

长江经济带沿江中小城市区域 协调发展的战略分析*

张晓东

(安徽工程大学 管理学院, 安徽 芜湖 241000)

摘要: 长江经济带担负着中国全面进入小康社会的核心重任,而建设沿江中小城市群应该是未来长江经济带建设的主要侧重。对目前沿江中小城市的总体发展水平进行分析,指出其存在交通基础设施不完善、城市层级和产业分工不匹配等主要问题,并提出以长江为轴推进长江经济带中小城市群建设的战略设想和战略对策,旨在为政府制定区域发展决策提供借鉴。

关键词: 长江经济带; 中小城市; 沿江城市; 量级城市

中图分类号: F129

文献标志码: A

文章编号: 1674-0823(2017)02-0000-00

长江经济带横跨我国东中西三大区域,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),拥有6亿人口,面积约205万平方公里,GDP占全国45%。对于长江经济带作为整体发展的关注最早始于20世纪80年代,著名经济地理学家陆大道提出“T型”发展战略,即以沿海为一个战略轴线,沿江为主轴线形成的整体空间格局。有学者认为,相对来说沿海经济带的发展是改革开放以来经济发展的第一级,本质上是成功跨越低收入陷阱、实现从低收入国家向中等收入国家的成功转型;而中国经济的升级版,本质上就是要跨越中等收入陷阱、实现从中等收入国家向高收入国家的重大转变。建设一个长江高收入经济带,实现流域一体化发展,即建立健全有利于全流域开放的要素自由流动、商品自由贸易的共同市场,是中国要成功跨越中等收入陷阱的重要依托。

1985年底,沪、宁、汉、渝等市举行“长江沿岸中心城市经济协调会”,但是,此后各市实际上仍处于一种自我发展的形态并形成了长江沿岸三大城市群,除了“一江春水向东流”连接沿江各市之外,过去37年三大城市群及各大中型城市都是以区域中心竞争为主旋律。特别是中心城市之间的经济联系呈现东部强、中西部弱的头重脚轻的局面,一级多中心城市经济圈层是目前长江经济带的特点。2014年长江经济带被提升为国家战略

层面,其中重点是发挥区域中心城市的龙头作用,首位城市之间形成中小城市族群,在长江经济带城市之间做好协调并进行中小城市的城镇化治理,在绿色、生态、环保、可持续发展理念下发展长江沿江城市经济高增长带。

充分利用黄金水道是长江经济带沿江城市提升发展水平、建立战略高地的重心。过去沿江大城市纷纷跨越长江天险,通过一江两岸的城市布局实现了城市经济实力的成倍增长。尤以上海、重庆、武汉、南京较为典型。然而,长江沿岸也积聚了众多中小城市,这些中小城市中心紧邻长江,但多以沿江单岸发展为主,由于地理和历史的原因很多都形成了狭长的城市带,如图1所示,其中城市中心区位于江北沿岸的中小城市有宜宾、泸州、宜昌、荆州、黄冈、安庆、扬州,以长江南岸为中心城区的沿江城市有攀枝花、石首、岳阳、鄂州、黄石、九江、池洲、铜陵、芜湖、马鞍山、镇江、江阴市。随着城市职能的日益扩展,土地空间的行政限制阻碍了城市进一步发展,也阻碍了长江水道发挥提升城市功能的作用,而打破行政区划限制,坚持城市层次发展的对应产业协调共生也成为了这些沿江两岸中小城市最优化城市边缘区潜在增值收益的有效办法^[1]。因此,本文所讨论的内容主要围绕如何就长江水道发展沿江城市缩小长江南北和长江上中下游的经济差距,并着重探讨基于现实差距做好长江沿江不同区位城市的差异发展战略。

收稿日期: 2016-12-05

基金项目: 安徽省教育厅提升计划项目(TSSK2014B22)。

作者简介: 张晓东(1980-),男,辽宁北票人,讲师,硕士,主要从事产业经济学、国际贸易等方面的研究。



图1 长江经济带沿江中小城市分布图

一、长江经济带沿江中小城市经济和社会发展状况

1. 沿江中小城市发展水平

长江经济带沿江中小城市(以地级中心城市为研究对象)的区域分布来看,泛长三角城市群比较集中,武汉城市群也很集中,成渝经济城市群沿江城市相对分散,主要原因多是地理特殊性所造成的。根据2016年第一财经研究机构对我国338个地级以上城市进行的分级标准,沿江城

