

连云港陆桥经济发展战略研究

伍铁林

21世纪是一个多极的、充满激变、竞争和发展的全球化世纪,在这个新世纪里,连云港陆桥经济的发展面临着新的机遇与挑战。于是,深入探讨和研究今后陆桥经济发展战略问题,成了一个新课题。

一、确立“以港兴市,依桥兴港,港桥互动”的发展战略,是推进陆桥经济发展的战略前提

1. 连云港陆桥经济涵义的界定

陆桥是指以横贯大陆的铁路为梁,以铁路两端的海港为桥头堡的运输通道。随着陆上运输网络的形成与发展,多种运输方式的相互衔接,大陆桥往往呈现出多通道、多桥头堡的格局。陆桥有时也被理解为跨越洲际大陆的综合性物流、信息流大通道。新亚欧大陆桥是继西伯利亚大陆桥之后,又一条横贯亚欧大陆的更为便捷的大通道,一般被表述为:东起太平洋沿岸的连云港、日照等中国港口城市,经过东西向的铁路干线,西行出域穿越中亚、西亚地区,连接欧洲的铁路网,抵达荷兰的鹿特丹、比利时的安特卫普等欧洲口岸。随着经济全球化进程的加快,集装箱运输的迅速普及,大陆

桥运输显示出广阔的发展前景。大陆桥不仅是一个国际运输通道,而且是一条区域经济发展的轴线,陆桥运输的发展,将促进沿桥地区的市场繁荣和经济发展,从而产生了陆桥经济的概念。所谓陆桥经济是指以陆桥运输体系为基础的高度现代化的新型国际经济体系,主要包括陆桥运输及其衍生的商业贸易、旅游服务、信息咨询等产业部门和以“桥”为纽带的区域合作经济和国际合作经济等内容。有时也将陆桥区域或陆桥经济带简称为陆桥经济。

2. 连云港在陆桥经济发展中的地位

连云港是陇兰经济带和淮海经济区最便捷的出海口,具有特殊的区位优势;是新亚欧大陆桥的东桥头堡,具有巨大的潜在优势;连云港在新亚欧大陆桥中具有特殊的地位,这个地位不仅得到了国内外的承认和重视,而且对连云港的未来发展做了全方位定位:中国政府和哈萨克斯坦政府签署了《关于利用连云港装卸和运输哈萨克斯坦过境货物的协定》;国务院在《中国21世纪议程》中将连云港定位为:“连接太平洋沿岸国家与中东地区的港

口城市,环境优美的旅游中心、国际商贸中心与交通枢纽”;国家海洋局在全国海洋开发规划中,将连云港列为中国三大特殊开发区域之一,并与上海浦东新区开发一起列入中国四个内地“香港”建设的范畴;国家建设部把连云港定位为青岛与上海之间促进发展的大城市;国家科委规划建设连云港—徐州中外科技带;国家计委在“新亚欧大陆桥区域(中国境内)综合运输和交通网络目标”中规划连云港“以集装箱泊位为重点,基本形成陆桥过境国际集装箱运输主枢纽港”;交通部确定“连云港是全国沿海主枢纽港之一,逐步发挥欧亚大陆桥水陆联运衔接点的作用,为亚欧大陆桥水陆联运的发展,促进洲际间的货物中转和相关地区的经济发展服务”。江苏省政府确定连云港市为一级城市,三大区域性国际贸易中心之一。这些定位为连云港陆桥经济发展指明了方向,也极大地提升了连云港的层次。

