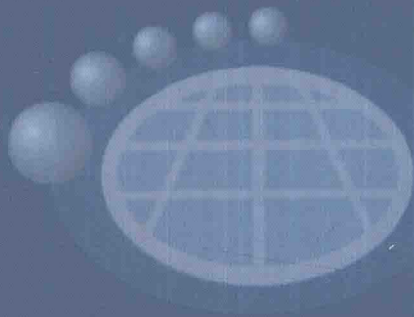


广东省普通高校人文社会科学重点研究基地——广东海洋大学海洋经济与管理研究中心、
广东海洋大学经济管理学院、中央支持地方财政基金、农林经济管理重点学科基金、海洋
经济学（省级精品课程）、南海综合开发系列丛书（创新强校工程）项目资助

北部湾区域合作与产业 发展研究

◎ 朱坚真 杨珍奇 刘汉斌 / 著

BeiBuWan QuYu HeZuo Yu ChanYe
FaZhan YanJiu



经济科学出版社
Economic Science Press

广东省普通高校人文社会科学重点研究基地——广东海洋大学海洋经济与管理研究中心、广东海洋大学经济管理学院、中央支持地方财政基金、农林经济管理重点学科基金、海洋经济学（省级精品课程）、南海综合开发系列丛书（创新强校工程）项目资助

北部湾区域合作与产业发展研究

朱坚真 杨珍奇 刘汉斌 著

经济科学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

北部湾区域合作与产业发展研究 / 朱坚真, 杨珍奇, 刘汉斌著. —北京: 经济科学出版社, 2015. 12

ISBN 978 - 7 - 5141 - 6349 - 0

I. ①北… II. ①朱…②杨…③刘… III. ①北部湾 - 沿海经济 - 经济合作 - 研究②北部湾 - 沿海经济 - 产业发展 - 研究 IV. ①F127

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 294308 号

责任编辑: 高进水 周 昊

责任校对: 曹 力

责任印制: 潘泽新

北部湾区域合作与产业发展研究

朱坚真 杨珍奇 刘汉斌 著

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: 010 - 88191217 发行部电话: 010 - 88191522

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

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

天猫网店: 经济科学出版社旗舰店

网址: [http://jjkxcbs. tmall. com](http://jjkxcbs.tmall.com)

北京密兴印刷有限公司印装

787 × 1092 16 开 14.5 印张 320000 字

2016 年 4 月第 1 版 2016 年 4 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 5141 - 6349 - 0 定价: 36.00 元

(图书出现印装问题, 本社负责调换。电话: 010 - 88191502)

(版权所有 侵权必究 举报电话: 010 - 88191586)

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

序 言

21 世纪是海洋开发利用与保护的世纪。随着科技进步尤其是互联网、云计算、大数据管理时代到来,海洋在人类社会经济发展中的地位与作用日益重要。中共中央、国务院“一带一路”战略部署,正是顺应世界市场与国际产业结构调整、全球经济发展新秩序变化而作出的英明之策。加强北部湾区域合作与产业发展,构建环北部湾经济圈,无疑是建设 21 世纪海上丝绸之路的重要一环。

北部湾处中国南海西北部,湾顶(北面)是广西,东南为广东雷州半岛和海南,西面是越南。环北部湾经济圈包括“两国四方”,由围绕北部湾海域的中国广西南部沿海、广东雷州半岛、海南西部和越南北部沿海地区组成。环北部湾的城市组群主要有广东的湛江市,海南的海口市、三亚市,广西的北海市、钦州市、防城港市,越南的下龙市、海防市等。北部湾作为中越两国人民长期作业的传统海域,对海湾沿岸人们生存与发展至关重要。

环北部湾地区处于中国与东盟自贸区的前沿位置,是中国西南经济圈、华南经济圈、东盟经济圈三大经济圈的连接地,也是 CEPA(即内地与香港有关建立更紧密经贸关系的安排)、泛珠三角(粤、闽、赣、桂、琼、湘、川、云、贵、港、澳)区域合作、大湄公河次区域合作和中国—东盟自由贸易区四大区域合作的交汇点。北部湾独特的地理位置及丰富的海洋资源,对区域经济发展有明显优势。

