

新结构经济学视角下的区域经济一体化研究*

——以宁波如何融入长三角一体化为例

朱 兰^{1, 2} 王 勇² 李泉剑³

(1. 中国社会科学院数量经济与技术经济研究所 北京 100871)

(2. 北京大学新结构经济学研究院 北京 100871)

(3. 北京大学国家发展研究院 北京 100871)

摘 要: 区域一体化是重要的国家发展战略。本文在新结构经济学理论指导下,提出了同一主权国家内部的地理区域内城市之间高质量融合发展的经济学分析框架。该框架从给定的主体城市的发展阶段和禀赋结构出发,通过分析禀赋结构—选择目标城市—甄别比较优势产业—确定产业融合路径—识别产业融合瓶颈—发挥有为政府作用这六个步骤,分析主体城市应该如何与目标城市更好地实现产业融合,促进区域一体化的发展。本文以宁波融入长三角一体化为例,详细展示了该分析框架在区域经济一体化中的应用,对京津冀和粤港澳大湾区等区域的经济一体化具有借鉴意义。

关键词: 区域经济一体化 新结构经济学 产业融合

中图分类号: F061.5 **JEL 分类号:** R58 L52 R11

一、问题的提出

在当下国际环境错综复杂、外部市场相对疲软的大背景下,区域一体化对于提振国内需求、推进要素市场一体化改革、实现高质量经济增长具有重要意义,具体政策实施也变得更为迫切。长三角一体化、粤港澳大湾区、京津冀协同发展以及黄河流域经济带建设都是重要的国家战略。如何实现产业融合成为学术界和政策界研究关注的重点问题。

关于区域经济一体化中的产业融合问题,现有分析思路大致分为两种:第一种是从“社会计划者”的视角,即站在整个区域的角度做产业规划布局,该区域中每一个子行政区域的政府都是相对被动的规划执行者;第二种是从微观主体分散决策的视角,主要探讨如何利用区域内的生产要素,选择合适的生产地址,发挥规模效应,而各子行政区域的政府只

* 本文感谢宁波市发展规划院“宁波承接上海非核心功能对策研究”项目、国家社会科学基金青年项目“面向高质量发展的人工智能与制造业良性互动研究”(项目批准号:19CJL034)和国家社会科学基金重点项目“新形势下我国制造业转型升级路径与对策研究”(批准号:20AJL017)的资金支持。感谢宁波市发展改革委员会、发展规划研究院与统计局、宁波诺丁汉大学、上海市经济和信息化委员会、长三角区域合作办公室对此项研究提供的调研与数据支持,感谢林毅夫、黄斌、杨馥源、王光绪、张水清、温云鹏、刘培林提出的宝贵意见,感谢课题组成员贾晓薇、宋鹏程、樊仲琛、汪玲、张万卿和张梓桐提供的资料,尤其感谢匿名评审专家和编辑部的宝贵意见,文责自负。

需要提供“产业中性”的基础设施和适宜的营商环境，不用考虑如何与其他城市进行产业融合。这两种思路都没有真实准确地反映子行政区域政府在现实中所承担的功能和作用，更没有为地方政府提供一套具有可操作性的方法。

本文主要目的是从地方政府视角，研究它如何分析并制定与同一区域内其他城市进行产业融合的路径与政策，以更好地发挥政府因势利导的作用，促进区域经济一体化的有效落地。具体而言，我们在新结构经济学理论指导下，提出并论证了区域内地方政府之间产业融合的一般化的逻辑框架和操作步骤，即分析禀赋结构—选择目标城市—甄别比较优势产业—确定产业融合路径—识别产业融合瓶颈—发挥有为政府作用“六步法”。然后，我们以宁波如何高质量融入长三角为例，详细说明在实践中如何运用“六步法”，为地方政府落实区域经济一体化政策提供兼具理论逻辑性与现实操作性的分析工具。

新结构经济学强调禀赋结构驱动的产业升级机制，主张发展中国家应立足于自己的禀赋结构，遵循比较优势发展战略，强调要同时发挥“有效市场”和“有为政府”的作用。同时，新结构经济学倡导“知成一体”，鼓励理论与实践相结合，在认识世界的基础上改造世界。当出现理论的预测与现实不一致，或者按照理论的政策建议无法获得预期的效果时，就需要反思和修正理论。本文的分析将严格秉承这些新结构经济学的基本理念。本文的主要贡献是在新结构经济学理论指导下，首次提出了同一主权国家内部邻近城市之间高质量地进行产业融合、促进区域经济一体化的经济学分析框架和具体操作步骤。

本文的创新之处在于：（1）这是第一篇运用新结构经济学的方法对区域经济一体化，尤其是跨地区产业融合问题，进行系统论述的经济学学术论文。本文首次明确区分了新结构经济学与新经济地理学、城市经济学、区域经济学等相关主流理论在模型与分析思路上的关键差异，重点突出了“禀赋结构”、“产业异质性”与“有为政府”等新结构经济学核心概念在分析跨地区产业融合问题时所带来的崭新视角和独特优势。（2）本文进一步拓展了新结构经济学关于产业升级的研究。现有新结构经济学相关文献主要分析单一经济地区产业升级与经济发展，而不考虑如何进行跨地区产业融合。譬如，增长甄别与因势利导框架虽然包括寻找目标城市和识别目标产业的原则与分析，但是目标城市并不一定具有地理邻近性，也不考虑主体地区与目标城市之间的产业融合和经济一体化问题。（3）本文遵循新结构经济学“知成一体”原则，给地方政府提出了一套逻辑性与可操作性兼备的跨区产业融合的分析框架，并以具体实例阐述如何结合客观数据运用这套方法，增强了本文的实践意义。具体而言，我们以宁波高质量融入长三角区域经济一体化为例，通过《城市统计年鉴》、《中国工业统计年鉴》、企业工商注册数据等，定量识别城市比较优势产业并将其划分为五大类，详细阐释该框架的应用，以期为其他地区的区域经济一体化提供政策支持。

文章接下来的安排是：第二部分对区域经济一体化的现有文献进行梳理，阐述新结构经济学与现有相关理论的区别；第三部分介绍新结构经济学视角下的区域经济一体化框架，提出了区域经济一体化六步法；第四部分以宁波融入长三角经济一体化为例，详细阐释如何具体应用本文所提出的六步法；第五部分是研究结论和政策启示。

二、区域经济一体化相关研究与新结构经济学

关于区域经济一体化，目前在国际上最具有影响力并且最为常用的经济学理论是克鲁格曼基于规模报酬递增提出的新经济地理学。该理论的核心基础模型是“中心—外围理论”（Krugman, 1979），研究城市最优规模、产业集聚与分工、产业空间布局、土地配置等问

