

湘鄂赣三省联手打造7大先进制造业集群

“三核三圈”引领一体化 长江中游城市群驶入发展快车道

本报记者 盛兰 张家振 上海报道

城市群已经成为我国经济发展的高地,也是我国激发内循环的关键动力。

近日,《中共中央 国务院关于加快建设全国统一大市场的意见》(以下简称《意见》)正式印发,提出加快建立全国统一的市场制度规则,打破地方保护和市场分割等要求。

事实上,作为引领带动中部提升服务“双循环”能力

长江中游城市群正在加速推动交通设施跨区域一体化发展。

长江中游城市群横跨湖北、湖南和江西三省。相关统计数据表明,2021年,湘鄂赣三省总人口近1.7亿人,约占全国总人口的12%。2021年,湖北、湖南和江西GDP分别为50012.94亿元、4603.09亿元、29619.7亿元,增速分别为12.9%、7.66%、8.8%,均高于全国平均水平。

事实上,相较于“量”的追赶,长江中游城市群的主要任务还包括推动市场自由配置、区域产业协作和劳动力自由流动等,提升服务国内国际“双循环”能力。

上述《意见》指出,要持续推动国内市场高效畅通和规模拓展,并以国内大循环和统一大市场为支撑,有效利用全球要素和市场资源,推动制度型开放。而根据此前印发的《实施方案》要求,长江中游城市群要在全国统一大市场中发挥空间枢纽作用,构筑内陆地区改革高地,推动与长三角地区和粤港澳大湾区等的协作,高标准建设湖北、湖南自由贸易试验区和江西内陆开放型经济试验区。

为了提高内联外达的能力,长江中游城市群正在加速推动交通设施跨区域一体化发展。早在2015年,以鄂州花湖机场为主体的湖北国际物流核心枢纽项目便

地区发展的龙头,长江中游城市群发展的目标之一便是成为全国统一大市场的空间枢纽。根据《长江中游城市群发展“十四五”实施方案》(以下简称《实施方案》)的要求,当前长江中游城市群正以武汉都市圈、长株潭都市圈和南昌都市圈为主体,通过强化湖北、湖南和江西三省省会城市的核心引领功能,在推动区域产业协作、劳动力自由流动和市场自由配置等方面加快了一体化

发展步伐。

中国城市经济学会副会长秦尊文参与了上述《实施方案》的编撰工作。近日,秦尊文在接受《中国经营报》记者采访时表示:“从城市化的进程看,都市圈作为承接国际资本、技术、产业转移和集聚的重要平台,已成为参与国际分工、合作及竞争的重要单元。长江中游城市群内的三个都市圈协同发展,对于我国实现‘双循环’目标具有至关重要的作用。”



长江中游城市群正通过一体化发展,建设全国统一大市场的空间枢纽。 人民视觉/图

被湖北省列为“头号工程”。今年3月份,鄂州花湖机场完成试飞任务,预计今年内投入运营,将成为亚洲第一座、世界第四座专业货运枢纽机场。

据鄂州市华容区蒲团乡党委书记赵锡伟介绍,鄂州花湖机场1.5小时飞行圈可覆盖包括长三角和珠三角在内的五大国家级城市群,辐射全国90%的经济总量和80%的人口。

与此同时,在今年全国两会期间,多位住鄂全国政协委员提交联名提案,建议依托鄂州花湖机场打造我国内陆开放“新沿海”,“支持以武汉天河机场—鄂州花湖机场为核心,打造国家级临空经济示范区,引导现代物流、高端制造、生物医药等适空产业

聚集,形成特色产业集群,推动武汉城市圈同城化发展”。

“将鄂州花湖机场打造成为面向全球的供应链管理中心,形成全球物流、资金流、信息流交换节点,提升巩固中国在新工业革命时代的国际地位。”联名提案指出。

而在消除制度壁垒,打造统一的要素和资源市场方面,长江中游城市群将建立协调衔接的劳动力、人才流动政策体系和交流合作机制,推动都市圈户籍准入年限同城化累计互认、城市群内居住证互通互认。

值得注意的是,长江中游城市群还将深化产业用地市场化配置改革,积极盘活存量用地和低效用地,推进农村集体经营性建设用地入市。

联合打造先进制造业集群

汽车产业向来是湖北、湖南和江西三省协同发展的重要产业。

当前,长江中游城市群仍面临统一市场建设总体滞后的现实,其中的重要原因是省际间一体化水平偏低,省际协商协作机制不完善。

今年全国两会期间,湖北代表团建议国家设立推动长江中游城市群协同发展领导小组,在国家发改委设立办事机构。

实际上,早在2021年,湖北、湖南和江西三省便共同签署了《长江中游三省协同推动高质量发展行动计划》和《长江中游三省省会城市深化合作方案》等系列文件,并联合编制了《长江中游三省协同发展工作机制》,同时组建了长江中游三省协同发展联合办公室。

