

【区域高质量发展】

黄河流域高质量发展：比较优势发挥与路径重塑*

文玉钊 李小建 刘帅宾

摘要：黄河流域拥有相对显著的地域、能源资源、人口与经济等规模优势以及产业基础、中心城市、经济地理区位等方面优势。黄河流域经济高质量发展必须高度关注流域的特殊性，高度重视流域发展的整体性，高度审视流域经济比较优势的尺度特征，高度注重流域经济的发展基础，高度聚焦流域经济发展的创新驱动。黄河流域经济发展路径重塑可重点从以流通和开放为导向强化黄河流域内外经济联系、打造黄河流域经济多层级增长极、构建以中心城市为极核面向周边的放射状开发开放新模式、以区域功能差异化为引领构建黄河流域现代产业体系、探索黄河流域内部多元化区域合作等五个方面展开。

关键词：流域经济；高质量发展；比较优势；发展路径；黄河流域

中图分类号：F061.5 **文献标识码：**A **文章编号：**2095-5766(2021)02-0070-13 **收稿日期：**2020-08-13

***基金项目：**国家自然科学基金青年项目“基于西通道的国家西向流通网络特征与组织模式研究”(41701141)；国家自然科学基金面上项目“内陆快速城镇化地区特大城市多中心空间结构多维识别、发育机理及空间治理路径研究”(41871159)；教育部人文社会科学重点研究基地重大项目“黄河中下游农耕文明转型中聚落体系演变与村庄发展模式研究”(16JJD770021)；河南省高等学校哲学社会科学创新团队支持计划(2014-CXTD-07)。

作者简介：文玉钊，男，河南财经政法大学黄河流域经济协调发展研究中心/河南省城乡数据挖掘院士工作站研究人员，讲师，博士(郑州 450046)。

李小建，男，国际欧亚科学院院士，河南大学黄河文明与可持续发展研究中心教授(开封 475004)；城乡协调发展河南省协同创新中心教授(郑州 450046)。

刘帅宾，男，郑州航空工业管理学院土木建筑学院讲师，博士(郑州 450046)。

中国是典型的陆海复合型大国，内部资源禀赋差异巨大。改革开放以来，由于各地区发展条件和外部动力的差异，区域经济差异大、发展不平衡成为基本国情。从空间维度看，这种不平衡长期表现为“东西差距”，即从沿海至内陆形成了典型的经济地理梯度格局。随着经济进入新常态，近年来又呈现出中西部地区中心城市加速崛起、南北方经济分化加剧(经济增速“南快北慢”，经济份额“南升北降”)、不同地区间转型发展的动力差异明显等新的现象(盛垒等，2018；倪鹏飞等，2018)。总的来看，

中国经济发展的空间结构正在发生深刻变化。在此背景下，黄河流域生态保护与高质量发展上升为国家战略，成为国家新一轮区域协调发展的重要支撑。

流域经济是一种以江河为通道、以物流为纽带或轴心的特殊区域经济，是自然区域范围内的经济和跨区域范围内经济的结合体，可通过整合和优化流域内各种资源而形成具有一定分工协作的经济带(张侃侃等，2013)。作为极为重要的大河流域，当前黄河流域整体发展水平仍然不高，在全国乃至

全球的综合竞争力优势不够凸显,流域内部经济联系相对薄弱,经济发展不平衡。因此,黄河流域经济实现高质量发展还面临较大压力。在区域经济的发展上,国家明确提出要发挥各地区比较优势,促进各类要素合理流动和高效集聚,增强创新发展动力,增强中心城市和城市群等经济发展优势区域的经济和人口承载能力,形成优势互补、高质量发展的区域经济布局。在新的发展环境下,黄河流域经济如何发挥比较优势和探索富有地域特色的高质量发展新路径,已成为当前亟待探讨的问题。

一、黄河流域面临的新发展机遇

近年来,国家经济发展阶段与空间战略发生了显著调整,不同区域在新一轮发展中的定位、地位发生改变,不同区域的发展目标、重心、路径随之调整,黄河流域发展迎来了新的外部机遇。

1. 黄河流域在全国发展格局中的地位得到明确

从发展史来看,人类文明先后经历了原始文明、农业文明和工业文明。黄河流域曾经诞生了辉煌的原始文明和农业文明,长期居于国家经济社会发展的核心,但在近代工业文明的大潮中逐步落伍,流域的大部分地区经济发展水平较低、经济发展质量不高。黄河流域生态保护与高质量发展上升为国家战略,表明尽管黄河流域的自然与经济条件弱于长江、珠江等大河流域,但其在全国发展格局中极为重要的地位得到明确。

2. 黄河流域经济发展质量将不断提升

中国的经济社会发展已进入转型期和调整期,中国经济从高速增长阶段转向高质量发展阶段。高质量发展的本质内涵,是以满足人民日益增长的美好生活需要为目标的高效率、公平和绿色可持续发展,是经济建设、政治建设、文化建设、社会建设、生态文明建设“五位一体”的协调发展(张军扩等,2019)。区域是经济要素的承载空间,是各种社会经济活动的地域单元,各区域的高质量发展成为支撑国家整体目标实现的迫切需要。黄河流域纳入国家战略是经济高质量发展在特定空间上的落实,将助推黄河流域经济增长由以往的规模扩张和资源要素驱动逐步转为高效、公平与可持续发展,促进经济发展从量的积累转向质的提升,最终

形成高质量发展的良好动力系统。

3. 黄河流域将成为生态文明建设的示范区域

工业文明以人类征服自然为主要特征,一系列全球性和地方性的生态环境问题不断产生,自然环境与经济发展之间的关系受到重新认识。在此背景下,生态文明实际上已成为人类文明发展新阶段。当前,生态文明建设已纳入“五位一体”总体布局,成为国家和区域发展的重要目标。黄河流域长期存在生态脆弱、水资源短缺、水沙结构不合理等复杂的生态问题,对经济发展产生重要约束。随着黄河流域国家战略的实施,一系列生态保护与高质量发展的政策与重大工程项目的逐步落地,生态保护和经济发展之间的矛盾将逐步协调和破解,黄河流域将成为生态文明建设与经济高质量发展的示范区域。

4. 黄河流域的整体功能发挥与内部协调发展将受到重视

1984年公布的“七五计划”,第一次把全国划分为东中西部三大经济地带与东部、中部、西部、东北四大板块划分。同时,相继实施了东部沿海地区率先发展、西部大开发、东北振兴与中部崛起等国家战略,实现了国家战略在地域上的全覆盖。经过长期发展,这种空间战略表现出显著的局限性,即切割了流域经济的横向联系,不利于区域经济的整合,致使东西部发展差距进一步拉大,同时造成了大区域环境治理难度加大与生态补偿的缺位(杨柏,2007)。近年来,国家空间战略发生了重大调整,突出表现为国家先后对珠江—西江、长江、淮河、汉江、黄河等大江大河流域进行针对性规划(见表1),空间战略走向注重区域内部协同发展的新阶段。以流域为对象的空间战略更加顺应自然地理规律,注重流域经济的横向联系,更有利于实现经济、文化、生态等各类要素的关联与融合,便于流域整体功能的发挥(文玉钊等,2017)。由于黄河主要通航能力的丧失以及上下游面积的极不平衡,黄河流域内部的经济联系受到严重的先天制约。同时,从沿海至内陆的广阔纵深驱动了上下游经济地理梯度格局的形成。黄河流域发展上升为国家战略,极大地提升了外界对流域整体功能发挥和内部发展不平衡问题的关注,对于破解黄河流域内部经济联系不强、发展差异大的“顽疾”与实现内部协调发展提供了前所未有的机遇。

