

策应长江中国经济新支撑带建设 打造面向太平洋的重要开放门户

谈育龙 徐晓梅 李建波 李霜

摘 要：依托黄金水道推动长江经济带发展是党中央、国务院在新形势下谋划中国经济新棋局的一项重大战略决策。南通位于长江下游、长三角核心区，滨江临海、紧邻上海，地处我国沿海沿江“T”型开发战略空间的交汇点。随着近年来江海联动开发的深入推进，独特的区位优势、江海组合港优势、区域性交通枢纽优势、改革开放平台优势以及较好的经济基础优势等全面凸显，也使南通有条件、有潜力、有责任在长江“黄金水道”建设中发挥更大作用。为此，主要把握以下几个方面的战略重点，着重打好“五张牌”：打好“联运枢纽”牌，构建服务长江中上游的公铁空、江海河多式联运中心；打好“融入上海”牌，构建互动融合发展的（沪）苏通经济圈；打好“通州湾新区”牌，构建长江经济带北翼桥头堡；打好“民族工业”牌，构建长江流域先进制造业新高地；打好“江风海韵”牌，打造滨江临海的旅游生态城市。

关键词：长江经济带；江海河联运；产业发展。

2013年7月，习近平总书记在湖北考察武汉新港时指出：“长江流域要加强合作，充分发挥内河航运作用，发展江海联运，把全流域打造成黄金水道”。2014年3月十二届全国人大二次会议上，李克强总理在政府工作报告中首次提出，要依托黄金水道，建设长江经济带。4月28日李克强总理在重庆召开座谈会，研究依托黄金水道建设长江经济带，为中国经济持续发展提供重要支撑。李克强指出，建设长江经济带，就是要构建沿海与中西部相互支撑、良性互动的棋局，通过改革开放和实施一批重大工程，让长三角、长江中游城市群和成渝经济区三个“板块”的产业和基础设施连接起来、

要素流动起来、市场统一起来，促进产业有序转移衔接、优化升级和新型城镇集聚发展，形成直接带动超过五分之一国土、约 6 亿人的强大发展新动力。^{〔1〕}至此，上海、江苏、浙江、安徽、江西、湖北、湖南、四川、重庆、云南、贵州等 11 个省（市）被确定纳入长江经济带建设范畴。

一、理论界定和重大意义

（一）经济带的理论界定

经济带是由若干都市区组成的巨大的城市地域复合体，这一概念由法国地理学家戈特曼提出^{〔2〕}。一个经济带的人口规模达 2500 万人以上，其内部有着高度发达的分工与协作。经济带是对大都市带的经济功能和经济属性的强调与侧重，是区域经济学范畴的概念。经济带具有“点—轴”的辐射特点，更强调在其区域内随着经济社会发展，依托某交通网络形成的城市间经济联系和产业联系，而不强调必须有一个或少数中心城市向周边地区辐射。例如，被人们经常提到的美国东北部巨大经济带^{〔3〕}，沿着大西洋，北起波士顿，中间经过纽约，南到华盛顿，涉及美国 10 个州，全长 970 公里，宽 50 到 160 公里，面积 13.9 万平方公里；另一个是日本沿太平洋巨大经济带，北起东京南至大阪，长 600 公里，宽 30 到 40 公里，其中包括日本的三大经济圈。



