

石化经济系列研究(三)

石化“双转”背景下扬子江城市群 “港产城”协同发展研究

祝勇, 朱佳翔, 林徐勋

摘要: 长江两岸的重化产业进入了深度调整期, 石化产业面临产能转型与产业转移的双重任务。扬子江城市群石化产业布局密度大、产品附加值较低、生态环境破坏严重, 大规模造城运动以及化工围城运动的经济效率并不高, 既浪费了宝贵的土地资源, 又带来新的生态环境问题, 最终导致港口建设、产业发展与城市空间发展不适配等问题突出。区域与部门的双重分割导致港口群、石化产业群、城市群(文中简称“港产城”)协同发展动力不足, 体制机制瓶颈也导致“港产城”协同推进困难。为此, 江苏省政府应加强协同发展的顶层设计, 理顺体制机制, 强化协同发展的内在动力, 推动石化产能转型与产业转移, 助推江苏石化产业布局调整, 推动沿江地区产城融合, 整合要素以促进协同发展。通过“港产城”协同发展, 引导江苏沿江石化产业有序分布、城市合理定位、港口互联互通, 有效解决扬子江城市群港口无序竞争、石化产业同构、城市发展雷同等问题, 达到保护长江生态环境的最终目的。

关键词: 城市群; 港口群; 产业群; 协同发展; 石化产业

作者简介: 祝勇, 管理学博士, 常州大学商学院讲师; 朱佳翔, 常州大学商学院副教授、硕士研究生导师; 林徐勋, 常州大学商学院讲师。

基金项目: 江苏高校哲学社会科学研究一般项目“江苏‘港产城’融合发展水平提升对策研究”(2019SJA1089)。

中图分类号: F299.23 **文献标志码:** A **Doi:** 10.3969/j.issn.2095-042X.2019.05.004

习近平总书记强调在推动长江经济带发展的过程中必须要把修复长江生态环境摆在首要位置。《长江经济带发展规划纲要》提出, 坚持“生态是压倒一切的任务”的基本原则, 各地政府需妥善处理保护长江生态环境与能源重化工发展的两难问题。保护和修复长江经济带生态环境的动力与成效, 受到地方政府GDP偏好、财税体制、环保政策、生态补偿机制等影响^[1]。而打好生态环境保护和修复之战的关键是, 如何用好可持续发展的理念和思路^[2], 促进扬子江城市群(扬子江城市群指江苏八个沿江设区市)的重化工业进行布局调整和转型升级。石化产业转型升级是扬子江城市群规划、发展亟待解决的一个重要问题, 产业群与城市群之间存在竞合、聚散、共生互动的发展规律^[3-5], 而扬子江城市群存在石化产业同构、城市发展雷同等问题^[6]。由于港口群能显著促进区域经济发展^[7], 推进“港产城”协同发展^[8-9]可加快扬子江城市群区域一体化

进程,解决产业同构与城市发展雷同等问题,促进扬子江城市群更好地融入长三角一体化进程中。

一、扬子江城市群“港产城”协同发展的现状与特征

(一) 扬子江城市群石化产业发展现状

在江苏 4 500 多家规模以上石化企业中,有三分之二以上集中在沿江地区的 8 个设区市。沿江分布的 11 家国家级、省级化工产业园区,形成了沿江石化产业带。2017 年,仅苏南沿江五市石化产业总产值就超过全省的 50%。这些产业园大多地处中心城区,与绿色城市发展理念存在一定的矛盾,因此,化工产业园区(集中区)不仅面临较大的转型升级压力,而且园区规模存在一定程度的萎缩,这可从化工产业园数量窥见一斑——2015 年的 63 家缩减到 2018 年的 53 家。江苏石化产业不仅存在突出的结构性矛盾,在一体化发展、化工原料供给、流程化生产保障、产品精细化、产品高端化、石化产业技术创新等方面与国际水平差距较大;还因为单位能耗、长江环境容量、城镇建设用地等原因,存在成本居高不下的问题。

一方面,受地区、行业 and 所有制的限制,江苏石化产业缺乏统筹规划和有效的行业监管^[10];另一方面,江苏各化工产业园资源配置不合理、资金调度难、知识共享难、技术流动难^[11],相互竞争激烈,没有形成协同发展的局面。因此,优化江苏石化产业链、促进“一体化”转变、提高江苏石化产业与江苏区域经济的协调性等任务,十分重要且迫切。虽然石化产业为江苏的 GDP 做出了巨大的贡献,但其自身发展的一些突出问题不能被忽视,例如:扬子江城市群石化产业布局密度大、产品附加值较低、生态环境破坏严重。

