

长江经济带发展的理论支撑与国际借鉴

郭濂 李志伟

【摘要】 推动长江经济带发展，打造中国经济新支撑带，是中央的重要战略决策。长江经济带将充分发挥长江黄金水道的作用，打造世界级产业集聚和具有国际竞争力的城市群，努力成为体现国家综合实力、积极参与国际竞争与合作的内河经济带。本文对长江经济带发展的理论支撑和国际经验进行了研究，并提出了促进长江经济带发展的策略建议。

【关键词】 长江经济带；流域经济；国际借鉴

长江经济带横跨上海、江苏、浙江、安徽、湖北、江西、湖南、重庆、四川、云南、贵州九省二市，具有横贯东中西、连接南北方的独特区位优势，总面积超过205万平方公里、人口约为6亿，生产总值占全国的40%以上，自古以来就是中国经济的重要区域，是中国重要的经济走廊和全国经济、科技、文化最发达的区域之一，具有独特的优势和巨大的发展潜力。

推动长江经济带发展，打造中国经济新支撑带，是全面贯彻落实党的十八大和十八届三中全会精神的重要举措，对于实现中华民族伟大复兴的中国梦、打造中国经济升级版，具有十分重大而深远的战略意义。2014年9月25日，国务院正式发布《国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》（国发〔2014〕39号，以下简称《指导意见》）及《长江经济带综合立体交通走廊规划2014~2020年》，标志着长江经济带发展战略全面启动。长江经济带将充分发挥长江黄金水道的作用，打造世界级产业集聚和具有国际竞争力的城市群，努力成为体现国家综合实力、积极参与国际竞争与合作的内河经济带。

一、长江经济带发展的理论基础

从理论上来看，长江经济带的本质是一种区域经济，其主要以沿岸沿线城市经济为支撑点，以沿岸水陆交通物流体系为基础和纽带，以推动沿岸沿线经济综合发展为使命，属于区域经济系统中的流域经济，以河流为纽带、产业布局呈梯级层次分布、生态环境联动协作是流域经济的三个重要特征。根据中国国情，较为适用、较有实践指导意义的区域经济理论主要涉及增长极理论、点—轴开发理论、网络开发理论、梯度推移理论等。

（一）增长极理论

增长极理论最早由法国经济学家弗朗索瓦·佩鲁提出。该理论主张干预、集中投资、重点建设，适用范围较广。该理论认为，区域经济的发展主要依靠条件较好的少数地区和少数产业带动，应把少数区位优势好的地区和少数条件好的产业培育成经济增长极。通过增长极的极化效应和扩散效应，影响和带动周边地区经济发展。增长极的极化效应主要表现为资金、人才、技术等生产要素向极点聚集；扩散效应主要表现为生产要素向外围转移。在发展的初级阶段，极化效应是主要的，当增长极发展到一定规模后，极化效应削弱，扩散效应加强，并进一步占主导地位。

增长极理论有着很强的现实指导意义，我国过去数十年中培育的中心城市、沿海开放城市，以及几大城市群都可以说是对增长极理论的应用。该理论在实践上具有三个特点。第一，增长极理论有着广泛的适应性。该理论以不发达地区经济发展模式作为研究对象，指导不发达地区经济发展，对不发达地区经济发展有很强的现实意义。第二，有利于发挥政府的作用，弥补市

场的不足。增长极理论主张运用政府干预的手段，集中投资、重点建设、集聚发展、注重扩散。由于不发达地区市场机制不完善、资本稀缺、信息不充分，需要政府根据实际情况，集中财力，选择若干条件较好的区域和产业重点发展，进而带动整个经济发展。第三，在培育增长极的过程中可能加大增长极与周边地区的贫富差距。这主要是因为，增长极的培育和成长有一个过程，在起始阶段，极化效应很强，周边地区的生产要素流向增长极，影响了周边地区的发展。长江经济带经过多年高速发展，可持续的发展潜力仍然很大。参考增长极理论，根据实际情况，挖掘发展潜力，确立战略重点，完全有可能把长江经济带打造成中国可持续发展的一个重要增长极。

