

DOI:10.3969/j.issn.1674-8131.2015.01.04

“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

西部论坛^{a,b}

(重庆工商大学 a.学术期刊社;b.长江上游经济研究中心,重庆 400067)

编者按:2014 年 9 月 12 日国务院发布了《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》;12 月中央经济工作会议指出,要继续实施西部开发、东北振兴、中部崛起、东部率先的区域发展总体战略,重点实施“一带一路”、京津冀协同发展、长江经济带三大战略。虽然自 20 世纪 80 年代以来,已多次提出过长江流域经济发展的区域战略和措施,但在中国经济“新常态”下的长江经济带发展,需要新理念、新思路、新举措。为推动长江经济带研究进一步全面、深入展开,并为推进长江经济带发展献计献策,2014 年 11 月 29 日,由中国区域经济学会、重庆工商大学主办的“长江经济带高峰论坛”在重庆举办,来自北京、天津、上海等 12 个省市 30 多名领导、专家共同出席研讨长江经济带建设与发展。本刊将本次论坛上 20 位专家所作主旨演讲的主要内容摘录如下^①,以飨读者。

关键词:长江经济带;中国经济新常态;黄金水道;区域经济合作;产业转移;新型城镇化;综合交通运输体系;创新驱动;改革开放新高地;生态文明建设

中图分类号:F061.5;F127

文献标志码:A

文章编号:1674-8131(2015)01-0023-19

长江经济带建设的战略定位和重大举措

刘应杰(国务院研究室综合司)

2014 年 9 月 12 日,国务院发布了《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》(国发[2014]39 号,以下简称《意见》),长江经济带的建设成为我国区域发展的一个重大战略。长江

全长是 6 300 多千米,是我国第一大河,世界上是第三大河;长江的货运量是全球第一,约相当于美国密西西比河货运量的 4 倍、欧洲内河货运量的 10 倍。长江经济带横跨我国东中西部,流域面积 200

* 收稿日期:2014-11-29

^① 其中中国社会科学院齐建国研究员作的题为《中国经济“新常态”与西部地区经济发展》的主旨演讲,在本刊本期以《中国经济“新常态”的语境解析》为题发表,因此未予以摘录;同时,由于编者水平所限以及演讲专家某些观点类似等原因,摘录未能涵盖专家演讲的全部内容,并可能表述不当,敬请相关专家谅解和指正。

多万平方公里,占我国国土面积 1/5 还多,人口和经济总量都超过了全国的 40%,是一个庞大的经济体,在我国整体经济发展中,应该说具有举足轻重的地位。那么,长江经济带在我国区域发展布局中处于一个什么地位?

从区域发展整体布局看:改革开放以来,我国的区域发展已经形成了“四大块”的整体布局——东部率先发展、西部大开发、中部崛起和东北振兴。四大块是“分”的,但是区域发展既要有“分”,更应有“合”,长江经济带就是一个“合”,把东部、中部和西部给贯通起来,更有利于我们从更高的层面来统筹区域发展。

从我国城镇化发展布局来看:我国城镇化规划的大布局是“三纵两横”,既以沿海、京哈京广、包昆通道为三条纵轴,以陆桥通道、沿长江通道为两条横轴。长江经济带刚好处在“三纵两横”骨架中间,应该说是处在一个重要的地位。

从“三大城市群”或“三大经济增长圈”来看:“珠三角”不仅仅是珠江三角洲本身,“泛珠三角”把整个广东以及周边的省份都被联系在一起了,包括广西、湖南、山西、福建,甚至云南、贵州都受到泛珠三角地区的经济影响。“长三角”主要是指上海、江苏、浙江,但是通过长江经济带,就把“长三角”一直向西,包括“成渝城市群”整个贯通起来了。“环渤海经济圈”,要推进京津冀协同发展或者京津冀一体化,其中有两个支架(可形象地称为“双簧蛋”)——北京和天津两个直辖市,现在延伸到周边地区,包括山东、辽宁、内蒙,甚至陕西。长江经济带也是这样,一头一尾也是两个直辖市——上海、重庆。所以,长江经济带将是一个重要的经济增长带,在整个国家区域布局中占有非常重要的地位。

从与“一带一路”之间的关系来看:习近平总书记提的“新丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”既是国内区域布局,同时也是中国对外开放的全球布局。“一路一带”是我国的一个大战略,有评论认为,就像中国对外开放的两翼,一个往东,一个往东南,将为中国的对外开放插上两只腾飞的翅膀。而长江经济带能够把“一路一带”更好地贯通和连接起来。

因此,长江经济带在我国经济发展全局中具有重要的战略地位,有黄金水道作为依托,能够打造

成为我国经济发展的一条巨龙。真正使这条龙能够舞动起来,摇头摆尾,实现腾飞,中国经济在今后一个较长时期内就能实现更大的发展。

长江经济带的建设现在已经正式启动,已经制定了文件,有关部门正在研究制定长江经济带发展的总体规划和各个专项规划,目前综合交通运输体系的规划已经正式发布。从这些政策制定和实施中可以看到五个方面的重大举措。

一是构建现代化的综合交通运输体系。国家已经发布了《长江经济带综合立体交通走廊规划》,就是要打造一条以长江为依托的综合性交通走廊。首先是建设长江黄金水道,提高长江的航运能力。实现江河联运、江海联运,使整个长江的运输能够通江达海。其中有很多重大的工程要做,包括建设一些交通枢纽、物流中心,实现水陆联运。还有一个问题需要解决,就是长江航道的瓶颈——三峡大坝通行能力受到制约,对此国家有关部门正在积极考虑和研究,将尽快解决。除了黄金水道以外,也包括铁路和公路(如沿江高铁、沪昆高铁和高速公路),还包括航空运输、机场建设。总的来说,就是要围绕长江黄金水道建设一条贯通东中西部的快捷高效的综合性立体交通运输体系。

二是创新驱动促进产业转型升级。《意见》提出要打造“世界级”的产业集群,这个标准很高,不是一般的,要建设“世界级”的。还要推进产业从东部向西部的梯度转移,上海是我国的一个经济中心,武汉在中部是一个经济中心,重庆在西部也是一个经济中心,通过长江经济带的建设,从东到西把这些经济中心贯通起来,就能够形成有序的产业梯度转移。当然,除了现代制造业、高技术产业之外,服务业也需要升级发展。

三是建设现代化新型城镇体系。长江经济带(沿长江)的城市布局在我国是比较密集的,已经有三大城市群——“长三角城市群”“长江中游城市群”“成渝城市群”。这三大城市群之外,还有许许多多中等的,如安徽的“皖江城市带”、湖南的“长株潭城市群”等。还有一些城镇体系,由大城市到中等城市到小城镇,构成现代化的城市网络。在新型城镇化发展方面,长江经济带有很大潜力。

四是建设改革开放的新高地。要建设长江经济带,其中一个重要的内容就是要更大程度地推进

改革开放。重庆的快速发展很大程度上得益于改革开放,包括重庆直辖以后所形成的一个体制优势,这些年重庆仍然在推进一些重要的改革举措。在建设内陆开放新高地方面,重庆也进行了许多大胆的探索,包括招商引资吸收世界 500 强企业到重庆来落户,包括建设两江新区,等等。长江经济带要进一步对外开放,包括改革方面的联动,包括整个长江流域的大通关体制,甚至以后的自贸区建设,等等,还有很多事情可做。

五是加强生态文明建设,把长江经济带建设成

为我国生态文明的示范带。《意见》提出要把长江经济带建设成为“绿色生态走廊”。长江是我国第一大河,也是中国的母亲河。总体上看,现在长江的水质相对还是不错的。但是,在一些局部的地区也受到了污染。我们在长江沿岸以及整个流域生态建设中,要保证能够让“一江清水向东流”,这就涉及水资源的保护、污染的治理,也包括一些体制机制改革,如探索建立全流域的上中下游生态环境补偿机制。加强生态环境综合治理,才能在长江经济带建设中为我们子孙后代留下青山绿水、碧水蓝天。

长江经济带发展的若干重大问题思考

陈 耀(中国社会科学院工业经济研究所)

长江是货运量位居全球内河第一的黄金水道,长江通道是我国国土空间开发最重要的东西轴线,在区域发展总体格局中具有重要战略地位。长江经济带研究是一个很宏大的课题,尽管从 20 世纪 90 年代以来我们对长江经济带的重大调研至少也有三次,但是,要说对长江经济带有深入研究还谈不上,这里就长江经济带的几个问题谈一些初步的认识。

第一,关于流域经济的属性与特点。“长江经济带”属于流域经济,流域经济是特殊形态的区域经济,是依托大江大河的区域经济(依运输方式区域经济可划分为流域经济、临空经济、港口经济、陆桥经济或通道经济等),既有区域经济的一般属性(地域性、综合性、系统性等),也有“水资源”的专门属性;具有整体关联性、区段差异性、网络层次性、开放协同性等特征。此外,“长江经济带”在空间形态上是“带”,与“圈”和“群”等其他空间形态具有不同的经济特性。从世界经济发展史来看,流域经济带是各国发达的经济走廊和经济中心,如美国的密西西比河流域、德国的莱茵河流域等。

