

长江经济带， 盘活“一盘棋”

树立“一盘棋”思想，既要联手、联合、联盟、联动，也要错位发展、协调发展，形成总体经济效应。这将是长江经济带未来经济发展需要着力去研究解决的问题。

□ 记者 | 刘朝晖



8月11日，在武汉绿地中心项目建设现场近500米的高空，来自中建三局二公司的工人熊明生（右）、张幸红冒着高温施工。

从长江口到嘉陵江口，由东向西，由沿海向内地，从以上海为龙头的长三角地区起始，途经以皖江城市带、环鄱阳湖城市群、武汉城市圈、长株潭城市群为主体的长江中游城市群，直抵长江上游的成渝经济区，这条覆盖了11个省市的长江经济带，占据了中国经济的半壁江山。

2019年，长江经济带地区生产总值457805亿元，同比增长6.9%，占全国经济总量的46.2%。在2020年前三季度中国城市GDP前10强名单中，长三角经济带城市占据7位。东中西三个城市圈、三大增长极连成的这条中国经济发达水平最高、综合竞争力最强的经济带，成为中国经济发展全局中的重要支撑带。

黄金水道打通江海联运

长江自古就有“黄金水道”之称。数据显示，这条货运量位居全球内河第一的黄金水道，承担了沿江地区85%以上的煤炭和铁矿石、70%以上的原油以及中上游地区90%的外贸货运

量。近年来，沿海经济与内陆经济协同发展已经成为共识，江海联运一体化发展助力黄金水道焕发新生机，作为现代化流通领域落实“以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局”的具体实践，为长江经济带的经济发展和“一带一路”战略支点建设提供了重要依托。

今年7月，集装箱班轮“冠荣668”在重庆果园港集装箱码头满载离航，标志着“中欧班列+江海联运”过境中转在这个港口实现了首航。这批共计100标箱的货物，采用“中欧班列+江海联运”（即“铁—江—海”）过境中转模式，从俄罗斯通过中欧班列（渝新欧）抵达两江新区果园港，再经长江黄金水道运抵上海，最后通过海运抵达越南，运行时间较欧亚大陆桥转海运方式节省约10天。

在武汉，一列搭载来自日本的汽车零部件等货物的列车12月12日从吴家山站开出，驶往德国杜伊斯堡。通过武汉这一中转站，一条江海直达对接中欧班列、横跨东亚—中亚—欧洲的国际物流新通道形成。“日本商品搭乘江海直达航线抵汉，再转乘中欧班列发往欧洲，这是首次。”据悉，过去日本对欧洲出口多使用海运，耗时约45天。通过江海直达对接中欧班列，