

沿海 发展 研究

郝宏桂 主编

2015年
第 1 期
(总第1期)

Journal
of
coastal
development

本书以连云港『一带一路』交会点核心区为抓手，以陆桥通道为载体，以『一带一路』建设为契机，承接叠加江苏的多重国家战略，实现率先发展、联动发展、有序发展，增创对外开放新优势。



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

沿海 发展 研究

Journal
of
coastal
development

郝宏桂 主编
2015年
第1期
(总第1期)



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

发 刊 词

金秋十月是成熟和丰收的季节，经过为期一年的精心组织和各方面的共同努力，由江苏沿海开发研究院主办的学术集刊——《沿海发展研究》在社会科学文献出版社正式出版了，我对刊物的创办和顺利发行表示衷心的祝贺！

江苏沿海开发研究院是江苏省首批 15 个哲学社会科学研究基地之一和江苏省首批 22 家决策咨询研究基地之一。近年来，基地紧紧抓住江苏沿海地区区域经济增长和社会发展这一主题，在科学研究和社会服务方面取得了一系列令人鼓舞的成就，特别是汇聚了一批理论视野开阔、学术功底扎实的中青年专家团队，为研究院的长期发展创造了优越的条件。

《沿海发展研究》是江苏沿海开发研究院主办的集刊。该集刊借鉴国内外沿海发展经验，对新常态背景下江苏沿海地区“十三五”发展的区位条件、资源优势、产业结构和发展模式等一系列理论和现实问题进行深入细致的探讨，汇集区域发展战略、产业经济、新型城镇化和可持续发展等方面的专题学术论文，公开展示研究院突出的研究成果。

江苏沿海地区是江苏未来发展新的增长极，是“一带一路”建设的海陆交会点，是促进我国沿海地区率先发展、辐射带动新亚欧大陆桥、实现海陆联动发展的东方桥头堡。从区域经济增长的一般规律出发，探寻沿海发达地区的转型发展和后发地区跨越发展的路径与方法，既有十分重要的现实意义，又有深远的学术价值，也正是集刊出版发行的宗旨所在。因此，集刊的出版对进一步彰显江苏沿海开发研究院的新型智库功能，更好地为相关政府部门、企事业单位决策提供咨询服务，奠定了坚实的基础。

区域发展是优化人类生存与发展空间规律的科学，其研究领域包括区域经济发展、居民生存条件的改善、社会文明程度的提高、生态环境的优化和人民各方面素质的提升。集刊的栏目设置和文章挑选，从促进区域发展的目标出发，以区域经济学的基本理论、分析方法及其在区域经济发展战略中的应用为主线，深入分析和研究了江苏沿海地区转型发展中的理论与现实问题，很具有可读性。集刊对于政策的制定者、相关领域的科研人员以及高等院校相关专业的师生来说，是一本难得的专业参考用书。

中国人民大学经济学院 教授、博士生导师 孙久文
中国区域科学协会 理事长

2015 年 10 月 1 日

— 1 —

沿海发展研究

(2015 年第 1 期 总第 1 期)



主 办

盐城师范学院

江苏沿海开发研究院

目 录

顾 问：孙久文、陈 耀
董锁成、杨桂山
沈 和、钱志新

主 编：郝宏桂

副主编：刘 波

编辑委员会：

主 任：崔 刚

副主任：赵庆新

成 员：郝宏桂、刘 波
郇恒飞、孙小祥

区 域 战 略

- 依托新亚欧大陆桥 开创江苏“十三五”
对外开放新优势 古龙高 / 1
- “新常态”背景下江苏沿海地区创新发展的
对策研究 郝宏桂 / 10

区 域 发 展

- 江苏沿海地区跨江融合发展的思路与对策
研究 刘玉卿 张云峰 熊晓华 / 24
- 新型城镇化背景下江苏沿海地区区域协调
机制研究 杨海华 / 38
- 对接上海自贸区 加快江苏沿海地区外向型
经济发展研究 马随随 / 53

产 业 经 济

- 江苏沿海地区现代农业转型升级战略
研究 刘吉双 / 69
- 盐城市新兴主导产业的选择和培育
研究 陈 丽 / 82

研究成果

江苏省哲学社会科学研究基地
江苏沿海开发研究基地
江苏省决策咨询研究基地
江苏沿海发展研究基地
江苏沿海（盐城）可持续
发展研究院

江苏沿海港口物流业发展研究 …… 董艳梅 / 95

新型城镇化

江苏沿海地区新型城镇化路径与模式研究
——以盐城市西部沿边城镇
为例 …… 李传武 / 106
江苏沿海地区创新型城市建设
研究 …… 邰恒飞 / 120
“十三五”时期江苏沿海地区新型
城镇化的政策与法治保障 …… 刘利平 / 133
“十三五”市域空间实施主体功能区制度研究
——以盐城市为例 …… 朱天明 龚春红 / 144

可持续发展

沿海后发地区可持续发展的模式和保障体系研究
——以盐城国家可持续发展试验区
为例 …… 郝宏桂 孙小祥 / 159
江苏沿海地区产业经济可持续发展的影响因素及
对策研究 …… 吕贤旺 / 173
杨树产业集群的特征及人口效应
研究 …… 严士清 / 185

