体中或紧靠水体处形成的、部分露出水面的一种沉积物”。^⑥

Delta一词于19世纪晚期伴随西方地理学知识传入中国。1879年《北华捷报》转载伦敦《泰晤士报》一篇有关威悉河与易北河是否有三角洲的文章,这或许是首次将Delta一词引入中国。^⑦近代开埠以来,西方学者在华考察、探险,足迹遍布全国;同时,出于征税与开辟口岸的需要,在西方人掌控下的海关系统也屡屡派出具备专业知识的海关洋员们深入中国各地调查国情(这些活动加深了西方对中国的了解),在他们撰写并出版的一系列调查报告中,开始使用Delta一词概括中国各地江河口的地貌,并逐渐形成了诸如 *Canton Delta*、*Delta of Yangtze River*、*Delta of Pearl River* 等用法。同时,在中文报刊上登载的翻译文章中也首次出现了“三角洲”这一译法。^⑧19世纪末20世纪初,地理学成为学术革新的重要内容,三角洲这一地貌概念伴随西方地理学译著被引入中国,并演绎出“叠尔泰”“三棱洲”等不同译法,其中“三棱洲”的传播也甚为广泛,并至少沿用至20世纪30年代。^⑨

长江三角洲地区对于近代列强在华开辟航道与拓展贸易具有至关重要的地位,故很早为西方所关注。1862—1865年,英国人查理·戈登率领洋枪队以及一批英国工兵在镇压太平军的途中第一次测绘了长江下游北至镇江南至杭州的这一三角形区域,并于1865年在伦敦出版了题为

① 参见方书生:《近代长江三角洲地区的经济增长:基于发展地理学视角的验证》。该文收录在上海市社科联:《中国百年学术路 古今中西之间(1911—2011)——上海市社会科学界第九届学术年会文集(2011年度)》,上海人民出版社2011年版,第136页。

② 参见《尔雅》(卷7)之《释水》,上海古籍出版社2015年版,第121页。

③ 参见[隆庆]《仪真县志》(卷1)之《疆域考》,第4页。

④ 参见陈桥驿:《水经注研究二集》,山西人民出版社1987年版,第168—170页。

⑤ 参见弗里德曼、桑德斯:《沉积学原理》,徐怀大、陆伟文译,科学出版社1987年版,第532页。

⑥ 引自赵澄林、朱筱敏:《沉积岩石学》,石油工业出版社2001年版,第264页。

⑦ 参见“*It is a remarkable fact that the rivers Weser and Elbe have no deltas*”, *The North-China Daily News*, April 9th 1879, pp.4.

⑧ 参见《新拟条约》,《申报》,1883年11月11日,第1版。

⑨ 1899年,《地理初枕》译作“叠尔泰”;1901年,《地理学讲义》译作“三棱洲”;1908年,《新撰地文学》也采用“三棱洲”。分别参见孟梯德:《地理初枕》,卜舛济译,华美书馆1899年版,第35页;贺重昂:《地理学讲义》,萨瑞译,商务印书馆1901年版,第16页;张相文:《新撰地文学》,文明书局1908年版,第56页。

“*Military Plan of the Country Around Shanghai*”的地图,该图成为西方人研究长江三角洲地区最早的参考实测地图。根据该图,《北华捷报》前主笔马诗门(Mossman, 1877)撰写了《中国的长江三角洲》(*Delta of the Yangtze River in China*)一文并发表在《地理杂志》(*The Geographical Magazine*)上,该文可能是至今所见西方最早有关长江三角洲的地理学论述。

长江三角洲拥有近代中国最大的贸易港口(上海港),其水文条件往往直接关系到洋商在华利益,而19世纪晚期黄浦江滩与吴淞口的淤塞加剧,使上海港的通航条件恶化,于是疏浚黄浦江、苏州河与吴淞口拦门沙成为各国在沪商人的共同需求。1905年,清政府被迫成立“浚浦工程局”,而调查长江与太湖下游河道的输沙量成为该局捞挖河泥、维持航道畅通的工作依据。从1916年开始,浚浦工程局总工程师海德生(Heidenstam)陆续发表了数篇有关黄浦江与长江三角洲水文与地质的报告。1917年,中国近代地质学先驱丁文江(1993)受海德生之邀,前往苏浙皖三省调查长江下游地质情况,并于1919年以英文形式发表了题为“*Report on the Geology of the Yangtze Valley below Wuhu*”(《芜湖以下扬子江流域地质报告》)的文章,第一次系统阐释了长江三角洲的形成与演变机制。海德生与丁文江的一系列报告发表后,长江三角洲的存在已毋庸置疑,*Yangtze Delta*的用法虽逐渐固定下来,但地理教科书及报章杂志中出现了“扬子江三角洲”“大江三角洲”“长江三角洲”等不同译法。1935年,《申报》刊登了教育部发布的《各学校地理课程标准改正文》,要求将师范地理教材标准中的“大江三角洲”改为“长江三角洲”,此后“长江三角洲”的表述遂逐渐固定。^①

