

'98

环北部湾城市论坛

湛江会议论文集

- 环北部湾海洋资源的保护和利用
- 加强区域协作促进经济共同发展

政协湛江市委员会办公室编

编者的话

北部湾，一片神奇美丽而又令人神往的海湾，在海洋经济迅猛发展的今天，她迎来了一轮新的希望。

潮声依旧，热浪滚滚。随着世界经济重心的东移，随着亚太经济浪潮的涌起，环北部湾地区人民翘首以待的环北部湾地区的发展和繁荣也必将到来。

北部湾位于太平洋西岸，亚洲大陆东岸，介于新、马、泰和港、澳、台等经济高速发展的国家与地区之间，具有独特的地理优势，拥有丰富的自然资源，在世界区域经济尤其是沿海地域经济异军突起的今天，北部湾沿岸地区仍然是沿海发展水平较低的区域，这与环北部湾地区拥有的悠久历史，以及目前已拥有先进的港口设施和已具规模的现代化沿海城市群极不相称。北部湾地区一衣带水，人民往来密切。在跨世纪之际，环北部湾地区如何携手合作，共图发展大计，是摆在环北部湾地区人民面前的一项战略任务。为此，1997年4月，由广西壮族自治区的北海市、钦州市、防城港市和广东省的湛江市等四个环北部湾城市政协联合发起成立了“环北部湾城市论坛”。论坛的宗旨是平等、团结、合作、献策、发展。通过学术研讨与交流，发挥人民政协的职能作用，共同探讨环北部湾地区经济和社会发展的战略思路，在更高层次和更大范围上参政议政，为各地党委和政府提供决策参考依据。同年10月，“环北部湾城市论坛”在北海市召开了第一次会议，把共商环北部湾地区经济与社会各项事业的发展大计提上议事日程。

1998年12月，环北部湾城市论坛在广东省湛江市召开了第

二次会议。这次会议在原论坛成员北海、钦州、防城港、湛江四市政协的基础上，又争取了海口、儋州两市政协的加盟，使得这次会议更具代表性和更富有区域交流意义。以上六市政协负责同志、论坛理事会成员以及论文作者等80多人出席了会议。围绕北部湾地区海洋资源的保护利用和加强区域协作、促进经济共同发展两大议题进行了认真的研讨，得到了与会专家学者的肯定，引起了社会的强烈共鸣。

发展才是硬道理，发展是时代必然而且迫切的要求。但愿北部湾——这片神奇而美丽的地方，在环海湾人民的共同努力下，建设得更好，更加辉煌。

“环北部湾城市论坛”湛江会议一共收到学术论文23篇，其中在大会上宣读交流了11篇。这些论文从不同角度对如何加快环北部湾经济的发展进行了科学的论述，有一定的参考价值。现将这些论文结集，旨在扩大影响，集思广益，加强交流。由于编印时间仓促，错漏之处在所难免，请各级领导、专家学者和关心环北部湾地区发展的朋友们不吝赐教。

环北部湾城市论坛
湛江会议秘书处

目 录

携手迈向21世纪 共同创造北部湾的明天	许 进 (1)
开发保护一片海 发展海洋知识经济	宁 铿 (15)
坚持海洋开发与环境保护并举	
——海口市海洋经济发展的回顾与展望	杜承立 (21)
环北部湾地区整体发展战略分析	卫金良 (27)
开发与保护需要强有力的综合管理	
——环北部湾海岸开发与保护的调查思考	奉仰崇 (38)
加强区域合作 促进共同发展	
——以北部湾经济圈为例	陈 烈 沈 静 (45)
简论海洋使用权的界定、确立与管理	陈可文 (56)
北海市 2010 年近海海洋环境预测及对策研究	
.....	孙海光 李世彬 (63)
环北部湾海域海洋经济发展的战略思考	王 锋 (74)
建设钦州海洋经济强市浅论	庞子程 (80)
北部湾渔业资源的利用与保护	黄代云 (87)
加强缉私区域协作 严防猛打走私活动	张六仔 (92)
论环北部湾地区的横向经济联合	黄东云 (97)
环北部湾地区经济发展对策探析	李 茵 (114)

论海洋开发与可持续发展

——兼论陆地开发的教训 翟岁显 (122)