（二）点—轴开发理论

点—轴开发理论最早由波兰经济学家萨伦巴和毛利士提出。该理论是增长极理论的延伸，也是从区域经济发展不平衡规律出发来研究欠发达地区的发展问题的。该理论十分重视“点”（即增长极）和“轴”（即交通干线）的作用，认为随着重要交通干线如铁路、公路、河流航线的建立，连接地区的人流和物流迅速增长，生产和运输成本降低，形成了有利的区位条件和投资环境。产业和人口向交通干线聚集，使交通干线连接地区成为经济增长点，沿线成为经济增长轴。增长点和增长轴是区域经济增长的发动机，是带动区域经济增长的领头羊。

该理论对地区发展的区位条件十分注重，强调交通条件对经济增长的作用。与增长极理论不同的是，点轴开发是一种地带开发，它对地区经济发展的推动作用，要大于单纯的增长极开发。以上海为龙头、以沿江城市为重点，促进整个长江流域加快发展即是点—轴开发理论的典型体现。

（三）网络开发理论

网络开发理论是点—轴开发理论的延伸。该理论认为，在经济发展到一定阶段后，一个地区形成了增长极（即各类中心城市）和增长轴（即交通沿线），增长极和增长轴的影响范围不断扩大，在较大的区域内已经形成了商品、资金、技术、信息、劳动力等生产要素的流动网及交通、通信网。在此基础上，网络开发理论强调提高增长极与整个区域之间生产要素交流联系的广度和密度，促进地区经济一体化；同时强调，通过网络的外延，加强与区外其他区域经济网络的联系，在更大的空间范围内，将更多的生产要素进行合理配置，实现整体推进，促进经济全面发展。

网络开发理论有利于缩小地区间的发展差距。增长极开发、点轴开发都以强调重点发展为特征，在一定时期内会扩大地区发展差距，而网络开发以均衡分散为特征，将增长极、增长轴的扩散向外推移。该理论一方面要求对已有的传统产业进行改造、更新、扩散、转移；另一方面又要求全面开发新区，以达到经济布局的平衡。网络开发具有两方面推力：一是中心城市的生产成本日益加大，在利润最大化规律的作用下，生产要素向相对便宜的落后地区扩散和发展更加有利可图；二是当地政府的主动参与，政府加大了对不发达地区的基础设施投入，引导资金流向未开发地区，推进了一体化发展。我国长江流域地区经过多年的协作发展，实际上形成了一种区域网络发展格局。

（四）梯度推移理论

梯度推移理论也是区域非均衡发展理论的一种。20世纪下半叶，区域经济学家海特和克鲁默等人以赫克曼和威廉姆斯的不平衡发展理论和弗农等人首创的工业生产生命循环周期理论为基础，探讨了工业产品生产的过程特点及地域扩散。该理论重视地区间经济发展水平和实力的差距，将较为发达地区定义为高梯度地区、不发达地区定义为低梯度地区。该理论认为，区域经济的发展是由其产业结构决定的，区域发展梯度层次的决定性因素则是创新活动，创新活动（例如新兴产业和高技术产业）多发生在经济发展的高梯度地区，而传统产业在低梯度地区发展。随着时间及生命周期阶段的推移，通过多层次的城市系统扩展，产业结构的升级逐步有次序地由高梯度地区向低梯度地区转移。该理论主张首先发展发达地区，然后通过产业和要素的流动，带动较发达地区和欠发达地区经济的发展。

梯度推移理论把经济效率放在区域发展和生产力布局的首位，强调效率优先，兼顾公平，在实践运用中具有以下特点。第一，梯度推移理论符合经济发展的一般规律，有利于提高经济发展效率。第二，梯度推移理论有较强的适应性。无论是发达地区还是不发达地区，经济发展条件和经济发展水平都具有一定的差异性，特别是不发达地区，经济发展水平和条件往往呈现出梯度性，按梯度推移依次发展能取得较好效果。第三，难以科学地划分梯度，实践中容易扩大地区间的发展差距。该理论忽视了高梯度地区有落后地区、落后地区也有相对发达地区的事实，人为限定按梯度推移，这样做就有可能把不同梯度地区发展的位置凝固化，把差距进一步扩大。长江经济带横贯我国东中西部，也客观存在经济发展的不同梯度和较大的经济差距。借助梯度推移理论，有助于我们比较深入地思考如何使高梯度地区持续发展并向低梯度地区进行合理的产业和要素转移的问题。

