

# 江苏省沿海港口城市竞争力评价及政策研究

李 祎<sup>1</sup>, 王保乾<sup>1</sup>, 李靓婧<sup>2</sup>

(1. 河海大学商学院, 江苏 南京 211100; 2. 江苏省农村信用社联合社, 江苏 南京 210000)

**摘要:**从经济系统、社会系统、环境系统以及港口资源四方面构建港口城市竞争力综合评价体系,运用主成分分析法对江苏省盐城、连云港、南通三大沿海港口城市进行竞争力评价,并与我国第一批开放的其他 12 个不同层次沿海港口城市进行比较分析。结果表明,江苏省盐城、连云港、南通三市主要处于 15 个样本城市的中下游水平,在各方面都与领先的梯队城市存在着较大的差距。最后从对接“一带一路”战略建设的视角提出优化港口城市竞争力的政策建议。

**关键词:**沿海港口城市;竞争力评价;主成分分析法;聚类分析;江苏省

**中图分类号:**F061.5

**文献标识码:**A

**文章编号:**1003-9511(2017)02-0041-06

便利的运输条件、低廉的交通成本和优越的地理位置<sup>[1]</sup>,使港口城市成为信息、物资交流的主力。由于处于对外开放的前线,当国际产业发生转移时,港口城市通常优先获得发展。2006 年《全国沿海港口布局规划》将全国沿海港口按区位因素划分为珠江三角洲、长江三角洲、环渤海、东南沿海、西南沿海五大港口群,要求实现“港城”协调发展<sup>[2]</sup>。江苏省位于长江三角洲的核心位置,沿海地区包括连云港、南通和盐城三市,陆域面积 3.25 万 km<sup>2</sup>,海岸线长 954 km。改革开放以来,江苏经济迅速发展,给中国东部沿海地区带来新的经济增长极。然而,相较于其他省市,江苏缺少一个拥有绝对实力的沿海港口城市。

江苏省虽未被直接提及于国家“一带一路”的规划中,但与规划中提及的省区及核心城市已形成紧密的经济社会联系,与“一带一路”沿线国家之间的经济贸易往来和文化交流甚至比其他省份更密切<sup>[3]</sup>。因此,沿海港口城市作为对外窗口更应顺势参与其中,获得新的发展契机。

基于以上背景,本文根据国内外城市竞争力内涵和相关体系模型,构建沿海港口城市竞争力综合评价体系,结合国家第一批开放的沿海港口城市,与盐城、连云港、南通三市进行比较。通过分析目标城市当前优劣势及所处地位,结合“一带一路”战略建设,提出增强城市竞争力的政策建议,以促进江苏沿海三市的优化与协调发展。

## 1 沿海港口城市竞争力评价指标体系的构建

城市的竞争力是一个城市整合自身经济资源、社会资源、环境资源与文化资源参与区域资源配置竞争及国际资源配置竞争的能力<sup>[4]</sup>,不能仅用单个指标衡量,而应该由可以反映复杂系统的多指标体系综合构成。港口城市的竞争力评价有着更深刻的内涵和外延,城市与港口的功能之间要实现有效关联,城市经济、政治、文化等要与港口有机融合<sup>[5]</sup>。本文在遵循城市竞争力指标体系构建系统性、动态性、操作性、合理性和可持续发展性原则的基础上,结合港口城市的独有特点,从经济系统、社会系统、环境系统以及港口资源四大方面,29 项指标构建沿海港口城市竞争力评价指标体系,见表 1。

### 1.1 经济系统

经济是城市发展最直观的体现,在城市间的竞争中占据重要位置。经济系统分为 4 个子系统:综合经济实力、产业结构、资金实力和开放程度。综合经济实力子系统主要体现区域的财富创造能力和区域内居民消费与投资的能力;产业结构子系统用以评判城市产业结构的合理性;资金实力子系统体现区域金融市场的发展程度及资金变现和融通的程度;开放程度子系统则反映该城市参与国际市场竞争的程度、在国际贸易市场中的地位,以判断城市招商引资的能力。

