

doi: 10. 3969/j. issn. 1674-8131. 2010. 01. 003

西三角经济区研究*

杨 玲,田代贵

(重庆社会科学院 城乡统筹发展研究所,重庆 400020)

摘 要:重庆经济圈、成都经济圈、关中城市群联合打造西三角经济区,在国家层面具有重要的战略意义,也具有现实可行性。西三角经济区处于经济区发展的第三阶段初期,其进一步成型还需要国家政策支持 and 人为推动。西三角经济区应发展成为国家统筹城乡和区域发展的重要的协调型增长极、“中国的工厂”、国家南向对外开放重要基地以及生态安全屏障和国防安全战略基地。西三角经济区可划分为七大功能区,最终形成“三核、四轴、六带”的区域空间发展框架。目前,西三角经济区建设的重点是构建区域综合交通体系、建立产业分区与协作的新格局和完善城镇体系建设。

关键词:西三角经济区;重庆经济圈;成都经济圈;关中城市群;区域综合交通体系;产业分区;城镇体系
中图分类号: F127; F061. 5 **文献标志码:** A **文章编号:** 1674-8131(2010)01-0014-08

Research into West Triangle Economic Zone

YANG Ling, TAN Dai-gui

(Research Institute for Overall Urban and Rural Development, Chongqing Academy of Social Science, Chongqing 400020, China)

Abstract: Chongqing Economic Zone, Chengdu Economic Zone and Guanzhong Urban Group are united to establish West Triangle Economic Zone, which is of strategic significance on national level and also has real feasibility. West Triangle Economic Zone is at the initial period of the third stage of economic zone development and its further development needs central government policy support and people's promotion. West Triangle Economic Zone should be developed to important coordinated growth pole of national overall regional development, should become "China's factory", should become important site for opening to outside of national south-oriented strategy and ecological safety protection screen and should become national defense safety strategy site. West Triangle Economic Zone can be classified into seven functional zones, finally forms regional space development framework of "Three Cores, Four Axis and Six Bands". Currently, West Triangle Economic Zone construction should stress regional comprehensive transportation system and should establish new pattern of industrial separation and coordination and should perfect urban system construction.

Key words: West Triangle Economic Zone; Chongqing Economic Zone; Chengdu Economic Zone; Guanzhong Urban Group; regional comprehensive transportation system; industrial distribution; urban system

* 收稿日期: 2009-10-01; 修回日期: 2009-11-25

基金项目: 2009年度重庆市科委软科学项目、重庆市重大决策咨询研究课题(CSTC, 2009CE910)“中国经济第四增长极研究”; 课题组长: 田代贵; 执行副组长: 杨玲; 成员: 马云辉、李林、彭劲松、黄泓、丁新正。

作者简介: 杨玲(1972—), 女, 四川阆中人; 副研究员, 学士, 在重庆社会科学院城乡统筹发展研究所工作, 主要从事城市经济研究。

田代贵(1958—), 男, 四川岳池人; 研究员, 学士, 现任重庆社会科学院城乡统筹发展研究所所长, 主要从事区域经济、产权理论和流通理论研究。

2009年“两会”期间,重庆市与陕西省先后提出了“西三角经济圈”的概念。其核心内容是,分布在西部的重庆经济圈、成都经济圈、以西安为中心的关中城市群联合,大西南与大西北联手,共同打造中国第四增长极。在2009年10月“第十届中国西部国际博览会”的开幕式上,温家宝总理强调,中国将把全面提高西部地区开发开放水平放在更加突出的战略地位,并要求西部地区要加快构建具有全局和战略意义的新的经济增长极。当前,从经济实力看,不论是重庆或成都,还是成渝经济区,还是关中经济区,都难以承担起西部地区“具有全局和战略意义的新的经济增长极”的重任。所以,在新的西部大开发、大开放形势下,从区域协调发展的需要出发,将西三角经济区打造为中国新的经济增长极是大势所趋。

但是对于西三角经济区能否成为我国又一重要经济区并引领西部区域经济发展,各界存在争议。第一种观点认为从经济理论依据和现实情况看,西三角经济区难以成立。其理由是:关中地区与成渝地区之间存在经济断裂带,两区联结处是经济洼地,难以支撑起经济区的联系;成渝是统筹城乡试验区,在制度上与关中存在落差,制度差别使得两个经济区很难一体化;西安与成渝的直线距离在600公里左右,陆上交通距离更远,这种远距离对形成经济区是个挑战;秦巴地区是限制开发区,而关中和成渝地区是重点开发区,限制开发区与重点开发区难以共同打成一个经济区。第二种观点认为西三角经济区的打造,既有理论依据,又有现实可行性,经济区是可以成立的。本文赞同第二种观点。