1. 地理位置。从区内角度来说,环北部湾港口相隔最远的港口直航一日可达,是经济区理论中所指的“一日区”,这为促成彼此紧密的经济联系创造了便利条件;从区域角度来讲,环北部湾位于亚洲和澳洲的连接处,介于中国台湾、中国香港、中国澳门、越南、新加坡、马来西亚、泰国、菲律宾等国家及地区之间;从全球范围来看,环北部湾各地区处在环太平洋航道旁边,各个港口都有便捷航道联结东南亚、中东、欧洲、大洋洲及非洲等世界各地,是我国内陆通往国际市场的通道和跳板,海上运输还有联结国内南北航线的近海航道。

2. 海洋生物资源。北部湾海域在北纬 22°以内,属热带海洋,水温高,适于各种鱼类繁殖生长,加上陆上河流携带而来的大量有机物及营养盐类,使北部湾成为

高生物量的海区之一。该区域有白马、西口、涠洲、莺歌海、青湾、夜莺岛、昌化等 10 多个渔场,是我国的传统渔区。北部湾海洋生物资源种类繁多,有鱼类 500 多种,虾类 200 多种,头足类近 50 种,蟹类 20 多种,还有种类众多的贝类和其他海产动物、藻类,其中中国鲎(hou)、文昌鱼、海马、海蛇、海星、沙蚕、方格星虫等属于珍稀或重要药用生物,举世闻名的合浦珍珠也产自这一海域。

3. 海洋石油、天然气资源。北部湾具有良好的生储油条件,蕴藏有丰富的石油、天然气资源,已探明的石油储量有 2 256 万吨,天然气储量 350 亿立方米。目前在东经 108° 以东分布有我国两个重要的含油气沉积盆地,即位于北部湾东部的北部湾盆地,和位于北部湾口的莺歌海盆地。

4. 滨海旅游资源。北部湾位于我国大陆最南面,沿岸分布着众多岛屿,岸线曲折,海岸类型多样,具有得天独厚的滨海旅游资源。阳光、海水、沙滩、绿色和空气五大要素构成了极具魅力的热带滨海旅游特色。东段的湛江市,拥有清澈的海水、洁白的沙滩,有中国大陆最完美的逾 2 000 公顷的浅海珊瑚礁;广西段内,北海以南亚热带海洋系列景观和滨海沙滩资源为代表,有享誉“天下第一滩”美名的北海银滩、涠洲岛、斜阳岛和合浦星岛湖,钦州有“南国蓬莱”之称的“七十二泾”、麻蓝岛,防城有十万大山、海岛沙滩、东兴与越南芒街的边贸互市,形成“上山下海又出国”的旅游思路;海南岛集自然风光、人文景观、民族风情、珍稀动植物于一体,特别是品质优良的热带海滨沙滩和少数民族风情,著名的旅游景点有:三亚的天涯海角、亚龙湾、鹿回头、崖州古城,琼中县的五指山等。

5. 矿产资源。北部湾已知的矿产资源有约 30 种,主要有煤、泥炭、铁、铝、锡、锌、汞、金、锆英石、黄金、钛铁矿、石英砂、石膏、花岗岩、黏土等。其中,石英砂矿十分丰富,远景储量 10 亿吨以上,质量好,品位高,是发展玻璃制造业和建筑材料的良好原料;石膏矿保有储量 3 亿多吨;石灰石矿保有储量 1.5 亿吨。此外,钛铁矿也比较丰富,沿岸已知产地 8 处,其中 3 处经初步勘查估算地质储量近 2 500 万吨,且矿体表露,易于开采,综合开发利用的潜在价值很大。根据远景分级含量标准,北部湾海域中的矿产资源产地划分为一级远景区的有 9 个,它们皆分布于水深 10~20 米的近海区域,开发前景广阔。

6. 海洋能源资源。北部湾的海洋能源主要有潮汐能、海流能、波浪能。北部湾沿岸海岸线曲折,港湾众多,湾潮波系统的潮差大,潮汐能蕴藏量丰富,理论蕴藏量为 700 多亿千瓦时,开发利用条件好。仅广西沿岸就有 18 处港湾均有装机容量 500 千瓦以上的开发条件。另外,北部湾地区的海流能和波浪能蕴藏量也较大,可供开发利用条件良好。

截至目前,环北部湾海水养殖、滨海旅游业、石油及石化工业、盐业及海洋化工业、海洋矿产业、港口建设和海洋交通运输业等海洋产业已有相当规模。“两高一优”养殖基地已初步形成优势,对虾、大蛇、文蛤养殖和虾蟹混养很有特色,

养殖面积、产量、产值居中越海洋渔业前列。近 20 多年来环北部湾沿海城市经济飞速发展,海洋资源开发利用取得了长足的进展,在海洋捕捞、海水养殖、海水产品加工、港口建设、海洋运输、海洋石油勘探开发、滨海旅游等海洋资源开发利用进入一个新的发展时期。