## 1.2 社会系统

社会系统是一个城市不断发展的保障,能够反映社会整体的发展状况和居民的实际生活水平,包括政府管理、居民生活质量、科技创新和交通运输 4 个子系统。其中,由于样本城市中存在铁路运输不甚发达的地区,选择公路运输作为交通运输子系统的主要研究对象。

表 1 港口城市竞争力综合评价指标体系

一级指标层	二级指标层	三级指标层
经济系统	综合经济实力	$A_1$ , 地区 GDP, 亿元
		$A_2$ , 人均 GDP, 亿元
		$A_3$ , 公共财政预算收入, 万元
		$A_4$ , 社会消费品零售总额, 亿元
		$A_5$ , 全社会固定资产投资额, 亿元
	产业结构	$A_6$ , 第三产业占 GDP 比例, %
	资金实力	$A_7$ , 年末金融机构存款余额, 亿元
		$A_8$ , 城乡居民储蓄余额, 亿元
	开放程度	$A_9$ , 进出口总额, 亿美元
		$A_{10}$ , 实际利用外资金额, 亿美元
政府管理		$B_1$ , 财政收入, 万元
	$B_2$ , 财政支出, 万元	
	$B_3$ , 科教文卫等民生支出占财政支出比例, %	
	$B_4$ , 城镇居民人均可支配收入, 元	
生活质量	$B_5$ , 农村居民人均可支配收入, 元	
	$B_6$ , 每万人拥有医院床位数, 个	
	$B_7$ , 人均住房使用面积, $m^2$	
科技创新	$B_8$ , 万人发明专利拥有量, 件	
交通运输	$B_9$ , 公路客运量, 万人	
	$B_{10}$ , 公路货运量, 万 t	
环境系统	工业环境	$C_1$ , 工业废水排放总量, 万 t
		$C_2$ , 工业二氧化硫排放总量, t
		$C_3$ , 工业固体废物产生量, 万 t
	生活环境	$C_4$ , 建成绿地覆盖率, %
		$C_5$ , 人均占有公园绿地面积, $m^2$
港口资源	$D_1$ , 海岸线长度, km	
	$D_2$ , 码头泊位, 个	
	$D_3$ , 万吨级泊位, 个	
	$D_4$ , 港口货物吞吐量, 万 t	

## 1.3 环境系统

城市环境是一种软实力,是城市在综合发展阶段的一种表现形式,也是城市宜居程度的直观反映。良好的环境能够吸引人才,也能够集聚更多的外商进行投资。环境系统包括工业环境和生活环境 2 个子系统:工业环境依据传统的废水、废气、废物“三废”进行衡量,生活环境则关系城市的人居环境,从而反映人们的生活质量及社会基础设施的建设情况。

## 1.4 港口资源

为突出港口城市的特点,评价指标设定过程中加入与港口相关的指标。港口得天独厚的条件,具有城市交通和物流发展的优势。衡量指标应充分考虑港口的自然条件和人工环境。

## 2 江苏省沿海港口城市竞争力实证分析

### 2.1 样本数据的选取

综合考虑地理环境、经济发展现状的可比性和可操作性,确定除盐城、连云港、南通之外的上海、天津、大连、秦皇岛、烟台、青岛、宁波、温州、福州、广州、湛江、北海 12 个港口城市为样本城市,其中包括一、二线及发展中城市,以确保研究的全面和具体。除盐城外,其余 14 个样本城市均为我国第一批开放的沿海港口城市,代表了我国现阶段港口城市发展水平。样本数据主要来源于《中国统计年鉴》、《中国城市年鉴》及各省市 2014 年统计公报。港口城市相关岸线、港口资源等数据来源于《中国港口年鉴》及地方港口管理局的统计结果。为方便城市间的纵、横向比较和对城市竞争力的评估,所有数据均去除了价值量,具有可比性。

### 2.2 实证分析

根据多元统计学相关原理,利用 SPSS 软件在各系统下对样本城市进行得分计算和排序,以获得最终结论。

#### 2.2.1 经济系统指标评价

对原始数据标准化后,运用 SPSS 软件对经济系统数据做因子分析。10 项指标的 KMO 值为 0.676, Bartlett 球形度检验的显著性水平为 0.000,明显小于 0.05,说明数据间的偏相关性较强,能实现因子分析。根据特征值  $\lambda > 1$  且累计贡献率  $> 85\%$ ,提取 2 个主成分  $Y_{11}$ 、 $Y_{12}$ ,共同解释原始变量 90.296% 的信息,见表 2。

