

“西三角”的战略构想与实践

易小光,丁 瑶,尹虹潘

(重庆市综合经济研究院,重庆 401147)

摘要:在新一轮西部开发中以成渝经济区和关中经济区为主体形成“西三角”具有重要的现实意义,既符合国家的总体发展战略,也顺应了区域经济发展的内在规律。该区域的融合发展具有一定的现实基础,但也面临地理阻隔、经济流向差异、文化差异以及行政区经济思维等困难,因此应该从加快基础设施体系建设,打造区域内外物流网络和完善城市体系等方面加以推动。

关键词:西三角;区域合作;战略构想

中图分类号:F127 **文献标志码:**A **文章编号:**1008-5831(2011)02-0029-05

一、引言

改革开放30多年来,中国经济社会发展取得了举世瞩目的成就,东部地区的“长三角”、“珠三角”、“环渤海”经济区已成为带动沿海和支撑中国经济持续快速发展的增长极。但与此同时,由于缺少类似东部三大经济区那样的强大动力引擎,广大西部地区发展却相对滞后,东西部差距仍在扩大,已影响到全国的区域协调发展。因此迫切需要在西部地区培育类似于东部三大经济区那样具有全国战略意义的经济增长极,带动这一区域迅速起飞。

目前,以重庆、成都两大都市圈为核心的成渝经济区和以西安都市圈为核心的关中经济区正逐渐成为西南、西北地区的经济中心,但由于经济总量不够大、中心城市辐射力不够强,都不可能独立带动整个西部地区的发展。西部开发必须依靠新思路来实现突破^[1]。如果谋划川陕渝三省市联合,以重庆、成都、西安三个特大城市为中心,通过进一步扩大区域合作范围,加大内陆地区对外开放,加快资源要素流动,构建起与“珠三角”、“长三角”、“环渤海”经济区类似的“西三角”,并将其上升为国家战略,辅之以政策倾斜和支持,必将打造出一个具有全国性的经济增长极,带动整个西部地区发展,促进沿海与内陆开放开发联动。

二、“西三角”战略构想的重大现实意义

(一)符合国家宏观发展战略

1. 有利于提振中国的内需

近30多年来,中国成功抓住了经济全球化的历史机遇,开放型经济取得了长足发展。但长期以外部市场为主的发展,使国内市场开发和扩大内需相对滞后,国内消费对经济发展的贡献相对偏小。近年来,众多发展中国家纷纷走上开放型发展道路,中国依靠廉价劳动力优势、以产品价格取胜的方式面临日益激烈的竞争。此次全球爆发金融经济危机,世界主要发达经济体经济衰退、市场收缩,以外部动力为基础的经济增长更突出地暴露出其内在缺陷。

收稿日期:2011-01-16

作者简介:易小光(1963-),男,重庆人,重庆市综合经济研究院院长,研究员,主要从事宏观经济、区域研究;丁瑶(1968-),女,重庆人,重庆市综合经济研究院经济咨询研究中心主任,研究员,主要从事宏观经济研究;尹虹潘(1982-),男,重庆人,重庆市综合经济研究院城市与区域经济研究所副研究员,主要从事城市与区域经济、统筹城乡发展研究。

在此背景下,提振内需将成为经济发展的新动力,并且这不会是权宜之计,而应该作为中国经济发展的长期战略。沿海地区在以对外开放为主要动力的时期凭借地利之便获得了更多的“红利”,而在扩大内需的过程中内陆并不处于劣势。“西三角”地跨西南和西北,拥有重庆、成都和西安三个西部最大的中心城市,三者及其广大腹地融合发展无疑顺应了宏观经济转型的要求,将更有利于加快开发广大的内地市场,促进全国经济保持平稳较快发展^[2]。

2. 有助于维护国家经济安全

“西三角”位于中国地理版图的腹心地带,自然条件、经济基础、产业发展水平等各方面相对优越,能够在维护国家经济安全中发挥重要作用。经济建设是国家发展的重心,沿海地区因地利之便而开放程度相对较高,形成了外向型经济发展模式,这虽然有利于更好地利用“两个市场、两种资源”来促进自身发展,但无形中增加了维护国家经济安全的难度。且不说面对蓄意的经济侵略,就是在此次的全球金融经济危机中,中国沿海地区就明显受到很大波及。相比而言,内陆地区的开放度相对较低,反而更有利于经济安全;虽然“西三角”等内陆地区也不可能在封闭环境中获得大发展,但从国内的沿海与内陆分工的角度来看,地处内陆的“西三角”在扩大对内对外开放的同时,更有条件在提振内需方面有所作为,从而成为中国开放型经济体系中的安全后方。

