

川渝地区：“一带一路”和 长江经济带的战略支点

杨继瑞 李月起 汪 锐

【摘要】川渝地区是我国西部经济发展的领头羊和增长极。同时，川渝地区是丝绸之路经济带与长江经济带的交汇点，具有联动东西、带动南北的区位优势，在国家“一带一路”和长江经济带发展战略中扮演着重要角色。在中国经济发展进入新常态的背景下，川渝两地的合作潜力巨大，抱团协同、构建新型的竞合机制，无疑是川渝两地将“一带一路”战略和长江经济带战略的地理节点质变为重要战略支点的必然抉择。相关对策建议如下：构建立体化、网络化、便捷化的交通；打造海关、经贸合作、领馆设立、国际航线、国际铁路班列的协同开放格局；改善川渝之间的中间塌陷现象；构建全面协同的政府制度安排。

【关键词】川渝地区 “一带一路”战略；长江经济带战略；战略支点

【中图分类号】F127 【文献标识码】A 【文章编号】1006—012X（2015）—04—0058（07）

【作者】杨继瑞，教授，博士，博士生导师，四川大学经济学院（重庆工商大学教育部长江上游经济研究中心），四川成都 610064

李月起，助理研究员，博士研究生，四川大学经济学院（重庆工商大学教育部长江上游经济研究中心），四川成都 610064

汪 锐，副教授，博士，西南民族大学经济学院，四川成都 610200

近年来，我国学者就长江经济带问题进行了一系列研究，主要内容包括长江经济带特点及区域经济差异、区域不平衡和协调发展、区域经济合作和政府合作、空间结构和区域间产业发展协调、产权理论等。如罗晓梅、陈纯柱（1999）指出，长江经济带具有3个鲜明的特点：整体性、互补性、协作性；^[1]厉以宁（2000）提出，与沿海战略相比，长江开发战略目标是推动全国范围的经济发展，能更充分发挥牵引内陆地区快速发展的作用；^[2]邓玲（2002）认为，西部大开发战略实际上是一个均衡——非均衡发展战略，以成渝地区为核心的长江上游经济带最容易形成经济增长极的优势区位；^[3]苏伟（2002）总结我国经济总体布局时提出，长江经济带贯通沿海经济带与西部开发带，龙头上海衔接沿海经济带，龙尾重庆衔接西部开发带，形成中国21世纪上半叶最重要的战略联动关系；^[4]罗蓉（2007）提出，应从产业布局、产业转移和

产业升级3个方面统筹长江经济带的协调发展；^[5]程艳等（2013）采用投入产出分析法，对长江经济带7省2市2007年物流产业的前后向关联度及对国民经济的波及效应进行研究；^[6]刘灿（2014）认为，构建农村经济和农民主体长期发展的产权基础是实现长江经济带城乡一体化的重要路径。^[7]

关于“一带一路”战略，专家学者普遍从操作思路、发展策略、战略意义等方面进行研究。蒋希衡、程国强（2014）引用上海合作组织研究中心陈玉荣的观点，认为“一带一路”应分阶段实施，并分别从近期目标、中期目标、远期目标提出对策建议；同样，他们引用中国社会科学院研究员李向阳的观点，认为“一带一路”具有合作方式的多元化和合作对象的开放性两大特征。^[8]申现杰、肖金成（2014）从国际区域经济合作的新形势出发，分析了“一带一路”建设战略意义，并从落实“五通”建设、高标准自由贸易区战略、扩大国际

合作的重点领域、优化国内区域开放格局等方面进行了相关思考。^[9]世界银行前副行长帕拉西奥(2014)在“丝绸之路经济带建设国际学术研讨会”上表示,古丝绸之路成为文明沟通桥梁的代名词,不冲突不对抗的独立外交政策是新丝绸之路的精华所在。^[10]

在国家“一带一路”和长江经济带发展战略中,四川省和重庆市均占据着重要地位。近年来,关于川渝经济发展、成渝经济区建设等研究层出不穷,重点是围绕推动区域经济发展策略等角度展开。如廖元和(2005)认为,川渝经济区在中国三线建设时期被规划为核心重点区域,拥有着众多航空、机械、电子、化工等工业基地和技术人才,其专业化协作与配套同长江三角洲地区、珠江三角洲地区相比,其产业发展具备更为鲜活的特色和弥补性;^[11]成思危(2006)认为,川渝地区之间要合作必须先消除“边界”,追求该区域的共同和总体效益,实现区域市场一体化。^[12]截止2015年5月18日,笔者在中国知网(CNKI)以“川渝经济”、“成渝经济”为关键词,分别搜索到1269篇、10876篇文章。文章以川渝、成渝经济发展为主要内容,从各个层面进行了一些卓有成效探讨。但目前基于国家“一带一路”和长江经济带发展战略背景,将川渝整体作为长江经济带“龙尾”、“一带一路”的纽带和支点的理论文章还未发现,相关研究也缺乏针对川渝地区的经济发展定量分析和具体对策设计。

