

“一带一路”战略背景下江苏省区域发展 问题与对策研究

文玉钊¹ 车冰清²¹

(1. 河南财经政法大学 资源与环境学院, 河南 郑州 450002;

2. 江苏师范大学 “一带一路”研究院, 江苏 徐州 221009)

【摘要】: 以“一带一路”等新一轮国家战略的实施为标志, 国家战略发生了重大转向。新国家战略的实施将重塑我国社会经济活动及生产力组合方式, 区域发展格局和地区间的博弈状况将出现较大变化。江苏作为“一带一路”与长江经济带的地理交汇区域, 亟需全面对接国家战略, 以获取新一轮区域发展机遇。在此背景下, 本文深入分析当前国家战略的三大导向, 剖析江苏省在区域发展上所面临的三大问题, 从空间开发理念完善、争取新的国家战略支持、打造对接国家战略的重要协作区域与综合开发廊道三个方面, 详细阐述“一带一路”背景下江苏突破当前区域发展困境的具体思路。

【关键词】: 区域发展 综合开发廊道 “一带一路”战略 江苏省

【中图分类号】 F127 **【文献标识码】** A **【文章编号】** 2095-5170(2017)04-0120-07

一、引言

伴随着周边地缘政治经济格局的变化以及社会发展转型期的到来, 我国当前的社会经济发展表现出经济新常态、三期叠加与三期并存的典型特征。在此背景下, 国家战略发生了重大转向。2014年, 京津冀协同发展、“一带一路”、长江经济带建设确定为国家核心战略^[1,2,3], 同时, 建设珠江—西江经济带等跨区域发展战略获得批复。新一轮国家战略的实施, 显示国家通过科学的空间政策来调控和引导生产力空间布局。与此同时, 区域发展的“经济-政治-文化-社会-生态文明”五位一体的整体布局基本形成, 这将重塑我国社会经济活动及生产力组合方式, 区域发展格局和地区间的博弈状况将出现较大变化。

江苏省作为“一带一路”与长江经济带的地理交汇区域, 亟需全面对接国家新战略, 以获取新一轮区域发展机遇。对国家战略导向的准确把握以及对自身发展状况的清晰判断是制定新一轮区域发展政策的前提。在“一带一路”战略导向下, 当前江苏的区域发展还面临哪些突出问题? 江苏如何完善当前的区域发展战略以实现其在全国地位的提升与自身发展效益的最大化? 以上是江苏在区域发展层面亟需解决的问题。

二、当前国家战略的三大导向

基金项目: 本文系国家自然科学基金项目(项目编号:41501122)与江苏省社科基金(项目编号:15JD012)联合资助。

作者简介: 文玉钊, 男, 河南唐河县人, 河南财经政法大学资源与环境学院讲师; 车冰清, 男, 江苏沛县人, 江苏师范大学“一带一路”研究院副教授。

1. 协同导向:区域功能协调与协同发展成为新趋势

1984 年公布的“七五计划”,第一次把全国划分为“东中西”三大地带。“十一五”与“十二五”期间,国家进一步采取了东部、中部、西部、东北四大板块划分(图 1a)。三大地带与四大板块的划分反映了当时中国区域经济的发展水平、发展速度与对外开放水平的空间差异,各板块表现出显著的异质性特征。依托经济板块的划分,国家相继实施了东部沿海地区率先发展、西部大开发、东北振兴与中部崛起等国家战略,实现了国家战略在地域上的全覆盖。然而,经过近 30 年的发展,这种空间战略表现出显著的局限性^[4],即切割了流域经济的横向联系,不利于区域经济的整合,致使东西部发展差距进一步拉大,同时造成了大区域环境治理难度加大与生态补偿的缺位。

当前以“一带一路”、京津冀协同发展、长江经济带建设、珠江—西江经济带建设为代表的新一轮国家战略凸显了功能协调与区域协同(图 1b)。“一带一路”战略主要致力于提高对外合作与开放的水平,构建国际合作与国际治理新模式。在地方对接“一带一路”战略的设计上,其区域协同主要体现在两个方面,一是充分发挥交通网络的运输协作功能,将新丝路的门户区即新疆、内蒙、黑龙江对外口岸与广大后方腹地相连接,推进地方对接新丝绸之路经济带;二是充分发挥沿海重要港口的协作功能,依托节点城市建立发达的海铁联运网络,推进后方腹地对接海上丝绸之路。长江经济带和珠江—西江经济带建设则顺应自然地理规律,注重流域经济的横向联系。其战略的空间范围与流域范围基本吻合,更有利于实现区域间经济、文化、生态等各类要素的关联与融合,便于流域整体功能的发挥。可见,当前国家战略已经迈向了区域功能协调与协同发展的新阶段。

