

江苏省“一带一路”战略融合发展路径与对策

郑志来

(盐城师范学院 商学院,江苏 盐城 224051)

摘要:基于“一带一路”战略现有研究在战略融合方面的不足,从与既有国家区域战略融合和省际间融合两个视角,探讨“一带一路”战略融合发展的意义。结合江苏省“一带一路”战略实施情况,提出江苏“一带一路”战略融合发展路径:一是由连云港节点城市向沿海地区、沿东陇海线区域融合;二是将江苏“一带一路”战略与江苏沿海大开发战略、江苏“长江经济带”建设、江苏沿东陇海线产业带总体规划以及长三角一体化战略进行融合。最后提出“一带一路”战略五通有机协调均衡发展,“一带一路”节点城市向节点区域融合与“一带一路”战略跟既有国家地方战略规划融合,加强省际间“一带一路”战略协同以及成立两个联席会议机制等4方面对策建议。

关键词:“一带一路”;战略融合;发展路径

DOI:10.6049/kjbydc.2015020399

中图分类号:F127.53

文献标识码:A

文章编号:1001-7348(2015)17-0048-04

0 引言

2013年9月,习近平主席访问哈萨克斯坦提出了“新丝绸之路经济带”构想。同年10月,习近平出席APEC领导人非正式会议,提出建设“21世纪海上丝绸之路”。十八届三中全会通过的《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》第七部分“构建开放型经济新体制”中,明确提出我国在今后很长时间内将推进丝绸之路经济带、海上丝绸之路,即“一带一路”建设,形成全面开放新格局。“一带一路”战略旨在解决以往过度依赖投资和房地产市场带来的产能过剩、房价虚高、资源环境破坏等问题,使区域发展更加均衡,贸易渠道更加多元,开放格局更为平衡。目前已有文献大部分集中在“一带一路”政策解读上,还有一小部分文献着重对“一带一路”的战略意义、发展思路、对策等展开研究。柳思思^[1]根据次区域合作理论认为,“一带一路”具有次区域合作特点,应注重中微观领域,关注中介效应与跨境区位经济功能的构建;刘国斌^[2]在明确国家“一带一路”战略定位基础上,融入“一带一路”建设规划,并提出打造经济协作圈桥头堡计划;申现杰^[3]基于国际合作新形势,分析了“一带一路”的重要战略意义,并从“五通”建设、高标准自由贸易区建设、优化区域开放格局等4个方面提出了“一带一路”建设思路;杨柔坚^[4]重申了连云港独特的地理优势、先行优

势和理念优势,认为应发挥中哈物流合作基地辐射作用和加强丝绸之路经济带产业合作。本文通过对“一带一路”战略与既有国家战略融合,以及省际间融合发展的意义进行分析,对江苏“一带一路”战略融合发展路径进行重点研究,提出“一带一路”战略融合发展对策建议。

1 “一带一路”战略融合发展意义

目前,学者针对“一带一路”战略本身谈发展意义,没有站在融合角度谈其战略思路,“一带一路”战略融合发展是对其战略本身的重要完善。本文从“一带一路”战略与既有国家区域战略融合及省际间融合两个视角,探讨“一带一路”战略融合发展的意义。

1.1 “一带一路”战略与国家区域战略融合

目前,“一带一路”沿线省份已实行了很多国家发展战略,如西部省份的西部大开发战略、关中一天水经济区发展规划以及广西北部湾经济区发展规划等,中部省份的促进中部地区崛起战略、中原经济区规划以及皖江城市带承接产业转移示范区规划等,东部省份的山东半岛蓝色经济区发展规划、江苏沿海地区发展规划以及浙江海洋经济发展示范区规划等。不难看出,“一带一路”沿线省份的既有国家战略属于区域性振兴战略,着眼于解决本地区问题,没有形成真正意义上的战略融合。“一带一路”战略不但融合国内二十余

收稿日期:2014-04-03

基金项目:国家社会科学基金项目(14CJY029);江苏沿海开发院重点课题项目(RIJCD14002)