随着南昆铁路的建成运行,广西作为大西南主要出海通道加快了北海、钦州、防城港等港口建设步伐。湛江近两年加快了港口、码头等改造扩建的步伐,海南沿海地带积极建设港口、码头。在海洋交通运输业方面,环北部湾各港口海洋运输营运收入逐步增长,海洋集装箱运输总量占货运吞吐总量不断上升。滨海旅游基础设施建设和旅游业发展较快,先后完成了一批国家旅游度假区、海滩公园等大型工程,修复了许多旅游景点,增加了旅行社、宾馆、饭店,接待国内外游客逐年上升。但是,目前环北部湾地区海洋资源开发及海洋经济发展还未能与该地区所据的战略地位相适应,还存在一定的局限性。

第一是海洋资源开发与保护能力不足。北部湾海洋渔业资源,特别是近海渔业资源,日渐衰退;海洋交通运输业及远洋渔业等基础设施仍显不足;滩涂资源、旅游资源开发力度较小;海洋盐化工工艺及科技条件落后,效益不高;近岸海域生态环境恶化趋势尚未得到完全有效遏制。

第二是海洋产业结构调整及规划不到位。主要表现在,基础产业比重较大,新兴产业、高新产业比重相对不足;北部湾海洋三产整合力度不大,海洋三产联动性较差;北部湾海洋产业粗放的生产经营方式,造成了对资源的高消耗,加剧了人与资源的矛盾,影响了海洋产业的可持续发展。

第三是海洋经济开发管理体制不完善。“重陆域,轻海域”致使北部湾忽视海洋经济的开发管理,其体制不够完善,海洋经济整合度不高。同时,海洋经济发展缺乏宏观指导、协调和规划,海域使用和空间布局方面的矛盾比较突出。

第四是集疏运条件制约着港口的发展。自身条件优越的湛江港发展 50 多年,现在仅排第 14 位,最大的制约条件是通往大西南的道路中没有一条专用的疏港线,湛江港是全国的大港口中唯一没有疏港大道的港口。以至各种运输方式之间缺乏有机联系,港口建设没有与疏港铁路和公路相配合,海路联运、集装箱联运不够协调。不利于市政道路的保护,造成交通拥塞,更不利于港口发展。

第五是行政隶属关系复杂,协调难度大。环北部湾区域分属两国四方,即 2 个国家、12 个一级行政区域,中国段广东、广西、海南三省,越南段河内市、广宁省等七省二市,共 20 多个城市。区域内部的行政关系十分复杂。有纵向的层级关系,也有横向的并列关系,还有斜向的交叉关系,各城市间横向联系较弱,各省市之间界限明显,缺乏互补共识。

第六是区内城市发展竞争激烈。环北部湾各港口城市之间的相互挑战主要表现在同构竞争。相同的海洋资源等资源条件,使得地区间在一定程度上产业结构雷

同、竞争加剧。在经济结构上,湛江与北海(港口工业、渔业、外贸等)、茂名(石油、化工、纺织、建材等)等周边地区存在不同程度的同构竞争,不仅牺牲各地的比较优势和分工效益,而且加剧内部竞争程度,极大地影响了区域整体综合经济实力和区域对外竞争力。

第七是区域中心城市尚未形成。在环北部湾地区的十几个港口城市中,目前各城市发展趋势和发展势头良好,发展水平都相差不大,缺乏能够起带动、凝聚作用,能组织和扶植区域内城市经济分工与协作的城市,各城市间缺乏横向经济联系,制约了经济的发展,也影响了各城市海洋经济的协调发展。

总之,环北部湾在发展海洋经济的过程中机遇和挑战并存,再加之其海洋产业结构性矛盾的存在以及资金、技术、人才等相对弱势要素的影响,环北部湾海洋经济的发展和海洋产业的建设任重而道远。针对这些问题(甚至是矛盾对立的),环北部湾有必要抓住自身优势,借助资源禀赋和区位优势,合理定位并规划好应该优先发展的海洋产业,并带动其他海洋产业的协调发展,以此实现既利用周边资源、实现联动又突破区域抗衡边界的目的。

北部湾区域合作与产业发展战略研究工作目前还处在探索阶段,需要各地区各部门进行深入细致的研究。希望本书的出版能起到抛砖引玉的作用,期待更多的专家参与该项研究中来。由于精力、水平有限,书中难免有错漏之处,诚请广大专家学者批评指正。