据了解,联合办公室位于湖北省武汉市,目前由三省选派的10余位

工作人员在此集中办公。盖领域相对较少,除产业园区共建等个别领域外,尚未在跨界环境共治等合作领域建立有效的利益共享和成本共担机制。

根据《实施方案》提出的要求,当前,湖北、湖南和江西三省联手打造的7大先进制造业集群正成为推动长江中游城市群一体化发展的关键。武汉大学中国发展战略与规划研究院副院长吴传清向本报记者强调,“城市群内的各城市要发挥各自优势,实现错位发展和协同发展,均衡产业链,优化分工,避免区域内部资源的低效配置。”

凭借雄厚的制造业基础,长江中游城市群主要城市已经形成了轨道交通装备、汽车、电子信息、航空航天和工程机械等优势产业集群。以电子信息产业集群为例,根据《实施方案》,武汉都市圈主要任务是打造“光芯屏端网”全产业链,武汉市对武汉都市圈城市的“外溢效应”正逐步增强。

值得注意的是,长江中游城市群还面临着“中心城市对周边辐射带动不足、次级城市发展相对缓慢”等问题。对此,《实施方案》强调,要强化武汉、长沙、南昌这三个省会城市的引领功能。

不过,南昌市在年初发布的《新型工业“十四五”发展规划》指出,该市还面临一系列挑战。例如,在城市区位上,尽管南昌市受长三角和珠三角地区双重辐射,享受多重区位优势叠加带来的红利,但也面临着周边核心城市、中心城市虹吸作用带来的压力。

而在产业结构上,南昌市的产

业能级仍然不高。截至“十三五”末,南昌市战略性新兴产业增加值占工业的比重只有19.7%,发展较好的移动智能终端领域也以代工类企业为主,龙头企业不多,引领作用不明显,还没有形成极具竞争力的企业群。

对于“十四五”期间的产业发展规划和目标,南昌市将方向瞄准了新兴产业,尤其是前沿科技未来产业,提出将加快建设全球VR示范应用第一城。

在空间布局上,南昌高新技术产业开发区重点发展电子信息、航空装备、生物医药等,打造成为中部地区高新技术产业集聚中心;南昌经济技术开发区重点发展电子信息、新能源汽车及汽车零部件、智能装备制造产业,加快建成科技创新产业新城;南昌小蓝经济技术开发区重点发展汽车和新能源汽车、食品医药、智能装备制造产业,打造成为昌南生态工业新城。

与此同时,记者从武汉市经济和信息化局方面了解到,作为长江

长株潭都市圈则要发展自主可控操作系统、高端服务器、5G射频器材和通信模块等产业,而南昌都市圈将发展智能终端、光电显示、半导体照明、数字视听等产业。

而汽车产业向来是湖北、湖南和江西三省协同发展的重要产业。据了解,在打造汽车产业方面,武汉都市圈的重点是开发新能源、5G车路协同自动驾驶汽车;长株潭都市圈将推进燃油汽车产能电动化智能化转型;南昌都市圈则要保持特种车优势并发展新能源汽车。

与此同时,湖北省襄阳市要聚焦智能汽车研发制造,而湖北省荆州市,湖南省常德市、衡阳市和江西省九江市、宜春市等将建设汽车零部件基地。除了城市群内部合作外,长江中游城市群也将积极承接长三角、粤港澳大湾区等地区资金、技术和产业,补齐建强产业链。

中游城市群中唯一的国家中心城市,武汉市已通过建设光谷科技创新大走廊和车谷产业创新大走廊,对武汉都市圈城市的“外溢效应”逐步增强。

其中,围绕“光芯屏端网”以及生物医药产业集群,光谷科技创新大走廊从有“中国光谷”之称的武汉东湖新技术开发区(以下简称“东湖高新区”)出发,以东湖科学城为核心,横贯武汉、鄂州、黄石、黄冈和咸宁五市,形成了总部研发在武汉、生产制造在四市,重大项目在武汉、产业配套在四市的发展模式。

据了解,东湖高新区已与鄂州市合作打造千亿级光电子产业园,2021年对接签约项目达到36个,总投资221.5亿元,占鄂州市招商引资签约项目的48.6%。

中国发展研究院执行院长陆铭:长三角引领区域市场一体化责无旁贷

本报记者 刘颂辉 上海报道

发布,明确提出要建设高效规范、公平竞争、充分开放的全国统一大市场。

“优先推进区域协作,鼓励长三角等区域优先开展区域市场一体化建设工作,建立健全区域合作机制。”近日,《中共中央 国务院关于加快建设全国统一大市场的意见》(以下简称《意见》)正式

要打破地方保护和市场分割,打通制约经济循环的关键堵点,促进商品要素资源在更大范围内畅通流动。

对此,《中国经营报》记者日前专访了上海交通大学安泰经济管理学院特聘教授、中国发展研究院执行院长陆铭。

陆铭表示,长三角地区经过多年的一体化探索,具备优先开展区域市场一体化建设的工作基础。

“这就要求地方政府要从统一大市场建设的高度来认识问题,增强大局、全局意识,不能再各自只顾做大GDP规模,而是要让经济资源在统一大市场里流动起来,提高资源利用效率。”陆铭告诉记者。

指标应该在区域间流转起来,让发展条件比较好的地方更多地吸纳来自于发展条件较差地方的人口,共享经济发展繁荣成果,实现公共服务一体化。

总之,长三角地区优先开展区域市场一体化建设工作,形成一套可复制、可推广的跨省经济一体化建设方案,可以给未来其他城市群和都市圈建设提供有益借鉴,责无旁贷地引领全国区域经济一体化的趋势。

《中国经营报》:有观点认为,发展都市圈是建设全国统一大市

场的重要切口。你怎么看待这一关系?