一、打造西三角经济区的理论依据、现实条件和战略意义

1. 西三角经济区具有一般经济区自发形成的基础条件

根据中西方区域经济理论,经济区的形成一般需具有以下基本条件:一是强大的经济核心,从其形态上看,表现为一个大城市或一组城市;二是形成一定面积的中心—腹地范围;三是已形成一定交通网络;^[1]四是经济上相互联系密切或面临相似的发展问题;五是经济区内自然、经济、社会环境条件具有相似性和区际差异性。^[2]西三角经济区目前已具备了基本形成条件:

(1)区域内各地具有互补性。首先,资源互补。陕西的能源、矿产资源丰富,四川水电资源丰富,重

庆可以接纳和消化四川的水电产能,渝铝输川陕、陕煤入渝都是双方期待的。其次,功能互补性强。重庆在经济总量和吸引投资等方面强于成都;但以成都为核心的成都平原在城市化水平、经济实力、市场规模等方面都优于重庆市;而西安的科技实力则要高于成都和重庆。从这一角度看,成都、重庆和西安各自的优势形成互补。

(2)区域内经济与产业间联系相对紧密。成都与重庆以前同属一省,有着历史与传统的经济联系和产业结构互补关系。西安、成都和重庆均是我国三线军工企业较集中地区,产业之间有着历史性的紧密联系。例如飞机制造业、机械制造等产业都是实力雄厚,进行区域产业整合与分工已具备了基础条件。

(3)区域内各地具有相似性。一是同处于西部地区,为中国欠发达地区,有相同或者接近的经济社会水平基础。如2007年川、渝、陕三地的人均GDP分别为12893元、14660元、14607元。二是两省一市都拥有一批科技人才,人力资源相对充足。三是两省一市均汇聚我国国防科技和国防工业,都对国防安全有重要作用。

(4)已经形成经济中心,具有经济腹地。区域内有成都、重庆、西安三个特大中心城市,围绕这三个城市分别形成了城市群。目前,已由三个中心城市通过交通轴线和经济联系形成了中心—腹地体系。

(5)交通网络初步形成。从铁路看,西安到成都、西安到重庆、成都到重庆均有铁路联结,已形成环线,并且三地已规划要建设更加快捷的城际铁路线。从高速公路看,三地基本形成环线。从空运看,西安、成都、重庆三城市已经形成空中1小时经济圈。因此,区域内部交通网络基本成型。

2. 在政府推动下形成西三角经济区具有实践的可行性

法国经济学家布德维尔在继承佩鲁的增长极理论上,提出了“区域增长极”的概念,认为经济区域可分为同质区域、极化区域、计划区域。其中,计划区域是政府的计划和政策的实施区域,在性质上具有政治性。^[3]也就是说,区域增长极既可以由市场机制支配自发生成(如极化区域),也可由计划机制支配诱导生成(如计划区域)。

从长三角、珠三角的形成过程看,两者在初期都是依赖于自然存在的城镇群、相似的社会经济基

础、较紧密的经济联系和交通联系,由市场机制推动自发形成的。但是,在区域经济合作发展到一定程度后,政府出台的各项政策措施对它们的发展起到了一个催化的作用,使原先比较松散的合作迅速向紧密合作、一体化发展转变,经济区快速壮大和成形。它们的成长过程说明,经济区的形成需要来自市场、政府的两种推动力。经济区在市场自发推动的基础上,一定要借助政府的力量,才能使区域经济合作上升到新的高度。同时,国家政策支持是区域经济崛起的启动点。

对西三角经济区的构建,川、渝、陕三省市政府具有共同的合作意愿和发展目的。目前成渝、关中经济区的经济总量都相对较小,构建“西三角经济区”,组合两个经济区的力量可以较快提高区域在国家战略中的地位;同时,可以显著促进陕南、川东北、渝东北这些经济落后地区的发展。地方政府的强力推动,将成为经济区成立的有利支撑。

3. 打造西三角经济区在国家层面具有重要的战略意义

(1)是国家经济布局调整、区域统筹发展战略实现的重要载体

面对我国区域经济发展差距不断扩大这一越来越严峻的现实问题,党和国家提出了区域经济协调发展的战略,推动经济布局由东部沿海向内陆推进。构建西三角经济区,把西三角经济区打造为中国西部增长极,可以促进东西部和谐发展,有利于消除贫困地区,实现共同富裕,有利于解决社会发展失衡问题。西三角经济区既是我国经济布局由东部沿海向内陆推进和展开的战略平台,又是国家推进统筹区域发展、全面实现现代化“三步走”目标的战略选择。

