

“一带一路”背景下 江苏沿海地区竞争优势的确立

蒋乃华

(南通大学 商学院, 江苏 南通 226019)

摘要:港口、土地等后备资源优势构成了江苏沿海开发初期发展优势的核心。在新常态背景下,受到资源供求关系变化等多种因素的影响,江苏沿海的传统资源优势趋于减弱。“一带一路”战略是将江苏沿海地区资源优势转变为竞争优势的重大机遇,江苏沿海地区应准确区分政府和市场的边界,通过整合沿海港口功能、促进临港产业集聚以及强化中心城市支撑等途径,努力确立新的竞争优势。

关键词:江苏沿海地区;资源优势;竞争优势;一带一路

中图分类号:F127.53

文献标识码:A

文章编号:1673-2359(2015)05-0001-08

“一带一路”是中国对外开放的升级版和新纪元,标志着世界投资中国到中国投资世界的根本性转变。这一战略和长江经济带战略的叠加意味着我国由西部丝路轴线、东部沿海轴线和横贯东西的沿江轴线构成的“H”型经济地理格局初步形成,并成为影响江苏区域经济发展和政策制定的最重要指南。

2015年3月,国家发布《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》,所确定的沿海地区支撑“一带一路”的战略重心或节点包括:1省(福建)、1岛(海南国际旅游岛)、3地(浙江海洋经济发展示范区、福建海峡蓝色经济试验区和舟山群岛新区)、4区(深圳前海、广州南沙、珠海横琴、福建平潭等开放合作区)和16个沿海港口。遗憾的是,未见江苏及其所辖地区的身影。这不禁令人担忧,江苏在全国沿海经济带中既

存的“中部凹陷”现象有可能在“一带一路”宏观格局下进一步延续、固化甚至加强。因此,如何准确把握沿海发展面临的新形势,厘清江苏沿海地区发展和国家战略的内在关联,加快推进江苏沿海地区发展由资源优势跃向新的竞争优势,成为我们迫切需要关心和回答的问题。

一、发挥传统优势

——江苏沿海开发初期优势释放的核心

江苏沿海地区对外开放经历过两次非常重要的政策机遇。1984年,在全国首批对外开放的14个沿海港口城市中,江苏连云港和南通忝列其中。2009年6月,国务院常务会议讨论并原则通过《江苏沿海地区发展规划》,标志着江苏沿海开发正式上升为国家战略。这两次巨大的政策机遇深刻反映了决策层对江苏沿海地区发展的期望,充

收稿日期:2015-06-28

作者简介:蒋乃华(1965-),男,江苏泰州人,南通大学商学院教授,博士生导师。

基金项目:国家社科基金年度项目(15BJL038)

蒋乃华

分体现了江苏沿海地区资源,尤其是港口资源和土地后备资源,在江苏发展乃至全国区域协调发展中的重要地位与作用。毫无疑问,发挥港口与土地等资源优势是新一轮江苏沿海开发初期释放传统优势的核心所在。

(一)发挥港口资源优势

港口是生产力集聚最具吸引力的节点,是沿海开发布局中需要优先考虑的“要津”,对交通架构、产业选择和城市功能提升起着“纲举目张”的作用。江苏沿海港口资源的优势具有较为明显的阶段性。

1. 上世纪末以前,港口资源的绝对优势阶段。

由于岸线资源的地质条件差异,天然良港具有很强稀缺性,天然良港的存在是先决性的、主导性的,然后才能考虑产业和城市发展的空间支持以及与内陆腹地的便捷联系等有效组合。连云港港经济腹地广阔,港航资源得天独厚,可建设30万吨级航道和码头,又是中国中西部乃至中亚诸国最便捷最经济的进出海口岸,因此成为了新亚欧大陆桥的东方桥头堡。南通通江达海、毗邻上海的独特区位,使得南通港具有天然的江海联运、水陆联运的枢纽优势,南通港因此成为长江下游段的重要江海联运枢纽和上海港北翼的重要组合港。不难看出,将连云港和南通纳入全国首批对外开放的沿海港口城市有其客观必然性。