市除了上海、南通、南京、武汉、重庆之外基本属于三线和四线城市。其中需要说明的是江阴属于无锡市下辖县级市,但其经济实力与其他沿江地级市相比并不逊色,因此作为沿江城市单独列出。单就三线城市来说,江苏的泰州、扬州、镇江属于三线城市前列水平,四川宜宾、泸州,湖北宜昌、荆州,湖南岳阳,江西九江,安徽芜湖、安庆、马鞍山,都在本省经济总量排名处于前列,其他各地市经济总量、人口、城镇化率、产业结构等指标数据见表1。

表1 2015年长江经济带沿江中等城市经济社会发展主要指标

城市	GDP 亿元	GDP 增速 %	GDP 省内 名次	常住人口 万人	常住人口增加量 万人	城镇化率 %	人均收入 万元	三次产业结构比
攀枝花	925.18	8.1	15/21	123.25	+0.05	64.74	30362	3.4:71.4:25.2
宜宾	1525.90	8.5	4/21	449.00	+2.00	45.10	26207	14.2:58.3:27.5
泸州	1353.41	11.0	6/21	428.52	+3.52	46.08	26656	12.4:59.6:28.0
宜昌	3384.80	8.9	2/17	411.50	+1.05	56.60	20465	10.9:58.7:30.4
荆州	1590.50	7.4	4/17	569.17	-5.25	50.23	25382	22.20:43.70:34.1
岳阳	2886.28	8.7	2/14	562.92	+3.41	54.00	25202	11.0:50.10:38.9
鄂州	730.01	8.0	12/17	105.95	+0.07	64.30	24774	11.6:57.87:30.54
黄冈	1589.24	8.9	5/17	629.10	+2.85	43.20	22620	23.89:38.91:37.2
黄石	1228.10	5.3	9/17	245.00	+0.08	60.88	25208	8.84:55.36:35.80
九江	1902.68	9.7	3/11	482.58	+1.89	50.56	27635	7.40:53.32:39.28
安庆	1613.20	7.1	3/16	543.60	+6.60	43.50	23966	13.64:50.93:35.43
池州	544.70	8.5	16/16	143.60	+0.60	51.11	24279	12.96:46.14:40.9
铜陵	721.30	10.1	14/16	73.80	+0.02	52.70	31748	1.83:68.38:29.79
芜湖	2457.32	10.3	2/16	365.40	+3.70	62.00	29766	4.88:62.69:32.42
马鞍山	1365.30	9.2	4/16	226.20	+3.30	65.20	35262	5.82:59.96:34.22
镇江	3502.48	9.6	10/13	317.65	+0.51	67.93	38666	3.79:49.31:46.9
扬州	4016.84	10.3	8/13	448.36	+0.57	62.80	32946	6.02:50.09:43.89
江阴	2880.90	7.4	-	163.70	+0.20	75.40	50701	1.60:55.0:43.4
泰州	3655.53	10.2	9/13	464.16	+0.30	61.55	34092	6.0:49.0:45.0

数据来源:各省市2015年国民经济和社会发展统计公报。

总体来看,以上沿江城市除安徽沿江城市外各自在本省经济地位都不高,而经济总量超过3 000 亿的只有宜昌、镇江、扬州、泰州。从城镇化率来看,总体呈现东中西由高到低的顺序排列,而人口在400 万以上的城市城镇化率要低于其他城市。沿江中小城市经济增长速度普遍高于全国平均增长速度,反映了长江经济带沿江城市的发展动力和潜力很大。从发展区位来看,沿江经济带大多数城市历史上都是单岸发展,或者城市中心在单岸形成,造成长江两岸现有经济发展差距巨大,这更多地表现在中西部沿江城市。

2. 长江经济带沿江城市绿色效率

《长江经济带发展规划纲要》指出长江经济带发展的战略定位必须坚持生态优先、绿色发展原则,共抓大保护,不搞大开发。要贯彻落实供给侧结构性改革决策部署,在改革创新和发展新动能上做“加法”,在淘汰落后过剩产能上做“减法”,走出一条绿色低碳循环发展的道路。这给长江经济带的发展定的基调是必须保护好生态,

