

【区域高质量发展】

运河经济促进区域经济高质量发展的内在逻辑、现实困境与实现路径*

沈奕 傅远佳 施梅超

摘要:发展运河经济是新时代东中西部经济高质量协调发展的重要抓手,在促进陆海开放型经济协同发展、构建内陆现代产业体系、释放内陆开放合作潜力、建设国家战略腹地等方面具有重要的现实意义。国内山东、江苏、浙江等省和国外德、美等国为发展运河经济提供了有益的经验。随着我国运河经济时代的到来,中西部各省份纷纷推进运河经济的战略探索,但也面临资金、生态、技术、产业等诸多困难。应通过高水平谋划运河经济、构建运河经济协同机制、推动运河经济布局、构建运河经济支撑体系等方面,加快运河经济发展,促进新时代区域经济高质量发展。

关键词:运河经济;区域经济;内在逻辑

中图分类号:F061.5 **文献标识码:**A **文章编号:**2095-5766(2026)02-0023-13 **收稿日期:**2025-10-14

***基金项目:**国家自然科学基金“西部陆海新通道促进中国—东盟贸易合作互联互通的机制与对策研究”(72441005);广西哲学社会科学规划重点委托课题“高质量建设平陆运河经济带推动广西向海经济整体发展研究”(22ZDWT16)。

作者简介:沈奕,女,北部湾大学钦州发展研究院教师、馆员(钦州 535011)。

傅远佳,男,北部湾大学经济管理学院、广西外国语学院数字经济管理学院教授、硕士生导师,通信作者(南宁 530222)。

施梅超,女,北部湾大学经济管理学院副教授、硕士生导师(钦州 535011)。

一、问题的提出与研究动态

(一)我国区域经济将迎来新的运河经济时代

2021年6月,交通运输部推出《关于推进运输结构调整的指导意见》,明确提出到2035年建成2.5万千米高等级航道网络,形成“四纵四横两网”的现代化内河航运格局,一场围绕内河航运的运河战略布局正在我国大地上悄然展开。2021年12月,《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》明确提出“推进内河高等级航道建设,培育运河经济带”。2025年3月,交通运输部、国家发展改革委联合发布《推进实施内河水运体系联通工程行动方

案》,标志着新世纪运河建设和运河经济的加快推进。2026年3月,国家“十五五”规划纲要明确提出“以跨区域跨流域大通道为基础,以城市群联动发展为载体,以体制机制协同为保障,推动区域间互融互促、互利共赢,拓展国内大循环空间”。这些规划都有一个共同的目标:让水运再次成为区域经济发展的主动脉,把发展运河经济作为区域经济一体化高质量发展的重要战略抓手。研究和推进运河通道向运河经济发展,是新时代区域经济十分重要的理论和现实课题。

我国已逐步构建起一个多层次、系统化的运河政策和规划体系,涵盖国家战略、区域规划、地方条例与专项政策,在生态保护、产业布局与区域协同

表1 国家层面运河政策与规划一览表

政策名称	发布机构	年份	核心目标与内容	主要影响与举措
《大运河文化保护传承利用规划纲要》	中共中央办公厅、国务院办公厅	2019	将三大运河纳入统一保护框架,打造“三带”目标,建立跨部门协调机制	推动8省(市)建立文化遗产保护与产业开发联动机制
《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》	国家发展改革委	2022	将长江/珠江/京杭运河纳入国家高等级航道网,明确重点运河项目	推动安徽江淮运河形成水运网,支持广西平陆运河建设
《黄河流域生态保护和高质量发展规划纲要》	中共中央、国务院	2021	将河南/山东内河航运纳入生态保护体系,优化水资源配置	周口港列为重要物流枢纽,吸引龙头企业落户

资料来源:根据交通运输部、国家发展和改革委员会等部委发布政策文件整理。

表2 地方层面运河政策与规划一览表

运河名称	政策名称	发布机构	年份	核心目标与内容	主要影响与举措
平陆运河	《广西壮族自治区平陆运河保护与管理条例》	广西壮族自治区人大常委会	2025	明确保护范围与生态修复要求,建立跨部门协同机制	发展钦州港临港工业区,规划年货运量5000万吨
	《广西平陆运河先进制造业发展规划》(征求意见稿)	广西壮族自治区工业和信息化厅	2025	规划范围包括南宁、钦州、北海、防城港、玉林、崇左和贵港等城市	2030年运河区域工业总产值占全区比重提升至60%,工业增加值占全区比重提升至55%
江淮运河	《安徽省干线航道网规划修编(2023—2035年)》	安徽省交通运输厅	2025	定位江淮运河为“第二条南北水运大通道”,规划三级航道	建设生态补水系统保障淮河中游生态流量
河南“11246”工程	河南“11246”工程系列政策	河南省人民政府	2025	将周口/信阳港纳入国家物流枢纽,推广多式联运	设立1416亿元水运基金支持航道升级
湘桂运河	《湘桂运河重点问题专项研究推进工作方案》	交通运输部联合湖南、广西	2021	建立部省联席会议制度,明确推荐路线方案	广西段完成勘测,湖南段航道已贯通
浙赣粤运河	《关于高水平建设“航运浙江”的实施意见》	浙江省人民政府	2025	将浙赣运河纳入战略,提出长三角直达粤港澳目标	计划投资3200亿元打通钱塘江与信江通道
荆汉运河	《关于推进江汉运河生态文化旅游带建设的意见》	湖北省交通运输厅	2015	将荆汉运河纳入“汉湘桂通道”,规划一级航道	预计年降物流成本300亿元,首期融资200亿元
京杭大运河沿线省份	江苏:《加快打造更具特色的“水运江苏”三年行动计划》	江苏省政府	2024	升级苏南运河为二级航道,建设绿色航运示范带	实现2000吨级船舶全天候通航
	山东:《京杭大运河山东段保护利用规划》	山东省政府	2021	聚焦济宁至东平湖段复航,推动“运河+文旅”融合	建设梁山港煤炭基地,促进产业协同发展
	浙江:《浙江航道升级专项规划(2023—2030年)》	浙江省政府	2023	推进杭州至嘉兴段航道扩能,配套建设集装箱码头	发展跨境电商和绿色能源产业

资料来源:根据各省市交通运输厅、人民政府等官方发布政策文件及规划文本整理。

等方面形成全面支撑(见表1、表2)。

我国六大运河工程作为“通道革命”的核心载体,对区域经济空间重构与产业升级的赋能作用越来越突出(见表3)。

(二)运河经济研究综述

近年来,国内学界围绕运河经济的研究已形成阶段性成果,主要成果以学术期刊论文、政策解读报告为主要类型,涉及韩鑫、张晓曦、张燕等约15位国内学者的研究,这些研究主要聚焦于“运河及内河航道的综合影响研究”“运河经济发展路径的优化研究”“运河经济与区域高质量发展协同机制的探索研究”三大主题,主要有以下研究。

1.运河及内河航道对经济影响研究

从共性效益分析,主要体现为物流效率提升与运输成本的结构优化。研究表明,水运的成本约为铁路运输的1/4、公路运输的1/15(韩鑫,2024),这一成本优势成为推动“公转水”“铁转水”运输结构调整的关键动因。京杭大运河苏北段通过航道升级,已成为梁山港煤炭运输体系的重要枢纽,大幅度降低了大宗物资成本(赵瑞广,2024);江淮运河通航后,长江与淮河之间的航程缩短200~600千米,沿线企业物流成本相应下降5%~10%(王文博,2024);平陆运河修成通航后,可使西南地区货物出海距离缩短560千米,物流成本降低约30%(刘胜