表1 近年来基于流域发展的国家空间战略与主要着力点

年份	空间战略	规划文件	流域	流域发展主要着力点
2014	加快珠江—西江经济带发展	《珠江—西江经济带发展规划》	珠江—西江流域	生态廊道,互联互通大通道,港口群,产业协同,城镇体系,开放合作平台
	长江经济带发展	《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》	长江流域	生态文明,黄金水道,融合发展,海陆统筹,双向开放
2016	长江经济带发展	《长江经济带发展规划纲要》	长江流域	生态环境,综合立体交通走廊,产业转型升级,新型城镇化,全方位开放新格局,协调发展,城市群
2018	淮河生态经济带发展	《淮河生态经济带发展规划》	淮河流域	绿色生态廊道,高效淮河水道,立体交通网络,协同发展优势产业,产业转移与承接,城市协调发展,对外开放,区域合作
2018	汉江生态经济带发展	《汉江生态经济带发展规划》	汉江流域	“美丽汉江”“畅通汉江”“开放汉江”“创新汉江”
2019	黄河流域生态保护和高质量发展	《黄河流域生态保护和高质量发展规划纲要》	黄河流域	生态保护,环境治理,流域安全,水资源集约利用,产业协同发展,区域协调发展,黄河文化

资料来源:作者整理。

二、黄河流域经济高质量发展的比较优势

在新的发展条件下,基于对比较优势理论的全面认识,可从规模、产业基础、中心城市、经济地理区位等方面对黄河流域比较优势进行全面把握。

1.全面认识比较优势理论

比较优势理论以李嘉图的贸易理论为基础,并由赫克歇尔、俄林和萨米尔森等人发展完善。比较优势理论可简单概括为:基于各国不同的生产要素禀赋,各国分别从事凝聚不同要素强度产品的生产并形成各自比较优势,从而使国家之间进行产品贸易且均能获益(蔡昉,2019)。比较优势理论不仅广泛应用于国家之间贸易以及后发国家赶超研究,也被应用于国家内部不同地区间的发展与赶超研究。尤其在中国,中央与地方政府产业政策的制定往往基于地区的比较优势(赵婷等,2019)。总体来看,对比较优势理论的全面认识需在三个方面展开。一是不同主体(国家或地区)之间的技术水平和生产率水平差异所带来的相对优势往往取决于外生因素,而自然资源存量的有限性和国际自然资源价格的不稳定性,使得资源比较优势难以长时间维持,并且有可能陷入“资源诅咒”陷阱。因此,传统比较优势是静态和外生的,没有考虑比较优势的

内生性、可转换性、可创造性和动态性。随着中国发展阶段的转变,资源和低廉劳动力供给变的不可持续,消费需求逐步成为主要拉动力,消费能力、内需市场、需求规模等因素将变成经济发展的重要内生变量,本地市场需求、规模经济、产业聚集也就成为产业发展的新比较优势,由规模经济带来的比较优势对产业和区域发展的作用将超过传统的要素禀赋的比较优势。二是不同主体之间经济互动具有不同的性质。在国家之间,生产要素的流动性比较小,而国家内部的不同地区之间,生产要素的流动性很强,资本和劳动可以无障碍地从一个地区转移到另一个地区。这可能导致一个地区早在与资源禀赋相对稀缺性相适应的产业结构形成之前,最活跃的生产要素已经转移到其他地区。这表明,特定地区要素相对稀缺性的特点,可以为其经济发展提供事先的认识和判断,但比较优势的真正发挥只能依靠一系列条件而实现(蔡昉,2019)。三是现实中在进行特定地区的比较优势分析时,比较优势的内涵可在其原有理论界定的基础上适当拓展。原有理论中的“比较优势”,指的是生产要素和生产率水平的相对优势,而现实中区域比较优势的研判,其覆盖面还可包括该地区的经济地理区位、对外开放、特殊政策优势等,呈现更加综合的优势特征。

2. 黄河流域的规模优势

随着近年来对中国大国经济的研究,区域的规模优势受到越来越多的关注。中国的超大规模性和类似于欧洲的体量,使自身具有更大的经济发展驱动力和独特的内部循环结构。对一个经济体或区域而言,依托大规模的人口、国土空间、经济体量和统一市场能够形成叠加耦合效应,可在生产率、产业体系、创新创业创造、都市圈和城市群以及在全球范围配置资源等方面形成比较优势。尽管黄河流域经济整体发展水平不够高,但其经济要素的诸多方面在中国七大江河流域中仍具有明显的规模优势^①,这也是黄河流域比较优势的重要体现。

第一,地域规模优势。一方面,黄河流域范围宽广。黄河干流全长5464千米,东西跨越23个经度,南北相隔10个纬度,流域总面积79.5万平方千米(含内流区面积4.2万平方千米),流经青海、四川、甘肃、宁夏、内蒙古、陕西、山西、河南、山东九省(区),流域面积和流经省份数量仅次于长江流域,经济发展的统筹空间巨大。另一方面,黄河流域地域结构多元特征明显。黄河发源于“中华水塔”三江源地区,途径青藏高原、内蒙古高原、黄土高原、华北平原等多种地形区,跨越高原山地、温带大陆性和温带季风等气候区以及干旱、半干旱、半湿润等降水类型区。地形、气候等自然要素的综合作用造就了黄河流域多元化的资源禀赋特征,为相关经济要素的数量、质量与结构提供了天然基础。

第二,能源资源规模优势。黄河流域又被称为

“能源流域”,煤炭、石油、天然气资源丰富,拥有宁东、蒙西、陕北、晋西、陇东等大型能源基地,能源资源规模优势极为突出。依托中商产业研究院产量数据库,整理2018年各省煤炭、电力、石油、天然气数据,并对七大江河流域能源产能进行测算(结果见图1、图2、图3、图4),可以发现,黄河流域煤炭储量占全国总量的一半以上,2018年核心省(区)产出量高达27.9563亿吨,远远高出其他六大流域^②。二次能源电力的产量上,2018年黄河流域核心省(区)高达21847亿千瓦时,仅次于长江流域,并远高于其他流域。在石油和天然气产量上,黄河流域核心省(区)高达6296万吨、569亿立方米,远高于其他流域。从省域尺度来看,黄河流域能源分布极不平衡,内蒙古、山西、陕西的煤炭产量极高,山东、河南、宁夏、甘肃、青海均高于其他多数省(区)。发电量上,山东、内蒙古分别位于全国第1、3位,山西、河南均高于全国平均规模。此外,黄河流域还拥有显著的风能、太阳能优势。《2018年中国风能太阳能资源年景公报》显示,内蒙古、青海、宁夏、甘肃的陆地海拔70米高度年平均风速在全国省域单元中分列1、6、8、11位,晋北、蒙西、宁夏、甘肃、青海2018年年水平面总辐射量均在每平方米1400—1750千瓦时,太阳能资源高于除青藏高原外的全国大部分地区。