(2)是西部大开发战略向纵深推进的战略平台

西部大开发过去的10年,是以国家投资为主的基础设施建设阶段。下个10年,西部地区就应该自我发展,而不是依赖外部“输血”。寻求新的西部增长引擎并做大做强,就成为西部大开发能否再有新的进展的关键。西三角经济区把西部实力最强的两个经济区整合到一起,形成一个能带动整个西部发展的龙头区域,这是非均衡发展理论的极化效应、扩展效应的进一步应用,不但能为西部大开发提供强大的引擎,而且将为我国下一轮经济高速发展培育新的增长极。可以说,如果不搞西三角经济区,西部大开发就进入不了下一个历史阶段。

(3)是国家对外开放战略向空间纵深拓展的重要平台

中国对外开放正在进入一个“海陆并进、东西互动”的新格局,对外开放由沿海向内陆不断推进。我国对外开放正由偏重西方发达国家转向面对整个国际,东南亚、南亚地区正成为我国实施“走出去”开放战略、拓展境外市场的重点地区。西三角经济区通过贯穿关中的欧亚大陆桥和贯穿西南的南方丝绸之路,承担起我国对东南亚、南亚、中亚、东北亚的对外开放重任,成为我国对外开放战略向空间纵深拓展的重要平台。

(4)是国家安全战略的重要组成部分

西三角经济区对我国的生态安全、国防安全十分重要,是国家安全战略的重要组成部分。由于位于我国腹地,远离沿边、沿海地区,从历史看,川、渝、陕一直是我国战略后方和国防安全基地。同时,由于拥有我国中部生态屏障——秦岭以及事关长江流域生态问题的上游地区和三峡水库,该区域的生态安全直接影响整个中国的经济社会发展。可以说,西三角经济区构建的最大意义正在于此。

从以上论述可以看到:西三角经济区虽然在经济总量、经济水平上与目前已形成的三大增长极差距较大,但是它是整个西部地区的经济高地,承担了众多国家战略任务,在维护国家安全、稳定中具有不可替代的重要地位,这是另外三个增长极所不具有的特征。这些特征决定了西三角经济区与它们有很大差异性,所以在其形成、发展上都会走不同的道路。我们不能简单地用一般经济理论,仅用经济指标来衡量西三角经济区成立的价值和可行性。重要的是,要看到政府推动同样是经济区形成的一种动力,而且计划机制支配诱导生成是经济区形成的两种方式之一。

二、西三角经济区的范围划分与基本情况

根据国内外经济区划分原则以及我国学者在具体经济区划分中所运用的依据,^[4]西三角经济区的划分遵循以下原则:地理空间连片;保持县及县以上行政单元的相对完整性;有一个或数个大型城市为核心,形成经济中心—腹地关系;面临的发展环境相似,有共同的政策环境或发展问题、目标;现实性与前瞻性相结合;有经济联系和产业分工;形成交通网络。根据上述原则,西三角经济区包括1个直辖市、2个省座城市、23个地级市、16个县级市,共236个县级行政单元。其中,四川省包括17

市、117区(市/县),重庆市包括36个区县,陕西省包括8市1区和83区(市/县)。

西三角经济区幅员共35万平方公里,占川、渝、陕两省一市的45.26%、西部的5.1%;2007年,总人口14078.51万人(户籍人口),占两省一市的88.92%、西部的38.79%;地区生产总值17715.07亿元,占两省一市的88.16%、西部的37.01%;城镇化率为41.93%,比两省一市平均水平高2.63个百分点,比西部高4.97个百分点;经济密度为506.19万元/平方公里,分别是西部和全国的平均水平的7.3倍和1.9倍;人均地区生产总值13624元,比西部高412元,比全国平均水平低5310元;三次产业结构为15.23 46.00 38.77。

西三角经济区位于我国国土的中腹部,是中国的地缘重心,众多国家级大通道从本区穿越,形成贯通南北、连接东西的咽喉。通过欧亚大陆桥与南下出海通道,与亚、欧形成合作关系;通过高速公路和铁路大通道与长三角、珠三角、环渤海湾形成联动,共同构成中国经济四方形,形成中国经济发展的超大引擎;通过交通轴线的传递,与中原经济区、大武汉经济区、北部湾经济区、长株潭经济区等区域形成互动发展格局。