题，并且通过引入各种政策扭曲和市场摩擦进一步研究市场分割、要素错配和相关政策。新结构经济学的分析思路与之相比主要有以下几点重要区别：第一，中心—外围理论模型中基本不考虑禀赋结构与发展阶段的作用与差异，而新结构经济学则强调这两点对于分析经济发展至关重要（林毅夫，2011）；第二，中心—外围理论模型通常将劳动力作为唯一生产要素，强调规模报酬递增，而新结构经济学则会同时考虑多种生产要素，强调遵循要素禀赋比较优势以及禀赋驱动产业升级机制（Ju 等，2015；Lin 和 Wang，2020）；第三，中心—外围理论模型中通常假定不同产业之间是对称的，而新结构经济学则主要针对发展中国家，强调不同产业在要素密集度或者与前沿技术差距等维度上的异质性和非对称性（Lin，2014；王勇，2019）；第四，新经济地理学主要强调市场的自发力量，并不强调有为政府对于不同类型产业需要发挥不同的作用，而新结构经济学则发展出了“增长甄别与因势利导”框架、五大产业等政策分析方法，主张有效市场与有为政府相结合（Lin 和 Monga，2010；Lin，2014；王勇等，2019）。

除了上述克鲁格曼理论之外，还有一支重要文献是基于人力资本正外部性的特点发展出来的城市结构理论，强调市场自发力量的作用，主要政策建议是政府应该对人力资本投资进行补贴（如 Lucas，2004；Lucas 和 Rossi-Hansberg，2002）。此外，近二十年来也有越来越多的研究运用 Eaton-Kortum 或者 Melitz 异质性企业的贸易模型框架，分析国内不同地区之间的贸易，并同时纳入人口跨区流动、产业异质性与结构转型、基础设施建设、国内贸易壁垒、土地等因素，构建一般均衡模型并做定量分析（比如 Desmet 和 Rossi-Hansberg，2014；Donaldson，2018；Trevor 和 Zhu，2019）。与这些文献相比，新结构经济学分析框架的最大区别也是更加强调禀赋结构、禀赋驱动产业升级机制、五大类产业划分和“市场主导—政府因势利导”的产业政策的重要作用，而且更为强调政策“扭曲”的内生性，而不是将政策与扭曲都当作外生变量。

国内目前围绕区域一体化的研究，主要集中在区域一体化的测度、影响和原因分析。有不少文献研究区域一体化政策对企业行为、资源配置效率和经济增长的影响等。例如，原倩（2016）使用 1997—2012 年中国城市面板数据，发现城市群程度提高有利于疏解大城市聚集不经济、优化城市经济结构和推进区域一体化进程，最终促进城市经济增长。刘乃全和吴友（2017）发现，2010 年长三角扩容通过产业分工机制、市场统一机制对原城市与新进城市均产生正向的推进作用，促进城市群经济增长。赵娜等（2017）使用 2003—2016 年间 A 股上市公司数据，发现不仅城市群会通过行业内集聚效应影响同行业企业间的投资策略联动性，且跨行业的同地区集聚效应也会导致同区域内的企业间投资支出产生“潮涌”现象。季书涵等（2016）构建了包含集聚因素的资源错配改善效果模型，发现当资本配置过度 and 劳动力配置不足时，产业集聚可以降低资本门槛并优化劳动力结构，从而改善资源错配；但是当资本配置不足和劳动力配置过度时则会加剧资源错配。

也有文献研究地方政府制定相关政策的激励机制，考察这些政策如何影响区域一体化的水平与效率。主要思路是由于财政分权和以 GDP 增长为核心的晋升机制的存在，地方政府具有强烈的发展本地经济的动机，采取各种措施吸引流动性资本流入和实施地方保护政策，导致地方市场分割和区域一体化水平不高。例如，梁琦等（2012）研究政府补贴行为对异质性企业进入—退出行为的影响，揭示区域协调政策影响地区生产率差异和区域不平衡发展的微观机制。黄亮雄等（2015）实证检验地方和中央政府在区域间产业合作方面的横向竞争和纵向跟进效应，结果发现地方产业结构调整策略是相互模仿的，采取的是选

择性跟随中央政策与全面模仿竞争对手的策略。地方产业政策的趋同进一步带来了“投资潮涌”、地方产业同构和产能过剩等问题（赵娜等，2017）。杨继东和罗路宝（2018）使用2007—2014年工业土地微观数据，研究发现重点产业政策导致资源空间配置扭曲，而且地方竞争越强的地区，空间扭曲越严重。罗晓辉等（2018）从地方政府同质化竞争视角构建静态博弈模型，解释优势产业扶持策略为何难以在战略新兴产业中形成足够创新激励以及产业政策低效的原因。

然而，关于如何制定科学有效的区域经济一体化政策，学术研究却相当匮乏。陈建军（2008）研究长三角一体化，提出“动力—行为—结构—模式”的框架，即研究区域一体化的动力、上海和周边地区的经济关系、产业分工和区域经济合作模式。李兰冰（2020）基于中国区域协调发展阶段与特征事实，基于地方政府博弈优化的区域协调发展路径，提出了涵盖政策主体、政策机理、时点前置、分析模式、政策工具、数据需求六大要点的精准化政策设计范式。其他绝大多数相关研究（以政策研究为主）主要通过构建指标测度产业集群或者产业结构相似度，或者使用多个变量构建区域一体化、区域协调发展能力、地方政府间横向合作水平等综合指标^①，评价区域一体化现状，然后基于不同城市在区域一体化不同维度的短板，提出相应的政策建议。但是由于缺乏内部逻辑严谨的统一的理论框架，对不同指标测度之间的内在关系往往不能做出清楚的阐释，对这些指标的解读以及背后原因的分析缺乏科学性与系统性，甚至具有误导性。比如，城市容易脱离自身发展阶段与禀赋特点，选择发展阶段过高的国内外发达城市作为参照系，以“缺什么补什么”的理念，要么违反自己比较优势去进行产业模仿赶超，要么主张废除所有政府干预，在制度政策上进行“休克疗法”式的模仿赶超，本质上与“结构主义”、“新自由主义”的方法论错误如出一辙。

基于以上对相关文献的认识，本文在下一节尝试运用新结构经济学的基本原理，从“自己有什么”出发，提出一套逻辑自洽并且具有现实操作性的政策分析框架，帮助地方政府更科学地分析和制定跨地区产业融合的政策，促进区域经济一体化的发展。