2. 本世纪以来,港口资源的比较优势阶段。

随着在淤泥性海岸建设深水海港的技术条件的不断成熟,港口资源的自然垄断性不复存在,绝对优势消失殆尽,带有完全竞争特点的新的沿海港口发展格局迅速形成。港口已不再像过去那样具有较强的自然垄断力,港口群之间、同一港口群内部不同港口之间以及同一港口内不同企业之间的竞争日益激烈。同时,各港口在经济腹地、功能、资源、集疏运条件等方面都各具比较优势。因此,如何充分发挥各自的比较优势,在竞合中实现错位发展、优势互补,成为新时期港口建设需要考虑的关键问题^[1]。经过多年的建设,尤其是江苏沿海开发国家战略实施以来,江苏沿海三市不断加大港口建设投入,2009年至2014年已累计完成建设投资339.2亿元^[2],各地港口资源的比较优势渐趋形成。连云港港30万吨级航道一期已全面建成,25万

吨级航道顺利通航,徐圩港区实现10万吨级航道通航,新亚欧大陆桥东桥头堡地位日益巩固。盐城大丰港区三期通用码头建成通航,滨海港区10万吨级通用码头开港试航,响水港区一类口岸临时开放获得国家批准,盐城“以港引工、以工兴港”的发展格局逐步形成。南通长江-12.5米深水航道一期完工,洋口港区15万吨级航道和吕四港区10万吨级航道等一批深水航道工程正在加快建设,通吕运河航道提升和东灶新河等江海河联运项目快速推进,江海联运优势初步显现。

基于打造比较优势的一系列公共基础设施的建设,为江苏沿海港口资源的开发利用奠定了重要基础,江苏沿海三市“一港多区”的港口布局体系基本形成(见表1),以连云港港为核心的江苏沿海港口群在全国的综合交通枢纽地位逐步提升。目前,连云港港由5大港区组成,服务中西部、面向东北亚的“一体两翼”组合大港格局已从蓝图变为现实;南通港由12港区组成(其中沿江港区9个),已由江港时代迈向江海组合大港时代;盐城港由4个港区组成,特色产业港建设初显雏形。可以说,洋口、吕四、赣榆、射阳、徐圩等一批新港区的相继开港运营,实质性地改变了长期以来江苏沿海地区海港仅有连云港港区的单一发展状况,丰富了上海国际航运中心北翼重要组成部分的内涵,提升了为苏中苏北地区、长江中上游地区以及中西部地区服务的能力。

表1 江苏沿海三市港区分布情况

| 港口名称 | 港区名称 |
|------|--|
| 南通港 | 沿江(9个):如皋港区、天生港港区、南通港区、任港港区、狼山港区、富民港区、江海港区、通海港区、启海港区 |
| | 沿海(3个):洋口港区、吕四港区、通州湾港区(规划中) |
| 盐城港 | 大丰港区、射阳港区、滨海港区、响水港区 |
| 连云港港 | 连云港区、赣榆港区、徐圩港区、前三岛港区、灌河港区 |

(二)发挥土地后备资源优势

随着社会经济的发展和土地需求量的快速增长,滩涂作为潜在的最具开发价值的土地资源,是国家或地区经济发展的重要增长点^[3]。江苏沿海地

区海岸滩涂资源丰富,且每年仍以2万多亩的速度淤涨,近期可形成270万亩左右的土地后备资源,远期还可形成700万亩土地后备资源^①。江苏目前拥有的沿海滩涂资源约占全国滩涂资源总面积的1/4,占江苏省土地后备资源总量的87.76%,同时,江苏还拥有约百万亩的低产盐田,它们构成了江苏省乃至全国实现耕地总量平衡目标的重要保障^②。这些土地后备资源既可以用于发展依托深水港口的石化、造船等临港产业,也可以在立足现有产业基础上建设具有较强国际竞争力的新型工业基地,从而进一步拓展长三角发展空间。

