

【区域开放与合作】

RCEP背景下湘桂向海经济走廊建设的基础、问题与对策*

史亚博 廖欣

摘要:湘桂向海经济走廊作为一种开放型通道经济新模式,以交通轴线及城市群为依托,促进陆海资源要素协同关联,有助于拓展湖南出海出边大通道,并实现长江中游城市群、广西北部湾经济区与东盟经济圈的超级衔接。湘桂向海经济走廊已拥有RCEP生效实施的重大机遇以及长期合作框架的政策支撑和资源禀赋互补的基础条件,但也面临着周边区域竞争加剧资源要素外流、省际协调机制与联通保障不足、产业结构布局与协同发展能力不强等现实挑战。建设湘桂向海经济走廊从目标定位、空间结构、互联互通三个方向发力,主动融入区域协调发展战略,科学编制总体规划,有效发挥省际交界区域示范带动效应,并围绕制度耦合、要素驱动、平台建设三项路径,全面构建协同联动工作机制,不断优化向海经济产业链布局,探索形成重点领域互动合作模式,从而打造新的增长极,推动湘桂向海经济高质量发展。

关键词:湘桂向海经济走廊;向海经济;产业链;省际合作

中图分类号:F061.5 **文献标识码:**A **文章编号:**2095-5766(2022)05-0132-11 **收稿日期:**2022-06-23

***基金项目:**广西哲学社会科学规划项目“RCEP背景下构建湘桂向海经济走廊研究”(21FJL007);广西社会科学院2021年度新型智库学术专著出版资助项目“RCEP背景下构建湘桂向海经济走廊研究”。

作者简介:史亚博,男,广西社会科学院法学研究所助理研究员(南宁 530022),江西师范大学马克思主义学院博士生(南昌 330022)。

廖欣,男,广西社会科学院法学研究所所长,研究员,法学博士(南宁 530022)。

在《区域全面经济伙伴关系协定》(以下简称RCEP)生效实施的背景下,构建湘桂向海经济走廊是深入推进“一带一路”建设、贯彻落实海洋强国战略、统筹推动陆海经济一体化的重要举措,有利于加快拓展湖南出海出边大通道,并实现长江中游城市群、广西北部湾经济区与东盟经济圈的超级衔接。运用增长极、通道经济等区域经济理论与方法,梳理湘桂向海经济走廊的发展现状、基础条件与存在问题,把握重点方向和推进路径,构建互利共赢的协同体系,打造优势互补、利益共享的湘桂向海经济走廊,对培育新的增长极、助力湘桂向海经济高质量发展具有重要意义。

一、湘桂向海经济走廊的功能分析

2017年4月与2021年4月,习近平总书记两次视察广西时均强调发展向海经济,写好新世纪海上丝绸之路新篇章。向海经济作为一种新兴经济模式,为湖南和广西加快区域经济发展指明了方向。围绕如何打造好向海经济,有学者提出在湘桂走廊的基础上继续构建湘桂向海经济走廊。一方面,湘桂走廊历史悠久且功能凸显。多年来,湘桂走廊由迁徙通道、战略要道向人文、交通、经济等大通道演变,内涵与范围不断拓展。另一方面,多种区域经

济理论为湘桂向海经济走廊建设提供了支撑。增长极、通道经济理论依托差异化的资源禀赋,由通道可达性吸引要素聚集、产业转移和产业链扩张。“点轴系统”理论以沿线城市为接点,以交通基础设施为纽带,构筑“点轴”串联、辐射四周的区域经济联合体。可见,建设湘桂向海经济走廊恰逢其时且意义重大,在空间模式创新、商贸物流合作、陆海通道建设以及核心经济圈衔接等方面发挥着重要作用。

