

编者按：10月19日，盐城市委常委会召

开会议，传达学习贯彻江苏省委书记娄勤俭在盐视察调研和“十四五”江苏沿海高质量发展座谈会的主要精神，会议指出，要把沿海高质量发展作为盐城“十四五”发展的重中之重。充分认识沿海高质量发展在全局中的地位和作用，抓住高铁时代来临的重大机遇，努力把盐城空间大的资源转化为产业强的优势，坚定不移推进“两开工两投产”等重大项目建设，不断向高新技术产业攀升，实现全市域的高质量发展。用长远眼光认识盐城沿海价值地位，抓住沿海产业布局、交通版图、开放格局的变革机遇，加快弥补自身短板弱项，乘势而上推动盐城“十四五”实现跨越赶超。

海洋是连接全球经济发展的重要桥梁和纽带，更是当前乃至未来接替、补充陆地资源和空间的主力，在培育发展战略新兴产业、支撑和带动沿海地区经济发展等方面都发挥着重要的作用。长三角地区拥有得天独厚的区位优势和丰富的海洋资源。随着政策红利的持续释放，长三角地区沿海产业集群建设水平不断提高，已经逐渐成为地方经济发展的重要驱动力和新的区域经济增长点，形成了一个独立、完整的蓝色经济体系。因此，盐城应当以系统论思维加快提升沿海产业集群水平，在更大范围、更高层次上集聚创新要素，大力发展现代沿海产业集群，打造盐城市经济高质量发展新的增长极。

当前，支撑沿海地区经济高速增长的内外环境已发生深刻变化，生产要素低成本的吸引力、驱动力明显减弱，工业化进程中学习吸收国外先进技术后发优势加速递减，资源环境承载力与经济增长的矛盾突出。因此，推动沿海高质量发展，不可能沿袭过去主要依靠增加物质资源消耗的传统模式，而必须变革发展动力，破解难题，补齐短板，加快新旧动能转换。针对盐城沿海经济发展过程中遇到的机遇和挑战，今后我们要以市场为导向，以企业为主体，加强政府引导，培育壮大沿海战略性新兴产业，加快港产城发展一体化，引导盐城与长三角其他沿海城市之间建立合理的沿海产业分工体系，才能有效提高盐城沿海产业集群的自主创新能力，才能为“产业新盐城”的宏大目标添砖加瓦。

本期推出“沿海高质量发展”专题，通过对江苏省沿海经济发展现状进行分析，了解盐城市发展沿海经济的优势与潜力，总结盐城市沿海产业发展过程中的现状与不足，以及长三角一体化背景下高质量发展盐城市沿海产业的路径选择。通过提高海洋开发能力，挖掘沿海路径价值，让海洋经济成为盐城新的经济增长点。希望能为盐城市相关部门提供一些有意义的参考、思索和方向。其他栏目的文章也祈盼引起您阅读的兴趣。

本期专题 · 沿海高质量发展

- 02 江苏沿海经济高质量发展现状分析与对策研究
- 06 盐城沿海产业集群与创新发展研究
- 09 港口经济推动沿海地区经济发展的分析
- 11 江苏省关于沿海高质量发展的工作思路

政坛经纬

- 14 十四五期间延迟退休政策怎样推进
- 16 生活方式的城镇化是未来必然趋势

全球大观

- 17 复盘：特朗普失去了哪些支持者

文化漫步

- 19 人口红利消失后，如何拓展中国的比较优势

悦读时光

- 封三 建设“韧性城市”，提升风险应对能力

主 管：盐城市文化广电和旅游局

主 办：盐城市图书馆

刊头书法：臧科

主 编：黄兴港

副 主 编：张安红

责 编：王智芹

地 址：盐城市城南新区府西路6号

邮 编：224005

电 话：0515-69971581 18751431986

邮 箱：417967615@qq.com

网 址：www.yctsg.cn

设计制作：盐城微数字文化传播有限公司

印刷单位：盐城银河印刷有限公司

印刷日期：2020年11月16日

印 数：7200-7400

江苏沿海经济高质量发展 现状分析与对策研究

经过改革开放 40 年发展，江苏沿海地区已经摆脱短缺经济，人民生活明显改善，衣食住行用发生了翻天覆地的变化，实现了由解决温饱问题到总体小康并正向美好生活迈进的重大转变。推动江苏沿海经济高质量发展，是贯彻落实新发展理念的具体实践，有利于推动“1+3”功能区战略的顺利实施，有利于转变发展方式、优化经济结构、转换增长动力，有利于支撑和促进全省经济高质量发展。

“三极、一带、多节点”图示



江苏沿海经济高质量发展现状

2017 年 12 月，中共江苏省委十三届三次全会提出了“六个高质量”发展任务。围绕新发展理念和“六个高质量”目标，江苏在全国率先建立四套高质量监测评价考核指标体系，将高质量发展质的规定性量化为具体指标。对照经济发展高质量的 12 项 17 个具体指标要求，如果以省平均水平为参照，2018 年沿海三市达到或超过这一参照的，南通有 4 项 5 个指标，盐城 2 项 2 个指标，连云港 1 项 1 个指标。南通：人均 GDP 达到全省平均水

平的 100.13%；“三新”经济增加值占 GDP 比重（用高新技术产业产值占规上工业总产值比重代替）是全省平均水平的 114.38%；研发经费支出占 GDP 比重是全省平均水平的 102.27%，万人发明专利拥有量是全省平均水平的 103.21%；每万劳动力中高技能人才数是全省平均水平的 127.09%。盐城：绿色优质农产品比重达到全省平均水平的 107.27%；制造业投资占固定资产投资比重是全省平均水平的 106.78%。连云港：消费对经济增长的贡献率是全省平均水平的 174.63%。具体情况如下：

（一）人均 GDP。2018 年，全省人均 GDP 为 115168 元；沿海地区及南通、盐城、连云港三市分别为 87681 元、115320 元、75987 元、61332 元，分别是全省的 76.13%、100.13%、65.98%、53.25%。只有南通达到省平均水平。

（二）经济运行综合效益。2018 年江苏全省一般公共预算收入占 GDP 比重为 9.32%；沿海地区及南通、盐城、连云港三市分别为 7.32%、7.19%、6.94%、8.45%，分别是全省的 78.54%、77.15%、74.46%、90.67%。三市都低于全省平均水平。2018 年江苏全省税收收入占一般公共预算收入比重为 84.2%；沿海地区及南通、盐城、连云港三市分别为 81.58%、83.1%、80.1%、80%，分别是全省的 96.89%、98.69%、95.13%、95.01%。三市都低于全省平均水平。

（三）集约发展水平。2018 年江苏全省单位建设用地税收收入为 5.3 亿元 / 公顷；沿海地区及南通、盐城、连云港三市分别为 2.26 亿元 / 公顷、3.8 亿元 / 公顷、1.6 亿元 / 公顷、1.6 亿元 / 公顷，分别是全省的 42.64%、71.70%、30.19%、30.19%。三市都低于全省平均水平。单位工业建设用地工业企业利润，暂无数据。

（四）绿色优质农产品比重。2018 年江苏绿色优质

农产品比重达到 57.8%；盐城为 62%，南通与连云港暂无数据。

(五) 制造业投资占固定资产投资比重。2018 年江苏全省制造业投资占固定资产投资比重为 59%；沿海地区及南通、盐城、连云港三市分别为 54.19%、47.99%、63%、47.98%，分别是全省的 91.85%、81.34%、106.78%、84.37%。只有盐城达到省平均水平。

(六) 服务业增加值占 GDP 比重。2018 年江苏全省服务业增加值占 GDP 比重为 50.3%（低于全国 1.9 个百分点）；沿海地区及南通、盐城、连云港三市分别为 46.7%、48.4%、45.1%、44.7%，分别是全省的 92.84%、96.22%、89.66%、88.87%。三市都低于全省平均水平。

(七) “三新”经济增加值占 GDP 比重。2018 年江苏全省“三新”经济增加值占 GDP 比重（用高新技术产业产值占规上工业总产值比重代替）为 43.8%；沿海地区及南通、盐城、连云港三市分别为 44.7%、50.1%、37%、43.7%，分别是全省的 102.05%、114.38%、84.47%、99.77%。

(八) 消费对经济增长的贡献率。2018 年江苏全省消费对经济增长的贡献率为 37.45%；沿海地区及南通、盐城、连云港三市分别为 28.58%、21.93%、28.01%、52%，分别是全省的 76.33%、58.56%、74.79%、174.63%。只有连云港达到全省平均水平。

(九) 研发投入和产出水平。2018 年江苏全省研发经费支出占 GDP 比重为 2.64%；沿海地区及南通、盐城、连云港三市分别为 2.37%、2.7%、2.1%、1.92%，分别是全省的 89.77%、102.27%、79.55%、72.73%。只有南通达到全省平均水平。2018 年江苏全省企业研发经费投入占主营业务收入比重为 1.3%，沿海地区及三市暂无数据。2018 年江苏全省万人发明专利拥有量为 26.45 件；沿海地区及南通、盐城、连云港三市分别为 14.85 件、27.3 件、7.63 件、6.2 件，分别是全省的 56.14%、103.21%、28.85%、23.44%。只有南通达到全省平均水平。

(十) 每万劳动力中高技能人才数。2018 年江苏全省每万劳动力中高技能人才数为 753 人；沿海地区及南通、盐城、连云港三市分别为 722 人、957 人、550 人、597 人，分别是全省的 95.88%、127.09%、73.04%、79.28%。只有南通达到全省平均水平。

(十一) 金融支持实体经济水平。2018 年江苏全省亿元 GDP 境内上市企业股权融资额为 242.97 万元；南通为 91.75 万元，盐城和连云港暂无数据。2018 年江苏全省制造业新增贷款占新增贷款比重为 57.76%；盐城为 37.36%，南通和连云港暂无数据。

(十二) 政府性债务率。2018 年江苏全省政府性债务率为 154%；沿海地区及南通、盐城、连云港三市分别为 244%、248%、267%、199%，分别是全省的 158.65%、160.82%、173.12%、129.52%。三市都超出全省平均水平。另外，城镇化水平，虽然不在“经济发展高质量”里，但这一指标的蕴含却非常重要。2018 年，江苏全省城镇化率为 69.61%；沿海地区及南通、盐城、连云港三市分别为 64.87%、67.1%、64.03%、62.6%。三市城镇化率都低于全省平均水平。

沿海经济高质量发展存在的问题与分析

改革开放以来，以 2013 年 GDP 突破 1 万亿元和 2015 年人均 GDP 突破 1 万美元为标志，江苏沿海发展站上了新的起点。2018 年沿海地区 GDP 为 16685.8 亿元，占全省生产总值比重为 18.02%，三次产业比重为 7.8 : 45.5 : 46.7，已成为省内重要的经济增长极。但是，从“经济发展高质量”具体指标来看，沿海三市与全省平均水平还存在较大差距。

