

# 长江航道建设与流域经济发展互动关系研究

徐军

江苏省盐城港航事业发展中心

**[摘要]**流域经济比较特殊,它坚持以河流作为纽带和轴心。对其优化整合是要融合当地水资源、资金和技术等多种要素,积极创设分工协作、优势互补的开放性局面。流域经济不仅作为一个经济区域作为社会经济特征客观存在,而且对国家和社会的发展具有重要的现实意义。在此基础上,可以从多视角审视长江航运与流域经济的互动关系,提出针对性对策,加强长江航运与流域经济发展的互动。

**[关键词]**长江航道;流域经济发展;互动

**[DOI]** 10.12252/j.issn.2096-627X.2021.09.649

## 引言

国内已有一些关于长江航行与流域经济关系的研究。当前划分为三个类别:其一是长江航运属于流域经济发展的需求之一,目的在于充分满足流域经济的活动运输需求。其二是促进长江航运能够实现流域经济的整体发展,将流域经济的效用充分发挥。其三是实现前二者的有效融合。由于长江航道运输既是流域经济发展的动因,也是流域经济发展的动力,以上三种认识是长江航道发展的战略和规划。必须说,以上三种理解形式几乎完美地体现了长江航道运输与流域经济发展的关系。

## 1 长江航道与流域经济发展概要

### 1.1 长江航道发展概要

长江主航道自云南水府至上海长江口,全长2837.6公里(231公里),其中水府上游至宜昌1074公里;宜昌至壶口全长898公里,壶口下游至长江口全长865.6公里,运河各段等高线如下<sup>[1]</sup>。

上游:是山地河流,水位波动大,有许多尖锐弯曲的刺刀点,洪水期水位波动大,水流湍急,低潮密集,两侧和采石场有强烈的岩石褶皱和裂缝滑移、倾斜<sup>[2]</sup>。与中下部相比,逆流航行条件较差,低通航水域主要为潜水滩、急流和险情海滩。三峡工程筑坝后,年内水库河道状况明显好转。重庆以下水库河道条件明显改善。但受三峡电厂来流尖峰的影响,两坝之间的水流情况发生了明显变化,这会给航运带来一些问题,而且两个大坝之间还有一些表面风险需要纠正。目前,该段可实现300-1000吨级内河船舶船队通航重庆,3000吨以下船舶可通航重庆。

中游:两岸地势平坦,属浅水河流<sup>[3]</sup>。其中,冀城至城陵矶的荆江分为上、下荆江,以大池口为界,靖江下游弯道多,河势不稳定,沙洲变化复杂。通过实施碾子湾、芦溪口等航道整治工程,有效缓解了旱季通航困难的局面,但吴桥等航道仍有待整治,靖江等系统整治工程亟待加快推进。目前可通航船舶及船队1500-3000吨,武汉以下河流相对平稳,可通航船舶5000吨<sup>[4]</sup>。

### 1.2 长江流域地区资源十分丰富

#### 1.2.1 自然资源

长江丰富的水、能、矿资源,为建设集约化产业带奠定了坚实的物质基础。长江水系水资源约占全国总量的40%。在全国已探明的148种矿产资源中,长江流域已发现120多种,其

中有记载的可开发利用储量的有98种,特别是有色金属矿产。从区域分布来看,长江上游有大量的水电、钒、钛铁等金属资源,还有磷、硫酸、天然气等。在中游范围内,铁、铜和硫占主导地位;下游有丰富的建筑材料等非金属矿产资源。江汉平原、南阳、四川盆地、太湖等油气资源前景广阔。此外,长江及其主要支流的采砂在长江沿线省市每年都非常重要。

#### 1.2.2 旅游资源

沿江地区自然景观优美,名胜古迹众多,旅游资源丰富。区内有苏州、南京等名城,黄山、庐山、九华山、峨眉山、岳麓山、井冈山等名山秀美。有黄鹤楼、岳阳楼、滕王阁、太白楼、彩石记、三国遗址等众多文化景点,三峡的自然背景举世闻名。目前全区有省级以上观景点40多个,国家重要文化古迹和国家级自然保护区数万处,占全国的三分之一以上。长江流域是中国资源最集中、质量最好的地区之一。

