

贵州融入长江经济带经贸合作路径的思考

张美涛

(贵州省社会科学院, 贵州贵阳 550002)

【摘要】“十三五”期间,贵州面临着区域发展战略的深度调整。随着“一带一路”和长江经济带战略的切实推进,传统的块状区域为主导的发展战略将让位于带状区域为主导的发展战略。长江经济带在经济、城市和交通运输上的重要地位及其带来的投资机会都使贵州省必须高度重视并主动融入。利用经济联系度、产业相似度和物流需求指数等指标定量分析了贵州与长江经济带内各省市的经济联系现状和存在的问题,以城市群为主、产业对接为重点,组团式发展的分工协作聚集机制和以大数据等绿色产业和服务业为重点的经贸合作路径。

【关键词】贵州省;长江经济带;经贸合作路径

【中图分类号】F061.5 **【文献标识码】**A

【文章编号】1002-6924(2016)08-134-141

“长江经济带”经历了从“七省二市”^①到11省市,^②总面积从148.23万km²扩大到205万km²的历程。它是一条沟通中国东西方向的综合性运输通道,更是一条“承东启西、贯通南北”的经济区、产业带;是一条以流域为基础、以城市经济区为基本单元的宏观协作经济区。它有着重要的重工业基础和高级制造业基础,又是目前世界上最大的以水运为主的、包括铁路、高速公路、管道以及超高压输电组成的综合性运输通道,其港口货运量超过同年全国十大铁路干线货运量之和的30%。^[1]作为中国资源富集、经济聚集、城市密集的最大经济区域,其经济总量、人口与市场规模,以及对“一带一路”的直接促进作用,使其资本市场的投资机会将更甚于京津冀。“一带一路”和长江经济带战略的切实推进,传统的块状区域为主导的发展战略将让位于带状区域为主导的发展战略。贵州在“十三五”期间面临着区域发展战略的深度调整,主动融入长江经济带成为贵州经济发展的不二选择。

一、贵州与长江经济带各省市的经贸合作现状

通达性、互补性、介入机会被认为是促进区域空间结构形成与演化的主要因素,三要素所起的作用各不相同,但又互为补充。以下将从经济联系度和产业结构相似性、空间介入机会等方面对贵州与带内其他省市的联系加以分析。

(一) 贵州与带内各省的经济联系度

经济联系度是指地区之间、地区内部、城镇之间以及城乡之间在原料、材料及工农业产品的交换活动和技术经济上的相互联系程度。区域经济联系的产生和发展是劳动地域分工的结果。^W经济联系强

度是用来衡量区域间经济联系程度大小的指标。

省域经济联系度。城市及空间的经济联系是 K 域空间经济联系最为密切、交流最为频繁的一种联系，主要通过物流、人流、资金流、信息流等形式实现。著名地理学家塔费认为，“经济联系强度同它们的人口乘积成正比，同它们之间距离的平方成反比”。[3]因此经济联系强度不仅与区域经济规模、人口规模有着密切的关系，还与区域间的交通距离密切相关。它从正反两个方面反映我们所界定的经济中心城市对周边地区的辐射度和周边地区对所界定的经济中心城市辐射能力的接受度。

本文利用改进过的引力模型，如公式（1）来计算地区间的经济联系强度：

$$R = \frac{\sqrt{PV}\sqrt{P_iV_i}}{D^2} \quad (1)$$

式(1)中 P 、 V 分别为贵州省辖区非农业人口(万人)、工业总产值(亿元)； P_i 、 V_i 分别为 i 城市非农业人口(万人)、工业总产值(亿元)； D 为贵阳至带内其他省会城市的铁路里程，由于我们主要研究长江经济带内贵州与其他各省的经济联系强度，即以贵州为中心计算贵州与带内其他省之间的经济联系，而贵阳又是贵州省的省会城市，所以，我们用贵阳到其他各省省会城市之间的最短铁路距离计算。该值越大，说明以贵州为中心，贵州与该省的经济联系越多、越强。

