

对长江经济带外贸便利化目标的追踪分析¹

岳雨娣，金泽虎

【摘要】：长江经济带是我国未来10到20年经济密度较大、增长最具潜力的经济带，其发展规模及影响力也是世界上最大的。文章从经济带、贸易便利化的概念界定开始入手，国外研究者对长江经济带外贸便利化研究较少，但对全球贸易便利化及本国贸易便利化研究较多。国内学者在研究如何构建贸易便利化指标体系、减少交易成本的同时，更多的则是将视角集中于贸易便利化给长江经济带带来的经济效益以及未来对长江经济带构成的挑战，很少将视角关注在安徽省，文章填补了这一空缺。随着新政策的出台，预计这个议题的研究将会被不断突破。

【关键词】：长江经济带；区域经济；贸易便利化

【中图分类号】：F127 **【文献标识码】**：A **【文章编号】**：1009-9735(2016)03-0061-07

一、长江经济带与贸易便利化概念的界定

（一）长江经济带涵义的界定

长江经济带是中国新一轮改革开放转型实施新区域开放开发战略，是具有全球影响力的内河经济带；东中西互动合作的协调发展带；沿海沿江沿边全面推进的对内对外开放带；也是生态文明建设的先行示范带。

长江经济带覆盖了贵州、云南、四川、重庆、湖南、湖北、江西、安徽、浙江、江苏、上海9省2市，面积约为205万平方公里，人口和国内生产总值所占比重均超过全国的40%。近年来，长江经济带首尾两个金融区：江北嘴和陆家嘴已逐步发展为我国最具影响力并且与国际经济联系密切的核心区域。依托长江经济带这条“黄金水道”促进我国经济的协调发展，打造我国经济新支撑。所以，长江经济带是我国新一轮经济建设开发开放战略，同时也是联动东部、中部和西部的内河经济带、生态文明建设的示范带。因此，基于新常态经济发展的需要和国家战略的考量，对长江经济带及其贸易便利化议题的研究进行系统的梳理就显得尤为必要^[1-2]。

（二）贸易便利化概念的界定

贸易便利化通常指政府部门通过协调法律法规与标准、简化贸易程序、采用新技术等有效方法，减少跨国资源配置、流动的技术性、机制性障碍，以减少贸易摩擦、提高贸易效率。狭义上的贸易便利化指港口物流效率和海关运输效率的提高。随着科技和社会的进步，贸易便利化的定义有了新的补充，它又包含了贸易交易的环境、政府政策与管理的透明性和专业化、海关的监管环境等。此外因网络信息技术的快速发展，国际贸易中对其应用已屡见不鲜，因此现代定义的贸易便利化也包括对网络信息技术合理高效的利用。由此可见贸易便利化的界定可谓仁者见仁智者见智，并没有统一的标准。WTO和UNCTAD指出，贸易便利化指贸易程序（贸易中货物的搜集、数据的处理、手续等）的简化和统一。经合组织对贸易便利化的解释为：国

1. 收稿日期：2016-03-03

基金项目：2014年安徽省高等教育振兴计划项目“国际经济与贸易结构优化调整与专业改造”（2014zytz037）阶段性成果。

作者简介：岳雨娣（1989-），女，河南开封人，硕士研究生，研究方向：国际商务；

金泽虎（1965-），男，安徽枞阳人，教授，研究生导师，研究方向：国际经济贸易。

际货物从卖方到买方，支付时所需的信息和程序标准化^[3-4]。U N E C E将贸易便利化定义为国际公认的以降低交易成本、简化交易程序为目的的标准的、规范的贸易方法，而这些方法必须保证所有的操作都是有效的、透明的、可预测的^[5]。A P E C定义贸易便利化为采用新的技术和方法来简化、统一与贸易相关的程序和壁垒，从而达到降低成本，促进服务更优质、商品流通更快捷的目的^[6]。

