



交流材料 注意保存

长三角研究要报

2023 年第 7 期（总第 31 期）

2023 年 11 月 30 日

本期要目

【一体化】

进博会与长三角一体化发展的“双向奔赴”

.....王 振

2021 年以来长三角一体化发展的综合评价

.....刘 亮

【科技创新】

2017-2021 年长三角城市群科技创新驱动力的进步率

.....杨 凡

主办单位：上海社会科学院长三角与长江经济带研究中心
上海社会科学院信息研究所

进博会与长三角一体化发展的“双向奔赴”

王振

首届中国国际进口博览会上，长江三角洲区域一体化发展上升为国家战略。进博会和长三角一体化发展，共同开启长三角高质量发展与共创中国式现代化建设长三角样本的新航程。

五年来，长三角一体化发展成绩斐然。2021年2月，经国务院批复，国家发展改革委发布《虹桥国际开放枢纽建设总体方案》；今年8月，国务院审议同意《关于推动虹桥国际开放枢纽进一步提升能级的若干政策措施》，被称为虹桥国际开放枢纽“2.0版”。虹桥国际开放枢纽建设发端于进博会平台，以跨区域高水平协同开放和全球高端资源配置功能建设为抓手，为长三角一体化发展走深走实提供动能、打造载体。

（一）协同推进高水平对外开放

进博会不仅仅是全球首创的以进口为主题的国家级展会，更是深化我国高水平对外开放极其重要的战略抓手和载体。进博会与长三角一体化的第一个“双向奔赴”，是协同推进高水平对外开放。进博会期间形成的展品税收支持、通关监管、资金结算、投资便利、人员出入境等一系列对外开放的创新政策，有的是特定原创类政策，有的是复制借鉴自贸区政策，有的是鼓励支持类政

策，这些创新政策正逐项上升为常态化制度安排，并通过虹桥国际开放枢纽的“一核”、北向拓展带和南向拓展带，通过各地自贸区载体和金融后台服务基地、跨境电商平台等，推动各地提高对外开放水平，形成更广区域更高水平的协同开放格局。

今年8月出台的虹桥国际开放枢纽“2.0版”提出，支持在江苏、浙江、安徽举办中国国际进口博览会招商路演、供需对接等系列活动，指导支持地方参与相关展会、论坛工作；推动虹桥国际开放枢纽与合肥、芜湖等长三角地区城市联动发展，逐步实现资源共享、政策共通、平台共建，以协同开放提升整体实力。这就是说，长三角各地都已成为进博会的重要参与力量。

特别是作为“一核”的虹桥国际中央商务区，依托进博会溢出效应，推动大商务、大会展、大交通、大科创深度融合，通过加快发展富有特色的现代服务业，大力集聚跨国公司区域性总部，积极打造法治化、市场化、国际化营商环境，厚植国际人才优势，提高公共服务国际化水平等重大举措，不断提升其全球性的国际商务综合功能，引领长三角各地更好参与国际合作与竞争。

（二）共建全球资源配置功能

进博会与长三角一体化的第二个“双向奔赴”，表现在共建全球资源配置功能上。“强化全球资源配置功能”位列上海“四大功能”建设的首位。从更大的发展契机来看，只有长三角三省一市参与共建，只有上海把建设全球资源配置功能的空间放置到长三角区域，才能实现更快更强的战略预期。

全球资源配置功能建设，重点在于功能大平台建设和专业服务能力建设。前者包括世界级交易市场主体、网络平台、展示平台、全球网络、平台规则等，后者则包括专业化金融服务、信息服务、数据服务、咨询服务、法律服务等。这些都是进博会的重要任务，并为长三角共建全球资源配置功能提供契机、平台和制度创新。通过各地参与进博会及虹桥国际经济论坛，通过吸引集聚国际经贸仲裁机构、贸易促进机构、协会商会等功能性组织，通过高水平建设一批面向共建“一带一路”的专业贸易平台和国别商品交易中心，通过为国际贸易企业等提供便利的跨境金融服务，通过长三角各地在虹桥国际中央商务区建设城市会客厅等创新举措，包括北向拓展带和南向拓展带在内的虹桥国际开放枢纽区域，高端资源要素出入境集散地功能加快壮大，物流、信息流、资金流等更加高效便捷流动，全球资源配置能力显著提升，从而为长三角各地的资源配置和经济发展提供更加通畅的通道、更加专业的服务。

（三）助推长三角科创走廊建设

进博会与长三角一体化发展的第三个“双向奔赴”，表现为助推长三角科创走廊建设。

以上海的科技创新策源核为引领，沿着重要交通通道，由东向西，聚合沿线各地创新力量，形成科创走廊，沿走廊组建科技创新共同体，促进聚集在中心城市的创新链与布局在沿线中小城市的产业链深度融合，这是提升长三角科技创新策源能力和打造

世界产业集群的有效模式。

进博会已成为建设长三角科创走廊的发动机和加速器。事实上，举办进博会的重要目的之一，就是对国外先进的产品、装备、技术和服务予以更加积极主动的开放，构建与国际高标准投资贸易规则相衔接的对外开放新体系新机制，深化国际国内的贸易互通和创新交流，促进贸易资源、创新资源在大虹桥集聚。最近几年，包括上海在内的长三角各地企业和研发机构不仅在进博会期间积极与参展商深入对接，加快对国际前沿技术和产品创新的了解、学习和合作，而且纷纷进驻虹桥国际开放枢纽，直接在这里设置研发中心、子公司等，促进进博会创新价值溢出，大虹桥这个“创新核”越长越大，并且向周边地区不断溢出。

可以看到，发端于松江区的 g60 科创走廊，在 2018 年举办进博会后，扩容速度大大加快，跨区域合作更加丰富，已有苏州、嘉兴、杭州、湖州、金华、合肥、芜湖、宣城等 8 个重要的长三角城市加入这条科创走廊。发端于虹桥国际中央商务区的数字干线，经青浦、吴江，沿着 g50 高速公路，一路到芜湖、南京、合肥，已基本成形。沿着沪宁合肥高速、沪宁合高铁的沪宁合科创走廊，也在加快孕育而生，并向东串联上海的普陀区，向西串联安徽的皖北地区。