从整体上来看，“单位建设用地税收收入”“人均 GDP”“一般公共预算收入占 GDP 比重”“消费对经济增长的贡献率”“万人发明专利拥有量”“政府性债务率”这 6 个指标数据所反映出的问题，为三市共有的突出问题。这些问题反映了三市经济发展集约化程度不高，经济运行质量欠佳，全要素生产率偏低以及在“更好发挥政府作用”方面存在着偏离等问题。

从个体上来看，南通需重点关注“制造业投资占固定资产投资比重”和“消费对经济增长的贡献率”2 个指标所反映出来的问题，特别要加大“制造业投资”这项工作的力度；盐城需要重点关注“一般公共预算收入占 GDP 比重”“单位建设用地税收收入”“‘三新’经济增加值占 GDP 比重”“万人发明专利拥有量”“每万劳动力中高技能人才数”“政府性债务率”6 个具体指标所反映出来的问题，特别要在加速高新技术产业发展、加大研发投入、加快人才集聚等方面实现大的突破；连云港需要重点关注“人均 GDP”“税收收入占一般公共预算收入比重”“单位建设用地税收收入”“服务业增加值占 GDP 比重”“研发经费支出占 GDP 比重”6 个具体指标所反映出来的问题，特别要在加快提升经济总量、优化产业结构、加大研发投入等方面取得积极进展。

从区域上来看，目前三市发展水平是江苏南中北三大区域发展的缩影。2018 年南通 GDP 为 8427 亿元，是全省的 9.1%；盐城为 5487.7 亿元，是全省的 5.9%；连云港为 2771.7 亿元，是全省的 2.99%；南通、盐城及连云港三市经济总量之比为 50.5 : 32.9 : 16.6，约为

3:2:1。连云港是“一带一路”建设中的重要战略支点，是沿海与东陇海的结合部，其发展程度对支持“一带一路”建设及沿海地区与东陇海区域发展，具有重要意义，因此，要高度重视连云港的发展境况。

我国东部沿海地区，虽不足国土面积的10%，却集中了全国约40%的人口和60%的经济总量，始终是我国改革开放和现代化建设的领路者和风向标。二十世纪八十年代，江苏沿海地区处于中国沿海中等水平位置，但之后发展差距却开始拉大。造成江苏沿海发展不平衡不充分以及发展质量不高的原因是多方面的。分析起来主要是：一是没有跟上改革开放后中国沿海发展的时代步伐；二是交通瓶颈的制约；三是海洋经济发展滞后；四是创新资源不足；五是体制机制的僵化。凡此种种，导致江苏沿海发展只能依靠并停留在区位等外生比较优势基础上，内生性竞争优势难以培育壮大，集聚集群发展举步维艰，在马太效应或循环累积因果效应的作用下，即市场力量的作用一般趋向于强化而不是弱化区域间的不平衡。

促进江苏沿海经济高质量发展的对策建议

当前，支撑沿海地区经济高速增长的内外外部环境已发生深刻变化，生产要素低成本的吸引力、驱动力明显减弱，工业化进程中学习吸收国外先进技术的后发优势加速递减，资源环境承载力与经济增长的矛盾突出。因此，推动沿海高质量发展，不可能沿袭过去主要依靠增加物质资源消耗的传统模式，而必须变革发展动力，破解难题，补齐短板，加快新旧动能转换，由“数量追赶”转向“质量追赶”，走出一条真正发挥沿海地区后发优势的新路子。

(一) 促进沿海地区协同发展

推进“1+3”重点功能区战略实施，重构江苏经济地理版图，实现由行政区经济向功能区经济转变，从同质竞争向协同发展转变，重塑江苏区域协调发展新优势。因此，在推动沿海经济带高质量发展上，需要重视和强化协同发展。

一是战略协同。从江苏沿海发展的视角，审视“一带一路”“长三角一体化”“长江经济带”等战略，注重从全局谋划一域、以一域服务全局，发挥好区位、生态、产业等优势，深度融入国家发展战略，加强战略协同管理，重点加强相关规划的有效衔接和前瞻性研究，强化功能布局互动。从提升江苏沿海整体竞争力出发，发挥各地特色比较优势，协调处理好江苏沿海与上海、山东等其他省市、沿海与沿江城市、沿海与腹地城市的关系，明确沿海功能定位，强化错位发展，形成分工合理与各具特色的区域空间格局。二是区域协同。在当前国内外形

势出现新变化、区域发展步入新阶段的大背景下，加快促进江苏沿海经济高质量发展，就要从区域协同发展角度，统筹考虑江苏省沿海基础条件、发展水平、所处阶段、问题矛盾的共性和个性特点，特别要针对整体发展质量还不高、区域合作重点不聚焦、运作机制不灵活、合作实效有待提高等现实境况，发挥三市优势条件，优化区域内资源配置，促进优势互补，加强沿海三市在区域规划、产业发展、产能协作、协同创新、基础设施等领域的分工协作，加快形成更加有效的协同发展体制机制，推动行政区经济向功能区经济转变。三是政策协同。充分发挥政策协同引导作用，无论哪个层级，不论什么地区，不管什么行业领域，在政策目标制定、体制机制设计、政策制度执行等活动中，必须具备政策协同观念。强化协调功能，探索建立跨部门、跨领域的创新政策联席制度，加强发改、生态、科技和金融等部门政策资源的统筹协调，形成目标一致、协作配合的政策合力。加强沿海三市政策创新方面的协调力度，加快探索建立沟通协商常态化与有效化的体制机制。

(二) 加快“补短板”“强弱项”

高质量发展是一项系统工程，其发展的质量和进度往往并不取决于系统中的强项，而是受制于“短板”和“弱项”，并表现为“短板”和“弱项”所局限的功能和水平。

一是补齐强化“短”“弱”指标。对照标准找差距，差距就是目标，消除差距就是下一步的工作任务。对照高质量发展指标体系，结合沿海地区当前经济高质量发展水平，对于共性突出指标及个性较差指标加以关注并予以解决。建议三市相关职能部门对每一个较差指标都要认真加以研究，找准指标差距产生的原因和指标间彼此波动的内在联系，制定指标提升的有效措施和指标达标的具体实施方案，促进经济高质量发展。二是做强优势指标。在补齐“短板”的同时，也要强化“长板”。强化“长板”既能够继续厚植地区内生比较优势，又能够通过知识溢出效应、技术溢出效应和经济溢出效应等补齐“短板”与强化“弱项”。充分发挥三市自身的特色发展优势，继续做强优势个性指标，打牢沿海地区经济高质量发展基础。三是强化指标管理。千斤重担人人挑，人人肩上有目标。围绕经济高质量发展的要求，将指标目标层层分解，落实到沿海各市、省有关部门，实施量化考核，进一步加大对经济高质量发展的考核力度，加大对落后指标的考核比重，确保各项指标加快推进。通过严格考核和严明的奖惩，充分调动积极性，增强沿海地区上下共同推进经济高质量发展责任感。开展多角度、全方位、立体化的社会宣传活动，对高质量发展进行形

象诠释，对验收标准进行实践解读，有效推动高质量发展知识的普及，从而激发沿海地区广大干部群众齐心协力、积极参与高质量发展的热情和干劲。

（三）紧紧牵动“牛鼻子”

创新是引领发展的第一动力，发展动力决定发展速度、效能、可持续性。习近平总书记指出：“抓住了创新，就抓住了牵动经济社会发展全局的‘牛鼻子’”。创新驱动是江苏沿海产业升级和结构调整，有效推动工业化和城镇化高质量发展的根本保障。

加快推进创新体系建设，培植沿海发展的新动能，优化新技术、新产业和新模式创新体系，着力实施创新驱动发展战略，加快推动沿海经济增长由要素驱动向创新驱动转变。一是瞄准科技前沿抢先布局战略性技术、颠覆性技术，在人工智能、生物医药、新能源等前沿科技领域启动重大专项，推进更具引领性的原始创新和重大科技创新产业化。二是以沿海地区国家级开发区、高新区等平台为依托，打造创新核心区，推动建设国家级和省级制造业创新中心。三是注重经济高质量发展的人才支撑。聚焦“高精尖缺”人才，深入实施产业人才高峰行动计划；瞄准紧缺急需高层次人才，深化实施海内外引才行动训划；培养行业技能领军人才，实施技能人才培养计划。四是加强与国家部委、科研机构、央企民企和周边地区合作，不断攻关科技创新和产业转型升级的关键核心技术，着力在关键零部件、重大装备等方面加快突破发展，大力提升沿海经济的核心竞争力。五是推进沿海三市创新协同发展，整合沿海地区科技人才、科研机构、科学数据、科技金融、科研条件等资源，搭建共享、交易、创业服务等平台，努力构建科技资源共享体系。

（四）促进产业结构优化

沿海经济发展步入“换挡爬坡期”，坚持江海联动、陆海统筹、协调发展，推进产业合理布局和协调发展，加快优化产业结构、加速培育新经济增长点，形成各具特色、优势互补、集聚发展的格局。

坚持以供给侧结构性改革为主线，着力解决产业发展不平衡不充分问题。根据产业和区域特点，在传统产业、主导产业、战略性新兴产业三大领域，加快推动沿海产业布局调整优化。一是通过产业链横向整合，发挥规模效应，加快推动重化工业空间战略转移，促进化工、船舶等行业结构调整，按照“绿色化、基地化、精品化”发展导向，着力推动钢铁、石化、建材等重工业由沿江地区向沿海地区的战略转移，提升产业市场竞争力。二是沿海地区要加快发展先进制造业、战略性新兴产业，

推动互联网、大数据、人工智能和实体经济深度融合，在中高端消费、创新引领、绿色低碳、共享经济、现代供应链、人力资本服务等领域培育新增长点、形成新动能。深入实施“中国制造2025”江苏行动纲要，推进智能制造和高端服务，打造一批世界级先进制造业企业集群。支持传统产业优化升级，加快发展现代服务业尤其是生产性服务业，瞄准国际标准提高水平。三是强化沿海地区开发区主阵地作用，主动把握新变革新趋势，加快推动“成熟”产业向“成长”产业转变，抢占产业发展制高点，引导国家级开发区重点打造具有领跑全国乃至全球的标杆性产业，省级开发区重点建设具有地方标志的制造业集群。四是注重加快生态环境敏感区域污染产业清理步伐，明确重点污染企业搬迁改造进度计划，持续推动工业项目向园区集中和有序转移。