为实现区域经济协同发展,国家近年来提出“西部大开发”、“振兴东北等老工业基地”和“中部崛起”等区域发展战略,《京津冀协同发展规划》近期呼之欲出,旨在从交通一体化、生态环保、产业对接等多领域实质性推动京津冀协同发展。从国家对于促进区域经济协同发展的战略谋划来看,尤其在经济发展新常态下,我国正深入构建区域发展新思维,为经济转型谋求更多更大的发展空间。四川省和重庆市是我国西部大开发的“领头羊”和“前进基地”,是国家“一带一路”战略和长江经济带战略联动发展的重要纽带和战略支点,是国家产业结构调整和转型升级的战略平台,肩负着促进西部大开发、推进新“四化”同步发展、加强生态涵养发展的重任,在全国区域战略布局中占据着不可替代的重要位置。国家深入实施西部大开发战略、批准《成渝经济区区域规划》,并在《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》和《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》等文件中,明确提出了促进成渝城市群一体化发展的指导性意见。这对川渝地区经济构建新型竞合关系提供了发展指向和有利的政策环境。

一、川渝地区:长江经济带的“龙尾”

国务院近期印发了《关于依托黄金水道推动长江经济带

发展的指导意见》,提出将长江经济带建设成为具有全球影响力的内河经济带、东中西互动合作的协调发展带、沿海沿江沿边全面推进的对内对外开放带和生态文明建设的先行示范带,^[13]在长江经济带的整体发展建设中,川渝发挥的作用不容小觑。如果把长江经济带比喻为一条“巨龙”,上海地区就是“龙头”,武汉地区就是“龙腰”,川渝地区则是“龙尾”。“龙尾”活起来了,整个长江经济带才能腾飞。

在中国经济发展进入新常态的背景下,受区域经济梯度推移规律的制导,川渝两省市经济还处于后发优势的增长期。作为“龙尾”,重庆和四川GDP在“增速”和“总量”上位居全国前茅。在“十二五”期间,从2011~2014年4年间四川生产总值从2.10万亿元增长到2.85万亿元,增长了35.71%,重庆同期从1万亿元增长到1.4万亿元,增长了40%。^①值得一提的是,重庆市从2011年开始,GDP增速一直位列全国前茅:2011年重庆生产总值10011.13亿元,GDP增速2011年位居全国第一;2012年重庆GDP总量达11459亿元,增速位居西部第一,全国第二;2013年重庆GDP同比增长12.3%,生产总值达1265.69亿元,较全国水平高4.6%;2014上半年重庆GDP同比增长10.9%,增速为全国第一。^[14]四川GDP总量从2010年开始连续多年排名全国第八,远远高于西部其他省市区。对于长江经济带涵盖的上海、江苏、浙江、安徽、湖北、江西、湖南、重庆、四川、云南、贵州9省2市来说,2011年的GDP为211101.22亿元,到了2014年增长到了284208.18亿元,增幅为34.63%,分别低于四川、重庆同期GDP增幅1.08和5.37个百分点。全国GDP从2011年的471564亿元增长到了636463亿元,增长了34.97%,四川、重庆两地的GDP增速分别高于全国水平0.74和5.03个百分点。

表1 长江经济带2011~2014年GDP及增速情况

年份及增速 区域	2011年GDP (亿元)	2014年GDP (亿元)	GDP增速 (%)
上海	48604.30	65100.00	33.94
江苏	19195.69	23560.94	22.74
浙江	32000.10	40153.00	25.48
安徽	15110.30	20848.80	37.98
湖北	19594.19	27367.04	39.67
江西	11583.80	15708.60	35.61
湖南	19635.19	27048.50	37.76
重庆	10000.00	14000.00	40.00

^①因“十二五”规划截止至2015年,所以本研究数据统计至2014年,由2014年与2011年数据对比得出。

TEM

四川	21026.70	28500.00	35.71
云南	8750.95	12670.30	44.79
贵州	5600.00	9251.00	65.20
长江经济带 (9省2市)	211101.22	284208.18	34.63
全国	471564.00	636463.00	34.97