二、国际流域经济发展案例研究

纵观世界各国，无论是发达国家还是发展中国家，都把江河的开发建设放在优先位置考虑，发达的经济走廊和经济重心区几乎都布局在主要江河流域，流域经济区成为许多国家的产业密集带和城市密集带。构建流域经济带，有利于实现自然地理与经济地理的有机结合，有利于流域上下游之间的经济密切协作与产业合理布局，有利于流域生态环境和水资源补偿机制的建立健全。德国通过对莱茵河的开发，使60%以上的工业集中在莱茵—美因、莱茵—内卡等流域经济区上；美国密西西比河经过长期的开发，已建成多条工业走廊和产业带。就国内外主要流域经济发展模式进行比较研究，学习借鉴其成功经验，对我国长江经济带的发展具有现实的启发意义。

（一）密西西比河流域

密西西比河发源于美国明尼苏达州的艾塔斯卡湖，向南注入墨西哥湾，全长6262公里，流域面积涵盖美国31个州和加拿大两个省。其中，密西西比河干流长3950公里，由北向南流经美国明尼苏达、威斯康星等10个州，尤其在河流中游右岸汇入最大支流密苏里河、左岸汇入最大支流俄亥俄河，更增添了流域的水量。密西西比河干流及支流各州生产总值约占美国的32%。

1. 产业成就于流域工程设施和综合交通的基础保障

密西西比河在未开发前自然状况并不好，上游水深仅0.3米，中游仅1.4米左右，主要支流密苏里河含沙量大，有“大泥河”之称，俄亥俄河河段浅，有“河宽一英尺、水深一英尺”之说，自然通航条件较差。1928年美国联邦政府启动了“密西西比河及其支流工程计划”，开展大规模综合治理与开发建设，总投资超过300亿美元，使密西西比河上游及其四大主要支流全部实现渠道化；下游则重点浚深航道，建成干支流标准统一的深水航道网，使密西西比河干支流水深2.7~3.7米的航道达9180公里，3.7~4.3米的航道达1370公里，4.3米以上的航道达500公里，海轮可直航距河口近400公里的航线。同时，开工建设伊利诺斯运河，沟通了密西西比河与五大湖两大内河水系；建成田纳西—汤姆别卡运河，开辟了密西西比河水系通往墨西哥湾的航道，形成江河湖海联通、四通八达的水运网，从而大大提高了流域运输能力。美国水陆运输中，内河航运占77%，其中，密西西比河航运占60%，每年运输量稳定在4.7亿~5亿吨，有效推动了流域产业的发展。

2. 产业起步于流域得天独厚的农业条件和丰富的矿产资源

密西西比河流域得天独厚的农业资源使之成为美国乃至世界性主要农产区，美国92%的谷物产地分布在密西西比河流域。流域北部靠近五大湖区发展成为美国乳酪业最发达区域，中游地区是美国最大的玉米产区，下游及三角洲地区是棉花和水稻的主要产区。美国今天能够成为世界上最主要的小麦、玉米、大豆等农作物和肉、奶酪等畜产品的生产国、出口国，主要归功于密西西比河流域的农业产业。此外，密西西比河流域储量丰富的矿产资源推动了工业的起步和加速发展。阿巴拉契亚区煤炭地质储量为3107亿吨，已探明储量超1000亿吨。自20世纪60年代实施煤炭开发和交通建设以来，已形成铁路每

