

论长江经济带建设中的推进路径

彭智敏

(湖北省社会科学院长江流域经济研究所,湖北武汉 430077)

摘要:长江经济带历来就在全中国经济发展中占有十分重要的地位,新一届中央领导集体对此更是高度重视,《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》为长江经济带未来发展指明了方向。该文以长江经济带当前的实际情况为基础,按照经济新常态的思维,提出从改革创新、打造立体综合交通走廊等五个方面加快推进长江经济带建设。

关键词:长江经济带;指导意见;推进路径

中图分类号:F061.5 **文献标识码:**A **文章编号:**1671-2404(2014)66-0042-04

中共的十八大以来,新一届中央领导对建设长江经济带高度重视,多次实地考察长江流域省市,并作出具体指示。2014年4月底,国务院总理李克强在重庆主持召开沿江11省市区负责人座谈会,研究依托长江这一中国的黄金水道建设长江经济带,为中国经济未来的持续发展建立起新的重要引擎。这次座谈会,可以说是正式拉开了建设长江经济新支撑带的序幕。随后举行的国务院常务会议认为:“发挥黄金水道独特优势,建设长江经济带,是新时期中国区域协调发展和对内对外开放相结合、推动发展向中高端水平迈进的重大战略举措,既可以促进经济发展由东向西梯度推进,形成直接带动超过五分之一国土涉及近6亿人的发展新动力,推动贫困地区脱贫致富,缩小东中西差距;又能优化经济结构,形成与丝绸之路经济带的战略互动,打造新的经济支撑带和具有全球影响力的开放合作新平台。”

基于国家战略和长江经济带实际,在中国经济进入新常态的状况下,我们认为,长江经济的发展应当选择以下几条推进路径。

1 以改革创新的精神建设长江经济带

改革开放30多年来,中国国民经济发展取得了举世瞩目的成绩,GDP年均增长9.8%,增长速度和高速增长持续的时间均超过经济起飞时期的日本和韩国。目前经济实力已跃居世界第二,形成了长

三角、珠三角和京津冀等三大具有国际影响的制造业基地。但与此同时,快速的工业化也给中国带来了诸多问题:一是资源大量消耗,主要工业原材料国际依存度大幅度提升;二是环境质量显著下降,雾霾频发,河流干涸,水华蓝藻蔓延。显然,传统的发展模式已经难以为继了。

十八届三中全会提出:“全面深化改革的总目标是完善和发展中国特色社会主义制度,推进国家治理体系和治理能力现代化。必须更加注重改革的系统性、整体性、协同性……紧紧围绕使市场在资源配置中起决定性作用深化经济体制改革,坚持和完善基本经济制度,加快完善现代市场体系、宏观调控体系、开放型经济体系,加快转变经济发展方式,加快建设创新型国家,推动经济更有效率、更加公平、更可持续发展。”

事实上,面对着资源环境瓶颈、产能过剩的局面,以及中国经济进入“新常态”阶段,长江经济带的推进路径显然不能简单重复过去30多年的老路,因为这样的路子既没有出路,也不是国家希望看到的和规划的目的。而是要按照三中全会精神,站在“推进国家治理体系和治理能力现代化”的高度,以“加快完善社会主义市场经济体系、开放型经济体系,加快转变经济发展方式,加快建设创新型国家,推动经济更有效率、更加公平、更可持续发展”等方面为重点。具体而言,建设要通过改革创新打破地区封锁和利益藩篱,全面提高资源配置效率,经济带11个省市要凭借着自身资源尤其是水资源丰富、生态环境条件好、人力资源素质高等优势,按照科学发展观,按照对经济新常态的新要求,创新发展思维,创

收稿日期:2015-01-12

作者简介:彭智敏,所长、研究员,湖北省人民政府参事,主要从事区域经济、流域开发等方面的研究。

新发展模式,在加快经济发展的同时注重绿色生态建设,注重环境保护、生态安全、注重结构优化,为实现中国梦探索出一条打破行政区划、打造中国经济升级版、能够确保整个流域乃至全国可持续发展的新模式。

