

运输带变黄金带：长江经济带高质量发展新定位

刘志彪

(南京大学 长江产业经济研究院, 江苏 南京 210093)

摘要:长江经济带成为引领我国经济高质量发展的生力军的五条基本标准是:长江经济带一轴、两翼、三极、多点的生态环境能得到更多的修复和保护,沿江地区生态环境更加优美;长江经济带一轴、两翼、三极、多点的综合交通运输体系一体化水平更高,运输设施更加发达,生产要素流动更加顺畅;长江经济带一轴、两翼、三极、多点的经济发展要更加协调,通过建设沿流域的国内价值链,逐步缩小东中西地区发展差距;长江经济带一轴、两翼、三极、多点地区要坚决地撤除地方行政壁垒,使市场体系更加统一、开放、竞争、有序,让资源配置具有更高的效率;长江经济带一轴、两翼、三极、多点地区的体制机制的设计要科学合理,要使高质量发展的动力不断增强。今后长江经济带各地区坚持走高质量发展的道路,在体制机制模式上需要解决的最重要问题有:一是要对“强政府”模式的功能进行重新定位,对其活动内容进行重新界定;二是要重点把“弱市场”变为“强市场”,让市场成为资源配置的决定性机制;三是在实现“强市场”的基础上,让“强政府”成为公共领域而非市场赢利领域的有效主体,成为强有力的公共产品提供者。

关键词:长江经济带;高质量发展;运输功能带;黄金经济带

中图分类号: F127.53

文献标识码: A

文章编号: 1673-2359(2019)01-0027-07

长江经济带作为中国经济的重镇和明星地带,占全国21%的国土面积和40%以上的人口,创造了超过全国40%的经济总量,是我国现代经济体系最发达的地区,也成为我国社会经济发展与资源环境承载力矛盾最突出的地区之一。在这个货运量位居全球内河运输第一的黄金水道地区打造高质量发展的模板,对于推动我国经济社会发展尽快实现动力、效率、质量“三大变革”,率先建成现代化经济体系,无疑具有十分重要的战略意义和强烈的示范效应与带头作用。

在以往的经济发展实践中,我们习惯于把长江

流域定位为黄金水道。对长江经济带发展的定位是利用和开发其资源功能,即利用其大运输、大用水、大耗能、大资源承载力等功能,大力发展和加速发展重化工业。遵循这样一种定位和发展思路,长江经济带现有的134个地级以上城市中,竟然有80多个城市政府在其“十三五”规划中,明确表示要重点发展石油化工产业。重化工业加速发展和全面开花的布局及态势,虽然促推了中国工业化的速度和进程,却使长江经济带沿线积累了一系列关于生态环境质量方面的矛盾和问题,如工业结构性污染严重,土壤、空气和水环境安全事件与隐患增

收稿日期: 2018-10-12

作者简介: 刘志彪(1959-),男,江苏丹阳人,南京大学长江产业经济研究院院长,教育部首批文科长江学者特聘教授。

基金项目: 国务院参事室长江经济带研究中心2018—2019年课题“长江经济带建设现代化经济体系研究”

多,江湖关系紧张,湖泊湿地生态功能退化,等等,严重影响了中国经济的可持续健康发展。因此,为了保护这条中华民族的母亲河,长江经济带的治理能力和治理体系现代化的任务十分艰巨与紧迫。

2016年1月和2018年4月,习近平总书记亲自主持召开了两次推动长江经济带发展座谈会。在这两个会议上,他都强调推动长江经济带发展必须从中华民族长远利益考虑,把修复长江生态环境摆在压倒性位置,要“共抓大保护、不搞大开发,努力把长江经济带建设成为生态更优美、交通更顺畅、经济更协调、市场更统一、机制更科学的黄金经济带,探索出一条生态优先、绿色发展新路子”^[1]。共抓大保护、不搞大开发,并不是不搞开发,而是要在明确生态环境保护的前提和规则下,进行有限制的保护性开发。制定这些限制前提和开发规则,必须在实现新发展理念和高质量发展要求下,首先对长江经济带的功能重新进行定位。