第二,发展长江经济带的战略意义。长江流域经济的相关概念很早就提出来了,从 20 世纪 90 年代开始,国内学者对此也做过几次重要研究。这次又重提“长江经济带”,意义在哪里?《意见》讲得很明确,即“五个有利于”:有利于挖掘中上游广阔腹地蕴含的巨大内需潜力,有利于优化沿江产业结构

和城镇化布局,有利于形成上中下游优势互补协作互动格局,有利于建设陆海双向对外开放新走廊,有利于保护长江生态环境。在中国经济“新常态”下,依托黄金水道推动长江经济带发展,打造中国经济“新支撑带”,是党中央、国务院审时度势,谋划中国经济新棋局做出的既利当前又惠长远的重大战略决策。

从国家谋划区域经济发展的战略布局来看,今年中央提出了两大战略:京津冀协同发展和长江经济带,一个讲“经济圈”,一个讲“经济带”。这两个大战略各有其特殊的战略意义。京津冀协同发展是讲大城市圈,世界级的城市群;长江经济带是覆盖中国 40%以上人口和 GDP 的 200 多万平方公里流域,这个流域的经济在未来要支撑中国经济的半壁江山,国家意图是很明显的。长江经济带是贯穿东中西部的经济带,从未来经济发展重点来看,要从过去的外需拉动向内需拉动转变,而拉动内需的主战场主要还是在中西部,长江中上游地区蕴含着巨大的内需潜力。因此,长江经济带的谋划具有非常重要的战略意义。

从国家谋划对外开放格局来看,战略重点是“一带一路”。“新丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”不但是对外开放战略,也与国内的区域发展密切相关,如果要把国内各个区域融入到“一带一路”,应该说都是有依据的。其中,长江经济带的作用尤为重要,它是连通陆上丝绸之路与海

上丝绸之路的连接通道。

第三,长江经济带如何实现一体化发展。建设长江经济带,核心还是要实现一体化发展。首先要建立综合交通运输网络,要发挥长江黄金水道的作用,不仅是水运,而且包括公路、铁路、航空,这是一体化的基础条件。同时,流域各地区要形成合理的产业分工与合作,为要素的自由流动和各类经济主体的合作竞争提供良好的政策环境和发展条件,培育统一开放大市场,实施错位发展,避免同质化竞争。此外,生态环境方面也要形成联防、联控、联治的有效机制。

实现一体化发展,最核心的还是体制机制问题。目前,我国地区之间,特别是大的经济区内部的不同行政主体之间协调难度非常大,区域之间的合作,跨流域、跨省区的合作,如果没有上一级有权威的机构来协调,作用和效果就不明显,因此,需要创新区域协调发展的体制机制。现在提出要建立推动长江经济带发展的部级机构,这种体制怎么发挥作用,是不是有效,还有待观察。可以建立推动长江经济带发展的部际联席会议制度,发挥水利部长江水利委员会、交通运输部长江航务管理局、农业部长江流域渔政监督管理办公室以及环境保护部华东、华南、西南环境保护督查中心等机构的作用,协同推进长江防洪、航运、发电、生态环境保护等工作。同时,区域协调机制,应该从区域治理的角度去认识,不仅是政府之间,在社会团体之间、企业之间以及民间都应该有一套系统的参与区域协

同发展的机制。

这么长的经济带如何一体化发展,我觉得还是需要有一些具体的抓手。《意见》里提了不少的经济区,我们还可以做一些跨省区的试验,比如长江中游提出“小三角”,咸宁、岳阳、九江希望打造一个“咸岳九试验区”,通过小范围的区域进行跨省市的合作。长江经济带一体化发展需要有这样一些抓手来推进。

第四,长江经济带如何寻求新增长动力。长江经济带的发展最主要还是要寻求新的增长动力,这里主要从政策层面,也就是体制改革来讲。长期以来我们的“先行先试改革试点”是非均衡的制度安排。改革试点的不平衡,使得一些地区(尤其是东部地区)率先获得制度优势而先行发展,而新一轮的改革试点大部分还是集中在东部地区,包括地方发债的试点等。我们希望未来在改革试点上也向中西部倾斜,让中西部承担更多先行先试的试点改革。比如自由贸易区,长江经济带要打造内陆开放高地,我们希望在下一轮自贸区审批中能够更多地关注长江中上游地区,使其发展获得更大的动力。此外,长江经济带还可以依托流域经济进行横向生态补偿机制的试点改革。《意见》中提出了很多的计划和思路,比如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,推动沿江国家电子商务示范城市建设,等等,都是长江经济带各个地区加快自身发展的有利政策平台。

对国家重提长江经济带战略背景的思考

王崇举(重庆工商大学长江上游经济研究中心)

关于长江流域的经济合作,中科院地理所等机构早在20世纪80年代就提出了;1992年6月,国务院召开“长江三角洲及长江沿江地区经济发展规划座谈会”,提出发展“长江三角洲及长江沿江地区经济”战略构想,发展长江流域经济被作为国家战略提出;此后,国家有关部门及长江沿岸省市又多次提出长江流域的经济合作。总体来看,这些战略的实施并不连贯,经济合作也是不成功的。现在国家又提出发展(建设)长江经济带,势必要使它成为

成功的区域经济发展战略,不成功与成功之间,有什么样的变化?首先,我们可以从提出战略的背景来进行分析。

20世纪90年代提出发展“长江沿江地区经济”的背景:(1)从长江流域经济在全国经济中的地位来看,长江流域在近代就依托水运成为我国最重要的经济带;经过十余年改革开放,沿江省市经济总量占到全国经济总量的40.32%,与沿海14个开放城市和4个特区形成我国“一带一轴”的主要经济

发展区；而且，1992年邓小平南巡讲话后，浦东经济特区揭开展发展序幕。(2)从区域发展政策和经济差异来看，当时中国的计划经济痕迹仍然非常重，沿海地区，尤其是开放城市和经济特区与中西部地区享有完全不同的财政税收、经济发展和对外开放政策，改革开放存在较大的区域不同步和非均衡；沿海地区的经济发展在人力资源、投资强度、进出口贸易等方面均远超内地，沿海和内陆地区经济社会发展差距在不断拉大。(3)从政策需求来看，中央希望沿海的改革开放势头能传递到内地，以缩小区域经济差异；沿海地区的开放优势、政策优势和日渐积累的经济优势与内陆地区的资源优势、可利用劳动力的数量优势形成一定的互补关系，各区域政府均希望通过合作和整合来扩大各自的优势；长江中上游地区（中西部地区）占比很高的国有企业面临旧有体制、机制困扰和传统产业、传统产品缺乏竞争力等多重压力，企业关、停、破、转日益增多，期盼并多方争取获得沿海地区的活力与政策。

当前提出发展“长江经济带”的背景：(1)从宏观经济发展环境来看，经过三十余年的高速发展，中国经济进入“新常态”，各种资源环境约束趋紧，国内外市场需求变弱，“五位一体”发展越来越成为全社会共识。(2)从长江流域经济在全国经济中的地位来看，沿江省市在中国经济社会发展中的地位进一步凸显，2012年该区域国内生产总值23.59万亿元，占全国比重达到45.56%；三峡工程建成，长江水运持续发展，沿江物流成倍增加。(3)从区域发展政策和经济差异看，市场成为资源配置的主导力量，区域发展的政策在全国趋同，沿海的特殊政策

基本没有了；国家把经济体制改革综合试验的任务主要放到了长江流域，在上海、武汉、重庆、成都等中心城市，设立了多个有不同主题的综合配套改革试验区和自贸区、保税港区及出口加工区，长江流域各省市享受的区域发展政策不断趋同；长江沿岸的上海、南京、武汉、重庆、成都等特大城市和一批大城市的经济差距明显缩小。(4)从政策需求来看，我国生产力要素配置需要加快从东向西、从沿海向中西部地区转移；长江物流的快速发展催生了各相关省市区域合作意愿，各省市有了更强的发展流域经济的主动性和积极性。

从上述分析中可以看到，发展长江经济带不但是中国经济“新常态”的客观要求与必然选择，而且长江经济带的区域经济合作基础和条件也日益成熟。长江经济带贯通我国东中西部，而20世纪90年代东部地区与中西部地区的发展政策和经济水平存在较大差异，市场经济体制也不健全，因此各地区的经济合作存在很多利益冲突和障碍。目前，我国市场经济体制不断完善、成熟，区域发展政策趋同，尤其是长江沿岸各大城市经济发展差距日益缩小，这无疑为其通过经济合作实现共赢提供了更好的政策条件和经济基础。但是，也应看到，利益冲突依然是存在的。因此，不但中央政府应该激励长江经济带的区域经济合作，而且长江经济带各层级行政单位、行业以及企业均应破除简单的狭隘的效益观和政绩观，区域合作应顺应“新常态”下的现实需求，而不应是简单的政治冲动，求同存异、共同探索双赢和多赢的合作模式和路径。这是市场经济条件下区域经济合作成功的必备条件。

我国区域经济合作的路径与机制创新

郝寿义(南开大学城市与区域经济研究所、天津滨海综合发展研究院)

