

# 区域周刊

2010年2月10日 周三出版 第115期 编辑部电话: 010-82618207 电子信箱: region@stimes.cn

□本报记者 张林

2009年,万(重庆万州)达(四川达州)高速公路四川段开工后,重庆入川将再添一条通道。该线将通过在建的达州至陕西安康的“达陕高速”实现与陕西的互联。今年开工的交通项目还包括万达高速重庆段、成渝复线高速重庆段以及规划中的广(四川广安)渝高速,这些通道都将延伸至西安。

交通建设跟进的背后是区域联系的不断加强。川陕陕更加紧密地互联后,将为四川开辟“通江达海”的出川大通道,使陕西等地的物流进入长江黄金水道,给重庆带来更广阔的经济腹地,避免“孤岛效应”。

重庆市市长黄奇帆在今年所作的政府工作报告中提出,重庆将推进“西三角”战略协作,落实成渝经济区规划,加强与周边省区、长江经济带、沿海地区的联系,全方位开展交流合作。这是自去年全国两会期间重庆提出西三角经济区构想以来,该构想首次落实到政府工作报告中。

构想出笼

去年全国两会上,重庆代表团提出川陕渝共建“西三角经济区”的设想。基于中央对西部唯一直辖市重庆的要求是建成西部重要的增长极,重庆自感经济总量有限、势单力薄,“希望延续国务院提出的成渝经济区概念,在西部打造一个三角经济区”。

此前,我国在西部已确定了成渝、关中一天水和北部湾等三大经济区,把重庆、西安和成都并列起来组成“西三角”,虽是一个大胆的设想,却并不无道理。

“西三角”的概念被阐释为包括重庆经济圈、成都经济圈和以西安为中心的关中城市群的联合,是大西南与大西北联手、共同打造中国第四增长极的构想。据统计,西三角经济区包括重庆、四川、陕西三省市的61个城市,面积37.78万平方公里,常住人口1.4亿,2008年GDP总量2.1万亿元,占全国的7.1%,占西部地区的36.9%。到2020年,“西三角”GDP总量有望达到9万亿元,占全国的12%,将与长三角、珠三角、环渤海经济区共同支撑全国60%左右的经济总量。

四川省社科院宏观经济与工业经济研究所所长盛毅在接受《科学时报》记者采访时表示,西部地区面积大、人口多,但实力强、规模大的区域却很少,推动更大区域范围内存在密切经济联系的多个行政区划参与共建经济区中,有利于增强该区域的辐射和带动能力,形成深入推进西部大开发的重要依托。

西部大开发曾把长江上游经济带、西陇海兰新线经济带和南贵昆经济带列为西部三大重点开发区域,但实际发展效果并不明显。而成渝经济区是长江上游经济带的核心区域,关中一天水经济区是西陇海兰新线经济带的龙头区域,并且包括了两大城市群,重庆工商大学研究员廖元和认为,“西三角”构想实际上是把西部开发的重点区域从空间上明确下来。

针对“西三角”构想,民间的看法似乎更加具体,其中不乏“口水之争”。有网友在进行“西三角利弊分析”时表示,“西三角”突破了“老四川”体制,引入西北省市,使重庆能够在行政和文化上以“独立”的姿态与成都、四川合作。

更有人提出,成渝经济区推进多年,时有进退,倘若合作陷入僵局,往往没有回旋余地。加入西安作为第三方,有利于缓冲。

盛毅则强调,“西三角”是基于西部长远发展而产生的一项战略构想,即扩大西部重点区域范围、提升该区域经济总量和整体竞争力。就像长三角、珠三角经济区,从概念提出到成型,其区域范围在不断变化,包括后来出现的泛长三角、泛珠三角等,都是在更大空间范围内整合区域资源、加速区域内市场要素的自由流动。