努力把长江经济带建设成为黄金经济带,依托这条黄金水道打造全球高水平的经济发展带,是党中央对长江经济带高质量发展目标的崭新定位,是习近平生态文明思想的战略体现,是推进供给侧结构性改革、实现高质量发展的重大举措,是进行新一轮扩大内需、更大力度对外开放的重点和抓手。为了顺利地实现这一定位和战略目标,长江经济带各地区必须改变过去那种把长江经济带的功能定位为运输带进行发展的错误理念和错误做法。过去我们在这一理念和认识的基础上,以充分利用长江带丰富资源优势的名义,密集地搞了许多具有重大污染性质的重化工项目。加速发展重化工,虽然与我们所处的工业化发展阶段有关,但是也与上述的认识局限性和急功近利的短期行为有直接的关系。众所周知,用好内河运输功能,只是发挥长江经济带作用的一个最基本的自然属性。长江经济带适宜人类居住的广泛特性,决定了我国经济在进入高质量发展阶段中,最需要充分利用的是长江经济带丰富的其他资源禀赋功能,如可以利用其资源集中、人口集中、市场集中、产业集中、城市集中等发展优势,基于集聚经济原理建设世界级先进制造业集群,推进现代产业体系建设;在沿

江城市基础设施超前一体化的基础上,通过地区间的竞相开放、撤除政策壁垒,加速建设统一、开放、竞争、有序的市场体系,等等。总之,可以利用长江经济带广泛而丰富的资源禀赋,充分发挥长江经济带的范围经济与规模经济效应,实现合理的产业竞争与参与全球分工格局,使之成为中国经济的黄金经济带,成为世界经济增长的明星地带。即是说,建设黄金运输带,只是长江经济带发展的一个基础性功能而已。如果我们在战略上仅仅把经济带看成运输带,那么在产业配置上,必然偏好那些一定会影响环境保护的对运输成本敏感的重化工大项目,必然倾向于那些大用电、大耗水、大消耗的产业,由此绝不会主动去配置那些环境友好型的现代产业项目,也就无法真正解决长江经济带的生态环境污染问题。显然,这种运输带的低定位,彻底贬低了长江经济带的真正价值,也会毁掉这条中华民族的母亲河。

长江经济带只有具备怎样的发展特征,才能符合五大新发展理念的要求,实现高质量发展,才能成为黄金经济带呢?根据习近平总书记提出的标准,主要是在五个方面。它们也是长江经济带成为引领我国经济高质量发展的生力军的基本标准。

一是长江经济带一轴、两翼、三极、多点的生态环境能得到更多的修复和保护,沿江地区生态环境更加优美。^①目前,长江经济带各地方政府响应中央号召,在增量上坚决不批准新的有可能带来重大污染的重化工项目,同时在存量上主动关停并转那些有污染的企业。据不完全统计,2016年初至2018年上半年,仅江苏省就关闭了1421家落后化工企业、10372家禽畜养殖场,整治了118个沿江非法码头。但是,目前长江经济带一轴、两翼、三极、多点的生态环境的演化态势仍不容乐观。2018年4月,习近平总书记在武汉会议上告诫人们:“长江流域生态环境形势依然十分的严峻,沿江产业发展惯性

^①“一轴”是指以长江黄金水道为依托,构建沿江绿色发展轴。“两翼”是指向南北两侧腹地延伸拓展,提升南北两翼支撑力。“三极”是指长江三角洲城市群、长江中游城市群、成渝城市群三大增长极。“多点”是指三大城市群以外地级城市。

较大, 污染物排放基数大, 废水、化学需氧量、氨氮排放量分别占全国的43%、37%、43%。……干线港口危险化学品年吞吐量达1.7亿吨、超过250种, 运输量仍以年均近10%的速度增长, 固体危废品跨区域违法倾倒呈多发态势, 污染产业向中上游转移风险隐患加剧等。”^[2]这是问题的一个方面。另一方面, 我国的大国经济特征, 以及工业化的成熟水平和发展阶段, 都决定了我国对重化工产品具有强大的市场需求。对于这些内需, 我们既不能漠视, 也不能都寄希望于通过放弃国产转而通过进口来满足, 而必须通过自主可控地发展自己的重化工业来实现。这就需要很好地协调重化工发展与长江经济带环境保护之间的关系, 而不是简单地一律关闭、一律限产了事。^[3]

