



2012年

江苏沿海沿江发展

JIANGSU YANHAI YANJIANG FAZHAN

研究报告集

YANJIU BAOGAOJI

主编 周威平 陈长江

 苏州大学出版社

2012 年江苏沿海沿江 发展研究报告集

主编 周威平 陈长江

苏州大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

2012 年江苏沿海沿江发展研究报告集 / 周威平, 陈长江主编. —苏州: 苏州大学出版社, 2013. 9
ISBN 978-7-5672-0638-0

I. ①2… II. ①周… ②陈… III. ①区域经济发展—研究报告—南通市—文集②社会发展—研究报告—南通市—文集 IV. ①F127.533—53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 211838 号

2012 年江苏沿海沿江发展研究报告集

周威平 陈长江 主编

责任编辑 刘一霖

苏州大学出版社出版发行

(地址: 苏州市十梓街 1 号 邮编: 215006)

南通印刷总厂有限公司印装

(地址: 南通市通州经济开发区朝霞路 180 号 邮编: 226300)

开本 787 mm×1 092 mm 1/16 印张 15.25 字数 227 千

2013 年 9 月第 1 版 2013 年 9 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-5672-0638-0 定价: 40.00 元

苏州大学版图书若有印装错误, 本社负责调换

苏州大学出版社营销部 电话: 0512-65225020

苏州大学出版社网址 <http://www.sudapress.com>



目录

江苏沿海开发要有新理念、新突破

——基于沿海三市开发模式的比较分析

孙月平 刘俊 / 1

南通打造沿海副中心城市的战略研究

尹建勇等 / 7

南通建设现代化国际港口城市的指标体系研究

陈长江 / 23

南通提升港口集装箱运输能级的对策研究

王世秀 / 55

以农民工市民化推动南通中心城市人口聚集

——对南通市建设特大城市的思考

陈长江 周威平 / 70

南通市推进沿海开发的要素保障体系研究

孙月平等 / 86

江苏海洋产业价值链的变色关联分析

陈长江 胡俊峰 / 104

对南通建设“长三角”北翼经济中心的几个问题的思考

季建林 / 118

2012 年经济形势判断以及南通面临的机遇和对策

陈长江 / 125

南通沿海城镇建设与沿海产业配套发展研究

戚小倩 赵园园 石光辉 / 136

南通市人口状况及其对经济发展的影响

——基于第六次人口普查资料的分析

管怀臻 / 149

打造南通沿海新经济增长极

——对南通滨海园区规划建设的思考

胡俊峰 / 169

以循环经济理念推进南通滨海园区开发建设

杨凤华 周威平 / 179

提高南通科技型企业自主创新能力的路径设计与典型案例分析

沈晓燕 / 193

推动启东市文化产业跨越式发展的若干战略布局

韩顺法 / 208

启东产业集聚与产业优化升级对策研究

杨春蕾 / 217

启东产业结构优化的临港型新兴产业发展路径研究

陈昭峰 / 228

后 记

/ 238



江苏沿海开发要有新理念、新突破

——基于沿海三市开发模式的比较分析

党的“十八大”报告提出,提高海洋资源开发能力,建设海洋强国。江苏作为沿海先发地区,在贯彻落实“海洋强国”战略上肩负重大使命。在新的历史背景下,江苏实施沿海开发五年推进计划,必须坚持以科学发展观为统领,不断总结沿海各地实施国家战略三年多来的经验,探寻新理念、新模式,推动沿海开发开放取得新突破、开创新局面。

一、沿海三市的开发模式特点与成效

就连云港、盐城和南通沿海三市而言,沿海开发是培育区域发展新优势的重大契机。在江苏省委、省政府举全省之力支持沿海开发的重大决策部署下,沿海三市自我加压、负重奋进,发展速度和质量显著提升,发展活力明显增强。但具体来看,由于三市的功能、定位不同,在沿海开发中采取的开发模式也有很大不同。

1. 连云港:“港口主导型”开发模式

大港口是连云港市沿海开发的龙头,沿海港口的建设发展一直是连云港沿海开发工作的重中之重,全市突出抓好港口功能建设和港口结构调整,强化港口在沿海开发和区域经济发展中的辐射带动作用,同时积极利用出口加工区、保税物流中心、东中西区域合作示范区等支撑平台,大力发展港口经济、临港产业,提高港口与全市经济发展的关联度。