第三,人口与经济规模优势。2018年,黄河流域核心省(区)人口总量高达3.37亿人左右,经济总量高达19.79万亿元,在七大江河流域中,仅次于长江流域,具有显著的人口和经济规模优势(见图

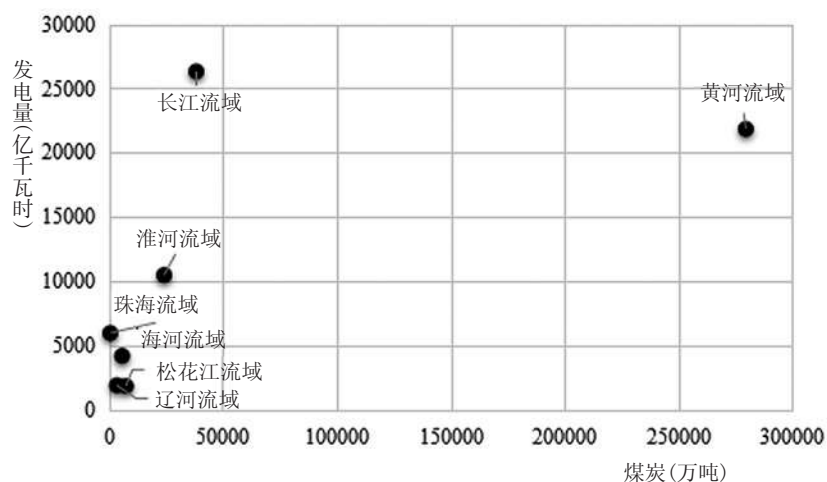


图1 2018年七大江河流域煤炭与电力产量

数据来源:中商产业研究院产量数据库, <https://s.askci.com/data/shengenergy/a030101/>, 2018, 基于各流域核心省份产量计算得到。

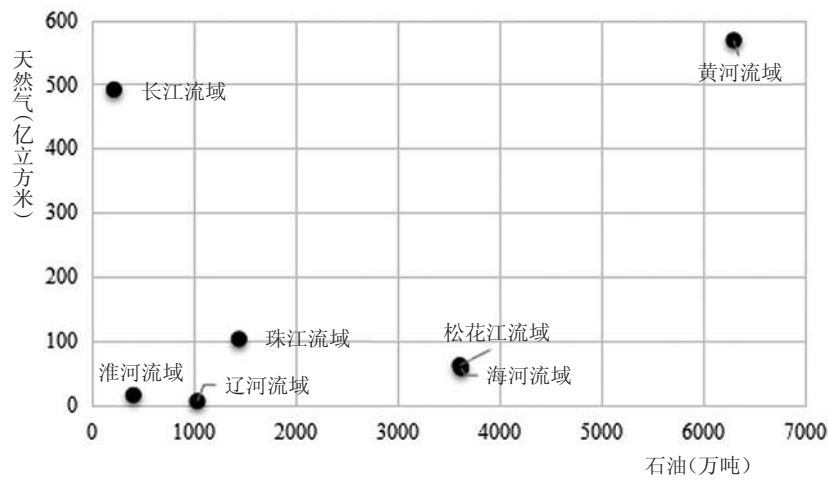


图2 2018年七大江河流域石油与天然气产量

数据来源:中商产业研究院产量数据库, <https://s.askci.com/data/shengenergy/a030102/>, 2018, 基于各流域核心省(区)产量计算得到。

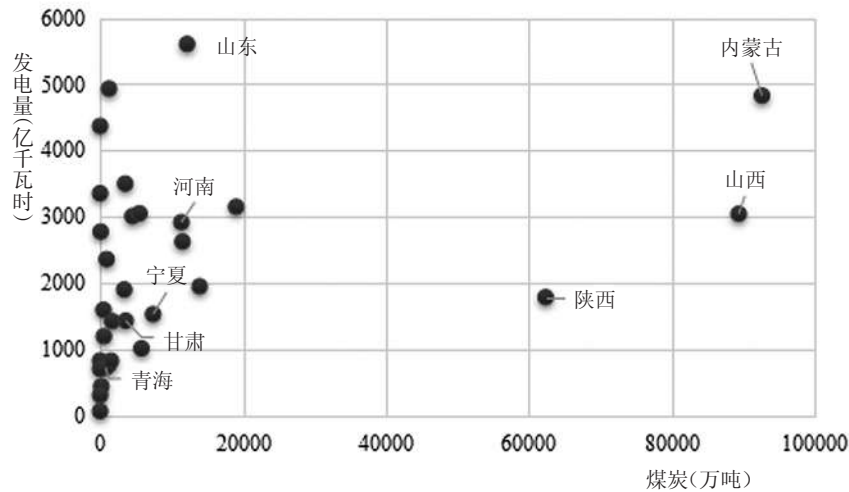


图3 2018年各省(区)煤炭与电力产量

数据来源:中商产业研究院产量数据库, <https://s.askci.com/data/shengenergy/a030101/>, 2018。

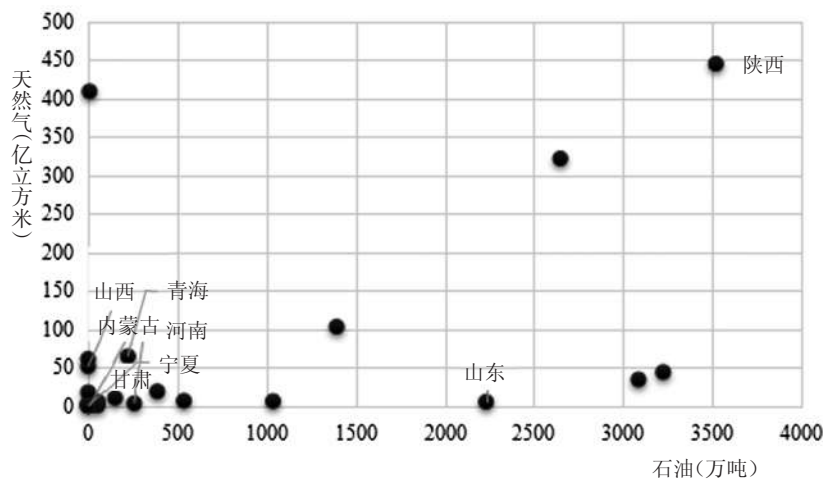


图4 2018年各省(区)石油与天然气产量

数据来源:中商产业研究院产量数据库, <https://s.askci.com/data/shengenergy/a030102/>, 2018。

5)。从省域尺度来看,山东的人口和经济规模在全国分别位列第2、3位,河南分别位列第3、5位,规模优势明显(见图6)。在当前中国发展阶段转变的背景下,一方面,黄河流域仍具有一定的人力资源优势;另一方面,随着消费能力、内需市场、需求规模等内生变量作用的加大,黄河流域较为广阔的市场也将为自身发展带来新的比较优势,从而成为经济发展重要的驱动力。

3.黄河流域的产业基础优势

黄河流域农业条件好,拥有黄淮海平原、汾渭平原、河套灌区等粮食主产区和青藏高原、内蒙古高原等畜牧业主产区,粮食和肉类产量占全国三分之一左右,水果、蔬菜、中药材等拥有较大产量和品