论海洋开发与区域合作 陈本良 (129)

北海市珍珠生产现状问题及对策 沈祖陶 (137)

涠洲岛自然资源开发与可持续发展 蒙 蔚 (142)

跨世纪钦州兴渔方略 李遴国 (149)

保护茅尾海就是保护钦州湾经济发展的生命线

——论钦州市海洋环境保护的基本对策 郑福兴 (166)

海洋资源开发利用必须走可持续发展之路 李舒南 (170)

科技兴海的几点思考 方瑞烈 (175)

儋州, 海南省西部的一颗明珠 刘南雄 (180)

附:

环北部湾城市论坛章程 (183)

关于环北部湾城市论坛成员排名顺序的决定 (186)

关于同意接受有关县(市、区)申请加入环北部湾城市论坛
的决定 (187)

关于组织环北部湾城市论坛成员开展活动的决定 (188)

关于召开环北部湾城市论坛1999年会的决定 (189)

关于调整环北部湾城市论坛理事会成员的决定 (190)

'98环北部湾城市论坛湛江会议纪要 (192)

携手迈向 21 世纪 共同创造北部湾的明天

许 进

进入九十年代，世界经济日益朝集团化、区域化、全球化方向发展。作为世界区域经济合作典型代表的欧盟、亚太经济合作组织及北美自由贸易区等，对世界经济发展起着举足轻重的作用。我国也已从北到南逐步形成了图们江、长江、闽江和珠江四个三角洲，以及渤海湾、北部湾“四洲两湾”的区域性经济开发开放格局。“四洲两湾”相比较而言，北部湾地区目前是中国沿海发展水平最低的地区。但是，北部湾地区丰富的自然资源和独特的地理位置又使其成为一个开发潜力大、极具开放意义的发展前沿。展望 21 世纪，北部湾经济圈的崛起面临良好机遇，同时也面临多方面的挑战。在这样的发展态势下，探讨北部湾中国段诸城市如何及时把握发展机遇，加强区域经济合作，促进北部湾经济圈崛起，具有重大的意义。

一、共同把握北部湾跨世纪发展的历史机遇

北部湾地区，主要包括广东省雷州半岛、广西壮族自治区南部、海南省西部和越南北部，分属“二国四方”，东西宽 390 公里，东北至西南长约 550 公里，面积约 13 万平方公里。北部湾地区原来经济、文化较为落后，80 年代以后发展较快，目前正面临良好的发展契机：

——从国际看，世界经济发展全球化、一体化趋向日渐明晰，加强区域经济协作是 21 世纪世界经济发展的大潮流、大趋势。北部湾地区作为低度发展区域，处于太平洋西岸亚洲大陆东岸的经济低谷，正好介于东亚和东南亚两个相对高度发展的区域之间。

高度发展带的资金、技术、人才与低度发展带的自然资源、劳动力的有机结合，将有利于促进北部湾地区的经济发展。当前，在波及全球的亚洲金融危机影响下，东亚经济严重弱化，东盟经济严重受损，虽然对北部湾的发展有一定负面影响。但是，由于我国在金融危机中顶住压力，成为地区稳定力量，我国的地位在上升，作用在增强。这一态势促使大国加强与我国的双边和多边合作，东亚、东南亚国家对我国倚重加大，这对北部湾地区中国段的发展又是有利的。

——从国内看，北部湾中国段是大西南和华南部分地区的出海口，具有一定的区位优势。改革开放以来，国家很重视北部湾中国段的发展，给予大量的优惠政策，广东段的湛江和广西段的北海被列入全国首批14个沿海开放城市，海南则是全国最大的经济特区。在世界经济潮流的影响下，加快区域经济发展已日渐成为全国上下的共识，江泽民总书记在十五大报告中重申要加强区域经济协作。这样的国内环境显然有利于北部湾经济圈的形成和发展。

——从北部湾中国段本身来看，经过“八五”和“九五”前期的大发展，北部湾中国段已具备一定的经济实力。1997年北部湾中国段几个主要城市的国内生产总值分别为：湛江348.6亿元，海口104.58亿元，北海109.4亿元，防城48.22亿元，钦州127.33亿元。诸城市的基础设施建设也成效显著。其中，湛江有港口22个，总吞吐能力3109万吨，其中湛江港近2000万吨；海口港吞吐能力320万吨；北海港吞吐能力210万吨；防城港吞吐能力850万吨；钦州港吞吐能力90万吨。广东、广西段有高等级公路和铁路相互连接，黎湛复线正在建设；湛江到海南的粤海大通道今年已动工兴建。湛江、海口、北海、三亚等城市均有机场。各城市的邮电通讯设施均较为完善。

