

doi:10.13582/j.cnki.1672-7835.2015.05.012

环南海五国三省区海洋经济 竞争力评价与合作策略^①

李锋^{1,2}, 徐兆梨¹

(1. 河海大学 商学院, 江苏 南京 211100; 2. 南京大学 商学院, 江苏 南京 210093)

摘要:环南海地区以其独特的禀赋条件和战略意义,在21世纪海上丝绸之路建设过程中具有举足轻重的地位,对该地区南海各方海洋经济竞争力的研究为促进互联互通、贸易畅通以及海洋经济合作具有重要的指导作用。通过对海洋经济指标体系进行梳理和解读,构建环南海海洋竞争力指标体系,应用因子分析法进行分析,并从建设21世纪海上丝绸之路视角提出环南海主要国家和地区海洋经济发展合作策略意义非常重大。

关键词:海上丝绸之路; 海洋经济; 竞争力评价; 合作策略

中图分类号:F55 **文献标志码:**A **文章编号:**1672-7835(2015)05-0066-07

On Marine Economic Competitiveness Evaluation and Cooperative Strategies of the Five Countries and China's Three Provinces along the South China Sea

LI Feng^{1,2} & XU Zhao-li¹

(1. School of Business, Hohai University, Nanjing 211100, China; 2. School of Business, Nanjing University, Nanjing 210093, China)

Abstract: This paper attempts to study the marine economy index system, and build the marine economic competitiveness index system of the areas along the South China Sea, with basic conditions, developmental environments, and performances included. Using the factor analysis method to conducting the empirical analysis, this paper gets the scores and the rankings of the five countries and China's three provinces of the arrears along the South China Sea, who need to optimize the marine industry structure, foster the infrastructure construction, and enhance the scientific and technological innovation, so as to achieve the goal of mutually building the green maritime silk road.

Key words: maritime silk road; marine economy; competition evaluation; cooperative strategy

2013年10月,国家主席习近平在访问印度尼西亚时指出,中国愿同东盟国家加强海上合作,发展海洋合作伙伴关系,共同建设21世纪“海上丝绸之路”(以下简称海上丝路)^[1]。这也切合海上丝路沿线国家发展海洋经济、实现海洋可持续发展的诉求。海上丝路从我国沿海港口向南,首先经过南海。南海地区具有独特的自然资源禀赋、重要战略地位,南海周边主要涉及其他五国:菲律宾、越南、文莱、马来西亚和印度尼西亚。南海主权国家——中国幅员辽阔,主要依托广东省、广西壮族自治区和海南省进行南海开发。中国环南海三省区和其他五国在地理位置、土地面积、气候环境以及人文风俗等方面均具有相似性,所以对五国三省区进行对比研究有利于规划环南海三省区如何基于当前的海洋经济发展水平进行分工合作,为进一步实现互联互通、贸易畅通、发展海洋经济奠定基础。

① 收稿日期:2015-03-05

作者简介:李锋(1970-),男,江苏连云港人,副教授,博士,主要研究方向为国际贸易理论与方法、企业跨国经营。

1 海洋经济发展现状

从地理位置看五国三省区,环南海而立,在气候条件、人口、人文风土等方面存在很多相似之处。据世界统计年鉴,从 2009 年至 2013 年,五国三省区在经济增长率方面都以相对稳定的速度增长,其中越南 2012 年增长速度达到 134.5%,速度最低的马来西亚其增长速度也达到 106.3%。从经济结构方面看,各国产业结构处于优化过程,第三产业比重不断增大,第一产业大幅下降。

目前,五国三省区海洋经济发展中,以滨海旅游、海洋渔业海洋油气发展最具成效,对当地产值贡献最大。在滨海旅游方面,五国三省区具有丰富的自然景观和人文景观。各方旅游资源开发水平参差不齐,2013 年广东省旅游外汇收入达到 1 627 807 万美元,马来西亚的旅游外汇收入更是高达 2 025 000 万美元,但是也有国家收入甚微。同时,兴旺的旅游业带动了酒店、旅行社以及国际航空产业的发展。在海洋渔业方面,五国三省区需求量在不断增加,目前各方渔业产量在全球市场占有一席之地。2013 年,越南、印度尼西亚和广东省的渔业出口产值分别达到 627 758.4、359 201.4、273 608.2 万美元,三者之和约占全球 14% 的市场。在海洋油气开采方面,五国三省区悬殊较大。目前,我国的开采水平较低,而其他五国却从南海油气开采中获益匪浅,据统计,马来西亚是开发油气井田最多的国家,包括 10 个商业性油田,90 多口油井和 40 多个气田;文莱在南海建立了 240 座油井平台,即使是获益比较少的印度尼西亚,其油气资源的 20% 源于南海。