表3 我国六大运河工程及影响

工程名称	工程概况	对区域经济影响	运河经济规划建设重点
浙赣粤运河	全长约1988千米,跨浙、赣、粤三省,分赣粤段(1228千米,投资1500亿元)、浙赣段(760千米,投资1700亿元),规划三级航道,赣江、信江已实现三级通航	破解江西“环江西经济圈”困境,承接粤港澳大湾区产业转移;强化长三角与珠三角产业协同,水运成本降至铁路的1/2、公路的1/5	完善全国高等级航道网,串联嘉兴南湖、井冈山等红色文旅资源,推动京津冀、长三角、粤港澳大湾区联动
江淮运河	位于安徽省,全长156.6千米,为引江济淮核心部分,按Ⅱ级航道建设,总投资912.71亿元,已通航2000吨级船舶,缩短运输航程200—600千米	结束长江与淮河中游水运阻隔,推动合肥、淮南形成“江淮经济走廊”;缓解京杭大运河运输压力,降低沿线企业物流成本	构建安徽“工”字型航道水运网络,同步承担皖北、豫东水资源调配功能,支撑农业与工业用水需求
荆汉运河	位于湖北省,起于荆州松滋口、止于武汉东荆河口,全长约236千米,投资784亿元,可通航万吨级船舶,缩短长江中游航程260千米	年降低物流成本超300亿元;分流长江30%货运量,缓解三峡船闸拥堵问题,振兴江汉平原经济	兼具防洪分洪功能,降低荆江段洪水风险,平衡工程建设与洞庭湖湿地生态保护
湘桂运河	跨湖南、广西两省(区),全长300千米(湖南段212千米、广西段88千米),总投资约1500亿元,按2000吨级航道标准建设,需克服五岭山脉地形高差	长江中上游至北部湾航程缩短约1200千米;带动湘西、桂北欠发达地区发展,助力中西部地区融入“一带一路”	纳入国家“四纵四横两网”高等级航道网,构建“一轴一廊一核多枢纽”运河经济带,对接RCEP市场
河南省内河水运项目	含47个内河水运项目,总投资1416亿元,扩建周口港、信阳港等枢纽,打造淮河、沙颍河等四条通江达海通道,形成2000千米航道网	河南省大宗货物水运成本下降60%;强化与长三角产业对接,提升矿产、粮食等大宗物资运输效率	推动省内货物经淮河南下融入长三角,完善区域水运网络,支撑内陆临港经济发展
平陆运河	位于广西壮族自治区,全长134.2千米,按内河Ⅰ级航道建设,总投资约727亿元,2022年8月动工,可通航5000吨级船舶	西南地区货物出海里程缩短约560千米,物流成本降低30%以上;推动广西从“边疆”向“国际枢纽”转型,强化中国—东盟贸易通道功能	对接西部陆海新通道与北部湾港口,保护北部湾红树林及咸淡水交汇区生态,布局临港产业集群

资料来源:根据交通运输部及各省市交通运输主管部门工程建设公告、规划研究报告整理。

友,2025)。

运河对区域经济空间格局具有重塑功能,能够突破地理阻隔,增强陆海联动并拓展经济腹地。江淮运河有效连接长三角与中部地区,在缓解京杭运河运输压力的同时,也促进了周口港周边粮食加工产业集聚(张晓曦等,2025);江苏通过整合跨区域航道网络,在一定程度上解决跨行政区的运输效率低下问题(毛丽娜等,2018);济宁运河沿线服务人口规模达数百万,对城镇化进程与服务业发展形成显著带动作用(赵瑞广,2008);平陆运河辐射广西8个城市及云南、贵州、湖南部分地区,促进“南宁—钦州—北海”产业走廊的形成(廖静,2025)。

2. 运河经济发展机制研究

现有研究围绕“通道—产业—城市”融合机制,提出了运河经济发展的共性路径与区域差异化实践路径。江淮运河构建“河江海联运”枢纽网络,强化合肥、芜湖与豫东城市群之间的经济联系(张晓曦,2023);江苏通过设立跨省协同机构,统筹沿线区域分工,形成以临港产业为核心、配套加工为拓展的差异化布局(毛丽娜等,2018);平陆运河以“一轴两翼五圈多点”格局串联南宁都市圈与钦州港城

经济圈,辐射滇桂黔地区(马剑平,2023)。在产业方面,江淮运河依托粮食、矿产运输优势,形成沿线的汽车制造、农产品加工产业集群(张晓曦,2025);平陆运河产业布局侧重绿色石化、木材加工等领域,计划至2035年绿色石化产业规模突破万亿元(张燕,2024)。在治理机制方面,江苏通过区域协调机制促进运河经济带联合招商(毛丽娜等,2018)。此外,多元功能拓展已成为共识,江淮运河结合水利观光与红色教育功能,实现文化遗产保护与活化利用的协同(张晓曦等,2024);平陆运河建立“自治区—市—园区”三级协同机制,对接西部陆海新通道与RCEP规则,促进北部湾港与中欧班列衔接(柏挺等,2025;韦善宁,2025)。文旅融合方面,整合刘永福故居、坭兴陶非遗等资源,构建“运河+滨海”特色旅游带(张燕,2024)。国际案例中,扶南德佐运河依托经济特区发展外向型产业,为我国运河经济融入国际分工提供借鉴(邓小云,2024)。

3. 运河经济推动区域高质量发展的路径研究

学界从产业结构、科技创新、生态保护与开放协同四大共性研究方向,探讨运河经济与高质量发

展的内在联系。在产业结构方面,强调通过差异化布局避免同质竞争,江淮运河促进汽车制造与新材料产业的联动发展(张晓曦,2025;阮晓莹,2024);平陆运河引导钦州与北海在风电装备领域形成分工协作(柏挺等,2025;张燕,2024)。在科技创新方面,江淮运河整合干支线物流数据(张晓曦,2025),平陆运河在边坡支护、省水船闸等技术领域取得突破,同时通过设立绿色化工研究院、船舶制造实验室等机构,推动区域“劳动禀赋向技术禀赋”转型(杜晶乐行,2024;张燕,2024)。在生态保护与开发方面,江淮运河坚持“生态优先”原则,通过划定生态红线、推广LNG船舶与光伏设施,探索低碳化运行模式(张晓曦,2025;肖建庄,2024);平陆运河生态层面构建36个生态涵养区与鱼类增殖站,实现土石方100%资源化利用(刘宁,2024)。在开放合作方面,开放合作与政策保障,对内依托“西部陆海新通道”“长三角一体化”等国家战略,推动广西与粤港澳大湾区、安徽与长三角的产业协同(阮晓莹,2024;张晓曦,2025);对外对接RCEP规则,通过“一箱制”物流简化通关流程(安徽省实践)、建设中马产业园等国际合作平台,深化与东盟的贸易往来(卢雨新,2022;韦善宁,2025)。