产业集聚就是区域要素在空间上集中分布,产业聚集程度通常用区位熵反映。区位熵又称区域规模优势指数或区域专门化率,表示该地区某一行业的规模水平 and 专业化程度,是评价 and 判断区域内优势产业的重要指标。一般而言,区位熵值越大,专门化率就越高,则该产业在该区域的集聚效应就越突出。

$$LQ_{ij} = (q_{ij}/q_j)/(q_i/q) \quad (1)$$

式中: LQ_{ij} 为 j 地区 i 产业的区位熵; q_{ij} 表示 j 地区 i 产业的相关指标(在实际应用中,可以选择产业总产值、产业增加值、产业从业人员、企业数量等指标分别计算); q_j 表示 j 地区制造业的相关指标; q_i 表示全国或较大区域 i 产业的相关指标; q 表示全国或较大区域制造业的相关指标。 $LQ_{ij} > 1.5$, 表明 j 地区 i 产业的发展强度高于全国或较大区域同类产业的平均水平,具有显著的专业化优势; $LQ_{ij} > 1$, 表明 j 地区 i 产业具有专业化优势; $LQ_{ij} = 1$, 表明 j 地区 i 产业的发展水平一般; $LQ_{ij} < 1$, 表明 j 地区 i 产业属于劣势产业,专业化程度较低,其规模具有比较弱势。 LQ_{ij} 值越高,优势越显著,专业化程度越高。

依据《国民经济行业分类和代码》(GB/T4754—2011)的分类,石化产业分为石油和天然气开采业,石油加工、炼焦和核燃料加工业,化学原料和化学制品制造业,化学纤维制造业,橡胶和塑料制品业等 5 个子行业。石油和天然气开采业在工业行业分类中隶属采矿业,与其他 4 个行业的制造业性质不同,且江苏沿江地区基本没有石油和天然气矿产资源,故本文只讨论除石油和天然气开采业之外的其他 4 个子行业。

工业总产值是工业统计中最基础、最重要的指标,它能够反映工业生产发展规模和水平。相关研究表明,以工业总产值计算的区位熵的分析结果更符合实际情况,更能体现产业集群特有的竞争优势。故本文以规模以上工业企业总产值为指标计算石化产业区位熵。本文选择2005—2017年间石化产业总产值计算区位熵,相关数据从历年《江苏统计年鉴》、沿江各设区市统计年鉴获取。对2005—2017年扬子江城市群石化产业区位熵(如图1)进行分析可知:南京市、镇江市石化产业集聚度明显高于其他城市,聚集水平高于全省平均水平;无锡市、常州市、南通市、扬州市、泰州市石化产业区位熵围绕1上下波动,聚集水平接近全省平均水平;苏州市石化产业集聚度一直明显低于其他城市,聚集水平处于相对弱势。

(二) 扬子江城市群“港产城”发展现状

扬子江城市群的发展格局呈现出严重的“南重北轻”的特征。与苏南地区相比,扬泰地区的经济实力明显较弱。与沿海港口相比,扬子江港口群规模偏小^[12]。虽然,近年来扬子江城市群港口吞吐量快速增长,生产能力持续增加,但是江苏沿江港口在快速发展的同时也暴露出不少问题^[13]:第一,扬子江城市群缺乏协调机制,未对港口进行统筹规划,各港口发展方向并不明确;第二,大型公共泊位利用率不高,货主码头利用率低,港口设备闲置率较高;第三,各港口之间存在恶性价格竞争,综合物流服务商较少,港口综合服务水平低,整体竞争力不高。