一直以来,江苏经济发展面临着“人多地少”的突出问题。沿海滩涂这一丰富的土地后备资源不仅可以缓解江苏耕地紧张的局面,而且可以为江苏港口开发和临港产业的发展提供充足的拓展空间。因此,如何合理、有序地开发和利用沿海滩涂是促进江苏社会经济全面发展的关键之一^③。

随着江苏沿海开发上升为国家战略,江苏沿海滩涂资源的开发层次、利用方向、开发利用效率等都取得了较大改观和提升,滩涂开发涌起新的热潮,开发利用机制也日趋完善。国家发改委2009年8月印发的《江苏沿海地区发展规划》明确提出,要立足沿海海域滩涂资源丰富的独特优势,将促进海域滩涂资源合理开发利用作为发展重点,科学规划土地资源,积极探索立足沿海海域滩涂资源丰富的有效的开发方式,进一步拓展长三角发展空间。为加快完成这一重要战略任务,江苏省发改委和沿海办联合编制了《江苏沿海滩涂围垦开发利用规划纲要》(苏政办发〔2010〕109号),对如何科学开发江苏沿海滩涂资源进行了战略部署,规划在2010年—2020年期间分三大阶段(第一阶段:2010年—2012年;第二阶段:2013年—2015年;第三阶段:2016年—2020年)共围垦滩涂270万亩,并在前两阶段分别实施建设省级滩涂围垦综合开发试验区和全面实施园区式综合开发等行动方案的基础上,于第三阶段将沿海滩涂建成新型港口工业区、现代农业基地、新能源基地、生态休闲旅游区和宜居的滨海新城镇。

江苏沿海地区港口、土地资源等传统优势的

发挥及其价值的利用,不仅可以有力支撑江苏沿海地区的可持续发展,而且可以有力促进区域经济空间布局的优化。改革开放以来,我国经济特别是由沿海经济带和长江经济带构成的“T”型发展轴呈现出快速增长态势,伴随着经济全球化和区域经济一体化的不断深化,国际间产业转移和经济合作持续升温。长三角地区特别是上海和苏南等核心区在承接产业转移、担当发展重任的同时,资源和环境承载的压力也空前巨大。因此,发挥江苏沿海的港口、土地等资源优势,不仅是江苏沿海地区自身发展的现实需要,而且是缓解国家战略核心区资源压力的现实需要。

二、推动优势转换

——“新常态”下江苏沿海地区发展的必然

江苏沿海的资源优势,不管是港口资源优势还是土地后备资源优势,都是一种比较优势,在经济“新常态”背景下,由于受到港口、土地等资源供求关系的变化以及港产城融合发展不够等多种因素的影响,江苏沿海地区港口、土地等传统资源优势正面临着渐趋减弱的压力。同时,新常态下国家重点区域战略的部署也对港口、土地资源的开发利用提出了新的要求。

(一)港口、土地资源供求格局悄然改变

当前,世界经济正处于深度调整之中,我国经济发展进入“新常态”,经济增长速度正由高速增长转向中高速增长,经济发展方式正从规模速度型粗放增长转向质量效率型集约增长,经济结构正从增量扩能为主转向调整存量、做优增量并存的深度调整,经济发展动力正从传统增长点转向新的增长点。这些趋势性变化说明,我国经济正在向形态更高级、分工更复杂、结构更合理的阶段演化^④。伴随着世界经济的疲弱复苏以及我国经济发展的阶段演化,港口、土地资源的供求状况呈现出新的特征。