牌优势。

当前,黄河流域形成了大规模和具有强竞争力的食品加工产业。依托能源资源优势,黄河流域已经成为中国重要的能源、化工、原材料和基础工业基地,山东、河南、陕西、山西、内蒙古等省(区)在能源化工、传统材料、有色冶金、装备制造等方面拥有较强的产业体系。此外,随着近年来产业转型升级的不断推进,山东、河南、陕西等省份已形成了较大规模的高新技术和现代物流产业集群。

4.黄河流域的中心城市优势

当前,区域发展动力极化现象日益突出,中心城市和城市群正在成为承载发展要素的主要空间形式。中心城市对城市群及周边地区的引领和带

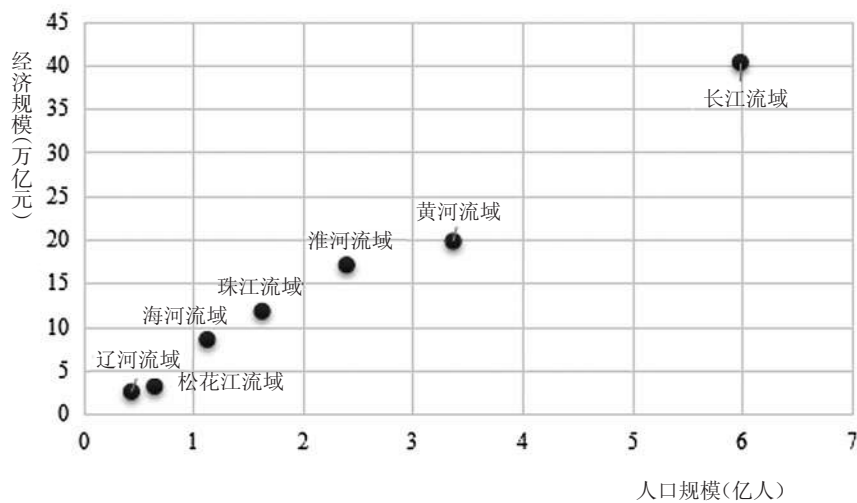


图5 2018年七大江河流域人口与经济规模

数据来源:《中国统计年鉴2019》。

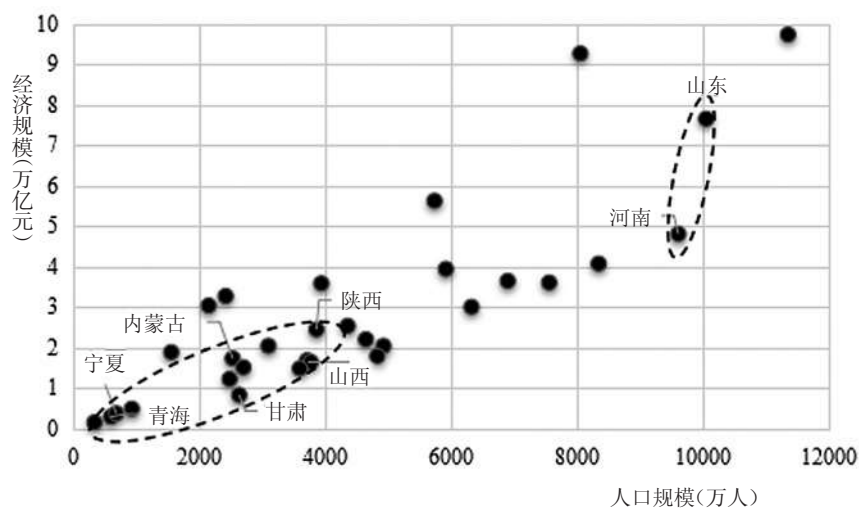


图6 2018年各省(区)人口与经济规模

数据来源:《中国统计年鉴2019》。

动作用逐步强化,并成为区域竞争的关键。中心城市的人口、经济规模以及集中程度,是中心城市综合实力的核心表征。依托各省(区)统计年鉴2018年数据,对各省(区)、各流域中心城市的人口、经济规模与集中度进行统计和测算^③,可以发现,从流域尺度看,黄河流域中心城市人口、经济平均规模以及中心城市人口、经济集中度在七大江河流域中均处于末位(见图7、图8)。但从流域内部尺度看,基于省域的比较显示,陕西、宁夏、青海3省(区)中心城市的人口集中度高达0.23、0.21、0.17,均位于全国前5位,青海、宁夏、陕西、甘肃4省(区)中心城市的经济集中度高达0.35、0.34、0.33、0.27,均处于全国前8位(见图9、图10)。这表明,黄河流域中心城市整体发育水平还有待进一步提升,其对整个流域的引领、带动能力仍然有限。但从省域看,陕西、宁夏、青海、甘肃等省(区)具有十分显著的“强省会”

特征。尤其是西安,其城区人口已将近900万人,成为中心城市较高集中度的典型代表。“强省会”型中心城市拥有强大的资源调配能力,通过聚集各类经济要素,对全省发展产生较强的辐射带动作用。同时,黄河流域还拥有以山东为代表的双核型省份,尽管单从济南或青岛来看,其人口与经济集中度都不够高,但二者从整体上实现了对省内的有效带动,体现了区域经济较高水平的均衡。从城市地位看,郑州和西安是国家明确支持建设的国家中心城市,济南、青岛为副省级城市,以上中心城市均拥有较高的规划定位或行政级别,为经济要素的集聚和对周边的带动提供了有力的支撑。