坚持绿色发展。而从学者们实际对沿江城市带城市综合绿色效率的测算来看,沿江城市如鄂州、泰州、扬州、马鞍山、岳阳等地城市经济与资源环境的协调较好,其他城市经济发展与资源节约和环境保护改善空间依然很大,长三角沿江城市规模扩张所释放的红利已经接近最高值,中西部沿江城市则可以通过增加投入提高城市综合效率^[2]。而综合比较来看,相比于其他沿江城市,皖江沿江城市成为了绿色效率的洼地。从长三角整个大区域板块来看,皖江城市毗邻苏浙城市群,其要素聚集能力和区位优势相对较小,而新兴产业、高技术都趋向长三角东部主要城市聚集,另外,作为承接长三角东部城市产业转移的皖江城市承接了高耗能、高污染、对环境破坏严重而被东部城市淘汰的产业,以上原因造成了皖江城市绿色效率低下的局面。

3. 沿江中小城市与沿江大城市、特大城市差距

沿江大城市特大城市主要有上海、南通、南京、武汉、重庆。2015 年长江经济带沿江大城市、特大城市社会发展主要指标如表2 所示。

表2 2015 年长江经济带沿江大城市、特大城市社会发展主要指标

城市	GDP/亿元	GDP 增速/%	常住人口/万人	人口增加量/万人	城镇化率/%	三次产业结构比
上海	24 964. 99	6. 9	2 415. 27	-9. 59	90. 00	0. 4:31. 8:67. 8
南通	6 148. 40	9. 6	730. 00	+0. 20	62. 80	21. 1:46. 6:32. 2
南京	9 720. 77	9. 3	823. 59	+1. 98	81. 40	2. 4:40. 3:57. 3
武汉	10 905. 60	8. 8	1 060. 77	+26. 97	52. 94	3. 2:45. 7:51. 1
重庆	15 719. 72	11. 0	3 016. 55	+25. 15	60. 94	7. 3:45. 0:47. 7

数据来源:各市2015 年国民经济和社会发展统计公报。

从其社会发展来看五市 GDP 总量大大高于其他中小城市,经济增速以重庆最为强劲,2015 年 GDP 增速达到11%。从常住人口规模来看,2015 年末城市人口最少的南通市常住人口也达到730 万人,重庆更是达到3 016. 55 万常住人口的规模,重庆、武汉2015 年新增常住人口均超过25 万人,2015 年上海常住人口首次呈现负增长,从社会发展综合角度来说,这是我国第一经济城市发展“量”的极限约束,也是我国经济发展状态和特大城市人口优化的必然阶段。上海的城镇化率为90%,南京的城镇化率为81.4%,南通、武汉、重庆城镇化率相对较低。从产业结构来看,以上大城市中,上海、南京、武汉、重庆第三产业在经济增长中的比重都超过了第一、二产业,产业结构趋向发达的高水平结构。相比较而言,众多沿江中小城市的发展水平总体落后,除了宜昌、岳阳、九江、芜湖、马鞍山在本省经济地位相对较高之外,大多沿江中小城市在本省经济地位普遍不高。

人口超过400 万的城市除扬州、泰州之外城镇化率都无法比拟大城市。从产业结构比较来看,中小沿江城市普遍第二产业所占比重偏高,第三产业所占比重小,经济结构优化落后。沿江中小城市无法在经济总量、城市规模等诸多方面与大城市相比,虽然大多数城市常住人口2015 年末相比上年都有所增加,但人口基数并不高,且增加数量都比较小,例如荆州甚至常住人口同比下降5 万多人。武汉、重庆是中西部最大最主要的沿江中心城市,其如此庞大的集聚能力正凸显了我国中西部地区城市规模的两级差距过高,而长三角东部地区虽以上海、南京为中心,但其他沿江中小城市与其社会发展差距相较于中西部并不大。受地理区位的影响,中上游沿江中小城市的产业支撑能力弱于下游城市,主要受不同城市信息和金融、结构和投资的影响。受创新能力的影响,整体产业发展能力不强且分布广泛,而沿江中小城市产业承接能力强于腹地城市,也同时具有由下游向