年运煤 2 亿吨以上、内河每年运煤 1 亿吨以上的运煤能力，密西西比河、俄亥俄河、田纳西河成为煤炭运输的重要通道。中上游的肯塔基、伊利诺伊等州高品位的铁矿石资源，造就了以匹兹堡为代表的一批钢铁工业城市；下游储量巨大的石油资源使路易斯安那州成为美国三大石油产地之一。水能资源开发利用使整个流域水电装机容量达 1 9 5 0 万千瓦，密西西比河流域水能资源利用程度达 7 0 %，支流田纳西河的水能资源利用程度达 8 7 %。便利的水运交通、低廉的水电价格、丰富的矿产资源，使流域工业产业起步早，并形成规模。

3. 产业繁荣于流域先进制造业及其配套的物流业和服务业

流域丰富的农产品资源、矿产资源、水能资源与综合交通运输方式的结合，使制造业起步之后加快发展。经过 2 0 0 多年的开发建设，密西西比河流域发展成为食品、钢铁、电力、机械、汽车等美国最重要的工业聚集带，并形成沿岸 1 0 个州各具区域特色的产业布局。同时，流域工程设施的改善和复合交通方式的发展，大力促进了物流业、旅游业的繁荣。内河运输费用与铁路、公路运费之比大约为 1 : 4 : 3 0，并且密西西比河平均货运密度比铁路系统大 1 1 倍左右，使流域沿岸城市成为物流中心和商品集散地。明尼阿波利斯是世界上最大的现金谷物交易市场，堪萨斯城是世界上最大的谷物和商品贸易市场之一，圣路易斯是美国最大和最繁忙的内河港口，新奥尔良是美国第二大国际港口。密西西比河流域的自然生态和优美环境使其成为旅游胜地，每年外国游客消费大约 2 6 亿美元，提供 5 . 3 万个就业岗位。

4. 产业得益于政府高效有序的流域组织管理

在密西西比河流域产业发展中政府提供了高效有序的组织管理。早在 1 8 7 9 年，美国国会就成立了密西西比河委员会，主要任务是研究密西西比河的开发治理规划，制定河道整治和防洪措施并组织实施，并根据流域区段通航水位、通航船队、航道尺度等实施航道标准化和桥梁净空标准化。美国国会通过的《水土保持法》《水灾控制法》等，为政府组织高效有序的管理、进行综合治理与开发提供了法律依据。比如，俄亥俄河的最大支流田纳西河，历史上曾是一条“害河”。为综合治理开发田纳西河流域，1 8 3 3 年政府设立了一家既有政府权力，又有私人企业灵活性的公司——田纳西河流域管理局，并制定颁布了《田纳西流域管理法》，统一指挥流域内的水电工程、洪水控制、土地保护、植树造林、土地休耕、河流净化和通航等事宜。科学规划和综合治理使田纳西河流域的经济发展步入快车道，田纳西这个昔日落后的州如今成为美国南方的工业大州。

5. 产业与流域、城市形成“点一轴”经济开发带

密西西比河纵贯美国南北，而铁路、高速公路则联通美国东西，水路、铁路、公路立体交通带动流域生产要素聚集形成增长极——城市。如俄亥俄河沿岸的匹兹堡，公元 1 8 0 0 年时还是一个只有 1 5 0 0 多人口的小城镇，随着流域矿产资源的开发和制造业的发展，到 1 9 世纪 2 0 年代其已发展成为美国的造船中心，现进一步发展成为美国的“钢都”和第二大机电工业中心。在密西西比河干流上，新奥尔良发展成美国第二大港口城市，圣路易斯汽车制造业仅次于底特律居美国第二位，是美国最大的内河港口城市。据统计，目前美国人口超过 1 0 万的 1 5 0 座城市中，有 1 3 1 座位于大江大河边，其中大部分分布在密西西比河水系。密西西比河流域成为发达的“点一轴”经济带和城市密集带。

（二）莱茵河流域

莱茵河发源于欧洲南部的阿尔卑斯山，全长 1 3 2 0 公里，年货运量在 3 亿吨以上，是目前世界上航运量最大的内陆运河。莱茵河自南向北流经瑞士、列支敦士登、奥地利、德国、法国、荷兰 6 个国家，6 国面积、人口均占独联体以外欧洲的 1 / 3，生产总值约占全欧洲的 1 / 2。莱茵河在德国境内长达 8 6 5 公里，约占全长的 6 5 . 5 %，在德国的流域面积为 1 2 . 2 万平方公里，占全流域的 4 5 . 5 %。研究德国莱茵河流域产业发展模式具有典型意义。