2 海洋经济对比分析

2.1 评价指标体系构建

海洋经济指标体系的构建一直以来没有统一的标准。较早开展相关研究的是韩增林(2003),他按照 MESDS 系统评价指标体系层次模式构建了 5 层的树状指标体系,选取主成分分析和层次分析法进行分析^[2]。2008 年,殷克东、方胜民编写的《海洋强国指标体系》出版,2010 年殷克东在《中国海洋产业竞争方评价的联合决策测度模型》中构建了包括海洋产业人力资源、资本、国际化水平以及科技竞争力 4 个一级指标,26 个二级指标,考虑到统计数据的可获得性,最终选取 17 个指标进行实例评价。使用“四维一体”的联合决策理论测度模式,弥补各个方法的不足,保证评价的客观真实^[3]。同年,谭晓岚将海洋竞争力分为核心驱动因素和一般影响因素,前者主要包括海洋科技人力资源、海洋科技组织创新能力、海上军事实力以及国家经济实力;后者主要包括社会需求、区位条件、资源禀赋在内的 7 大因素。虽然没有构建评价指标体系,但是这些影响因素对于后期学者构建海洋竞争力指标体系具有借鉴作用^[4]。2014 年,伍业峰采用了加法测度模型: $Z = \alpha A + \beta B + \gamma E$, 其中 $\alpha, \beta, \gamma \in (0, 1)$, 且 $\alpha + \beta + \gamma = 1$, 并构建了发展基础、发展环境和业绩表现 3 个维度、62 项具体指标衡量中国海洋经济区域竞争力,为整个海洋经济的评价提供了参考^[5]。另外,海洋局的相关研究人员,如刘明(2008)^[6]、徐丛春(2012)^[7]等都从评价指标体系方面进行了深入研究,而且构建的指标体系相对比较系统全面。本文主要参考伍业峰(2014)的指标评价体系,遵循指标选取的代表性、客观性和独立性原则,结合国际、国内统计口径不一致性,数据主要根据《世界统计年鉴 2014》《BP 世界能源统计年鉴 2014》、世界银行 WDI 统计库、国际货币基金组织 IFS 数据库、FAD 渔业数据库、《中国统计年

表 1 海洋经济竞争力评价指标体系

	原油探明储量(亿桶)C1
	天然气储量(万亿立方米)C2
	海岸线长度(公里)C3
	森林覆盖率(%)C4
基础条件 B1	海洋保护区面积占领海面积比重(%)C5
	科研人员比例(%)C6
	专利申请数(件)C7
	研究与开发经费支出占 GDP 比例(%)C8
	人均 GDP(美元)C9
海洋经济竞争力 A	主要港口数目(个)C10
	主要国际航空港数量(个)C11
	信息化发展指数 C12
发展环境 B2	第一产业占 GDP 比例(%)C13
	第二产业占 GDP 比例(%)C14
	第三产业占 GDP 比例(%)C15
	外商直接投资(亿美元)C16
	海洋渔业劳动力人数(人)C17
	海域鱼类产量(吨)C18
	原油产量(万吨标准油)C19
业绩表现 B3	天然气产量(万吨标准油)C20
	旅游外汇收入(百万美元)C21
	接待游客人次(万人次)C22
	国际集装箱吞吐量占世界比例(%)C23

鉴 2014》《中国科技统计年鉴 2014》《中国海洋统计年鉴 2014》以及 3 个省份 2014 年的统计年鉴等统计结果,最终从基础条件、发展环境以及业绩表现 3 个维度,23 个二级指标构建了五国三省区海洋经济综合评价指标体系,见表 1。相关原始数据见表 2。

资源禀赋、环境基础、科技基础以及生产力水平是海洋经济发展的根本。其中,原油探明储量、天然气储量、海岸线长度和海洋面积是衡量南海资源禀赋条件的重要指标,由于海洋面积统计口径不一,在此只选取前 3 个指标。根据数据的可获得性,本文主要从森林覆盖率和海洋保护区面积占领海面积比重两个指标来反应环境因素,其中森林覆盖率是重要的生态环境指标,而海洋保护区的面积则反应地方政府对其重视性。科技基础主要从科技投入和科技产出两个方面进行考察,科研人员的比例以及研究与开发经费支出占 GDP 比例反应科研投入水平,专利申请数表现科研产出能力。