表 1 即为贵州与长江经济带内各省之间的经济联系强度，从省级经济联系强度看，与贵州经济联系最为紧密的依次为：重庆、湖南、四川、云南、湖北，从地理空间看，贵州与其地理空间距离最近的几个省市经济联系度最高。其他依次为浙江、上海等经济发达地区，与安徽省的经济联系度最低。总的来看，贵州与长江经济带内各省的经济联系度首先遵循地理空间远近的规律，其次遵循经济发达程度的排序。

表 1 2014 年贵州与长江经济带内各省的经济联系度

地区	经济联系度	排名
上海	5.80	9
江苏	17.60	6
浙江	12.27	8
安徽	3.82	10
江西	15.20	7
湖北	17.85	5
湖南	33.82	2
重庆	69.39	1
四川	31.36	3
云南	26.26	4

资料来源：根据 2015 年《中国统计年鉴》数据计算得来。

城市经济联系度。省市间的经济联系主要是通过城市间的经济联系而达成的，因此，进一步观察城市间的经济联系度。同理，以贵阳为中心，贵阳与带内其他地级以上城市的经济联系度值越大，说明贵阳与该市的经济联系度越强。表 2 仍然是按照公式（1）的方法计算得来，距离按照贵阳到这些地级市的最短铁路距离计算，人口按照各个地级市的市辖区人口计算。

表 2 2014 年贵阳市与长江经济带地级以上城市间的经济联系度

城市	经济联系度	城市	经济联系度	城市	经济联系度	城市	经济联系度
上海	0.35	湖州	0.12	九江	0.17	长沙	1.15
南京	0.46	宁波	0.3	南昌	0.42	常德	0.38
镇江	0.55	绍兴	0.28	黄石	0.12	益阳	0.4
扬州	0.2	舟山	0.06	鄂州	0.13	重庆	16.79
苏州	0.53	马鞍山	0.08	武汉	0.94	泸州	1.45
无锡	0.33	芜湖	0.15	荆州	0.28	攀枝花	0.22
常州	0.26	铜陵	0.07	宜昌	0.53	成都	1.56
南通	0.2	安庆	0.12	黄冈	0.07	宜宾	0.73
杭州	0.47	池州	0.05	咸宁	0.14	昆明	1.57
嘉兴	0.14	合肥	0.32	岳阳	0.4		

资料来源：根据 2015 年《中国城市统计年鉴》计算得来。

从表 2 看，与贵阳市经济联系强度排前五名的地级以上城市是：重庆、昆明、成都、泸州、长沙。贵州与四川、重庆、云南各省的主要城市联系较为紧密，其次是江浙一带如镇江、苏州、杭州、南京、上海等地，与其他城市的经济联系度较弱。从城市经济联系度看出，贵阳与长江经济带内各城市距离的远近和带内城市本身的重要性都决定着贵阳与这些城市经济联系度的强弱。

（二）货运量及物流需求指数

1. 各种运力的货运量变化情况。进一步开发长江经济带的一个着力点是打通更多的水运航道，因为水运的单位成本更便宜。因此，观察各种运力在货运量中的比重可以看出近年来各省的物流量尤其

是水运 M 在带内的走向及其经济发展度。从表 3 我们可以看出，水运方面，长三角三省的水路货运 M 自 2003—2008 年以来在其本省货运量中一直持续上升。自 2014 年来，水路货运 M 在长三角各省市中的占比有所下降，而同期，长江上游三省一市贵州、云南、四川、重庆的水路货运童在各省货运中的占比除重庆有所增加外，其余各省的变化量不大，尤其是贵州，水运在本省货运童中占比一直徘徊在 2%左右。

另外，从各省各种运力在带内的占比变化看，长三角各省水路运输的变化不明显，而贵州、云南两省的水路运输占比也基本维持在 0.5%以下。值得一提的是安徽近年来水路货运量持续增加，从 2003 年的 5.82%增长到 2013 年的 27.44%，是整个长江经济带内水路货运童最高的省，从一个侧面为安徽近年来的工业、消费等指标增长领先于中部各省区作出了解释。从 2014 年各省的各种运力货运量占比看，安徽、浙江、江苏、四川等省已明显超过上海，贵州在带内的总货运量占比也从 2003 年的 12.8%，增长到 2014 年的 15.5%，为贵州近年来经济的高速发展作了很好的注解。而重庆、上海总货运量在带内占比逐年下降，也说明了这两个直辖市的产业结构已明显不依靠制造业支撑。详情见表 3。

