

欢迎按以下格式引用:朱黎丽.荆州市跨江融合发展路径研究[J].长江大学学报(社会科学版),2023,46(4):107-113.

荆州市跨江融合发展路径研究

朱黎丽

(中共荆州市委党校,湖北 荆州 434023)

摘要:跨江融合发展是长江经济带国家重大战略下的次级发展战略,需要促进“一江两岸”融合发展、协同发展、一体发展。论文以荆州市为例,在阐释荆州市跨江融合发展战略意义的基础上,分析跨江发展的条件和面临的挑战,进一步从规划引领、交通先行、创新联动、保障措施等方面提出荆州市跨江融合发展的路径,以推动城市、两岸交通、产业、生态空间融合,从而打造长江中游重要的跨江发展节点城市和新时代两岸协同发展示范区。

关键词:跨江融合发展;协同发展;发展路径;荆州市

分类号:F273.1 **文献标识码:**A **文章编号:**1673-1395(2023)04-0107-07

一、引言

党的二十大报告指出,要推进长江经济带发展、促进区域协调发展,以城市群、都市圈为依托构建大中小城市协调发展格局。跨江融合源自于长江经济带、长江中游城市群协同发展、湖北三大都市圈等国家战略下的次级发展战略,是建设全国构建新发展格局先行区、统筹湖北区域协同发展的重大战略举措。荆州市拥有长江径流里程 483 公里,是长江中下游地区径流里程最长的城市,所辖 8 个县(市、区)全部临江,在长江经济带建设中具有不可动摇的地理优势。荆州作为长江经济带上的重要节点城市,要抢抓国家重大战略机遇,打好“长江牌”,促进“一江两岸”融合发展、协同发展、一体发展,把推动荆州主城区由“滨江城市”向“跨江城市”嬗变作为长期战略,大力度实施“左岸带右岸”策略,推动两岸交通、城市、产业、生态空间融合,扩展城市发展空间、提升城市能级,促进跨江融合发展,致力于打造长江中游重要的跨江发展节点城市和新时代两岸协同发展示范区,努力推动长江经济带健康协调发展。

现有文献中,国内学者在国外区域经济发展理论的基础上,结合我国的具体情况作了大量的理论和实证研究。与本文相关的研究主要集中在两个层面上:一是针对长江经济带中各区域的协同、合作、差异等方面的研究,例如陈广桂等(2021)在剖析江苏省跨江融合及南京都市圈、宁镇扬一体化发展战略的基础上,论证了“扬州—镇江”一体化融合发展的必要性和可行性,并建议“扬州—镇江”进行战略性行政区划合并^[1];李燕等(2023)基于新发展理念构建区域经济高质量发展评价指标体系,利用全局主成分分析法对 2010~2019 年长江经济带的经济高质量发展水平进行测度,并探究创新成效及双向开放对长江经济带经济高质量发展的影响^[2];田园等(2023)构建了协同发展综合指标体系,并研究成渝地区双城经济圈交通基础设施对协同发展的影响^[3]。二是针对跨江发展模式、机制等方面的研究。目前城市跨江发展主要包括独立跨越、兼并跨越等发展模式。例如上海、宁波、武汉、重庆属于大城市独立跨越江(河),而重庆、杭州、南京是对江对岸的原有行政区通过设立新区的方式合并形成跨江(河)

收稿日期:2023-04-15

基金项目:荆州智库一般项目“荆州市现代产业体系构建路径研究”(Jzsk-yk2006)

作者简介:朱黎丽(1985-),女,湖北荆州人,讲师,主要从事区域经济研究。

发展的模式。国内学者作了较多探索,例如包海娟(2017)以杭州城市空间不足问题为导向,提出“跨江发展”到“拥江发展”的发展模式^[4];汤长新等(2018)以南京市六合新市区建设为例,分析南京市城市空间发展的重大历史机遇和挑战,提出从区域合作、空间结构、城市建设、产业布局、基础设施、生态环境等方面推进跨江发展^[5];吴巍等(2018)从城市类型、跨江发展模式、过程阶段、影响因素及发展策略等方面探索了滨江城市发展的内在规律与特征^[6];邵泽义等(2022)研究了泰州—常州跨江融合发展问题,认为两地在地理、文化和产业方面具备了实现跨江融合发展的基础,应通过构建同城化联通网络、协同化发展平台和共享化民生圈层的方式推进两地融合发展^[7]。