长江三角洲概念的传播得益于近代各种地理教科书的出版。西方科学技术对晚清知识界的冲击所产生的最直接的影响是学制的改革与科举的废除,地理学也随之逐渐进入国民的知识体系中。自1902年清政府颁布《钦定学堂章程》起,地理开始成为国家大、中、小学教育课程之一。1905年屠寄所撰《中国地理教科书》是国内最早的地理教科书之一,其中已有“大江口之三角洲”的提法。^②受到西方地理区划论的影响,许多中外地理学家都提出了有关中国自然地理的区划理论。例如,张其昀(1926)将中国划分为23个自然区域,李长傅(2007)将中国划分为4大区共26个地理区,洪绂(1995)将中国划分为6大区共25个地理区域,李旭旦(1991)将中国划分为12个地理区域。在上述几种较为流行的民国时期地理分区理论中,长江三角洲有时被划分为一个独立的地理单元。当时通行的各种中国地理教科书也较为普遍地按照地理分区安排章节,其中被誉为民国时期三大中学教材之一的张其昀所编的《本国地理》即以该种方式编排,将长江三角洲作为独立章节并占据数十页的篇幅。^③

受到地理区划论的影响,长江三角洲从最初的自然地理概念逐渐衍生出人文地理学的经济区含义。张其昀(1930)的《本国地理》按照中国23个自然区域分章论述,其中“大江三角洲”一章不仅描绘这一区域的地貌、水文等自然地理特征,还着重介绍农业、盐业、纺织业、矿产、城市、风俗等人文地理特征。王益厓(1935)在《王氏高中本国地理》中也使用自然地理分区论述,并专门讨论长江三角洲的人口、物产与城市。任美镠(1946)在《建设地理新论》中提到“长江三角洲是战前我国新工业的主要中心”。^④苏联地理学家卡赞宁(1937)在《中国经济地理》中认为,长江三角洲形成了以上海为中心,包括南京、无锡、镇江、芜湖、南通等在内的工业区,即为“上海区”。由此可见,随着区域经济的发展以及地理学研究的深入与概念的流行,长江三角洲概念在民国时期已逐渐突破自然地理学的范畴,并明确具有了经济区的含义。

① 参见《各学校地理课程标准改正文》,《申报》,1935年10月25日,第13版。

② 参见屠寄:《中国地理教科书》,商务印书馆1905年版,第31页。

③ 该书曾先后发行至少17版,流传甚广。参见王永太:《凤鸣华冈:张其昀传》,浙江人民出版社2006年版,第9—10、13页。

④ 引自任美镠:《建设地理新论》,商务印书馆1946年版,第57页。

四、区域政策的演进与概念的泛化

(一) 区域经济政策的探索与市场因素的弱化

封建王朝时期,中央政府对于地方的态度很大程度体现在高层政区制度的设计中,六府一州的江南地区拥有相近的经济文化特性,曾长期处在同一高层政区之下。明朝初年为了强化中央集权,将这一地区一分为二,分属南直隶及浙江省,其中苏、松、常、太三府一州属前者,杭、嘉、湖三府属后者。清初将南直隶改称江南省,并随着行政的分割,最终于康熙六年(1667年)划为江苏省与安徽省,苏、松、常、太属前者。江南地区虽然分属不同的高层政区,但其在地理、经济、文化上一直具有高度的一致性。明末清初顾炎武在《天下郡国利病书》中认为,江南一地分属江浙二省,“自苏、松、常与杭、嘉、湖接壤诸地既无山海之阻,又无关隘可塞,划然中断,譬之人身恰至腰膂分为两截,其何能生”。故提出将之重新整合为一区的要求。^①