表 2 经济系统解释方差

成分	$\lambda$	方差的百分比/%	累积方差的百分比/%
1	7.940	79.397	79.397
2	1.090	10.899	90.296

利用具有 Kaiser 标准化的正交旋转法得到表 3。成分  $Y_{11}$  在地区 GDP、公共财政预算收入、社会消费品零售总额、第三产业占 GDP 比例、城乡居民储蓄余额、年末金融机构存款余额、进出口总额等方面占据了较高的载荷,表征了城市的综合经济实力、产业结构合理性、地方金融的发展程度及开发程度。成分  $Y_{12}$  则与人均 GDP、全社会固定资产投资额、实际利用外资金额等指标密切相关,主要体现居民的消费与投资能力及城市招商引资的能力。

表 3 经济系统旋转成分矩阵

成分	$A_1$	$A_2$	$A_3$	$A_4$	$A_5$	$A_6$	$A_7$	$A_8$	$A_9$	$A_{10}$
1	0.82	0.316	0.854	0.854	0.231	0.822	0.946	0.937	0.917	0.517
2	0.56	0.820	0.424	0.467	0.941	0.241	0.308	0.331	0.296	0.755

通过 SPSS 软件,由式(1)、式(2)计算  $Y_{11}$ 、 $Y_{12}$  得

分,再乘以方差贡献权重即可得出经济系统最终得分情况和排名:

$$y_z = a_{z1}x_1 + a_{z2}x_2 + \dots + a_{zn}x_n \quad (1)$$

$$N_i = (\lambda_1 y_{i1} + \lambda_2 y_{i2} + \dots + \lambda_n y_{in}) / \sum_{k=1}^j \lambda_k \quad (2)$$

式中: $y_z$  为原变量的第  $z$  个主成分分量; $x$  为变量中的公共因子; $a$  为公共因子的载荷矩阵; $N$  为城市竞争力各个分力指数。

在经济系统排名中,上海位列第一,广州、天津随后。这 3 个城市处长江三角洲、珠江三角洲和环渤海地区经济中心,是沿海城市群中最具竞争力的城市。上海市地处沿海城市群的核心地带,与南方的广州、北方的天津形成一种全国性的以上海为中心南北对称布局的沿海港口综合经济空间结构<sup>[6]</sup>。随后的大连、青岛、宁波、福州等城市,或是省会城市,或有着绝对的自然资源优势 and 区域经济优势,积极发展对外经济合作与技术交流,因此得分处于中上水平。湛江和北海两个西南地区的港口城市,其发展多得益于国家政策扶持,服务于西部建设。由于我国西南地区经济发展的局限性,这两个城市经济系统得分较低,排在末端。

南通、盐城、连云港 3 个城市处于样本城市的中下水平。“鱼米之乡”优越的自然地理环境,使其本身具备一定的天然优势;同时,上海、苏州的经济辐射让这 3 个城市收获一定的经济福利,逐步发展。3 个城市中,南通排名较前,得益于其相对较强的综合经济实力及外资的充分利用。而盐城的金融、外贸发展则是薄弱环节,城市金融市场的发展程度及资金融通实力相对较差。连云港经济系统评分位于 3 个城市之末,与该城市现阶段经济建设水平较低、产业结构尚待优化密切相关。

### 2.2.2 社会系统指标评价

通过相关系数检验、KMO 和 Bartlett 的检验,确认社会系统的指标分析采用主成分分析法。运用 SPSS 软件对数据进行主成分分析,提取 3 个主成分  $Y_{21}$ 、 $Y_{22}$ 、 $Y_{23}$ ,累计方差达到 86.59%,如表 4 所示。

表 4 社会系统解释方差

成分	$\lambda$	方差的百分比/%	累计方差的百分比/%
1	5.486	54.684	54.684
2	1.917	19.168	73.825
3	1.274	1.2739	86.591