现有文献在区域经济和跨江发展方面取得了一系列成果,为本文的研究提供了必要的理论基础和实践参考。然而现有研究仍然存在可拓展之处:一是虽然在区域经济协同发展方面研究较多,但研究“跨江融合”战略的文献并不多,理论研究明显滞后于政策实践,特别是触及政策本身的研究不多;二是在已有的研究中缺乏中小城市个案研究,目前的个案研究主要集中在滨临大江大河的大城市,而对中小城市的跨江跨河发展研究不多,主要因为中小城市人口集聚能力弱,还不具备大城市的虹吸效应。基于此,本文以荆州市为例,探讨跨江融合发展问题,具有重要的实践意义和个案研究价值。

二、荆州市跨江融合发展的战略意义

荆州市跨江融合发展,不仅是荆州市自身发展的需要,在湖北省乃至我国区域发展战略中也具有非常重要的意义。

(一)落实长江经济带重大战略引领的需要

推动跨江发展已纳入各级战略部署,2021年党中央、国务院明确要求“推动荆州和芜湖跨长江发展”^[8]。2021年7月,湖北省委、省政府《关于新时代推动湖北高质量发展 加快建成中部地区崛起重要战略支点的实施意见》提出“推动荆州跨长江发展”。2021年10月,省政府印发《湖北省新型城镇化规划(2021—2035年)》,提出要“推动‘宜都—枝江—松滋’‘荆州—江陵—公安’等开展跨江合作”。2022年5月,省政府批准的《湖北省荆州承接产业转移示范区高质量发展规划(2021—2025年)》,进一步作出部署:“推动荆州与公安跨江合作,加快重

大区域性基础设施的互联共享,实现区域一体化、同城化发展。”“十四五”期间,荆州积极融入长江经济带发展,有利于实现湖北强化“两翼驱动”、打造更多高质量发展增长极、把荆州建设成为联结长江中游城市群和成渝地区双城经济圈的重要城市。

(二)建设全国构建新发展格局先行区的需要

湖北省第十二次党代会确立建设全国构建新发展格局先行区的目标任务,提出以流域综合治理为基础推动四化同步发展的实施路径,是深入贯彻落实党的二十大精神、全面贯彻落实习近平总书记关于湖北工作的重要讲话和重要指示批示精神、贯彻落实党中央决策部署和省第十二次党代会精神的重要举措。2023年1月,《湖北省流域综合治理和统筹发展规划纲要》发布,作为湖北建设全国构建新发展格局先行区的总纲,该文件指出要“构筑三大都市圈引领、三大发展带支撑的空间结构,推动经济社会发展战略与空间发展布局相适应、相统一”。2023年3月,湖北省推进三大都市圈发展工作领导小组印发的《宜荆荆都市圈发展规划》指出,宜荆荆都市圈核心范围中有关荆州的范围包括荆州市辖区、松滋市、公安县、江陵县。荆州中心城区位于行政辖区的最西端,空间结构上不利于充分发挥其对市域经济文化发展的辐射和影响,需要向东融合和向南跨江发展。加快推进中心城区与江陵、公安融城发展,与公安埠河、弥市跨江发展,正好满足这一发展要求。既可整合现有的经济、文化、环境、交通等资源,优化产业布局,疏解中心城区承载压力,补全中心城区功能,提升发展的承载能力;还可以提升江南地区(埠河、弥市)的基本公共服务和基础设施水平,缩小城乡发展差距;并更好地联动公安、江陵,辐射松滋、石首,形成中心城区、江南新区、公安城区、江陵城区四大组团竞相发展的大城市格局,带动江南区域整体快速发展。