表 3 长江经济带各种运力在货运量中的占比变化情况

各种运力在本省货运量中的占比(%)				各种运力在带内货运量中的占比(%)					
年份	省份	铁路	公路	水运	年份	省份	铁路	公路	水运
2003	上海	2.06	52.43	45.50	2003	上海	2.33	6.80	25.92
2003	江苏	5.61	69.28	25.12	2003	江苏	10.03	14.26	22.70
2003	浙江	3.21	68.29	28.51	2003	浙江	6.41	15.72	28.82
2003	安徽	16.00	73.05	10.95	2003	安徽	16.85	8.85	5.82
2003	江西	17.27	75.96	6.78	2003	江西	9.22	4.67	1.83
2003	湖北	11.43	73.55	15.01	2003	湖北	9.09	6.73	6.03
2003	湖南	9.24	84.79	5.97	2003	湖南	10.73	11.34	3.50
2003	重庆	5.97	87.23	6.80	2003	重庆	3.74	6.30	2.16
2003	四川	12.65	82.51	4.84	2003	四川	14.02	10.53	2.71
2003	贵州	27.28	70.71	2.01	2003	贵州	9.58	2.86	0.36
2003	云南	7.13	92.60	0.28	2003	云南	7.99	11.94	0.16
2014	上海	0.83	52.05	47.12	2014	上海	1.11	3.36	10.87
2014	江苏	3.94	57.05	39.01	2014	江苏	11.30	7.95	19.40
2014	浙江	2.56	56.81	40.63	2014	浙江	7.63	8.21	20.98
2014	安徽	2.92	71.78	25.30	2014	安徽	18.26	21.80	27.44
2014	江西	3.86	89.72	6.42	2014	江西	8.24	9.29	2.37
2014	湖北	4.31	77.06	18.63	2014	湖北	8.91	7.73	6.68
2014	湖南	2.80	84.68	12.52	2014	湖南	8.16	11.97	6.32
2014	重庆	2.84	82.35	14.81	2014	重庆	3.91	5.50	3.54
2014	四川	5.35	90.42	4.23	2014	四川	14.16	11.62	1.94
2014	贵州	8.89	89.54	1.57	2014	贵州	10.20	4.99	0.31
2014	云南	4.93	94.58	0.49	2014	云南	8.12	7.56	0.14

资料来源：根据各年份《中国统计年鉴》计算得来，中国统计出版社。

2. 各省市物流需求指数。社会物流需求系数 λ 是反映生产总值对物流依赖度的指标，即每单位 GDP 产出需要多少单位的物流总额来支持。社会物流总额所需耗费的物流费用有所下降，显示出物流运行质量提升，同时也预示着传统的依靠“高物耗、高物流”的经济增长模式正在发生积极转变，经济结构调整的效应逐步显现。

由于无法得到各省区的全社会物流总额，所以仅以各省区的物流、仓储总产值来计算。从表 4 数据看，贵州自 2004 年以来物流需求指数逐年上升，从 2004 年的 0.06 上升到 2014 年的 0.12，而浙江、

安徽、江西、湖南等省基本上都呈下降态势，说明近年来贵州生产总值对物流的依赖度在提高，本省生产供本地消费的产品越来越少。同时，也说明贵州的物流成本在逐年上升，且经济发展模式仍然属于“高物耗、高物流”，产业结构急需升级。

表 4 2004—2014 年长江经济带各省物流需求系数

	上海	江苏	浙江	安徽	江西	湖北	湖南	重庆	四川	贵州	云南
2004	0.06	0.06	0.07	0.07	0.09	0.07	0.08	0.06	0.08	0.06	0.07
2005	0.06	0.04	0.04	0.07	0.07	0.06	0.06	0.07	0.05	0.06	0.05
2006	0.06	0.04	0.04	0.07	0.07	0.06	0.06	0.08	0.05	0.06	0.04
2007	0.06	0.04	0.04	0.07	0.06	0.05	0.05	0.06	0.05	0.06	0.04
2008	0.05	0.04	0.04	0.06	0.06	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.04
2009	0.04	0.04	0.04	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.04	0.1	0.03
2010	0.05	0.04	0.04	0.04	0.05	0.05	0.05	0.05	0.03	0.1	0.03
2011	0.05	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04	0.05	0.05	0.03	0.1	0.02
2012	0.04	0.04	0.04	0.04	0.05	0.04	0.05	0.05	0.03	0.1	0.02
2013	0.05	0.05	0.04	0.04	0.05	0.05	0.05	0.05	0.03	0.11	0.03
2014	0.05	0.05	0.04	0.04	0.05	0.05	0.05	0.05	0.03	0.12	0.03