美国波华经济带



图 1 日本新干线与东海道城市群
图片来源：作者自绘

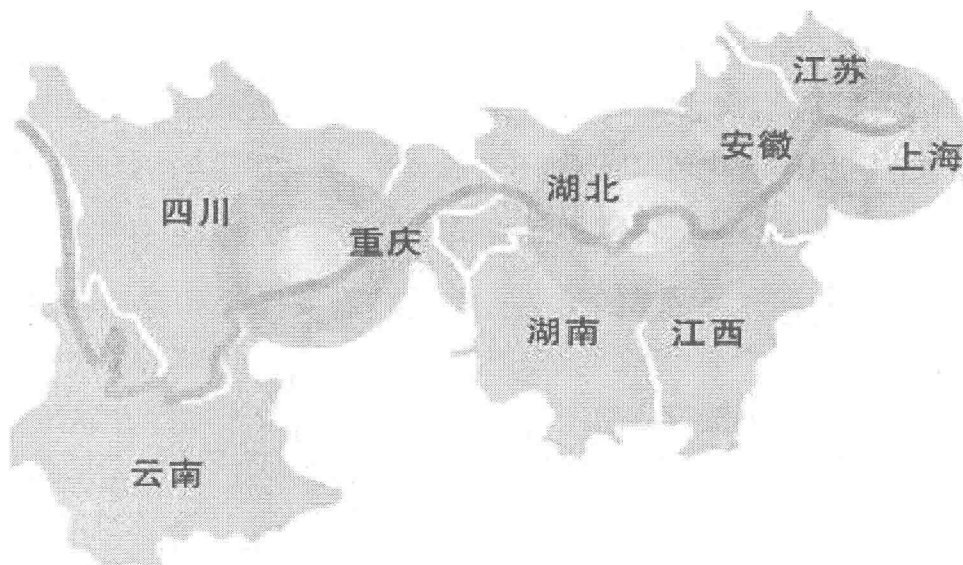
日本东海道大都市带

我国长江经济带则包括了以上海为核心的长三角经济圈、以武汉为核心的武汉城市圈及西三角经济圈（重庆、成都、西安）^{〔4〕}。

（二）提升南通在长江经济带中战略地位的重大意义

将南通作为重要的一颗“棋”纳入长江经济带战略规划布局，对助推长江经济

带的建设、进一步优化全国区域经济布局有着重要意义。



——有利于做大做强上海航运中心功能，放大长江黄金水道的承载能力。上海作为长江经济带规划的三大航运中心之一，是长江流域最重要的出海门户和航运枢纽。但随着长江中上游地区经济发展和对外开放步伐加快，日益增长的客流、物流对出海通道需求迫切，而上海港经过多年的发展正逐步面临深水泊位不足、处理能力饱和、疏运体系短期内很难升级等问题。作为一江之隔的南通，沿海深水大港和集疏运体系加快建设，已成为上海国际航运中心北翼不可替代的组成部分。抓住长江-12.5 米深水航道建设的契机，加快提升南通沿江泊位等级、提升沿海港口服务能力，实现与上海港的配套协作，对于进一步做大做强上海国际航运中心功能、提升长江黄金水道的综合承载能力，有着积极深远的意义。

——有利于改变长三角城市群南强北弱的格局，提升整体竞争力。以上海为龙头的长三角城市群是我国综合经济实力最强的城市群，但一直存在着南强北弱的不均衡发展格局，严重制约着长三角地区一体化发展进程。南通作为长三角北翼地区连接上海的桥头堡，借助长江经济带建设的国家战略机遇，把南通加快打造成长三角北翼经济中心，辐射带动苏中苏北地区整体崛起，对于促进长三角地区均衡协调发展，优化区域经济结构，提升长三角世界级城市群的整体实力和国际竞争力有着重要的作用，同时也为长三角、长江中游城市群和成渝经济板块的互动协调发展提供基础。

——有利于加快江苏沿海地区崛起，提升江苏在长江经济带建设中的地位和作用。国家作出“两带一路”重大战略部署，旨在进一步促进区域协调发展和扩大对外

开放。以长江经济带建设为契机，更好地发挥南通公铁空、江海河联运枢纽功能，打造江苏服务长江经济带的出海和开放门户；主动接受上海自贸区辐射带动，打造通州湾新区——江苏的浦东新区。这对于加快江苏沿海地区的迅速崛起有着举足轻重的作用，同时也为长江中上游及中西部地区提升开放水平、参与国际合作创造有利条件，进一步提升江苏在长江经济带建设中的地位和作用。

二、南通打造面向太平洋的重要开放门户现实基础和存在问题

（一）现实基础

南通作为长江经济带一个重要的节点城市，经济基础相对较好。2014 年，实现地区生产总值 5653 亿元，列全国大中城市第 25 位、地级市第 8 位；公共财政预算收入 550 亿元，列全国地级市第 3 位。同时，独特的区位优势、较好的港口条件、产业基础、开放优势等也注定了南通在服务长江经济带建设中大有可为。

1.独特的区位优势。南通滨江临海、紧邻上海、承南启北，位于长三角核心区，既是我国沿海经济带的中心点，又是沿江经济带的起始点，还是“江进海”的中转点。苏通大桥、崇启大桥相继建成通车，南通全面融入上海 1 小时经济圈，随着沪通铁路的正式开工和未来城际交通的进一步发展，与上海、苏南将逐步走向无缝对接，真正实现同城化发展。海域面积广阔，“黄金海岸”与“黄金水道”优势叠加，拥有海岸线 206 公里、长江干堤岸线 166 公里；各种海洋渔业、海洋生物、海洋能源、滨海旅游等资源丰富。可用滩涂及辐射沙洲达 300 多万亩，平均每年可新增滩涂近万亩，是我国沿海后备土地资源最丰富的地区之一。

2.江海组合港的联运功能。南通江海港口群作为上海国际航运中心北翼组合强港的作用显著增强。已形成如皋、天生、南通、任港、狼山、富民、江海、通海、启海九个沿江港区和洋口、吕四、通州湾三个沿海港区“一港十二区”的发展格局。沿江拥有长江主航道、天生港、营船港专用航道、长江北支航道，沿海拥有洋口港区烂沙洋南、北航道和吕四港区进港航道等。如皋港等江海港口实现一类口岸开放。重点打造的通州湾新区，具备建设 30 万吨级深水航道泊位，形成通过能力超 10 亿吨的深水海港，是江海河多式联运枢纽，同时也是长江中上游地区和江苏最重要的出海通道。截止 2014 年底，沿江沿海万吨级以上泊位共 85 个；全年共完成港口货物吞吐量 2.2

亿吨，集装箱吞吐量达 71.1 万标箱。其中，全港 5.5% 的货物吞吐量、75.7% 的集装箱吞吐量为上海中转，27.2% 的货物吞吐量、2.3% 的集装箱吞吐量为长江中上游地区中转，在为上海国际航运中心做好承接和服务的同时，为长江中上游地区发展提供了积极保障。