1. 不断创新陆海融合发展模式

湘桂向海经济走廊是一种开放型通道经济发展模式,以交通轴线及城市群为依托,发挥陆海资源的双向互动作用,打造以商贸物流与产业合作走廊为主、以文化交流与生态旅游走廊为辅的多元驱动型向海经济格局。从理论层面来看,经济走廊是指经济要素在一定区域内集聚与扩散而形成的特殊空间形态,是以基础设施联通、资源要素流动、经济活动集聚而形成的线性或带状空间地域综合体,具备扩散反馈效应、空间外溢效应和辐射带动能力的基本功能。向海经济是以陆域经济为基础、以海洋经济为依托、以海岸带为空间载体、以现代港口为支点、以科技创新为驱动的陆海经济新模式。湘桂向海经济走廊既具备经济走廊的一般规律,又展现了陆海融合的特殊性,为陆海经济一体化带来了新视域。从实践层面来看,两个省(区)积极探索由陆向海、陆海统筹的联动开放模式。广西提出以挖掘海洋发展潜力、拓宽海洋发展空间、培育海洋商贸文化、保护海洋生态环境、创建现代海洋文明为目标,从海洋经济、沿海经济带经济、向海通道经济三个方面发展向海经济,打造绿色临港临海产业集群,辐射带动内陆特色产业,健全向海经济现代产业体系。湖南主动打造陆海联动新模式,畅通出海出边大通道,构建湘桂向海经济走廊,包括长株潭城市群、广西北部湾城市群,北延岳阳长江水运口岸,南接凭祥与东盟陆海相连,主要枢纽城市有长沙、湘潭、株洲、南宁、钦州、北海、防城港,重要节点城市有衡阳、永州、怀化、桂林、柳州、崇左等,以多条铁路、高速公路、水路等为主要轴线,成为衔接长江中游城市群、广西北部湾经济区与东盟经济圈的战略骨架。

2. 加快推动两个省(区)商贸物流与产业一体化
中国区域经济大尺度的空间格局具有相对稳

定性,小尺度的区域协调发展问题应引起重视。根据两个省(区)的资源禀赋与区位优势,进一步推动分工合作、政策对接,加强产业链、供应链和价值链的重组布局,打造高效畅通的向海经济通道新模式。第一,湘桂向海经济走廊建设有利于壮大特色跨境产业链、供应链。广西依托沿海、沿边优势,以湘桂向海经济走廊沿线城市为纽带连接长江中游城市群,深化与湖南的互联互通,打造“长江中游城市群+广西制造+东盟市场”的跨区域产业协作平台。两个省(区)利用RCEP原产地累积规则,建立面向东盟、辐射全国的生产资料大市场,推动产业转型升级,发展跨境电商业务,着力构建“原材料进口+湘桂加工生产+东盟销售”等特色跨境产业链、供应链,共同打造面向东盟的向海经济联合体。第二,湘桂向海经济走廊建设有利于提升对外贸易投资水平。借助湘桂向海经济走廊,进一步拓展广西向海经济的腹地纵深,推动湘桂向海经济走廊沿线相关主体以托管、股份合作等方式探索产业园区合作新模式,利用中国—东盟博览会等平台,成立中国—东盟产业园区联盟,建设一批产业共建型、资源开发型、飞地经济型等合作示范园区,建设国际物流集散中心、海外仓等基地,支持企业在RCEP成员国布局新园区,推动汽车、机械、农业等优势产业“走出去”。

3. 积极融入西部陆海新通道建设

通道便利性是影响区域经济合作的重要因素。作为面向东盟的前沿和窗口,广西拥有独特的区位优势、北部湾港国际门户优势,湖南经湘桂向海经济走廊从广西北部湾港出海,具有明显的运距、时间与成本优势。在西部陆海新通道东、中、西三条通道中,东通道经湖南怀化到柳州再到北部湾港,已经具有很好的基础。依托广西北部湾港的向海优势和咽喉作用,发挥广西与东盟国家陆海相邻的独特优势,建设中南—西北出海口、面向东盟的西部陆海新通道,通过优化配置物流设施,整合各类开发区、产业园,引导生产要素向通道沿线更具竞争力的地区集聚。第一,湘桂向海经济走廊建设有助于打通中南地区出海出边大通道。充分利用这一贸易大通道,带动陆域经济与海洋经济深度融合,进一步拓展东盟市场。例如,湖南出口东盟的传统路线以长江沿线、粤港澳大湾区运输通道为主,距离长,成本高,随着贸易额逐年增长,湖南借

助广西北部湾港畅通湖南向海发展出海口,构建更便捷的多式联运大通道和国际海运网。第二,湘桂向海经济走廊建设有助于赋能中西部地区高质量发展新支点。湘桂向海经济走廊发挥铁海联运潜力,连接广西凭祥、钦州港等,构建中西部地区内陆出海的国际主通道,引导各要素向湘桂向海经济走廊沿线集聚,促进中部地区产业与西部陆海新通道向海产业的融合,形成“V”字形开放发展格局。