1. “航运为先”的内河与运河、江河、海洋相互贯通的流域建设模式

一条河流即使天然条件再好，没有后天的开发建设，其巨大的潜能也不可能充分发挥。作为莱茵河主要流经国的德国，始终坚持航运为主、因段制宜、综合开发的方针，持续不断地加强对莱茵河的治理，渠化干流及其支流河道，拓宽航道、提高通航能力。莱茵河开发整治中的一项重要工程就是修建运河，向东把莱茵河与埃姆斯河、易北河等联通起来，向西将莱茵河与塞纳河、罗讷河贯通起来。尤其是1985年开通的从莱茵河支流美茵河岸的班贝格到多瑙河岸的凯尔海姆长171公里、宽55米的运河，将莱茵河与多瑙河两大水系贯通；1992年开通莱茵—美茵—多瑙运河，形成从莱茵河口鹿特丹到多瑙河口的欧洲水运大动脉。“航运为先”的建设方针和综合治理的工作力度，使德国形成干流支流通达、河港海港相连、江河海洋直通的内河运输网络，使万吨海轮可上溯至距河口690公里的科隆、5000吨驳船可至路德维希港，杜伊斯堡港成为世界第一大河港。

2. “水运为基”的水路、铁路、公路综合物流产业发展

水运是德国经济发展的强劲动力，德国莱茵河纵横交错、量大价廉的航道网在物流经济发展中起着重要作用，莱茵河段至今仍承担着全国80%以上的内河运输量。同时，德国加强对综合交通设施的建设。1838年在鲁尔区正式开通第一条铁路，19世纪末以来在莱茵河南北建起5条东西走向的铁路干线；德国高速公路总长1.1万多公里，并与铁路、港口相联通形成发达的高速公路网络；除此之外，德国将输油管道、输气管道、电力干线沿莱茵河分别向南北延伸，共同构成德国莱茵河流域经济带的综合运输通道。基于此，德国政府实施“长距离运输以铁路、水路为主，两头衔接和集疏则以公路为主”的物流发展战略，充分发挥每种交通运输方式的优势，在莱茵河沿岸规划建设了50多个货运中心，形成沿岸现代物流体系，推动了沿江产业的长足发展。

3. “产业为本”的以河为轴、以港兴城的“点—轴—面”开发模式

德国沿莱茵河有年吞吐量超过2000万吨的欧洲最大内河港——杜伊斯堡港，还有年吞吐量1000万吨以上的路德维希港等一批重要港口。在传统工业时代，鲁尔区丰富的煤炭资源成为最先发展的基础工业；煤炭资源和便利交通带动了钢铁制造，钢铁、煤炭构成莱茵河流域早期的主导工业；在火力发电和水能发电的基础上，进一步发展起煤化工业、有色金属冶炼工业及机械工业；通过技术改造和产业升级，又进一步发展以石化、汽车、光学电子等为主导的新兴产业和服务业。现在德国境内由南向北依次布局有莱茵—鲁尔重化工业区、莱茵—美茵石化工业区、莱茵—内卡新兴工业区。德国钢铁集团92家企业中有66家集中在莱茵河畔，其中有欧洲工业心脏、欧洲最大工业中心之称的鲁尔工业区，位于莱茵河的赫尔内河上，生产的煤、生铁、钢分别占全国总量的90%、70%、60%，工业产值占全国的40%。同时，德国杜伊斯堡、埃森、杜塞尔多夫、科隆、波恩、法兰克福、路德维希、曼海姆等著名城市均布局在莱茵河沿岸，形成德国最大、最密集的城市带。这种以港口城市为点、以沿江产业带为轴、以流域经济区为面，形成的“点—轴—面”有效开发的产业模式，使德国经济保持着强大活力。

