

多部委已调研投建三峡第二船闸 试破长江运力瓶颈

■ 程维 报道

国务院总理李克强 4 月 28 日在重庆重提借长江黄金水道来推动长江经济带建设，推动涵盖 6 亿人口的区域经济增长。记者获悉，投建三峡大坝第二船闸，可能已成为打破长江航运瓶颈的首要工程。

“要想发展长江黄金水道，首先得解决目前最大的制约因素三峡大坝碍航的问题，”4 月 29 日，重庆市一位从事了 30 年长江航运的资深人士对记者称，现在三峡大坝的拥堵已经是常态化了，目前长江上的船只，要想过三峡大坝，等一、两天是正常现象。

如果遇到雾、风，过三峡大坝的船只就会继续堆积，通常就会在坝前等候 3 至 5 天。如果遇上船闸检修，就可能等上 7 至 10 天甚至更长时间才能翻过三峡大坝。上述人士说，其所在企业的船舶去年过三峡大坝的平均等待时间，约达 30 多个小时。

“三峡二闸”释放运力

交通运输部长江航务管理局的《2013 长江航运发展报告》则显示，2013 年通过三峡大坝船闸的平均等待待闸时间，在 2013 年 3 月份前后的大致 40 天中，最高等待过闸时间超过 240 小时，约合 10 天左右。

2013 年 9 月 21 日，李克强在国家发改委呈报件上批示：“沿海、沿江先行开发，再向内陆地区梯度推进，这是区域经济发展的重要规律。请有关方面抓紧落实，深入调研形成指导意见，依托长江这条横贯东西的黄金水道，带动中上游腹地发展，促进中西部地区有序承接沿海产业转移，打造中国经济新的支撑带。”

此后，国家发改委和交通运输部等相

关部委、沿江省市开始研究打造长江黄金水道的政策措施。

“去年仅国家发改委几次前往调研有关修建三峡第二船闸的事宜，”在国内某大型内河航运企业担任重要职务的人士说，此后国家发改委把有关调研结果转给了国务院三峡工程建设委员会，由其提出具体的三峡第二船闸修建方案。

去年长江干线完成货物通过量 192 亿吨，同比增长 6.7%。其中近一半货运量要穿行三峡大坝。

《2013 长江航运发展报告》称，2013 年，三峡船闸累计运行 10770 闸次，同比增长 10.9%；通过船舶 45669 艘次，同比增长 3.2%；三峡船闸通过货运量 9707 万吨，同比增长 12.7%。

三峡船闸的设计通行能力为每年单向通行能力均为 5000 万吨，这意味着 2013 年三峡船闸目前的通行能力，已经在 2013 年接近其设计运力极限。处在三峡大坝下游 40 公里处的葛洲坝的设计通行能力与三峡大坝相同。

已有初步方案

长江三峡工程航运办公室 2013 年拟定的《三峡船闸通过能力挖潜及建设水运新通道初步分析》称，自 2003 年 6 月三峡工程蓄水以来，重庆至三峡大坝 600 余公里的库区航道条件得到极大改善，大大促进了长江上游水运发展，三峡船闸通过货运量年均增速高达 12.2%，继 2012 年后，2013 年三峡船闸通过货运量再次突破亿吨，2011 年、2012 年 2013 年连续 3 年上行过闸货运量超过 5000 万吨的单向通过设计能力这一指标。

该《分析》认为，与此同时，随着过闸

运量的快速增长，船舶待闸时间明显延长，过闸船舶积压成为常态，对长江航运的运输效率和服务水平造成了较严重的影响，船闸通过能力不足成为影响沿江地区可持续发展的一个重大问题。

自 2004 年期，航运一直是物流前往重庆市的一大运输方式，对重庆市的直接和间接 GDP 贡献超过了 30%，航运及其相关产业吸纳了库区约 200 万剩余劳动力。

该办公室据此认为，需要认真研究如何进一步挖掘三峡船闸通行潜力的措施，并加快推进三峡水运新通道建设。

目前解决三峡大坝碍航，有源头分流、坝区分流和翻坝运输三种分流运输方式。但可能存在“投资大、成本高、能力有限，只能起到环节过闸运输紧张局面的应急补充作用。”因此，未来为适应持续增长的三峡过闸货运需求，十分有必要尽快开辟三峡水运新通道。