4.有效衔接长江中游城市群、广西北部湾经济区与东盟经济圈

以长株潭城市群、广西北部湾城市群为核心枢纽的湘桂向海经济走廊横跨湖南和广西,能够承载中西南地区的物流空间,助推长江中游城市群、广西北部湾经济区与东盟经济圈的联通互动。一方面,广西与东盟地缘相近、人文相通、商缘相连、利益相融,经贸往来逐年迈向更高水平,东盟连续20年是广西最大的贸易伙伴。据广西北部湾经济区2021年统计年报显示,广西北部湾港口吞吐量为35821.8万吨,同比增长21%;集装箱吞吐量601.2万箱,同比增长19%。广西依托区位、口岸等优势,借助中国—东盟博览会、商务与投资峰会等平台,与东盟国家开发海洋特色产业,共建海洋产业园、经贸合作区和陆海交通网。另一方面,湖南主动融入“一带一路”建设,加快出海步伐,以湘桂向海经济走廊为依托对接东盟的经贸合作,建设东盟科技产业园,发展智能制造,打造年产值百亿元的工业制造基地。从2020年起,东盟成为湖南最大的贸易伙伴,2021年湖南与东盟贸易额达978亿元,占湖南外贸总额的16.3%。

二、RCEP背景下湘桂向海经济走廊建设的现实基础

两个省(区)面临RCEP生效实施的新机遇,拥有长期合作框架的政策支撑,具备交通、科技、外贸、产业等要素禀赋条件,为面向东盟发展向海经济、优化产业结构增添了多种动力。

1.重大机遇:迎来RCEP生效实施的新图景

第一,RCEP的驱动力强劲。在RCEP框架下,关税减让、投资规则、开放自由度、营商环境、数字经济等发生了新变化。例如,进一步扩大零关税产品范围,实施区域累积原产地规则的关税政策,优

化营商环境,建立数字经济合作规则,在外贸、服务和投资领域更加自由化,极大地刺激跨境物流需求,带动港口贸易、金融服务等产业链、供应链集聚,形成贸易转移效应。

第二,中国与东盟经贸合作稳定。中国与东盟在多领域合作中展现强劲势头。例如,海洋产业、数字经济、公共卫生和“五通”^①建设成效初显,建立了中国—东盟信息港、商贸数字化平台,签署了一系列协定、联合声明和行动计划,双方经贸合作更加紧密。由此,两个省(区)主动把握与精准对接RCEP规则,依托要素禀赋、产业结构和向海模式,扩大东盟市场规模和辐射能力,增添向海经济发展的驱动力,推动中南地区核心产业向沿海地区布局,实现向海经济产业链、供应链和价值链的区域一体化发展。

2.政策支持:契合双方向海经济发展诉求

第一,制定向海经济发展规划。围绕国家“十四五”规划坚持陆海统筹、发展海洋经济、建设海洋强国的总要求,广西“十四五”规划提出全方位实施向海发展战略,打造向海经济走廊,建设湘桂经济走廊合作带、“一带一路”向海经济北部湾先行区,出台《广西向海经济发展战略规划(2021—2035年)》《关于加快发展向海经济推动海洋强区建设的意见》等文件,实施向海通道建设、向海科技创新等行动,全力打造开放型向海经济,到2035年,向海经济总产值突破1.3万亿元,占广西GDP的比重达35%以上。同时,湖南“十四五”规划提出,密切与西部地区陆海经济联系,加强呼南、焦柳、湘桂等骨干通道衔接,建设“三纵五横”综合交通网,对接北部湾经济区,打造怀化、邵阳、永州经广西、海南至东盟向海经济走廊,融入西部陆海新通道及RCEP主阵地。

第二,签署一系列合作框架协议。两个省(区)加强互联互通、产业合作,举行政府高层会晤,签订多份框架协议(见表1)。湖南以衡阳、永州为支点,对接沿海、沿边重要口岸,发展湖南至北部湾口岸的铁海联运航线,推动怀化—北部湾港铁海联运班列、长沙—河内东盟国际货运班列常态化,形成以铁路、口岸为枢纽,内外联通、东西互济的开放格局。广西着力打造南北纵向发展主轴,加快建设南深高铁(南宁至玉林段)等重大项目29个,重点建设北部湾港口、湘桂运河、贵港至梧州3000吨级航道工程等10

