

冀國家加大投資 支持基礎設施



兩廣在產業轉移方面既有合作關係，又有競爭關係，甚至存在明顯的角力。桂東作為轉入地承接產業轉移很積極，但廣東作為轉出地則「肥水不流外人田」，在5年時間拿出500億元助力珠三角產業向廣東東西兩翼和粵北山區轉移。廣西發改委經濟研究所所長蔣升湧(左圖)認為，要解決轉入地和轉出地之間的利益矛盾，必須由國家出台相關限制政策和激勵政策，既約束轉出地，又補償轉出地利益。

對於跨省協調問題，廣西自治區西江黃金水道建設辦公室副主任周一農體會最深。他表示，希望在國家層面統一協調下，共同推動滇黔桂粵四省區共同編制西江經濟帶規劃，上升為國家戰略。有了這一基礎，才談得上建立完善的專門針對發展西江上游經濟區、培育增長極加速發展的政策支撐體系。

港口建設 融資困難

作為地方政府，廣西更期待國家加大財政支持力度。來賓黃金水道建設辦公室副主任藍文忠介紹，來賓在港口建設遇到多個難題，投融資困難首當其衝。對此，周一農表

示，希望國家加大預算內和預算外資金投入力度，支持納入本規劃的基礎設施等重大項目和公共服務設施建設。

廣西還看中了連接粵港的地緣優勢，期待在西江沿岸打造一個金融創新平台。周一農建議，希望在國家政策層面建立健全人民幣跨境投融資平台，爭取人民幣資本項目可兌換的先行先試，鼓勵發展相關的融資、擔保、對外直接投資等跨境人民幣業務；加大金融機構的信貸支持力度，鼓勵外資金融機構參股地方城市商業銀行，合格的境內外戰略投資者參資入股農村信用社、農村合作銀行、農村商業銀行等農村中小金融機構；積極穩妥地對外開放保險市場等。



來賓市西江辦副主任藍文忠。

西江經濟帶 系列專題 三之三

跨省利益矛盾

西江經濟帶前景可期 「群龍無首」難題待解

亟需國家協調



■等待通航的船隻停泊在長洲水利樞紐壩區上游的西江梧州段江面上。 新華社

廣西西江經濟帶崛起前景可期，當下卻面臨「群龍無首」難題。沿江產業佈局、土地指標、航運統管、產業轉移等，無不是需要協調西江上下游滇黔桂粵四省，乃至聯合港澳方面才能解決。有專家建議，應盡早將西江經濟帶上升為國家戰略，確立由發改委牽頭的規劃領導小組、兩廣為主體聯合雲貴的跨省區發展方式。

文/圖：香港文匯報記者 肖郎平、熊君慧 廣西報道

「涉」及地區眾多

多，任何一個地方出面協調都存在困難。」梧州市黃金水道辦常務副主任劉建宇(小圖)表示，西江經濟帶藍圖雖在，但涉及諸多跨省利益矛盾的時候，絕非廣西力量所能解決。走訪西江沿線7個城市時，記者聽得最多的就是「早日上升到國家戰略」的呼聲。

跨省利益礙通航

劉建宇舉例說，西江沿線需要建設水利設施，投資可能是當地出資，卻是整個西江沿線流域的城市獲益。「不應該是某個地方承擔所有投資，而應該有一個跨省的上級協調機構，統籌調動上下游資源。」梧州港口經常可見許多船舶排成長龍，等待通航。「這是因為上下游通航能力不協調，使得船隻滯留在港口。」有航運界人士反映，肇慶到梧州航運，需要提高通航能力，解決「卡脖子」問題。業界有猜測認為，肇慶等下游城市擔心，提高通航能力可能會加速產業外移到上游地區。

通航方面除了地方政府之間的矛盾之外，還存在地方政府和企業之間的矛盾。目前各

大壩升船機為船隻提供免費通行服務，但升船機每開一次耗電較大，維護保養費用較高，放水通行也輕微影響發電。因此，發電企業不願承擔上述通航成本，以致缺乏積極性。

兩廣訴求各不同

電站大壩造成斷航的問題一直引起多個省份政要關注。廣西自治區黨委書記郭聲琨考察大藤峽水利樞紐時就表示，過去西江上游電站出現鐵路警察各管一段的問題，對綜合功能、綜合效益沒有充分地同步考慮，大藤峽水利樞紐必須綜合考慮功能配套，適度超前，不然今後後悔都來不及。

兩廣在西江開發和保護上也存在不同的利益訴求。西江是粵港水源生命線，下游地區希望保持水質。能否建立生態補償機制，一直是內地各大水源保護區域對下游地區的期望。梧州市坦言，未來西江將變成一條年吞吐量達億噸之巨的黃金水道，聚集上萬億元規模的產業，水源保護必須提前一步規劃，保障粵港供水安全。從兩省的利益來看，就要形成跨省的利益補償機制。然而，目前國家還沒有出台相關法律，稅務補償在目前體制下也難以突破。