上游递减的特点。

二、沿江中小城市群发展的问题分析

有经济学家指出,竞争曾经是长江经济带区域经济发展的主旋律:中小城市的资源分配本身就不足,因此,纷纷争取资源要素,争抢产业项目,争夺增长速度和总量排名,争当中心城市和城市群“老大”;县与县竞争,市与市竞争,省与省竞争;竞争激发出区域经济发展的强大活力,但也割裂了市场,形成了一个个相对封闭的“经济圈”,甚至造成圈与圈之间、区域与区域之间的无序和恶性发展^[3]。建设长江经济带面临的重要问题很多学者做了深入评述,但本文除了一些相同的看法之外还发现了一些其他重要的问题。

1. 中小城市没有担负起大城市之间的第三极作用

超大城市与中小城镇两级分化严重的现象在长江经济带十分突出,又以长三角安徽段和长江中上游最为典型。如前所述,沿江大城市之间特别是南京和武汉、武汉和重庆之间大体量的城市数量太少,且以上三大单级超大城市使区域资源大量的集中净流入自身,其拥有极大的要素吸力的同时,超大城市的涓滴和外溢效应却彰显不足,中间地带的中小城市与两极的超大城市的关系十分松散。例如,皖江城市马鞍山、芜湖、安庆等其各自经济体量相差并不十分明显,且总体经济体量与毗邻的江苏城市相比很低。其中,皖江城市马鞍山产业过于集中于钢铁业,虽与南京地理十分临近但受行政区划限制的影响,其发展速度并不快,经济体量小难于发挥特大城市之间的第三级重任。芜湖作为皖江城市带双核之一其融入南京都市圈的意愿受行政区划限制明显,其经济体量和对周边邻近城市的辐射能力极为有限。皖西的沿江城市安庆,长期以来其发展战略到底是以省会合肥为向心还是以西向武汉为发展的向心至今仍无明确的决策,造成目前安庆自身发展相对缓慢,与其过去作为皖西的区域中心城市地位相比,如今其尴尬的处境和城市体量也无法承担超大城市之间的第三级的重任。而中西部沿江中小城市在要素流动,产业分工合作、疏散超大城市、大城市城市功能所需要的环境基础都相对贫弱,基本都缺乏能担负超大城市之间经济带的第三级的功能。

2. 沿江南北、东西互联互通的交通基础设施有待进一步优化提升

长江经济带的互联互通不仅包括长江南北的

跨江联通也包括单侧沿岸城市相互之间的联通。首先江两岸联系最重要的就是基础交通设施,目前我国长江大桥的已建和在建总量超过100座,包括铁路桥、公路桥、公铁两用桥等,但是其担负链接江南江北的功能发挥并不显著,很多城市都开始在江底隧道和城市快线轨道交通,开建更多链接南北的快速公交转换系统,把长江变成内河以增进城市沿江地带的南北交流。但是,要达到这样的联通还需要很长的时间,除了资金的筹措问题,还要考虑水文自然的和谐性。除此之外,沿江两岸的城市之间的联通也存在问题,尤其是各省各市之间交界地的断头路问题十分突出。从长江经济带东西廊道来看主要是三种方式的联通,即水路、公路和铁路,未来空运联通也将会加入其中。铁路、公路和水路以及空路之间的运输相互之间是存在竞争的,如何更好地结合沿江地带和长江腹地最优化运输体系是未来中小城市群集群化发展面临的重要问题。

3. 城市层级和产业分工不匹配

目前,沿江中小城市之间的产业布局有两个特点,一类是夸大城市承载力,上马金融、高端技术制造、深水码头港口建设等,许多沿江中小城市本身并不具备发展这类产业的要素优势。例如不是所有长江沿线都适合建设优良港口码头的条件,这要考虑到地理位置、货运吞吐量等影响因素。另一类是与同层级城市看齐并攀比。实际上有学者测算,长三角地区、长江中游地区产业结构相似系数接近于1,而产业结构差异系数接近于0,说明产业相似度非常高^[4]。城市之间的竞争本身值得鼓励,但是同级城市之间的攀比心态和不顾实际只求“新颖”的产业布局日趋雷同,比如各地争相发展汽车制造业、电子电器、纺织服装、化工、医药、机器人、港口、物流等,使城市产业布局脱离城市承载能力,不仅造成了长江经济带低端产业过剩,也造成了大而全的城市产业布局的“内空化”局面。有些城市有产业特色基础,有工业制造业创新基础,还有很多城市并不具备明显的产业特色和优势,过去大干快上形成的已有传统产业布局的调整动力是缺乏的,主要原因是资金、技术、人才、创新不足。

