



南海综合开发系列丛书
NANHAI ZONGHE KAIFA XILIE CONGSHU

南海综合开发与 海洋经济强省建设

朱坚真 孙书贤 主编



经济科学出版社
Economic Science Press

广东省人文社科重点研究基地——广东海洋大学海洋经济与管理研究中心
中国海监总队、国家海洋局海岛管理司、广东省海洋与渔业局等资助出版项目

南海综合开发系列丛书

南海综合开发与海洋经济强省建设

顾问：张登义 王曙光

主编：朱坚真 孙书贤

副主编：王 锋 陈泽卿 何时都

编著者（以姓氏笔画为序）：

王 锋	邓爱红	孙书贤	龙 俊	刘汉斌
朱坚真	许国炯	何时都	苏静怡	杨岁岁
陈泽卿	陈 超	徐小怡	袁月逃	黄丹丽

经济科学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

南海综合开发与海洋经济强省建设 / 朱坚真, 孙书贤主编.
—北京: 经济科学出版社, 2012. 9
(南海综合开发系列丛书)
ISBN 978 - 7 - 5141 - 2426 - 2

I. ①南… II. ①朱…②孙… III. ①南海 - 海洋资源 - 综合开发 - 研究②海洋经济 - 区域经济发展 - 研究 - 广东省
IV. ①P722. 7②P74③F127. 56

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 219115 号

责任编辑: 高进水 周 昊
责任校对: 曹 力
版式设计: 代小卫
责任印制: 李 鹏

南海综合开发与海洋经济强省建设

主编 朱坚真 孙书贤

经济科学出版社出版、发行 新华书店经销

社址: 北京市海淀区阜成路甲 28 号 邮编: 100142

总编部电话: 88191217 发行部电话: 88191537

网址: [www. esp. com. cn](http://www.esp.com.cn)

电子邮件: [esp@ esp. com. cn](mailto:esp@esp.com.cn)

北京欣舒印务有限公司印装

787 × 1092 16 开 15 印张 300000 字

2012 年 8 月第 1 版 2012 年 8 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 5141 - 2426 - 2 定价: 36.00 元

(图书出现印装问题, 本社负责调换。电话: 88191502)

(版权所有 翻印必究)

《南海综合开发系列丛书》编辑委员会

顾问：

刘赐贵（国家海洋局局长）

刘 昆（广东省人民政府副省长）

王曙光（国家海洋局原局长、中国海洋发展研究中心主任）

张登义（国家海洋局原局长、中国太平洋学会会长）

特邀编委：

孙书贤（中国海洋局总工程师）

吴 壮（农业部南海区渔政渔港监督管理局局长）

何广顺（国家海洋信息中心副主任、研究员）

何 真（广东海洋大学校长、教授）

成纯发（国家海洋局南海分局局长）

丛书总编：

朱坚真（广东海洋大学副校长、教授）

丛书副总编：

钱宏林（国家海洋局南海分局党委书记）

刘添荣（农业部南海区渔政渔港监督管理局副局长）

陈泽卿（海洋出版社原总编辑、中国太平洋学会秘书长）

编 委：

高 恒（中国社会科学院世界经济与政治研究所研究员）

李义虎（北京大学台湾研究中心常务副主任、教授）

金灿荣（中国人民大学国际关系学院副院长、教授）

程国强（国务院发展研究中心办公厅副主任、研究员）

李靖宇（辽宁师大海洋经济与可持续发展研究中心教授）

戴桂林（中国海洋大学经济学院副院长、教授）

李新家（广东社会科学院副院长、研究员）

高进水（《经济研究参考》杂志社社长、总编辑）

殷克东（中国海洋大学教授）
张效莉（上海海洋大学教授）
冯达才（广东省哲学社会科学规划领导小组办公室主任）
陈万灵（广东外语外贸大学国际贸易研究中心主任、教授）
容景春（中共广东海洋大学委员会副书记、研究员）
索庆华（广东海洋大学继续教育学院副院长、高级工程师）
白福臣（广东海洋大学海洋经济与管理研究中心研究员）
张 莉（广东海洋大学海洋经济与管理研究中心研究员）
唐志军（广东海洋大学海洋经济与管理研究中心研究员）
王建廷（广东海洋大学海洋经济与管理研究中心研究员）
许 浩（广东海洋大学海洋经济与管理研究中心副主任、副教授）
巩建华（广东海洋大学台湾研究所所长、教授）