数据来源: 中国统计年鉴 (2011; 2014); 各省市统计年鉴 (2011; 2014)。

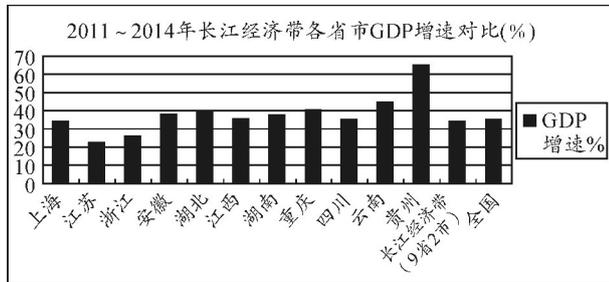


图1 长江经济带“十二五”期间 GDP 增速情况表
(2011 年与 2014 年对比数据)

通过表 1 和图 1 可以看出,川渝两省市的经济高速增长,两地无论是 GDP 总量、增速上,都在长江经济带甚至全国中占据着重要地位,并在西部地区经济实力最强。

笔者选取了 20 年 (1994~2013 年) 东部 10 省市和川渝人均 GDP 数据为基础,采用时间数列模型分析了东部 10 省市和川渝两省市的经济差距。^① 实证研究表明,川渝两省市人均 GDP 与东部人均 GDP 差距已经持续缩小。笔者根据国家统计局及北京、天津、河北、上海、江苏、浙江、福建、山东、广东和海南各省市的统计网站公布的数据,搜集了 1994~2013 年 20 年间,上述各地人均 GDP 及常住人口数,并采取加权平均的计算方式统计得出东部和川渝的地区人均 GDP (见表 2)。

表 2 1994~2013 年 (20 年) 期间东部 10 省市
与川渝两省市人均 GDP

年份 (年)	东部十省市人均 GDP (元)	川渝两省市人均 GDP (元)
1994	5686.47	2464.00
1995	7225.07	3228.97
1996	8390.30	3762.89
1997	9392.30	4355.77
1998	10114.01	4634.35
1999	10801.06	4874.35
2000	12061.44	5312.65
2001	13069.91	5794.76
2002	14524.03	6423.31

2003	16866.88	7277.84
2004	20120.31	8672.40
2005	23723.68	9909.82
2006	27388.50	11463.82
2007	32170.87	13906.38
2008	37160.60	16786.87
2009	39971.91	18783.77
2010	46433.41	22875.31
2011	53366.99	28359.57
2012	57748.99	32094.72
2013	62462.89	35226.66

同时,以川渝地区人均 GDP 与东部地区人均 GDP 的标准差作为被解释变量,以川渝地区人均 GDP 作为解释变量并取对数处理,从而观察比较两地区人均 GDP 差距变化。如果东部地区人均 GDP 的标准差不断增大则表示两个地区的经济差距越来越大,反之,则表示两个地区的经济差距在不断变小。同时,在考察数据的平稳性基础上,采用时间序列模型对东部平均与川渝绝对差距进行实证分析。利用 Johansen 检验,确定各变量是否存在长期均衡关系。从 P 值看,5% 的显著性水平下接受原假设。

表 3 各变量二阶差分后的 ADF 检验结果

变量	检验形式 (c, t, k)	ADF 统计值	5% 检验值	结论
LnS	(0, 0, 2)	1.785969	-1.961409	非平稳
D (LnS)	(0, 0, 2)	-1.737423	-1.961409	非平稳
D (LnS, 2)	(0, 0, 2)	-4.679220	-1.962813	平稳
LnY	(0, 0, 2)	2.969192	-1.961409	非平稳
D (LnY)	(0, 0, 2)	-1.764179	-1.961409	非平稳
D (LnY, 2)	(0, 0, 2)	-3.352402	-1.964418	平稳
Ln ² Y	(0, 0, 2)	11.17425	-1.960171	非平稳
D (Ln ² Y)	(0, 0, 2)	-1.414644	-1.961409	非平稳
D (Ln ² Y, 2)	(0, 0, 2)	-3.694558	-1.964418	平稳
Ln ³ Y	(0, 0, 2)	11.54185	-1.960171	非平稳
D (Ln ³ Y)	(0, 0, 2)	-1.129463	-1.961409	非平稳
D (Ln ³ Y, 2)	(0, 0, 2)	-4.062405	-1.964418	平稳