多个项目,完善北部湾港口群的基础设施项目31个,2022年开工建设平陆运河,将打造西江干线连接北部湾港的亿吨级水运交通大动脉,为广西乃至中南地区开辟更便捷的海上通道。

表1 2008年以来湖南、广西的主要合作框架协议一览表

时间	地点	名称	有关内容	备注
2008-11-04	长沙	《关于深化两省区合作的框架协议》	加强湘桂线扩能改造、洛湛铁路等交通基础设施建设协商,加快打通湖南南下出海出边和广西北上的重要通道	省际合作
2009-06-04	南宁	《关于湖南省在广西钦州市建设临港工业园区及专业配套码头的框架协议》	合作建设临港工业园	省际合作
2012-04-12	南宁	《关于进一步深化湘桂合作框架协议》	借力“广西通道”出海出境,开拓东盟新兴市场,加强港口物流、现代服务业等产业合作	省际合作
2014-06-24	长沙	《关于加紧落实进一步深化湘桂合作框架协议的会议纪要》	在交通、产业、生态等领域构建区域合作快速通关机制,携手开拓东盟市场	省际合作
2020-09-05	南宁	湖南省长、广西主席举行高层会晤	加强生态旅游等领域合作,开拓“一带一路”沿线市场,推进西部陆海新通道建设	省际合作
2020-11-18	长沙	《湘桂两省区经济社会发展战略合作框架协议》	构建“长江中游城市群—广西北部湾经济区—东盟经济圈”跨境产业链、供应链,加强智能制造等重点产业合作	省际合作
2020-08-25	永州	《湘桂跨省界河流联防联控联治合作协议》	联合开展跨界河流保护与治理,建立流域水生态环境联防联控联治机制	部门合作
2021-05-29	长沙	两个省(区)召开商务座谈会,签订深化合作意向书	共建西部陆海新通道协商机制,开展产业、园区、平台协作	部门合作

资料来源:作者自行整理。

3.资源条件:要素禀赋差异驱动双向合作

第一,现代化交通网初具规模。湘桂铁路、洛湛铁路、呼南高铁、包海高铁等交通条件升级,衡柳铁路、焦柳铁路怀化段、湘桂铁路南宁至凭祥段扩能改造,麦岭(湘桂界)—贺州、灌阳—东安、南宁—宜州、龙胜—城步、龙胜—峒中等高速公路建成通车,形成了中部地区经凭祥对接东盟国家的大通道。在水路与港口方面,湘桂运河项目启动,广西北部湾港提速升级,2021年已开通54条集装箱班轮航线,与100多个国家和地区的200多个港口通航,拥有118家沿海港口企业和98个万吨级以上泊位。

第二,科技创新动能强劲有力。湖南实施核心技术攻关、芙蓉人才行动等计划,建设长株潭国家自主创新示范区、岳麓山国家大学科技城等,拥有48个各类高新区以及81家国家级重点实验室、工程技术研究中心和企业技术中心(见表2)、4所“双

一流”高校、321万专业技术人才,整体科研实力雄厚。广西建立了14个各类高新区、120家科技创新平台,拥有81名国家级高层次人才,成立了17家陆海协作技术研发中心、重大科技平台、重点实验室,拥有27家涉海高新企业,培育了16个北部湾科技协同创新产业链,建设了北部湾智慧港、向海产业大数据平台,全面打造“数字海洋”创新工程。

第三,外贸经济发展态势平稳。2021年,广西GDP总量达2.47万亿元、湖南GDP总量超过4.6万亿元,两个省(区)GDP总和占全国经济总量的6.2%。在外贸发展方面,2016—2021年两个省(区)的进出口总额持续上升(见图1和图2),其中,2021年湖南对东盟国家进出口总额接近1000亿元,占湖南进出口总额的16.33%;2021年广西对东盟国家进出口总额达到2821亿元,占广西进出口总额的比重接近50%,面向东盟的经贸优势明显。在地级市