在物流效益提升、运输成本优化、区域经济空间重塑等方面作用显著,但仍存在以下不足。首先,在理论层面的研究多聚焦单一运河的局部效应,比如物流成本优化、产业集聚这类具体问题,缺乏从国家层面系统构建运河经济与区域协调发展、运河区域新质生产力培育的理论框架;其次,在实践层面的研究多集中在江浙皖等传统运河区域,对中西部运河(如平陆运河)与区域发展的适配性研究不够深入,而且跨区域协同治理、国际经验本土化这些关键议题也研究得比较浅显;最后,在政策衔接层面,现有研究未能与党的二十届四中全会关于优化区域经济布局、加快发展新质生产力的部署要求相匹配,关于运河经济如何加强区域联动、培育新质生产力、服务国内国际双循环新发展格局的具体实现路径设计也不够明确。因此,梳理运河经济与区域高质量发展的内在逻辑、现实困境和实现路径,重点剖析区域联动与新质生产力培育在二者关系中的核心驱动作用,是当前区域经济学研究面临的重要研究课题。

二、我国运河经济促进区域经济发展的内在逻辑

纵观世界经济发展史,大江大河均是区域经济发展重要的经济增长轴。修建运河工程和高等级航道,打通内河湖泊,以沿岸的航运枢纽和中心城市为新经济增长点,形成生产力发展的合理布局和强大推力,促进区域经济协调发展,是运河经济发展的共有规律。

(一)运河经济对区域经济发展的作用机理

江淮运河、平陆运河、汉湘桂运河、浙赣粤运河等大运河体系是我国新时代构建“四纵四横两网”高等级航道的重要组成部分,是新中国开辟的贯通南北双向内河水运和东向、南向入海的江海联运战略大通道的战略工程,以此为基础发展运河经济,不仅仅能缓解长江、珠江运输压力,更为重要的是,在经济、社会、生态、开放等多方面将对我国中西部内陆地区产生巨大的综合效益和深远影响。

1.运河经济发展可以优化内陆对外联系和要素保障

改革开放以来,我国与世界各国间的经济联系越来越紧密,但中西部内陆地区因地理区位等因素影响,与国际经济的联系不够密切,开放型经济不够发达,特别是运输通道主要靠陆路运输,在一定程度上阻滞了我国中西部内陆地区对外开放和经济高质量发展。修建运河工程,建设内河高等级航道,将江河、湖泊、海洋更好地纳入中西部内陆地区国民经济体系中,通过江海联运获得更多的资源和空间,不仅可以有效解决我国中西部内陆地区物流成本高、资源能源短缺、来源不稳定等问题,还可推动产业集聚,形成现代运河经济体系,促进资本和技术要素市场化配置,密切国际经济联系,助力实现我国中西部内陆地区开放型经济高质量发展。

2.运河产业导入可以优化内陆产业结构

我国中西部内陆地区在钢铁、机械制造、电子信息、汽车、化工、矿石加工、木材加工、农产品加工、生物技术等产业已经有了一定规模,但在部分产业,尤其是传统产业存在一定程度的产业结构趋同现象,在地区比较优势和要素禀赋相近的情况下,这种适度的趋同现象可以促进区域间的竞争并增加行业活力。但是,在产业集聚区规模不断扩

大、产业链不断丰富的快速发展过程中,如果没有充分考虑比较优势和地理环境等要素差异,盲目模仿周边城市的产业结构,就会导致低水平重复建设的恶性竞争行为的发生,影响整个中西部内陆地区的区域经济高质量发展进程。因此,中西部内陆地区构建较为完善的区域产业布局和产业分工体系,需要依托运河网络布局运河产业、培育新质生产力和导入新兴产业未来产业来进一步优化与调整产业结构,在建设运河经济带中促进产业深度协同合作、产业创新和技术创新深度融合,将运河经济带打造成范围更大、要素流动更加高效、协调互补性更强、贸易开放程度更高的现代产业集聚区。

3. 运河经济带可以多维度推动内陆均衡发展

运河经济带的区域协同发展可以不断丰富运河沿线产业链,实现要素互补和协同发展,促进地区产业转型升级和提高经济发展水平。运河沿线的各个地区可以通过共同完成基础设施建设项目,促进物流和信息流的畅通,降低物流成本,提高地区的综合竞争力,形成良性循环。运河区域一体化发展可以推动运河沿线的中心城市向周边城市辐射,实现都市圈、城市群内部的优势互补和资源共享,促进区域经济的整体发展。运河沿线地区可以通过加强人才交流,共同培养专业技术人才和管理人才,提高中西部地区整体的科技创新、理论规划、科学实践等综合竞争能力。

(二) 运河经济促进区域联动发展的内在机制

党的二十届三中全会就“构建优势互补的区域经济布局和国土空间体系”作出系列重要部署,明确提出“完善区域一体化发展机制,构建跨行政区合作发展新机制”。这些部署为统筹流域与区域发展、健全跨区域协同治理机制提供了顶层设计。运河经济作为落实这一要求的重要载体,其核心价值在于打破地理与行政壁垒,构建多层次区域联动体系。

1. 联动流域经济带

我国原有水系以东西走向为主,长江、黄河、珠江、淮河等大河均从西向东入海,形成相对独立的流域经济区。运河通过打通不同水系,构建南北向水运通道,形成“四纵四横两网”的国家高等级航道网络。平陆运河连通西江航运,开辟西南和中南地区最近的出海水运通道;江淮运河打通长江与淮河,结束两大水系长期隔断历史;浙赣粤运河串联钱塘江、赣江、北江,实现长三角与珠三角水运直接

联通。通过这种跨流域联动,发展运河经济,推动不同流域间实现资源要素的优化互补和产业体系的协同发展,能够进一步拓展各水系区域经济发展的纵横空间,为区域协同发展注入持久动力。

2. 联动江海经济带

江海联动是运河经济的核心价值。平陆运河、江淮运河等通江达海工程的落地,为内陆地区打造了直通海洋的战略通道,从根本上改变内陆因水运航向单一和水运出海远造成的沿江沿海区域相对割裂的局面,形成了沿江地区和沿海地区紧密联动发展的经济新格局,改变了传统意义上“内陆即封闭”的区位优势。这一转变使中西部内陆腹地能够直接参与国际产业分工,一方面提升了承接沿海产业转移的便捷性,另一方面也促进资源要素的跨区域跨境流动与优化配置。这种江海联动效应正在推动我国开放型经济的空间发展格局:从过去以沿海地区单线的开放布局,向内陆纵深拓展开放转变;推动内陆地区对外联通模式从主要依靠陆路通道向更多通过江海联运的多式联运转变,最终实现内陆地区从开放末梢走向开放前沿,成为连接国内国际市场的重要节点。

3. 推动跨经济区联动发展

我国区域发展战略布局呈现“多极驱动、轴带引领”的特征。运河经济带的规划建设,正在发挥多项国家战略串联贯通的纽带作用。平陆运河与西部陆海新通道深度融合,推动成渝经济圈、北部湾经济区、北部湾城市群与海南自由贸易港及东盟国家实现江海联运;江淮运河将中原经济区、皖江城市带与长三角一体化战略无缝对接;浙赣粤运河打通长三角、长江中游城市群与粤港澳大湾区的战略连接。通过运河网络,东部沿海的开放优势、中部地区的人口和产业基础、西部地区的资源禀赋得以有机整合,推动形成“陆海联动、东西互济”的区域协调发展新格局。

4. 促进跨行政区联动治理

运河项目建设与运营普遍涉及多个省份,运河经济带发展的内在要求必然推动行政壁垒的突破与跨区域协同机制的建立。江淮运河的建设运营及产业发展需要实现皖豫两省利益协调,平陆运河的产业布局需要统筹桂南各市的定位与资源配置,湘桂运河需要依托跨省联席会议制度实现跨省域的规划衔接与资源配置。运河经济带建设倒