1. 市场需求变化及其影响

经济发展新常态对港口、土地资源需求变化的新形势和新要求主要体现在以下几个方面。

^① 参见国家发改委于2009年8月印发的《江苏沿海地区发展规划》。

蒋乃华

一是市场需求增速面临下行压力。当前中国经济面临着产品市场过剩、资本回报率减低、资本投入增长率下降、国际产业转移的速度大幅放缓、外需拉动型经济增长方式不可持续等多种因素的影响,在消费需求的增长率基本稳定的情况下,这意味着今后一段时期中国经济内生动力不足、下行压力趋于加大,并由此引发需求紧缩^⑦。由于经济增长与港口、土地等资源的开发利用水平呈正相关关系,所以中国经济增长速度的放缓也将导致港口、土地资源的开发利用速度进入中速或中低速增长的“常态”^⑧。比如,与2013年相比,2014年我国GDP增速从7.7%下降为7.4%,下降了0.3个百分点,相应地,我国规模以上港口完成货物吞吐量增速从8.9%下降为4.8%,下降了4.1个百分点,规模以上港口集装箱吞吐量增速从6.7%下降为6.1%,下降了0.6个百分点。再如,受宏观经济增速放缓尤其是工业生产下行、经济结构调整加快、节能减排力度加大、沿海地区高污染与高耗能行业加速转型、清洁能源替代等多种因素的影响,沿海地区煤炭总体需求增幅放缓,导致沿海港口煤炭发运量出现一定程度的负增长。据中国煤炭市场网数据显示,2015年1至4月份,我国北方港口累计发运煤炭20587万吨,同比减少1782万吨^⑨。这些数据的变化在一定程度上说明,“新常态”下经济下行压力的加大,导致我国港口发展增速呈现出回落态势。

二是互联网化、生态化需求日益提升。一方面,顺应世界“互联网+”发展趋势,沿海地区港口、土地等资源开发利用的互联网化需求日渐增加。在全球新一轮科技革命和产业变革中,互联网技术、信息通信技术不断取得突破,互联网与各领域的融合发展具有广阔前景和无限潜力,已成为不可阻挡的时代潮流,正对各国经济社会发展产生着战略性和全局性的影响^⑩。以港口经济发展为例,“互联网+港口”正成为港口经济发展的新形态。加快“互联网+”智慧港口建设,推动互联网与港口物流业融合,提升港口物流业数字化、网络化、智能化水平,充分发挥互联网在港口资源配置中的优化和集成作用,形成更广泛的以互联网为基础设施和创新要素的港口经济发展新形态,成为新时期提升港口创新力和生产力的

重要路径^⑩。另一方面,顺应生态文明建设需要,沿海地区港口、土地等资源开发利用的生态化需求显著增强。生态文明是继工业文明之后人类文明发展的高级形态,是人类遵循人与自然和谐发展的客观规律而推动建立的新的文明形态。理论和实践表明,沿海经济粗放式发展会威胁沿海地区生态文明,而生态文明遭到破坏反过来又会制约沿海经济的可持续发展。因此,围绕国家“五位一体”总体布局,沿海港口、土地等资源的开发利用需要与生态文明之间形成共生共荣、相互协调的良性循环态势,实现经济效益与生态效益的共同提高。

2. 资源供给变化及其影响

一是供给弹性提高,同质竞争加剧。与之前的比较优势阶段相比,当前江苏沿海地区港口、土地资源的供给弹性大幅提升。近年来,特别是江苏沿海开发上升为国家战略以来,江苏沿海地区进入全区域、大投入、快节奏的超常规发展阶段,导致其港口、土地资源等的开发速度呈现出快于外部需求的总体态势,部分港口运力超过实际吞吐量数倍,一些码头设备被闲置。港口、土地资源的过度开发利用,引起不同地区的港区和园区之间围绕腹地货源、招商引资等的恶性竞争不断加剧。这种同质化的恶性竞争导致的资源市场价格下行已经通过各种形式的地区政策优惠体现出来,进而影响到港口、土地资源开发利用的经济效益。同时,由于港口、土地资源过度开发利用的投资成本巨大,而推动部分港口、土地等资源开发的政府层级偏低,在目前国家对地方融资严格管控的形势下,这部分港口、土地资源的开发利用不仅在融资上日益步履维艰,而且其直接隶属的地方政府的债务风险也呈现出加大的压力。

二是港口布局分散,发展合力不强。由于当前江苏沿海地区在岸线利用方面的统筹规划还不够完善,导致沿海港口存在着布局分散、片面追求港口功能大而全、缺乏必要的错位竞争和合作发展机制等问题。目前,在江苏954公里的海岸线上,14个县(市、区)散布着12个海港港区,基本上形