（王振 上海社科院副院长 信息研究所所长 研究员）

2021 年以来长三角一体化发展的综合评价

刘亮

（一）2021 年以来长三角在推动区域协调发展新格局评价指标分析

（1）城市群同城化水平进一步提高，从上述分析中我们可以看出，随着城际铁路、高铁、高速公路等假设的加快，长三角地区城市群同城化水平在逐渐加强的趋势毋庸置疑。因此，我们确定其为增长状态。

（2）城乡居民收入差距进一步缩小。从图 1 中，可以看出，近年来，长三角地区的城乡收入差距呈现出明显的逐渐缩小的趋势，城乡居民可支配收入比从 2015 年的 2.28 下降到 2021 年的 2.03 左右，已经优于《纲要》提出的 2.2 的目标值水平。这一方面得益于江浙沪皖各地区城乡之间人均可支配收入的下降，如上海从 2.28 下降到 2.14，江苏从 2.28 下降到 2.16，浙江从 2.07 下降到 1.94，安徽从 2.49 下降到 2.34，同时也得益于一些经济落后地区经济增速高于发达地区，推动城乡收入差距的降低。

城乡居民收入差距（权重0.05）

计算公式：城镇人均可支配收入/农村人均可支配收入

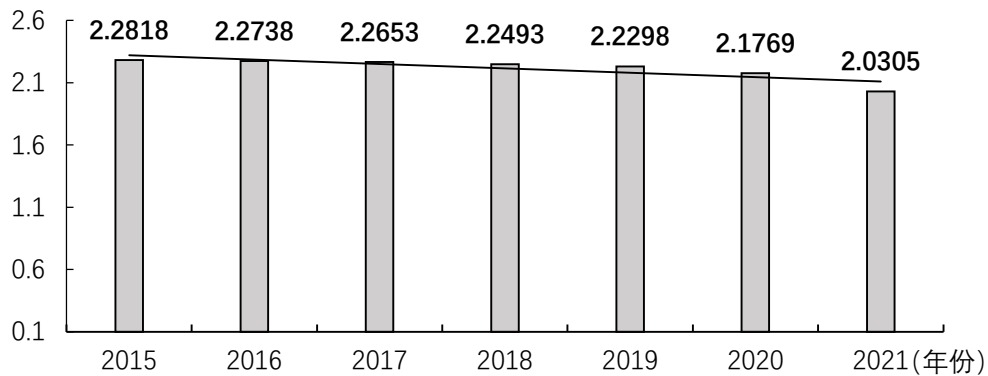


图1 长三角地区城乡居民收入一体化指标

(3) 全域居民人均 GDP 偏差度进一步缩小。从图 2 中可以看出，近年来，长三角地区的人均 GDP 差异也呈现缩小趋势，GDP 偏离度从 0.33 下降到 0.28，这意味着长三角地区经济增长之间的差异性下降，经济发展水平逐渐趋同。

全域人均GDP偏差度（权重0.05）

计算公式：人均GDP标准差/长三角地区人均GDP

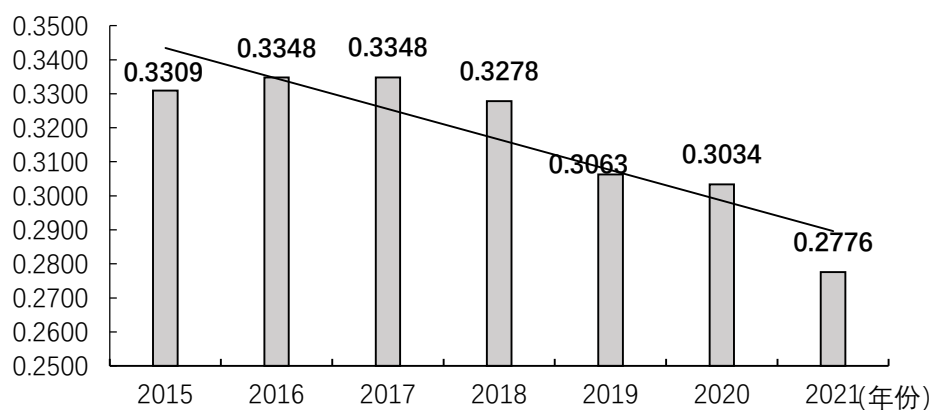


图2 长三角地区人均可支配收入一体化指标

(4) 城镇化率逐渐提高。从图 3 中可以看出，近年来，长三

角地区的城镇化水平快速上升，从 2015 年的 67.6% 上升到 2021 年的 73.9%，年均上升约 1.1%，这意味着长三角地区人口向城镇集中趋势明显，已经基本实现了城镇化率 70% 的目标，城市一体化水平稳步提升。

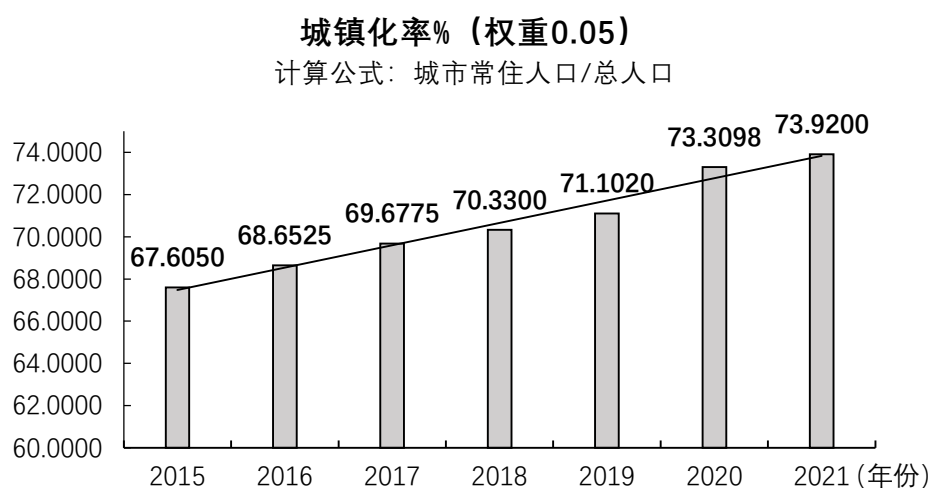


图 3 长三角地区城镇一体化指标

（二）2021 年以来长三角在“加强协同创新产业体系建设”评价指标分析

（1）研发投入稳步上升。从图 4 中可以看出，近年来，长三角地区在研发投入方面呈现出快速增长趋势，研发投入占比已经从 2015 年占 GDP 的 2.62% 上升到 2021 年的 3.02%，已经基本达到《纲要》中提出的 3% 的要求。研发投入总额达到 8324.57 亿元，科技创新投入已成为拉动长三角经济增长和转型升级的主要动力。

