

加快融入长江经济带建设

江西构建交通网打造产业链

经济日报·中国经济网记者 刘兴

聚焦 长江经济带

江西地处中部地区、长江经济带的中心位置,是珠三角、长三角、闽东南三角区的战略腹地,是粤港澳产业产品“西进”和“北上”的必经通道。如何充分发挥独特的区位优势,融入长江经济带建设,是江西一直在思考的问题。

2016年以来,在融入长江经济带的进程中,江西加快综合立体交通枢纽建设,积极打造融入长江经济带建设的战略支点,融入步伐越走越宽。



繁忙的九江港码头一角。

本报记者 刘兴摄

尽管是元旦假期,但作为全国28个内河主要港口之一的九江港仍然一派忙碌景象。站在码头上,九江市港口管理局副局长陈国物告诉记者,截至2016年11月,九江港长江干线区段实现货物吞吐量10290.91万吨,同比增长9%;集装箱量25.01万TEU,同比增长7%,标志着九江港已进入亿吨大港行列。当前,九江港正在着力完善港口集疏运体系,加快综合运输体系建设和多式联运发展,并把在保护中开发作为发展的先导思路,力争在“十三五”期间发展成为生态保护和港口物流均处于先进水平的长江中部地区大港。

九江港的飞速发展,是江西省打造高效便捷的现代化综合立体交通体系、增强参与长江经济带建设通道支撑的一个缩影。

共同振兴长江航运

从省内到省际,江西正借长江经济带建设的发展契机,围绕对接长江黄金水道,统筹推进航运、铁路、公路、航空及综合枢纽工程建设,尽快打通联江通海的战略通道,形成四通八达、高效便捷的现代化综合立体交通体系,增强参与长江经济带建设的通道支撑。

水运是其中重要一环。近年来,江西着力构建“两横一纵”高等级航道体系。在航道建设方面,推动长江中游6米深水航道治理;建成赣江井冈山、新干、龙头山三大枢纽,提升万安枢纽船闸通航能力;加快信江高等级航道建设,重点建设八字嘴、双港两大枢纽和航道工程;改善鄱阳湖区和五河间通航条件,两江水运主通道达到三级以上标准,形成干支畅达、通江达海的高等级航道网络。在苦练“内功”的同时,江西还积极

“外出”寻找机会,联合长江中游其他省份,力争把中部城市群航道整治、大型港口工程等重大项目纳入国家层面规划范围,谋划统一航运市场,形成合力。

2015年5月,湘赣鄂三省联合召开了长江中游城市群水运合作联席会议,提出在规划对接、航道连通、港口合作、企业联盟、港航管理、安全应急六大领域加强深度合作。“重点是鼓励三省航运企业加强合作,通过建立战略联盟、开展合资合作、协调资源配置、互为供应服务商、共同开发客户、开拓新兴市场等方式,在航运、码头、物流等领域建立战略合作伙伴关系。同时,研究发展‘互联网+航运’,建立长江中游城市群水运物流信息化平台,优化对水运物流主体的服务。”江西省港航管理局有关负责人表示,在港口合作方面,将建立武汉港、岳阳港、九江港分工合作机制,最大限度扩大辐射范围,增强区域竞争力;在港航管理方面,推动设立水运航线发展引导资金,制定实施优惠政策,同时推进襄阳、长沙、上饶等地无水港建设,扩大港口腹地范围……

目前,江西、湖北、湖南、安徽四省合力推进长江中游“645”深水航道整治工程(长江武汉至安庆6米、宜昌至武汉4.5米深水航道),整治完成后,江西北大门的出海口九江港可通行万吨级海轮。按照规划,到2020年,江西全省高等级航道将达到795公里,赣江赣州至南昌三级航道全部打通,信江高等级航道建设全面启动,赣江全线可通航千吨级以上船舶。

构建立体交通走廊

从高处俯瞰南昌黄家湖立交施工现场,主体结构已然成型。工程负责人告

诉记者,昌九快速路改造建设完成后将对完善东西、南北向的路网结构,加强昌九一体化,融入长江经济带发展具有重要意义。

昌九快速路改造一期工程加速推进是江西构建综合立体交通走廊的一个缩影。2015年5月,江西省发布《江西省人民政府贯彻国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展指导意见的实施意见》,提出积极对接沿江和周边省高速公路,全面打通28个出省高速通道,建成“四纵六横八射十七联”高速公路网,确保高速公路通车里程达到6000公里。加快建设武九、昌吉赣、合安九、赣深、昌景黄等客专,九景衢、渝长厦等快速铁路,构建以京九、沪昆大“十”字形高铁为支撑,覆盖所有设区市的“四纵四横”快速铁路网,实现南昌到长江中游城市群中心城市1至2小时,到上海、广州等周边主要城市3至4小时,到北京6小时到达。