民国时期关于政区改革的讨论甚嚣尘上,其中还有将长江三角洲地区合并为一个高层政区的论调。对于幅员辽阔的中国来说,如何在维持中央对地方控制的同时保证地方行政的效率是政区制度改革的核心。近代中国地方割据严重,故民国时期政区改革的主流呼声主要是缩小省区。对于长江三角洲地区而言,张其昀(1932)认为江苏省的苏、松、常、太以及浙江省的杭、嘉、湖地区水路相通、民情相通、唇齿相依,虽分属两省六百年,但仍有联合的要求,应设立太湖省以便将政治区划符合地理形势与民生需求。洪绂(1995)建议将长江三角洲划为独立的省份——京海省,包括长江两岸、太湖流域及杭州湾以北的区域。民国时期有关省区重划的讨论延续了几十年,但最终没有实施。

民国时期国家开始推行一系列建设规划,但由于受到战争的威胁,其中大部分偏重国防建设,关于长江三角洲地区的建设规划虽有涉及,但并不强调,长江三角洲概念也并未进入区域政策规划中。民国时期的区域规划思想集中体现在孙文(1922)先生的《建国方略》一书中,其三大港计划反映了孙先生对全国经济与战略空间的构想。东方大港的计划以上海为中心,以上海港口建设、内河航道疏浚、沿江城市发展为具体方案,以西起汉口、东至海滨、北达淮河、南及鄱阳及洞庭流域的广大地区作为规划范围。孙先生的东方大港计划在1930年《建设委员会工作计划概要》中被继承下来。^②然而,九·一八事变后国民政府的区域政策转向内地,对工业、能源的规划以有利于国防为首要目标。战争对上海及沿海工业带来巨大打击,政府及学界开始对战前中国工业集聚于沿海地区的状况展开反思,区域平衡发展的观念受到重视,这对此后的区域规划思想的变化造成了深远影响。1943年的《战后工业建设纲领》提出,“工业建设区域,应由中央根据国家经济条件、交通状况及资源分布情况,作全国整个之计划”。^③总体而言,民国政府虽然通过调查与测绘制定了一些规划,但是就当时的国家能力而言,其实施力度有限。

新中国成立后,均衡发展的区域经济思想继续深入人心,国家能力的提升使政策执行力度得以增强,但市场的作用没有得到重视,因而长江三角洲地区在国家经济建设中处于从属地位。新中国初期,苏联援助的“156工程”以军事、能源、机械、冶金等重工业项目为主,在区域上重点发展东北(56项)、华北(30项)、西北(32项)等地区,华东地区只有江西(3项)、安徽(1项)参与其中。^④1956年毛泽东(1976)在《论十大关系》中提出了处理好沿海工业和内地工业关系的问题,认

① 引自顾炎武:《天下郡国利病书》(浙江备录上),上海古籍出版社2011年版,第2372页。

② 参见建设委员会:《建设委员会工作计划概要》,建设委员会1930年版,第9—12页。

③ 引自重庆市档案馆、重庆师范大学:《中国战时首都档案文献·战时工业》,重庆出版社2014年版,第51页。

④ 参见李百浩、彭秀涛、黄立:《中国现代新兴工业城市规划的历史研究——以苏联援助的156项重点工程为中心》,《城市规划学刊》2006年第4期。

为我国工业 70% 集中于沿海是一种不合理的现象,应当大力发展内地工业以逐步平衡工业布局,但“沿海的工业基地必须充分利用”,其目的在于“使我们更有力量来发展和支持内地工业”。^①受到冷战局势的影响,从 1964 年至 1980 年,国家将大量资金、人员投入到三线建设,在一线地区缩小建设规模的同时,人力、设备向三线省份或小三线地区迁移。长江三角洲地区的小三线基地位于苏皖浙赣边区,1965—1984 年上海在皖南、浙西共投资 6.4 亿元,创办 100 余家单位,近 50 座工厂,牵涉职工及家属近 7.5 万人。^②此外,“文化大革命”期间还有规模庞大的知青,据统计至 1975 年,从上海奔赴安徽、江西、黑龙江等省份的知青人数达 60 万。^③新中国成立后很长一段时间,长江三角洲地区成为劳动力、技术、资本的输出地。

新中国成立后,有关经济协作区的规划中,长江三角洲地区一般被划在华东区内。华东区这一经济地理概念与新中国初期作为六大行政区之一的华东局有关。1958 年在六大行政区的基础上,又设立了包括东北、华北、华东、华中、华南、西南、西北在内的七大经济协作区,其中华东经济协作区包括上海、江苏、浙江、安徽、福建、江西、山东等六省一市。^④上述经济体系以行政区对应经济区,经济关系受到行政区划与上下隶属关系的限制,地区间的横向经济交流与民间贸易受到限制,这一时期经济区意义下的长江三角洲相对较少被提及。