5.黄河流域的经济地理区位优势

近代以海洋方向为主导的对外开放深刻改变了生产要素的流动模式,并在很大程度上奠定了当前国家经济地理的基本格局。山东省依托沿海港

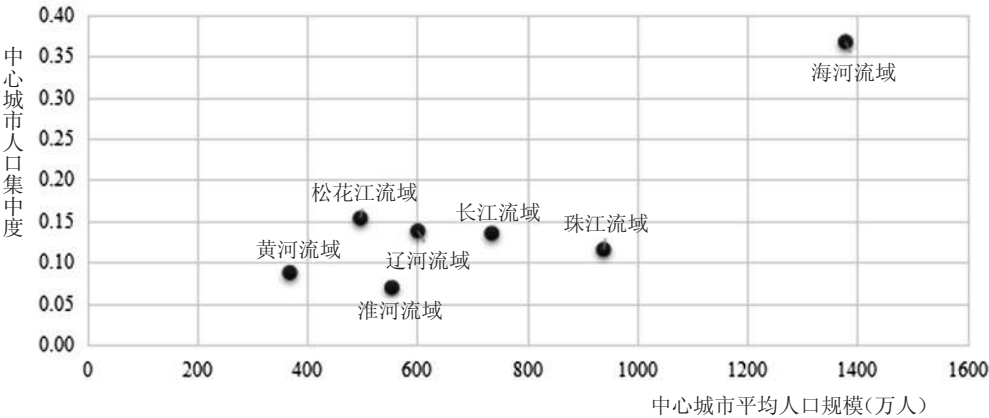


图7 2018年七大江河流域中心城市平均人口规模与集中度
数据来源:各省(区)统计年鉴2018年数据。

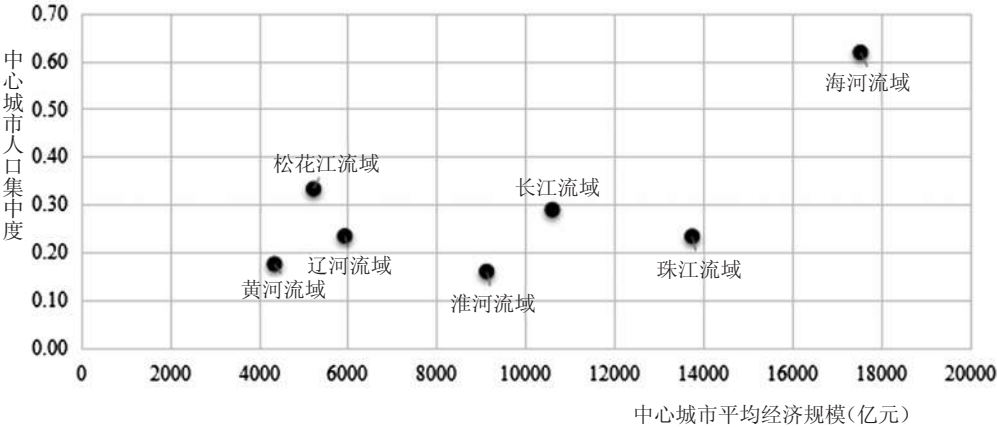


图8 2018年七大江河流域中心城市平均经济规模与集中度
数据来源:各省(区)统计年鉴2018年数据。

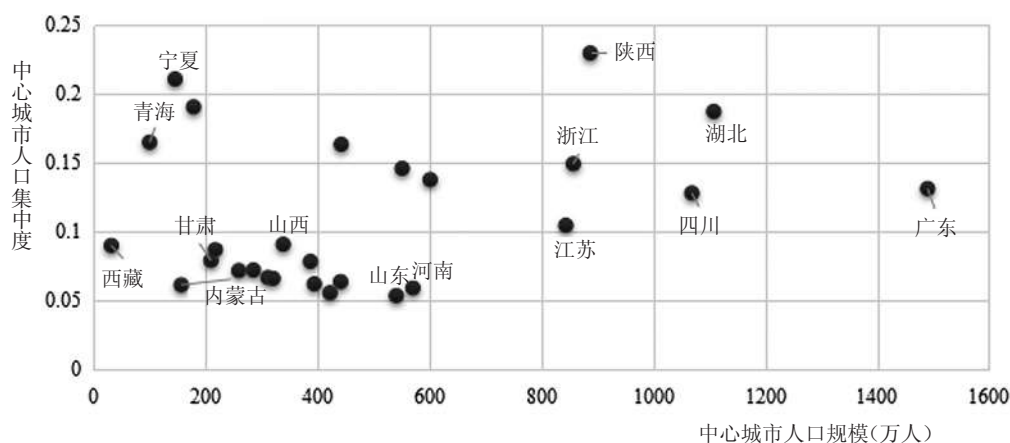


图9 2018年各省(区)中心城市人口规模与集中度

数据来源:各省(区)统计年鉴2018年数据。

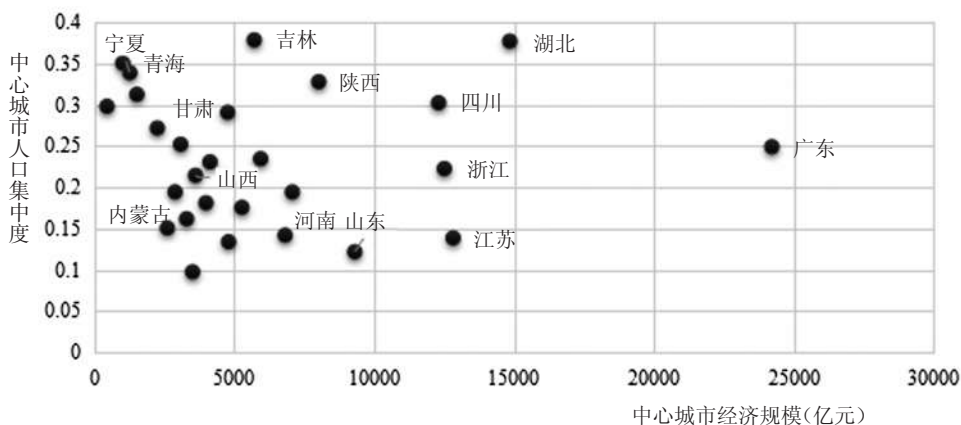


图10 2018年各省(区)中心城市经济规模与集中度

数据来源:各省(区)统计年鉴2018年数据。

口优势,成为黄河流域经济最发达省份。山东之外的其他省(区)均呈现典型的内陆区位特征,成为黄河流域经济发展水平相对较低的重要原因。“一带一路”倡议实施后,国家进入全面开放、陆海统筹、门户引领的发展新阶段,黄河流域上中游地区由对外开放的末梢变为开放的前沿,其区位弱势状况在一定程度上扭转。一方面,黄河流域多个省份在丝绸之路经济带中占据关键地位。在西向流通上,黄河流域是中欧班列的重要通道。西通道对国内经济地理重塑的影响也更大,西北地区广阔的纵深以及中、东部地区紧密的连接性对于拉动内陆地区对外开放意义重大。另一方面,黄河流域已建立不同等级的陆港群和空港群,为“一带一路”重要国际物流中转枢纽和物资集散中心发展奠定了重要基础。尤其是以西安、郑州、甘肃(兰州)国际陆港以及郑州航空港经济综合实验区、西安临空

经济示范区为代表的枢纽平台,在一定程度上弥补了黄河流域内陆地区不沿海、不沿江的区位优势,成为打造内陆开放高地的重要依托。同时,黄河流域拥有郑州、西安、济南、兰州等极为重要的铁路、公路枢纽,在中国东中西、南北方地区的流通网络中占据着重要地位。

三、黄河流域经济高质量发展的审视要点

基于国家发展战略的演变,结合黄河流域的比较优势,从流域特殊性、流域发展整体性、流域经济比较优势的尺度特征、流域经济发展基础、流域经济发展的创新驱动等方面来思考,深度理解和把握黄河流域经济高质量发展路径必须注意以下几点。

1. 必须高度关注黄河流域的特殊性

地形、气候等自然要素的综合作用催生了黄河

流域独特的流域结构:上中游地区生态脆弱,生态环境成为流域发展的重要约束;大型支流少,下游地上悬河河段呈线状结构,未能形成完善的河网系统,且河道水流宽、浅、散特征明显,很难设置固定航道,严重削弱黄河的通航功能;独特的大跨度“几”字形曲流形式等(李小建等,2020)。黄河流域自然结构的特殊性造成了其在水资源开发利用、交通运输、流域内部联系等方面具有不同于其他大河流域的显著特征,且具有明显的复杂性,其流域经济高质量发展应处理好发展经验从普遍到特殊、区域特质从一般到个性的逻辑关系(李小建等,2020)。尤其是生态环境的保护和修复,已成为当前黄河流域亟待推进完成的重大任务,更是经济高质量发展的前提。

