

湖北、湖南、江西三省整合，打造長江中游城市群，啟動了中國又一個跨省域推動一體化的區域發展戰略，三省高層都一致認識到，打破地域觀念、掃除地緣障礙、加強商務合作、合理配置資源、共享市場份額，對中三角一體化至關重要。然而知易行難，中三角一體化面臨着較沿海三大增長極一體化更為艱難的開局。

■香港文匯報記者 肖晶、俞鯤 實習記者岳源

跨省域整合關鍵 破行政區劃束縛

打破地域觀念 加強商務合作



今年全國「兩會」期間，中三角一體化引起各方關注，全國人大代表、全國人大內司委副主任委員辜勝阻一針見血地指出，長江中游城市群要成為中國新的經濟增長極，須打破資源分散、行政分割、管理分治的局面，同時他警告，在承接東部產業轉移、農民工回歸等方面三省須形成聯動，以避免可能產生的盲目競爭。

摒棄地方主義 合理配置資源

湖南省社科院副巡視員方向新(見圖)表示，中三角要通過資源整合和產業鏈的成長，着眼於參與國際競爭和承接沿海地區的產業轉移，建設具有自身特色和優勢的戰略高地。應盡快將武漢城市圈、長株潭城市群、環鄱陽湖城市群打造成三個增長塊塊，構建沿長江、沿京廣線、沿浙贛線的三條核心發展主線，因為長江中游地區如果不能實現快速發展，要取得國家青睞亦非常困難。

不能忽視的現實是，在現行的地方財政和官員政績考核制度下，由於行政分割而滋生蔓延的地方保護主義傾向成為制約區域實現一體化合作的瓶頸。近年來鄂湘贛三省在發展戰略上加強了互動和交流，但各城市仍不同程度地存在市場准入、質量技術標準、行政事業性收費、戶籍制度等形式的地方保護，嚴重阻礙了資金、技術、勞動力等生產要素的合理流動。

提升整體實力 共享市場份額

方向新表示，與長三角、珠三角、環渤海三大城市群相比，長江中游城市群在中心城市的構造上有所差異，呈現出多中心的集群格局，甚至群體內也呈現多中心，湖南的長株潭區域即為典型。在推進長江中游城市群建設的過程中，存在各省各地區表現出競爭的意識大於合作意識的傾向。現在必須強調，要把強化合作意識放在突出的位置上，如果不強調合作或者不正確地理解合作，那麼推進長江中游城市群的建設就會舉步維艱，甚至成一句空話。

他續稱，強調合作並不是要遏制競爭，而是要減少和消除惡性競爭，城市群內各城市間追求的不是



江西新基地

同質同構，而是同質異構、錯位發展，這才是理想的狀態。要推動合作與競爭的良性互動，尤其要着眼於如何提升中部地區的整體實力，實現整體運行、合作運行。

湖北省社科院副院長秦尊文則告訴記者，三省合作的前景並不暗淡，因為從產業結構的趨同程度來看，三省的狀況甚至好於全國其他地區。一組數據可以證實：2010年，鄂贛兩省工業結構相似系數為0.67，鄂湘為0.77，湘贛為0.85，趨同程度不高，同時還具備一定的互補性，這是區域間以產業鏈為紐帶形成一體化的關鍵。



「小三角」呼之欲出

學界為中三角整合出謀劃策，一體化進程須更多發揮市場對資源配置的基礎性作用，最為直接的途徑是各自企業進入其他省份發展，以市場的手段調配資源和要素。

「咸岳九」成先行區

事實上，鄂湘贛三省「你中有我，我中有你」的局面正在逐步形成，數據顯示，「十一五」期間，湖北企業在湖南投資項目1,470個，涉及金額400多億元(人民幣，下同)，涉及基礎設施、房地產、節能環保、建材、新能源等廣泛領域；湖南在湖北投資的企業超過2,000家。其中不乏中聯重科、三一重工等知名企業；在湖北創業的贛商約25萬人，投資總額近700億元；2011年，湖南、湖北在江西的投資，居中部省份在江西投資前列。

此外，三省間多個局部區域的合作行為早已



江西廬山

展開，岳陽、九江與咸寧，平鄉與株洲，清水、平江與通城……一個個活躍的小三角點亮着中三角。全國人大代表、中共湖北咸寧市委書記黃楚平(見圖)接受採訪時說，咸寧是湖北唯一連接三省的地級市，被稱作「一腳踏三省」。黃楚平續稱，長江中游城市群的發展戰略提出後，咸寧迅速聯合湖北省社科院，就如何先行先試展開調研。咸寧率先提出聯合鄰近的湖南岳陽、江西九江，打造咸岳九「小三角」，為鄂湘贛「大三角」做先行區、探路者。三市的黨政代表團此前開展互訪活動，表現出很高的熱情和積極性，並形成了高度共識。

黃楚平透露，目前，咸寧、岳陽、九江已形成區域性交通樞紐。他還表示，三市在產業上呈互補態勢，九江和岳陽產業偏向於石油、化工等重化工產業，咸寧則在文化旅遊、低碳、清潔能源等產業上具有優勢。