3. 确立“以港兴市,依桥兴港,港桥互动”的发展战略,是由东桥头堡地位的激烈竞争状况所决定的

桥头堡地位对于对外开放

乃至整个经济发展的决定作用，已在沿海港口城市中形成共识，并形成了激烈的竞争态势。从本质看，东桥头堡地位的竞争，就是城市、港口在国际市场中地位的竞争，在我国对外开放战略格局中地位的竞争，在国家国土规划和布局中地位的竞争，决定一个港口、城市发展的前景、地位的竞争。如果失去了桥头堡的地位，那么我们的城市只能是一般意义上的开放城市，港口只能是一般意义上的沿海港口。市场竞争是残酷的、讲究法则的，桥头堡的地位也不是永恒不变的。2001年7月20日~21日，联合国开发计划署、外经贸部中国国际经济学术交流中心、科技部政策行政司、国家经贸委经济运行局、中国工业经济联合会和秦皇岛市政府就在秦皇岛联合召开了“新亚欧大陆桥东西部发展与合作国际研讨会”，并提出要解决传统的桥头堡是单纯指连云港的观念问题，将环渤海日照、青岛、天津、秦皇岛、大连等都应纳入桥头堡，直接对连云港的桥头堡地位形成强烈冲击。日照市关于桥头堡的竞争势头一直很强劲，利用港口发展临海工业取得了明显的成效，已对连云港形成很大的挑战。因此，审时度势，确立“以港兴市，依桥兴港，港桥互动”的发展战略不仅是全市对外开放的必然，也到了刻不容缓的时候。这是提高连云港东桥头堡综合实力，推动陆桥

经济发展的关键措施。

4. 确立“以港兴市，依桥兴港，港桥互动”的发展战略，是由桥与港的特殊地位对陆桥经济的推进作用决定的

港口是桥头堡的依托和载体，没有港，就没有桥头堡的地位；同样，桥头堡的地位又提升了港口的地位和功能，使港口区别于其他港口，成为国际枢纽港。连云港作为新亚欧大陆桥洲际海陆联运的节点，是东桥头堡的依托和载体，“依桥兴港”战略，一定要通过“以港兴市，港桥互动”来实施。作为大陆桥东桥头堡的港，不仅是指海港，还包括空港、陆港。港口经济从一般意义上讲，具有规模大、辐射强、产业面广的特点，实施“以港兴城”战略，以国家对东桥头堡的定位和规划为坐标，以港口为依托，必将强力推进连云港市开发型经济的快速发展。

二、全面提升连云港东桥头堡的综合实力，是推进陆桥经济发展的战略保障

1. 全面提升连云港东桥头堡的综合竞争实力，必须加快连云港国际枢纽港的建设

连云港是东桥头堡的主要载体。在港口的硬件建设方面，一要争取尽快开工建设庙岭三期工程，扩大港口吞吐能力；二要加速浚深航道进程，提升泊船等级，适应国际航运船舶大型化、深水化发展的需要；在软件建设方面，一要积极和中运、中海等大公司合

作，努力使连云港从现在的支线港变为干线港，加快向枢纽港迈进的步伐；二要进一步增加航线和航班的密度；三要进一步完善服务功能，尽快开通客运航线，国内航线争取尽快恢复连云港至大连的客运航班，在此基础上增开其他沿海城市航班、国际航线。搞好连云港至韩国木浦的客运航班，在取得经验的基础上，争取开通至东南亚其他港口的航班，将港口服务进一步向全方位、多功能、高效率方向拓展。空港方面，要增加国内空中航线和航班密度，争取空港开放。陆港方面，开通和增加旅游列车。在搞好陆桥过境运输的基础上，争取开通连云港至中亚国家、俄罗斯的国际列车，使连云港海陆空港全面对外开放，向国际性立体交通枢纽迈进。

2. 全面提升连云港东桥头堡的综合竞争实力，必须搞好特殊区域的开发

一要提升开发区档次，特别要与大企业、大科研单位、重点高校合作，发展具有资本和技术密集性出口加工区、高新技术产业开发和创新功能的高科技园区。二要争取设立保税区、出口加工区，逐步建立综合性自由贸易区，着重发展转口贸易、保税仓储、分拨配销、加工贸易和服务贸易。三要建设旅游开发区，要引进资金，吸引外资，开发以连岛、黄窝、宿城为主体，连接海州湾度假区、前三岛、秦山岛的