(三)融入长江中游城市群加强区域协作发展的需要

长江中游城市群位于长江中游两岸地区,形成一个横跨湖北、湖南和江西的国家级城市群。长江中游城市群力争创建我国继京津冀、长三角、粤港澳和成渝之后的全国第五大增长极,打破省域行政壁垒,加快城市群内区域经济融合发展,建设3个跨省合作区,加速城市群一体化发展。一方面,城市群贯彻长江大保护战略、强化生态协同、落实长江岸线综合整治、推进沿长江绿色廊道建设、推动长江沿线排污口同步治理等都需要左右岸、上下游联动协同,需

要跨界联合治理。另一方面,城市群推进区域协作。洞庭湖生态经济区包括湖南北部的常德、岳阳、益阳、长沙(北部部分地区)等 4 个地级市,以及湖北中南部地区的荆州,整个洞庭湖生态经济区常住人口超过 2000 万,GDP 达到 1.2 万亿元;其中荆州、常德和岳阳常住人口都超过 500 万,岳阳 GDP 超过 400 亿元。洞庭湖生态经济区将突破省级屏障,在生态环境保护方面实现联动与协作,共同推进长江中游地区大保护。在经济方面,将加强交流与合作,发展绿色农产品和生态渔业,打造洞庭湖绿色品牌,擦亮洞庭湖经济名片,促进经济区 5 个城市的经济社会发展。荆州需要加大东链、南融、西接、北联的力度。通过跨江融合联动,依托洪湖向东链接武汉都市圈及赤壁、嘉鱼;依托监利、石首、公安向南融入洞庭湖生态经济区;依托松滋向西连接宜荆荆都市圈;依托中心城区及江汉运河向北联接汉江经济带。推动荆州在产业、交通、生态、旅游等方面与周边区域实现协同发展、错位发展、融合发展,有利于提高发展质量和规模水平,提升城市能级,增强区域影响力和辐射力。

三、荆州市跨江融合发展的条件

经过多年的酝酿和推进,目前荆州市已经在地理位置、交通基础、融合机制等方面具备了跨江融合发展的基本条件,另外,国内外跨江融合发展的诸多成功经验也可供借鉴。

(一)地理位置优越

长期的经济交流、人员互动使得荆州市已经在长江中游形成了三大互补融合的区域经济板块。随着基础设施和交通的畅达便捷,以及产业联系的不断加深,跨江发展、融合发展势不可挡。一是从区域协同、联动融合的紧密程度看,荆州中心城区与江陵、公安,是最具现实前景和发展潜力的市域内板块;二是从产业协作、交通互连互通情况看,松滋与枝江、宜都,洪湖与赤壁、嘉鱼、武汉是合作密切并不断深入的跨市域板块;三是从人文交往和生态治理结合紧密程度看,石首、监利与华容、岳阳,是有着大量人员往来和合作领域的跨省域板块。

白螺镇是监利市域副中心城镇、湖北省小城镇综合改革试点镇和省际边贸口子镇。白螺镇与湖南省域副中心岳阳市隔江相望,距岳阳市中心城区 23 公里,现有荆岳长江大桥连接,许广高速穿镇而过,具有比肩黄冈市黄梅县小池镇打造跨省合作开发区、建设省级经济特区的发展条件。

(二)交通基础设施完备

荆州市二级及以上公路通达所有乡镇,普通国道省道二级及以上公路比重达到 95%,已通车长江大桥 6 座。建成“一港九区”的港航体系,重要港区基本实现一级公路相连。铁路通车里程增至 219 公里,荆州沙市机场已通达 19 个城市。日益完善和便捷的交通为促进两岸融合、跨江发展提供了可能和便利。经过多年的发展,荆州市已建成五纵(二广、沙公、枣石、随岳、武汉圈环线)三横(沪渝、武松、岳宜)高速路网,全面实现县县通高速,交通条件明显改善,综合立体格局基本形成。

