

# 国外如何建设沿江沿河经济带 统筹安排 各具特色



很多国家把沿江沿河流域的经济开发作为经济发展战略重点,通过兴建水利工程充分挖掘沿江沿河流域巨大的能源蕴藏量,依托水源、土地以及其他自然资源打造具有一定规模、分工合理、互补互惠的产业密集带,从而带动整个流域的经济发展



泰晤士河横贯英国首都伦敦与沿河的10多座城市。

本报驻伦敦记者 王传宝摄

## 法国:河流增强城市功能

本报驻巴黎记者 胡博峰

法国境内大大小小的河流,林林总总上千条。其中,卢瓦尔河、罗纳河、加龙河、莱茵河与塞纳河并称为法国五大河流。在这5条河流中,塞纳河最负盛名,罗纳河物产最为丰饶,卢瓦尔河则以其流域之广阔冠绝其首。

塞纳河发源于法国北部的朗格勒高地,向西北延伸,在勒阿弗尔港附近注入英吉利海峡,全长776公里。塞纳河流经法国最为繁华的城市——首都巴黎,因此其名气是法国河流中最大的,俨然成为法国的象征和代名词。

法国的五大河流经之处,无一不是法国重要的经济区,塞纳河也不例外。塞纳河地处香槟和勃艮第两地交界处,土质不太适宜种葡萄、小麦和粮食作物,因此人们利用山坡空地种植蔬菜、瓜果。这里到处可以看到片片森林,被修理得整整齐齐。

罗纳河发源于阿尔卑斯南部的罗纳

冰川,在法国和瑞士交界的日内瓦湖流出后进入法国,经法国东南部地区注入地中海。罗纳河流经的最重要城市是里昂。法国人习惯将巴黎以外的地方称作外省,而里昂被称为外省的“首都”,可见其城市地位之重。罗纳河盆地是瑞士和法国的巨大经济区域之一。罗纳河流域的农业,大多位于低洼地区、平原和岛屿上。法国在罗纳河的支流伊泽尔河和迪朗斯河的上游,兴建了很多灌溉设施,使饲料作物和饲养牲畜与葡萄园、果园和蔬菜种植并存发展。

航运方面,塞纳河自古就是法国水上交通运输要道。从巴黎开始,特别是从上诺曼第塞纳河上的鲁昂港开始,可以看到塞纳河上船来船往,一片繁忙的运输景象。塞纳河的终点——勒阿弗尔港更是法国本土仅次于马赛的第二大港。

罗纳河发源于阿尔卑斯南部的罗纳

卢瓦尔河发源于法国西部边陲的塞文山脉,向西流入大西洋,是法国第一大河,全长约1020公里,是法国境内最长的河流。河流两岸有许多精致的小山丘,古老的城堡掩映在绿树丛中。卢瓦尔河谷地区是法国最为重要的葡萄酒产地。因此,以古堡和葡萄园为主题的观光旅游项目成为卢瓦尔河沿岸最具代表性的经济业态。

除此之外,法国人还将卢瓦尔河称为法国最后一条“野生河”。这是因为在一些大型水坝和防灾设施大行其道的当下,卢瓦尔河是极少数的几条没有被人工拦截的河流。法国政府将整条卢瓦尔河列为欧洲重点生态保护网,并在河上设立专门的岛屿,用以保护往返迁徙于卢瓦尔地区和热带非洲之间的燕鸥等鸟类。

## 奥地利: 多瑙河协调发展

本报驻维也纳记者 谢飞

多瑙河是欧洲第二大河,是欧洲极为重要的国际河道,全长2857公里,流域面积81.7万平方公里。多瑙河发源于德国黑森林地区,流经德国、奥地利、斯洛伐克、匈牙利、克罗地亚、塞尔维亚、罗马尼亚、保加利亚、摩尔多瓦和乌克兰等10个中欧及东欧国家,是世界上流经国家最多的河流,最后从多瑙河三角洲注入黑海。多瑙河流域范围还包括波兰、瑞士、意大利、捷克、斯洛伐尼亚、波斯尼亚和黑塞哥维那、黑山、马其顿共和国、阿尔巴尼亚等9个国家,有大小300多条支流。