现在我国越来越多的区域规划被纳入国家发展规划中，截至目前，全国共有100项左右区域规划及相关的政策文件上升到国家战略，剔除一些重复规划，主要的国家战略性区域规划有60多项。“十八大”以来，国家提出新的区域发展战略思路，主要是三大战略：“一路一带”、京津冀协同发展和长江经济带。这三个战略与以前提出来的上升到国家

战略的区域规划相比，具有以下特点：一是高层非常重视，都是国家高层领导直接提出来的；二是格局大，兼顾东中西和南北，强调区域平衡发展；三是全球布局，形成了全方位的开放格局；四是海陆协同发展。

“十八大”以前，我国的区域性战略规划大多是在一个省行政区域内的，而三大战略都是跨区域

的,具有明显的区域整合特征。区域经济合作存在困境(“集体行动”困境、“囚徒博弈”困境、“公地悲剧”困境等)和矛盾(不确定的远期合作收益与直接的支付成本、合作利益分配与成本分摊、利己主义与信息不对称、非正式制度协调与短期利益、资源环境的公共物品属性与产权收益补偿等),区域经济合作机制是区域经济合作顺利进行的制度基础。所以,发展长江经济带,区域的协调机制、合作机制就成了一个非常关键的环节。

区域的合作一定要合作双方、多方共赢,不能玩“零合”;要共赢或者多赢,一个很重要的原则就是蛋糕要做大,再合理地分配出去。如何做到这点,区域合作机制非常重要。从我国的区域经济合作实践来看,主要有两条路径。一是“自上而下”路径(以京津冀协同发展为代表),其优点是:具有中央高度权威性,协调成员利益冲突效率高,在跨区域重大合作问题、长期项目决策和公共物品供给方面能力突出,对于合作决策执行具有较强的约束力;不足在于:可能缺乏充分协商,各方信息未能有效反馈,权力寻租,资源整合效率低,容易造成政府合作超前、政府合作多而企业和社会组织协作少的局面。二是“自下而上”路径(以泛珠三角区域合作为代表),其优点是:具有鲜明的区域治理特点,合作成员地位平等,合作内容协商充分,协调组织灵活、适应性强,区域自组织,区内资源整合效率高,社会组织参与,合作形式和内容丰富;不足在于:协调机构的权威性不足,对合作成员的约束力不强,当区域整体利益和重要成员利益产生冲突时协调

能力弱,重大项目、公共物品提供效率低,容易产生“议而不决”的境况。

长江经济带不同于京津冀和泛珠三角,是一个包括三个大的次区域的“带”,经济合作范围比较宽,而且是多层次的。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,其已有的区域合作也各具特点。长江经济带战略的提出为其区域合作的深化和扩展带来了良好契机,应勇于创新,积极探索区域经济合作新机制。长江经济带要发挥“串联效应”,利用长江黄金水道形成经济联系更加密切的经济区,应建立“自上而下”与“自下而上”相结合的经济合作机制:一是成立超越行政区划、具有较高权威性的协调机构,以制定整体性的合作发展规划,协调解决成员之间的利益冲突和矛盾;构建多层次合作体系,确保合作决策高效落实;完善区域合作决策落实的考评机制。二是建立高级别决策咨询机构,保障合作内容、合作制度的科学高效。三是完善利益分配机制和补偿机制。根据市场原则,协调好合作收益分配和成本分担补偿,保障各利益主体能够在专业化分工中获益;建立各类专项基金,实现基金支持方式多元化,支持重大基础设施建设、生态环境保护以及落后地区产业转移对接等。四是推进相关机制的制度化、合作方式的规范化。完善规章制度建设,约束合作成员政府对经济合作的任意干预以及合作组织机构偏离公平原则的权力运用行为。

利用产业转移形成区域接力,推进长江经济带发展

刘友金(湖南科技大学)

长江经济带位于国家弓箭型发展战略的“箭型位置”,这张弓已经发展起来了,但长江经济带这支“利箭”却远远落后于“弓”的发展。长江经济带横跨我国东中西三大区域,其发展应有效利用区域之间的发展阶段差异,发挥长江三角洲地区的辐射引领作用,促进经济增长空间从沿海向沿江内陆拓展,激发内生发展活力,形成区域接力发展、梯度推进态势。

长江经济带区域接力发展的空间巨大,梯度明显。从人口和劳动力来看,长江经济带占全国总人口的43%,其中中西部人口占长江经济带的73%,中西部地区劳动力资源丰富,而东部地区劳动力需求大于劳动力供给,并且中西部地区的城镇单位就业人员平均工资远低于东部地区,就业人员受教育程度也远低于东部地区。从经济发展水平来看,长江经济带11个省市GDP的差距是很大的,东部地

区高,中西部地区低;人均地区生产总值的差别也很大,最低的贵州与最高的上海相比差了4倍多;城镇居民人均可支配收入相差也很大,有两倍多,农村居民人均纯收入的差距更大,相差三倍左右。从工业布局和产业结构来看,长江经济带是我国最重要的工业走廊之一,汇集了钢铁、汽车、电子、石化等现代工业,东中西部都有重要的工业生产基地;除了上海和贵州第三产业超过第二产业,其他省份都以第二产业为主。从技术水平来看,东部地区的技术水平明显高于中西部地区,高技术企业江苏有4000多家、营业收入达2万多亿,云南只有100多家、营业收入只有2百多亿;R&D人员和投资以及国内外专利申请数量也呈现非常明显的梯度和差距。从外商投资情况来看,中西部地区与东部地区的差距也很明显。但从城市土地利用来看,中西部地区则具有优势,上海的可供开发的土地非常少,已接近极限,而中西部地区还有较大发展空间。

目前,长江经济带区域接力发展趋势良好。从经济增长速度来看,长江经济带西部地区增速高于中部地区,中部地区高于东部地区(2013年,东、中、西部GDP增速分别为8.77%、10.17%、11.23%;2007—2013年,东部地区GDP增速下降6个百分点,中部地区下降4个百分点,西部地区下降3个百分点)。从居民收入和消费来看,2013年,东、中、西部地区的城镇居民人均可支配收入增长率分别为9.4%、9.95%、10.16%,东、中、西部地区农村居民人均纯收入增长率分别为10.64%、12.67%、13.23%,中西部增长率要高于东部增长率;2013年,东、中、西部地区的城镇居民家庭人均现金消费支出增长率分别为7.74%、8.58%、8.48%,中西部增速快于东部,农村家庭平均每人消费支出也呈现中西部增长率高于东部增长率的态势。从固定资产投资和出口来看,2013年,东、中、西部地区的固定资产投资增长率分别为17%、22%、22%,出口增长率分别为2.9%、12.2%、21.3%,也是中西部快于东部。

区域接力要充分利用产业转移。产业转移是区域发展接力的重要途径,有利于缓解东部沿海地区劳动力成本上升、资源环境约束给传统产业带来

的压力;有利于东部沿海腾笼换鸟,实现产业转型升级;有利于中西部地区发挥劳动力、土地、资源等综合比较优势;有利于中西部地区提升价值链,推动产业技术水平提升和产业结构升级;有利于优化整体产业布局,实现东中西协调发展、联动发展。

产业转移要注意防止产业的空间错配。目前,产业转移空间错配的现象非常突出,沿海地区失去比较优势的部分产业未能适时转出,中西部地区承接的部分产业缺乏比较优势,而已承接的符合比较优势的部分产业却向沿海地区回迁。其原因主要在于:一方面,转出地政府的阻碍行为弱化了已失去比较优势的产业自发向外转移的动力;另一方面,承接地政府之间的过度竞争助长了转移企业区位选择过程中的机会主义行为。因此,中央政府要完善产业转移的相关制度安排,加强跨区域的政策协调;东部沿海地区要加快产业转型升级,推动失去比较优势的产业向中西部地区有序转移;中西部地区要着力培育比较优势,增强区际产业转移承接能力。

产业转移要注意防止区域接力变成污染接力。目前,存在污染产业向中西部地区、欠发达地区,甚至生态脆弱地区加速转移、分散转移、分离转移的现象,污染产业转移禁而不止的主要原因在于:一是产业禁入管理制度缺位,地方政府“无底线招商”使污染产业转移有可乘之机;二是对企业污染处罚力度不够,地方政府“无底线服务”使环保失信企业有转移生存空间。因此,应变“指导目录”为“禁止目录”,引入“负面清单”管控污染产业转移;制订《产业转移项目负面清单》和《环保失信企业负面清单》,对污染产业转移实施双重管控;并强化“项目符合性认定”和社会监督,确保负面清单管理有效实施。

产业转移还要注意防止梯度承接变成低端承接^①。中西部地区要通过产业承接模式创新,突破“点式承接”“低端承接”和“被动承接”,实现“集群式承接”“主动承接”和“本土化整合”,形成梯度转移和反梯度转移的融合,实现跨越式发展,进而推进长江经济带整体的协调发展。

^① 参见刘友金和吕政发表在《经济学动态》(2012年11期)的《梯度陷阱、升级阻滞与承接产业转移模式创新》一文。

长江经济带产业分工与合作

向书坚(中南财经政法大学科研部)