《南海综合开发系列丛书》总序

全国政协副主席 张梅颖

南海在我国经济社会发展、资源开发、对外贸易、海域安全等多方面具有十分重要的战略意义。21 世纪，在我国继续实施沿海开放战略、西部大开发战略、中部崛起战略的基础上，必须进一步实施南海综合开发战略，并将海洋产业发展战略与东中西部产业转移有机结合在一起，作为国家发展战略通盘考虑，这关系到我国未来经济社会发展的后劲与空间。

一、南海的现实价值与潜在价值

南海濒临中国大陆，东临菲律宾群岛，南部是大巽他群岛，西部是马来半岛和中南半岛。南海南北长约 1 600 海里，东西宽约 900 海里，面积约 350 万平方千米，平均水深 1 212 米，最大深度 5 559 米。南海是相当大的深海盆，大陆架以西南部最宽。主要海湾有北部湾、泰国湾等，主要入海河流有珠江、红河、湄公河、湄南河等。

中国南海有四大群岛，分别是东沙群岛、中沙群岛、西沙群岛和南沙群岛。北自北卫滩、南至曾母暗沙，南北跨纬度 17° ，东西跨经度逾 11° ，由暗滩、暗礁、沙洲和岛屿组成，总面积约 12 万平方千米。南沙群岛是分布范围最广、岛礁数量最多的一组大群岛，有些外文图书称其为“斯普拉特利群岛”。东沙群岛是南海诸岛中位置最北和最小的群岛，位于汕头市以南约 260 千米、珠江口东南方约 315 千米，属广东省管辖的群岛。东沙群岛为西太平洋和南海航海路径所经之地。中沙群岛在南海诸岛中位置居中，主要部分由隐没在水中的暗沙、滩、礁和岛组成，

长约140千米，宽约60千米，中沙被利用为航行辨别航道的标志，附近海域是南海重要渔场。西沙群岛是南海诸岛中最西部的群岛，从东北向西南延伸，略呈椭圆形，西沙是南海重要渔场，扼南海航运要冲，因此是南海诸岛政治、经济中心。南沙群岛是南海诸岛中位置最南、岛礁最多、散布最广的群岛，群岛海域广大，约82.3万平方千米，南沙群岛南北宽约150千米、面积9万平方千米以上，处于南海航运枢纽地位；中沙群岛、西沙群岛和南沙群岛都属海南省三沙市管辖。

南海的海洋生物资源主要包括海洋植物、海洋动物、海洋微生物。有经济价值的主要是鱼类、藻类、甲壳类和海兽类。南海水温分布具有明显的热带深海特征，物种资源极其丰富，已记录的物种数达2800多种。据调查，中远海渔业资源量大约为2.25吨~3.92吨/平方千米，南海中上层区的鱼年产量1.4吨/平方千米，深海区0.7吨/平方千米。如果按350万平方千米计算，年总产量可达945万吨，最大持续渔获量为472万吨。

南海的石油天然气资源。南海与东海等组成的亚洲大陆架是与波斯湾、墨西哥湾、北海等地区齐名的世界四大海底储油区之一。据初步调查，南海有11个含油盆地，250多个油气田，其中天然油气田72个，气田63个；其中南海北部28个油气田。据专家保守估计，仅南沙油气储量就超过200亿吨，占整个南海油气资源的一半以上，有“第二个海湾”之称。

南海的港口资源。以广西、粤西和海南岛4845千米的大陆和岛屿岸线为例，共分布着11个海港和港口，其中适宜建设中等以上泊位的港址有8处，可建万吨级以上码头的港口有钦州港、防城港、铁山港、洋浦港等处。

南海的矿产资源。在濒临南海的海南省、广西壮族自治区及广东湛江沿海，滨海沙矿资源非常丰富，主要有钛铁矿、锆英石、独居石、玻璃石英砂。其中钛铁砂矿、锆英石矿探明储量分别为1429万吨（占全国的76%）和145万吨，在全国占有重要地位。

南海的可再生能源。蕴藏在南海的可再生能源有潮汐能、波浪能、

海流能、温差能、盐差能等。从技术经济上综合分析,潮汐能利用现实可行,其次是波浪能。据调查计算,南海潮汐能资源蕴藏量装机容量为846.4千瓦,年潮汐总能量为217.3亿千瓦时,分别占全国的7.7%和7.9%。