注: C 代表截距项; t 代表趋势项; k 代表滞后项。

由表 3 分析可知, LnS、LnY、(Ln²Y)、(Ln³Y) 均为非平稳序列,且都为二阶单整的,可以对它们进行协整检验。采用 Johansen 协整检验 (见表 4)。

^① 东部 10 省市划分依据来国家统计局网站: 根据《中共中央、国务院关于促进中部地区崛起的若干意见》、《国务院发布关于西部大开发若干政策措施的实施意见》等,东部包括北京、天津、河北、上海、江苏、浙江、福建、山东、广东和海南。

表4 Johansen 协整检验结果

原假设	特征值	迹统计量 (P 值)	5% 临界值 (迹统计 量检验)	最大特征值 (P 值)	5% 临界值 (最大特征 值统计量检验)
0 个协整向量	0.745471	58.4192 (0.0038)	47.85613	24.63011 (0.1142)	27.58434
至少有一个 协整向量	0.629882	33.78910 (0.0165)	29.79707	17.89079 (0.1340)	21.13162
至少有两个 协整向量	0.586532	15.89830 (0.0435)	15.49471	15.89715 (0.0274)	14.26460
至少有三个 协整向量	6.38E-05	0.001149 (0.9724)	3.841466	0.001149 (0.9724)	3.841466

由检验结果可知，在 5% 的显著性水平下，回归序列之间存在长期均衡关系，对模型进行 OLS 回归。模型估计结果：

$$\ln S_t = 94.14594 - 31.73354 \ln Y_t + 3.762148 \ln^2 Y_t - (-6.367233) (6.883802)$$

$$0.143629 \ln^3 Y_t + \varepsilon_t$$

(-7.216895)

$$R^2 = 0.997628 \quad DW = 0.899703 \quad F = 2242.728$$

其中括号内的数值为 t 值。各参数在 1% 的显著性水平下，均通过了 t 检验，说明各个参数显著。判定系数为 0.0997628，模型拟合很好。且 $dl(0.77) < DW < du(1.41)$ ，在不可判定相关性的区域内，说明模型拟合基本有效。由于 $(\ln^2 Y)$ 、 $(\ln^3 Y)$ 并不是 $\ln Y$ 的线性函数，因此可以不考虑他们之间的共线性。对模型进行 White 检验，结果见表 5。

表5 White 检验结果

F	nR ²	5% 显著性水平临界值
0.421637	2.021447	9.34840

由表 5 可知，不拒绝原假设，表明模型中随机误差不存在异方差。

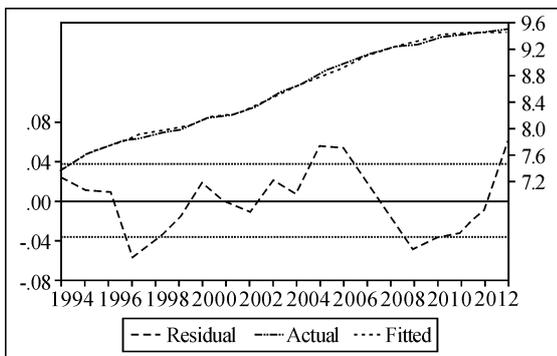


图2 倒 N 型模型

根据图 2，模型为倒 N 型模型，表明川渝地区与东部地区的经济差距是一个先缩小——扩大——再缩小的过程，在 1994~2012 年这个阶段处于差距的上升阶段，从 2011 年开

始，图像趋于平缓，差距有所缩小。

通过求导，笔者得出两个拐点值， $X_1 = 7.12296$ ， $X_2 = 10.33938$ ，均为自然对数的值， X_1 为 1994 年之前的值， X_2 为川渝地区人均 GDP，数值为 30926.80，经计算 2008~2013 年川渝地区人均 GDP 的平均增速为 16.1%，如果按照此增速，川渝地区的人均 GDP 在 2014 年达到 40898.15，超过了 X_2 点对应的 30926.80。2011 年川渝地区的人均 GDP 为 28359.57，低于 X_2 对应的人均 GDP 值，2012 年川渝地区的人均 GDP 为 32094.72，同样超过了 X_2 点所对应的 30926.80。因此，在 2012~2013 之间，川渝地区人均 GDP 与东部地区人均 GDP 的差距在开始逐渐缩小。笔者以为，这正是区域经中梯度推移规律和内生跨越发展规律交织作用的必然结果。