(三)产业融合发展机制初步形成

为统筹全市产业布局,荆州市实施了“一城三区一区多园”管理办法,将荆州区、沙市区、公安县、江陵县 18 个省级开发区和产业园纳入荆州开发区、荆州高新区、荆州纪南文旅区三大功能区发展平台,实现了产业发展的统筹规划,园区建设和招商引资统一管理,为推动产业跨江提供了融合发展的体制机制。洪湖市与武汉经济技术开发区合作在新滩镇建立了飞地经济合作示范区,创新了园区共建共管、承接产业转移以及项目共引、成果共享的产业合作机制。松滋与枝江、宜都也在承接产业转移、园区配套、产业协作、产业链互补等方面建立了互动发展机制,是宜荆荆都市圈确定重点建设的“当枝松宜”县域融合发展示范区。

(四)较多跨江发展成功经验可供借鉴

目前,全国约有 60 余座滨江(河)城市实现了一江两岸协同发展,长江沿岸的重庆、武汉、南京、上海都是跨江发展起来的大城市;省内的滨江(河)城市襄阳、宜昌均谋划和推进了跨江新区建设,跨江发展是滨江城市发展到一定阶段后的必然举措。不仅是城市,一些区位条件独特的镇,也在推动跨江发展中迅速崛起。如黄冈市黄梅县小池镇在城镇规划、产业发展、基础设施和市场建设等方面,积极对接九江、融合九江,迅速翻开了发展新篇章,由小变大、由弱变强、由镇变城。黄冈市浠水县散花镇正在大力推进与黄石市的跨江合作示范区建设,从规划到推进,其发展势头正旺。小池、散花与对岸的九江、黄石开展跨江合作取得了经验,岳阳、荆州在城市发展的能级上与九江、黄石均难分伯仲,作为对岸的白螺、埠河、弥市也可以学习借鉴其相关经验。

四、荆州市跨江融合发展面临的挑战

荆州市虽然具备了跨江融合发展的基本条件,

但是目前在进一步推进跨江融合发展方面也还存在诸多挑战。

（一）跨江发展认识不一

一是缺乏对跨江发展战略的大力宣传,国家和省级重大战略出台后,没有在荆州形成强烈反响。在认识上,尚未达到非跨江发展不可的战略高度和全市上下共同认可的战略宽度。相反,还存在荆州发展不够、跨江发展是奢谈等认识。二是片面认为跨江发展就是撤县设区,不能撤县、不能设区就不谈跨江发展。三是认为现阶段条件不成熟,要等到公安撤县设区或者在埠河镇设立新区后再说。这些思想认识上不正确、不尽统一的问题,已经严重影响实

施跨江发展所必需的内驱动力形成、发力、加力。

（二）过江通道严重不足

与其他长江沿岸城市相比,荆州市过江通道明显不足,从分布密度看,平均间距最长(见表1)。按规划过江通道计算,荆州市平均 53.7 公里才有 1 座,而过江通道密集的武汉平均 4.43 公里就有 1 座,宜昌和芜湖平均 8 公里 1 座。根据国务院批准的《长江干线过江通道布局规划(2020—2035 年)》,荆州市纳入规划的过江通道仅有 9 座,现已建成 6 座,均为借助国家路网布局而建,是满足国家和区域铁路、高速公路需要的铁路桥、公路桥。荆州市至今无一座为城市一江两岸服务的市政类大桥。

表 1 长江沿岸部分城市过江通道建设情况

城市	长江流经里程(公里)		规划过江 通道(座)	平均间距 (公里/座)	已建成和在建			规划未建		城区 免费 (座)
	全境	城区			建成 (座)	平均间距 (公里/座)	城区 (座)	入规未建 (座)	城区 (座)	
荆州	483	33(到观音寺) ~72(江陵城区)	9	53.7	6	80.5	1	3	2	无
武汉	150.5	52	34	4.43	14	10.75	14	20	20	7
宜昌	130	37	16	8	8	13	5	6	3	1
黄石	73	27	5	14.6	3	24.3	2	2	1	1
九江	152	59	7	21.7	3	50.67	1	2	1	1
芜湖	73	32	9	8	4	18	2	5	4	2

