

南海开发与中国东中西产业转移的大致构想

朱坚真 乔俊果 师银燕 张庆霖

(广东海洋大学 湛江 524088)

摘要 南海在我国未来经济社会发展、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 世纪必须在我国实施沿海开放战略、西部大开发战略、中部崛起战略的基础上进一步实施南海开发开放战略, 并将南海海洋产业发展战略与我国东中西部产业转移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。

关键词 南海开发; 海洋产业; 东中西产业转移

一、南海的价值

(一) 领土价值

南海海域拥有众多的岛、礁、沙滩, 面积小, 分布范围广, 且多为珊瑚礁, 其开发价值并不大。但根据《海洋法公约》, 1 个远离大陆的珊瑚礁或小岛, 至少可以拥有 1 543 km² 的领海和 43 万 km² 的专属经济区。因而海域的任一岛、礁都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 km²。

(二) 自然资源价值

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 亿 t 余, 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“可燃冰”储量达到我国陆上石油总量的一半左右。据测定, 1 m³“可燃冰”可释放出 200 m³ 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、氡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以及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。

(三) 政治、军事战略价值

南海地处沟通太平洋和印度洋、连接亚洲和澳洲的“十字路口”位置, 其东北部的台湾海峡、西南端的马六甲海峡, 横扼南北两端的出入口, 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。亚太地区也在复杂的国际背景下, 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。

南海及其附近的群岛一起构成了对亚洲大陆的包围圈, 既是陆缘国家争夺海权的必由之路, 又是海缘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,海洋兼有陆、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。

(四) 空间运输联系价值

空间运输联系指在社会、经济、自然诸要素综合作用下,区域间通过交通运输设施进行客货交流所产生的相互联系和作用。南海是沟通太平洋与印度洋、联接亚洲、美洲、澳洲、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联。原材料和最终产品的运输,越来越多地需要跨洲际进行。

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,我国工业所用大量的初级产品的进口、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都依赖于这条航道,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%。除了亚太国家以外,世界其他国家经济发展与南海航线的关系也相当密切。仅以世界经济最发达的美国为例,美国从东南亚进口天然橡胶等战略物资大部分都由此通过,每年经由太平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t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、中国东中西产业转移的现状和问题

(一) 中国东中西产业转移宏观背景及政策

20世纪80年代以来,中国经济保持近20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%、24%和16%。从人均生产总值来看,1980年东部高出全国水平34%,中、西部地区人均GDP占全国平均水平分别为80%和70%,2005年则变为东部高出全国平均水平58%,中、西部则下降为70%和55%。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,不到东部农民人均纯收入一半。从经济发展外向程度来看,西部外贸程度储存度明显低于全

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,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,中央政府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。在1999年9月党的十五届四中全会正式提出了西部大开发战略,注重公平的区域经济协调发展战略正式启动。“十五”计划中,强调国家要继续推进西部大开发,实行重点支持西部大开发的政策措施,增加对西部地区的财政转移支付和建设资金投入,并在对外开放、税收、土地、资源、人才等方面采取优惠政策;同时,对于中部地区,要充分发挥承东启西、衔接南北的区位优势 and 综合资源优势,提高工业化和城镇化水平。《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十一个五年规划的建议》进一步提出,健全市场机制,打破行政区划的局限,促进生产要素在区域间自由流动,引导产业转移。与此配套的是2006年商务部实施的“万商西进工程”。“万商西进工程”的主要任务是:采取有效措施,支持中西部地区具有区位优势的城市创造条件承接东部地区加工贸易梯度转移;以东部、中西部国家级经济技术开发区和具备条件的中西部省级开发区为载体,加强东中西部互利合作,促进东部地区“腾笼换鸟”产业优化升级,支持中西部地区“筑巢引凤”承接国际和东部开放型产业梯度转移;加强东中西投资促进合作,充分发挥国家级开

发区在促进产业转移进程中的窗口、示范、辐射和带动作用。

(二) 中国东中西产业转移的现状

从2000年开始实施西部大开发战略以来,到2006年,6年来国家不断加大西部基础设施建设投入,累计投入约1万亿元,新开工西部开发重点工程70项,中央财政共向西部地区下达国债项目资金3414亿元,占同期全国已下达国债项目资金的45.8%。在财政转移支付方面,6年间,中央财政对西部地区的财力性转移支付累计4044亿元,占同期全国的52.6%。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年至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5年内对省外投资(包括对海外投资)的规模在100亿~500亿元之间,年均20亿~100亿元之间,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”规模该有多少小,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。樊新生、李小建的定量研究表明,大多数高技术、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。