综上所述，北部湾经济圈的崛起已具备国际、国内及自身的

条件，关键看“北部湾人”能否及时把握北部湾跨世纪发展的历史机遇，在竞争中加强合作，共同促进北部湾经济圈的崛起，共同创造北部湾美好的明天。

二、共同构筑北部湾交通大网络

构建交通大网络，对北部湾的崛起至关重要。北部湾海岸线漫长，有多处大型深水不冻港，港口群优势是北部湾最重要的优势。目前主要建成的港口有广东段的湛江港，广西段的北海、防城、钦州港，海南段的海口、八所、洋浦、三亚港，越南段的鸿基、海防、岘港等，形成了环北部湾港口群。其中，中国段的港口群有：

广东段：湛江有港口22个，生产性泊位172个（万吨级26个），年综合通过能力3109万吨，1997年货物吞吐量2376万吨。其中湛江港是全国八大枢纽港之一，有生产性泊位31个（万吨级24个），最大泊位5万吨级，年综合通过能力1768万吨，1997年货物吞吐量2054万吨（全港数，下同）。

广西段：北海，有生产性泊位9个（万吨级4个），年综合通过能力210万吨，1997年货物吞吐量243.1万吨。防城，有生产性泊位25个（万吨级9个），年综合通过能力850万吨，1997年货物吞吐量650.1万吨。钦州，有2个万吨级泊位，年综合通过能力90万吨，1997年货物吞吐量40万吨。

海南段：海口，有生产性泊位15个（万吨级2个），年综合通过能力320万吨，1997年货物吞吐量485.9万吨。八所港，位于东方黎族自治县，为海南省最大的深水港，有生产性泊位8个（万吨级6个），年综合通过能力475万吨，1997年货物吞吐量336.2万吨。洋浦港，位于我国最大保税区洋浦，有生产性泊位3个（万吨级2个），年综合通过能力100万吨，1997年货物吞吐量49.4万吨。三亚，有生产性泊位5个，年综合通过能力65万吨，1997

年货物吞吐量 29.6 万吨。

由上述可知，目前环北部湾中国段港口群已颇具规模，而且还有大量的深水岸线可供开发利用。仅湛江港内就有适合建深水泊位的岸线 97 公里，水深 26 至 40 米的深水岸线 6.5 公里，可建 30 万吨级货运码头和 50 万吨级油码头。北部湾中国段港口群的发展潜力还十分巨大。

北部湾港口群，不仅建港条件优越，还有良好的区位、广阔的腹地。区位方面，北部湾位于太平洋西岸、亚洲大陆东岸，介于新、马、泰和粤、港、澳两个经济圈之间，在东南亚和亚太经济圈中具有重要的战略地位。腹地方面，就小范围而言，北部湾中国段以大西南、华南为主要腹地，尤其是南昆铁路开通后，北部湾与拥有 260 万平方公里、超过 2.5 亿人口的大西南联系更为便捷；从大范围来看，有 960 万平方公里的祖国作后盾。

区位和腹地是客观存在，不以人的主观意志而转移。但是，要把北部湾港口优势真正发挥出来，关键在于逐步完善疏港交通，这是可以、而且必须通过人的主观努力去改变的。因此，齐心协力地建设、完善疏港交通体系，是北部湾中国段加强合作的主要内容、关键一环。

日前，北部湾中国段的疏港交通体系主要由铁路网和公路网构成：

铁路网：西南铁路南下出海主要有中部、东部和西部三大通道。中部通道——黔湛大通道，包括黔桂线、柳黎线和黎湛线。黔桂线设计通过能力 450 万吨 / 年，“九五”计划通过采用大马力机车牵引，将通过能力增加到 800 万吨 / 年。东部通道——南枝柳、柳黎、黎湛铁路。其中南枝柳线设计通过能力 1200 万吨 / 年，“九五”计划通过电气改造将能力提高到 1950 万吨 / 年。西部通道——南昆线、南黎线、黎湛线。南昆线于 1997 年 3 月全线贯通，全长 898.7 公里，通过能力近期 1000 万吨 / 年，远期扩