研发投入强度（权重0.07）

计算公式：总研发投入/总GDP

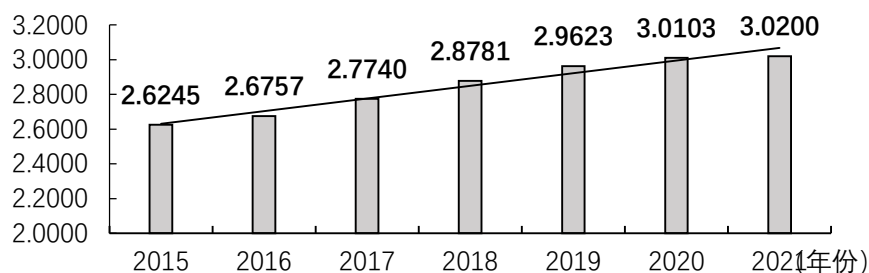


图4 长三角地区科技创新一体化指标

（2）高新技术产业增长迅速。至 2021 年，高新技术产业总产值占工业总产值的比重从 2015 年的 23.5% 上升到 45.34%，年均上升约 3.6 个百分点，已经超过了《纲要》中提出的 18% 的目标要求。高新技术产业的高速发展意味着长三角地区产业的转型升级进入一个良性循环阶段（见图 5）。

高技术产业产值占规模以上工业总产值比重 (0.07)

计算公式：高技术产业总产值/工业总产值
(包括科技进步贡献率指标在内，总比重为0.13)

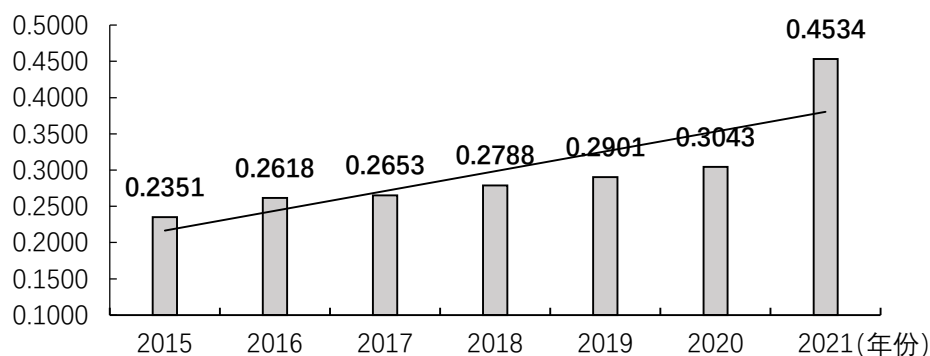


图5 长三角地区科技成果产业化指标

(三) 2021 年以来长三角在提升基础设施互联互通水平评价指标分析

(1) 铁路建设推动一体化都市圈建设效果明显。近年来，由于铁路基础设施投资的加速，长三角地区的铁路总里程已经超过 1 万公里，单位面积铁路密度从 0.027 公里上升到 0.037 公里，离《纲要》中提出的 507 公里/万平方公里的目标差距较大，但 2019 年至 2021 年增长幅度较大，长三角地区四通八达的铁路网已经基本建成（见图 6）。

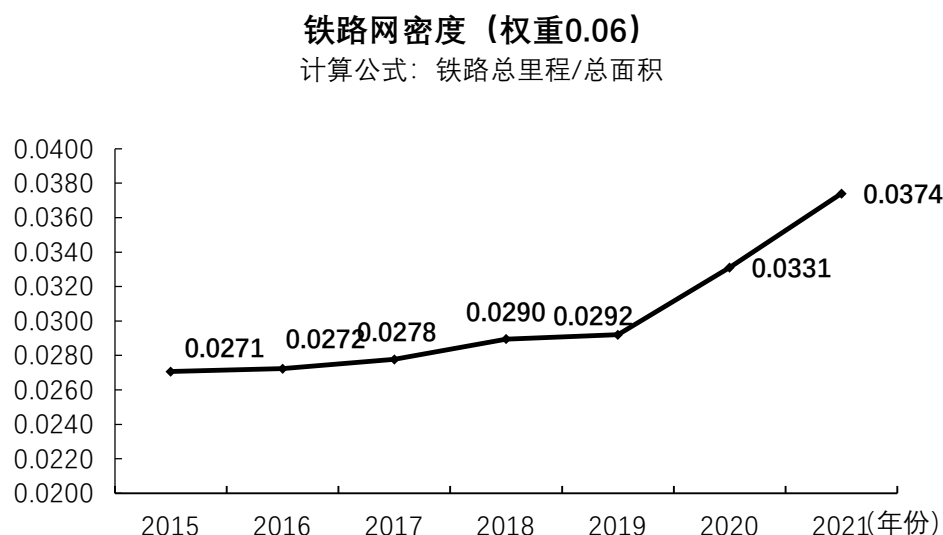


图 6 长三角地区铁路交通一体化指标

(2) 高速公路建设加快长三角一体化发展。近年来，高速公路建设作为重要的基础设施在推动长三角地区一体化发展过程中发挥了重要作用，截止 2021 年底，长三角地区的高速公路里程已经超过 1.5 万公里，单位面积高速公路里程从 2015 年的 0.038 公里上升到 2021 年的 0.044 公里，与《纲要》中提出的高速公路密