（五）打造城市竞争合力

重塑城市“空间”结构，提升城市中心和中心城市的内涵品质，优化新型城镇化发展格局，促进沿海三市城市高质量发展，发挥聚合、整合、辐射、引领等作用，打造城市竞争力。

一是提升沿海城市垂直分工水平。决定一个城市在城市体系中的位置，主要取决于其在产业分工的位置。而能否聚集到足够的要素和产业，一要看其经济发展的社会环境，二要看其城市结构能够产生的正外部性程度。沿海地区产业和要素集聚不高，港口作用发挥不够，对外吸引力不强，与沿海三市多年来没有一个能够发挥“拱顶石”功能的城市正外部性密切关联。因此要加快城市中心打造，提升三市城市品质，形成具有强大凝聚力的空间载体，促进优质创新和金融等资源与产业的集聚，提升沿海城市的首位度和竞争力。二是提升沿海城镇一体化发展质量。由于历史机缘、区域内交通布局及地理结构等原因，沿海城市结构的演化发展发生了变异扭曲，没有形成中心城市统领周边城市互动发展的良性演化格局，而是走上了一条“内敛化”之路，形成城市发展的“诸侯”型结构特征。同时，各市市区和县域发展同质化结构也非常明显，区域内各县区城市分工协作结构体系没有能够很好演化生成，这在连云港体现得尤其明显。因此，要充分发挥沿海各市板块特色比较优势、后发优势和潜在优势，明确沿海城镇化分工和发展定位，提升同城化发展水平，加快同城化发展进程，形成合理的协同发展模式，避免区域资源错置和城镇“诸侯”化发展，防止重复建设和过度竞争。

（六）构建交通一体化格局

推动沿海地区交通衔接和协调发展，是促进沿海地

盐城沿海产业集群 与创新发展的研究

习近平总书记在党的十九大报告中指出：“坚持陆海统筹，加快建设海洋强国。”早在 2013 年，他在主持中央政治局第八次集体学习时就指出：“建设海洋强国是中国特色社会主义事业的重要组成部分。发达的海洋经济是建设海洋强国的重要支撑。要提高海洋开发能力，扩大海洋开发领域，让海洋经济成为新的增长点。”海洋是连接全球经济发展的重要桥梁和纽带，更是当前乃至未来接替、补充陆地资源和空间的主力，在培育发展战略新兴产业、支撑和带动沿海地区经济发展等方面都发挥着重要的作用。长三角地区拥有得天独厚的区位优势和丰富的海洋资源。随着政策红利的持续释放，长三角地区沿海产业集群建设水平不断提高，已经逐渐成为地方经济发展的重要驱动力和新的区域经济增长点，形成了一个独立、完整的蓝色经济体系。因此，盐城要以系统论思维加快提升沿海产业集群水平，在更大范围、更高层次上集聚创新要素，大力发展现代沿海产业集群，打造我市经济高质量发展新的增长极。



长三角沿海产业集群发展态势

长江三角洲沿海产业集群区是我国三大沿海产业集群区之一，海洋资源丰富海洋经济发达主要包括上海市、江苏省和浙江省。沿海产业集群作为陆域经济的延伸其发展往往以行政区划分属地。目前长三角沿海产业集群的区域整体性和协调性较差，海陆产业之间的关联性较弱。各地区沿海产业集群迫切需要进行整合。

区经济一体化高质量发展的重要措施，是促进要素集聚、产业集中、企业集群发展的重要抓手，也是激发市场活力、增进主体创新的重要环节。

江苏沿海各种运输方式齐全，内部交通需求强劲，但区域之间、城乡之间发展还很不平衡，沿海地区高铁发展相对滞后，海港建设、海洋运输严重滞后，机场功能发挥不够，各种运输方式之间衔接不畅。必须顺应大势、统筹谋划，加快构建海陆空综合化、立体化发展的大网络、大通道、大枢纽，着力提升组合效率和整体效能。一是积极推动沿海地区交通协同发展，注重沿海区域交通主干网络与城市内部交通网络的有效衔接，加快提升机场、高铁等对外交通枢纽的连接效率，不断改善城市内部交通体系与区域交通主干网络之间的通行效率，在

总体上改善和提升江苏沿海地区交通出行的整体效率和服务质量。二是谋划加快推进沿海地区高铁建设，整合机场资源，做大做强省港口集团，加快建设交通枢纽型，推动高铁经济、航空经济、海运经济成为新的经济增长点。进一步强化枢纽支撑，让人流、物流、资金流和信息流在江苏沿海交汇交融、聚合反应，打造枢纽偏好型产业发展高地。三是要按照“规划同图、建设同步、运输一体、管理协同”的要求，构建快速、便捷、高效、安全、大容量、低成本的互联互通综合交通网络。将未来江苏沿海的交通发展方向定位为基础设施一体化、运输服务一体化、管理制度一体化、技术支撑一体化、市场培育发展一体化。

(2020年2期 大陆桥视野)

沿海科技创新尚未形成合力。长三角两省一市各自均有一定数量和相当实力的涉海高等院校和海洋科研院所，具备良好的沿海科技研发基础。但各地区沿海科技资源整合不够，主要表现在：

一是跨区域沿海科技创新体系尚未形成。由于缺乏相关政策引导，各类科技创新主体联系松散，还没有形成跨区域官产学研紧密合作的沿海科技创新体系。

二是缺少沿海科技成果转化平台。长三角生物医药等高技术产业较为发达，但海洋生物医药、海水综合利用等沿海高技术产业在沿海产业集群中的比重较低，沿海科技成果转化较难，沿海区域合作体制机制尚不成熟。

三是长三角沿海产业集群发展在机制和体制方面还存在较多问题，缺少统一领导的长三角沿海产业集群发展的常设机构；海洋管理部门的级别和权限有限，主要是对海域使用的政策性限制管理，不具有统筹和协调长三角沿海开发的权力或职能，以及沿海产业集群发展的决策权力；各省市涉海部门各自为政，部门间沟通合作机制尚未形成等等。

盐城沿海产业集群发展现状

近年以来，盐城深入实施新一轮沿海开放开发行动计划，组织编制现代海洋经济功能区规划，加快建设沿海绿色产业带、城镇带、风光带和港口群“三带一群”，全市沿海产业集群高质量发展稳步推进。2018年，沿海5个经济区预计完成开票销售1380亿元、税收85亿元，同比分别增长23%、12%。其中，部分重点企业支撑有力，如响水德龙镍业实现开票销售600亿元；特色产业稳步发展，如海洋新兴产业预计实现开票销售186亿元，完成税收7.2亿元，同比分别增长17%、14%。另外，我市5个沿海产业集群区强力推进重大项目签约、落户和建设，如中国宝武集团2000万吨级绿色精品钢生产基地签约落户，总投资超百亿美元的金光集团循环经济高科技产业园开工准备基本完成，成功签约总投资120亿元的中石油滨海港1000万吨LNG、总投资30亿元的中广核新能源装备示范基地项目等。

盐城市沿海产业正处于快速发展时期，产业结构调整稳步推进，沿海产业集群已实现向“三二一”产业结构战略性转变。江苏丰海新能源风电水一体化成套设备推广至印尼、马尔代夫和海南省三沙市；江苏诚康生物制药、东台赐百年、黄海药谷等海洋生物特色产品形成系列；以建湖荃航阀门、宏铭造船等企业为代表的海工装备产业，形成水下阀门、海上大型风电机组等特色产品系列，沿海新兴产业加速成长、沿海特色产业集群初步形成。当前，钢铁、风电光伏、海洋生物、海工高端

装备、海港物流等重点沿海产业集群产业项目进展迅速，产业集聚加速形成。盐城沿海特色产业集聚式发展态势明显，沿海制造业和沿海服务业占比显著提升。

近年来，作为海洋经济核心区域，盐城沿海发展速度高于全省平均水平，但总体上尚未彻底摆脱全国“洼地”的局面。与其他长三角沿海地区相比，盐城沿海地区海洋经济发展基础薄弱，总量规模偏小。全市海洋经济总量在长三角地区排名不靠前，2018年盐城实现海洋生产总值1082亿元，仅占南通的58%，宁波的80%。与全省海岸线排名第一的得天独厚的资源条件并不相符。目前，盐城沿海资源的产出效益不及广东的1/6，山东的1/5，为浙江的1/4，资源对经济的贡献相对较小。差距就是潜力，具有明显区位优势和资源优势的盐城沿海有着巨大的后发潜力，同时目前盐城沿海产业集群的发展也面临着一些亟待解决的障碍性因素。这些优势和障碍也为下一步盐城沿海产业集群的高质量发展提出了新的挑战。

盐城沿海产业集群发展的优势和潜力

盐城有与国外荷兰的海涂面积、地理环境极为相似的条件，应借鉴荷兰的经验，依据自身的特点，瞄准国际、国内市场，坚持发展集约化的加工农业、高效农业和港口工业群。改变传统的沿海农业发展方式，把涂滩资源优势转变为经济优势。

周边地区上海、宁波、青岛等港口的超负荷运行，为盐城沿海的港口建设和发展提供了新的契机。大丰港已被纳入上海港国际航运体系，作为上海港北部的配套港口；滨海港的发展基础也日趋坚实，其带动力和吞吐量不断加大，宝武、金光、国家电投、中海油、中石油、大唐、华电和中交一航院7家央企、1家世界500强民营企业落户，为促进现代化钢铁基地建设和大进大出类产业加速集聚，承接重大产业项目提供了有力支撑。

盐城沿海产业集群发展的障碍

一是产业结构不合理。传统产业在整个工业体系中处于主导地位，附加值不高的第二产业占产业总产值的比重高；产业趋同现象较为明显，区域经济特色产业尚未形成；企业有数量而无规模，产业集中度低。

二是投融资机制不完善。盐城沿海产业集群外向程度较低，自身投资以及吸引外来投资的能力不足，直接导致了沿海开发缺乏充足的资金支持，沿海资源优势没有得到充分发挥。

三是创新能力不足。从盐城沿海企业技术创新的现状来看，实施进一步的创新具有重要意义。首先，盐城市的研发投入与长三角其他城市相比差距较大。当前，

全社会研究与试验发展(R&D)投入占GDP比重只有1.83%，而长三角其他城市普遍在2%以上。盐城占有绝对数量的中小沿海企业在研发投入方面的差距则更大。多数企业甚至缺乏自己独立的研发部门。

长三角一体化背景下盐城发展沿海产业集群的路径选择

针对盐城沿海产业集群发展过程中遇到的机遇和挑战，今后我们要在党的十九大精神指引下，以市场为导向，以企业为主体，加强政府引导，培育壮大沿海战略性新兴产业，加快港产城发展一体化。引导盐城与长三角其他沿海城市之间建立合理的沿海产业分工体系，才能有效提高盐城沿海产业集群的自主创新能力，才能为“产业新盐城”的宏大目标添砖加瓦。

(1) 发展沿海产业集群要突出独特要素与环境优势。

区域一体化水平越高，要素流动越自由，那些本身难以流动、难以贸易的区域特色元素越重要。第一，要依托滨海港优势，聚焦以国际大宗商品储运、交易、深加工、海事、金融服务为特色，建设一流航运中心。第二、要依托盐城师范学院、盐城工学院等科研院所力量，加快提升在人工智能、大数据、生物科技等新一代前沿科学的原始创新与产业化能力，打造苏北一流的科技科教优势。第三、要依托中韩盐城产业园的辐射带动效应，完善基础设施建设，提高盐城沿海产业的招商能力和集聚能力。