作者简介:郑志来(1981-),男,江苏盐城人,博士,盐城师范学院商学院副教授,研究方向为资源管理。

个省份,横跨东中西,而且融合中国与东南亚经济带、南亚经济带、新亚欧大陆桥经济带和东北亚经济带,通向非洲、欧洲,最终形成欧亚非 3 个大洲海陆闭环经济圈。“一带一路”战略具有时代性、开放性和全局性特点,是对我国既有开放格局的重新布局,发展模式的重新思考,省际间联动合作的再平衡,是我国改革发展与对外开放的升级版。“一带一路”沿线省份应将既有国家区域战略积极融合到“一带一路”战略上来,防止既有战略与“一带一路”战略割裂与并行,不仅仅考虑“一带一路”战略本身,还应重点思考战略融合问题,形成国家区域战略与“一带一路”战略合力。

1.2 “一带一路”战略省际间融合

“一带一路”战略省际间融合,一方面可以解决目前东部省份处于增长速度换挡期、结构调整阵痛期和前期刺激政策消化期“三期叠加”等较为显著的问题;另一方面,也可带动中西部吸引域外资本,是产业承接与转型升级,经济、人文、交流等快速发展的重要契机。“一带一路”战略沿线涉及东部、中部和西部,共计二十余个省份,省际间经济总量不平衡、地区间贸易非均衡、贸易渠道单一、经济结构存在互补性以及资源禀赋存在差异等,为“一带一路”战略加强省际间融合提供了可能。①省际间经济总量不平衡,“一带一路”沿线东部省份经济总量远远高于中西部省份,具体如表 1 所示。通过“一带一路”战略融合,给予中西部地区政

策优惠,吸引东部省份民间投资向西部倾斜,加强中西部产业承接力建设,合理引导东部产业转移,带动中西部经济快速发展;②贸易渠道单一,东部省份基本上依赖沿海港口,进出口对象以美欧日等发达国家为主,2013 年占比依然高达 33.5%,东部省份贸易渠道向内陆通道转移,中西部省份向沿海港口通道转移;③地区间贸易非均衡,目前进出口贸易依然集中在东部,通过表 2 不难看出,东中西部地区贸易非均衡化程度非常严重。通过“一带一路”战略融合,在互联互通基础上通商,可以带动中西部地区贸易快速发展;④“一带一路”沿线东中西部省份经济结构和资源禀赋存在差异,东部地区民营经济发达,资本、技术密集型产业居多,二三产业相对比较发达,中西部地区资源相对丰富,劳动密集型产业相对集中,农业占比相对较高。通过“一带一路”战略融合,形成东部、中部、西部产业深度融合,可使东部地区形成新的经济增长极,东部带动中西部省份民营经济发展,带动中西部地区由劳动密集型产业向资本、技术密集型产业转型。

表 1 2013 年我国东中西部代表省份生产总值情况

地区	东部			中部			西部		
	江苏	浙江	广东	湖北	安徽	河南	新疆	云南	陕西
项目	59 162	37 568	62 164	24 668	19 039	32 156	8 360	11 721	16 045
占比(%)	57			27			16		

单位:亿元

表 2 2013 年我国东中西部进出口贸易情况

项目	东部			中部			西部		
	进出口总额(亿美元)	增长(%)	占比(%)	进出口总额(亿美元)	增长(%)	占比(%)	进出口总额(亿美元)	增长(%)	占比(%)
东部	35 977	6.6	86.5	18 707	6.4	84.6			
中部	2 844	11.3	6.8	1 611	14.2	7.3			
西部	2 781	17.7	6.7	1 782	19.8	8.1			

2 江苏省“一带一路”战略融合发展路径

江苏省“一带一路”战略依托国家“一带一路”战略规划,其融合不脱离“一带一路”总体规划,但江苏“一带一路”战略又不能形成路径依赖,而应基于江苏实际情况,走融合发展新路线。其融合发展路径是“一带一路”战略由节点城市向沿海地区、沿东陇海线区域融合,江苏“一带一路”战略与江苏沿海大开发战略、江苏“长江经济带”建设、江苏沿东陇海线产业带总体规划以及长三角一体化战略进行融合。