南海的旅游资源。当今国内外旅游者所喜爱的阳光、海水、沙滩、绿色和空气五大要素,构成了南海极富魅力的热带滨海旅游特色。与其他海区相比,南海沿海的大陆及海南环岛海岸带属季风气候区,兼有热带向亚热带过渡的特征。夏不极热,冬不甚寒,是我国“天然大温室”,可建成避寒冬泳旅游度假胜地。

南海的其他资源。南海的广西、广东沿海及海南省海岸带土地面积超过2.62多万平方千米,其中潮间带的滩涂约2900平方千米。海洋水体中含有丰富的化学物质,主要有氯化钠(海盐),其余有氯化钾、氯化镁、溴、碘、铀、重水等。

南海海域众多的岛、礁、沙滩,虽面积小,分布范围广,且多为珊瑚礁,这些礁本身开发的价值并不大。但根据《联合国海洋法公约》,1个远离大陆的珊瑚礁或小岛,至少可以成为拥有1543平方千米的领海和43万平方千米的专属经济区海域的合法依据,因而海域的任一岛或礁超越了它本身的价值所在。据测算,整个南海断续国界线内的面积约为210万平方千米。

南海海域蕴藏着大量的矿藏资源,其中油气资源尤为丰富。据权威部门初步估计,南海油气储量约500多亿吨,按目前世界市场最低价格估计约合15000亿美元;南海北部的天然气水合物储量达到我国陆上石油总量的一半左右。据测定,1立方米天然气水合物可释放200立方米甲烷气体,其能量密度是煤的10倍,是常规天然气的2~5倍。另外,南海中的铀、钍等海洋核能储量也非常可观。随着世界石油储量日渐减少,南海丰富的油气资源,其战略价值越来越为人们所重视。南海海盆附近还蕴藏着丰富的多金属结核,它是现代电子、航天、精密机械工业所需的高级原材料。东沙、西沙和南沙历来是我国重要的海洋渔业产区。

南海地处沟通太平洋和印度洋、连接亚洲和大洋洲的“十字路口”位置，其东北部的台湾海峡和西南端的马六甲海峡，横扼太平洋与印度洋两端的出口，有着极为重要的政治、军事战略价值。世界经济、科技全球化趋势越来越明显，国际经济关系日趋多极化，国际经济贸易集团化、区域化趋势明显增强，各类经济集团化组织遍及世界各地，对国际经济贸易发展产生了多方面的影响。在复杂的国际背景下，亚太地区正在形成东北亚、中亚、南亚及东南亚等经济合作圈的态势。其中连结东盟、东南亚国家的南海海域在 21 世纪国际经济合作中具有日益重要的战略作用，是中国西部尤其是西南地区重要的出海通道和市场空间。

南海与其附近的群岛，一起构成了对亚洲大陆的包围圈。它既是陆地国家争夺海权的必由之路，也是海洋国家争夺陆权的战略基点。南海空间广阔、深邃，军事力量在海洋中易于实施突然袭击，隐蔽防御。南海的军事利用价值包括屯兵、练兵、武器实验和作战四个方面。岛屿可以控制海洋交通线及其附近海域，还可以屯驻大量兵力，成为不沉的航空母舰；荒岛荒礁可以用于武器试验；海湾可以屯驻兵力，进行各种补给、维修。此外，南海海域兼有陆、海、空多维空间性，海洋的军事利用也兼有陆战、海战和空战的综合性特征。

南海是沟通太平洋与印度洋，连接亚洲、美洲、大洋洲、欧洲、非洲的重要国际海上通道，是当今世界经济热点“东南亚经济圈”、“华南经济圈”的直接辐射和影响范围。它是世界政治经济地理结构的一个重要环节，是全球政治经济运转的通道。在经济全球化的背景下，世界各国的物质生产活动紧密相连，原材料和最终产品的运输，越来越多地需要跨洲进行，海洋运输有很多优越性，如连续性强，费用低，适合大宗货物运输等，成为各国经济交流的主要通道。我国进口的石油中 80% 通过南海航线运送。此外，我国工业所用的大量初级产品的进口、加工产品的出口、工程承包劳务输出、国际旅游等都依赖于南海航线的通畅。以南海航线中的马六甲海峡为例，每年通过马六甲海峡的船只高达 8 万艘，平均每天有将近 50 艘船只通过。这些船只运载了世界进出口物资的 25%，世界原油的 50%、天然气的 66%。日本每年从非洲和中东地