目前江苏省的做法是在全国率先划定并严守省级生态保护红线, 对沿江地区实现“三个不批”: 长江干流及主要支流岸线1公里范围内的重化工业园区、危险品码头一律不批; 沿江两岸燃煤火电项目一律不批; 不符合生态管控红线的要求、威胁饮用水源安全的项目一律不批。这三个“一律不批”, 管的是重化工的增量项目。其实, 根据我国重化工项目密集配置在长江经济带的现实, 在共抓大保护、不搞大开发的基本原则下, 还应该对重化工项目进行存量调整, 即对其进行重大的布局结构调整。否则, 长江经济带的生态环境不可能得到更为迅速、有效的修复和保护。从世界各国产业布局的一般规律和我国生产力的优化布局看, 目前急需贯彻落实集聚发展、集中环保的政策取向, 即要把沿江流域密集配置的那些重大的基础性的重化工业项目, 通过适当的利益激励机制, 集中到沿海地区集聚化布局。这是把修复长江生态环境摆在压倒性位置、协调好长江经济带开发与保护关系的最重要的战略性措施。这也有利于加快形成党的十九大报告提出的培育和建设世界级先进制造业集群, 促进我国产业迈向全球价值链中高端的产业布局。

二是长江经济带一轴、两翼、三极、多点的综合交通运输体系一体化水平更高, 运输设施更加发达, 生产要素流动更加顺畅。建设发达而网络化链接的现代化综合交通运输体系, 是推进长江经

济带经济一体化发展的硬件基础。随着这些年各种“断头路”和交通死角的消灭, 现在长江下游交通一体化目标基本达到、任务基本完成, 已经充分享受了现代化综合交通运输体系一体化给整个长三角地区高质量一体化发展所带来的外溢效应, 但是整个长江流域的综合交通运输体系还不能说已经很顺畅。这主要表现在: 首先, 交通运输硬件设施并不完善, 如长江流域上中下游之间在人流方面缺少通达的高铁客运, 在物流方面既缺少重型铁路, 水路运输体系也不够发达; 其次, 交通运输体系之间缺乏顺畅的衔接,^[4]例如, 长三角地区到武汉、重庆的水运物流体系就不是很通畅。为了让长江经济带真正成为生产要素顺畅流动的黄金经济带, 既要建设一条横贯东西11个省市、蛛网般连接的高速铁路系统, 也要高度重视长江水运系统的建设。从经济性来看, 内河运输成本往往只有公路的1/10, 国家如果花费1000多亿元的水运投资所创造的货物周转量, 就能与10000亿元的公路投资相媲美。这是相当具有经济性的战略决策。

目前因种种原因, 尤其是市场严重分割的缘故, 交通运输体系之间缺乏顺畅的衔接。这使高企的物流成本成为阻隔长江中上游与下游地区联系的主要因素, 由此严重地阻碍了沿长江经济带形成完整的国内价值链, 未来将会极大地影响长江流域各地区参与“一带一路”倡议的潜力和空间。这必然会影响到长三角地区对中上游的带动能力, 影响区域协调发展和开放发展。例如, 据一些地方反映, 目前从武汉运到上海的货物, 并不能直接进洋山深水港码头, 而是要从上海其他地方卸货, 走陆上运输进洋山港再出口海外。采用这种迂回曲折的运输方式, 可能会增加一些地方的货物运输量, 但其“负外部性”是整体性地降低了中西部的的水运成本优势, 并影响中西部地区发展水平。

未来在扩大内需中, 如果要形成完整的国内价值链, 那么可能企业总部的功能要留在长三角地区, 而生产制造功能可能需要放在长江中上游地区, 原材料供给可能要放在西北地区。只有形成这样的发展格局, 才能带动我国东中西部经济一体化, 才能让转型升级后的生产制造环节“转移”到