2.1 “一带一路”节点城市向区域融合

国家“一带一路”战略规划明确将连云港确定为新亚欧大陆桥经济走廊节点城市,连云港成为“一带一路”交叉点,被国家赋予了门户功能,具备了东西双向、海陆转换枢纽作用。2015 年 1 月,连云港积极响应国家“一带一路”战略规划,出台了《关于推进 2015“一带一路”交汇点建设的实施方案》,连云港自身正抢抓国家对外开放新格局这一历史性机遇。目前,江苏省“一带一路”战略落脚点放在连云港。但连云港的经济体

量还不具备“一带一路”交叉点新要求的规模,其行业产值与经济情况如表 3 所示。除第一产业生产总值在全省居于中游外,其它产业总产值均处于下游水平,整体经济发展水平处于江苏倒数第二位置,即便是连云港作为“一带一路”战略通道经济核心的交通运输仓储物流业产值也处于江苏倒数第三位置。不难看出,连云港承担江苏省“一带一路”战略主体,一是自身经济实力不够;二是战略布局过于路径依赖,还没形成融合发展思路。

江苏省“一带一路”战略应利用连云港地理位置的优越性,向南沿濒海地区、向西沿东陇海线进行纵深拓展,节点城市向节点区域融合,落脚点应放在沿海地区和沿东陇海线这一区域,原因在于:①这一区域经济总量比连云港增加了 7 倍多,具体如表 4 所示;②这一区域也在江苏铁路网“三纵四横”布局的沿海铁路大通道和东陇海铁路形成“L”型,贯穿了苏北与苏中、内陆与沿海;③这一区域集中在江苏苏北、苏中地区,属于江苏省经济欠发达地区,也是江苏经济均衡发展新的增长极。江苏省“一带一路”战略规划应由目前连云港节点城市单体申报中韩自贸区、丝绸之路经济带连云港贸易园区拓展为连云港联合盐城等沿海城市成立中韩

自贸区先行区,连云港联合徐州等城市创建新丝绸之路经济带沿东陇海线贸易园区。

表3 2013年连云港各行业生产总值与全省排名情况

单位:亿元

类别 结果	全行业生产总值	第一产业生产总值	第二产业生产总值	第三产业生产总值	交通运输物流、仓储等
产值	1 785.42	259.17	807.42	718.83	99.49
全省排名	12	5	13	12	11

表4 2013年沿海地区和沿东陇海线生产总值与排名情况

单位:亿元

地区 类别	连云港	徐州	宿迁	盐城	南通
生产总值	1 785.42	4 435.82	1 706.28	3 475.50	5 038.89
全省排名	12	5	13	7	4

2.2 江苏省“一带一路”战略同其它战略融合

《江苏沿海地区发展规划》2009年获得国务院批准,江苏沿海大开发上升为国家战略,重点发展沿海港口群建设、城乡一体化、现代农业、先进制造业与生产性服务业、滩涂资源开发等8个方面。江苏沿海地区区位优势明显,人口、面积占全省近1/4,经济增速连续5年高于全省平均水平,产业结构明显优化,二三产业比重高达88%,较2009年提高了5个百分点。但江苏沿海地区2013年经济总量只占全省经济总量的1/6,与其人口、面积、资源及经济地位不匹配,人均地区生产总值相当于全省人均水平的65%,相比于江苏沿海大开发战略之前虽有所进步,但仍处于江苏省中下游水平。江苏沿海大开发战略区域协调发展以及区域振兴效果不明显,尤其是处于“一带一路”战略规划交叉

表5 2013年江苏苏南苏中苏北经济总量与分产业情况

类别 地区	地区生产总值(亿元)	第一产业增加值(亿元)	第二产业增加值(亿元)	第三产业增加值(亿元)	人均地区生产总值(元)
苏南	36 386	835	18 308	17 243	110 051
苏中	11 298	776	5 891	4 631	68 897
苏北	13 558	1 688	6 360	5 510	45 444

《江苏省沿东陇海线产业带建设总体规划》是江苏省2004年提出的实施区域共同发展战略、加快苏北振兴的重要举措。江苏沿东陇海线产业带是江苏苏北地区对外开放的先导区,其战略目标是新兴产业的密集带,江苏省经济发展的重要增长极。通过发挥沿东陇海线港口、铁路等综合交通运输体系优势,广泛吸纳苏南与苏中以及省外资本向东陇海线转移,加快形成东陇海新兴产业密集带、东陇海城镇一体化发展轴、“一带一路”战略中心物流网和绿色生态经济走廊“带、轴、网、廊”空间格局。经过近10年发展,东陇海区域在机械、医药、资源型加工等产业形成集聚,城市化水平得到提升,初步建成港口、铁路、机场、高速等区域性立体物流体系,但相比江苏其它区域,沿东陇海线区域属于江苏省经济洼地,具体见表6所示。