全国政协副主席 陈晓光教授

2015年8月25日于北京

目

录

序 言	(1)
第一章 环北部湾区域经济合作演变及路径	(1)
第一节 构建环北部湾经济圈	(1)
第二节 环北部湾区域经济合作概况	(4)
第三节 环北部湾区域经济合作的路径	(8)
第二章 环北部湾区域经济合作成就和优劣势分析	(12)
第一节 环北部湾区域经济合作的主要成就	(12)
第二节 环北部湾区域经济合作的优劣势分析	(14)
第三节 环北部湾区域经济合作的特点、模式与方向	(17)
第四节 环北部湾区域经济合作的方向	(19)
第三章 北部湾中国段沿海城市工业化策略	(22)
第一节 城市工业化发展理论概述	(22)
第二节 沿海城市发展所面临的挑战与机遇	(32)
第三节 沿海城市工业化发展策略	(35)
第四章 环北部湾中国段滨海旅游产业发展与滨海旅游体系建设	(44)
第一节 环北部湾中国段滨海旅游特点与不足	(44)
第二节 环北部湾滨海旅游体系建设	(48)
第三节 北部湾滨海旅游业的外部性分析	(52)
第五章 环北部湾中国段海洋经济发展及主导产业选择	(59)
第一节 当前海洋经济发展趋势与特点	(59)

第二节	环北部湾发展海洋经济的背景和意义	(63)
第三节	环北部湾海洋经济现状及 SWOT 分析	(67)
第四节	环北部湾海洋经济发展现状	(79)
第五节	北部湾海洋经济主导产业选择	(84)
第六节	大力发展环北部湾海洋主导产业	(92)
第七节	环北部湾海洋经济发展的保障措施及建议	(99)
第六章	以雷州半岛为轴的环北部湾开发战略	(103)
第一节	环北部湾开发中雷州半岛的中轴定位	(103)
第二节	以雷州半岛为轴的环北部湾开发基点选择	(106)
第三节	湛江在北部湾区域经济合作与产业发展中的枢纽地位	(110)
第四节	湛江成为北部湾区域中心城市的主要条件	(113)
第七章	北部湾地区海洋渔业合作与产业转移	(126)
第一节	北部湾地区海洋渔业合作	(126)
第二节	北部湾沿海捕捞渔民转产转业问题	(131)
第八章	北部湾海洋资源开发保护与生物资源修复	(140)
第一节	北部湾海洋资源开发与环境保护机理	(140)
第二节	北部湾海洋生物资源修复机理	(151)
第九章	北部湾海洋资源深加工工业发展方向	(163)
第一节	北部湾区域发展海洋产业的资源支撑	(163)
第二节	合理开发南海及北部湾渔业资源	(174)
第三节	北部湾海域鱼虾贝藻类资源深加工	(178)
第四节	北部湾海洋资源深加工工业的发展方向	(182)
第五节	海洋资源加工业发展的重点	(185)
第六节	海洋资源深加工发展的措施	(195)
附录一	新华社采访录	(200)
附录二	南方日报关于湛茂阳临港经济圈建设采访录	(210)
参考文献		(216)

环北部湾区域经济合作演变及路径

第一节 构建环北部湾经济圈

一、环北部湾经济圈的由来

北部湾位于中国南海西北部，湾顶北面是广西，东南为广东雷州半岛和海南，西面是越南。从行政区划上看，环北部湾经济合作圈包括中国沿海的广东、广西和海南三个省区，以及越南北部的广宁省、海防市、太平省和清化省；从地理上看，该经济合作圈包括围绕北部湾海域的中国广东省雷州半岛、海南省西部、广西南部沿海和越南的北部沿海地区。环北部湾的城市组群主要有广东的湛江市，海南的海口市、三亚市，广西的北海市、钦州市、防城港市，越南的下龙市、海防市等。

20 世纪 80 年代末期，随着中越关系紧张局势结束，广西壮族自治区经济管理部门和理论界就开始寻求经济起飞的突破口，其中北部湾经济区问题也是重点探讨的问题之一。90 年代初笔者陪同钱伟长、吴明瑜、童大林、季崇威、樊纲等著名学者考察广西沿海地区，大多学者认为“要跳出广西看广西”，以重点建设中国西南出海大通道为契机，将广西沿海地区即北海、钦州、防城港作为重点开发区域。季崇威建议：“搞一个北部湾经济特区，把防城、北海、钦州列入区域范围，统一管理、统一规划、统一开发。”随后北海、钦州、防城港进入了新的开发开放时代，但在迅速发展的同时也出现了各自为政、分散投资、重复投资等现象。

