

南海海洋开发与管理系列丛书
广东省公务员和专业技术人员培训系列教材
广东省海洋与渔业局、广东海洋大学资助出版

海洋与渔业 应急管理

李珠江 朱坚真 主 编
张健生 李 磊 杜 军 陈秋元 副主编



海洋出版社

南海海洋开发与管理系列丛书

广东省公务员和专业技术人员培训系列教材

广东省海洋与渔业局、广东海洋大学资助出版

海洋与渔业应急管理

主 编 李珠江 朱坚真

副主编 张健生 李 磊 杜 军 陈秋元

海洋出版社

2007 年 · 北京

图书在版编目(CIP)数据

海洋与渔业应急管理/李珠江,朱坚真主编. —北京:海洋出版社,2007
ISBN 978-7-5027-7002-0

I. 海… II. ①李… ②朱… III. 海洋渔业—紧急事件—安全管理 IV. S97

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 017094 号

责任编辑:杨传霞

责任印制:刘志恒

海洋出版社 出版发行

<http://www.oceanpress.com.cn>

北京市海淀区大慧寺路 8 号 邮编:100081

北京海洋印刷厂印刷 新华书店北京发行所经销

2007 年 8 月第 1 版 2007 年 8 月第 1 次印刷

开本:787 mm × 1092 mm 1/16 印张:32.5

字数:790.9 千字 定价:98.00 元

发行部:62147016 邮购部:68038093 总编室:62114335

海洋版图书印、装错误可随时退换

《南海海洋开发与管理系列丛书》

编辑委员会

顾 问

孙志辉 (国家海洋局局长)

张宝文 (农业部副部长、教授)

李容根 (广东省人民政府副省长)

特邀编委

李健华 (农业部渔业局局长)

罗东凯 (中共广东省委组织部副部长、省直机关工委书记)

李立新 (国家海洋局南海分局局长)

吴 壮 (农业部南海区渔政渔港监督管理局局长)

陈鸿宇 (中共广东省委党校副校长、教授)

莫 震 (中共广东省委政策研究室副主任、研究员)

黄庆勇 (广东省人民政府发展研究中心副主任)

温国辉 (广东省经济贸易委员会副主任)

刘卫国 (广东海洋大学党委书记)

何 真 (广东海洋大学校长、教授)

阳国亮 (广西大学党委书记、教授)

吴灶和 (广东海洋大学副校长、教授)

丛书主编

李珠江 (广东省海洋与渔业局局长)

朱坚真 (广东海洋大学副校长、教授)

丛书副主编

钱宏林 (国家海洋局南海分局副局长)

王名文 (国家海洋局南海分局副局长)

张健生 (广东省海洋与渔业局纪委书记)

李 磊 (广东省海洋与渔业局副巡视员)