(二)市场与政府的互动与概念的泛化

改革开放后的区域规划是在国土整治工作框架下展开的,地理学界参与到区域规划编制工作中。1978 年 3 月召开的全国科学大会讨论通过了《1978—1985 年全国科学技术发展规划纲要》,其将“重点地区自然资源综合考察、开发利用与工农业合理布局的研究”列为 108 个重点科学技术研究项目之一。^⑤1981 年,国土整治得到中央重视,国务院相关文件提出国土工作由“科研单位、规划设计单位以及大专院校来承担”。^⑥中国地理学会进而发出“地理学要为国土开发整治服务”的号召,全国地理学界积极参与到相关调查、论证与规划工作中。^⑦

地理学者们在国土工作中挖掘了长江三角洲的经济区含义并得到政策层面的积极反馈,长江三角洲概念由此被纳入区域经济规划中。近代长江三角洲概念的流行使其具备了一定的社会认知基础;新中国成立后至 1982 年间,“长江三角洲”继续被用作一个自然地理学概念,偶尔在大众媒体中作为区域概念使用。1982—1983 年,上海科学学研究所的仇金泉、华东师范大学的罗祖德和朱新轩等学者陆续合作发表了几篇有关开展长江三角洲区域经济规划的文章并受到关注。^⑧1982 年 12 月 10 日五届全国人大第五次会议批准了国民经济“六五”计划,其中明确提出了“地区协作”以及“编制以上海为中心的长江三角洲的经济区规划”。^⑨1982 年 12 月 22 日国务院正式发布《关于成立上海经济区和山西能源基地规划办公室的通知》,正式设立上海经济区规划办公室,

① 引自毛泽东:《论十大关系》,《人民日报》,1976 年 12 月 26 日,第 2 版。原文为 1956 年 4 月 25 日毛主席在中央政治局扩大会议上的讲话。

② 参见陈夕:《中国共产党与三线建设》,中共党史出版社 2014 年版,第 475 页。

③ 参见中共上海市委党史研究室:《中共上海历史实录(1949—2004)》,上海教育出版社 2004 年版,第 606 页。

④ 1962 年将华中与华南经济协作区合并为中南经济区,故全国形成六大经济协作区。

⑤ 引自中国科学院办公厅:《中国科学院年报(1977—1978)》,中国科学院办公厅 1984 年版,第 70—72 页。

⑥ 引自国家计委国土局法规处:《中国国土法规选编》,国家计委国土局法规处 1983 版,第 5—6 页。

⑦ 参见吴传钧:《发展中的中国现代人文地理学——吴传钧院士学术报告选辑》,商务印书馆 2008 年版,第 235—236 页。

⑧ 参见仇金泉、罗祖德、朱新轩:《开展长江三角洲区域经济发展规划的研究》,《自然杂志》1982 年第 2 期,该文获第一届上海市哲学社会科学优秀论文成果奖;仇金泉、罗祖德、朱新轩、姚诗煌:《把长江三角洲建设成向现代化进军的基地》,《文汇报》,1982 年 7 月 28 日,该文被《新华文摘》1982 年第 9 期转载。

⑨ 引自全国人大常委会财经经济委员会办公室、国家发展和改革委员会发展规划司:《建国以来国民经济和社会发展五年计划重要文件汇编》,中国民主法制出版社 2008 年版,第 422 页。

明确成立“以上海为中心,包括长江三角洲的苏州、无锡、常州、南通和杭州、嘉兴、湖州、宁波等城市”的经济区。^①

长江三角洲概念的选用符合近代以来区域经济的发展趋势,同时呼应了该区域内人民长期对同属“江南”地区的强烈认同感。仇金泉、罗祖德、朱新轩等几位学者构想的经济区包括长江以北的苏北平原与钱塘江河口平原南翼,其主体部分与自然地理学中的长江三角洲范围相近。相对而言,“江南”在字面意义上不适用于这一区域,“华东”一词范围过大且与行政区关系密切,“江浙”也无法体现以上海为中心的经济区含义,“长江中下游平原”“太湖平原”“江淮平原”等相关自然地理学概念所指示的范围也与他们的设想相去甚远。在实际操作中,中央虽然将长江三角洲纳入规划文本中,但最终使用了“上海经济区”一词作为规划主体。