(2) 发展沿海产业集群要打造产学研创新高地。

在长三角地区中，盐城沿海地区是高校、科研院所布局较少、科技人才密度相对较低的地区，而以上海为代表的各大中心城市在资本、技术和人才方面有着很强的积聚效应，不仅拥有大批国内一流的科技领军人才，而且汇集了数量海外留学归国人员和国外专家。因此，盐城沿海地区应当进一步加强与长三角区域内高校、科研院所、高科技企业的交流与合作，一方面，出台的相关人才引进与管理政策，大力引进国内外科技人才；另一方面，要进一步加强高新技术园区、科技园区、创业园区建设，加大对科技企业孵化器的支持和服务力度，大力推进产学研结合，形成一批功能完善、高水平的创新载体。从而在科技交流与合作以及人才引进与培养中培育自主创新能力，促进经济结构的转型升级。

(3) 发展沿海产业集群要在产业转移与产业互补中完善产业定位。

长三角沿海内部的不同地区间存在着经济差异的梯度特征，在世界经济结构转型、长三角互动发展、产业转移速度加快的背景下，能够全波段吸收国际、国内产业转移，因而具有十分巨大的发展潜力。为此，需要依据盐城的区位特征、资源条件、产业基础，从长三角区域分工的角度，完善自身产业定位，瞄准战略产业、做强主导产业、做大支柱产业。在实施沿海开发战略时，应突出临港产业带的建设。在积极培育物流业、钢铁产业、电力产业等新的产业集群的同时，要抓住国内外制造业转移的机遇，依托港口，提高港口利用率，以提升港口功能为出发点，承接来自国内外的产业转移，促进沿海地区的产业发展。要积极开发岸线资源、滩涂资源、沿海生物资源、沿海矿产资源和沿海旅游资源。

(4) 发展沿海产业集群要建设沿海特色产业园区。

要加大工作力度，努力建立科研、开发与产业发展紧密衔接的机制，为沿海产业集群发展提供阵地。在盐城沿海市（县）建成多个沿海特色产业园，形成盐城沿海特色产业的新增长点。应采取多种有效措施予以政策倾斜，鼓励产业园区的多样化发展，建成一批专业化产学研基地。一要积极争取引进国内外大企业参与沿海产业开发，增强开发创新的力量。二要积极培育沿海龙头企业，带动整个产业的发展。三要加快培育沿海产业的专业市场，以市场联结面广面大的中小企业，同时鼓励引导中小企业走“小而专”社会化协作之路。

(5) 发展沿海产业集群要构建产业人才高地。

培育新的经济增长点，关键在于能否有充足的人才作为发展支撑。盐城沿海特色产业发展需要大批人才，首先要着眼于培养。通过加强与大中专院校和科研院所之间的联系，设置一些沿海产业发展需要的专业。同时，有针对性地进行科研课题合作与攻关。其次要积极争取国家和省级沿海研究机构落户盐城，为盐城沿海特色产业的可持续发展提供强有力的技术支撑。最后要深化用人制度改革，要不拘一格地引进相应的专业技术人才，创建有利于人才发挥作用的工作条件、生活条件和激励机制。

(2020年1期 商界·中旬)



港口经济推动 沿海地区经济发展的分析

在沿海地区经济发展的过程中港口经济对其发展发挥着重要的作用，加强港口经济发展不仅仅需要结合沿海地区的发展优势和相关的政策等进行全面协同发展，同时还应当深入研究其对沿海地区经济发展带来的影响并积极应对，这样才能更好地实现双向互动，全面推动港口经济与沿海地区经济健康有序发展。加强港口经济推动沿海地区经济发展的影响与对策探究具有重要的社会意义。

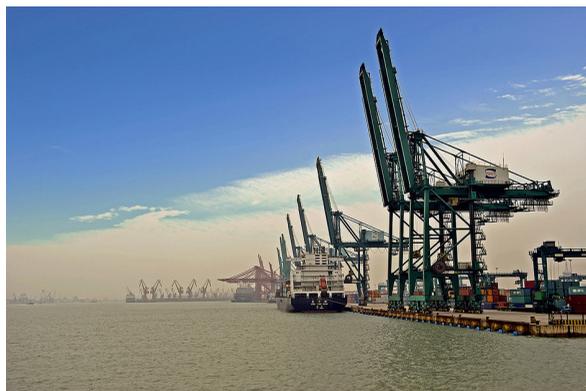
一、港口经济的内涵及与沿海地区经济发展的关系、作用分析

港口经济是指在特定领域内通过港航、临港工业与商贸等相关产业进行组合进而打造的一种区域经济模式。主要是借助当地和外界物资及信息进行交换的机制，进而更好地推动区域经济有序发展的一种发展形式。

港口经济与沿海经济发展之间具有紧密的联系，是相互促进、相互影响、互为补充的关系。港口经济推动沿海经济的发展主要是通过三大作用机理来予以体现。分别为港口生长点作用机理、集聚—扩散作用机理以及港口经济投资作用机理。其中港口生长点作用机理主要是通过紧密对接区域经济发展的外部需求性，通过借助港口的作用进一步发展对外贸易，从而更好地为沿海地区发展提供重要的支撑。集聚—扩散作用机理主要是通过依靠港口自身具备的丰富的资源等进一步加强与港口城市的转移对接，从而更好地助力港口沿海城市发生一系列的连锁反应，实现可持续发展的模式。港口经济投资作用机理主要是利用港口经济投资领域广、设计内容多的优势，进而更好地为港口经济发展提供更多的产业动能保障，吸引更多的投资到沿海地区发展，实现大规模扩大发展。

总体上看港口经济对沿海地区的发展具有重要的作用，具体分析，一方面通过发展港口经济，不断提高投资额，有助于更好地带动沿海地区公共设施的发展，从

而更好地推动沿海地区综合要素生产率全面提高，实现良性循环。另一方面通过发展港口经济，可以更好地完善交通运输网络、商品营销网络等，以此全面提高工业化发展水平。此外加强港口经济发展也有助于更好地推动城市化建设进程稳步推进，进而带来更大的效应，推动城市化改革走向深入、创新。



二、港口经济对经济发展的具体影响模式

在港口经济发展的过程中对于沿海地区的经济发展，主要的影响模式体现在以下两个方面：一是运输成本变化，二是劳动力成本的变化。不同的行业聚集规模存在差异，相应的成本体系也存在差异。各个行业都希望以最低的成本获得最大的效益，所以可以应用经济聚集理论来解释这一现象，利用集中节约函数理论分析经济聚集与经济影响的效果之间的关系。当然规模经济可以分成内部和外部两大方面，分别来自企业内部分工与生产过程专业领域不同、地区整体产业规模与累积。在发展规划经济的过程中，随着行业不断发展，行业更希望通过降低单位成本、提高产量的方式来进一步扩大收益，为此还需要进一步加强制度建设、规范管理以及技术创新等，这样可以更好地打造系统化的管理运营模式，从而不断夯实发展基础，实现产业良性循环发展。港口经

济的发展对沿海地区经济发展的影响正是通过运输成本的变化以及对劳动力成本的控制等，加上相关的技术管理手段等创新，从而实现规模效应和优势互补。如果哪一个环节出现问题或者不协调，那么将会影响资源的配置与联动发展，进而对效益、发展优势等带来不同程度的影响。

三、发展港口经济，推动沿海地区经济持续发展的具体对策

港口经济和沿海地区经济发展之间具有紧密的联系，大力发展港口经济，充分利用港口地区优势有助于推动沿海地区经济持续高质量发展，所以为了更好地推动港口经济和沿海地区经济协同发展，实现更大的经济效益和社会效益，建议从以下几个方面来予以探索：

1. 立足港口实际，全面加强基础设施体系建设。港口地区的发展首先应当全面加强自身实力的打造，这样才能更好地推动资源输出，更好地发挥联动作用。对于港口经济而言首先要做好自身的基础设施体系构建与动态维护管理，完善基础设施，才能确保港口经济有条不紊地运行，并不断实现更大的突破。所以一方面要加强港口地区的技术等资源投入，结合不同地区港口的实际和产业优势等进一步强化技术创新，提升专业力量，从而更好地满足港口经济的发展。要围绕港口经济发展的中心，加强重点基础设施和品牌设施的引进等，并以此围绕打造特色型产业来积极谋求发展的新思路、寻找新机遇，夯实基础保障水平。另一方面要加强市场形势的预测分析，以此为基础加强战略规划体系建设，选取重点位置和关键领域等加强整体性能的优化，全面提高综合发展实力。港口经济的发展想要实现可持续性，保持高质量的发展优势，需要强化立体规划，避免资源的浪费，注重将资源进行整合，从整体上进行性能的优化与设计，从而全面打造综合性港口服务体系，所以战略统筹规划与稳步实施同样重要。此外还应当着重围绕码头建设以及基础物流配套体系建设等方面进一步优化管理模式，强化过程管理和环境优化，除了要保证基础的设施完善以外还需要强化管理，加强精细化管控，对港口经济运行中存在的不足或者风险等进行全面防控，这样才能更好地确保资源优势有效发挥，进而进一步提升运营管理水平。

2. 加强物流服务体系优化。港口经济的发展不仅仅要服务港口自身，同时还应当加强对外输出，保持良好的流动性和优质服务能力，这样才能更好地形成良性循环，助力港口经济持续高效发展，为此就应当全面优化

物流服务。一方面要全面加强高新技术探索，积极探索利用现代大数据技术等构建全自动化立体仓库，加强现代化硬件软件信息的配置等，从而打造综合性航运发展中心，集中整合周边的资源，通过多元化营销渠道等加强港口经济发展特色宣传，挖掘更多的发展潜力，吸引更多的投资，并完善服务体系，从而保证港口经济稳定有序发展。另一方面要加强与物流企业的合作，出台更多的政策扶持中小物流企业发展，并加强体系化物流机制建设，从而形成规模物流服务优势。港口经济的发展需要很多的行业积极配合和加强联动，所以在物流服务保障体系建设方面可以注重发挥中小物流企业的灵活性等方面的优势，推动物流产业形成品牌和特色以及稳定的供应保障链条。此外还应当加强细节管理，完善相关的管理制度并加强港口物流监管，从而及时发现问题并加以改善和优化。