对提取的成分载荷矩阵进行正交旋转以实现矩阵结构的简单化处理,结果见表 5。主成分  $Y_{21}$  与政府财政收入,财政支出,教育、社会保障、医疗卫生、住房保障等民生支出占财政支出的比例,以及万人拥有医院床位数、万人发明专利拥有量 5 项指标密

表 5 社会系统旋转成分矩阵

成分	$B_1$	$B_2$	$B_3$	$B_4$	$B_5$
1	0.947	0.943	0.429	0.529	0.413
2	0.168	0.163	-0.861	0.743	0.860
3	0.009	0.017	0.067	0.302	0.149
成分	$B_6$	$B_7$	$B_8$	$B_9$	$B_{10}$
1	0.708	-0.805	0.867	0.022	0.589
2	0.042	0.118	0.167	0.111	0.100
3	0.205	-0.262	0.251	0.977	0.767

切相关,表征地方政府的管理效率、城市的社会保障水平及科技创新发展程度。主成分  $Y_{22}$  主要解释城镇居民人均可支配收入、农村居民人均可支配收入、人均住房使用面积 3 个指标,反映城市居民的实际生活水平。主成分  $Y_{23}$  关系公路客运量、货运量 2 个指标,反应城市交通运输的吞吐能力。

社会系统的竞争力水平在某种程度上与城市经济的发展正相关:经济系统中排名较前的城市,社会系统的竞争力也较突出,如广州、上海等。国际化大都市的发展背景,使他们拥有完善的城市基础设施建设。但绝对以经济实力表征城市生活质量和政府福利保障等,也不完全正确。如经济系统得分排在第 6 的宁波,社会系统的竞争力排名第 3。宁波市在城镇居民人均可支配收入、人均住房使用面积的主成分得分上具有绝对优势,城市的居民生活水平相对较高,生活质量优异。排名末端的有连云港、秦皇岛、南通、湛江和北海等城市,需要加强基础设施建设,加大对政府管理、生活质量、社会保障以及交通运输等方面的投资建设。

江苏省盐城、连云港、南通三市社会系统部分得分靠后。分别位列 15 个样本城市的第 9、11、13 名,处于平均值水平之下。进一步分析主成分得分,发现 3 个城市政府管理项得分相对较低,政府应加强管理,加大对民生建设的财政投入。另外,相较东南沿海城市密集的交通网络,江苏盐城、连云港、南通 3 个城市的道路交通、铁路运输欠发达,动车和高铁的建设都处于起步阶段。目前,江苏省正在打造“一小时经济圈”项目,旨在改善苏中、苏北地区的交通不便状况,为地方经济发展带来新机遇。

### 2.2.3 港口资源指标评价

运用 SPSS 软件,得 KMO 值为 0.705, Bartlett 球形度检验的 Sig. 值为 0.01,通过检验。分析特征值和方差,提取两个主成分  $Y_{31}$ 、 $Y_{32}$ ,见表 6。

表 6 港口资源解释方差

成分	$\lambda$	方差的百分比/%	累计方差的百分比/%
1	2.443	61.083	61.083
2	1.062	26.553	87.636

海岸线长度在主成分  $Y_{31}$  上载荷最大,说明其表

征港口的自然资源优势。港口货物吞吐量、码头泊位和万吨级泊位在主成分  $Y_{32}$  上载荷最大,表征港口的建设水平及生产能力。综合两方面可评价港口城市的先天优势与后天建设发展。

宁波、上海、大连、广州、天津在港口资源中排于前5名。宁波港位于海上南北航道和长江T型结构的交汇点,是我国著名的深水良港,其竞争优势来源于经济腹地内优越的自然环境,以及政府大力推动港口建设发展的政策支持。上海得益于优越的地理位置:既是长江三角洲经济重要的增长极,又处于长江东西航道和海上南北航道的交接点。虽无狭长的海岸线,但星罗棋布的码头、高密度的航班、覆盖面极广的港口为其经济发展带来了巨大的动力。大连、广州等由于地处区域经济圈的核心位置,在城市经济发展的带动下,港口建设愈发完善,推动港口工业不断发展,使之进一步成为我国最具竞争力的港口城市。