度达到 5 公里/百平方公里的目标有一定差距，但不大（见图 7）。

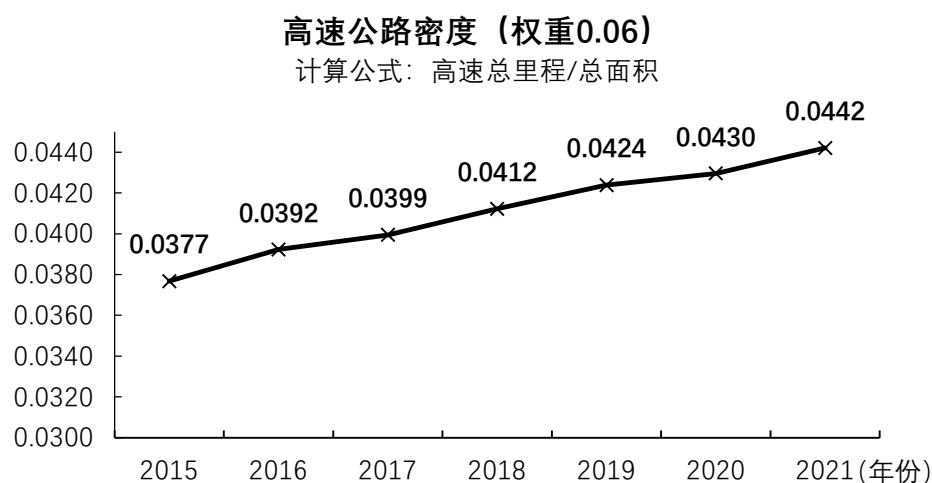


图 2-7 长三角地区高速公路一体化指标

（3）互联网覆盖率提升同时向 5G 升级。根据《第 49 次中国互联网络发展状况统计报告》，截至 2021 年 12 月，我国网民规模达 10.32 亿，较 2020 年 12 月增长 4296 万，互联网普及率达 73.0%。长三角地区作为我国经济发达地区，互联网普及率远远高于全国平均水平，互联网覆盖率从 2015 年的 85.1% 上升到 99.6%，基本实现了网络全覆盖。随着 5G 近年来，互联网基础设施升级快速推进，虽然目前各地刚刚起步，但随着新一轮基础设施投资重点聚焦“新基建”，5G 投资将迅速展开，并成为未来长三角经济转型升级的重要支撑力量（见图 8）。

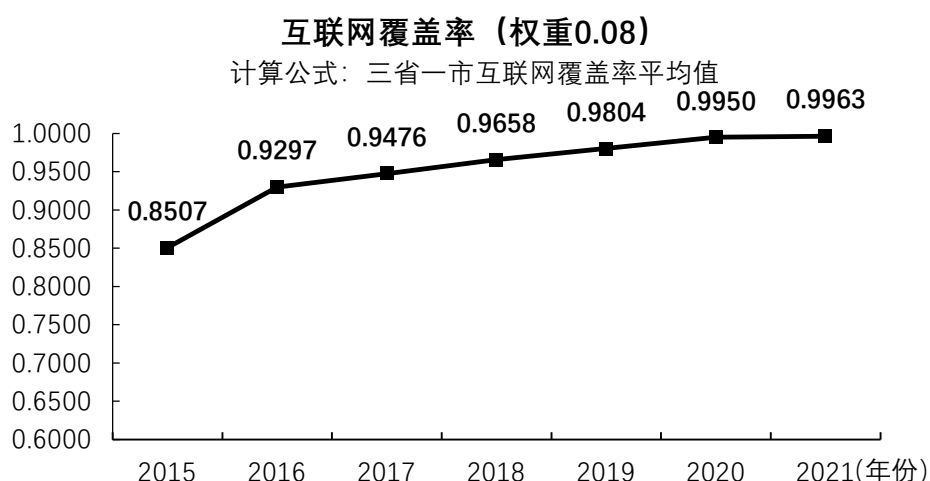


图 8 长三角地区互联网一体化指标

（四）2021 年以来长三角在“强化生态环境共保联治”方面评价指标分析

（1）PM_{2.5} 平均浓度明显下降。近年来，长三角携手治气，2021 年，上海市结合全市扬尘在线监控体系，加强工地、堆场、码头混凝土搅拌站等重点领域扬尘在线超标执法应用，进一步提升扬尘管理水平；3 月 7 日，江苏省以大气污染防治联席会议办公室名义印发《江苏省 2021 年大气污染防治工作计划》，将全省环境空气质量改善目标分解下达至 13 个设区市和 54 个县（市、区；浙江省发展改革委省生态环境厅联合印发《浙江省空气质量改善“十四五”规划》；安徽省大气办印发《安徽省 2021-2022 年秋冬季大气污染综合治理攻坚方案》，积极应对重污染天气，深化企业绩效分级分类管控，强化区域联防联控，做好重大活动空气质量保障工作。目前，长三角地区空气质量改善明显，41 个城市 PM_{2.5} 平均浓度较 2015 年下降 42%，从 2015 年的 53 下降到 31（见图 9）。

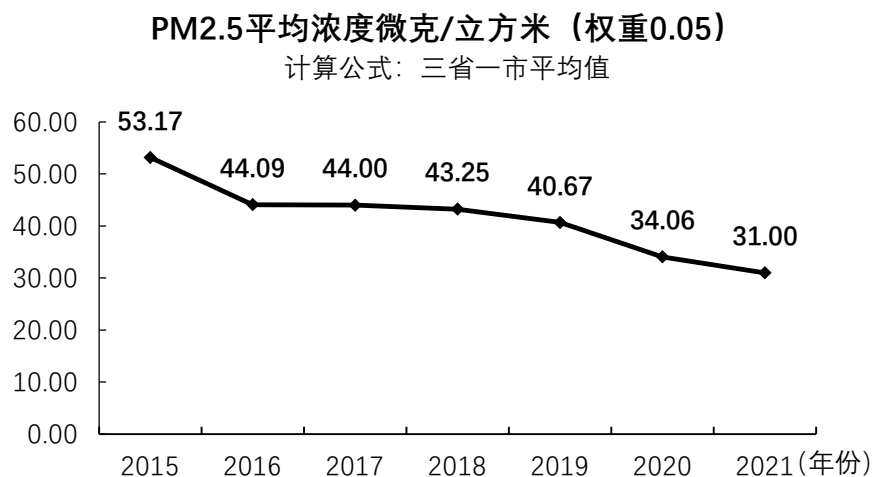


图9 长三角地区环境治理一体化指标（PM2.5）

（2）空气质量优良天数有所增加。随着环境治理的逐渐深入，长三角地区的空气质量也逐渐提升，除PM2.5下降外，空气质量优良天数也逐渐上升，2015年，空气质量优良天数为73.4%，2016年上升为79.5%，2017年有所下降，至74.7%，随后回升至2019年的76.4%，2021年达到了86.7%，基本完成《纲要》中提出的80%的目标（见图10）。