3. 加强临港产业发展，强化金融体系建设。一方面要提高对临港产业发展的重视程度，通过借助产业集群效应，积极争取更多的企业到港口发展，整合资源并形成稳定的优势，全面加强新产业的发展带动，围绕港口船舶维修以及关键部件加工等创造更多的就业条件，从而更好地形成规模优势和新产业发展势头。另一方面要加强金融体系建设，港口经济的发展需要依靠强大稳定的金融体系来予以支撑，所以要围绕港口经济发展加强金融服务业的发展，在金融服务业建设和实施的过程中要注重线上线下的有效联动，既要积极为相关的企业提供良好的信贷服务，帮助他们成长，同时又可以充分借助现代信息技术和智慧平台等，积极开发网上金融服务，探索多元化的金融融资服务模式，完善保险机制，加强风险的防控等，将隐患降到最低，并积极加强与国际金融力量的对接，从而更好地吸引更多的资金扶持，实现可持续良性发展。当然这还需要政府、相关企业等组织加强沟通，共同围绕港口经济以及临港产业发展谋合力，以此才能形成利益共同体，实现全面发展和合作共赢。政府要在配套机制的完善以及人才、技术等资源的支持等方面不断努力，提供更多契机，以此推动港口经济稳定高质量发展。值得一提的是，在人才的引进方面要加强和高校的合作，鼓励更多有能力高素质的专业人才到这些地区发展、创业，从而形成强大的资源集群。

总之，在沿海地区发展过程中港口经济发挥着重要的作用，只有正确地认识和处理两者之间的关系，加强协同发展，才能更好地提高综合发展效能。

(2020年4期 现代营销·学苑版)

江苏省关于沿海 高质量发展的工作思路



江苏省发展改革委就2020年江苏省政协第十二届三次会议第1035号《关于启动制定新一轮江苏沿海高质量发展意见》提案进行了答复，相关内容表达出江苏省相关部门在推动沿海高质量发展方面的具体工作思路，内容如下：

江苏省委、省政府高度重视沿海地区发展，深入实施江苏沿海地区发展国家战略和海洋强国战略。《江苏沿海地区发展规划》自2009年实施以来，沿海地区生产总值每年跨越一个千亿元级台阶，2013年首次突破万亿元大关，2019年达到1.82万亿元，占全省比重从14.5%提高到18.3%，年均增长9.2%；人均GDP2015年突破1万美元，2019年达到95750元，是2009年的3倍，年均增长9.2%；2019年城镇化率达65.8%，比2009年提高18个百分点。近年来，海洋经济生产总值实现平稳较快增长，由“十二五”末的6101.7亿元增长到2019年的8102亿元，年均增长7.7%。

“十三五”以来，我省出台了《关于新一轮支持沿海发展的若干意见（2016-2020年）》《关于在新的起点上推进我省沿海地区开发开放的决议》《江苏省海洋经济促进条例》，印发了《江苏省“十三五”沿海发展规划》《江苏省“十三五”海洋经济发展规划》《江苏

省海洋主体功能区规划》等，为我省沿海及海洋经济发展提供了法律保障、政策支持和规划支撑；扎实推进连云港、盐城国家海洋经济发展示范区，南通国家海洋经济创新示范城市，省海洋经济创新示范园区“三位一体”试点示范，为促进海洋经济高质量发展提供了有力支持。

一、关于启动制定新一轮江苏沿海高质量发展意见

当前，我委正在牵头开展“十四五”沿海地区发展前期课题研究及规划编制工作，我们将系统总结“十三五”沿海地区发展，从新的视角、新的路径来谋划新一轮沿海发展，充分发挥连云港、盐城、南通三市发展基础和比较优势，大力发展“蓝色经济”，积极构建现代海洋产业体系，加快建设海洋强省，为培育我省经济新的增长点，抢占江苏未来发展制高点提供有力支撑。同时，为推动“十四五”沿海地区高质量发展，我们将统筹研究新一轮江苏沿海高质量发展政策意见。

二、关于支持沿海地区重大项目建设

《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》明确提出“继续推进江苏沿海地区发展”，省委十三届六次全会提出“更大力度推进沿海地区拥抱长三角、融入一体化”。我们将从江海河湖系统谋划的角度，优化重大项目布局，着力强化重大项目支撑，谋划实施一批有利于构建现代

产业体系、补齐基础设施短板、提升开放开发能力、促进沿海绿色发展的重大项目,切实发挥重大项目稳增长、稳投资的关键作用,加快形成新的增长点。

2018年8月,省委办公厅、省政府办公厅印发《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),明确提出:要加快构建沿江沿海协调发展新格局,沿江钢铁产业集聚区重点是结构调整、做精做优,沿海钢铁产业集聚区重点是提高质量、做大做强,带动形成一批精品型特钢企业。

按照省委、省政府部署要求,我省钢铁行业布局优化工作正在稳步推进。一是明确工作目标。《全省钢铁行业转型升级优化布局推进工作方案》(苏政办发〔2019〕41号)提出,围绕“三提升,一降低”目标,鼓励有条件的企业实施跨地区、跨所有制的兼并重组,力争到2025年,全省钢铁行业沿江、沿海钢铁冶炼产能比例关系由目前的7:3优化调整为5:5。二是确定沿海钢铁基地选址。2018年8月,委托国家冶金工业规划研究院对南通通州湾港区、盐城滨海港区、连云港板桥工业园等8个沿海港口(区)进行现场调研与评价,并在综合专家评估、部门意见和企业意愿的基础上,形成了全省沿海钢铁基地项目布局选址方案。南通通州湾港区、盐城滨海港工业园区、连云港板桥工业园等沿海港区,是本轮钢铁项目搬迁的优选区域。三是推进重点示范项目。重点推进宝武盐城绿色精品钢、南通中天绿色精品钢等示范项目。2018年11月30日省政府与宝武集团签订战略合作协议,计划在盐城布局建设绿色精品钢基地,2019年底“宝钢盐城钢铁有限公司”完成注册。今年以来,前期工作扎实推进,并已列入2020年省重大项目。下一步,我委将按照国家钢铁行业管理要求,会同省相关部门积极协调推动项目建设,力争项目早日开工。南通中天绿色精品钢项目一期一步于2019年底完成备案,将在今年开工建设。目前,我们正在研究全省石化产业规划布局方案,着力推动沿江石化产业向沿海有序转移升级,促进石化产业高质量发展。

三、关于支持沿海开放合作载体建设

(一)关于中韩(盐城)产业园建设。省委、省政府高度重视中韩(盐城)产业园建设,2016年和2019年,省委、省政府主要领导访问韩国期间,都重点推介中韩(盐城)产业园。近年来,省委、省政府出台了《关于支持中韩(盐城)产业园发展的若干意见》《中韩(盐城)产业园建设实施方案》等一系列政策举措支持产业园建设。2018年8月,省政府成立中韩(盐城)产业园发展

工作协调小组,并召开了2次会议,有效推动中韩(盐城)产业园建设。2015年8月,省商务厅和盐城市政府建立中韩(盐城)产业园建设工作联席会议制度,并召开了5次会议,协调推进中韩(盐城)产业园建设。2020年初,中韩(盐城)产业园获评江苏省国际合作区。

下一步,我们将进一步发挥省中韩(盐城)产业园发展工作协调小组和联席会议机制作用,研究部署中韩(盐城)产业园建设重点工作,协调解决产业园发展重大事项和问题。加强与商务部、韩国政府相关部门及机构的沟通对接,争取国家层面中韩高级别会议、经贸活动在中韩(盐城)产业园举办,支持盐城举办中韩投资贸易博览会等对韩经贸交流活动;推动国家层面加快中韩投资合作基金设立步伐。继续支持中韩(盐城)产业园做好对韩招商引资和市场开拓工作,充分发挥江苏省驻韩国经贸代表处作用,吸引新能源、汽车、电子信息等先进制造业及保险等现代服务业韩资企业落户盐城。推动韩国大企业和重大韩资项目向中韩(盐城)产业园集聚发展,为SKI新能源汽车动力电池等重点项目做好服务工作,营造良好的营商环境。

(二)关于沪苏大丰产业联动集聚区建设。为抢抓上海自贸区建设机遇,深化沪苏合作,2014年6月,上海市政府、江苏省政府联合出台《关于共同发展沪苏大丰产业联动集聚区的意见》。2015年11月,沪苏大丰产业联动开发建设推进协调领导小组在南京召开第一次联席会议,沪苏大丰产业联动集聚区党工委、管委会正式成立。2018年5月,领导小组召开第二次联席会议,议定的有关事项正在有序推进落实。去年颁布的《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》明确要求“加快沪苏大丰产业联动集聚区建设”,我省实施方案进一步明确“积极承接上海产业升级转移,打造‘飞地经济’样板”。为进一步支持沪苏大丰产业联动集聚区建设,我委正在与上海经信委共同梳理有关重要事项,为筹备召开领导小组第三次联席会议做必要的准备工作。

(三)关于滨海港工业园区建设。2009年以来,国务院相继批准设立了盐城、海安、如皋、海门等经济技术开发区以及南通、盐城、连云港等高新技术产业开发区,沿海国家级开发区(高新区)从2家增至9家,沿海省级开发区(高新区)的数量增加到35家。滨海港工业园区起步开局良好,“建设河海联动开发示范区”、“开展滨海港30万吨级码头研究”等已纳入国家《淮河生态经济带发展规划》。我委和省商务厅积极支持滨海港工业园区创建省级开发区,打造淮河生态经济带出海门户。建议待条件成熟时按程序组织申报,届时我们将予以指

导和协调。

四、关于支持沿海重大交通基础设施建设

(一) 关于盐通铁路。盐通铁路北接青盐铁路,南联沪通铁路,是国家沿海铁路通道的重要组成部分。省委、省政府明确要求今年要开通盐通铁路等4条铁路项目,围绕年度目标任务,我们按照“保开通、抢在建”的工作原则,牵头抓总,攻坚克难,一着不让抓保障、抓建设,统筹协调省有关部门支持项目建设,全面督促协调盐通铁路复产复工,与建设单位签订开通事项目标责任书,制定保开通横道图。截止今年5月底,盐通铁路进展顺利,海安段架梁、全线涵洞施工结束,桥梁工程完成设计工作量的93.2%,到今年底将确保具备通车条件。

(二) 关于盐泰锡常宜铁路。盐泰锡常宜铁路是国家高速铁路网的重要组成部分,是我省铁路网中的南北向主要通道,已作为近期建设项目纳入由国家发展改革委批准实施的《江苏省沿江城市群城际铁路建设规划(2019-2025年)》。今年4月,在国家发展改革委、交通运输部联合印发的《长三角地区交通运输更高质量一体化发展规划》中,进一步将该线路作为近期实施的城际铁路项目纳入其中。目前该项目正由省铁路办开展推进跨长江大桥涉水专题等前期工作,我委将配合省铁路办做好相关工作并在可研上报后及时做好审批服务,力争该项目年内开工建设。