数据来源:依据国家发展改革委关于印发《长江干线过江通道布局规划(2020—2035 年)》的通知(发改基础[2020]512 号)整理。

（三）产业发展支撑不足

荆州市产业发展虽然取得了长足进展,但存在长江左岸发展较快、右岸发展滞后的问题,且左岸的中心城区仍处在聚集发展阶段,对县市发展缺乏引领和辐射带动能力。主城区的荆州开发区和荆州高新区在未实现自身产业满园的情况下,产业外溢效应并不明显。同时,江南区域(埠河、弥市)因不属于县区重点开发区域,近年来都按照本地政府产业集中进园区、乡镇不落户工业项目的要求,主要以农业和商贸服务业为主,产业发展明显不足。

（四）体制机制政策制约

推动跨江发展,面临诸多制约。一是新审批县处级功能区、新区管理机构的难度很大。二是对开发区管理机构规范力度加大。省委编委鄂编发〔2021〕4 号文要求市州直接管理的开发区管理机构,应结合实际加大整合力度、合并设置,且一般不新增代管乡镇(街道),新设立的开发区原则上不再代管乡镇(街道)。三是国家对撤县要求严格。2022 年《政府工作报告》中提出“提升新型城镇化质量,严

控撤县建市设区”。

五、荆州市跨江融合发展的路径

跨江发展是一项长期战略,需要有总体谋划和长远考虑,更需要分步走的现实行动。现阶段,应大力推动荆州中心城区—江陵县—公安县同城化发展(以下简称“荆江公”同城化)、荆州中心城区—江陵县—公安县—松滋市一体化发展(以下简称“荆江公松”一体化),以基础设施跨江为先导,推进新区拓展和同城化建设;以统筹流域综合治理为基础,跨江共推四化同步建设;以产业协同发展为重点,建设跨江发展新兴产业新体系;以融合发展为指引,统筹布局一江两岸新空间。

（一）规划引领,协同推进城市跨江发展

一是提高政治站位,树立跨江融合发展思维。推动跨长江发展是新时期荆州落实国家决策部署的使命担当,必须抢抓政策机遇,利用跨江发展破解发展难题,加快推进荆州建设江汉平原高质量发展示范区。

推动荆州主城区从长江左岸“单边发展”拓展到长江右岸“双边发展”,是荆州实现跨江发展的长期战略,也是优化荆州城市空间布局、做大做强中心城区、提升城市辐射带动能力、打造区域性中心城市、建设江汉平原高质量发展示范区的现实需要。一方面,跨江发展能够以超常规方式加快荆州城市化的进程,不仅有助于长江左岸的老城区进一步做大做强,还能带动右岸迅速推进城市化。另一方面,跨江发展便于统筹规划和合理建设沿江各类基础设施并提高设施的使用效率。推动跨江发展,自觉把跨江发展的理念融入到城市规划的管理与指导、重大基础设施的布局与建设、水利防洪的安全与发展、土地资源的保护与利用、产业布局的谋划与引导、体制机制的创新与规范等经常的业务工作之中,以统筹全域跨江发展的思维,从谋划时入手,于推进中发力,以功成为目的,让各个方面支持跨江发展的小助力,汇聚成推动跨江发展的大合力。

二是统筹布局,有序推进跨江融合发展。从当前实际出发,在国家严控县改区的情况下,荆州跨江发展重点是打破两区两县的行政区划束缚,大力推进跨江联动,促进产业融合、城乡融合、园区融合,从东中西三路探索不同的跨江发展路径,打造“一江两岸三片区”城市空间新格局:(1)东路跨江。以产业和园区为着力点,以“区县融合发展、园区统筹布局、产业链群联动”为方向,在荆州开发区与江陵(郝穴、滩桥等)相向对接建设江北产业走廊的基础上,携手公安(斗湖堤、杨厂等)推进跨江融合发展。推动荆州经开区—江陵—公安建设跨江发展东部新组团,打造长江经济带两岸产城融合协同发展示范区、荆州都市区先进制造业中心、荆州市高质量发展动力源。(2)中路跨江。以创新和拓展为着力点,以“城市跨江嬗变、两岸互动繁荣、城乡融合共生”为方向,在推进市域车辆免费通行荆州长江大桥的基础上,借鉴武汉飞地洪湖市新滩镇、荆州经济技术开发区托管江陵县滩桥镇、武汉市江汉区因面积狭小在临近的东西湖区“借地”建设开发区等经验,创新体制机制,将公安县埠河镇托管给沙市区。推动沙市—埠河建设跨江发展中部新城区,打造“荆江公”同城化发展先行区、农业转移人口就地就近城镇化示范区、长江中游两岸协同发展新样板。(3)西路跨江。以承接和转移为着力点,以“学城创城产城、文化文创文旅、创新创业创造”为方向,在行政区划统一和多个创新发展平台的基础上,发挥城南大学城科教资源优势,借助李埠长江公铁大桥加快建设的机遇,

