

## 中篇 向海经济

### 第三章 向海经济：谱写合浦发展新篇章

#### 3.1 “一带一路”的理论解说

##### 3.1.1 “一带一路”的历史演变

###### 1. “一带一路”的构成

“一带一路”由陆上丝绸之路经济带和海上丝绸之路构成。其中陆上丝绸之路从中国的中原之地，到先途经新疆乌鲁木齐，往西经过中亚、西亚，到达欧洲，构成丝绸之路经济带。历史上的丝绸之路也和如今的丝绸之路经济带基本重合。“一带一路”的另一重要组成部分是“海上丝绸之路”。“海上丝绸之路”主要是从中国东南沿海港口出发，经过南海、印度洋，到达欧洲国家港口。具体是从浙江的宁波、福建的泉州、广东的广州、广西合浦出发，沿着东海、南海至太平洋，随后从印度的加尔各答往北，到达印度洋，然后抵达东北内罗毕，通往也门亚丁湾、进入地中海。值得一提的是，“海上丝绸之路”途径东盟十国，历史上中国和这个国家就有密切的经贸往来，而“海上丝绸之路”也随着古代贸易的发展成为历史上中国对外重要的海上通道。

###### 2. “一带一路”倡议

“一带一路”倡议提出的标志是2013年9月7日，中国国家主席习近平出访哈萨克斯坦是在纳扎尔巴耶夫大学发表的演讲：“为了使各国经济联系更加紧密、相互合作更加深入、发展空间更加广阔，我们可以用创新的合作模式，共同建设‘丝绸之路经济带’，以点带面，从线到片，逐步形成区域大合作”。这是第一次在丝绸之路经济带沿线国家提出这样的构想，而哈萨克斯坦本身是中亚五国中最重要的国家之一。

随后，2013年10月3日，国家主席习近平在印度尼西亚过会的演讲时提出：“中国愿同东盟国家加强海上合作，使用号中国政府设立的中国—东盟海上合作基金，发展号海洋合作合办关系，共同建设21世纪‘海上丝绸之路’”。

这样，距离哈萨克斯坦提出“丝绸之路经济带”这一构想仅一个月的时间，我国选在海上丝绸之路途径的重要国家印度尼西亚提出“海上丝绸之路”的新构想。亮着遥相呼应，共同构成了“一带一路”这一构想的问世。

###### 3. 古代丝绸之路与新丝绸之路（“一带一路”）的时代意义

###### (1) 古代丝绸之路的时代意义

公元97年，距今2000多年前的班超打通丝绸之路后，派了一个叫做甘英的使者出使大秦。甘英历经千难万险到了波斯湾以后，停在安西（现在的巴格达），准备继续西渡。但是看到波斯湾水高浪急，而且得知即便渡过波斯湾以后也要再花几个月才能走到大秦，

甘英放弃了这个计划。史书上记载，甘英由此从波斯湾回来向班超复命。班超很气愤，又派出其他的使者继续出访。历史学家因此推测，如果早在公元 97 年，甘英越过波斯湾到达了欧洲世界，就可能会对欧亚之间的文化和贸易，乃至欧亚政治版图产生重大影响。由此可见古代丝绸之路的重要历史影响。即便在数百年之后，这条通往欧洲的商贸之路才断断续续被走通，依旧不影响古代丝绸之路成为一条连接东西方文化和贸易要道的历史地位。

19 世纪末，德国地质学家李希霍芬将这条东西大通道誉为“丝绸之路”。德国人胡特森在多年研究的基础上，撰写成专著《丝路》。从此，丝绸之路这一称谓得到世界的认可。因为丝绸在罗马最有名，就像现在的奢侈品，是当时贵族高贵身份的象征。但当时在丝绸之路交易的物品中，丝绸的比重占得并不大，但他确实最有代表性的，因此这个名称流传下来。

从国际地缘政治的视角出发来看，丝绸之路经过的区域是世界的核心地带。欧亚大陆陆地上相连，虽然分为欧洲和亚洲两大洲，但是实际上是一个陆上大岛。新疆维吾尔自治区以西，俄罗斯以南，构成了欧亚大陆的核心地带。国际地缘政治学的理论观点认为，谁能够控制这个地区，就控制了亚洲大陆；控制了亚洲大陆，就控制了世界版图。而核心地带的边缘恰巧就是丝绸之路的边缘。这又赋予了丝绸之路丰富的地缘政治含义。

## (2) 新丝绸之路（“一带一路”）的时代意义

全球化要求各个国家在全球分工体系中，找到自己的定位，全球范围内的商品流通、文化交流以及人员流动都形成了前所未有的规模。伴随着这个过程，就需要打通货物等生产要素的运输通道，既包含有形的，也包含无形的。这是“一带一路”诞生的深刻时代背景。以欧亚大陆桥为例，它东起中国连云港，经郑州、西安，到莫斯科、华沙、柏林，终点是荷兰鹿特丹。一头是太平洋，一头是大西洋，把货物从东到西的运输，这就是经济发展的实际需求。“一带一路”实现了这样的互联互通。和古代丝绸之路相比，尽管现在的“一带一路”走向相同，范围相同，但是由于运输技术的发展，使更加高效、便捷的运输通道建设成为可能。同时，互利共赢的理念与和平发展的外交政策促进了更加安全的商品运输环境。这是一个质的飞跃。

“一带一路”作为新时代的丝绸之路，对中国发展的意义巨大。从中国的区域经济发展来看，现在已经形成三大重要战略：第一个是“一带一路”战略；第二个是“长江经济带”战略；最后一个“京津冀协同发展”战略。这三个战略是互相作用和影响的。通过京津冀、长三角、珠三角这三大城市群经济的协调发展，与“一带一路”这个对外战略结合在一起，就可以促进内外协同发展，使中国经济布局更加合理，推动经济更加均衡发展，创造更好的发展动能，保持经济中高速增长。区别于“长江经济带”战略和“京津冀协同发展”战略主要是面向国内战略，“一带一路”战略则是国内外一身二任，所以是中国新

一轮对外开放战略的首选。

因此，“一带一路”战略，作为新时代的丝绸之路，其重要意义至少有这样三个方面：一是为经济全球化条件下人流、物流、商贸活动的开展，提供了更加便捷的运输通道。比如欧亚大陆桥就是典型的例子，体现了人类发展对经济合理性的不断追求和更高效率的现实要求。二是为中国经济发展提供了新的发展空间，为中国的和平崛起提供了平台。三是为沿线各个国家和地区的合作提供了新的范式，为世界经济的再平衡发展提供了新的途径。

### 3.1.2 “一带一路”的时代背景

#### 1. “一带一路”倡议提出的宏观背景

##### (1) 美国经济复苏提速

从美国来看，权威投行预测美国 GDP 近年可以实现 3% 左右的经济增速，课件美国在发达国家中是较早开始复苏的。

美国经济之所以较早实现复苏，依靠的是其自身所具有的创新等优势，这主要集中在大学、企业制度、企业管理、产业制度、创新和资本市场等方面。美国处于领先优势但已呈现衰退趋势的则是劳动力、物流基础。近几年，通过新一轮的技术革命，美国促进了新兴产业的发展，如新材料、新能源的发展。其在页岩气的开发技术创新，就降低了开采成本，并有望替代石油。因此，美国新一轮的“再工业化”，不是再去制造汽车，也不是发展钢铁产业，而是发展新的产业，实行经济转型。

##### (2) 欧洲经济增长缓慢

从欧洲来看，近年其各国 GDP 年均增速仅为 1% 多，主要受累于以下三大原因。首先是宏观经济调节机制存在缺陷。在一个国家或者经济体内部，货币政策和财政政策应当协调。由 20 多个欧洲国家组成的欧盟，成立了货币委员会统一货币政策，但是各个国家还拥有自己的财政主权。这样，财政政策与货币政策经常不能统一协调。这样，对欧盟来说就增加了调控经济的很多矛盾。其次是社会福利包袱过重。据统计，欧洲国家福利支出占 GDP 总量的 30%，高于美国的 16%，日本的 19%。<sup>[1]</sup>近年来，大量难民进入欧洲国家，就是希望能够享有欧洲国家的福利。庞大的福利开支，对财政来说是一笔不菲的开支。第三，一些国家财政收入增长缓慢，结果就出现了主权债务到期无法还本付息的欧债危机。希腊、意大利都是这个问题。在经济不景气的情况下，为使财政得到平衡，这些国家职能削减福利，但引起了民众大规模抗议。2016 年的英国“脱欧”就是这些矛盾发展的一个结果。因此，对欧洲这样一个工业化成熟地区的经济来说，十分需要有新的投资项目，产生新的需求。这也是为什么欧洲国家会比较积极参加中国“一带一路”占了一个重要因素。

##### (3) 新兴经济体贡献显著

新兴经济体对世界经济增长的贡献，主要表现在金砖五国 (BRICS)：巴西、南非、俄罗斯、中国和印度。目前，新兴经济体对世界经济增长的贡献已经由 2000 年的“四六分”