二、外贸便利化议题的国外研究状况综述

（一）国外研究综述

O E C D认为，由复杂的出口程序造成的损失占货物价值的2 %～1 5 %，大多数研究者都认同这一说法，但有部分学者认为损失量达不到上述水平。事实上除了直接用资金衡量的损失外，还有部分损失是用其他形式表现出来的^[3]。O E C D提到，企业通关时等待的时间越长就越容易失去商机，失去商机企业就要积累大量的库存，而库存成本会给企业带来很大的压力。另外，通关时间长会使产品的质量 and 新鲜度下降，尤其是那些“即时性”的产品，如特殊节日产品与报纸等^[7]。通关时间短、程序简化减少了企业的直接成本和间接成本，从而促进了贸易的自由流通。在广泛的调查与研究基础上，J o h n R a v e n J . 提出贸易自由化主要被五种因素制约，但他并没有对这些指标做详细的分析^[8]。X . C l a r k等利用已有的数据对拉丁美洲的运输成本与经济效益间的关系进行了实证研究，结果表明对拉美的大部分国家而言，交通运输成本是最高的，是一项比关税还高的壁垒^[9]。

（二）基于E T I的国别比较

由表1可以看出，发达国家的贸易便利化水平普遍较高。而由表2～6得出这些便利化水平较高的国家大都有较完善的基础设施、简化的进出口程序、健全的管理措施和规章制度以及发达的信息技术等。因此如果要使长江经济带贸易便利化程度更高，必须要有先进的管理设备和完善的信息技术服务，同时再辅以全面的基础设施、健全的规章制度以及良好的贸易环境。

表1 贸易便利化指数(ET I)情况										
国别	2008 年		2009 年		2010 年		2012 年		2014 年	
	排名	得分%	排名	得分%	排名	得分%	排名	得分%	排名	得分%
中国	48	4.25	49	4.19	48	4.32	56	4.22	54	4.3
新加坡	2	5.71	1	5.79	1	6.06	1	6.14	1	5.9
德国	8	5.58	12	5.24	13	5.20	13	5.13	10	5.1
美国	14	5.42	16	5.02	19	5.03	23	4.90	15	5.0
智利	27	4.88	19	4.96	18	5.06	14	5.12	8	5.1
日本	13	5.43	23	4.78	25	4.80	18	5.08	13	5.1
中国台湾	21	5.15	25	4.75	28	4.72	29	4.81	24	4.9
英国	16	5.30	20	4.93	17	5.06	11	5.18	6	5.2
丹麦	6	5.62	5	5.44	4	5.41	3	5.41	17	5.0
瑞典	3	5.66	5	5.44	4	5.41	4	5.39	9	5.1
挪威	4	5.65	7	5.33	7	5.32	12	5.17	12	5.1
芬兰	7	5.61	8	5.33	12	5.25	6	5.34	5	5.2

资料来源:《The Global Enabling Trade Report》

表 2 ETI 中市场准入排名情况

国别	市场准入					国内外市场准入				
	2008	2009	2010	2012	2014	2008	2009	2010	2012	2014
中国	71	103	79	108	119	71	103	79	97	98
新加坡	27	2	1	1	2	27	2	1	2	3
德国	9	90	101	67	75	9	90	101	50	46
美国	6	49	62	67	70	6	49	62	29	27
智利	40	3	2	2	1	40	3	2	5	9
日本	4	115	121	98	111	4	115	121	30	28
中国台湾	38	99	106	101	121	38	99	106	40	40
英国	24	79	91	60	75	24	79	91	50	46
丹麦	15	86	95	67	75	15	86	95	50	46
瑞典	14	88	96	67	75	14	88	96	50	46
挪威	2	21	33	49	56	2	21	33	48	41
芬兰	19	78	90	67	75	19	78	90	50	46

资料来源:《The Global Enabling Trade Report》

表 3 ETI 中边境管理排名情况

国别	边境管理					海关管理的效率		
	2008	2009	2010	2012	2014	2008	2009	2010
中国	43	43	48	45	48	39	45	40
新加坡	1	1	1	1	1	1	1	1
德国	15	11	15	18	13	32	25	20
美国	21	15	19	20	21	25	10	11
智利	20	21	23	23	26	17	20	21
日本	17	13	16	8	5	20	11	17
中国台湾	22	27	33	31	18	26	23	51
英国	14	14	13	9	7	22	7	8
丹麦	5	3	3	3	9	18	4	4
瑞典	2	2	2	2	3	4	2	2
挪威	6	18	18	17	16	7	35	42
芬兰	4	9	8	7	2	8	29	30

