

# 以城市群建设推动区域经济高质量发展研究

赵倩 沈坤荣

(南京大学经济学院,江苏南京 210093)

(南京大学商学院,江苏南京 210093)

**摘要:**当前,城市群建设已成为区域高质量发展的重要推动力。城市群发展需要由新思路来引领,应立足本国实际,以功能区划分为主取代行政管辖边界,提高区域性规划的针对性和包容度,强化高质量发展的目标管理和创新意识。城市群建设的重点是加强城市群基础设施的互联互通,以超前理念整体推进城市群环境保护工作,处理好城市群建设中市场与政府的关系。

**关键词:**城市群;新发展理念;高质量发展

中图分类号:F299.2 文献标识码:A

文章编号:1007-7685(2018)09-0092-07

DOI: 10.16528/j.cnki.22-1054/f.201809092

近年来,随着区域发展总体战略的逐步落实,大规模基础设施建设迅速展开,地区间互联互通明显加快;城市群在经济社会发展中发挥重要作用,大城市对中小城市的辐射和带动能力逐渐提升;农业转移人口加快市民化,新型城镇化发展格局初步形成。但区域发展一些不平衡不充分的突出问题尚未解决,成为全面建成小康社会、全面建设社会主义现代化国家的短板。为此,要以提高单位面积产出效率为重点推动城市群建设,才能提升区域发展质量、优化区域经济结构、转换区域经济增长动力。

## 一、城市群成为区域高质量发展的重要推动力

中国特色社会主义进入新时代,经济发展呈现阶段性变化:从增长动力看,我国经济开始由工业化主导转向城镇化主导;从城镇化进程看,城市群成为新型城镇化建设的重要标志。因此,以城市群建设推动区域高质量发展成为重要选择。

### (一) 以城市群建设加快区域城镇化进程

改革开放以来,我国充分发挥比较优势,积极参与世界分工,逐步成为“世界工厂”;以外贸带动内贸,通过溢出效应提高了劳动生产率和居民收入水平,在工业化进程中实现经济高速发展。随着工业化的不断深入,生产要素和经济活动在空间上集聚,服务业逐渐发展壮大。城镇化与工业化相伴而生,工业化引起人口集聚,1978年改革开放开启了我国历史上第一次大规模的快速城镇化进程,城镇化率以年均1.0%的速度增长,2017年以城镇常住人口计算的城镇化率达58.5%,超过世界平均水平。但如果改变统计口径,以城镇户籍人口计算,城镇化率仅为41.2%,这17.3个百分点的差距主要来源于农村转移劳动力。总之,以往的城镇化有力推动了经济高速增长和快速转型,成功避免了大规模失业和贫民窟现象。<sup>[1]</sup>2014年以来,国家启动新型城镇化战略,继续释放巨大需求,为经济增长提供强大动力。对比全球发达国家及地区的城镇化进程可以发现,随着经济发展进入新阶段,城市的规模不断扩大、数量不断增多,<sup>[2]</sup>需要通过促进生产要素自由流动、加强基础设施网络建设、实现公共服务均等化、健全

**作者简介:**赵倩,南京大学经济学院博士研究生;沈坤荣,南京大学商学院院长、教授,教育部长江学者特聘教授。

**注:**本文是国家社会科学基金重大项目“我国经济增长潜力和动力研究”(编号:14ZDA023)的成果。

社会保障体系、注重农业现代化等多种扩展协作方式,将城市与城市、城市与乡镇联系起来,形成城市群,推动城市群内部形成合理的城市功能定位和分工,使之成为发展质量和效益最高的地区。因此,城市群成为城镇化的一种趋势,标志着城镇化进入新的发展阶段。党的十九大报告明确了新型城镇化的重点任务,即以城市群为主体构建大中小城市和小城镇协调发展的格局,加快农业转移人口市民化。以城市群的发展引领新型城镇化,才能提升中国整体经济活力和竞争力、促进经济可持续发展。