#### 1.2.3 沿江经济在全国具有举足轻重的地位

“十五”以来,成渝地区、武汉都市圈、长株潭都市圈,加快推进中部地区和西部地区开发战略,逐步引进,沿江经济快速发展。势头上,经济总量快速增长,占地球的比重显著增加,辐射带动作用不断增强。与2000年相比,年均增长率分别为264%、14.1%和29.4%,高于全国平均水平。“十五”以来,长江经济呈现加快发展良好势头,经济总量快速增长,占全国的比重显著提高,极地魅力和促增长作用不断增强。

## 2 流域经济增长与长江航运发展相互作用机理分析

流域经济的发展提升了对货物需求,推动整个长江航道的发展。长江航道运输在开发上能够强化长江航运的竞争力,带动流域经济,实现良性发展循环<sup>[5]</sup>。要想发展流域经济,首先就是应当发展交通。换个角度说,实际问题就是整体提升长江航运的综合竞争力,切实保障和保护流域经济。

### 2.1 流域经济增长倒逼长江航道建设完善

#### 2.1.1 倒逼黄金水道的基础设施建设

近年来,黄金水道建设发展到战略高潮,我国对于建设黄金水道的定位为保持中游畅通、上游延伸。特别是在2013年起,历任国家元首都对黄金水道的扩张重要性有所强调,提倡发展长江航运。他们认为,长江中游畅通,中部振兴土地,将加快黄金水道建设<sup>[6]</sup>。与此同时,黄金水道基础设施建设需要严格遵守下述三个原则:第一是统筹规划,加强省市相互间的沟通;第二是整体提升以长江为主体、汉江为支流的水位,将

干支衔接工作完成好；第三是强化主干流水深度的维护，根据本身的自然条件予以改善。

### 2.1.2 倒逼长江航运船型的更新

长江流域经济发展针对相应的船型更新提出新要求。着力将规模经济优势发挥出来，从而转换曾经的那些油耗高、运力低和设备陈旧、安全性差、航行缓慢的船只，积极引入新技术，实现船型转型发展，让其朝着标准化发展，培育中小企业，积极采用先进的技术提高造船整体质量。

### 2.1.3 倒逼政策和管理的落实

除了统一的法律法规外，国家目前对长江流域进行管理，特别是在长江流域的政策措施方面实施管控。但由于长江缺乏统一的行政管理部门，长江七州和两市地方政策和行政做法各不相同，各州之间的交通模式也不一致，缺乏灵活性和导航开发。此外，国家政策是由意见驱动的，而不是具体的调整。总之，很多政策主要是“雷声大雨点小”。所以，长江流域的经济发展需要对长江干流进行统一管理。

### 2.1.4 倒逼更加紧密的区域间合作

处理区域经济发展问题就是我国十分关键的一个研究点。区域经济自身具备的优势在于能够实现产业融合，主要集中在资源和劳动力，从而谋求规模经济效应。现阶段，长江流域各区划竞争多过协作。相互之间的竞争都是以增长政府绩效和实现区域经济增长为母目的，对于区域经济发展的优势、相互间的协作等有所忽视。基于此，新发展形势下，加强行政区域与非行政区域的合作，是国家发展长江流域经济的新要求。

## 2.2 长江航运对流域经济发展产生的巨大效应

为了长江经济增长从而对长江航道运输建设提出了新要求，整体提升了长江航运综合竞争力。最后的成效就是强化长江航道沿线区域经济实力。由此，长江航运对长江流域经济发展有何影响？本文提出以下四种效应。

### 2.2.1 “网络辐射”效应

成都、重庆、武汉、长沙、合肥、南京、上海等中心城市，以长江“金运河”相连，以魅力和吸引力辐射流域内98个大中城市和1900多个，由此产生的城市和周围的景观交织在一起。流域内产业集群和规模经济的形成鼓励单一经济主体向外扩张，必然在周边地区形成经济辐射和杠杆作用。这样，流域内连续的产业集群模糊了各个经济单元之间的界限，相互联系。长江两岸是经济区的增长轴，大中型河港或水道的汇合处是经济区主要经济中心的增长点。

### 2.2.2 “稳定器”效应

水运不受地面和道路条件的影响，在关键时期往往发挥重要作用。随着长江航运的发展，南北经济商业往来加强，使两岸“商贾云集”；另一方面，附近的市场已经不再需要绕一大圈才能到达，缩短两岸距离，节省交易成本，同时刺激运输需求。