刘添荣（农业部南海区渔政渔港监督管理局副局长）

白桦（广东省海洋与渔业局科技外事外经处处长）

编委

宋利芳（中国人民大学经济学院教授、博士）

张光华（中水集团远洋股份有限公司副总经济师）

徐瑞永（中国水产科学研究院人事处处长、研究员）

宁凌（广东海洋大学经济管理学院院长、博士）

王爱民（海南大学国家海洋生物工程中心主任、教授）

洪伟东（广东省海洋与渔业局计划财务处处长、高级工程师）

冯吉南（广东省海洋与渔业局海洋与渔业处处长）

方文东（中国科学院南海海洋研究所科研计划处处长、研究员）

黄来如（中国科学院南海海洋研究所科技处处长、高级工程师）

周民良（中国社会科学院工业经济研究所研究员、博士）

窦黑铁（广东省海洋开发研究中心办公室主任）

王平运（国家海洋局南海分局人事处处长）

李平（农业部南海区渔政渔港监督管理局人事处处长）

张清要（广东省海洋与渔业局办公室主任）

杨志仁（广东省海洋与渔业局人事教育处处长）

陈向阳（广东省海洋与渔业局人事教育处副处长）

陈一平（广东省渔政总队副总队长、高级工程师）

洪鹏志（广东海洋大学科研处处长）

周瑞莲（广东省海洋与渔业局科技外事外经处副处长）

冯达才（广东省哲学社会科学规划领导小组办公室副主任）

徐志良（国家海洋局南海分局政策研究室主任）

甘伟明（广东省深圳市海洋局海洋与渔业处处长）

索庆华（广东海洋大学继续教育学院副院长）

杜军（广东海洋大学经济管理学院教师）

贺赞（广东海洋大学WTO研究中心实习研究员）

程功舜（广东海洋大学法学院教师）

周斌（广东海洋大学科研处助理研究员）

鄢波（广东海洋大学经济管理学院教师）

乔俊果（广东海洋大学海洋经济研究所研究人员）
师银燕（广东海洋大学经济管理学院硕士研究生）
张庆霖（广东海洋大学经济管理学院硕士研究生）
白福臣（广东海洋大学经济管理学院副院长、教授）
唐志军（广东海洋大学经济管理学院副院长、教授）
詹衍玲（广东海洋大学档案馆馆长、副研究馆员）
蒋重秀（广东海洋大学经济系主任、副教授）
廖国树（广东湛江市发展与改革局副局长、高级经济师）

《海洋与渔业应急管理》

编辑委员会

主 编	李珠江	朱坚真		
副主编	张健生	李 磊	杜 军	陈秋元
编著者	李珠江	朱坚真	张健生	李 磊
	杜 军	贺 赞	程功舜	鄢 波
	周 斌	白 桦	陈秋元	杨志仁
	陈向阳	陈一平	李土寿	窦黑铁
	索庆华	张 欣	董慧娟	尹 萌

《南海海洋开发与管理系列丛书》

序 言

张梅颖（全国政协副主席、教授）

21 世纪是海洋开发利用的世纪，各国“蓝色圈地运动”激烈展开。中国必须抓住机遇，迎接挑战，为中华民族的生存与发展争夺更多的海洋利益，分享应得的利益份额。西部大开发和建设海洋强国，是党中央、国务院促进中华民族伟大复兴的两个重大决策。随着中国经济迅速增长，中国经济的外向性增强，对能源及其他资源的依存度增大。

21 世纪南海在中国经济安全中的地位越来越重要。南海的开发与管理问题，是影响中国未来经济发展的十分重要的一个变量；其解决得好坏，决定着未来中国经济能否持续、快速、健康发展问题。

美国著名的学者安德鲁·内森和罗伯特·罗斯认为，在战略中，像在房地产中一样，地理位置是起决定价值的主要因素。南海在中国经济安全中的地位，在某种程度上是由其地理位置决定的。南海的战略与经济价值日益凸现，它对中国的重要性表现在三个方面：首先是领土领海完整。在中国海洋国土中，南海面积最大。南海占我国海域面积的 $\frac{2}{3}$ ，巨大的空间资源与海洋资源是我国经济发展的基础；其次是能源。南海蕴藏丰富的能源，如石油，已探明的石油资源量为 630 亿吨，在我国传统海疆范围内为 420 亿吨。我国现在每年消耗 2.5 亿吨，够用 168 年；再次是地缘战略。南海居太平洋与印度洋的交汇中心，是沟通太平洋和印度洋，联系亚洲大陆和大洋洲的交通要冲，被称为“亚洲的地中海”。因此，21 世纪南海和中国的经济安全有着不可分割的天然的联系。

南海是许多国家的“海上生命线”。它是世界上第二大海上航道，仅次于欧洲的地中海，全世界一半以上的大型油轮及货轮均航行经过此水域，每年来来往往的大小船舶总计在 4 万艘以上。据中国商务部统计，2006 年中国石油对外依存度已达 47%。最新发布的 2006 年能源蓝皮书《中国能源发展报告》预计，世界能源消费大国——中国在 2010 年的石油进口依存度将达

50%。目前,我国已成为世界上继美国之后的第二大石油消费国。而这些进口石油绝大部分必须经过南海航线,充分开发、利用和管理好南海,关系到中国经济发展的命运与民族的生存问题。

五千年前,古希腊海洋学者地密斯多克利就曾预言:谁控制了海洋,谁就控制了一切。南海是中国未来经济发展的空间,是中国实现可持续发展的物质基础。目前南海地区总体局势稳定,但多方占领、开发无序、联合对华的态势、东盟各国的“逆裁军”形势和大国出于自身利益的算计而染指南海的现状,使得南海地区潜藏着许多不安定的因素;南海问题的国际化和复杂化趋势加剧了南海的不稳定。所有这些因素都不利于中国充分开发利用南海。为此,我们必须进一步为开发、利用、保护好南海做出更多的努力。

《南海海洋开发与管理系列丛书》的编写出版,正是顺应了中国在 21 世纪开发、利用、保护南海海洋资源的要求,适合我国国情与国际环境,它将为推动我国加快开发与管理好南海海洋工作提供一系列理论依据与实际操作借鉴。它将有利的为我国建立一支高素质的开发、利用、保护南海海洋的研究团队,将有利于培养一批能担当未来重任的海洋经济与海洋管理的专业人才。