(三) 关于大丰港、滨海港铁路支线。大丰港、滨海港铁路支线已纳入国家发展改革委等五部委联合发布的《关于加快推进铁路专用线建设指导意见》重点项目清单。大丰港铁路支线作为省省合建项目,由国铁集团和江苏省人民政府联合批复可研。目前,该项目可研已通过审查,初步设计方案已编制完成。去年12月底该项目下穿盐通铁路先导段开工建设,计划今年10月全线开工建设。滨海港铁路支线已完成可研报告编制,省铁路办于2020年2月份组织了可研行业审查并出具行业审查意见。建议盐城市落实主体推进责任,加快推进大丰港、滨海港铁路支线前期工作,为今年底开工建设奠定基础。

下一步,我委将会同省交通运输厅等部门,积极做好协调指导,进一步完善沿海综合交通网络,续建盐城至射阳高速,积极推进阜兴泰高速建湖至兴化段、盐城至临沂高速、滨海至淮安高速工程前期工作;加快建设

港口重点工程,积极推进响水港区灌河口5万吨级航道整治工程、滨海港区中海油LNG码头工程等项目,力争年内开工建设滨海港区20万吨级进港航道工程;不断提升港口服务功能,推动沿海相关港口开放列入国家、省“十四五”口岸发展规划。

五、关于强化沿海发展要素保障

(一) 关于进一步加强用地用海要素保障。近年来,我委会同省有关部门,不断强化沿海重大项目要素保障,一批投资规模大、科技含量高、带动能力强的重大项目陆续建成,切实发挥了重大项目稳增长、稳投资的关键作用,为沿海乃至全省经济发展提供了强劲动力。下一步,我们将继续加大用地要素保障力度,进一步简化建设用地项目用地预审审批程序,适当缩小用地预审范围。加强重大项目用地计划指标省级统筹,做到应保尽保。省级重大项目当年度用地需求,实行用地计划“核销制”,由省级实施计划保障。做好重大项目用海审批服务工作,在严控新增围填海的情况下,结合围填海历史遗留问题处理,积极做好重大产业项目向沿海地区转移用海用地保障,同时做好码头、航道等重大基础设施用海保障工作,助力沿海地区高质量发展。

(二) 关于加大对沿海科教基地的支持力度。我委和省教育厅等部门高度重视沿海地区学科建设和协同创新,积极推动沿海高效加快内涵发展提升学科水平,加快建设各类集聚创新人才和组织高水平可研的创新载体。支持盐城有关高校学科建设和协同创新,“十三五”省重点学科中,盐城工学院、盐城师范学院均有6个学科进入立项建设。今后,我们将积极支持沿海地区与高校院所、省属企业、科研机构合作共建,提升建设和滚动支持一批重大科技创新平台和创新载体,增强自主研发能力。在开展“十四五”省重点学科建设遴选工作中,对符合条件的沿海地区高校学科,在同等条件下予以优先立项,支持和指导相关高校建设高层次学科平台和人才创新创业平台。同时,指导沿海地区高校协同创新中心持续深化体制机制改革,进一步优化资源配置方式,健全考核和激励机制,完善管理组织模式,激发中心创新活力,提升建设水平。支持沿海三市参与长三角区域一体化人才协作,加大高层次人才、高技能人才培养力度。

(2020-7-16 江苏省发展改革委网站)



十四五期间延迟退休政策怎样推进

10月29日,《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》(以下简称《建议》)由十九届五中全会通过,其中就延迟退休作出以上表述。为何十四五期间要实施延迟退休的政策?实施过程中将遵循哪些原则?如何争取更多社会支持?近日,由党建读物出版社、学习出版社出版的《党的十九届五中全会〈建议〉学习辅导百问》(以下简称《百问》),对以上问题作出回应。

《百问》解释道,延迟退休年龄政策是有效应对人口老龄化、充分利用人力资源、促进社会保险制度可持续发展的现实需要。书中强调称,“十四五”期间“实施渐进式延迟法定退休年龄”,将“坚持统一规定同自愿选择相结合,小幅逐步调整,以减少社会震动,争取更多支持”。

2036年左右养老金将耗尽

“在现行制度框架下,全国企业职工基本养老保险基金预计到2029年当期将出现收不抵支,到2036年左右累计结余将告耗尽;企业职工基本医疗保险统筹基金预计在2024年出现累计赤字。”《百问》直言。

实际上,学界和公众对养老保险基金耗尽的担忧一直存在。中国社科院去年4月发布的《中国养老金精算报告2019-2050》指出,随着养老保险单位缴费比例和社保缴费基数下调,未来几年养老金很难维持当前的上涨速度,最后到2035年将耗尽累计结余。

“如果按照退休年龄60岁来算,到2035年最早一批80后也只有55岁,没有到达退休年龄。也就是说,80后很有可能成为无养老金可领的第一代。”上述报告分析。

当然,这是研究者在当下政策延续、不作出任何调整和改革的假定条件下,对基金可持续情况作出的一种推算。“如果一些改革措施得到落实,基金收支情况得到改善,会推迟基金结余耗尽的时间。”中国社科院世

界社保研究中心执行研究员张盈华说。

《百问》还称,如不实施延迟法定退休年龄政策,养老保险抚养比(在职人数/退休人数)将从2019年的2.65:1下降到2050年的1.03:1。对此,人社部养老保险司司长聂明隽去年坦言,我国已有2.5亿60岁以上老年人口,养老保险的抚养比逐年下降,从上世纪90年代5个人养1个人,下降到2018年底2.66个人养1个人。“抚养比下降,意味着缴钱的人少了,领钱的人多了,如果持续下去,不采取积极应对措施,会对养老保险的可持续发展产生压力和挑战。”他说。

现行法定退休年龄“不适应”我国当前预期寿命

我国现行法定退休年龄规定已经执行多年。“我国现行法定退休年龄男性60岁、女干部55岁、女职工50岁的规定,是在1978年根据新中国成立初期人均寿命不足50岁制定的,同2019年我国人均77.3岁的预期寿命已不相适应,既影响了劳动力市场的有效供给,也影响了养老保险可持续发展。”《百问》指出。

2015年3月10日,时任人社部部长的尹蔚民在全国两会接受记者采访时说,我国是目前世界上退休年龄最早的国家,平均退休年龄不到55岁。目前世界上所有国家的退休年龄,除了非洲一些国家之外,大多数国家都是在65岁、67岁。

《百问》一书也列举称,近年来,一些国家纷纷延迟退休年龄。比如,美国、德国已将法定退休年龄从65岁逐步提高到67岁,日本、韩国则将法定退休年龄从60岁逐步提高到65岁,澳大利亚计划到2029年将退休年龄延迟至70岁。书中称,随着我国经济社会快速发展、人口老龄化加快,60岁及以上老年人口比重2020年预计达到18%。人口老龄化是影响社会保障支出的主要因素,将推动社会保障特别是养老和医疗方面的支出大幅增加,社保制度财务可持续性面临较大挑战,而延迟退休年龄则是一个解决的方案。

渐进式延迟

实际上，党的十八届三中、五中全会都对研究渐进式延迟退休年龄政策都提出了要求。2016年发布的“十三五”规划纲要也提到了延迟退休：“综合应对劳动年龄人口下降，实施渐进式延迟退休年龄政策，加强老年人力资源开发，增强大龄劳动力就业能力。”

不过延迟退休改革面临重重困阻，我国近年来也很少再提及延迟退休方案。最近一次在2019年8月，人社部通过中国政府网回应养老保险热点问题时表示，延迟退休年龄涉及群众的切身利益，是一项重大的社会政策，政府是非常慎重的。人社部表示，近年来，随着经济社会的不断发展以及人均寿命的不断延长，一些国家相应延迟了退休年龄，“相应推迟退休年龄是必然趋势。”

延迟退休话题每每触动公众神经，多个网络民调声称，90%甚至超过95%的受调查者不支持延迟退休年龄。在此背景下，“十四五”期间延迟退休将注意哪些问题？

“按照小步慢走、弹性实施、强化激励的思路，坚持统一规定同自愿选择相结合，小幅逐步调整，以减少社会震动，争取更多支持。”书中写道。

学者：延迟退休年龄的进程将非常缓慢

延迟退休事关职场人士切身利益。上海财经大学公共经济与管理学院副教授、硕士生导师张熠表示，延迟退休不仅要考虑养老金收支平衡的问题，还要考虑劳动者的实际状况，比如其是否还有劳动能力，以及市场对老年劳动力的需求等等。

（上接第16页）

工业化要求人口集中，才会出现延续几百年的城镇化趋势，但是后工业化并不要求人口一定要集中在城或镇里面，所以随着后工业化到来，必然会出现一个从人的城镇化到逆城镇化、再向生活方式城镇化的转变。

必要性。对中国这种人口众多的国家来讲，有一个理想的城镇化率，这个理想的城镇化率可能没有办法达到像欧美国家的比例。曾经有人预测，中国的城镇化率最高能够达到90%，甚至更高。它的依据是，美国达到了，我们也有可能达到。我认为，这个依据可能是有问题的，因为美国是先发达国家，它以百分之四点几的人口，创造了世界近25%的GDP，所以他可以用这个经济增长来支撑高比例的城镇化。但中国人口众多，又是一个发展中国家，很难达到这样的城镇化比例。

我曾经做过一个数据模拟，从现在开始到2050年，如果未来30年年均GDP增速保持在6%左右，我国理想的城镇化率到2050年能达到大概70%左右。按照最乐观

他说，我国市场一直以来对老年劳动力的需求不是很强，未来随着临近退休人口的受教育水平提高，市场可能会慢慢产生对老年劳动力的需求，但在短期内不会实现，这就决定了延迟退休的进程也是非常缓慢的。“不会一次性延长10年，而是慢慢的、渐进式的。”他说。

中国社科院世界社会保障中心主任郑秉文近日在接受媒体采访时也表示，绝大部分学术同行倾向于一年延迟三个月或四个月，这样既起到渐进的作用，又不会像一年延迟两个月、六年才能延迟一岁那样时间过长，也比较适合我国国情，各个群体能够普遍接受。

同时，当前我国实行的是基于法定退休年龄的强制退休制度。按照规定，我国职工只有到达法定退休年龄后，并且缴纳养老保险达15年以上，方可按月领取养老金，即我国法定退休年龄就是领取退休金的年龄，延长退休年龄，就是延迟领取养老金的年龄。

华南理工大学教授、博士生导师阳义南坦言，现在许多反对者与其说是在反对延迟退休，不如说是在反对延迟领取养老金的年龄。因此，国家在制定和出台延迟退休方案，应注意把法定退休年龄与领取养老金年龄区分开。他表示，法定退休年龄应该只作为可以开始领取全额养老金的起点，而不是强制退出劳动力市场的标准，应逐步改革强制退休制度，改而实行弹性退休制度。将退休待遇与退休年龄挂钩，严格按精算平衡原则来计算职工可以领取的养老金，使职工按照自己的意愿、偏好来选择自己的退休年龄。（2020-11-10 21 新健康）

的预测，30年后我国的人口总量可能维持在14亿或降到13亿左右。也就是说，到2050年能够让10亿左右的人进入城市生活，但始终会存在3-4亿人口不能变成城市的常住人口。

