# 黄奇帆谈长江经济带"五个一体化"

关于长江经济带三大城市群可持续发展的若干思考

　　黄 奇 帆

　　根据习近平总书记在深入推动长江经济带发展座谈会上的重要讲话，新形势下推动长江经济带发展，要坚持“共抓大保护、不搞大开发”，走生态优先、绿色发展之路，加强战略性实施。围绕长江经济带城市群的发展问题，谈三方面思考与体会：

　　一、加强长江经济带三大城市群的发展，首要前提是大力发展战略性新兴制造业和服务业。

　　长江经济带的面积占全国的21%，人口和经济总量均超过全国的40%，无论从地理位置、生态环境还是资源水平来看，都是中国960万平方公里国土面积上条件最好的地段。目前，长江经济带上、中、下游有长江三角洲城市群，长江中游城市群和成渝城市群。发展好这三大城市群，关键要抓好具有国际竞争力的产业，抓好大都市圈，抓好高水平的互联互通。今后十年、二十年，长江经济带特别是三大城市群在经济上应该要做出更大的贡献，为生态条件较差的西北等地区的资源环境腾出休养生息的空间，实现这个目标决不是搞大开发来发展，而应该在习总书记指出的绿色发展、生态优先的背景下实现。

　　长江经济带三大城市群要在国际上提升综合竞争力，形成与国际市场相通的、占有相应比重的产业体系和市场辐射体系，至少包括五个方面：

　　一是在战略新兴制造业和战略新兴服务业方面，形成富有竞争力的上中下游一体化的产业链集群。伴随这种制造业内部协调，产业链集群化会形成研发、设计、物流、配送、销售等生产性服务业配套的供应链系统化，以及由总部协调控制的、分布在全球各地区各环节的贸易清算、结算价值链的枢纽化。现代企业、现代经济的全球竞争力，一靠技术，二靠资本，三靠全球化的产业链、供应链、价值链的控制运作能力。这种产业链集群化、供应链系统化、价值链枢纽化，正是现代国际化大产业的核心竞争力之一。

　　二是充分发挥长江经济带城市群良好的航运、空运和铁路、公路枢纽条件，建设全球航运和航空的核心枢纽，以进出口贸易、转口贸易、离岸贸易、服务贸易、数字贸易和跨境电商为重点，打造新型国际贸易中心和物流中心。

　　三是发挥中国的资本市场、金融市场、外汇市场、大宗商品期货市场、贸易清算结算系统、跨境人民币交易等要素市场云集在长三角地区的优势条件，打造与香港、伦敦及世界其他城市相连通的全球化资本市场和离岸金融服务中心，把以上海为龙头的长三角地区建成亚洲最具规模的、重要的金融中心，并由此带动武汉、长沙、成都、重庆等中上游城市群的金融成为内陆的区域性金融中心。

　　四是当前国际贸易已进入数字贸易时代，数字技术不仅对货物贸易有利，还促进服务贸易便利化，催生新的服务业态。长江经济带三大城市群应以上海和杭州在数字经济领域的实力和基础，建成具全球竞争力的数字贸易中心。要抓住数字经济机遇，创新思路，挖掘和培育数字经济新增长点，大力发展以数字技术为支撑，高端服务为先导的数字服务出口，扩大数字经济领域的服务出口，包括云服务等。积极培育服务贸易新业态新模式，推动形成数字服务贸易集群。推动大数据、云计算、人工智能、互联网（大智移云）的发展，提升推动智慧城市、工业制造4.0体系等方面的发展。

　　五是发挥长江经济带城市群大专院校密集云集的条件，实施创新驱动，形成0—1的原创成果不断发明、发现；1—100的科研成果不断被转化孵化；100—100万的孵化成果不断被大规模投资投产、兼并收购、上市发展、独角兽不断生成的局面，形成良好的创新驱动体系。

