

沿江大交通战略确定 长江经济带布局五大城市群

■ 周程程 原金 报道

9月25日,国务院发布《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》(以下简称《意见》)及《长江经济带综合立体交通走廊规划(2014-2020年)》(以下简称《规划》)。

《意见》明确了长江经济带四项战略定位: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,及生态文明建设的先行示范带,有利于挖掘中上游腹地的巨大内需潜力,促进经济增长空间从沿海向沿江内陆拓展。

为了向中国经济新支撑带提供保障,按照国务院部署,我国2020年将建成横贯东西、沟通南北、通江达海、便捷高效的长江经济带综合立体交通走廊,包括畅通的黄金水道、高效的铁路网络、便捷的公路网络、发达的航空网络、区域项链的油气管网及一体发展的城际交通网。

中国社科院经济研究所研究员徐逢贤告诉记者,国家重视长江经济带,这与此前长三角已成为带动我国经济发展的重要区域之一有关。推进长江经济带发展,将有效缩小东中西差距,促进地区间协调发展,在加强对外开放的同时,带领我国经济走向快速发展轨道。

11省市GDP占全国40%

从区域位置来看,长江经济带覆盖上海、江苏、浙江、安徽、江西、湖北、湖南、重庆、四川、云南、贵州11省市,面积约205万平方公里,人口和生产总值均超过全国的40%。

为此,《意见》将长江经济带定位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,以及生态文明建设的先行示范带。

在作为东中西互动合作的协调发展带上,《意见》指出,要发挥长江三角洲地区的辐射引领作用,促进中上游地区有序承接产业转移,提高要素配置效率,激发内生发展活力。

徐逢贤表示,长江经济带快速发展起来以后,有利于形成上中下游优势互补、协作互动格局,能够缩小我国东中西部地区经济发展的差距,这也必然会影响整个东中西部经济的发展,推动经济走上协调发展的轨道。徐逢贤解释说,目前,上海、江苏和浙江的产业结构优化的速度在加快,高新技术产业、创新型产业发展也相当快,使得长江经济带的产业结构更加优化,经济发展速度提高,这必将影响并促

长江经济带综合交通网建设情况及发展目标				
指标		1978年	2013年	2020年
一、内河航道里程(万公里)		89	89	89
	高等级航道里程(万公里)	023	067	12
二、铁路营业里程(万公里)		14	296	4
	高速铁路里程(万公里)	0	04	09
	复线率(%)	11.9	498	607
	电化率(%)	27	69.7	88.5
		35	188.8	200
	国家高速公路里程(万公里)	0	32	42
	乡镇通沥青(水泥)路率(%)	—	97.9	100
	建制村通沥青(水泥)路率(%)	—	84.7	100
四、输油(气)管道里程(万公里)		006	44	70
五、城市轨道交通营业里程(公里)		0	1089	3600
六、民用运输机场数(个)		20	74	100
七、长江干线过江桥梁(含隧道)数(座)		—	89	180

进整个东中西部的创新型产业的发展,进而推动整个区域经济的发展。

各地方从中也看到了机遇。江西省社会科学院经济研究所所长麻智辉认为,参与长江经济带建设,能够使江西融入国家的又一个重要的发展战略中,在政策上、资金上、项目上给了江西一个很好的机会。

重点提及五大城市群

作为国家战略,新型城镇化也将在长江经济带得到进一步推进。《意见》重点提及了五大城市群的发展。包括优化沿江城镇化格局,提升长江三角洲城市群国际竞争力,培育发展长江中游城市群,促进成渝城市群一体化发展,推动黔中和滇中区域性城市群发展,科学引导沿江城市发展,强化城市群交通网络建设,创新城镇化发展体制机制。

《意见》多次强调了上海的龙头作用,要求促进长江三角洲一体化发展,打造具有国际竞争力的世界级城市群。

充分发挥上海国际大都市的龙头作用,加快国际金融、航运、贸易中心建设等。

徐逢贤认为,上海国际金融中心目前已有一定影响力,且上海国际航运中心也在国际排名前列,同时上海在中国高新技术产业上也有新的发展,这三项具有良好的带动作用,将推动整个长江经济带地区的发展,“这也必然使长江经济带吸引外资的力度更强,成为带动我国经济发展的动力源”。