产业是经济发展的核心,又是实现区域经济转移的载体,对提升区域经济水平、协调区际经济关系具有至关重要的作用。比较利益论与要素禀赋论是区域产业分工合作的主要理论基础。我国区域规划战略中的沿海大开放与西部大开发战略均建立在这两大理论上。沿海大开放战略是在全国经济发展水平比较低下的情况下,秉承效率优先的一种非均衡发展战略,以数量与速度作为产业规划的选择基准;西部大开发战略是在区域经济差距日益扩大化的条件下,坚持公平发展的一种均衡发展战略,以追求速度但不失经济增长质量作为产业规划的选择基准。当前长江经济带发展战略具有与上述两种区域发展战略不同的经济条件与使命。

从经济条件看,2013年我国国内生产总值达568 845亿元,增速达7.7%,其中,第一产业增加值增长4.0%,第二产业增加值增长7.8%,第三产业增加值增长8.3%,第三产业增加值占比首次超过第二产业,经济整体进入工业化后期阶段。区域经济方面,在国家区域发展规划下,长三角、珠三角、环渤海湾等国家重点经济带以及相继实施的东部率先、西部开发、东北振兴、中部崛起的区域发展战略,使各地区比较优势得到了不同程度的发挥,2008年以后,中部、西部、东北地区的经济增速都超过了东部地区,区域差距扩大的趋势在趋缓。因此,长江经济带发展战略主要不是解决贫困问题。

从国际环境看,受2008年国际金融危机的影响,世界经济一直难以复苏,世界市场低迷。从国内环境分析,依赖资源禀赋、追求数量与速度的区域发展战略使区域资源约束趋紧、环境恶化。国内市场的资源竞争、人才竞争日益激烈,产业发展所依托的内外环境变得严峻。因此,国家赋予长江经济带发展战略“支撑全国经济持续稳定增长,促进东中西部协调可持续发展”的使命。这种使命要求长江经济带产业规划具有综合性,产业选择基准应以维护经济稳定、促进可持续发展为主要内容,需要处理好产业功能定位问题。

如何依据各省市现有产业条件定位各自的产业功能,是当前长江经济带产业分工合作需要解决的核心问题。产业依功能分类,可以划分为主导产业、关联产业(配合和围绕主导产业发展)、基础产业和潜导产业。我们采用偏离份额法、投入产出法和统计指数法对长江经济带各省的产业结构和产业功能选择进行了定量分析,得到如下结论:第一,长江经济带东部地区与中西部地区产业结构差异明显,有利于经济带东中西部间的产业转移升级。长江经济带东部省份的产业结构进入高级化阶段,传统的工业、服务业均不是其重点发展方向;而中西部省份经济发展水平较低,传统的工业与服务业依然是其主导产业发展方向。第二,虽然经济带内各省份产业结构高级化程度存在较大差异,但工业均是其关键行业,如何协调这种各省份工业同等作用的产业布局,是经济带产业分工需要首先妥善处理的关键问题。第三,长江经济带各省份的基础产业与潜导产业存在差异,有利于经济带的产业分工与合作。此外,交通运输业是目前长江经济带规划中重点打造的行业,而其在七个省份具有发展潜力与基础地位,说明长江经济带产业分工与合作需要利用好“黄金水道”的交通枢纽作用。

根据以上结论,我们提出以下政策建议:第一,处理好经济带内各地区工业的协调发展。工业在各省份发展中都具有较强的作用,但除了江苏、浙江的工业具有较高的专业化以及市场占有率之外,其他省份工业专业化程度并不高。从各省市的工业化阶段看,经济带内工业化程度倒“U”型的分布特征明显,西部省份处于倒“U”型左侧,而中部省份处在倒“U”顶端,东部的江苏、浙江位于倒“U”型右侧拐弯处,只有上海进入了工业化高级阶段。经济带内各省份工业化阶段的差异以及工业化的主体地位,决定了在产业分工与合作中首先必须处理好工业协调发展的问題。第二,处理好投资在各行业间的关系。从资本投入产出比看,目前长江经济带内建筑业、农林牧渔业、批发零售业和金融业均处于资本报酬递增阶段,在产业分工合作过程中应将

这些递增的报酬转化为行业规模报酬,从而促进产业的升级转化。第三,处理好产业结构调整与行业收入差距的关系。长江经济带的产业分工与合作需要肩负起保持经济可持续稳定发展的使命,在当前收入差距成为经济发展制约因素之一的背景下,

产业分工与合作要使那些行业收入高的产业具有优先发展权。目前各行业的劳动报酬份额均在递增,特别是农林牧渔业的劳动报酬份额在各省份均表现出了良好的增长趋势,这是长江经济带产业分工与合作的重要经济基础。

长江经济带区域结构与创新发展

刘志迎(中国科技大学工商管理创新研究中心)

长江经济带横跨我国东中西三个地带,由于各地区差异大,创新资源的分布和创新能力不同,这势必影响区域创新驱动整体水平。目前,上海、江苏和浙江属于创新驱动阶段(人均GDP10 000美元以上),贵州和云南属于要素驱动阶段(人均GDP5 000美元以下),其他六省市属于效率驱动阶段(人均GDP5 000~10 000美元)。在经济快速增长的整体系统运行中,区域经济结构、各区域研发强度和效率及区域整体经济发展水平,均会影响创新产出。因此,我们借助指数分解法,从区域差异视角考察创新产出变化的驱动影响因素。研究表明:2000—2012年,长江经济带的创新产出呈增长态势,其正向驱动因素为研发强度、创新效率、经济发展水平,负向驱动因素为区域经济结构,说明长江经济带区域经济结构失衡在一定程度上抑制了其创新产出的增长。

改革开放以来,由于区位条件、开放政策、资金利用、工业结构等的不同导致我国区域间经济发展不平衡。长江经济带各省市要抓住国家发展长江经济带的重大机遇,积极推动区域经济发展和升级。作为长江经济带和长三角的龙头,上海要积极调动和整合资源,促进本地企业和跨国公司向中西部地区的要素转移和产业转移,加强对整个长江经济带的带动和示范作用;安徽、江西、湖北、湖南作

为长江经济带中游主体,面临着最大的发展机会,要抓住机遇趁势崛起;重庆和四川要以成渝经济区和城市群为主体和依托,加快发展速度;贵州和云南要借助长三角、长江中游、成渝等经济区(圈)的产业、人才、资本等优势,加大招商引资力度,推动经济的转型升级。发展长江经济带,要实现上中下游优势互补,促进东中西部协调发展,多措并举,协同共进;要打破条块分割及行政区域的局限,破除地方保护主义,推进长江流域统一、开放、竞争、有序的市场体系深化发展;要强化区域间的分工协作,提高资源配置效率,充分利用不同区域的优势,优化长江经济带的产业布局;要加快推进基础设施的一体化,加强经济带的交通网络建设,为推动区域间的发展联动提供基础性条件。

总之,要从“区划经济”向“区域经济”转变,实现“空间无障碍(基础设施对接)”“制度无障碍(体制机制对接)”“理念无障碍(思想意识对接)”和“分类化考核(区域定位差异)”“鲜明化形象(城市定位差异)”“专业化分工(产业定位差异)”,将长江经济带作为一个统一体来看待,以协调发展为主旨,加强横向经济联系,协调企业跨区域合作,加速中西部地区的经济发展步伐,形成统一规划、分工协作、优势互补的协调发展局面。

从南北方经济比较看长江经济带发展

金祥荣(浙江大学民营经济研究中心)

目前,长江经济带的发展属于点轴发展,长三

角、上海、江苏、浙江具有极化效应;但从资本流动

来看,只有浙江已处扩散阶段(净资本输出,每年流出的资金约1万亿元以上),江苏、上海还是净资本流入。如果把中国经济划分为北方经济和南方经济,长江经济带无疑属于南方经济(长江经济带+广东、福建的GDP总量接近全国的百分之六十)。南方的民营经济对GDP的贡献达百分之七十多;而北方的国有经济对GDP的贡献近百分之七十;以国有经济为基础的北方经济垄断了重要的上游产业和金融,挤压了南方经济的利润空间和转型升级的上游通道。南方与北方的制度基础不一样,文化差异明显,比如工具理性与市场理性、非人格化交易与人格化交易以及政治关联等方面的差异。从对外经济来看,长江经济带出口总额占全国百分之四十多(加上广东、福建则近百分之八十),长三角的出口依存度近百分之四十(最高年度百分之五十多);长江经济带创造了全国百分之七十的顺差(南方经济创造了全国百分之九十六的顺差,而北方的北京、天津、河北、内蒙、辽宁、吉林、黑龙江、山东、山西等都为逆差)。可以说,代理型的出口贸易大大伤害了南方经济。

因此,南方与北方对制度改革的需求是有差异

的,而且都面临制度预期的不确定性,比如关于产权保护的问题,南方的民营经济更需要好的产权保护制度。再看资源错置与改革红利问题,我们做了一个测算:绝对水平上,各省份的资源错置都很严重;相对水平上,各省份的资源错置程度存在明显差异,资源错置程度最轻的三个省份依次是浙江、江苏和上海,资源错置程度最严重的三个省份依次是甘肃、广西和黑龙江。也就是说,各地区资源错置程度是不同的,改革红利也就不一致(错置程度越高,红利越大)。改革红利最高的是甘肃(如果把资源错置问题解决好,人均GDP可以增加180%),最低的是浙江;而在长江经济带,除江西以外的其他省市都在中位以下。总体上看,改革的红利北方要大于南方,因为南方资源错置程度较低。资源错置程度主要受金融市场发育、国有经济比重、财政支出结构、开放程度以及地方政府对市场的干预等因素的影响,涉及各方面的改革。中央提出混合所有制改革,南方经济跟北方经济怎么混合?南北方制度差异、文化差异这么大,能混合吗?总之,我们还需要从南方经济与北方经济的差异的视角来深入研究长江经济带的发展,在理论上和经验上不断提高认识。