征稿简则 / 198

依托新亚欧大陆桥 开创江苏 “十三五” 对外开放新优势^{*}

古龙高

摘 要：在“一带一路愿景与行动”中，新亚欧大陆桥被列为丝绸之路经济带建设的通道之一，新亚欧大陆桥陆上运输线路与丝绸之路经济带通道的高度重合决定其在丝绸之路经济带建设中具有主体地位和其他通道不可替代的综合效应。江苏“十三五”应依托新亚欧大陆桥，以连云港“一带一路”交会点核心区为抓手，以陆桥通道为载体，以“一带一路”建设为契机，承接叠加江苏的多重国家战略，实现率先发展、联动发展、有序发展，增创对外开放新优势。

关键词：新亚欧大陆桥 江苏 “十三五” 对外开放 新优势

面对《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》（以下简称“一带一路愿景与行动”）的出台给江苏参与“一带一路”建设带来的新态势，江苏“十三五”的对外开放规划，要重点做好新亚欧大陆桥文章，增创对外开放新优势。

一 新亚欧大陆桥在“一带一路愿景与行动”中的地位

1. 新亚欧大陆桥陆上运输线路与丝绸之路经济带通道的高度重合决定其在丝绸之路经济带建设中的主体地位

在“一带一路愿景与行动”框架思路中，丝绸之路经济带确定的重点是“畅通中国经中亚、俄罗斯至欧洲（波罗的海）；中国经中亚、西亚至波斯湾、地中海；中国至东南亚、南亚、印度洋”。根据“一带一路”走向，陆上依托国际大通道，以沿线中心城市为支撑，以重点经贸产业园区为合作平台，共同打造新亚欧大陆桥、中蒙

^{*} 作者简介：古龙高，江苏省社会科学院沿海沿桥发展研究中心副主任、连云港分院研究员，江苏省有突出贡献中青年专家、连云港市首届十大社科名家。

俄、中国 - 中亚 - 西亚、中国 - 中南半岛等国际经济合作走廊。上述通道中，中国经中亚、俄罗斯至欧洲（波罗的海）、中国经中亚、西亚至波斯湾、地中海通道与新亚欧大陆桥陆上的运输线路高度重合。

新亚欧大陆桥中国段西端从新疆阿拉山口站换装出境进入中亚，与哈萨克斯坦德鲁日巴站接轨，西行至阿克套，进而分北、中、南三线接上欧洲铁路网通往欧洲。北线，由哈萨克斯坦阿克斗卡北上与西伯利亚大铁路接轨，经俄罗斯、白俄罗斯、波兰通往西欧及北欧诸国。中线，由哈萨克斯坦往俄罗斯、乌克兰、斯洛伐克、匈牙利、奥地利、瑞士、德国、法国至英吉利海峡港口转海运或由哈萨克斯坦阿克套南下，沿吉尔吉斯斯坦边境经乌兹别克斯坦塔什干及土库曼斯坦阿什哈巴德西行至克拉斯诺沃茨克，过里海达阿塞拜疆的巴库，再经格鲁吉亚第比利斯及波季港，越黑海至保加利亚的瓦尔纳，并经鲁塞进入罗马尼亚、匈牙利通往中欧诸国。南线，由土库曼斯坦阿什哈巴德向南入伊朗，至马什哈德折向西，经德黑兰、大不里士入土耳其，过博斯普鲁斯海峡，经保加利亚通往中欧、西欧及南欧诸国。丝绸之路经济带战略首先是通道经济，以新亚欧大陆桥陆上的运输通道为依托，应该是丝绸之路经济带建设的最优选择。

新亚欧大陆桥陆上的运输线路与丝绸之路经济带通道的高度重合决定其在丝绸之路经济带建设中的主体地位。从通道的角度讲，“中国 - 中亚 - 西亚合作走廊”依托的通道就是新亚欧大陆桥，“中国 - 中亚 - 西亚合作走廊”也可以称为“新亚欧大陆桥合作走廊”。

2. 新亚欧大陆桥通道与“国际经济合作走廊”的其他通道相比具有极大优势

在“一带一路愿景与行动”框架思路中提出的“打造新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国 - 中亚 - 西亚、中国 - 中南半岛等国际经济合作走廊”中，如前所述，新亚欧大陆桥、中国 - 中亚 - 西亚经济合作走廊依托的是相同的通道，与“中蒙俄合作走廊”、“中国 - 中南半岛等国际经济合作走廊”相比，“新亚欧大陆桥合作走廊”具有更大的优势。

“中蒙俄合作走廊”依托的通道具体包括两条运输线，第 1 条是大连港经满洲里至欧洲的大陆桥运输线。这条大陆桥运输线主要是从大连港上岸，经哈大线至四平转平齐线，经三间房编组站向西走滨洲线到满洲里出境，在俄罗斯后贝加尔站换装后，上西伯利亚大陆桥至俄罗斯西部港口至欧洲。这条陆桥贯穿我国东北，对吸引美洲、日本、韩国等国家和地区的货源，分流纳霍德卡港的货源，加快我国特别是东北地区的对外开放有一定意义。第 2 条是天津港经二连浩特至欧洲的陆桥运输线。这条线路的基本走向是由天津港上岸，经京港线、京包线、集二线到二连浩特国境站换装后，经蒙古国乌兰巴托至俄罗斯乌兰乌德与西伯利亚铁路衔接。这条铁路线主要是第三国通过天津新港—二连浩特—乌兰巴托的中蒙小陆桥运输。