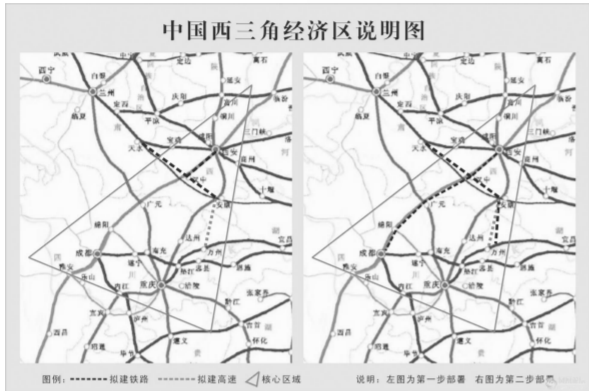
互补与整合

“西三角”经济区引入陕西,冲击中国经济“第四极”,是人人为拼凑,还是三地经济发展的内在需

编者按:

西三角经济区将西部较具潜力和实力的三大城市联系起来,使成渝经济带和关中经济带贯通,突破一直以来被视为阻碍西部发展的秦岭屏障,因此被认为是深入推进西部大开发的依托和中国发展“第四增长极”。

相对于仍处构想阶段的“西三角”而言,加快发展成渝与关中一天水两大经济区似乎更被看重。特别是成渝经济区正争取跻身国家“十二五”规划,它才是“西三角”提纲挈领的内容以及未来五年发展的重点。



## 西三角：冲击中国“第四极”

求?对此疑问,专家层面的答案无疑多倾向于后者,因为现实存在的三地很强的资源互补与产业衔接是最有力的依据。

据陕西省社科院研究员张宝通介绍,陕西的基础材料、矿产资源丰富,四川水电资源丰富,川水电、陕煤、渝铝是三方密切往来的代表。

盛毅认为,在能源上,四川水电比重大,陕西和重庆火电比重大,重庆可接纳四川的水电,陕川可实现水(电)火(电)互补。

他还指出,川陕陕三地的经济互补性强,可以推进合作的领域非常多。陕西位于西部交通要冲,重庆有水运优势,四川有铁路和公路配套的优势,三方在交通物流上有互补性。陕西的航空工业与四川的航空零部件生产、四川的重大装备制造与重庆的机械制造和陕西的电器制造、重庆的汽车摩托车与四川的汽车零部件制造和陕西的汽车电器、四川的家电生产和通信设备制造与陕西和重庆的元器件生产,以及旅游资源与农业各有特色,都可以形成互补性很强的产业链条。此外,陕川科研力量雄厚,重庆机械制

造转化能力强,又形成新产品研发与生产的互补。

据了解,目前川渝之间相互投资的比例非常高,而西安的科研力量向川渝两地转换的速度也在加快,这些都为今后三地的合作奠定了良好基础。

重庆社科院区域经济研究中心研究员李勇告诉《科学时报》记者,成渝双城竞争下,竞争激烈,但政府的合作更趋真诚,目前两地之间已形成协调机制,实现了旅游市场的互动、交通建设的加快和互补以及产业配套逐步形成。

“十二五”看成渝

“西三角”构想的提出,在川陕渝引起强烈反响,有专家甚至对将此构想写入国家“十二五”规划寄予厚望,或者将其纳入《国家深入推进西部开发意见》等重要文件。与此对应,也有专家提出质疑,认为构建“西三角”的时机尚不成熟,未来发展成渝经济区才是重点。

李勇表示,西三角经济区才提出,或可写入国家“十三五”规划,“十二五”还是应该发展已列入规划

的成渝经济区和关中一天水经济区。

盛毅也认为,促使上述两大经济区同时向外扩张,带动两大经济区中间的落后地区发展,逐步消除区域间存在的经济洼地,才是“十二五”西部开发的重要内容。“只有发展到这个时候,我们认为推进西三角经济区建设的条件才成熟了。”他强调。

他进一步分析指出,成渝经济区正处于破题和推进阶段,现在所有的努力和变化都是在突破现有行政体制束缚和经济障碍。川渝合作事实上已经非常密切,未来重点在于如何把区域竞争力进一步做强。

在四川省政府去年发布《关于加快“一极一轴一区块”建设推进成渝经济区发展的指导意见》中,对四川涉及的三大区域未来发展路径作出明确规划,其中成都都市圈被定位为增长极,是成渝经济区的核心;成渝通道发展轴为次高地目标,重在打造连接长江上游沿江以及成渝的经济走廊;环渝腹地经济区则致力于构建川渝经济合作桥头堡,面向重庆都市圈积极对接产业,发挥配套作用,建设川渝合作示范区。