降低物流成本,推动长江经济带建设

左学金(上海社会科学院)

《意见》指出,依托黄金水道推动长江经济带发展,“有利于挖掘中上游广阔腹地蕴含的巨大内需潜力,促进经济增长空间从沿海向沿江内陆拓展;……有利于建设陆海双向对外开放新走廊,培育国际经济合作竞争新优势。”这两个“有利于”意味着长江经济带经济交往和资源配置空间的拓展,意味着需要提高长江经济带的运输与物流效率,并相应的降低物流成本。如果运输效率没有提升,成本没有降低,对我们未来的发展是不利的。但是多年来我国的物流成本居高不下。根据商务部提供的数据,我国社会物流总费用占GDP的比重多年来一直保持在18%左右,这比世界平均水平要高出6.8个百分点。我们不仅比发达国家高(比如美国是8.5%,其人口密度比我们小很多,物流成本应该比我们高,但实际上却比我们低很多),而且与经济发

展水平相当的金砖国家相比也偏高(比印度和巴西分别高5个和7个百分点)。具体来看,运输、保管、管理三项费用中,管理费用与其他国家的差距最大。2012年的统计数据显示,我国运输费用占GDP比重是发达国家平均水平的1.7倍,保管费用是2.2倍,而管理费用高达6.9倍。这种物流成本居高不下的情况,将对长江经济带的发展带来不利影响。这里结合上海的情况,主要谈两点:

一是加快上海航运中心建设,为长江经济带服务。从2000年到2013年,上海港口货物吞吐量从20440万吨增长到77574.57万吨,国际标准集装箱吞吐量从561.2万TEU增长到3361.68万TEU,分别增长到3.79倍和5.99倍。基于上海过去货物和国际标准集装箱吞吐量增长率趋势,以及制造业在上海及长江三角洲地区在一定时期占有重要地位

来判断,未来上海海港口货物和国际标准集装箱吞吐量将继续保持增长态势。同时,根据我们对世界发达国家港口集装箱吞吐量的观察,大多数港口只是增长缓慢,并没有完全停滞,这在很大程度上反映了经济全球化的发展趋势和全球运输需求的增长。因此,我们认为上海航运中心集装箱运输量的增长趋势还可至少维持到2030年左右。我们预计,在2018年左右,上海港口集装箱吞吐量将达到4000万TEU;在2030年左右,将达到6000万TEU^①。2030年以后的增长将趋于平缓。因此,我们要积极研究规划未来上海港口的发展空间,如大洋山方案与横沙岛—长江口方案的取舍等;同时,还需要大力发展江海中转。

二是发展铁水(铁路—长江水道—远洋)联运,

为长江经济带服务。目前我国物流成本高的一个原因是铁路运输占的比例较低,如海铁联运,中国仅为2%,相比之下,美国达40%。长江黄金水道比较薄弱的环节在于不同方式的周转,比如铁路到长江、远洋每一个环节的中转都比较薄弱。要大力发展铁路干线网络与支线网络,大力发展现代化的多式联运枢纽。此外,长江上游航道条件相对较差,三峡和葛洲坝电站对通航有一定影响,可通过铁路将上游的货箱运到宜昌或武汉,然后与长江水运衔接。

当然,降低物流成本还涉及一些软件方面的问题,如长江流域不同行政区及城市之间的区域合作机制,不同运输方式之间的协调合作,中央部委、中央企业与地方政府、地府企业的合作等。另外,通过税费改革降低物流成本也很重要。

沿江扶持内地农民工返乡创业的机制创新

赵浩兴(浙江工商大学现代商贸研究中心)

长江经济带的发展本身就是一种跨界式发展,要打破传统区域经济的思维,打破传统的行业思维,甚至打破经济学思维,需要从管理学、经济学、社会学等方面进行综合的思考。长江经济带的经济互动中智库合作是很重要的一块。目前,内地很明显不是创业型经济,是就业型经济,是传统的以国有体制为基础的制造型经济;创业人才的缺失、创业经济的薄弱是内地经济发展的瓶颈之一。而在东部沿海地区,如浙江省,创业型经济已有了较好的发展。同时,传统劳动力区域格局由于产业分布和人口流动产生了重大的变化,特别是近年来出现了农民工返乡潮,大量的农民工回到了家乡。我们做过调查,农民工70%有创业梦,但是有一半的人不想回乡创业,想留在上海、浙江创业,回乡创业的不到5%。

这就给我们提供了一个思路:能否建立一个沿海扶持内地农民工返乡创业的机制?我们的调查研究发现,农民工返乡创业选择及其绩效明显受到

沿海相关因素的影响,沿海对内地的产业转移与投资会促进农民工返乡创业(尤其是浙商在外地的投资项目推动了农民工返乡创业,这样的案例不少于十个),沿海与内地创业资源整合可助推农民工返乡创业,“沿海—内陆”创业环境互动可为农民工返乡创业提供“温床”。实际上,“内地创业,沿海扶持”这种现象早已存在,比如浙江上虞案例、河南固始案例、浙江磐安案例等。但这些“点状”案例未能自发扩散,农民工返乡创业还未形成规模、形成气候。目前环境下,要真正建立起上下游之间的创业互动,我觉得需要国家、沿海和内地的政策扶持。

从国家层面讲,应将沿海扶持内地农民工返乡创业作为推进内地经济发展的国家战略,为沿海发达地区下达扶持内地农民工返乡创业的目标任务,将沿海产业转移与创业转移联动推进;通过“沿海—内地”市县对接互助推动农民工返乡创业,在全国范围内建立沿海扶持内地农民工返乡创业的

^① 然而,目前关于上海港集装箱吞吐量的增长目标尚存在不同意见的争议。如《上海市交通发展白皮书2013年版》中提出“港口设施能力满足3500万TEU以上规模的发展要求”,并没有提出更加具体的数量目标,同时强调了“集装箱水水中转比重超过50%”。在一定程度上反映了上海对集装箱吞吐量增长过快造成地面交通压力过大的担忧。

示范园区；对沿海扶持的内地农民工返乡创业项目在税收、财政等方面给予政策倾斜。从沿海地区讲，应将扶持农民工返乡创业作为沿海反哺内地的重要机制，鼓励企业、行业协会向内地转移或投资，并将带动内地创业作为重要考核指标；为在本地区打工的农民工提供专门的创业信息及培训服务，主动与内地主要农民工来源地建立创业扶持机制，并建立基金，在内地建立与本地区产业直接相关的创业基地。从内陆地区讲，应将吸引沿海地区优秀农民工返乡创业作为本地区经济振兴的重要战略，主

动与沿海地区对接，将招商引资与农民工返乡创业紧密结合，从政策上与沿海扶持农民工返乡创业进行对接与配套；主动输出创业型青年农民到沿海发达地区进行“创业演练”，并及早扶持其创业。

长江经济带发展战略的实施，为沿海地区扶持内地农民工返乡创业实践提供了一条“沿江路径”，我们在长江上下游经济协作中，从经济模式到产业供应链，要把模式变成政策。农民工返乡创业是很小的一个点，如果一个点一个点链接起来，区域经济互动将更加活跃，更有成效。

建设好“泛长江经济带”

伍新木(武汉大学水研究院)

近年来，“泛长三角”“泛珠三角”已是使用频率很高的用语。“一路一带”是我国今后相当长一个时期的宏观战略、大战略、总战略，也是一个“泛”战略(海上、陆上)。为什么长江经济带不也实施“泛”战略呢？常讲“共饮江水”，“共饮长江水”的绝不只是11省市。长江经济带的“带”不只是长江一线，不只局限于长江干流，应该是覆盖源头、干流、支流、人工河渠形成的生态系统的大的流域。长江经济带应该使用大流域概念，这就是我的基本命题。

“泛长江流域”是覆盖“三纵四横”的大流域。中国将形成“三纵四横”(南水北调工程东、中、西线为三纵，海河、黄河、长江、珠江为四横)的宏观空间均衡调配水系统，把中国连成一个大生态系统、大流域系统。“泛长江经济带”应该覆盖青海：青海是三江之源，长江上游的通天河、楚马尔河、沱沱河等均在青海境内，且流域面积广阔，青海是中华水塘，三江源的生态保护和建设直接关乎长江流域的生态安全；应该覆盖西藏：长江干流的重要部分金沙江过境西藏几百公里，而且长江的主要水源地是西藏境内的昆仑山地区；应该覆盖广西：秦朝开凿的灵渠把珠江与长江两水系连通了，促进了广西与中原地区的经济文化交流；应该覆盖陕西：长江最大的支流汉江发源于陕西，过境流域面积广，直接关