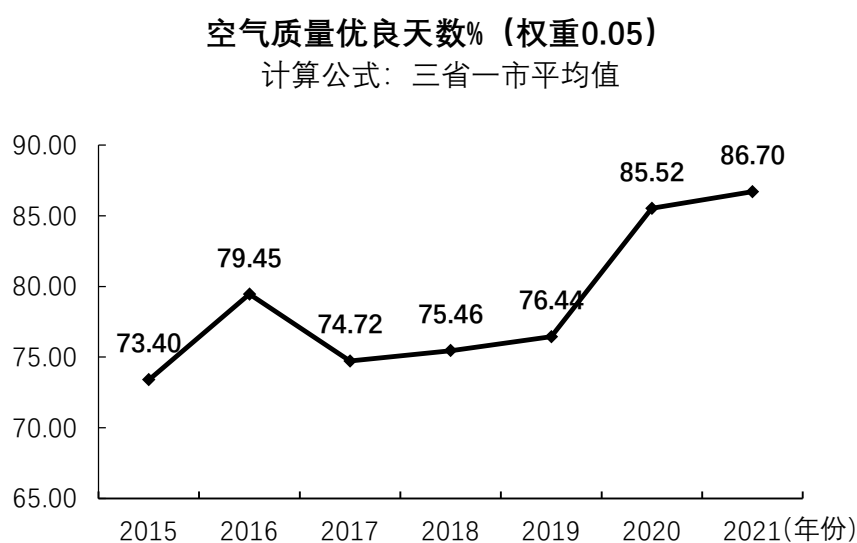


图10 长三角地区环境治理一体化指标（空气质量优良天数）

(3) 治水效果明显，水质达标率上升较快。随着环境治理的逐渐深入，长三角地区废水排放量呈逐年下降趋势，废水处理能力明显提高，水质也出现了快速提升趋势，从 2015 年的 51.3% 的水质达标率上升到 2021 年的 87.4%，完成《纲要》中提出的水质达标率 80% 的目标（见图 11）。

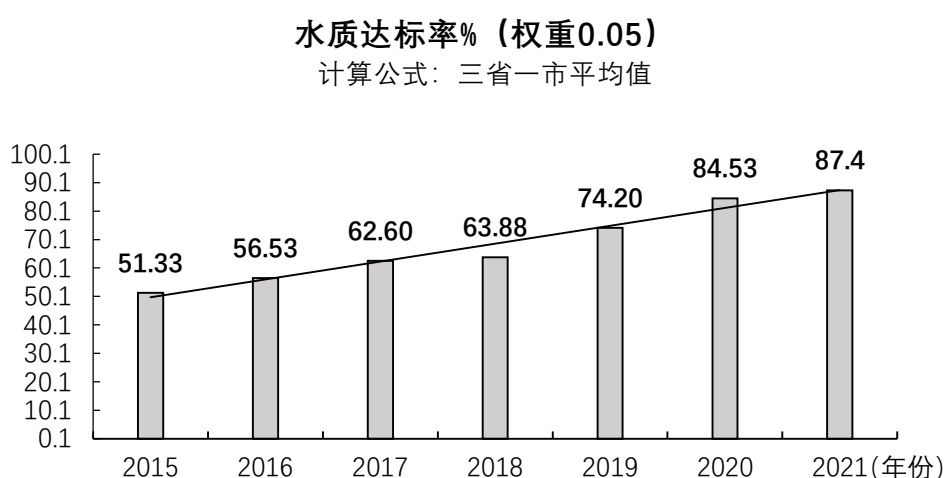


图 11 长三角地区环境治理一体化指标（水质达标率）

(4) 单位 GDP 能耗下降较快，能效提高明显。随着节能减排等新技术在产业中的运用和产业逐渐向高新技术转型升级，长三角地区产业能耗呈现出快速下降趋势，2015 年单位能耗为 0.49 吨标准煤，2021 年已经下降至 0.35 吨标准煤，五年内下降了 28%，年均下降 4.5%。其中相对于 2018 年下降了 4.8%，虽然越往后节能减排的难度越大，但预计实现下降 10% 的目标仍然存在较大可能性（见图 12）。

单位GDP能耗（权重0.05）

计算公式：三省一市平均值

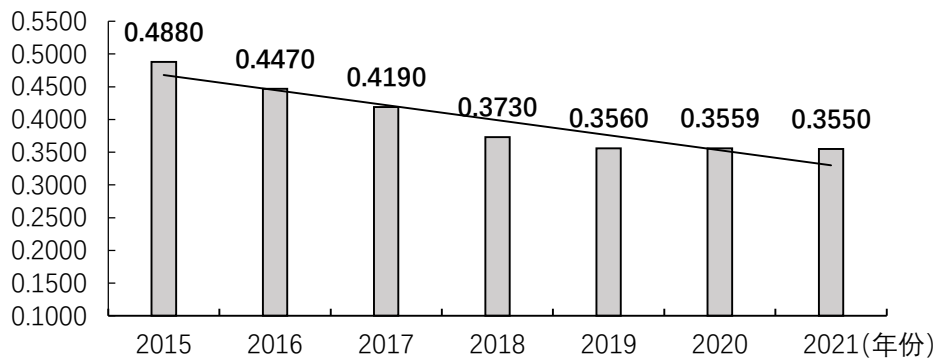


图 12 长三角地区环境治理一体化指标（单位 GDP 能耗）

（五）2021 年以来长三角在加快公共服务便利共享评价指标分析

（1）人均公共支出稳中有升。近年来，随着长三角地区经济稳步增长，各地区政府向民生方面的支出倾斜，投入水平也逐年增加，如 2021 年上海常住人口人均财政支出达到 3.39 万元，江苏人均财政支出达到 1.71 万元，浙江达到 1.686 万元，安徽达到 1.22 万元，除上海外，其他省离《纲要》中确定的 2.1 万元目标存在较大差距（见图 13）。

人均公共财政支出（权重0.07）

计算公式：财政总支出/总人口

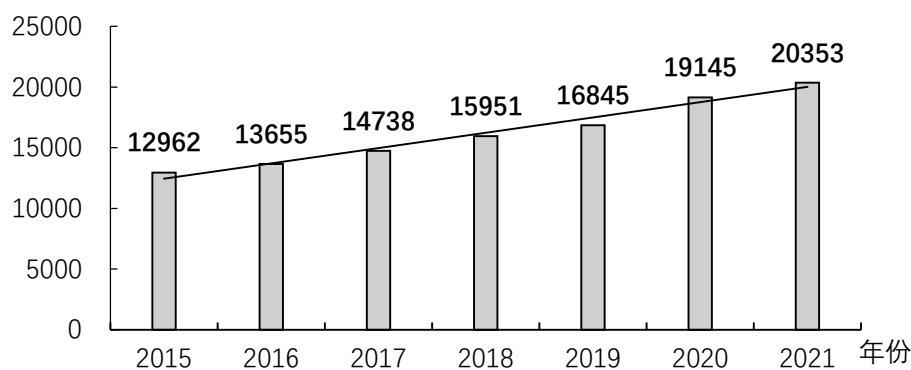


图 213 长三角地区公共服务一体化指标（公共财政支出）

（2）平均受教育年限逐年提升。长三角地区受教育水平也在逐年上升，从 2015 年的 9.27 年上升到 10.08 年，2019 年至 2020 年增长明显，但离《纲要》中提出的 11.5 年的教育目标仍有不小差距（见图 14）。

