

借力长江经济带 四川落地发展措施

■ 本刊 李成成

建设长江经济带是我国进一步推进开发开放,并促进西部、中部与东部协调发展的重大战略举措。11月4日,四川省委召开常委会议时强调,四川要抢抓国务院出台《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》的重大机遇,顺势而为、主动对接,整合更多的发展资源。

今年9月份,国家相继出台了《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《指导意见》)和《长江经济带综合立体交通走廊规划(2014—2020年)》,以推动长江沿线地区经济的发展。《指导意见》指出,长江经济带将全面推进新型城市化发展: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,优化沿江城镇化格局,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。

长江流域是早期人类生存和演化的重要地区之一。水是生命之源,依水而生活是从古以来的习惯,所以在水流边总会更容易滋生繁华。而长江从西到东横穿内陆地区,沿途经过青海、西藏、四川、武汉、上海等11个省市自治区,绵延5000多公里,自古以来对我们的生活、社会发展都具有重要的作用。

经过几千年的发展与开发,长江沿岸地区的经济、文化、教育都发展得较好。而今,打造长江带将为相关地区的经济、社会发展带来更大的发展空间和更多的发展优势。据了解,长江经济带东起上海,西至云南,包括四川、云南、贵州、湖南、江西、湖北、安徽、浙江、江苏、重庆、上海等9个省份和2个直辖市。

自古以来,四川在长江经济带中,一直扮演着重要的角色,发挥着重要的作用,四川的文化、产品等多是由长江输出到其他地方的。而今,在建设长江经济带中,四川依然有着重要地位,其是长江上游经济核心区,在经济、文化、交通、生态等方面的功能都显得重要。不仅如此,长江经济带的建设也将推动四川的发展与开发开放。

助力四川经济发展

作为包括在长江经济带之内的四川省,是长江上游经济总量最多的省份,其经济、文化、科技等方面的发展都在西部处于前列。而此次被规划到长江经济带中,也将得到由长江经济带所带来的诸多利好措施。

首先,在交通上,四川本是西部交通的中心,且交通较为发达,铁路、公路、国内国际航线等都比较便捷。而长江经济带的规划则将为四川的交通提供更有力的发展帮助。《指导意见》指出,在铁路方面,将建设上海经南京、合肥、武汉、重庆至成都的沿江高速铁路,以及成都至重庆、汉中经巴中至重庆、成都至贵阳等快速铁路,这将使四川到周边地区、以及到长江流域地区的经济更为便捷。

在飞机航线方面,将强化重庆、成都、昆明、贵阳等机场的区域枢纽功能,推进成都新机场建设,并新建乐山、红原、甘孜、巴中、阆中等机场。四川处于西部地方,机场航线的建设,将大大缩短与其他地区的距离。而且,四川境内地形复杂,很多较偏远的地区交通并不方便,由于地理条件的影响,铁路无法到达,而在公路上开车所花费的时间很长,机场的兴建将使四川境内各地的联系更为便捷和紧密,同时也将促进旅游等方面的经济发展。

而在公路上,上海至成都等地的国家高速公路将成为建设重点,并将建成连通重点区域、中心成熟、主要高口和重要边境口岸的高速公路网络。此外,还将新建雅安至康定、汶川至马尔康、绵阳至九寨沟等省内高速公路。在公路建设愈加完善,私家车越发发展的情况下,高速公路的兴



建将促使交通更为方便。尤其是越来越多的人喜欢自己开车出行,而且道路交通时常拥堵,在此背景下,兴建高速公路将使大家所乐于看到的。

四川是内陆地区,处于长江的上游,内河航运成为其主要交通之一。而《指导意见》中也对此有一些规划,重庆至宜宾段航道整治工程成为长江干流上游重点研究实施的工程。此外,岷江等支流的高航道建设,加快泸州、宜宾等港口建设,也是长江经济带交通所涉及的。

长江经济带上游的成渝城市群,也是重点发展的方面之一。在交通上,建设以重庆、成都为中心的“一主轴,放射状”城际交通网络,实现城市群内中心城市之间、中心城市与节点城市之间1—2小时通达。

交通的发达将对四川经济的发展起到推动作用,不仅如此,其他方面的优势亦将对四川发展起到利好作用。在绿色能源方面,将积极开发利用水电,在做好环境保护和移民安置的前提下,以金沙江、雅砻江、大渡河、澜沧江等为重点,加快水电基地和送出通道建设;立足资源优势,创



新体制机制,推进页岩气勘查开发,建设四川长宁—威远等国家级页岩气综合开发示范区。四川由于地形地势的独特性,在水电以及页岩气方面有发展优势,而长江经济带的发展或许会提升其发展速度。