欧盟及多瑙河流域成员国早在上世纪90年代就开始考虑如何发挥多瑙河流域国家的优势,实现流域内的共同发展。多瑙河流域国家于1994年签订多瑙河保护公约,多瑙河保护国际委员会(ICPDR)于1998年开始运作,为欧洲最大的国际组织,致力于多瑙河水资源管理及永续发展。多瑙河战略则作为欧盟在多瑙河流域跨区域开发方面实施的一项全面综合性战略,旨在统一流域国家在水资源及环境保护、交通及经济发展等方面共同进步。

多瑙河流域人口达到了1亿人,目前参与多瑙河战略的国家达到14个,其中8个为欧盟国家。在这8个欧盟国家中,有6个是新入盟国家。与此同时,多瑙河战略成员国当中还有6个被认为是潜在的可能加入欧盟的国家。因此,欧盟将多瑙河战略作为推动欧盟东扩,连接欧盟与东南欧地区的重要战略。此后,成立了多瑙河战略委员会,负责协调相关政策。在制定该战略时,各成员国和相关各方确定了多瑙河战略的四大政策支柱,包括加强多瑙河流域国家的联系;共同开展多瑙河流域环境保护;促进多瑙河流域共同繁荣;强化多瑙河流域国家的影响力。

在此政策的指引下,多瑙河战略以欧盟区域发展政策为依托,重点关注流域国家在基础设施建设、环境保护、旅游产业、航运等方面的优势和利益,利用欧盟区域发展资金的支持谋求共同协调发展。

目前,多瑙河战略已经取得了一定的实质性进展,流域各国目前正在为进一步落实具体的政策措施努力。例如在洪水防治方面成立流域国家共同协调的应急反应机制、在经济方面举办多瑙河流域国家企业论坛并共同建立多瑙河研究与创新基金等。近年来,多瑙河流域国家还就共同打击犯罪、跨地区警务合作等问题达成了共识,并致力于在未来将合作尽快推进至实践阶段。

总体来讲,多瑙河战略仍处在起步阶段,这一综合性地区战略仍需要不断的修正和实践。但可以肯定的是,多瑙河战略与欧盟早前的波罗的海发展战略一样,将流域合作与协同发展作为区域跨国协调战略的基本方向。利用流域优势、紧抓共同利益则成为多瑙河流域国家共同协调发展的重要基础。

## 瑞士: 因地制宜发展旅游

本报驻日内瓦记者 陈建

瑞士国土面积狭小,境内高山林立,冬季寒冷漫长,矿产资源匮乏,但正是这个“欧洲屋脊”上的国家,无论是经济竞争力还是人均国内生产总值都位居世界前列。究其原因,瑞士依托河湖资源优势,大力发展旅游业,带动了相关产业发展,从而盘活了经济。

瑞士是一个多湖之国,有记载的湖泊达1400多个,河湖面积达1726平方公里,占国土总面积的4.2%。从19世纪开始,瑞士就大力发展旅游业,充分发挥其湖光山色之优势,设计出多样化的旅游产品,遍及水上水下、山上山下、地面空中,并且设计了许多文化与自然、历史与现代完美融合的旅游项目,全年吸引着不同年龄、不同爱好的旅游者。从莱茵河到阿勒河,从日内瓦湖到苏黎世湖,凡是有河湖的地方就能见到种类多样、大小各异的船艇和水上运动,仅水上旅游活动就包括水上泛舟、帆板、潜水、冲浪等。

在旅游业发展中,瑞士善于与其他行业相结合,充分发挥辐射功能。会展业既是旅游业重要的组成部分,又是带动旅游业发展的重要动力。从世界“五大车展”之一的日内瓦车展到世界最大的钟表珠宝展——巴塞尔钟表珠宝展,瑞士每年举办3000多个国际性、区域性会议及数百个展览会,参观者数万人次,因会议而来的外国游客超过3000万人次。每年在瑞士山区小镇达沃斯举行的世界经济论坛年会,有来自世界各地的政界、经济界以及媒体代表3000多人出席。正是这些著名的会议、展览活动落户于此,才有力地带动了日内瓦、苏黎世、巴塞尔、洛桑和圣加仑等城市旅游业的发展。

同时,瑞士的城镇建设又同旅游统筹推进,绿色掩映中的无数袖珍小城镇组成的城镇网已成为瑞士城市化的一大特点。瑞士中小城镇如串串珍珠散落在河湖和交通要道两侧,城镇建设布局充分考虑旅游发展空间,城市设施高度兼顾旅游服务功能,比如建设旅游信息咨询系统,推进城市环境景区化等。这些旅游小镇既是“景区”又是城镇,全国城乡几乎变成一个有机结合的大景区和大度假区。