### (二) 以城市群建设推动区域经济的创新、协调、绿色、开放、共享发展

从区域创新发展角度看,人力资本积累引发知识溢出,<sup>[3]</sup>而人才向城市集中,使城市群成为创新的空间载体。从区域协调发展看,运输网络加快了知识和信息的传导,非中心城市在这一过程中不断流失生产要素,但同时也能更快、更有效利用中心城市的正外部性,从而与中心城市实现协同增长。<sup>[4]</sup>从区域绿色发展看,城市群建设的一个重要内容就是区域环境治理,而现实是地方政府间不够协调的环境规制引起了污染就近转移,<sup>[5]</sup>只有摒弃“以邻为壑”的恶性竞争行为,加快形成共建共享的区域环境治理机制,才能保护好绿水青山。从区域开放发展看,城市群建设有利于促进对内开放,在优化区域资源配置、形成统一市场、发挥规模效应等方面起到不可替代的作用;城市群亦是对外开放的门户,精准定位、分工明确的产业结构,以及差异化发展的机场群、港口群,均有利于高水平开放格局的形成。从区域共享发展看,经济集聚通过外部性促进增长、减少贫困。<sup>[6]</sup>改革开放以来,我国在脱贫领域取得举世瞩目的成就,贫困人口减少约7.40亿人,同期农村贫困发生率从97.5%降至3.1%,2017年末剩余农村贫困人口3046万人。<sup>①</sup>但要切实缩小居民收入差距,使全体人民共享改革发展成果,农村脱贫只是第一步。要打破长期存在的城乡二元结构,既需要大力推动乡村振兴战略的实施,也需要以高水平城市群建设创造更多就业岗位,推进农村剩余劳动力顺利转移,实现城乡一体化发展。

### (三) 以提升单位面积产出效率为核心加快建设世界级城市群

京津冀、长三角、粤港澳三大城市群肩负着引领国内高水平城市群建设、打造世界级城市群的双重任务。统计数据表明,粤港澳大湾区人均GDP、第三产业占比最高,经济发展质量处于领先地位;长三角城市群经济规模最大,内部发展差距最小;京津冀城市群世界500强企业最多,劳动力资源丰富。(见表1)值得注意的是,粤港澳大湾区初步形成了“多核心分散网络”的空间格局,以香港为金融中心,以广州为先进制造中心,以深圳为创新中心,多个中心城市有效扩大了经济辐射范围。

表1 2017年我国三大城市群发展状况

	面积 (平方公里)	人口 (万人)	GDP (亿美元)	人均GDP (万美元)	第三产业 占比(%)	GDP占全国 比重(%)	世界500强 企业数量(个)
京津冀城市群	217 156	11 247	12 635	1.12	58.6	10.0	59
北京	16 410	2171	4285	1.97	80.6	3.4	56
天津	11 946	1557	2846	1.83	58.0	2.2	1
河北	188 800	7520	5504	0.73	41.8	4.3	2
长三角城市群	210 553	15 270	25 281	1.66	53.4	20.0	15
江苏9市	65 868	5718	11 157	1.95	50.9	8.8	4
浙江8市	66 217	4298	6706	1.56	51.7	5.3	3
安徽8市	72 128	2835	2807	0.99	41.3	2.2	0
上海	6340	2418	4612	1.91	69.0	3.6	8
粤港澳大湾区城市群	56 562	6952	15 520	2.23	64.8	12.3	17
广东9市	55 425	6151	11 602	1.89	56.3	9.2	11
香港、澳门特别行政区	1137	801	3918	4.89	89.9	3.1	6