资料来源:《The Global Enabling Trade Report》

表 4 ETI 交通及通信设施排名情况

国别	交通及通信设施					运输设施的可利用性及特点				
	2008	2009	2010	2012	2014	2008	2009	2010	2012	2014
中国	36	38	43	48	36	36	30	57	53	16
新加坡	7	3	7	1	1	13	12	7	2	2
德国	5	1	1	5	6	9	8	5	7	5
美国	8	10	11	63	8	19	3	12	59	8
智利	42	43	42	50	44	45	48	44	57	64
日本	13	15	14	14	5	23	23	20	18	7
中国台湾	15	19	16	19	15	25	26	15	17	13
英国	8	11	2	10	4	19	21	6	15	10
丹麦	10	8	8	8	16	4	5	3	3	23
瑞典	1	4	9	17	17	1	6	16	23	35
挪威	20	20	21	22	21	12	26	23	25	44
芬兰	18	16	18	9	14	5	4	14	13	20

资料来源:《The Global Enabling Trade Report》

表 5 ETI 交通及通信设施排名情况

国别	运输服务的可利用性及特点					ICT 的使用				
	2008	2009	2010	2012	2014	2008	2009	2010	2012	2014
中国	17	19	18	21	31	55	60	70	72	82
新加坡	1	1	1	1	1	22	11	16	11	8
德国	2	3	3	4	3	12	3	9	12	21
美国	8	14	16	62	11	9	12	12	67	13
智利	38	51	64	65	43	45	44	46	44	36
日本	7	4	4	6	4	15	21	23	20	10
中国台湾	11	22	24	20	12	4	7	14	25	19
英国	8	7	6	7	9	9	8	5	8	2
丹麦	20	17	15	15	21	7	4	3	2	5
瑞典	13	11	12	19	7	1	2	1	7	1
挪威	27	22	33	39	14	3	7	10	6	7
芬兰	25	18	22	17	17	8	13	18	4	3

资料来源:《The Global Enabling Trade Report》

表 6 ETI 中商业环境排名

国别	商业环境				
	2008	2009	2010	2012	2014
中国	77	49	41	45	37
新加坡	3	3	2	5	2
德国	4	10	15	21	12
美国	25	36	37	61	24
智利	12	29	26	23	25
日本	35	31	34	26	22
中国台湾	22	30	31	22	18
英国	26	39	32	15	11
丹麦	5	2	3	4	21
瑞典	14	7	10	2	9
挪威	10	5	7	9	10
芬兰	1	1	1	1	3

资料来源:《The Global Enabling Trade Report》

(三) 国际经验借鉴

1、新加坡贸易便利化——TradeNet 自动化系统

新加坡主要以过境贸易为主。完善的海关管理,便捷的通关手续,完备的基础设施,优良的卫生政策环境,使新加坡成为外贸便利化最高的国家。最突出的经验是建设国际网络,采用先进的管理体系。

TradeNet 自动化系统是新加坡于 1989 年建立的基于电子数据交换的外贸服务体系。作为简化报关程序的一部分,系统替代了原有的复杂过程,通过“单窗口”的方式向贸易商提供一站式的通关服务,本来需要 2~7 天的通过批准,现在平均只需要 10 分钟,大大缩短了通关时间。此外,该系统还与美国的 GE 网络、日本的富士网络建立了链接。为把该系统发展为国际网络,新加坡正积极加强与其他东盟国之间的网络连接。如果建成该系统,将极大地促进外贸的标准化与规范化,对于促进全球贸易便利化起到了非常重要的作用。

综上所述,就目前长江经济带的发展状况而言,提高贸易便利化的水平必须要做有效地改革,简化繁琐的交易手续,去除

不必要的程序，实行7省2市标准一体化管理，加强网络信息技术的运用，为长江经济带提供安全、高效、快捷的贸易环境。

2、美国贸易便利化——安全、便捷与高效

美国是一个积极推动贸易谈判的外贸大国，其最出色的经验是便利、高效、安全的通关管理，并且配备最先进的设施，因此美国是一个有很强竞争优势的外贸大国。

首先，美国的自动商业化环境为外贸便利化提供了条件。CBP（美国海关边境保护局）的成立，让美国成为了首个由一个机构统一管理人员和货物进出口岸的国家，提高了海关工作人员的工作效率，使得美国的海关管理处世界前列。2000年美国海关总署建立了ACE（自动化商业环境）体系，使得美国的海关工具有了很大的创新。在ACE系统下美国海关又建立了ITDS系统，为各政府部门建立了“一站式数据搜集中心”，大大简化了各部门的工作量。