近代时期形成的长江三角洲经济区范围广大,而20世纪80年代上海经济区设立后,自身也不断显现出扩容的需求。1982年底上海经济区包括江浙沪两省一市的9个城市,此后绍兴加入;1984年10月,经济区范围调整为沪、苏、浙、皖三省一市;1984年12月江西省加入,1986年8月福建省加入,至此上海经济区地跨上海、江苏、安徽、浙江、江西、福建五省一市,相当于大半个华东经济协作区的体量。但是,这种跨越数个高级别行政区的区域经济发展尝试遇到了相当大的阻力,于是上海经济区于1988年被撤销。^②

无法协调好政府间竞争与合作的关系可能是上海经济区撤销的原因。改革开放以来,我国所推行的经济上的分权为地方经济发展创造了条件,地区间的竞争关系使产业趋向集中,有利于区域分工的形成(张五常,2009),但同时也带来以邻为壑及同质化竞争的弊端。上海经济区的设立是为了突破以往经济建设中条块分割、地区分割限制的一种尝试,但在实际运行中却往往多方受制。曾任职于上海经济区规划办公室的陈昱自述,由于规划办对经济区内各省市不具备行政管理权,只能尽量协调行政区之间、行政区与经济区之间的矛盾,故经济区在运作层面难以维系。^③陈建军(2009)认为不断扩容的上海经济区使规划办的协调工作愈加困难,而20世纪80年代权力下放、财政包干的改革使得中央与地方政府之间的博弈及地方政府之间的竞争可能走向地方保护主义,从而限制了上海经济区的发展。此外,当时上海自身的改革困难重重,以及上海的中心城市主导作用无法得到制度保证,这些也限制了上海经济区的效果。^④

机构的撤销并不代表区域合作需求的消失,而且可能更加旺盛。城市经济协调会机制的创设使长江三角洲概念进一步泛化。邓小平(1993)的“两个大局”思想强调“沿海地区要加快对外开放,使这个拥有两亿人口的广大地带较快地先发展起来,从而带动内地更好地发展”,其表述的沿海与内地的关系与此前均衡发展的区域思想不同,这对于长江三角洲地区经济发展具有积极意义。^⑤1990年,中央做出开发浦东的决定,并将之作为发展长江三角洲和长江流域经济的重要政策抓手。^⑥在这一背景下,1992年长江三角洲城市协作部门主任联席会议制度建立,包含首批14个城市;在此基础上,1997年召开了长江三角洲城市经济协调会。经过历次扩容,2019年协调会已涵盖江浙沪皖全境的41个地级以上城市。详情见表3。

① 引自国家计委国土局法规处:《中国国土法规选编》,国家计委国土局法规处1983年版,第9页。

② 参见刘小康:《行政区经济、空间权力配置与复合行政》,国家行政学院出版社2015年版,第98—99页。

③ 参见严爱云:《改革创新:1978—1992》,上海教育出版社2014年版,第141—142页。

④ 参见上海市合作交流与对口支援工作领导小组办公室、上海市人民政府合作交流办公室:《携手共进:纪念改革开放三十周年上海国内合作交流回顾》,文汇出版社2008年版,第379页。

⑤ 引自邓小平:《邓小平文选》(第三卷),人民出版社1993年版,第277—278页。

⑥ 参见邓小平:《邓小平文选》(第三卷),人民出版社1993年版,第366页。

表 3 长江三角洲城市经济协调会历次扩容表

时间	新增成员城市	新增城市数量
1997	上海、无锡、宁波、舟山、苏州、扬州、杭州、绍兴、南京、南通、常州、泰州、湖州、嘉兴、镇江	15
2003	台州	1
2010	合肥、盐城、马鞍山、金华、淮安、衢州	6
2013	徐州、芜湖、滁州、淮南、丽水、温州、宿迁、连云港	8
2018	铜陵、安庆、池州、宣城	4
2019	蚌埠、黄山、六安、淮北、宿州、亳州、阜阳	7

从 2008 年至 2019 年,区域规划层面的长江三角洲概念逐渐泛化至江浙沪皖三省一市的范围。2008 年,泛长三角的区域分工和合作被提出,除江苏、浙江与上海外,安徽也被纳入泛长三角的讨论范围内。之后,泛长三角的研究在 2008–2010 年间掀起了一股热潮。2010 年国务院批准《长江三角洲地区区域规划》,长江三角洲被明确为江浙沪两省一市。在新的经济形势下,区域合作的本质是城市合作,故在长江三角洲的规划与学术研究中,都市圈、城市群成为热点。2014 年,在国务院发布的《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》中,合肥被确定为与南京、杭州地位等同的长江三角洲城市群“副中心”。^①在 2016 年国家发改委颁布的《长江三角洲城市群发展规划》中,长江三角洲城市群确定为上海市及江苏、浙江、安徽三省的一部分,共 26 个城市。^②2018 年 3 月,江浙沪皖三省一市各自抽调数名政府工作人员在上海成立长三角区域合作办公室,并开始编制《长三角一体化发展三年行动计划》,规划层面的长江三角洲事实上已达到三省一市的范围。2018 年 11 月 5 日,习近平总书记在首届中国国际进口博览会开幕式上发表演讲指出,“将支持长江三角洲区域一体化发展并上升为国家战略”。^③之后,有关长江三角洲区域一体化的讨论更是掀起一波热潮。2019 年 12 月 1 日,《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》正式公布,政策层面的长江三角洲已经完全突破了自然地理学意义下 4 万平方公里的区域范围,形成了包括江浙沪皖三省一市在内的面积达 35.8 万平方公里的经济区概念。