这条通道依附的主体是西伯利亚大陆桥，而新亚欧大陆桥通道与西伯利亚大陆桥相比有显著的优势。第一，新亚欧大陆桥使亚欧之间的货运陆上距离比西伯利亚大陆桥缩短 2000 ~ 2500 公里，从日本、韩国至欧洲，通过新亚欧大陆桥，水陆全程仅为

12000 公里，比经苏伊士运河少 8000 多公里，比经巴拿马运河的海上运输线缩短 11000 公里，比经北美大陆桥缩短运距 9100 公里。第二，新亚欧大陆桥使东亚与中亚、西亚的货运距离大幅度缩小。日本神户、韩国釜山等港至中亚的哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦 5 个共和国和西亚的伊朗、阿富汗，通过西伯利亚大陆桥和新亚欧大陆桥，海上距离相近，陆上距离相差很大。例如，到达伊朗德黑兰，走西伯利亚大陆桥，陆上距离为 13322 公里，走新亚欧大陆桥，陆上距离只有 9977 公里，两者相差 3345 公里。到达哈萨克斯坦阿拉木图，走西伯利亚大陆桥，陆上距离是 7776 公里，走新亚欧大陆桥，陆上距离只有 5002 公里，相差 2774 公里。第三，新亚欧大陆桥地理位置和气候条件优越。整个陆桥避开了高寒地区，港口无封冻期，自然条件好，吞吐能力大，可以常年作业。第四，新亚欧大陆桥辐射面广，对亚太地区具有吸引力。

中南半岛包括越南、老挝、柬埔寨、缅甸、泰国、新加坡及马来西亚西部，位于中国和南亚次大陆之间，西临孟加拉湾、安达曼海和马六甲海峡，东临太平洋的南海，为东亚与群岛之间的桥梁，是亚洲南部 3 大半岛之一。目前，通道还没有形成。

3. 新亚欧大陆桥东方桥头堡与“一带一路”交会点构成传承与发展的关系

在国家“一带一路”战略中，作为新亚欧大陆桥的东方桥头堡，其内涵有了极大的扩展。就区域经济学的一般概念而言，经济带的发展需要依托一定的交通运输干线，并以其为发展轴，以轴上经济发达的一个或几个大城市作为核心，发挥经济集聚和辐射功能，联结带动周围不同等级规模城市的经济发展，由此形成点状密集、面状辐射、线状延伸的生产、贸易、流通一体化的带状经济区域。就“丝绸之路经济带”而言，它依托的不是一般的交通运输干线，而是现代丝绸之路——新亚欧大陆桥展开空间。新亚欧大陆桥是以铁路为主体，海、陆、空、管道运输、光缆通信配套的新型现代化、立体化的连接亚欧的海陆国际联运通道。“丝绸之路经济带”与新亚欧大陆桥的关系是传承与发展的关系，后者是前者的基础，前者是后者发展的高级阶段；新亚欧大陆桥是一条国际海陆联运运输通道，“丝绸之路经济带”依托这条国际运输通道沿线的交通基础设施和中心城市，对域内贸易和生产要素进行优化配置，促进区域经济一体化，最终实现区域经济和社会的同步发展。因此，作为“一带一路”战略中的交会点，其基本特征是国际化。

就国内段而言，新亚欧大陆桥覆盖大陆桥沿线东、中、西部省份，丝绸之路经济带建设与西部大开发、中部崛起、东部率先三大区域战略在这里有了深度融合，为保持沿海经济牵引提供资源支撑，为增强西北地区经济活力提供助推引擎。

在 2015 年 3 月全国人民代表大会政府工作报告中，李克强总理明确提出把“一带一路”建设与区域开发开放结合起来，加强新亚欧大陆桥、陆海口岸支点建设。在“一带一路愿景与行动”中勾画出的“一带一路”的大框架中，新亚欧大陆桥建设居于共建国际大通道和经济走廊建设前列。据悉，在即将开工的“一带一路”重大项目上，新亚欧大陆桥将是建设重点。在目前已开工的为数不多的项目中，除了作为新亚欧大陆桥东桥头堡的中哈（连云港）物流中转基地和上海合作组织出海口基地外，