发展环境主要从区域的基础设施、区域经济情况两个角度进行展开。港口建设如何将直接决定该地区进出口贸易情况,而国际航空港不仅和贸易紧密相关,也是所在区域第三产业发展的推动力量。按照谭晓岚的观点,国家经济力量属于影响其海洋竞争力的核心力量之一^[4],经济实力的强弱直接决定了该地区海洋经济的投资能力和融资能力。因此文章从经济结构(一、二、三产业占 GDP 比例)和经济活力(外商直接投资)两个角度选取指标。而信息化发展指数是国家或地区信息化发展水平的重要体现,是该区域海洋经济发展环境的重要指标之一。

表 2 原始数据

指标	广东	广西	海南	菲律宾	越南	文莱	马来西亚	印度尼西亚
C1	165.6	86.4	144	1.68 ^①	44	12 ^①	58	39.9
C2	4	2	6	0.09	0.68	0.391	2.350	3.001
C3	3 368	1 595	1 822.8	36 289	3 444	161	4 675	54 716
C4	58.2	61.84	61.9	25.9	45.0	71.8	62.0	51.8
C5	0.96	19.69	0.034 6	52.8	1.7 ^②	15.7	2.0 ^②	2.2
C6	4	1.7	1	1.1	1.3	3.3	2.4	2.1
C7	2 214	370	267	2 832	3 423	42	5 826	5 297
C8	2.32	0.75	0.47	0.15	0.25	0.01 ^③	1.1	0.1
C9	9 368.20	4 895.02	5 651.81	2 765	1 911	38 563	10 514	3 475
C10	6	7	3	2	2	5	7	4
C11	4	2	2	3	3	1	4	3
C12	5.14	3.80	3.43	3.34	3.80	5.06	5.04	3.43
C13	5.0	16.7	24.9	13.0	21.5	0.8	10.6	16.9
C14	48.5	47.9	28.2	30.0	40.7	66.8	44.4	44.9
C15	46.5	35.4	46.9	56.9	37.8	32.5	45.0	38.3
C16	249.52	7.000 8	18.106	28.0	83.7	8.5	100.7	198.5
C17	614 367	366 803	197 321	420 730	520 000	2 783	274 365	840 000
C18	7 895 000	3 045 631	1 727 340	2 322 850	2 622 200	2 630 ^④	1477 281	5 813 800
C19	1 293.39	43.75	18.52	77	1 696	800	3 070	4 615
C20	701.69	70.163	14.36	329	745	1 070	4 740	7 103
C21	16 278.07	1 547.30	337.48	4 900	6 830	343	20 250	9 460
C22	760.51	150.89	50.05	427	685	21	2 503	804
C23	7.1	0.14	0.228	0.95	1.09	0.02	3.47	1.55

注:①数据来源:OLM 周刊;②数据来源:世界银行 WDI 数据库;③数据来源:国际货币基金组织 IFS 数据库;④数据来源:联合国 FAO 数据库

产业发展水平是沿海地区利用海洋资源、人力、技术以及资本等经济发展要素,通过合理的经济结构和产业配置,转化为产品和服务的发展程度。环南海区域海洋产业主要有油气产业、旅游业、渔业、海洋运输业以及海洋化工等多个分支,在五国三省区中,海洋渔业、海洋油气开发和滨海旅游对当地经济贡献较大。另外,《中国海洋统计年鉴》对这些指标有详细的统计,其他国家的数据相对匮乏,最终选

取前 4 个产业进行统计分析。统计油气产业主要通过原油和天然气的产量进行衡量,反映其开采竞争力。而对于海洋旅游业,游客数量和旅游外汇收入是两个代表性指标。海洋渔业劳动人数和海域鱼类产量则衡量海洋渔业的发展水平。在海洋运输方面,港口数量的多寡是海洋运输的先决条件,而国际集装箱吞吐量占世界的比例则是海运实力的重要体现。

2.2 实证分析

目前,竞争力评价广泛使用的方法有主成分分析、聚类分析、熵值法、层次分析法以及灰色关联度等主客观评价方法,基于海洋经济竞争力指标体系的复杂性、以及主观评价的缺陷等因素,本文主要选取因子分析方法,利用因子分析对主要国家和地区进行得分排序,从中得出环南海主要国家和地区海洋经济的发展水平。因子分析法利用降维的思想,把多指标转化为少数几个“抽象”的综合指标,从而实现复杂问题简单化。