能可达 2000 万吨 / 年。

海南与内陆过去没有铁路连接。今年 8 月和 11 月粤海铁路通道的重点控制工程湛海南渡河特大桥、海峡南港北防波堤和北起麻章太平、南到雷州白沙 18.3 公里的南标段已正式动工兴建, 计划 2001 年 10 月 1 日粤海铁路全线开通运营。粤海铁路通道由湛海线、海南岛西环线、琼州海峡铁路轮渡组成。它北起广东省湛江市, 向南经雷州市、徐闻县, 在海安火车轮渡站跨越琼州海峡至海南省海口市, 再沿海南西部穿越澄迈县、儋州市、东方市, 到达三亚市, 全长 542.6 公里, 设计通过能力 1000 万吨 / 年。粤海通道经黎湛线北上与湘桂、黔柳、京广及拟建的洛阳至湛江铁路相接, 西行与南昆铁路相连, 东去与河茂、京九、广梅汕铁路相接。

从目前铁路网看, 黎湛线在北部湾中国段路网中十分重要。它西经南昆线、南枝柳线、黔桂线连接大西南腹地, 东经广茂线、广梅汕线连接东南沿海地区, 南经粤海铁路连接海南省。黎湛铁路在建国初期与湛江港同步建设, 全长 318 公里, 1955 年建成投产, 原设计能力为 800 万吨 / 年, 经过技术改造现通过能力 1390 万吨 / 年。该铁路长期超负荷运行, 1997 年黎湛铁路货流密度 3078.5 万吨, 其中下行 1697.7 万吨。1992 年黎湛复线由柳州铁路局组织施工兴建, 至 1997 年底已开通黎塘、贵港、玉林路 140 公里, 计划今年开通至陆川共 180 公里, 1999 年开通至河唇共 256 公里。河唇至湛江段 62 公里开工期尚未最后确定, 这对粤海线在全国路网的畅通连接, 海南、湛江诸港口作用的发挥, 对环北部湾地区铁路网络的形成都十分不利。应采取强有力的措施, 加快黎湛复线的建设速度, 并把复线修通至湛江。

此外, 值得一提的是洛湛铁路大通道。正在做前期设计工作的洛湛铁路走向为洛阳——石门(湖南)——冷水滩(湖南)——梧

州(广西)——湛江(广东)。洛湛铁路的修建,将开通一条南北走向的由华南地区辐射和牵动中西部地区的大通道。这一走向,对北部湾中国段的经济发展有利;若改变洛湛线的走向,不符合北部湾的整体利益。

公路网:目前,北部湾中国段主要由两条国道相连接。一条是国道 325(广州—南宁)线,是广东、广西联系的交通要道。目前,国道 325 线除湛江境内还有 70 公里仍为二、三级公路外,广西境内近 300 公里也基本上为二、三级公路,路况较差,通过能力低,制约了西南各省和广西与广东的经济交往和物资交流,应加速 325 线的高等级改造。国道 207 线(锡林浩特—海安)线,是海南省汽、客渡通往大陆的必经之路,海南、广东与华中、华北等内陆北方地区的主要通道。

公路建设今后的主攻方向是:昆明至湛江的高速公路、重庆至湛江的高等级公路和湛江至海安的高速公路。昆明至湛江高速公路是国家规划中的国道主干线,从昆明至贵阳、柳州、南宁、北海到湛江。列入该主干线中的广西境内路段防城至钦州至北海、柳州至南宁以及防城至涇州均已动工建设,合浦至山口段也已立项。正在建设的广湛高速公路和拟建的湛江至山口高速公路建成后,广州、湛江至贵阳、昆明、南宁等西南主要城市与地区将通过高速公路网而连接。重庆至湛江高等级公路是交通部“九五”公路建设的重点。湛江至海安高速公路也已列入湛江“九五”交通发展规划。这些公路干线贯通后,北部湾中国段海南、湛江、广西公路网将连接西南地区日益完善的公路网,加强北部湾中国段之间以及与西南地区的经济联系。