资料来源：根据相关年份的《中国统计年鉴》数据计算得来。

(三) 贵州与带内周边省区的产业相似度产业相似度由产业相似系数表示》产业相似系数是对地区间产业相似度的一种测度，指数越低表示两区域的产业结构相似度越小，反之，则两区域产业结构趋同。由公式(2)计算得出。

$$S_{ij} = \frac{\sum_{k=1}^n X_{ik} X_{jk}}{\sqrt{\sum_{k=1}^n X_{ik}^2 \sum_{k=1}^n X_{jk}^2}} \quad (2)$$

其中， S_{ij} 表示两地区的产业相似度， i 和 j 分别表示两个区域， X_{ik} 和 X_{jk} 分别表示部门 k 在区域 i 和区域 j 的工业结构中所占的比重。 S_{ij} 值在 0—1 之间，如果等于零，则两地区工业结构完全不同，等于 1 则两地区的产业结构完全相同。详见表 5。

表 5 贵州与带内周边省市产业结构相似系数

	贵州	重庆	四川	湖南	云南
贵州	1	0.404	0.681	0.621	0.747
重庆	0.404	1	0.699	0.603	0.363
四川	0.681	0.699	1	0.86	0.591
湖南	0.621	0.603	0.86	1	0.713
云南	0.747	0.363	0.591	0.713	1
平均相似系数	0.606	0.559	0.734	0.727	0.655
排名	4	5	1	2	3
相似系数变化	—	(-)0.033	(-)0.062	(-)0.160	0.01

数据来源：根据 2015 年《中国统计年鉴》计算得来。

从贵州与带内周边省区的产业相似度系数看，贵州与重庆市的产业结构相似系数最低，仅为 0.404，与湖南的相似系数也相对较低，但与四川、云南的产业结构相似系数较高。说明贵州与四川、云南有一定的竞争度，但与周边的重庆、湖南有较大的互补合作可能。

表 6 为贵州与带内周边省区的主导产业对比，可以看出，贵州的主导产业大多集中在煤炭采选、电力和黑色金属等技术含量不高的行业。而重庆的主导产业则为较高端的交通设备和通信设备行业，湖南在专用设备，四川在通信设备行业都有较明显的优势。

表 6 2014 年贵州、重庆、湖南、四川主导产业对比

贵州		重庆		湖南		四川	
行业	比重	行业	比重	行业	比重	行业	比重
煤炭采选	19.01%	交通设备	27.67%	专用设备	9.52%	通信设备	8.55%
电力	17.34%	通信设备	11.37%	化学原料	8.42%	农副食品	7.22%
黑色金属	8.80%	电气机械	6.06%	有色金属	8.15%	化学原料	6.97%
化学原料	8.49%	化学原料	5.45%	农副食品	7.60%	黑色金属冶炼	6.85%
饮料制造	6.70%	建材	5.22%	建材	6.62%	建材	6.61%
有色金属	5.68%	黑色金属	5.01%	黑色金属	5.55%	饮料制造	6.48%
建材	5.53%	电力	4.44%	交通设备	4.81%	交通设备	5.72%
烟草制品	4.84%	农副食品	4.22%	电力	4.43%	电力	5.68%
医药制造	3.47%	有色金属	3.67%	通用设备	4.01%	通用设备	4.94%
交通设备	3.30%	通用设备	3.13%	电气机械	3.80%	煤炭采选	4.00%

数据来源：根据 2015 年《中国工业统计年鉴》计算得来。

二、贵州融入长江经济带的问题与成因

(一) 产业结构和重点产业与周边省市形成竞争

长江经济带各省区工业发展不平衡、互动不显著依然明显，上中下游省市的发展水平差距大。2014 年，长三角与中游城市群和上游城市群的工业总产值比重分别是 3.66:1.66:1。长三角内江苏、上海、