位于新亚欧大陆桥西端的中哈霍尔果斯国际边境合作中心项目也被列为重点建设项目,从而构成一个贯通东西的大通道。

二 新亚欧大陆桥在“一带一路愿景与行动”中的功能

1. 新亚欧大陆桥在“一带一路”战略中具有其他通道不可替代的综合效应

一是陆桥运输通道的辐射效应。大陆桥不仅仅是一条运输通道,而且是区域经济发展的轴线。北美洲大陆桥的开通,对于北美中西部的开发起了决定性作用;西伯利亚大陆桥沿线也兴起了 60 多座工矿城市,对促进西伯利亚资源的开发利用和亚欧经济文化交流产生了重大作用。新亚欧大陆桥的畅通,必将使大陆桥(中国段)区域的内部经济结构发生根本性变化,促进区域经济的横向联系与分工协作,从而逐步向具有强大内聚力的陆桥经济带发展。新欧亚大陆桥在中国境内全长 4131 公里,贯穿中国东、中、西部的江苏、山东、安徽、河南、山西、陕西、甘肃、宁夏、青海、新疆 10 个省份,并辐射湖北、四川、重庆、内蒙古等地区,人口约 4 亿人,占全国的 30%;国土面积为 360 万平方公里,占全国的 37%。这一地区大部分资源非常丰富,战略位置非常重要。著名经济学家马洪认为,新亚欧大陆桥“不仅仅是一条负荷运载的铁路,而且是前景广阔的促进商品经济大流通、东西经济大融合的经济带”。

二是陆桥运输通道的枢纽效应。新欧亚大陆桥上坐落着徐州、商丘、郑州、西安、宝鸡、兰州等国家重要的铁路“十字枢纽”,这些枢纽具有集聚功能,即以陆桥为轴线,以中心城市为核心,以中小城镇为节点,集聚资金、技术、人才、资源和信息等,壮大增长极、培育增长带,造就经济走廊;还具有扩散功能,即以陆桥为依托,以利益为驱动,实现东亚、东南亚、中亚及西欧、东欧的资金、技术和人才沿陆桥向我国中西部转移和扩散。同时,我国东部沿海地区的技术、资金和人才也会逐渐向中西部转移和扩散。另外,陆桥沿线各中心城市的资金、技术和人才也会沿陆桥向沿桥中小城市及周边城镇扩散。

三是陆桥通道协作功能,即以陆桥为纽带,实现陆桥及辐射带地区之间、中心区域之间、中心城市之间、中心城市与中小城市之间、中小城市与城镇乡村之间的经济技术协作,通过协作,合理布局,促进陆桥沿线统一市场的发育和形成,促进陆桥沿线产业带的发展和陆桥经济规模的形成,从而带动东、中、西部的协调发展。连云港作为亚欧大陆桥海陆联运的东端起点、新亚欧大陆桥的东桥头堡,在发挥陆桥功能、启动陇海兰新地带的开发开放中具有特殊作用。

2. 新亚欧大陆桥为丝绸之路经济带的实现创造了必要的现实条件

与海上丝绸之路不同,丝绸之路经济带的路线选择需要充分考虑地理环境、经济效益与政治协调。总体上,经济带的干线仍需首先以铁路交通为主,其次才是公路和石油管道,最后其他配套设施。建设丝绸之路经济带的挑战从经济视角来看主要体现为基础设施建设不足,尤其是中线和南线所经过的地区涉及中亚、西亚、北非等地,这些地区自然条件较差、地形地势复杂、经济发展水平较低,要建设贯通这些国

家的铁路、公路及其他基础设施难度很大。“首先必须要找出一条能够比海洋经济物流成本更低、效率更高的通道，我们就有贯穿整个欧亚大陆的新亚欧大陆桥，而且沿途有着丰富的资源，从连云港到阿姆斯特丹，中间有 47 个城市，联系了 17 个国家。”^[1]从我国境内情况来看，现实的选择是新亚欧大陆桥。

3. 新亚欧大陆桥赋予丝绸之路经济带创新特色与时代特点

新亚欧大陆桥赋予丝绸之路经济带创新特色与时代特点。丝绸之路经济带依托的不是一般的交通运输干线，而是现代丝绸之路——新亚欧大陆桥来展开空间。新亚欧大陆是以铁路为主体，海、陆、空、管道运输、光缆通信配套的新型现代化、立体化的连接亚欧的海陆国际联运通道，是一条习近平总书记在哈萨克斯坦纳扎尔巴耶夫大学的演讲中提到的“太平洋到波罗的海的运输大通道”。^[2]其特点是随着以铁路为主体的多种运输工具突破高山大漠阻隔向内陆延伸，将人类文明的繁荣向欠发达地带扩散，使运输工具通过地带由落后发展为新兴、繁荣的新经济带，步入一个新的时代。芮杏文认为：“人类的未来活动空间将不再为海洋所隔绝，而且也不再为高寒和荒漠所困扰，横跨海际的环球高速铁路、高速公路的畅通，为人类社会生存、发展、繁荣、发达，开辟出辽阔无垠的新天地，带来前所未有的新机遇。”^[3]

三 依托新亚欧大陆桥增创对外开放新优势

1. 以连云港“一带一路”交会点核心区为抓手，率先发展

习近平总书记在江苏考察时明确提出，“江苏处于丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的交会点上”。交会点的建设，首先要将连云港打造为江苏承接“一带一路”战略最直接、最具体的交会点。江苏省委、省政府已经明确指出：连云港是江苏“一带一路”交会点建设的核心区。因此，应在国家层面、省级战略高度考量连云港，建设交会点，打造桥头堡，结合“十三五”规划特别是未来发展的战略思考，进一步拓展连云港在“一带一路”国际经贸往来和投资贸易网络中海陆枢纽的功能，在以下几个方面取得突破。