4. “龙头带动”的河海港联运、流域腹地支撑的辐射带动模式

德国莱茵河流域能够形成经济开发带和城市密集带的一个重要因素在于其充分发挥了鹿特丹作为国际航运中心对莱茵河流域的辐射带动作用，万吨海轮从莱茵河口鹿特丹可上溯至距河口690公里的科隆、5000吨驳船可至路德维希港等。而鹿特丹之所以能够成为欧洲门户和世界第一大港口，关键是因为其处于世界最繁忙的海上航线与莱茵河内河航线的交接点，是莱茵河沿岸各国的出海口和对外联系的前沿基地，有着无限广阔的内陆腹地和十分充足的货源。鹿特丹国际大港的综合服务功能带动了莱茵河流域经济带的繁荣，莱茵河流域广大腹地的发展又促进支撑鹿特丹港口城市的兴旺发达，形成“龙头带动”、相互促进、共同繁荣的港口与腹地产业合作模式。

5. 工程建设及生态保护战略

至 20 世纪初期，莱茵河流域各国将发展战略重点转移到水利枢纽及水电站的修建上，根据数据统计来看，阿尔卑斯莱茵河干支流共建有十几座水库、56 座水电站，总装机容量为 476.5×10^4 千瓦。不管是航道建设还是流域水利工程建设对河流功能认识单一都会造成河道沿岸的生态环境恶化，20 世纪后期至 21 世纪，莱茵河流域生态环境保护与经济发展并举成为流域经济发展战略的重心，荷兰、瑞士、法国、卢森堡、德国成立“保护莱茵河国际委员会”（ICPR），建立跨国合作机制，通过法律法规、政府干预和工程措施对莱茵河进行多目标管理。2001 年实施的“2020 年莱茵河可持续发展综合计划”预计到 2020 年可从根本上解决各种污染，真正实现“人与河流和平共处”的目标。

（三）东京湾经济带

东京湾位于日本本州岛中部太平洋海岸，形状如袋，深入内陆逾 80 千米，是优良的深水港湾。湾内有东京港、千叶港、川崎港、横滨港、木更津港、横须贺港六大港口，至 2005 年港口群吞吐量已达 5.168 亿吨，成为促进国家发展和地区经济繁荣的重要基地。环东京湾地区有东京、横滨、川崎、船桥、千叶五大城市，以及市原、木更津、君津等工业重镇，经济总量占了全国的 $1/3$ ，集聚了日本主要工业部门，包括钢铁、有色冶金、炼油、石化、机械、电子、汽车、造船等工业。从东京湾发展战略来看，大致可以归纳为以下几点。

1. 人造陆地为主的海湾水际开发战略

17 世纪初，江户（东京）已成为政治中心，并开始进入城市化时期。此时东京湾采取了积极的“水际开发”战略。19 世纪初期以大规模联合工业企业、仓储流通业为中心的沿岸建设发展迅速，总体来看，19 世纪中叶以前，江户海岸地区仍主要以渔场发展及物流基地为主。19 世纪 60 年代的开发重点是以填海造地建工厂为中心的沿海地区产业开发。19 世纪 70 年代以后是以第三产业开发为主的人造陆地再改造阶段，国内外资源、技术、劳动力市场等情况发生明显变化，临海型重化工业的重要地位开始让位于技术情报型产业。在此背景下日本政府于 1973 年通过了《公有水面埋地法修正案》，人造陆地政策由鼓励转为限制。

2. 分工明确的东京湾港口群发展战略

东京湾区域的整体开发源于 19 世纪后期的港口群建设。随着产业的现代化，东京湾周边移土填海，开始进行港口联合体发展战略。第二次世界大战以后，横滨港、川崎港、东京港、千叶港不断发展，京滨、京叶工业区已建成为世界上最大的工业联合体，成为年吞吐量超过 5×10^8 吨的大规模物流港湾。其中西岸的京滨工业带包括东京、横滨、川崎，驻有日产汽车、石川造船、日本钢管、日本石油和三菱重工等 200 多家大型工业企业及跨国公司；东侧的京叶工业带建有大型钢铁厂、炼油厂、石油化工厂和三井造船厂等，这使东京湾成为日本最大的重工业和化学工业基地。东京湾港口群具有分工明确的发展特征，各主要港口承担不同的职能，分工合作、优势互补，在对外竞争中形成统一的整体，港口管理者与地方政府同一，对外竞争整体通过日本政府港口管理者的统一管理实现。这样分工明确的港口群开发战略形成了多功能的复合体，充分利用资源增强了竞争力。