第二，政府与企业的合作提高了贸易的安全度。2006年美国海关重新规定了“海关—商界反恐伙伴计划”的标准，在这个计划中，企业可以获得许多便利的通关条件，如减少货物的检验次数、缩短等待时间等，这不仅加强了安全性，同时也提高了效率。

第三，为保证通关的便利和高效率，美国海关设立了“双通关”与“一站式服务”的制度。在口岸现场，美国海关为达到“为客户服务”的目的，推出了“一站式”服务，并且给予进出口商更多的裁量权和决定权，避免了互相推诿带来的纠纷。同时在过关时实行“两次结关”的政策，这样避免由于货物退换或者其他原因造成的退补税或对报关单进行修改等，不仅节省了人力和物力，而且提高了通关灵活性，简化了不必要的程序。

3、欧盟贸易便利化——标准一体化

在ETI评估系统中并没有把欧盟27国看做一个整体，因此本文只关注了欧盟一些海关发达的国家。就这些国家而言，整体的优势在于物流和运输的效率较高，通关手续比较简单、便利化程度很高。

欧盟规定27个成员国必须统一实施《海关法典》，且都采用“欧盟统一报关单”进行报关。从2009年7月1日开始，欧盟各成员国全面实行电子报关。为达到规范化与统一化，欧盟海关曾一直实行“海关2007计划”，目的是帮助新的成员国尽快达到欧盟统一标准，在外贸便利化方面能尽快达到欧盟其他成员国水平。

此外，欧盟成员国的基础设施和物流运输效率比较高，电子报关水平也居于世界一流之列。同时，欧盟大多数成员国都有先进设备和港口，并且海关管理人员的素质也很高，这为其贸易便利化处于较高水平提供了重要条件。

三、长江经济带贸易便利化议题的国内研究状况综述

（一）文献回顾

孙颖详细介绍了交易成本理论、共同市场理论以及关税同盟理论，并合理的解释了外贸便利化和外贸自由化的区别^[11]。孙毅彪认为，贸易便利化不仅为国家和人民带来了直接的经济收入，还带来了其他方面的好处，而这些好处最终都转化成了国民福利。例如，促进供应链的发展，激发潜在的商机，创造开放的贸易环境，增强我国的外贸竞争力等^[12]。杨青龙认为，在产权界定、转让的过程中，存在着很多交易成本，除了一些可以明显计算出来的成本外，时间成本也是一个很重要的影响因素。因此，外贸便利化指数很容易被直接影响，并进而影响对外贸易的有效性，例如进出口时耽误的时间^[13]。周茜、曾铮从外贸便利化的定义出发，将外贸便利化的指标体系分为一级指标和二级指标^[14-15]。

（二）对外贸易情况

金融危机过后，我国沿江内陆地区恢复速度较快，2010年沿江七省二市的外贸平均增长速度为46.8%，居于全国较高水平之列。近年来外贸出口总额逐年增长，因此长江经济带在我国外贸中已经达到了不可替代的作用^[10]。就其出口总值而言，所占比重高于GDP所占的比重，足以说明长江经济带出口外向型特征（如表7）。2007年长江沿江区域进出口总值为8813.1亿美元，到2012年这一总值增长到了15748.0亿美元，实现了12.31%的年均增长率，而此时全国的平均水平仅为0.13%，即超过国家平均水平12.18个百分点。其中，2007年的外贸出口总值为5252.5亿美元，2012年比2007年高出了3970.2亿美元，达到9222.7亿美元，年均增长为11.92%（表8）。

表7 2007~2014年经济带外向型经济发展及占全国的比重

年份	进出口总值		出口总值		国内生产总值	
	总量/亿美元	比重/%	总量/亿美元	比重/%	总量/亿美元	比重/%
2007	8813.11	40.49	5221.11	42.78	104438.91	39.29
2008	10246.69	39.98	6196.22	43.31	123616.06	39.36
2009	8921.22	40.41	5243.35	43.64	136914.18	40.16
2010	12200.16	41.02	7063.96	44.77	165240.99	41.15
2011	14793	40.62	8560.71	45.09	197968.15	41.84
2012	15747.99	40.72	9207.53	44.94	218753.28	42.15
2013	101537.01	39.3%	58038.04	42.3%	241556.47	41.5%
2014	106637.17	40.3%	61860.12	43.0%	262577.66	41.4%

表8 2006~2010江沿岸七省二市外贸增长情况(单位:亿美元)