李勇指出,交通基础设施建设、产业对接都是可以做的内容,而且诸如修路、发展旅游业等都是可以有效改善民生的方面。具体而言,可分别以重庆、成都、西安3个城市为中心,分别建设1小时经济圈,形成以大中城市为依托、广大农村为腹地的区域经济一体化格局。根据产业集群和工业园区的分布状况,合理布局能源、通讯、环境保护基础设施;围绕3市主导产业,发挥周边中小城市的配套功能。

李勇建议,进一步加大以交通干线为主的基础设施建设投入,在“西三角”内形成以高速公路、铁路为主的交通网络;形成跨省市的输电、供气网络,形成顺畅的通讯网络,搭建信息传输的平台。

据悉,目前提出“西三角”构想的重庆,正联合四川和陕西,争取在国家“十二五”规划、西部大开发中纳入一批交通、旅游等重要项目。在铁路方面,拟规划形成重庆一成都一西安的铁路环线,先组成“铁路西三角”。

上海市南汇区,将其并入浦东新区。“大浦东”突破行政区划,使得土地、政策、资金、竞争等诸多掣肘迎刃而解。

6月10日,国务院常务会议讨论并原则通过《江苏沿海地区发展规划》。江苏沿海地区地处我国沿海、沿江和沿陇海兰新线三大生产布局主轴线交会区域,在新形势下加快江苏沿海地区发展,对于长江三角洲地区产业升级和整体实力提升,完善全国沿海地区生产布局,促进中西部地区发展,加强我国与中亚、欧洲和东北亚国家的交流与合作,具有重要意义。

重庆市发改委主任杨庆育日前在接受媒体采访时表示,成渝经济区区域规划将涵盖四川的15个市和重庆的31个区县,预计今年国家将颁布成渝经济区的发展规划,区域合作的趋势已不可阻挡。

同期,部分四川省政协委员呼吁,尽快将成渝经济区纳入我国“十二五”规划,从交通、金融网络、能源基地建设、现代服务业方面推动成渝经济区的发展,使之成为中国新的重要增长极。而在交通方面,成渝两地城际通道建设,乐山、遂宁、南充、万州等次级交通枢纽建设以及推进城乡交通网络一体化被重点提出。

“西三角经济区是囊括了成渝经济区和关中一天水经济区的更大范畴的概念,三者之间(三省市)应是并行发展的关系,即花开几朵,各表一支。”李勇认为,未来5年尤其应重点发展成渝经济区。成渝共同发展,把蛋糕做大,则“西三角”水到渠成。

对关中一天水经济区而言,依托其在高新技术、装备制造、能源、矿产资源、军工科技、飞机制造、绿色农业和旅游产业等方面的较好基础,与成渝经济区互动、互补、协调发展,同样前景广阔。

作为“西三角”三足之一的西安,当前的重要选择就是加速推进西咸一体化,构建“大西安”,稳定支撑起西三角经济区。

仍可先有作为

目前“西三角”还处于造势阶段,川陕渝的实质性合作(如项目)尚不明朗,但也并不是无可为。盛毅表示,“十二五”应重点推进成渝经济区和关中一天水经济区建设,加快如高速公路、铁路网的规划建设、行政体制改革、产业配套等,不断扩大两大经济区的融合。

去年年末,四川省政府多次举行高层座谈会,要求内江、达州、广安、泸州、资阳和遂宁6市甘当配角,搞好对接、主动融入重庆都市圈。之所以如此,是因为6市离重庆较近,但整体工业基础相对薄弱。打造成渝经济区,需要以此为跳板,重在服务都市、承接转移。

李勇指出,交通基础设施建设、产业对接都是可以做的内容,而且诸如修路、发展旅游业等都是可以有效改善民生的方面。

具体而言,可分别以重庆、成都、西安3个城市为中心,分别建设1小时经济圈,形成以大中城市为依托、广大农村为腹地的区域经济一体化格局。根据产业集群和工业园区的分布状况,合理布局能源、通讯、环境保护基础设施;围绕3市主导产业,发挥周边中小城市的配套功能。