本系列丛书的出版,将对推进我国南海海洋经济与社会发展,维护我国南海海洋权益,充分开发、利用、保护南海资源,管理好南海,建设海洋强国,实现我国国民经济社会可持续发展,做出重要的历史性的贡献。

2007 年 7 月 28 日于北京

《南海海洋开发与管理系列丛书》

总 序

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开发战略，并将海洋产业发展战略与东中西产业转移有机结合在一起，作为国家发展战略通盘考虑，这关系到新世纪我国经济社会发展的后劲与空间潜力。

一、南海的现实价值与潜在价值

南海，是亚太地区面积最大、周边国家最多的海域。它濒临中国大陆，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 2 800 多种，据调查，中远海渔业资源量大约为 2.25 ~ 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。据国家发展和改革委员会 2006 年 8 月公布的名为《中国石油替代能源发展概述》的研究报告,目前已在中国海域内发现大量天然气水合物储量,仅南海北部的天然气水合物储量估计相当于中国陆上石油总量的 50% 左右。

南海的港口资源。以广西、粤西和海南岛 4 845 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 1 429 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 2 900 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 1 543 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 15 000 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入口,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。其中联结东盟、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。她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。她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。根据国外学者(Ga Luft and Anne Korin, 2004)的分析,当前中国、日本、韩国经济对南海航线的依存度已经分别高达85.7%, 90.6%, 87.3%。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

(一) 南海开发在我国东部、中部和西部经济发展中的作用

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,1980年东、中、西部地区GDP占全国比重分别为50%、30%和20%,2005年已经变为60%以上、24%和16%以下。从人均生产总值来看,1980年东部地区高出全国水平34%,中、西部地区人均GDP占全国平均水平分别为80%和70%,2005年则变为东部地区高出全国平均水平的58%以上,中、西部地区则下降为70%和55%以下;从城镇居民人均可支配收入来看,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,7年来国家不断加大西部基础设施建设投入,累计投入1万亿元以上,西部开发新开工重点工程70多项,中央财政共向西部地区下达国债项目资金3500多亿元,占同期全国已下达国债项目资金的45%。在财政转移支付方面,7年间中央财政对西部地区的财力性转移支付累计4500多亿元,占同期全国的52%。税收政策方面,国家制定并实施了一系列旨在促进西部地区经济社会发展的税收优惠政策。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。2000—2006年,西部地区生产总值年均增长11.1%,与全国同口径增速的差距明显缩小。地方财政收入年均增长17.1%。城镇居民人均可支配收入、农民人均纯收入分别由2000年的5490元、1690元增加至2005年的8783元、2379元。

但是,产业转移的发生却是转出区“推力”与转入区“拉力”共同作用的结果。西部大开发战略实施以来,虽然出台了不少的西部投资优惠政策,但成效并不明显。据陈建军的调查推算,浙江省企业今后五年内对省外投资(包括对海外投资)的规模在100亿至500亿元之间,年均20亿至100亿元之间,这个数目仅相当于该省2000年GDP的0.4%~2%。可想而知,进入西部的“浙资”规模该有多小,而“浙商”还是迄今为止西进“东资”的主要行动力量。这表明,西部地区对外部资本的吸引力很低,区域内部还存在许多制约资本西进和产业西移的障碍。高附加值产业重心向东转移,资源型产业重心向西转移,一些劳动密集型和重要原材料产业并未按预期向西转移。

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。

在谈到中西部地区的比较优势时,无一例外地会谈谈到中西部地区有丰富的自然资源,但实际情况并非如此。中西部地区幅员辽阔,仅西部地区就包括重庆、四川、贵州、云南、西藏、陕西、甘肃、青海、宁夏、新疆、内蒙古、广西等12个省(自治区、直辖市),加上中部地区的7个省份,共19个省(自治区、直辖市),占全国国土面积的80%左右,而能源分布相对集中。煤、石油主要分布在华北和西北,铁集中于东华北和西南,磷主要分布在西南和中南地区,钨、锡、锑等优势资源则主要分布在湘、赣、桂、滇等省(区)。一些尚未开发利用的大型、超大型矿区,主要分布于西部边远地区。这就意味着中部和中南地区在能源方面并没有比东部拥有更大的优势,加之缺少集群溢出和制度优势,东部产业的转移动力明显受到阻滞。