	2006		2007		2008		2009		2010	
	进出口	增长率	进出口	增长率	进出口	增长率	进出口	增长率	进出口	增长率
上海	2274.9	22.1	2829.7	24.4	3221.4	13.8	2777.3	-13.8	3688.7	32.8
浙江	1391.5	29.6	1768.6	27.1	2111.1	19.4	1877.4	-11.1	2535.3	35.0
江苏	2840.0	24.6	3496.7	23.1	3922.7	12.2	3388.3	-13.6	4657.9	37.5
四川	110.2	39.4	143.9	30.5	220.4	53.2	242.3	9.9	327.8	35.3
重庆	54.7	27.4	74.5	36.1	95.2	27.9	77.1	-19.0	124.3	61.2
湖北	117.4	29.1	148.6	26.6	207.1	39.4	172.3	-16.8	259.1	50.4
湖南	73.5	22.4	96.9	31.8	125.7	29.7	101.5	-19.2	146.9	44.7
江西	61.9	52.5	94.5	52.7	136.2	44.1	127.8	-6.2	216.0	69.0
安徽	122.5	34.3	159.3	30.0	204.4	28.3	156.4	-23.5	242.8	55.2

因此，长江流域是一个自然经济综合体，是不可分割的，它的上中下游间存在着同舟共济、唇亡齿寒的内在联系。开发建设长江经济带必须有“全江一盘棋”的整体思维，必须遵循流域经济的联动关系，合理、科学、有效地配置资源，达到流域经济一体化的发展要求。所以，长江经济带外贸便利化的研究显得尤为重要。

（三）长江经济带外贸便利化的经济效益

1、合理配置资源，加强国际间的交流与合作，促进经济发展

长江经济带抓住了国内经济内向型经济转变的重大机遇，为未来发展提前布局。有效的促进海关的整合，为要素的自由流动、长江上中下游工业的布局提供了良好的海关服务^[16]。借助各地原有的资源要素禀赋、便捷的通关以及公正透明的海关监管，吸引更多的外来投资者，从而提高中西部地区产业的合理集聚，同时增强了我国外贸竞争的實力，促进了经济协调发展。

2、提高边境控制效率

外贸便利化在降低贸易成本的同时也提高了海关和政府部门的工作效率、完善通关程序，从而使得海关管理更加高效、合理。外贸便利化主要通过两个途径提高边境控制效率：第一，减少由欺诈、走私和腐败带来的损失，由于海关管理的合理化、公平化和透明化，欺诈和腐败活动会得到有效的遏制与改善，进而提高了税收过程的工作效率。第二，加大力度确保人类以及动植物符合安全健康的标准^[17-18]。

3、降低物流与交易成本

降低交易与物流成本能够为长江经济带带来巨大的经济效益，并且这一影响比削减关税要大^[19]。1999年APEC研究得出通过贸易便利化降低交易成本并进而影响产品的价格，对不同国家影响程度是不同的，如新兴市场和工业国家降幅为1%，发展中国家降幅为2%。

四、基于安徽省视角的长江经济带贸易便利化

（一）安徽省在长江经济带贸易便利化进程中面临的问题

第一，由于安徽省的基础设施建设相对比较薄弱，因此随着沿江其他省市的发展，安徽省传统的市场份额将会被挤占，人口流失与产业转移的压力加大。第二，随着沿江城市的全面开放，贸易程序的简化，资源转移的流畅性加大，产业转移所带来的环境污染问题突出，资源环境约束带来的压力增加。第三，为提高贸易便利化程度所使用的新技术、新设备会使得成本增加，因此资金制约问题也将会日益显现，并且各省市地区间的竞争与合作问题也要重视起来。第四，安徽省不是三大航运的建设重点，运输条件与江浙沪相比差距很大，并且没有国家级新区，缺少辐射力较强的城市群，因此竞争力相对比较薄弱，发展速度会比较慢^[22-23]。

（二）安徽省促进长江经济带贸易便利化的措施

安徽省过去十年坚持东向发展且取得了较好的成绩，成为长三角的一员后将更有助于加快本省自身的发展，缩小与长三角差距，推进与江浙沪的深度融合。第一，高度重视基础设施的建设，加快与江浙沪的对接。以沿江港口为纽带和节点，加快水路、陆路、航空、油气、电力等体系的建设，打造智能化、标准化、网络化的立体综合的交通走廊；第二，重视要素市场的顺畅对接。长江经济带是大的城市群，贸易便利化会使得城市之间交通通信方便快捷，安徽作为城市群的一员应该加快构筑与长三角及其他城市群发展趋势相同的平台，形成一般制造加工工业基地来承接产业和资本的梯度转移。这样不仅能加快长三角地区转换发展模式、促进产业升级，更有利于安徽自身社会经济的发展^[23]。