平均受教育年限（权重0.07）

计算公式：三省一市平均值

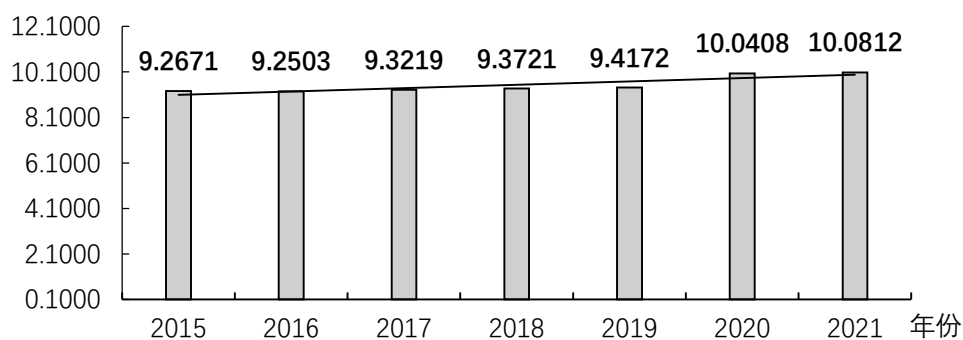


图 14 长三角地区公共服务一体化指标（人均受教育年限）

(3) 人均期望寿命稳步上升。随着人们生活水平提高和医疗条件的改善,人均期望寿命也在延长,2021 年预计达到 79.65 岁,略高于全国水平,基本达到《纲要》提出的 79 岁的目标(见图 15)。

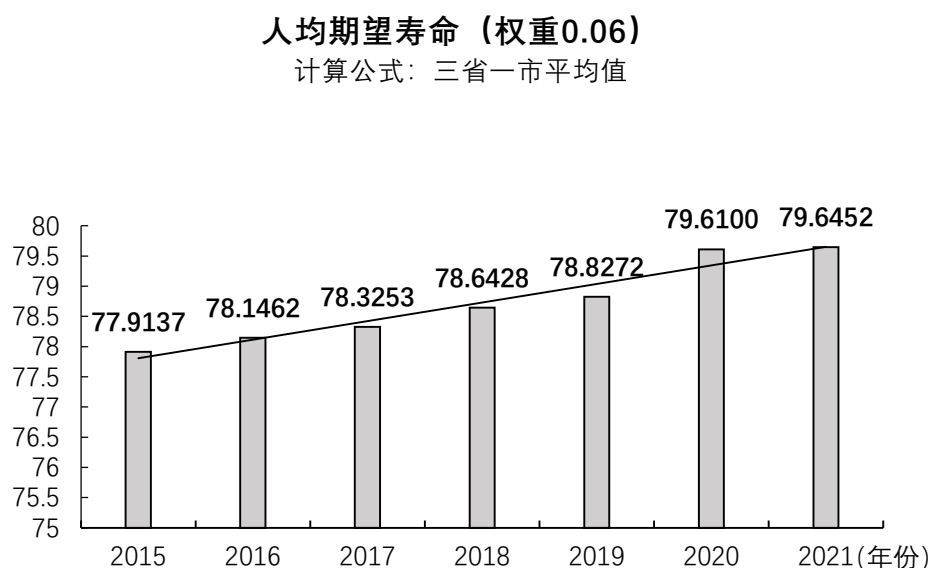


图 15 长三角地区公共服务一体化指标 (期望寿命)

(五) 长三角一体化发展的总体评价分析

从长三角一体化发展综合指数上看,长三角呈现出明显的上升趋势,6 年来,长三角一体化水平提升了 34.5%,其中 2016 年上升了 5.5 个百分点,2020 年上升 6.1 个百分点,2020 年上升了 12.9 个百分点,都是上升较快的时期,说明“十三五”期间长三角一体化发展在整体上呈现出快速融合的趋势(见图 16)。

长三角一体化发展水平

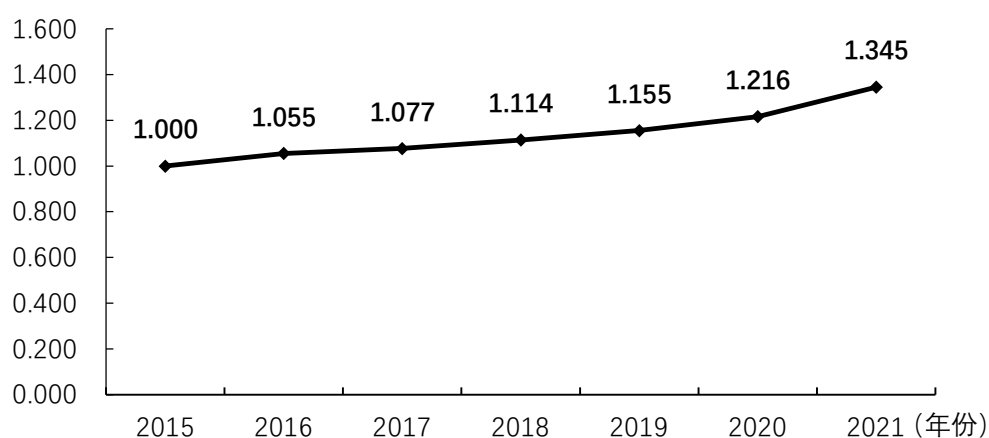


图 16 长三角地区一体化综合指数

这一趋势体现在各项分指标上也比较明显（图 17），在所有五个一级指标中，均呈现出明显的上升趋势。但总体而言，各指标之间的增长速度差异性较大，其中增长较快的为科创产业融合发展体系建设、生态环境的共保联治和公共服务便利共享水平，三者分别上升了 65.3%、49.3%和 23.7%，基础设施互联互通也上升较快，约为 23.4%，最近三年呈明显上升趋势。但城乡区域协调发展较慢，6 年内仅上升 10.2 个百分点，但近年来出现了城乡加速融合的态势，2020 年上升了 2 个百分点，2021 年上升了 3 个百分点，随着我国新农村建设的加快，相信未来长三角地区的城乡融合发展会进入一个新的水平。