3.发达的区域性交通枢纽。公、铁、水、空、管道等运输方式齐全、统筹协调发展的综合交通基础设施网络基本形成。截止 2014 年底，全市综合交通线网总里程达到 21737 公里，其中公路 17995 公里，铁路 220 公里，内河航道 3522 公里，初步形成“三纵两横”五大综合运输通道。南通现有高速公路通车里程 298 公里，将形成宁启高速、锡通高速、海启高速“三横”，沪陕高速、通洋高速“两纵”的高速公路网；现建有三条铁路线，未来将形成以新长铁路、沪通铁路、宁启铁路、海洋铁路“两纵两横”干线铁路和通苏嘉城际、北沿江城际轨道相结合的多层次铁路网；内河航运四通八达，“三纵四横”内河航道干线网等级航道总里程达到 820 公里，拥有内河码头 668 个，码头泊位 1019 个，综合通过能力约 4600 万吨。南通兴东机场已开通国内航线 17 条，通达国内城市 18 个，周客货运航班达到 140 班，飞行区等级为 4D 兼顾 4E，成为服务上海国际航空枢纽的辅助机场。

4.较为完备的产业体系。南通是中国近代民族工业发祥地之一和中国近代纺织的发源地之一，目前形成了纺织服装、轻工食品、化工医药、电子信息、新能源能源及其装备制造、海工船舶及重装备六大主导产业，其中，南通的家纺产业独具特色，现在是世界第三大家纺生产和销售基地，船舶修造、海洋工程完工量位居全国第 2 位，2014 年六大主导产业产值 10849.1 亿元，占规模工业总产值 86.1%。此外，建筑业实力雄厚，2014 年实现建筑业施工产值 6281.2 亿元，位居全国地级市首位。近年来，南通加大战略性新兴产业的培育发展力度，2014 年新兴产业产值 4179.54 亿元；服务业发展步伐加快，服务业增加值 2411.75 亿元、占 GDP 比重 42.7%，省级以上服务业集聚区达 7 家。

5.较好的开放合作基础。近年来，南通在新一轮对外开放大布局中抢抓机遇、增创优势、争取领先，开放型经济基础不断加强。2014 年实现进出口总额 316.5 亿美元、其中出口 224.8 亿美元；注册外资实际到账 23.23 亿美元，海门叠石桥市场采购贸易

方式试点获国务院批准。载体平台建设不断突破，拥有 5 个国家级开发区（高新区）和 1 个国家级综合保税区、14 个省级开发区（高新区）、8 个沿海开发区，其中，区域深度合作已有扎实基础，跨江共建园区成效明显，共有上海外高桥集团（启东）产业园等 13 个跨国、跨江合作园区和一批滨海产业园，为今后长江经济带区域合作积累了经验。

（二）存在问题

1.辐射带动能力不强。南通沿海开发起步较晚，服务业发展相对滞后，作为长三角北翼经济中心城市的功能亟待完善，还没有真正形成对区域及长江中上游地区经济强有力地辐射带动作用。从产业层次看，工业仍以附加值较低的中低端产业为主，高新技术产业占比明显落后于宁波、苏州、无锡、常州等市，吸聚高端产业、人才的能力较弱。服务业近年来虽有已经有了长足发展，但是以服务本地区企业、城市、社会为主，作为区域经济中心主要支柱产业的航运、物流、贸易和金融业发展不快。从中心城市集聚能力看，中心城市对全市的拉动力不强，2014 年除财政总收入、地方一般预算收入、进出口贸易额、金融机构存贷款余额占全市的比重超过或接近 50%外，其余经济指标占全市的比例都比较低；中心城市建成区面积仅相当于苏州 2004 年的水平，调整后的市区行政区划面积也仅占全市的 19%，城镇体系有待完善。

2.区域竞争日趋激烈。区域城市群竞相崛起。以城市群和都市圈为主体的区域共同发展格局逐步形成，如苏锡常都市圈、南京都市圈、皖江城市带、武汉经济圈、成渝经济区等区域协作体制机制日趋成熟，带动城市竞争力大幅提升，各城市群在优惠政策、重大项目上的竞争，加剧了区域竞争的形势。产业、信息、人才等资源竞争加剧。随着西部大开发、中部崛起等区域发展战略的实施，中西部地区开发开放不断加快，对产业、技术、人才等资源要素吸聚的政策、环境等优势更加明显，同时上海自贸区 and 苏南现代化示范区建设也将产生一定的虹吸效应。这些都将给南通集聚优势资源带来竞争压力。

3.体制机制亟待创新。长江经济带建设是国家为促进区域经济协调发展布的一局好棋，但核心问题在于如何破解体制机制上的障碍，特别是如何打破行政区划壁垒。一是区域市场一体化程度不高，长江经济带各城市发展水平差异极大，各自的地区利