文章采用表 1 的指标体系以及表 2 的原始数据,应用 SPSS. 19 软件,对五国三省区的海洋经济竞争力进行评价和分析。对于本文同趋势化的指标,使用标准化处理公式: $Z_{ij} = (X_{ij} - \bar{X})/S_j$ 。其中 Z_{ij} 表示标准化后的变量值。 \bar{X} 表示第 j 个指标的平均值, S_j 表示第 j 个指标的标准值。经标准化处理后可以得到标准化矩阵 Z 。计算特征值和贡献率,对应的特征值和方差贡献率见表 3。

表 3 特征值、贡献率和累计贡献率

海洋竞争力公共因子	特征值	贡献率(%)	累计贡献率(%)
F ₁	7.584	32.974	32.974
F ₂	6.063	26.360	59.334
F ₃	3.933	17.101	76.435
F ₄	2.253	9.796	86.231

从表 3 可以看出,F₁、F₂、F₃ 以及 F₄ 的特征值以及它们分别反应和累计反应指标信息量的百分比。所提取的 4 个公因子在累计反应总指标的信息量达到 86.231% > 85%,因此可以认为这 4 个公因子是 23 个指标的综合。

对因子载荷矩阵进行旋转,由于初始状态各个因子的代表性不突出,使用此方法,使得变量载额分布分明。在此通常使用最大方差法,得到旋转解。根据旋转后的因子载荷矩阵,得到表 4。

表 4 旋转后数据情况

公共因子	特征值	贡献率(%)	累计贡献率(%)	包含指标
F ₁	7.257	31.553	31.553	C7、C11、C16、C17、C18、C19、C20、C21、C22、C23
F ₂	5.372	23.356	54.909	C6、C9、C10、C12、C13、C14
F ₃	4.346	18.898	73.807	C1、C2、C3、C8
F ₄	2.858	12.424	86.231	C4、C5、C15

从表 4 可以看出旋转后的因子特征值和旋转前的因子特征值均大于 1,且累计贡献率仍然为 86.231%,说明选取该 4 个因子进行分析是合理科学的。通过对表 3 和表 4 的分析,可以得出以下结论:第一公共因子(F₁)能够解释全部指标信息的 32.974%,是贡献率最大的因子,主要包含海洋渔业劳动力人数、海域鱼类产量、原油产量、天然气产量、旅游外汇收入、接待游客人次、国际集装箱吞吐量占世界比例等 10 个指标,可以将 F₁ 定义为海洋产业发展水平对海洋经济竞争力的贡献综合因子。

第二公共因子(F₂)能够解释全部指标信息的 26.360%,与人均 GDP、主要港口数目、信息化发展指数、第一产业占 GDP 比例、第二产业占 GDP 比例密切相关,因此 F₂ 是一个表征沿海区域综合实力的指标。

第三公共因子(F₃)能够解释全部指标信息的 17.101%,主要与原油探明储量、天然气储量、海岸线长度以及研究与开发经费支出占 GDP 比例四个基础条件紧密相关。F₃ 的得分越高说明该地区海洋经济竞争力的基础禀赋条件越高,反之,天然禀赋越低。

第四公共因子(F₄)能够解释全部指标信息的 9.796%,解释力度较小,主要包含森林覆盖率、海洋

保护区面积占领海面积比重、第三产业占 GDP 比例三个有关于环保的指标,在新常态经济条件下,环保将成为海洋经济发展的重要影响因素,所以它也是评价海洋经济竞争力的重要参考指标。