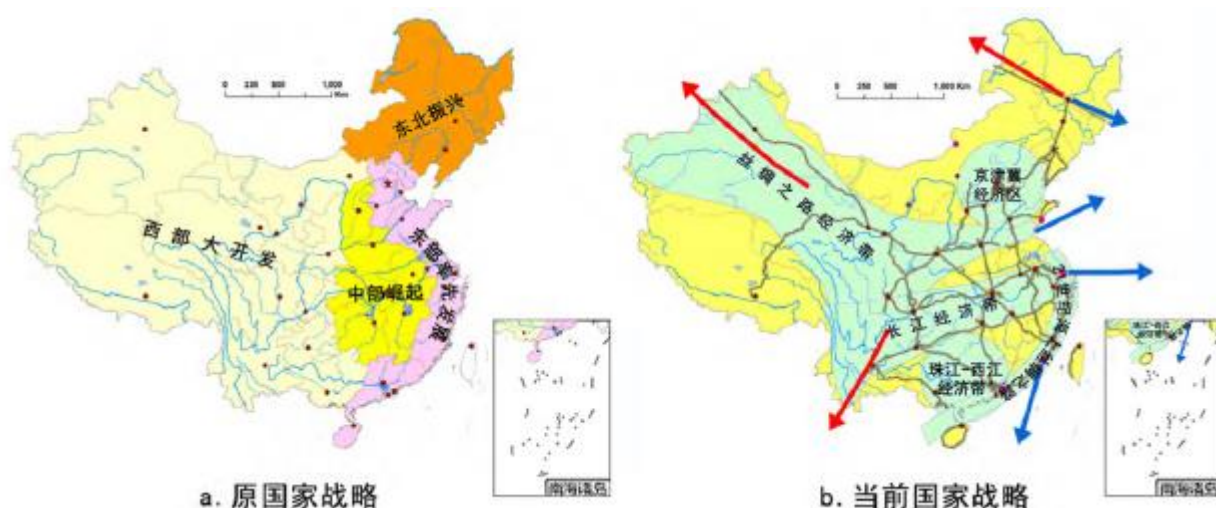


图 1 改革开放以来国家战略演变

2. 双向开放导向:陆海统筹发展新局面成型

由沿海逐步向内陆铺开的对外开放政策与沿海地区靠近国际市场的区位优势,使国家区域经济格局整体上呈现较明显的核心—边缘结构。其中,东部沿海发达地区是核心区,而与核心区距离的远近往往影响着区域的经济状况。因此,东部发达地区成为众多中西部地区空间对接的目标,形成“一江春水向东流”的典型现象。

“一带一路”等国家战略的实施扭转了以东向开放为主导的单一局面,双向开放成为未来国家对外开放的主旋律与“全面提高开放型经济水平”的发力点。渝新欧、郑新欧、蓉新欧、汉新欧、长沙至俄罗斯、新疆至中亚、兰州至中亚、南昌至中亚、合肥至中亚等班列开通之后,向西的国际物流大动脉被打通,中西部地区在地理距离上比东部地区更接近欧洲市场,西北、西南、东北的门户地区成为对中亚、欧洲贸易的前沿阵地,中部腹地成为内陆门户区与沿海门户区之间的双向物流中转地带,同时其对

外贸区位优势度获得了明显提升。此外,新疆至宁波、西安至青岛、贵州至湛江等海铁联运班列的开通进一步优化了沿海港口的腹地结构与运作效率。国家原来的对外开放格局已经发生重大变化,陆海统筹发展新局面初步成型。