2 以建设长江黄金水道为突破口,合力构建长江经济带综合立体交通走廊

目前,长江经济带铁路(包括高铁)、水运、公路(包括高速公路)、航空、管道等多种交通运输齐全,且具相当基础,初步形成了一个四通八达的综合交通运输体系。其最大的特点之一,就是拥有一条运输能力巨大、低碳节能的长江,目前水运量居世界大河之首。但由于中上游沿岸的部分以及支流的绝大部分航道等级偏低,码头设施建设滞后,开发利用的潜力仍然巨大。因此,开发利用好长江这条黄金水道,是建设综合立体交通走廊的首要任务。但目前长江航道存在着诸多问题,如下游岸线资源基本开发殆尽,中游航道不畅、能力不高,上游大部分地区航道等级低甚至还不能通航,大部分二三级支流航运萎缩等。

以长江航道为例,虽然长江干流总长 6 300 公里,但目前的干流通航里程不足 3 000 公里。其中南京以下 12.5 米深水航道建设已经完成,5 万吨海轮可直接到达;武汉至安庆段航道维护水深只有 4.0-6.0 米,导致武汉以下万吨级海船无法常年抵达;荆江部分水道最宽处达 2 300 米,但能够通航的宽度仅有 80 米,水深仅能达到 3.7 米,枯水季节则只能勉强通行 3 000 吨级的船舶;荆江航道与宜昌三峡大坝以上至重庆的 4.5 米水深航道也不能顺畅衔接,制约了长江航运的发展。又如长江三峡枢纽能力严重不足,上中游衔接不畅。三峡船闸提前 19 年达到设计通过能力,三峡枢纽通航能力已达到饱和,成为长江上游与中游顺利衔接的最大瓶颈,严重影响了长江航运的快速发展。这种航道标准不高、且上中下游不衔接的结果一是长江中游地区的绝大外贸出口只能先用较小的船只运到上海或其他沿海港口,然后中转,导致成本增加、交货时间延长;二是上游地区船只通过荆江河段时不得不大幅度减载,成本、时间大幅度增加,航行安全水平降低;三是支流等级水平更低,与干流难以无缝对接。

此外,在呈东西长南北窄的长江经济带范围之

内,中上游的绝大部分地区以及下游的部分地区,现代化的基础设施还比较缺乏,铁路、公路和通信网络等级低(如西南地区目前尚未无高铁运营)、密度较小,甚至部分平原、低丘县市都至今没有通高速公路和铁路如位于江汉平原腹地的石首市、监利县。由于交通不便、信息闭塞,导致经济发展长期滞后,生态环境遭受破坏,居民的生活水平明显低于省市的平均水平。

建设全流域的黄金水道和合力构建长江经济带综合立体交通走廊,就是要围绕制约这些制约经济社会发展、障碍形成高效、统一、互联的水运通道中存在的突出问题,采取有效措施,逐步加以解决。首先,从国家到长江经济带各省市要重视沿江通道建设,优先推进水运发展,通过优先推进水运发展来支撑流域开放开发。以长江口、长江中游航道为重点,加快长江深水航道治理;以湘江、汉江、赣江为重点,加强重点支流航道建设;以三个航运中心为重点建设一批现代化的港口,以及依托港口的物流园区和加工业园区;加快实现水运管理的信息化和现代化。其次,要继续加强以客运专线、高速公路为骨干的现代化立体交通建设,实现客运零距离、货运无缝对接。要通过建设翻坝高速公路和高速铁路,与三峡船闸一道构建综合翻坝运输体系,彻底解决三峡瓶颈问题。第三,加大改革开放力度,打破利益保护,制定整个经济带综合运输规划,统一调度运力,统一使用资源。第四,统筹水运、铁路、公路、航空、管道建设,加强各种运输方式的衔接和综合交通枢纽建设,加快多式联运发展,建成安全便捷、绿色低碳的综合立体交通走廊,增强对长江经济带发展的战略支撑力;以加快建设上海-杭州-南昌-长沙-贵阳至昆明的沪昆客运专线,改造升级上海-南京-合肥-武汉-重庆至成都的沪蓉客运专线,连通南北高速铁路和快速铁路,形成覆盖 50 万人口以上城市的快速铁路网。以上海至成都、上海至重庆、上海至昆明、杭州至瑞丽等国家高速公路为重点,建成连通重点区域、中心城市、主要港口和重要边境口岸的高速公路网络;建设以国家高速公路为骨干、上海、南京、武汉、重庆和成都为枢纽的、连通重点区域、中心城市、主要港口和重要边境口岸的高速公路网络;建议以上海、武汉、重庆三大航运中心为中心的,包括铁水、公水、空铁、水水等多式联运,提高集装箱和大宗散货铁水联运比重。