区进口的 90% 的石油及其他大量的原材料经过此处运输。因此, 日本把马六甲海峡航路称为日本的“海上生命线”。韩国石油进口的 79% 主要来自于中东地区, 其能源安全对南海航线的信赖程度相当高。除亚太国家外, 世界其他国家经济发展与南海航线的关系也相当密切。以世界经济最发达的美国为例, 美国从东南亚进口的天然橡胶等战略物资大部分都由此通过, 每年经由印度洋穿越马六甲海峡进入南海和太平洋的石油贸易量有 100 万吨之多。如果考虑到美国国内市场对中国和亚太其他国家商品的需求以及庞大的中美贸易总量, 美国经济与南海地区航线的关系也非常密切。

二、南海开发在我国经济发展中的地位

20 世纪 80 年代以来, 中国经济保持近 30 年持续高速的发展。各地区按照中央的统一部署, 根据自身客观条件, 采取有力措施加快发展, 区域经济保持了持续、快速发展的良好态势, 形成了经济发展的基本规模, 促进了区域内的产业在经济结构、地区结构、城乡结构调整方面, 呈现出多层次和全方位的对外开放格局, 一些经济集聚区基本形成, 推动了地区之间的经济发展, 提高了国民经济的市场经济化程度。但是, 中国区域经济在非均衡发展过程中, 地区间的经济差异也日益扩大。主要表现为沿海和内地、东部与中西部的差距扩大。从经济增长速度来看, 西部虽然增长很快, 但与东中部还有很大差距。从人均生产总值、城镇居民人均可支配收入等指标来看, 差距不但很大而且还有扩大的趋势; 西部农民人均纯收入的情况更为严重, 不到东部农民人均纯收入的一半; 从经济发展外向程度来看, 西部外贸依存度明显低于全国平均水平, 且在利用外资上表现出很大的差距。尽管区域经济发展的差异性始终客观存在, 但区域经济发展差距过大将给经济社会带来许多负面影响。针对中国区域经济技术转移、扩散、产业升级的要求, 为了进一步消除发展中的障碍, 中国区域经济的整合已是必然趋势。

为此, 党中央、国务院开始着手从总体上解决东部与中西部地区的关系, 并制定了相应的区域倾斜与产业倾斜政策, 在继续发挥东部地区

增长优势的同时，逐步促进中西部地区的发展。在“八五”期间，沿海地区在继续发挥其增长优势的同时，国家加快了对中西部的开发开放，并先后开放了沿江、沿边、沿黄、沿陇海线等内陆地区，使我国的区域经济发展进入了新的格局。从2000年实施西部大开发战略以来国家不断加大对西部基础设施建设的投入，在中央转移财政支付、信贷、税收政策等方面，制定并实施了一系列旨在促进西部地区经济社会发展的优惠政策。这些政策的实施，对西部地区吸引资金、推进产业结构调整发挥了重要作用。但由于自然地理位置的差异，中西部和东部地区的区位差别明显，表现为因远离海港而带来的对外贸易运输成本的逐渐提高，高运输成本的存在使得区际贸易的范围相对缩小，运输费愈高交易的数量愈少，从而导致整个生产成本的上升。而成本收益法是市场配置资源的基本法则，对于以追逐利润为天性的资本和企业来说，当中西部地区难以提供和东部沿海地区同样的机会，甚至存在更大的不确定性风险时，它们不可能进入。这种区位条件限制了中西部地区从商业起步、加速积累资本、优先进入工业化经济的外部市场条件，导致很难在中西部地区形成良好的经济发展态势。

毋庸置疑，能源对经济增长的作用是不可忽视的。我国从1994年变为石油净进口国以来，石油消费量不断飙升，石油对外依存度逐年提高，成为全球第二大石油进口国。我国能源增长不能满足国民经济发展的需求，能源消费总量明显地受到储存量的约束，能源短缺与高能耗的粗放经济增长方式以及由能源消费所带来的环保影响，成为国民经济发展的“瓶颈”，能源的稀缺性明显体现。中西部资源丰富，但是相对于承接东部产业转移所需的能源而言，仍有很大的差距。开发南海的石油、天然气资源，可以有效地弥补中部、中南和西南能源缺乏的问题，增强中西部地区整体承接产业转移的资源比较优势，同时可以带动其相关产业的投入，促进东部产业转移的进程。