数据来源:万得资讯、财富中文网。

① 2016年,我国划定农村贫困标准为每人每年纯收入2300元(2010年不变价)。

注: (1) 国家发展和改革委员会于 2011 年启动首都经济圈(即京津冀城市群)的规划和编制工作,京津冀城市群包括北京、天津以及河北 11 市(保定、唐山、廊坊、石家庄、沧州、秦皇岛、张家口、承德、邯郸、邢台、衡水);(2) 根据 2016 年 5 月国务院批准的《长江三角洲城市群发展规划》,长三角城市群包括:上海,江苏 9 市(南京、无锡、常州、苏州、南通、盐城、扬州、镇江、泰州),浙江 8 市(杭州、宁波、嘉兴、湖州、绍兴、金华、舟山、台州),安徽 8 市(合肥、芜湖、马鞍山、铜陵、安庆、滁州、池州、宣城);(3) 2017 年政府工作报告中提出研究制定粤港澳大湾区城市群发展规划,粤港澳大湾区城市群由广东 9 市(广州、深圳、珠海、佛山、惠州、东莞、中山、江门、肇庆)和香港、澳门两个特别行政区组成;由于统计口径差异和数据可得性,香港、澳门第三产业占比用服务业增加值占比来替代。

经济密度代表单位面积土地上的经济发展水平,能够衡量经济活动的密集程度,计量结果显示经济密度与生产率成正相关关系。<sup>[7-8]</sup> 基于国内宏观、微观数据的实证研究同样验证了劳动生产率与经济密度之间的正向关系,<sup>[9-10]</sup> 经济密度已成为区域经济研究的新视角,<sup>[11]</sup> 需要更加关注这一城市群发展指标。

与美国、日本、韩国主要城市群对比发现,<sup>①</sup>我国城市群经济密度的提升空间非常大。从城市群人口规模看,2016 年美国、日本、韩国、中国超过 100 万人的城市群占总人口比重分别为 45.4%、65.9%、47.4%、25.2%,<sup>②</sup>我国城市群规模仅为韩国上世纪 60 年代的水平。从首都经济圈的经济密度看,东京经济圈、首尔经济圈、京津冀城市群的经济密度分别为 0.44 亿美元/平方公里、0.57 亿美元/平方公里、0.06 亿美元/平方公里,我国首都经济圈的经济密度远低于日本和韩国。从国内三大城市群的经济密度看,粤港澳大湾区城市群的经济密度居首位,为 0.27 亿美元/平方公里;长三角次之,为 0.12 亿美元/平方公里;京津冀又次之,为 0.06 亿美元/平方公里。比较发现,京津冀城市群的发展质量与首都经济圈的经济地位极不相称。从中心城市 GDP 占所在城市群的比重看,七大城市群中,洛杉矶—长滩—阿纳海姆的比重最高,为 75.2%;粤港澳大湾区次之,为 65.3%;纽约—纽瓦克—泽西城、东京经济圈、首尔经济圈的比重相近,京津冀、长三角城市群的比重最低,分别为 33.9%、18.2%。从中心城市的经济密度看,纽约、洛杉矶、东京、首尔、北京、上海的经济密度分别为 11.42 亿美元/平方公里、5.84 亿美元/平方公里、3.65 亿美元/平方公里、4.88 亿美元/平方公里、0.26 亿美元/平方公里、0.73 亿美元/平方公里,而人口密度分别为 10 786 人/平方公里、3081 人/平方公里、6123 人/平方公里、16 194 人/平方公里、1323 人/平方公里、3814 人/平方公里。(见表 2) 以上数据恰恰可以说明我国中心城市的规模不是太大,而是太小了。这个“小”就是指经济密度低,主要体现在中心城市的土地资源利用效率低下,经济辐射范围较小,经济发展质量不高。因此,我国城市群向世界级城市群发展,应重点提升城市单位面积产出效率,加快步伐缩小与发达国家城市群的差距。

表 2 城市群发展的国际比较

城市群		纽约—纽瓦克—泽西城	洛杉矶—长滩—阿纳海姆	东京经济圈	首尔经济圈	京津冀城市群	长三角城市群	粤港澳大湾区城市群
中心城市		纽约	洛杉矶	东京	首尔	北京	上海	港广深
GDP (亿美元)	中心城市	9007	7531	7867	2955	4285	4612	10 139
	城市群	16 575	10 017	16 338	6705	12 635	25 281	15 520
人口 (万人)	中心城市	851	398	1320	981	2171	2418	3442
	城市群	2370	1870	4349	2539	11 247	15 270	6952
面积 (平方公里)	中心城市	789	1291	2155	606	16 410	6340	10 535
	城市群	34 493	87 940	36 858	11 767	217 156	210 553	56 562
经济密度 (亿美元/平方公里)	中心城市	11.42	5.84	3.65	4.88	0.26	0.73	0.96
	城市群	0.48	0.11	0.44	0.57	0.06	0.12	0.27
人口密度 (人/平方公里)	中心城市	10 786	3081	6123	16 194	1323	3814	3267
	城市群	687	213	1180	2158	518	725	1229