益与诉求也不尽一致。二是缺乏有效的产业发展协调机制，长江经济带产业方面的分工协作和配套整体水平偏低，相当部分还存在同质化无序竞争，特别是沿江的化工产业布局相当密集，对整个长江流域水环境的影响很大。三协调合作机制不健全，虽然在国务院的主导下，长江经济带各省（市）加强了经济带建设的联动协作，但仍缺少一个贯彻落实、组织实施区域发展规划、战略的常设机构，合作的组织机构不完善，职责不明确；缺乏对经济带各地区政府部门贯彻落实区域发展政策、规划的有效激励约束机制。

三、南通打造面向太平洋的重要开放门户的总体思路 and 战略重点

深入分析长江经济带建设的背景和南通的发展基础、面临的机遇、存在的问题，提出南通策应长江经济带打造中国经济新支撑带建设的总体思路：按照国家关于推进“一带一路”和长江经济带建设的战略部署，依托长江黄金水道，以江海港口建设为龙头，以交通物流合作为重点，以产业配套服务为支撑、以国家级通州湾新区建设为重要载体，加快推进与上海、苏南、长江中上游地区的联盟发展、融合发展、错位发展，把沿海资源优势和江海联运优势放大到长江流域，努力建设上海国际航运中心北翼重要组合强港、服务长江中上游的区域性交通枢纽和现代物流中心、长江流域特色制造业新高地，打造长江经济带面向太平洋的重要开放门户。把握以下几个方面的战略重点，着重打好“五张牌”：

（一）打好“联运枢纽”牌，构建服务长江中上游的公铁空、江海河多式联运中心。充分发挥江海组合港和区域交通枢纽的优势，加快提升沿江泊位等级、提升沿海港口服务能力，实现与上海港的配套协作，打造区域交通枢纽，构建服务长江流域的出海通道。一是加快建设江海河联运的组合强港。以通州湾、洋口港、吕四港三大沿海深水港区为主体，加快深水航道开辟和泊位建设，提升大型海船的靠泊和中转能力；加快沿江九大港区的升级改造，尽快提升码头泊位等级，满足沿江港口直接连接海运航线、靠泊大型集装箱船舶的需求，实现江港的海港功能，着力推动南通港向第三代、第四代港口迈进；充分发挥我市内河航道里程长、覆盖广的优势，加快实施连申线、通吕运河、通扬线等重要航道升等改造工程，提高内河航道通航等级，满足江海河高效联运的需求。二是着力打通承南启北、通达中西部的铁路大通道。

加快推进宁启铁路复线电气化改造工程、沪通铁路等项目建设及沿海高铁等项目前期工作，打通南通铁路跨江通道，对接京沪高铁等快速铁路干线，提高我市铁路南北通达能力；全力推动沪（通）泰宁城际（北沿江城际）、通苏嘉城际等项目尽快实施，通过南北两大沿江城际通道，对接沪汉蓉快速客运通道，实现与武汉、重庆等长江中上游航运中心的铁路衔接，充分发挥好我市作为上海航运中心对外辐射的重要节点功能。三是加快南通口岸开放和建设。推进大通关建设，进一步优化海关、海事、检验检疫、边检查验监管模式，健全联动协作机制，全面推行“一次申报、一次查验、一次放行”通关模式；加强海关特殊监管区域建设，开展综保区 C 区规划论证和申报，推进南通家纺产业集聚区海关直通式监管点、启东综保区、如皋保税物流中心和海安保税物流中心等海关特殊监管区建设。四是打造服务长江中上游的现代物流中心。积极培育物流业发展新的增长点，加快火车站站北物流园、机场空港物流园等物流集聚区建设，建立服务长江流域的分拨中心、商品交易中心，增强运输、物流、贸易、商务等服务功能，打造联系东部沿海与中西部地区的现代物流中心和江海联运枢纽，成为长江经济带重要的出海通道。

（二）打好“融入上海”牌，构建互动融合发展的（沪）苏通经济圈。

国家建设长江经济带战略明确要求要充分发挥长三角核心区辐射带动作用，江苏省委省政府明确提出推进“（沪）苏通经济圈建设”，正顺应了这一要求。南通应发挥紧邻上海的区位优势，积极推进“（沪）苏通”经济圈建设，提升在长三角核心区中的实力和能级。一是积极争取将南通港口、机场纳入上海航运中心、航空枢纽的一体化规划布局和建设。加强与上海港的分工与协作，为上海提供疏港配套服务，共同承担长江经济带向东的出海门户功能，使南通港真正成为上海国际航运中心北翼重要组合强港。以上海虹桥和浦东国际机场为龙头，优化整合机场资源，主动承接上海两场的溢出资源。加快机场口岸对外开放，积极拓展干线、强化支线，努力扩大货运航空，积极发展通用航空，进一步增强机场运输服务能力，加快融入上海国际航空枢纽网，建设上海国际航空枢纽辅助机场。二是借鉴上海自贸区可复制可推广经验。重点发挥好南通综保区功能优势，积极承接上海自贸区现代物流、加工贸易、后台服务、分拨分销等“溢出项目”，加快发展离岸金融、跨境结算、融资租赁，复制推广体制机制