三、新结构经济学区域经济一体化的逻辑框架

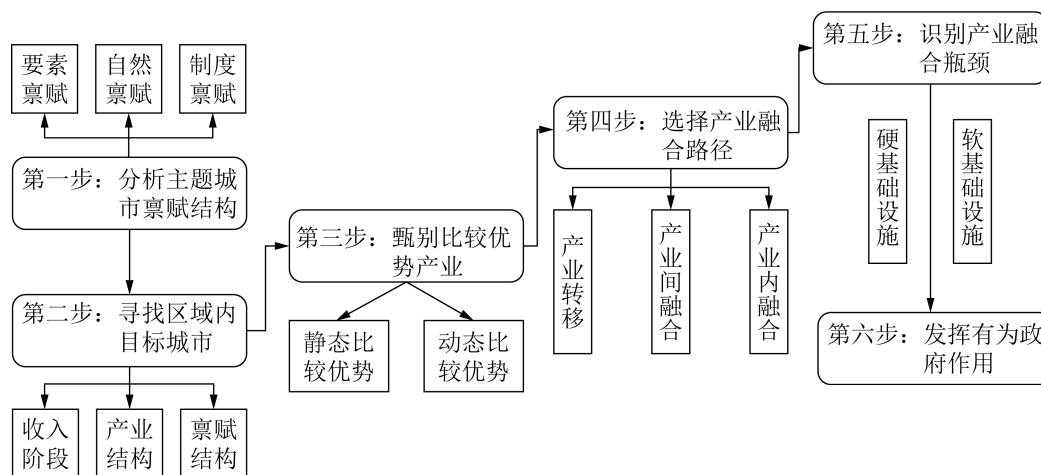
新结构经济学倡导“知成一体”，鼓励将经济学的理论研究应用到现实社会的政策实践中。目前，新结构经济学的应用研究领域在不断拓展，如少数民族地区与革命老区的经济发展、资源型城市转型升级、不同产业和企业的转型升级、“一带一路”与国别研究等。在此过程中，新结构经济学提出了若干具体的政策分析方法，如增长甄别与因势利导框架、五大类产业划分与相应的产业政策分析等。但是，这些方法主要是针对单一主体的转型升级，研究单一地区、产业或者企业如何依据比较优势战略实现经济增长。区域经济一体化则要涉及多个地区之间的合作，需要考虑城市之间的比较优势是否互补。因此，本文基于新结构经济学的理论框架，兼顾可操作性，提出如图1所示的一般性分析框架。

图1列出的分析框架主要分为六步：第一步，分析主体城市的发展阶段及其禀赋结构。从新结构经济学的视角看区域一体化中城市发展的问题，本质还是这个城市如何实现产业转型升级的问题。新结构经济学认为产业升级和经济增长的切入点在于一个经济体在某一时点的发展阶段和禀赋结构。林毅夫等（2019）将禀赋的定义推广为，对决策者在做决策

^① 参见《长三角高质量发展指数报告（2018）》和《长三角城市协同发展能力指数（2018）》。

时有影响、需要考虑的、给定的、不可变的因素，包括要素禀赋结构、自然禀赋结构与制度禀赋结构。其中要素禀赋结构指的是土地、资本、人口、数据等生产要素之间的比例关系；自然禀赋结构指的是自然资源、地理区位、交通便利性和气候等方面的综合条件；制度禀赋则包括行政级别、法律法规等正式制度以及社会资本、文化习俗等非正式制度。比如，人口结构包括人口数量、人口质量、年龄结构、人口增长率等，资本结构包括资本存量、资本流量、外商直接投资、金融资本等，土地包括土地存量等。经济体在某一时间点给定的禀赋结构决定了该时点的总预算和生产要素的相对价格，进而内生决定了具有（潜在）比较优势的产业和技术结构。了解自身的发展阶段和禀赋结构，明确具有比较优势的产业和产业升级路径，是选择区域内目标城市和进行产业融合的前提。

图 1 新结构经济学视角下区域内城市产业融合发展的分析框架



第二步，寻找区域内产业融合的目标城市。实现区域经济一体化，地方政府应该首先选择一个或多个目标城市，进行产业融合发展。在增长甄别与因势利导（GIF）框架中，后发经济体的追赶目标选择标准包括：（1）具有相似要素禀赋结构；（2）人均收入高于本经济体约 100%—200%；（3）经济长期维持高速增长。然后重点考察目标经济体中那些生产超过 20 年的产业，判断是否适合作为自己未来发展的方向。目标经济体只是提供产业参照系，并不一定与本经济体进行产业融合。给定区域内的一个主体城市，它如果完全按照 GIF 方法去选择产业融合的目标城市，很有可能在本区域内难以找到合适对接对象，或者即使找到，也可能由于禀赋不兼容（比如地理距离过远、制度文化差异过大）而难以进行产业融合和协同发展。因此，结合 GIF 框架和区域经济一体化的政策目的，本文提出了区域内主体城市在选择产业融合的目标城市时应该同时满足的三个条件：（1）人均 GDP 高于本城市且经济持续增长；（2）禀赋结构相容，包括要素禀赋、自然禀赋与制度禀赋；（3）主体城市与目标城市产业结构存在互补空间。只有同时满足上述三个条件的城市，方可作为主体城市产业融合的理想目标城市，并且还可根据以上三点的综合考虑，对本区域内所有城市进行排序，列出第一目标城市、第二目标城市等。

第三步，对比分析城市的产业结构，寻找比较优势产业。中央财经委员会第五次会议指出，新形势下促进区域协调发展，要按照客观经济规律调整完善区域政策体系，发挥各地区比较优势，促进各类要素合理流动和高效集聚。比较优势是产业集群形成的基础和必要条件（林毅夫和李永军，2003）。地方政府实施比较优势战略，则有利于缩小区域间差

距（林毅夫和刘培林，2003）。新结构经济学认为，经济体具有比较优势的各种产业和技术内生于该经济体的要素禀赋及其结构。与地区禀赋结构越一致，该产业的增加值和就业人数占比越高，自主研发的激励越强，进行自主创新概率也越高（Ju等，2015；王勇等，2020）。因此，本文将基于城市的产业基础，按照产业分类层层剖析，寻找具有比较优势的产业。首先，按照三大产业分类，分析城市主导产业；其次，细分产业内部结构，按照增加值、固定资产存量、就业人数等变量的绝对值和相对值，识别具有比较优势的细分产业；最后，计算细分主导产业上述指标的增长幅度，作为产业发展趋势的度量。从绝对值、相对值和增长率三个维度，分析主体城市具有比较优势或者逐渐失去比较优势的产业。