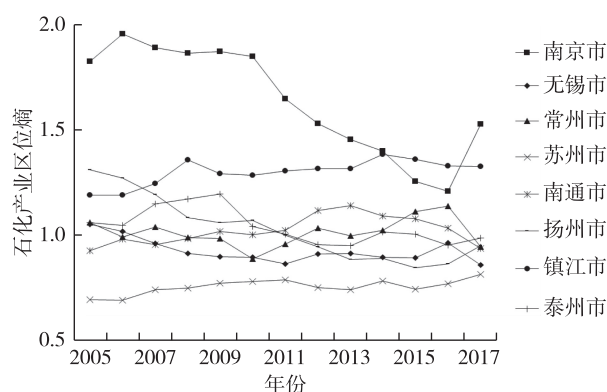


图1 扬子江城市群石化产业区位熵时间演变

表1列举了扬子江城市群“港产城”发展现状。在江苏省内,扬子江城市群的港口资源较为丰富。2017年扬子江城市群港口货物吞吐量和集装箱吞吐量在全省占比分别为78.38%和70.10%,港口生产能力贡献率较高。但与外省港口相比,其生产能力贡献率还存在一定的差距。2017年,扬子江城市群各设区市(除苏州外)的港口货物吞吐量远低于青岛港和宁波港。集装箱吞吐量的差距更大,青岛港、宁波港的集装箱吞吐量分别是扬子江城市群全部港口集装箱吞吐量总数的1.51倍、2.04倍。产业方面,2017年扬子江城市群GDP对全省GDP的贡献率达到76.96%,苏南五市的人均GDP都显著高于全省平均水平,苏中三市的人均GDP基本低于全省平均水平。与青岛、宁波相比,苏南五市拥有一定优势,苏中三市劣势明显。城镇化方面,2017年苏南五市的城镇化率高于全省平均水平,苏中三市的城镇化率低于全省平均水平,与发达港口城市的差距较大。2017年苏南五市居民可支配收入明显高于全省平均水平,与青岛、宁波相当,苏中三市城镇居民可支配收入低于全省平均水平。

(三) 扬子江城市群产城融合特征

产城融合问题源于新城新区建设热潮^[14]。大规模造城运动以及化工围城运动的经济效率并不高,既浪费了宝贵的土地资源,又带来新的生态环境问题,最终导致产业发展与城市空间发展不匹配等问题突出。

扬子江城市群“港产城”融合发展的理想情况是:依托南京、苏州两大中心城市和无锡、常

州、镇江、南通、泰州、扬州等重要城市的功能地位以及产业分工动态演化趋势，形成沿江港口之间、港口与临港石化产业之间、先进制造业与现代服务业之间的合理分工，进而形成沿江港口群与区域产业体系协同发展的局面。南京都市圈、苏锡常都市圈、宁镇扬经济圈、沪苏通经济圈、锡常泰经济圈内部城市的功能定位、结构、形态基本雷同。每个城市都在沿江位置建立一个石化产业园区；不管城市大小，每个城市都建一个金融中心，建一个科教产业园；还有一些中小城市，甚至连一所大学都没有，也规划一个大学城（如靖江科教产业园、丹阳大学城）。这种布局，或者名不副实，或者人气较低，很显然不符合城市群功能合理分布的要求，也与产业协作不相适应。

表 1 2017 年扬子江城市群“港产城”发展现状

区域	货物吞吐量/ 10 ⁴ t	集装箱吞吐 量/10 ⁴ TEU	GDP/ 10 ⁸ 元	第三产业 占比/%	人均 GDP/ 元	城镇化 率/%	城镇居民可支配 收入/元
南京	24 215	316.7	11 715	59.7	141 103	82.3	54 538
无锡	21 367	57.1	10 512	51.3	160 706	76.0	52 569
常州	10 028	25.4	6 618	50.8	140 435	71.8	49 955
苏州	67 585	587.5	17 320	51.2	162 388	75.8	58 806
南通	28 123	100.7	7 735	48.0	105 963	66.0	42 756
扬州	12 037	51.0	5 065	45.9	112 559	66.1	38 828
镇江	15 689	40.5	4 010	47.1	125 962	70.5	45 386
泰州	22 383	30.0	4 745	47.3	102 058	64.9	40 059
苏南	138 884	1 027.2	50 175	52.9	150 200	76.4	54 169
苏中	62 543	181.7	17 544	47.2	106 637	65.7	40 920
苏北	55 549	515.6	20 269	45.3	66 934	62.0	31 007
全省	256 976	1 724.5	87 988	50.3	107 189	68.8	43 622
宁波	100 929	2 460.7	9 842	44.9	123 955	72.4	55 656
青岛	51 149	1 830.9	11 037	55.4	119 375	72.6	47 176