乎南水北调水源的安全；应该覆盖河南：河南不仅是汉江及其支流的流域区，而且是南水北调重要的水源地，也是淮河等有四条水系的发源地；应该覆盖河北、山东、北京、天津：南水北调工程经浙江、江苏、山东、天津(东线)串起了海河、黄河、淮河水系，经湖北、河南、河北、北京、天津(中线)串起了京津的水系。没有长江水，没有南水北调，京津冀是没有办法发展的。

所以，“泛长江经济带”是一个客观存在，其经济社会生态关联会日益强化，会更加不“泛”，未来的发展会更加不凡，是一个真实的大流域。现在的长江经济带是一个小概念，只覆盖上海、江苏、浙江、安徽、江西、湖北、湖南、重庆、四川、云南和贵州11个省市，“泛长江经济带”还应该覆盖青海、西藏、陕西、广西、河南、河北、山东、北京和天津。

大流域的特征是“跨行政区划”，统筹、协调特别重要，也特别困难，靠相关省市区自动自觉协调是低效能的。应该设置一个权威的、有协调能力的、跨大流域的机构。国务院曾设置过东北办、西部办、中部办，也应设置一个“泛长江经济带发展办公室”，简称“长江办”，来规划、统筹协调重大发展事项。长江办应由水利部、环保部、国土资源部、长江委、长航、三建委、南水北调建委以及相关省市区组成。

长江经济带发展的生态思考

文传浩(重庆工商大学长江上游经济研究中心)

“长江经济带”的相关概念很早就提出了,但从20世纪80年代到现在,长江经济带也没有发展成熟,其发展是缓慢的,其流域合作表现出“松散+同质”的特征:长江经济带尚未形成经济社会充分互动协调发展的经济带,长三角、成渝经济区、长江中游城市群主要还是以经济区、城市群的内部协作为主,城市群内部的合作程度也不同。发展长江经济带,实际上就是要依托长三角城市群、长江中游城市群、成渝城市群等,形成城市群之间的互动协同发展。

从长江流域本身看,最核心的问题是生态环境问题,其中又以长江上游最为突出。纵观世界四大文明,其发祥地都是著名的大河流域,曾经辉煌一时的古代文化,它们的衰退甚至消失与生态环境的恶化有着极大的关系。目前,长江流域的生态环境也令人担忧,上游生态退化、环境污染(尤其是水污染、土壤污染严重)、资源无序开发、水土流失等。因此,长江经济带的发展要做到“生态先行”,生态文明建设是第一位的。为强调生态建设的重要性,“长江经济带”的名称可扩展为“长江流域生态经济带”。

关于长江经济带生态文明建设,我们提出如下建议:(1)加强流域经济学、流域管理学、流域生态学、流域生态经济学基础理论研究,并每年定期召开“长江流域经济可持续发展系列论坛”,为长江流域复合生态系统可持续发展提供理论支撑;(2)改变以往规划范式,推进“自上而下”的长江流域生态经济社会中长期发展规划,避免各省市同质竞争;(3)由国家相关部委牵头统一协调制定长江上中下全流域生态环境合作(不应称为补偿)框架,并进行一体化的顶层制度设计,确保方案的可操作性;(4)构建具有世界典型意义的“长江上游(西南地区)生态经济(生态文明)国家综合配套改革试验区”;(5)设立“三峡库区复合生态系统保护区”;(6)实施主体功能区规划,强化长江上游地区“点上开发、面上保护”的刚性原则;(7)解决好金沙江流域水电开发与库区居民后续安稳致富重大问题;(8)长江上游地区交通综合网络建设应该在高速铁路、货运铁路和非高等级公路上下功夫,以此来推进上游经济发展和生态保护。

构建生态文明建设指标体系的思考

周金堂(江西省教育厅)

党的“十八大”将生态文明建设纳入社会主义现代化建设“五位一体”总体布局,“十八届三中全会”要求加快建立生态文明制度。2014年6月,国家生态文明先行示范区建设地区(第一批)名单公示,全国共有55个地区入选,其中江西省以全境列入。《意见》明确提出“生态文明建设的先行示范带”是长江经济带的四大战略定位之一。

生态文明建设,指标体系的构建很重要。关于生态文明建设指标体系,UNCSD(联合国可持续发展

委员会)提出了驱动力—状态—响应(DSR)模型,杨开忠(2009)构建了生态效率指数(EEI),张欢和成金华(2013)建立了3个层次、4个准则层、20个指标的评价体系,严耕(2009)从生态活力、环境质量、社会发展和协调程度4个方面提出了22项指标。我们结合江西情况,参照一些兄弟省市的做法^①,按照科学性、系统性、合理性、适用性的要求构建了江西省生态文明建设指标体系,目标层包含

^①比如云南省,结合国家的要求突出了云南省的特点,把“国家生态文明先行示范区建设目标体系”中提出的“水土流失面积”调整为“新增水土流失治理面积”,把“城镇(乡)污水集中处理率”调整为“县城以上城市污水集中处理率”和“城镇污水集中处理率”,新增了“水电(含新能源)、火电(含综合利用电厂)装机比例”“森林保有量”“自然保护区个数”和“九大高原湖泊水质”4个指标。

经济发展质量、资源能源节约利用、生态建设与环境保护、生态文化培育和体制机制建设等五个部分,每个部分下设若干指标,总共有 53 项具体指标。从全国各地生态文明建设指标体系的比较来看,一方面,各省均强调经济发展,在生态建设与环境保护方面设计的变化率都不明显;另一方面,各省均有结合自身特色的指标设计,设计的变化率和目标值虽然凸显了各地特色,但差异并不十分显著。

我们在江西省生态文明建设指标体系构建过

程中,有几点思考:一是经济社会发展不能以牺牲生态环境为代价,但也不能因保护生态环境而制约经济发展,这样的保护是不可持续的;二是生态文明建设应坚持以发展为主线,强调发展中保护,统筹发展与保护的关系,实现发展与保护相互协调、相互促进,实现可持续发展;三是要确保指标数据的可得性和权威性,指标的界定更应该具体化、规范化;四是指标体系的层次化有待加强,各区域(次区域)应有区别;五是要建立健全生态文明建设目标责任制,包括问责制、终身负责制等。

构建农村经济和农民主体长期发展的产权基础

——实现长江经济带城乡一体化的重要路径

刘灿(西南财经大学马克思主义经济学院)

依托黄金水道推动长江经济带发展是新时期党中央、国务院的一个重大发展战略。长江经济带发展的一个重要任务是实现城乡一体化发展,城乡一体化的核心理念是城乡居民地位相同,权利平等,保障均等,共创共享改革发展的成果。长江经济带城乡一体化面临的最大挑战是城乡差距,特别是沿江不发达地区的城乡居民家庭财产占有和收入差距。从城乡居民家庭收入结构看,城乡差距主要表现在社会福利差距和财产差距上。如 2012 年,城乡居民家庭转移性收入比是 9.27:1,财产性收入比是 2.84:1。现阶段,我国居民财产分布的不平等程度已经比较严重,城乡之间存在着巨大差距;财产分布差距扩大幅度超过了收入分布差距;中等收入人群比重严重偏低,而且其中 64% 来自城镇住户;从 5% 富裕家庭的城乡分布来看,按资产和净资产计算 91% 以上都在城市,按收入计算也有 85% 在城市。从农村居民财产结构看,土地财产价值难以估计、农业经营收入增长慢、农村居民金融资产缺少是产生城乡差距的三大因素。

因此,必须让农村居民获得实在的土地财产权利,增加其财产性收入。新中国成立以来,我国农村土地产权制度经历了一个从土地私有(农民拥有土地所有权)——土地集体公有(所有权与使用权合一)——土地集体公有(所有权与使用权分离)的过程,农户拥有的土地使用权逐渐得到强化,但土

地使用权作为财产权的含义并没有充分体现,其财产权能也不完整,现行土地使用权制度的“用益物权”还显得名不符实。其主要问题,一是土地所有权主体虚位,土地所有权与使用权的权属边界模糊,造成土地用益物权人的权能受到限制;二是土地使用权缺乏稳定性,产权激励并提供长期收入预期的作用难以发挥;三是土地使用权缺乏可分解性和可交易性,难以发挥市场配置资源的作用;四是土地权利的资本属性受到限制,农民实现土地财产收益缺乏制度保障。

我们在成渝两地进行的农村土地产权制度改革有一些经验,包括土地确权颁证、土地使用权流转(增减挂钩、重庆的地票交易制度等)、农村新型经济组织和农业经营主体(“土地入股、村企合一”“两股一改、股份合作”“三化模式”和农业 BOT 等)、基层民主和乡村治理等,其意义在于:通过确权赋能,把集体经济组织所有、农户使用的土地权利变为永久性物权,使它们能流转交易;保护农民分享土地增值收益,以此建立农民的长期保障,防止政府和其他强权的侵害。

成都、重庆的改革毕竟只是在国家认可的试验区范围内,在国家或地方政府层面允许先行先试的情况下进行的,而目前遇到的现实困难是:农地使用权的私人物权化还未得到法律和政策层面上的确认;宅基地使用权的转让、抵押已超出现行法律

的规定；农户拥有的土地承包经营权还没有被认为是一种“资产”，还不能以“土地股份”进行工商企业登记注册，不能以“土地股份”融资；农村经营性集体建设用地统一入市还存在诸多困难。