五、结论与启示

长江三角洲概念是历史与地理长期演化的结果,也是市场与政府共同作用的结果。从区域经济基础的形成到学术观点与政策建议的提出,再上升到区域政策规划的制定,这是一条完整的逻辑链条,其中市场的主导作用是基础性的,政府的有序引导使长江三角洲概念从一个对区域地质地貌的概括描述上升为一个被赋予经济含义的政策载体。近代交通基础设施的发展、贸易的带动作用、要素集聚与区域分工的形成使得长江下游形成了范围广大的经济区,“江南”这一杂糅了人文、经济、地理等多重含义的概念,并不足以概括以上海为中心、以铁路为轴线的跨越江南江北乃至更大范围的经济区域,而如今“江南”更多地被作为一种文化符号而不再具有经

^① 参见《国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》。该文件收录在国务院法制办公室:《中华人民共和国新法规汇编》(第 212 辑),新华出版社 2014 年版,第 36 页。

^② 26 个城市分别为上海市,江苏省的南京、镇江、扬州、常州、苏州、无锡、南通、泰州、盐城 9 个城市,浙江省的杭州、嘉兴、湖州、绍兴、宁波、舟山、金华、台州 8 个城市,安徽省的合肥、芜湖、马鞍山、铜陵、安庆、滁州、池州、宣城 8 个城市。参见国家发改委、住建部:《国家发展改革委住房城乡建设部关于印发长江三角洲城市群发展规划的通知》,发改规划[2016]1176 号,2016 年 6 月 1 日。

^③ 引自习近平:《共建创新包容的开放型世界经济——在首届中国国际进口博览会开幕式上的主旨演讲》,《人民日报》,2018 年 11 月 6 日,第 2 版。

济区含义。目前,长江三角洲这一概念至少有两层含义:一是自然地理意义上的长江三角洲,指的是本文开头所引用《中国大百科全书》中的概念,面积4万平方公里;二是规划层面上的长江三角洲地区,指的是江浙沪皖三省一市,面积35.8万平方公里。

通过对区域经济史及区域政策演变的梳理,我们认为实现当前长江三角洲一体化战略需要满足或协调好以下四组关系:

首先,上海的崛起与区域经济的发展所体现出的集聚与扩散,是长江三角洲一体化所依赖的经济机制。开埠通商带动了上海的崛起,近代上海与长江三角洲各地形成了人口、技术、资本与产业的集聚及地域的分工,长江三角洲经济区由此逐渐形成。改革开放与浦东开发进一步拉动了地区资源与要素向上海等大城市集聚。商品贸易虽然不是当前长江三角洲一体化战略的核心,但一体化目标是消除行政与市场壁垒,建立区域统一市场体系,实现商品自由流动。长江三角洲要打造全国的强劲活跃增长极,上海在其中需要发挥龙头作用,而在上海建设国际经济、金融、贸易、航运和科技创新“五个中心”的目标中,贸易依旧是其中不可或缺的一环。

其次,在地理空间格局上,长江三角洲地区呈现“中心—外围”式分布特征,以上海、南京、苏州、杭州、宁波几大城市为核心。中国高铁技术的发展所带来的时空压缩降低了沟通的经济成本,使区域内快速的人口流动成为可能,高铁站点城市通达性得到增强,区域内的同城化效应也大大增强。但直至今日,长江三角洲的几大中心城市仍分布在近代沪宁、沪杭甬两条铁路所形成的之字形路线上。与珠江三角洲、京津冀地区长时期以来中心城市相对固定的状况不同,长江三角洲地区的特殊性在于随着区域经济的发展,区域中心城市不断更迭,南京、扬州、杭州、苏州、上海在不同历史阶段纷纷崛起并扮演区域中心的角色,为实现区域高质量一体化提供了条件。