《意见》要求培育全方位对外开放新优势。包括发挥长江三角洲地区对外开放引领作用,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,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。

此外,《意见》还明确要发挥上海对沿江开放的引领带动作用,增强云南面向西南开放重要桥头堡功能,加强与丝绸之路经济带的战略互动,推动对外开放口岸和特殊区域建设,构建长江大通关体制。

统筹发展各种运输方式

横贯11省市的长江经济带,无疑对现代化综合交通运输体系提出了更高的要求,国务院同步发布《长江经济带综合立体交通走廊规划(2014-2020年)》,对长江经济带的交通体系提出了“网络化、标准化、智能化的综合立体交通走廊”这一目标。

实际上,长江经济带近年来已经初步形成了以长江黄金水道为依托,水路、铁路、公路、民航、管道等多种运输方式协同发展的综合交通网络。

不过,国务院却指出当前综合交通网络存在的一些问题,诸如长江航运潜能尚未充分发挥,高等级航道比重不高,中上游航道梗阻问题突出,高效集疏运体系尚未形成。具体而言,就是东西向铁路、公路运输能力不足,南北向通道能力紧张,向西开放的国际通道能力薄弱。

同时,长江经济带还存在城际铁路建设滞后,城际交通网络功能不完善等问题,不适应城镇化格局和城市群空间布局。针对这一点,北京交通大学经济管理学院教授赵坚建议,当前应该着重发展城市之间的通勤铁路。

按照赵坚的观点,当前我国最缺乏的是城市之间的通勤铁路和货运铁路,他表示,由于货运铁路运力不足,我国的煤炭、钢材等物资的物流主要以公路运输为主,造成用石油资源运输煤炭等大宗物资,铁路大运量低成本的优势不能发挥,造成我国物流成本过高。

为在长江经济带建成综合立体交通走廊,国务院对各类运输方式2020年的发展目标均作出了规划。

水路方面,将形成以上海国际航运中心为龙头、长江干线为骨干、集疏运体系完善的长江黄金水道,内河航道里程基本不变,但高级航道里程将由2013年的067万公里提高到12万公里。

铁路方面,将形成以沿江、沪昆高速铁路为骨架的快速铁路网和以沿江、衢(州)丽(江)、沪昆铁路为骨架的普通铁路网。将加快建设从上海经南京、合肥、武汉、重庆至成都的沿江高速铁路和从上海经杭州、南昌、长沙、贵阳至昆明的沪昆高速铁路,形成覆盖50万人口以上城市的快速铁路网。

自从今年7月全国铁路运行图将进行新一轮调整开始,从上海到成都已经有了动车开行;就在不久前的9月16日,长江经济带另外一条高速铁路沪昆高铁南昌至长沙段已经开通,预计今年底前,南昌至杭州段将会通车,全线预计于2016年年初建成通车。

此外,在航空方面,国务院提出加快上海国际航空枢纽建设,强化重庆、成都等机场的区域枢纽功能,发挥南昌等干线机场作用,形成长江上中下游机场群。在油气管网方面,形成以沿江干线管道为主轴,连接成渝城市群、长江中游城市群、长江三角洲城市群的油气管网。在城际交通方面,形成以快速铁路、高速公路等为骨干的城际交通网,实现中心城市之间以及中心城市与周边城市之间1-2小时交通圈。

对比2013年长江经济带综合交通情况及2020年目标,铁路运营里程将提高104万公里达到4万公里,其中高铁里程从4000公里提高到9000公里;公路通车里程从1888万公里提高到200万公里;油气管道里程由44万公里提高到7万公里;城市轨道交通营业里程增加2倍多,从1089公里提高到3600公里;民用运输机场增加26个,达到100个。