3. 港口合并及特区发展战略

日本为确保其枢纽港地位采取了港口合并策略，以解决港口基础设施不足及资源浪费问题。同时日本通过实施港口特区政策，扩大沿海港口群建设规模，扩大港口周边腹地，最终建立起具有全球竞争力的国际港口。2003 年年初，日本政府提出改革方案，计划合并大阪与神户两港来整合两大港口的资源优势。两港合并后成立单一的港务机构，单一港务局行政建制的实施，既能节省港务机构的行政开支，又能降低港航企业的营运成本，从很大程度上提升了“阪神港”的整体竞争力。2003 年，日本经济产业省和国土交通省出台“港口特区制度”，30028 日本°政府将通过放宽土地使用限制、提供优惠税收政策等措施，在特定港口及周边地区创建“港口特区”，促进港口地区经济的发展。

（四）泰晤士河流域

泰晤士河是英国母亲河。发源于英格兰西南部的科茨沃尔德希尔斯，全长346公里，横贯英国10多座城市，流域面积为13000平方公里。泰晤士河口区源于伦敦中心区，沿泰晤士河两岸向东拓展，从伦敦东部沿泰晤士河到肯特和埃塞克斯郡的小镇，已成为英国政府重点规划发展的区域。从泰晤士河的功能定位来看，其主要包括水利功能、水路运输、旅游娱乐、自然生态保护等功能，体现了泰晤士河的自然社会和经济价值及其对城市结构和功能的优化。在此基础上，英国对泰晤士河流域的开发特点主要为：注重流域自然地理特征；综合协调河流多种功能；紧密结合城市总体规划。泰晤士河的开发战略是与城市总体规划目标紧密结合的，两岸的景观保护开发与建设一方面优化了城市交通运输网络，另一方面也开发了流域旅游资源，促进了流域旅游经济的发展。泰晤士河发展战略大致可以归纳为以下几点。

1. 河口区重点开发战略

泰晤士河流域的4个主要开发区包括科次窝兹地区、西部地区、北部地区和伦敦地区。其中河口地区又作为重点开发区受到广泛关注。因此英国针对泰晤士河流域开发制定了河口开发的专项开发战略。

泰晤士河口开发始于1991年，旨在复兴整个泰晤士河口地区。1995年针对泰晤士河口开发地区政府出台了《规划体系》，用以指导河口区开发并将新开发区与已有区块合理地结合起来。泰晤士河十字铁路走廊及海底隧道铁路线的完工促进了交通运输业的发展，往返于伦敦、巴黎等地的交通重新规划，将泰晤士河纳入区域公共交通开发重点，如斯福利特和斯特拉特福国际车站通过泰晤士沿岸集中开发。以泰晤士河为焦点的综合性交通体系开发有助于区域之间的企业、投资、商业开发及交通运输、公共权力机构等之间的合作。

2. 流域可持续发展战略

从实际情况来看泰晤士河流域面临着严重的开发压力，由于自然地理条件的限制，泰晤士河流域的基础建设已经对其包括水资源、水质等在内的水环境构成压力及破坏。因此，流域的可持续发展战略成为泰晤士河开发的重要内容。

英国建立了国家河流管理局（NRA）对泰晤士河流域的开发进行监管，以达到流域经济发展与环境保护相结合的发展目标。泰晤士河进行流域可持续开发旨在在不增加企业和社会负担的基础上达到保护环境的目标。英国提出了《21世纪泰晤士河流域规划和可持续开发战略》，该战略对泰晤士河流域水资源开发、水质保护、流域防洪、环境保护、旅游航运开发等多方面进行了规划。针对重点开发的区域如伦敦，公布了经济发展和环境保护战略性导则，强调泰晤士河在促进城市经济、文化发展方面的卓越地位并进一步强调了保护环境、节约水源及减少污染相结合的可持续发展战略目标。