① 为了方便用经济密度这一指标进行国际比较,此处部分参考范剑勇(2006)的做法,用单位面积的总产出表示经济密度。

② 数据来源于世界银行。

数据来源:美国城市群统计数据来源于美国经济分析局、美国人口调查局,数据为2016年;东京经济圈各县统计数据来源于《日本统计年鉴(2016)》《日本统计年鉴(2018)》,数据为2014年;首尔经济圈数据来源于KOSIS,数据为2016年;京津冀、长三角、粤港澳大湾区各城市统计数据来源于万得资讯,数据为2017年。

注:(1)根据1956年日本出台的《首都圈整备法》,广义的东京经济圈(即关东地区)包括东京都、神奈川县、埼玉县、千叶县、茨城县、栃木县、群馬县、山梨县。(2)根据1982年韩国颁布的《首都圈管理法》,首尔经济圈由首尔特别市、仁川广域市、京畿道行政区构成。

## 二、城市群发展的新思路

城市群发展需要由新思路来引领,立足本国实际,以功能区划分为主取代行政管辖边界,提高区域性统一规划的针对性和包容度,强调高质量发展的目标管理和创新意识。

### (一) 以功能区划分为主取代行政管辖边界

我国东、中、西部地区的经济密度基本呈现依次递减的地理格局,<sup>[12]</sup>城市群建设需要依靠顶层设计,综合考虑各地区城市群的特点和外部条件,紧紧抓住划分主体功能区这个“牛鼻子”,以科学合理的区域性统一规划替代行政区划,优化国土空间开发格局。要明确城市功能定位,合理划分优化、重点、限制开发区域,强化分工合作、错位发展,形成优势互补、各具特色的协同发展局面。同时,依托交通基础设施的互联互通形成多级发展轴线,形成网络化空间格局。

具体看,中心城市的公共资源过度集中、产业过度集聚会产生拥挤效应,引发房价泡沫,为了改善中心城市的就业、生活环境,要对其进行优化开发,以产业升级为重点调整人口存量,加快建设科技创新中心,强化综合服务功能,充分发挥中心城市的引领作用;以非核心功能向周边城市疏解为重点调控人口增量,推动周边地区协同发展,引导人口合理分布。副中心城市及其形成的都市圈是重点开发区域,要充分发挥副中心城市的辐射带动作用,推动产业链融合、周边城市同城化发展,形成多核心的分散式空间结构。环境容量较小、生态环境较为脆弱的地区是限制开发区域,要避免“摊大饼”式的空间扩张,严控新增建设用地规模,实施点状集聚开发,加强环境保护、生态修复。

### (二) 提高区域性规划的针对性和包容度

区域性规划是动态而非静态的,要富有针对性、灵活性,只有在实践中不断完善,才能充分调动各方协作的积极性。以三大城市群为例,对于京津冀城市群,要以疏解北京非首都功能为切入点推动京津冀协同发展,高起点规划、高标准建设雄安新区。对于长三角城市群,上海要加快形成“四个中心”,各副中心城市要充分发挥比较优势错位发展,避免低水平同质化竞争,苏北、浙西、皖西则需要成为该地区的生态屏障,不能重蹈“先污染后治理”的覆辙。此外,由于长三角城市群涉及四个省级行政单位,要特别注意区域大气、水、土壤污染的联防联控。对于粤港澳大湾区,要处理好“一国两制”下的独立关税区问题,既需要从顶层设计入手构建跨境协商管治机制,<sup>[13]</sup>也需要加强粤港澳政商间的协调、沟通与实质性合作。