长江中上游流域,而不是都让其“外移”到东南亚地区,出现国内产业空心化趋势。大力发展水运是解决地区之间市场分割的有效手段,为此我们设想,如果可以借鉴宝钢并购武钢从而实现钢铁生产营运一体化的成功经验,让上海洋山港并购其他上中游港口,那么将可以形成利益共同体来避免类似的地方利益割据的问题。现在这些港口大都是地方性国有企业,不如国资委属下的宝港和武钢那么便于整合,所以我们建议:可以成立国家层面的港务集团公司,整合沿长江水运资源,打通长江黄金水道,以利于后续的制造业转移,否则运输成本过高,制造企业都不会愿意向内陆转移。港口码头都是地方政府经营的公共性极强的资产,不上升到国家层面整合,各自为政,就存在恶性竞争,货物运输节点分散,就难以形成规模经济效应。因此,长江经济带的黄金水道功能还有很大的提升空间。

三是长江经济带一轴、两翼、三极、多点的经济发展要更加协调,通过建设沿流域的国内价值链,逐步缩小东中西地区发展差距。以建设国内价值链为目标,大力促进产业链的空间分离和生产环节向中上游地区的转移,是缩小长江经济带三大区域发展水平的差异、实现区域协同发展的最重要的途径和内在机制。^[5]过去长江经济带的下游沿江沿海地区,在出口导向的战略下,处在全球价值链的低端环节上为国际跨国企业代工,价值链上的中高端环节大多为发达国家的国际跨国企业所主导。长江经济带产业转型升级的一个重要内容,就是其主导产业的主导环节(非全部产业和全部环节,这既不需要也不可能)要逐步迈向全球价值链的中高端。这不是一蹴而就的事情,需要有一个利用国内市场、以内需为依托建设自主知识产权和品牌的过程,即建立本土企业自主可控的国内价值链的过程。由此,长江经济带各区域协同发展的长效机制也可以逐步建立。首先,在国内价值链的分工格局下,本土企业是价值链高端环节的掌控者,具有“链主”地位的这些本土企业因掌控技术端或市场端,因而可以在治理结构中具有更多的话语权和协调资源配置能力。其次,这些本土企业不仅可能取得更多的资本利得,

更可能把经营利润留在国内继续投资,而不是主要外流,或者汇出分配给外国投资者,这为缩小地区差距提供了强大的物质基础。再次,在国内价值链的分工格局下,长江经济带横跨东中西三大地带的产业纵深优势,为各区域协同发展留下了巨大的回旋余地和调节空间。例如,长三角地区可以成为企业总部集聚地区,主要从事研发、销售等价值链高端的服务环节,而一般的加工制造环节就可以向中西部内陆地区转移。这种治理模式有利于对不同地区的资源要素禀赋进行集约式整合,进而充分发挥国内产业间关联效应,深化生产的迂回和专业化效应。最后,随着国内市场的开拓和国内价值链治理经验的积累,我国的发展战略可以把长江经济带中上游地区作为加大向西开放的桥头堡,沿着“一带一路”进行产业链的拓展和延伸,转移我国丰富的有竞争力的产能。^[6]

现在有人担心,按照国内价值链方式进行产业的梯度转移,被转移的地区是否只能被动接受相对落后的制造业,而永远没有机会发展先进的战略性新兴产业和高技术产业,更无法赶上发达地区?这种担心其实是完全没有必要的。因为,产业梯度转移是被各国历史事实证明了无法超越的客观规律,世界上没有哪个国家或地区可以持续出现“反梯度产业转移”效应,无法在沙滩上一步就跨入现代产业体系。如果相对落后地区在政府支持下,强行将一些高附加值产业迁入中西部地区,或者盲目、强行地发展高技术产业,那么在当地的基础设施、人力资本、政府管理水平等软硬件条件根本不能匹配的前提下,这种“反梯度产业转移”只能以失败告终。如果这些产业能够成功嵌入相对落后地区的本地化的产业集群中,同时嵌入国内价值链或全球价值链,那么,将极大地促进这些企业的规模化与专业化,进而促使不同区域发展差异的收敛。

四是长江经济带一轴、两翼、三极、多点地区要坚决地撤除地方行政壁垒,使市场体系更加统一、开放、竞争、有序,让资源配置具有更高的效率。建设长江经济带的统一、开放、竞争、有序的市场体系,使市场在该区域的资源配置中起决定性作用,是我们推进长江经济带区域一体化高质量发展