海洋经济竞争力排名的计算分析,在 SPSS 得分选项中选择显示因子得分系数矩阵,得到如表 5 的各个因子的得分系数矩阵。

表 5 各个因子的得分系数

	F ₁	F ₂	F ₃	F ₄		F ₁	F ₂	F ₃	F ₄
C1	-0.001	-0.066	0.239	0.066	C13	0.002	-0.229	0.087	0.159
C2	-0.032	-0.071	0.231	0.052	C14	-0.012	0.145	-0.080	0.091
C3	0.080	-0.051	-0.136	-0.021	C15	0.016	0.013	0.031	-0.297
C4	-0.032	0.027	0.080	0.241	C16	0.117	0.006	0.037	0.025
C5	-0.049	0.090	-0.123	-0.304	C17	0.113	-0.087	-0.005	0.038
C6	0.029	0.165	0.006	-0.026	C18	0.088	-0.028	0.081	-0.008
C7	0.130	-0.016	-0.094	0.014	C19	0.127	-0.036	-0.090	0.183
C8	0.039	0.068	0.154	-0.095	C20	0.116	-0.032	-0.108	0.172
C9	-0.061	0.159	-0.076	0.015	C21	0.113	0.065	0.008	-0.060
C10	0.017	0.093	0.045	0.064	C22	0.098	0.043	-0.034	-0.011
C11	0.113	0.012	0.034	-0.119	C23	0.080	0.085	0.085	-0.118
C12	0.008	0.182	0.010	-0.045					

利用该矩阵写出 F_i 的表达式: $F_i = a_{1i} * Z_1 + a_{2i} * Z_2 + \dots + a_{23i} * Z_{23}$ 。其中 $i \in [1, 23]$, a_{ni} 是对应的因子得分系数, Z_n 是标准化后的对应数据。

将得到的 F_1 、 F_2 、 F_3 、 F_4 带入到公共因子得分模型 $F = F_1 \times 31.553\% + F_2 \times 23.356\% + F_3 \times 18.898\% + F_4 \times 12.424\%$, 其中 31.553%、23.356%、18.898%、12.424% 分别为 F_1 、 F_2 、 F_3 、 F_4 对其的贡献率。根据上述模式计算出环南海主要国家和地区的综合得分,并进行排序,结果见表 6。

表 6 环南海主要国家和地区海洋经济竞争力得分和排名

地区	F ₁		F ₂		F ₃		F ₄		综合 F	
	得分	排名	得分	排名	得分	排名	得分	排名	得分	排名
广东	0.948 836	3	1.026 624	2	1.571 234	1	-0.652 64	7	0.755 013	1
广西	-0.789 07	6	-0.139 94	4	0.357 824	3	0.371 802	4	-0.167 84	5
海南	-0.967 97	7	-1.209 37	8	1.241 532	2	0.375 452	3	-0.306 61	6
菲	-0.250 99	5	-0.496 06	5	-0.985 98	7	-2.164 24	8	-0.650 27	8
越	0.045 116	4	-0.751 02	6	-0.206 1	5	0.246 987	5	-0.169 44	7
文	-1.304 03	8	1.586 266	1	-0.900 34	6	0.626 218	2	-0.133 32	4
马	0.985 859	2	0.745 868	3	-0.061 63	4	0.133 057	6	0.490 157	2
印	1.332 23	1	-0.762 38	7	-1.016 55	8	1.063 363	1	0.182 303	3

基于上述的海洋竞争力得分和排名得到以下结论:

从总体得分看,广东位居该区域第一位,表示在该区域广东的海洋经济竞争力最强,尾随其后的是马来西亚和印度尼西亚。海南、越南和菲律宾排名靠后,而且之间差距较大。

广东在前三个因子上得分均比较靠前,但其在环保因素方面位居第 7,上升空间非常大。广西和海南在 4 个因子上得分均较接近,将国内三省区进行对比发现,除天然禀赋条件外,广西和海南与广东差距较大。

马来西亚在各个因子得分相对靠前,说明其全面发展的特性,而在其综合排名之后的印度尼西亚在 F_1 和 F_4 具有绝对优势,而在 F_2 和 F_3 上具有绝对劣势。同样,文莱在区域综合实力和环保方面的实力相对其资源禀赋和海洋产业发展水平排名靠前,这说明印度尼西亚和文莱有待加强全面发展。而菲律宾和越南无论是在海洋经济综合水平还是在单个因子上排名均靠后,需要加强发展力度。