为加强协作，广西壮族自治区将首府南宁市与北海、钦州、防城港统一规划，提出建立“南（宁）北（海）钦（州）防（城港）经济区”，并进行了专项规划。2000 年 11 月，由广东湛江、广西北海、海南海口市发起，在湛江成立了“北部湾经济合作组织”，然而由于合作组织成员中没有一个是能带动其他地区发展的、具有强大的综合渗透实力和辐射带动作用的特大中心城市，城市之间的互补合作机会

并不多，没有形成开发这个经济圈所必不可少的人流、物流、商流和资金流。^①2002年，《中国与东盟全面经济合作框架协议》签订，推动了北部湾区域经济合作。2003年中国—东盟博览会永久落户南宁。

2004年越南总理潘文凯访华，提出中越合作建设“两廊一圈”（即昆明—老街—河内—海防—广宁，南宁—谅山—河内—海防—广宁两个经济走廊和“环北部湾经济圈”）的建议。同年10月，中国和越南发表联合公报，同意在两国政府经贸合作委员会框架下成立专家组，积极探讨建设“两廊一圈”的可行性。同年11月举行的首届中国—东盟博览会期间，广西和越南政府、企业就建设“两廊一圈”问题进行了洽谈。

2005年3月十届全国人大三次会议，广西代表团提出“一号议案”——《关于请求国家支持加快推进构建环北部湾经济合作圈的议案》，这份议案以中越“两廊一圈”建设切入主题，要求国家将环北部湾经济合作圈纳入国家总体战略。

2006年3月，“北部湾（广西）经济区管理委员会”正式成立（现更名为广西北部湾经济区），标志着广西沿海地区开放开发进入了一个新的历史阶段。

2008年1月，国家正式批准实施《广西北部湾经济区发展规划》，标志着广西北部湾经济区开放开发纳入了国家发展战略。

二、构建环北部湾经济圈的意义

区域合作中建立若干个区域（走廊或经济圈）合作的做法，是区域经济发展的成功经验，也是推动区域经济合作的切入点和启动点。构建环北部湾经济圈的意义主要有：

（一）有利于整合北部湾区域的各种资源，进一步优化资源配置

环北部湾区内各方拥有相似的资源和区位条件，区内各方无论主体实力大小，几乎都选择了相同的内容和模式，这样既容易消耗资金，难以发挥比较优势和形成分工效益，又影响了区域整体综合经济实力和对外竞争力。通过合作可以有效地减少内部消耗，发挥各自优势，实现整体效益的最大化。

^① 李罗力：《环北部湾经济圈开发与中国五大国家战略》，载于《开放导报》，2006年2月，第61页。

(二) 有利于拓展中国与东盟的合作领域, 通过投资自由化和贸易自由化, 扩大区域贸易和工业、农业、矿业、旅游业等方面的合作, 形成中国与东盟各国更大范围的优势互补

东盟 10 国中有 9 国为沿海国, 海洋是这些国家联系外界的重要通道, 海洋在东盟国家的经贸发展、对外交往等各方面具有重要作用, 在构建中国—东盟自由贸易区中具有战略价值。从区位条件上来看, 环北部湾经济圈可以成为“海上东盟”的大通道。

环北部湾地区区位条件优越, 它介于东亚与东南亚之间, 是重要的海上交通枢纽。它本身又是地理经济学上所说的“一日区”——相隔最远的沿海港口直航一日可达, 从而为促成彼此间紧密的经济联系, 发展国际经济技术合作创造了有利条件。环北部湾是“海上东盟”的重心, 具有以港口为核心的经济开放和经济辐射的战略价值。

(三) 有利于进一步推动亚太地区经济合作组织、西南经济圈、华南经济圈、粤港澳经济圈的多层次经济合作, 发挥核心经济区域作用

从世界经济大格局来看, 沿东亚环太平洋沿岸从北向南, 从俄罗斯到日本、韩国、中国东部沿海地区到新加坡, 基本上都是现代港口群、产业群、城市群聚集的较发达地区, 形成了当今世界上经济最具活力和潜力的东亚环太平洋经济带。但这个经济带还不完善, 在中国与东盟的交汇区域因经济相对落后致使东亚环太平洋带出现断裂, 环北部湾经济圈恰恰能连接起断裂的东亚环太平洋经济带, 从而使中国经济能更广泛地融入世界经济当中。^①