转变为 2015 年的“七三分”，增长十分迅速。在正常的增长速度下，预计到了 2025 年，BRICS 国家将超过发达国家 G6 经济总量的一半，2050 年则将超过 G6 的总和。根据英国宏观经济预测机构的 CEBR 的测算，到 2030 年，中国、印度、巴西这三大发展中国家将成为世界经济格局中的重要力量。当然，新兴经济体国家的发展也是不平衡的。2017 年 9 月，金砖五国首脑会晤将在中国厦门举行，就是要商议协调发展的政策。

#### (4) “一带一路”沿线国家成为世界经济增长的重要动力

根据英国第三方预测机构 CEBR 对 2010-2030 年世界各国经济增长率的预测，世界经济增长率的普遍预测为 3.0%。而相较之下，“一带一路”沿线的发展中国家 GDP 增长普遍在 6%左右，将成为世界经济最活跃的地区。

### 2. “一带一路”战略提出的国内背景

《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十三个五年规划的建议》认为，我国物质基础雄厚、人力资本丰富、市场空间广阔、发展潜力巨大，经济发展方式加快转变，新的增长动力正在孕育形成，经济长期向好基本面没有改变。

同时，我国经济发展不平衡、不协调、不可持续问题仍然突出，主要是发展方式粗放，创新能力不强，部分行业产能过剩严重，企业效益下滑，重大安全事故频发；城乡区域发展不平衡；资源约束趋紧，生态环境恶化趋势尚未得到根本扭转；基本公共服务供给不足，收入差距较大，人口老龄化加快，消除贫困任务艰巨等。

因此概括起来，中国经济的双重任务就是转型与增长。增长就是要在“十三五”阶段继续保持经济向上的发展，完成全面建设小康社会的任务。转型则是解决号过去发展中的问题，如发展结构的问题、发展动能的问题，通过创新实现经济的升级。而且转型和增长需要结合，在时间与空间上互补。2015 年中央提出了进行供给侧结构性改革的重大思路，年底的中央经济工作会议上提出“去产能、去库存、去杠杆、减成本、补短板”的具体政策，针对的就是突出的产能过剩，效益不高的问题。这些都是“一带一路”倡议形成的重要因素。而“一带一路”一旦实施，实际上可以通过以空间换时间，助推转型与增长双重任务的完成。

### 3.1.3 “一带一路”的理论模型

#### 1. “一带一路”的供给与需求分析

“一带一路”对外是和平发展倡议，对内是对外开放战略。那么，又怎么理解“一带一路”作为一个国际合作项目新的定位呢？实际上这是对项目实施的主体企业来说的。所以需要从微观层面分析“一带一路”作为一个全新的国际合作模式其内在的盈利机制。

近年来，以中国为发展中国家代表的新兴市场成为世界经济增长的重要动力。以中亚、西亚为代表的亚洲发展中国家市场广阔。根据亚洲开发银行的测算，未来 8—10 年，亚洲每年的基础设施资金需求将达到 7300 亿美元；根据世界银行的测算，亚洲每年基础设施

资金需求约为 8000 亿美元。与此同时，亚洲开发银行和世界银行两个最大的金融机构每年在亚洲地区基础设施的投资总额只有 300 亿美元左右。因此，资金欠缺制约了基础设施建设，也制约了以中亚、西亚为代表的发展中国家的经济增长。这是“一带一路”倡议经济层面的需求面。而中国经济由于结构转型而形成的生产能力赋予、拥有竞争力的中高端技术和庞大的外汇储备，又形成了“一带一路”倡议经济层面的供给面。这个供需结合就形成“一带一路”战略内在可行的经济逻辑。

## 2. “一带一路”的基本理论模型

### (1) 中国与亚洲国家合作的“双赢”——基本模型

第一步，中国给这些国家提供“软贷款”，就是低息的或无息的贷款。这些国家借了中国的“软贷款”，一般必须进口中国的产品、劳务等，跟中国的企业签订合同来建设它的铁路、港口等基础设施。这样，拿到订单以后，在中国的施工人员开过去的同时，国内的有关厂家的订单也增加了，国内的产能得到了比较充分的利用。第二步，袈裟用三年、五年的时间把项目建成了，这个国家就可用项目的收益和增加的政府税收来归还原来借的贷款。由于这些设施建在他们国家，就为这些国家今后的经济发展和长远的现代化提供了基础和平台。这样一来，双方就获得了“双赢”。

### (2) 欧洲、非洲国家参加的“多边共赢”——延展模型

前述基本模型中回答了中国与中亚、东亚国家如何双边共赢的问题。不妨再把基本模型拓展到非洲和欧洲国家。非洲国家和许多亚洲国家处于同样的经济起飞前夜，需要用基础设施支撑未来的工业化和现代化。因此，非洲国家也可以加入“一带一路”。把基本模式用于非洲国家，就像应用于一些亚洲国家一样。特别是东北本来就是海上丝绸之路的一部分，西非、南非国家也都可以加入。

欧洲国家也同样适用于这样的延展模型，但是在模型中所扮演的角色却与非洲国家截然不同。欧洲国家大部分是成熟的工业化抢过，欧盟是世界一个发达的经济体。但这几年经济增长乏力，急需新的需求来促进经济增长。所以对这样一个巨大的、每年由 5000 多亿美元的基础设施建设市场，欧洲国家当然很想加入，而且他们也有能力加入。具体表现在欧洲发达国家拥有高端的技术，包括高铁、核电、空客飞机等制造技术，还有研发和营销经验，在很多领域上都超过中国。如果欧洲企业和中国企业联合在一起，到一个国家去合作建基础设施，将形成“第三方合作计划”，一种新形式的“国际产能合作计划”。其中第一方是中国，第二方就是合作进行基础设施建设的那些国家，第三方则是欧洲等发达国家。欧洲国家参与进来的形式很多，可以采用股份制，跟中国一起在当地建立合资公司。这样，原本的“双边共赢”模式就变成了“多变共赢”，就是两个以上国家的共赢。欧洲国家加入后得到了什么？他们得到了巨大的市场。他们的产能、研发能力、营销能力就可以释放出来。中国对此当然是欢迎的。因为中国经济要转型、技术要升级，与欧洲国家一

起合作建设项目，中国企业可以学到很多东西。

### (3) 北美国家参加的“多边共赢”——扩展模型（二）

进一步把模型扩展到北美。原理是一样的。北美因为有好的研发技术，和欧洲一样现金的制造业，无非现在也是缺乏需求。中国可向欧洲和北美国家学习先进制造技术、研发、营销等，在动态中改变中国的经济结构。所以这个模式完全是可以的。将来也可以包括日本。因为这些巨大的需求为金融危机后的世界经济提供了一个很宝贵的重振机遇。在基础设施建设需求成为当代世界“奢侈品”的时候，亚洲、非洲这些发展中国家有着这么巨大的“金矿”，为什么不可以共同开发建设呢？所以，对“一带一路”的盈利原理要清楚，而不是光喊口号。口号建立在盈利基础上，而这个盈利一定要通过合作，大家团结一致互相协商才能完成。这些第三方国家可以和中国一起联合投资一个公司，一汽做一个项目，各有所长，各取所需。中国的长处在于劳动力熟练又相对便宜，有多年施工的经验，还有大批便宜的钢铁、建材、水泥、机械等。美国有先进的研发和管理经验，也可以在此过程中发挥出来。同样，在南半球的大洋洲国家也可以类推。

### 3. “一带一路”的是关系到中国发展与对外开放顶层设计的国家大战略

总而言之，“一带一路”是一个顶层设计的、由高层推动的、关乎中国发展和对外开放的国家大战略。它具有内在的盈利机制，这个盈利机制是有基础设施建设对经济发展的两大效应决定的。一个是推动当前经济增长，另一个是长期经济发展，他们同时产生协同效益。“一带一路”抓住了中国攻击基础设施的技术、资金、外汇储备和劳务能力，而合作国家有基础设施建设需求，然后进行空间地理上的某一项目的实际合作。经过五年、十年建设，双方各得其所，获得双赢。

为什么说“一带一路”是历史上从未出现过得一个大国和平崛起的模式？就在于它的内部存在着通过合作实现“双赢”的机制，并可以给全世界提供发展的“红利”。现在中国发展了，不可能也不会去搞200年前大英帝国的炮舰政策，通过殖民政策去推销产品；但也不是富得流油，到处去“砸钱”，通过“一带一路”免费提供建设资金。中国自己的问题还没完全解决，还有5000多万人口要脱贫，建设小康社会任务艰巨。所以必须有一个全新的商业模式与世界各个国家进行合作，其核心任务就在于前文所述的这个机制。这个模式在理论上是能够走通的。

总而言之，经济盈利回路是理解“一带一路”的核心内容。“一带一路”可以落地的“密码”，在于其可以利用基础设施对经济发展长远作用的盈利机制，来满足双方的需要。这是理解“一带一路”理论模型的精髓内容。