江苏省盐城、连云港、南通三市港口资源均在平均水平以下。由于南通港口自然条件欠缺,使之先天竞争力不足。但良好的经济基础,配合逐渐兴起的港湾建设,使南通港口发展获得的经济效益已初见规模。目前南通港尚未形成自己的特色,仍需政府综合规划部署。连云港是全国第一批开放的港口城市之一,发展较早。其港湾的深度给大型轮船的停泊提供了便利,成为继上海港之后又一能建成具有一定吃水深度的大型港口。近年来,连云港的港口建设、贸易在数字上有了提升,但港、城分离现象仍然存在,港口资源对城市发展的辐射作用并不明显。盐城有着狭长的海岸线,自然禀赋优良。早在2010年,国务院将盐城定位于特大沿海港口城市,但其港口建设得分为样本城市的倒数第一。由此可见,必须加强政府管理和政策支持,加大对港口建设

的投入,在区域发展中找到合适的定位。

#### 2.2.4 环境系统指标评价

以上三大指标均遵循“越大越好”原则,数据只需标准化处理。而环境系统中工业环境的评价,依据对污染物排放总量的测定,数值越小越好,应进行方向一致化处理,即标准化后取倒数。运用SPSS软件,提取两个主成分  $Y_{41}$ 、 $Y_{42}$ 。对载荷分析发现,主成分  $Y_{41}$  主要解释生活环境指标,表征城市的宜居程度。 $Y_{42}$  关系城市的工业环境指标,表征城市的绿色经济和可持续发展能力。

秦皇岛环境系统指标得分位于第一,人居环境建设拥有绝对竞争力。连云港位列第二,在工业环境的治理和保护方面效果显著,实现了工业经济和生态环境的协调发展。烟台排名第三,体现了舒适且优异的城市生活环境。此外,经济表现出色的城市,环境保护方面均需提高。经济增长不能以牺牲环境为代价,生态文明、绿色经济是我国经济发展进程中长期且艰巨的任务。至于盐城和南通,环境系统仍处于平均值以下。盐城在城市绿化建设方面仍有欠缺,应要求政府增加财政对城市绿化工作的支持,改善市民生活环境;南通工业环境得分较低,政府应加强对工业污染的监管,限制废弃物的排放,实现城市的可持续发展。

对得分矩阵进行分析计算,得出15个样本城市在经济系统、社会系统、港口资源、环境系统的得分和排名状况,见表7。

#### 2.2.5 样本城市综合竞争力评价分析

对经济系统、社会系统、港口资源、环境系统的数据进行处理,提取得到4个主成分,权重分别为0.58925、0.24825、0.119、0.0435。计算综合得分,得到样本城市最终的综合评价价值,见表8。

