

构建长江经济带综合立体交通走廊——

多式联运拓展长江“宽度”

经济日报·中国经济网记者 牛瑾

聚焦
长江经济带

长江经济带沿线各省市进一步深化船、港、货等企业之间的信息交流、业务合作，推进“船港货、水公铁、门到门”长江全程物流发展，使长江经济带重要港口、一般港口多式联运功能得到显著增强，实现了江海联运、铁水联运、公水联运



图为重庆果园港，中欧国际货运大通道与长江黄金水道实现“无缝连接”。

新华社记者 刘 焜摄

江海联运运输合作……长江黄金水道的“含金量”不断提升。

如今，点开舟山江海联运公共信息平台可以看到，从“海上”来的货物正在长江流域快速“游动”。从老塘山三期2万吨级卸船扩建码头出发，装载着将近1.5万吨黄豆的“润广3号”散货船，于1月22日11点离港，向着江苏泰州开去；在宝钢马迹山港区二期5万吨级装船5号泊位“吃”下2.5万吨铁矿石的“宝航18号”散货船，也趁着大大的“肚子”，从1月21日10点开始，驶向了目的港南京……数据显示，2017年，长江江海联运量预计达到14.1亿吨，约占长江干线货物通过量的56%。

当然，江海联运这件事儿还有潜力可挖，2万吨级的大家伙——“江海直达1号”就是其中的一个潜力点。“长江内河运船吨位一般在1万吨以下，船底平、吃水浅，进海后不够稳定；海船又因为桥梁设计、吃水较深的原因进不了江。这就意味着，运输时要经过两次装卸，不仅耗时，货物还会有损耗。江海直达船则只用装卸一次，运输效率大大提升，物流成本也降了下来，1吨能省下二三十元。”浙江省舟山市港航管理局副局长锁旭东算的账说明，江海联运

的畅达程度值得期待。

海陆联动 再深一度

2009年12月25日，舟山跨海大桥在这天全线通车，舟山自此一路向西，与大陆“接壤”，结束了孤悬海上的历史。浙江舟山群岛新区城市展示馆中的巨幅照片，将岑港、响礁门、桃天门、西堠门和金塘5座跨海大桥“集纳”于一处，透着说不尽的气势恢宏。

如今，东海之滨，一个个墩身在海面矗立，又一条“海上通途”——宁波舟山港主通道，正徐徐铺开。主通道的起点在富翅岛，连接现有的甬甬高速，富翅门大桥在横跨富翅门水道后，与岑港淤次村南侧相连，而后一路向北穿过舟山本岛再次入海，岱山跨海大桥牵起了舟山本岛和岱山岛的“手”，最后通过鱼山大桥到达鱼山岛。“这其中的每一座大桥，都有着自己的特殊使命。”浙江省舟山市发展和改革委员会主任於树波感慨地说。

计划于今年年底完成主体工程施工、明年6月份建成通车的富翅门大桥，将有效分流甬甬高速的流量，让海陆联动再深一度，目前雏形已现；预计2021年建成通车的岱山跨海大桥是岱山人的

“圆梦使者”，以往岱山人每年总有将近50天会被风浪、大雾等困在岛上，逢年过节在轮渡码头排长龙更是家常便饭，岱山跨海大桥建设改变这样的状况；鱼山大桥是宁波舟山港主通道项目的一条支线，计划今年底建成通车，将成为舟山国际绿色石化基地对外连接的唯一陆上通道。

有专家指出，主通道建设将极大优化宁波舟山港与义甬舟开放大通道之间的陆路交通运输体系，使舟山从交通末端变成交通枢纽，对进一步改善舟山群岛新区区位优势，带动江海联运核心区建设，推进宁波舟山港一体化，实现港口联动、港城联动和陆海统筹，都具有重要意义。

从远期来看，这是一条更长的“抛物线”：从宁波舟山港主通道向北，连接洋山，最终接轨上海。届时，上海港和宁波舟山港区连为一体，形成长三角地区东部沿海环形的集疏运公路网络，让长江流域的市场辐射范围更加广阔。

双向开放 更进一步

“龙头”舟山的一系列动作，长江沿线心有灵犀。黄石新港多式铁水联运贯通，公、铁、水基础设施无缝衔接得以实现，港口辐射能力从一般意义上的100公里左右沿着铁路线拓展到1000公里以上；“中远海运”集装箱货班班列满载货物，从阳逻港铁水联运一期工程站驶出，全程运输时间较传统全水路模式缩短7天左右。当下，通过构建完善的沿江综合立体交通走廊，发展铁水、公水、江海联运，成了热点，更是焦点。