从操作层面上看,连云港市市本级除了直接管理投资自身的沿海港口

港区外,市政府还以连云港港口集团为平台直接投资控股赣榆沿海港口的开发,并参与其管理和运行。在市政府的政策推动下,赣榆港开发建设进展很快,2012 年底即实现了开港运营,形成 1000 万吨级吞吐能力,并配套建设了总占地 3400 亩的柘汪临港物流中心及以商务办公为主要功能的前沿配套区。同时,赣榆港区 10 万吨级航道已经进入前期论证研究阶段,预计 2015 年以前将投入使用,这将为港区 10 万吨级泊位能力的发挥创造必要条件,大幅度提高赣榆港区服务能力。赣榆港区是连云港港的重要组成部分,其发展不仅为赣榆的地区经济发展增强助推力,也为连云港全市的发展提升了凝聚力、向心力,有利于充分发挥连云港在江苏沿海开发中的龙头作用。实践证明,连云港这种“港口主体型”的沿海开发模式既解决了以市为单位统一规划,防止出现市、县各自为政的情况;又解决了县区自行开发财力不足、起点过低的问题,是一种比较适合连云港地方特点的模式。

2. 盐城:“县域主体型”开发模式

空间大、岸线长、滩涂多、风光好是盐城沿海开发的突出优势。但盐城市本级没有海岸线,过去也没有港口管理部门。因此,盐城的沿海开发虽然起步早,但一直是以县域为主体在做工作,重点是挖掘和利用比较优势,坚持以资源引项目,以开放合作的思路多层次拓展项目源。

从操作层面上看,盐城市正构建“一港四区”的港口开发格局。大丰、滨海、响水、射阳四个港区都分别在县域范围。盐城市本级对县域经济干预较少,也没有大的投资参与县域港区的开发。这种“县域主体型”开发模式,总体看,有利于县区充分发挥自主权,提高开发效率。目前,盐城港“一港四区”已完成投资 90 亿元,其中 2011 年和 2012 年上半年完成投资 46 亿元。大丰港已开通至日本、俄罗斯等 8 条国际航线,一类开放口岸功能更趋完善;滨海港区 10 万吨级航道防波挡浪堤工程完工,“中电投”还计划在 10 年内投入 1000 亿元打造滨海港;响水灌河 2 万吨级公用码头基本建成;射阳港区南北导堤建设已经竣工,华锐风电装运和出口码头正加快建设。随着港口能级不断提升,港产联动的功能明显增强。但另一方面,由于县区自行开发财力有限,层次较低,必须依靠大企业、大投资项目参与,否则做大做强



很困难。

3. 南通：“市县合作型”开发模式

江海联动是南通沿海开发的特色。南通是一个依江而建的港口城市，市本级过去没有沿海岸线，沿海岸线属各个沿海县所有，类似于盐城，由各县自行开发。南通早就设有港务局，但一直是管江港而基本不参与沿海港的开发。近年来，南通的沿海开发模式有所改变。在县级通州市改为市辖通州区后，南通市本级也就拥有了沿海岸线。2012年，南通市决定由市本级主导通州湾的开发，建设通州湾30万吨级大港，并将如东大豫镇部分地区、如东东安科技园区划归“滨海新区”代管，纳入通州湾开发核心区域，突出江海联动，在沿海前沿设立专门片区，通过集聚集约发展，实现在转移中升级、在升级中转型。

从操作层面上看，21世纪以来，如东洋口港、启东吕四港相继开工并陆续投产，海门依托东灶港、通州利用其沿海滩涂亦相继组织开发并取得了一定成果。现在，通州湾建港条件和30万吨级深水航道建设规划正在深化研究中，按照通州湾开发规划，其控制面积820平方千米、核心区规划面积585平方千米的规模，将是洋口港和吕四港两者面积之和的数倍。南通市本级正在探索以中心城市为核心，以主要交通轴线为纽带，以临近深水海港区域为节点，推动岸线开发向纵深拓展、产业项目向园区布局、城镇建设向沿海推进，大幅度提高沿海开发集聚效应的路径。

二、以提高国土空间开发效率为理念优化开发模式

沿海地区发展速度已连续几年高于全省平均水平，在新的发展阶段，关键是要切实增强发展的全面性、协调性和可持续性，努力走出一条符合科学发展要求、具有江苏特点的沿海开发之路。

1. 把科学规划体系作为沿海开发的重要前提

规划是生产力，也是竞争力。应注重把实施江苏沿海发展规划与区域发展规划衔接起来，把沿海生产力布局与全省生产力布局统一起来，把沿海总体规划与产业、港口、城镇等专项规划对接起来，真正做到整体规划、统一