2008年《国务院关于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》,从国家层面上明确长三角一体化战略,2010年国务院正式批准实施长三角区域规划。长江三角洲地区发展的战略定位

点的连云港,其经济总量和人均地区生产总值长期居江苏省下游。

“长江经济带”建设将我国东、中、西部天然联系在一起,向西又与新丝绸之路经济带形成了东西双向新格局,江苏“长江经济带”建设处于这一格局的龙头,江苏省经济总量近6万亿元,居“长江经济带”11省市首位,占“长江经济带”经济总量的1/4。江苏“长江经济带”处于江苏省发达地区,苏南地区产业转移升级和结构优化需要借助长江航道和沿江综合运输体系进行“腾笼换鸟”,目前长江航运量3/4集中在江苏沿江地区。江苏“长江经济带”建设面临着三大潜力:①江苏“长江经济带”产业转型升级与产业重新定位,传统产业改造升级,腾出充足的资源、环境承载量,着力发展先进制造业和现代服务业;②2013年江苏进出口总额达5 508.44亿美元,据江苏海关统计,仅有11%进出口总额依赖江苏口岸,江苏枢纽功能还没建成;③江苏“长江经济带”沿江地区不仅应开展国家战略层面上的省际间合作,也应该深入到江苏地区间融合发展,目前江苏地区间经济差异特征明显,具体见表5所示。可通过苏南沿江带动苏中沿江发展,进而辐射苏北地区。

是:亚太地区重要的国际门户、全球重要的现代服务业和先进制造业中心、具有较强国际竞争力的世界级城市群。作为长江三角洲的重要省份,江苏省的发展水平直接影响长三角一体化水平,具体情况见表7所示。不难看出,江苏在吸引外商投资、人才、技术储备等方面整体具有领先地位,但将苏南、苏中与苏北分区域进行比较,其长三角一体化战略还没有实现,区域不平衡特征较为明显。

表6 2013年江苏区域经济主要指标情况

类别 地区	地区生产总 值(亿元)	人均地区生 产总值(元)	进出口总额 (亿美元)	工业用电量 (亿千瓦时)	外贸依存 度(%)
沿江地区	31 296	99 052	2 188	1 724	43.3
沿海地区	8 663	57 196	389	447	27.8
沿东陇海线	4 576	60 660	109	245	12.1

江苏沿海大开发战略南北纵横,北至连云港,南至南通;江苏“长江经济带”建设东西纵横,东至南通,西至南京;江苏沿东陇海线区域经济属于苏北东西纵横,东至连云港,西至徐州;江苏长三角一体化战略面状分

布,涵盖了江苏所有区域。江苏“一带一路”战略同江苏沿海大开发战略、江苏“长江经济带”建设、江苏沿东陇海线区域经济以及江苏长三角一体化战略形成了“C”型面,贯穿了江苏苏南、苏中和苏北,通过“C”型面上方的一横带动“L”型发展。江苏“一带一路”战略应同江苏既有战略相融合,形成战略合力。江苏“一带一路”战略应同江苏既有战略进行串联,形成战略联动机制,发挥战略协同效应,将江苏“一带一路”战略融合由连云港节点城市向沿海地区、沿东陇海线区域融合,其目的是通过与既有战略融合,将所有战略落脚点、着力

点放在苏中、苏北等欠发达区域,形成江苏经济新的增长极。江苏加快推进连云港与大丰港联动进程,以及南通国际陆港整合,形成江海联运、海陆联运新格局,发挥江苏“一带一路”战略通道港口经济作用。江苏“一带一路”战略联合的核心是通商,将江苏既有战略与“一带一路”战略联动,合理引导省内产业转移与转型升级并轨,域内外资本向“L”型集中,而江苏“一带一路”战略区域在制度、技术、人才和产业园区等 4 方面形成对接,全面协调和提升江苏苏南、苏中与苏北的发展水平,以上分析具体见图 1 所示。