## 3.2 “一带一路”背景下合浦面临的机遇与挑战

### 3.2.1 21世纪海上丝绸之路

2013年10月，中国国家主席习近平在出访东南亚国家期间，提出共建“21世纪海上

丝绸之路”的重大倡议，得到国际社会高度关注。“21 世纪海上丝绸之路”连接中国与东盟的老挝、柬埔寨、缅甸、泰国、越南、马来西亚、新加坡、文莱、菲律宾、印度尼西亚等国家，以及印度洋的印度、巴基斯坦、孟加拉国、斯里兰卡等南亚国家，阿拉伯半岛和东非地区；包括南太平洋的澳大利亚和新西兰等国家。“21 世纪海上丝绸之路”是一个与历史传统不同的全新概念，也不仅仅是涉及经济合作范畴，而是包括海洋经济、科技环保、防灾减灾、社会交往、文化交流、政治外交等众多方面的区域紧密合作交流的内容。

根据 2015 年 3 月，经国务院授权发布的《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，提出：利用长三角、珠三角、海峡西岸、环渤海等经济区开放程度高、经济实力强、辐射带动作用大的优势，加快推进中国（上海）自由贸易试验区建设，支持福建建设 21 世纪海上丝绸之路核心区；充分发挥深圳前海、广州南沙、珠海横琴、福建平潭等开放合作区作用，深化与港澳台合作，打造粤港澳大湾区；推进浙江海洋经济发展示范区、福建海峡蓝色经济试验区和舟山群岛新区建设，加大海南国际旅游岛开发开放力度；加强上海、天津、宁波—舟山、广州、深圳、湛江、汕头、青岛、烟台、大连、福州、厦门、泉州、海口、三亚等沿海城市港口建设，强化上海、广州等国际枢纽机场功能；以扩大开放倒逼深层次改革，创新开放型经济体制机制，加大科技创新力度，形成参与和引领国际合作竞争新优势，成为“一带一路”特别是 21 世纪海上丝绸之路建设的排头兵和主力军；发挥海外侨胞以及香港、澳门特别行政区独特优势作用，积极参与和助力“一带一路”建设；为台湾地区参与“一带一路”建设作出妥善安排。

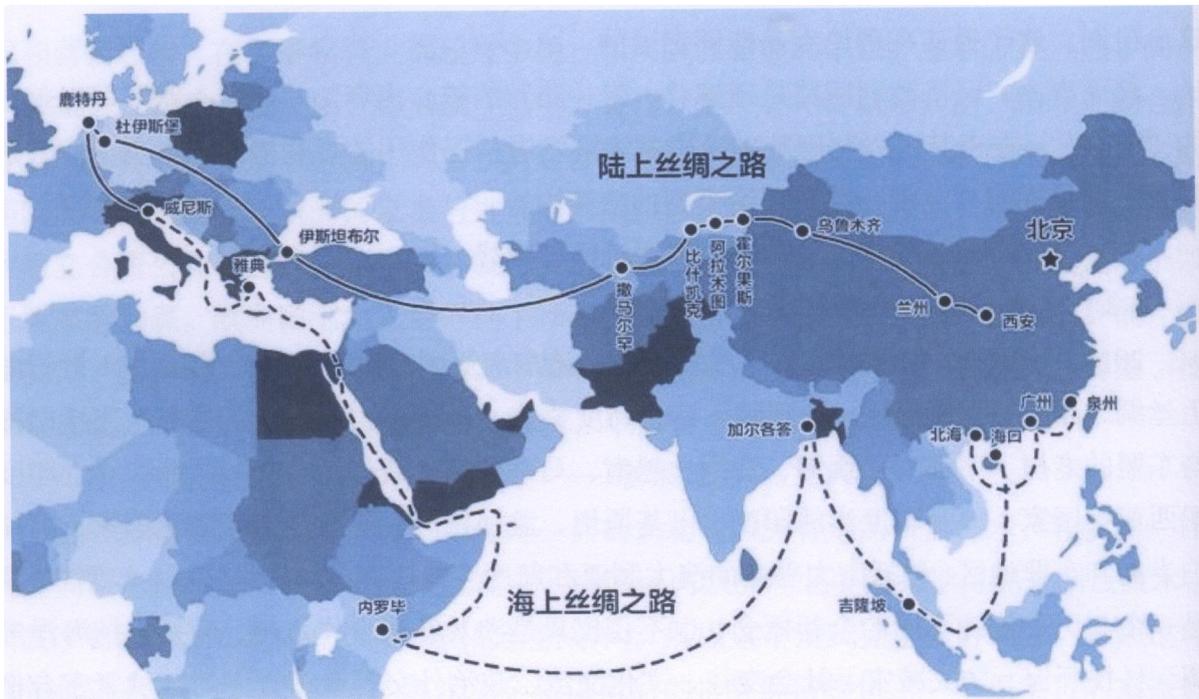


图 3-1 一带一路主要节点及路线示意

对于 21 世纪海上丝绸之路，对沿海诸市的定位是加强沿海城市港口建设，强化国际

枢纽机场功能。而广西的定位是 21 世纪海上丝绸之路与丝绸之路经济带有机衔接的重要门户。基于共建原则，21 世纪海上丝绸之路的主要航线为泉州—福州—广州—海口—北海—河内—吉隆坡—雅加达—科伦坡—加尔各答—内罗毕—雅典—威尼斯。如图 3-1 所示。

在国家发改委、外交部、商务部联合发布的《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》中，有关我国各地方开放态势的沿海和港澳台地区部分内容，明确了福建建设 21 世纪海上丝绸之路核心区，而所涉及的区域和沿海港口城市则主要分布于辽宁、天津、山东、上海、浙江、福建、广东和海南等省市。而从一般意义上的“21 世纪海上丝绸之路”密切相关的，主要是上海、浙江、福建、广东和海南等五个省市。

### 3.2.2 我国沿海省份的“海丝”发展策略

#### 1. 福建

福建省于 2015 年出台了《福建省 21 世纪海上丝绸之路核心区建设方案》，提出福建省要成为福建省 21 世纪海上丝绸之路核心区建设方案、21 世纪海上丝绸之路经贸合作的前沿平台、21 世纪海上丝绸之路经贸合作的前沿平台和 21 世纪海上丝绸之路人文交流的重要纽带。而在合作方向上则指出，“重点合作方向是打造从福建沿海港口南下，过南海，经马六甲海峡向西至印度洋，延伸至欧洲的西线合作走廊；从福建沿海港口南下，过南海，经印度尼西亚抵达南太平洋的南线合作走廊；同时，结合福建与东北亚传统合作伙伴的合作基础，积极打造从福建沿海港口北上，经韩国、日本，延伸至俄罗斯远东和北美地区的北线合作走廊”。同时拟定支持泉州市建设 21 世纪海上丝绸之路先行区，支持泉州市建设 21 世纪海上丝绸之路先行区，支持三明、南平、龙岩等市建设海上丝绸之路腹地拓展重要支撑。<sup>[2]</sup>

在《福建省 21 世纪海上丝绸之路核心区建设方案》的指引下，泉州提出要建设 21 世纪海上丝绸之路先行区，福州作为中国古代“海上丝绸之路”的重要启泊地之一，厦门则是 21 世纪海上丝绸之路的战略支点城市。

#### (1) 泉州

针对海上丝绸之路，泉州的定位是作为“海丝”起点城市，“泉州作为古代‘海丝’的起点，虽以丝绸陶瓷贸易为开端，但其意义却远远超过贸易本身。‘海丝’将中国与埃及、波斯、印度、希腊等世界文化发源地紧密连接，形成跨越亚欧非的海上文化大动脉，是一条促进人类和平友谊繁荣发展和文明对话的道路”<sup>[3]</sup>。2015 年 12 月，泉州市海上丝绸之路先行区建设推进协调领导小组召开会议，审议通过了《泉州市建设 21 世纪海上丝绸之路先行区行动方案》，提出要推进创新、智造、海丝、美丽、幸福“五个泉州”建设，突出科学发展、跨越发展和改革创新、先行先试，发挥贸易基础、产业基础、华侨资源、文化资源、港口潜力、企业家队伍六大优势，以文化引领、经贸合作、互联互通、互惠互利为主线，以推进与“海丝”沿线国家和地区之间政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金

融通、民心相通为重点，组织包括“海丝”泉州港口复兴行动计划、“海丝”双向投资贸易行动计划、“海丝”发挥侨力携手共赢行动计划、“海丝”阿拉伯新走廊拓展行动计划、“海丝”绿色智能制造提升行动计划、“海丝”金融创新行动计划、“海丝”自贸区建设行动计划、“海丝”现代海洋城市建设行动计划、“海丝”文化旅游合作行动计划、“海丝”人才培养引进和人员往来行动计划等在内的“十大行动计划”；实施“十大重点工程”<sup>[4]</sup>，滚动推进一批示范带动项目，加快实现早期收获，致力打造推动“海丝”海陆统筹互联互通的重要枢纽、面向“海丝”民营经济开放创新的重要门户、促进“海丝”多元文化交流展示的重要纽带、增进“海丝”国际交流合作的重要平台，在福建 21 世纪海上丝绸之路核心区建设中发挥先行作用和重要支撑作用，建成 21 世纪海上丝绸之路基点城市和开放门户<sup>[5]</sup>。