4. 生态环境约束下中小城市绿色发展困难重重

沿江中小城市产业结构普遍是第二产业一支独大,我国目前又进入到经济发展的新的调整期,在技术储备不足、效率低下、资金不足、人才聚集不强、服务业产值低下等诸多因素的影响下,沿江

城市进行产业转型和结构升级的压力骤增。特别是在去产能、去库存、去杠杆的压力下又没有迅速建立起能够撑起城市经济持续发展的高效绿色新产业。传统产业布局的转型形成的沉淀成本是一些中小城市不愿独立承担的,又缺乏经济带上全局调整和考虑,各地城市特别是上下游城市之间没有形成联动机制,如何破解自身利益为核心的问题是未来长江经济带城市联动运行机制需要最先解决的。比如,我国沿江中小城市的水电站大大小小几万座,本身就已经达到了几乎极限的地步,对长江沿江城市的生态和谐的破坏也已经到了不能再与自然争利益的地步了,以退耕还江、退渔还江、退沙还江、退水还江为手段的生态补偿往往存在利益、权利与义务边界模糊、补偿对象与标准难以衡量、行政权力条块分割等困难,容易导致地方政府在生态环保事件中相互推诿和不作为,尤以跨省域的生态补偿与环境防治表现明显^[5]。

5. 长江经济带沿江城市缺乏量级区域城市

长江经济带超大城市之间特别是重庆、武汉、南京之间缺乏量级大城市充当长江经济带的节点链接城市,如南京和上海之间南通、无锡其社会发展量级水平使增长极中心城市之间的联系紧密,沿江城市带二元割裂程度小,长江南北经济体量趋同的城市多。相比较而言,中西部却缺乏更多的量级城市扮演超大中心城市之间的纽带。量级城市的区域格局重构需要在沿岸城市发展较好的城市快速扩大城市边界,集中建设增强城市体量的沿岸城市经济带。因此,必须打造在量级上能够媲美的南通、无锡等的大城市。

6. 劳动力人口聚集能力弱化威胁城镇化发展

大城市、超大城市劳动力人口的增长仍大大超过中小城市。沿江中小城市中泸州、岳阳、黄冈、安庆、芜湖、马鞍山等城市人口增加幅度较高,说明这些沿江新兴发展城市竞争力大,东部沿江城市人口数量进入比较稳定的时期,中西部中小城市增长缓慢,荆州、鄂州、黄石的城市凝聚力受武汉影响太大。我国目前人口移民的特点是从农村直接跨越中小城市进入到大城市、特大城市,并不会因为大城市高房价、高物价、高租金转而直接进入中小城市。而高端人才主要聚集和流向超大城市、大城市,再加上中小城市信息、环境、交通以及工资收入劣势,造成高端人才的流入也存在现实的阻碍。相比大城市特大城市,中小城市高端人和劳动力人口净流入增加缓慢和聚集能力弱化造成其城镇化发展的持续动力不足。

三、沿江中小城市群空间补位发展的战略设想

与东部城市相比,中西部沿江中小城市布局的明显不同之处在于中心城区在单侧,且长江南北两侧经济差距大,二元结构明显。发挥长江水道的潜力需要以江为轴,以江为纽带整合协调整个长江南北沿岸的岸线资源。为了研究需要,对长江沿岸的城市层次进行分类,根据人口、创新能力、经济增长潜力、文化教育、交通可达、可支配收入水平等综合构成城市竞争力指标^[2],将城市中心位于长江沿江的城市作如下归类:一级城市是上海,二级城市为南京、武汉、重庆,三级沿江城市为南通,四级城市为宜昌、岳阳、九江、芜湖、镇江、扬州、江阴、泰州等城市,其他沿江城市属于五级城市,未来长江经济带建设的重点主要落在四、五级城市的身上。为此,我们假设以下三种战略综合设想。