根据西三角经济区目前所处工业化时期和空间特征,可以判断西三角经济区处于经济区发展的第三阶段初期。也就是说,经济区在市场机制的推动下形成了雏形,现正处于经济区能否进一步成型的关键时期。借鉴长三角、珠三角等经济区形成的经验,西三角经济区下一步的继续形成需要加大人为推动和国家政策推动力度。

三、西三角经济区的战略定位

根据西三角经济区的区位、现有优势、产业发展基础及其具有的战略地位,并结合我国经济发展、对外开放等战略变化情况,西三角经济区的战略定位是:

1. 我国西部经济发展引擎,国家统筹城乡和区域发展的重要的协调型增长极

一是依托相对丰富的自然资源、较强的经济技术实力和产业基础,通过全面的区域合作,突出面向东南亚和南亚等新兴经济体的开放,变资源优势为经济优势,变开放滞后为充分开放,变技术跟踪

为自主创新,西三角经济区完全有条件成为引领西部大开发大开放的核心区,成为西部经济发展引擎。二是依托国家统筹城乡综合配套改革试验区(成渝)、统筹科技资源改革示范基地(关中天水经济区)的政策优势,加快区域统筹协调发展,不同于目前我国已有的以经济奠定地位的三大增长极,一方面依靠经济力量,另一方面更多地促进区域、城乡协调发展,形成国家统筹城乡和区域发展的重要的协调型增长极。

2. 国家南向对外开放的重要基地

随着成渝两地到昆明、贵阳、长沙高速公路、铁路的修建,将建立起西三角经济区直达北部湾、珠三角及大湄公河次区域的东南出海大通道,进而通达南亚、东盟等地区。与此同时,广西、海南、云南等省份加强与周边地区的合作,签署了一系列合作协议,为西三角经济区面向东南亚、南亚、东盟等的对外开放提供了更新、更高层面的机遇。另外,随着众多通道将陇海、兰新线与第三亚欧大陆桥、南北丝绸之路相连接,成都、重庆、西安等西部最发达的腹地的地位和作用得到凸显。西三角经济区作为西部最发达的经济区完全有实力承担起国家南向对外开放重要基地的任务。

3. 我国生态安全屏障,国防安全战略基地

西三角经济区在国家生态安全和国防安全中承担了重要的功能,对国家安全至关重要。在未来发展中,必须转变经济发展方式,按照可持续发展要求,使西三角经济区成为资源节约、环境友好、经济发达、适宜人居的生态文明建设示范区,建设我国长江上游、国家中部生态屏障,为生态环境相对脆弱的西部地区提供科学发展的成功模式。同时,要依托西三角经济区军工企业、国防科技力量等优势,进一步提升国防科技水平,建设成为国家战略后方基地。

4. 我国内需经济的典范基地,中国的工厂

充分发挥西三角经济区的国内市场区位优势 and 市场规模优势,承接东部产业转移,形成“资源—加工—市场”体系,开发利用本地丰富资源制造产品,大力发展内需型经济,使之成为以能源、装备、国防工业、高新技术产业、现代服务业为主,主要面

对经济区发展阶段的判断主要依据美国区域发展和区域规划专家弗里德曼和我国经济地理学家陆大道提出的四阶段论。^[5-6]

向国内中西部市场及东南亚、南亚市场的典范基地,建成“中国的工厂”。

四、西三角经济区的功能分区与空间发展战略

1. 功能分区

根据国家和地方主体功能区划分情况,把西三角经济区划分为七大功能区,即:成渝经济区重点开发区、川北城市圈适度开发区、三峡生态屏障功能区、大巴山中高山生物多样性功能区、秦岭中高山生物多样性功能区、汉丹沿岸适度开发区、关中经济区重点开发区。

2 空间发展战略

依托交通通道,在充分发挥核心增长极的聚集和辐射效应基础上,最终形成“三核、四轴、六带”的区域空间发展框架。

三核:重庆、成都和西安三个都市区,既是区域内城市网络的主导性中心城市和核心增长极,又是本区域参与外部区域性、国际性竞争的战略支撑。

四轴:两横轴为长江黄金水道和成渝快速交通轴,两纵轴为成西快速交通轴和西渝快速交通轴。

六带:长江上游沿江产业密集带、成渝城际新兴产业带(包括成内渝、成遂渝两条产业带)、成德绵乐高新技术产业带、陇海兰新铁路产业密集带陕西部分、襄渝—西康铁路新兴产业带。

五、西三角经济区的建设重点

1. 构建区域综合交通体系

用10年(两个规划期,到2020年)左右的时间,以重庆、成都、西安三个大城市为中心(顶点),以连接三地的公路、铁路、航空、水路快速通道为主干道(三条边),构筑我国西部地区最大的“综合交通运输三角”,形成“空中一小时,铁路两小时,公路四小时”的三地城际快速交通格局。