逼各地打破地方保护和市场分割,推动各地在航道技术标准衔接、船闸联合调度、流域污染物协同治理、产业差异化发展等方面开展深度合作。运河经济带的这种跨行政区属性,推动形成“规划共绘、设施共建、产业共兴、生态共保、利益共享”的区域协同发展新格局。

(三)运河经济对区域经济高质量发展的现实价值

建设运河网络、发展运河经济是新时代深入贯彻习近平总书记区域协调发展战略要求的重大实践。新时代运河网络及运河经济带的规划建设给我我国产业升级与区域协调发展注入强大动能,正在从根本上改变着我国区域经济的底层逻辑,重塑我国区域经济格局,对推动区域经济高质量发展都具有重大的先导和支撑作用。

1.发展运河经济促进陆海开放型经济协同发展

建设运河网络是一项推动中西部内陆地区转身向海开放合作发展的战略工程,不但具有强大交通物流、贸易、投资功能,还将形成产业集聚效应。发展运河经济为长江、西江中上游地区承接长三角、珠三角地区产业转移、促进东中西产业协作、发展开放型经济创造有利条件。发展运河经济将真正实现沿海经济带与内陆运河经济带的江海连结,真正实现中西部内陆地区沿江向海开放发展的目标,提升内陆中心城市辐射力,深化和拓展沿海港口、中心城市、城市群的经济腹地,增强开放型经济示范带动作用。

2.发展运河经济促进内陆构建现代产业体系

发展运河经济必然带来中西部内陆地区新一轮的产业变革和产业体系跃升。运河经济带为构建现代化产业体系提供了空间载体,为新质生产力的落地生根提供了产业基础,沿运河布局高端装备制造、绿色化工、新能源新材料、智慧物流等产业,推动传统产业链升级,加速新兴产业未来产业集群化发展,逐步建立起“通道牵引、枢纽集聚、产业联动”的空间组织方式。科技创新是运河经济的核心驱动力,从运河工程建设中的高边坡支护、省水船闸等工程技术难题,到运营阶段智慧航道、区块链通关、多式联运信息平台等数字化手段,都是“推动技术革命性突破、生产要素创新性配置”的具体实践,成为运河经济“催生新产业、新模式、新动能”的初始动力。运河经济通过优化水运基础设施供给

能力,完善江海联运、铁水联运等多式联运网络,提升通道运行效率,能够更好地适配区域产业转移、跨境贸易往来和资源要素流动的现实需求。运河经济通过建设生态涵养区、推动土石方资源化利用、推广低碳航运模式等措施,实现开发与保护的有机统一;通过强化航运通道的韧性与可靠性、降低对单一运输方式的依赖,保障产业链供应链安全稳定,增强区域经济应对外部冲击的适应能力。

3.发展运河经济促进内陆开放合作潜力充分释放

在西部大开发、中部崛起和共建“一带一路”高质量发展战略中,作为有机衔接“一带”和“一路”的西部陆海新通道,三条主通道都以广西北部湾港为出海口,极大地助力中国—东盟命运共同体建设和RCEP高质量实施,其服务的中国内陆腹地已由西部拓展到中部和华北地区。平陆运河是西部陆海新通道的江海联通工程,近期直接连通西江内河航运干线和广西北部湾国际枢纽海港,远期将与“十五五”“十六五”规划建设的湘桂运河、渝黔桂运河相衔接,成为南北纵向贯通长江、珠江及北部湾的关键纽带,促进中西部内陆地区开放合作潜力充分释放。平陆运河在“十五五”开局之年通航后,西部陆海新通道江铁海联运将更加完善和便捷,将极大地激活广西及北部湾地区的出海口优势,提升中西部内陆地区的开放程度,更近距离连接东盟,减少对东部沿海港口的依赖,增强运河通道的国际贸易物流和国际产业合作价值。依托平陆运河、湘桂运河、渝黔桂运河建设中西部运河经济带,将不断深化中国—东盟跨境产业链供应链合作,强化RCEP国际经济大循环。

4.发展运河经济促进内陆国家战略腹地建设

服务和融入长三角、粤港澳是中西部高质量发展的重大战略要求,长三角、粤港澳正全力打造充满活力的世界级城市群和具有全球影响力的国际科技创新中心,中西部内陆地区是长三角、粤港澳的重要战略腹地,运河网络是东部沿海产业向中西部转移的重要通道,广西沿海地区是中国—东盟国际产业合作的最前沿。随着平陆运河的率先建成通航,广西北部湾经济区与粤港澳大湾区将实现全面实现海上联通和江海联通,加速形成“粤港澳—北部湾—东盟”跨区域跨境产业链供应链。平陆运河、汉湘桂运河、浙赣粤运河、渝黔桂运河全面建成

后,依托便捷的内河航运优势,中西部内陆运河经济带有望成为长三角、粤港澳产业转移和科技外溢的重点承载区。

三、国内外运河经济模式与经验启示

历史和现实都在反复证明,以运河贯通大江大河,依托密集的通畅的低成本水运通道网络,构建江海联通、陆海联动的运河经济带,对促进区域协调发展和区域经济一体化有着重要作用。

(一)我国东部运河经济的模式与经验

京杭大运河是中国乃至世界上最长的古代运河,联通海河、黄河、淮河、长江、钱塘江五大水系,流经北京、天津、河北、山东、江苏、浙江等我国东部四省两直辖市,是我国第一个纵向高等级航道。京杭大运河对加强我国南北经济联系、促进运河沿线商业和文化繁荣、推进运河地区文化交流和融合发挥了重要作用,最早形成了古代运河经济带。21世纪以来,我国运河沿线地区对京杭大运河的作用和功能有了新的认识,京杭大运河经济带进入“重塑时间”,运河沿线各省市对运河的保护开发与综合利用越来越重视,纷纷规划开发运河经济带,依托并强化内河运输功能,以沿河港口码头、运河航运枢纽、水陆联运枢纽等交通基础设施为节点,以运河沿线重点城镇为核心,结合城镇化布局,搭建多层次、宽领域、广覆盖的区域经济合作和产业融合发展平台,推进区域经济合作,带动城乡一二三产业融合发展,打造城镇密集、运输便捷、工农商贸发达、旅游兴旺的新兴产业经济带,取得了突出成效。

1.山东把京杭大运河山东段打造成为山东西部的“黄金水道”

利用资源和运河优势,结合南水北调东线工程建设,不断采取措施大力治理运河,恢复运输功能,积极发展运河水上运输,大力发展建材、化工、煤电、机械、轻纺、食品等优势产业,沿河、沿湖建设水产、畜牧、粮棉、林果等现代农业基地发展运河现代农业,充分利用运河人文和自然遗产发展运河文化旅游业,加快运河中心城市和沿河村镇规划建设,把沿运河沿线区域打造成为城镇密集、综合交通快捷、工农商贸发达、旅游兴旺的综合性新兴经济带。

2.江苏推动运河沿河产业优化布局和转型升级
扬州、苏州共同打造古运河东岸风光带,其中

扬州投资20亿元把古运河东岸打造成集文化、商贸、旅游、休闲于一体的扬州“外滩”。京杭大运河苏北段已成为全球最繁忙的内河航道,是煤炭、矿建、钢材、工业原料等重要物资的运输通道,每年有数以亿吨的重要物资经苏北运河进入长三角及长江经济带,经济效益非常突出。475千米长的苏北运河两岸建成了国家级开发区9个、省级开发区31个,促进了优势特色产业和战略性新兴产业集聚发展,形成了徐州、宿迁、淮安、扬州4个运河城市联动发展的新格局。