第四步，划分五大类产业，确定产业融合路径。由于产业的要素禀赋结构、风险特性、技术周期、价值链、产业链等存在差异，再加上不同城市的相同产业与世界前沿的距离和生产的產品也可能不同，产业融合模式不能一概而论。新结构经济学根据中等收入国家的产业发展阶段和技术特性，将现有产业划分为制造业、服务业和资源型产业。其中，制造业分为战略型、换道超车型、领先型、追赶型和转进型制造业；服务业分为新兴优势型、追赶型、传统型和基础设施服务业；资源型产业包括矿产、土地密集的农业和农产品加工业。针对五大类产业，政府制定产业政策和财政政策的侧重点、具体措施也有所不同（林毅夫，2017；王勇，2019）。我们基于五大类产业分析主体城市和目标城市的产业融合路径，有助于简化事前的分析过程，帮助地方政府把握制定区域产业政策的方向。

具体来说：（1）如果该产业在主体城市或者目标城市均属于领先型、追赶型或者换道超车型，最佳产业融合策略是双方相互合作、共同研发。因为这三类产业的技术距离世界技术前沿不远，符合地区比较优势，科技含量和产业附加值高。与此同时，这三类产业均需要加大自主研发，即便是追赶型产业，随着其与世界技术前沿的距离越来越近，技术引进和模仿的难度提高，也需要加大自主研发力度。研发需要较高的投入且风险较大，因此，针对相同产业的共同技术瓶颈，联合攻关是促进区域产业融合、技术提升的最佳方式。（2）如果该产业在目标城市属于转进型，逐渐失去了地区比较优势，但对于主体城市而言该产业依旧符合地区比较优势，属于领先型或者追赶型，那么最佳产业融合战略是产业承接，即主体城市承接目标城市产业，这也是目前中西部地区与东部沿海地区最为常见的产业合作模式之一。（3）如果该产业在主体与目标城市均属于转进型产业，则可考虑同时向第三方城市转移，在第三方城市共建产业园，实现规模经营。（4）如果该产业属于战略型产业，那么最佳的产业融合方式依旧是产业内合作，以最大化国家整体利益。

上述五大产业融合路径的分析是基于地方政府没有实施赶超战略的假设。如果地方政府实施赶超战略，发展某些当前不具有比较优势、超前的产业，需要占用大量的资源，则可以考虑转移到目标城市，通过服务外包或者共建实验室等方式融入该产业链具体环节。

第五步，分析产业融合现状，寻找制约瓶颈。在产业升级过程中，市场失灵、外部性以及政策等因素中必然存在一些约束制约了地区间产业融合。在增长甄别与因势利导框架中，第二步就明确了寻找一个地区产业升级瓶颈的必要性和方法，即针对贸易清单上国内私人企业已自发进入的产业，应设法确定这些企业提升其产品质量的障碍，或者阻止其他私人企业进入该产业的障碍，可以使用价值链分析，或者 Hausmann 等（2008）提出的增长诊断框架，或者使用随机对照试验测试政策影响，确保这一政策全国推广的有效性。确定约束瓶颈，是发挥有为政府作用的前提。在区域产业融合发展过程中，可能存在的约束瓶颈包括：第一，基础设施不完善，交通成本高，制约了区域间要素流动；第二，主体城

市关键要素短缺，难以承接或者匹配目标城市的产业发展；第三，制度障碍，地方政府出于政绩考核等制度因素的考虑，存在地方保护、地区分割，难以实现区域间产业协同发展。确定城市产业融合的约束瓶颈，是下一步政府因势利导、制定适宜的产业政策和区域政策的前提。如果约束瓶颈识别有误，则可能导致产业政策的偏误，反而不利于区域经济一体化的发展。

第六步，发挥有为政府作用，促进地区产业融合。在地区间产业融合和集聚过程中，政府扮演着重要作用。Lin（2011）将“有为政府”定义为制定符合本国潜在比较优势的产业政策，为结构变迁提供便利条件的政府。王勇和华秀萍（2017）认为“有为政府”是在各个不同经济发展阶段能够因地制宜、因时制宜、因结构制宜地有效地培育、监督、保护、补充市场，纠正市场失灵，促进公平，增进全社会各阶层长期福利水平的政府。一般而言，政府可以通过优化要素市场环境、完善基础设施、改善制度环境、调整金融结构、扩大市场规模等方式，降低企业的生产和交易成本。针对五大类产业，政府需要进一步制定因势利导型的产业政策、财政政策和知识产权战略（林毅夫，2017；王勇，2019；唐恒等，2020）。

政府“有为”意味着政府不能“不作为”或者“乱作为”。如果政府“不作为”，地区产业升级可能滞后或超前，效率不及“有为政府”因势利导下的情形。如果忽视要素禀赋结构对产业结构的决定性作用，只基于马歇尔外部性等其他方面主张采取“大推动”措施，选择违反比较优势的目标产业，那么这种政府“乱为”导致的福利水平甚至还不如政府“不作为”的自由放任的市场均衡情形（王勇等，2019）。另外，在区域一体化中，地方政府的行为会对区域内其他城市产生影响。如果地方政府实施单方面的保护行为会促进本地经济增长，是一种占优战略，考虑到地区间的互动联系之后，单一地区的保护行为会因触发其他地区的效仿，使经济增长整体陷入“囚徒困境”（刘培林，2005；张宇，2018）。因此，在区域一体化进程中，有为政府不再是单一政府概念，而是涵盖了中央政府、省级政府、地方政府、职能部门的多层次政府体系和政府之间的协调关系。

四、宁波融入长三角经济一体化的案例分析^①

长三角城市群拥有国土面积 21.17 万平方公里，总人口 1.5 亿，2018 年经济总量接近 19 万亿元，分别约占全国的 2.2%、11.0%和 25.0%。目前，长三角部分城市已经跨过高收入门槛，产业结构以资本和技术密集型为主，分工更为细化，需要更大范围的经济一体化。探究长三角区域经济一体化，不同于京津冀、粤港澳等区域内经济发展差异较大的地区，产业融合取代产业转移成为最主要的区域产业合作方式。本文选取宁波为例^②，阐述宁波

① 因篇幅所限，本文省略了具体分析过程中的图形和表格，包括上海与宁波制造业细分行业的动态变迁、沪甬八大产业的发展现状对比以及上海对宁波投资的行业、地区分布，感兴趣的读者可在《经济科学》官网论文页面“附录与扩展”栏目下载。