表7 15个样本城市竞争力评价结果

城市	经济系统				社会系统				港口资源				环境系统				
	$Y_{11}$	$Y_{12}$	得分	排名	$Y_{21}$	$Y_{22}$	$Y_{23}$	得分	排名	$Y_{31}$	$Y_{32}$	得分	排名	$Y_{41}$	$Y_{42}$	得分	排名
上海	3.22	-0.05	2.07	1	2.53	-0.89	-1.61	1.17	2	2.47	-1.05	1.41	2	-0.80	0.28	-0.32	9
天津	-0.18	2.39	0.73	3	0.83	-0.58	-0.16	0.37	4	0.59	-0.77	0.18	5	-1.47	0.37	-0.65	12
大连	-0.66	1.48	0.1	4	0.37	-0.46	0.18	0.16	5	0.22	2.06	0.78	3	0.06	1.50	0.70	4
秦皇岛	-0.02	-1.60	-0.58	13	-0.60	-1.15	-0.06	-0.65	12	-0.47	-0.81	-0.57	11	2.21	-0.01	1.22	1
烟台	-0.53	0.22	-0.26	9	0.03	-0.14	0.01	-0.01	8	-0.42	0.29	-0.20	9	1.50	0.25	0.94	3
青岛	-0.20	0.65	0.1	4	0.10	0.33	-0.84	0.01	7	-0.23	0.32	-0.06	7	0.86	-2.59	-0.68	14
连云港	-0.46	-0.76	-0.57	12	-0.73	-0.22	-0.12	-0.53	11	-0.66	-0.76	-0.69	12	0.71	1.84	1.21	2
南通	-0.33	0.00	-0.21	8	-1.00	-0.35	0.01	-0.71	13	0.09	-0.77	-0.17	8	-0.36	-0.62	-0.47	10
盐城	-0.49	-0.41	-0.46	11	-0.38	0.76	-0.34	-0.12	9	-1.05	-0.34	-0.83	15	-1.22	-0.10	-0.72	15
宁波	-0.13	0.25	0.01	6	0.25	2.50	-0.64	0.62	3	1.61	1.41	1.55	1	-0.67	-0.64	-0.66	13
温州	-0.02	-0.71	-0.26	9	-0.41	1.57	-0.04	0.08	6	-0.76	-0.72	-0.75	13	0.31	0.38	0.34	5
福州	-0.27	-0.05	-0.19	7	-0.28	-0.17	0.10	-0.20	10	-0.51	0.06	-0.34	10	-0.25	0.16	-0.07	7
广州	1.18	0.33	0.88	2	1.42	0.35	3.16	1.44	1	0.80	-0.30	0.47	4	-0.64	-0.61	-0.62	11
湛江	-0.30	-1.09	-0.58	13	-0.85	-1.22	0.36	-0.75	14	-0.75	1.78	0.02	6	0.16	-0.11	0.04	6
北海	-0.82	-0.66	-0.77	15	-1.30	-0.33	-0.02	-0.89	15	-0.93	-0.40	-0.77	14	-0.40	-0.09	-0.26	8

表 8 沿海港口城市竞争力综合得分及排名

城市	上海	天津	大连	秦皇岛	烟台	青岛	连云港	南通	盐城	宁波	温州	福州	广州	湛江	北海
综合得分	1.37	0.5	0.63	-0.47	-0.02	0.1	-0.74	-0.01	-0.33	0.12	0.19	0.24	0.7	-0.69	-0.74
排名	1	4	3	12	10	8	14	9	11	7	6	5	2	13	14

最后,运用聚类分析法,将各沿海城市的综合得分按其强弱规律重新排序与归类,更准确地判断江苏省盐城、连云港、南通三市在沿海港口城市群中的位置,以便了解优劣势,提出更具针对性的建议。运用 SPSS 软件,根据城市竞争力的水平将 15 个城市划分为四类,得到描述的聚类结果,见图 1。

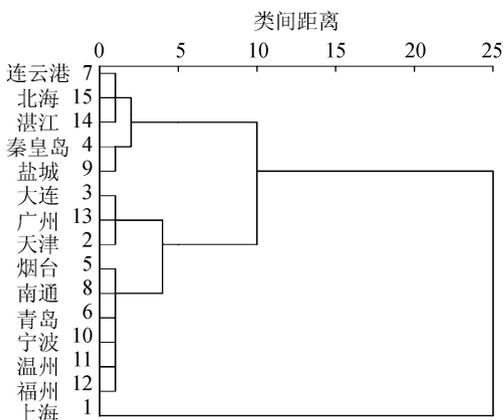


图 1 分层聚类分析树状

由分析可知,排名第一为上海,为第一类,综合得分远高于其他城市,代表着我国沿海港口城市竞争力的最高水平。作为直辖市,上海在生产发展、集散、科技创新及服务功能方面都具有绝对实力,今后应进一步突破行政区的局限,拓展发展空间,加强国际交流合作,发展国际贸易,成为名副其实的国际性港口大都市。广州、大连、天津分别位于第二、三、四位,属第二类。它们拥有较强的综合经济实力,高度对外开放,外向型经济发展迅速,种种优势使他们成为沿海城市群仅次于上海的第二梯队。同时,天津的环境问题比较突出,因此,天津必须加强对环境问题的治理力度,加大环境保护建设的投入,以巩固其自身的综合城市竞争力。