(二) 符合国家区域战略取向

中国是一个幅员辽阔的大国,地区经济发展不平衡问题突出,国家当前实施“西部开发、东北振兴、中部崛起、东部领先”的区域发展战略,致力于促进区域经济协调发展。“西三角”地跨西南和西北,拥有重庆、成都和西安三个西部最大的中心城市,是整个西部地区的经济核心和全国重要的经济增长极。“西三角”的形成将有助于发挥川陕渝三省市各自的比较优势形成合力,更好地承接东部发达地区的产业转移,在促进东部地区产业升级的同时实现自身发展,并进一步带动西部广大地区共同发展,从而改变中国经济版图上东中西部地区经济发展不协调的局面。

1. 支撑西部大开发深入推进

西部大开发战略实施10年来,西部地区12个省区市整体上得到了较快的发展,取得了明显的成效。但与东部发达地区相比,差距不但没有缩小,反而还在扩大,这是西部大开发在新阶段必须正视和解决的问题。由于缺乏对重点地区的重点推进,西

部地区在区域发展上“亮点”不多,缺乏标志性的集中展示区域。当前,西部大开发已由“打基础”转入“求突破”的新阶段。新的10年必须按照点一线一面的经济发展规律逐步推进,着力打造重点地区,培育增长极,才能带动西部地区加快发展,使广大西部地区真正实现新的腾飞。

西部地区经过多年的发展,目前已经形成西北地区以西安为重心、西南地区以重庆和成都为重心的发展态势。随着国家大力推进各省区市之间的铁路、公路等交通基础设施建设,重庆与西安、重庆与兰州、成都与西安、成都与重庆等中心城市之间的通勤时间将不断缩短,未来西南地区与西北地区之间大多重要城市的资源要素流动将更加频繁。构建“西三角”,可以打破西南、西北传统割裂,构建起真正意义上支撑整个西部地区的战略高地,带动西部最广大地区共同发展,实现西部大开发的阶段性新突破。

2. 促进沿海和内陆开放开发联动

“西三角”位于中国地域版图的大西南和大西北,经济腹地广阔,辐射范围广,具有承东启西、连南接北的战略区位优势。由重庆和四川向南,经黔、滇,可以打通出境通道,直达缅甸、印度;经黔、桂可直达北部湾;经湘、粤可到“珠三角”,从而对接滇、黔、湘、桂广大地区。由陕西往西北,经甘、疆,可打通至西亚和俄罗斯的出境通道,从而辐射广大西北地区。由重庆往东,沿长江中下游,可直达“长三角”,辐射鄂西地区。长江黄金水道、以三大中心城市为圆心的高速公路和干线铁路网络都有机地连接了东西部地区,使“西三角”成为内陆连接沿海的枢纽。

而良好的产业和城市基础便于承接沿海产业转移。通过多年的城镇化建设,“西三角”形成了以重庆、成都、西安三个特大城市为中心,数个大城市为骨架,若干中小城市为补充的比较完善的城市体系,三个城市的辐射范围形成交集,促进了产业链的有效延伸和产业分工、配套,使生产、科研和销售在区域内形成最佳的配置,军民结合产业特色鲜明,老工业基地政策优势明显,科技成果产业化步伐加快,共同形成了承接沿海产业转移的沃土。

(三) 适应区域经济发展的新要求

1. 跨省区市合作符合区域经济发展规律

区域经济按照不同的发展阶段,主要经历点极模式→点轴模式→网络模式三个发展阶段^[3]。点极模式适合于落后地区的开发,一般通过培育城市作为区域经济中心,成为经济增长极,从而带动其他边

缘地区的经济发展。点轴模式适于具有一定发展基础的区域,通过交通干线连接若干增长极,形成有利区位,成为经济发展的热点区域,极与极之间最后发展成为经济产业带。网络开发模式适于经济水平发展较高区域,是在点轴模式基础上形成的一种高级形态的开发模式,是某一区域内众多经济增长极之间通过完备的交通、能源、通讯等基础设施紧密联系,点轴空间交叉扩张,经济产业带形成网络分布,区域经济发展呈加速态势。