一是在完善出海口功能、推进新亚欧大陆桥过境运输上求突破。强化港口能力建设，完善综合集疏运体系，提升港口经营服务水平，切实把出海口功能做实做强。新亚欧大陆桥过境运输是连云港在国内的品牌，在高峰年份，运量占全国的 90% 以上，现在也在 50% 以上。新亚欧大陆桥运输面临西伯利亚大陆桥的激烈竞争，建议推进国家成立大陆桥过境陆桥运输协调机制，提高国际竞争力；倡议建立国际层面大陆桥国际论坛，尽快建立省级层面“一带一路”交会点建设发展研究院，发挥平台在合作机制中的建设性作用；加强大陆桥运输信息化体系建设，实现全程信息系统互通互联；推进连云港口岸查验单位升级，使其享受不低于计划单列市的口岸待遇；探索开行重庆等中西部城市经连云港东行至日、韩等国的多式联运班列。将连新亚升级为省级战略，打造精品班列。但连新亚目前是连云港港口集团在主导运行，而其他中欧班列（如渝新欧、郑新欧等）大部分是在省级层面运行，连新亚进一步加大出口

班列密度,争取实现“重去重回”常态化运输。在连新亚升级为省级战略的基础上,争取开行连新欧班列,打造精品班列。

二是在深化中哈物流合作上求突破。这是中国首个落实“一带一路”战略的中外合作实体项目,实现了当年建成、当年投产、当年盈利。但这个项目是连云港市级层面与哈国的合作,层级较低,建议将该项目升级为省级战略,放大项目效应,建立多式联运监管中心,推动保税、金融、信息等综合服务功能叠加。建议将中哈物流合作基地建设升级为省级战略,围绕国家规划建设中哈物流中转基地的最新要求,进一步深化与哈方的交流合作,加快基地建设,尽快启动建设二期项目,高水平规划建设上合组织国际物流园,形成面向日韩与东南亚、服务上合组织成员国的物流基地。

三是在加快产业发展上求突破。坚持港产城融合发展的总体思路,牢牢把握“产业强市”的工作主题,狠抓重大项目集聚,加快产业转型升级,强化城市综合承载功能,着力夯实推进“一带一路”建设的产业支撑。

四是在拓展合作空间上求突破。根据国家和省里的部署,在已有的对外交流合作的基础上,按照巩固中亚、拓展日韩、海陆并举、东西双向的思路,着力建好开放平台,提升交流层次,扩大合作领域,进一步拓展开放合作空间,努力构筑对外开放新格局。

2. 以陆桥通道为载体承接叠加江苏的多重国家战略,联动发展

近5年来,国务院发布了多个涉及江苏的规划,其中《江苏沿海地区区域发展规划》、《长江三角洲地区区域规划》、《国家东中西区域合作示范区建设总体方案》等对陆桥通道和桥头堡发展具有直接指导意义。“十三五”期间,江苏应以陆桥通道承载叠加江苏的多重国家战略,推进一体化发展。

首先,沿海开放战略与陆桥战略联动,海陆一体发展。沿海地区依托连云港、盐城、南通等沿海城市,共同打造海上合作战略支点,推动港口共建共享,构建通畅、安全、高效的国际物流大通道,合作建设经贸合作区和产业集聚区。发挥南通江海交汇优势,加快跨江融合发展,推动沪苏通经济圈建设,支持南通打造长三角北翼副中心城市,建设现代化国际港口城市,推动国际海洋经济合作区和临港产业带建设,推进南通建设通州湾江海联动开发示范区,建设通州湾江海联动国际物流中心和国际产业合作基地。支持南通建设进口资源加工基地和重化工配套产业基地,推动南通中奥生态园、中意海安生态园和中新苏通生态园建设。推进盐城沿海港口群和淮河出海航道工程建设,发挥盐城港作为沿海地区重要港口功能和盐城国家级综合保税区作用,打造淮河生态经济带出海门户城市,推动国家能源战略中转储运基地、可持续发展试验区、沿海滩涂综合开发试验区及黄海经济区、沪苏大丰产业联动集聚区、中韩(盐城)产业园、国家级(东台)新能源综合示范区等基础功能区建设。推进沿运河城镇轴发展,加快淮安苏北重要中心城市和淮河生态经济带区域中心城市建设。

“一带一路愿景与行动”还给我们一个重要启示,江苏要尽快推进沿海港口体制机制创新,成立江苏沿海港口集团,以港口为纽带与载体,实现沿海开放战略与陆桥战略联动,引领沿海开放向更高层次升级。目前国内各省(自治区、直辖市)沿海

港口的整合已经基本完成，只有江苏沿海港口仍然各自为政，即使是发展最快的连云港，在与两翼上海、青岛港的竞争中处于劣势。沿海港口发展的滞后已经成为江苏参与“一带一路”战略的制约因素。另外，江苏可借鉴国内福建自贸区的经验，采取连云港与苏州联动，联合申报苏—连自贸区，南北共建，推进争取自由港区的步伐。沿海各地要依托其在“一带一路”中的独特区位，提升对内对外互联互通能力，加快集聚沿海新型产业，打造“一带一路”建设先行基地。