3.浙江高起点建设江海联动的运河经济带

为了让拥有千年历史的京杭大运河重新焕发迷人魅力,浙江颁布实施了《京杭运河杭州段整治与保护开发战略规划》,推动文化创意、高新技术、工业设计、物流、休闲旅游、会展、电子商务、金融等产业集聚和融合,形成了物流与投资带动、科技与创意驱动、旅游与消费拉动的产业融合与结构升级模式。通过杭甬运河沟通京杭大运河与宁波港,促使自贸试验区宁波片区的建材、煤炭、钢铁等货物“弃路走水”,实现水水中转,有效降低运输成本,减少货物中转损耗,优化了宁波港集疏运体系,使宁波港的辐射能力不断加强,其腹地扩展至浙北乃至长江中下游地区。同时,加强运河与宁波港联动发展,使得京杭大运河的作用得到更有效的发挥,形成了良好的江海联通、陆海联动发展局面。

(二)国外德、美运河经济的模式与经验

1.德国依托内陆运河网络建设运河经济带

德国是欧盟内陆航运网络枢纽,在历经百年建设的超7400千米内河航道网中,人工运河占25%。柏林、慕尼黑等内陆城市通过内河航道网获得不逊于沿海港口的区位优势,在鲁尔工业区从煤钢基地向科技园区转型过程中,运河支撑的多式联运体系发挥了关键作用,西门子、巴斯夫等跨国公司研发中心设在德国内陆,就是看中运河带来的供应链弹性。从慕尼黑到鹿特丹的芯片运输水路成本仅为陆运的1/3,杜伊斯堡这个远离海岸线的内陆城市依托四通八达的水运发展成为欧洲最大内河港口,中欧班列60%的货物在此完成水铁联运。巴伐利亚州的宝马总部在48小时内可以通过美因—多瑙运河将汽车部件送达黑海沿岸国家。科隆的化工产品经莱茵河12小时可达安特卫普港,杜塞尔多夫的精密仪器通过中德运河48小时送达汉堡。基

尔运河这条连接北海与波罗的海的黄金水道,不仅使航程缩短了756千米,更是构建起覆盖波兰、瑞典等国的贸易辐射圈,使德国掌控了北欧贸易物流命脉,每年有超6.5万艘船舶通行,货运规模达亿吨级。中德运河将德国北部平原地带密集分布的莱茵河、威悉河等南北向河流东西串联,形成类似京杭大运河的“水上高速公路”和运河经济带。始建于1899年的多特蒙德—埃姆斯运河其河道经过三次拓宽,实现万吨级货轮通航,将鲁尔工业区的煤炭运输成本降低40%,直接终结英国煤炭在欧陆的市场优势。

2. 美国依托伊利运河建设沿湖经济带

在伊利运河建成之前,由于阿巴拉契亚山脉的阻隔,美国东部沿海与内陆之间缺乏可靠的交通运输方式,大宗商品需经密西西比河顺流南下直抵新奥尔良市,然后经海路绕过佛罗里达半岛转运至东部沿海地区,物流成本高昂。自从1825年伊利运河建成之后,从水牛城到纽约,运费由陆上运输的100美元/吨降到运河运输的10美元/吨,极大地促进了五大湖沿岸的发展,丰富的煤炭、铁、铜等资源得到了利用和开发,使得五大湖沿岸成为美国工业化进程的大本营。在19世纪20年代至19世纪60年代,依托伊利运河的便利和低廉的运价,一座座矿场和炼铁炉在阿巴拉契亚山背后的中央低地平原上拔地而起,匹兹堡、扬斯敦、克利夫兰、密尔沃基等工业城市纷纷兴起。地理位置重要的芝加哥,更是由一个名不见经传的小村庄,一跃成为繁华的大城市。托莱多港的俄亥俄成为从五大湖水道上获利最多的州。纽约在伊利运河通航之后,成为美国的商业中心,后来发展为全球金融中心、世界级城市。

(三) 国内外运河经济的经验启示

国内外运河区域在实践中不断摸索、创新和积累的依托运河网络发展运河经济,推动运河区域协同发展、陆海一体化联动发展的经验,为当下我国内地高标准建设运河和内河高等级航道,高质量建设运河经济带、沿江经济带,促进内陆地区沿江向海发展,推动区域经济高质量发展提供了有益的启示。

1. 加强产业空间集聚促进产业融合

运河沿线分布众多的自然、人口、产业、文化等资源要素,运河体系为现代产业的空间集聚和产业融合发展提供了重要载体。如杭州将文化产业置入原本的制造业的生产空间中,使文化要素融入制

造业中,而制造业的原有资源又进入文化生产环节,实现了两者间的资源要素融合,输出产业融合效应的产品,开拓出差异化、低成本、高收益的新兴市场。

2. 建立协作机制推进运河经济一体化

运河经济发展不是独立存在的,运河经济空间溢出效应明显,运河沿线产业优化升级也会受到相邻地区产业变化以及其他社会因素制约。各地政府间推进产业优化升级的边界模糊以及各地政府对资源要素的争夺也会引发相邻地区间的产业连锁反应。因此,应当建立跨区域的运河协作机制,运河沿线各地区在制定产业规划和产业升级政策时发挥各自的空间区位、资源禀赋、文化资源、生态环境和政策环境优势,并注重产业布局和运用各种政策之间的整体配合与协同发展。

3. 动员社会力量参与促进社会资本共同开发

运河经济的规划建设既要发挥运河流域政府主导作用和全国市场的主体作用,也要发动社会组织和社会居民的积极参与,建立多主体的“政府、市场、社区、居民”运河经济合作机制。既要通过开放合作把全国优质企业、龙头企业引入运河流域,也要挖掘运河地区自然人文资源和社区资源,激发民间活力,促进无形的社会资本和社会力量投入运河经济高质量发展。

4. 依托运河交通优势发展高端产业

内河运输具有运量大、运费低、安全性高的优点,是发展高端制造业的新选择。山东西部地区依托京杭大运河山东段不断增强的港口设施、不断扩张的航运网络、不断增大的运输规模,设立运河产业园区,打造高端装备(新材料)制造产业基地、综合性农副产品加工物流中心,以科技为动力、促进产业升级,推进新旧动能转换的高质量发展先行区建设。其中,德州运河新区设立的高端产业园,包括了高端装备(新材料)制造产业园、医养健康产业园、现代工业产品展示展览组团、电子信息产业园以及农副产品加工产业园。2022年,济宁高端装备产业年营收突破千亿元,高端化工年营收900多亿元,宁德时代在济宁投资140亿元建设新能源电池生产基地,山能智能矿山装备制造基地、小松智能制造产业园两个项目投资均过百亿元。

5. 依托特色优势发展特色产业发展带

利用运河的区位、水运和资源优势发展沿运河

特色经济带。枣庄抢抓南水北调工作机遇加大沿运河特色经济带建设力度,高新工业、特色农业、文化旅游三大特色产业带快速崛起。宿迁港产业园吸引了不少行业龙头企业投资,形成了钢铁、人造板材等特色产业,而这些入园企业就是看上运河的水运优势,如淮钢集团每年需要的几百万吨的矿粉、废钢、焦煤等原料,生产的几百万吨钢材,都是利用运河运输;大亚圣象年产50立方米的刨花板生产线,每年需要各种木材资源70万吨,通过运河运输节约成本数百万元。