多式联运究竟好在哪儿？这还得从交通运输部长江航务管理局副局长闻新祥的“账本”中找答案。据闻新祥说，在运能方面，一艘5000吨级船舶相当于100辆汽车、100节铁路车皮的运量，若是算总账，长江干线年货运量相当于全国铁路年货运量的70%左右；在成本方面，水运每吨公里只有1分5厘左右，铁路是将近0.3元，公路最高要到1.1元。“也就是说，吨公里水运的价格是分分钱，铁路的价格是角角钱，公路的价格是元元钱，差别还是很大的。”不仅如此，在能耗和排放方面，相较公路和铁路，水运也小得多、低得多，大力建设长江黄金水道、吸引更多适水货源向水路转移的意义不言而喻。

但是，欣喜看优势，更要清晰找问题。目前，长江流域多式联运大多仍停留在运输分段的简单叠加，运输组织在单证、调度、业务衔接等方面的“联”还很欠缺，长江经济带多式联运发展模式亟待创新。找到问题之后，要着手解决问题。去年底在武汉成立的长江港航物流联盟全程物流专业委员会，旨在进一步深化船、港、货等企业之间的信息交流、业务合作，推进“船港货、水公铁、门到门”长江全程物流发展，使长江经济带重要港口、一般港口多式联运功能显著增强，就是一剂“药方”。

多式联运让长江正由以前的西中东单向开放转为双向开放、直通内陆、连接世界，面对的将是更加广阔、更具活力的市场。

本报讯 记者李治国报道：教育部《中国都市化进程年度报告》课题组、上海交通大学城市科学研究院日前联合发布了《2017国家中心城市发展报告》。报告对目前已有的8个国家中心城市给出了综合评估排名，北京、上海、广州居前三位，之后依次为重庆、天津、武汉、成都和郑州。

教育部《中国都市化进程年度报告》课题组负责人、上海交通大学城市科学研究院院长刘士林介绍说，2005年“国家中心城市”理念的提出，使北京、上海等在经济、科技、文化、交通、生态治理等方面承担起更加重大的责任和使命。

刘士林表示，目前，国家中心城市已有北京、上海、广州、天津、重庆、成都、武汉、郑州8个，这是“全国城镇体系”一次新的提法和排队。国家中心城市不仅在观念上改变了我国城市的范畴体系和分类框架，也在深层次上重构着我国新型城镇化的基本思路和发展道路。

据介绍，上海交通大学城市科学研究院以国家中心城市理论研究为基础，结合我国区域发展和新型城镇化战略布局的需要，自主研发了包括3个一级指标、9个二级指标和32个三级指标的《国家中心城市综合评估指标框架体系》，同时自主建设了《国家中心城市综合评估数据库》，依据2015年8个国家中心城市的基本数据情况，得出我国国家中心城市的总体发展现状与趋势。

报告显示，从8个国家中心城市的总体发展水平看，截至2015年，8个国家中心城市人口总量在全国占比为10.1%，GDP总量占比为18.42%，人均GDP是全国水平的1.89倍，GDP增长速度是全国水平的1.26倍。2015年8个国家中心城市的城市化率为77.97%，是全国平均水平的1.39倍。国家中心城市在国家区域和城镇发展中的“中心地位”初步形成并仍在快速发展。

刘士林建议，未来国家中心城市的规划建设有两点需要注意，一是在设立国家中心城市的标准方面，国家中心城市的核心职能是承担国家战略使命和战略意图。二是从我国区域发展战略的角度，下一个发力点应放在西北和东北，可考虑东北培育一个国家中心城市、西北培育一到两个。

国家中心城市座次排定

京沪穗居前 汉蓉郑殿后

各地传真

广西推动加工贸易产业发展

年产值将达2000亿元

本报讯 记者周晓骏 章政从广西商务部门获悉：为加快推进广西加工贸易创新发展，推动产业升级，《广西第二轮加工贸易倍增计划实施方案》近日印发实施。

根据《方案》，广西将以南宁、北海、钦州、桂林4个电子信息产业集聚区为依托，加快全区电子信息加工贸易产业发展，积极打造以电子信息产业为主的南宁—钦州—北海北部湾沿海加工贸易产业带，做大做强做优电子信息产业；加快建设富宁、南丹、南丹、南丹、南丹、北海工业园区、北海出口加工区等电子信息加工贸易集聚园区，将广西北部湾经济区打造成国内重要的电子信息加工贸易产业基地。

《方案》还明确，提升南宁、北海、钦州、梧州4个国家加工贸易重点承接地基础设施建设和产业配套能力，积极创建国家级加工贸易承接转移示范区；提升北海出口加工区、钦州保税港区、凭祥综合保税区、南宁综合保税区等4个海关特殊监管区域以及南宁高新区等加工贸易产业发展重点园区的发展水平。