浙江的工业总产值分别是贵州的 21.54 倍、5.25 倍和 10.25 倍。同期，长江中游城市群的安徽、江西、湖北、湖南 4 省的工业总产值分别都是贵州的近 5 倍。

贵州高新产业园区产业链上游与下游、大企业与小企业以及配套产业的相互促进、联动的依存度不高，专利授权量明显低于带内其他高科技园区，与带内其他园区的产品、产业结构雷同现象较为突出，自主创新能力弱，缺乏核心竞争力，存在低层次重复竞争。因此，缺乏比较优势，难以与长江经济带内其它省的高新技术园区形成互补、互动效应。贵阳高科技产业园区只有高端装备制造业有别于其它高新区。且从前文所做的分析看，贵州与带内周边省区的产业结构相似度高，形成较强的产业竞争，而贵州产业的核心竞争力又弱，与其他省开展合作，胜算难度较大。究其原因，主要是在强调地区竞争的制度安排下，省市间掉入了囚徒困境博弈中，即个体的最优选择，成了整体的最差结果；个体的高效率，造成了整体的低效率；个体的理性变成了整体的不理性。

（二）物流需求指数有待降低

从前文的数据分析可以看到，贵州最近几年的物流需求指数在持续上升，一方面是由于贵州近年来经济的大发展，各种基础设施建设，使得地区生产总值对物流的依赖度在提高；另一个方面说明近年来本省生产供本地消费的产品越来越少，使得物流成本逐年上升，且经济发展模式仍然属于“高物耗、高物流”。高昂的运输费用导致物价高企，使得在相同名义工资水平下，贵州的实际收入水平在降低，对人力资本的吸引力在下降。因此，急需降低物流成本。

（三）城市体系空间结构有待优化

城市体系就是地域上接近，彼此有稳定联系居于同层次的一组城市群体。因此，区域内城市体系是实现区域空间连接的前提，也是结果。同时，随着经济的发展，区域资源的支配权也发生了根本变化，处于区域节点位置的城市对社会、经济活动的控制权力在不断增长。从前文所分析的经济联系度看，贵州与带内其他城市的经济联系，几乎是依据地理位置远近与经济发达程度来排序的。目前的情况是长江经济带的中上游地区特别是上游地区，大中城市所起的作用并不突出，贵州省与重庆、湖南、云南、四川等省市相对联系较多，但所获得的辐射效用并不大。黔中城市群在带内对其他城市的吸引力也不够，贵阳也未能发挥次区域中心城市的作用，尚未形成对资源配置起主导作用的城镇体系。

（四）人才缺乏，且流动环境欠佳

从就业人员素质构成看，上海、江苏两省大专以上就业人员在带内占比最高，而上海在研究生以上就业人员占比中拥有绝对优势，虽然近年来有所下降，从 2010 年的 2.55% 下降到 2014 年的 2.15%，但是仍然是带内最高的，说明高层次人才主要流向了上海、江苏、浙江等省。贵州近年来就业人员在大专、本科两项上的比重有所增加，大学专科就业人员占比从 2010 年的 3.9%，增长到 2014 年的 5.8%；大学本科就业人员占比从 2010 年 2.5%，增长到 2014 年 3.6%；研究生以上就业人员的占比贵州连年下降，从 2010 年的 0.12% 下降到 2014 年的 0.06%，与上海 16.4%、浙江 7.7%、江苏 6.1% 相比，贵州仍然有

很大差距。从人才结构方面看，贵州在专科、本科层次就业人员占比方面仍然居整个长江经济带各省之末。说明贵州在人才环境方面还有需要改进的地方，尤其是留住大学专科以上人才，以及具有一定创新能力的企业家人才更是重中之重。