② 选取宁波作为样本的主要原因在于：（1）宁波是“中国制造 2025”首批示范性城市，而制造强国和人工智能战略是新时代中国经济高质量发展的两大重要战略；（2）《长江三角洲城市群发展规划》明确提出“促进宁波都市圈（宁波、舟山、台州）的发展，高效整合三地海港资源和平台，打造全球一流的现代化综合枢纽港、国际航运服务基地和国际贸易物流中心”，宁波被定位为推进都市圈同城化发展的重要城市之一；（3）宁波舟山港是中国第四大港口，在长江经济带和“一带一路”中占据重要地位。以宁波为例进行研究，对于长三角区域内其他城市融入长三角一体化、实现传统制造业转型升级和其他湾区经济体的发展均具有借鉴意义。

政府如何基于自身比较优势融入长三角地区，推动长三角区域经济一体化发展。

（一）宁波发展阶段和禀赋结构分析

宁波市，简称甬，是国家副省级市、计划单列市，世界第三大港口城市，长三角五大都市圈中心城市之一。从发展阶段来说，2018年宁波人均GDP为132603元，按年平均汇率折合，人均收入均已超过2万美元，达到国际货币基金组织发布的高收入国家水平。

具体到禀赋方面：（1）要素禀赋。宁波2016年供地总量3308.89公顷，工矿仓储用地835.30公顷。宁波2017年总人口596.93万，净迁移率达到7.04%，制造业从业人员稳定在230万人左右。但是，职工平均工资不断上升，2017年制造业平均工资与上海持平。科研人员方面，宁波市规模以上工业企业的R&D人员总数达到9.97万，R&D人员全时当量增加到7.53万人。同时，宁波还是有名的“院士之都”，据统计，截止到2017年底，宁波籍院士共有115位，远超全国其他城市。（2）制度禀赋。宁波是五个国家计划单列市之一，在经济权限与财政管理方面拥有较大的自主权。非正式制度方面，宁波自600年前就发展起了以甬商为代表的商业群体，与世界各国贸易往来频繁，形成了以信任为纽带的地区社会资本。（3）自然禀赋。宁波交通便利，海陆空基础设施发达，有宁波栎社国际机场以及宁波绕城高速、杭甬高速、杭州湾跨海大桥等多条交通要道。另外，宁波一舟山港是全球货物吞吐量第一大港，我国第二大标准箱吞吐港，重要的海铁联运港和汽车滚装码头。

总体来说，2017年宁波已经成为高收入地区，人口规模在500万到600万之间，属于大城市。而且，与其他高收入地区相比，宁波尚有一定规模的土地供应量。在制度禀赋方面，宁波属于计划单列市，具有较大的经济与财政管理权限，且拥有良好的社会资本。在自然禀赋方面，宁波的地理位置优越，宁波一舟山港使其在出口贸易方面具有比较优势。

（二）选择区域目标城市

长三角城市群包括27个城市，不同城市发展水平不同，城市定位存在明显差异。按照人均GDP高于本城市且经济持续增长、禀赋结构兼容、产业结构存在互补空间三个标准，本文依次从发展阶段、城市规模、区位因素和产业结构四个维度进行分析。

具体地，第一步目标城市发展阶段应高于宁波，且经济持续增长。2017年人均GDP高于宁波的城市有苏州、无锡、南京、常州、杭州、上海和镇江，长三角高质量发展指数^①和协同发展能力指数^②高于宁波的是上海、杭州、苏州和南京。2019年新一线城市排名中，也只有上海、杭州、苏州和南京四个城市排在宁波前面。然后分析人口规模、区位因素和制度因素，可有效区分的是区位和制度。百度地图数据显示，从宁波到上海、杭州、苏州和南京的距离分别是227公里、156.9公里、231.5公里和434公里，自驾需要3小时33分钟、1小时59分钟、3小时13分钟和5小时17分钟，到南京的距离最远。从制度文化来说，宁波与上海的文化语言相近，上海近三分之一人来自宁波，杭州和宁波属于同一省份，将目标城市缩减为上海和杭州。最后，从产业结构来看，宁波以第二产业为主导，第二产业对GDP的贡献为52.8%，产值占比也在50%以上，以传统制造业为主。上海和杭州均以第三产业为主，第三产业对GDP增长的贡献率超过了50%。其中，上海以生产性服务业为主（如金融、科研、咨询等行业），杭州以消费性服务业为主（如文化创意产业、旅游休闲产业、健康产业、时尚产业等）。Lin和Wang（2020）通过跨国分析和理论模型

① 《长三角高质量发展指数报告（2018）》，<https://www.jfdaily.com/news/detail?id=126451>。

② 《长三角城市协同发展能力指数（2018）》，http://www.sohu.com/a/272881540_550962。

构建,发现生产性服务业和高端制造业之间存在相当强的互补关系,即在一定条件下生产性服务业的不足不仅会影响高端制造业的发展,同时也会制约其产业升级与结构转型的过程。因此,我们借鉴 Lin 和 Wang (2020),根据行业上下游指数,基于生产性服务业与制造业的互补关系,选择上海作为宁波在长三角区域内进行产业融合的最佳目标城市。^①

综上所述,从发展阶段、禀赋结构和产业结构来看,本文发现长三角区域内,上海是宁波产业融合的最佳目标城市。宁波将上海作为目标城市,既可以借鉴上海产业升级与结构转型的经验,也可以发挥其比较优势,与上海优势互补,共同实现区域经济的协同发展。

(三) 识别区域融合产业

根据前文分析,宁波应该选择符合自身比较优势、具有发展前景、市场潜力大、企业增长快的产业,作为产业融合的主导产业。比较宁波与上海的三次产业结构,本文发现宁波以第二产业为主,上海以第三产业为主。对宁波而言,第二产业具有比较优势。本文接下来将从动态变迁和静态构成角度,分析宁波第二产业具有(潜在)比较优势的细分产业。

本文首先使用龙信企业数据,计算 1995—2018 年上海和宁波制造业细分行业企业的进入退出比值,比较宁波和上海制造业细分产业的不同变迁趋势。结果发现,上海的制造业企业净进入值整体上呈现“倒 U 形”分布,峰值出现在 1995—1997 年和 2000—2005 年,2005 年后企业退出概率逐渐提高。2015 年以后,几乎所有制造业细分行业的净进入值都成为负值,即企业退出数目超过进入数目。但是,宁波的制造业企业进入退出比值整体上比较稳定,主导行业的净进入值始终为正。制造业一直是宁波具有比较优势的产业。