二、川渝地区：“一带一路”中的重要节点

国家发改委、外交部、商务部在 2015 年 3 月 28 日联合发布了《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，将重庆定位为“西部开发开放重要支撑”，将成都定位为“内陆开放型经济高地”。

在建设丝绸之路经济带中，川渝地区是整个区域中经济实力最强、产业层次最高、科技人才数量最多的地区，具有连接南北丝绸之路的区位优势，其制造业辐射功能、交通运输功能、科教文化功能、金融物流功能、体制机制功能等都能显著提升“一带一路”的国内综合竞争力。正因为如此，《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》强调，要发挥重庆长江经济带西部中心枢纽作用，增强对丝绸之路经济带的战略支撑；发挥成都战略支点作用，把四川培育成为连接丝绸之路经济带的重要纽带。^①

川渝地区是丝绸之路经济带与长江经济带的交汇点，具有联动东西、带动南北的区位优势。在丝绸之路经济带上，重庆和四川已经分别开通了“渝新欧”和“蓉欧”国际铁路货运大通道。两条通道自 2011 年、2013 年开始运营以来，对于加快丝绸之路经济带建设，以及与专线沿线国家实现市场互通、经济交流合作具有深远意义。“渝新欧”和“蓉欧”国际铁路联运大通道串联了中国西部内陆各省区，有利于促进长江经济带产业转型升级。对外合作方面，川渝作为丝绸之路经济带的起点和重要节点，也是孟中印缅经济走廊的起点，发挥着汇聚资金流、物资流、信息流和人才流的枢纽平台作用，对于深化中印孟缅经济走廊建设，落实西部地区实质性融入海上丝绸之路，使长江经济带与中印孟缅经济走廊连接起来有重要作用，这不仅有助于商贸物流的发展以及经济合

^① 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》，http://www.gov.cn/xinwen/2014-09/25/content_2756090.htm。

TEM

作的加强,而且,贯穿于这一线路的能源大通道建设还可起到保障国家能源和经济安全的作用。当前,川渝地区与西北、西南各省市区的交通互通、产业互联、环境互保、文化互促等取得了长足的进步,区域的辐射带动作用正在逐步形成。

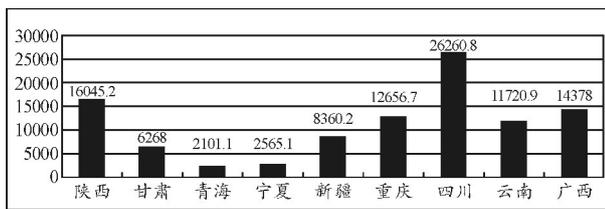


图3 丝绸之路战略各省市2013年GDP总量

由图3可知,川渝地区作为丝绸之路战略涉及省市经济总量最大、产业门类最全、辐射市场最广的经济区,在物流、金融、产业、科技等方面,都有能力在更大范围和更深层次上为整个西部地区发展提供服务。同时,川渝地区工业产品种类齐全,要素总量大且配套能力强,既能与具有初级产品制造优势的东南亚国家形成互补,又能与西部各省市区和中亚国家的资源优势互补,还能与制造业和科技发达的欧洲经济互补。因此,川渝经济体所具有的基础和潜力,将有助于川渝地区逐步发展为丝绸之路经济带的建设主战场,充分发挥经济龙头的作用。

丝绸之路经济带上的中国西北省区和中亚国家,以及与这些地区紧密相邻的南亚、西亚和部分东南亚国家,位于整个丝绸之路的中部地段,是目前丝绸之路经济带建设中基础比较薄弱的区域。人均收入水平低、资源初级加工比例高、基础设施落后、科技人才匮乏、开放程度不高,是这一区域的典型特征。为改变这一区域的现状,需要根据丝绸之路经济带建设的总体思路和目标,选择发展条件较好的部分地区作为重点,支持其加快发展,以此辐射带动整个区域发展。丝绸之路经济带强调“利益共同体”的互联作用,旨在加大各省市的经济贸易联系,协同发展,特别是发挥新疆“丝绸之路经济带核心区”,以及陕西、甘肃、宁夏、青海等省区“面向中亚、南亚、西亚国家的通道、商贸物流枢纽、重要产业和人文交流基地”的定位^①将地缘上的劣势转变为区位优势。因此,在建设丝绸之路经济带中,应充分发挥川渝在这一区域内的产业优势、科技人才优势、资源优势、地理区位优势等有利条件,着力强化其制造业辐射功能、交通运输功能、科教文化功能、金融物流功能、体制机制功能,显著提升川渝地区对这一区域的辐射带动能力,将其培育成为北与中亚、俄罗斯和欧洲,南与东南亚、南亚呼应的战略支撑。