### (三) 强调高质量发展的目标管理和创新意识

为加强区域性规划的可行性,需要以高质量发展为目标,建立科学的短期行动计划,主要包括评价体系设计和常态化的跨区域行政协调机制两方面。

创新、协调、绿色、开放、共享是评价体系最重要的大类指标,需要根据规划对大类指标进行细化。其中,创新指标要强调创新中心建设。创新中心是创新人才、创新企业、创新成果、创新文化的集合体,国内高水平城市群必须拥有区域创新中心,而要建成具有全球影响力的世界级城市群,必须培育具有全球影响力的科技创新高地。协调指标要强调中心城市疏解非核心功能、主要都市圈同城化发展。中心、副中心城市要降低落户门槛,逐步取消对劳动力自由流动的限制,最大程度释放人力资本的溢出效应;加快构建主要都市圈的同城化交通网,逐步实现交通、医疗、社保、教育的同城化;强化副中心城市间的城际轨道交通网。绿色指标要强调统一、高效的环境监测体系以及跨区域污染联防联控机制。选取科学的水、大气、土壤污染指标,认真履行环评审批程序,既要控制污染物排放总量,也要加强污染源综合

治理。实现跨区域污染联防联控的前提是形成地区间横向生态保护补偿机制、环境污染赔偿机制,首要任务是合理确定转移支付标准和具体赔付补偿办法。开放指标要强调海陆双向开放。对内开放要聚焦建设区域统一开放市场,赋予自由贸易试验区更大改革自主权。共享指标要强调优化收入结构,缩小城乡收入差距。在居民收入构成中,工资性收入是城乡居民的主要收入来源,经营性收入是农民的重要收入来源,农民财产性收入普遍较低。一方面,要发展适度规模经营,提高农民经营性收入;另一方面,要完善承包地“三权”分置制度,探索农村宅基地流转和有偿退出试点,提高农民财产性收入。

建立统筹指导、强调成本分担和利益共享、常态化运行的跨区域行政协调机制,是区域一体化发展的重要制度创新,可为区域性统一规划的顺利落实提供制度保障。在不突破现行地方行政体制框架下,要实现创新联动发展,推进简政放权、放管结合、优化服务改革,推动建设统一市场,加快基础设施互联互通、基本公共服务共建共享、生态服务联防联控,均离不开跨区域行政协调机制的常态化运行。

### 三、推进城市群建设需重点关注的几个问题

在推进城市群建设的过程中,有几个问题值得关注,分别是:规划先行,实现基础设施的互联互通;环境保护,理念超前整体推进;市场决定,政府主动作为。

#### (一) 加强城市群基础设施的互联互通

互联互通的基础设施建设是区域发展规划的优先选项。跨区域的基础设施建设要秉承“成本共担、利益共享”的基本原则,解决好规划、资金、运营三大难题。

规划方面,针对交通基础设施建设,提高城际铁路覆盖率,增强主要高速公路通行能力,形成以轨道交通为骨干、公路交通为基础的城际综合交通网络,加快打造都市轨道交通网;实现中心城市、副中心城市铁路、公路、民航、城市交通“零距离换乘、无缝化衔接”,形成以中心城市为核心、分工协作、与综合交通运输体系深度融合的多层级机场群与港口群,不断提升综合交通、货运枢纽辐射能力。针对信息基础设施建设,要实现高速网络全覆盖、无线局域网在热点区域和重点线路全覆盖;建立统一地理信息公共服务平台,强化城市群交通信息资源整合与共享;加快建设智慧城市、云计算示范城市、物联网重大应用示范工程,统一建设标准,开放数据接口。

资金方面,为保证稳定的资金来源,要明确省级财政资金的引导作用和城市资金的主导作用,各城市将公共交通纳入公共财政一般预算,设立城市公共交通发展专项资金。同时,设立城市群一体化发展投资基金,重点投向基础设施互联互通等跨区域合作领域,鼓励社会资本参与基金设立和运营,完善基金治理结构和绩效评估机制,提高基金使用效率。