海州湾旅游区。四要搞好海洋特殊开发区开发,建立以海洋油气资源勘探与开发、海洋生物资源的综合开发、海洋水资源的综合利用、海洋环保技术与海洋观测探查技术等为主的海洋科技创新技术体系,发展海洋运输业、海洋旅游业、海洋开采业及临海工业区等海洋经济。其次,搞好产业结构调整。一产业要实施“新三高”农业战略,即高价值含量、高环境效益、高技术含量;开发型农业战略,即注重外向开拓,以国际、国内市场需求为导向,提高农业资源利用率;以国际国内市场需求为导向的“技—农—工—贸”型现代化产业体系,实现农产品的高度商品化;“三色”农业发展战略,即调整产业结构,改造传统种植业,实施三维立体的生态“绿色农业”,发展以微生物工程农业和细胞工程发酵为主体的“白色农业”和以海洋捕捞、养殖及海洋生物综合开发利用为主体的海洋“蓝色农业”。二产业要按照公司法要求,搞好企业改制,特别是要搞好企业集团的组建,加快升级换代;要利用港口优势,大力发展临海工业。要结合外引内联和企业改革全面改造、提升传统产业,积极发展高新技术产业,不断提高企业素质和竞争力。在一、二、三产业结构中,要充分发挥连云港的陆桥优势、港口优势和旅游资源等优势,确立以贸易、旅游、仓储、服务等为主体的第三产

业为主导产业的地位,在全市产业结构中,形成“三、二、一”产业结构新格局。

3. 全面提升连云港东桥头堡的综合竞争实力,必须建设国际性港口城市

建设国际港口城市,要从资本构成国际化,经济贸易外向化,科技文化交流国际化等方面搞好国际城市建设,使城市与国际经济联系紧密度提高,城市对资本及商品分配活动范围具有国际性。按照国际惯例运行操作,构建发达的市场体系;营造开展国际经济活动的良好环境,扩大对外开放度;争取商业零售、金融保险领域的对外开放,建立完善的金融、保险、信息系统和齐全的服务设施;加强法制建设,切实保障国外客商的正当权益;搞好基础设施建设,建立良好的社会秩序、生态环境及健康的文化、体育、娱乐设施。东桥头堡综合竞争实力的提升有利于带动陆桥经济的发展,反过来,陆桥经济的快速协调发展,也有利于东桥头堡综合竞争实力的加强,这是一个互相联动的关系。

三、实施轴线辐射和梯度推移相结合的空间发展战略模式,是推进陆桥沿线各经济区整体联动发展的主要方略

轴线辐射指的是生产布局不仅表现为产业在各区域的分布,而且还表现为产业在点、线、面上的分布与组合,从而形成多种类型的产业城市、产业基地、产业带、经济密集区

和多层次的经济区域。产业布局是由分散转向集聚,利用“集聚效益”,形成“生长点”,并通过辐射扩展,由“点”到“面”,联“点”成“带”。实行点轴集聚逐步辐射,是较为理想的陆桥区域经济发展战略模式。梯度推移是指我国工业区域的发展水平呈现着“东部、中部、西部”顺序的梯度态势,即发达的东部地带、次发达的中部地带、不发达的西部地带。新亚欧大陆桥(中国段)大体上位于 35°N 左右的轴线上,沿桥地区紧夹在长江、黄河流域之间,形成我国南北适中的惟一条东西双向开放大通道。所处地理位置具有向南北两个扇面辐射的优势。这条通道横贯我国东、中、西部十个省(区)。地区之间社会经济发展不平衡,差距较大,是沿桥经济发展中不容忽视的问题。因此,在空间发展上,宜实施轴线扇面辐射与梯度推移相结合的模式。以新亚欧大陆桥为中轴线,依托沿桥大中城市,如连云港、徐州、乌鲁木齐、兰州、郑州、西安等城市,建设陆桥开放走廊,给予相当于沿海开放地区的优惠政策,把陆桥沿区视为“公海”,沿桥大中城市建设成为内陆港。在建设开放走廊的基础上,辐射沿区 $200\text{km} \sim 400\text{km}$ 宽的区域,以高新技术开发区为主干,建设高新技术走廊。再以高新技术走廊为主体,辐射沿桥省(区)及与陆桥相连省(区),