综上所述，虽然贸易便利化带来的收益不能直接分给每一个消费者，但可以完善税收制度，提高工资水平，增强国家的安全，提振国民信心。企业和私营部门获得了更多的利润，社会财富也会增加，最终提高国家的福利水平。因此，研究长江经济带及其外贸便利化的现实意义在于，能使企业把资源集中在核心业务上，使社会资源得到合理配置。因此，对本议题的研究必然会持续，也必然会不断出现更多与时俱进的实质性突破。

参考文献：

- [1] 程艳. 长江经济带物流产业联动发展研究[D]. 上海：华东师范大学（博士学位论文），2013.
- [2] 赵琳. 长江经济带经济演进的时空分析[D]. 上海：华东师范大学（硕士学位论文），2012.

[3] OECD. The Costs and Benefits of Trade Facilitation [N]. OECD Policy Brief, 2005 (1), 1-2.

[4] WTO. Regional Trade Agreements [EB/OL]. <http://www.wto.org/english/tratope/regione/regione.htm>, 2010-09-12.

[5] Memorandum of Understanding Between the World Customs Organisation and the United Nations Economic Commission for Europe [EB/OL]. <http://www.unece.org/oes/MOU/mouworldcustomorg.pdf>, 2010-09-12.

[6] APEC. Trade Facilitation and Trade Liberalization: From Shanghai to Bogor [R]. EC Committee. Singapore. 2004.

[7] Raven. J. Trade and Transport Facilitation: A Toolkit for Audit, Analysis, and Remedial Action [N]. World Bank Publications, 2002 (2), 1-2.

[8] X. Clark, Ximena, David Dollar. Maritime Transport Costs and Port Efficiency [N]. World Bank Working Paper, 2002 (1), 1-2.

[9] 程艳, 龙宇, 徐长乐. 长江经济带物流产业关联度空间差异研究 [J]. 世界地理研究, 2013, 3 (1): 73-81.

[10] 孙衷颖. 区域经济组织的贸易便利化研究 [D]. 天津: 南开大学 (博士学位论文), 2009.

[11] 孙毅彪. 发挥海关职能作用全力服务“一带一路”建设 [N]. 学习时报, 2015 (1): 1-2.

[12] 杨青龙. 国际贸易的全成本论: 一个概念性理论框架 [J]. 财贸经济, 2010 (8): 69-75.

[13] 曾铮, 周茜. 贸易便利化测评体系及对我国出口的影响 [J]. 国际经贸探索, 2008 (10): 4-9.

[14] 周茜. 贸易便利化测评体系及其对我国出口贸易影响研究 [D]. 湖南: 湖南大学 (硕士学位论文), 2007.

[15] 龙宇, 徐廷廷, 徐长乐. 长江经济带物流业对区域经济发展影响的实证分析 [J]. 物流科技, 2013, 12 (1): 74-78.

[16] 段学军, 王合生. 长江经济带外向型经济发展特征分析 [J]. 经济地理, 1999 (5): 10-13.

[17] 田继忠. 长江经济带现代物流网络发展模式研究 [D]. 上海: 华东师范大学 (硕士学位论文), 2005.

[18] 武志惠, 虞巧颖, 申金升. 三大经济圈的物流业对区域经济增长的实证分析 [J]. 北京交通大学学报 (社会

科学版)，2008，1（1）：43—45.

[19] 刘雅楠，张马俊. 贸易便利化：发展中国家的机遇与挑战[J]. 国际经济合作，2004（7）：20—24.

[20] 沈玉芳，罗余红. 长江经济带东中西部地区经济发展不平衡的现状、问题及对策研究[J]. 世界地理研究，2000（2）：23—30.

[21] 李本和. 安徽对接长江经济带发展的新型城镇化战略[J]. 理论建设，2012（2）：58—61.

[22] 马勇，黄猛. 长江经济带开发对中部崛起的影响与对策[J]. 经济地理，2005（3）：298—301.

[23] 刘飞. 长江经济带的问题研究—安徽如何抓住机遇加快自身发展[J]. 现代经济信息，2015（13）：375—376.