(二) 南海开发在我国东中西部产业转移过程中的经济聚合作用

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,2002年的进口量为6941万吨,2003年则上升了31%,达到9112万吨,石油对外依存度也由1995年的7.6%增加到2003年的36.1%,成为全球第二大石油进口国。这些数据表明,我国的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、能源体系为辅的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、印尼、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、吸引区位优势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,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《南海海洋开发与管理系列丛书》的主要目的

实施海洋开发与管理,体现了发展是执政兴国的第一要务,有利于全面落实《全国海洋经济发展规划纲要》,有利于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。2006年全国海洋生产总值20958亿元,同比增长13.97%,占国内生产总值比重达10.01%,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，海洋也必将对国民经济做出越来越大的贡献。可以预见，通过实施海洋开发与加强海洋管理，海洋经济在未来 20 年将持续快速发展，我国将逐步发展成为海洋经济强国。

开发利用海洋，首先要保护和管理好海洋。目前随着我国南海沿海省市区经济的快速增长，海洋资源开发获得长足进展，但在开发、利用海洋的过程中出现了一些不容忽视的问题。如何加强海洋综合管理，规范海洋开发与利用，促进海洋经济持续、健康、快速发展，已成为各级政府和海洋管理部门亟待解决的重要课题。但由于种种原因，目前我国还没有一套与海洋开发管理相关的系统而全面的丛书。为了贯彻落实国家海洋战略部署，更好地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，激发他们从事海洋开发与管理的热爱，满足广大专家学者迫切需要了解海洋开发与管理前沿成果的愿望，提高海洋开发与管理战线工作人员的科学素养，广东海洋大学、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领导多次协商，决定联合组织有关专家学者编写《南海海洋开发与管理系列丛书》。

本套丛书的编写注意“理论性”与“实践性”的合理结合。首先，本套丛书以在粤琼桂具有重要影响的各海洋开发与管理学科的学术带头人领衔，国内海洋开发与管理学科的优秀学者参加的方式形成强大的学术阵容，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政府和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《南海海洋开发与管理系列丛书》的出版发行，进一步加强广东海洋大学、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与交流，有效地提升涉海管理部门的影响力和知名度，提高高等院校的学术地位，增强高校和涉海管理部门在海洋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，造就一支高效的海洋开发与管理研究团队。与此同时，《南海海洋开发与管理系列丛书》的出版发行，对推进南海海洋开发与管理工作，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。

《南海海洋开发与管理系列丛书》编辑委员会

2007 年 7 月 7 日

提高预防和处置突发性公共事件能力 为构建社会主义和谐社会提供保证

——《广东省公务员和专业技术人员培训系列教材》总序

中共中央政治局委员、广东省委书记 张德江

党的十六届六中全会做出《关于构建社会主义和谐社会若干重大问题的决定》，这是以胡锦涛同志为总书记的党中央站在新的历史高度做出的重大战略决策，是我们党在新世纪新阶段治国理政的新方略，对我们党团结带领全国各族人民，树立和落实科学发展观，全面建设小康社会，加快推进社会主义现代化具有十分重要的意义。

构建社会主义和谐社会，关键在党，核心在建设一支高素质的干部队伍。广东省要在构建社会主义和谐社会中更好地发挥排头兵作用，必须培养造就一支素质高、作风好、能力强的干部队伍。实践证明，培训是提高干部素质和能力的最有效手段之一。各级党委、政府要十分重视干部培训教育工作，认真落实中央提出的大规模培训干部、大幅度提高干部素质的战略任务，坚持以马克思列宁主义、毛泽东思想、邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导，全面贯彻落实科学发展观，紧紧围绕党和国家工作大局，逐步加大干部培训投入，完善干部培训制度，加强干部培训考核，按照胡锦涛总书记提出的“联系实际创新路、加强培训求实效”的要求，努力开创培训教育工作新局面。

积极预防和妥善处置突发公共事件，是维护人民群众利益和社会稳定，构建社会主义和谐社会的重要任务，是对各级党委、政府执政能力的现实考验。广东省正处于改革和发展的关键时期，必须把积极预防和妥善处置突发公共事件摆在突出位置，认真抓好。

广东省人事厅组织省直单位编写突发公共事件应急管理培训系列教材，是一项具有战略意义的基础性工作。要利用好这套教材，对全省公务员和专业技术人员开展全员培训，提高预防和处置突发公共事件能力。

各部门、各单位要以对党和人民高度负责的态度，精心组织培训，全省公务员和广大专业技术人员要积极参加培训，我们共同努力，为建设经济强省、文化大省、法制社会、和谐广东，实现全省人民的富裕安康而奋斗！