其次,本文比较了 2017 年宁波市 31 个制造业细分行业规模以上工业总产值、企业数占比、工业总产值占比、固定资产和就业人数占比,将排名前十的行业视为宁波具有比较优势的产业。结果发现,汽车制造业、电气机械和器材制造业、化学原料和化学制品制造业以及石油加工、炼焦和核燃料加工的综合指标排名最高。然后,分析宁波上市企业的行业分布。统计资料显示,截至 2018 年 9 月,宁波辖区内共有上市企业 75 家,55 家企业属于制造业,总市值 3 121.57 亿元。这 55 家上市企业按总市值排序分别属于汽车制造业,电气机械和器材制造业,新材料,通用设备制造,计算机、通信和其他电子设备制造业,纺织业,医药制造业,专用设备制造业等行业。只有 6 家属于生产性服务业,总市值 2 007.74 亿元,分别是金融服务、港口航运、交通运输和信息服务行业。

最后,本文计算了 2012—2016 年 31 个制造业细分行业规模以上工业总产值、规模以上企业数占比、工业总产值占比、固定资产和就业人数占比的增长率。结果发现,汽车制造业,电气机械和器材制造业,计算机、通信和其他电子设备制造业,通用设备制造业,专用设备制造业,化学原料和化学制品制造业,纺织服装、服饰业以及煤炭及其他燃料加工业是宁波最具有比较优势的八大产业。

(四) 确定产业融合路径:基于五大类产业

确定宁波与上海的产业融合路径,一方面要立足于宁波市具有比较优势的产业,另

^① 由于产业结构层面的分析已经可以识别出宁波产业融合的最佳目标城市,我们没有在产品结构、产业链、价值链等细分维度继续分析。根据实地调研,宁波政府在长三角一体化规划中选择产业融合的目标城市也是上海,与本文的分析一致。另外,我们借鉴了 Krugman (1991) 产业同构指数,使用行业二位码的工业增加值测度长三角城市之间产业结构相似度。但是,二位码行业包含的细分产业差距较大,距离真实世界较远。比如宁波和上海都发展汽车制造业,上海以整车制造为主,宁波以生产汽车零部件为主,二者产业相似但是存在互补空间,而不是产业竞争关系。因此,我们没有采用该方法。

一方面也要比较上海相同产业的发展现状与趋势，确定同一产业在上海和宁波的不同地位。我们使用相同指标，比较宁波与上海相同的八大产业的发展现状与趋势。结果发现：（1）上海和宁波汽车制造业都是工业总产值占比最大的产业，并且企业数、规模以上企业工业总产值、固定资产和从业人数等各项指标均呈上升趋势；（2）上海和宁波计算机、通信和其他电子设备制造业规模以上工业总产值、固定资产和从业人员数目均在下降，但是上海计算机行业新产品产值不断上升；（3）上海和宁波化学原料和化学制品制造业工业总产值占比均排名第三，宁波该行业的企业数、固定资产投资和从业人数不断下降，上海工业总产值保持稳定，但技术改造经费、新产品产值等也在下降；（5）上海市通用设备和专用设备制造业工业总产值占比保持稳定，但新产品产值或技术改造经费都小幅下降，而宁波市在这两个产业上的工业总产值呈上升趋势；（6）上海市石油加工、炼焦和核燃料加工工业总产值一路下跌，而宁波市规模以上企业固定资产和从业人员占比在上升。

综上所述，宁波和上海相同产业存在相同或者不同发展趋势：部分产业的发展趋势相同，即同处于上升或者下降趋势，如汽车制造业；部分产业的发展趋势存在差异，处于不同的发展阶段，比如上海的某一产业处于下降阶段，而宁波同一产业处于上升阶段。因此，基于宁波和上海相同产业的发展趋势，划分五大产业类型，制定不同的融合路径：（1）如果产业发展趋势存在差异，上海属于转进型，宁波属于追赶或者领先型，可选择产业梯度转移，如纺织业。（2）如果产业发展趋势相同，同属于领先型、追赶型或者换道超车型，则根据产业链进一步细分。如果处在同一产业链的不同位置，或者产品空间存在差异，二者之间具有互补关系，可以选择产业内融合；如果同处于产业链的相同位置，二者之间具有竞争关系，可选择在某些关键或者共性技术领域进行第三方平台合作，或者共同制定行业标准等。（3）如果属于国防安全或者经济安全战略性产业，则需要按照国家战略规划，在基础研究、人才培养、重大技术攻关等方面进行合作，共同推进。

（五）甄别产业融合瓶颈

明确了重点产业以及产业融合路径，进一步分析宁波与上海的产业融合现状，寻找产业融合的约束瓶颈，从而提出相应的政策建议。本文使用龙信数据，计算了 2014—2018 年上海企业和宁波企业投资结构，结果发现宁波和上海产业融合遵循优势互补原则，宁波主要通过引进上海服务业促进本地制造业的发展。具体来说：

（1）投资行业以服务业为主。宁波产业结构以制造业为主，第三产业发展不足。上海对宁波投资主要集中在租赁和商务服务业，占全部投资金额的比值达到 81.5%，制造业投资占全部投资金额的比值仅为 1.55%。宁波对上海的投资行业也集中在租赁和商务服务业，信息传输、软件和信息技术服务业以及金融业，三大行业投资金额分别占总投资金额的 47.41%、14.62%和 13.4%，制造业投资金额仅占 0.39%。（2）投资区域集中，以产业集群为主。2014—2018 年上海对宁波企业投资区域分布集中于宁波市北仑区，投资金额占比达到了 66%，其他区域投资金额占比不足 10%，宁海县和余姚市投资金额占比仅为 1%。同样，宁波市对上海投资金额区域分布，主要集中在浦东新区。2014—2018 年，宁波企业在浦东新区投资金额占比为 51%，其他区域占比均不足 10%。（3）制造业投资领域以上海投资宁波为主。2014—2018 年上海对宁波投资次数达到 142 次，总金额达到 53.43 亿元，宁波对上海投资次数仅为 11 次，总投资金额为 4.1613 亿元，投资次数不到上海投资次数的 8%。上海对宁波投资总金额排名前三的行业分别是汽车制造业，计算机、通信和其他电子设备制造业以及电气机械和器材制造业，宁波对上海投资金额排名前三的分别是专用设备