其次，江海联动。发挥黄金水道和黄金海岸叠加优势，统筹整合资源和产业布局，打造江海联动发展基地。长江经济带的建设，要发挥南京作为长三角区域性中心城市、长江经济带门户城市和国家创新型城市的辐射带动作用，加快推进南京江北新区建设。发挥沿江城市经济实力强、开放程度高等综合优势，共同建设高水平的产业集聚区和经贸合作高地。推进以通州湾为重点的江海联动，建设上海国际航运中心北翼江海组合港。推进沿江产业结构调整升级与示范区石化基地同步建设。一方面，连云港是国家确定的七大石化基地；另一方面，按照国务院《苏南现代化建设示范区规划》的要求，深化石化产业结构调整，推动石油化工等技术改造升级，促进中心城市周边石化等重化工业向江苏沿海地区转移。这既是国家战略的要求，又具有优势互补、合作共赢的特征，根据南京四大片区工业布局的调整，金陵石化的炼油产能已拟搬至连云港。因此，加快推动金陵石化等沿江石化产能向连云港搬迁、在产业结构调整升级中与示范区石化基地同步建设，也是江苏对接“一带一路”战略的现实选择。

最后，区域联动。苏北共有、共建、共用、共赢连云港港口口岸、示范区。创新示范区管理体制，与省内外、东中西共建、共用、共享、共赢。尽快形成“一带一路”战略亮点，苏北发展支点，沿桥开放重点（平台载体）；地区战略升级，徐连经济带与“一带一路”战略融合发展；加快徐连客专、连盐、连青和连淮扬镇铁路、新机场等综合交通建设，促进区域互联互通；充分发挥海河联运优势，进一步畅通与长江、京杭大运河的水运联系，使“一带一路”与长江经济带两大战略有效衔接。

3. 以“一带一路”建设为契机，有序发展

适应“一带一路”建设优先发展的需要，大力加强开放平台建设，培育增长极，提升江苏对外开放整体水平。

拓展东中西区域合作示范区、苏南创新区、综合保税区、国家级开发区的功能，充分发挥中哈连云港物流基地作用；加强与海上丝路重点港口城市合作；率先突破与沿桥国家和地区共建共用重点经贸产业园区，提升各类市场；强化海陆交会点建设，加快空港、海港、铁路等口岸建设，着力打造东西双向开放门户和国际战略通道支点，大力提升节点城市辐射集聚能力。

适应“一带一路”建设创新发展的需要，提高要素配置效率，促进产业转型升级和集群发展，实现改革与开放，对内与对外的互促共进、良性互动。既加强产业承接，又打造外向型产业集群；既大力推动加工贸易转型升级，又大力发展服务贸易。坚持问题导向，外经要突出境外经贸合作园区的建设，做优做强、共建共用国家级境外经贸合作园区——柬埔寨西港特区、省级境外经贸合作园区——印度尼西亚双马农

工贸经济合作区,推进常州金异集团在乌兹别克斯坦、苏州东方恒信集团在巴基斯坦、徐州徐工集团在中亚等地的“走出去”项目,加快形成“走出去”的产业优势;外资要探索对外商投资实行准入前国民待遇加负面清单管理模式;外贸要突出培育贸易新增长点。重点推动轨道交通、电力通信、工程机械、数控机床、化工装置、海工船舶等大型成套设备出口,积极扩大资源类产品和农产品进口。加快建设轻纺产品、电子产品、农产品等垂直类电子商务跨境平台,拓展跨境电子商务业务。大力发展现代服务贸易。探索建立国际贸易“单一窗口”管理制度和跨部门综合管理服务平台,以重点突破带动三外升级。破除体制机制和政策障碍,消除要素流动、资源配置的壁垒,实施创新驱动发展战略,着力推动自主创新能力的建设和自主品牌产品的开发。

适应“一带一路”建设协调发展的需要,全方位深化和扩大区域合作,构建江苏对外开放新格局。发挥江苏南北中各地区的比较优势,转化苏北地区的后发优势,促进苏北地区有序承接产业转移;强化区域融合发展、特色发展战略取向,激发内生发展活力;突出发挥节点城市作用。支持中哈(连云港)物流合作基地和国家东中西区域合作示范区建设,发挥连云港独特区位优势。支持徐州商圈发展,增强淮海经济区中心城市的辐射功能。支持沿海城市发挥江海联动优势,提升口岸开放功能和水平,支持连云港、苏州与霍尔果斯共建平台,打造新的开放支点。把江苏的区域协调发展更好地融入全国区域协调发展的大局,加强与长三角地区、中西部相关省份的合作,深化与丝绸之路经济带沿线国家和地区的合作,共同推动向东向西开放取得新突破。