1. 战略一:沿江城市跨江发展

长三角经济带的提出,皖江城市带的提出,长江中游城市群战略和成渝经济群建设战略,各自发展战略中除了大力发挥大城市经济带动引领辐射圈层内的城市之外,就是弹性发挥中小城市的经济填补功能。例如皖江城市带采取的措施是鉴于江南芜湖、马鞍山发展水平在安徽来讲处于前列,与原江北巢湖市划江而治,但是原巢湖市城市中心并未在江北沿岸,且其发展水平处于安徽省较后位置,由此造成江南江北发展差距巨大,而仅靠巢湖市自身进行沿江岸线资源开发始终没有获得大的改变,作为皖江城市带双核发展的合肥市其经济辐射力不能够达到长江沿江地带,双核之一的芜湖经济辐射又无法辐射到江北区域。为了破解这一困局,巢湖市被一分为三,江北沿江一侧的区域分别并入芜湖、马鞍山,原有巢湖市以北并入合肥市,这种行政区划的调整对皖江经济带的发展和安徽沿江城市的跨越发展并积极融入长三角是正确的决策。如今,马鞍山、芜湖江北地区正在进行着二次开发,能否达到江苏境内长江南北的趋同水平和程度,还需要进一步的推进各项工作。而汉渝之间的许多沿江城市本身地理区位是跨江的,但是其经济中心仍然被长江割裂,江南北区域发展差距明显,未来跨越长江的战略发展要在沿江城市江南北落后一侧集中提升建设城市均衡发展的基础功能。

2. 战略二:建设多个沿江量级大城市

长江沿线资源的开发要跨越行政阻隔,实现

要素的充分自然流动,才能活跃长江水道的功能。长江中游城市群和长江上游城市群的沿江中小城市城区辐射距离和范围狭小,很多沿江城市的城市中心并未在沿江地区,这样江南江北的沿江地区受经济中心区的辐射力不足,江南江北的岸线资源开发实际上被边缘化。而最为明显的不足是长江经济带中上游缺乏类似于南通、无锡等的大城市坐镇其中,因此,长江经济带建设必须在国家战略层面支持建立4~5个能够快速形成量级城市规模的沿江城市。因为一般的中小城市无法突出区域中心优势,且长江中西部沿江城市层级分布不明显,容易造成相互之间的激烈竞争和利益争夺。其中,宁汉和汉渝之间具有建立大城市潜力的城市为宜昌、岳阳、九江、芜湖、安庆(安徽西部重镇)。而宜宾、泸州、攀枝花作为西部沿江城市可作为潜在培养对象城市,最终选择其一。

3. 战略三:江南北城市沿江带联动

长江东部地区特别是江苏境内沿江城市发展水平较高,长江南北城市区链接虽然算不上紧密,其江南江北经济发展水平是逐步趋同的,但长江岸线资源的开发仍有提升空间,需要进一步联通江南江北的交通干线,增强沿江地区的经济联系和人口的流动,进一步打通江南北市场要素的自由流动限制。长三角江苏沿江城市南北差距是存在的,江南城市普遍优于江北发展水平,因此,要借助江南城市的辐射延伸和合作提升江北城市重量和质量。比如,建立南通与无锡的沿江联动,这种跨江联动带来的经济发展效果明显。

以上三种战略的发展轨迹可通过图示综合体现,图2是目前沿江城市布局简易图,通过实施跨江发展和侧重建设量级城市的发展战略,经过一定时期的发展可达到图3的状态,再经过一定时期的发展,所选取的几个沿江量级城市发展成熟,成为核心城市之间的连接节点并达到图4所示沿江城市带连成一片的状态。形成层级明确、产业融合梯度有效发展、城镇化协调发展的长江经济带城市群空间格局,最终形成中国T型经济战略的构想。