(1)公路网建设重点及布局

构建“4552”对外交通大通道和“一环四横三联线”的内部交通网状布局,形成以重庆、成都和西安市区为中心,以万州、涪陵、永川、江津、合川、广元、达州、南充、绵阳、遂宁、汉中、安康、宝鸡、铜川等城市为重要枢纽,以高速公路为主、以国道为辅的快速、便捷的公路运输主骨架网。

“4552”对外交通大通道,即北向4条大通道(G5西安至北京、G65西安至包头、G70西安至银川、G30西安至乌鲁木齐)、南向5条大通道(G5成

都至昆明、G85宜宾至昆明、G76泸州至厦门、G75重庆至海口、G65重庆至茂名)、东向5条大通道(G30西安至连云港、G40西安至上海、G42重庆至上海、G50重庆至上海、G70西安至福州)、西向2条大通道(川藏高速、川青高速)。

“一环四横三联线”网状格局,一环线:G93成渝环线(成都—遂宁—潼南—铜梁—上桥—江津—合江—泸州—乐山—成都);四横线:汉中至安康(十天高速),广元经巴中、达州到万州,绵阳经南充、广安至垫江、忠县、石柱高速,成都经资阳、内江、永川、重庆至南川、武隆;三联线:宝鸡、汉中经巴中、广安至重庆,广元、南充经合川至重庆,绵阳、遂宁经内江至自贡、宜宾。

(2)铁路网建设重点及布局

以重庆为主枢纽,成都、西安为次级枢纽,汉中、安康、广元、达州、万州为5个重要节点,形成对外“四大通道”,内部“五横两纵三客运”的铁路网运输格局。

对外“四大通道”,即:(1)东向运输大通道,主要由沪汉蓉客运专线、安(康)张(家界)常(德)铁路、渝怀铁路、襄渝铁路、郑西客运专线、郑(州)昆(明)(经过重庆)构成。东向通道使西三角经济区与长三角、珠三角、大武汉经济区、长株潭城市群等地区形成10小时铁路经济带,同时也形成了西三角经济区东向出海大通道。(2)北向运输大通道,主要由太(原)西(安)线、西(安)包(头)线构成,继而可达内蒙古、环渤海以及东北地区。(3)西向运输大通道,主要由西(安)平(凉)线、陇海线、兰渝线、成兰线、川藏线、川青线构成,是西三角经济区辐射带动西部地区的主要通道,也是西三角经济区通过新欧亚大陆桥向欧洲市场拓展的重要通道。(4)南向运输大通道,主要由成昆铁路、渝黔铁路、内昆线、成贵线组成,通向南贵昆经济区以及广西北部湾地区、进入东南亚市场,形成西三角经济区的南下出海大通道。

“五横两纵三客运”的铁路网,五横线为汉中至安康、广元经巴中、达州至万州、绵阳经南充至合川和重庆、成都经资阳和内江至泸州、雅安和乐山经宜宾至江津;两纵线为广元经南充、合川至重庆和安康经达州至广安、重庆;三客运为成渝客运专线、郑州经重庆至昆明客运专线和沪汉蓉客运专线。

(3)航空建设重点

航空交通建设和布局,以区域间高速运输系统的

建立和完善为目标,以建设空港和提高吞吐能力为重点。近期以重庆江北、成都双流、西安咸阳三个4E级国际机场为重点,进一步完善枢纽功能和设施;重点建设符合发展需要及条件成熟的支线机场,形成干支机场合理布局和密切配合的航空运输网。

(4)水运建设重点

强化长江黄金水道作用,提高水运在西三角经济区综合运输体系中的地位。把长江干线建成西三角经济区大宗物资、集装箱运输的主通道,建成西北地区大宗物资、集装箱运输的重要通道。以长江为主轴,嘉陵江、岷江等为次轴,构建沟通东西部地区、通江达海的长江上游叶脉形航运骨架网;加快长江河道整治,积极推进嘉陵江、涪江、岷江等航道整治及梯级渠化工程,提高航道等级;加快汉江水运开发和石泉、喜河库区航运工程及蜀河航电枢纽建设,逐步建立和完善水运安全保障系统,加大航道整治力度,提高航道等级。建设以重庆、万州为主枢纽港,泸州、宜宾为次级枢纽港,涪陵、江津、奉节、合川、南充为三级枢纽港,达州、长寿、丰都、广安港等为四级港,其他县级小港为五级港的港口体系;打破区域界限,加强港口间协作,形成上游港口与下游港口之间、大港与小港之间、始发港与接卸港之间竞合有序的运输格局。