制造业，汽车制造业以及计算机、通信和其他电子设备制造业。宁波和上海在制造业细分领域投资结构相似，主要以宁波引入上海制造业为主。

但是，2016年以后上海到宁波的投资金额显著下降。除了其他城市的竞争影响以外，基于对宁波和上海的禀赋结构、基础设施和教育、金融等生产性服务业的分析^①，我们认为可能是由于以下几个原因：（1）交通不便利。目前，宁波到上海的高铁时间为2小时（途经杭州），汽车走杭州湾跨海大桥的时间为3小时，但上海到苏州高铁只需要25分钟左右，到绍兴85分钟左右。（2）要素不匹配。宁波当地高等教育人才储备不足，高等教育基础薄弱，无“985”、“211”高校，再加上外地人才流入不足，近几年招工难等因素导致制造业劳动力成本上升，宁波制造业职工平均工资与上海持平甚至略高于上海。（3）区域间制度不完善。针对高校和研究机构横向跨区域合作的财政管理机制不通，政府的管理体制还不适应科技创新。创新生态体系不健全，重大科技联合攻关制度不完善。针对上述产业融合过程中存在的约束瓶颈，需要有为政府因势利导，即需要宁波政府从增强要素供给、改善软硬基础设施等方面，提高自身的产业竞争力，也需要宁波与上海合作，支持城市间的要素流动，降低交易成本，促进产业融合。

（六）发挥有为政府作用

针对上述可能的约束瓶颈，需要政府制定因势利导型产业政策和区域政策，从增强要素供给、改善软硬基础设施等方面，降低交易成本，促进产业融合，提高区域产业竞争力。

首先，宁波市政府应以消除制约宁波产业升级的瓶颈为切入点，从引导要素流入、改善基础设施和制度环境、完善上游生产性服务业为着力点，促进宁波高质量承接或融入上海产业发展。保障资金、人才、技术、制度等核心要素，缓解发展瓶颈。完善城市公共服务，加强基础教育、医疗资源建设。设立产业基金，为先行先试企业提供改造补贴，树立智能工厂模板，发挥示范效应。其次，宁波市政府应与上海市政府开展多领域、全方位的合作。在公共交通、科技创新、产业融合、人才培养、民生保障、生态治理和体制建设方面，互联互通、共建共享。比如，推进沪甬通道联网建设，实现沪甬“半小时”交通圈；参与成立“长三角港口群一体化发展联合工作组”，实施区域港航协同行动；共同建立“长三角大仪网”，促进大型科学仪器装备装置和研发资源在区域内开放共享；加强两地高校联系，鼓励合作办学，共建实习基地；积极推进长三角地区异地就医实现，拓展网络、手机应用等异地就医登记备案，探索长三角地区双向转诊实现的可能性。^②

前文依照“六步法”，以宁波作为主体城市，分析它如何在长三角地区选择目标城市，分析主导产业以及制定合适的产业融合路径和政策建议。但是在现实中，对于给定的主体城市，并非只能和一个目标城市进行产业融合。我们还可以在长三角区域内，选择其他城市作为目标城市，或者选择另一个城市作为主体城市，按照之前相同的方法进行比较优势和产业融合分析，通过两两分析整理出“一对多”或者“多对一”的融合路径。通过“以点带面，以面带线”，最终将长三角内所有城市融入长三角的产业网络。这种政策分析框

^① 因篇幅所限，本文省略了这部分的详细分析过程，感兴趣的读者可向作者发邮件索要。

^② 由于不同的产业要素禀赋结构、风险特性和产业链长度等均不同，所需要的要素禀赋类型和质量也不同。比如发展汽车产业和石化产业所需要的高技能人才专业不同，发展新经济与传统产业所需要的资本类型也不同，与之相对应的金融结构、基础设施和制度安排等也有所区别。因篇幅所限，针对不同产业的融合约束瓶颈和政策建议（含要素禀赋结构、基础设施和制度环境等）在本文未能充分展开论述，更详细的讨论可参见新结构经济学课题组报告《宁波承接上海非核心功能对策研究》。

架具有现实可操作性,对其他区域实现区域一体化也具有借鉴意义。当然,在具体实践过程中,地方政府可能遭遇目标城市识别、比较优势甄别、五大产业划分的具体操作问题,或者面临中央—地方之间、地方政府之间的博弈以及地方政府权限不够的挑战。同时,地方政府可能采取违背比较优势的发展战略或者放任市场不作为,导致“乱为”或者“不作为”,因此需要完善的市场体系和监督制度的支撑。^①

五、研究结论和启示

在全球经济进入新常态、新一轮技术革命叠加全球新冠疫情的短期冲击下,构建区域协调发展新机制,形成主体功能明显、优势互补、高质量发展的区域经济布局,是新形势下中国区域协调发展战略的重要内容。本文在新结构经济学理论与政策框架下,从地方政府角度出发,提出了区域经济一体化下区域内城市产业融合的“六步法”,即按照选择目标城市、分析城市禀赋结构、分析城市产业结构、确定产业融合路径、寻找产业融合瓶颈和发挥有为政府作用,制定区域内地方政府产业融合的区域和产业政策,保证了各部门政策目标的一致性。并且,本文以宁波融入长三角一体化为例,综合使用《城市统计年鉴》《工业统计年鉴》、企业工商注册数据等,选择上海作为目标城市,定量识别区域内城市比较优势产业,提出产业内融合、产业间融合和产业转移的三种产业融合路径,从而提出地方政府在区域一体化过程中的政策建议。本文提出的基于禀赋结构和产业结构的区域经济一体化战略分析框架,对于推进粤港澳、京津冀等区域的经济一体化,亦具有借鉴意义。

本文所提出的框架试图为地方政府的决策科学化提供智力支持,提出操作性较强的步骤,降低“好心办坏事”的概率。但是,一方面,地方政府在实施过程中可能遇到诸多挑战,比如比较优势产业和发展障碍的识别,地方财政能力和经济管理权限的限制等,需要中央政府或者省级政府的统一协调或者下放权力等。另一方面,地方政府出于晋升激励等其他动机,实施地方保护政策,或者采取违背比较优势的发展战略,反而不利于区域经济一体化。因此,在具体实施过程中,为了保证地方政府“有为”,防止地方政府“乱为”或者“不作为”,首先需要改变地方政府的发展理念,坚持市场化改革,同时遵循禀赋结构决定的比较优势发展战略。其次,从外部条件来说,完善地方政府事前论证、事中监督与事后评估的决策流程,增加公众的参与和监督。最后,强化地方政府间的组织协调,探索建立成本分担利益共享机制,提高地方政府的积极性。

参考文献:

1. 陈建军:《长三角区域经济一体化研究问题与分析框架的构建》[J],《经济理论与经济管理》2008年第5期,第56—60页。
2. 黄亮雄、王贤彬、刘淑琳等:《中国产业结构调整的区域互动——横向省际竞争和纵向地方跟进》[J],《中国工业经济》2015年第8期,第82—97页。
3. 季书涵、朱英明、张鑫:《产业集聚对资源错配的改善效果研究》[J],《中国工业经济》2016年第6期,第73—90页。