四、我国发展运河经济的现实困境

我国大力建设运河网络,发展运河经济,对于促进区域经济高质量发展具有不可替代的重要作用,是提升我国经济竞争力、促进区域协调发展、优化水资源配置和构建综合立体交通网络的关键举措,但也面临诸多挑战和困难。

(一)运河建设资金投入巨大

运河建设属于大型基础设施建设,需要投入巨额资金。据统计,全国在建及规划建设的运河项目总投资超万亿元,仅浙赣粤、江淮、平陆、荆汉、湘桂、河南内河六大运河项目总投资超8500亿元,其中,浙赣粤运河以3200亿元投资居首。运河每千米造价最低5亿元,是高铁造价的3倍多。运河建设融资渠道主要依靠政府财政投入和银行贷款,资金压力较大。另外,运河建设周期和回报周期长,保障资金的持续投入和合理使用,成为发展运河经济需要解决的首要难题。

(二)运河生态环境保护压力大

发展运河经济,建设运河及内河航运体系,必然对沿线生态环境造成一定影响,如改变河流水文条件、破坏湿地生态系统、影响生物多样性等。在建设过程中,需要加强生态环境保护和修复,采取生态友好的工程设计和施工方式,同时建立完善的生态监测和评估体系,确保运河建设与生态环境保护协调发展。

(三)运河建设工程技术难度大

运河建设通常要打通两个以上的水系,运河地形复杂,运河不同地区的地质条件差异大,需要克服岩石破碎、软土地基等地质问题,对运河的基础建设和长期稳定性提出了挑战。运河建设工程量大,运

河区域多山多水,地形地貌崎岖蜿蜒,需要遇山开山、遇弯取直,另外,运河流经区域的原有公路铁路和城市村镇桥梁也需要进行改造甚至拆除重建,以满足适航条件,如平陆运河光是挖出来的土石方就有3.39亿立方米,仅钦州段就要拆除重建15座桥梁。

(四)运河区域协调难度大

运河项目和运河经济带的规划建设大多涉及多个省份,在规划、建设和运营过程中,需要进行跨区域的协调和管理。在发展目标、利益诉求、政策法规等方面不同区间往往存在很大差异,容易产生协调不畅、利益冲突等问题,影响运河建设和运河经济带建设的整体推进、长远发展和综合效益。

(五)运河现代产业发展难度大

运河区域往往产业基础比较薄弱,实力不够强,结构也不够优。产业层次不高,主要以传统农业和传统制造业为主,且处于产业链价值链中低端;高端产业和先进制造业少,引领带动效应不大。产业链条不够完整,协作能力不足,集群集约发展程度不高。港口主要为货运功能,以矿石、建材、化工、粮食等干散货为主,集装箱占比低,航运物流有效落地转化形成产业经济难。临港制造业、金融服务业和旅游业发展缓慢,临港经济规模不大。龙头企业少,企业创新动力和活力不足,缺乏引领作用;科技创新人才短缺,劳动力供给不足,文化素质较低,依靠科技进步推进产业现代化的动能不足。

(六)区域联动机制不健全

运河经济横跨多流域、多行政区、多经济区,其高质量发展离不开沿线区域的协同。但从实践来看,当前区域联动机制存在不足,行政区划壁垒尚未破除,地方间利益协调机制、生态补偿政策等机制不完善,产业布局缺乏有效分工、要素自由流动不顺畅。跨区域协同治理能力不足,难以实现规划共绘、设施共建、产业共兴、生态共保,制约了运河经济带一体化发展与质量提升。流域统筹治理缺位较多,航运调度、水资源配置、生态保护等缺乏统一规划,跨省市航道技术标准不统一、船闸调度难协同,导致上下游通航衔接不畅。

五、发展运河经济促进区域经济高质量发展的实现路径

发展运河经济,是新时代全方位推进区域协调

发展战略的重要举措,既要树立全球视野和战略思维,制定高水平的战略导向和规划,更要从多维度发力推动运河经济高质量发展。

(一)高水平谋划运河经济

1.高位谋划运河经济战略

要全面贯彻习近平总书记关于区域经济重要论述精神,把发展运河经济的认识和行动统一到习近平经济思想上来,守正创新,以更高站位、更宽视野、更大格局、更实举措、更大力度,高位谋划运河经济战略,创新区域经济发展模式,树立全国区域经济“一盘棋”思想,全国合力各省(区、市)用力高质量推进区域经济一体化发展。切实结合各地特色优势,找准切入点,重点优化运河经济战略空间布局、完善运河通道网络、构建运河现代产业体系、打造运河经济高质量发展战略支撑体系、优化运河区域协调发展行动。

2.共建运河经济新高地

抢抓新时代高质量发展战略机遇,站在国家战略高度,从全球经济一体化、全球产业链供应链重构、中国区域一体化、中国产业链供应链安全的角度来考量和谋划运河经济,充分发挥区位、平台、政策等优势,全面深化改革创新,优化营商环境,加快服务和融入高质量共建“一带一路”、西部大开发、中部崛起、海洋强国、制造强国、贸易强国等国家战略,主动对接长江经济带、粤港澳大湾区、成渝地区双城经济圈、长三角一体化、海南自由贸易港等区域重大发展战略,建立和完善陆海联动、江海联动、山海协作的运河经济合作机制,构建运河经济命运共同体,把运河区域打造成为服务长江中游城市群、成渝地区双城经济圈、广西北部湾经济区向海发展的战略基地,服务长三角一体化、粤港澳大湾区、海南自由贸易港的重要战略腹地,深化东中西协作,推动中西部内陆省份跨区域共建运河经济区,高质量共建中西部运河经济带和开放型经济示范引领区。推动国内国外的开放资源、陆海资源和创新要素等资源要素向运河经济带集聚,加快形成高质量共建“一带一路”的开放合作高地、国内国际双循环重要节点枢纽和中西部向海开放合作的重要战略支点,推动构建开放型世界经济。

(二)加快建立运河经济协同机制

1.建立运河经济战略统筹机制

整合分散在发改、工信、交通、商务等部门的战

略规划领导小组,完善跨区域跨部门的区域经济战略协调机制,提高运河经济的宏观协调能力。由区域经济领导小组统筹运河经济、通道经济、枢纽经济、海洋经济和经济技术开发区、自由贸易试验区、区域产业合作区、国际产业合作区等战略决策和规划,全面指导和统筹推进区域经济重点任务实施,统筹运河经济重大规划政策项目和年度重点工作安排,协调解决重大问题,推进跨区域跨流域跨行业协调,细化运河经济的具体责任分工与实施主体,共同推动运河经济重大项目建设、重大改革实施。

2.建立陆海(江、湖)联动发展的总体规划

在运河经济发展总体战略规划中,以陆海(江、湖)联动发展为主线,打破陆海(江、湖)二元分割局面,统筹配置陆海(江、湖)生产要素,促进要素在两个区域间自由有序流动。突出特色、聚焦重点,充分发挥陆海(江、湖)优势资源禀赋,深化陆海(江、湖)分工合作,构建特色鲜明、错位发展、合作共赢的陆海(江、湖)经济体系,重点在空间布局、产业发展、土地要素、资金支持等方面进一步满足沿江向海经济发展整体要求。加快推进内陆—江(湖)—海联运向海通道规划建设,统筹配置和高效整合内河港、沿海港和运河(内河)的运能和产业效能,确保内陆运河产业“奔腾出海”、沿海临港产业发展“沿河而上”。