再次,在资源配置上,长江三角洲一体化展现出的政府与市场的关系,是政府引导与市场主导相结合的区域协调发展机制。近代长江三角洲经济区的形成主要是市场的行为,上海等经济中心城市的溢出效应主要体现在区域内;但是,受到均衡发展思想的影响,以及为了应对战争与冷战的威胁,民国时期及新中国成立后曾通过政策手段大范围地调节经济布局。改革开放以来的经验告诉我们,当前长江三角洲一体化发展战略需要顺应经济规律,既要发挥市场的决定性作用,也要发挥政府的引导作用,通过规划手段而非行政命令来协调实现地区经济、地理、行政与社会文化边界的耦合(张学良,2015)。

最后,在处理好政府与市场之间关系的同时,地方政府间的合作与竞争也将决定区域协作的效率。地方政府间的竞争与合作关系难以协调曾为改革试验带来阻碍,改革开放初期上海经济区的撤销即说明了这一问题。近年来,长江三角洲地区开始探索新型城市合作模式,包括毗邻区合作、新型“飞地经济”、跨区域跨流域生态补偿等方式,通过城市功能统筹、交通对接、技术孵化、环境共治等一体化发展手段与路径来弥补地方政府之间过度竞争所带来的资源浪费(张学良,2019)。

总之,经济机制上的集聚与扩散、地理格局上的中心与外围、资源配置上的政府与市场、区域协作上的竞争与合作这四组关系将长期存在,随着交通网络与信息化技术的进一步发展,长江三角洲的空间范围也一直在泛化,但是区域经济联系却一直在增强。未来,集聚与扩散、中心与外围的尺度将会改变,在更大的范围内实现商品与要素的集聚与扩散,长江三角洲地区将会出现以几大都市圈为核心的巨型城市区域;而不变的将会是市场与政府之间的良好互动关系(即市场主导与政府引导相结合),以及在“共建、共进、共保、共赢、共享”原则下的政府间的竞争

与合作。从长期趋势来看,长江三角洲区域的未来空间泛化趋势将进一步增强,相互之间的经济联系也将得到强化。

* 感谢吴松弟教授、宁越敏教授、徐长乐教授、陈建军教授与两位匿名审稿人对论文提出的宝贵建议。当然,文责自负。

参考文献:

- [1]陈建军. 要素流动、产业转移和区域经济一体化[M]. 杭州: 浙江大学出版社, 2009.
- [2]陈忠平, 唐力行. 江南区域史论著目录(一九〇〇—二〇〇〇)[M]. 北京: 北京图书馆出版社, 2007.
- [3]戴鞍钢. 中国近代经济地理(第二卷)[M]. 上海: 华东师范大学出版社, 2014.
- [4]邓小平. 邓小平文选(第三卷)[M]. 北京: 人民出版社, 1993.
- [5]丁文江. 芜湖以下扬子江流域地质报告[A]. 丁文江. 丁文江选集[M]. 北京: 北京大学出版社, 1993.
- [6]范金民. 江南社会经济史研究入门[M]. 上海: 复旦大学出版社, 2012.
- [7]洪绂. 重划省区方案刍议[A]. 张文范. 中国省制[M]. 北京: 中国大百科全书出版社, 1995.
- [8][苏]卡赞宁. 中国经济地理[M]. 焦敏之译. 上海: 光明书局, 1937.
- [9]李伯重. 简论“江南地区”的界定[J]. 中国社会经济史研究, 1991, (1): 100—107.
- [10]李长傅. 中国之地理区研究[A]. 李长傅. 李长傅文集[M]. 开封: 河南大学出版社, 2007.
- [11]李旭旦. 中国地理区域之划分[A]. 李旭旦. 李旭旦地理文选[M]. 杭州: 浙江教育出版社, 1991.
- [12]宁越敏, 李健. 泛长三角地区城镇化的机制、模式与战略[J]. 南京社会科学, 2009, (5): 8—14.
- [13]任美鏊. 建设地理新论[M]. 上海: 商务印书馆, 1946.
- [14]余之祥. 长江三角洲经济区的由来和发展[J]. 现代城市研究, 2009, (10): 7—11.
- [15]沈惊宏. 改革开放以来泛长江三角洲空间结构演变研究[D]. 南京: 南京师范大学, 2013.
- [16]孙文. 建国方略[M]. 上海: 民智书局, 1922.
- [17]王家范. 明清江南市镇结构及历史价值初探[J]. 华东师范大学学报(哲学社会科学版), 1984, (1): 74—84.
- [18]王益匡. 王氏高中本国地理[M]. 上海: 世界书局, 1935.
- [19]吴松弟, 方书生. 长三角经济区演变的过程和机制(1840—2000年)[A]. 任远等. 全球城市: 区域的时代[M]. 上海: 复旦大学出版社, 2009.
- [20]于新娟. 也论“长江三角洲”——兼从社会经济史的视角[J]. 社会科学家, 2006, (1): 186—189.
- [21]张国义. 学术寻踪: 明清以来江南社会经济史研究概览(1978—2013年)[M]. 上海: 上海人民出版社, 2015.
- [22]张其昀. 新学制人生地理教科书(下)[M]. 上海: 商务印书馆, 1926.
- [23]张其昀. 新学制高级中学教科书本国地理(上)[M]. 上海: 商务印书馆, 1930.
- [24]张其昀. 人地学论丛[M]. 南京: 钟山书局, 1932.
- [25]张五常. 中国的经济制度[M]. 北京: 中信出版社, 2009.
- [26]张学良. 新型城镇化背景下城市边界调整与城市综合承载力提升[J]. 探索与争鸣, 2015, (6): 28—30.
- [27]张学良, 李培鑫, 李丽霞. 政府合作、市场整合与城市群经济绩效——基于长三角城市经济协调会的实证检验[J]. 经济学(季刊), 2017, (4): 1563—1582.
- [28]张学良. 以新型城市合作促进长江三角洲区域一体化发展[J]. 区域经济评论, 2019, (2): 80—82.
- [29]中国银行经济研究室. 全国银行年鉴[M]. 上海: 学生书局, 1937.
- [30]邹依仁. 旧上海人口变迁的研究[M]. 上海: 上海人民出版社, 1980.
- [31]Mossman S. Delta of the Yangtze River in China[J]. The Geographical Magazine, 1877, 9(1): 256—260.