对于南京、苏州这样的省级中心城市而言，产城融合要注重城市功能合理分区，新城建设要注重产业与城市的良性互动。而对于扬子江城市群而言，新城新区建设要重点考虑的是，城市的功能定位和产业转移在中长期内能否支撑起一定数量的就业人口，能否有助于完善城市产业体系，能否有助于产业链升级。实际情况是，一些新城区，因为功能配套、薪资水平、教育资源等与中心城市存在较大差距，不能吸引中心城区居民，只有新市民愿意来此定居，渐渐地这些区域就沦为新市民、农民工的集聚地。在房地产热潮的推动下，大量住宅拔地而起，形成所谓的“新城新区”。但由于缺乏足够的产业支撑，人口导入困难，这些“新城新区”逐渐沦为城郊的“鬼城”^[15]。

二、扬子江城市群“港产城”协同发展的突出问题

（一）区域与部门的双重分割导致协同发展动力不足

扬子江城市群的“港产城”协同涉及江苏沿江八个设区市的港口、石化产业、城镇系统，面临行政区域与行业部门的双重分割。这加大了相关城市、行业部门、企业享受协同发展带来正外

部性的难度,从而削弱其参与协同发展的动力。

其一,协调“港产城”三大子系统之间的关系成为协同发展可能面临的最大挑战。当某项协同发展举措影响“港产城”某些子系统调整发展方式,危害某些子系统的既有利益时,利益受损方可能会消极应对甚至批判协同发展举措。因此,协同发展举措的主导方会减少或放弃推动新一轮协同发展的努力。这将导致整个“港产城”协同系统面临动力缺失的风险,从而形成恶性循环。

其二,地方本位主义也是协同发展必须克服的阻力。江苏沿江八个设区市的港口条件、产业基础、城镇发展水平各不相同(如表2)。在这样一个异质性显著的区域实施“港产城”协同发展,必然遇到地方本位主义、地方保护主义等问题,如:争取港口及集疏运体系建设资金、临港产业培育同质竞争等,将会削弱扬子江城市群“港产城”协同发展的内在动力,甚至可能借“港产城”协同旗号展开新一轮的港口与城建竞赛。

表2 2017年扬子江城市群港口条件、产业基础、城镇发展水平发展现状

区域	长江岸 线/km	泊位 长度/m	泊位数	GDP/ 10 ⁸ 元	第二产业 占比/%	第三产业 占比/%	人均 GDP /元	城镇化 率/%
南京	195.2	12 393	81	11 715	38.0	59.7	141 103	82.3
无锡	34.8	79 900	1 043	10 512	47.2	51.3	160 706	76.0
常州	18.0	42 061	827	6 618	46.8	50.8	140 435	71.8
苏州	139.9	45 031	292	17 320	47.6	51.2	162 388	75.8
南通	166.0	18 399	113	7 735	47.1	48.0	105 963	66.0
扬州	75.3	30 900	346	5 065	48.9	45.9	112 559	66.1
镇江	139.3	22 623	173	4 010	49.3	47.1	125 962	70.5
泰州	96.3	21 489	164	4 745	47.2	47.3	102 058	64.9

其三,江苏沿江八个设区市的不同战略机遇可能成为其抵触“港产城”协同发展的挡箭牌。“港产城”协同发展是扬子江城市群战略规划的核心发展模式。同时,扬子江城市群也属于长三角一体化国家战略、长江经济带国家战略的规划范围,与苏南国家自主创新示范区域战略也有交叉。这些战略规划如果能与江苏沿江开发战略协调发展,则可能会产生多战略协同共振效应;如果因为战略目标、路径差异,不能与江苏沿江开发战略协调发展,则部分区域会呈现网状分割的局面,某些战略规划会成为城市抵触“港产城”协同发展的挡箭牌。

(二) 体制、机制瓶颈导致“港产城”协同推进困难

实践过程中,“港产城”协同发展会面临体制、机制的约束。行政管理体制、行业管理体制与重大项目审批权的冲突,使得某些“港产城”协同建设项目举步维艰。一方面,扬子江城市群的大多数港口资源实际掌握在县级市的政府手中,根据交通部《港口建设管理规定》,港口建设项目也由县级市政府负责,而沿江开发战略以设区市为规划范围。如此一来,设区市和县级市在港口建设项目上会产生矛盾。另一方面,在扬子江城市群重点发展的临港产业项目中,石化产业项目占比较大(见表3),且多属于资本密集型产业。一般而言,石化产业项目规模较大,项目审批级别较高,这种状况增加了协同发展难度,成为抑制“港产城”协同的重要原因。这一问题在中小城市尤为突出。