布局,优化资源配置,防止重复建设。

比如,南通通州湾开发的规划由市政府组织制定,并且确定了核心区、近期控制区、远期控制区,其中涉及相关县域的区划调整,这种调整在市县利益并非一体化的情况下,如果没有得到相关县(市)的理解和支持,妥善处理利益关系,极易引发市县矛盾。特别是规划涉及的自然、地理、经济、技术等要素支撑,往往在短时间内难以完成科学论证或者审批过程较长,在此情况下,有可能影响相关县(市)的现有开发项目的审批、实施,如果因此带来损失,又会加剧市县矛盾。

因此,沿海各市在编制和调整沿海开发规划时,在市域层面,要突破市、县分割,把沿海区域经济看作一个大系统,以整体互动、优势互补、结构优化、协调共进为原则,在原有规划体系的基础上,编制包括相关县(市)的覆盖沿海前沿区域的全域沿海功能区概念规划、港口群协调发展规划、产业布局规划、港城发展空间布局规划及相关专项规划,还要统筹沿海和内陆的协调发展,形成沿海开发的科学规划体系,促进沿海各地区差异化、互补型发展,培育沿海开发的整体效应。

在重大项目层面,在制定规划时要认真进行“社会风险评估”,考虑“不可行性分析”,各环节都要真正做到科学论证、公开透明、充分沟通。决不能满足于在政府及其各部门之间走程序拿到了批文,不能满足于高层领导的认可、权威专家的肯定,还要考虑当地大部分群众是否支持,在这个过程中,市县关系的协调、民众的参与应当真正得到保障,在这方面有很多经验和教训是值得记取的。

2. 把联动发展作为沿海开发的重要途径

江苏沿海开发应在更广范围、更广领域集聚发展要素,大力推动陆海联动、江海联动、区域联动、内外联动,提高沿海开发的综合效应和层次水平,加快形成优势互补、共同发展的开放合作新局面。

以南通诸多港口为例,近 10 年来,南通沿海以洋口港和吕四港为代表的港口的开发取得了长足的进步,洋口港基础设施及项目投入近年来已超百亿,铁路、运河已经打通,高速公路正在兴建,人工岛连接陆地的两座大桥



已经建成,并已建成三座码头,目前有两条 10 万吨级的水道和 30 平方千米的临港工业区可以承载产值数千亿的产业项目。而通州湾的航运、滩涂等核心资源大部分原归如东、启东等县(市)所有,在大力推进通州湾开发的背景下,南通市本级及有关县(市)完全可以整合资源,组团开发,着力做好整体联动、互动文章。建议以市级港口集团为港口整合平台,探索政府、企业间的不同合作模式,将港口横向整合、纵向整合以及港城整合同步进行,发展港口物流联盟,促进港口群的联动发展。

3. 把合作机制作为沿海开发的重要保障

在未来的沿海开发进程中,无论是港口、基础设施建设、园区、产业、生态建设,还是城市规划、空间布局,都将面对市本级与各县(市)区以及各县(市)区之间的激烈竞争。在这一竞争中,从行政关系和经济实力来看,沿海三市的市本级无疑居主导地位,充当多重角色:既要做好“运动员”,直接参与投资开发;又要做好“裁判员”,理顺协调各层级利益关系。因而必须建立合理、高效的市县合作的体制、机制,在行政体制市管县、财政体制省管县、税收属地原则的现有体制下实现制度创新。要通过制度性的安排,探索建立新的开发机制和利益共享机制,创新跨县域共同开发沿海的制度和模式,制定指标统计和财税分成的具体办法,重视保护和发挥区域内各个层级开发开放的积极性,从而开创市县合作集约开发、统筹开发和可持续发展的新模式。

4. 把有序开发作为沿海开发的重要着力点

应根据沿海三市开发的进程和特点,进一步滚动式细化完善沿海开发五年推进计划,按照人口资源环境相均衡、经济社会生态效益相统一的原则,合理控制开发时序和强度,调整空间结构,促进生产空间集约高效、生活空间宜居适度、生态空间山清水秀。

要引导沿海产业错位发展。江苏沿海各地,无论采用哪种开发模式,都应通过合理功能定位,优势互补,避免高污染、高耗能项目聚集沿海,避免产业同构、产业冲突、产能过剩导致的恶性竞争。要依托港口、临港工业区的建设加快临港产业的集聚,打造沿海各市各具特色的产业发展轴线、特色产