运营方面,一要提高运输服务能力与水平。落实“互联网+”便捷交通重点示范项目,基本实现通过移动互联终端完成客运全程“一站式”服务,加快实现城市群“交通一卡通”的互联互通,重点运营车辆(船舶)“一网联控”;统一规定收费公路范围、期限、标准、减免等事项。二要完善普惠信息服务。稳步降低电信资费,加快通信一体化和电信市场一体化进程;推动量子通信技术在中心城市、副中心城市率先应用,加强信息基础设施与信息资源安全防护工作。

#### (二) 以超前理念整体推进城市群环境保护工作

当前,城市群的经济密度较高,但生态退化和环境污染较为严重,必须把生态共建、环境共治放在城市群建设的重要位置,以长远眼光、超前理念整体推进环境保护工作。

第一,推进绿色城市群建设。为了改善城市生态环境和人居环境,可借鉴国外绿带建设经验,以农田、公园、森林作为城市实体开发边界,适度扩大城市生态空间。推进城市地下综合管廊建设,加快建设海绵城市。建立健全集消防、人防、防地质灾害于一体的综合防灾体系,防患于未然。倡导低碳生活,引导绿色消费,鼓励乘坐公共交通出行,完善垃圾分类处理体系。加快生态工业示范园区建设,推进产业园区能量梯级利用、土地集约利用、废水循环利用、污染物集中处理。

第二,推动主要污染联防联控。水污染、大气污染、土壤污染是环境治理的重点,而跨区域污染联防

联治是环境治理的难点,要由权威领导小组推动建立常态化的污染联防联控机制,将其纳入地方官员考核体系,不断加强后续监督。此外,针对水污染,要全面推行河长制,加强污染物源头治理,疏堵结合,标本兼治;通过严格控制养殖业污染、科学使用农药和化肥、加快农村生活污水和垃圾无害化处理力度,有效控制农村面源污染。针对大气污染,要优化能源消费结构,推进煤炭清洁利用,加快燃煤设施的天然气替代改造工作。针对土壤污染,以污染源头预防为主,同时加快治理重污染企业的场地、耕地重金属污染。

第三,建立统一、有效的环境监测体系。目前,我国环境监测部门的主要问题是地方与部门的监测网络“条块分割”,分布并不均衡,地方、部门间的联系也不够紧密。深化环境监测改革,一要构建责任体系,明确领导责任和监管责任,坚决防范地方与部门的不当干预。二要严厉打击环境监测机构工作人员弄虚作假行为,做到“发现一起,查处一起”,涉事排污企业不仅要依法追究,还要把违法信息纳入国家企业征信系统,实现“一处违法,处处受限”。三要制定统一环境检测标准规范,严格规范排污单位检测行为,确保检测数据完整、有效。

### (三) 处理好城市群建设中市场与政府的关系

在城市群建设过程中,既要突出市场对资源配置的决定性作用,又要更好发挥政府的作用。

一方面,城市群建设要充分发挥市场的决定性作用。为了提高城市群的质量和效率,要摒弃过去“摊大饼”式的扩张模式,依靠科技进步、人力资本和企业家精神,发挥市场配置资源的决定性作用,加快劳动力、资本、土地、技术的自由流动,增强城市群转型升级的内生动力。在城市尺度上,要注重内部产业错位发展,中心城市、副中心城市的经济活动、产业结构趋于多样化,中小城市的产业结构趋于专业化,坚决避免招商引资“拉郎配”现象。制造业转型升级离不开生产性服务业,也离不开高技能劳动力,而高技能劳动力需要消费大量生活性服务,这些服务基本上由低技能劳动力提供。<sup>[14]</sup>不仅如此,只有从事简单劳动的人口不断涌入,才能维持大城市较低的雇佣成本,以工资温和上涨换取产业升级的宝贵时间。因此,一个包容性的城市才能保持持续竞争力,驱赶所谓“低端人口”只会适得其反,甚至引起城市的衰落。