福州、温州、宁波、青岛得分也高于平均值,属于第三类。它们或是省份的行政中心,或是经济强市,依靠其自身相对优越的地理位置和自然禀赋,外加政府、政策扶持等,在激烈的竞争中找到合适的位置,极具发展潜力。宁波拥有丰富的海洋资源,宁波港作为世界罕见的深水良港,北仑深水港的建成,使宁波港口的通航能力显著提高,先天优势和后天建设保证了宁波在沿海港口城市群中的领先地位<sup>[7]</sup>。南通、烟台、盐城也属第三梯队,它们的竞争力得分虽低于平均值,但彼此间差距甚小。这些城市在个别方面拥有相当优势,但由于各方面发展不均衡,影

响最终得分。这类城市应具体问题具体分析,有针对性地改善和提高薄弱环节,从而稳步提升城市综合实力。

盐城、秦皇岛、连云港、湛江和北海因综合分值较弱,排在 15 个样本城市的末端,属于第四类。这些城市多数在经济系统排名靠后,影响城市综合竞争实力。

总体而言,江苏省盐城、连云港、南通三市主要处于样本城市的中下游水平,在各方面都与领先的梯队城市存在着较大的差距。推动江苏省沿海三市的发展需全国范围内的资源整合、经济辐射,形成以上海一类港口城市为中心,广州、大连、天津二类城市为支撑,配合福州、宁波等城市,将经济的整个发展脉络连成完整的网络,最终产生巨大的经济辐射,带动整个沿海体系发展。

### 3 江苏省沿海港口城市优化发展的政策选择

江苏省盐城、连云港、南通三市的城市竞争力当前普遍较弱,在沿海港口城市群中处于中下水平,综合实力与发达地区的港口城市差距较大。作为新亚欧大陆桥东桥头堡、“一带一路”重要节点城市的连云港,滨江临海靠上海、处于“一带一路”和长江经济带交汇点的南通,以及位于“一带一路”结合部中心区域的盐城,都可借助“一带一路”战略实施的契机,解决发展中面临的矛盾和问题,提升整体城市竞争力,实现跨越式发展。

#### 3.1 便利贸易环境,扩大对外贸易

港口城市在对外贸易方面有着得天独厚的优势,是吸引外商投资、拥抱世界的最佳平台<sup>[8]</sup>。近年来,南通的棉纺织品已远销海外,外商投资建厂规模逐渐扩大;盐城依托区位优势,吸引了大批韩资的加盟;连云港港区的中哈国际物流合作基地,作为丝绸之路经济带第一个实体平台,短短一年时间与 17 家航运公司签署合作协议,累计进出货物 90 万 t、集装箱 11.3 万标箱,实现当年建成、投产,当年盈利。借助“一带一路”的战略契机,政府需创造更适合外商投资发展的软、硬件条件,便利化贸易环境,多元开拓市场,优化贸易结构,提高投资贸易便利化程度。“走出去”和“引进来”相结合,吸引跨国企业加盟,推动本土企业更好地融入全球产业链、价值链,进一步促进产业的升级发展。

### 3.2 加强基础交通网络建设

交通运输是江苏沿海三市建设的薄弱环节。相较于长江三角洲其他城市间紧密而细致的交通网,苏中、苏北城市交通的弊端常将它们拒绝在区域发展之外。江苏沿海三市应在基础设施互联互通方面实现新突破,打造便捷高效的陆上运输通道,建设经济安全的海上运输走廊、快速畅达的空中运输网络,构建江海一体的现代港口体系。其中,加强铁路交通网络建设是当务之急,这对推动苏北、苏中、苏南融合发展,加快区域一体化进程,促进沿海开发战略的深入实施,都具有重要意义。

### 3.3 推进港口建设,提升港口优势

江苏沿海三市有着得天独厚的自然禀赋和区位优势,但港口建设目前仍处于起步阶段;港口功能发挥不足,发展障碍重重<sup>[9]</sup>。首先,政府应确立港口城市统一规划的方针,有计划有步骤地进行港口建设,缓解目前港口城市建设进程中出现的彼此间缺乏协调的现状,实现各地区分工有序协调发展。其次,针对不同港口城市不同的禀赋特征,进行不同的定位,形成良好的竞争关系,通过差异化,对港口的资源进行整合发展。3个港口城市,在港区建设方面应充分发挥各自优势,以在江苏沿海形成一条完整的发展线路,以地方贸易或者工业码头为主要着力点,扩大港口的规模,不断深化港口建设,建成具有一定规模和影响力的中国东南沿海一岸的重要出海口和外贸集中点,为江苏对接“一带一路”发展做出贡献的同时,提升城市竞争力。