⑩ 参见《国务院关于积极推进“互联网+”行动的指导意见》(国发〔2015〕40号)。

成了一市(县、区)一港的格局。按国际标准,200千米以内不应有同等规模的港口,但是江苏沿海却是平均80千米就有一个相当规模的港口^[11],而且不少地方港口建设缺乏全局观念,存在大而全、小而全、重复建设、发展定位不清等问题。全省沿海港口建设统筹规划的缺失,导致江苏沿海港口整体作用难以充分发挥,核心港区的引领组合功能难以加快形成。在沿海其他省份加快推进沿海港口合并、推动实施港口体制一体化整合等新形势下,行政区域界线束缚较为浓厚的港口管理体制和发展模式,使得江苏沿海港口在全国沿海港口发展中总体上处于薄弱环节,比较优势趋于减弱。以连云港港货物吞吐量为例,通过线性拟合可以发现,2014年1月至2015年4月期间,其月度货物吞吐量在全国沿海规模以上港口货物吞吐总量中的占比,总体上呈现出一定程度的下降趋势(见图1)。同时,在区域合作方面,江苏沿海开发国家战略确立了江苏沿海港口是上海国际航运中心北翼重要组成部分的战略定位,但当前江苏沿海港口尚未与上海国际航运中心形成清晰的合作机制与路径,更缺少主动性和系统性的规划与行动。

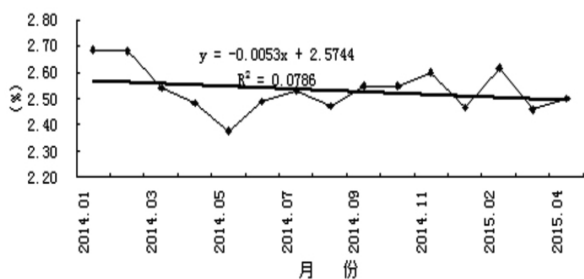


图1 2014.01-2015.04连云港港货物吞吐量

在全国沿海规模以上港口货物吞吐总量中占比的变动情况
(数据来源:根据国家交通运输部网站有关统计数据整理计算)

(二)港产城融合发展亟需加强

在经济全球化的推动下,实施“以港聚产、以产兴城、以城促港”的港产城融合发展战略是当今世界知名港口城市走向繁荣兴旺的共同路径。当前,江苏沿海三市的海港建设如火如荼,通过港口、土地资源的开发利用已经集聚了一定的临港产业,并支撑着城市的较快发展,同时,各地城市总体规划与实施方案也都开始通盘考虑港产城的

互动与融合,但总体而言,江苏沿海地区港产城的融合发展状况与江苏省委、省政府“推进港口、港城和临港产业协调发展,提高集聚辐射带动能力”的战略要求相比,与国内相对发达沿海港口城市港产城联动发展的已有成就相比,仍然显得较为滞后。

由于江苏沿海三市在港、产、城三方面的资源条件和发展基础不同,因此三地的港口、产业、城市在港产城融合发展中所处的地位或者说港产城融合发展的模式存在一定差别。但比较而言,江苏沿海三市在港产城融合发展方面具有一些共同的制约因素,如三地的区域性中心城市离本地区的海港均较远,中心城市对海港的辐射带动功能不显著,港与城中间地带的产业集聚程度普遍不高,港口、土地资源开发利用与港口后方产业集聚发展以及中心城市建设之间存在着规模不匹配、建设不同步、联系不密切等。以连云港为例,连云港港在港产城三者互动发展中占有龙头地位,连云港市也正在紧抓国家“一带一路”战略机遇,以连云港港口为核心,全力打造“一带一路”重要海口和海上战略支点。功能不断强化的连云港港口,虽然一定程度上促进了临港产业和中心城市的快速发展,在港口后方支撑形成了国家东中西区域合作示范区徐圩新区、赣榆临港产业区、灌云燕尾港临港产业区等载体和平台,但由于一直以来连云港市中心城区与老港口所在的连云区相距较远,两者之间的“城市空白地”较大地制约着港口后方的要素集聚、产业发展和港口综合服务功能的提升。