表2 2021年湖南、广西科技创新主要指标情况

省份	高新技术产业开发区		高新技术企业(家)	国家重点实验室(家)	国家工程技术研究中心(家)	国家企业技术中心(家)	R&D人员全时当量(人年)	每万人口发明专利拥有量(件)	“两院院士”数量(人)
	国家级(个)	省级(个)							
湖南	8	40	9500	19	14	48	10.69	11.38	44
广西	4	10	3200	3	3	19	6.85	5.12	2

数据来源:作者根据2016—2021年湖南和广西统计年鉴、政府工作报告相关数据整理。

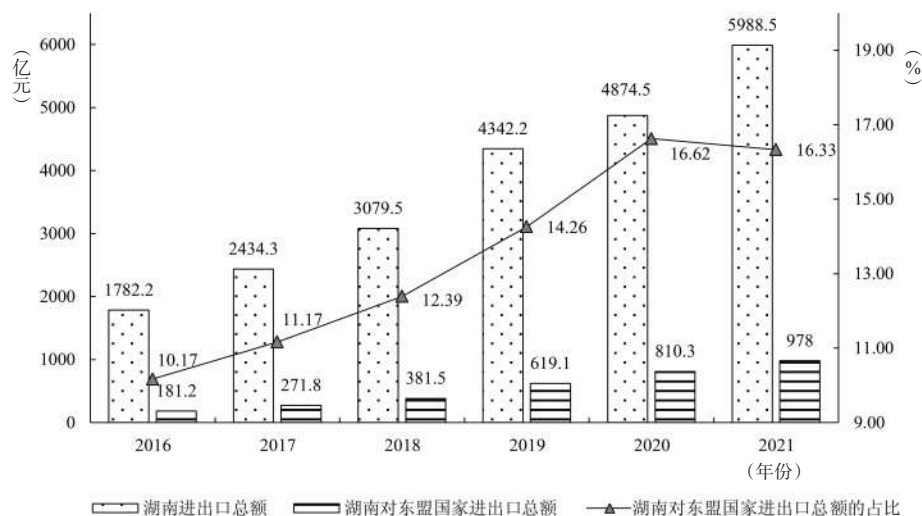


图1 2016—2021年湖南对东盟国家进出口总额及占比情况

数据来源:作者根据2016—2021年湖南统计年鉴相关数据整理。

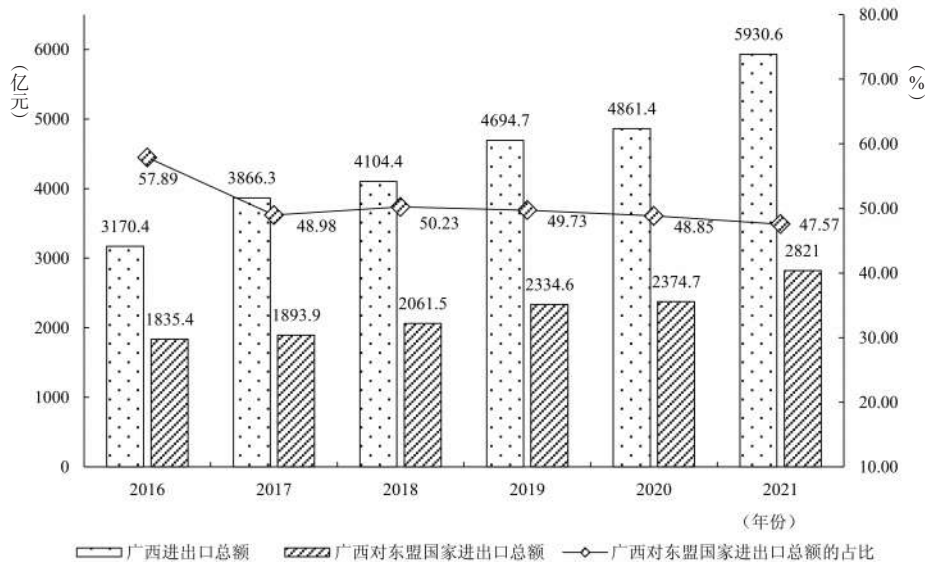


图2 2016—2021年广西对东盟国家进出口总额及占比情况

数据来源:作者根据2016—2021年广西统计年鉴相关数据整理。

层面,崇左、南宁排在广西前列,2021年崇左进出口总额2127.1亿元,以过境产品和东盟农产品为主,南宁进出口总额1231.9亿元;湖南长沙贸易额大、增长速度快,2021年长沙进出口总额2780.3亿元,同比增长18.2%,出口总量在全国排名第13位。