（五）投资软环境有待完善

经济加速发展离不开投资拉动。从资本总 M 流向看，即全社会固定资本在长江经济带内的占比，2010_2014 年，江苏一直稳居第一，基本维持在 21%以上；浙江第二，从 2010 年的 11.92%下降到 2014 年的 11.83%；四川第三，从 2010 年 11.89%，下降到 2014 年 10.96%。贵州虽然一直在 12 省区中排位垫底，但近年来有上升趋势，从 2010 年带内占比的 2.9%上升到 2014 年的 3.87%，相临近的云南省却从 5.07%下降到 2014 年的 4.69%。投资不足仍然是掣肘贵州经济快速发展的重要原因。究其原因，笔者认为相对于地理条件、资源状况、基础设施、基础条件等硬件条件而言，贵州的思想观念、文化氛围、体制机制、政策法规及政府行政能力、水平和态度等软环境对投资也有一定制约。

三、促进贵州融入长江经济带的经贸合作路径选择

以产业对接为重点，以重要城市和区域为中心，以交通基础设施贯通和制度创新为抓手，以“借力”和“走出去”为手段，与“一带一路”战略的重要区域和中心城市互相支撑，按时序、分步骤推进贵州融入长江经济带。

（一）产业主导，交通先行

抓住产业沿江上行的机会，按照产业和产业园区发展的需要，打通关键节点的交通、水利等基础设施瓶颈。建设城际间的立体交通无缝对接网络，打通贵州向东南北的经济发展通道。利用好双龙临空经济区，开辟与带内各省市的空中通道，做好水陆空运输的无缝对接。航空网络方面要加快与带内省会城市、对外开放、旅游城市干线机场的建设，形成多层次的机场分布体系，加快资金、技术、设备、物资和信息的交流，带动沿江综合开发。重视城市轨道交通建设，把交通枢纽、交通轴线、交通网络建设同区域经济发展和城市建设，产业开发有机结合起来，建设高效便利的大城市群、城市带和城镇现代交通网络，形成点线面结合、多层次、网络型的区域经济协调发展的物流体系。

保证高速公路薄盖全省的产业园区和省级以上风景名胜区。借助高速公路和高速铁路，在实现省内县县通高速基础上，对外要实现与中游城市群核心城市的“3 小时都市圈”基本全覆盖。建设黔中、滇中、成渝之间的城际交通网络，实现省会城市与周边节点城市之间 1—2 小时通达。通过便利的交通网络，使贵州成为西南连接长江上游和中下游的交通枢纽，使黔中城市群从交通枢纽地位逐渐变成连接上中游城市群的经济核心。

根据国务院下发的 2014[39]号文件精神，积极改善长江经济带上支流的通航条件，积极推进航道整治和梯级渠化，提高支流航道等级，形成与长江干线有机衔接的支线网络的要求，加快建设贵州乌

江流域的高等级航道建设和航运资源开发。突出航道提升等级，畅通内河水路通道。主动参与长江经济带综合交通走廊建设。重点要做好“水、铁”两大文章。水，即江海联运，要大力支持罗甸港、乌江等沿岸港口建设与运营，加快建构新型港航联盟、港口联盟、航航联盟；不断提高承接长江水道运输的规模和比重。铁，即江铁联运，考虑到长江枯水期较长等因素，必须从战略高度支持江铁联运发展，加快长江经济带“无水港”战略布局与海铁联运合作，大力提升水运服务经济社会发展能力，加快打通贵州“北入长江”的出省水运主通道。

（二）制度创新，借船出海

在制度安排上，与长三角地区各省政府签署人才和高科技产业的合作备忘录，争取发达地区对贵州更多的横向支持；市场化手段与政府营销相结合，借船出海，引导要素逆江而上。深化投融资体制改革，大力推动创新创业，提升企业对科研和高校的依赖度，增强经济内生动力。同时严格执法，提高投资软环境。

充分利用政策机遇，创建区域内的协调合作机制。抓住国家新一轮西部大开发政策、长江经济带发展政策和“一带一路”等政策为贵州带来开放和发展的新机遇，加强与带内各省市的全面合作。建立区域互动协调合作机制。建立长江经济带协作联盟，共商带内包括基础设施建设、绿色环保、应急管理协作在内多角度合作协调机制。建立健全地方政府之间协商合作机制，共同研究解决区域中的重大事项。充分调动社会力量，建立各类地区合作组织，协同推进长江防洪、航运、发电、生态环境保护等工作。