表 3 2017 年扬子江城市群石化产业占比

城市	南京	无锡	常州	苏州	南通	扬州	镇江	泰州
石化产业产值/10 ⁸ 元	2 752.33	2 199.24	1 835.90	4 250.82	2 259.00	1 476.32	1 516.90	2 004.54
制造业产值/10 ⁸ 元	10 671.36	15 149.04	11 494.10	30 904.26	14 286.17	9 200.30	6 778.40	12 041.98
石化产业占比/%	25.8	14.5	16.0	13.8	15.8	16.0	22.4	16.6

三、促进扬子江城市群“港产城”协同发展的对策

（一）联动规划，一体布局，做好顶层设计，谋求协同发展

“港产城”协同发展虽然被政府确立为江苏沿江开发的主导模式，但是企业和基层民众自主参与热情尚未得到充分激发。“港产城”协同发展模式属于政府主导的强制性制度变迁，因而其顺利实施必须依赖合理的顶层设计和科学的联动规划。

江苏省发改委应尽快制定《扬子江城市群“港产城”协同发展规划》，对“港产城”协同的内涵、目标、空间布局、功能定位、实施路径、保障措施做出明确界定，并且将“港产城”协同概念引入《扬子江城市群发展总体规划》和港口、石化产业、城镇等专项规划，进一步明确“港产城”协同在扬子江城市群跨江融合发展过程中的重要地位。江苏省委省政府应设立“扬子江城市群合作与发展委员会”（江苏省发改委下辖），结合扬子江城市群的国家战略、省级战略、市级战略，合理确定各设区市的城市发展定位、石化产业特色定位、港口功能定位，对整个沿江地区和各设区市的港口、石化产业、城镇进行一体化布局，明确各设区市“港产城”协同的主导力量，达成战略合作框架协议，确定协同发展目标。适时科学评估扬子江城市群“港产城”协同阶段性目标的达成情况，动态调整《扬子江城市群“港产城”协同发展规划》的实施路径和保障措施。

（二）理顺体制，创新机制，强化协同发展的内在动力

首先，要建立多样化的协调合作机制，包括跨区域、跨行业、跨部门、跨组织、跨企业及临时性的协调合作机制。“扬子江城市群合作与发展委员会”应统筹协调扬子江城市群沿江开发事务，并设立沿江开发办公室和“港产城”协同促进委员会，在各城市设置联络员，组建协调谈判小组，调解协同发展过程中产生的冲突和纠纷。其次，要引导地方政府、行业管理部门、企业、民众等利益相关者支持“港产城”协同发展，构建相应的激励约束机制，防止利益相关者侵蚀协同发展。地方政府和行业主管部门要完善责任追究机制，将“港产城”协同效果纳入政绩考核体系。石化企业和民众要履行监督的职责，对于主导“港产城”协同的重大项目、因支持协同发展项目而受损的利益相关者，要促成政府给予一定的利益补偿；对于因私阻挠协同发展项目的利益相关者，则要督促政府给予严惩。最后，建立科学合理的评价机制，对特定项目在特定时期的协同发展效果做出全面评价，并将评价结果反馈给相关主体，以促进城市、部门、石化企业新一轮的协同发展。

（三）补弱强链，竞合发展，夯实协同发展的三大根基

首先，要加快建设港口的集疏运体系，强化港口枢纽功能，打造定位明确、布局合理、配套

完善、优势显著的现代化、特色化的港口群。借助长江经济带战略,优化港口建设思路,提高港口吞吐能力以及物流服务水平,提升港口在城市建设中的战略地位,促进港城协同发展。具体而言,要明确各港口的发展定位。南京港、苏州港及南通港要利用优势条件将自身打造成扬子江城市群的主枢纽港,泰州港、江阴港、常州港、镇江港和扬州港通过互联互通构建成协同发展港口群;要创建基于多方合作的有序竞争发展的上海“自由贸易港”北翼优势港口群,促进扬子江港口群协同发展;要通过沿江港口的建设发展来推动扬子江城市群的经济社会发展,在确立港口发展战略时把港口建设看作与产业转型升级和城镇化建设协同发展的过程。江苏沿江港口是长三角地区重要港口,是长江综合立体交通走廊枢纽港,是港、产、城融合发展的示范区域,是现代化临港产业基地和物流中心,是区域江海河公铁水多式联运枢纽,是江苏省经济社会发展和带动沿江石化产业布局的重要依托,因此,要通过港口建设和城市建设的港城融合,协同发展,提升城市竞争力。