(三)“一带一路”与长江经济带战略稳步推进

新常态下经济运行的一些特征表明,当前我国经济增长的源泉难以像过去那样主要依赖要素投入的增加,而是将更多地依赖要素生产率的提高。从空间和区域角度来看,新常态下经济增长源泉的调整,意味着“要素在空间优化配置带来的生产率提高”需要在经济增长中发挥更为重要的作用^[12]。为此,2015年国务院所作的政府工作报告明确提出,要统筹实施“四大板块”和“三个支撑带”战略组合,拓展区域发展新空间。具体而言,就是要在继续实施以西部开发、东北振兴、中部崛起、东部率先等“四大板块”协调发展为核心内容

蒋乃华

的区域发展总体战略的同时,重点实施“一带一路”、京津冀协同发展、长江经济带三大战略,以进一步发挥要素在空间重新优化配置对经济增长的带动作用,更好地促进各地区协调发展、协同发展、共同发展。

江苏沿海地区地处“一带一路”和长江经济带交汇点,具有独特的区位优势,应紧抓国家重点区域战略机遇,将自身建设成支撑“一带一路”和长江经济带的重要战略支点。一方面,江苏沿海各地需要与“一带一路”沿线国家或地区之间通过政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通,构建全方位、多层次、复合型的互联互通网络,开展更大范围、更高水平、更深层次的跨国区域经济合作,放大“向东”优势,发掘“向西”潜力,共同推动江苏沿海地区发展成为“一带一路”和长江经济带的战略枢纽地。另一方面,江苏沿海各地需要从打造江海河联运枢纽、建设综合立体交通走廊、促进产业布局调整和集聚发展、优化城镇化布局和形态、培育对外开放新优势、共建绿色生态廊道、创新区域协调发展体制机制等方面加快融入长江经济带,加强与上海、苏南以及长江中上游地区之间分工协作、资源共享、优势互补,积极推动长江经济带要素有序流动、资源高效配置、市场深度融合。

以上变化和要求决定了江苏沿海地区应当从“认识新常态、适应新常态、引领新常态”的高度出发,在传统港口、土地后备资源等优势的基础上,通过积极培育和打造经济社会发展的新的竞争优势,进一步提升本地区在全国乃至世界范围内的战略地位和综合竞争力。

三、打造竞争优势

——江苏沿海地区对接“一带一路”的关键

经济“新常态”包含着经济朝向结构更加合理、分工更加细密、效率更加提高的新形态演化。在此形势下,积极寻求新的优势及其动力来源,打造江苏沿海经济升级版,关键在于坚持全面深化改革原则,树立竞争优势理念,在服务国家发展大战略的格局下,正确区分政府和市场的边界,使市场在资源配置中起决定性作用,并更好地发挥政府作用。

一方面,要防止将产业招商、资源定价等市场行为无节制地纳入政府管制范围,克服资源过度开发和经济粗放增长的老问题。另一方面,要防止将产业协同、空间规划和资源有序开发等政府职能一股脑地抛给市场的做法,发挥政府在制度设计与空间布局优化方面的主导作用,实现资源配置由市场无序竞争到政府有序组织的转变。

对接“一带一路”和长江经济带国家战略,正确处理政府与市场的关系,打造江苏沿海地区新的竞争优势,主要可以从三个方面着手。

(一) 整合沿海港口功能,打造江海陆联运优势

江苏沿海地区区位独特,是陇海兰新沿线地区和长江中上游地区出海通道的战略要冲。江苏沿海三市应紧紧依托自身的港口资源优势和开放优势,以共同打造上海国际航运中心北翼江海陆联运服务中心为目标,以建立港口战略联盟、提升港口通航能力、拓展口岸功能、优化服务水平为重点,以加快建设联通欧亚、贯通我国中西部的铁路为支撑,主动融入国家“一带一路”和长江经济带战略,积极构建“分工合理、重点突出、服务高效、优势互补、安全绿色”的现代化港群体系,促进港口辐射带动功能实现新突破。