长江三峡工程航运办公室曾给出方案称“初步考虑在三峡船闸北侧新增双线船闸”，且新建三峡船闸的技术难度、移民搬迁、生态环境等问题基本等同于现有船闸。

相关方案还提出，“满足长江航运的过坝需求是三峡工程的重要任务，通行设施的建设投资在当前的经济条件下也不是不能承受，下一步，有关部门应深化水运新通道的技术、经济论证，尽早提出建设方案供国务院参考。”

“翻坝”产业何处去？

但是，并不是长江沿线所有的省市都想尽快推进三峡第二船闸的建设。

“最近几年来湖北省和宜昌市一直想打造一个翻坝产业园，通过在三峡大坝上游和下游，分别设置港口，装卸货物后通过汽车

转运至上下游港口，然后再装船运走，”一位不愿具名的业内人士认为，这对三峡第二船闸的立项进程，造成了顾虑。

宜昌市打造“翻坝产业园”的想法始于 2010 年，该市当时计划在秭归县投资 86 亿元建设大型翻坝物流产业园，打造一个拥有 6 大码头的翻坝物资转运基地。

其一期工程在 2010 年时就已开工建设，主体工程将于 2014 年完工。

翻坝物流产业园北临长江，南接三峡翻坝高速公路入口，规划建设集装箱、滚装、货运、商品车、后勤、危险品等六大码头，总面积达 229 公顷。该项目年设计重型滚装车吞吐量为 80 万辆，目前已建成码头泊位、进港道路、安全检测门等基础设施。整个项目建成后，预计年新增工业产值 70 余亿元，实现税收 1.38 亿元，新增就业岗位 5000 个。

业内人士形象地说，现在有关修建三峡第二船闸的意见：一是国家发改委、交通部等国家部委，以及重庆市等大坝上游省市，主张尽快修建三峡第二船闸，打破长江运力瓶颈；一是以湖北省、宜昌市、秭归县为代表的主张“翻坝”阵营。

目前，集装箱途经三峡大坝，均不用翻坝，需要翻坝的是散货及装载重型汽车的滚装船。2013 年，翻坝转运的货物折合运量为 1015 万吨，比上年增长 15.6%。这些过闸货物的上、下行运量所占的比重分别为 62%和 38%。

“我们希望有关建设三峡第二船闸的进程不要被其它杂音干扰，必须要有大局观，”上述人士说，“一艘船有 300 多个集装箱，你需要有几十上百辆集卡车来转运，一个 40 口(大箱)的箱子，翻坝成本是 1000 元至 1200 元，合 30 万元至 36 万元，如果直接走船闸，则几乎是零成本。”

长江经济带囊括多数国家级新区

■ 李秀中 报道

连接东中西部的纽带，上升为国家战略的长江经济带将成为中国经济增长的新引擎。

根据国家统计局公布的数字，2013 年，长江经济带所涵盖的 11 个省份的 GDP 总量为 2595 万亿元，占全国 GDP 总量（31 省份总量之和）的 41.2%。长江经济带包括长三角的江浙沪 3 省市、中部 4 省和西南 4 省市。

从经济总量来看，苏浙沪一直居于全国前列，总量为 11.8 万亿元，占长江经济带 GDP 总量的 45.59%。而中部四省 8.25 万亿元，占长江经济带 GDP 总量的 31.8%。西南四省市 5.86 万亿元，占长江经济带 GDP 总量 22.59%。

不过，从经济增速上看，西部地区在领跑。去年贵州、重庆和云南的 GDP 增速均超过 12%，位居全国前三。而湖北、湖南、安徽和江西增速超过 10%；苏浙沪增速明显低于长江经济带其他省份。

李克强总理 4 月 28 日在长江经济带座谈会上就表示，长三角地区是我国经济增长的重要一极，中西部具有经济发展最大的回旋余地。建设长江经济带，就是要构建沿海与中西部相互支撑、良性互动的新格局，形成直接带动超过五分之一国土、约 6 亿人的强大发展新动力。