除了要加强港口、铁路和公路运输网络建设之外,还要加快发展空中运输和内河运输,构建多层次的北部湾交通大网络。

可以预见,随着北部湾交通大网络的逐步形成和完善,一将极大地促进铁路沿线、高等级公路沿线的开发,来自大西南、华

中、华南的货流量会迅速增加；二将推动北部湾本地经济发展和市场化进程，本地的货源也会迅速增加。这样，北部湾地区的港口优势就可以充分得到发挥。同时，交通网络的形成，必将带动以北部湾中国段主要城市为枢纽的小城镇建设，形成繁荣的经济带、经济走廊，促进北部湾区域经济发展。因此，北部湾地区间要增强合作意识，树立“北部湾交通大网络”的观念，消除行政区划分割对交通对接的某些负面影响，尽量避免目光短浅、划地为牢的行为，从北部湾整体利益、长远利益出发，推进北部湾交通大网络的建设。

三、共同营造北部湾区域特色经济

北部湾面临跨世纪发展的历史机遇，然而，北部湾中国段的合作又面临这一客观现实：其一、北部湾地区资源优势相同，产业结构差异不大，因而合作的互补性不那么强；其二，北部湾中国段诸城市分属三个省区，而且尚未形成如长江三角洲的上海、珠江三角洲的广州、深圳这样对全局发展能起带动作用的龙头城市，因而合作的可能性也不怎么强。这样，就形成一种错觉——北部湾中国段诸城市，只有加大竞争力度的可能，没有加强互惠合作的基础。这种看法，不利于北部湾中国段的经济合作和发展，不利于北部湾经济圈的崛起，不利北部湾中国段对世界的竞争乃至中华民族对世界的竞争，是一种从理论到实践都有害的看法。北部湾中国段的“北部湾人”，要以对历史、对民族负责的责任感、真诚团结，在公平竞争中加强合作。其着力点，应放在共同转化北部湾自然资源优势为经济优势上，把北部湾地区的特色经济真正搞优、搞大、搞强。如：

——**共同发展临海型工业。**工业是北部湾中国段薄弱的一环，应是今后发展的重点，而着力点又要放在临海型工业上。北部湾地区海洋油气企业发展前景十分广阔。经勘探表明，南海大

陆架有三个油气聚集十分丰富的大型沉积地。总部设在湛江的中国海洋石油南海西部公司其所属海域，已探明具有生油、储油条件的构造超过 400 个，已找到 9 个油田和 3 个气田。目前，南海西部石油公司已开发油田 3 个，气田 1 个。其中，崖 13-1 气田 1996 年正式投产，向香港和海南省供气；东方 1-1 气田将于 2000 年建成投产，为海南洋浦开发区大化肥厂供气；涠 10-3、10-3 北、11-4、12-1 油田生产出的原油预计在 1999 年上北海涠洲岛；湛江有设施完善的油码头，有年炼油 150 万吨（近期扩大到 300 万吨）的东兴炼油厂，有条件大力发展石化工业。可以预见，在 21 世纪，北部湾中国段的石化工业将借助南油的油、气而腾飞。共同发展海洋油气业，一是要合理布局，尽可能避免地区间大的重复建设；二是充分发挥“大项目效应”，利用大项目扩散、发展下游产品，带动北部湾地区的中小企业、乡镇企业发展。此外，共同开发海产品加工业、海水制盐业、海洋生物业、海洋医药业等等，也必有广阔的发展前景。

——共同开发北部湾海洋资源和热带亚热带资源。北部湾有广袤的海域、漫长的岸线、辽阔的滩涂和丰富的海洋水产资源。其中，湛江市有海岸线 1556 公里；沿岸 10 米等深线浅海滩涂面积 734 万亩，滩涂面积 149 万亩；近海渔场面积 15 万平方公里；渔港 32 处；有经济鱼类 520 余种、贝类 547 种、虾类 28 种、藻类 10 多种。广西全区海岸线总长 1500 多公里，其中，北海 500 公里，防城 584 公里，钦州 420 公里；海南省环岛海岸线长 1528 公里，其中，海口 40.25 公里，儋州 225 公里，三亚 209 公里；全省可供养殖的沿海滩涂面积 2.57 万公顷；全省海洋渔场面积近 30 平方公里；海洋水产在 800 种以上，鱼类就有 600 多种。目前，在北部湾中国段海水增养殖业和海洋捕捞业均有一定基础，有些方面，还走在全国前列，如湛江的海养珍珠产量就占了全国总产量的 2/3，北海珍珠名气也很大。但与先进地区相比仍有较大差