3 以长江经济带建设为契机构筑世界最大超级城市群

长江经济带连绵 3 000 多公里,沿线分布着长三角城市群、长江中游城市群和成渝城市群等三个一级城市群和黔中和滇中两大区域性城市群,包括 2 个直辖市、9 个省会城市以及一大批人口众多、经济实力雄厚的大中型城市如苏州、宁波、无锡、芜湖、九江、宜昌、襄阳等。从当前的发展状况分析,随着沪宁、沪杭、宁杭高铁三条高铁通车,以上海、南京、杭州为中心城市的“长三角”地区高铁网络基本形成,“一小时经济圈”也同时形成。加之区域之内的高速公路、航运等交通线路密度大、通过能力强,城市群内部各城市间人流、物流、信息流、资金流往来密切,经济分工合作比较明显,城市群已经进入到一个比较成熟阶段,被广泛认为是“世界第六大城市群”。以武汉城市圈、长株潭城市群、环鄱阳湖城市群为核心的长江中游城市群,发展水平接近,风俗习惯类似,文化背景差异较小,拥有宽阔的合作机遇和发展前景,但目前的城市之间尤其是位置相邻的一些经济欠发达的县市互联互通还没有完全实现,产业分工不足、竞争有余,城市特色还不是非常清晰,合作意愿有待进一步加强。随着沪昆高铁南昌-长沙段建成通车,武汉、长沙和南昌三个中心城市 2 小时经济圈基本形成。成渝城市群近年来发展很快,城市群内交通线路的等级、数量显著提升,但总体水平有待进一步加强。

目前,三大城市群之间的发展水平差异比较明显,交通联系比较密切,包括投资、贸易、产业的经济联系与互动日益频繁,但与建设世界最大的超级城市群的目标相比,差距还很大,需要从产业分工、城市功能、交通线路、人口流动等众多方面进行全方位的改革和发展才能形成。

4 建设长江经济带要干支结合,实现流域的协调发展,提升其整体实力

区域发展不均衡、内部差异大是长江经济带的重要特征,一业独大、一城独大的现象非常普遍。从整个长江经济带范围看,上海市的国际大都市地位突出,2013 年人均 GDP 达到 74 515.81 元,而最低的贵州省仅为 22 862.04 元,只有上海的 30%。同年,长江经济带 11 省市中,实力最强的江苏省 GDP

达到 59 161.75 亿元,而贵州省为 8 006.79 亿元,两者相差 7 倍。从一个省市内部看,省会城市和部分发达城市建设得富丽堂皇,现代化程度高,而广大乡镇则依然以农业生产为主,二、三产业水平很低,集中连片贫困地区还有数千万贫困人口。武汉、成都的城市首位度居全国前列。建设长江经济带的主要目的之一,就是加快整个流域尤其是中上游的发展,逐步缩小流域差距。为此,国家要在基础设施建设、公共服务均等化、集中连片扶贫、生态环境治理与保护等方面等方面向中上游欠发达地区倾斜。