廣西：上下游生態需協調

從目前省際合作來看，兩廣的接觸最多，也最具有現實合作的制度基礎。2008年，廣西提出打造億噸級「黃金水道」決策後，已經與廣東層面簽訂了《共同加快建設西江黃金水道協議》，並提議兩省區建立西江黃金水道聯席會議制度。之後，西江沿線的廣東佛山、肇慶、雲浮以及廣西南寧、柳州、梧州、來賓、貴港8個市的市長發表了《梧州宣言》。根據宣言，這些地市要全面提升西江黃金水道航運能力和水平，加快西江幹支流產業集聚。2010年，兩省還簽署了《關於建立桂粵更緊密合作關係的框架協議》。

然而，西江貫穿4個省，很多城市都想納入西江經濟帶發展，這就涉及發展和保護之間的困境。以廣西西江流域森林為例，2009年9月提出的「西江千里綠色走廊」，3年內投資21.1億元，以增強西江流域森林涵養水源等生態功能。蔣升湧希望，兩廣在建立生態補償機制方面應有所突破，「不要每年都用廣西的淡水來沖鹹，而廣東只來一封感謝慰問信。」

設計欠佳 40閘壩礙航

為了提高西江通航能力，廣西會同粵滇黔共同編制《西江航運幹線航運建設規劃》並上報了國家發改委，規劃從西江全流域統籌提出了西江幹線航運、樞紐船閘共25個項目，總投資264億元。然而，早前先天設計不足是更大的困擾，至今影響滇黔桂出海。

電站攔腰斷流 紅水河曾斷航

河池的大化水電站先天設計不足，電站將紅水河攔腰截斷，造成紅水河斷航。直到2003年11月，大化水電站才開工建設船閘，設計通航能力為250噸。可是本報記者在現場了解到，由於受上游通行阻礙，航道上並沒有來自上游地區的貨船。從大化水電站起，本報記者駕車兩個多小時才抵達70公里外的岩灘電站。岩灘電站大壩上下各自圍着採砂船、小漁船等。一艘大木船船長表示，岩灘電站的升船機是免費的，目前為1,000噸級通行，聽說要改造擴大通行噸位。但是很少有人用升船機，因為免費，電站不願意承擔升船機的用電和維護費用。

另據貴州貞豐地方海事處相關負責人介紹，龍灘船閘設計為2×500噸級，國家發改委在批准龍灘電站項目時已將過船設施一併列入，但龍灘公司一直未能開工建設，所以船舶運輸在龍灘翻壩通過汽車運輸至天峨港再重新上船。

長洲水利樞紐 近年滯航頻現

長洲水利樞紐自2007年建成之日起，年年出現大批船隻滯航，最高峰滯航1,600多艘，從藤縣一直排到廣東交界地方長達20多公里。據悉，整個西江流域礙航閘壩有近40座之多，西江開發投資集團公司董事長章勇球接受媒體採訪時表示，目前最基礎的工作就是要對所有的礙航閘壩擴建、改造，使西江「黃金水道」暢通。

來賓黃金水道建設辦副主任藍文忠表示，閘壩歸發電企業，作為盈利企業，電站不願意承擔公益性功能也可以理解。另外，貨船每到一個大壩均需申請等候翻壩，這些大壩分屬不同發電企業所有，協調工作非常繁瑣。所以，國家應當建立統一管理體制，比如統一歸交通局管理，或者成立船閘管理中心。可以考慮適當收費，或者從發電企業的費率中返還。



■西江沿途妨礙通航的閘壩多達40座。

承接大產業 棧準備不足



■兩名工人在欽州市中國石油廣西石化千萬噸煉油基地緊張施工。新華社

以廣西的人口和資源，其經濟地位應躋身全國第10位以內，預計未來10至20年內廣西將實現這個目標。但是，廣西崛起的不足也顯而易見，經濟總量小、人才不足、科技力量薄弱、資本缺乏就是最主要的先天不足。

廣西發改委經濟研究所所長蔣升湧分析指出，廣西人才、科技和資本都非常落後，全區僅2,600個博士和3,200人獲得正高職稱，數量不及一個浙江大學或中山大學多。全區所謂人力資源僅210萬，不到人口總數的4%。科技貢獻綜合水平在2008年全國排名倒數第2，僅次於西藏。資本擁有量僅全國1%，是廣東3.2萬億的十分之一。

設施尚不完善 人才資金缺乏

另外，廣西並未做好迎接大產業的準備。首要的難題就是基礎設施沒有做好，比如欽州中石油1,000萬噸煉油項目入駐時可謂欲哭無淚，因沒有直達航運，原油只能通過湛江報關，每噸成本大概增加100元，「對方要求廣西區補貼，哪裡補得起？幾個億啊！」百色鋁產業全國居第三，年產能超過600萬噸，但南桂線每天最多安排外運5,000噸，大量鋁錠積壓，從百色市德保縣一直堆積到南寧。據記者了解，廣西華銀鋁業公司鐵路運輸日需四五十個車皮，百色站只能安排不到10個車皮，大部分產品只能安排到南寧南站發運。

同時，蔣升湧認為，廣西在心理上也沒有做好迎接大產業的準備，「過去習慣了小打小鬧，沒想過千億元產業，企業基本沒有高層次人才。」