距、大量的滩涂还未开发利用，北部湾发展海水增殖业的潜力还很大。另外，北部湾中国段地处热带和亚热带，我国 960 万平方公里土地属于热带亚热带的地区不多，仅海南岛热带面积就已占了全国热带总面积的 42.4%，这是北部湾中国段的一大优势。随着经济的发展，人民生活水平的提高，北部湾中国段盛产的北运菜、热带亚热带水果等农副产品以及经济价值较高的热带亚热带作物的市场需求量将会越来越大。发展热带亚热带资源主要要做好以下几方面的工作：一要建好运输网络，使生产出来的海产品和热带亚热带作物能畅通无阻地流向全国；二要搞好市场建设，最近国家投资在洪江市兴建一个国家级的农副产品批发市场就是一个重要举措，要合理布局，在北部湾地区逐步形成各类专业市场，以促进流通；三要以龙头企业、龙头产品和技术为纽带，推动跨地区的合作、推进产业化经营；四要就某些开发项目开展合作攻关。共同努力使海洋经济和热带亚热带农业成为北部湾中国段的重要经济支柱。

——**共同发展北部湾滨海旅游业。**北部湾中国段旅游资源丰富，当今国际旅游者喜爱的阳光、海水、沙滩、绿色、空气 5 大要素，北部湾沿岸均兼而有之，还有特殊的热带海涂森林景观——红树林，有不少名胜古迹等等。旅游业是未来世纪的朝阳产业，又是资源节约性和可持续发展型产业，关联度高，带动性强。近年北部湾中国段诸城市都大力发展旅游业，取得了可喜的成绩。今后应加强北部湾地区旅游业的合作，形成大旅游、大市场、大产业。要搞好规划布局，在显示滨海旅游共同特点的同时，又突出各地的特色，形成群体优势，使北部湾中国段成为人人向往的滨海旅游带。

四、共同建立适应北部湾跨世纪发展的新观念

任何国家和地区的振兴和发展都离不开正确的思想观念的指

引。应该看到，由于历史和现实的种种原因，目前北部湾地区在思想观念这一方面，与发达地区存在较大的差距。纵观国内外，地区间经济发展程度的差距，关键是人的思想观念的差距。在滞后的、陈旧的思想观念影响下，决不会有经济的大发展。世纪之交的北部湾不能不发展，北部湾要发展不能不来一次思想大解放，观念大更新，建立适应北部湾跨世纪发展的新思想、新观念是当务之急。

1、北部湾意识。要促进北部湾经济圈的崛起，首先必须树立北部湾整体观念。使“北部湾人”形成强烈的“北部湾意识”，心往一处想，劲往一处使，形成强大的凝聚力，热爱北部湾，发展北部湾，保护北部湾。要广泛宣传北部湾，炒热“北部湾经济圈”这一概念，引起国内外的重视，争取方方面面的支持。

2、合作意识。由于区域合作和跨区合作能充分利用产业、资源的互补性，拓展市场范围，产生互补共进的联系效应，所以，发展区域合作和跨区合作已成为当今世界经济发展的重要内容和主要特征。合作区域内各方之间的相互投资与相互贸易、优势互补与合作竞争，推动了世界经济的发展。无论是区域经济合作典型代表的欧盟、亚太经济合作组织和北美自由贸易区，还是我国的“四洲两湾”其成立的动机均是加强合作，优势互补，共同发展。目前，北部湾诸城市间也有某些方面的合作，但还是零碎的、分散的、低层次的。要促进北部湾经济圈崛起，迎接跨世纪的挑战，当务之急要培养合作意识。为此，可以考虑以市长联席会议、经合组织之类的形式，在充分沟通的基础上，从寻找共同利益点、发挥优势、互惠共荣的层面加以探讨，以积极的政府行为营造有利于北部湾经济圈崛起的大环境，防止和避免竞争过度、重复建设严重等现象，努力推进彼此间的合作由民间有限的合作向政府推动下的全面合作升级，由自发、分散和完全由市场决定的合作向以市场导向为主、市场推动和政府协调相结合的合作升级，把