四川尤其是成都,其科技产业、游戏产业的发展有较高的水平,聚集了一批科技创新能力较强的高新企业。而《指导意见》提出,研究制定长江经济带创新驱动产业转型升级方案;以沿江国家级、省级开发区为载体,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;在沿江布局一批战略性新兴产业集聚区、国家高技术产业基地和国家新型工业化产业示范基地,这将有力地推动四川自主创新产业的更好发展。

另外,四川的开放性成都处于西部地区的前列,尤其是每年的西博会吸引了多个多个个地区前来参加并签订投资协议,世界500强企业已经有超过半数的企业落户到四川,可见四川的开放力度。而长江经济带的建设,更将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;优化整合向西国际物流资源,提

升“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能力,着力解决双向运输不平衡问题。如此一来,四川的开放性将更加增强,或许将会吸引欧洲乃至世界更多的国家和地区来川合作投资,推动与世界经济的交流和联系。

在环境方面,四川的雾霾、酸雨等危害环境的事情不时发生。而加强挥发性有机物排放重点行业整治,扭转中下游地区、四川盆地等区域性雾霾、酸雨恶化态势,改善沿江城市空气质量;优化水资源配置格局,加快推进云贵川渝等地区大中型骨干水源工程及配套工程建设;建设沿江、沿河、环湖水资源保护带、生态隔离带,增强水源涵养和水土保持能力,此举将改善四川地区的环境质量,推动生态文明示范带的建设。

最后,成渝城市群的一体化发展,将提升成都中心城市功能和国际化水平,并推动成都天府新区创新发展。把成渝城市群打造成为现代产业基地、西部地区重要经济中



心和长江上游开放高地,建设深化内陆开放的试验区和统筹城乡发展的示范区,等等,这些措施都将对四川各地的经济发展起到积极作用。

四川积极落地长江经济带发展措施

可以看到,目前长江经济带的战略定位涉及四个方面,即打造具有全球影响力的内河经济带、动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。近期,四川也在积极部署相关的发展方案。

10月25日,四川省人民政府召开第64次常务会,审议通过了《贯彻〈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〉的实施意见》(以下简称《实施意见》)和《四川省推进实施长江经济带综合立体交通走廊规划工作方案》(以下简称《工作方案》)。

《实施意见》提出加快长江川江境段及支流重大项目实施、推进长江上游综合交通运输体系建设、推进产业转型升级、推进新型城镇化健康发展、全方位多层次扩大对外

开放、构建长江上游生态屏障、建立健全工作机制等7个方面,而这7个方面正好与国家层面的《指导意见》实现了精准对接。此外,四川推进长江上游综合交通运输体系建设中,将规划建设27个水运项目和7个铁路、9个公路及6个民航项目,总投资达到7962亿元,并进一步明确将提升长江黄金水道功能,建设综合立体交通走廊和城市群交通网络。

根据媒体报道,在四川推荐借鉴上游综合交通运输体系建设中,仅是提升四川境内黄金水道通行能力,推进川江段干流等级提升、支线航道建设、港口合理布局和过江通道建设4项任务,估算投资就达555亿元。

四川重视长江经济带建设

在党的十八届三中全会上,提出了长江经济带作为国家发展战略。在西部大开发的背景下,西部地区发展的重要性越来越凸显,而建设长江经济带,将有利于发挥长江黄金水道的作用,将东、中、西部地区更加紧密地联系起来,并将沿海的一些产业逐步向中部、西部地区转移或扩展,加快推进产业梯度转移以及产业转型。

四川省处于长江的上游,经济发展较快,每年引进的国内其他地区的资金呈现出较为快速的增长,甚至实现了每年上一个千亿元台阶的增长。在引进的这些资金中,东部地区的到位资金占到了58%。随着长江经济带的建设,东部地区的产业、资金或将更加快捷地向中西部地区转移。

该省对于长江经济带的建设十分重视,并着力积极推进。据了解,早在6月17日,四川省发改委就对外公布,已经完成推进长江经济带建设发展的阶段性研究工作,形成了四川省推进长江经济带建设发展的一系列研究报告,并首次明确提出四川在长江经济带的战略地位:依托黄金水道推动长江经济带发展的战略腹地和重要增长极、促进长江经济带与丝绸之路经济带联动发展的战略纽带和重要依托、保障国家安全和维护民族团结的战略前沿和生态屏障。

在落实建设长江经济带的相关措施方面,四川表现得也十分积极。可以看到,在国家层面的《指导意见》发布仅一个月之后,四川就出台了相应的《实施意见》和《工作方案》。并在四川省人民政府第64次常务会上,强调要牢牢把握战略机遇,深度对接国家指导意见,突出沿江综合交通运输体系建设重点,加快推进四川省各项重大任务和重大项目,努力把四川建设成为长江经济带的战略腹地和重要增长极。