创新经验。加快推进简政放权，全面落实与省商务厅签订的《关于加快南通对外开放先行先试合作协议》，进一步在南通综保区推行工商注册登记“先照后证”和外商投资“负面清单”管理。

（三）打好“通州湾新区”牌，构建长江经济带北翼桥头堡。通州湾新区通过对腰沙、冷家沙、三夹沙等沙体大面积围垦，可形成450多平方公里陆域用地，围垦土地可用于开发建设，没有拆迁，不占用国家18亿亩耕地红线指标，同时通州湾连接长江、通达沿海、江河海贯通，具有优越的枢纽优势，可以以深水大港的开发建设为龙头，发挥沿海土地滩涂资源优势。一是加快开发综合性国际深水海港。根据通州湾港区总体规划，以建设综合性深水大港为目标，加快通州湾港区建设步伐，全力推进深水化、规模化、专业化发展。二是着力构建现代临港产业体系。加快发展综合能源、重型装备、大型石化等临港产业和机器人、航空、游艇、海洋生物医药、海洋工程装备、海洋新材料等战略性新兴产业，努力将通州湾新区打造成“国家海洋经济创新发展示范区”。大力发展港口物流业，努力把通州湾建设成为面向长江经济带的制造业物料供应中心和产成品仓储转运中心、能源战略储备的新基地；着力发展金融服务、科技服务、商贸服务、外包服务等生产性服务业，提升与制造业融合发展水平。三是远期规划建设一座高度开放的自由港城。创新与上海国际航运中心、上海自贸区的合作机制，借鉴香港和新加坡成功建设经验，建设上海自贸区的产业协作区和配套区、国际经济合作示范区，打造自由港城试验区。

（四）打好“民族工业”牌，构建长江流域先进制造业新高地。在长江经济带建设中，南通可以充分发挥产业比较优势，进一步释放民营企业发展活力，加强与长三角及长江中上游地区的产业协作，打造长江流域特色制造业新高地。一是发挥船舶制造优势，推动船舶产业转型发展。积极抢抓国家推进内河船型标准化的契机，加快引进国内外知名的船舶研究设计院，鼓励船舶企业围绕国家船舶产业的发展导向和长江航运需求，加大研发力度，提高创新设计能力，尽快开发出满足长江航道要求的江海直达船、三峡船型；抢先争取长江新型船舶的市场份额，争取国家政策支持，建设我国江海直达船、三峡船设计制造基地。二是提升传统纺织业水平，打响“南通家纺”世界品牌。在加快研发和设计投入，促进纺织行业时尚化、高端化发展的同

时，充分利用中西部地区的劳动力优势和原材料优势，鼓励纺织及家纺企业到中西部地区设立制造基地，本市以发展企业总部和研发设计、营销中心为主，提升辐射带动能力。三是发挥江海港口优势，积极发展高端装备制造业。充分发挥通江达海的便利交通条件，积极打造新能源装备、油气矿开采装备、海水淡化装备、港口机械装备、轨道交通等运输装备产业链，提升研发制造水平，建设具有南通特色的临港装备制造业基地。

（五）打好“江风海韵”牌，打造滨江临海的旅游生态城市。南通滨江临海，在做好水资源和水生态环境保护的同时，应进一步依托独特的江海风光，积极打造滨江临海的旅游生态城市。一是构建大江大海观光带。着力推进沿海防护林带建设，加强沿海滩涂湿地保护，构建海堤绿色屏障，将沿海建成集生产、防护、观光于一体的滨海廊道。深入推进优江拓海，将沿江产业项目有序向沿海转移，加强对沿江生态敏感区的保护，完善江堤绿色长廊，加快形成以狼山风景区、新城商务区、国际生态社区、河源文化区、开沙岛旅游度假区、滨江生活区为主的沿江风光带，不断彰显南通滨江城市特色。二是加快发展旅游休闲业。以打造江海旅游门户城市为目标，充分挖掘“江海灵秀地，近代第一城”的自然历史文化资源，在全国乃至海外旅游市场叫响“追江赶海到南通”的旅游名片。三是加强环境保护和生态环境治理。深入推进国家生态市建设，加强自然保护区、风景名胜区、饮用水源保护区、重要渔业资源等重要生态功能区的保护和生态修复；加大污染防治力度，推进生态园区、生态乡镇建设。

参考文献：

- 【1】《李克强主持召开座谈会 依托黄金水道建设长江经济带》新华网 2014-4-29 。
- 【2】戈特曼：《城市群——城市化的美国东北海岸》，1961 年。
- 【3】Balassa, B: The theory of Economic Intergration, London, GeogeAllen&Unvin, 1973。
- 【4】Joseph s. Nye, Peace in Parts, Boston: Little, Brown&Company,1971。
- 【5】陆炳炎[编]，长江经济带发展战略研究[M]，华东师范大学出版社，1999 年版。
- 【6】徐国弟[编]，21 世纪长江经济带综合开发[M]，中国计划出版社，1999 年版。