参考文献

- [1] 魏建国:《丝绸之路经济带是国家大战略与大布局》,《21世纪经济报》2013年12月29日。
- [2] 习近平:《在哈萨克斯坦纳扎尔巴耶夫大学作重要演讲》,《人民日报》2013年9月8日3版。
- [3] 古龙高:《新亚欧大陆桥经济方略》,东南大学出版社,1998。
- [4] 《国务院总理李克强29日在上海合作组织成员国总理第十二次会议上发表讲话》,新华网塔什干2013年11月29日电。
- [5] 《国家东中西区域合作示范区建设总体方案》,《国家发改委关于印发国家东中西区域合作示范区建设总体方案的通知》,2011。
- [6] [美] 弗朗切斯科·迪纳:《自由贸易的社会建构(欧洲联盟北美自由贸易协定及南方共同市场)》,黄胜强、许铭原译,中国社会科学出版社,2009。
- [7] 布娟鹑·阿布拉等:《上海合作组织自由贸易区可行性研究》,中国大地出版社,2009。
- [8] 叶小文:《新丝绸之路:两大文明的再度交汇》,《人民日报》2014年3月27日第27版。
- [9] 古璇、古龙高、赵巍:《“一带一路”战略与区域开发开放——基于江苏实践的研究》,吉林人民出版社,2015。
- [10] 魏建国:《丝绸之路经济带是国家大战略与大布局》,《21世纪经济报道》2013年12月29日。
- [11] 李建民:《“丝路精神”下的区域合作创新模式——战略构想、国际比较和具体落实途径》,《人民论坛·学术前沿》2013年12月上。

Relying on New Eurasian Land Bridge by Creating New Advantages of Opening to the Outside World in Jiangsu Province

Gu Longgao

Abstracts: In “Vision and Action of One Belt and One Road (OBAOR)”, new Eurasian land bridge is listed as a channel in construction of silk route economic belt. The highly overlap between transportation routes of new Eurasian land bridge on land and channel of silk route economic belt determines its dominant position in the silk route economic belt’s construction and irreplaceable synthetical effects. The 13th Five Years Plan in Jiangsu province should rely on new Eurasian land bridge to undertake and overlap Jiangsu’s multiple national strategies with the methods to grasp intersection core zone of Lianyungang’s “OBAOR”, use land bridge channel as carrier, and treat “OBAOR” as an important opportunity, which can realize prior development, linked development, well-organized development, and strengthen new advantages of opening to the outside world.

Keywords: New Eurasian Land Bridge, Jiangsu, The 13th Five Years Plan, Opening to the Outside World, New Advantages

“新常态”背景下江苏沿海地区 创新发展的对策研究^{*}

郝宏桂

摘 要：在“新常态”背景下，我国区域经济增长面临着发展动力转换与产业转型升级的现实挑战。当前，江苏沿海地区经济发展既有“一带一路”建设、江苏沿海开发、长三角区域一体化和长江经济带建设等国家战略所带来的历史机遇，也有中心城市辐射带动作用不明显、产业集群化程度较低、港口布局分散、资源利用效率不高、环境风险加大、文化软实力基础薄弱和创新驱动能力不强等具体问题。推进江苏沿海地区经济转型升级应主动适应“新常态”的要求，切实发挥政府引导和市场配置资源的双重作用，不断增强自我发展的内生动力和经济、社会与环境的可持续发展能力，以“新作为”引领“新常态”，加快区域内港口群、产业群和城镇群建设，推动区域内产业协调发展，通过新型工业化、新型城镇化和现代特色产业发展之路引领江苏沿海地区的创新发展。

关键词：“新常态” 江苏沿海地区 创新发展

引 言

实施沿海开发国家战略5年来，江苏沿海地区经济总量不断攀升，规模经济效应日益凸显，已经成了江苏省内经济增速最快、最具发展潜力的经济增长极。从2009年起，江苏沿海地区GDP每年跨越一个千亿元级台阶；到2013年时江苏沿海地区GDP突破1万亿元，2014年达到11454.2亿元，是2009年的1.6倍，年均增长12.5%，分别高出同期全省、苏南地区年均增幅1.7个、1个百分点；占全省GDP比重由2009年的14.5%上升到2014年的17.6%。当前，我国经济经过30多年持续的

^{*} 基金项目：江苏省决策咨询基地项目：“十三五”江苏加快沿海开发、打造沿海经济增长极的思路与政策研究；项目编号：14SSL070。

作者简介：郝宏桂，男，盐城师范学院江苏沿海开发研究院教授，研究方向为区域经济学。

高速增长以后,进入了经济增速逐步放缓、增长动力逐渐转换以及发展方式适时转变的新阶段。基于对中国宏观经济运行所呈现的特点以及趋势分析,以习近平同志为代表的党中央及时提出了中国经济“新常态”的概念,强调要从经济发展的阶段性特征出发,适应“新常态”,保持战略上的平稳心态。2015年是中国经济社会步入全面改革、转型发展的关键之年;在“新常态”背景下,作为国家发展战略的承担者,江苏沿海地区必须告别传统的发展模式、创新发展方式,在深刻解析和把握“新常态”的基础上,切实发挥政府的引导作用和市场配置资源的决定性作用,努力形成市场作用和政府作用有机统一、相互补充、相互协调、相互促进的格局,通过加快区域经济社会创新发展的步伐来实现江苏沿海地区的可持续发展。基于此,本文就“新常态”背景下江苏沿海地区的区域经济发展动力转换和产业转型升级等创新发展问题进行研究,以期对沿海地区的经济增长模式转型提供一些可资借鉴的思路与对策。