建设各有重点、各具特色占有优势产业开发发展带。通过辐射使新亚欧大陆桥的经济“增长轴”不断延伸,推进陆桥区域经济全面发展。

轴线扇面辐射从宏观上虽有利于解决陆桥经济可持续发展问题,但有鉴于沿桥东、中、西部地区之间和城乡之间发展差距,要解决“二元”结构矛盾,使之协调发展,显然有些力不从心。因此,必须辅之以空间梯度推移模式。按照沿桥各省的社会经济综合实力、改革进程、开放程序,制订和实施不同速度和运行质量的经济发展计划,使其优势互补。较发达地区在技术上、经营机制上给予欠发达地区以更多的支持,促进其经济增加科技含量和产业升级。欠发达地区给予较发达地区以原材料供给和市场调节上的支持,拓展其产业发展和市场运行空间。在此基础上,自东西梯度推进增加新的“增长点”。同时以沿桥省会城市和大中城市为中心,再逐步向城镇和广大农村推进,把城市的先进技术、管理机制和城镇以及广大农村资源开发、产业发展有机结合,统筹陆桥沿线城乡经济协调发展,增加新的“增长面”,逐步带动陆桥经济发展,也增加城市自身的经济实力。

陆桥经济带跨越中国东部、中部和西部三大地带,经济发展水平存在较大差距,在整体推进的同时,要突出重点,以交通运输发展促进生产

力合理布局,使经济带形成并具备有效运行的支撑条件,实施“以线串点,以点带面”的空间发展战略。首先,加强以交通通信为主的线状基础设施建设,引导区域生产要素适当聚集在具有较强产业基础和城市规模的大中城市,进一步促进连云港、徐州、郑州、西安、兰州、乌鲁木齐等开发开放,使交通优势和区位优势转化为经济优势,加快培育沿桥地区经济增长点,支撑和带动区域经济全面发展。其二,根据陆桥经济带区域特点,发挥各中心城市在陆桥经济带建设中的带动作用,形成若干个具有特色的经济区域:以连云港、徐州为中心的黄淮海经济区,以郑州为中心的中原经济区,以西安为中心的关中经济区,以兰州为中心的黄河流域经济区,以乌鲁木齐为中心的天山北坡经济区等,实行投资倾斜政策,发挥辐射作用。整个陆桥经济要形成联动发展的格局,通过优势产业和地区间的合理分工,取得综合开发的整体经济效益。同时,在共同发展中逐步加大对落后地区的扶持力度,增强其发展能力,搞好西部大开发。

四、加强发展极建设与中心和陆桥外围相对接,东西大中城市联动,是推进陆桥经济发展的战略举措

促进陆桥发达地区的资金、技术等要素流向落后地区是协调陆桥区域经济结构的关键。对技术传递方式,经济学

家厉以宁概括为两种,一种是落差式技术传递,一种是辐射式技术传递。先进技术由发达地区向次发达地区、不发达地区按阶梯顺序推移落差技术传递,这种方式就是梯度推移。靠这种传递方式来协调和平衡地区结构过于缓慢,地区之间差距不但不会缩小还会进一步扩大。而辐射式传递方式则能弥补这一缺陷,这种传递方式是靠每个地区的发展起作用的。

发展极概念是法国经济学家佩鲁提出的。发展极理论认为,增长的势头往往集中在某些主导部门和有创新能力的行业,这些部门和行业往往集中在大城市中心,这些中心就成为发展极。发展极对广大周围地区有一种辐射扩散效应。凭借这种辐射效应,发展极成为一个地区的生产中心、贸易中心、金融中心、交通运输中心、信息中心。向心力的作用使得主导部门和有创新能力的行业四周聚集着日益增多的其他相关部门、行业和辅助性厂商。其增长的势头又把技术、资金、组织、信息等生产要素向周围地区扩散,带动周围地区的发展。显然,较梯度推移方式,这种依靠发展极进行辐射式技术传递的方式具有速度快、效率高的特点。