长江经济带将现世界级产业集群

■ 定军 报道

长江沿线城市将迎来新的发展时期。

据9月25日公布的《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》(以下称《意见》),下一步国家将推动沿江产业结构优化升级,打造世界级产业集群,培育具有国际竞争力的城市群,使长江经济带成为充分体现国家综合经济实力、积极参与国际竞争与合作的内河经济带。

为此,下一步以沿江国家级、省级开发区为载体,以大型企业为骨干,打造电子信息、高端装备、汽车、家电、纺织服装等世界级制造业集群。

目前各长江沿线港口城市正在加快布局一些新的产业,比如一些地级城市都在规划新的产业,包括化工产业、临港产业等。

提升经济带竞争力

目前长江流域已经有了一些大的产业集群,比如钢铁,下游有上海的宝钢,往下有马鞍山钢铁,到武汉有武钢,在重庆和攀枝花,分别也有大的钢铁公司。

北京科技大学教授许中波认为,“目前这些钢铁公司已经发展多年,技术水平比较高,属于布局比较好的产业。”

《意见》指出,下一步要大力发展战略性新兴产业、加快改造提升传统

产业,大幅提高服务业比重,引导产业合理布局 and 有序转移,培育形成具有国际水平的产业集群,增强长江经济带产业竞争力。

为此,将发挥上海张江、武汉东湖自主创新示范区和合芜蚌(合肥、芜湖、蚌埠)自主创新综合试验区的引领作用,推进长株潭自主创新示范区建设,推进攀西战略资源创新开发。研究制定长江经济带创新驱动产业转型升级方案。

对此,湖北社科院副院长秦尊文指出,《意见》提出了培育具有国际竞争力的城市群的思路,这样的城市群必然要有世界级的产业集群,否则就变成没有生命力的空壳。

同时,《意见》是促进中国从过去的对沿海开放,变为向东部沿海和西部开放,“这些为长江经济带的发展提供了动力。过去沿海产业发展的不错,现在轮到沿江产业发展了。”他说。

沿线产业新机遇

根据《意见》,未来整个长江沿线都将有产业带。

在工业领域,将以沿江国家级、省级开发区为载体,以大型企业为骨干,打造电子信息、高端装备、汽车、家电、纺织服装等世界级制造业集群,建设具有国际先进水平的长江口造船基地和长江中游轨道交通装备、工程机械制造基地。

长江经济带 将释放西部红利

■ 何苗 吴靖 李秀中 报道

9月25日,《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》(以下称《意见》)一经公布,备受关注的沿江城市群建设思路更加明晰。

“中四角”概念不再

从2012年底高层调研江西和湖北时表示安徽要加入长江中游城市群后,多年来融入长三角发展的安徽开始了“中四角”的努力,其间武汉、长沙、合肥、南昌四市已有多项公开推介和合作协议。

安徽的骤然“西向”也引发外界思考与疑惑,安徽则对此解释为“左右逢源”。实际上,东向发展,融入长三角一直是安徽在区域战略上的主方向,即使在整个2013年“中四角”高调造势阶段,承接来自江浙沪的产业转移也成为经济发展的自然选择。

在此次《意见》中,提升长江三角洲城市群国际竞争力成为沿江城市群发展的第一项,《意见》提出充分发挥上海国际大都市的龙头作用,提升南京、杭州、合肥都市区的国际化水平。推进苏南现代化建设示范区、浙江舟山群岛新区、浙江海洋经济发展示范区、皖江承接产业转移示范区、皖南国际文化旅游示范区建设和通州湾江海联动开发。并优化提升沪宁合(上海、南京、合肥)、沪杭(上海、杭州)主轴带功能。

这样的表述首次明确了安徽省会合肥的地位,即与杭州、南京等并列成为长三角重要城市,安徽的皖江示范区、皖南国际文化旅游示范区也和苏南、舟山群岛新区等共同成为长三角区域战略的重要组成部分。

而在对于长江中游城市群的培育中,提出增强武汉、长沙、南昌中心城市功能,促进三大城市群之间的资源优势互补,产业分工协作、城市互动合作,也就是说,传统的“中三角”合作格局被认可。