3. 生态导向:生态文明建设融入社会发展各方面

改革开放后的 30 多年间,工业化进程的快速推进与生态文明建设的总体滞后直接导致了生态环境的恶化。资源环境已经成为制约社会经济可持续发展的关键因素,逐步引起国家与社会各界的高度关注。党的十七大正式提出建设生态文明的治国理念,生态文明建设被纳入全面建设小康社会的总体目标之中。2011 年,《全国主体功能区规划》发布,明确识别了禁止开发区的空间范围,着力构建以“两屏三带”为主体的生态安全格局。十八大报告则将生态文明建设列入国家现代化建设“五位一体”总体布局,生态文明建设上升到前所未有的高度。2015 年,国家生态文明建设专题部署的第一个文件《关于加快推进生态文明建设的意见》出台,标志着系统完整的生态文明制度体系逐步确立,生态文明建设进入全面高效实施的新阶段。在今后的区域发展上,生态文明建设融入社会发展各方面的导向已经十分清晰。

三、江苏省区域发展面临的问题

1. 江苏省在当前国家战略中的影响力亟需加强

当前的国家战略对区域发展格局的影响已经显现。首先,在“一带一路”建设层面,新疆与福建分别被确定为丝绸之路经济带与 21 世纪海上丝绸之路的核心区,成为双向开放重点建设区域,二省在国家发展格局中的影响力显著上升。依托中欧班列的开通与自身发达的制造业能力,处于国家腹心地带的重庆、成都、郑州、武汉、长沙等城市在对欧洲贸易的区位上获得明显提升,已经成为“一带一路”沿线的重要节点城市。宁波、青岛等拥有优良港口的沿海城市通过开通至西安、甘肃、新疆、江西等地的海铁联运班列,进行了新一轮的腹地扩张与港口集疏运功能强化。其次,在长江经济带建设中,国家已明确重点建设上海、武汉、重庆三大航运中心,支持长三角、长江中游、成渝三大核心城市群的发展。国家战略的定位凸显了上海、武汉、重庆的长江流域中心城市地位,提升了其在长江经济带建设中的城市影响力。江苏作为“一带一路”与长江经济带的地理交汇区域,同样需要抢抓国家战略的新机遇,提升自身的地位与影响力,规避其在国家发展格局中的地位被弱化的风险。

2. 沿海地区开发的腹地支撑空间亟需拓展

江苏沿海开发已于 2009 年上升为国家战略^[5],江苏省对接“一带一路”须与沿海开发一起统筹谋划与整体布局。从省内层面看,江苏沿海开发的意义在于实现沿海的连云港、盐城、南通三市快速崛起,以助推全省统筹发展。从国家层面上看,则有助于弥补国家沿海地带空间开发的完整性。然而,在“一带一路”战略下江苏的沿海开发仍面临三大问题:(1)连云港虽拥有新亚欧大陆桥桥头堡与“一带一路”交汇点的突出地理区位,但城市综合实力不强,并且孤立于省域交界地带,加之日照港的外部竞争,连云港的腹地范围与港口地位仍需扩大与提升。(2)通州湾的发展定位为“苏东门户”与长三角北翼的核心港口,目标之一是助力南通在长三角北翼强力崛起,并和宁波构成以上海为中心的“一体两翼”城市对称格局。当前通州湾的港口基础设施建设目标已逐步实现,然而腹地是港口的生命线和发展的潜力源,通州湾港口群的腹地支撑地带在哪里?(3)大丰港、滨海港等港口当前的腹地范围主要局限在苏北地区,对所属中心城市发展的促进作用仍有待提升。以上问题均指向沿海港口腹地的拓展与沿海城市地位的提升,沿海地区如何成为“一带一路”导向下大区域商贸的汇流中心地带,已经成为影响沿海开发成效的重要因素。

3. 苏北发展需要纳入新的国家战略之中

长期以来,江苏省的南北差距为社会各界所关注。近年来,苏北的社会经济发展水平获得了较大提升,然而,从社会、经济、文化建设诸多方面来看,苏北、苏中、苏南发展的不平衡问题仍未彻底解决。虽然江苏全省被纳入长三角区域发展国家战略之中,但苏北无论在地理区位还是社会经济方面均处于边缘化地位。近年来,苏北地区实施了淮海经济区打造、徐州都市圈建设、沿海

开发、淮安中心城市建设等多个省级以上的开发战略。多重战略的实施一方面给苏北带来政策叠加效应,但同时由于具体战略的分散,可能导致苏北在对接“一带一路”上的整体思路不够聚焦。因此,应进一步认识苏北的地理区位与社会经济发展特征,在考虑与其他省份协调合作的基础上,呼应当前国家战略导向,将苏北作为重要板块纳入新的国家战略之中,以实现苏北在发展水平与大区域地位上的双重崛起。