2. 区域合作范围不断扩大是区域经济发展的要求

当前,中国除西部少数地区外,大部分地区已进入工业化初期阶段,而中部和东部一些地区已经进入工业化中期阶段,甚至有些城市已进入后期阶段。随着基础设施的不断完善,中国区域经济发展将由点轴模式步入网络模式发展阶段。高速公路网络的逐渐完善和未来一个时期国家高速铁路网络建设的加速推进,无疑将极大地推动区域合作范围扩大的进程。“西三角”的构建,将川陕渝三省市有机结合

在一起,顺应了全国区域合作范围扩大的总体趋势,使区域内资源要素流动更充分,为区域经济社会加快发展提供更有利的条件。

三、实现“西三角”战略构想的基础和困难

(一)“西三角”构建已经具备了一定的基础

1. 经济实力和发展潜力领先西部

初步设想的“西三角”范围,包括重庆城市群、成都城市群和关中城市群的61个城市(主要范围见表1),幅员面积37.78万平方公里,常住人口14 026万人,2008年实现地区生产总值21 504.94亿元(其他主要经济指标见表2)。目前,该地区城市发展水平在西部地区最高,其中重庆城市群是重庆市政治、经济、文化教育、科技中心,也是长江上游和西部地区的通信、交通枢纽;成都城市群是四川省区位最好、交通通讯最方便、科技教育和人才最集中、优势产业和企业最多、市场体系健全、城市群体最发达的区域^[4];关中城市群是陕西政治、经济和文化的核心区。区域内基础材料、矿产资源、水电资源、旅游资源等也比较丰富。

表1 构成“西三角”的重庆、成都、关中三大城市群主要范围设想

城市群	基本范围	所在省市
重庆城市群	重庆市的一小时经济圈、渝东北、渝东南的石柱县,以及四川省的广安、遂宁、南充、巴中、广元、达州、泸州等区域	重庆市 四川省
成都城市群	四川省的成都、德阳、乐山、眉山、资阳、内江、自贡、宜宾、绵阳、雅安等区域	四川省
关中城市群	陕西省的西安、铜川、宝鸡、咸阳、渭南、商洛、汉中、安康、杨凌农业高新 技术示范区等区域	陕西省

表2 “西三角”主要经济发展指标表(2008年)

指标	单位	全国	西部	西三角		
				绝对数	占全国(%)	占西部(%)
面积	万 km ²	960	686.7	37.78	3.94	5.5
常住人口	万人	132 802	36 523	14 026	10.56	38.4
GDP	亿元	300 670	58 257	21 504.94	7.15	36.9
第二产业	亿元	146 183	28 018.62	10 193	6.97	36.4
第三产业	亿元	120 487	21 173.50	7892	6.55	37.3
人均 GDP	元	22 640	15 951	15 332	67.72	96.1
全社会固定资产投资	亿元	172 291	37 015.02	14 442.2	8.38	44.2
社会消费品零售总额	亿元	108 488	19 239	8 004.08	7.38	41.6
实际利用外资	亿美元	924	126.74	72.21	7.81	57.0
进出口总额	亿美元	14 285	1 068	226.6	1.59	21.2

2. 具有良好的产业基础和完整的产业体系

目前,川陕渝地区已形成了以现代制造业、现代服务业为主要支撑的产业体系。以装备制造业、电子信息、材料、化工、轻纺、能源等为主的工业成为经济发展的强大动力,以旅游、金融、物流为主的现代服务业获得较快发展,现代农业也颇具特色。军民

结合产业特色鲜明,重庆的汽车摩托车制造、装备制造,成都的航空、电子信息产业,关中的民用航空航天等产业,都是依托传统国防科技工业发展而来。重庆、成都、西安三个城市群金融体系完善,发展迅速,近年来吸引了大量国内外金融机构落户。在重庆两江新区、两路-寸滩内陆保税港区、西永综合保

税区以及成都、西安等物流园区建设的带动下,区域内现代物流业逐渐壮大,水、陆、空多种物流方式联动发展加快。川陕渝三省市积极把握国内外产业转移趋势,广泛引资引智,加强产业对接和合作。区域内已有数百家世界500强企业落户,承接产业转移步伐正逐渐加快。