北部湾地区作为低端发展带, 正处于东盟与港澳台这两个高端发展地区之间。高发展带的资金、技术、人才与低端发展带的自然资源、劳动力的结合会产生巨大的经济开发效益。因此, 与周边国家开展更多的次区域经济合作, 应该成为中国对外经济合作的一种新的重要发展战略。^②

(四) 有利于形成区域比较优势和产业分工体系, 促进北部湾区域经济快速发展

环北部湾经济圈处于亚太地区经济合作组织、东盟及港澳台地区经济大循环

① 徐质斌:《海洋统计分组与指标改进研究》, 载于《统计研究》2007 年版。

② 李罗力:《环北部湾经济圈开发与中国五大国家战略》, 载于《开放导报》, 2006 年 2 月, 第 63 页。

中的中心区位,可以从各方面得到这种经济互补合作之益,^①使自己加速发展起来。反过来,环北部湾经济圈的开发层次提高后,又必然能以更大的经济吸纳力、辐射力、凝聚力,加速各个经济圈相互间生产要素的多重循环,产生市场拓展和产业联动的功能,加强相互之间的经济渗透与一体化。

环北部湾经济圈将成为沟通西部、中部、东部三大经济地带的中介纽带。环北部湾地区的合作开发,必然带来港口城市的大发展和以港口为依托的一系列经济合作形式的大发展,促使中国西部、中部、东部三大经济地带与东南亚各国丰富的自然资源、各具特色的货物的大流通,在这种大流通中产生的互通有无、互补短长的经济互动,产生经济比较利益,从而促进该地区的市场发育与经济繁荣。^②

第二节 环北部湾区域经济合作概况

一、环北部湾区域经济合作发展的主要阶段

第一阶段(1978~1983年),改革开放后,环北部湾区内各方开始进行一些小范围和单项目的合作,主要限于对口支援和物资、商品交流。

第二阶段(1984~1991年),以1984年西南四省五方(后改为五省区七方)经济协调会的成立为标志,该区横向合作进入一个新的阶段,此后与大西南各省区的合作发展迅速,并形成了一个有组织保障、以协议为纽带、牵涉各行各业的多层次合作网络。合作内容除了物资、资金、技术等方面外,还包括联合改善交通、通讯条件和共建出海大通道,以及联合兴办企业和开发资源。

第三阶段(1992~1999年),以1992年4月国务院在北海召开西南与华南部分省区区域规划会议为标志,掀起了改革开放和区域合作的新浪潮。国内各地的投资大量涌入,土地开发、城市基础设施建设和港口码头建设成为合作的重点。

第四阶段(2000年至今),2000年11月由广东湛江、广西北海、海南海口三市发起,正式成立了北部湾经济合作组织。“北部湾经济合作组织”成立后,曾确定了旅游合作、广播电视节目互动、打击车匪路霸保障人员货物流通安全等议题。2002年,《中国与东盟全面经济合作框架协议》签订为北部湾发展带来新机遇。2003年中国—东盟博览会永久落户南宁。2004年越南总理潘文凯访华提出中越合

^① 朱峰:《泛北部湾海洋经济综合体的构建与发展空间》,载于《广西经济管理干部学院学报》2008年版。

^② 张耀光、魏东岚、王国力:《中国海洋经济省际空间差异与海洋经济强省建设》,载于《地理研究》2005年版。

作建设“两廊一圈”的建议，同年11月举行首届中国—东盟博览会。2006年3月“北部湾（广西）经济区管理委员会”成立（现更名为广西北部湾经济区）。2008年1月国家批准实施《广西北部湾经济区发展规划》，标志着广西北部湾经济区开放开发纳入了国家发展战略。2013年6月，越南国家主席访华期间，发表的《中越联合声明》中明确提出加强“两廊一圈”区域的合作，环北部湾区域合作进入了新的发展阶段。^①

二、环北部湾区域经济合作的主要进展

（一）形成了便捷的交通网络

环北部湾地区近年来重视水运等基础设施建设，努力推动环北部湾经济圈交通体系建设迈上新台阶，便捷的交通网络为区域经济合作提供了可靠的交通保障。2006年湛江有30万吨级铁矿石码头等13个项目被纳入广东省重点建设项目。湛江港20万吨级铁矿石码头改造工程、30万吨级出海航道、已超过6000万吨的港口货物吞吐量，这些都成为吸引投资的优良条件。湛江疏港一级公路和海湾大桥，使湛江市内的交通网络更加完善，加速了湛江经济的发展。广西沿海港口已具一定规模，吞吐量增长较快，成为广西区经济发展的重要依托，并逐步发展为我国西南地区的重要出海口，也成为我国对越南等东盟国家海上贸易的重要口岸，大批疏港公路基本满足集疏港的需要。海口是海南岛内外、陆海空的交通枢纽，以海口为中心的环岛高速公路网基本贯通，城市交通枢纽地位进一步增强。