## (2) 厦门

厦门于 2014 年出台《关于贯彻落实丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路建设战略的行动方案》，围绕美丽厦门战略规划和“5+3+10”产业体系，努力将厦门建设成为 21 世纪海上丝绸之路中心枢纽城市。《行动方案》结合厦门的特色和优势，重点选择基础设施、贸易金融、双向投资、海洋合作、旅游会展和人文交流等六大重点合作领域，制订了 18 项分解目标及具体工作举措。在基础设施领域，厦门市将重点推动海、陆、空 3 条通道建设，加强与海上丝绸之路沿线国家和地区之间的互联互通和向内陆腹地的辐射能力，实现厦门港与海上丝绸之路沿线国家和地区海上航线、空中航线、友好港口数量不断攀升。在海洋经济领域，将打造中国—东盟海上合作中心，加强与东盟国家在海洋渔业科技领域合作，开展合作示范项目，引导渔业企业参与海上丝绸之路建设。推进 31 个重点项目，努力促进厦门与“一带一路”沿线国家和地区的深度融合，不断深化国际区域合作。在财政扶持方面，厦门市将针对重点国家、重点领域、重点项目制订政府扶持措施，从立项、用地、税收、建立示范、奖励补助等方面推动“一带一路”项目加快实施。<sup>[6]</sup>

## (3) 福州

针对海上丝绸之路，福州的定位是作为“海丝”发祥地，“福州（港）作为中国古代“海上丝绸之路”的重要启泊地之一，肇始和奠定了对外商贸格局，推动繁荣发展了中国海上丝绸之路，成为沟通中国与海外文化交流和商贸往来的重要通道”<sup>[7]</sup>。因此，福州要充分利用福州新区、自贸区、海丝核心区、生态文明先行示范区“四区叠加”的独特优势，从发展海丝文化产业的视角，强化海丝合作的战略支点作用，促进福州海丝核心区建设；以两岸经贸合作为核心，发挥独特的对台优势，加强在对台投资、贸易、航空、金融、旅游、农业等方面的先行先试；拓展福州港腹地，打造海丝枢纽城市，进一步强化港口经济发展的带动作用，积极向周边省份，特别是中西部地区拓展更为广袤的经济腹地，带来货物吞吐量的增长，使港口经济真正成为福州市经济增长的引擎。<sup>[8]</sup>

## 2. 广东

广东于2015年12月出台了《广东省参与丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路建设实施方案》，提出要围绕政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通的要求，以互利共赢为目标，联手港澳台和周边省区，务实推进与“一带一路”沿线国家合作，将广东建设成为与沿线国家交流合作的战略枢纽、经贸合作中心和重要引擎。其重点任务则包括促进重要基础设施互联互通、加强对外贸易合作、加快投资领域合作、推进海洋领域合作、推动能源领域合作、拓展金融领域合作、深化旅游领域合作、密切人文交流合作、健全外事交流机制等九个方面。并成立广东省推进“一带一路”建设工作领导小组，由省政府主要领导同志担任组长。

### (1) 广州

广州古称番禺，位于南海之滨，拥有海上的优越条件，所以成为中国古代的海上丝绸之路的发祥地，是世界海上交通史上唯一的2000年长盛不衰的大港。凭借广州港口的优势，作为中国南大门的广州在过去的历史中实现与东南亚、西亚、北非、欧洲的贸易和经济文化交流，对中华民族的文化，特别是岭南文化的传扬起到积极作用，同时广州的开放性也使其在海上贸易和经济发展走在国家的前列，也融合了印度、阿拉伯、北非、欧洲等地区的各种文化，对广州乃至中国今日的发展起到重要作用。

2016年2月，国务院对《广州市城市总体规划(2011-2020)》进行了批复。在批复中指出，广州要按照国务院关于设立中国(广东)自由贸易试验区的要求，贯彻“一带一路”建设等国家战略，将中国(广东)自由贸易试验区建设成为粤港澳深度合作示范区、21世纪海上丝绸之路重要枢纽和全国新一轮改革开放先行地。<sup>[9]</sup>在2015年出台的《广州市推进21世纪海上丝绸之路建设三年行动计划(2015-2017年)》中显示，投资总额数以千亿元计的93个重大项目正筹划推进，涵盖基础设施、双向经贸、产业合作、平台建设等关键领域，到2017年，基本建成21世纪海上丝绸之路核心枢纽、对外交往中心、国际区域合作新模式的试验区。<sup>[10]</sup>未来，围绕21世纪海上丝绸之路经济带战略，广州将简称南沙新区“国际航运枢纽”、白云“国际航空枢纽”和羊城“国际科技创新枢纽”。

### (2) 深圳

据考察，唐朝以来，深圳就是广州海外交通的重要门户，对外商贸活动相当活跃；深圳地区出土了大量的宋代窖藏铜钱，与宋代初年建立的“市舶司”主持下的物流有关，赤湾当时成为进出口货物的重要商。

2014年深圳市政府工作报告提出要打造21世纪海上丝绸之路枢纽城市。深圳提出要依靠自身“区位+地位”的双重领先优势、“模式+创新”的双重示范优势、“金融+实体”的双重牵引优势、“基地+制造”的双重聚合优势，要建设南海服务基地，建设太平洋岛国支点，建设沿线国家港口、机场、园区等基础设施，建设高端技术引进中心、沿线国家人

员培训中心、金融创新中心，建设中华文化“走出去”的桥头堡。[11]

### 3. 其他省市

“21世纪海上丝绸之路”的五个省市中，福建和广东两省都已经制定了行动方案或者建设方案，但上海、浙江和海南则尚未有明确的规划或者方案出台。但这并不意味着这三个省市没有参与“21世纪海上丝绸之路”的建设发展。

尽管尚未出台明确的建设规划，但海南参与“21世纪海上丝绸之路”的初步规划表明，海南首先是加快构建陆海空立体交通体系，今年重点开工琼中经五指山至乐山、文昌至琼海等高速公路以及美兰机场扩建二期，谋划高速公路与相关市县的连接线工程。其次，海南将争取建设海南自由贸易园区，以海口综合保税区、洋浦保税港区为平台，争取国家支持建立自贸区。第三，建设临空产业园区，依托美兰机场和三亚国际机场，建设海口临空产业园，启动三亚临空经济区建设，打造国际旅游岛。<sup>[12]</sup>

对于浙江，相关研究表明，浙江历史上就是海上丝绸之路的重要组成部分、占有重要地位，特别是宁波港和泉州港、广州港一道，被公认为海上丝绸之路的三大启运港和目的港，杭州、温州、绍兴、舟山等城市也曾经是海上丝绸之路的交汇处。<sup>[13]</sup>正因为如此，尽管并未出台针对“21世纪海上丝绸之路”的专项规划或行动方案，但在浙江省的“十三五”规划中，提出要“积极参与‘一带一路’和长江经济带建设”，“大力推进海港、海湾、海岛‘三海联动’，打造覆盖长三角、辐射长江经济带、服务‘一带一路’的港口经济圈，推动海洋经济发展上新台阶”，“加快建设海峡两岸（温州）民营经济创新发展示范区，在温台沿海区域建设若干民外合作产业发展大平台，争当民企民资参与‘一带一路’建设的开路先锋”，“扩大国际优势产能和装备制造合作，以‘一带一路’沿线国家为重点，充分发挥沿线国家浙籍侨商的作用，加快境外经贸合作区全球布局，建设境外产业集聚区，推动优势产能在境外集群发展”。<sup>[14]</sup>与之相对应的，从浙江省发改委汇编的浙江省参与“一带一路”建设的重大项目可见，包括签约项目13项，总投资621.97亿元；建设项目49项，总投资2322.92亿元；以及谋划项目21项，计划总投资1303.59亿元。加上签约项目和建设项目，总投资为4248.48亿元。<sup>[15]</sup>

#### 3.2.3 广西参与“一带一路”建设及合浦的机遇和挑战

##### 一、广西参与“一带一路”建设

国家实施“一带一路”重大战略及批准实施珠江—西江经济带发展规划、左右江革命老区振兴规划、广西北部湾经济区发展规划修编，实现了国家战略规划对广西的全覆盖。习总书记对广西发展的战略定位则指出，“发挥广西与东盟国家陆海相邻的独特优势，加快北部湾经济区和珠江—西江经济带开放发展，构建面向东盟的国际大通道，打造西南中南地区开放发展新的战略支点，形成‘21世纪海上丝绸之路’与‘丝绸之路经济带’有机衔接的重要门户”。

在 2015 年由国家发改委、外交部和商务部联合发布的《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》中，明确指出要“发挥广西与东盟国家陆海相邻的独特优势，加快北部湾经济区和珠江—西江经济带开放发展，构建面向东盟区域的国际通道，打造西南、中南地区开放发展新的战略支点，形成 21 世纪海上丝绸之路与丝绸之路经济带有机衔接的重要门户。”<sup>[16]</sup>