一 “新常态”背景下区域经济增长动力的转换

(一) “新常态”的提出

“新常态”作为近年来最热的经济术语,最早是由美国太平洋基金管理公司总裁埃里安(Mohamed El-Erian)于2009年年初提出,用来归纳2008年国际金融危机之后世界经济特别是发达国家经济增长可能的长期态势,在宏观经济领域被普遍形容为危机之后经济恢复缓慢而痛苦的过程。^[1,2]自1978年以来的30年里,中国经济始终以9.9%的高速度持续增长,2010~2011年,我国的经济增速分别为10.3%、9.3%,2012年,我国经济增速放缓,仅为7.7%,2013年保持7.7%的水平,2014年为7.4%。^[3,4]针对中国经济出现的新变化,我国学者陆续提出中国经济将步入中高速稳定期的“新常态”。^[5]2014年5月,习近平在河南考察时首次使用“新常态”一词来描述中国经济,同年12月,中央政治局会议和经济工作会议对中国经济“新常态”进行了系统和具体的阐述,中央高层领导已经重新研判中国经济的发展新局面,用“新常态”的概念加以高度提炼和升华,“新常态”在中国各界被高度重视并广泛流传,中国经济“新常态”的理论体系和政策框架基本形成。它是应对“全球经济格局深刻调整、外部需求出现常态萎缩,创新驱动竞争更加激烈、产业结构转型升级滞后,传统人口红利逐渐减少、资源环境约束正在加强,面临跨越‘中等收入陷阱’挑战、改革红利有待强力释放”的必然结果。

(二) “新常态”的内涵

“新常态”的实质是关于某一阶段经济发展的长期现象和历史特征的现实描述和理论刻画。中国经济发展的“新常态”处于世界经济的“新全球化”背景中,从世界经济形势和中国经济发展态势来看,“新常态”将成为今后相当长一段时期内中国经济发展的基本性质和主要特征。^[1]有学者提出,在经历30多年的快速增长之后,中国经济已经进入常态增长阶段,实际上在市场经济成熟的国家,7%~8%的增长速度仍然是非常态的超高速度。到2015年为止,我国对“新常态”下经济增长趋势的判

断体现为愿景、目标和政策取向,都是基于经济社会发展的现实特征提出“新常态”这一概念,都没有从学术理论层面上阐述和解释“新常态”。^[6]中国经济的“旧常态”是2008年美国金融危机以前,呈高速增长状态,年增长率达到10%,以劳动力、资源要素投入和外延式大规模投资建设为主;中国经济的“新常态”以高速增长转向中高速增长为特征,经济发展方式向质量效率型集约增长转变,向形态更高级、分工更复杂、结构更合理的阶段演化。^[2]所谓“新常态”就是经济发展的环境、发展阶段发生变化,使经济发展特征从一种状态转向另一种状态,是“旧常态”向“新常态”转变,“新常态”绝不只是增速降了几个百分点,其核心在于形成了新的市场经济规则、运行机制以及新的市场结构与模式,并持续演进。^[6,7]要将出口、消费、投资这老“三驾马车”,转化为由改革开放、创新创造、生态民生构成的新“三驾马车”,并以之为主要驱动力,实现改革开放的新突破。具体来说,就是要将“生态”“民生”的改善作为经济发展的出发点和落脚点;以提供高质量的制度体系为目的的改革作为引领中国经济中长期发展的制度安排;构建开放的市场体系,扩大市场配置资源空间;完善科技创新的市场导向机制,实现要素驱动向创新驱动的转变;促进生态产业发展,加快教育、医疗、棚户区等民生领域的改造。以“新常态”判断当前经济的特征,表明中央对经济增长阶段变化规律的深刻认识,将对区域经济转型发展产生方向性、决定性的影响。

(三)“新常态”背景下区域经济增长动力的转换

在“新常态”背景下,我国区域经济增长正面临着一系列挑战,具体表现在以下四个方面。一是在发展战略上,需要以“一带一路”建设、“长江经济带建设”和“京津冀协调发展”三大战略为重点,逐步树立起区域“公平、协调、共享”的原则,“打破区域分割、各自为政”的局面,着力推动区域经济的协调发展;打通对外开放的新通道、构建区域发展的新格局,为区域经济的转型升级和创新发展打造新的广阔的空间。二是在增长方式上,需要充分激发经济增长的内生动力,通过“居民消费对经济增长的拉动作用、经济增长转向创新驱动轨道、民营经济部门扮演更重要的角色和中西部经济发展成总体经济发展的重要贡献者”等几个方面来实现发展方式的转变。^[3]三是在经济结构上,要努力实现经济结构和经济质量的不断优化;推动包括需求结构、产业结构、要素结构、区域结构和城乡结构在内的所有结构的优化升级;切实解决在粗放式增长时期所积累的结构性矛盾和财政金融风险,为发展方式的转变和创新性发展奠定坚实的基础。四是在发展动力上,需要准确判断当前区域经济发展的基本形势,科学把握经济“新常态”背景下区域经济的发展趋势;既要看到当前经济发展中的挑战,也要清醒地认识到所面临的历史机遇,以理性的态度谋求经济增长动力的平稳转换,“创造新的人口红利、优化劳动力要素配置,扩大国内消费需求、优化经济需求结构,积极稳妥地推进新型城镇化、构建新的区域增长带和增长极,加快全面深化改革、释放改革最大红利,提高开放型经济水平、积极参与全球经济治理。”^[8]