同时,江西还积极推进建设西安—武汉、南昌—福州、南昌—合肥、南昌—武汉、武汉—合肥—南京等高速铁路;加快建设昌吉赣客专,积极研究推进昌九客专,加快推进昌景黄铁路,完善快速铁路网络;推进昌九城际、南昌至修水、南昌至进贤至抚州、南昌至吉安、南昌至丰城城际铁路建设,形成南昌至长江中游城市群主要城市1至2小时、至长三角主要城市3至4小时交通圈。

航空方面,江西将实施昌北国际机场扩建工程,开工建设昌北国际机场1号航站楼改造工程,加密国内干线航班,争取新增1至2条南昌飞欧洲、美国、韩国、日本、东南亚等地的航线,加快推进国际旅游包机发展。

推动产业分工协作

2016年6月14日,国务院批复设立江西赣江新区。批复中指出,赣江新区建设要以科技创新、转型升级为引领,着力推动紧凑集约高效绿色发展,构建现代产业体系,推进生态文明建设,保障和改善民生,努力把江西赣江新区建设成为中部地区崛起和推动长江经济带发展的重要支点。

“赣江新区的建设将进一步强化南昌、九江双核引领作用,提升江西区域经济综合竞争力和对外开放水平,从而更好地参与长江经济带城市群之间的资源优势互补、产业分工协作。”江西省社科院经济研究所所长麻智辉说。

目前,赣江新区基础设施建设方面,昌九大道一期工程已建成通车,昌九高速“四改八”扩建工程开工,武九客专、昌吉赣客专、九景衢铁路建设加快推进,以新区为核心的大“十”字高铁格局加快形成,城市轨道交通、航道港口、机场航线等新建、升级工程稳步推进;新区市政基础设施全面铺开,建成园区道路80多公里,水、电、气、污水管网等市政配套设施同步推进;园区标准厂房等配套设施加快推进,已在南昌临空经济区建成30万平方米、共青城32万平方米、经开区11万平方米标准厂房;科教人才等创新平台启动建设,建成了腾讯青年众创空间(南昌)、北大科技园众创空间等众创平台。

“赣江新区在产业布局方面,坚持把推动产业集聚发展、转型升级作为重要任务,加快构建现代产业体系,打造优质产业新高地。”赣江新区管委会主任刘建洋介绍,赣江新区将重点发展智能装备、新能源、新材料、新一代信息技术、生物医药等战略性新兴产业。

赣瑞龙铁路开通运营一周年,激活沿线潜在发展优势——

赣南闽西动车开行动力大增

本报记者 薛志伟 通讯员 刘燕 王荣翔

区域联动

赣南闽西是著名的革命老区,山高路远,交通不便一度制约经济社会的发展。2015年12月26日,连接赣南闽西中央苏区的赣瑞龙铁路开通,结束了赣南闽西无动车开行的历史。

经脉贯通,一通百通,赣南老区的潜在发展优势被全面激活。1年来,赣瑞龙铁路共计发送旅客364万人次,单日最高发送量1.3万人次,既方便了沿线百姓出行,还助力赣南老区发展驶上“快车道”。

“交通圈”扩大百姓生活圈

江西赣州市和福建龙岩市分据武夷山脉南段东西两侧,相距不到300公里。过去,由于高山阻隔,赣州至龙岩铁路最快也要4个多小时,至厦门最快6.5小时,至福州需要16小时。

赣州至龙岩最快1小时52分、至厦门最快2小时55分,至福州最快4小时29分——赣瑞龙铁路通车后的这一组数据,拉近了中部地区的赣州和东南沿海的厦门、泉州、福州等地之间的距离,带来了赣南闽西“同城效应”的发酵。赣州人黄茹曾就读于龙岩学院外语