湖北省社科院长江流域研究所所长彭智敏日前接受记者采访时表示，现在建设长江经济带基于世界经济全球化和内部经济一体化及统一市场的背景，既有政策需要也有形势所迫，国家需要将产业中心向中西部转移，要将长江经济带培育成中国经济新的增长极。

在此之前，国家已经在这 11 个省份进行了战略布局。李克强 4 月 27 日在重庆万州港乘船考察长江黄金水道时表示，长江黄金水道是贯通东中西部、通航能力最强的航道，要用黄金水道串起长江经济带“珍珠链”。

记者梳理发现，长江经济带范围内由国务院批复的区域规划就有长三角、成渝经济区、鄱阳湖生态经济区、皖江城市带、江苏沿海地区等，还有浦东综合配套改革试验区、成都和重庆的统筹城乡综合配套改革试验区、武汉和长株潭的“两型”(全国资源节约型和环境友好型)社会建设综合配套改革试验区。

不仅如此，国家级新区大多布局在长江经济带范围内。比如上海浦东新区、重庆两江新区、浙江舟山新区和贵州贵安新区。另外，国务院专门针对重庆、云南和贵州出台过支持文件，赋予重要的战略地位，比如云南的桥头堡战略。

现在，长江经济带所要发挥的就是“串联效应”。在国家城镇化战略布局的“两横三纵”格局中，沿长江的一横相比其他轴线更具有天然的优势——长江黄金水道的存在，而在此基础上形成的经济联系更加密切。

李克强 4 月 28 日表示，要通过改革开放和实施一批重大工程，让长三角、长江中游城市群和成渝经济区三个“板块”的产业和基础设施连接起来，要素流动起来、市场统一起来，促进产业有序转移衔接、优化升级和新型城镇集聚发展。

话说国家战略之长江经济带



■ 白云天 报道

“依托黄金水道，建设长江经济带”被写入 2014 年的《政府工作报告》，上升为国家战略。长江经济带这条‘珍珠链’，不能光惠及周边城市，还要辐射整个沿江地区，带动广阔腹地的发展。促进中西部地区有序承接沿海产业转移，打造中国经济新的支撑是长江经济带的重要使命。

囊括 11 省市

历来有“黄金水道”之称的长江 11 个省市，犹如一条珠链，串起“长江经济带”上。长江经济带占国土面积约 21.4%，国内生产总值占全国约 41.2%。目前“长江经济带”的基本发展情况是：下游繁荣发达、中游次之，上游相对比较贫困，但是劳动力成本低，人口红利大，自然资源比较充足。发展长江经济带，可以借助下游，拉动上游发展。

长江经济带始终处在中国社会改革的最前沿。该区域内由国务院批复的区域规划就有长三角、成渝经济区、鄱阳湖生态经济区、皖江城市带、江苏沿海地区等；还有浦东综合配套改革试验区、成都和重庆的统筹城乡综合配套改革试验区、武汉和长株潭的“两型”(全国资源节约型和环境友好型)社会建设综合配套改革试验区。

从当前长江经济带经济发展程度上看，上游成渝经济圈，中游武汉经济圈和长三角地区成为长江经济带的三个重要节点。

早在 2013 年 9 月，李克强总理就作出批示：“依托长江这条横贯东西的黄金水道，带动中上游腹地发展，促进中西部地区有序承接沿海产业转移，打造中国经济新的支撑带。”随后，“依

托黄金水道，建设长江经济带”被写入 2014 年的《政府工作报告》，上升为国家战略。

李克强在重庆考察时表示，长三角地区是我国经济增长的重要一极，中西部具有经济发展最大的回旋余地。建设长江经济带，就是要构建沿海与中西部相互支撑、良性互动的新格局。要通过改革开放和实施一批重大工程，让长三角、长江中游城市群和成渝经济区三个“板块”的产业和基础设施连接起来、要素流动起来、市场统一起来，促进产业有序转移衔接、优化升级和新型城镇集聚发展。