四、江苏省区域发展的对策分析

江苏毗邻上海、沿江与沿海,同时为新亚欧大陆桥的桥头堡地带,该优势也是对接国家战略的出发点。从空间发展视角看,江苏省应进一步完善原有空间开发理念,重视以流域为载体的跨区域横向开发路径。将苏北地区的各具体战略统一到淮河流域协作开发的框架中来,进一步重视沿海港口门户功能提升与腹地拓展,以沿海港城一体化地区与重要节点城市建设为支撑打造功能协调、区域联动的空间开发廊道,重点对接“一带一路”和长江经济带。从全省来看,对不同类型的协作区域进行重点对接,提升江苏在大区域发展中的地位与影响力。

1. 江苏省区域开发理念的进一步完善

近代以来,上海的崛起对江苏的区域发展影响巨大。上海对江苏的空间作用强度主要受交通干线以及地理空间距离等因素影响,因而江苏的空间开发呈现出显著的南北纵向开发特征,即以上海为起点,向北呈放射状拓展。其线路主要有三条:一是京沪铁路,二是大运河一线,三是沿 204 国道、沈海高速公路一线(沿海一线)。整体上,江苏所形成的自南向北的空间开发模式与苏南、苏中、苏北经济格局梯度差异具有高度的耦合性。当前江苏的区域发展空间结构的实质是以上海为核心,呈南北方向梯度扩散的核心—边缘结构。其中上海与苏南处于核心层,苏中处于过渡层、苏北则处于边缘区。核心—边缘结构理念下的梯度开发策略,使江苏整体上获得巨大的空间效益,社会经济发展领先于全国。然而,苏北边缘区的特征不利于其实现区域地位与影响力的完全提升,在全面进入区域统筹发展阶段并压缩南北差距时,苏北问题的艰巨性就深刻地体现出来。

而以流域开发视角来看,江苏的区域发展空间结构就呈现另外一种局面。江苏位于淮河水系与长江的下游及入海口,这种典型的自然地理特征使江苏需同时重视沿流域东西方向的横向开发思路。流域视角下的空间开发,其重要优势之一是苏北在发展地位上可以一定程度摆脱边缘区的阴影,从而确立以苏北城市自身为中心的区域开发体系,有利于苏北摆脱边缘困境。在沿长江区域,由入海口的上海以及长江段西部门户南京两大中心城市作为极点,以长江为天然轴线,苏州、无锡、常州、镇江、扬州、泰州、南通沿江南北两侧呈走廊分布,形成了“两级一线双廊道”的典型空间结构。而淮河流域区域内,可以形成以淮河入海水道、苏北灌溉总渠为载体的淮安—滨海开发轴带,以沐新河、盐河、灌河航道为载体的淮安—连云港开发轴带,以宝射河—黄沙港、宝射河—新洋港航道为载体的宝应—盐城开发轴带。同时,沿各轴带方向完善铁路、高速公路、国道等综合交通体系,实现与省外地区良好对接,则可形成以淮安、盐城、连云港、徐州为中心城市,以水陆复合交通体系为支撑的流域开发空间结构。综上分析,江苏应将自南而北的轴带开发理念与自东而西的流域开发理念统筹考虑,将流域开发理念下的空间发展结构作为当前核心—边缘空间结构的完善与补充,在此基础上寻找与当前国家战略的契合点,提升区域发展的影响力。

2. 推进淮河流域全面协作,争取国家战略支持

(1) 淮河流域生态环境重要性分析。淮河流域位于长江流域与黄河流域之间,横跨河南、安徽、江苏、山东、湖北等省份,是我国重要的南北方自然地理过渡地带,其在国家生态格局中的重要性主要体现在三个方面:第一,历史上黄河数次夺淮入海,造成淮河水系紊乱,加上流域内降水季节集中与降水量空间上的分布不均,旱涝灾害不断发生,形成“十年九旱一涝”的严峻局面,严重影响流域内群众的生存安全与生活水平提升。第二,近代以来,淮河流域人口迅速增加,成为我国重要的人口集聚区。淮河流域 2010 年人口数量将近一亿八千万人,占全国 13.12%,人口密度则为全国的 4.17 倍^[6]。人口的快速膨胀使人地矛盾趋向尖锐,自然环境遭受较大破坏,生态系统逐步失衡,自然灾害更加频繁。第三,建国以来,国家对淮河流域进行了大力治理,尤其是在遏制洪涝灾害方面效果明显,但随着城镇化与工业化进程的推进,水质污染问题又逐步凸显,成为流域治理的棘手问题。在当前全面推进生