首先,要加强顶层设计,加快解决沿海港口资源配置低效问题。政府相关部门主动建立高层次协调机构,促进江苏沿海三大港口群分工协同、互动发展。要积极对接上海国际航运中心建设,在分装、大宗商品的中转等方面加强与上海港口的合作,在航运交易服务、电子商务等领域主动借鉴上海自贸区经验,推动上海国际航运中心“一体两翼”发展格局加快实现。

其次,坚持错位发展、重点突破,加快开辟连接“一带一路”的新通道,积极打造江海联运服务中心。连云港港要加快提升丝绸之路经济带海上门户地位,盐城港要结合盐城的腹地优势全力打造特色产业港,南通港要加快提升江海河联运枢纽功能。同时,沿海三地港口要集中力量推进核心港区建设,有效解决无序竞争、投资效益低下问题;要围绕核心港区建设,加快开辟至东南亚的海运航线,加快建设连接丝绸之路经济带的铁路通道,全力打造江海河联运、海铁联运优势,积极对

接“一带一路”、长江经济带的海铁联运走廊。

再次,扎实推进口岸物联网建设,积极搭建港航EDI(Electronic Data Interchange,电子数据交换)信息平台,实现港航信息交换共享。同时,推动建设资源节约型、环境友好型港口,最大限度减少港区对所处区域环境的负面影响。

(二) 促进优势产业集聚,打造产业链协同优势

在当今激烈的市场竞争中,现代产业竞争不再是以单个企业参与竞争,而是以网络型的产业链参与竞争,企业在竞争中取胜离不开完善的配套产业链^[13]。所谓产业链,通常是指在一定的产业集群内由相关产业部门基于经济活动的内在技术关联所结成的环环相扣的链网式产业组织系统和战略联盟关系^{[14]20-21}。江苏沿海地区在促进产业转型升级和利用土地后备资源发展临港产业过程中,应在大力提升优势产业集聚水平的同时,以市场为导向,努力提高产品的成套和配套能力,加快引领产业链上各经济组织不断寻找和占领新的利润增长点,不断增强产业集聚区内产业链的整体国际竞争力。

首先,着力引导产业布局调整和分工协作,增强自主创新能力。江苏沿海产业布局分散,园区众多,大平台、大产业和集约化的概念和思路基本雷同,但在具体的招商和建设实践中各自为战、相互竞争,在“项目为王”的口号下很快偏离了原有的产业定位,模糊了自身的产业特点。因此,应该围绕“一带一路”和长江经济带战略的部署和要求,按照地区资源禀赋条件、生态环境容量和主体功能定位,结合全球产业转移的新特点和中国经济转型升级的新趋势,促进优势产业布局调整,推动优势产业创新发展、集聚发展。同时,要大力建设集合产业链上各环节的技术专家和产业专家的科研平台,围绕产业发展需求进行共性技术和关键技术研究、集成和示范^[15],提高产品的成套、配套能力和自主创新能力。

其次,着力培育世界级产业集群,推进国际产能和装备制造合作。沿海三市要以推动要素高度集聚、产业高度集中、产业链更趋合理、国际竞争优势有效彰显为抓手,分别重点打造一至两个具有全球影响力的制造业产业集群,在促进其整体

素质和核心竞争力显著提升的同时,把握好国际经济合作新方向,通过到“一带一路”沿线国家建立境外产业集聚园区等途径,积极推进国际产能和装备制造合作,拓展产业发展新空间,开创对外开放新局面。

(三) 强化中心城市支撑,打造港产城联动优势

沿海经济的发展是一个系统的动态的演进过程,港、产、城之间的协调融合是决定沿海区域发展速度的重要因素。其中:港口是临港产业发展的前提条件;临港产业集聚在促进港口功能拓展的同时,可以极大地促进城市的兴起与繁荣;城镇则是支撑港口和临港产业发展的重要依托^{[16]10}。因此,在深入开展江苏沿海开发过程中,应在建设港口战略联盟、促进优势产业集聚的同时,协同推进中心城市加快建设,积极推动沿海三市与“一带一路”沿线城市开展友好合作,不断加强城市对沿海港口和临港产业发展的重要支撑。