3. 基本形成公、铁、水、空立体交通网络体系

川陕渝地区有成渝、宝成、川黔、襄渝、渝怀、遂渝、达万等多条干线支线铁路;已形成以成渝、渝宜、渝邻、渝黔、渝遂、西康、西宝、西汉、西铜等为主干线的互联互通的快捷高速公路网;有江北、双流、咸阳3个主要国际机场和10余个支线或旅游机场;依托长江“黄金水道”,有重庆、万州2个枢纽港口和7个重要港口及其他中小港口,万吨级船队可直抵重庆港,水上通道便捷。

4. 川陕渝三省市有良好的合作基础

川陕渝三省市合作领域正逐渐拓宽。川渝两地在共建成渝经济区、加强毗邻地区合作互动、深化川渝经济合作等方面取得实质进展。渝陕政府签署了加强渝陕经济社会领域合作与发展协议,推动能源合作进入实质性阶段。川陕两省也加强了旅游区域合作,正继续拓宽合作领域。三地政府在区域联动、资源共享、信息互能、市场互动等方面积极开展合作,形成了良好区域发展格局。

(二)“西三角”构建的问题与困难

“西三角”的构建虽然有一定的现实基础,但也面临着一些问题和困难。

1. 学界的认同度还不高

从理论上讲,一体化区域的形成一般都满足以下条件:地理位置相邻、经济流向相近等。地理位置邻近是形成统一经济区的首要前提,是沟通便利的保障。经济流向是形成统一经济区的经济“自组织”基础,往往成为维系区域发展路径依赖的重要“黏性”因素,相近的经济流向有助于一体化区域的形成。从实践上看,如环渤海经济区的建设,因经济流向差异等因素,使京津冀、辽中南、山东半岛等地仍各自为阵。

川陕渝等相关地区地理上虽然相邻,但川渝地区与关中地区之间却横亘着秦岭,目前的相互沟通并不非常便利;从经济流向来看,川渝地区历来是沿长江对外往来,而关中地区则属于黄河流域。正是由于这些客观原因,使得学界目前对“西三角”的认同度还不高。

2. 川陕渝区域竞争的影响

川陕渝三省市处于相似的发展水平和阶段,虽

有各具特色的产业,但仍然存在相当程度的同质性,相互之间的竞争不可避免。重庆、成都、西安三个发挥主导作用的中心城市虽有合作发展的意愿,但在行政区经济思维影响下,彼此的地位之争又使得各方尚不能完全从区域整体利益的角度来考虑区域合作的问题^[5]。

3. 文化差异的影响

社会文化相同则有利于降低经济区内各地的广义“交易成本”,提高整体效率。而川渝地区的巴蜀文化与关中地区的秦晋文化客观上存在一定的差异,相互的融合需要时日。

四、推进“西三角”区域合作的有关建议

困难固然是存在的,但区域经济合作的潮流不可逆转。区域经济发展的规律决定了区域合作的规模必然是由小到大、不断扩张的,在这个扩张的过程中一些阻碍因素完全有可能逐渐被化解。正因为如此,使得“泛珠三角”、“环渤海”经济区和“西三角”的建设都具有重要的探索意义。特别是“西三角”的建设将突破秦岭天然屏障,形成跨越长江流域和黄河流域的大协作区,如果这个实践取得成功,必将为中国区域经济发展的理论与实践提供新的范例。

为此,川陕渝三地应该进一步树立区域合作发展的理念,加强经济和文化交流,摒弃各自为阵的行政区经济思想,尽量减少区域经济合作的体制阻碍。同时,应该从以下方面积极努力,为“西三角”的构建奠定良好的基础。

(一)加快基础设施体系建设

随着经济发展和社会进步,国民经济各方面对基础设施的依赖越来越明显,川陕渝必须首先共同加快以交通和信息等为重点的基础设施建设,缩短三地之间的时空距离,促进经济和文化的便利交流,增强区域经济合作中的相互认同。

交通体系建设。按照区域布局、城市群分布以及产业布局总体思路,加快重庆和成都之间的快速客运专线铁路等点对点快速通道和区域环型快速通道建设,完善公路、铁路、内河航运、民航、管道综合交通运输网络,充分发挥重庆、成都、西安三大城市交通枢纽的功能,促进区域经济协调发展,畅通对外通道,加强区域与外界的交流与联系。