系,毕业后留在龙岩工作。伴随着赣瑞龙铁路的通车,她现在每个周末都可以回赣州了。“2个小时的车程,感觉就像在一个城市。”黄茹说。

类似的“双城记”,在赣闽两省间还有很多不同演绎。赣瑞龙铁路通车后,“公交化”开行的动车组在缩短交通圈的同时,也扩大了人们的生活圈。“同城生活”成为两地人民的热词。

撑起老区振兴新“支点”

在赣南闽西,古田会议会址、共和国摇篮景区、长征第一渡等红色旅游资源享誉海内外。然而,受制于交通的不便,一些游客曾经望而却步。

如今,赣瑞龙铁路通车为游客提供了全新选择。2016年国庆,来自杭州的游客丁俊和女友搭乘赣瑞龙铁路动车,把赣州、瑞金、于都、长汀、上杭、古田等红色景点城市游了一遍。

“坐动车出游,大大压缩了在路上时间,快旅慢游让我们轻松游览更多景点。”丁俊说。

赣瑞龙铁路通车后,安全、高速、便捷的交通优势和沿线丰富的红色旅游资源

相融,吸引大量游客,兴起了红色旅游热。

1年来,赣瑞龙铁路沿线地区纷纷布局,抢抓“动车+旅游”的机遇。龙岩市旅游局先后在武汉、成都、北京、上海等10个大中城市召开旅游推介会。在2016年厦门重点产业项目推介会上,龙岩中央苏区公园、客家风情生态农业观光园等旅游项目吸引投资20多亿元。

赣瑞龙铁路通车,受益的不只旅游业,还激活沿线地区的人流、物流、信息流、资金流,为其注入产业转型升级的新动力,撑起赣南闽西振兴发展的新“支点”。

1年来,中国电力投资集团、北京天润新能源投资有限公司等大企业陆续入驻赣州,投资均在亿元以上;瑞金市在赣瑞龙铁路沿线开发建设占地600亩的集商贸、仓储、零担货物配送等功能于一体的物流园区;福建(龙岩)稀土工业园、晋江(长汀)工业园、汀州物流园等一批重点产业园均已在长汀南站周边“落座”。

值得一提的是,赣瑞龙铁路通车后,与老赣龙铁路一同,实现赣龙通道的客货分离,充分释放了沿线运能。今年以来,通过铁路发送龙岩当地特产总量达1万余吨。

变“铁路末梢”为“交通枢纽”

翻开铁路路网图可以看到,赣瑞龙铁路西与京九铁路相连,东与厦厦铁路、

漳龙铁路相接,在赣南闽西间架起了一座“金桥”。这不仅可以实现赣南老区与海西经济区的“同频共振”,还能助力东南沿海地区与内陆腹地协同发展。

龙岩市铁路建设办公室副主任李祥才说:“赣瑞龙铁路的通车,龙岩从‘铁路末梢’摇身变成了海峡西岸连接内陆省份的‘交通枢纽’,为龙岩全力打造创新型工贸旅游强市提供了重要支撑。”

据了解,旅客途经赣瑞龙铁路,可方便快捷抵达广东、浙江、江西、安徽、江苏、福建、上海、广西等地区。一张快速通达的铁路网,不仅让赣南闽西的人们出行更便捷,还将助力革命老区对接“一带一路”国家战略。

实际上,赣南闽西依托铁路网融入的“大格局”还不止于此。在龙岩火车站,除了赣瑞龙动车的停靠站外,其北站房建设正稳步推进,为南平至龙岩铁路通车做准备。南龙铁路的建成将进一步完善闽西革命老区铁路网络,改写龙岩至永安、南平等方向无动车开行的历史。而在赣州,通往南昌的昌赣客专建设如火如荼,通往深圳的赣深客专也即将全线开工,这将助力赣州打通“贯通南北”的快速客运通道。

受制交通的不便,赣南闽西发展曾“落后一程”。如今,随着铁路网的不断升级和完善,赣南闽西未来发展将有更多新期待。

本报讯 记者沈则瑾报道:长三角品牌发展论坛暨长三角品牌建设联盟启动仪式日前在上海举行,专家学者深入探讨了全球化背景下,如何发挥品质与知识产权在品牌建设中的关键作用,推动品牌战略与知识产权战略联动发展。同时还发布了《上海品牌发展报告(2016)》。