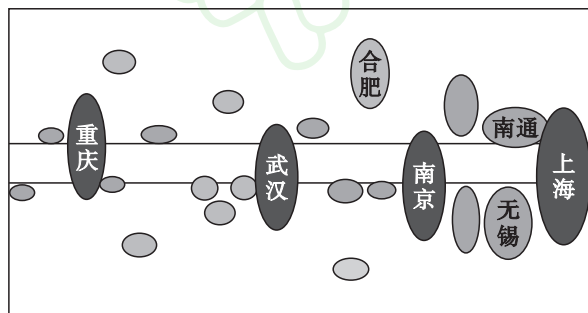


图2 目前沿江城市发展状态

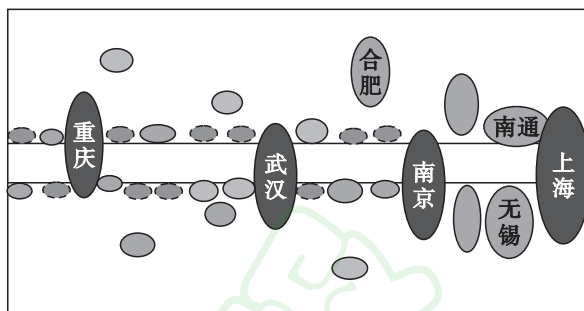


图3 新量级城市建设中沿江城市跨江发展的状态

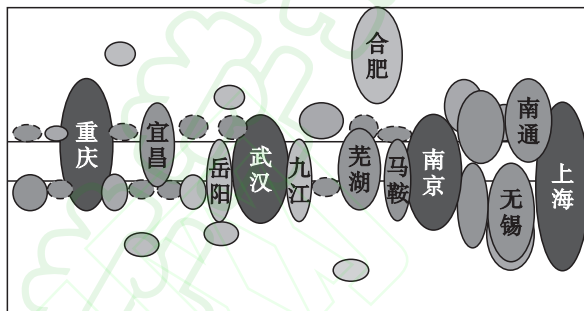


图4 新沿江量级城市建设对特大城市之间的补位状态

四、沿江中小城市发展战略对策

建设长江经济带,通过改革开放和实施一批重大工程,让长三角、长江中游城市群和成渝经济区三个“板块”的产业和基础设施连接起来、要素流动起来、市场统一起来,促进产业有序转移衔接、优化升级和新型城镇集聚发展。这意味着区域发展的竞争态势将步入全新模式:竞争合作新阶段。在这一阶段长江沿岸城市需要整体协调城市之间的利益分配,从整个流域和国家战略层面建立高效的流域共享共管机制。基于目前的长江沿江城市的问题和长江经济带未来的发展目标,除了利用市场经济的区域资源结构的调节之外,作为区域协调的主导者,政府除了在经济带统一协调政策供给、税收优惠、产业布局的宏观应对之外,还应该在战略层面采取更加积极的措施。

1. 加快建设量级城市,促进外向联系

依据前文所述,长江经济带中小沿江城市的层级划分并不具有显著区别,原因在于这些城市的社会发展和经济体量差别不是很大,而四个超大城市之间的广阔区域特别是宁汉、汉渝之间缺乏明显胜出的大体量城市,其不利影响在于城市之间竞争大于合作,各自利益中心没有服从性而导致产业、制度、交通、运输、合作性差,尤其是资源争夺最为严重,而所属省份不同更助长了这种竞争意识的增强,地方保护主义导致特大城市之间的城市有群无形。因此,选择几个具有发展潜力和能力的城市培育其形成大城市雏形,把割裂

的城市群利用新兴大城市串联起来,形成层次分明的非断裂的层级城市群。

2. 协调城市间利益分配,建立层级创新发展城市体系

长江经济带沿江中小城市众多,流域间的城市之间,城市群圈层内部城市之间的竞争过度,合作不足。地方利益和保护主义催动着城市之间对各种资源的争夺、对利益的分配争夺、对流域发展成本分担的相互推诿。为了应对流域各城市之间的以上问题,应从战略角度协调城市之间的利益和成本承担,流域利益的分配要向中小城市倾斜以抑制核心城市和大城市的聚敛效应,保障中小城市的持续上升的状态。在建立全流域开放包容的层级创新发展的城市体系战略中,应实现要素在层级城市体系中的纵向流通和同级城市之间的横向流通,促进核心城市的人才、产业、金融、技术能够顺畅地向中小城市流动,支持中小城市的利益共享能力建设。

3. 加快促进城市绿色高效的产业结构布局

中国经济总量位居世界第二,GDP增长速度正在减缓,经济结构处于转型期。国内整体经济形式处于这一背景下,在布局沿江城市跨江发展、跨江联动、建设新的量级城市的过程中不能仅以数量为发展目标,产业选择不仅要结合当地实际,更要注重供给结构的适应性调整,避免由短期行为带来产业发展的未来隐患。从可持续发展角度来说,应将长江经济带的开发和保护并重作为其发展的主要基调。作为中小沿江城市,适应新常态既有优势也存在很多劣势。在劣势方面,产业结构需要优化,基础设施仍然有待改善,工农商比例合理化仍需快速改善^[6-7]。结合沿江城市江南江北和长江上下游现有经济格局和未来城市均衡发展的布局要求,特别依托港口物流经济和产业新区布局迅速提升沿江非核心区一侧的经济地位。中西部未来发展的重点要去重污染、高耗能产业(侯小菲,2015),在城镇化发展中结合优良生态环境建设现代农业示范区及示范新城,特别要突显长江沿江带本地农业休闲旅游服务业的区域供给优势。