“十八届三中全会”《决定》已经明确深化农村土地改革的指向是解决农民的土地财产权利问题，这需要从法律上确权，建立所有权和使用权制度，

并在经济上实现权利的获益问题。要构建一个基础性的制度结构，即构建以用益物权为内涵属性的农村土地使用权制度。让土地用益物权成为农民最重要的财产权利，不仅可以确认农民的财产权利，更重要的是赋予农民完整的具有作为市场经济主体的能力，实现生产要素在城乡之间自由流动，在农村建立长久稳定的土地产权关系。

全面深化长江中上游农地产权制度改革

蒋南平(《经济学家》编辑部)

长江经济带的内涵不单是指水道经济、水域经济，而是指沿长江地区协调发展的综合经济，当然也包括农村经济。其中，长江中上游经济发展的形式和内容与下游、与中国其他地区比有特殊性，因为其资源禀赋、人文风俗、技术积聚、市场状况等都不一样。2014年11月20日中央印发了《关于引导农村土地经营权有序流转发展农业适度规模经营的意见》，给我国的农村发展指明了方向，具有一般性，但要灵活运用。

关于我国的农地产权改革，理论界有不同的观点。有些专家认为，中国农地产权关系较为特殊，在当前的确权颁证过程中，要明确农地所有权是集体的，所谓确权是赋予农户承包权，承包给农户的使用权可以是多元的，这样农地就可能有多个使用权主体。我认为这种观点具有一定的合理性，但仍然没有解决产权主体与产权关系问题。因为农地所有权决定其他权能主体由谁代表，怎样发挥作用，怎样实现其职能，这些问题都需要明确。我认为，如果能确保农地经营权与收益权长期不变，实际上就确保了农户成为农地产权主体，即使多元化也是农户分散自己的经营权和收益权。可以借鉴其他国家(比如老挝、越南等国)的经验，不让农地所有权缺位是解决问题的关键。

关于如何实现农地流转，在一些专家看来，通过确权颁证确定了农地承包权主体之后，农地使用权就可以在不同主体之间流转。但问题在于，当前能够成为农地使用权主体的只有有资格的其他农户，一些企业资本只能通过租赁形式成为有限期的使用主体，而无资格的其他农户或者市民不能成为

农地使用权的主体。同时，许多农户们仍然视农地为生活的最终保障，宁愿将土地撂荒，也不愿把农地流转出去。我认为，当前农地流转的困难仍然是农地产权关系没有理顺造成的。

实现农地的合理流转及经营，目的在于优化农地资源配置，实现农业的现代化，达到此目的的关键在于使农民的收益、集体的收益乃至国家的收益最大化，因此，农地流转及经营的收益实现及收益分配问题至关重要。根据所有权决定其他产权权能的马克思经济学观点，按照统分结合、双层经营体制，我认为农地流转及经营收益应在集体和农户之间进行合理分配。农地的绝对地租由农地集体所有权形成，应当归集体所有，且只能适当将其部分分配给承包农户，不能全部给农户。在现实生活中，绝对地租没有属于农民集体所有的现象十分严重。级差地租也应该进行合理分配。例如，国家投资修建道路，会改变农地的交通条件和价格，形成级差地租，国家理应参与这个地租的分割，而不能全部归于承包农户。

在各地农地流转的实践中形成了东海模式、崇州模式、都江堰模式等都众多模式，并且由不同的农地流转模式形成不同的农地经营模式，积累了不同的流转经验。长江中上游农地产权制度乃至经营制度改革有自己的特殊性，除了坚持中央提出的“坚持农村土地集体所有权，稳定农户承包权，放活土地经营权，以家庭承包经营为基础”等共性之外，应通过不同的产权实现形式，不同的农地流转和经营方式，形成不同的农业发展模式，以促进长江中下游地区农业的现代化。

川渝滇合作,共建“南丝绸之路”

廖元和(重庆工商大学长江上游经济研究中心)

从历史上看,丝绸之路有南北丝绸之路和海上丝绸之路的区分,所谓“南丝绸之路”就是四川、重庆经昆明到南亚、东南亚的丝绸之路。抗日战争时期修建的“史迪威公路”,从印度的雷多经缅甸的密支那到中国的昆明再到重庆,可以说是“南丝绸之路”的再现。但第二次世界大战后,由于各种原因,“史迪威公路”基本上处于荒废状态。“南丝绸之路”是中国抗日战争的交通生命线,重新打造重庆经昆明至东南亚和南亚的“南丝绸之路”,具有把沿海沿江沿边对外开放联结成一个整体的重大战略意义,对于重庆、成渝经济区和中国的发展具有巨大的现实意义和深远的历史影响:打造“南丝绸之路”是重庆发展战略的新提升,有利于进一步加强重庆、四川、云南之间的区域合作,有利于中国—东盟自由贸易区向更广更深层次发展,有利于将西北的对外开放、西南的对外开放与长江经济带的发展以及东南沿海的对外开放紧密结合起来。

重庆位于南北丝绸之路和长江经济带的结合

部,打造“南丝绸之路”是重庆融入新丝绸之路经济带和长江经济带的重要切入点,是长江经济带综合立体交通走廊的重要组成部分。建议修建从重庆到昆明再到新加坡的国际大通道和重庆到昆明再到缅甸、印度的国际大通道,建设“南丝绸之路”经济带,可采取以下措施:加快重庆经泸州到昆明的高速铁路和高速公路的建设,力争“十三五”完工;在重庆建设面向新加坡、东南亚和南亚的物流保税区;开通重庆直达新加坡的公路货运班车;整建和重修抗日战争时期的中缅、中印公路;在重庆建设中印“软件工业园区”;建设渝—昆—新(新加坡)国际大通道;成立以重庆港务集团为依托的长江上游港务集团,统筹建设港口和长江航道;建设四川南充—广安—重庆大足—永川+四川泸州—贵州习水—六盘水的南北向铁路,促进成渝经济区内部及其与贵州、云南的经济联系和交往,使长江黄金水道发挥沟通南北的作用;将重庆和四川纳入中国—东盟自由贸易区中国代表团成员;等等。

“长江经济带”龙尾——川渝地区建设与发展思考

杨继瑞(重庆工商大学)

长江经济带横跨我国东中西三大区域,犹如一条腾飞的巨龙;川渝地区是长江经济带战略纵深腹地,是长江经济带的“龙尾”,让“龙尾”活起来无疑将成为长江经济带发展战略的关键。川渝地区不但处于国家战略腹地和长江经济带的“龙尾”,是国家产业结构调整和经济转型升级的战略平台,还是丝绸之路经济带的内陆节点、西部大开发的前进基地、成渝“双核城市群”发展带和统筹城乡改革的示范区,肩负着扩大内需,推进新型城镇化、新型工业化、农业现代化和信息化,促进西部大开发以及国家生态涵养的重任。

当前整个川渝地区正处于“黄金发展期”,但在经济快速增长的同时也不可避免地会产生一些社会矛盾,因而也是“矛盾凸显期”。如何促进社会的和谐稳定和经济的增长,无疑是川渝地区政府要思

考的问题。在长江经济带发展过程中,川渝地区的合作潜力巨大,“抱团式发展”将会逐渐成为川渝地区发展的“新常态”。川渝地区要真正地由市场来决定资源的配置,政、产、学等多方深度合作与协同是非常关键的,因此,我们提出以下建议:(1)建立相应的组织协调机构。这个组织协调机构应该有一种长效机制。现在,国务院批准了很多的跨省区的经济区,我们感觉到“重批不重建”。经济区批了以后,运行得好不好、是不是在运行,应该有一个超越行政区的更高的主导机制。比如像国家发展改革委员会,应该有一个司局对已经获批的经济区究竟如何运行进行指导和促进。我相信,今后中国经济的发展肯定是要超越行政边界,由市场配置资源的,这就必须打破行政对资源流动的藩篱和壁垒。(2)加强高层互动和定期磋商。通过高层磋商,为

市场经济的发展,为市场决定资源的配置扫除一些在体制上、政策上的阻碍。(3)联手开展一些大型经济活动,促进资源、要素的互动和交融,比如联手举办各种会展等。(4)川渝官员交叉挂职,达到互相认同和相互借鉴。(5)联手争取惠及川渝两地的

重大项目,争取国家的支持。(6)积极推动企业、学界和民间的各种协同创新。我们的学界、企业界和政府共同联手打造整个长江经济带,特别是川渝地区“龙尾”要摆起来,有效带动整个中西部的

延干流、通支流、保源流:四川在长江经济带的区位特征与发展任务

刘世庆(四川省社会科学院西部大开发研究中心)

四川是长江经济带流域的大省,96.5%的面积都是长江流域,面积和人口规模在长江经济带11个省市中位居第一;但又是干流的小省,干流长度仅228公里(宜宾—泸州—重庆),明显少于长江经济带其他省份。值得注意的是,四川是干流、支流、源流三个层次并存:有大小河流1419条,号称“千河之省”“水电王国”。除长江干流外,长江上游的四大支流金沙江、岷江、嘉陵江、沱江均在四川境内,四川的雅砻江、大渡河等是长江的重要源流。此外,作为长江上游主要的水源涵养地,四川还承担着建设长江上游生态屏障的重任。