的微观基础、基本战略思路和战略目标。^[7]总的来看，在区域经济发展中，影响资源和要素流动的因素主要有两类：第一类是自然和技术的因素，如地形地貌、气候气象、基础设施、交通运输等客观因素；第二类是习惯、文化、政策、制度、机制、体制等人文或人为因素。前者直接决定区域一体化发展的效率和成本，只要存在技术水平和空间区位的差异，就会有不同的发展成本，进而呈现不同的发展水平；后者是衡量某个区域一体化发展程度的主要标准。因为，那些自然和技术的因素只是决定一体化的成本大小，并不影响一体化的过程；只有制度和政策的差异，才可以长期、系统、大幅度地影响和扭曲要素与资源的合理配置，从而形成人为的发展差异。^[8]

这样，推进长江经济带一体化发展主要存在两种基本的办法：一是加大基础设施投资，并高度重视各区域之间基础设施建设的衔接性和通达性，这将产生降低区域一体化成本的效应；二是通过充分的对内开放和改革，破除各地已经存在的各种人为的制度和政策障碍，这将实质性使一体化进程加速。交通运输与基础设施的改善，有利于迅速推进市场一体化和有效改进制度分割状态，成为区域一体化发展的重要前提；市场一体化的迅速推进和制度分割状态的有效改进，反过来又有利于技术在更大的市场范围内集约化、规模化的利用，有利于深入推进基础设施跨区域合作。因此，最大限度地实施地区间的竞相开放，破除各地的行政壁垒，应该成为推进区域一体化经济一体化的主要措施。

为了完善长江经济带区域一体化的发展机制，我们这些年基于市场的决定作用，不断地提出了一些可以选择的政策与手段。^[9]它们主要有五个方面。首先，各地的合作协调工作，要从微观事务做起，要从具体的项目合作做起。要通过某些具体项目的实实在在的联合，而不是在议题空泛的范围内，逐步打破区域行政壁垒，发展企业间及区域间的自我联合、自我协调和自我发展机制。这些具体的联合项目，可以是某些基础设施如航空和港口的联合，也可以是某个重大的科技合作研究项目，如

G60科技走廊、新能源汽车使用和充电设施的一体化，等等。其次，要把企业作为推进长江经济带区域一体化高质量发展的实现主体。企业跨地区发展将形成你中有我、我中有你的融合格局，因而必将自动产生经济一体化发展的内生效应。让企业成为一体化发展的主角，由它们基于利益诉求进行讨价还价，政府则尽量作为合作的牵线搭台人，是促进市场一体化的最佳办法和选择，否则很难起到实质性的一体化效果并可能出现新的折腾。再次，在空间上，我们主张以产业集群升级作为区域一体化的重要载体。产业集群按经济区域自动产生“极化—扩散”效应，是现代经济增长的生产力配置方式。在新的全球化趋势下，产业集群还可能与全球价值链交互耦合，在共同的演化中实现高水准的创新和产业升级。第四，政府的政策手段要从注重产业政策转向注重竞争政策。竞争规则可以避免经济歧视，限制各地政府对区域间贸易投资以及相应的生产要素流动的人为的政策限制，具体作用主要表现在：1)可以清除妨碍区域间生产要素流动的地方性政策；2)可以为民营和外资经济创造公平竞争的市场条件；3)可以产生跨地区的基础设施区域合作条件。最后，要鼓励区域内企业的收购兼并活动。大力鼓励长江经济带地区的兼并收购活动，鼓励企业在“走出去”的过程中联合起来收购国外的企业。在这个过程中，必然会实现企业集中、市场集中和产业集聚。各地企业之间的资产重组活动，是实现长江经济带一体化发展的最有效的微观基础和制度平台。