2 建立产业分区与协作的新格局

着力推进“34636”战略,即围绕建设国家级军民融合国防科技产业示范基地、西部地区最大的装备制造业基地、两河流域重要的现代服务业集聚区三大定位,重点打造四大骨干产业,着力壮大六大优势产业,形成区域新的经济增长点;强化极化带动效应,做强重庆都市圈、成都都市圈、西安都市圈三个核心产业增长极,推进区域网络化布局、专业化分工,倾力打造六个一级产业发展轴线,奠定中国西部增长极的产业基础。

(1)发展四大骨干性产业

一是航天航空制造业。坚持“军民结合、寓军于民、军民互动”,自主开发与国际合作相结合,突出飞机及发动机研发制造和飞机维修。积极开展卫星导航、遥感、通信应用等业务和航天产品制造。

二是成套装备制造制造业。抓住我国西电东送、长江三峡水库环保工程和三峡航运业发展契机,大发展大型成套装备制造制造业,将西三角经济区打造成制造业配套体系完备、研发能力强大的中国现代制造业中心。

三是汽车(摩托车)制造业。依托长安集团、庆铃汽车、陕汽、法士特、比亚迪、嘉陵、宗申等知名企业集团和西安交大、西南交大、重庆大学、重庆汽车研究所等研发机构,推进产学研联盟的建设;加快产业自主创新,发展具有自主知识产权的产品;建设汽车及零部件共性技术研制和检测平台;形成微型轿车车型和轻型、重型汽车发动机生产系列,建成面向全球的汽车、摩托零部件生产供应基地,打造中国西部汽车产业集群。

四是能源产业。依托丰富的资源重点发展水电、火电,同时大力发展新能源和清洁替代能源。

(2)扶持六大优势重点产业

一是电子信息产业。依托成都高新区、重庆北部新区、重庆微电子产业园、重庆茶园新区、西安高新区等高新技术产业集聚区,做大做强西三角经济区的电子信息这一新兴产业。

二是饮料及食品制造业。依托五粮液、泸州老窖、全兴、剑南春、水井坊、赤水茅台、诗仙太白等企业和品牌打造国际知名白酒酿造业;依托重啤、蓝剑啤酒、天友乳业、重庆百事可乐等做大做强饮料加工制造业;依托西三角经济区及周边地区丰富的农特资源,做大榨菜、柑桔、脐橙、草食畜牧、烟叶、香料、林浆等绿色产业规模,推动农业工业化和绿色经济产业链的形成。

三是石油天然气及化工产业。依托延长集团、长庆石油等龙头企业,进一步加强产业资源的整合,促进产业资源围绕龙头集聚。打造成都以大乙烯为依托的石油化工产业链,加快重庆1000万炼油厂前期工程建设,并围绕炼油项目发展下游石油化工产业。基本建立起天然气化工生产制造体系,将长寿打造成中国最大的天然气化工生产基地之一,将泸州打造成“西部化工城”。

四是钢铁冶金及新材料产业。以攀钢为龙头,整合昆钢、水钢、重钢、长钢,打造西南特大型钢铁企业集团,推动区域内中小型冶金企业向专门化、特色化的方向发展。以龙钢集团为龙头,加大产业整合力度,形成关中地区具有行业竞争力的大型企业集团。依托重庆西南铝集团,做大做强西三角铝土矿、电解铝、铝材精深加工产业链,为国内外提供优质铝材产品。

五是现代金融业。以成都、重庆和西安三个特大城市为重点,提升现代金融业对西三角经济区产业发展的支撑和辅助功能,重点建设重庆、成都两

个区域性金融中心。

六是现代物流业。依托长江黄金水道及各地机场,发展物流配送中心,把重庆建成西部最大的综合物流枢纽,将成都建设成辐射川西北的区域性物流中心;逐步形成大中小城市相协调、城乡一体化的物流体系,通过现代物流业的发展,带动西三角经济区内部经济快速增长。

(3) 产业空间布局

以重庆(主城区)、成都、西安为核心增长极,以长江黄金水道、成渝线、宝成线、陇海线和渝襄铁路等为主干发展轴线,形成“三极六带”产业格局,通过特大城市以及发展轴线上的极化和扩散效应,带动沿线地区产业发展。

一是做强三个核心产业增长极,即重庆大都市圈、成都大都市圈和西安大都市圈。

——重庆大都市圈:推进城市综合服务功能建设,加快成为西部地区吸引全球资本、汇集生产要素的中心城市。其中,主城核心区要依托北部新区、西永微电子产业园、空港新城、茶园新区等重要产业集聚平台,发展环保、电子信息、生物医药、现代物流等高附加值、无污染的高新技术产业;依托五大商业中心和城市新区,发展会展、金融、贸易等生产性服务业。