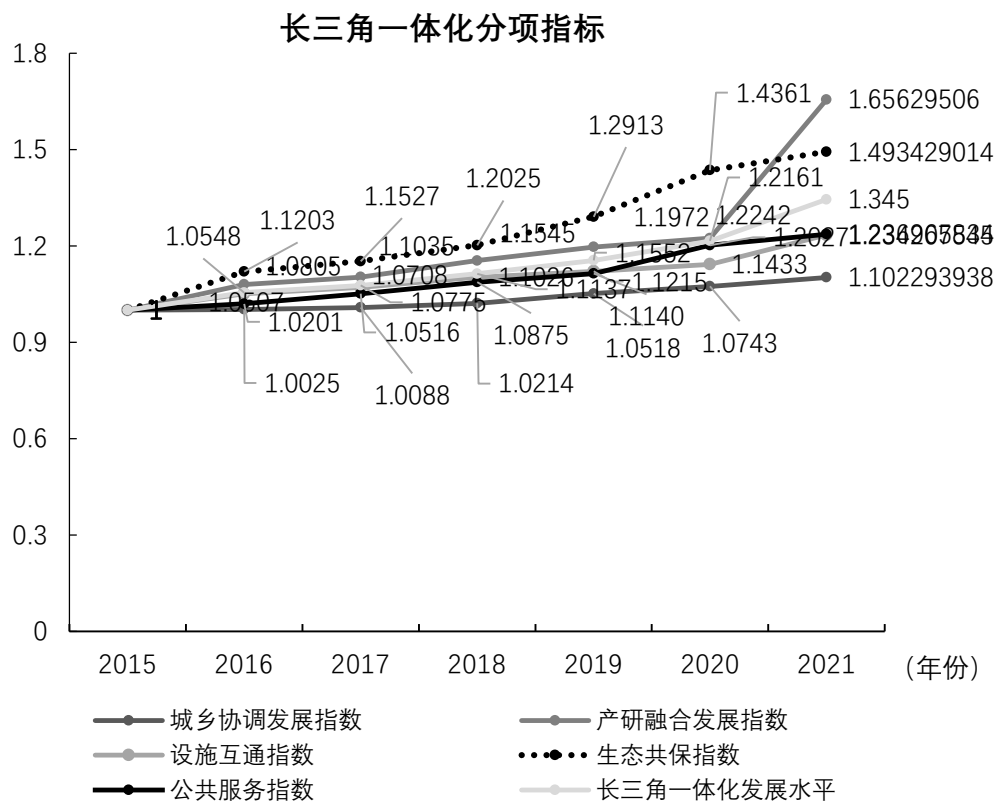


图 17 长三角地区一体化综合指数

（刘亮 上海社会科学院经济研究所副所长 研究员）

2017-2021 年长三角城市群科技创新驱动力的进步率

杨凡

（一）科技创新驱动力综合指数进步率及城市排名

指数进步率的计算方法采用以 2017 年为基期，并通过将综合指数和专项指数进行标准化，使得 2022 年指数与其具有可比性。2017-2022 年间，长三角地区创新驱动力的年均进步率达 4.8%。创新驱动动力是驱动一个城市或区域创新发展的主要动能，由研发创新驱动力和产业创新驱动动力组成。总体来看，4.8%年均进步率与经济增速基本保持同步，呈良好上升趋势。同时在分指数上，投入指数年均进步率为 5.3%；载体指数年均进步率为 2.8%；产出指数年均进步率为 8.0%；绩效指数年均进步率为 1.4%。

长三角 41 城市中创新驱动动力综合进步率指数的排名如图 7 所示。排在前三位的是，南通、亳州、舟山，其中亳州是综合指数相对落后的城市，但取得了较大的提升。上海排在第 15 位(6.5%)、南京排在第 12 位（7.5%），杭州排在第 14 位（6.6%），合肥排在第 29 位（4.5%），苏州排在 11 位（7.6%）。此外，随着长三角一体化，一些边缘城市的科技创新能力进步幅度更大，如淮安、亳州、阜阳、六安、泰州等、安庆等，但也看到黄山、铜陵、衢州等相对落后城市的进步率相对滞后。合肥和芜湖的进步率比其他

核心城市要低，主要是因为投入过大，导致投入产出效率下降。

表 1 2017-2022 年长三角 41 个城市科技创新综合指数进步率及排名

排名	城市	综合指数进步率	排名	城市	综合指数进步率
1	南通市	13.4%	22	无锡市	5.5%
2	亳州市	11.7%	23	宁波市	5.5%
3	舟山市	11.1%	24	常州市	5.5%
4	淮安市	10.8%	25	芜湖市	5.3%
5	连云港市	10.3%	26	盐城市	5.2%
6	阜阳市	9.7%	27	金华市	5.0%
7	六安市	8.7%	28	淮北市	4.7%
8	台州市	8.3%	29	合肥市	4.5%
9	泰州市	7.8%	30	绍兴市	4.2%
10	徐州市	7.8%	31	淮南市	3.9%
11	苏州市	7.6%	32	马鞍山市	3.8%
12	南京市	7.5%	33	安庆市	3.8%
13	扬州市	6.6%	34	湖州市	3.6%
14	杭州市	6.6%	35	温州市	3.2%
15	上海市	6.5%	36	丽水市	3.0%
16	滁州市	6.5%	37	池州市	3.0%
17	宿州市	6.4%	38	铜陵市	3.0%
18	宿迁市	6.1%	39	黄山市	2.8%
19	宣城市	5.9%	40	衢州市	2.6%
20	嘉兴市	5.6%	41	镇江市	1.1%
21	蚌埠市	5.6%			

资料来源：作者根据 2017、2022 年综合指数计算所得。

（二）科技创新驱动力转项指数及城市排名

从科技创新驱动力投入指数的进步率看，连云港、淮北、舟

山、宿迁、淮安、阜阳、池州、黄山、金华、六安分别排在第 1 至 10 位。头雁城市上海和主要的支点和节点城市的投入增长相对较低。

从科技创新驱动力载体指数的进步率看，台州、盐城、泰州、南京、常州、合肥、淮南、亳州、南通、阜阳分别排在第 1 至 10 位。台州近年来不断加强创新载体的引入，如浙江清华长三角研究院台州创新中心，合肥凭借科技创新高地建设，以及中国科学技术大学等高能级机构，进一步汇聚创新载体资源。同时，也可以看到淮南、亳州、阜阳等边缘城市也在加大引进载体力度。南京、合肥等高教重镇的科技创新载体进步率依然位居前列。