三、构建川渝竞合机制:抱团成为“两大战略”的重要支点

川渝地区长期以来经济联系紧密,作为一个相对完整的

地理区域早已存在。巴蜀文化是川渝两地的情感纽带。川渝地区文化根源可追溯到3000~4000年以前。川渝两地人民共同创造了巴蜀文化,在两地甚至全国都知名的川军、川戏、川菜等,是多年来根植且发源于两地的精品。两地语言相仿,亲情、血缘关系亲密,文化密不可分,这种文化与历史渊源的兄弟情结的比较优势远远大于长三角、珠三角等地区。

川渝两地的合作潜力巨大,抱团协同、构建新型的竞合机制,无疑是川渝两地将“一带一路”战略和长江经济带战略的节点质变为重要支点的必然抉择。笔者以为,川渝在“一带一路”战略和长江经济带战略中的“节点”只是经济地理概念,而真正成为“支点”才是战略地位的概念。

2014年2月,中共中央总书记习近平在京津冀协调发展座谈会上提出,京津冀区域经济区要努力提高其区域内部的协同效应,主动去打破“一亩三分地”的传统思维模式,制定统一规划,齐心协力向着目标努力,充分发挥京津冀区域经济合作效应。^[15]京津冀、长三角等区域成功合作模式,将为推动川渝双向合作迈向新的阶段提供积极的借鉴和参考。当前,川渝地区内各地市的利益诉求存在差异,导致当前沿江各城市之间还缺乏协作与配合,产业同构、过度竞争、资源浪费现象并不少见。如何打破川渝地区在行政体制、规制上的障碍和梗阻,以便捷的交通和物联网系统,按照经济区和市场机制的指向来配置资源,使各种要素和资源在大区域之间自由流动和重新组合,形成优势互补、共享或叠加效应,组织起分散的经济活动,激发潜在经济活力,推动整个区域经济一体化的发展无疑是至关重要的。

1. 川渝交通:立体化、网络化、便捷化的互通

国务院颁布的《长江经济带综合立体交通走廊规划(2014—2020年)》(以下简称《规划》)中提出“打造以重庆、成都为中心的‘一主轴、放射状’城际交通网络”,是长江经济带规划中将重点打造的城际交通城市群。^②成渝在“双核五带”的经济架构基础上,以成渝高速公路为轴线,重庆的主城区、成都、遂宁、南充等10余个区域和城市分位于该轴线的中轴和周围,^③共同构成了川渝地区的城市群及交通网络载体。

为落实“一带一路”战略和长江经济带发展战略,川渝两地应该进一步联手,围绕《规划》,深入打造以重庆、成都为中心的“一主轴(以正在建设的成渝客运专线为成渝城市群的运输主轴)、放射状(两地由多条铁路、高速公路串联,

^① 2015年3月28日,国家发改委、外交部、商务部联合发布《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》。

^② 2014年9月,国务院颁布《长江经济带综合立体交通走廊规划(2014—2020年)》。

^③ 2011年国家发改委印发《成渝经济区区域规划》,提出成渝经济区将依托中心城市和长江黄金水道、主要陆路交通干线,形成以重庆、成都为核心,沿江、沿线为发展带的“双核五带”空间格局,推动区域协调发展。

形成“新干线”效应)的城际交通网络。着力提升两地交通的开放化程度,着力构建以铁路、水运为骨干,公路为基础,“铁、公、水、空”多种交通方式无缝衔接的综合立体交通网络,完善川渝立体化、网络化、便捷化的互通链接,消除两地在交通上的瓶颈与梗阻。

2. 川渝开放: 海关、经贸合作、领馆设立、国际航线、国际铁路班列的协同

川渝在对外开放上,应该消除内部摩擦和广度竞争,要在海关、经贸合作、领馆设立、国际航线、国际铁路班列等重大开放事项上的高度协同,不要鹬蚌相争,着力构建一致对外的战略同盟,建立中欧通道铁路运输、口岸通关协调机制,打造“中欧班列”品牌,建设沟通境内外、连接东中西的运输通道,以加快推动长江中上游地区和俄罗斯伏尔加河沿岸联邦区的合作,加强与欧亚地区的合作。