【7】]埃德加·M·胡佛，区域经济学导论[M]，商务印二陆馆，1990。

谈育龙	南通市发改委副主任
徐晓梅	南通市经济学会秘书长
李建波	南通市发改委综合处副处长
李 霜	南通市发改委综合处副处长

长江经济带战略视野下南通沿海前沿区域 产业空间布局优化研究

尹建勇 杨晓峰 徐光明

内容摘要：随着“一带一路”和长江经济带国家战略的实施，国际国内经济形势大环境的发展变化，南通沿海开发也面临这新的机遇和挑战，特别是南通沿海开发的重点板块沿海前沿区域的各级产业园区港产城的开发的总体定位和有所调整，为了更好的策应长江经济带发展战略，在实施江海联动战略中深化沿海开发成为贯彻沿海开发国家战略的重要方法和路径，但是由于沿海重点园区发展阶段各不相同，功能定位不够清晰，南通沿海产业空间布局有必要进一步优化以更好的服务和对接长江流域的发展。针对这些问题，本文重点研究了长江经济带战略视野下，南通沿海前沿区域实施江海联动战略基础，对南通沿海前沿区域产业空间布局提出了“三板块五集群十五基地”的优化建议。

主题词：长江经济带 南通沿海开发 产业布局优化

2014年9月25日，国务院印发《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》。提出要依托长江黄金水道，推动上中下游地区协调发展、沿海沿江沿边全面开放，构建横贯东西、辐射南北、通江达海、经济高效、生态良好的长江经济带。《意见》中明确提出要求南通要推进“通州湾江海联动开发”。这是对南通沿海开发带来的重大机遇，对南通沿海开发未来的总体布局将具有格局性影响，特别是《意见》出台后，国家发改委同意、省政府批准设立了通州湾江海联动开发示范区，明确了示范

区建设“长江经济带北翼桥头堡、江海联动现代物流集聚区、江海产业联动发展先导区、陆海统筹综合配套改革先行区”的定位。这是沿海前沿区域载体平台建设的重大突破，同时以江海联动示范区为名称获批，这对沿海开发中的江海联动问题提出了新的要求和方向，值得我们进一步深化研究。在此背景下，以通州湾为战略支点实施江海联动开发，充分发挥南通拥有沿江和沿海两条“金边”的发展基础优势，借长江经济带发展战略的东风，对沿海前沿区域产业空间布局进行重新优化调整，对全力打造具有鲜明特色的沿海产业带、城镇带和风光带将具有重要意义。

一、南通沿海前沿区域产业布局与发展的现状特点

南通沿海前沿区域的陆域面积 2900 多平方公里，约占全市面积的 35%，区域内分布着如东、启东县城、21 个镇（街道）及毗邻海域、11 个沿海产业园区。江苏沿海开发上升为国家发展战略 5 年多来，南通沿海开发建设全面推进，初步形成了以沿海港口为龙头，产业园区为载体，重点城镇为依托，港产城一体化发展的总体格局。2014 年，南通沿海前沿区域地区生产总值 1056 亿元，占全市的 18.7%。人口约 168 万，城镇常住人口 69 万，建成区约 150 平方公里。沿海重点中心镇完成第一产业增加值 72.60 亿元，第二产业增加值 251.84 亿元，第三产业增加值 176.24 亿元，三次产业结构为 14.5：50.3：35.2。【1】

（一）南通沿海前沿区域产业空间布局现状与发展特点

南通沿海前沿区域按照“江海联动、港城互动、轴向带动”的空间开发理念，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，形成了石油化工、电力能源、冶金建材、重型装备产业、现代物流、滨海旅游、特色农业等沿海产业发展格局。

1.传统海洋渔业发展保持稳定。海洋捕捞和海水养殖业是南通沿海具有悠久历史的传统产业，如东洋口渔港和吕四渔港是两大国家级中心渔港，其中吕四渔场是全国八大渔场之一。条斑紫菜、河豚、河蟹苗种、文蛤、南美白对虾等海产品在全省乃至全国具有较大影响。2014 年，海洋捕捞产量超过 30 万吨，占全省总量的一半多。

2.“以港兴产、以产兴城”是南通沿海产业布局和发展的主要模式。实施沿海开发战略以来，南通沿海前沿区域遵循以港口为中心的产业布局规划思路，重点打造通

州湾港区、如东洋口港区、吕四港区等临港产业集聚区，形成各具地方特色的临港产业板块。沿海已建成生产性码头泊位 12 个，其中公共码头泊位占 33.3%，2014 年实现货物吞吐量 1592 万吨；在建码头泊位 11 个，其中 10 万吨级泊位 3 个。海门港集装箱航线开通运行，实现了我市沿海集装箱码头零的突破。

3.产业向园区集中，集约集聚发展，打造产业集群。目前，南通沿海前沿区域共有各级各类产业园区 11 个，占地面积达到 1907.2 平方公里，占全部沿海前沿区域总面积的一半以上（详见图 1）。形成了海洋渔业、精细化工、能源、船舶修造、纺织服装、旅游等产业集群。各园区中有 5 个将海洋捕捞、海水养殖作为主导产业；3 个将机械、装备制造作为主导产业；能源-电力能源及新能源、海洋工程、纺织服装等也分别有 2 个产业园区将其作为主导产业；而精细化工、旅游等产业则分别被洋口港经济开发区和圆陀角旅游度假区作为主导产业，园区发展已初具规模（详见表 1）。