业基地,从而形成“港口 + 临港工业 + 产业带”的基本经济格局。

与此同时,按照整体、协调、优化和循环的思路,进行海域资源的合理开发与可持续利用,维持海洋生态平衡。全面加强对从海洋到河流、从入海口到流域上游地区的污染源控制,并将陆地污染源控制、流域水资源与水环境综合管理以及海域保护有机结合起来。

江苏省委党校 孙月平

江苏省政府研究室 刘 俊

(本研究报告被全文刊载于江苏省政府研究室《参考》2012 年第 26 期)



南通打造沿海副中心城市的战略研究

江苏沿海开发上升为国家战略以来,南通沿海开发如火如荼,基础设施建设不断加快,各类要素资源不断集聚,园区规划建设不断推进,南通新的经济增长极已具雏形。本文依据增长极理论,提出完善沿海开发功能区划,全力将通州湾滨海新城打造成南通市沿海副中心城市,同时加快海安、如东、海门、启东沿海开发建设,构建南通沿海开发既统一又具有差异性的不同功能区,为南通建设“长三角”北翼经济中心提供强有力的支撑。

江苏沿海开发上升为国家战略以来,南通沿海开发迎来了新一轮的发展机遇。南通市十一次党代会更是把沿海开发作为落实“八项工程”、实现“八个领先”的重中之重来谋划部署,围绕奋力实现基本现代化、建设“一中心三城市”的奋斗目标,用足用好江、海、桥、港优势,港口建设全面提速,产业项目加速集聚,交通条件明显改善,园区开发取得突破,资金保障得到加强,南通沿海开发正在迈入综合开发的扩张期、整体实力的提升期、攻坚决战的突破期。

一、南通沿海开发功能区划的现状

2009年江苏沿海开发战略上升为国家战略,南通市依据国务院《江苏沿海地区发展规划》和《进一步推进长江三角洲地区改革开放和经济社会发展的指导意见》编制了《南通沿海开发规划》。该规划设定南通沿海开发重点为沿海前沿区域,即海启高速公路至海岸线的22个乡镇,陆域面积

2509.7 平方千米,人口 193.1 万;按照“江海联动、港城互动、轴向带动”的空间开发理念,将南通沿海前沿区域进行初步的开发功能规划,以江海联动开发为核心,以交通干线辐射带动为支撑,以城镇组团功能提升为依托,逐步形成“两带两轴五组团”的开发格局。

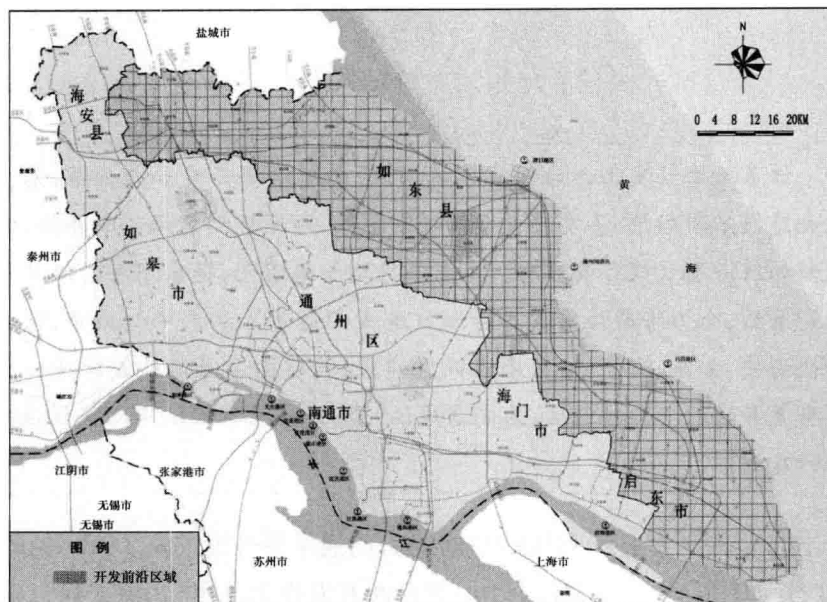


图 1 南通沿海前沿区域示意图

(一) 沿海产业带

沿着南通 206 千米海岸线,建设沿海产业集聚区,重点发展石油化工、电力能源、冶金建材、重型装备产业,建设现代物流、滨海旅游、特色农业三大工程。

(二) 沿江产业带

充分利用南通 166 千米长江岸线提升沿江产业集聚区,重点发展以高附加值船舶、海洋工程、港口机械为重点的海洋装备、电子信息、粮油加工、高档制纸、精细化工和新材料等产业。