跨江带动弥市镇产业发展。推动荆州古城片区—纪南文旅片区—荆州高新片区—弥市镇片区建设跨江发展西部新片区,打造荆楚文化保护传承示范区、高新产业聚集发展区、荆州科创大走廊创新策源中心。

三是均衡协调,推进一江两岸三片区融合发展。在“一江两岸三片区”总体布局框架下,按照“产业联动、产城融合”的发展思路,统筹各片区城镇与园区功能布局,以产业园区发展为重点,推动各片区生产、生活、生态空间整合。在江南区域(埠河、弥市)开发初期,制定相关政策,鼓励市场主体注册在江北、生产在江南,创新基地在江北、产业化基地在江南。发挥江北城市功能品质相对较高的优势吸引企业研发管理人才,利用江南大量的农业转移人口资源就近吸纳为产业工人。充分发挥国家级经济技术开发区、高新区和省级工业园区的载体作用,协同提升新兴产业发展能力,加快补齐城市发展关键短板,形成东部融城联动、中部飞地共建、西部南北统筹的“三路跨江”发展新格局。

(二)交通先行,实现两岸交往畅捷便利

一是加密过江通道,积极推进过江通道规划建设。大力推进李埠长江公铁大桥、观音寺长江大桥、监利长江公铁大桥开工建设,积极谋划盐卡长江大桥和红门路过江隧道(中长期),形成“一隧十桥”的过江通道布局,进一步缓解过江通行压力。在“一隧十桥”基础上,再谋划2条过江通道。一条以207国道改线为依托,研究在荆州长江大桥与李埠长江公铁大桥之间新增一条过江通道方案;另一条以城市路网骨架和省道为依托,积极谋划盐卡至荆州公铁长江大桥之间增加一条市政交通过江通道方案,并争取两个方案尽早纳入国家新一轮过江通道规划,为中远期荆州加快城市跨江发展提供更加便利的交通支撑。

二是优化路网结构,建设高速公路环线 and 快速路。一是加快形成中心城区高速公路环线。加快武汉至松滋高速江陵至松滋段和二广高速荆州绕城段建设,与沙公高速形成荆州中心城区高速环线,促进公安、江陵、荆州区弥市镇与中心城区融合发展。二是加快建设沿江快速通道。在江北和江南各形成一条一级公路,保障交通快速通行。江北一级公路路线走向为荆州区李埠镇经荆江大道—中心城区—江陵、经351国道—监利—洪湖、经103省道止于洪湖新滩镇,江南一级公路路线走向为宜都市经322省道—松滋市—荆州区弥市镇—公安县埠河镇、经207国道至公安县城区、经221省道至石首市城区

止于石首桃花山镇。

三是提升港口能级,打造长江中游现代港口城市。充分发挥黄金水道功能,统筹长江两岸的岸线资源,构筑“一港十区”港口布局,实现关联错位、优势互补、相互喂给、联动发展、多港出海,建设现代港口城市。