第四,向海产业体系基本成型。两个省(区)主要产业各具特色,多数产业存在互补性,产业合作良好,合作建设飞地园区,共同打造跨境产业链。湖南产业体系完备,轨道交通、装备制造、工程机械、新能源、人工智能等优势明显,以龙头企业主导产业链合作,推动广西传统产业“智能+”升级,湖南的仪器仪表产业为柳州的汽车、工程机械等提供配

套服务;广西玉柴集团为三一重工、山河智能、中联重科等企业提供动力配套。广西着力打造以海洋交通运输、海洋渔业、滨海旅游、海洋工程建筑为主的沿海产业集群,与越南、文莱、马来西亚、泰国等建立了20多个海洋特色产业园区。2021年广西海洋经济生产总值1828亿元,同比增长14.4%,海洋经济对GDP的贡献率为7.4%(见图3)。

三、RCEP背景下湘桂向海经济走廊建设存在的问题

在把握经贸发展平台、政策规则等有利条件的

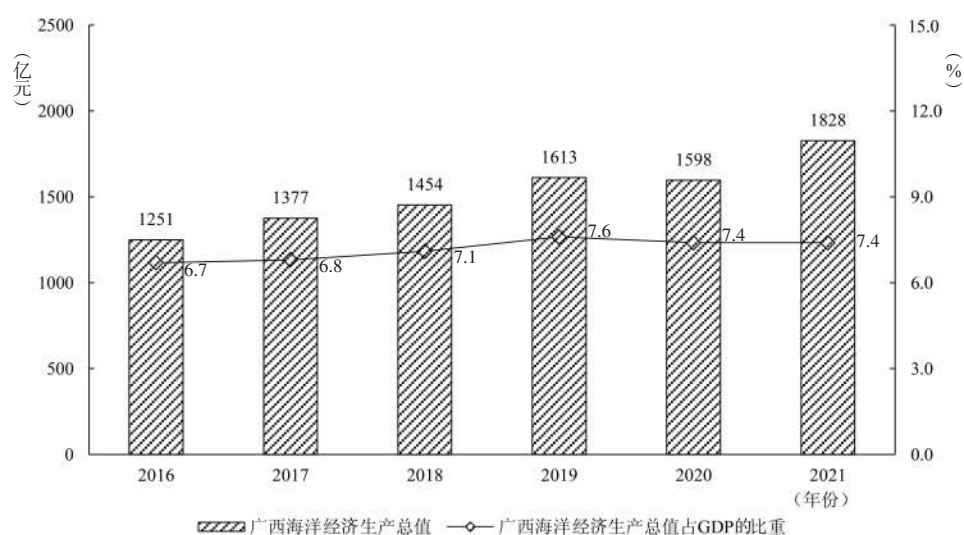


图3 2016—2021年广西海洋经济生产总值及占GDP的比重

数据来源:作者根据2016—2021年广西海洋局统计数据整理。

同时,两个省(区)也面临着周边竞争加剧各市场资源要素外流、省际协调机制与联通保障不足、产业结构布局与协同能力不强等问题,制约着湘桂向海经济走廊的建设。

1. 区域竞争:周边虹吸效应致使资源要素外流

在区域经济一体化的发展背景下,各增长极的连通度持续增强,逐步形成了不同结构、规模和密度的多极网络空间格局。中心城市群拥有区位、信息、消费等独特优势,充分释放和有效发挥集聚与扩散效应,对相对落后区域、城市的各类要素产生虹吸效应。在RCEP背景下,长江经济带、粤港澳大湾区等中心城市群的虹吸效应,将影响湘桂向海经济走廊沿线城市群的发展,导致科技、人才、信息、资本等生产要素流向周边更发达地区。