《广西参与建设丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路实施方案》围绕建设“一带一路”有机衔接的重要门户这一定位要求，提出八个方面的合作重点。一是推进互联互通合作。打造“一枢纽—中心五通道六张网”。二是推进商贸物流合作。建设商贸物流园区，完善保税物流体系、创新发展传统贸易，发展跨境电子商务等新业态、建设中国（北部湾）自由贸易试验区、着力提高投资贸易便利化水平，促进贸易畅通。三是构建跨境产业链。推广中马“两国双园”国际合作新模式，与沿线国家共建更多合作园区、产能合作重点基地；加强农业、能源资源等领域合作，推进企业“走出去引进来”，促进产业互融。四是推进跨境金融合作。深入推进沿边金融综合改革试验区建设，推动国际投资、保险等业务创新，充分发挥中国—东盟金融领袖论坛平台作用，健全完善中国—东盟金融交流合作沟通对话机制，促进资金融通。五是密切人文交流。推进共建中国—东盟联合大学、中国—东盟医疗保健合作中心、中国—东盟传统医药交流合作中心、中国—东盟技术转移中心、中国—东盟减贫中心等重大项目（事项），深化教育、医疗卫生、文化体育、科技、旅游、友城等领域合作，夯实民心基础。六是开展海上合作。建设中国—东盟港口城市合作网络，推进海上产业、科技、环境、海上安全等领域合作。七是加强生态环保合作。搭建中国—东盟环境合作示范平台，建设中国—东盟生态文化产业先行区、中国—东盟环保技术交流合作基地等，共建绿色丝绸之路。八是构建重大合作平台。重点实施中国—东盟博览会升级计划，打造泛北部湾经济合作论坛升级版，构建完善中国—中南半岛经济走廊合作机制。<sup>[17]</sup>

## 二、“一带一路”下合浦的机遇与挑战

### 1. 机遇

首先，“一带一路”尤其是“21 世纪海上丝绸之路”的发展，进一步突出北部湾经济区面向东盟的前沿地位，强化与粤港澳地区的区域合作，以及作为西南地区重要出海口的通道作用。广西作为西部地区唯一的沿海沿江沿边省份，其在“一带一路”建设过程中，理应获得重大的战略机遇。广西壮族自治区党委书记彭清华表示，“广西将加快实施北部湾经济区和西江经济带‘双核驱动’战略，构建沿海沿江沿边‘三区统筹’格局，重点推进面向东盟、粤港澳、大西南的开放合作，进一步释放‘海’的潜力，激发‘江’的活力，做好‘边’的文章，努力把开放‘红利’转化为发展成效”。实际上，近年来，广西正是紧紧抓住国家实施西部大开发战略，加快建设中国—东盟自由贸易区，加速融合泛珠三角

经济圈、北部湾经济圈，深入推进广西北部湾经济区建设等机遇，从而在积极构建大开放、大市场、大流通的商务发展格局下，迅速发展商贸物流业。经过近年来的发展，广西首府南宁已成为辐射广西壮族自治区内周边城市直至越南的商贸中心，沟通我国西南地区、华南地区以及东盟国家的重要物流通道，中国—东盟投资与贸易合作的前沿城市。因此，无论是从广西未来的经济发展思路还是实施策略方面，广西都将增强其在对外开放上面向东盟国家、对内区域合作上面向粤港澳地区的地位和作用。而在北部湾地区占有重要历史文化和区域联系地位的合浦，也将因此获得促进其经济发展的良好机遇。

其次，广西要参与“21世纪海上丝绸之路”，势必要出台一系列的政策措施，加强与区内、国内各区域的协作，从而为合浦的发展带来政策星的机遇。《广西参与建设“一带一路”实施方案》提出，重点是打造“一廊两港两会四基地”，“一廊”是中国—中南半岛经济走廊；“两港”是中国—东盟港口城市合作网络和中国—东盟信息港；“两会”是中国—东盟博览会和中国—东盟商务与投资峰会；“四基地”是跨境产能合作示范基地、要素资源配置基地、人文交流基地和北部湾自由贸易试验基地。此外，广西正在推进与东盟的五网同建，即铁路网、航空网、高速公路网、海运网和信息网。而在《广西壮族自治区国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》中，则在积极融入“一带一路”建设、打造“一廊两港两会四基地”的基础上，进一步提出要构建衔接“一带一路”的重要枢纽、产业合作基地、开放合作平台、人文交流纽带和区域金融中心。可以预见的是，在“十三五”及今后的一段时期内，广西将陆续出台一系列的政策措施，以促进《广西参与建设“一带一路”实施方案》提出的打造“一廊两港两会四基地”，以及《广西壮族自治区国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》中提出的衔接“一带一路”的五个方向的发展和建设。

第三，合浦地处东西贯通广西北部湾经济区与广东南部、海南省，南北贯通区内的北海与玉林，在“21世纪海上丝绸之路”的建设和发展中，区位优势将得到充分体现。合浦县背靠大西南，面向东南亚，是广西和大西南进出广东、海南、香港、澳门和东南亚各国的门户和通道之一，区位优势得天独厚，海陆空交通十分便捷。县城距离北海机场和港口码头仅20多公里，县内沙田、官井等港口，可直达国内沿海各城市、港澳地区和东南亚各国。209国道、325国道、重庆至湛江高速公路、桂林至北海高速公路、玉林至北海高速公路（在建）和南宁至北海二级公路贯穿县境，等级公路里程1448.49公里；钦州至北海铁路通过城郊，过境铁路40公里，与湘黔线、湘桂线、南昆线、粤桂线相连，形成通行全国的铁路网络。目前，钦州至北海高速铁路、玉林至铁山港铁路、合浦至湛江铁路、玉林至铁山港高速公路、贵港至合浦高速公路以及玉林至山口一级公路、合浦至灵山二级公路、滨海公路等一批重大交通项目正在紧张建设中，四通八达的立体交通网络正在快速构建，合浦作为北部湾经济区重要交通枢纽的地位将日益显现。

## 2. 挑战

事实上，我们在分析“一带一路”建设中合浦面临的机遇时，强调其在面向东盟的对外开放，以及作为国内北部湾经济区与粤港澳、大西南地区的区域协作时，会给合浦的发展带来重大的发展机遇。但同时也应该注意到，大区域的协作，势必更加强化区域中心城市中的地位与作用，作为县域经济的合浦，其作用和地位都可能进一步被弱化、边缘化。

这种担忧是可能发生的。理论上，缪尔达尔的循环累积因果效应理论模型认为，不发达国家经济中存在着一种地理上的二元经济，就是经济发达地区和不发达地区并存的现象，其原因是地区间人均收入水平和工资水平存在差距。这种差距会使得经济体中比较发达的地区获得更快的发展速度，而落后地区发展会更慢。而且发达地区的这种快速增长在规模经济条件成立的情况下，城市间经济增长的差距可能在长期内存在，甚至可能扩大。实践上，一些学者的研究也表明，我国东部地区与西部地区的发展可能存在类似于累积因果效应模型所描述的情况：即东部地区由于在改革开放之后由于政策优势而率先获得快速经济增长，由于东部地区的快速经济增长造成了东部地区相对较高的工资收入，从而西部地区劳动力向东部地区转移并进一步促进了东部地区的快速发展，造成了东西部地区差距的进一步扩大（邓文英，2005）。而针对长三角区域经济发展的研究也表明，改革开放特别是加入WTO以后，上海由于自身规模效益的作用，市场机制功能的加强，企业交易成本下降，分工带来的效益增强，信息化的速度加快，外在效益的提高，基础实施和政府服务功能的改善，企业竞争和企业活力的增强，大都市的产品声誉等优势条件，促使较有实力的浙江企业积极寻求良好的发展空间，客观上增强了上海作为长江三角洲增长极的地位与作用（陈世斌等，2002）。

这种情况在广西北部湾经济区同样可能发生。南宁作为广西北部湾经济区的首位城市，其在区域经济发展中的地位与作用类似于上海在长三角的地位与作用。在广西北部湾经济区，由首位中心城市南宁，次级中心城市钦州、北海、防城港和崇左，以及卫星城市东兴、凭祥、龙舟、合浦等在内构成的城市体系中，资源与要素可能在“一带一路”建设过程中由层级较低的城市向较高层级城市的聚集，从而不断增强上位城市的作用，形成事实上的循环累积因果效应（极化效应）。这种效应的存在，就势必弱化作为县域经济层面合浦等地区的地位与作用。尽管随着区域经济发展水平的不断提高，区域中心城市也会通过扩散效应带动周边卫星城镇或地区的发展，但合浦在县域经济发展的过程中应该充分重视这一点，寻求县域经济的特色化发展路径，规避区域经济发展中循环累积因果效应带来的负面影响。

### 3.3 向海经济：合浦经济发展路径

#### 3.3.1 “一带一路”战略下合浦发展基础

##### 1. 立足县域经济

县域经济是以建制县域及县级市域为中心，以县（市）行政区划范围内的城镇、农村为地理空间，以县级政权为调控主体，以市场为导向，优化配置资源，具有地域特色和功能完备的区域经济<sup>[18]</sup>。县域经济是我国经济体系的基本单元，也是行政等级体系中的重要环节。县域经济的主体是农村、农业和农民，农业经济是县域经济的重要支柱。只有县域经济发展了，农业的基础地位才能巩固，农民收入才能提高，农村社会才能稳定。<sup>[19]</sup>