(三) 制约中国东中西产业转移的因素

1. 区位条件的制约

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,他们不可能进入。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。

2. 中西部地区能源分布不均衡

在谈到中西部地区的比较优势时,无一例外地会谈及中西部有丰富的自然资源,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,加上中部地区的 7 个省,共 19 个省市自治区,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,铁集中于东北、华北和西南,磷主要分布在西南和中南地区,钨、锡、锑等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。

3. 中西部地区对外经济通道不畅通

所谓经济通道,在经济方面表现为区域之间产业结构的互补性。东部沿海地区经济主要是以外向型经济为主,无论是需求方面还是供给方面都对中西部地区经济发展的依赖性不是很大,属

于“以进带出”的经济增长模式,外贸依存度非常高。在整个外贸产业链中,东部沿海地区的产业结构与欧美、日本发达国家的产业结构存在着前向或后向的关联,产业互补性很强。中西部地区的经济是相对内向型、封闭型的经济,基本是以立足国内市场为主,对外贸易和吸引外资的能力远远落后于东部沿海地区。相应的,对外经济联系能力弱于东部地区,而这种态势具有循环累积的效应,在外力作用不强的条件下,会继续弱化其对外经济交流的能力且在长期内不会发生变化,从而导致中西部的产业不能直接参与国际分工,产业链条与国际产业链耦合性不好,互补性不强,经济通道不畅通。

三、南海开发在东中西产业转移过程中的经济聚合作用

(一) 注入能源要素

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 6 941 万 t,2003 年则上升了 31%,达到 9 112 万 t,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。

(二) 建设运输通道,扩大中西部地区输出需求

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体系,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,减少空驶率。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。

1961年瑞典经济学家林德尔提出产业内贸易现象的偏好相似理论。该理论认为,一个国家的经济增长导致人均收入的增加,收入水平又决定该国的需求结构。不同收入水平的国家,其需求结构是不同的。高收入国家需要的是技术水平高、加工程度深、附加值较高的高档商品,而低收入国家则需要低档商品满足其最基本的生活需求。因此,两国的收入水平越接近,需求结构则越相似,相互需求面就越广,贸易量就越大;而且,其市场间的隔阂就越小,越容易发生国际贸易。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。中国西部地区比较低的收入水平就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、中国香港地区、东盟、韩国、中国台湾地区、俄罗斯、澳大利亚和加拿大)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、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。

(三) 构建对外经济通道,发展外向型经济,促进中西部地区与东部地区的产业耦合

根据周一星等对运输空间联系的研究,认为在开放条件下,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,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。一方面,下大力气发展基础产业,以四通(交通、通信、流通和金融)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。

(四) 南海开发促进东中西发展的传播

伴随着东中西产业转移,还会产生发展的传播。发展的传播包括经济机会的传播、技术的传播以及生活方式、观念的传播,通过这种传播,中西部地区可抓住某种契机,以一种或几种生产技术率先取得突破,实现跳跃式发展,经济发展水平赶上甚至超过发达地区。跳跃式发展必须有

准备过程,在这个过程中,产业转移是个中介,它有可能将发展机会传播给落后地区。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。

参考文献

- 1 Ga Luft and Anne Korin.Terrorism Goes to Sea[J].Foreign Affairs,2004(12):1621
- 2 朱坚真.南海周边国家及地区产业协作系统研究——兼论中国与东盟自由贸易区产业协作模式 [M].北京:海洋出版社,2003
- 3 国家海域局海洋发展战略研究所.专属经济区和大陆架基本制度、划界方法、开发保护[M].北京:海洋出版社,2002
- 4 朱坚真.略论西南出海大通道建设与南海海洋资源开发战略的有机结合[J].海洋开发与管理,2001(3)
- 5 孙尚志.中国环北部湾地区总体开发与协调发展研究 [M].北京:气象出版社,1997
- 6 鹿守本,艾万铸.海岸带综合管理:体制和运行机制研究[M].北京:海洋出版社,2001