### 2.2.3 “产业优化”效应

中国面临着全国性的产业转移和重大升级。长江的区位优势、资源优势、交通优势，应该是产业转移的最佳区域。

同时，这类行业的公司有着根本的不同。长江流域本身就具有一定的产业集聚规模和面积，体现了产业转移的选择性。一方面，成熟的行业一定能够填补行业空白，另一方面也将拥有重大的发展机遇。影响区域应该是中西部地区因生产成本上升、东海岸利润下降而有利可图的核心和传统产业。市场前景和社会需求比较大。集水区不仅为东部地区产业转移提供了充足的转移空间，促进了沿江产业现代化，而且保证了本地区产业发展和产业结构的适应。

### 2.2.4 “经济极化”效应

水路运输和铁路运输的主要区别在于运输量的限制，主要原因是航运对水有先天的依赖。因此，随着航运变得更加富裕，运输成本效益得到体现，许多行业和行业将聚集在长江流域。但这类收藏一开始不会“遍地开花”，相反，他们沿着长江排队。在如此狭长的空间里，不同行业、不同行业的生产都集中在这里，这使得它们在经济上更具依赖性和影响力。特定空间内的高产业集中度是一种两极分化的现象。开发长江航运需要规模经济，因为长江流域是预期耗水量高、原材料需求高和能源消耗高的制造业的理想选择。长江航道交通与商运规模经济相互形成，进一步加剧“经济两极分化”。

## 3 长江航运发展潜力与困境分析

### 3.1 长江航运发展的潜力

#### 3.1.1 丰富的自然资源

长江干流拥有丰富的农林渔业和矿产资源。流域内有耕地3.5亿亩，占总面积的25%。流域灌溉面积1467万公顷，占耕地面积的63.3%，占全国灌溉面积的30%。它生产大量的食物和鱼类，是全国第一。在全国已发现的130种矿产中，长江流域有110种。除了铁、有色金属和稀有金属外，磷、硫、盐等化工矿产也将伴随产业发展。

#### 3.1.2 独特的区位优势

长江干线将“黄金水道”与内陆海岸融为一体，在区位和水路交通方面优势明显。它包括东、中、西三大经济区，支流众多，主要河流相连，这在国内是独一无二的。长江流域是我国第一产业和机电产业、高新技术产业等优势产业的聚集地，更是世界上竞争力最强的经济增长极。

#### 3.1.3 国家发展重点的转移

国家发展重点的变化主要体现在两个方面。一是政治取向的转变，二是产业发展重点的转变。中央正在推进长江造船业发展，处于国家战略建设的高度。长江流域中部地区是国家之间的纽带，它的发展可以振兴整个国家的经济，促进繁荣。二是经过20多年的发展，沿海产业正面临现代化转型。资源枯竭需要部分产业向长江中上游转移，以获得更多的资源和交通效益。长江流域包括中国19个州。它地域辽阔，人口众多，巨大的营运资金和资源空间加速了长江流域的发展。

#### 3.1.4 三峡工程提高了通航能力

长江水系通航运河的数量多达3600条，航道总里程数为

6.64万公里,干线航道里程数有2838公里,占据到全国航道总里程的50%,在其中,千吨级别的航道里程有3042公里。建设三峡工程,对上游河流水位有所加深,也能够通过万吨级别的船舶,在旱季对长江上、中、下游区域的运水能力有所提升,完成“缩放”水流量的季节性变化。导航终端提升导航能力,部分修复导航基础设施瓶颈。

### 3.2 长江航运发展的困境

#### 3.2.1 水路运输发展缓慢,在交通运输中占比低

科学技术的进步极大地改变了货物和货物的运输。特别是近十年来,我国在海陆空三路建设上获得了较大的进步。在这之中,公路、铁路在里程数上属于世界最高。理所当然,诸多运输模式对于整个国家物流行业发展相当重要,不过海陆空三方建设出现的过度投资会让交通发展不均衡,需重视水运。2006年之前,长江货运量逐渐增加,当年达到16.86%的峰值。但从2006年起,长江海上运输比重逐渐下降到2011年仅占总货运量的13.39%。运输材料和劳动力更喜欢公路、铁路和航空,这对于长期发展和转型具有重要意义。

#### 3.2.2 长江航运中、东、西地区间发展的不平衡

由于国家经济发展集中在经济发展初期,集中在沿海地区,东部流域优先支持比较大,中东和流域经济发展不平衡,同时,经济发展滞后,减少了中西部地区对散货的需求,没有外货的“水运”。主要原因是水运的独特优势之一是“规模经济”。只有当自己的交通工具达到一定程度时,才能体现其优势和竞争力。经济发展滞后、区域间不平衡,意味着中西部地区不能沿江大批量出口产品,不能大量进口原材料,不能享受优惠票价。因此,在长江上游,出现了超载的异常现象。