五是长江经济带一轴、两翼、三极、多点地区的体制机制的设计要科学合理，要使高质量发展的动力不断增强。科学合理的体制机制是长江经济带率先建成现代化经济体系的制度基础。新时代中国特色社会主义市场经济的主要特征，是在充分发挥市场决定性作用的同时更好地发挥政府作用，实现市场机制有效率、微观主体有活力、宏观调控有尺度。由于资源禀赋、历史文化不同，以及现实生产力发展的差异，长江经济带各地区的战略选择和运作机制也千差万别，在迈向社会主义市场经济制度的过程中，通过制度创新涌现了各

具特色的体制机制的实践模式。例如,仅仅长三角地区,就形成了江苏的“苏南模式”、浙江的“温州模式”、上海的“经济国际化模式”等重要的差异化发展方式。其中,江苏是在市场基础上的以强势政府为特征的制度变迁与发展模式。浙江是高度开放的以市场和民营为主要特征的内生型发展模式。上海则是在国际化大背景下的政府推动高定位的大都市发展模式。虽然三地的体制机制实践模式有差异,但是它们都取得了与自身发展条件和发展阶段相匹配的发展绩效。

未来长江经济带现代化经济体系的建设,需要在原有体制模式的基础上相互学习和借鉴,需要更加重视市场机制的作用,需要更好地对政府与市场的关系进行再定位。例如,现代化经济体系建设的重要基础是产业转型升级,长江中上游地区的产业,尤其是在一些相对落后地区的早期发展阶段,适当多一些政府干预是必要的;但是当其产业发展到长三角发达地区的水平时,就必须更多地强化市场机制的作用,弱化全能型政府的干预模式。在工业化的初期,“强政府”的发展模式无疑作用很大,可以通过产业集聚等方式实现工业的规模效应。当前我国经济发展进入高质量发展阶段,现代服务业和先进制造业的发展更为关键,对研发设计、网络营销、金融保险、物流仓储等高端第三产业部门来说,其发展对市场机制的依赖作用就要超过对政府的作用。

今后长江经济带各地区坚持走高质量发展的道路,在体制机制模式上需要解决的最重要问题有三个方面。

一是要对“强政府”模式的功能进行重新定位,对其活动内容进行重新界定。实践证明,处在发展阶段的大国经济中,通过战略赶超来建设现代化经济体系,离开强势政府不仅难以建立动态比较优势,更难以走出中等收入陷阱。但应该讨论的是,强势政府究竟应该强在哪里?长三角地区发展的正反教训说明,强势政府不是干预经济更频繁、干预程度更深入、干预力度更大、干预手段更多,而是要始终坚守自己的职能边界,只做适合于自己在市场经济中的角色的政府。就政府行为动机来说,

相对于干预经济,控制住自己干预的冲动,让自己少干预直接的经济活动,其实是更加困难的行为。因此可以控制住自己干预经济冲动的政府,才是真正强势的政府。长江经济带各地区走高质量发展的道路,各地政府首先应该通过职能和机构改革,从繁杂的微观事务中退出,将更多的精力放在为市场和社会提供优质的公共服务上。只有如此,各地政府才能克服软预算约束,才可以为市场主体腾出提高效率的空间,才可以做自己真正擅长的事情,提高发展质量和效率。

二是重点要把“弱市场”变为“强市场”,让市场成为资源配置的决定性机制。目前,学界公认的是长江经济带除浙江省外,很多省市的体制模式都呈现为弱市场强政府的普遍现象;或者说,是过强的政府功能代替了市场机制的作用,压抑了市场发挥作用的空间。这种现实跟政府与市场的边界划分不清有直接的关系,往往表现为政府在市场活动中强势而不是公共领域中强势。如对盈利性项目的决策,经常看到的是政府有形的手的干预,但是环境保护协调等非赢利性的公共事务,政府却被产值、盈利和税收等市场信号所牵引。这种职能错位是长江经济带各地方政府积极追求重化工业布局的内在的体制原因。实现向“强市场”转型,坚定不移地发挥市场配置资源的决定性作用,就是要使政府逐步退出营利性活动领域,让分散的企业、社会和民众成为市场活动的主体,让其成为创造社会财富的主要力量。而政府的作用则要通过划定竞争领域、保护市场主体的合法权益和公平竞争等活动体现出来,以此激发社会财富创造主体的积极性和主动性,增强经济发展的内在动力。“强市场”会不会导致公共事务的市场化?会不会导致企业用市场原则入侵公共领域?其实在政府职能边界清晰的前提下,这些都不应该是我们担心的现实问题。