表 7 江苏主要经济指标占长江三角洲的比重情况

类别 地区	地区生产总值(亿元)	社会消费品零售总额(亿元)	进出口总额(亿美元)	专利申请受理量(万件)	普通高校在校学生(万人)
长三角总体情况	118 332.4	44 074.0	13 278.6	88.5	314.9
江苏比重(%)	50.0	47.2	41.5	57.0	53.5

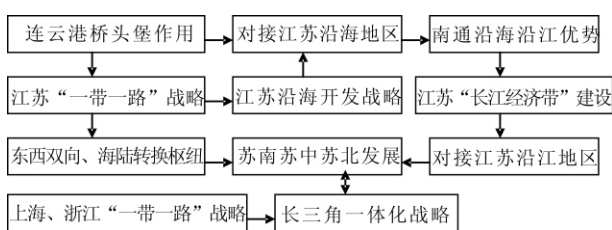


图 1 江苏“一带一路”战略同其它战略融合路线

3 “一带一路”战略融合发展对策建议

本文根据“一带一路”战略融合发展可能面临的问题,基于江苏“一带一路”战略融合发展路径共性问题,延伸到其它省份,提出“一带一路”战略融合发展的 4 个对策建议:①“一带一路”战略要在互联互通基础上实现通商,其关键是实现政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币流通、民心相通“五通”有机协调均衡发展,而目前重心在前两通上,后三通进展比较缓慢,没有后三通就没有真正意义上的“一带一路”欧亚非 3 个大洲海陆闭环经济圈;②各省作好“一带一路”节点城市向节点区域融合,“一带一路”战略与既有国家地方战略规划融合。前文已经分析江苏“一带一路”战略融合发展路径,其它省份也面临着同样问题,干线节点城市向支线区域融合,各战略之间形成联动机制,形成战略合力;③加强省际间“一带一路”战略协同。省际间“一带一路”战略协同可以拓宽省域范围产业分工和合作,各省份都面临着产业链重新分工和产业转型升级两大并行问题,产业定位与转型升级需要各省份明确本省比较优势,避免产业定位雷同、区位优势不明显等问题。产业链重新分工需要省际间协同,将国家完整产业链

分工进行省际间协同,要求在一个更大空间进行资源优化配置,使国家整体产业竞争力得到加强;④成立两个联席会议机制,“一带一路”省际间联席会议机制和不同战略省份内部联席会议机制。发挥战略联动机制和战略协同效应,避免省际间零和博弈。

参考文献:

- [1] 柳思思. “一带一路”:跨境次区域合作理论研究的新进路[J]. 南亚研究, 2014(2): 1-11.
- [2] 刘国斌. “一带一路”基点之东北亚桥头堡构建的战略研究[J]. 东北亚论坛, 2015(2): 1-6.
- [3] 申现杰, 肖金成. 国际区域经济合作新形势与我国“一带一路”合作战略[J]. 宏观经济研究, 2014(11): 30-38.
- [4] 杨秉坚. 连云港:发挥“一带一路”战略中的独特优势[J]. 宏观经济管理, 2014(11): 83-84.
- [5] 袁新涛. “一带一路”建设的国家战略分析[J]. 理论月刊, 2014(11): 5-9.
- [6] 保建云. 论“一带一路”建设给人民币国际化创造的投融资机遇、市场条件及风险分布[J]. 天府新论, 2015(1): 112-116.
- [7] 王双, 张雪梅. 沿海地区借助“一带一路”战略推动海洋经济发展的路径分析[J]. 理论界, 2014(11): 35-40.
- [8] 安宇宏. “一带一路”战略[J]. 宏观经济管理, 2015(1): 81.
- [9] 杨晨曦. “一带一路”区域能源合作中的大国因素及应对策略[J]. 新视野, 2014(4): 124-128.
- [10] 韩永辉, 邹建华. “一带一路”背景下中国与西亚国家贸易合作现状和前期展望[J]. 国际贸易, 2014(8): 21-28.
- [11] 赵晓江. 打造“一带一路”海陆交汇点[J]. 人民论坛, 2014(9): 60-61.

(责任编辑:侯慧波)