

上海起点,没有落在经济体量更大的嘉定,而是落到了普陀。学界也有观点认为它在市级重大功能区布局中处于“洼地”。这样一个区域,为什么能或者说为什么适合承担这个牵头使命?

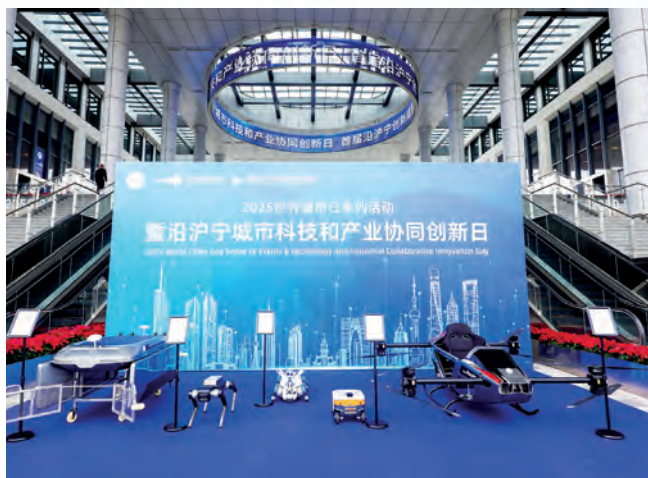
王振: 普陀在上海的空间格局中,确实面临一个特殊处境——东面是浦东新区,那是改革开放的最前沿;西面是虹桥国际开放枢纽,那是国家级开放平台。普陀夹在中间,我们叫它“两不靠”。这是一个客观事实。

但恰恰是这样一个处境,促使普陀去寻找一个独特的突破口。2023年底,总书记在上海主持召开深入推进长三角一体化发展座谈会,部署了五大任务,第一条就是“加强科技创新和产业创新跨区域协同”。普陀区很快意识到,这就是它的机会——因为它有一个别人无法替代的空间禀赋——沪宁高速的零公里起点在普陀,上海的“西大堂”在普陀。这个地理原点,放在长三角一体化的框架里,意义就不一样了。它不是东进浦东的跳板,它是上海西联长三角的门户。

所以,普陀不是被动等来的,是主动找上去的。普陀先把自己内部的这些科创资源整合起来,成立“武宁创新共同体”,这可以看作是沿沪宁产业创新带的“种子”和“前奏”。2024年聚焦科创的“六市一区”合作就是在共同体基础上做的,从内部凝聚走向跨区域协同,路径是很清晰的。到如今形成了“八市一区”全面协同格局,我觉得这是一种战略眼光——它看清了全市的区位分工,然后在自己最有独特性的那个点上发力。

《新民周刊》: 但一个现实问题是,沿沪宁线上苏州、南京、无锡、常州都是万亿级城。协同的推进中,单靠普陀一个区会不会有一种“小马拉大车”的压力?

王振: 这个压力是客观存在的,但我不倾向于把它简单地理解为“带不动”。我们不妨换一个角度来看。在这条产业创新带上,真正能代表上海承担牵头使命的区,需要的不是单一的体量优势,而是空间区位的不可替代性、主动作为的意愿,以及一种服务意识。普陀愿意去做这件事,并且很务实——它没有去争“龙头老大”



2025世界城市日系列活动暨沿沪宁城市科技和产业协同创新日在普陀举行。

的角色,而是把自己定位为“引力场、智汇源、孵化器和服务中心”,这个定位是很清醒的。

普陀不是去指挥谁,而是搭平台、建机制、做服务。“三张清单”——资源清单367项、需求清单343项、合作项目清单221项,就是把自身和沿线的科创资源、技术需求、合作意愿用数字化的方式摆到桌面上。还有百余名技术经理人活跃在沪宁沿线。这些东西,做的是“链接”的工作,不是“指挥”的工作。

当然,光靠普陀一个区的能级,确实有“天花板”。所以我这几年一直在呼吁“赋能普陀”——市里要更多地参与进来,把政策资源、平台资源向普陀倾斜。这不是要特殊化,而是要让承担重任的区,有匹配的资源 and 工具。

世界级的创新带,靠的是“生态”

《新民周刊》: 跨区域协同最难啃的骨头,往往是行政壁垒。从您的观察来看,当前制约深度协同的最核心障碍是什么?有没有已经看到突破的领域?

王振: 跨区域协同最大的难题,就是行政区经济带来的分割。企业本身没有行政边界的意识,科研人员跟