#### 3.2.3 政出多门,流域经济利益不统一

我国对于长江流域的开发利用决策并没有统一的规范性机构。但是,它属于地方政府相互间的协作形式。所谓政治协调都属于地方政府职权,区域之中的各地竞争要多过合作。长江流域并不存在协同发展制度,选取的策略也是令人惊讶。

#### 3.2.4 长江航运的基础设施和船舶技术落后

长江航运发展缓慢,与运河本身存在的诸多问题密不可分。一是由于长江水流变化频繁,水深不同,船宽不同,施工进度缓慢,规划不足,运河水位低,航运差。尤其是夏季洋流的爆发,每年都给航运带来诸多障碍和损失。二是船型以高油耗、低航速的中低航程船舶为主。造船企业的经营范围和技术不达标,导致船舶的服务能力下降,服务成本增加,对长江航运发展产生了影响。

### 4 提升长江航运与流域经济互动的建议

决定经济发展的重要因素有两个,其一是国家,其二是市场。长江航运和流域经济的发展既和本身的基础设施建设联系紧密,同时也和国家助力、政府和交通融合,此外还有长江流域本身市场配置灵活性联系紧密,对三方面建设提出相关建议:

#### 4.1 加强市场配置的决定性作用

长江航道缺乏活力和腹地经济发展的根本问题仍然是发展

模式问题。传统意义上的国家管控下的市场作用有限,严重抑制了流域经济的市场综合活力。对于政府职能转换、资源有限之下,需要主动转变发展形势,从而让有限的国家管控市场作用转变为可以将发挥着关键性作用的市场主导效用、市场配置等运用出来。实际经济活动中,增强市场配置的效用就是发挥出市场定价制度效用,如此就是整个市场中极为敏感且有效的调解制度之一。

#### 4.2 提升政府的服务价值

想要让长江航运和流域经济完成有效互动,应当将市场作用发挥,同时也需要整体提升长江流域辐射区各自的政府服务价值。此处所提及的政府服务价值,指代的是政府行为所创造的全部价值。这种服务价值可以分为公共服务的正值和公共服务的负值,公共服务的积极价值与政府系统支持社会和经济发展的条件和过程有关;政府服务的负面价值与国家制度阻碍社会和经济发展的条件和过程有关。对于公共服务价值的提升建议有三点:其一是政府需要将行政职能积极转化为服务、监督职能;其二是主动将服务价值的积极效用发挥出来。政府既需要增加对公共产品的投入,也需要长江航道沿线各区划彼此协调,使彼此为内在化的外部性;其三是规避可能的消极政府价值,避免出现腐败和盈利性政府行为,构建行之有效的防腐制度。

#### 4.3 加强长江航运自身建设

长江航道自身建设是能够将流域经济撑起并发展的重中之重。充分满足流域经济发展需求之下,长江航道运输也需要主动建设综合服务信息系统,有效提升和国际航运的接轨,促进科技创新,提升航运职责成效,大力发展文化航运、旅游航运等,增加与流域经济的互动效应,实现共赢。

### 结语

随着长江航道的开发,沿江流域经济更加活跃,省市之间加强合作。流域经济是一种经济形态,其发展也是坚持以河流作为纽带和轴心,和信息化等要素融合,争取创设分工合作、优势互补的一种新式开放经济区。虽然流域经济是基于行政区域但是又和区域经济有所区别,不过作为一种经济活动空间,配备的社会资源其客观存在着,同时也对经济发展起到积极促进作用,极具现实意义。

### 参考文献

- [1]肖金龙,黄苗,蒋惠园.长江航道建设对长江经济带经济增长的影响研究[J].水利水运工程学报,2021,(05):27-32.
- [2]蒋惠园,张亮,陈琼蓉,侯春霞,肖金龙.长江航道在长江经济带中的作用机理及发展路径[J].水运管理,2021,43(05):26-30.
- [3]周业付,罗晰.长江航道建设对流域经济增长的脉冲响应研究[J].合作经济与科技,2013,(22):16-17.
- [4]周业付.长江航道建设对流域经济影响作用的研究[J].湖北社会科学,2010,(09):72-75.