4. 促进中小城市共享流域资源

沿江中小城市基于产业规模和市场容纳来说,对高技术人才和高知识群体的吸引力有限,但其产业发展对人才的需求确是很大,而高学历高技能人才的净流入相对较低,如何在加快城市发展进程中持续推进人才分布的合理化是沿江城市

群区域协调发展所面临的重要问题。长江经济带全流域的生产要素的流动就是要实现大中小城市之间的共享共担共用,其中之一就是要促进高素质人才和技术创新向中小城市聚集和使用。这种聚集并不是高素质人才数量的聚集,它指的是高素质人才使用的聚集。比如在高技术产业新区,可以通过核心城市大城市的高技术知识群体与中小城市的交流合作和项目的引导缓解中小城市对人才的需求。通过核心城市大城市的人才与中小城市的特色产业的需求对接也能实现高技术制造产业的空间聚集。

5. 加快中小城市现代农业产业化、服务化建设,构筑生态城市新特色

保护生态环境,建设现代农业是未来长江经济带主要的任务之一,部分沿江中小城市应统筹规划,在沿江城市的产业布局上应基于城市的特色形成可比肩制造业的高附加值的现代新型的农业产业布局。在这方面我们需要鼓励农业产业的创新,发展包括规模化、服务化、旅游化、信息化的现代农业,这是在我国经济发展中深入挖掘需求、不断提升供给侧能力和水平、加速培育发展新动能的一个代表。我国工业化的发展给城市生态造成的影响是显而易见的,中西部沿江城市本身生态环境优美,一味追求完整工业布局的模式并不是未来发展的普遍思路,也不必必须走长江下游城市工业化发展的老路,应结合城市居民消费需求因地制宜地发展经济,利用现代信息、通讯等,从农业及服务业供给入手,推动生态农业产业化、生态农业服务化,形成部分中西部沿江城市的特色及城市亮点。

参考文献:

- [1] 卢丽文. 长江经济带城市发展绿色效率研究[J]. 中国人口资源与环境, 2016, 26(6): 35-42.
- [2] 方创琳, 周成虎, 王振波. 长江经济带城市群可持续发展战略问题与分级梯度发展重点[J]. 地理科学进展, 2015, 34(11): 1398-1408.
- [3] 胡艳, 丁玉敏, 孟天琦. 长江经济带城市群联动发展机制研究[J]. 区域经济评论, 2016(3): 91-96.
- [4] 孙威, 李文会, 林晓娜, 等. 长江经济带分地市承接产业转移能力研究[J]. 地理科学进展, 2015, 34(11): 1470-1478.
- [5] 肖金成, 黄征学. 长江经济带城镇化战略思路研究[J]. 江淮论坛, 2015(1): 5-10.
- [6] 段学军, 虞孝感, 邹辉. 长江经济带开发构想与发展态势[J]. 长江流域资源与环境, 2015, 24(10): 1621-1629.
- [7] 侯小菲. 长江经济带一体化发展面临的挑战与应对策略[J]. 区域经济评论, 2015(5): 48-50.

Strategic analysis on regional coordinated development of small and medium cities along Yangtze River Economic Belt

ZHANG Xiao-dong

(Management School, Anhui Polytechnic University, Wuhu 241000, China)

Abstract: The Yangtze River Economic Belt takes the core responsibility of overall entering into a well-off society in China. And the construction of small and medium city clusters along the Yangtze River should be the main focus of the construction of the Yangtze River Economic Belt. The overall development level of the small and medium cities along the Yangtze River is analyzed. Some major problems are pointed out, such as the transportation infrastructure is not perfect, and the urban levels and industrial division of labor do not match, etc. The strategic vision and strategic countermeasures of promoting the construction of small and medium cities in the Yangtze River Economic Belt are proposed, so as to provide reference for government to formulate regional development decisions.

Key words: Yangtze River Economic Belt; small and medium city; city along river; bigger regional city
(责任编辑:张 璐)