三、流域经济的国际经验对长江经济带发展的启示

（1）从密西西比河流域经济发展来看，一是流域工程设施和综合交通是产业发展的基础保障。密西西比河沿河丰富的水利资源和矿产资源能够得到有效利用，能有力推动流域产业的发展。二是物流业、服务业与制造业配套发展。流域工程设施的改善和复合交通方式的发展不仅有利于制造业的发展，而且还可促进物流业、旅游业的繁荣。三是政府需提供高效有序的流域组织管理。成立专门的委员会，研究沿河开发治理规划、制定河道整治和防洪措施及通航和生态保护标准，进行综合治理与开发。四是“点—轴”经济开发带。水路、铁路、公路立体交通带动流域生产要素聚集形成城市增长极，流域矿产资源开发和制造业的发展造就了匹兹堡、新奥尔良、圣路易斯等一批具有不同功能的工业中心。

（2）从莱茵河流域经济发展来看，一是发展完善的航运网络。沿岸区域对河道进行综合治理，通过提高航道等级大力发展内河航运；同时将内陆公路、铁路、管道运输等物流运输方式与航运相连，构建立体化交通网络体系。二是港口城市联动，

发展“点一线一面”流域经济。完善的物流航运网络体系可以形成产业及人才的集聚区，从而也促进了沿江经济带的形成，最终形成以核心港口城市为辐射点、以沿江经济带为发展线、以流域经济区为发展面的“点一线一面”空间发展格局。三是规制与开发并举，重视生态环境保护。莱茵河流域开发将多种措施结合并建立了统一的流域管理机构，制定和完善了相应的法律法规并将生态环境保护纳入开发战略之中，实现技术、社会、经济及生态等多重因素并重。

（3）从东京湾经济带发展来看，一是超级港口竞争主体的建立能够利用各港口自身优势，同时也带动了整个工业带及区域经济的发展。二是通过政府合理规制并对港口群不同城市进行合理分工，进而形成港口群的整体优势，带动区域工业及经济的发展。三是树立“三生共赢”的港口开发理念。在港口开发或建设过程中，需要做到开发与环保并举，将港口的经济开发、工程建设及流域的生态环境紧密结合，根据各流域不同的自然条件进行差异化开发战略的制定，做到流域经济带的生产、生活、生态共同发展。

（4）从泰晤士河流域经济发展来看，一是对流域开发整体需要有战略性的规划体系，要有针对性地对流域重点开发区域进行规划，区域性的规划及发展战略有助于整个大流域区域的协调发展，通过重点区域开发辐射或者区域之间的协调发展战略能够实现流域城市的共同进步。二是在开发的同时制定相应的可持续发展战略，仅以区域开发或经济发展为目标在新时代流域开发背景下是远远不够的，最终流域的发展要实现社会环境和自然的可持续发展。

[参考文献]:

- [1] 刘有明. 流域经济区产业发展模式比较研究 [J]. 学术研究, 2011 (3): 83-88.
- [2] 王宪明. 日本东京湾港口群的发展研究及启示 [J]. 国家行政学院学报, 2008 (1): 99-102.
- [3] 谢世清. 美国田纳西河流域开发与管理及其经验 [J]. 亚太经济, 2013 (2): 68-72.
- [4] 吴传清. 建设长江经济带的国家意志和战略重点 [J]. 区域经济评论, 2014 (4): 45-47.
- [5] 王志远. 德国: 莱茵河均衡发展 [N]. 经济日报, 2014-10-21.
- [6] 王传宝. 泰晤士旧港区何以换新颜 [N]. 经济日报, 2014-10-21.
- [7] 张彤. 论流域经济发展 [D]. 四川大学, 2006.

（责任编辑：吴斌）