2.必须重视黄河流域经济发展的整体性

黄河流域经济的整体提升和协调发展关乎国家协调发展新格局战略目标的实现。虽然长期以来黄河流域内部经济联系不够紧密,但其作为重要的大河流域,在国家发展层面上仍是一个完整的空间政策单元。以往的黄河流域经济开发在空间上缺乏系统化、整体性的经济布局,各省区在如何高效率地开发黄河流域、如何拓展和优化现有经济空间发展模式方面缺少必要的全面性分析及规划。从流域经济发展的整体性、互补性和联动性方面看,黄河流域在产业体系、城镇体系、水资源与土地利用等方面,仍需加强上下游、干支流、左右岸地区统筹谋划和调控引导,共同实现经济高质量发展目标。

3.必须考虑黄河流域经济比较优势的尺度特征对黄河流域比较优势的把握,必须考虑不同空间尺度的影响。一方面,须以流域为对象,从宏观上把握其在全国重要流域(七大江河流域)中的比较优势;另一方面,黄河流域地域广大且以行政区为单元的管理模式,决定了流域不同省(区)之间显著的经济特征差异。因此,应从流域整体、省域、中心城市等多尺度准确把握流域比较优势特征和发展环境。

4.必须注重黄河流域经济的发展基础

黄河流域具有良好的自然资源条件,在长期的发展过程中形成了自身的产业系统。当前,黄河流域的传统农业、矿产资源开采、能源化工、传统材料、冶金等资源型产业较多,重化工特征明显。在此背景下,应基于地区比较优势对产业发展方向进

行深入把握,不能盲目否定传统产业的发展,更不能所有地区一味追求战略性新兴产业和“高、精、尖”产业。传统产业不完全等于夕阳产业,应通过生产流程技术升级,延伸产业链,化解过剩产能,强化创新驱动,使得黄河流域的传统比较优势进一步得到巩固。

5.必须聚焦黄河流域经济发展的创新驱动

随着互联网、大数据、人工智能等新一代信息技术的广泛应用,以新产业、新业态、新商业模式为代表的新经济活动不断涌现。经济活动的创新主体、机制、流程和模式不再受到既定的组织边界束缚,资源运作方式和成果转化方式更多地依托互联网展开,跨地域、多元化、高效率的众筹、众包、众创、众智平台不断涌现,凸显出全球开放、高度协同的创新特质。在新的经济发展背景下,既有经济格局中处于落后状态的地区迎来了关键的机遇期,尤其是对内陆地区而言,其“地理距离”的劣势有望在一定程度上弱化。针对黄河流域而言,应高度聚焦创新驱动,通过汇聚发展新动能,优化和转变经济发展方式,在相关领域进行重点突破。

四、黄河流域经济高质量发展的路径重塑

基于当前黄河流域发展的现状,充分发挥比较优势实现黄河流域高质量发展,需要从流域内外经济联系、流域增长极、流域开发开放模式、流域产业体系、流域内部合作等方面对黄河流域经济高质量发展路径进行优化和重塑。

1.以流通和开放为导向强化黄河流域内外经济联系

要构建黄河流域发达的流通网络,破解内部经济联系薄弱问题。第一,进一步加密高铁、货运铁路和高速公路网络,以发达的快速运输网络提升流域内外的通达能力。尤其要按照新时代交通强国铁路先行的规划思路,尽快实现黄河流域20万人口以上城市铁路覆盖、50万人口以上城市高铁通达的战略目标。第二,着力提升流域港口与腹地之间的集疏运网络与物流联系^④。以青岛港为代表的山东港口群体要加速构建以海铁联运为依托、以陆港群体为节点的全程现代物流体系,扩大其在黄河流域的核心腹地。尤其是青岛港要大力提升运营效率并降低物流成本,加速由物流港向贸易港、由门户

港向枢纽港转型,打造东北亚地区的国际航运中心。同时,山东港口群体应着力推进港产城融合发展,大力发展枢纽经济,打造畅通国内国际循环的关键支点,扩宽全球范围配置资源的空间,发展成为真正意义上带动黄河流域经济发展的海上门户。第三,以开放为突破口,大力提升黄河流域对外经济联系。在当前中美贸易摩擦和新冠肺炎疫情全球蔓延背景下,一方面,国家实施扩大内需战略并在内陆地区加速推进战略布局,着力构建国内国际双循环相互促进的新发展格局;另一方面,中欧班列由于人员流动性小、运输效率高等多方面优势,成为疫情期间支撑国际经贸合作与维持全球产业链上下游之间连接的重要载体。黄河流域应充分利用其在“一带一路”建设中的区位优势,发挥国际陆港群、空港群的运输优势,释放自贸区、综保区、跨境电商示范区、边境合作区等开放平台优势,深入开展中欧班列集结中心示范工程建设,加速培育面向国际市场的现代开放型产业体系和外向型企业主体,以开放为突破口提升流域经济国际化水平。

2. 打造黄河流域经济多层次增长极

黄河流域应坚持面上保护、点上开发理念,大力培育联动发展的经济增长极。充分利用黄河流域下游省份城镇密集,上中游陕西、宁夏、青海、甘肃等省(区)中心城市人口与经济集中度高的优势,以中心城市为龙头引领城市群与都市圈发展,进而带动周边地区发展,形成空间尺度由小到大的“中心城市—都市圈—城市群”多层次增长极。具体来看,黄河流域下游地区应着力打造以济南、青岛为双中心,以济南都市圈、青岛都市圈,烟威都市区、东滨都市区、济枣菏都市区和临日都市区为支撑的山东半岛城市群;以郑州为中心,以郑州都市圈、洛阳都市圈为支撑的中原城市群。中游地区重点打造以西安为中心,以西咸都市圈为支撑的关中平原城市群;以太原为中心,以太原都市区为支撑的山西中部盆地城市群。上游地区加快打造以兰州、西宁为双中心,以兰州—白银都市圈、西宁—海东都市圈为支撑的兰州—西宁城市群;以银川为中心,以银川都市圈为支撑的宁夏沿黄城市群;以呼和浩特为中心,以呼和浩特都市圈为支撑的呼包鄂榆城市群。在基础设施方面,依托高铁、城际铁路、高速公路大力推进中心城市与都市圈(都市区)、城市群

之间的快速交通网络建设,打造“一小时”生活圈和工作圈。在中心城市建设上,可依托打造重要功能板块优化城市内部空间结构,适当调整行政区划,进一步巩固提升中心城市的辐射带动作用。根据国家加快完善社会主义市场经济体制的意见,公共资源将由按照城市行政等级配置向按照实际服务管理人口规模配置转变。一方面,以郑州为代表的人口与经济规模较大但行政级别不高的中心城市可增加公共服务资源投入,进一步提升人口承载能力;另一方面,中心城市周边行政等级较低但经济要素聚集程度高的中小城镇可进一步增强要素市场化配置,释放发展潜力,形成新的增长极。