李勇建议,进一步加大以交通干线为主的基础设施建设投入,在“西三角”内形成以高速公路、铁路为主的交通网络;形成跨省市的输电、供气网络,形成顺畅的通讯网络,搭建信息传输的平台。

据悉,目前提出“西三角”构想的重庆,正联合四川和陕西,争取在国家“十二五”规划、西部大开发中纳入一批交通、旅游等重要项目。在铁路方面,拟规划形成重庆一成都一西安的铁路环线,先组成“铁路西三角”。

目前该区域发展的现实是,四川与陕西的经济联系,与云南、贵州和西藏不相上下,在许多方面后者甚至比前者的联系更多。而作为经济区进行规划和建设,要求区域经济联系是全面而紧密的,这就需要较长时间的培育。不过,这样的西三角经济区,是以川陕渝为核心,包括甘肃、云南、贵州和西藏等省区的众多地区,不是仅仅跨越两三个省。

记者:西三角经济区虽然还处于构想阶段,川陕渝是否可以先有所作为?

盛毅:三地经济合作早就存在,在农副产品、旅游资源开发等方面已有较密切的合作,在交通物流、金融、旅游等方面的合作也在加强,尤其是毗邻区域的小范围合作已经有一定基础,但整体上看,川陕渝三地合作的广度和深度还比较有限。西三角经济区的雏形要经过较长时间的培育,三地在“十二五”期间的主要任务,应是推进成渝经济区和关中一天水经济区建设,为促进更大经济区的形成创造条件,如高速公路、铁路网的规划建设、行政体制改革、产业配套等,通过较长时间的努力,逐步扩大两大重点经济区的范围,促进两大经济区的融合。

记者:如果川陕渝之间已经形成密切经济联系,实现强强联合,积极推动三地共建经济区,将使西部地区形成一个经济总量大、辐射带动作用强的最大经济区,增加该区域在国家区域战略中的份量,培育我国新的经济增长极。因为经济区将冲破行政壁垒,在更大区域范围内实现生产要素的优化组合。在经济区没有形成之前,三个省市虽然各有优势,在局部区域资源和要素配置上具有便利性,但这种优化配置相对于更大区域而言,可能是不合理的甚至是低效的,不能充分发挥要素潜力,形成更大的合力。

目前该区域发展的现实是,四川与陕西的经济联系,与云南、贵州和西藏不相上下,在许多方面后者甚至比前者的联系更多。而作为经济区进行规划和建设,要求区域经济联系是全面而紧密的,这就需要较长时间的培育。不过,这样的西三角经济区,是以川陕渝为核心,包括甘肃、云南、贵州和西藏等省区的众多地区,不是仅仅跨越两三个省。

专家建言

## 四川省社科院宏观经济与工业经济研究所所长盛毅：构建大经济区是西部长远发展的战略构想

□本报记者 张林

在成渝经济区未“划定”之前,重庆倾向于向东发展,成都则向西,处于成渝中间地带的区域,出现了经济联系有所弱化的现象。西三角经济区概念的提出,是否会使得既有的经济低谷得以弥合?或者,重庆提出西三角构想,引入陕西加入,除了有壮大区域经济总量的考虑,是否还有让陕西充当成渝合作中第三方协调者的目的?对应长三角、珠三角、环渤海三大经济区,西三角经济区是否会使得西部获得更多发展权和话语权?

上述疑问和判断多数来自民间,并代表了对西三角经济区构想的普遍期待。针对这些来自民间的看法,四川省社科院宏观经济与工业经济研究所所长盛毅在接受《科学时报》记者采访时表示,经济区的形成是一个客观过程,它是区域经济发展的必然结果,受区域之间经济联系日益加强的推动,是市场优化资源配置的必然选择。虽然成渝经济区在形成过程中会遇到行政障碍,但这类问题在其他经济区的形成过程中都会遇到,最终都将逐步解决。“体现在民间层面的‘口水战’不是成渝经济区的专利,而是中国经济区建设的通病。”盛毅强调。他同时就西三角经济区从构想到未来如何实施发表了自己的看法。

记者:西三角构想将争取纳入国家规划,促成其上升到国家层面的主要因素是什么?