11月4日下午,四川省委召开常委会议传达学习习近平总书记关于巡视工作的重要讲话,会议上还听取了省



政府党组依托黄金水道推动长江经济带发展有关情况汇报。会议指出,四川是依托黄金水道推动长江经济带发展的战略腹地和重要增长极,是促进长江经济带和丝绸之路经济带联动发展的战略纽带和重要依托。要抢抓国务院出台《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》的重大机遇,顺势而为、主动对接,整合更多的发展资源。要认真梳理纳入国务院指导意见和四川省实施意见中的重大项目,加快长江川江境段及支流重大项目实施,推动长江上游综合交通运输体系建设,促进产业转型和新型城镇化,全方位多层次扩大对外开放,构建长江上游生态屏障。要建立省级层面的联席会议制度,抓好有关重点任务的分解和工作落实,推动长江经济带建设不断取得新的进展。

建设长江经济带是我国进一步推进开发开放,并促进西部、中部与东部协调发展的重大战略举措。四川在这一战略中,将得到诸多有利的发展优势,在交通、产业、生态文明、经济发展方面有所利好。与此同时,四川正在积极落实此项战略举措,推动长江经济带的建设。

长江三峡“黄金水道”助推长江经济带快速发展

■ 高胜慧

2013年,三峡船闸货物通过量9707万吨,为长江航运事业快速发展奠定了坚实的基础。国务院三峡办主任聂卫国表示,长江已成为世界上货运量最大的通航河流,航运效益日益显现,千里峡江已成为连通中国东中西部发展的“水上高速公路”,正加速推进沿江经济带快速发展。

从1994年正式开工,2003年开始蓄水成库、船闸通航,三峡工程带来了显著的航运效益。在工程兴建20周年之际,记者溯江而上采访,直观地感受到了长江三峡“黄金水道”实实在在的变化。

航道条件明显改善,上通下达,三峡航运效益凸显

长江,中国内河运输的大动脉,也是联络东、中、西部的经济纽带,素有“黄金水道”之称。然而,历史上,从重庆到宜昌间河道狭窄,水流汹涌,礁石林立,巨大的航运潜力得不到发挥,“黄金水道”在长江上游名不符实。

交通运输部部长航局三峡办副主任郭涛介绍,三峡工



程建成后,航道尺度明显增大,航道半径和水深增大、水位抬高,重庆至湖北宜昌河段的川江主要险滩被淹没,消除了139处滩险、41处单行控制河段和25处重载货轮需牵引绞,水流条件明显改善。三峡工程宜昌至重庆660公里航道等级从三级升级为一级。“自古川江不夜航”成为历史,年平均货运量为蓄水前最大货运量的5倍,船舶运输成本降低约三分之一……长江终于成为实至名归的“黄金水道”。

运输成本与事故率“双降”,沿江“绿色走廊”形成

长江水运历来以占地少,运量大,成本低,环保低碳而备受青睐。三峡工程蓄水及通航条件的改善,进一步提高了水上运输的安全性,水上交通事故下降三分之二。水运每千吨公里的平均油耗由蓄水前的7.6千克下降到2千克左右,水运已成为三峡库区的主要运输方式,原来只占库区货物运输周转量30%的水运,现已增加到70%以上。

航道条件改善了,安全事故也明显减少。长江航务管理局三峡办主任何兴昌介绍说,与水前相比,目前三峡库区年均事故件数、死亡人数、沉船数和直接经济损失也分别下降了72%、81%、65%、20%。

长江“黄金水道”助力长江经济带建设

三峡工程的建设还带动了三峡库区港口的建设和发展。现在,涪陵、万州、巴东、宜昌等18个库区淹没复建港口建设已初具规模。与2002年相比,2013年重庆市港口货物通过能力增长了4倍,港口货物吞吐量增长了4.6

倍。

三峡工程建设使得长江黄金水道“投资省、运能大、成本低、占地少、能耗低、污染轻、安全性高”的比较优势得到充分发挥,激发了水运潜力,不仅取得了明显的直接航运效益,而且加快了长江流域综合运输体系的优化调整,吸引了产业布局加快向长江沿江地带和中上游地区集聚,水运业及水运业关联产业直接和间接拉动了沿江地区经济增长,吸纳了库区200多万剩余劳动力,增强了长江流域经济社会可持续发展能力。

“一条大江畅通东西,‘黄金水道’实至名归。”国务院三峡办主任聂卫国指出,因为三峡工程的兴建,长江干支流完成的水运货运量和货运周转量目前已分别占沿江全社会的20%和60%,在推动流域经济社会发展中的先锋作用不断凸显。2013年,长江干线完成货物通过量约20亿吨,是美国密西西比河的3倍,欧洲莱茵河的5倍,稳居世界第一。三峡工程是开发和治理长江的关键性骨干工程,对推动长江经济带发展具有重要的意义,三峡工程将进一步提升服务于长江经济带建设的能力,为实现国家战略做出应有的新贡献。