在架构以运输体系为主、通信、能源体系为辅对外开放型的通道体系中，通过结构要素的有机组合，以干线为主，支线为辅，进行分流，形成网络，大幅度提高运能；建立水、陆、空相结合的立体运输结构。

长途运输以铁路、水路为主，中短途运输以公路为主，高附加值运输以空运为主；加强通道本身及各项配套基础设施的建设，如港口、码头、泊位、仓库、房地产、商储、金融、旅游设施等硬件建设，其规模应与腹地开发规划、物资流量及支撑港口的运输体系的通过能力相适应，大体保持同步发展或略有超前。扩大通道的兼容性。采取主流与分流货运相结合，外贸物资与内贸物资运输相结合，转口物资与出口物资运输相结合。优先发展邮电通信网络建设，狠抓能源配套基础建设，保证通道本身和沿线经济开发的能源需要。

南海沿海的越南、缅甸、老挝和柬埔寨等国属于农业国，拥有一些初级水平的工业，但是总体来说工业非常不发达，产业类型主要是资源型产业；泰国、印度尼西亚、菲律宾的工业化程度也不高。西部地区比较低的收入水平决定了其需求结构必然与中国较大贸易伙伴（欧盟、美国、日本、东盟、韩国、俄罗斯、澳大利亚和加拿大等）的需求结构有着很大差异，与东盟国家的产业结构类似，两者的产业差距与西部和东部之间的差距相比，大大缩小，容易发生贸易。尤其是中部和中南部地区，工业基础条件好，运输通道的建立，可以有效地缩短路途时间、改善运输条件，减少运输成本，为中部及中南部地区开拓东盟市场、吸引区位经济组织创造了有利条件。

在改革开放条件下，国内联系和外国联系的格局是由若干个以沿海发达地区为核心的沿海——内陆互动的子系统组成，立足沿海前沿地带，国外联系和国内联系在沿海海港高度同构，并且有同构性不断提高的趋势。因此，我国西部地区要改变落后面貌，赶上沿海地区，必须从过去内向型、封闭式发展战略向外向型开放式发展战略转变，即向沿海转移，向铁路线、国道公路线、大江边转移，以资源为基础，以建设出海大通道为纽带，加快区域各省区的合作和优势互补，大力发展外向型经济，奔向海洋、走出亚洲、走向世界。

以“通道”、“港通”，促进外向型经济大发展为目标，使大西南、中南部分地区和我国的南海地带，变资源优势为外向型的商品经济优势，以适应与国际市场接轨的需要。要确立三大观点：即应把大通道建

设理解为“大交通、大流通、大市场”建设，以建设高度国际化、信息化、社会化、现代化、市场化的区域经济，使之对大西南乃至西部地区产生较大的辐射力和吸引力，有效地疏导整个西部的物资流、资金流、信息流、人才流，促进西部地区经济共同走向繁荣。大通道不仅是大西南的通道，而且是湘西、鄂西地区乃至西北部分地区联合起来走向海洋、走向世界的大通道。大通道不仅包括硬环境建设，而且包括软环境建设。要下大力气发展基础产业，以四通（交通、通信、流通和资金融通）起步，打好基础，以道路兴港口，以港口兴城市，道港同步，建设全方位、多功能、多层次、多渠道的立体型、网络型、效益型的出海出境的通道系统，以开放促开发。

当中西部地区与东部沿海的产业结构同构化程度提高时，产业自身运转所需要的各种要素包括资金、能源、人力、信息等形成聚集。同时产业的配套设施也会形成聚集，从而以点到线，以线到面依托运输通道形成一定规模的生产力聚集后，由于规模效应和积聚效应的作用，每个聚集的节点将可能产生更大的吸引力和排斥力，形成更大生产力组织聚集与扩散。中西部地区对外经济通道由于其很大的集疏能力和开放性，区域内的配套企业与东部产业资本之间耦合程度不断深化，这样一方面能够更好地吸引国际产业资本转移，为东部产业资本的发展提供有力的支撑；另一方面，区域内的配套企业通过与东部产业资本深度耦合，纳入东部产业资本的生产体系，获得专业化的分工收益和溢出效应。这会对东部沿海地区的企业产生极大的吸引力，也是吸引东部产业资本把根留住的基础，从而促进东部企业组织向中西部转移。