合浦作为北海市唯一的建制县，到2015年末全县户籍总人口为107.1万人，常住总人口为91.7万人，其中城镇常住人口为35.6万人，分别占北海市总人口、常住人口和城镇常住人口的62.3%、56.4%和39.6%。合浦是广西十个人口超百万的县（或县级市）之一。合浦在北海市的经济社会发展中占有重要的地位。合浦在“一带一路”背景下的发展，仍然需要立足县域经济发展自身的特点与路径，着力解决县域经济发展中的一些基本问题。一是要把发展县域经济同发展农业产业化结合起来，积极推进农业龙头企业扶持工程和农民合作经济组织发展；二是把发展县域经济同发展小城镇建设结合起来，要通过加强社会主义新农村建设，快速带动县域小城镇建设，形成县域内新的经济增长点；三是把发展县域经济同发展引导农村富余劳动力转移结合起来，把富余劳动力向县域外推动，产生工资性增收效应，同时把资本吸引进入县域范围，对县域内的富余劳动力发挥吸纳作用，产生资本性收入效应；四是把发展县域经济同促进农村社会管理和公共服务结合起来，以改善县域范围内社会管理和公共服务相对落后的状态，才能有利于县域经济的健康发展；五是把发展县域经济同优化区域经济结构结合起来，通过其与区域内外其他经济区域拥有千丝万缕的联系，加快形成高效低碳、产业优化、特色鲜明、竞争力强的新的产业结构体系；六是把发展县域经济同促进科技兴农、科技兴县结合起来，要善于利用国家农业科技政策，创新农业科技推广模式，加快建设农村科技管理与社会化服务体系<sup>[20]</sup>。

##### 2. 依托广西“两区一带”区域经济体系

广西“两区一带”指的是北部湾经济区、西江经济带、桂西资源富集区。2009年，国家出台了全面支持广西发展的战略决策性文件《国务院关于进一步促进广西经济社会发展的若干意见》，将广西划分为北部湾经济区、西江经济带和桂西资源富集区三大区域。此后，《广西西江经济带发展总体规划》《桂西资源富集区发展规划》等指导性规划陆续出台，与2008年发布的《广西北部湾经济区发展规划》共同构筑了广西“两区一带”的区域发展格局。

广西“两区一带”区域经济格局中，北部湾经济区的功能定位是立足北部湾、服务“三南”（西南、华南和中南）、沟通东中西、面向东南亚，建成中国—东盟开放合作的物流基

地、商贸基地、加工制造基地和信息交流中心，以带动、支撑西部大开发战略；西江经济带的目标则是积极承接港澳和珠江三角洲地区的功能辐射和产业转移，实现欠发达的西南地区与发达的大珠江三角洲地区社会经济有效衔接和全面整合，引导人口向沿江城镇集聚，引导产业向沿江园区集聚，增强西江经济带在中国—东盟自由贸易区建设中的功能，发挥西南地区对外开放的龙头作用，提升西南地区经济的国际化水平。桂西资源富集区包括河池、百色、崇左三市所辖的 30 个县市区，其战略定位是国家资源富集地区转型升级试验区、南宁—新加坡经济走廊重要通道区、我国沿边开发开放振兴区、滇桂黔石漠化片区区域发展与扶贫攻坚示范区、西南重要生态屏障区。

广西“两区一带”区域经济发展战略是从广西实际出发制定的科学发展战略，发展主题贯穿“两区一带”区域经济发展战略，体现了区域经济的良性互动、协调发展和可持续发展的思想。广西北部湾经济区、西江经济带和桂西资源富集区三个板块，其发展有先后之分。北部湾经济区是率先发展区，西江经济带则是广西的第二个梯次，第三梯次是桂西资源富集区。而西江经济带把北部湾经济区和桂西资源富集区连成一条，构成了整个广西的区域经济布局。在广西“两区一带”总体区域经济格局下，合浦经济的发展也应充分利用其所带来的发展机遇促进自身的经济发展。

### 3. 充分利用“海上丝绸之路”起点之一的地位与作用

作为我国最早的海上丝绸之路起点之一，合浦也面临“一带一路”战略带来重要的发展机遇。中国古代海上丝绸之路，就是把中国产品通过海上丝绸之路，源源不断地运出去其他沿线国家和地区，再把其他国家和地区的好产品也运回来，以此增进中国与沿途国家之间的经济和贸易关系，从而达到合作共赢，共同发展的目的。习近平总书记提出“一带一路”战略，目的与古代丝绸之路一样，也是要增进中国与沿线国家的经济和贸易往来，合作共赢。合浦，作为“一路”战略的重要节点（沟通东盟），也应利用好“一路”战略这个节点，为发展合浦社会经济所用。

但是，与同样以“海上丝绸之路”起点城市作为参与“一带一路”建设立足点的泉州相比，合浦对于自身参与“一带一路”建设显然缺乏开展对外经济联系的联系纽带。相比于合浦，泉州提出要发掘闽南文化在海外的影响力，作为建设 21 世纪海上丝绸之路的文化软实力支撑。以泉州、厦门和漳州为核心的闽南地区，与东南亚地区有着紧密的经济、政治、文化和社会的联系。尤其闽南地区在长期的发展过程中，形成特有的闽南文化，这一独特的地域文化，不仅影响着闽南地区的经济、政治、文化和社会的发展，而且融入东南亚以及世界各国 2000 多万华侨的血液，影响着东南亚地区和世界各国的经济和社会发展。闽南文化在古代丝绸之路中，也在促进对外贸易港口的形成和发展、形成以闽南人为主体的商人群体、推动闽南文化与海外文化的交流与传播等方面发挥了重要的作用。为此，要打好世界闽南文化这张牌，打造“21 世纪海上丝绸之路”全球平台，促进两岸共同建设

“21 世纪海上丝绸之路”。<sup>[21]</sup>

因此，合浦要发挥其作为“21 世纪海上丝绸之路”重要节点的地位，以促进合浦经济社会加快发展，也需要以类似的纽带为中心，树立合浦在“21 世纪海上丝绸之路”建设过程中的形象与地位，从而发挥其应有的作用。

### 3.3.2 合浦发展新篇章的内容

合浦发展新篇章包含以下四个方面与合浦自身的实际情况紧密联系并具有内在的逻辑关系的内容。

#### 1. 发展向海经济是合浦发展新篇章的核心

发展向海经济，就是要推动沿海区域面向海洋发展，提升海洋经济在经济社会发展中的地位，发挥海洋经济对推动经济持续健康发展，维护国家主权、安全、发展利益的重要作用。这是向海洋要资源、要财富的动员令，关系到国家的安全和长远发展；也是写好新世纪海上丝绸之路广西新篇章的重要遵循，事关落实“三大定位”新使命和实现“两个建成”宏伟目标。

合浦向海经济，从狭义角度看，就是依托其海洋资源，发展面向海洋的工业、农业和旅游业。从狭义角度，合浦向海经济的重点是要构建“一带两港三湾四镇五组团”。其中“一带”是指海洋养殖带，目标是在沿海的九个乡镇发展现代渔业。“两港”指铁山东港和沙田港，目标是建设北部湾陆海物流集散中心。“三湾”包括铁山港湾、廉州湾、大风江口湾，发展目标是在东部铁山港港湾建设港口与临港产业园区，在中部廉州湾加快推进滨海新城与文化旅游相结合的产业，在南部大风江口湾发展现代渔业与休闲旅游相结合的产业。“四镇”指依靠向海食品资源和滨海旅游资源丰富的优势，打造产业小镇、旅游小镇、渔业小镇和休闲小镇。“五组团”则是以“三湾”为依托，打造现代渔业组团、特色文化旅游组团、养殖观光组团、临港产业组团和生态旅游组团等五大组团。

合浦向海经济，从广义角度看，则是面向“海上丝绸之路”，向“海上丝绸之路”要市场、要资源。因此，要着力为写好 21 世纪海上丝绸之路新篇章贡献合浦元素。21 世纪海上丝绸之路是打造好向海经济的战略支撑。合浦从汉代起就开辟了海上丝绸之路，形成了“徐闻、合浦南海道”，这也是我国第一条有史料记载的官方与外国交往的航海丝路。因此，合浦要从历史中汲取智慧，发挥独特优势，把合浦经济社会发展纳入“一带一路”建设框架中谋划。要依托“一带一路”国际通道建设，建设好有机衔接的重要门户。以北部湾区域性国际航运中心为依托，面向东盟及 21 世纪海上丝绸之路沿线国家，依托广西以航空为先导、公路为基础、铁路为动脉、水运为辅助的海上国际大通道，尽快建成海上互联互通交通网的发展规划，成为“一带一路”有机衔接重要门户的耀眼明珠。为此，要大力发展边海经济，加快推进合浦的产业园区建设和跨境合作，完善口岸和保税物流体系，培育和壮大向海经济带。同时，密切加深与东盟国家的海洋人文交流等，夯实与东盟各国