从经济总量来看，苏浙沪一直居于全国前列，总量为 11.8 万亿元，占长江经济带 GDP 总量的 45.59%。而中部四省 8.25 万亿元，占长江经济带 GDP 总量的 31.8%。西南四省市 5.86 万亿元，占长江经济带 GDP 总量 22.59%。

从经济增速上看，西部地区在领跑。去年贵州、重庆和云南的 GDP 增速均超过 12%，位居全国前三。而湖北、湖南、安徽和江西增速超过 10%；苏浙沪增速虽然低于长江经济带其他省份，但却是中国经济最具活力的地区。

带动内陆发展

湖北省社科院长江流域研究所所长彭智敏表示，建设长江经济带要做的事情很多，从经济发展角度来说，中西部与沿海地区还有很大差距，就中部四省而言，经济总量比珠三角地区还高，但是单位面积的 GDP 相差很大。另外，经济发展也需要差异化竞争，沿海有些产业已经很强大了，主要面向世界市场，而内陆应该和它合理分工，把转移的产业发展壮大，而且面向内陆市场。

发展“长江经济带”，可以带动内陆

腹地的发展。长江航运则是长江经济带连通的血脉，是带动区域内经济发展的重点。交通运输部长江航务管理局局长唐冠军此前表示：“尤其是在资源约束趋紧、环境保护日益受重视的今天，长江航运已成为不可多得战略资源。”

李克强在重庆万州港乘船考察长江黄金水道时表示，“长江经济带这条‘珍珠链’，不能光惠及周边城市，还要辐射整个沿江地区，带动广阔腹地的发展。”同时李克强强调，长江生态安全关系全局，要避免产业转移带来污染转移，做好重点区域水土流失治理和保护，在全流域建立严格的水资源和水生态环境保护制度，“确保一江清水绵延后世”。

在陆路运输、水路运输、铁路运输和航空运输中，水路运输成本最低。发展长江经济带的水路运输，可以最大程度降低大宗货物运输成本，提高经济环境效益。物流成本的降低，将显著提高中国长远的国际竞争力。

上升为国家战略的才长江经济带，区域经济合作在依托长江水道的基础上，将改善中西部地区投资环境，引导和支持产业有序转移平衡区域发展方面展现新局面。

展现长江经济带战略实施要以上海带动全流域、以武汉带动中游、以重庆带动上游地区发展。沿江城市群发展已具备经济支撑带基础条件，也是中国新型城镇化战略主战场。

“长江经济带”成为国家战略，使我国经济发展形成“T”型结构：30 多年来“沿海一竖”珠三角、长三角、京津冀形成中国经济发展支撑格局，而现在“沿江一横”长江横向经济带，贯穿东、中、西部三大地带，将打造成中国经济新支撑带。

长江经济带推动东中西部地区错位发展

■ 贾国强 报道

惠及 6 亿人口、覆盖 11 省市，“依托黄金水道建设长江经济带”战略部署呼之欲出。

中共中央政治局常委、国务院总理李克强 4 月 28 日在重庆主持召开座谈会，研究依托黄金水道建设长江经济带，为中国经济持续发展提供重要支撑。

此前，李克强总理考察长江黄金水道时说，长江黄金水道是贯通东中西部、通航能力最强的航道，要用黄金水道串起长江经济带“珍珠链”。

长江黄金水道地缘优势明显，涉及上海、江苏、浙江、安徽、江西、湖南、湖北、重庆、四川、云南、贵州等省市，而且打通了西部、中部和东部。李克强总理说，长三角地区是我国经济增长的重要一极，中西部具有经济发展最大的回旋余地，要构建沿海与中西部相互支撑、良性互动的新格局，形成直接带动超过五分之一国土、约 6 亿人的强大发展新动力。

目前，长江货运量已经位居全球内河第一。数据显示，去年长江干线货运量高达 19.2 亿吨，长江干线生产性泊位增加到 4296 个，其中万吨级以上泊位 459 个，为长江航运的发展提供了良好的契机。

据国家统计局公布的全国 31 个省、区、市 2013 年 GDP 数据，11 个长江经济带覆盖省市的 GDP 总量接近 26 万亿，占全部省区、市 GDP 总量的 41.2%。