（二）形成了一定的工业基础

经过国家几十年投入和优惠政策支持，环北部湾城市形成了一定工业基础，对于发展临港工业具有一定的支撑作用。如湛江确立了“工业立市、以港兴市”发展战略，重点项目带动的工业在湛江经济中占据了主导地位。在重点工业项目中，依托深水大港而发展的重化工业已在湛江渐成规模。经报请国务院同意，2008年3月17日国家发展改革委正式同意广东与宝钢、广西与武钢开展广东湛江钢铁基地和广西防城港钢铁基地项目前期工作。这是落实《钢铁产业发展政策》提出的“东南沿海地区应充分利用深水良港条件，结合产业重组和城市钢厂的搬迁，建设大型钢铁联合企业”的重要举措，也必将有力带动环北部湾沿岸临港工业的发展。经过多年发展，海口的生物制药、汽车机械、水产品加工等行业得到迅速发展，显示出巨大的潜力，引起国内外投资者的关注。

^① 杨然：《中越合作开发北部湾海洋资源的对策》，载于《南方国土资源》，2013年12月，第39页。

（三）滨海旅游资源各具特色

北部湾位于中国大陆最南面，阳光、海水、沙滩、绿色和空气五大要素构成了极具魅力的热带滨海旅游特色，有发展海岸、海上甚至海底旅游的极大潜力。区内各方旅游资源各具特色，如广东段的湛江，拥有清澈的海水、洁白的沙滩，有中国大陆最完美的浅海珊瑚礁；广西段内，北海以南亚热带海洋系列景观和滨海沙滩资源为代表，钦州有“南国蓬莱”之称的“七十二泾”、麻蓝岛，防城有十万大山、海岛沙滩、东兴与越南芒街的边贸互市，形成“上山下海又出国”的旅游思路，越南北部的下龙湾、吉婆岛等都是濒临环北部湾的著名景点，越方对于中国游客寄予了很高的期盼；^①海南岛集自然风光、人文景观、民族风情、珍稀动植物于一体，特别是品质优良的热带海滨沙滩和少数民族风情。以上几大旅游板块，资源特色鲜明，地域组合相对集中，而且目前各地旅游开发已具备一定的基础，为下一步实施环北部湾旅游圈协同发展提供了良好的资源保证和开发基础。

（四）中越海洋油气竞争

环北部湾油气资源开采和综合利用，不仅具有资源储量大、开发能力大、产值高、经济效益显、市场广且稳、与其他产业关联性大的特点，而且其产品是关乎国民经济命脉的重要物资，也是便于运输的重要能源，它能全面带动和促进诸如交通运输业、海洋渔业、盐化工业、滨海砂矿深加工业、海水综合利用业和海水淡化业等海洋产业群。2005年10月，中国海洋石油总公司和越南石油总公司签署了关于北部湾油气合作的框架协议，加强了两国共同开发海洋油气资源的合作关系。

三、环北部湾区域经济合作的主要特点

（一）环北部湾区域经济合作是开放式合作，但目前彼此之间都开放得不够

在环北部湾地区，中、越两国同是社会主义国家，都奉行对外开放的政策，但两国间相互开放很不够，处于较低的水平。在国内，环北部湾地区的北海市、防城港市和湛江市同属我国14个沿海开放港口城市，海南省是对外开放的特区省，但彼此之间在经济、政治、人才、信息上都缺少交流，没有达到应有的水平，已经成为中国沿海经济的“洼地”。^②这样就很难一致采取有效措施推动整个地区的对外

^① 杨然：《中越合作开发北部湾海洋资源的对策》，载于《南方国土资源》，2013年12月，第39页。

^② 谢天成、覃平、谢正观：《环北部湾经济圈城镇体系结构及其分形模型研究》，载于《中国科学院研究生院学报》，2008年3月，第186页。

开放水平。

(二) 环北部湾区域经济合作具有很强的辐射带动性,但这种辐射带动作用至今还没充分发挥出来

海南省被列为全国最大的“经济特区”,但是却没“特”出来。湛江、北海、钦州、防城港都具有背靠大西南、面向东南亚的优势,都应在这两大地带之间发挥辐射带动作用,而现实是这种辐射带动很不够,甚至可以说还停留在理念状态。