合作的社会土壤。

“靠海吃海念海经”，习近平总书记向来重视利用海洋资源发展海洋产业。发展海洋产业特别是海洋战略性新兴产业是我国经济社会发展的现实需要，也是合浦打造向海经济的重要路径。合浦应立足区域特色，依托“一带一路”门户建设和打造西南中南地区开放发展新的战略支点，努力提高海洋资源开发能力，着力推动海洋经济向质量效益型转变。要提高海洋开发能力，扩大海洋开发领域，突出重点，加快发展现代海洋产业，提升海洋传统产业，培育壮大、重点发展海洋战略性新兴产业，全面提升海洋服务业，培育壮大相关海洋产业，努力形成现代渔业、滨海旅游、现代港口、现代海洋服务业和海洋新兴产业等五大集聚区，大幅度提高海洋产业对全区经济社会发展的贡献率。

## 2. 坚持绿色发展是合浦发展新篇章的时代要求

改革开放至今，我国经济在快速发展的同时，也面临资源环境承载力逼近极限，高投入、高消耗、高污染的传统发展方式已不可持续等问题。习近平同志强调，单纯依靠刺激政策和政府对经济大规模直接干预的增长，只治标、不治本，而建立在大量资源消耗、环境污染基础上的增长则更难以持久。粗放型发展方式不但使我国能源、资源不堪重负，而且造成大范围雾霾、水体污染、土壤重金属超标等突出环境问题。种种情况表明：全面建成小康社会，最大瓶颈制约是资源环境，最大“心头之患”也是资源环境。绿色发展理念以人与自然和谐为价值取向，以绿色低碳循环为主要原则，以生态文明建设为基本抓手。绿色发展理念的提出，体现了我们党对我国经济社会发展阶段性特征的科学把握。走绿色低碳循环发展之路，是突破资源环境瓶颈制约、调整经济结构、转变发展方式、实现可持续发展的必然选择。

坚持绿色发展，合浦应抓紧推进落实中央环境综合督查组反馈的突出环境问题的整改、合浦采石场的矿坑整改、湿地公园建设、近岸水质治理等11项涉及大气、水、土壤的环保工程，倡导工业生产、生活、建设文明；坚持节约优先，大力推进能源消费革命，提高工业能源利用效率，促进企业降本增效，加快形成绿色集约化生产方式，增强制造业核心竞争力；围绕重点污染物开展清洁生产技术改造，推广绿色基础制造工艺，降低污染物排放强度；按照减量化、再利用、资源化原则，加快建立循环型工业体系，促进企业、园区、行业、区域间链接共生和协同利用，大幅度提高资源利用效率；强化产品全生命周期绿色管理，支持企业推行绿色设计，开发绿色产品，建设绿色工厂，发展绿色工业园区，打造绿色供应链，全面推进绿色制造体系建设。

坚持绿色发展，合浦应全力保护海洋生态环境。“资源开发不是单纯讲经济效益，而是要达到社会、经济、生态三者效益的协调。”发展向海经济必须坚持开发与保护并举方针，着力推动海洋开发方式向循环利用型转变，全面促进海洋经济可持续发展，让人民群众吃上绿色、安全、放心的海产品，享受到碧海蓝天、洁净沙滩。要下定决心，绝不能以

牺牲海洋生态环境为代价，不能走先污染后治理的路子，要走出一条具有中国特色和合浦元素的海洋生态文明建设之路、向海经济发展之路。

### 3. 注重文化再造是合浦发展新篇章的历史使命

集“产、城、人、文”于一体的合浦发展新篇章，文化是合浦的“内核”，要通过对合浦历史文化的发掘和再造形成合浦发展新篇章的文化标识，从而在推动合浦发展的过程中给人留下难忘的文化印象。在合浦文化再造的过程中，既要有传承、借用，也应有杂糅、创新。传承的因素可以来自本土的口述历史、特色产品、风土人情、田园风光、人文空间，借用的因素可以来自外域的建筑风格、时尚观念、流行品牌、现代工艺、编码或解码技术。简单的杂糅，可以将不同的文化要素重置于同一空间之下，通过各式文化功能的叠加，以万国之美博揽群眸；而复杂的创新，则可以通过各种文化要素的重组取得新的构型，或凭借新要素的淬炼达成人文之大美。

合浦文化再造主要包含以下几个方面的内容：

一是要加强文物保护利用及历史传承研究。合浦有深厚的海上丝路文化底蕴，并出土了大量极具特色的古代海上丝绸之路文物。为此，要积极组织有资质的科研机构，对合浦汉墓综合研究、合浦汉墓群与汉代城址的时空关系。

二是要加强合浦汉闾文化园的建设和发展。合浦汉闾文化园位于合浦县城合乾路东侧合浦汉代文化博物馆旁，荟萃了汉郡文化、海丝路文化、南珠文化、岭南文化等合浦文化精华，是引领合浦县旅游业发展的龙头景区，也是2016年自治区特色文化产业重点项目。

三是要增强文化自信力和影响力。在央视拍摄的《沧海丝路》以及合浦开展的关于合浦文化研究等课题的基础上，传承和弘扬合浦身后的文化底蕴，进一步增强城市文化软实力，不断提升合浦在“一带一路”中的影响力和话语权，力争把合浦海丝路文化建设成全国海丝路文化的展示中心、学习中心、交流中心和体验中心。

### 4. 推动开放升级是合浦发展新篇章的战略方向

十九大报告指出，中国开放的大门不会关闭，只会越开越大。要以“一带一路”建设为重点，坚持引进来和走出去并重，遵循共商共建共享原则，加强创新能力开放合作，形成陆海内外联动、东西双向互济的开放格局。

因此，要深入学习贯彻习近平总书记系列重要讲话精神，适应新常态，践行新理念，发展新经济，培育新动能，落实“三个走在前列”“两大战略”决策部署，大力实施全面开放主战略，主动参与“一带一路”尤其是“二十一世纪海上丝绸之路”经济带建设，加快构建全面开放新格局，以开放带动创新，推动改革，促进发展，为“十三五”建设注入新动力、拓展新空间，为决胜全面小康、实现绿色崛起作出新贡献。

在这种情况下，合浦一是要规划布局，科学推进。结合产业基础和发展条件，立足区位、资源、产业、政策等比较优势，各地突出一到两个重点产业，制定产业发展规划，设

立产业发展引导基金，完善产业扶持政策，确定招商引资的重点方向和工作方法，合理布局，科学推进，加快形成完整产业链。二是要放宽领域，全面推进。按照“非禁即入”的原则，放宽外资投资领域，鼓励外资进入现代服务业和新兴产业。依法全面放开制造业投资领域，推进现代农业和服务业深度开放。坚持“走出去”和“引进来”相结合，推动投资和贸易双向开放，促进外贸和内贸融合发展。三是要立足产业，精准推进。围绕重点发展的主导产业，认真研究，细分领域，找准主攻方向，找准增长点，开展精准招商，延长主导产业的上下游产业链条，形成有利于主导产业爆发式增长的产业链体系、技术保障体系和配套服务体系。四要创新方式，高效推进。创新招商引资方式方法，推行精准招商、股权招商、会展招商、网络招商、委托招商、驻点招商、以商招商、行业招商，推进招商引资从政府主导向专业化招商、市场化运作转变，选准招商方式，提高招商实效。五要强化协作，统筹推进。开展区域间多层次、多领域、多形式交流合作，探索建立招商信息资源和利益共享机制，整合资源，优势互补，统筹推进，促进特色发展、错位发展、整合发展和互动发展。

### 3.3.3 “一带一路”下合浦经济发展路线图

“一带一路”战略为合浦的跨越式发展带来了历史性的机遇。如图 3-2 所示为我们所设计的合浦发展路线图。在这样的发展线路图中，重点在于区位决定了合浦的发展历史、“一带一路”战略下谱写新篇章、依据新篇章的要求制定行动方略，最终把合浦打造成海丝明珠。

首先，合浦的区位决定了合浦的发展历程。合浦面向北部湾，经海路可以直达东南沿海各国。其优越的地理位置决定了其自古以来的发展必然具有深刻的海洋文化印记。无论是由“珠还合浦”为代表的海洋资源开发，还是以大量汉墓为代表的汉文化遗产，都是由其优良的出海通道这一区位特征所决定的。正因为如此，合浦在经由秦朝打通了通向内陆的河运航道之后，在焊点成为了我国最早的海上丝绸之路始发港。