长三角品牌建设联盟的成立是对长三角区域品牌建设的又一次突破性实践,是长三角城市经济协调会品牌专委会进一步加强平台建设,提升品牌经济服务水平的重要一步。上海社会科学院党委书记于信说,长三角品牌建设联盟将有效整合长三角品牌经济资源,助力长三角城市品牌建设以及品牌企业成长,加速推进长三角区域经济一体化与品牌经济发展。

上海市合作交流办公室副主任、长江三角洲城市经济协调会办公室主任姚新认为,长三角的品牌资源是长三角经济体系中最优质的部分,是长三角经济综合竞争力的标志,也是长三角城市群统筹国内外资源、参与国内外竞争的重要载体,在我国推进品牌经济建设过程中具有示范性和引领性作用。

为促进长三角品牌建设联盟的落地发展,长三角品牌专委会还与上海德真工贸有限公司签署了共建长三角品牌展示与交易中心的协议,并与上海部分行业协会、企业、研究机构,合肥市、马鞍山市等行业协会和企业签署了发起共建长三角品牌建设联盟协议。

上海市合作交流办公室区域合作处处长程建新介绍,长三角品牌建设联盟是长三角地区品牌合作、研究、规划、咨询、推广与传播资源跨界整合的平台,通过品牌资源、人才资源和金融资源等的开放共享,实现优势互补,推动以企业为主体、市场为导向“政、产、学、研、媒”相结合的品牌经济服务体系建设,形成跨行业、跨行业的品牌发现、培育和推广协作机制,营造优良的品牌建设生态系统。

各地传真

天津着力打通省际公路“最后一公里”

本报讯 记者武自然从天津市交通运输委获悉:天津市将以打通省际“最后一公里”为着力点,加大跨省市公路建设力度,市内各区均有高速公路和至少1条一级公路通达周边省市相邻县市,一个快速沟通主要城市、广泛覆盖城乡地区、高效便捷的区域路网体系正在加速形成。

目前,天津市已基本实现京津双城1小时通达、津冀主要城市3小时通达。“京津发展轴”第三条高速公路通道即南通道京台—京沪—津晋高速已经形成,加上北通道京津高速、中通道京津塘高速,京津间实现了多通道快速通达。

目前,津石高速公路正在加快开展前期工作,其通车后将结束天津去往石家庄需绕行保定或沧州的历史,实现3小时直达。天津市规划了“九横六纵”的市域高速公路网,其中有“九横四纵”与北京、河北高速公路网无缝对接,兼有市域骨架通道与区域主通道的双重功能,实现市域路网与区域路网的完全融合。此外,天津市还规划了“32横18纵”的普通国省道网,将沿市域边界与北京、河北形成42个接口,平均间距10公里至15公里,跨省市出行将变得更加便捷。

乌鲁木齐综合保税区通过国家验收

本报讯 记者马呈忠报道:乌鲁木齐综合保税区日前通过国务院10部委联合验收,即将封关运营。

乌鲁木齐海关副关长艾尔肯·吾买尔介绍说,乌鲁木齐综合保税区是继阿拉山口和喀什之后,新疆建设的第三个综合保税区。作为丝绸之路经济带核心区外向型经济发展的重要承载,该综合保税区将努力打造成集保税加工、保税物流、口岸作业和综合服务等功能为一体的海关特殊监管区,享受保税港区政策。

据了解,该综合保税区规划面积2.41平方公里,已完成基础设施投资21亿元,二期投入达到15亿元。目前已有30余家企业有意入驻综合保税区,产业涉及出口加工、跨境电商、仓储物流、跨境金融等方面。

安徽举行引江济淮工程动员大会

本报讯 记者白海星报道:引江济淮工程建设动员大会日前在安徽肥西县派河口泵站枢纽建设工地举行。引江济淮工程总投资912.71亿元,建设时间预计为60个月。

引江济淮工程以城乡供水和发展江淮航运为主,结合灌溉补水和改善巢湖及淮河水生态环境,具有显著的供水、航运、生态等综合效益,对于优化区域水资源配置,改善流域生态环境,促进沿线地区经济社会平稳健康发展,具有十分重大的意义。

引江济淮工程历经半个多世纪规划论证、反复比选后立项实施,包括引江济巢、江淮沟通、江水北送三项,输水线路总长723公里。工程供水范围涉及安徽省亳州、阜阳、宿州等12个市46个县(市、区),以及河南省周口、商丘2个市9个县(市、区),总面积7.06万平方公里。