(三) 九大沿海园区

九大沿海园区即海安老坝港滨海新区、如东沿海经济开发区、如东洋口港经



济开发区、南通滨海园区、海门滨海新区、启东吕四港经济开发区、启东滨海工业园区、启东江海产业园、启东海工船舶工业园[圆陀角旅游度假区(筹)]。重点发展临港产业、化工、新材料、船舶修造、生物制药、休闲旅游观光等产业。

(四) 三大重点发展港区

以洋口港区、吕四港区、通州湾港区为中心,打造南通沿海开发前沿区域三大重点港区。以临海大产业、大项目为带动,将三大重点港区逐步建设成为以原材料、能源等大宗散货中转和集装箱运输为主,内外贸结合、工商运并举的多功能、综合性港口。

(五) 五大功能组团

1. 都市区组团

都市区组团主要包括中心城区及海门城区、如皋港周边地区。重点发展都市型工业和现代服务业。

2. 海安—如城组团

海安—如城组团主要包括海安城区、如皋城区及周边地区。重点发展

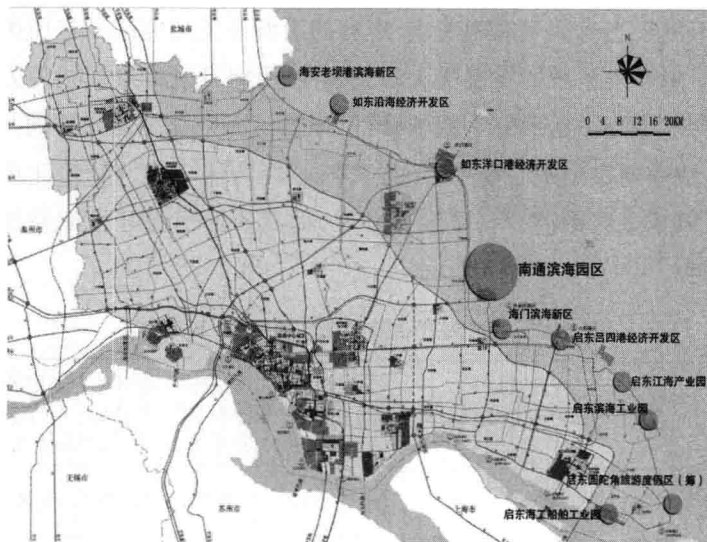


图2 南通沿海园区分布示意图

电力设备、机械电子、新材料、食品加工、现代纺织及其他配套产业和关联产业,建成北拓西进的门户型工业走廊。

3. 洋口港—掘港组团

洋口港—掘港组团主要包括洋口港区、如东城区及周边地区。重点发展石油化工、新能源、港口物流及其他配套产业和关联产业,建成新兴石化产业基地。

4. 吕四港—汇龙组团

吕四港—汇龙组团主要包括吕四港区、启东城区及周边地区。依托深水岸线,重点发展电力能源、海洋装备、精品钢材及制品、新医药、煤化工及其他配套产业和关联产业,建成区域性能源战略储备中转基地。

5. 通州湾组团

通州湾组团主要包括腰沙·冷家沙海域及其对应的部分陆域。优先发展重型装备、机械制造及其他配套产业;通过开发大型深水海港,积极发展大型石化、大型建材、大型海洋工程及其他配套产业和关联产业。

尽管《南通沿海开发规划》制订并实施以来,南通市沿海开发取得了重大进展,但囿于当时的主客观因素,现有的沿海开发功能区划在明确重点发展地区、沿海开发区域的发展层次和关联性、沿海开发发展模式等方面亟待进一步研究。因此,新形势下重新修订《南通沿海开发规划》,将通州湾滨海新城打造成南通市副中心城市,增强其核心经济区功能,同时,注重整个沿海前沿区域重点区镇港、产、城融合发展,提高南通沿海开发的整体水平成为必然选择。

表1 南通沿海产业园区基本情况表(2011年)

园区	成立时间(年)	行政面积(平方千米)	人口(万人)	村(个)	规划面积(平方千米)	建成区面积(平方千米)	地区生产总值(亿元)	固定资产投资(亿元)	财政收入(亿元)
老坝港滨海新区	2011	128	6.7	21	33	2.79	22.21	6.8	0.71
沿海经济开发区	2012	183.1	7.3	22	80	20	60.4	54	3.23