态文明建设的新时期,淮河流域生态环境亟需进一步治理,并且跨省域协作变得尤为重要。

(2) 淮河流域县域经济与城镇发育的特殊性。从县域经济格局上看,淮河流域经济水平明显低于周边的长三角地区、山东半岛地区以及豫西北地区,且流域内的高值区也分布在靠近以上地区的边界地带。淮河流域相关省份的县域经济空间集聚特征极为显著,热点区与次热点区高度集中在长三角地区、山东半岛地区与豫西北地区,淮河流域县域形成了连片的冷点区与次冷点区。由此可见,淮河流域的经济洼地特征极为明显,成为全面建成小康社会必须攻克的重点区域。与其他大河流域相比,淮河流域当前没有形成独立的城镇体系,也没有出现公认的流域中心城市^[7]。淮河流域周边分布着中原、山东半岛、长三角三个城市群,且从属于城市群的少数淮河流域城市均分布在支流的上游地带或流域末端,流域腹心地带反而下降为城市发育低谷区。淮河流域城镇分散的格局不利于整体城镇化水平的提高,且受行政区划分割等因素的影响,流域内不同板块城镇间空间联系较为松散。县域经济与城镇发育的特殊性亟需各省份统筹协作,加大对淮河流域城镇体系的培育和引导力度。

(3) 以生态治理为先导建设淮河流域经济区。淮河流域在国家发展格局中的重要性以及其整体滞后的发展现状决定了其综合开发的紧迫性,实现淮河流域生态环境的恢复与流域崛起对国家统筹区域发展意义重大。江苏地处淮河流域下游地区,拥有宝贵的入海港口条件,同时江苏是淮河流域最为发达的省份,具有良好的经济与科技支撑条件。因此,淮河流域经济区的建设,将是江苏顺应国家战略导向充分释放大区域影响力,实现核心腹地扩张的重大机遇。江苏应充分与安徽、河南、山东等省份协作统筹,并在淮河流域综合开发中发挥引领作用,争取将建设淮河流域经济区上升为国家战略。同时,应该明确两点,一是必须充分认识恢复生态环境的重要性与紧迫性,生态文明建设应是淮河流域协作开发的先导。二是充分发挥长期以来江苏在淮海经济区建设方面的经验优势,并将淮海经济区的建设、沿海开发等苏北振兴战略纳入到淮河流域协作框架中,确立江苏在淮河流域经济区建设中的龙头作用。

3. 打造对接国家战略的重要协作区域与综合开发廊道

(1) 国家空间开发轴带现状。在当前国家战略下,国家空间开发开放网络已基本成型。纵轴开发轴带主要有沿海开发轴带、京港开发轴带、二连浩特—北京—上海开发轴带、哈尔滨—北京开发轴带、西安—成渝—昆明开发轴带。横向开发轴带主要有新欧亚大陆桥(陇海开发轴带)、长江经济带主轴(沪汉蓉与沪昆开发轴带)、珠江—西江经济带主轴(广州—南宁—昆明开发轴带),以及面向蒙俄与东北亚的满洲里—哈尔滨—绥芬河开发轴带。此外,在西北—东南方向上,出现两条重要开发带,一是原有的新疆—西安—上海新亚欧大陆桥开发轴带,二是新形成的新疆—西安—武汉—南昌—福州—台北“一带一路”核心区的空间链接带,二者成为沟通西北门户与东南沿海地带的最重要走廊地带。通过以上空间开发轴带,对外开放与对内开发双重功能的国家骨干廊道网络已基本确立。与以往相比,以西安为中心的关中地区、长江中游城市群、成渝城市群,以及边疆门户区等成为国家战略的重要枢纽区与支点区域,提升了在国家发展格局中的战略地位。