陆铭:推进城市群一体化发展进程往往会伴随一种现象,即大城市、小城市和农村之间的经济结构分工变得越来越清晰。

大城市更加集中于生产型服务业,如研发、科技创新和金融贸易等。在经济发展到一定阶段后,大城市还会逐渐演化成消费中心,来提供基于规模经济的消费型服务业,最终发展成为都市圈。

从纯粹的物理形态角度来

看,长三角地区公路、轨道交通和高铁的联通,已经客观上形成以中心城市为核心、带动周边其他中小城市发展的都市圈。

但如果将上海市及周边中小城市的一体化程度、南京市及周边城市一体化程度,与发达国家的成熟都市圈相比,还是能够看到明显的差距。尤其在人口自由流动、土地资源配置、轨道交通网络化、公共服务均等化和制度衔接等方面,长三角地区各都市圈的发展,仍然任重而道远。

时具有城市经济的特征。从经济发展的规律来说,以上海市的经济体量、人口数量以及所管辖的面积,其实比较适合与江苏省和浙江省邻近地区建设成为一体化都市圈。

《中国经营报》:要破解行政壁垒等制约因素,你有哪些建议?

陆铭:“解铃还须系铃人。”刚才提到的行政边界问题,实际上是现行的管理体制不能适应经济发展的新阶段而造成的,要解决这个问题,需要借助于政府的力量去推动,主要就是破除一些既有的障碍,不再施加新的干预。

到目前为止,省级边界、省内城市与城市之间的边界,都在产业发展、招商引资等方面造成了不可忽视的影响。例如,上海市在行政级别上是省级单位,又同

三角地区的合作,继续出台符合整个长三角城市群一体化发展的规划,加快推进都市圈的规划和建设。以长三角一体化示范区为突破口,解决一些体制和机制问题。目前,长三角城市群的基础设施建设推进最为顺利,另外是公共服务的互通互用和医保一体化方面。

根据《意见》,要加快清理废除妨碍统一市场和公平竞争的各种规定和做法,破除各种封闭小市场、自我小循环。

在我看来,长三角城市群一体化应该在制度建设方面,比如监管标准、负面清单和招商引资

政策等一些带有地方特色的行政规定率先实现一体化;在生产要素市场上,比如一些大城市正推行户籍制度改革,国家也提出要在城市群内部尝试建立新制度,在不同城市之间进行积分累计互认。那么,此类改革可以在长三角地区率先推进。

与此同时,跨地区的建设用地和补充耕地指标交易,长三角地区可以先把市场建立起来,若不能快速建立市场,可以将人口净流入城市和人口净流出城市结对进行跨省土地资源再配置,让流出人口能够在人口净流入城市加快落户,享受基本公共服务均等化。

增强大局全局意识

《中国经营报》:《意见》将给各级政府提出哪些新的要求?

陆铭:我觉得,最重要的一个要求是增强大局全局意识。换句话说,我国经济发展到现在的水平,有些改革已经是时不我待,迫在眉睫。

部分地方出现各自为政的状态,严重制约了现代化国家的建设。经济现代化水平逐渐提高,对于经济一体化和统一大市场的建设要求越来越高,客观上要求经济资源在统一大市场里充分流动起来,提高资源利用效率。

发达地区要更多地面对人口持续流入的现实,加快在城市建设、公共服务提供和基础设施联通等方面,形成可持续的发展模式。而对于一些资源依赖度强的行业,比如农业、旅游业和自然资源行业,要在人口减少的情况下实现现代化和规模化。

还有社会各界普遍担心的情形:当人口流动起来,人口流出地区的税负增长会放缓,甚至可能会出现经济增长乏力或负增长的情况。那么,发达地区有必要在一体化进程中考虑建立与相对欠发达地区的资源共享机制,通过城市群发展基金为相对欠发达地区提供财政转移支付和资金扶持,加大对欠发达地区的财政补贴力度。

另外非常重要的一点是,对各级地方政府的激励方式也要有所改变。一直以来,我国强调地方经济的增长规模,未来应该更多着眼于人均水平和发展之路。特别是在皖北、苏北和皖南等区域,大规模集聚制造业和服务业是没有优势的,那就不要过于施加经济增长总量指标压力,否则很可能促使地方发展当地并不具备优势的产业。

在地方政府相互协调方面,长三角地区未来应该建立一个高于省级行政单位的、国家层面的协调机制来加以推进。