续表

园区	成立时间(年)	行政面积(平方千米)	人口(万人)	村(个)	规划面积(平方千米)	建成区面积(平方千米)	地区生产总值(亿元)	固定资产投资(亿元)	财政收入(亿元)
洋口港经济开发区	2005	135	3.87	10	216	36.5	15.58	75.9	3.29
南通滨海园区	2012	185.47	12.32	28	585	7.5	27.9	9.02	1.3
海门滨海新区	2008	58.09	4.27	14	100	7.8	23.37	31.3	1.63
吕四港经济开发区	2003	152.8	17.52	40	78	26	110	66.5	11
启东江海产业园	2010(筹)							35	
滨海工业园	2005	30	3	1	30	12	11.31	45.83	1.75
圆陀角旅游度假区	2010(筹)			2.05	3	33.26	2.5		25
海工船舶工业园	2011						90		

二、打造南通沿海副中心城市,增强其核心经济区功能的现实意义

(一) 沿海副中心城市的作用

副中心城市,顾名思义,就是要在一定区域范围内具有引领、集聚或辐射作用的城市。核心经济区是指在一定区域范围内基于资源环境承载能力、现有开发密度、发展潜力、经济结构特征、人口集聚状况、参与国际分工的程度等多种因素,将某一特定区域确定为特定功能定位类型的一种空间单元。该区域应具有对周边一定范围内区域的经济社会发展的辐射能力、集聚能力以及影响能力等。核心经济区实质上是增长极理论中极化的增长极,是某一区域的发展核心,在经济空间中发挥着“磁极”作用,吸引周围的经济要素向中心聚集,同时产生外部经济能力,对其他经济要素、产业、企业等具备支配作用,并诱导、推动产生带动企业、产业以及经济社会发展的乘

数作用。目前,南通沿海前沿区域面积较大,产业分布较为分散,缺少规模较大的中心城镇,不利于要素、产业的快速集聚和融合。因此,只有将通州湾区域建成南通沿海副中心城市,打造核心经济区,使其迅速形成并发挥沿海开发的“磁极”和乘数作用,才能开拓南通沿海开发的新局面。

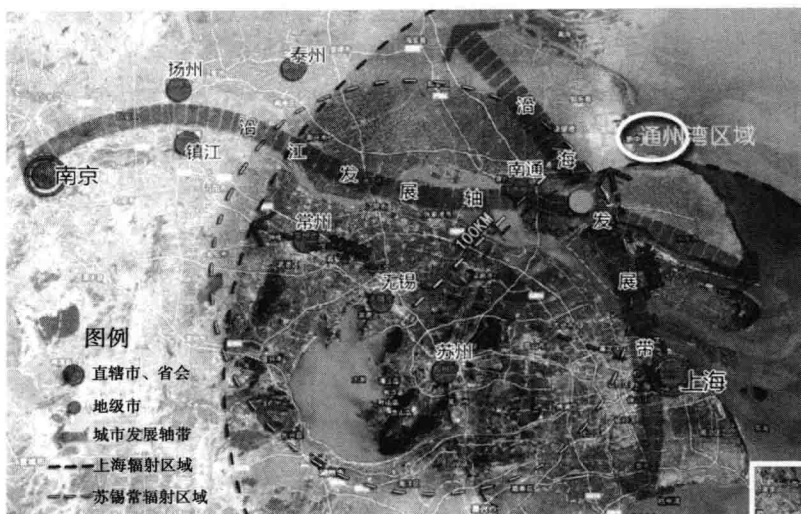


图3 通州湾区位图

(二) 沿海核心经济区的特征

1. 沿海开发的统领区

沿海核心经济区是沿海开发经济活动相对较为集中的空间区域,是生产要素、产业部门、信息网络、交通运输、金融服务、社会公共服务网络等高度聚集的区域综合体。由于极化作用,沿海核心经济区具备发展的绝对优势,且对周边其他地区具有支配、引导和带动作用,对整个沿海开发区域的经济活动具有较强的辐射力和影响力,发挥着主导性和龙头作用。

2. 沿海产业、要素集聚的加速区

根据增长极理论,核心经济区是最优质的增长极,汇聚着相当规模的资本、技术和人才存量,并通过不断地投资扩大经济规模,提高技术水平和经济效益,增强产业、要素的汇集速度和质量,达到要素配置的帕雷托最优,形