　　按这个目标设想，目前占全国21%的土地面积大体不会变化；由于大城市、城市群的发展，人口比重可能上升到45%；GDP比重可能增加到45%。目前长江经济带的化工等传统制造业，不管怎么提高环保标准、致力于结构调整，总量基本上不会再增加，在今后更大规模的GDP总量中的比重将会下降。新增的生产总值，应该来自于中国制造2025中的9种战略性新兴制造业和12种战略性新兴服务业，与传统的化工、冶金、有色金属等高耗能、高污染产业不同，这些产业具有物质资源消耗少、污染排放少、运输负荷少、附加值高、综合效益好等特点。未来长江经济带的战略性新兴制造业有可能、也应该占全国的50%，战略性新兴服务业还有金融业应该占55%左右，加上落后产业的产能淘汰，最终的GDP总量占全国的45%，而环境污染大大减少，从而实现生态保护、绿色发展这一目标。

　　二、加强长江经济带三大城市群的发展，第二个前提是要以超级大城市为中心发展好大都市圈

　　长江经济带覆盖中国最发达的城市群，理论上看整个两百万平方公里的经济带应该形成大都市连绵带这样的流域经济。这一流域经济中，城市应该分为几个层次，包括1000万人口以上的超级大城市，500到1000万人口的特大城市，100万到500万人口的大城市，几十万到100万人口的中等城市或者中小城市等等。长江经济带中，目前上海和重庆的城市人口在2000万以上，是国家中心城市，也是规划意义上的超级大城市，未来三五年还会出现六个1000万常住人口以上的城市，比如成都、南京、杭州、武汉、合肥、长沙等，这些大城市与周边50—100公里范围内的中小城市即将形成城市群中的大都市圈。加强城市群的发展，首先要发展好以超级大城市为中心的大都市圈，再由各大都市圈协同融合成区域的城市群。

　　城市发展是历史演进规律的体现，城市从商品交换中产生，与资源优化配置相伴始终，合理的要素资源配置让城市由小到大、由弱到强，当城市地域扩大到一定程度，相邻近的两个城市因为地理空间而交互影响，大都市圈、城市群相继发育、因运而生。从全球城市化进程看，美国、欧洲、日本等国家和地区的城市化过程都从单个城市发展到大都市圈，再进一步发展至城市群的演化过程，美国东北部大都市区连绵带在 2%的国土面积上，容纳了全美 20%的人口。日本东京、名古屋、大阪都市圈集中了全国 80%以上的大型企业和全国 50%以上的人口。当前，我国城镇化率已经接近60% ，正处于各类城市各管各发展阶段迈向都市圈和城市群发展阶段，京津冀、长三角、珠三角已经开启了大都市圈、城市群的发展过程。在此背景下，长江经济带上的各超级大城市从过去原来七八个城市的各自为战发展到与周边中等城市分工合作，形成多中心、组团式的大都市圈，再由都市圈之间协作进一步形成一个大城市群，是时代发展的进步，是内在发展的提升和需要。

　　那么，大都市圈应当如何打造呢？关键是做好宏观规划，具体要做到五个一体化，即交通枢纽功能一体化、基础设施一体化、内陆开放要件一体化、产业政策和布局一体化、公共服务和设施一体化。

　　第一，交通枢纽功能一体化。大都市的交通枢纽一般由江河水运枢纽、国际航空客货运枢纽、高铁枢纽、铁路货运枢纽以及高速公路枢纽等五种大交通组成。交通枢纽具有城市发动机功能，对一个城市发展具有长远的战略性带动功能，是大都市圈得以长足发展的战略性措施。

　　第二，城市基础设施一体化。大都市圈中的大城市不能自顾自的搞地铁轨道交通、城市道路网络系统、水电气等基础设施和市政设施，而要在都市圈内一张网、一体化的建设，实现都市圈内互联互通。比如，轨道交通应该在城市中心区内以地铁轨道网络互通，在都市圈内各近距离城市之间则以城际铁路方式互联互通，城市中心区内部地铁可以1000米、2000米设个站，城市与城市之间的城际铁路可以3公里、5公里设个站。

　　第三，口岸高地建设一体化。将都市圈建设成为口岸高地，是扩大开放的战略举措。凡是铁路、航空等枢纽节点的口岸，要按国家一类口岸标准建设，实现关检后视同出关，与边境海关关检互认、执法互助、信息共享。都市圈的保税区是开放的重点，其本质是境内关外的地区，要最大程度发挥保税区的贸易开放功能，实现保税区的进出口贸易、加工贸易、转口贸易、区内贸易、跨境电子商务贸易五种贸易并举的格局。要争取国家支持在都市圈内设立自由贸易区，大力发展服务贸易对区域经济的开放引领和推进作用。