3. 构建以中心城市为极核面向周边的放射状开发开放新模式

基于国家尺度以大区域之间通达为目标贯穿流域的东西向、南北向大通道奠定了黄河流域发展轴带的基本格局,黄河流域形成了以陇海—兰新(陆桥)、青银、京包、沿海、京沪、京港澳、包兰等为主的大区域网格状轴带(李小建等,2020)。近年来,以高铁为代表的交通线路对促进区域开发开放影响显著。当前,黄河流域的大部分中心城市都在全力打造高铁枢纽,以中心城市为极核,构建面向周边的放射状流域发展轴带(见表2),打造空间开发开放新模式。整体来看,黄河流域尚未形成完整的高铁网络。京沪、京广、徐兰—兰新、济青、石太、京包、日兰(日照至曲阜段)、大西(原平至西安段)、银兰(银川—中卫段)、郑渝(郑州至襄阳段)、郑合、郑太(郑州至焦作段)等高铁已经运营。郑济、包西、银西、包银等高铁以及郑太、郑渝、郑日、西武、银兰、太原—威海、太原—乌兰察布等高铁的部分路段均处于在建状态,兰渝、兰太、西渝高铁均已进入国家铁路建设规划。在此基础上,黄河流域应重点研究郑州—银川、兰州—十堰、济南—兰州、呼和浩特—太原、西安—合肥等五条高铁线路。以上线路的建设将从不同空间方向上进一步完善快速运输网络,最终形成以郑州、西安、济南、兰州、太原、银川为代表的面向周边放射状交通枢纽,尤其是郑州、西安可实现对已规划“米”字形高铁枢纽的进一步超越。通过构建以中心城市为极核面向周边的放射状开发开放新模式,将进一步提升黄河流域中心城市群体的主导地位,增强其与周边腹地的联系和互动,加密流域内部的经济发展轴带,最终

表2 以中心城市为极核面向周边的放射状发展新轴带

新发展轴带	骨干交通线路	状态	流域中心城市	流域节点城市	轴带走向
郑州—济南	郑济高铁	在建	郑州、济南	新乡、濮阳、聊城	东北—西南
郑州—太原	郑太高铁	在建	郑州、太原	焦作、晋城、长治、晋中	西北—东南
郑州—重庆	郑渝高铁	在建	郑州	许昌、平顶山、南阳	东北—西南
郑州—日照	郑徐、日兰高铁	在建	郑州	开封、菏泽、济宁、临沂、日照	东—西
西安—包头	包西高铁	在建	西安	铜川、延安、榆林、鄂尔多斯、包头	南—北
西安—银川	银西高铁	在建	西安、银川	咸阳、庆阳、吴忠	西北—东南
西安—武汉	西武高铁	在建	西安、武汉	商洛	西北—东南
呼和浩特—银川	呼包—包银高铁	在建	呼和浩特、银川	包头、巴彦淖尔、乌海	东—西
银川—兰州	银兰高铁	在建	银川、兰州	吴忠、中卫、白银	南—北
西宁—成都	西成铁路	在建	西宁	同仁、合作	西北—东南
兰州—成都	成兰铁路	在建	兰州	临夏、合作	西北—东南
太原—威海	石太、石济、环渤海高铁	在建	太原	阳泉、德州、滨州、东营、烟台、威海	东—西
太原—乌兰察布	大西、集大高铁	在建	太原	忻州、大同、乌兰察布	南—北
兰州—重庆	兰渝高铁	规划	兰州	陇南	西北—东南
兰州—太原	兰太高铁	规划	太原、兰州	延安、庆阳、平凉	东北—西南
西安—重庆	西渝高铁	规划	西安	西安、安康	南—北
郑州—银川	郑银高铁	研究	郑州、银川	焦作、晋城、临汾、延安	西北—东南
兰州—十堰	兰汉十高铁	研究	兰州	天水、汉中	西北—东南
济南—兰州	青兰客专	研究	济南、兰州	聊城、邯郸、长治、临汾、庆阳、平凉	东—西
呼和浩特—太原	呼朔太高铁	研究	呼和浩特、太原	朔州、忻州	西北—东南
西安—合肥	宁西高铁	研究	西安	西安、商洛、南阳、信阳	西北—东南

资料来源：作者整理。

成为驱动流域空间结构重塑与实现空间协调发展的重要力量(李小建等,2020)。

4.以区域功能差异化为引领构建黄河流域现代产业体系

黄河流域应以区域功能差异化为引领,重点基于中心城市、外围城市、特殊经济功能区、农业地区、矿产资源开发地区等五种类型地域空间构建现代产业体系。一是流域中心城市要发挥优质经济要素集聚优势,大力构建数字经济、高新技术、先进制造和现代服务业体系。各中心城市应面向国内外大力吸引各类创新资源、高端人才,加强数字经济、通信技术、集成电路、高端装备、新材料、生物医药等新兴产业发展,打造大数据中心、重大创新平台和金融服务体系,形成黄河流域创新驱动发展的核心引擎。西安、青岛、郑州、济南等城市,应基于人才和创新优势充分发挥对全流域产业发展的示范带动作用。二是外围城市应注重依托自身优势

构建和中心城市协同发展的产业网络。外围城市应充分利用周边土地要素、人力资本成本相对较低的优势,立足发展基础和区位条件,以主要城市群为依托,以重要交通轴带为支撑,协同中心城市大力发展“总部+制造基地”“创新中心+生产中心”的合作模式。同时,逐步打破中心与外围城市之间的分隔和行政藩篱,减少政府对市场的不合理行政干预,促进经济要素在区域间的自由流动。三是以综合保税区为代表的特殊经济功能区应充分拉动开放型产业发展。将综合保税区群体打造为驱动流域开放型经济的重要平台,进一步发挥其在外贸、吸引外资、促进产业转型升级等方面的作用。推动特殊经济功能区优化产业结构,支持和鼓励新技术、新产业、新业态、新模式发展。加强要素整合和产业配套,深度融入国际产业链、价值链、供应链,提升黄河流域经济的国际竞争优势。四是农业地区要努力打造现代化特色农业产业集群。黄河

流域可进一步重点发展粮食类(小麦、玉米、高粱、大豆、小米、大麦、马铃薯等)、油脂、林果(苹果、红枣、樱桃、葡萄、核桃、杏等)、蔬菜、食用菌、花木、特色植物(枸杞、向日葵、沙棘、啤酒花、牧草等)、肉类(肉牛、肉羊、牦牛等)、乳业、水产品、羊绒、中药材(含藏药、蒙药)等优势农产品,延长产业链条,提升农业附加值。同时,培育壮大龙头企业和农业产业化联合体,进一步拓展日韩、东盟、中亚、中东等国际市场。五是矿产资源型开发地区应巩固资源优势,注重优化和延长传统产业链。加大对矿产开采与煤化工、煤电冶、盐化工、石油化工等为代表的传统产业的科技提升,注重深加工,提高传统产业的“含金量”。充分利用国家政策,升级专业化产业基

地,提升资源型产业集群发展水平。以科技为手段大力推进豫西、蒙西、长治等国家产业转型升级示范区建设,深化能源革命综合改革。

5.探索黄河流域内部多元化区域合作

近年来,区域合作成为区域经济发展的重要主线。黄河流域在整体发展水平不够高、内部经济联系相对薄弱的情况下,更应大力探索多元化的区域合作路径,充分释放合作红利。具体来看,可依托流域内部不同区域的比较优势,以自然资源、科技、教育、人才、资本等要素为核心,着力探索不同空间尺度上的强强联合式、优势互补式、协同创新式、空间共融式等典型合作模式,充分释放黄河流域的规模、区位、资源、产业、市场等优势(见图11)。