——成都大都市圈:依托区内雄厚的科技资源和人才密集的优势,打造区域性科技创新和产业化中心。重点发展金融、信息、中介服务、商贸服务业、旅游和商务服务业等现代服务业,建成西部重要的金融服务中心和国家级的旅游胜地。

——西安大都市圈:利用科教发达、大型企业密集、高新区和经济开发区发展已经粗具规模等优势,在现代通信、精密机械、生物医药、航空航天等领域形成规模经济的高新技术产业集群,把西安建设成为我国西北和西部地区以及陇海兰新地带的大区域中心城市。推动经济快速发展,使西安大都市圈成为我国西部地区重要的高新技术产业研发转化基地、现代制造业和装备工业基地、现代高新农业创新示范基地、中国特色旅游基地、农副产品深精加工基地五大基地,成为带动陕西和西北地区经济发展的龙头。

二是建构六条一级产业发展带,即长江上游沿江产业密集带、成内渝铁路产业密集带、成遂渝高铁(公路)新兴产业带、成德绵乐高新技术产业带、陇海铁路产业密集带、襄渝—西康铁路新兴产业带。

——长江上游沿江产业密集带:充分发挥长江

黄金水道的强大航运功能以及未来形成的沿江铁路和高速公路网络,打造从宜宾至重庆万州沿江最为发达的西三角经济区产业密集带。加快沿江重要城市的港口岸线的规划利用,科学布局新建一批集装箱码头,提高长江航运的通航运输效率,发展临港物流加工一体化产业。推进水电开发、做强以酒类为主食品饮料业和天然气化工产业链的下游延伸,积极争取拓展石油化工在长寿的布局。

——成内渝铁路产业密集带:以成渝铁路(辅线)、成渝高速公路为发展主轴,以永川、内江、自贡、资阳为重要产业发展节点,串接成都和重庆两大首位城市,作为西三角经济区南部重要的资源与物流通道,重点发展电子、轻纺、建材、盐化工、机械等产业,将永川建成成渝双核城市的重要产业隆起带、成渝产业合作的桥头堡。

——成遂渝高铁(公路)新兴产业带:以成南—遂渝铁路、成南—渝遂高速公路为发展主轴,以合川、潼南、遂宁、南充等为重要产业节点,串接成都和重庆两大首位城市,打造形成两大城市之间的新兴产业承接地和合作区。重点发展建材、造纸、食品、农副产品加工等新兴资源型产业,将遂宁打造成成渝双核城市间又一重要的次级产业增长极、成渝地区重要的工业集聚区,将潼南打造成成渝产业协作的重要平台。遂宁、大足、合川等联合发展以人文历史观光、都市休闲为特色的黄金旅游线路,打造西三角经济区知名的旅游目的地。

——成德绵乐高新技术产业带:以宝成—成昆铁路和成德绵乐高速公路为发展主轴,以成都、德阳、绵阳、广汉、眉山、乐山、雅安和汉中等为主要产业节点,串接西安和成都两大首位城市,打造形成以信息通讯产品制造、装备制造为特色的高新技术产业密集带。

——陇海铁路产业密集带:以陇海铁路和连霍高速公路为发展主轴,以西安大都市圈为首位产业增长极,以宝鸡、铜川、渭南、商洛、天水等重点产业节点,形成西部发达的城市群和产业集聚带。重点发展汽车制造、机械制造、新材料、现代医药及农副产品加工。

——襄渝—西康铁路新兴产业带:以襄渝铁路、西康铁路为主要发展轴线,以达州、安康等为重要产业发展节点,重点推进能源、化工、冶金、纺织、医药、建材等产业结构调整和提升,做大做优产业规模,强化产业发展轴上各主次节点的协作和分工联系,建立重庆与西安两大首位城市之间的有效产

业辐射传接腹地,形成西三角经济区东部新的产业隆起带。

3. 完善城镇体系建设

进一步增强重庆、成都、西安三大中心城市功能,大力培育区域中心城市,使城镇体系得到优化,大、中、小各级城市协调发展,形成由超大城市—特大城市—大城市—中等城市—小城市构成的层次完整、比例适当、分工明确、结构合理、点轴相连、区域间优势互补、互动并进的现代化城镇体系。通过10—15年的时间,形成两大城市经济带和一个生态城市带,即以西安都市区为中心的关中城市经济带,以成都、重庆为两极的成渝城市经济带,以陕南、川东北、渝东北为主的维护区域良好生态系统的生态城市带。