南海沿海地带的开发对周围地区存在一个“力场”，有吸引作用。轴线附近的社会经济客体则产生一个向心力，这个力不只指向轴线上的一点（城镇），而是若干个点或一条线。轴线上集中的社会经济设施通过产品、信息、技术、人员、财政等，对附近区域有扩散作用。中西部地区必须具备抓住这种发展机会的条件，迅速积累起相对稀缺的生产要素并与区域的要素相结合，形成新的生产力，推动社会经济的发展。

三、编辑出版《南海综合开发系列丛书》的主要目的

南海是 21 世纪中华民族的核心利益。我们必须抓住机遇、迎接挑战，改变长期对我国严重不利的南海海洋局势。

实施南海综合开发战略，是近年来我国政府顺应国际潮流的重要政策和举措，可以为我国合理开发和保护海洋资源，发展海洋产业，建设海洋强国提供政策支持；加速海岸带、海岛、海湾、大陆架等海洋区域及海洋动物、植物、环境与海洋生态系统的开发和保护，统筹我国海陆产业经济发展，加快东中西产业转移和生产力合理配置；可以提高中国人民对海洋权益、海洋产业及海洋经济地位与作用的认识，普及海洋资源开发与保护、海域安全、海洋利益等基本理念和意识；处理与南海周边国家海域、海洋权益关系，建立环南海海洋产业协作体系和国际经济新秩序；全面落实《全国海洋经济发展规划纲要》，更好地体现发展是执政兴国的第一要务，将海洋优势转化为经济优势，促进我国海洋经济跨上一个新台阶。

改革开放以来，我国的传统海洋产业稳步发展，新兴产业迅速崛起，海洋经济已成为国民经济发展中重要的、强劲的、新的经济增长点。但从世界范围来看，我国可以说是一个海洋经济大国，但还不是海洋经济强国。今后我国社会经济发展必然越来越多地依赖海洋，海洋必将对国民经济做出越来越大的贡献。可以预见，通过实施南海综合开发，加强南海维权，促进南海海洋经济在未来 20 年持续快速发展，必将使我国逐步成为海洋经济强国。

广东海洋大学、中国太平洋学会、中国海洋发展研究中心、农业部南海区渔政渔港监督管理局、国家海洋局南海分局、广东省海洋与渔业局等单位经过多年筹备，联合组织有关专家学者编写《南海综合开发系列丛书》，作为进一步贯彻落实我国南海综合开发战略，向广大群众尤其是涉海专业的大学生、研究生普及海洋开发与管理知识，激发他们从事南海综合开发与管理的热爱，满足广大专家学者迫切需要了解南海综合开发与管理前沿成果的愿望，让中国人民了解南海海洋方面的情况，

从而增强对南海问题的认识，重视蓝色国土的价值。

本套丛书的编写注意“理论性”与“实践性”的合理结合。首先，本套丛书以具有重要影响的南海综合开发与管理研究的学术带头人领衔，国内有关专家学者参与的方式形成较强的学术阵容，注重海洋开发与管理学科发展的最新动向，站在 21 世纪的学术前沿反映海洋开发与管理学科的新成果。此外，本套丛书还邀请了各级海洋管理部门中从事海洋开发与管理的实际工作者参加编写，注重与海洋开发管理实践的有机结合。

希望通过《南海综合开发系列丛书》的出版发行，进一步加强广东海洋大学、中国太平洋学会、中国海洋发展研究中心、农业部南海区渔政渔港监督管理局、国家海洋局南海分局、广东省海洋与渔业局等涉海单位和部门的合作及交流，有效地提升涉海管理部门的影响力和知名度，增强高校和涉海管理部门在南海综合开发与管理中的作用，培养一批能担当未来重任的中青年学术骨干，造就一支高效的南海综合开发与管理研究团队。与此同时，《南海综合开发系列丛书》的出版发行，对推进南海综合开发与管理工作，维护我国海洋权益，实现可持续发展战略，都具有十分重要的理论与现实意义。

2012 年 9 月于北京

促进南海综合开发 建设广东海洋经济强省

(代本书序)