3 海上丝绸之路视角下海洋经济合作策略

根据我国建设21世纪海上丝绸之路的战略部署,结合本文对环南海主要国家和地区海洋经济竞争力的评价分析,针对目前的海洋经济发展提出以下几点合作策略。

3.1 推动海洋产业结构优化,实现五国三省区协调发展

通过上述分析可知,五国三省区在海洋经济第一产业所占比重较大,第二、三产业发展不足,海洋高新技术产业规模较小,海洋生物医药、海洋生物工程、海洋金融、信息、保险、法律服务以及海洋港口安全建设等领域有待提高^[8]。这就要求各方优化自身产业结构,并在此基础上,针对目前的产业梯度差异,寻求互补发展。以广东省为例,其在新兴海洋产业发展方面具有一定优势,而越南等国家在劳动力资源方面具有优势,所以两者可以进行互补,既保持广东省产业发展又增加越南等国的就业岗位,缓解就业问题^[9]。另外,从表6的分析可以看出五国三省区目前的海洋经济发展潜力巨大,以海洋旅游为例,海南省具有得天独厚的自然条件,但旅游外汇收入仍不及其他五国两省,说明其没有发挥自身优势、推动产业升级。因此,沿海区域必须依赖于产业转型升级,增加产业附加值,提高管理水平等,最终实现地区产业价值链的升级^[10]。

五国三省区的优势不同,在海上丝路的地位和作用亦不同。海上丝路各个参与方都要有深刻的自我认识,合理制定发展战略。通过上文的分析,广东省在产业发展水平和区域实力等方面具有优势,因此广东呼吁打造21世纪海上丝绸之路的排头兵、合作的实验区等都具有强大的后盾^[11]。广西可以依托中国—东盟博览会,凭借中国—东盟商务与投资峰会平台,积极推进投资项目对接及合作,提升经贸合作水平和合作空间。同时,广西需要认识到区域实力方面的不足,从基础港口建设着手,为临港产业和海洋产业发展奠定基础。在发展海上丝路方面,海南省可以发挥平台和基地作用。海南省在天然禀赋条件方面有着比较优势,这为农业和高端休闲旅游平台提供了条件^[12]。另外,海南省拥有特殊的气候条件和特色,可以发展关于绿色环保产业如绿色食品产业。而其他五国在海洋产业发展水平、区域实力、天然禀赋条件以及可持续发展方面参差不齐,这就要求海上丝路要有包容性和协调性,要与环南海主要国家在经贸、基础设施建设等方面进行务实合作,兼顾各方利益,实现共同发展。

3.2 加强基础设施建设,实现道路相通促贸易畅通

目前,海上丝路基础设施建设正在如火如荼地开展。我国三省区在基础设施建设方面依然面临着公路、铁路、航空路线不齐全,港口码头数量少,规模小,缺乏深水航道等问题,高效便捷的现代化交通网络尚未形成,不能满足航运和相关产业的发展要求。与之配套的物流体系不完善。这在某种程度上影响了中国和其他沿线国家进行旅游、贸易、文化等方面的交流和沟通,使得中国和东盟之间旅游、贸易路途漫长,交通费用高昂,影响参与海上丝路建设的进程^[13]。

因此加快基础设施建设迫在眉睫。首先要重点加快建设与东盟国家之间海陆空立体交通建设,信息基础设施建设以及口岸基础设施建设^[14]。其次,在基础设施建设过程中需要投入大量的资金,一方面,地方政府需要争取到国家有利的政策支持,另一方面,发动企业的力量,进行多种形式投资和外包形式合作,避免资金短板问题阻碍丝路基础设施建设进程。最后,在加强本国走出去建设的进行中,我们应该深刻认识到越南等国在公路、电力、港口等基础设施方面匮乏的现状,中国的施工团队、技术、资金、装备等方面优势明显^[9],但是当前中国和东盟在合作方案上难以协调一致;中国和东盟的合作受到以美国为首的大国的影响和干预;中国—东盟基础设施互联互通建设尚存在风险高、周期长、经济效益不高等问题;跨国进行基础设施建设,缺乏强有力的超国家机构来保障其顺利建设^[15]。这就需要加强和东盟之间的政治互信、以产业联系带动基础设施发展、控制基础设施建设融资风险。在此基础上,简化通关手续;鼓励多种形式的贸易、投资;鼓励沿线城市开展多种形式区域合作,真正实现贸易畅通。

3.3 通过科技创新引领发展,共建绿色海上丝绸之路

通过旋转载荷矩阵可以看到,在第一个公共因子(海洋产业发展水平)中,专利数目和外商直接投资上的载荷分别为0.874和0.872,位居第一和第二,而文章提取的主成分不包含科技因素,说明虽然先进的科学技术和国际投资中承载的先进技术、管理经验、商业模式和创新能力是促进海洋产业发展的重要动力,但是目前创新并未给五国三省区的海洋经济发展带来巨大贡献。因此五国三省区进行海洋