(三)创新联动,推进产业跨江融合发展

一是创新体制机制,共建跨江发展新兴产业体系。统筹规划产业、城市等各类功能分区,推动现有园区在管理协同、产业培育、企业布局、人才培养、资源共享等方面强化要素资源整合,实现产业发展、城市建设和人口集聚相互促进、融合发展。依托荆州开发区、荆州高新区、纪南文旅区等国、省级发展平台,推动“一区多园”协同发展,探索跨江产业合作“区中园、园中园”等模式,提升园区承载能力。以江北国家级功能区为中心,向江南辐射。支持荆州开发区智能家电产业和电子信息产业与江陵联动发展。依托荆州长江公铁大桥,推动江陵县新能源新材料产业基地与公安县青吉工业园跨江发展,加快融城步伐。江南区域(弥市、埠河)积极对接荆州高新区,做好农产品加工业整合,同时重点发展人工智能、数字经济、物联网等新兴产业。

二是促进产业融合,建设东部先进制造业集聚区。以园区和产业为纽带,推动荆州经济技术开发区与沙市、江陵、公安工业园区进行产业整合。按照“总部在开发区、基地在江陵和公安”“研发在开发区、产业化在江陵和公安”“主业在开发区、配套在江陵和公安”的格局,重点推动智能家电产业、新能源汽车及零部件产业、电子信息产业、新能源新材料产业、生物医药产业、农产品加工业等产业打造跨江发展产业集群。推动园区在管理协同、产业培育、企业布局、人才培养、资源共享等方面强化要素资源整合,实现产业发展、城市建设和人口集聚相互促进、融合发展。

三是发展飞地经济,打造中部智能智造产业新区。创新园区共建共管、项目共引、成果共享等产业合作机制,推动沙市开发区与埠河镇建立飞地发展机制。以正在积极争取的埠河扩大安全区20平方公里为核心发展区,除满足生态宜居生活空间和公共服务及市政公用设施建设用地外,统筹布局为集聚高效发展的生产空间,严格限制占地大、效益差的产业进入,重点发展现代服务业和高端智能智造产业。

(四)建立推动跨江发展保障措施

一是创新工作思路,建立健全管理体制机制。

在市级层面成立跨江发展领导小组,由市级领导牵头,统筹推进全域跨江发展工作。同时创新工作思路,针对不同层次的跨江发展,一要以产业发展、园区拓展、飞地经济等发展模式,推进沙市区托管公安县埠河镇,实现两岸同城、一体化发展。二要适时设立监利白螺跨江合作示范区。推动监利白螺镇跨江发展,将现有监利开发区白螺工业园升级为省级开发区,即监利白螺跨江合作示范区。示范区获批后,再争取上级批复设立“监利白螺跨江合作示范区管理委员会”,统筹示范区各项建设工作;随着跨江合作建设的深入,推动白螺跨江合作示范区上升为省级战略,争取省委、省政府参照支持小池镇的方式,对白螺镇与岳阳市的跨江合作进行支持。

二是抢抓政策机遇,优化跨江发展空间规划。抢抓“三区三线”划定和国土空间规划编制窗口机遇,积极做好衔接争取,优化江南区域土地属性结构。以落实党中央国务院关于支持荆州跨江发展的重大战略为依据,积极向上汇报,努力争取政策,支持江南区域(弥市镇、埠河镇)进行土地属性结构调整。依法有序调整该区域内的基本农田和耕地保护范围,合理设定“三区三线”管控区域。积极争取国家适当增加荆州新增建设用地计划指标。在国家“占补平衡”政策和省政府调控范围内,争取适当增加荆州建设用地指标。

三是坚持互利共赢,创新跨江发展利益协调机制。在“一江两岸三片区”的总体布局框架下,实施“对口联动、产城联动”的发展思路,统筹各片区城镇与园区功能布局,以产业园区发展为重点,推动各片区生产、生活、生态空间整合。江南江北统筹布局建设新能源新材料、海洋工程装备、轻工机械、卫生材料、电子信息等产业集群,努力构建完善现代产业体系。充分发挥国家级高新区、经济技术开发区和省级工业园区的载体作用,协同提升新兴产业发展能力,加快补齐关键短板,形成特色鲜明、安全可靠的区域产业链供应链体系,积极创建国家级战略性新兴产业集群,联手打造有国际竞争力的产业集群。