Transformation and Generalization of the Concept of “Yangtze River Delta”: Research of Modern Regional Economy

Liu Yayuan¹, Zhang Xueliang²

(1. Institute of History, Shanghai Academy of Social Science, Shanghai 200235, China;

2. Institute for Yangtze River Delta and Yangtze River Economic Belt Development, Shanghai University of Finance and Economics, Shanghai 200433, China)

Summary: The regional integration development of the Yangtze River Delta is a national strategy. At present, the Yangtze River Delta has attracted the attention of global academia. The concept of “Yangtze River Delta” is not only brought up in academic research, but also widely used by governments, enterprises and media. However, the regional scope indicated by the concept is often changing. Although the generalization of the concept is an obvious trend, there is a lack of explanation on how this physical geography concept is given the meaning of economic zone and then evolved into the carrier of national regional policy, and there is a lack of discussion on the change of regional economic pattern implied by the generalization of the concept.

This paper addresses to the above problems. We find out that the integration of the Yangtze River Delta is accompanied by the generalization of the concept. The economic mechanism of the formation of the Yangtze River Delta economic zone is based on the development of modern transportation, trade and factor agglomeration; the spread of modern geographic knowledge and academic development shaped the physical geography concept of the Yangtze River Delta; the evolution of regional policy and its interaction with academics promoted the concept of the Yangtze River Delta to be included in the national regional planning and become the carrier of regional policy. Along with the extension of the planning scope, there is a trend of obvious generalization of the concept. The process of introduction, dissemination, transformation and generalization of the concept of the Yangtze River Delta is the result of market and government. Behind the concept generalization, there are four groups of relationships that need to be met or coordinated to realize the Yangtze River Delta integration strategy: agglomeration and diffusion in economic mechanism; center and periphery in geographical pattern; government and market in resource allocation; competition and cooperation in regional cooperation. We believe that in the near future, with the enhance of the regional economic connection, the regional scope of the concept will expand.

The academic value of this paper could be concluded in three aspects: First, for the first time, this paper thoroughly reviews the evolution of the concept of the Yangtze River Delta from the perspective of academic history. Second, this paper traces the formation of economic mechanism of the integration of the Yangtze River Delta up to the opening of treaty ports in the late Qing dynasty, explains the formation of the spatial pattern with Shanghai as the center and railway as the axis driven by trade, and proves that the regional scope of this economic region is larger than the Jiangnan area. Third, it is clear that the generalization of the concept of the Yangtze River Delta is the result of interaction and coordination between the market demand and the guidance of government policy.

Key words: Yangtze River Delta; regional economy; concept history; market and government

(责任编辑 景行)