其次，“一带一路”战略下谱写合浦发展新篇章。发展相对滞后的合浦，面对“一带一路”战略带来的历史机遇，需要在发掘和继承合浦历史文化的基础上，向海洋要资源，向海洋要市场，从而将其深厚的历史文化转变成合浦经济发展的新动力。在“一带一路”战略下谱写合浦发展新篇章，必须以绿色发展和推动开放升级为基础，通过文化再造塑造合浦发展聚焦点，立足于发展向海经济制定产业导向，以临港工业合浦主导的产业参与“二十一世纪海上丝绸之路经济带”，以特色农产品加工业作为合浦特色产业实现富民利民产业，以汉文化为主导的旅游产业打造海上丝绸之路经济带上独居特色旅游目的地作为合浦产业发展的重要标志，并进而通过临港工业、特色产业和汉文化主导旅游产业三者之间的发展相互促进，共同推动合浦在“一带一路”战略下谱写新篇章。

第三，合浦的行动方略。在在谱写合浦发展新篇章所确定产业导向下，合浦的行动方

略主要体现在，一是要制定良好的政策措施，实现与上位政策或规划的衔接，并通过引进人才和强化基础设施建设等措施，为合浦的发展营造良好的软环境和硬环境。另一方面，则要以“一带一路”战略和合浦发展向海经济为基础，提出良好的、具有可实施性的建设项目，并通过多方筹集资金推动项目的建设完成，从而推动合浦的快速健康发展。

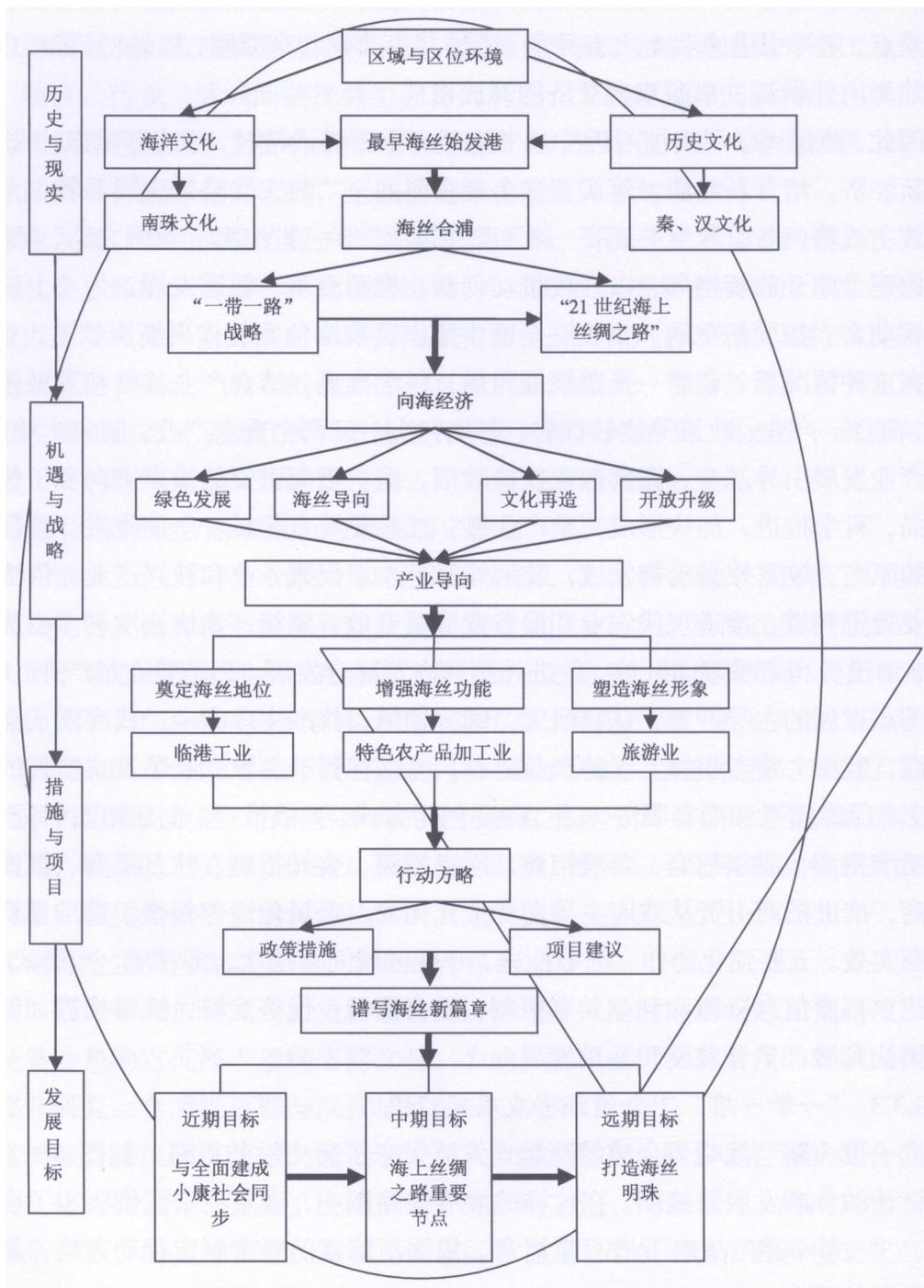


图 3-2 “一带一路”下合浦经济发展路线图

第四，合浦的发展目标。在参与“一带一路”促进合浦快速发展的过程中，这样的发展目标表明，合浦未来的发展，近期目标仍然是首先利用其所具有的良好海洋区位优势，以及开发利用其自身所拥有的优质自然资源，发展向海经济，推动合浦快速发展，缩小与

区内经济发展较好地区的差距，从而在中国共产党成立一百周年达成全面实现小康社会的目标。中期目标则是到 2035 年我国基本实现社会主义现代化的时候，实现合浦成为广西区经济发展较好的地区，并成为广西参与建设“一带一路”的重要区域，成为“二十一世纪海上丝绸之路经济带”上有一定特色和知名度，并具有较强的区域影响力的县域经济，从而成为“二十一世纪海上丝绸之路经济带”上一颗璀璨的明珠。而在近期目标与中期目标之间，2025 年到 2028 年是一个重要的节点。在这个时间节点上，合浦的工业、特色产业和旅游业的发展都要在奠定海丝地位、增强海丝功能和塑造海丝形象方面有所作为，从而为达到中期目标打下坚实的基础。合浦发展的远期目标是到 2050 年建国一百周年，合浦将会在更大的程度参与“一带一路”建设，县域经济社会发展都达到更高的高度。

---

[1] 联合国：《2015 年世界经济形势与展望》，2015 年 7 月。

[2] 参见：《泉州市建设 21 世纪海上丝绸之路先行区行动方案》。

[3] 参见：郑意凡、林绿波，泉州争当二十一世纪海上丝路桥头堡，

<http://fj.people.com.cn/n/2014/0314/c181466-20775022.html>。

[4] 在笔者查阅的《泉州市建设 21 世纪海上丝绸之路先行区行动方案》中，并未见到关于“十大重点工程”方面的具体内容。

[5] 参见：《泉州市建设 21 世纪海上丝绸之路先行区行动方案》。

[6] 崔昊，厦门出台落实“一带一路”建设行动方案，中国海洋报，2014. 11. 12

[7] 参见：责任编辑李羽超、张子剑，《海上丝绸之路促进了世界多元文化的交流》，

<http://fj.people.com.cn/n/2014/0314/c181466-20774951.html>

[8] 政协委员畅言海丝核心区建设：打造海丝枢纽城市，福州晚报，2016. 2. 17

[9] 参见：国务院批复广州：建设海上丝绸之路重要枢纽，<http://news.hexun.com/2016-02-19/182347088.html>

[10] 参见：南方日报网络版：穗推进 21 世纪海上丝路建设三年行动计划（2015-2017）出炉，[http://www.gd.gov.cn/tzgd/gdtzdt/201510/t20151027\\_220393.htm](http://www.gd.gov.cn/tzgd/gdtzdt/201510/t20151027_220393.htm)

[11] 编辑：林毓瑾，蓝海弄潮创伟业丝路扬帆谱新章，深圳特区报，2014. 7. 18

[12] 姜隅琼周鹏峰，海南参与“21 世纪海上丝绸之路”建设已有初步规划：[http://news.xinhuanet.com/2015-03/28/c\\_127630980.htm](http://news.xinhuanet.com/2015-03/28/c_127630980.htm)

[13] 朱李鸣，浙江在 21 世纪海上丝绸之路建设中的战略定位与合作建议：<http://www.zdpri.cn/sanji.asp?id=224233>

[14] 参见：关于制定浙江省国民经济和社会发展第十三个五年规划的建议，<http://leaders.people.com.cn/n/2015/204/c58278-27889612.html>

[15] 参见：浙江省参与“一带一路”建设重大项目（附名单），<http://n.cztv.com/news/12577382.html>

[16] 参见：《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》。

[17] 参见：《广西参与建设丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路实施方案》。

[18] 蒋兆岗，县域经济综合竞争力——以云南省为例[M]. 经济科学出版社，2005 年，第 3~6 页。

[19] 王清光，县域经济发展的理论与实践，中国经济时报，2005 年 7 月 11 日，第 006 版。

[20] 李燕凌，县域经济发展的规律与湖南的战略选择，湖南农业大学学报（社会科学版），2011 年第 8 期，第 8-12 页。

[21] 苏振芳，中共福建省委党校学报，2015 年第 9 期，第 103-108 页。