也正因为体量大、覆盖范围广，长江经济带要想形成整体规划和协调机制，就必须突破沿线省市的行政壁垒。只有迈过这道坎，长江经济带的优势才能显现。

中国广播网经济之声特约评论员、中国人民大学经济学院副院长刘瑞对此评论。

记者：为什么在眼下经济转型升级、经济增速换挡的背景下，国家提出建设长江经济带？

刘瑞：这个也是为了增强中国经济发展后劲，这是一个重大的战略任务。因为关于长江黄金带的经济设想，其实早在十几年前就已经决策好了，我们就曾经做过长江跟欧洲莱茵河发展的提想，莱茵河的长度只有咱们长江的 1/6，但是它的发展，带动了周边 6 个国家以及相关国家的经济发展，所以我们当时就认为这个长江发展就是将来中国经济最大的一个带动力。现在李克强总理提出这个设想了，这也是在节能减排讨论多年希望看到一个结果，它的意义可能比单纯的珠三角、长三角的发展可能影响意义还要深一些。

记者：和以前的长三角、珠三角、环渤海相比，长江经济带有哪些产业优势？

刘瑞：它的优势是很明显的，我们的长三角、珠三角包括现在正在规划之中的京津冀，它都是属于沿海地区的区域发展，它的产业结构存在一种相似的行为，我们叫重构成象。那么长江这一带它实际上横跨了中东西部，三个地区的经济结构差异蛮大的，而且它又是沿着这个黄金带形成了一个资源，有一个资源带、有一个旅游带、有一个能源产业带，所以它这个要开发出来的产业的梯度开发、城市开发是很明显的。由于这样一个良好的条件的话，那么各地在发展产业上都不去重复建设，搞这个重构化的发展，可以错位发展、错位竞争，然后产生总体一个经济效益。

记者：各地的分歧主要体现在哪里？

刘瑞：它主要还是由于运输的原因，利用这个长江，世界第三大内河的运输条件来把周边的省份的经济带动起来。它那个时候大家只是想利用长江本身，各个省的经济发展的基础条件也还没有像今天这么齐全，所以它的设想比较散的。现在是到了一个新的坎了，因为沿海地区的经济条件已经好多，过去的优势已经慢慢降低了，而上游开发现在基础条件已经停止了。所以大家上下有共识，可以有一个更广阔的合作设想。但是剩下来就是这个沿江涉及到的政府，他们该怎么来联合做这件事情？这恐怕就是一个问题的症结所在。就是说突破这一点，这样大家才有一个合理、才有一个共同的，形成双赢的这种愿望。

记者：那么现在存在这样行整壁垒，您觉得从哪些方面才能真正加以突破？

刘瑞：中央意识到了中国各地政府都是有自己的考虑，那么在省与省之间的协调性比较大，所以由中央牵头来做这件事情，这个是中国的一个特色。我们看到各个区域的发展都是在中央的牵头下搞起来的，那么长江黄金水带经济区有一个开发，我估计也是这么一个过程。那么剩下来可能就是需要有一个体制机制、有一个由国家发改委来牵头实现一个规划的体制，来把这个区域的经济做一个整体型规划，然后各省找到自己位置，然后大家来推进这件事情，可能这个要花一定时间，也不是一蹴而就的，可能还有一个过程。

记者：一些人在担心说，这个建设长江经济带会不会，产业转移带来一个污染的转移，您怎么看这样一个问题？

刘瑞：这个是要有预设前提，因为长江这一带是中国目前生态海洋区，尤其在它的中部和上游，这个是中国的一个的净水。所以，这个生态的保护确实要提倡，因为前几年在规划主体功能区的时候，那么长江上游一带也是纳入了国家环境保护区的，所以要开发它就要注重环保，这一点是要制定严格的条件。这一点建议学学欧洲的莱茵河流域开发的经济面，这是需要经济上要开发，但是同时环境要得到保护的，所以能够达到一个生态和经济综合的效益这样一个局面，这才是我们真正要开发最终的目的。