竞争开发和协调发展有机地结合起来,形成北部湾地区的整体合力,减少内耗,携手共进。

3、市场经济意识。尽管在那遥远的年代,北部湾地区曾经辉煌过。西汉时期,北部湾地区合浦郡的徐闻曾经是“海上丝绸之路”的始发港,北部湾海域曾经热闹一时。但自此之后,就再也没有大的“辉煌”。由于长期的沉寂、长期的封闭、长期的经济发展滞后,商品经济观念淡薄、小农经济观念浓重已成为北部湾地区人文精神的一大特点。这严重制约着北部湾地区市场经济体制的建立和完善,制约着北部湾地区间合作和市场化进程,制约着经济、社会的发展和进步。这种情况如不迅速改变,难以适应我国正逐步从计划经济向社会主义市场经济体制转轨的形势,难以适应世界经济全球化的形势。因此,培育市场经济意识,是建立适应北部湾跨世纪发展思想观念的重要内容。

4、开放意识。北部湾地区开放意识比较淡薄,由此导致北部湾地区开放度不高。位于这个地区的湛江、北海,被列入我国最早对外开放的14个沿海开放城市,海南是我国最大的特区,但从开放程度看,与其他特区、其他开放城市,以至不是特区、不是沿海开放城市的发达地区相比,都有较大差距。据1997年的统计资料,北部湾中国段对外引资的前三座城市依次为:海口5.57亿美元、三亚1.59亿美元、湛江1.12亿美元。这些数字,比起开放度高的地区差距是很大的。因此,增强开放意识,对北部湾地区的发展具有重要意义。北部湾地区包括“二国四方”,其中一国是越南。越南总面积32.95万平方公里,海岸线长达3260公里;位于北部湾的省、市主要有广宁和海防。越南自结束战争后,发展经济的欲望十分强烈,采取了对外开放政策,1995年7月越南正式成为东盟第7个成员国,获得了跨越国界配置资源的便利。越南近年重点发展北部湾沿岸的海防、鸿基等港口城市。亚太首脑茂物会议后,越南在与我国相连的芒街建立面积达700平方公里、

政策比我国所有特区和开发区都要优惠的经济开发区。北部湾经济圈不可能排斥越南，越南既是我们的竞争对手，又是我们的合作伙伴，对越南我们必须采取开放的政策，加强和越南的联系和沟通，发展贸易往来，实行优势互补。在世界经济一体化、全球化的今天，北部湾经济圈要迅速崛起，必须以更广阔的视野、更灵活的措施，提高对外开放水平，对越南开放，对东南亚开放，对全世界开放。同时，也要对周边地区开放，不要划地为牢、以邻为壑。要借助外力的推动、特别是借助高度发展的资金、技术、人才，参加国际经济大循环，以开放带动发展。

5. 科技意识。当前，世界经济的发展正从工业化向信息化阶段过渡，人类社会已逐步进入知识经济时代，科学技术以前所未有的速度和力量深刻地影响经济和社会发展。21世纪世界综合国力的竞争和经济格局的角逐中心主要聚集于科学技术的实力。就北部湾而言，北部湾地区拥有漫长的海岸线，多处大型深水不冻港，丰富的海洋资源和热带、亚热带资源。但是自然资源优势不等于经济优势，要促进自然资源优势早日转化为经济优势，靠的是科技进步。目前，北部湾地区的科技发展水平仍较低。如湛江市，1997年科技进步对经济增长的贡献率仅为18.6%，远远低于全国31.6%的水平。可见北部湾跨世纪发展的成败在很大程度上取决于能否在科技进步方面实现后发式跨越。最近，湛江制订了《988科技兴湛计划》，这是一个良好的开端。要实现科技进步的后发式跨越，必须增强科技意识，树立科学精神，大力促进科技进步，并根据互惠互利的原则就本地资源开发利用之类的科研项目合作攻关。中央驻北部湾地区的科研单位不少，如设在湛江的中国石油南海西部公司、林业部桉树研究中心，设在海南的热带作物研究院等等，有雄厚的科研力量，要充分利用这些科研单位的力量，加强北部湾地区科技合作开发研究，尽快扭转北部湾地区科技发展较为落后的被动局面。