根据目标，到2020年，全区加工贸易产业年产值将达到2000亿元，进出口额超过200亿美元；加工贸易进出口额占外贸比重达到30%左右，机电产品和高技术产品出口占加工贸易出口比重分别达到75%、50%以上。

黔中水利枢纽一期工程试通水成功

将缓解当地缺水难题

本报讯 记者吴秉泽报道：黔中水利枢纽一期工程总干渠日前试通水成功。这标志着该工程具备投入使用条件，乌江水润泽黔中大地目标将成为现实。

黔中水利枢纽工程于2010年10月正式开工建设，是贵州省首个大型跨地区、跨流域长距离水利调水工程，也是国家重点水利工程和西部大开发的标志性工程之一。该工程由水源工程、输配水工程和城市供水工程组成，分两期实施，其中一期工程包括水源工程、一期输配水工程和贵阳市供水工程，年供水量为5.5亿立方米，建成后解决黔中灌区7县42个乡镇51.17万亩农田灌溉、5个县城和28个乡镇供水、农村34.99万人和31.52万头牲畜饮水问题。

本版编辑 陈艳陶 珂

布局“一城、一带、四区”功能区

河北曹妃甸建设海港特色旅游目的地

本报记者 宋美倩 通讯员 刘晓静

源。依托特色资源，曹妃甸形成了湿地生态游、海滨海岛游、妈祖文化游、研学教育游、港口工业游和休闲农业体验游6大精品旅游线路，深受京津游客青睐。

旅游产业规划专家沈青对曹妃甸旅游资源深入调研后表示，曹妃甸未来要找准新优势、设计新路径、做好新项目，旅游业必然也会迎来新发展。

旅游产业以其发展周期短、结构轻的特点，正日益成为曹妃甸的战略性支柱产业。

同时，曹妃甸按照城镇与产业布局，科学整合旅游资源，推动发展力量

向重点区域和重点领域集聚，着力建设“一城、一带、四区”旅游功能区。即一城——曹妃甸新城；一带——滨海海岸旅游休闲发展带；四区——曹妃甸湿地旅游度假区、曹妃甸文化旅游发展区、曹妃甸文化和生态农业旅游区、北方妈祖文化旅游产业园区。

2017年5月19日，“中国旅游日曹妃甸主题系列活动”在曹妃甸湿地举办；2017年6月18日，436名京津冀各地骑行爱好者参加了“文明曹妃甸，绿色湿地行”京津冀自行车骑行活动……一系列活动提升了曹妃甸旅游品牌。

目前，曹妃甸拥有星级酒店3家，有中国乡村旅游金牌农家乐2家，市级乡村旅游示范点5家，市级星级农家乐乡村旅游店6家。

拉开了积极打造京津冀协同发展旅游合作示范区的帷幕。

以此次签约为起点，曹妃甸区充分发挥自身优势，做好“旅游+”和“+旅游”文章，加快由景点旅游向全域旅游转变，在全区域、全要素、全产业链发展上实现新突破。

2017年，曹妃甸提出了全力建设“全域旅游示范区和知名滨海旅游目的地”的战略目标，编制完成了《曹妃甸区十三五旅游发展规划》和《曹妃甸湿地旅游集聚区规划》，全区旅游资源科学有序开展。

当前，曹妃甸正在积极推动成立旅游发展委员会，使旅游从单一部门推动向多部门综合联动转变，更加全面有效地实施统筹协调管理。

北京旅游学会副秘书长朱万峰认为，曹妃甸以滨海海岛游为龙头、以湿地游为特色、以乡村游为补充的全域旅游大有可为，正向着国际海港特色全域旅游目的地迈进。

区域产业

碧蓝的海面上渔船御浪前行，硕大的螃蟹举螯横冲……这是在河北唐山市曹妃甸区十里海河鲑小镇里一幅精美的3D画展示的场景。虽是隆冬时节，这些栩栩如生艺术画还是吸引了不少游客。

2017年，唐山市曹妃甸依托特有的河鲑渔业养殖资源，打造了十里海河鲑小镇项目，吸引了京津冀地区游客，年接待游客达1.3万余人次，销售收入达750余万元。据了解，今年还将举办“曹妃甸国际河鲑节”。

处于北京、天津、唐山、秦皇岛四市环抱之中的曹妃甸，交通十分便捷。曹妃甸境内拥有湿地、稻田、河湖、鱼鸟、海洋、海岛、温泉等多元化的特色自然旅游资源，同时还具有渔盐文化、农垦文化、红色文化等历史文化旅游资