所以，我们得想办法让这些人在乡村也能过上城市化的生活方式。包括工作、生活、消费，这就涉及到交通、医疗、教育、居住环境、福利等领域的配套完善。我们需要研究清楚城镇化生活方式的具体内涵，找到城乡生活方式的差距，弥补政策、基础设施等方面的落差。不是说把人拉到城镇，才可以过上城镇化的生活方式，才能安居乐业。

可行性。城镇化率达到一定程度后，促使传统农业向现代农业转变，也使得以传统农业生活方式为特征的农村向以现代城镇生活方式为特征的乡村转变，这样一来，生活方式的转变就具备了可行性。

（2020-11-09 清华新型城镇化研究院）

生活方式的 城镇化是未来必然趋势

谈到我国城镇化现状，一组数据常被提及——2019年，常住人口城镇化率60.6%，户籍人口城镇化率44.4%。“两率”差距16.2%，意味着有2.27亿在城人口，实际上还是农民身份。这便是“土地城镇化”快于“人口城镇化”矛盾，在数据上的具体体现。

过去，不少地方更多把城镇化的关注重点放在城市土地扩张和空间扩大方面。大量农民工及其随迁家属虽然进入城市，但受户籍限制，并没有在教育、就业、医疗、住房等方面享受到城镇居民的基本公共服务。

根据刚刚公布的中共中央关于制定“十四五”规划和二〇三五年远景目标的建议，接下来，“推进以人为核心的新型城镇化”，仍然是重中之重的任务。



以人为核心，意味着“城镇化”不再简单地等同于征地拆迁，不再过多与GDP增速挂钩，而是注入了民生福祉、市民待遇，逐渐有了更多的温度。近期，北京大学社会学系前系主任谢立中在土地城镇化、人口城镇化之后，提出“生活方式城镇化”的长远方向。在他看来，未来并不会所有人都到城市居住，在乡村居住的那3-4亿人，同样应该过上城镇化的生活方式，无论是工作、生活还是消费。无论是在城市或是乡村居住，没有像今天这样有经济、地位上的重大差别。如此，才能让人在城乡之间流动，形成理想的城乡格局。以下为谢立中演讲摘编：

“生活方式的城镇化”这个概念应该是相对于“土地城镇化”和“人的城镇化”这两个概念来说的。所谓

土地城镇化，就是将特定的土地由非城镇用地转变为城镇用地，通过城镇土地面积的增加来推进城镇化。人的城镇化，就是将更多的人由非城镇人口转变为城镇人口，通过城镇人口的增加来推进城镇化。

这其中有一个很核心的地方，就是要把户籍人口城镇化率和常住人口城镇化率之间的差距缩小，让农业转移人口享受跟城市居民同等的待遇，不仅安居，还要乐业。“生活方式的城镇化”，就是要将更多空间范围里居民的生活方式由非城镇生活方式转变为城镇生活方式。这个“居民”，不管他是生活在传统意义上的城或镇，还是生活在所谓的村或乡的空间，都要让他从非城镇的生活方式转变为城镇生活方式。通过生活方式的转变、扩展，来推进城镇化。那些人可以不居住在城或镇里，但是他的生活方式要和城或镇的人是一样的，这就叫作“生活方式的城镇化”。

“生活方式的城镇化”的重点，不在于增加城镇土地，也不增加城镇人口，而是尽可能使更多的居民过上城镇化的生活方式，包括工作、生活、消费、休闲等。

“生活方式的城镇化”是一个未来的方向，但是现在就要开始考虑，因为这不是一两天就能完成的过渡。我们要未雨绸缪，加强对生活方式城镇化的理论和对策研究。

再过十多年，当城镇化率达到70%左右之后，大约4亿左右的人口无法进入城市安居乐业，这些在农村生活的人怎么办？这是我们要提前考虑的问题。我们是不是应该想方设法创造各种条件，让他们也能过上城市的生活？这就是“生活方式的城镇化”，它有着重要的经济意义和社会意义。

“生活方式的城镇化”应该是社会发展的必然趋势。城镇化是传统工业化的结果，随着经济社会形态逐渐从工业化向后工业化转变，必然会出现从城镇化向逆城镇化以及生活方式城镇化转变。这里有三点依据：

必然性。城镇化是传统工业化的结果。传统类型的

(下接第15页)

复盘：特朗普失去了哪些支持者

截至11月9日，已持续近一周的美国2020年大选仍有几个州没有完成计票，但美国媒体已经宣布民主党总统候选人拜登“当选”，拜登发表了获胜演讲，多国领导人也先后向其表示祝贺。今年的选举，美国的投票率高得惊人，现任总统特朗普与拜登的对决也经历了持续多日的胶着。“特朗普为何输掉选举”，全世界都在分析，因为票数的背后是美国社会的深刻变化，这种变化将影响到未来四年华盛顿的内政外交。“从失去共和党大佬的支持到被“铁锈地带”抛弃，从防疫暴露出的“软肋”再到少数族裔的担忧，都被视为原因的一部分。不过，对胜选者而言，在已经撕裂的美国，想做“所有美国人的总统”绝非易事。

“铁锈地带”为何倒戈？

特朗普失利，“铁锈地带”（美国东北、中西和五大湖地区的传统工业区）的“倒戈”可以说起到至关重要的作用。2016年，特朗普正是由于拿下威斯康星州、密歇根州等“铁锈地带”的重要摇摆州，才得以击败民主党候选人希拉里。为什么仅仅过了4年，“铁锈地带”就抛弃了特朗普？在长达近百年的时间内，“铁锈地带”的钢铁、煤炭和汽车工业工人是美国中产家庭的象征，也是“美国梦”的代名词。然而，《环球时报》记者近几年多次前往匹兹堡、费城等“铁锈地带”重要城市，看到的却是一片衰败场景，有的城市一到晚上六七点钟，大街上基本上就没有什么人了。

特朗普上台后和一些共和党政客不反思“铁锈地带”衰败的深层次问题，却将其归咎到中国、日本等国头上，称“亚洲国家偷取了美国大量制造业岗位”，并开始宣布对美国进口的钢铁、铝等产品加征关税，试图以此恢复美国钢铁产业和汽车业的竞争力。特朗普还强迫别国政府或企业来“铁锈地带”投资建厂，但几年下来，这些措施并没有给当地经济带来太大改观。据美媒报道，

2019年俄亥俄州和密歇根州共裁员8600人，宾夕法尼亚州也少了9100个制造业工人岗位，多家曾支持特朗普2016年大选的能源公司、钢铁公司最近两年也宣告破产。“铁锈地带”的选民因此抛弃特朗普也就不足为奇了。



“为什么特朗普失去部分白人支持？”俄罗斯《报纸报》刊文称，原因是特朗普应对疫情的举措不力，让他们失去工作。选前的民调显示，共和党候选人似乎在佐治亚州、宾夕法尼亚州和威斯康星州的白人和年长选民中失去支持。莫斯科国立大学罗斯福美国研究基金会负责人尤里·罗古列夫等学者表示，特朗普的核心选民是中西部的白人工人，但他并没有履行其竞选的主要诺言之一——保护工人的权利。

俄科学院美国和加拿大研究所所长瓦列里·加尔布佐夫认为：“特朗普对中国发动贸易战，并在语言上支持将制造业重新带回美国，但这一政策完全失败了。总的来说，特朗普的政策是继续为美国人口中最富有人群的利益服务，为了华尔街的利益，他为富人减税，奉行放松管制政策，实际上，他对工人阶级的支持有限。因此，工人阶级对特朗普感到失望，让其失去这部分选民的支持。”

众所周知，共和党中有很多有声望的人和特朗普的

关系不好，比如布什家族和罗姆尼等人，这些都是台面上明显的例子。共和党中不满特朗普的人还通过“林肯计划”专门收集他的失误或失策的地方，做成宣传材料来抨击他，这些都影响到中间派选民的投票。

2018年8月去世的共和党籍联邦参议员麦凯恩2016年曾支持过反建制的特朗普，但最终还是和“丑闻缠身”的特朗普决裂。麦凯恩生前曾要求不让特朗普参加他的葬礼，而未受邀出席的特朗普当天去打高尔夫消遣。麦凯恩家族在亚利桑那州影响力很大，2016年特朗普赢下这个州，但2020年失去了它。

俄罗斯 infox 网7日报道说，美国副总统彭斯得到许多有影响力的白人福音派组织的支持，但这些组织并不喜欢特朗普，一些人还将特朗普视为“骗子”。这样的分歧也导致特朗普的选票减少。更重要的是，共和党内部不和导致特朗普失去部分基本选民的支持。另外，他经常发表挑衅性的推文，对一些媒体进行攻击，煽动种族主义话题等，都引起美国舆论和社会的不满。特朗普上任后大幅削减联邦科研经费投入，也引起教育界的不满。

“不太可能的联盟”

俄罗斯 vtimes 网在题为“特朗普为什么会失败”的文章中称，疫情彻底暴露了特朗普政府的专业能力，并将美国人的注意力集中在与健康相关的问题上，而这正是特朗普的“软肋”。《华盛顿邮报》今年5月刊发题为“尽管疫情严重，特朗普总统依然发誓要彻底终结奥巴马的医改法案”的文章，对特朗普的固执己见感到担忧。俄高级经济学院教授阿列克谢·马卡尔金称，很多美国公民无法原谅他应对新冠肺炎疫情的举措。

有民调显示，美国非洲裔、拉美裔、亚裔选拜登的比例远远超过特朗普。《纽约时报》认为，由女性、有色人种、老年和年轻选民，以及一小部分对特朗普不满的共和党人组成的“不太可能的联盟”，让拜登赢得胜利。美国政治评论员范·琼斯8日在CNN新闻节目现场听到拜登胜选的消息后，激动得泣不成声，他表示：“如果你是穆斯林，就不用担心总统不允许你继续待在这个国家；如果你是移民，你就不用担心总统会乐于把自己的孩子夺走；来美国追梦的人不用再担心被无故遣返。”

在美国首都华盛顿工作和居住的华裔越先生选前预测拜登将赢得大选，他告诉《环球时报》记者：“我所在社区大多数选民是民主党的支持者，他们不可能选特朗普。但我也知道一位原本支持共和党的白人朋友，是受过高等教育的中产，他今年没有投票给特朗普的最主要原因就是不满其防疫失败，以及在这个过程中暴露出

来的科学素养和人格问题。戴口罩这么简单的一个事情，特朗普都把它政治化，一再对抗这个科学认识。这在很多尊重科学家和医学专家的美国人眼里，既愚蠢又危险。但特朗普竟警告美国选民，‘不要选拜登，因为拜登当选会听科学家的’，这非常不合逻辑，疫情面前，不听科学家的听谁的？”