国家建设长江经济带为四川的发展带来了良好机遇。依托黄金水道建设长江经济带的核心内容包括“依托三大城市群”“做大三大航运中心”“拓展上中游腹地”“实现两头开放”,四句话全部涉及四川;国家治理长江12字方针“深下游、畅中游、延上游、通支流”,后六个字涉及四川。四川已形成“一横两纵六线”的干支流开发格局。一横:长江干流宜宾、泸州至重庆228公里;两纵:岷江、嘉陵江;六线:金沙江、岷江(成都—乐山)、沱江、赤水河、涪江、渠江。干流虽短,但支流很长且开发潜力巨大。长江经济带建设中,四川可考虑划分三个层次推

进:延干流、通支流、保源流,建设长江上游经济强省和长江上游生态屏障。

延干流:延伸宜宾、泸州至重庆段的干流长度,从目前的228公里延长为1046公里,即把金沙江下游800公里纳入长江经济带建设^①。长江经济带建设不是沿河道,而是流域经济的概念,是河道的延伸,也是区域经济的延伸。金沙江的下游,从攀枝花到宜宾,其水电资源两倍于三峡,涉及川滇黔3省12个市4500万人口,3省应共同开发建设金沙江下游经济区,打通川南经济区、攀西经济区、成都经济区。

通支流:尽快实现嘉陵江全江渠化通航,逐步实现沱江、涪江复航,实施岷江航道整治、乐山港和成都港等四江六港建设以及沱江污染治理、赤水河保护等重大工程。从区域经济发展看,四川虽然长江干流比较短,但是支流很长,开发潜力巨大。

保源流:青藏高原的通天河、雅砻江、大渡河等长江源流的生态环境极其脆弱,是国家主体功能区划确定的禁止开发区和限制开发区。长江源流生态屏障的保护,要坚守“三江”生态红线,积极实施各种生态保护工程,水电开发必须优先保证生态用水,制止一切破坏源流的项目上马。

云南融入长江经济带的若干思考

孟庆红(云南省政协)

发展长江经济带要解决两个问题,一是东中西部协调发展,二是建立对外开放的新格局。为了解

^① 参见刘世庆研究员发表于《中国社会科学报》(2014年6月4日B05版)的《长江经济带建设从三段规划走向四段部署新阶段》一文。

决这两个问题,提了五大任务:综合立体交通走廊要建,产业要转型升级,新型城镇化要推进,全方位对外开放新优势要培育,绿色生态廊道要建。云南位于长江经济带的上游地区,既是西部欠发达地区、长江上游生态屏障的重点地区,又是长江经济带内陆面向西南开放的前沿,在全国对外开放格局中被定位为“中国面向西南开放的重要桥头堡”。云南融入长江经济带的总体发展布局,给云南的发展带来新机遇:依托长江黄金水道功能,提升金沙江水道连接长江通达太平洋的江海联运物流能力;借助综合立体交通网络,促进云南通道建设的内联外通;优化长江经济带沿江城镇化空间布局,加快滇中区域性城市群发展;培育全方位对外开放新优势,为云南对外开放注入新活力。

云南积极融入长江经济带,要依托长江经济带,强化通道功能,打造经济走廊。云南有七大经济走廊,三条对内,四条对外。其中,昆明—昭通—成渝和长三角经济走廊(昆长走廊)是云南外联东南亚、南亚,内接中国腹地最重要的通道,是中国海、陆开放重要的连接带,是中国沿边、沿江、沿海“三沿”开放紧密结合的最具发展实力的经济带,是云南联结长江经济带的主要经济走廊,也是长江经济带联结东南亚和南亚市场的经济走廊。

云南积极融入长江经济带,要增强产业配套能力,有序承接长江经济带产业转移。长三角及长江沿岸区域是云南承接产业转移的重点来源地。以长三角为核心的长江经济带沿江区域电子、机械、化工和轻纺等产业发达,资本、技术、管理、人才密

集,与云南产业互补性较强,近年来产业转移趋势明显。在未来的产业结构调整中,云南要加大增量调整的力度,依托“一带一路”、长江经济带、新一轮西部大开发等国家战略,加大对长三角及长江经济带沿岸重点区域的招商力度,积极有序承接产业转移,促进产业组织结构的转型升级,促进产业集群式发展。

云南积极融入长江经济带,要依托区位优势,发挥云南在长江经济带内陆开放中的重要地位和作用。云南处于长江经济带面向西南开放的重要节点,是长江沿岸走向东南亚、南亚的重要开放通道,在长江经济带对外开放战略中具有重要的地位。要加快推进桥头堡建设,发挥云南面向西南开放的重要门户作用;要打造大湄公河次区域合作升级版,发挥云南面向西南开放的合作高地作用;要推进孟中印缅经济合作,发挥云南面向西南开放的战略通道作用;要构建开放型经济体系,发挥云南面向西南开放的先行先试区作用。

云南积极融入长江经济带,要加强生态文明建设,构筑长江上游生态屏障。云南地处长江上游、金沙江流域地区,森林面积为1560万公顷,水面面积达28万公顷,生态环境总体保持良好,是国际生物多样性保护的热点地区、东南亚生物进化和繁衍的重点地区和全国重要生态屏障,丰富性、独特性与脆弱性特点突出,生态保护的任务十分艰巨。云南要融入长江经济带,必须适应时代要求,着力构筑长江上游生态屏障。

基于长江经济带东西开放的贵州双向产业转移战略

陈泽明(贵州省商务厅)

长江经济带的发展,必然有利于促进中国经济的增长。贵州东联重庆,是长江经济带进入东部地区的后续区域;西接云南,是长江经济带进入中国—东盟自由贸易区的桥头堡。近年来,贵州对外贸易和利用外资的增长速度既高于全国、高于中部,也高于西部。贵州经济社会发展的水平已经具备了“引入”和“转出”产业的可能。贵州大致处于工业化中级阶段,而长江下游地区的上海、江苏、浙

江已经处于高级阶段,贵州承接长江经济带东部地区的一些产业转移是有可能的。同时,贵州相对于相邻的欠发达国家又具有优势,经济发展水平远远高于周边的越南、老挝、柬埔寨和缅甸。因此,贵州的经济发展水平有一个落差,这个落差就是向东可以承接产业转移,向西可以走出去参与中国—东盟经济一体化,即可以向西转移产业。

长江经济带向东开放,苏浙沪向国际开放,上

海建设国际金融大都市,过剩资本和技术密集产业向经济带纵深转移,在这个过程中,贵州的能源优势、矿产资源优势、生物资源优势、旅游资源优势、人力资源(劳动力)优势以及交通等基础设施优势,为承接产业转移创造了有利条件。同时,贵州的优势产业可以向西开放,就是“走出去”,资源开发型产业和过剩的产能可以向与贵州自然资源相似的自然禀赋比较好的越南、老挝、柬埔寨、缅甸这些国

家转移。贵州实施双向产业转移战略有两个重点,一个是工业化,另一个是城镇化。要制定好产业转移的规划,搞好产业园区建设;更要靠要素引导,强化市场力量对产业转移的推动作用。要重点建设好贵州向西“走出去”的城镇化通道,加强对企业“走出去”的市场化管理,采取适宜的财政金融政策鼓励企业“走出去”,还要注重对跨国经营人才的培养和选拔使用。

Brief Review on the Development of Yangtze River Economic Zones Under the “New Normal” Background

—Abstract of Keynote Speech in Yangtze River Economic Zones Summit

Western Forum ^{a, b}

(*a. Academic Periodical Office; b. Research Centre of the Economy of the Upper Reaches of the Yangtze, Chongqing Technology and Business University, Chongqing, 400067 China*)

Editor's Note: Guidance to Promote the Development of the Yangtze River Economic Zones Relying on the Gold Waterway by the State Council was issued on Sept. 12, 2014. The Central Economic Working Conference in December indicated that the overall strategy of Western Development, Northeast Revitalization, Central Rise and Eastern Leading should be continued implemented, and focus on the implementation of Three Strategies, i.e. “One Belt and One Road” Project, the Coordinated Development of Beijing-Tianjin-Hebei and Yangtze River Economic Zones Development. Although regional strategy and measures of Yangtze River economic zones development have been proposed since 1980s of 20th century, new concept, new mindset and new measure should be put forward for Yangtze River economic zones development under the “New Normal” background. In order to research Yangtze River Economic Zones in-depth and in-width, and to contribute ideas and exert efforts for Yangtze River Economic Zones development, Yangtze River Economic Zones Summit was hold on Nov. 29, 2014 by China's Regional Economic Society and Chongqing Technology and Business University, where more than 30 leaders and experts from 12 provinces and municipalities attended. To share with our readers, this issue excerpts the abstract of keynote speeches by 20 experts as follow.

Key words: Yangtze River Economic Zones; the New Normal of Chinese economy; Gold Waterway; regional economic cooperation; industry transfer; new-type urbanization; integrated transportation system; innovation-driven; new highland of Reform and Opening-up; ecological civilization construction

CLC number: F061.5; F127

Document code: A

Article ID: 1674-8131(2015)01-0023-19

(编辑:夏 冬)