一是加强规划引领。沿海三市尤其是中心城市要主动适应港产城融合发展的要求,研究制定港产城一体化发展规划,做到经济和社会发展规划、城乡建设规划、土地利用规划、港口总体规划“多规合一”,统筹基础设施和产业布局,切实解决现有各项规划自成体系、内容冲突、缺乏衔接协调等突出问题,强化政府空间管控能力,实现国土空间集约、高效、可持续利用。

二是提升城市功能。结合港口、临港产业发展需要,调整优化中心城市布局和形态,增强沿海前沿地区的城市服务功能,努力创造有利于吸引人才、产业集聚的基础和条件。以江苏沿海三市的市区为极点,紧抓“一带一路”战略机遇,全新谋划中心城市发展战略定位,着力提升中心城市的现代化和国际化水平。在积极承接国际资本与先进技术的同时,加快与“一带一路”沿线国家友好城市之间在产业发展、金融创新、贸易服务、投资便利化、文化交流等领域开展全面合作,同步推进贸易畅通、资本融通、经济互通和人文联通。加快推进中心城市综合立体交通网络建设,加强江苏沿海三市中心城市之间以及它们与中西部地区和周边地区之间的联系,增强中心城市的辐射带动作用。

蒋乃华

参考文献:

- [1] 卢长利,汪传旭.我国港口间的比较优势分析及竞争合作策略研究[J].企业经济,2007(12).
- [2] 张家华,岳巧红.从沿海港口5年巨变看江苏沿海地区开发成效[J].水运管理,2015(2).
- [3] Wang Ying. The mudflat coast of China[J].Canadian Journal of Fisheries and Aquatic Sciences, 1983(1).
- [4] 张芳怡.江苏沿海滩涂资源开发利用问题与对策研究[J].海洋开发与管理,2015(4).
- [5] 张冲,杨同军.江苏沿海滩涂资源利用现状及其存在的问题[J].港工技术,2014(1).
- [6] 中央经济工作会议在北京举行[N].人民日报,2014-12-12.
- [7] 刘伟,苏剑.“新常态”下的中国宏观调控[J].经济科学,2014(4).
- [8] 陈羽.中国港口集装箱发展现状及趋势分析[J].中国港口,2015(6).
- [9] 王云.1-4月港口煤炭发运量现负增长[N].中国电力报,2015-05-23.
- [10] 芮雪.港口拥抱“互联网+”时代[J].中国港口,2015(6).
- [11] 蒋宏坤.抢抓“一带一路”战略机遇推进江苏沿海港口建设发展[J].唯实,2015(7).
- [12] 宣晓伟.我国区域政策应注重协同发展与市场一体化[N].中国经济时报,2015-4-22.
- [13] 蒋国俊,蒋明新.产业链理论及其稳定机制研究[J].重庆大学学报:社会科学版,2004(1).
- [14] 全诗凡.基于区域产业链视角的区域经济一体化——以京津冀地区为例[D].南开大学博士学位论文,2014.
- [15] 甄文庆.增强产业集中度 打造产业链竞争优势[J].中国制造业信息化,2010(5).
- [16] 成长春.江苏沿海港口、产业、城镇联动发展研究[M].北京:科学出版社,2014.

责任编辑 虞志坚

Research on the Building of Jiangsu Coastal Areas Competitive Advantage under China's Belt and Road Initiatives

JIANG Nai-hua

(School of Business, Nantong University, Nantong 226019, China)

Abstract: Releasing advantages of port resources and land reserving resources is an important measure in the initial phase of Jiangsu new coastal development. But some influential factors such as the change according to resource supply-demand relations are causing this advantages becoming weaken gradually under the “New Normal”. China's Belt and Road Initiatives Strategy gives Jiangsu coastal areas a good opportunity to build new competitive advantage. Jiangsu coastal areas should participate in this strategy actively and handle relationship between government and market correctly. Thus Jiangsu coastal areas may inaugurate a new competitive advantage by integrating coastal haven function, agglomerating near-port industries and strengthening the support of cities.

Key words: Jiangsu coastal areas; resource advantage; competitive advantage; China's Belt and Road initiatives