(三) 环北部湾区域经济合作具有很强的后发性,但如何实现这种后发优势尚缺少有效的发展战略与策略

环北部湾内各地区都具有相似的优势和劣势,相似的区位,都面临着同一片海,拥有相似的资源和面对相似的发展问题。如果不加强在发展战略和对策上的协调与合作,北部湾地区势必陷入恶性竞争,其“后发”状态永远不会成为“优势”。

四、环北部湾区域经济合作的主要难点

(一) 行政隶属关系复杂,区域中心城市尚未形成,区内同构竞争激烈

环北部湾区域分属两国四方,共20多个城市,区域内部的行政关系十分复杂。区内各城市的发展在带动区域经济发展的过程中起到了关键作用,但行政区划上的条块分割和行政管理上的各自为政,使各城市间横向联系较弱,各省市之间界限明显,经济尚缺乏互补共识,协调难度大。在环北部湾地区的十几个港口城市中,目前发展水平都相差不大,缺乏能够起带动、凝聚作用,能组织和扶植区域内城市经济分工与协作的区域中心城市。相同的海洋资源等资源条件,使得地区间在一定程度上产业结构雷同、竞争加剧。如区域内各港口的飞速发展,形成多条南下出海通道,造成分流、截流西南物资,港口建设以及与之相联的临海工业建设合力不足。由于行政隶属关系复杂,区域中心城市尚未形成,导致区内发展竞争激烈,不仅牺牲各地的比较优势和分工效益,而且加剧内部竞争程度,极大地影响了区域整体综合经济实力和区域对外竞争力。

(二) 区域统一市场没有形成,产业尚待整合

从目前看,环北部湾区域内行政壁垒较多,地区封锁、地方保护比较严重,生产要素、商品、服务等难以在区域内实现畅顺、自由流动,各类资源难以实现优化

配置,恶性竞争现象时有发生。区域内产业没有实现合理分工,产业整合度低,资源优势 and 产业结构异质性、互补性没有得到有效发挥。产业整合是加强经济合作的重要基础,没有合理的产业分工就不可能在环北部湾区域内部推进全面合作。

(三) 经济合作框架机制亟待构架

目前,环北部湾区域经济合作中起主导作用的是两省一区的地方政府,越南地方政府也有少量参与,合作还处于地方政府框架范围内,制订的合作协议和内容也大多是用于宏观指导、提纲挈领性的制度框架,具体的合作框架机制还亟待构架,尤其是使合作得以良性运行的制度框架还没有得到很好的解决,导致确定的合作内容无法进行实质性的开展。

(四) 经协机构不健全,未发挥出应有的作用

目前环北部湾区内有些地方的经协只重视境外合作,轻视区内联合协作;有些地方的经协无专门机构,或经协机构与经济技术发展公司合二为一,是同一套人员班子,工作人员的精力过多的放在公司业务上,而忽视了组织和管理的工作;有的经协机构被定为“事业”性质,不属于政府机构,其权限和组织协调能力很小,活动经费也极为有限,难以有效的展开工作;有的机构人员岗位不落实,或以临时借调人员充任,人员流动性太大,素质普遍偏低。由于经协机构不健全,管理体制未理顺,因此也就无法发挥出经协应有的作用,无法更好地促进区域经济合作的发展。

(五) 政府唱独角戏,缺少企业的参与

现阶段环北部湾区域经济合作的一个鲜明特点是政府主导型的经济合作。政府在合作中一直处于主角的地位,所签订的都是政府间的框架协议。毫无疑问,政府主导型合作的优势在环北部湾经济合作的初期会完全得到展现,但问题是政府主导型的区域合作不是长远之策。政府主导型合作向政府引导型合作转变将是必然趋势。从根本上说,国内区域经济合作是中国市场经济不完善的产物,政府的作用只是暂时弥补市场经济的不足,尤其是在市场机制不完善的前提下。

第三节 环北部湾区域经济合作的路径

环北部湾经济圈是“10+1”框架下的次区域经济合作。环北部湾地区有很多重要的优势,有丰富的海洋资源、矿产资源、旅游资源和发达的交通网络。同时,由于该地区既临近珠三角、港澳等发达地区,也有中国西南部和越南北方等相对落