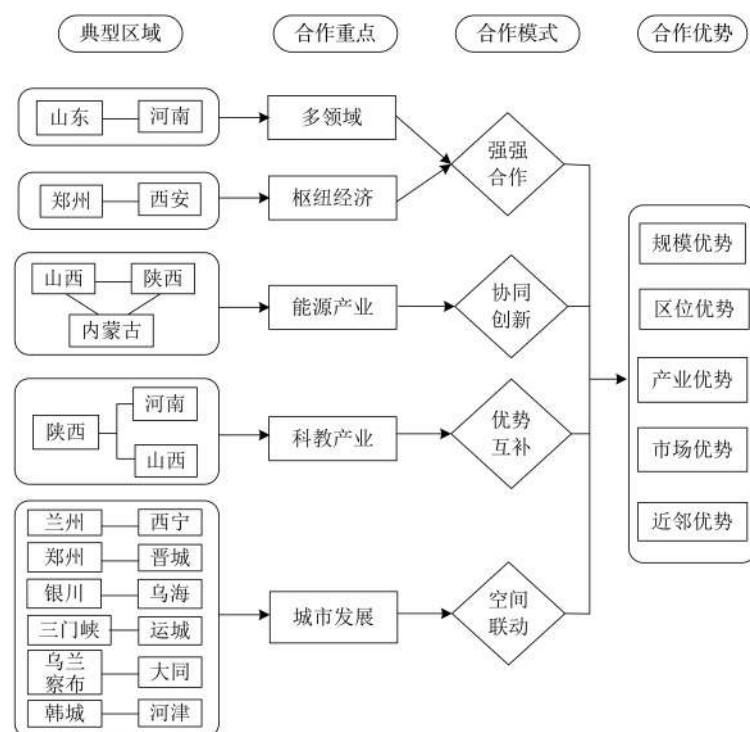


图11 黄河流域内部多元化合作框架

资料来源:作者绘制。

在合作的区域与领域上,黄河流域存在诸多可大胆探索突破的空间。例如,山东、河南在空间上毗邻,且二者的经济、人口、市场及制造业规模在流域内部拥有绝对优势,是黄河流域最具竞争优势省份,但长期以来河南与山东的经济联系紧密度不高,基础设施方面二者之间至今未建立直线型铁路网络(多数火车班次需绕道徐州)。二者可在多领域进行强强联合,进一步升级下游地区的规模效应。此外,郑州、西安拥有强大的交通枢纽优势,均

致力于建设国际陆港、空港与发展枢纽经济,二者都以打造“中国孟菲斯”为战略目标。在激烈的外部竞争环境下,二者可充分发挥丝绸之路经济带支点城市的共同区位优势,进行战略合作,最大程度削减相互竞争带来的负效应。山西、陕西、内蒙古等省份均拥有大规模的能源开采与化工产业,相关地区的产业结构趋同特征明显且在空间上近邻,可建立紧密的能源产业集群发展联盟,在技术与产业链上进行协同创新。河南与山西拥有较大的科教

市场但优质高等教育资源等方面相对薄弱,而陕西拥有突出的科教优势,三省在科教领域存在显著的互补优势。在城市发展方面,兰州与西宁及海东、晋城与郑州及焦作、乌海与银川及石嘴山、三门峡与运城、大同与乌兰察布、韩城与河津等跨省城市之间具有显著的空间近邻优势,可在基础设施、产业布局、人才交流、金融资本、都市圈规划等方面进行紧密合作,探索打破行政区壁垒和市场分割。依托快速交通系统突破山脉、河流的空间阻隔,大力推进都市圈和一体化建设,在空间上进行不同程度的联动式发展,实现资源共享和经济要素的自由流动,大幅度提升以上城市之间的社会经济联系。

注释

①七大江河(长江、黄河、松花江、珠江、淮河、海河、辽河)的自然流域面积、人口和耕地总量分别占全国的45%、75.7%、86%左右,七大江河流域覆盖了中国主要的人口和经济密集地区,在全国经济发展中占据主导地位。②各流域的核心省(区)选取主要考虑流经省份的流域面积大小状况,并尽量减少各流域省(区)的重合度。以此原则,本文中四川省社会经济数据不计入黄河流域,山东省不计入淮河流域,内蒙古不计入辽河流域,江西、湖南、贵州、云南省不计入珠江流域。③本文中,以各省(区)首位城市作为中心城市。各核心省(区)首位城市的市区常住人口与GDP数据表征中心城市人口、经济规模,以便更准确反映中心城市自身规模。流域中心城市人口、经济集中度指各流域中心城市的市区人口及经

济总规模分别占全流域的比例,省域人口、经济集中度指中心城市市区人口及经济规模占所在省(区)的比例。④由于地域庞大且缺失主要内河航运功能,天津、河北、山东、江苏等省市港口均是黄河流域所依托的重要港口,各港口腹地交叉重叠。本文主要关注黄河流域下游省份山东的港口门户功能。

参考文献

- [1]盛垒,权衡.区域经济分化态势与经济新常态地理格局[J].复旦学报(社会科学版),2018,60(3).
- [2]倪鹏飞,沈力.从城市看中国:经济集聚、人才争夺与产业迁移[N].经济日报,2018-06-23.
- [3]张侃侃,郭文炯.基于空间特征、过程与机制的流域经济研究[J].经济问题,2013(10).
- [4]张军扩,侯永志,刘培林,等.高质量发展的目标要求和战略路径[J].管理世界,2019,35(7).
- [5]杨柏.我国归类划分东中西部经济区已不适应发展要求[J].贵州财经学院学报,2007(4).
- [6]文玉钊,车冰清.“一带一路”战略背景下江苏省区域发展问题与对策研究[J].江苏师范大学学报(哲学社会科学版),2017,43(4).
- [7]蔡昉.从比较优势到规模经济——重新认识东北经济[J].学习与探索,2019(9).
- [8]赵婷,陈钊.比较优势与中央、地方的产业政策[J].世界经济,2019,42(10).
- [9]李小建,文玉钊,李元征,等.黄河流域高质量发展:人地协调与空间协调[J].经济地理,2020,40(4).

High-quality Development of the Yellow River Basin from the Perspectives of Comparative Advantage and Development Path

Wen Yuzhao Li Xiaojian Liu Shuaibin

Abstract: The Yellow River basin is endowed with the advantage of relatively significant region, energy resources, scale advantage of population and economy, industrial base, central city, economic geographic location and other factors. We argue that high-quality development of the regions along Yellow River must take the followings into account seriously, which include the particular characteristics of Yellow River basin, the holistic view of development, the scale features of comparative advantage of basin economic, the foundation and the innovation-driven of Yellow river basin economic development. It's suggested that the following five aspects are important ways to realize the path reconstruction of the economic development of the Basin: strengthening economic relations between the Yellow River basin and the outside oriented towards circulation and opening policies, building multi-tiered economic growth poles in the Basin, establishing a new model of open pattern for development centering around central city and radiating to the surrounding region, setting up a modern industrial system leading by regional functional differences, exploring diversified regional cooperation inside the Yellow River basin.

Key Words: Basin Economic; High-quality Development; Comparative Advantages; Development Path; Yellow River Basin

(责任编辑:文 锐)