同为西部省区市的广西与东盟国家陆海相邻,川渝要利用与广西是近邻的比较优势,联手加强与广西合作,以此向南融入北部湾经济区和珠江—西江经济带开放发展,打造西南、中南地区面向东盟区域开放发展的战略新支点;同时,川渝还要利用与云南是近邻的比较优势,联手加强与云南的合作,发挥好云南区位优势,推进与周边国家的国际运输通道建设,打造大湄公河次区域经济合作新高地;此外,要推进西藏与尼泊尔等国家的边境贸易和旅游文化合作。

3. 川渝走廊: 改善川渝之间的中间塌陷现象

川渝地区与发达地区特别是与中心城市相比,虽然土地、能源、原材料、劳动力等资源丰富,但中小城镇在环境、教育、文化等方面处于劣势。能够得到中心城市的辐射,如承接其制造基地转移,形成具有比较优势的产业集群,增强加工配套能力,使得本地区区域从欠发达走向发达成熟。但介于中心城市之间的城市或者城镇,也一定程度受到中心城市发展带来的负面影响,中心城市像“黑洞”一样吸收了周边的欠发达城市、中小城镇的资源。与全国部分区域一样,成都和重庆过去在很长时间内,吸引了来自周边的大量要素,并形成了川渝中间地带的“塌陷地带”。但由于两个城市更趋向于离心发展,并未有效辐射和带动区域内的城镇,如成都和重庆之间的四川中部一带呈现较明显的中部地区塌陷和经济低谷现象,区域间出现发展不平衡,影响新型城镇化的整体进程。

根据新古典主义的“核心—外围”发展理论,发展中国家由先进、相对发达的核心地区和落后、不发达的边缘地区组成,当经济要起飞时,区域核心—外围结构就会通过要素移动而在经济过程中消失,出现区域均衡和空间一体化。^[16]作为川渝地区的重要经济区,成渝经济区在巩固其“双核”优势的同时,要不断破解中间塌陷带困境:第一,促使成渝两地“双核”演化为“增长轴”。在成渝经济区的发展

规划和建设中,应该进一步加强建立协调机制、信息沟通机制、互通机制、人才交流机制和利益协调机制等,破除体制壁垒,彻底打破区域的限制,做好成渝两地利益均分,促进各地实现均衡地区间发展和塌陷带的崛起,避免重庆市和成都市在发展中的马太效应。第二,力求突破城市发展中传统的行政区局限。通过发展“成渝走廊联盟”机制,将地域毗邻、在川渝走廊城市纳入综合规划,发挥各城市之间的比较优势和产业优势,通过合作将“塌陷区”隆起。第三,可效仿长三角市长联席会制度,建立川渝走廊城市的协调机构,完善双方建立合作机制,在更大范围形成同城效应。

4. 川渝政府: 构建全面协同的制度安排

川渝地区要真正成为“一带一路”和长江经济带的战略支点,必须围绕“成渝两中心、多侧翼”的框架,构建全面协同的制度安排。所谓“中心”,是指成都市和重庆主城区,“多侧翼”则分别是指成德绵高新技术带、川南城市群、重庆北部新区、重庆渝北城市群等。对于成都以及重庆主城区“中心”地带而言,应该继续通过提升经济总量、升级产业结构来凸显其“极核”功能。真正实现“成渝两中心、多侧翼”的框架,制度安排至关重要。两地应以城市群经济联系为纽带,调整空间布局 and 破除行政分割,促进整体联动和协调配合。两地都在其发展中提出建立西部经济增长极的目标,但应淡化并抛弃“西部中心”的无谓争论,树立区域资源共享、经济合作共赢的理念,发挥比较优势,增强“中心”城市的经济网络功能和综合服务功能。各中等城市也要抛开区域“中心”论,当好“接力手”。

按L. E. 戴维斯和D. C. 诺斯(2000)的理解,制度环境“是一系列用来建立生产、交换与分配基础的政治、社会和法律基础规则。^[17]地方政府往往扮演理性“经济人”的角色,站在自身的角度追求本地区社会经济利益的最大化。笔者以为,川渝政府应主动打破“一亩三分地”的传统资源配置模式,在着力构建竞合机制的过程中,构建跨行政区经济社会发展空间布局的制度框架,健全促进产业协调的对话机制、搭建投资互动平台、产业协调发展要素市场平台,引导区域政府良性和错位竞争,限制保护性的竞争,促进两地市场的统一、生产要素的自由流动等。川渝政府可选择各相关部门的官方合作这种“自上而下”的方式,定期轮换地点召开高层领导联席会议,实行高层领导对话。实施两地区域利益补偿机制,让川渝协同的各方都能共享合作的收益。

参考文献:

- [1] 罗晓梅. 新重庆崛起的历史过程及规律探讨 [J]. 重庆行政, 1999, (02): 10-13.
- [2] 胡兵. 长江经济带开发与重庆市经济发展研究 [D]. 重庆: 西南大学硕士学位论文, 2003. 8.