盛毅:经济区的发展总是从联系最紧密的区域起步,逐步向外扩张。西部的一些经济区今后也将类似于长三角、珠三角,经济区的范围会不断扩大,如以成渝经济区为核心,将云南、贵州的部分地区纳入到经济区中,以关中一天水经济区为核心,将甘肃、青海、四川和陕西毗邻的地区纳入到经济区中。但就目前现状看,川、渝、陕三地相隔的区域均为不发达地区,经济联系并不密切,在短期内要按照经济区来建设,条件并不成熟,中间仍有不少路要走。即使是长三角、珠三角地区,经济联系已经非常密切,要推进各区域共建经济区,也还有很大难度。国家拟选择编制“十二五”区域规划的经济区,应当在五年之内能够通过规划引导见到明显效果,具有很强的可操作性。以这一要求衡量,西三角经济区的设想,尚不具备进入“十二五”规划编制的条件。

记者:如果确立西三角为像长三角、珠三角、环渤海一样的经济增长极,将对西部发展产生怎样的影响?

盛毅:如果川陕渝之间已经形成密切经济联系,实现强强联合,积极推动三地共建经济区,将使西部地区形成一个经济总量大、辐射带动作用强的最大经济区,增加该区域在国家区域战略中的份量,培育我国新的经济增长极。因为经济区将冲破行政壁垒,在更大区域范围内实现生产要素的优化组合。在经济区没有形成之前,三个省市虽然各有优势,在局部区域资源和要素配置上具有便利性,但这种优化配置相对于更大区域而言,可能是不合理的甚至是低效的,不能充分发挥要素潜力,形成更大的合力。

目前该区域发展的现实是,四川与陕西的经济联系,与云南、贵州和西藏不相上下,在许多方面后者甚至比前者的联系更多。而作为经济区进行规划和建设,要求区域经济联系是全面而紧密的,这就需要较长时间的培育。不过,这样的西三角经济区,是以川陕渝为核心,包括甘肃、云南、贵州和西藏等省区的众多地区,不是仅仅跨越两三个省。

记者:西三角经济区虽然还处于构想阶段,川陕渝是否可以先有所作为?

盛毅:三地经济合作早就存在,在农副产品、旅游资源开发等方面已有较密切的合作,在交通物流、金融、旅游等方面的合作也在加强,尤其是毗邻区域的小范围合作已经有一定基础,但整体上看,川陕渝三地合作的广度和深度还比较有限。西三角经济区的雏形要经过较长时间的培育,三地在“十二五”期间的主要任务,应是推进成渝经济区和关中一天水经济区建设,为促进更大经济区的形成创造条件,如高速公路、铁路网的规划建设、行政体制改革、产业配套等,通过较长时间的努力,逐步扩大两大重点经济区的范围,促进两大经济区的融合。

记者:如果川陕渝之间已经形成密切经济联系,实现强强联合,积极推动三地共建经济区,将使西部地区形成一个经济总量大、辐射带动作用强的最大经济区,增加该区域在国家区域战略中的份量,培育我国新的经济增长极。因为经济区将冲破行政壁垒,在更大区域范围内实现生产要素的优化组合。在经济区没有形成之前,三个省市虽然各有优势,在局部区域资源和要素配置上具有便利性,但这种优化配置相对于更大区域而言,可能是不合理的甚至是低效的,不能充分发挥要素潜力,形成更大的合力。

目前该区域发展的现实是,四川与陕西的经济联系,与云南、贵州和西藏不相上下,在许多方面后者甚至比前者的联系更多。而作为经济区进行规划和建设,要求区域经济联系是全面而紧密的,这就需要较长时间的培育。不过,这样的西三角经济区,是以川陕渝为核心,包括甘肃、云南、贵州和西藏等省区的众多地区,不是仅仅跨越两三个省。

主编 郑金武  
本版责编 张赋兴