(1) 三大都市圈

一是重庆大都市圈:重庆大都市圈可划分为主城核心区、功能转换区、外围特色功能区三个层次。到2020年,人口达到2500万左右,其中,城镇人口达到2000万左右,形成1个特大城市、5个大城市(合川、永川、涪陵、江津、长寿)、9个中等城市和小城市、300个左右小城镇的城镇体系。都市圈建成后,将根本改变重庆的城乡格局。

二是成都大都市圈:成都大都市圈的范围主要界定在两圈交通(半小时圈—大成都1小时圈—成都市郊2小时圈—成都平原城市群)范围,圈层空间结构由核心层、紧密层和松散层构成。

三是西安大都市圈:西安大都市圈的空间发展战略是以西安都市圈为发展核心,统筹整合区域产业布局与功能分工,形成围绕西安逐步向外辐射的四个功能圈层:功能核心圈、功能强化圈、功能辐射圈、功能扩散圈。到2020年西安都市圈城镇人口将达到1100万人,形成“一核五区十卫星城”的空间布局。

(2) 三个城市带

一是成渝城市经济带:包括成都平原、川南城市群及川东的部分市和重庆一小时经济圈的23个区县以及武隆县、垫江县。重点将宜宾发展成为特大城市,促进自贡与内江合并,尽快建成大城市或特大城市;发展南充为特大城市;将泸州、遂宁、乐山、德阳、绵阳、合川、永川、江津、长寿、南川、涪陵发展成为大城市;将资中、威远、广安、资阳、眉山、阆中、铜梁、梁平、荣昌、万盛发展为中等城市。

二是关中城市经济带:包括西安、咸阳、宝鸡、铜川、渭南5市所辖区域。未来发展重点是,着力打造西安都市圈,发展壮大一批区域中心城市,加快建设一批新兴城市,培育一批特色鲜明的小城市和中心镇,形成西安都市圈、宝鸡特大城市、铜川和渭南两个大城市以及彬长旬、渭南—韩城、咸阳—铜川三个城镇带,把关中城市群建设成国家级高新技术产业开发带和现代制造业基地。

三是生态城市带:包括川东北的广元、巴中、达州和重庆三峡库区的丰都、忠县、梁平、万州、开县、城口、云阳、奉节、巫山、巫溪、石柱以及陕南的汉中、安康、商洛。加快培育区域中心城市,将万州发展为特大城市,达州、汉中发展为大城市,开县、丰都、巴中、广元、安康、商洛发展为中等城市。

参考文献:

- [1] 谢文惠. 城市经济学 [M]. 北京:清华大学出版社, 1996: 91-93.
- [2] 叶依广. 区域经济学 [M]. 北京:中国农业出版社, 2006.
- [3] 施祖麟. 区域经济发展:理论与实证 [M]. 北京:社会科学文献出版社, 2007: 124-126.
- [4] 林凌. 共建繁荣—成渝经济区发展思路研究报告 [M]. 北京:经济科学出版社, 2005: 4-5.
- [5] 陈映. 区域经济发展阶段理论述评 [J]. 求索, 2005 (2).
- [6] 陈凯. 区域比较 [M]. 上海:上海人民出版社, 2009: 151-153.

(编辑:夏冬;校对:朱德东)

“核心层”为成都城市的实体空间地域,相当一段时间内将相对稳定在以三环路为边界的区域内。

“紧密层”为以成都城心地域为中心、半径30~50公里的地域,其空间范围包括双流县、郫县、新都区、温江区、龙泉驿区的全部以及青白江区、新津县、崇州市、彭州市、都江堰市的部分地域。这一圈层与成都的距离在30分钟车程内,将是受成都辐射影响最大的区域。在都市圈的未来发展中,这一圈层与核心地域全方位融合,达到较高度的一体化,成为人口、产业、城镇高度集聚的区域。

“松散层”以成都城心地域为中心、以半径50~150公里范围内的中小城市为节点,主要包括雅安、峨眉山、乐山、眉山、简阳、资阳、遂宁、德阳。这些中小城市通过铁路、高速公路、高等级公路与成都相接,车程距离在一个半小时以内,与核心城市形成合理的分工协作关系。

“一核”指西安、咸阳主城区和沣渭新区,“五区”指泾渭工业园、空港产业园、阎良航空产业基地、民用航天产业基地、杨凌示范区,“十卫星城”指户县、蓝田、周至、高陵、三原、泾阳、兴平、武功、礼泉、乾县。