产业合作时,必须优先考虑创新产业,鼓励自主创新,促进海洋化工、海洋生物制药等行业的发展,以科技创新带动产业合作和崛起。制定海上丝路人才培养计划,通过高校、科研机构、企业和政府合作,协同培养全面发展的人才,构建产学研相结合新格局;制定有吸引力的人才政策,大力吸引国内外高端人才到丝路沿线就业创业。

另外,海洋环保产业是急需科技创新的重要产业,也是共建绿色海上丝绸之路的重要产业。从综合评价得分表可以看到,广东省综合排名第一,但是环保方面有待加强,文莱的海洋产业发展落后,天然禀赋条件不高,但是依靠雄厚的区域实力和环保产业的优势,综合排名依然靠前,所以重视在海洋环保产业进行科技创新的投入,进行海洋环境监测、低碳发展等领域的合作也是大势所趋。因此可以考虑构建绿色海洋经济合作试验区,做到因地制宜。以广西为例,其在北部湾经济区的港口优势,以及具有海洋研究机构的技术支撑^[16],为其建设绿色海上丝路提供基础设施支撑和智力支持。同时,需要考虑加强绿色海洋产业投资合作,打造投资合作平台,促进产业合作,便于更高层次参与国际分工。尤其需要注意的是,绿色海洋经济合作示范区不是单向轨道,而是双向沟通渠道^[17]。在向国外输出商品的同时强调吸收和学习其他国家先进的管理方式和技术经验,这也体现了21世纪海上丝绸之路相互借鉴、共同发展的精神。

4 结语

21世纪海上丝绸之路的提出对其沿线国家和地区的经济融合、政治互信、文化合作具有重要的促进作用,而海洋经济合作是21世纪海上丝绸之路建设的重点环节。本文基于相关数据,具体客观评价了五国三省区在海洋经济发展现状,根据评价结果,结合海上丝绸之路战略提出从产业升级、基础设计建设以及创新三个方面给出意见,希望能为该区域海洋经济发展做出贡献。

参考文献:

- [1] 习近平. 中国愿同东盟国家共建21世纪海上丝绸之路[J]. 理论参考,2014(9):4.
- [2] 韩增林. 海洋经济可持续发展的定量分析[J]. 地域研究与开发,2003(3):1-4.
- [3] 殷克东. 中国海洋产业竞争力评价的联合决策测度模型[J]. 经济研究参考,2010(28):1-13.
- [4] 谭晓岚. 论海洋经济竞争力评价理论框架、影响因素[J]. 海洋开发与管理,2010,27(7):67-71.
- [5] 伍业锋. 中国海洋经济区域竞争力测度指标体系研究[J]. 统计研究,2014,31(11):29-34.
- [6] 刘明. 区域海洋经济可持续发展能力评价指标体系的构建[J]. 经济与管理,2008,22(3):32-35.
- [7] 徐丛春. 海洋经济统计指标体系研究[J]. 海洋经济,2012,2(4):13-19.
- [8] 陈丙先,林江琪. 中国—东盟自由贸易区背景下广西海洋经济发展研究[J]. 广西社会科学,2014(12):74-78.
- [9] 汤之敏,谢捷魁. 升级版中国—东盟自由贸易区:中南半岛东盟国家的视角[J]. 东南亚纵横,2014(10):58-60.
- [10] 黄志红. 基于生态文明的我国产业结构优化研究[J]. 河海大学学报,2014,16(4):32-37.
- [11] 文桦. 各省市“一带一路”实施战略[J]. 决策与信息,2015(4):35-40.
- [12] 徐文海,邓颖颖,皮君. 基于竞争力评价的旅游目的地形象提升研究[J]. 中南财经政法大学学报,2014(3):59-65.
- [13] 覃小华,甘永萍. 新丝绸之路建设背景下广西与东盟旅游合作发展研究[J]. 东南亚纵横,2014(8):9-12.
- [14] 刘松竹. 推进中国—东盟经贸合作的思路及对策[J]. 经济纵横,2014(12):16-19.
- [15] 郭宏宇,竺彩华. 中国—东盟基础设施互联互通建设面临的问题与对策[J]. 国际经济合作,2014(8):26-31.
- [16] 陈武. 发展好海洋合作伙伴关系[J]. 东南亚纵横,2014(1):3-5.
- [17] 刘宗义. 21世纪海上丝绸之路建设与我国沿海城市和港口的发展[J]. 城市观察,2014(6):5-12.

(责任编辑 莫秀珍)