图 1：南通沿海前沿区域产业园区分布示意图

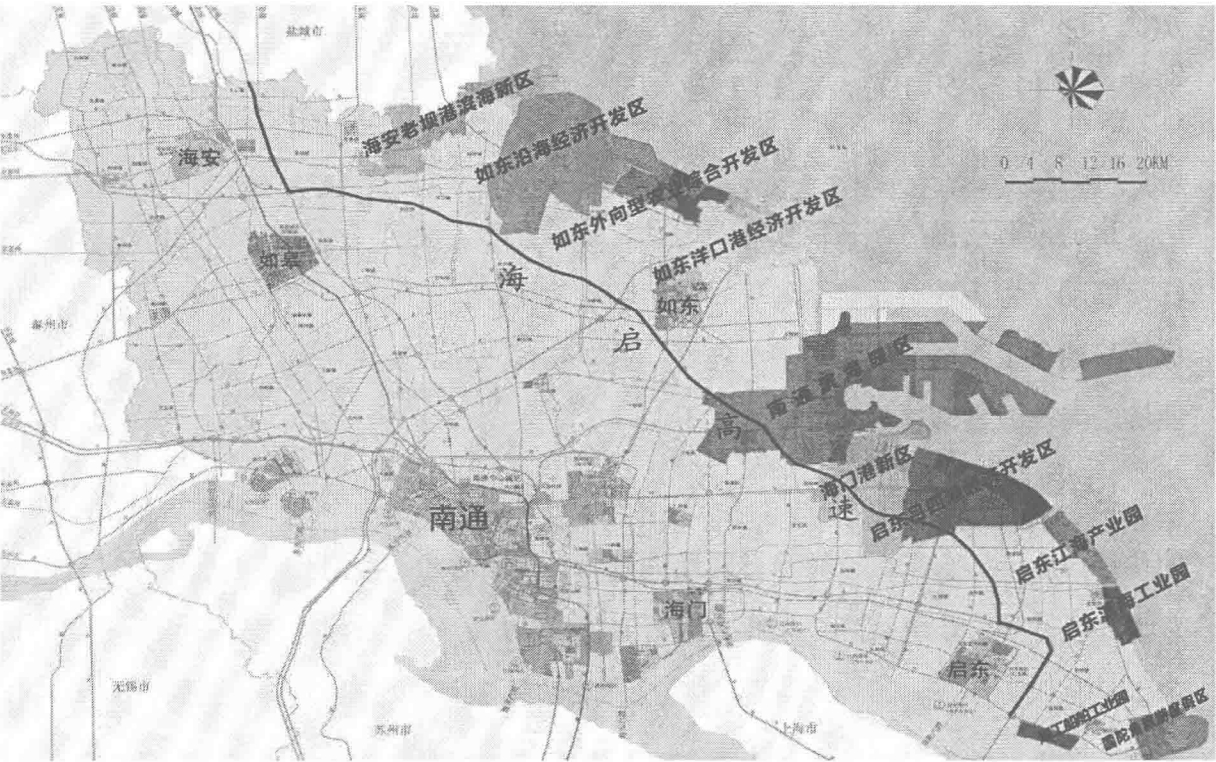


表 1：南通沿海产业园区主导产业表

园区	现有产业
老坝港滨海新区	特种水产养殖、紫菜、纺织服装、磁性材料
如东沿海经济开发区	精细化工、旅游、海洋渔业
如东外向型农业综合开发区	种植业、水产养殖
洋口港经济开发区	新能源（风电）、LNG 物流
通州湾江海联动开发示范区	种植业、海水养殖、纺织服装
海门港新区	装备制造、食品
吕四港经济开发区	电力能源、通用设备制造、海洋渔业
江海产业园（筹）	无
滨海工业园	海工装备与船舶配件、节能环保、机械制造和 电子电器
启东圆陀角旅游度假区（筹）	旅游、房地产
海工船舶工业园	海洋工程

二、南通沿海前沿区域与长江经济带其他地区产业合作的现实基础

当前，国家发展的战略侧重于统筹区域协调发展，推动沿海战略通过长江等大动脉向内陆辐射推进，所依托的长江黄金水道将是我国经济发展的新支撑带。随着长江经济带的发展，大量沿海地区的制造业可能会更多的向内陆拓展，内如重型装备或工矿企业也寻求在沿海设立出海基地，但是长江并非适应所有制造业的运输要求，除了产业合作、物流合作等基础性的合作外，长江经济带的发展将是涵盖多维的领域，应该包括城市发展、教育科研等诸多领域的横向连写，在全方位合作中突出产业特色、融合、绿色和转型的发展要求，强调跨江融合、江海联动以及创新驱动。

（一）合作基础

一是从区位来看，南通位于长江经济带与沿海交汇的“T”字型结点处，是长江经济带的东部起点，也是丝绸之路经济带和海上丝绸之路的重要交汇点。另外，南通地处长三角核心区，紧邻上海浦东和上海自贸区，通过苏通大桥和崇启大桥融入上海