通过建立公共服务和社会治理协调机制促进贵州与长江经济带内劳动力的自由流动、优化融合。首先，加快基本养老保险、基本医疗保险等社会保险关系转移接续政策的落实力度，甚至可以探讨与带内其余各省建立联网缴纳社会保险的机制，保证人才在带内的自由流动不受社会保险转移之困。其次，加强与带内的长江中下游各省区实现跨区域职业教育合作和劳务对接，推进统一规范的劳动用工、资格认证和跨区域教育培训等就业服务制度，实现上中下游劳动力的自由转移流动。再次，建立人才联盟，让黄金水道有“黄金政策”，促进人才的共育、共引、共用。重视人才在长江经济带发展中的引领作用，“关键是要打破行政壁垒，提高人才配置效率，让人才在黄金水道流动起来。”

以铁、水、空三大枢纽三大口岸和两个保税区为载体，争取未来贵阳综合保税区、双龙临空经济区、贵安新区综合保税区向制造、研发、维修、物流、贸易、结算等“六大中心”转型升级。同时，与带内其他省市合作，全面推行“一次申报、一次查验、一次放行”，实现长江经济带海关区域通关一体化和检验检疫一体化的关检合作。

（三）周边夯实，长三角互联

以目前已经形成的具有较好基础的重庆、四川、云南等省的经贸合作为基础，继续发挥与周边省区和重点城市在资源深加工、特色食品、装备制造等方面的合作。利用沪昆高铁、贵广高铁、厦深高

铁开通的机会，加快与湖南、江西、湖北等周边省份的经贸往来。同时重点发展与江、浙、沪等长三角发达省份在医药大健康、电子信息、大数据应用、精细化工等高科技产业领域的合作。

向北加强与成渝城市圈的合作。依据目前已经形成的贵州与重庆、泸州、成都等城市的较强的经济联系度，建立区域城市发展联盟，共建一批产业协作示范园区，主要对接成都、重庆、贵阳、昆明等区域性中心城市的产业对外扩散，不断增强产业集聚能力。以贵遵经济走廊为主体重点依托兰海高速、渝黔高铁等交通干线，增强产业发展轴线的集聚能力，推进沿线产业协作，大力开展对外地区协作。搭上“一带一路”向西向北的快车，推进贵州与俄罗斯伏尔加河沿岸联邦区和欧洲的合作。

向南加强与云南省的融合，抓住云南向东南亚、南亚开放的通道和门户功能，以特色食品、高效山地农业为重点，推动贵州参与孟中印缅经济走廊合作、中国—东盟湄公河流域开发、大湄公河次区域经济合作，提升贵州向东南亚、南亚开放水平。共同打造连接港澳和东南亚的新城市带，全面对接“一带一路”战略，积极开拓东盟市场。加强两省在能源、矿产资源的深加工、旅游文化、特色精品旅游线路的开发合作；物流产业、生物资源开发，尤其是地道中药材、民族食品、烟酒茶方面的合作。

向东提升与江苏、浙江等长三角省份的贸易往来，依靠江浙两省在海上丝绸之路上的支撑能力，带动贵州的电子信息、医药、精细化工等产业发展。加快把贵阳建设成为内陆经济开放高地，吸引更多的资本和人才。科学有序承接长江中下游产业转移。利用上海对口扶贫的机会，加快建设上海漕河泾新兴技术开发区遵义分区，借鉴先进园区管理经验，有序承接长三角产业转移。推进与长三角各省在节能环保、新材料、生物技术、高端装备制造业、新能源、电子信息、航空航天、大数据、汽车制造、特色食品等产业，以及生态保护领域等重点产业的协作，共同培育富有区域特色和市场竞争力的高新技术产业。

加快与湖南、湖北两省高新技术产业园区的合作，尤其在电子信息、生物医药方面的合作，与这两省进行错位竞争。新常态下的园区经济更应创新机制，在利益共享机制上下工夫，形成整个产业集群生态圈，避免产能过剩、投资发散。

（四）两核集聚，城市群对接

以黔中城市群为重点，充分发挥贵阳、遵义两个核心城市的集聚辐射功能，有效对接成渝、滇中、长三角和长江中游城市群，打开“走出去”的通道。黔中城市群各主要城市要主动对接带内城市群的主要城市，以产业为主线，逐步完善基础设施、社会公共服务、资源和环境保护等措施，分别从点（核心城市）、线（长江）、网（以高铁为核心的交通运输网络）、立体化（多点多领域）和常态化的角度进行统筹规划。