“以后应该是没有‘中四角’的概念了,还是‘中三角’了,”参与意见起草的安徽经济研究院区域所所长徐振宇对此评价称,“现在产生这样一个结果,对安徽来说是好事,特别是合肥。”

实际上在过去一年间“中四角”造势阶段,也多出看空之声。“这个城市群的现实基础和发展方向我认为都不可观,一是四省(湘鄂赣皖)的城镇化发展没有到这样的程度,其次四个省互相之间的协调和发展战略上还没有达到这样的程度。”徐振宇在接受记者采访时曾表示。

“这次是中央层面首次明确地提出将安徽拉入长三角城市,基本上首次明确地讲到了长江中游城市群主要包括三个城市群所形成的一个集群,这样的划分既是尊重民间实行已久的做法,又是经过国家慎重考虑的选择。”武汉大学区域经济研究中心主任吴传清说。

将释放西部红利

长江经济带建设西部地区,尤其是给云贵川渝带来极大利好。

《意见》将重庆、成都、昆明、贵阳确定为全国性综合交通枢纽。

在具体项目上,明确提出建设沪蓉沿江高速铁路和沪昆高速铁路,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,以及强化重庆、成都、昆明、贵阳等机场的区域枢纽功能。

重庆社科院区域经济研究中心主任李勇向记者表示,长江经济带一体化建设首先就是要实现交通基础设施的一体化,把铁路、公路、水路包括航空、管道运输等各种交通形式连接在一起,做到物流上无缝连接。

“以前长江经济带只有水路,没有铁路专用线,没有铁路中心站把它连接起来,铁路集装箱不能迅速地转运到其他城市,增加物流费用。虽然水路费用低,但是上水走不了一半又要上岸,上岸之后的转运非常麻烦。”李勇说。

《意见》提出,“依托长江黄金水道,统筹铁路、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。”

这对于西部地区尤为重要。《意见》和《规划》出台,一方面将带来更多建设项目落地,另一方面可以因此与沿海发达地区建立更为快捷的连接通道。

李勇介绍说,国家发改委前期对长江经济带建设调研就是由基础司牵头的。

交通基础设施的改善使得西部地区的战略地位更加凸显。《意见》在明确“增强云南面向西南开放重要桥头堡功能”时,更进一步提出“将云南建设成为面向西南周边国家开放的试验区和西部省份‘走出去’的先行区”。

有关长江经济带上游地区与丝绸之路经济带战略互动,《意见》提出“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”。

李勇表示,重庆和四川都处在长江经济带和丝绸之路经济带的交汇点上,如何嫁接起来就是一个课题。《意见》也提出,提升“渝新欧”、“蓉新欧”等中欧班列国际运输功能,建立中欧铁路通道协调机制,增强对中亚、欧洲等地区进出口货物的吸引力,着力解决双向运输不平衡的问题。

水运概念股集体“狂欢”



■ 周芳 报道

对于这条长达2800公里的黄金水道,国务院25日发布《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》(下称《意见》),要求黄金水道充分发挥黄金效应,以带动长江经济带发展。

截至25日收盘,A股港口水运板块整体上涨1.34%,主力资金净流入408亿元,其中长江经济带港口概念股宁波港(601018.SH)、宁波海运(600798.SH)涨停,南京港(002040.SZ)涨8.09%、重庆港九(600279.SH)涨5.11%。

相比公路和铁路每年上千亿元乃至万亿元的投资规模,“十一五”期间,我国内河水运投资仅约1000亿元,不到全部交通建设投资的2%。

齐鲁证券研究报告指出,长江经济带的建设将带来新的运输需求,长江航运功能有望通过后续的政府资金投入和政策支持获得较大的提升。

巨大的市场机遇,已经促使长江经济带沿线多个省份纷纷加码布局,推出配套发展政策。

兴业证券研究报告指出,港口经济能带动相关产业发展,并产生乘数效应。由港口贸易带来的拖轮、引航、口岸及港口配套服务产生的经济效益是港口直接收益的6倍,港口生产经营与其他相关产业及间接诱发的经济贡献为1:5。