另一方面,政府要主动作为。成立权威的城市群建设领导小组,破除城市间的“玻璃门”“暗门槛”,加快形成统一的产品和要素市场。根据区域性统一规划的总体部署,共同研究制定三年行动计划、年度工作计划,协同推进交通基础设施互联互通、跨区域环境联防联控、基本公共服务均等化供给等重点任务的落实。<sup>[15]</sup>完善激励约束机制,调动地方政府采取共同行动策略的积极性。加强城市群建设的宣传、解读工作,及时公布区域一体化进展,增强公众对城市群建设的认同感,营造良好舆论环境;推广“不见面审批”、政务办事“最多跑一次”等做法,增强政府执行力和公信力;建立完善信息共享机制,促进形成政府与市场间的良好沟通、有机互动,引导各类市场主体积极参与城市群建设。

#### 参考文献:

- [1] 国务院发展研究中心和世界银行联合课题组. 中国: 推进高效、包容、可持续的城镇化[J]. 管理世界, 2014(4): 5-41.
- [2] 高兴, 邓子纲. 快速城镇化进程中的结构性风险与防范机制[J]. 江西社会科学, 2016(6): 222-226.
- [3] Lucas R E. On the Mechanics of Economic Development[J]. Journal of Monetary Economics, 1988(1): 3-42.
- [4] 李煜伟, 倪鹏飞. 外部性、运输网络与城市群经济增长[J]. 中国社会科学, 2013(3): 22-42.
- [5] 沈坤荣, 金刚, 方娴. 环境规制引起了污染就近转移吗? [J]. 经济研究, 2017(5): 44-59.
- [6] Krugman P. Increasing Returns and Economic Geography[J]. Journal of Political Economy, 1990(3): 483-499.
- [7] Ciccone A, Hall R E. Productivity and the Density of Economic Activity[J]. American Economic Review, 1996(1): 54-70.
- [8] Ciccone A. Agglomeration Effects in Europe[J]. European Economic Review, 2002(2): 213-227.
- [9] 范剑勇. 产业集聚与地区间劳动生产率差异[J]. 经济研究, 2006(11): 72-81.
- [10] 陈良文, 等. 经济集聚密度与劳动生产率差异——基于北京市微观数据的实证研究[J]. 经济学(季刊), 2008(1): 99-114.
- [11] 沈体雁, 劳昕, 张晓欢. 经济密度: 区域经济研究的新视角[J]. 现代经济探讨, 2012(6): 15-19.

- [12]匡 兵,卢新海,周 敏. 中国城市土地经济密度的分布动态演进[J]. 中国土地科学 2016( 10) :47 - 54.
- [13]钟 韵,胡晓华. 粤港澳大湾区的构建与制度创新: 理论基础与实施机制[J]. 经济学家 2017( 12) :50 - 57.
- [14]Eeckhout J, Pinheiro R, Schmidheiny K. Spatial Sorting[J]. Journal of Political Economy, 2014( 3) :554 - 620.
- [15]刘耀彬,喻 群,李汝资. 长江中游城市群一体化演进格局及其竞争份额潜力研究[J]. 企业经济 2017( 6) :111 - 119.

( 责任编辑: 张佳睿)

## A Study on Promoting the High - Quality Development of Regional Economy by Urban Agglomeration

Zhao Qian , Shen Kun - rong

( School of Economics , Nanjing University , Nanjing Jiangsu 210093)

( School of Business , Nanjing University , Nanjing Jiangsu 210093)

**Abstract:** At present , the construction of urban agglomerations has become an important driving force for regional high - quality development. The development of urban agglomeration needs to be guided by new ideas. That means , based on the actual situation of the country , it is necessary to replace the administrative jurisdiction with functional zones , improve the pertinence and tolerance of regional planning , and strengthen the goal management and innovation consciousness of high - quality development. The focus of urban agglomeration construction is to strengthen the interconnection of urban agglomeration infrastructure , promote the environmental protection of urban agglomerations with the concept of advancement , and deal with the relationship between the market and the government in the construction of urban agglomerations.

**Key words:** Urban Agglomeration; New Development Philosophy; High - Quality Development