(2) 江苏省对接国家战略的重点协作区域。可分为以下四个类型区:第一,构建以苏南为主体的高端集聚区域。苏南作为长三角城市群重要组成部分,应着力参与建设具有全球竞争力的城市群区域。同时,应提高各城市在城市群中的节点功能,注重创新性与国际性,打造引领全国发展的高端产业,实现生产力要素的高端集聚。第二,构建以淮河流域与长江下游为主体的核心腹地区域。核心腹地区域的范围主要包括江苏、安徽、河南三省,总人口 2.4 亿人,经济总量 12 万亿元,分别占全国的 17.5%与 19%左右。江苏位于淮河流域下游,具备整合流域资源并向上中游地区释放影响力的天然优势,同时,淮河流域人口稠密,城镇众多,区域发展潜力巨大,加之当前生态问题突出与社会发展水平整体滞后,具有空间开发的迫切性,而在沿海开发战略的支持与苏南发达地区的引领下,江苏已具备和相关省份联合打造淮河流域综合开发廊道的条件。而河南与安徽的经济发展水平整体低于江苏省,形成了显著的梯度互补条件,同时,连云港与通州湾等港口为河南、安徽二省的重要出海门户,皖江地区更是苏南的传统腹地,因此江苏已具备将河南、安徽纳入核心腹地的基本条件。第三,构建以关中地区、长江中游城市群、成渝地区为主体的支点协作区域。西安是丝绸之路经济带的重要枢纽城市,也是以江苏省为起点的淮河流域多条开发廊道的交汇点,因此依托发达的交通体系,实现和关中地区的紧密合作,将其作为江苏省对接丝绸之路经济带的重要支点。此外,长江中游城市群、成渝城市群是“一带一路”与长江经济带在国家腹心区的重要支撑区域,并拥有较好的经济基础,江苏应借助与长江中上游地区地缘相亲,并拥有长江黄金

水道与快速铁路相连接的优势,加大与二者的经济合作。第四,在“一带一路”战略下,以新疆为核心的西北门户区、以云南为核心的西南门户区,以及以黑龙江、内蒙为主体的东北门户区对于江苏双向开放战略的实施都有重要作用。可依托通州湾、连云港、大丰港等港口门户,增强自身吸纳货源的能力,通过海铁联运加强与以上边疆门户的对接,以提高在“一带一路”贸易中的份额与影响力。

(3)以江苏沿海为龙头的淮河流域经济区综合开发廊道。交通基础设施建设是区域开发廊道构建的基础。淮河流域的交通网络呈现出显著的南北向发达、东西向较弱的特征,以沪宁沿线、京广沿线、运河沿线等纵向廊道的开发已经比较成熟。因此,需重点完善江苏、安徽、河南之间的东西向高速公路、铁路网络、通航河段,打通流域内的快速路网盲区,以江苏沿海为龙头重点打造五大横向综合开发廊道(见表 1)。具体包括:(1)新欧亚大陆桥:由连云港—徐州的北支与盐城—淮安—宿迁—徐州的南支开发廊道在徐州交汇,然后接入陇海大通道,对接西北门户区。该廊道可强化东陇海走廊地区发展,同时南支可成为西北地区通过江苏沿海进入上海的新通道。(2)宁西廊道:南通—泰州—扬州—南京—合肥—六安—信阳—南阳—西安开发轴带。宁西大通道拥有宁西铁路、沪陕高速公路、312 国道等多种类型交通线,是连接东中西部的骨干交通廊道。尤其是宁西铁路与宁启铁路二线即将开通,南通至西安的客货大通道将要形成,这有利于通州湾港口腹地的拓展。同时,该廊道沿线拥有较多的县级以上节点城市,沿线地区人口规模与经济规模均较大,有利于通州湾与苏南地区对其进行经济辐射和市场挖掘。(3)宁洛廊道:南通—泰州—扬州—南京—淮南—阜阳—周口—漯河—平顶山—洛阳。该廊道使淮河流域的腹地地带接入苏南以及通州湾地区,沿线地区人口达 6000 万,经济规模达 3 万亿元,具有较强的区域经济后发潜力。(4)淮河干流廊道:信阳—固始—淮南—蚌埠—淮安—连云港/盐城开发轴带。一方面,该廊道沿淮河干流分布,保持了干流区域的完整性,有利于开发淮河干流的航运功能与生态治理的协调推进。另一方面,通过修建盐城—金湖—明光高速公路、淮安—蚌埠铁路及高速公路,彻底打通淮河中下游地区的东西向大通道,使淮南、蚌埠、淮安等航运条件较好的干流城市实现联动发展。(5)盐洛廊道:盐城—淮安—宿州—亳州—许昌—洛阳。该廊道主要依托高速公路实现盐城、淮安与淮河流域上游区域的联通,扩展了盐城、淮安的对外影响力。