湖北神龍汽車



湖南三一集團

江西國際水運中心

學者倡設中游城市聯席會議制



三省商務廳啟動商務發展聯席會議機制。

打破行政區域規劃束縛，跳出以地方政績為重的思維是長江中游城市群建設中最難啃的骨頭。相對於長三角城市群以上海為中心的單核驅動模式，中三角的多核模式更容易受到「龍

頭之爭」思維的束縛。湖北省社科院副院長秦尊文建議，長江中游城市群要盡快建立區域性聯合機構，建立長江中游城市群市長聯席會議制度。該聯席會議由城市群城市組成，輪流擔任主席方，每年召開一次聯席會議，充分行使各城市的話語權，調動各自積極性。他還建議三省高層應建立一個制度化的協商對話機制，形成主要領導定期會晤制度，定期研究和協商三省合作的重大戰略問題，加強省際溝通，實現有效協調與聯動。

借鑒長三角 建常態溝通機制

在常態化溝通機制方面，長三角可以為中三角提供成功經驗。長三角城市經濟協調會辦公室總幹事程建新介紹，長三角地區一體化的協調會中，上海作為常任主席方，可以發揮其工作的連

續性。同時，各城市輪值擔任執行主席，也有利於發揮各城市的積極性和資源優勢，充分行使各自的話語權。

程建新強調，在城市群的規劃中，要站在全局角度看問題，強調各城市間的統籌發展、協調發展，以各方的共同利益為工作出發點，探索各群體間的利益共享機制，注重發揮市場的基礎性作用和企業供給作用。整合各方力量，形成合力來促進城市群的合作。

他舉例說，長三角城市群在2009年設立長三角園區共建專題，迎合長三角各個城市不同的產業需求，在鹽城組織了長三角地區國家級、省際級8,000多家園區的企業家，進行產業的對接與合作。此舉對長三角地區轉型發展提供了一個更好的平台，有效加強了長三角地區園區的信息產業的合作。



湖南張家界

的產品不設防。產業佈局一體化後，稅收分成等利益訴求得不到滿足，各地政府財政獨立收支，各自謀劃產業升級轉型，都不捨優勢產業。

建利益補償機制 助推城市群發展



從長三角、珠三角、環渤海經濟圈到中三角、西三角、中原經濟區等，區域經濟發展的「圈」、「帶」、「群」紛紛湧現，雖然經濟的迅猛發展必然會帶動城市群模式唱主角，但就具體進程而言，

各城市群很難如規劃的那樣迅速由「紙上」變為現實。城市群中有主次中心之分，各城市在推進基礎設施建設、城鄉佈局、市場體系、產業發展和環境保護與生態建設諸方面的一體化中都發揮着重要作用，然而一旦各方利益協調受阻，就易陷入議而不決或決而難行的困境。協調跨行政區的各方利益，建立利益補償機制，才能助推城市群整體發展。

在長江中游城市群的建設過程中，各項資源的開發和利用會給各地經濟、社會、生態等帶來不同程度的影響，在制度設計上無疑需充分考量如何平衡各地利益。湖南師範大學教授朱翔(見圖)表示，中三角必須要走出生態型、包容型、多中心、可持續的發展新路，對城市群進行高水平的頂層設計，例如在生態環境治理上有全局觀念，三省共同加強糧食生產基地建設，健全利益補償機制等。

從四方面着力 建生態宜居城

朱翔強調，要用包容性增長理論指導長江中游城市群建設。即公平合理地分享經濟增長，保護弱勢群體利益，加強中小企業和個人能力的建設，實現投資和貿易自由化，提供足夠的社會保障。側重公平發展，利益共享、城鄉統籌、公共服務四方面，重視「兩型」、「低碳」發展，走生態、環保、宜居之路。在城市群內部，突出比較優勢，優化職能分工，產業各有側重，錯位發展，同時不僅重視經濟的增長，更加關注民生的改善。(本系列完)

由易到難整合 交通旅遊先行

湖南省社科院副巡視員方向新指出，建設長江中游城市群的當務之急是打造一體化的基礎設施網絡，尤其是交通、水利、信息等區域化密集網絡。同時深入推動體制改革和制度創新，消除體制隔閡，推動商業市場、技術市場、要素市場、大江大河治理等各方面實現一體化。學界內亦普遍認為，要最終實現五個一體化的目標，從實際操作出發應先易後難、由點到面，先從共同的利益訴求着手在某些領域實現突破，例如交通、旅遊、環保等。

推進多式聯運 消除「腸梗阻」

事實上，湘鄂贛三省也在交通和旅遊平台先

交通旅遊先行

尋求合作。2月4日，《長江中游城市群綜合交通運輸示範區合作意向書》在武漢簽署，示範區旨在打通高速公路「斷頭路」、消除長江「腸梗阻」，推進公路、鐵路、水運和管道等多式聯運，建立便捷、經濟、可靠、安全的綜合交通運輸體系。緊跟其後，2月10日，長江中游城市群三省商會會議召開當天，湘鄂贛三省旅遊局簽訂合作協議，提出進一步加強旅遊精品路線對接、旅遊產品合作開發，建立互為旅遊目的地的客源聯動機制，着力打造「長江中遊無障礙旅遊區」。

與此相比，市場和產業的一體化是城市群建設的攻堅部分，如長期以來湖北和湖南兩地的煙酒市場相互封鎖，反對來自上海、雲南等較遠省市