充分利用带内城市群的发展，实现产业的组团式发展。推动黔中城市群与成渝城市群和滇中区域性城市群的对接，实现产业组团式发展。加大力量建设黔中城市群，以武汉打造“光谷”为榜样，打

造以贵阳为中心的“健康谷”，推动贵州在生物医药、中草药种植、提取等方面与长江中下游城市群的合作。依据《国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展指导意见》精神，增强贵阳产业配套和要素集聚能力，重点建设遵义—贵阳—安顺主轴带，推动贵安新区成为内陆开放型经济示范区。重要的能源资源深加工、特色轻工业和民族文化旅游基地，推进大数据应用服务基地建设，打造西部地区新的经济增长极和生态文明建设先行区。

（五）生态引领，绿色发展

以生态环保领域合作为契机，促进绿色产业合作。长江流域的协调发展要以可持续发展为目标，解决好经济增长和环境保护的协调问题，坚持把环境保护和经济开发纳入国民经济总体规划，以保证经济和社会的可持续发展。着力培育发展以大数据为引领的电子信息产业、新医药和健康养生、文化旅游、山地现代高效农业、新型建筑建材等生态友好型、环境友好型产业。与重庆、四川一起打造长江上游生态环境环保产业带，促进产业发展生态化、生态经济产业化，生态环境质量持续改善，生态系统稳定性显著增强，生态安全得到有效保障。

以旅游、物流、金融、大数据、大健康产业为重点展开服务业领域合作。以金融保险、现代物流、大数据应用、大健康产业等生产和生活性服务业为重点，拓展服务业发展的空间。以金融市场协调发展为突破口，率先发展长江经济带资本市场，按照区域开发银行的模式，组建长江开发基金，支持长江经济带开发建设的融资需要。其次，建立促进贵州民营企业融入长江经济带发展母基金，按财政投资，吸引民间资本加入，滚动发展的原则，以园区建设和产业发展为重点扶持、助推贵州民营企业外向型发展。积极利用风险投资和三板上市公司的融资场所，鼓励贵州中小企业上市融资。

根据国发 2014[39]号文件，把长江沿线培育成为国际黄金旅游带的精神，大力发展特色旅游业，依托沪昆高铁、高速与云南省联手打造自然山水民族风情旅游线路，与长三角的浙江、江苏等省通力合作打造城市精品旅游线路，与长江中游各省区安徽、江西联合打造自然山水旅游线路。发挥长江沿线各主要城市独具特色的历史文化、自然山水和民俗风情等优势，打造旅游城市、精品线路、旅游景区、旅游度假休闲区和生态旅游目的地。共同打造川黔滇沪浙苏旅游一体化的国际旅游目的地。

依托国家高技术服务业基地，发展信息技术、电子商务、研发设计、知识产权、检验检测、大数据、认证认可等服务产业。加强对贵州教育培训产业的发展，提高就业人员素质。积极推动贵阳市、贵安新区逐步形成以服务业为主的产业结构。加快智能物流网络建设，增强沿江物流园区综合服务功能，培育壮大现代物流企业，形成若干区域性物流中心，提高物流效率，降低物流成本。

参考文献：

[1]陆大道. 建设经济带是经济发展布局的最佳选择——长江经济带发展的巨大潜力[J]. 地理科学

, 2014(7), 669-771.

[2]王德忠,庄仁兴.区域经济联系定置分析初探 以上海与苏锡常地区经济联系为例[J].地理科学, 1996(6): 51-57.

[3]乔旭宁,杨德刚,毛汉英,等.基于经济联系强度的 乌#木齐都市圈空间结构研究[J].地理科学进展, 2007(6): 86-95.

[4]2014年物流运行情况分析与2015年展望,中国物流与采购联合会网站,2015. 4. 16

[5]黄泓.长江经济带协调发展模式及机制创新[J].重庆工商学院学报, 2009(9): 33 — 36.

[6]部长话合作人才谈创业长江经济带国际人才论坛 在汉举行·荆楚网