越先生告诉《环球时报》记者，据他所知，2016年很多支持特朗普的华裔选民都通过微信相互“通气”，但具有讽刺意味的是，特朗普今年威胁封禁微信、关闭TikTok等做法让他们很不爽，也给大家带来很多不便。越先生说，特朗普打着“维护国家安全”的幌子做这些事，但实际上既不符合常识也不符合宪法，因为每一个行政命令必须把它对民众的干扰降到最低限度，而且需要证明这个干扰是有必要的。很多华人和其他亚裔也不满特朗普三番五次地把抗疫不力的问题“甩锅”中国的做法，此举让很多亚裔受到种族主义分子的攻击，因此也不再支持他。今年9月公布的“亚裔群体投票倾向”民调结果显示，亚裔选民2020年的政治参与热情达到史无前例的高点，其中54%的亚裔选民表示会选拜登，30%的人表示倾向于特朗普继续领导国家。

据CNN报道，今年有3200万拉丁裔美国人登记投票，是美国参与投票的最大少数族裔群体。《纽约时报》分析，特朗普比2016年获得更多拉丁裔支持者的原因在于这部分选民更加关注自身就业和经济状况，他们渴望接近白人，支持特朗普修隔离墙以防止更多中美洲的棕色移民的入侵。但今年的情况有所不同。拉丁裔群体中反对特朗普的大多数人来自墨西哥，他们中只有23%选择支持共和党。他们因为受到民主党包容性移民政策的吸引，投票给拜登，以期更易获得医疗保障和改善住房条件。美国移民委员会执行董事贝丝·沃林表示，在（忍受）了特朗普4年“绝对反移民和种族主义暴行”后，墨西哥裔迎来“公正和公平”的机会。

墨西哥国立自治大学教授罗伯特·埃尔南德斯在接受墨《金融家报》采访时称，拜登获胜将给墨带来更多政策上的确定性，墨美双边关系也将回归制度性。如果拜登此前表示的禁止攻击性武器买卖的政策落实，将减少非法武器从美国贩运到墨西哥。此外，拜登上台将帮助美国回归多边主义，这也会使墨西哥直接受益。不过，他也提醒，民主党在历史上遣返移民的政策力度也不小，奥巴马执政时期就有很多墨西哥非法移民被驱逐。

这4年，“人们都累了”

8日，BBC报道称，2016年特朗普赢得大选，部分原因在于他是一个打破常规的“政治局外人”，说了一

人口红利消失后， 如何拓展中国的比较优势

10月31日，以“面向新百年的‘十四五’规划”为主题的第十五届清华大学公共管理高层论坛在京举行。中国社会科学院副院长蔡昉做题为《以拓展比较优势形成“十四五”期间的新发展格局》演讲。他指出，中国在改革开放过程中遵循了比较优势原则，利用丰富的劳动力赢得国际竞争力。当前，面对劳动力比较优势逐渐

丧失的局面，既要从供给侧应对潜在增长率下降的挑战，也要从需求侧保障潜在增长率的实现，拓展新的比较优势，加快形成双循环新发展格局。以下为演讲实录节选：对中国来说，过去40年既是改革，也是开放。这40年，其实我国有一些得天独厚的条件，当时中国正赶上世界经济进入一个新的全球化时期，一个特殊的时期。这个

些以前不能说的话，而2020年他输掉总统宝座，部分原因同样如此，一些当年支持他的人已开始反感他。文章称，正如2018年中期选举中的一幕——更多受过高等教育的共和党人认为特朗普太不像一个总统了，对其咄咄逼人的表现感到厌恶。具体来说，特朗普煽动种族紧张关系，在推特上使用种族主义语言，诋毁有色人种，而且在特殊场合没有充分谴责白人至上主义，甚至宣扬一些阴谋论。特朗普在国际问题上的做法也让部分美国选民失望，他们不愿看到美国冷对传统盟友，以及各种“退群”举措。匹茨堡市民豪森斯汀4年前是特朗普的支持者，今年却投票给拜登，他表示：“人们都累了，希望这个国家停止仇恨，团结起来。大家想看到一个‘体面的’美国。”按照BBC的分析，特朗普的失败，还在于他未能将自己的“地盘”扩大到特朗普核心阵营之外，“作为过去100年来最蓄意制造分裂的总统，他几乎没有试图去争取支持民主党的20个州——那部分‘蓝色的美国’”。

《纽约时报》8日刊文称，特朗普政府应对疫情的反常规举措让很多选民疲惫不堪，也让特朗普的败选成为定局。文章说，2020年混乱不堪，如众议院投票弹劾总统、“弗洛伊德之死”引发的反种族歧视抗议示威、大法官提名之争等，而特朗普一路迎合自己的保守派阵营，加剧了社会分裂，特别是“几个月来，他试图播下

怀疑民主政治过程合法性的种子”。

值得一提的是，虽然拜登在本次大选中获胜，但特朗普的得票也超过7100万张，创下美国在任总统在大选中的得票纪录。这从一个侧面反映出“两个美国”之争日趋激烈。《纽约时报》认为，即使特朗普败选，他也展示出对许多白人选民的吸引力，特别是在农村地区的高人气。英国《金融时报》评论说，“创纪录的投票人数真正揭示的信息是，美国的分裂非常严重，双方看上去几乎势均力敌”。近半数美国选民仍支持特朗普，背后是这些人对保守主义的支持，以及对“进步主义”倾向的担心。过去半个世纪，新科技革命给美国带来持续增长动力，但大批美国乡村白人以及靠制造业获益的中产阶级被抛在后面，收入并没有实质改变。这些人担心民主党上台后，其政策将越发向硅谷高科技企业和少数族裔倾斜，导致其利益进一步受损。

“我认为特朗普的影响力不会随着他的失败而消失。”在美国世界安全研究所俄罗斯和亚洲项目主任兹洛宾看来，部分美国民众还会要求特朗普发表意见，在以后一段时间，作为“政治评论员”，他的观点还将对美国大众的情绪产生重大影响。对于想要“治愈与重建美国”的拜登来说，挑战会接踵而至。

（2020-11-09 环球时报）

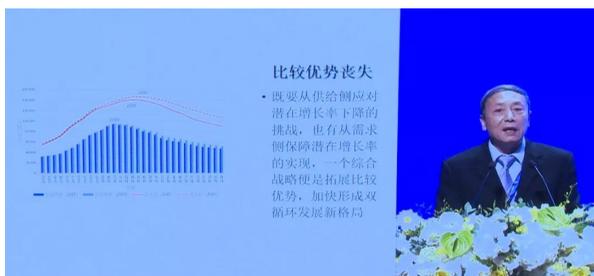
特殊的时期是什么？就是世界贸易回归比较优势。

90年代开始，中国积极申请加入世贸组织，世界上一些国家也纷纷地从计划经济转向了市场经济并对外开放。因此，世界上一下子涌现了大量的低廉劳动力。因此，这个时候贸易开始回归比较优势，使便宜的劳动力和便宜的资本进行交换。

中国劳动力比较优势逐渐消失

中国在对外开放的过程中，充分利用了这一轮全球化的好处，发挥了我国的比较优势，将劳动力比较优势转换成国际市场上的竞争力和制造业的地位。

然而，在2010年的时候，劳动年龄人口到达了峰值，之后开始下降。因此，我国的比较优势转变了。劳动力比较优势逐渐丧失，主要原因是由于我国的比较优势来自人口红利。下一步，我们看看人口红利是怎样的？



我们经过研究的数值部分表明我国15-59岁的劳动年龄人口在2010年达到峰值，之后逐渐下降。下降以后，将给供给侧带来冲击，也就是有利于经济增长的条件发生了变化。除此之外，大约在2025年-2030年之间，我国的总人口将会到达峰值，自此之后将迎来人口的负增长或减速。它也会对需求侧产生冲击。但是比较优势也可以动态变化。当某个资源禀赋变化之后，自然会根据变化的情形将新的具有优势的禀赋凝聚到产品中，这就是动态变化。随之带来的则是产业升级和换代，与此同时，可以形成三个比较优势的拓展版本。

从产品贸易到价值链贸易

目前，全球的国际贸易大约三分之二以上已经通过价值链进行，即从产品贸易变成了价值链的贸易。价值链贸易带来的好处是，让很多发展中国家甚至是不具有某种特定比较优势的生产者或者国家，甚至一些中小企业有更多的机会进入到价值链。因为价值链可以容纳从高到低各个环节、各个不同要素禀赋、不同技术水平，甚至不同发展阶段都可以渗透进去。尤其是对中国来说，我国的工业体系是全世界唯一最完整的，这意味着我国在这个价值链的每一个环节都能够找到属于自己的地位。

由此，我国产业、技术和生产要素的渗透力会大大地加强，这是我们需要拓展和加以利用的一个新比较优势。

“雁阵模型”从国际到国内

早期日本是世界制造业中心之一，它的劳动力比较优势丧失之后，逐渐将劳动密集型的产业转到亚洲四小龙、东盟以及我国沿海地区，形成了一个像大雁飞行一样的轨迹，叫“雁阵模型”。

过去的“雁阵模型”都是从国际贸易和国际外商直接投资的角度讲的，但对中国来说有新的特点。中国是一个大国，区域之间资源禀赋、发展阶段有差异，生产要素的相对价格也有差异。因此，在国内也会形成区域间的比较优势。这意味着过去在国际上盛行的“雁阵模型”，在中国就变成了“国内版雁阵模型”。随着中国经济跨越刘易斯转折点，劳动力短缺在沿海地区更为突出，导致劳动密集型制造业最先失去比较优势。中西部地区恰好具备了迎接产业转移的条件，形成“国内版雁阵模型”。

值得指出的是，“国内雁阵模型”不是单向的。未来我们制造业向中高端发展，特别是在价值链贸易发展趋势下，原来的发达地区可能还会重塑新的制造业优势，也可能靠聚集效应再把产业地位重新争夺回来，给我们的是有来有去的“国内雁阵模型”。

从关注供给侧到关注需求侧

按照李嘉图的理论，双方为什么会进行合作？因为双方的生产要素是互补的。2019年中国人口占世界人口的18%，中等收入群体2017年已超过4亿人，这些越来越成为合作中的重要考量。超大规模的市场对我国来说是一个机遇，对潜在合作者也十分重要。

2019年中国GDP占全球的16.3%，而最终消费仅占全球12.1%。也就是说最终消费的比重和我国的GDP比重差四个百分点的差距。不得不说，中国消费潜力是巨大的。

党的十九届五中全会明确提出要加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，并作出重大工作部署。新发展格局需要我国内需与外需统筹考量，相互促进；国内循环与国际循环统筹考虑，相互促进；供给侧改革和需求侧政策调整统筹考量，相互促进。

所以说双循环不是封闭起来搞循环，恰恰是将我们自己的国内大循环搞起来，并通过三种比较优势的拓展，以达到更好、更高水平的对外开放。

(2020-11-04 思客)