　　第四，各类产业布局和政策措施一体化。凡在都市圈内布局的工业区、物流园区、科技创新基地、大项目、大产业链的集聚区，要按照因地制宜、交通便利、基础设施完备、运行高效、资源优化配置的原则进行布局。在要素价格和资源配置以及各类优惠政策方面，都市圈内要一体化。

　　第五，实行都市圈的市民同城待遇。主要包括市民的教育、医疗、文化、住房、商业等一体化配置。要按照都市圈的居民集聚结构、状况、布局学校、医院和文化娱乐场所，在都市圈内的人口流动迁徙可以放开，做到产业跟着功能走、人口跟着产业走、土地跟着人口和产业走。

　　总之，大都市圈内不同的城市政府职能可以不变，管辖地域可以不变，但是在枢纽功能、基础设施和公共设施功能、口岸功能、产业布局和政策，以及同城化居民待遇、教育卫生文化上要一体化布局，形成都市圈各个城市发动机优势互补、各中心组团资源优化配置，互补不拆墙，补位不缺位，“禀赋”就能转化成“优势”，“比较优势”就会变成“核心竞争力”，都市圈内各城市会更加各优其优、各美其美。

　　三、加强长江经济带三大城市群发展，第三个前提是要补上长江航运和沿江铁路的两个短板，实现高水平的互联互通

　　大都市连绵带的最重要的特征就是城市群之间交通便捷、互联互通，产业贸易形成产业链、供应链、价值链交错互补互联。当前的问题是这三个城市群还是块状城市群，还没有构成大都市连绵带的有机体。从这个角度出发，未来应该加强三大城市群经济、贸易、金融之间的互动，促进金融、物流、人才、企业、信息“五流”涌动，建立密切联系，形成国际上规划概念中的大都市连绵带，这一连绵带上70%以上的人口是城市人口，经济交往、分工形成有机体。实现上述目标的前提就是提高长江综合运输能力，改善交通体系运行效率，这是长江经济带三大城市群互动一体化的最起码的前提。目前，还存在着长江航运和沿江铁路运输的两个短板。

　　一是长江航运方面。从南京到上海的航段能够承载相当于二十条铁路的运输量，运输能力比密西西比河还大。但密西西比河长达两千公里，所有段面都能通行相当于十二条铁路的运输量。而长江航道中，上海到南京段每年有十几亿吨的流量，但只有五百公里的运输段面；南京到武汉之间一千公里的运输段面，运输能力只有四到五亿吨；三峡大坝以上四川到重庆的一千公里的段面，运输能力只有一亿多吨。因此长江航道被切割成三段，吨公里运输能力被大大缩小。从这个意义上看，需要进行几项生态工程：一是解决南京长江大桥的通行制约，使其从允许五千吨轮提高到允许万吨轮通行，将中游段的运输能力翻一番；二是在三峡大坝增建第二船闸，目前实际吞吐量饱和，船舶在三峡大坝需要等两到三天，且有大量翻坝运行，造成巨大的成本浪费，在三峡大坝增加600多米修建第二船闸，可以形成大体上2.5亿吨到3亿吨的吞吐量，将上游段的运输能力翻一番。如此算下来的运输能力，才能真正超过密西西比河。

　　二是沿江铁路建设。由于长江有航运，铁路运输需求相对弱化，在这一繁华的经济地带还缺少东西向的横向铁路。目前纵向铁路饱和，横向铁路仍是短板，没有真正形成大通道。中国花了五万亿修建大量铁路，也花了五万多亿修了十几万公里的高速路，但目前全国运输量中有百分之八十多是公路运输，铁路运输只占货物运输量的5%，长江或其他河流运输占10%左右，造成了极大的能源资源浪费。且铁路归铁路，水运归水运，铁水联运的无缝对接体系基本没有形成，这也是运行效率低的表现。铁路枢纽和航运枢纽之间没有交叉或者不匹配，这也是长江经济带的交通上的致命问题，需要得到解决。