中国太平洋学会理事长 国家海洋局原局长 张登义

21 世纪以来，国际上掀起了新一轮海洋开发热潮。海洋经济成为世界经济新的增长点，海洋产业成为世界经济增长中最具活力、最有前途的重要领域之一。向海洋进军成为世界主要沿海国家重大的战略选择。党中央、国务院对加快海洋经济发展高度重视，提出建设海洋强国的宏伟目标，实施海洋开发成为国民经济发展的重要任务。党的十七届五中全会公报和“十二五”规划建议从国家战略高度作出了“发展海洋经济”的部署，并确立了“十二五”期间海洋事业的发展方向和目标。国家在 2010 年启动了海洋经济发展试点工作，把粤、鲁、浙三省作为首批试点地区，标志着国家海洋战略的全面启动。沿海各省、市纷纷把发展目光投向海洋，提出了加快发展海洋经济的战略措施。辽宁提出实施沿海经济带“五点一线”的发展战略，天津提出全面推进滨海新区开发建设，河北提出海洋经济新增长极建设，山东大力实施建设“海上山东”的战略，浙江提出建设海洋经济强省，福建提出构建海峡西岸经济区，江苏提出“向海洋进军”，广西积极推进蓝色计划，海南提出“以海兴岛”战略。“海洋运动”拉开序幕。

广东作为海洋大省，谋求蓝色崛起条件得天独厚。区位优势、资源优势和基础设施优势，是发展蓝色经济的基础。广东濒临南海，毗邻港澳，紧靠东南亚，东接海峡西岸经济区，西连北部湾经济区，南临海南国际旅游岛，发展海洋经济具有良好的区位条件。广东海域辽阔，海岸线长，滩涂广布，陆架宽广。全省

海域面积 41.9 万平方公里，是陆域面积的 2.3 倍；大陆海岸线 4 114 公里，居全国首位；海岛 1 431 个、海湾 510 多个、滩涂面积 20.42 万公顷；发展海洋经济具有良好的资源禀赋。经济产业基础雄厚，海洋科技力量基础较好，文化和地缘优势突出，发展海洋经济具有良好的支撑条件。《广东省国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要》提出了加快建设海洋经济强省的战略目标。国家将广东列入全国海洋经济发展试点地区，赋予广东海洋经济发展先行先试的权责。广东试点的特色主要体现在依据南海优势资源，实施南海战略。

从陆地走向海洋，南海是广东发展海洋经济的主战场。南海资源极其丰富，渔场面积达到 20 多万平方公里，鱼类有 1 500 多种；南海海床下蕴藏着大量的锰、铜、镍、钴、钛、锡以及钻石等重要矿产，其中锡的储量占世界 60%；石油储量近 500 亿吨，天然气储量达 15 万亿立方米，被称为“第二个波斯湾”。此外，南海位居太平洋和印度洋之间的航运要冲，是世界第二大海上航道，我国进出口贸易的 80% 是通过南海运输的。南海紧邻的东盟地区是世界第三大自贸区，也是将来全球经济最为活跃的地区之一。随着东盟“10+1”合作协议的生效，南海开发必将成为国家重大的战略部署，南海周边区域进入从政治到经济的全面合作。广东省通过“南海战略”成为国家战略部署的主要承载省。南海作为广东省发展海洋经济的重要方向和关键领域，其对广东实现蓝色崛起的战略意义主要体现在以下方面：

一、推进南海油气开发，有利于解决广东的能源瓶颈

珠江三角洲是中国经济最活跃的地区之一，对能源的需求与日俱增，而地区常规能源十分缺乏，尤其石油天然气短缺的矛盾十分突出。南海是我国唯一的深水海，是一个可以撬动油气工业、海洋工程、海洋科技等跨越式发展的关键支点。实行南海战略，核心就是要推进南海油气开发，缓解能源压力。依托南海开发和广东港口、航道、市场优势，把广东建成我国重要的油气资源战略储备基地之一。

二、发展海洋科技，有利于推动广东产业转型升级

海洋是世界高新技术和新兴产业的重要领域。南海是我国唯一的深水海，资源勘探和开发可以带动我国深海技术和海洋油气、海洋工程产业的发展。海洋开发必须以近陆为陆基支撑。福建构建海西经济区，侧重于对台产业合作；海南定位为国际旅游岛，侧重于服务业；广西重点建设北部湾经济区，作为西南大出口。因此，广东位于南海之滨，经济技术实力宏厚，是南海开发的最好陆基。目前，广东经济面临着资源紧缺、劳动力短缺、环境恶化、土地空间紧缩等一系列发展问题。广东应瞄准南海开发陆基建设，以增加海洋财富、保护海洋健康、提高海洋服务能力、