- [3] 邓玲. 长江上游经济带建设与推进西部大开发[J]. 社会科学研究, 2002, (06): 40-44.
- [4] 苏伟. 论H型发展战略[J]. 重庆师范学院学报(哲学社会科学版), 2002, (03): 4.
- [5] 罗蓉. 长江经济带产业协调发展研究[J]. 开发研究, 2007, (02): 109-112.
- [6] 程艳, 龙宇, 徐长乐. 长江经济带物流产业关联度空间差异研究[J]. 世界地理研究, 2013, (01): 73-82.
- [7] 西部论坛. “新常态”下长江经济带发展略论——“长江经济带高峰论坛”主旨演讲摘要[J]. 西部论坛, 2015, (01): 36.
- [8] 蒋希衡, 程国强. “一带一路”研究若干观点要鉴[N]. 北京日报, 2014-10-20 (18).
- [9] 申现杰, 肖金成. 国际区域经济合作新形势与我国“一带一路”合作战略[J]. 宏观经济研究, 2014, (11): 30-38.
- [10] 国内外专家关于“一带一路”建设的看法和建议综述[N]. 中国经济时报, 2014-08-21 (05).
- [11] 廖元和. 关于成渝经济区的探讨[J]. 探索, 2005, (06): 66-70.
- [12] 川渝合作: 消除“边界”打造中国经济新热点[EB/OL]. http://www.cq.xinhuanet.com/2006-11/16/content_8529947.htm.
- [13] 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》[EB/OL]. http://www.gov.cn/zhengce/content/2014-09/25/content_9092.htm, 2014-09-25.
- [14] 重庆市统计局, 国家统计局重庆调查总队. 重庆统计年鉴2014[Z]. 北京: 中国统计出版社, 2014.
- [15] 打破“一亩三分地”习近平就京津冀协同发展提七点要求[EB/OL]. http://news.xinhuanet.com/politics/2014-02/27/c_119538131.htm.
- [16] 张凯. 京津冀地区产业协调发展研究[D]. 武汉: 华中科技大学博士学位论文, 2007. 8.
- [17] [美] L. E. 戴维斯, D. C. 诺斯等著, 刘守英译. 制度变迁的理论: 概念与原因[A]. 《财产权利与制度变迁产权学派与新制度学派译文集》[C]. 上海: 上海人民出版社, 2000, 65-67.

Sichuan and Chongqing: Strategic Fulcrum of The Belt and Road Initiatives and Yangtze River Economic Zone

YANG Ji-rui^{1 2} LI Yue-qi^{1 2} WANG Rui³

(1. School of Economics, Sichuan University,

Chengdu 610064, China;

2. Research Center of the Economy of the Upper Reaches of the Yangtze River, Chongqing 400067, China;

3. School of Economics, Southwest University of Nationality,

Chengdu 610200, China)

Abstract: Sichuan and Chongqing are the western leaders and the growth pole of economic development in our country. At the same time, Sichuan and Chongqing are the intersection of Silk Road economic belt and the Yangtze River Economic Belt, which link the west and the east and drive north-south geographical superiority. Both two provinces play an important role in the development strategy of China. Under the background of China's economic development into the new normal situation, cooperation would form huge economic potential in Sichuan and Chongqing. meaning of synergy, building new mechanism of competition will be the strategy in Sichuan and Chongqing and the Yangtze River Economic Belt strategic geographical node qualitative change is the inevitable choice of the important strategic fulcrum. Finally, the paper puts forward to build three-dimensional, networked, convenient transportation; Make customs, trade and economic cooperation, consular establishment, international routes, the collaborative open pattern of international railway trains; Improve the intermediate between each collapse phenomenon; Build comprehensive coordination of government institutional arrangements, etc. Countermeasures and Suggestions.

Key Words: sichuan and chongqing; strategic of the belt and road initiatives; strategic of Yangtze River Economic Zone; strategic fulcrum

责任编辑: 王丽娟