1 小时经济圈，是长江经济带龙头的重要组成部分。二是从重大基础设施来看，南通具备建设 30 万吨级深水航道和综合性大型深水海港群的建设条件，是长江经济带发展外向型经济的重要出海通道。三是从产业基础来看，南通沿海具有广袤的滩涂，滩涂总量 2000 平方公里，已围垦 300 平方公里，将为长江经济带提供广阔的发展空间，是中国沿海布局大规模临港产业基地的首选之地。四是从生态来看，南通沿海生态环境优良，滩涂湿地广阔，水体自净能力较强，海洋性气候明显，大气污染物扩散、稀释、净化能力强。这一切都使得南通在长江经济带发展中具备了港口、产业和城市发展的基础优势和良好优势，成为江海联动、优江拓海发展战略的重要承载空间。

（二）优势比较

南通与上海隔江相望、区位相近，但在长江经济带产业合作联动中的作用并不相同。与上海联动的领域主要在金融、航运、贸易等服务业。而南通的跨区域联动应侧重于发挥区位、土地、港口、成本、开放等综合优势，重点侧重基于产业的园区、码头、运营、科研、教育等全方位的合作和互联，即通过南通更加发达和先进的产业基础以及南通对外开放的区位条件，与长江中上游城市之间进行合作和联动。

相对于长江经济带中上游城市，南通的比较优势在于：首先，南通已经进入工业化后期阶段，具有资金规模和技术先进的有利条件，具有高端制造业和服务业发展的比较优势，对于长江中上游地区的产业发展和提升具有一定的借鉴意义；其次，南通具有向东开放的丰富经验和基础条件，拥有广阔的海外市场资源和对外贸易基础，有助于长江沿岸城市发展开放型经济拓展出口市场；第三，南通地处长三角核心区，但各项综合成本低于苏南和上海，同样具有良好的交通和公共服务基础设施，拥有大型的枢纽型港口和广阔的沿海空间，是长江中上游城市实施区域合作和融入长三角以及借船出海的最佳选择。

相对于南通，长三角中上游城市的优势在于：第一，拥有储量大、种类多的矿产资源以及各类国家级的原材料加工基地，此外还有众多旅游资源和丰富的农业生物资源。第二，土地、人力资源、智力资源等要素较为丰富且价格便宜，快速增长的潜力仍然巨大；第三，中西部各个城市目前正处于工业化中期阶段，产业发展空间较大；第四，具有向西开放的优势。近年来，长江中上游地区对欧亚国家出口不断扩大，随

着以重庆作为始发站的“渝新欧”铁路的开通，中上游地区向西出口的运输成本大幅度降低，向西开放能力进一步增强。

三、南通沿海前沿区域产业空间布局上存在的主要问题

长江经济带战略的提出，特别是南通通州湾江海联动开放示范区的获批，南通沿海前沿区域又承载了新的功能和任务，势必需要在产业空间布局上进行优化调整，根据对接长江经济带发展的要求和产城融合发展的需求，目前主要存在以下问题：

1.产业布局的统筹程度不高，与长江沿线开展合作方向不明。一是南通沿海开发的启动实际上早于国家战略的实施，沿海开发主要是有县级为主实施，沿海产业园区分属于南通市的5县（市）区，决策的主体和管理归属各不相同，特别是在省直管县的体制下，决策者、管理者以及投资者各自有自己的产业发展规划和利益考量，最终结果都选择了最有利于自己的规划方案，虽然说沿海前沿区域开发所依据的要素资源禀赋差异并不大，产业布局相似度较高也属正常现象，会不可避免的导致一些产业在布置上协调性不足，但是在这种背景下，在南通整体对外合作上难以有重点有侧重的开展对接，会造成一定的内耗。二是我市各产业园区启动开发的时序差异较大，同时沿海开发的外部环境瞬息万变，不同时间、不同的国际、国内环境条件导致产业园区的产业布局和产业发展差异性也较大，各园区对外合作联系的方式方法方向都不尽相同，针对长江经济带沿县的合作还需要进一步理清思路。

2.产业布局和发展的模式单一，“以港兴产、以产兴城”的发展模式存在不足。产城融合包含功能融合和结构匹配两大项内容，核心是通过促进居住和就业的融合，达到真正的产城融合发展。【2】从这个角度看理论上是可行的，但是在实践中存在一定的局限性，其中最大的不足就是导致现阶段出现临港产业发展迟缓和产城融合不够等问题。第一，港口码头建设周期长。港口建设一般工程复杂、工期长、投资巨大，且需要上升到国家层面审批。因此，导致因港兴起、布局的产业发展将是一个长期的过程。第二，“以港兴产”影响因素多。港口是沿海产业和沿海新兴城镇发展的基础，沿海产业布局依托港口布点，而港口建设工期长又地处偏僻，导致配套产业发展不能及时跟进，产业发育制约因素较多，物流园区发展的支撑力度不够，难以形成较为完整的产业链，更谈不上打造具有较强竞争力的产业集群。第三，临港产业选择容易造