当然,这一切发展的基础是要长期保持瑞士青山秀水的巨大优势。为此,瑞士高度重视环保投入,建立健全保洁机制。瑞士大多数牧场都属于当地居民所有,他们喜欢用牛糞做肥料,易于造成对水源和河流的污染。为了鼓励当地居民保持生态的原生性和自然性,瑞士政府每年提供大量财政补贴,推动土地的非农化,同时减少居民给草地施肥量,以达到草场自然生长的目的。而在污水处理方面,只要是人口集中的山村,当地政府都建立了相应的污水处理厂,生活污水必须经过多池沉淀再经处理,达到规定标准后才能对外排放。

200多年来,瑞士不断发掘旅游内涵,以此带动河湖经济的发展。如今,瑞士年均游客多达6500万人次,其中外国游客逾1300万人次,年均旅游收入近130亿瑞郎,旅游竞争力一直保持世界领先地位。发达的旅游业早已同机械、化工一起,成为瑞士经济的三大支柱产业。

本版编辑 李红光



位于德国科隆的霍亨索伦桥横跨莱茵河,是德国最有名的铁路桥之一。

本报驻柏林记者 王志远摄

## 泰晤士旧港区何以换新颜

王传宝

尽管泰晤士河是英国的第二条大河,但由于其对英国发展所作出的巨大贡献,当地人以“母亲河”相称。泰晤士河全长346公里,横贯英国首都伦敦与沿河的10多座城市,流域面积1.3万平方公里。独特的地理和水文条件,使这条河流在历史上成为欧洲的主要航道,虽然其并没有形成真正意义的内河经济带,但泰晤士河对英国经济所发挥的作用显而易见。不过,自20世纪以来,随着英国商业水运交通持续衰落,泰晤士河沿河经济不得不启动重大转型。截至目前,转型顺利进行,泰晤士河得以再现生机。

上世纪80年代,伦敦沿泰晤士河地区绝大多数港口、码头被弃用,成千上万的港口工人失去工作,工业革命时期繁荣的码头经济彻底败落下来。严峻的经济和社会问题促使伦敦发展局痛下决心,试图为泰晤士河寻求新生。

首先,伦敦发展局变换发展思路,把原本繁忙的泰晤士河改变成一条轻松优雅的河流。伦敦发展局

重视对泰晤士河的旅游开发,由多家旅游公司经营内河旅游专线,将西敏寺、伦敦塔桥、格林威治天文台等著名景点通过游船连接起来,使之成为伦敦最著名的旅游线路之一,从而极大带动了泰晤士河旅游经济的发展,许多原本失业的港口工人又重新找到了工作。更为可喜的是,在伦敦市内的泰晤士河上吞云吐雾的大货船早已不见踪影,取而代之的是五彩缤纷的游轮,泰晤士河比以往更清澈,更漂亮。

其次,借助资金和外力,实施港口重建工作。30多年来,英国政府持续通过投资或引资推动旧港区的重建,2012年伦敦奥运会之所以选择在东伦敦举办,其动机之一就是要为伦敦东部旧港区经济发展注入动力。

值得英国人欣慰的是,伦敦旧港区重建工作取得成效,其中金丝雀码头的重建令人叹止。在该旧港口上建设起来的伦敦第二金融中心,足以与伦敦金融城匹敌。第一加拿大广场、汇丰银行塔和花旗集团中心等英国知名建筑群耸立于

此,汇丰银行、花旗银行、巴克莱银行、路透社等世界超级银行和媒体也相继迁移到这里落户。不仅如此,由中国人投资10亿英镑开发伦敦东部皇家阿尔伯特码头项目去年开始启动,预计将创造2万个工作岗位。

与此同时,伦敦市政府也大力发展旧港区的基础设施建设。由旧码头改建的伦敦城市机场成为伦敦五大国际机场之一。贯穿金丝雀码头和老城区的无人驾驶轻轨列车已经开通,每天从凌晨运营到午夜时分。2012年伦敦奥运会前,横跨伦敦泰晤士河、连接南北两岸的“O2体育馆”和“EXCEL会展中心”的空中缆车开通,全程耗时仅5分钟。缆车系统每天对外开放,每小时可以双向运载2500名乘客。基础设施建设不仅给旧港区居民提供了交通便利,而且还为旧港区经济发展提供了极大的助力,近年来伦敦东区受到外国投资者热捧,该地区基础设施的逐步完善也算是其中缘由。