三是在实现“强市场”的基础上,让“强政府”成为公共领域而非市场赢利领域的有效主体,成为强有力的公共产品提供者。对长江经济带的协调发展来说,重点目标要放在对长江经济带实现高质量发展的“外部性”协调这方面。各地政府要在跨江发展、飞地经济、港口整合、通关一体化等区域合作

机制方面有所创新和突破，总体上需要综合性的政府管理机构与系统性的政策支撑，需要在区域与部门之间建立有效的协调机制，需要突破区域市场一体化的行政壁垒制约，建设流域开发管理的法律法规保障等，为此，首先需要那些超脱地方本位利益、专职于公共责任的“强势政府”的发展管理体制机制的保障，在此基础上才可能成立长江经济带开发管理委员会，建立多层次协调平台与机构，促进市场一体化发展，实行多样化的生态补偿模式，等等。^[10]

总之，在中央对长江经济带新定位、新使命的要求下，这个区域将成为我国新时代贯彻五大发展理念、推进经济高质量发展的样板，成为实现“绿水青山就是金山银山”的试验田，成为引领我国经济高质量发展的生力军，成为构建现代化经济体系的主引擎。

参考文献：

- [1] 打造高质量发展的黄金经济带(卷首语)[J].小康, 2018(14).
[2] 习近平.在深入推动长江经济带发展座谈会上的讲话

[EB/OL]. http://www.xinhuanet.com/politics/leaders/2018-06/13/c_1122981323.htm.

- [3] 付保宗.长江经济带产业绿色发展形势与对策[J].宏观经济管理, 2017(1).
[4] 黄成, 吴传清.长江经济带综合立体交通走廊绿色发展研究[J].区域经济评论, 2018(5).
[5] 孙久文, 张可云, 安虎森, 等.“建立更加有效的区域协调发展新机制”笔谈[J].中国工业经济, 2017(11).
[6] 陈启斐, 巫强.国内价值链、双重外包与区域协调发展:来自长江经济带的证据[J].财贸经济, 2018(7).
[7] 曹智杰, 陈永宁.推进长江经济带一体化建设的发展战略及对策研究[J].宏观经济研究, 2000(3).
[8] 刘志彪.区域一体化发展的再思考——兼论促进长三角地区一体化发展的政策与手段[J].南京师大学报(社会科学版), 2014(6).
[9] 刘志彪.长三角区域合作建设国际制造中心的制度设计[J].南京大学学报(哲学·人文科学·社会科学), 2005(1).
[10] 段学军, 邹辉, 王磊.长江经济带建设与发展的体制机制探索[J].地理科学进展, 2015(11).

责任编辑 虞志坚

From the Belt of Transportation to the Golden Belt: New Orientation for the High-quality Development of the Yangtze River Economic Belt

LIU Zhi-biao

(Yangtze IDEI, Nanjing University, Nanjing 210093, China)

Abstract: The five standards for the Yangtze River Economic Belt to lead a high-quality development of China are presented as follows, namely, more reparation and protection for the ecologic environment and more attractive sceneries, higher integrated transportation system and more advanced transporting facilities, more coordinated and well-bridged gaps between different reaches of the River, a more unified, open, competitive and orderly market system and efficient allocation of resources, and a more scientific and reasonable design for the mechanism and ever-growing high-quality development in the one axis, two wings, three poles and multiple points of the Yangtze River Economic Belt. There remain three principal issues to be solved for the high-quality development of the Yangtze River Economic Belt. Firstly, we should orient the functions of “government-dominating” mode and determine its contents from a new perspective. Secondly, we should put emphasis on the transformation from “market-insensitive” mode to “market-dominating” mode, and take the market as the decisive mechanism for the allocation of resources. Thirdly, based on the realization of “market-dominating” mode, we should regard “government-dominating” mode as the effective subject in non-profit fields, such as the public fields, and develop the government into a powerful supporter of public products.

Key words: the Yangtze River Economic Belt; high-quality development; belt of transportation; the golden belt of economy