^① 因篇幅所限,本文省略了“关于区域经济一体化六步法框架的进一步拓展与讨论”,具体包括该框架的拓展应用、地方政府在实施过程中面临的挑战以及保证地方政府有为的政策建议三个部分,感兴趣的读者可在《经济科学》官网论文页面“附录与扩展”栏目下载。

4. 李兰冰:《中国区域协调发展的逻辑框架与理论解释》[J],《经济学动态》2020年第1期,第69—82页。
5. 梁琦、李晓萍、吕大国:《市场一体化、企业异质性与地区补贴——一个解释中国地区差距的新视角》[J],《中国工业经济》2012年第2期,第6—25页。
6. 林毅夫、李永军:《比较优势、竞争优势与发展中国家的经济发展》[J],《管理世界》2003年第7期,第21—28页。
7. 林毅夫、刘培林:《中国的经济发展战略与地区收入差距》[J],《经济研究》2003年第3期,第19—25页。
8. 林毅夫、王勇、鞠建东:《新结构经济学中禀赋内涵的探讨》[R],新结构经济学研究院工作论文,2019年。
9. 林毅夫:《产业政策与我国经济的发展:新结构经济学的视角》[J],《复旦学报(社会科学版)》2017年第2期,第148—153页。
10. 林毅夫:《新结构经济学——重构发展经济学的框架》[J],《经济学》(季刊)2011年第1期,第1—32页。
11. 刘乃全、吴友:《长三角扩容能促进区域经济共同增长吗》[J],《中国工业经济》2017年第6期,第79—97页。
12. 刘培林:《地方保护和市场分割的损失》[J],《中国工业经济》2005年第4期,第70—77页。
13. 罗晓辉、胡琰瑛、万丛颖:《结构趋同与“优势企业扶持”政策的创新激励效应——来自于地方政府同质化竞争的解釋》[J],《管理世界》2018年第12期,第181—183页。
14. 唐恒、王勇、赵秋运:《新结构经济学视角下的中国知识产权战略:理论与案例》[M],北京大学出版社,2020年第1版。
15. 王勇、樊仲琛、李欣泽:《禀赋结构、研发创新与产业升级》[R],新结构经济学研究院工作论文,2020年。
16. 王勇、华秀萍:《详论新结构经济学中“有为政府”的内涵——兼对田国强教授批评的回复》[J],《经济评论》2017年第3期,第17—30页。
17. 王勇、林毅夫、鞠建东:《因势利导型有为政府与产业政策:一个新结构经济学模型》[R],新结构经济学研究院工作论文,2019年。
18. 王勇:《从新结构经济学角度看我国当前的财政政策调整》[J],《学习与探索》2019年第8期,第132—137页。
19. 杨继东、罗路宝:《产业政策、地区竞争与资源空间配置扭曲》[J],《中国工业经济》2018年第12期,第5—22页。
20. 原倩:《城市群是否能够促进城市发展》[J],《世界经济》2016年第9期,第99—123页。
21. 张宇:《地方保护与经济增长的囚徒困境》[J],《世界经济》2018年第3期,第147—169页。
22. 赵娜、王博、刘燕:《城市群、集聚效应与“投资潮涌”——基于中国20个城市群的实证研究》[J],《中国工业经济》2017年第11期,第81—99页。
23. Desmet, K., Rossi-Hansberg, E., 2014, “Spatial Development” [J], *American Economic Review*, Vol.104, No.4: 1211-1243.
24. Donaldson, D., 2018, “Railroads of the Raj: Estimating the Impact of Transportation Infrastructure” [J], *American Economic Review*, Vol.108, No.4-5: 899-934.
25. Hausmann, R., Rodrik, D., Velasco, A., 2008, Growth Diagnostics [A], in *The Washington Consensus Reconsidered: Towards a New Global Governance*, 324-355.
26. Ju, J., Lin, J.Y., Wang, Y., 2015, “Endowment Structures, Industrial Dynamics, and Economic Growth” [J], *Journal of Monetary Economics*, Vol.76: 244-263.
27. Krugman, P., 1979, “Increasing Returns, Monopolistic Competition, and International Trade” [J], *Journal of International Economics*, Vol.9: 469-476.

28. Krugman, P., 1991, *Geography and Trade* [M], Cambridge: the MIT Press.
29. Lin, J.Y., Monga, C., 2010, “The Growth Report and New Structural Economics”, Policy Research Working Paper Series 5336.
30. Lin, J.Y., 2011, “New Structural Economics: A Framework for Rethinking Development” [J], Policy Research Working Paper Series, Vol.51, No.3: 323-326.
31. Lin, J.Y., 2014, “Industrial Policy Revisited: A New Structural Economics Perspective” [J], *China Economic Journal*, Vol.7, No.3: 382-396.
32. Lin, J.Y., Wang, Y., 2020, “Structural Change, Industrial Upgrading and Middle-Income Trap” [J], *Journal of Industry, Competition and Trade*, Vol.20: 359-394.
33. Lucas, R.E., 2004, “Life Earnings and Rural-Urban Migration” [J], *Journal of Political Economy*, Vol.112, No.S1: 29-29.
34. Lucas, R.E., Rossi-Hansberg, E., 2002, “On the Internal Structure of Cities” [J], *Econometrica*, Vol.70, No.4: 1445-1476.
35. Trevor, T., Zhu, X., 2019, “Trade, Migration, and Productivity: A Quantitative Analysis of China” [J], *American Economic Review*, Vol.109, No.5: 1843-1872.

A Study on the Regional Integration from the Perspective of New Structural Economics: A Case of Ningbo Integrating into the Yangtze River Delta

Zhu Lan^{1,2}, Wang Yong², Li Xiaojian³

(1. Institute of Quantitative & Technological Economics, Chinese Academy of
Social Science)

(2. Institute of New Structural Economics, Peking University)

(3. National School of Development, Peking University)

Abstract: Regional Integration is an important strategy of China’s national development. Guided by New Structural Economics, we propose an economic analytical framework of high-quality integration and joint development among cities in the same sovereign country. The framework starts by analyzing the development stage and endowment structure of any given city, and then proposes six steps for its government, namely, endowment structure analysis, target city selection, industrial structure analysis, industrial integration path design, industrial bottleneck detection, and government facilitation. We use Ningbo and how it should participate in the Regional Integration of the Yangtze River Delta as a concrete example to illustrate how to apply this general framework of regional integration analyses. We believe that this framework is also useful for us to think about the integration and development of cities in regions such as the Beijing-Tianjin-Hebei Area and the Guangdong-Hong Kong-Macau Greater Bay Area.

Keywords: Regional Integration Strategy; New Structural Economics; Industrial Integration

JEL Classification: R58; L52; R11

(H)