四是提升承载能力,创新人口发展体制机制。深入实施市民化机制改革,以荆州都市区和两个县城为主要载体提高人口承载和公共服务共享水平,深化户籍制度和新型居住证制度改革,推进“三权到人(户)、权随人(户)走”改革,有序推进农业转移人口全面融入城市。重视提高人口城镇化质量,培育人口集聚的空间载体,引导产业集聚,增强人口吸纳能力。鼓励各类企业扩大就业,重点支持吸纳就业

多的服务业和劳动密集型制造业的发展,扶持小微企业“保就业”“稳就业”。促进农业转移人口全面融入都市生活圈,扩大保障性租赁住房的供给,构建以经济适用房、廉租房、农村土地置换房、限价商品房为主的“四位一体”的住房保障体系,帮助新市民在城市立足。择机收紧江北商品房供地,引导市民和进城就业人员在江南地区购房置业。

五是加强政策宣传,营造跨江发展良好发展氛围。切实领会中央和省有关推动荆州跨江发展战略的精神,加强跨江发展政策研究,努力营造“荆江公”同城化、“荆江公松”一体化发展、建设“一江两岸”大都市的良好氛围,充分凝聚全市上下推进跨江发展的共识,激发社会各方推进跨江发展的强大内生动力、创新动力和投资热情。

荆州市跨江融合发展,不仅是荆州市自身发展的需要,也是落实长江经济带重大战略引领的需要,同时更加是湖北建设全国构建新发展格局先行区的需要和融入长江中游城市群加强区域协作发展的需要。荆州市跨江融合发展战略实施带来的经济社会效应巨大,是湖北坚持流域综合治理与四化同步发展的重要决策,是一项耗资巨大、涉及利益群体广、

时间性长的复杂系统工程,需要决策者站在全局、战略的角度来谋划,克服地方本位主义思想,打破传统利益格局,从而大力推进荆州跨江发展的顺利实施。

参考文献:

[1]陈广桂,陈云岳.南京都市圈下扬一镇合并跨江融合发展浅议[J].中国农业会计,2021(8).

[2]李燕,王克强,吴晓男.创新成效、双向开放与经济高质量发展——基于长江经济带 11 省市的实证[J].江汉大学学报(社会科学版),2023(3).

[3]田园,肖雪,任毅.成渝地区双城经济圈交通基础设施对协同发展的影响研究[J].长江大学学报(社会科学版),2023(3).

[4]包海娟.时代抉择:从“跨江发展”到“拥江发展”[J].政策瞭望,2017(9).

[5]汤长新,葛幼松.跨江发展背景下城市新空间发展策略研究——以南京市六合新市区建设为例[J].南京师大学报,2018(6).

[6]吴巍,赵晓杰,王楠,等.中国滨江城市跨江发展研究进展与展望[J].经济地理,2018(5).

[7]邵泽义,马尚亭.泰州常州跨江融合发展研究[J].长三角发展论坛,2022(2).

[8]中共中央、国务院关于新时代推动中部地区高质量发展的意见[N].新华网,2021-04-23.

责任编辑 刘玉成 E-mail:770533213@qq.com

Research on Cross-River Integrated Development Path in Jingzhou

Zhu Lili

(Jingzhou Municipal Party School of the Communist Party of China ,Jingzhou 434023,Hubei)

Abstract: Cross-river integrated development is a secondary development strategy under the major national strategy of the Yangtze River Economic Belt, which needs to promote the coordinated development and integrated development of “one river and two sides”. Taking Jingzhou City as an example and on the basis of explaining the strategic significance of the cross-river integrated development of Jingzhou, the conditions and challenges of cross-river development were analyzed in this article, and the path of cross-river integrated development of Jingzhou was further put forward from the aspects of planning guidance, transportation first, innovation linkage, safeguard measures, etc., so as to promote the integration of cities, cross-strait transportation, industry and ecological space, thus to build an important cross-river development node city in the middle reaches of the Yangtze River and a cross-strait coordinated development demonstration area in the new era.

Keywords: cross-river integrated development; coordinated development; the path of development; Jingzhou