目前,长江经济带 11 省市中,干流沿线经济发展水平普遍较高,交通运输条件也较好,而一些支流尤其是远离干流的山区、库区则要差很多。实现长江经济带的协调发展,就是要树立“流域一盘棋”的思想,更加重视支流及广大腹地的基础设施建设和产业发展,如疏浚淤塞河道、提高航道等级,建成多个区域性航道网,让节能、节地的水运通达流域的广大地区,从而充分发挥全流域黄金水道的作用。还有,受南水北调中线工程的影响,丹江口库区及上游地区淹没损失严重,移民搬迁安居致富的任务繁重,未来发展受到严格限制;汉江中下游则由于水量减少 1/4 以上,环境容量降低约 26%,未来产业发展与布局、城镇建设、人民生活等各个方面都受到诸多制约。对这个为全国经济社会可持续发展作出了巨大贡献的区域,建议国家在建设长江支撑带过程中,作为开发的重点和试点。支持汉江核心城市打造包括铁水公空管在内的全国性综合交通运输枢纽,支持其产业转型升级,推动其新型工业化步伐,支持其生态环境保护、低碳城市建设等。

5 以合作开放提升经济发展水平

由于地理的和历史的原因,长江中上游地区的对外开放条件不如沿海,引进外资、对外贸易额、与世界的经济技术交流和人员往来等方面,与长三角相比差距非常大。这也是导致流域内部经济发展水平差异性大在重要原因。与沿海的深圳特区、浦东新区、苏州高新区综合保税区、上海自贸区等地是中国改革开放的前沿和示范区,它们凭借着先行先试的优势,在改革、开放和发展等方面都走在了全国的前列不同,长江中上游大部分地区无论是理念还是政策或是实际举措等方面落后较多,改革开放的主动性差,收获的改革开放的红利就少。

提升长江经济带的开发水平,就是要改变长期以来形成的“一江春水向东流”的局面,实现“两头开放”,即在充分发挥长江三角洲地区对外开放引领作用的同时,以云南为桥头堡,建设向西开放的国际大通道,加强与东南亚、南亚、中亚等国家的经济合作。经济带 11 个省市,应当借鉴上海自贸区经验,以通关一体化为突破口,构建高水平对外开放平台,形成与国际投资、贸易通行规则相衔接的制度体系,全面提升长江经济带开放型经济水平。

长江流域扩大对外开放具体路径,一是要以航运、外贸、投资、保税区等为平台,如加大渝新欧、汉新欧等向西开放通道建设,扩大对丝绸之路范围;二要加大中上游城市如武汉、重庆、泸州等地外贸船只直航日韩、东南亚的开拓力度;三要显著增加中上游

保税区等特殊海关监管区数量,复制上海自贸区经验和模式,逐步在长江经济带中上游建设各具特色的自贸区,并且以开放促进整个流域的发展。

参考文献

- [1] 李克强主持召开国务院常务会议[EB/OL]. (2014-06-11). 人民网.
- [2] 中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定[EB/OL]. (2013-11-12). 新华网.
- [3] 中央经济工作会议在京举行[EB/OL]. (2014-12-11). 新华网.
- [4] 彭智敏. 长江经济带综合立体交通走廊的打造与建设[J]. 改革, 2014(6).
- [5] 秦尊文. 长江经济带建设要抓住三个“三”[N]. 重庆日报, 2014-7-3.

On the Promotion Path of Yangtze River Economic Belt

PENG Zhimin

(Hubei Academy of Social Sciences, Wuhan Hubei Province 430077, China)

Abstract: Yangtze River Economic Belt takes extremely important position in China's economic development, while the new central collective leadership attaches great importance to it and provides a clear direction by issuing the basis of guidance to promote the golden waterway of the Yangtze River Economic Belt. Based on the status quo of Yangtze River Economic Belt and under the idea of 'new normal', the paper proposes the suggestions in five aspects referring to reform and innovation, the integrated transport corridor and so on.

Key words: Yangtze River Economic Belt; guidance; promotion path

论长江经济带建设中的推进路径

作者: [彭智敏, PENG Zhimin](#)
作者单位: [湖北省社会科学院长江流域经济研究所, 湖北武汉, 430077](#)
刊名: [中国发展](#) 
英文刊名: [China Development](#)
年, 卷(期): 2015, 15(1)

引用本文格式: [彭智敏, PENG Zhimin](#) [论长江经济带建设中的推进路径](#)[期刊论文]-[中国发展](#) 2015(1)