表 1 淮河流域经济区横向综合开发廊道社会经济概况 (2014 年数据)

廊道	沿线地级节点城市数量	沿线县级节点城市数量	沿线地区人口规模 (万人)	沿线地区经济规模 (万亿元)	廊道港口门户	廊道交汇城市
新欧亚大陆桥	12	24	7486	3.6602	连云港、大丰港	西安
宁西廊道	10	24	6670	3.8214	通州湾	西安
宁洛廊道	11	18	6007	3.0996	通州湾	洛阳
淮河干流廊道	6	14	2945	1.1855	连云港、大丰港	信阳
盐洛廊道	6	12	3656	1.3602	大丰港	洛阳

五、结论

本文通过建立“导向识别—问题剖析—对策构建”的分析框架对当前国家战略背景下江苏省空间发展的问题与对策进行了研究,结论如下:

1. 以“一带一路”、长江经济带建设等为代表的新一轮国家战略凸显了区域协同发展、陆海统筹双向开放、生态文明建设的三大导向。当前江苏省面临外部竞争加剧的压力以及在国家发展格局中的地位被弱化的风险,同时,沿海港口的腹地空间亟需拓展,沿海城市区域影响力仍有待提升。就苏北来看,区域统筹发展任务仍然艰巨,并且苏北多种发展战略的分散格局,可能导致对接国家战略的整体思路不够聚焦,因而亟需纳入新的战略框架,以实现与“一带一路”战略的深度对接。

2. 江苏当前的空间开发格局表现出显著的南北向开发特征,其实质是以上海为中心沿重要交通干线自南而北的开发模式,并

最终形成了以上海和苏南为核心,以苏北为边缘区的核心—边缘结构。该空间开发思路的局限在于苏北长期处于边缘区的地位,不利于苏北地位的完全崛起与影响力提升。江苏地处淮河水系和长江下游入海口的特殊地理优势,决定了流域横向开发视角可为江苏的空间开发模式提供合理补充。同时,有利于苏北发展摆脱边缘区的阴影,并使沿海地区的港城一体化区域在陆海统筹的大趋势下获取更多的腹地空间和发展机遇。

3. 淮河流域以其特殊性和重要性在国家发展格局中占有重要地位,江苏作为淮河水系的下游发达省份有整合流域资源与引领流域协作发展的双重优势。淮河流域经济区的建设,将是江苏顺应国家战略导向充分释放大区域影响力,实现核心腹地扩张的重大机遇。江苏可联合相关省份争取将淮海经济区(淮河流域)上升为国家战略,同时将淮海经济区的建设、沿海开发等苏北振兴战略纳入到淮河流域协作框架中,并确立江苏省在淮河流域经济区建设中的龙头作用。

4. 江苏省应将各具体战略统一到对接“一带一路”的框架中来,以参与长江流域与淮河流域协作开发作为载体,以苏南发达地区以及沿海港城一体化地区建设为发力点,以重要节点城市建设为支撑,打造功能协调、区域联动的对外空间开发廊道。同时,着重加大对核心腹地区域的辐射与引领,有针对性地加大与高端集聚区域、支点协作区域、门户对接区域的合作,重点对接“一带一路”和长江经济带,在提升全省发展质量与实现内部区域统筹发展的同时,提升其在大区域发展中的地位与影响力。

参考文献:

[1] 关庆丰:《中央将重点实施“一带一路”京津冀发展等3战略》,人民网,<http://politics.people.com.cn/n/2014/1212/c1001-26193241.html>。

[2] 国务院:《国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》,国发[2014]39号,http://www.gov.cn/zhengce/content/2014-09/25/content_9092.htm。

[3] 国家发改委,外交部,商务部:《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》,http://www.gov.cn/xinwen/2015-03/28/content_2839723.htm。

[4] 杨柏:《我国归类划分东中西部经济区已不适应发展要求》,《贵州财经学院学报》,2007年第4期。

[5] 《国务院常务会议讨论通过江苏沿海地区发展规划等》,中国新闻网,<http://www.chinanews.com/gn/news/2009/06-10/1728846.shtml>。

[6] 颜俊:《淮河流域人口分布空间格局研究》,《信阳师范学院学报(自然科学版)》,2014年第4期。

[7] 王义民、高军波、颜俊:《论淮河流域城镇体系空间结构的演变》,《信阳师范学院学报(自然科学版)》,2013年第2期。