陆桥经济带能成为发展极的大中城市,中东部有连云港、徐州、郑州等城市,中西部有西安、兰州、乌鲁木齐等城市,这些城市应设法增强自

己的扩展效应,提高聚集资金、技术、人才等要素的能力。发展极的形成包括:资本的集聚、技术的创新、产业和企业的集中,以及贸易、金融、信息等第三产业的完善,这些便成为建设发展极的内容。发展极的形成就目前来看有两条途径:一条是市场途径,靠市场的吸力来聚集要素。另一条是计划途径,由国家政府或陆桥沿线政府通过计划和重点投资来主动建设发展极。

对陆桥发达地区来说,建设和强化发展极主要采取市场途径。而在陆桥经济落后地区,若要靠市场的力量来创建发展极,那要有一个漫长的过程。落后地区是不愿意也不应该等这么久的,这就要政府介入。根据发展极理论,政府的区域发展规划不再是规划发展的面,而是规划发展的点。国家在各个地区发展的点上集中投入资金、引入技术,培植主导产业部门,使之真正带动周围地区的发展极。由此形成这样的机制:政府协调的作用点在发展极的建设上,市场协调作用体现在发展极对其陆桥外围的带动作用上。

中心与陆桥外围的关系不仅是指一个区域内城市与乡村的关系,还指一个大的区域内中心城市与其周围地区的关系。城市是带动其陆桥外围地区发展的增长极(发展极),中心城市是带动其整个陆桥区域作为外围发展的发展极。中

心和陆桥外围间建立紧密的联系无论是对中心还是对外围都是大有益处的。

对中心来说,其发展对陆桥外围有很强的依赖性,陆桥外围地区不仅为它提供原材料,还为它提供市场。其陆桥外围越大,中心的地位越突出。而且,随着中心地区发展出现的人口稠密、交通拥挤、污染严重、资源不足等问题的突出,制造业等生产部门将越来越多地离开中心进入其陆桥外围地区。留在中心的将是以金融、国内外贸易、信息、服务等第三产业部门为主的行业,以市场中心、金融中心、信息中心、服务中心的功能作为周围地区的发展极。中心和陆桥外围经济的一体化将成为趋势。这时,评价中心的经济实力已不是单看聚集在中心的产业部门有多少,而是要看中心的辐射范围有多大,辐射力有多强。例如在亚洲竞争力较强的几个中心都是依靠其广大的腹地而称雄的,新加坡以东南亚国家为腹地,香港以广大的华南地区为腹地,上海以长江流域为腹地。连云港、郑州、西安等陆桥沿线上的大中城市必须以陆桥为腹地。

对陆桥外围来说,中心是至关重要的发展极,中心向陆桥外围扩散资金、技术、信息是陆桥外围地区发展的捷径。地区间经济发展差距的梯度在相当程度上可用不同地区接受中心的辐射力的强度来说明。因此,对陆桥外围地区来说应

主动寻找带动本地发展的发展极,主动吸引和接受中心扩散的要素,主动进入中心地区的市场,进而主动进入以中心为龙头的一体化的经济体系。在我国,有些地区虽然与中心近在咫尺,但其发展却赶不上距中心远的地区,其原因则在于这些地区不能主动与中心对接,不能主动接受中心发展极的辐射。本文对此问题的探讨,目的是在陆桥经济发展中缩短中心与陆桥外围空间和时间距离,扩大发展极的扩展效应,促进和推动陆桥经济有序、快速发展。

参考文献

- 1 王 龙.积极推进西部大开发战略,促进区域经济协调发展.北京:人民出版社,2002
- 2 洪银兴.区域经济差距与西部开发.江苏行政学院学报,2001,(1)
- 3 李世华,高南扣.中国区域经济管理概论(第4版).北京:中共中央党校出版社,2002

(作者单位 连云港市委党校)