其次,要选择城市特色支柱产业,加快产业结构调整,培育结构合理、链条完整、规模显著、优势明显的产业群。目前,江苏沿江城市分别根据自身的比较优势选择了相应的临港产业进行重点扶持。南京的软件信息和汽车、无锡的机械电子和冶金化工、常州的机械装备和化工冶金、苏州的电子机械和冶金、扬州的机械和汽车、镇江的石化和机械、泰州的医药和船舶、南通的船舶和纺织均已经开始显现集群优势。今后重点努力的方向包括:加快培育战略性新兴产业,大力发展高新技术产业与现代服务业;优化石化产业结构^[16];拓展临港石化产业链,完善临港石化产业体系,培育临港石化下游产业集群^[17];加强协同创新,向石化产业价值链高端攀升,构筑临港石化产业的国际竞争优势。

最后,要合理优化沿江城镇空间布局,明确城镇功能定位,建设经济繁荣、生态良好、文化先进、生活宽裕的现代化、国际化的城镇群。目前,扬子江城市群普遍采取了组团开发模式建设城镇。今后工作重点包括:摒弃粗放型城镇化发展道路,突出港城特色,强化港口的集聚功能以及辐射带动功能;培育城镇特色文化,提升城镇文化软实力,增强城镇的包容性,注重民生服务,提高新市民的融入感和生活水平;坚持生态化城镇建设道路,建设美丽乡村、都市田园、绿色小镇。做好新城规划和小城镇规划的审批工作,对缺乏产业支撑的新城和小城镇予以限制,通过法律或科学而有效的行政手段约束掠夺式的城市空间扩张行为。

(四) 产能转型, 产业转移, 助推江苏石化的布局调整

江苏石化产业要转变发展模式,要构建绿色石化产业链,优化石化产业布局、加快石化产业结构优化升级,实现可持续发展^[18],促进江苏经济更好更快地发展。产业转移容易遇到资本障碍和劳动力障碍,且社会成本和经济成本巨大。体制性障碍、基础设施障碍、石化产业的同构是阻碍江苏石化产业转移升级的主要因素,而构建石化产业协调机制是解决问题的根本途径。各级政府要摒弃GDP主导的发展模式,针对不同市县在发展石化产业过程中出现的问题,采取禁止、限制和适度允许等不同措施,做好石化产业园区布局和总体规划。

以长江大保护生态提升倒逼机制为动力,编制和实施产业升级专项规划,大力推动沿江石化产业布局,聚焦以高端绿色化工、碳纤维、复合材料为代表的新材料产业,以汽车、造船为代表的智能制造产业,以综合物流为支撑的生产性服务业,加快产业发展生态重组和经济发展动能持续转换,站上全国石化产业园区高地新行列。

借鉴世界各国经验,按照中央对优化石化产业布局的基本要求,将临港型重化工业集中在沿海地区,是必须坚决贯彻落实的战略行动。江苏沿海地区是我国漫长海岸线中唯一尚未大力开发的空白地带。南通洋口港、连云港徐圩港、盐城滨海港,不仅具有开发建设深水良港的潜力,而且适合配套建设沿海原油储备基地和石化原料生产基地,未来完全可以按照产业链一体化的模式发展石化产业集群。适当压缩苏南地区(长江南岸)的石化产业规模,对园区进行分类整顿、改造、提升,滨江地区石化生产企业可以逐步转移或关停。调整、优化苏中(长江北岸)的石化产业结构,以连云港徐圩创建世界一流石化产业基地为主承载地,加快石化产业从沿江向沿海转移。苏南及沿江地区则可打造高端石化加工基地和特色石化产业园区。

设立“江苏省石化产业协调委员会”(江苏省经信委下辖),推动江苏石化产业兼并重组,解决制约江苏石化产业转移和生产要素流动的深层次问题。建立石化产业转移协调机制,协调解决石化产业转移承接中的重大问题。制定“市场化”的激励措施,在土地增值收益和税收地方留存等领域实施“共享”政策,推动石化产业从沿江向沿海转移。按照“基地化、大型化、集中化”发展要求,对石化产业链发展的三大环节进行横向整合,加强企业间资源、技术和资金的流动。建立并逐步完善应急措施,成立“江苏石化安全应急领导小组”(省政府领导兼任组长),建立应急体系,完善应急预案、操作规程等。