从科技创新驱动力产出指数的进步率看，南通、亳州、舟山、阜阳、淮安、连云港、苏州、六安、滁州、徐州分别排在第 1 至 10 位。除南通和苏州外，头雁、支点和节点城市的产出进步率普遍不高。

从科技创新驱动力绩效指数的进步率看，扬州、上海、淮安、徐州、泰州、南京、南通、常州、杭州、连云港分别排在第 1 至 10 位。上海的投入产出效率长期以来很低，近年来进步明显。同时，南京、杭州、南通、常州、扬州等核心城市也进步显著。

表 2 2017-2022 年长三角 41 个城市科技创新专项指数进步率及排名

城市	投入指数进步率	载体指数进步率	产出指数进步率	绩效指数进步率
上海	4.1%(35)	2.3%(21)	9.2%(21)	6.2%(2)
南京	6.9%(13)	9.9%(4)	7.5%(27)	3.8%(6)
无锡	3.6%(36)	-0.5%(39)	14.1%(11)	-0.4%(14)

徐州	7.0%(12)	-0.6%(41)	14.8%(10)	4.5%(4)
常州	3.2%(38)	8.8%(5)	6.5%(30)	2.2%(8)
苏州	4.1%(34)	5.0%(13)	16.6%(7)	-1.7%(19)
南通	4.6%(30)	5.8%(9)	33.1%(1)	2.7%(7)
连云港	12.6%(1)	0.9%(29)	18.1%(6)	1.8%(10)
淮安	9.6%(5)	1.8%(23)	19.7%(5)	5.6%(3)
盐城	5.5%(24)	10.3%(2)	3.5%(38)	-1.6%(18)
扬州	4.5%(31)	5.2%(12)	8.0%(26)	7.8%(1)
镇江	0.8%(41)	4.8%(14)	-1.9%(40)	1.2%(11)
泰州	3.4%(37)	10.2%(3)	11.2%(16)	4.3%(5)
宿迁	9.8%(4)	4.8%(15)	9.3%(20)	-6.5%(38)
杭州	4.8%(28)	1.7%(25)	12.9%(13)	2.1%(9)
宁波	6.0%(18)	0.2%(34)	13.0%(12)	-4.4%(28)
温州	5.1%(27)	1.6%(26)	4.6%(34)	-2.2%(22)
嘉兴	5.3%(25)	0.8%(31)	12.5%(15)	-1.7%(20)
湖州	5.9%(19)	0.8%(30)	4.5%(35)	-0.7%(16)
绍兴	4.5%(32)	0.7%(32)	8.8%(25)	-2.9%(25)
金华	7.5%(9)	-0.1%(38)	8.8%(24)	-3.0%(26)
衢州	6.6%(14)	1.1%(28)	0.3%(39)	-4.8%(31)
舟山	10.8%(3)	3.3%(19)	20.8%(3)	-1.6%(17)
台州	6.2%(17)	12.8%(1)	9.4%(19)	-0.5%(15)
丽水	6.6%(15)	2.5%(20)	4.3%(37)	-9.2%(41)
合肥	6.2%(16)	8.4%(6)	4.9%(33)	-5.5%(32)
芜湖	5.6%(23)	1.7%(24)	9.1%(22)	-3.8%(27)
蚌埠	1.8%(40)	3.8%(17)	10.3%(17)	0.3%(13)
淮南	4.4%(33)	7.3%(7)	4.5%(36)	-4.6%(29)
马鞍山	5.8%(22)	1.2%(27)	5.3%(32)	-2.7%(24)
淮北	10.8%(2)	2.0%(22)	7.3%(28)	-6.0%(34)
铜陵	3.2%(39)	-0.6%(40)	8.8%(23)	-7.0%(39)

安庆	5.8%(21)	0.5%(33)	7.0%(29)	-6.1%(37)
黄山	7.5%(8)	3.6%(18)	-2.4%(41)	-6.0%(35)
滁州	5.2%(26)	0.1%(35)	15.2%(9)	-2.4%(23)
阜阳	8.6%(6)	5.8%(10)	19.8%(4)	-4.7%(30)
宿州	7.0%(11)	4.4%(16)	10.0%(18)	-5.8%(33)
六安	7.4%(10)	5.5%(11)	16.5%(8)	1.1%(12)
亳州	4.7%(29)	7.2%(8)	23.2%(2)	-2.0%(21)
池州	7.6%(7)	0.0%(36)	5.9%(31)	-7.1%(40)
宣城	5.8%(20)	0.0%(37)	12.8%(14)	-6.0%(36)

注：括号中是专项指数进步率排名。

资料来源：作者根据 2017、2022 年专项指数计算所得。

（杨凡 上海社会科学院信息研究所 助理研究员）

上海社会科学院长三角与长江经济带研究中心

长三角与长江经济带研究中心（以下简称“中心”），为上海社会科学院积极响应长江经济带建设和长三角一体化发展两大国家战略，于 2018 年 6 月正式成立的院级智库平台。

“中心”以长江经济网数据库、长三角经济蓝皮书、长江经济带蓝皮书、长江经济带发展论坛为载体，依托本院信息研究所、应用经济研究所、城市与人口研究所、生态与可持续发展研究所、社会学研究所等多学科力量，积极开展国情调研、数据库建设、重大课题研究、学术研讨和决策咨询等活动，更好发挥国家级智库的资政与舆情作用。

“中心”承办长江经济网数据库。该数据库创办于 2015 年，专业从事长江经济带 11 个省市区域发展统计数据和文献资料的汇集工作。分专题数据库与动态频道库两大内容板块，其中专题数据库共有智库产品库、研究论文库、研究著作库、统计数据库、统计年鉴库、皮书年鉴库、战略规划库、政府报告库、媒体报道库、地方志库等十大子库。

签 发：杨 昕

编 辑：杨 凡

编辑部：上海市中山西路 1610 号 2-818

邮 编：200235

电 话：(021) 33165592

传 真：(021) 53825925

网 址：<http://www.yangtze.org.cn>