加强信息基础设施建设。加大对基础信息网络建设的投入,积极推动移动网、固定网、互联网、有线电视网及邮政网的扩容,尤其是经济区内以重庆、成都、西安为重点的各城市的互联互通。促进网络互连互通和资源整合,以开发促应用,构建起互联互通的地理信息资源、企业信息资源、人口信息资源以及

宏观经济信息等资源平台。

(二) 打造区域物流网络

充分利用和整合物流资源,优化空间布局,构建“三极、三层、四线”的现代物流网络体系,以便在川陕渝之间形成相互融合的新的经济流向,并构成“西三角”对外物流通道。

“三极”是指重庆、成都、西安为“西三角”的物流中心。重庆、成都、西安三大城市的水、陆、公、铁、航立体交通网络,成为西部地区交通枢纽主骨架之势业已显现。

“三层”是指重庆、成都、西安三大城市和处于交通结点上的中、小城市(包括若干中心镇),构成特大、中、小城市三个层级的物流体系。在这个物流体系中,重庆、成都、西安处于区域物流中心地位,位于交通干线上的其他大、中城市则扮演次级物流中心和一般节点的角色。

“四线”是“西三角”的现代物流体系沿区域交通轴线的分布形成“一江三线”的空间格局。一江指长江干流和支流,承担着通江达海巨大的物流重任;三线是指成渝线、渝陕线、川陕线,成渝线以沿成渝铁路(高速公路)线,沿宝、成、昆铁路(高速公路)线和沿成、遂、渝铁路(高速公路)线为主体;渝陕线以重庆经万州(或达州)、安康至西安铁路(高速公路)为主体;川陕线以成德绵经广元、汉中至西安铁路(高速公路)为主体。

(三) 完善区域城市体系

城市体系的完善,有利于增强“西三角”的整体竞争力。大致按照1 000万人口城市的标准,着力打造重庆、成都、西安(含咸阳)三个顶点核心城市,将

其建设成国家重要的经济中心城市和增长极、科技研发中心、区域性商贸物流会展中心、区域性金融中心以及国际化大都市。将三个核心城市之外的主要地级以上城市建成50万~100万人口以上的大城市,并发挥所在区域经济中心的功能,加快人口聚集、产业聚集,构筑较大规模的城市群。

大力发展城市经济圈。充分发挥重庆、成都和西安三个特大城市的优势,以三个特大城市为中心,放射状与环状交通干道织成的网状交通基础设施有机连接起周边的各级城市(镇),在特大城市的辐射带动下,形成大中小城市与小城镇一体化发展的城市经济圈。同时,注重三大城市经济圈连接轴线沿途的开发,其中重庆和成都两个城市圈之间距离相对更小、受自然条件限制更少,可以优先共同打造“西三角”的底边经济带,为另两条轴线的开发提供借鉴。

参考文献:

- [1] 易小光,等.现阶段实施西部大开发的新思路[J].改革,2005(3).
- [2] 重庆市综合经济研究院课题组.构建西三角经济区基本思路研究[R].重庆市“十二五”规划前期重大问题研究项目,2010.
- [3] 陆大道.区域发展及其空间结构[M].北京:科学出版社,1995.
- [4] 易小光,等.成渝经济区发展思路研究[M].重庆:重庆出版社,2009.
- [5] 易小光,等.长江上游经济带的地位和战略取向[J].改革,2005(8).

The Conception and Practice about West-China Delta Region

YI Xiao-guang, DING Yao, YIN Hong-pan

(Chongqing Municipal Academy for Economic Research, Chongqing 401147, P. R. China)

Abstract: Combining Chengdu-Chongqing Economic Region and Guanzhong Economic Region to build West-China Delta Region is most important in the new round of the western development. That is consistent with the national development strategies and the regional economic development laws. There are many good conditions for the interregional cooperation, but also some difficulties, such as geographic isolation, different economic flowing tendencies, cultural differences, and the competition between local governments. So that this article suggests speeding up the infrastructures and logistics networks construction, and forming an overall metropolitan area.

Key words: West-China Delta region; interregional cooperation; strategic conception

(责任编辑 傅旭东)