(五) 生态提升,城镇发展,推动沿江地区的产城融合

紧紧围绕“长江大保护”要求,严守长江生态红线,加快推进扬子江城市群绿色转型发展进程,建设长江绿色转型发展先行示范带。按照《关于加快全省化工钢铁煤电行业转型升级高质量发展的实施意见》(苏办发〔2018〕32号)的要求,建立化工产业综合评价机制,制订并落实沿江化工企业搬迁鼓励政策,积极推进沿江岸线低效化工企业腾退。

实施长江岸线总量控制政策,将沿江岸线划分为岸线保护区、保留区、控制利用区三种类型,并进行分类管理。严格控制港口岸线的审批,提高现有石化码头和石化仓储设施的利用效率,坚决防止无序竞争和重复建设,逐步缩减石化、矿砂、煤炭等货种比重,加快集装箱滚装码头改造提升。

提高石化产业园区公共配套设施建设和管理标准,提高新入驻产业准入门槛,引导石化企业向高端化、绿色化方向转型。按绿色工厂、清洁生产的标准全面改造公共石化设施及石化企业设施。遵从减量化、再利用、再循环的“3R”原则,尽量减少区域废物,通过废物交换、循环利用、清洁生产等手段,最终实现扬子江城市群石化产业园区的污染物“零排放”。

深化江苏沿江区域空间规划,合理规划城镇功能分区,加快形成重点突出、定位清晰、功能完善的城镇功能形态,提升公共服务水平,构筑宜居、宜业、宜游的滨江幸福新城。加快城市“产业经济开发区”向“综合性城区”转型的速度,以人居环境塑造和生态优化为目标,实现“产业集群化建设与高端服务业建设双轮推动”发展目标。建设功能配套齐全、高端服务业发达、人居环境优美的现代休闲生活示范区和绿色宜居新家园。空间布局、基础设施、建筑、交通、配套等的规划、建设、运营按照生态城区的标准,通过整体滨江城区内外碳排放平衡实现减碳效果,达到生态城区示范建设目标^[19]。

(六) 完善支撑,整合要素,促进协同发展

一是拓宽融资渠道,突破资金瓶颈。加大省市县各级财政对“港产城”协同重点项目的投入

力度。地方政府为“港产城”协同项目融资提供信用担保,适当提供贷款贴息;设立“港产城”协同专项引导基金并引入PPP模式,吸引社会资本参与“港产城”协同领域的重大基础设施建设。

二是加强自主创新,突破技术瓶颈。紧抓苏南国家自主创新示范区战略机遇,加强区域创新体系建设;按照国家创新型城市的要求,提高扬子江城市群研发经费比重;完善科研成果转化机制,鼓励政产学研合作;围绕港口、石化产业、城市建设等领域的重大技术难题,组织相关专家开展专项攻关,形成一批具有自主知识产权的高水平科技成果。

三是壮大人才队伍,突破人才瓶颈。加大人力资本投入力度,培养大批专门人才;完善人才引进办法,增强扬子江城市群对优秀人才的吸引力,构筑扬子江城市群的人才高地。

四是构建公共平台,突破信息瓶颈。整合沿江地区港口、石化产业、城市的相关信息资源,利用论坛、微博、微信公众号及时向相关部门、企业或群体传递协同发展的需求信息,逐步扩大信息的网络覆盖面;定期组织“港产城”协同的主题研讨会,开展理论研究和专题研究;建立科学合理的评价反馈机制,准确反映相关主体在参与协同发展方面的行为表现,提高信息反馈质量。

参考文献:

- [1] 刘志彪. 重化工业调整:保护和修复长江生态环境的治本之策 [J]. 南京社会科学, 2017 (2): 1-6.
- [2] 刘德海. 绿色发展理念的科学内涵与价值取向 [J]. 江苏社会科学, 2017 (3): 1-7.
- [3] 吴勤堂. 产业集群与区域经济发展耦合机理分析 [J]. 管理世界, 2004 (2): 133-134.
- [4] 陈建军, 胡晨光. 产业集聚的集聚效应——以长江三角洲次区域为例的理论和实证分析 [J]. 管理世界, 2008 (6): 68-83.
- [5] 吴福象, 刘志彪. 城市化群落驱动经济增长的机制研究——来自长三角 16 个城市的经验证据 [J]. 经济研究, 2008, 43 (11): 126-136.
- [6] 周桂荣, 任子英. 区域产业功能定位重构及协同发展机制创新——以京津冀为例 [J]. 区域经济评论, 2017 (1): 75-80.
- [7] 张颢瀚. 论长三角港口群、区域与交通发展的一体互动 [J]. 南京社会科学, 2009 (1): 12-16.
- [8] 沈玉芳, 刘曙华. 长三角地区产业群、城市群和港口群协同发展研究 [J]. 经济地理, 2010, 30 (5): 778-783.
- [9] 刘松先. 港口群、产业群与城市群共生系统演化与培育 [J]. 厦门理工学院学报, 2014, 22 (2): 18-23.
- [10] 朱俊伟, 姜国刚, 阮婉妮, 等. 技术创新背景下江苏石化产业绿色竞争力评价 [J]. 常州大学学报(社会科学版), 2017, 18 (3): 59-68.
- [11] 任保全. 技术创新、市场需求与石油石化产业生产率动态演变——基于江苏上市公司的 Malmquist 指数法 [J]. 常州大学学报(社会科学版), 2017, 18 (6): 89-99.
- [12] 丁国蕾, 刘云啸, 王晓光. 长江三角洲主要港口间的协同发展机制 [J]. 城市发展研究, 2016, 23 (3): 64-71.
- [13] 祝勇, 钟昌宝. 长江经济带战略下的江苏沿江港口发展研究 [J]. 华东经济管理, 2016, 30 (6): 14-18.
- [14] 罗守贵. 中国产城融合的现实背景与问题分析 [J]. 上海交通大学学报(哲学社会科学版), 2014, 22 (4): 17-21.
- [15] 方维慰. 江苏产业空间优化的实践模式与动力机制 [J]. 江苏社会科学, 2017 (5): 256-262.
- [16] 王卫星, 许钰瑕, 朱学义, 等. 经济新常态下石化企业发展战略再定位研究 [J]. 常州大学学报(社会科学版), 2017, 18 (1): 42-51.
- [17] 田超, 王磊. 长江中游城市群石化产业空间组织研究——现状、机制与路径 [J]. 世界地理研究, 2016, 75 (3): 106-114.
- [18] 姜鸿, 邱君, 张艺影. 石油石化企业国际竞争力比较研究——基于 Back Propagation 神经网络的实证分析 [J]. 常州大学学报(社会科学版), 2019, 20 (3): 38-46.
- [19] 曾祥炎, 刘佳媛. 产业集群升级与新型城镇化的协同发展:文献述评 [J]. 常州大学学报(社会科学版), 2018, 19 (4): 55-63.

On “Port-Industry-City” Coordinated Development of the Yangtze River Urban Agglomeration under the Background of Petrochemical Industry “Transformation and Transfer”

Zhu Yong, Zhu Jiexiang, Lin Xuxun

Abstract: The heavy chemical industry on both sides of the Yangtze River has entered a period of deepened adjustment, and the petrochemical industry is faced with the dual tasks of capacity transformation and industrial transfer. The petrochemical industry of the Yangtze River urban agglomeration is densely distributed with low added value and severely damaged ecological environment. The large-scale city construction and surrounding industry haven't brought about high economic efficiency, which not only wastes the valuable land resources, but also causes new ecological environment problems, finally leading to the mismatching of port construction, industrial development and urban space development. The dual segmentation of region and sector leads to insufficient coordinated developing power of ports, petrochemical industry cluster and the city cluster (referred to as Port-Industry-City), and the bottleneck of the system and mechanism results in difficulties in promoting “Port-Industry-City coordination”. Therefore, the provincial government should strengthen the top-level design of coordinated development, straighten out the system and mechanism, enhance the internal momentum of coordinated development, promote the capacity transformation and industrial transfer of the petrochemical industry, boost the layout adjustment of Jiangsu petrochemical industry, promote the industry-city integration in areas along the Yangtze River, and integrate elements to enhance the coordinated development. The coordinated development of “Port-Industry-City” can promote the orderly distribution of the petrochemical industry along the Yangtze River, the reasonable city orientation, and the connection and communication among ports, so as to effectively solve the problems such as disorderly competition among ports of the Yangtze River urban agglomeration, isomorphism of the petrochemical industry and sameness of city development in order to protect the ecological environment of the Yangtze River.

Keywords: urban agglomeration; port group; industrial cluster; coordinated development; petrochemical industry

(收稿日期: 2019-04-09; 责任编辑: 沈秀)