### 3.4 保障居民福利,加强民生建设

城市竞争力的提高离不开人民生活质量的提高和居民生活幸福感的增强,这需要政府保障居民福利,加强民生建设。首先,政府在鼓励先富、以先富拉动后富的基础上,要提高低收入者的收入,缩小贫富差距,促进社会和谐。其次,加大对科技事业的拨款以及对创新技术的鼓励和支持,借助“一带一路”建设契机,加强教育、文化、科技、医疗、体育、旅游等领域的对外交流合作,实现经贸合作与人文交流互动并进。此外,要充分考虑城市中弱势群体最关心的问题,如农民工、留守儿童等问题。社会福利应是惠及社会各个阶层,让所有人都享受到社会发展的福利<sup>[10]</sup>。最后,政府部门要努力完善医疗体系,保障人们的基本就医需求。

### 3.5 加强生态环境保护,促进城市可持续发展

城市发展需要通过工业经济的拉动,这给当地生态环境造成了巨大的压力。3个城市中,南通由

于工业水平相对发达,存在工业污染问题,政府部门需对污染源进行定点监测和管控,控制污染物的排放,提高资源利用率,实现城市工业的可持续发展。“一带一路”建设应将生态保护放在重要位置,保障未来的可持续发展<sup>[11]</sup>。江苏省盐城、连云港、南通三市应着力打造沿江、沿海绿色生态廊道,坚决实行最严格的环境保护制度,坚持产业带和生态带统筹推进,努力建设全国生态文明建设先行示范区<sup>[12]</sup>。

此外,政府应合理规划城市的发展,推崇多个中心体系的城市建设格局,在各城市中心区域内建设起相匹配的生活、医疗、教育等设施,完成人口的分流,解决市中心区开发过大、公共资源紧缺、交通拥挤和环境脏乱差问题。同时,政府也应大力发展城市园林绿化事业,重视居民住宅小区的绿化工作,提高人均享有的绿化面积和公园面积率,改善人们的居住环境,以环境发展的优势来提高城市的综合竞争力。

### 参考文献:

- [1] 谢金金. 张家港市港城关系研究[D]. 苏州:苏州科技学院,2011.
- [2] 郭建科,韩增林. 港口与城市空间联系研究回顾与展望[J]. 地理科学进展,2010,29(12):1490-1498.
- [3] 彭震伟. “一带一路”战略对中国城市发展的影响及城市规划应对[J]. 规划师,2016(2):12-16.
- [4] 李隽. “一带一路”战略下的连云港市城市定位新探[J]. 江苏商论,2015(3):82-85.
- [5] 李贝,周炳中. 我国沿海港口城市可持续发展能力比较研究[J]. 经济论坛,2006(22):9-12.
- [6] 王鹏,董升荣. 港口竞争力评价指标权重的确定及检验[J]. 青岛远洋船员学院学报,2008(2):47-52.
- [7] 杨银峰,石培基. 甘肃省城市可持续发展系统协调发展评价研究[J]. 经济地理,2011(1):66-71.
- [8] 刘涛,刘春旭. 东营市发展港口经济分析与建议[J]. 中国石油大学学报(社会科学版),2011(4):36-40.
- [9] 崔敏,徐习军. 连云港市在融入国家“一带一路”战略中面临的问题与对策[J]. 淮海工学院学报(人文社会科学版),2016(5):87-90.
- [10] 方巍. 中国社会福利的新发展主义走向[J]. 社会科学,2011(1):81-87.
- [11] 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:以天津为例[J]. 理论界,2014(11):35-40.
- [12] 崔彦彦. 科学发展观视域下的江苏沿海地区发展思路探析[D]. 苏州:苏州大学,2011.

(收稿日期:2016-09-22 编辑:胡新宇)