3.激发运河县域经济发展活力

结合运河沿线县域面积广、劳动力基数大但外流较多的县情,加快推进运河沿线县域工业化、城镇化,因地制宜探索“扩权强县”体制机制和相应政策措施,以运河建设为契机建设若干运河强县,重点在交通枢纽、城市公共服务配套、教育资源配置等方面加强对运河县(区)的支持,为运河大县强县创造直接联动沿海城市的基础条件。加快运河县域沿江向海发展,研究通过行政区划调整、移建县域行政中心,制定专门政策加快沿河沿海城市的非沿河沿海县(区)人口、产业向沿河沿海县(区)就近集聚。

(三)加快推动运河经济布局

1.加快产城融合配套基础设施建设

加快运河沿线的铁路公路连接线规划建设;优化运河及运河周边的铁路网络、航空网络、高速网络等在内的综合立体交通体系,推动运河交通基础

设施高等级化、立体化、绿色化发展。以运河建设为契机,统筹推进运河沿线城镇、产业园区公路、市政、交通等设施规划与配置,推动城市配套与产业配套的同步规划与建设,培育壮大城市群和运河城镇带,完善配套设施,充分发挥海港、内河港的联动优势,推动运河通道作用与城市功能结合起来,延伸沿海港口的腹地服务功能,增强运河城市群和运河城镇带整体竞争力。

2. 加快推动运河主导产业布局

加强运河经济带全产业链深度调研分析,围绕运河主导产业,谋划建设精细化工产业园、高端装备制造产业园、PCB产业园、新能源材料产业园等特色产业“园中园”。科学编制产业链招商图谱,精准实施“专精特新”产业招商,努力引进一批大项目好项目,精准引进低能耗、高附加值的产业链优质项目,壮大绿色化工、风电装备制造、印制电路板、人工智能终端、液晶显示、锂电池材料等产业链群,全力推进运河产业集聚发展。推动沿海临港产业向运河沿线布局延伸,打造上下游一体化产业集群,引领运河经济带协同发展。创新运河产业招商和运营模式,推动跨区域联动的运河合作招商,以运河为载体,积极吸引长三角、珠三角、成渝地区以及重点国家的港航、外向型企业开展“产业对接”,提前布局适宜联运项目等开发合作项目,推动形成“江海联动—江海组团—向海经济产业链”的运河经济协调合作模式,推动“港口经济+运河经济”的系列产业布局加快形成。创新运河现代产业运营机制,组建运河经济实体运营中心,实行“跨区域合作”模式,鼓励运河各省入股参与港口、运河运营,构建跨区域互动的区域联动机制,提升运河经济带市场竞争力。

3. 加快建设江海联运物流体系

夯实运河沿线的综合交通基础设施建设,加快规划建立内河码头、港点,强化海上运输与内河运输在港航基础设施、信息服务等方面的联动、协同,推动江海联运等多样运输方式有机衔接,共同构建通江达海、高效便捷的综合立体新通道交通网络及江海联运物流经济带。发挥运河优势条件,构建运河通道网络,衔接国际海运网络、长江珠江内河航运网络和内陆铁路网络,推动一体高效运行,全面融入“通道+枢纽+网络”国家物流运行体系。增强江海联运枢纽组织能力,延伸开发联通多水系内河

水运服务,联动内河重点港口,重点开发集装箱江海联运,推进大宗散货江海联运服务,拓展运河经济带辐射纵深,提升运河经济带沿江向海发展能力。

(四) 加快建立运河经济高质量发展支撑体系

1. 建立运河产业要素保障体系

建立包括运河产业项目用地、项目申报、贷款贴息、资金补贴、融资担保等方面的运河产业要素保障体系,促进运河产业快速发展。加快多元化融资模式创新,出台政策鼓励金融机构为运河流域企业开发新型金融产品,为运河流域企业及上下游企业提供融资渠道。加强运河经济政策配套。由于运河区域在基础设施、经济实力、产业层次、开放基础等方面的优势不强,因此,要强化运河项目国家战略定位,促进与新一轮西部大开发、中部崛起等国家各类重大发展战略对接;与现有中心城市、城市群、都市圈建设、陆海新通道、内河高等级航道等区域协调发展战略相融合,强化政策的配套出台,在基础设施、资金投入、项目争取等方面予以倾斜。

2. 培育运河高新高端产业

坚持制度创新、科技创新与运河经济共建、共享相融合,提高科技发展定位,找准产业发展和科技的创新点,大力争取国家级和省级各种各类科技创新平台、重大科技项目、重大技术开发工程项目入驻。加强科技创新和产业创新融合,强化大学、研究机构与企业合作,加强关键核心技术攻关,加大技术改造和产品升级力度。大力引进长三角、粤港澳创新资源,并学习借鉴长三角、粤港澳的经验,推动国内外创新成果在运河经济带转化,大力发展新质生产力,催生新兴产业未来产业,培育高新高端产业。完善运河经济教育人才支撑体系,建立高校服务运河特色主导产业创新发展的科学研究和人才培养机制。教育、科技及相关政府部门要做好统筹协调和指导监督,明确各高校服务的区域、产业及相关产业园区(开发区)范围。加强教育部高校与地方高校合作,强化职业教育,加大运河经济人才培养力度和素质提升。

3. 优化运河经济循环

依托运河的通道属性,推动供给端与需求端的协同发力。供给端加快运河及配套基础设施建设,提升航道能力与多式联运集疏运水平,推进智慧航道和绿色航运发展,为产业集聚和要素流动提供高

水平载体。需求端拓展市场,培育临港制造、现代物流、跨境电商、文旅融合等新业态,促进消费升级和贸易便利化。通过优化运河经济循环,实现通道效能向经济效能的有效转化。

4. 构建韧性运河体系

坚持底线思维,统筹好运河经济发展与安全的关系。在产业链供应链安全上,优化运输结构,增强产业链抗风险能力;在生态安全方面,推广绿色建造和低碳运行技术,维护区域生态功能;在水资源安全方面,完善水资源调配机制,保障运河生态基流和通航水位,统筹航运、灌溉、供水等多目标需求。通过构建韧性发展体系,确保运河经济稳定运行。

参考文献

- [1]段志霞,王森.山东半岛蓝色经济区海陆产业联动发展研究[J].中国海洋大学学报(社会科学版),2016(7).
- [2]段志霞.蓝色经济区战略下青岛海陆产业联动发展研究[J].港口经济,2015(10).
- [3]李世泽.平陆运河助推多区域合作迈向新高度[J].当代广西,2022(9).
- [4]封雪.江苏省运河经济带开发的理论探讨[J].徐州工程学院学报,2006(10).
- [5]周献恩,覃升,李雪芝,等.蛟龙入海 八桂梦圆:写在平陆运河开建之际[N].中国交通报,2022-08-25.
- [6]黄立业,李潇,史筱飞,等.山东陆海科技统筹发展路径探析[J].科技广场,2023(6).
- [7]欧阳慧.区域协调发展:立足新阶段明晰新要求[J].新型城镇化,2023(6).
- [8]荆州市第四届人民代表大会财政经济委员会.荆州市第四届人民代表大会财政经济委员会关于荆州市2015年国民经济和社会发展规划执行情况与2016年计划草案的审查报告[R].荆州市人民代表大会常务委员会公报,2016.
- [9]张志臣.改革开放以来中国共产党革命精神谱系研究[D].大连:大连理工大学,2022.
- [10]郝艳艳.城投平台招商引资模式分析[J].中国总会计师,2023(2).
- [11]辛湘言.奋力以湖南一域之光为全国添彩[J].新湘评论,2024(1).
- [12]彭慳.东北亚区域农业合作的前景分析与推进对策[D].长春:吉林大学,2008.
- [13]余湘耘,苏志欣.“十四五”交通发展前瞻与重点任务[J].中国投资(中英文),2020(5).
- [14]龚六堂.发挥“有为”政府对维护市场秩序弥补市场失灵的作用[J].中国党政干部论坛,2024(7).
- [15]张雷声.开辟马克思主义政治经济学新境界[J].理论导报,2022(2).
- [16]赵长华.巴拿马运河现状[J].外国经济与管理,1984(5).
- [17]黄柳英,李寒露,欧阳蕾馨,等.湘桂运河建设前期工作稳步推进[N].湖南日报,2024-12-03.
- [18]梅剑飞.千年运河 焕发新生 流向未来[N].新华日报,2020-07-20.
- [19]梅剑飞.因运而生 因运而盛[N].中国水运报,2020-07-27.
- [20]许盼丽,陈成诵.派河之变[J].决策,2022(12).
- [21]王奕萱,杨亚兰,薛天寒.规划引领一流强港建设乘风破浪[N].中国水运报,2025-05-23.
- [22]姜兴良,宋振宁.微山三线船闸工程闸室平面尺度分析[J].水运工程,2024(6).
- [23]程晓玲.补上“最后的短板”,中部大省猛拼水运[J].商业文化,2025(5).
- [24]陈俊杰.中部城市齐打“港口牌”[N].中国水运报,2022-04-24.
- [25]韩鑫.高铁时代,我们为何还要修运河?[N].人民日报,2024-11-14.
- [26]邝展婷.运河大开发船舶有红利[N].中国船舶报,2025-01-10.
- [27]陈俊杰,章珍珍.浙江缘何挑起内河航运“示范大梁”[N].中国水运报,2025-01-19.
- [28]甘凌峰,叶锦霞,潘倩,等.瓯江上开来集装箱船[N].浙江日报,2024-12-26.
- [29]尹文嘉,郭祖昌.新质生产力赋能广西高质量发展:理论逻辑、实践困境与提升路径[J].南宁职业技术学院学报,2024(7).
- [30]中国共产党广西壮族自治区第十一届委员会第九次全体(扩大)会议公报[N].广西日报,2020-12-11.
- [31]中国共产党广西壮族自治区委员会.中国共产党广西壮族自治区委员会关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议[N].广西日报,2020-12-14.
- [32]李冬青.形成沿海沿边合力 助力双循环新发展[N].广西日报,2020-12-30.
- [33]陈贻泽.深入学习贯彻习近平总书记“七一”重要讲话精神 奋力谱写全面建设社会主义现代化国家的广西篇章[N].广西日报,2021-07-03.
- [34]问刘波,李庭华,朱金莉,等.现代化产业体系[J].当代广西,2024(4).
- [35]彭笑阳.习近平关于城市建设重要论述研究[D].株洲:湖南工业大学,2024.
- [36]共建开放发展新格局 打造西部产业新高地[N].宁夏日报,2024-07-26.
- [37]王惠琴.广西北部湾经济区同城化管理体制改革的思考[J].法制与经济(下旬),2014(3).
- [38]魏际刚.把实体经济做实做强做优[J].智慧中国,2023(5).

- [39]赵瑞广.加快发展运河经济带 打响“运河物流”品牌 [C]//依靠科技进步 推进鲁南经济带规划建设和中华文化标志城规划建设学术研讨成果选编.2008.
- [40]王文博.“向海而兴”,安徽省打造水运强省的优势分析[J].珠江水运,2023(6).
- [41]刘胜友.平陆运河江海联运运量预测分析[J].珠江水运,2025(6).
- [42]张燕.平陆运河经济带产业发展的历史逻辑、现实意义与发展路径[J].社会科学家,2024(8).
- [43]张晓曦.关于构建江淮运河经济带的若干思考[J].中国水运,2025(1).
- [44]杜晶乐行.广西向海经济与开放型经济协同发展研究[D].南宁:广西民族大学,2024.
- [45]肖建庄,李文明,谢立全,等.世界运河建设[J].广西大学学报(自然科学版),2024(12).
- [46]孙西楠,傅远佳.水脉联动:运河经济高质量跃升与共同体构建[J].开放导报,2026(12)
- [47]刘宁.平陆运河工程建设关键问题研究与思考[J].水运工程,2024(6)
- [48]毛丽娜,周桂良,凌苗苗.“一带一路”背景下运河经济带助推江苏“#”型经济带协同发展模式设计[J].物流科技,2018(11).
- [49]卢雨新.RCEP背景下平陆运河对接国际贸易研究[J].今日财富,2022(13).
- [50]阮晓莹.广西全力推进平陆运河经济带建设[N].南宁日报,2024-06-21.
- [51]韦善宁.平陆运河建设促进西部地区高质量发展探讨[J].合作经济与科技,2025(3).
- [52]马剑平.平陆运河大通道经济带的构建研究与建议[J].中国市场,2023(34).
- [53]柏挺,马静.平陆运河经济带产业协同与高效发展策略研究[J].广西城镇建设,2025(1).
- [54]廖静.西部陆海新通道构建中的平陆运河效应研究[J].产业创新研究,2025(7).
- [55]邓小云.柬埔寨扶南德佐运河项目二次更名后再展翼[J].世界知识,2025(6).
- [56]中共中央关于坚持和完善中国特色社会主义制度 推进国家治理体系和治理能力现代化若干重大问题的决定 [EB/OL]. (2019.11.06) [2026.3.13].https://www.gov.cn/xinwen/2019-11/06/content_5449495.htm.
- [57]中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要 [EB/OL]. (2021.03.13) [2026.03.13].https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm.
- [58]中华人民共和国国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要 [EB/OL]. (2026.13.13) [2026.03.13].https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202603/content_7062633.htm.

The Internal Logic, Practical Challenges, and Implementation Pathways of Canal Economy in Promoting High-Quality Regional Economic Development

Shen Yi Fu Yuanjia Shi Meichao

Abstract: Developing the canal economy serves as a key driver for the high-quality and coordinated economic development of eastern, central, and western regions in the new era. It holds significant practical importance in promoting the coordinated development of land-sea open economies, building a modern industrial system in inland areas, unleashing the potential for inland openness and cooperation, and establishing a strategic hinterland for the nation. Provinces such as Shandong, Jiangsu, and Zhejiang in China, as well as countries like Germany and the economy United States, have provided valuable experience for the development of the canal economy. With the advent of China's canal economy era, provinces in the central and western regions have been actively advancing strategic explorations of the canal economy. However, they face numerous challenges related to funding, ecology, technology, and industry. Efforts should be made to accelerate the development of the canal economy and promote high-quality regional economic development in the new era through high-level planning of the canal economy, the establishment of collaborative mechanisms, the promotion of strategic layouts, and the construction of a supporting system.

Key Words: Canal Economy; Regional Economy; Internal Logic

(责任编辑:柳 阳)