第一,两大经济圈的虹吸效应影响较大。长江经济带产业链升级快,距离日本、韩国较近,是RCEP区域产业转移最合适的转入地。在长江经济带多中心空间发展中,中西部地区产业集聚度处于低阶水平,将被动陷入长三角城市群虹吸效应的竞争劣势。尽管湖南拥有先进制造业集群优势,产业结构与空间布局相对合理,然而一旦湘桂向海经济走廊的支柱产业整体布局不凸显、对长三角地区溢出产业承接不够,势必会抑制自身发展。粤港澳大湾区的中心城市群竞争力强,港口群吞吐量在世界各大湾区中居首位,区域创新能力居全国首位,国际专利申请量与授权量连续18年领跑全国。2021年,广东对东盟进出口总额1.24万亿元,是湖南和

广西总和的3.3倍。同时,湘桂向海经济走廊在产业聚集、科技创新、高端人才等方面差距明显,亟待利用独特优势激活向海产业要素,打造新的增长极。

第二,湘桂向海经济走廊沿线城市群的辐射能力偏弱。中心城市是一定区域内经济发达、功能齐全的城市,位于城镇体系的核心,能够带动周边区域的经济的发展。中心城市借助强大的渗透吸引力、集聚辐射力和综合服务能力,逐步构成了交通、产业、金融等联通互补的城市群或都市圈。在对接RCEP中,湖南提出加快长株潭城市群一体化发展,打造支撑中部地区崛起的核心增长极,形成长株潭核心带动、四大板块联动的发展格局。广西创建南宁为面向西南地区、中南地区及东盟的区域性国际科创中心,打造桂林为全国旅游创新发展先行区、生态文明先行示范区、健康旅游示范基地,与北海、钦州、防城港的东盟信息产业与港口物流纳入“3+X”合作组团框架。然而,湘桂向海经济走廊的整体城市群能级不够,表现为三个方面:一是沿线城市资源要素碎片化,跨区域的产业协同与规划设计比较缺乏,中心城市间产业联合互动不足,孤岛效应明显;二是城镇体系建设不够完善,人才储备、研发实力、科技支撑等城市功能不足,现代物流体系的园区硬件与配套服务存在短板;三是县域经济功能定位不明晰,特色优势不明显,交通、信息、文化旅游等产业外联问题突出。因此,优化城镇体系空间布局将成为湘桂向海经济走廊建设的重要议题,亟

待依托优势城市的经济、产业、人口,加快构建创新型动力系统,打造中心城市、副中心城市的协作功能网,增强城市群的辐射效应。

2.省际关联:协调机制与联通保障不足

在城市行政区经济的特定边界内,邻近的地理区位、互补的产业结构、便利的交通连接、相似的文化习俗能够促进城市间的经济关联,然而,跨区域合作仍面临行政壁垒。基于本地利益最大化,地方行政权力对市场分割和区域经济关联产生不适应性,从而造成政策衔接与协调机制不足、基础设施联通不畅等障碍。

第一,沟通协调机制不够完善。两个省(区)以协商交流为主,缺乏深层次的合作机制、制度化的沟通平台,仅在交通、旅游、河流治理等部分领域建立了对话合作框架,以向海经济为主题的稳定性、常态化的沟通协调机制不健全。针对共商发展向海经济产业合作的举措较少,对湘桂向海经济走廊的物流交通体系支持力度不足,涉及企业出海合作、贸易投资合作等方面的扶持政策较少。湘桂向海经济走廊沿线市、县(区)的沟通机制、联系制度有待加强,特色产业合作项目不多,以红色资源为主题的旅游合作机制不够完善。因此,应尽快健全高层协商会议制度,成立跨区域协作领导小组,在向海产业联动、贸易投资、沟通机制等方面构建互补型合作模式。

第二,向海互联互通有待深入。在铁路互联方面,湖南融入西部陆海新通道的枢纽节点仅有怀化,开设的怀化—北部湾港联运班列不足以支撑湘桂向海经济走廊,湘桂沿海高铁线、重要联通节点建设进度缓慢,导致对接东盟的海铁联运互通水平不高。在高速公路方面,湖南联结广西、延伸东盟的高速公路不多,直通北海、钦州、防城港的高速公路尚未开通,不少高速公路规划尚在论证阶段。在港口互通上,湖南货物多通过上海、广东海运通道出口东盟国家,与广西北部湾港的互联条件不足、口岸互通手续不够简化,导致通关效率不高、物流成本较大。在航线合作上,湖南与广西北部湾城市群的航空物流合作不够紧密,直飞东盟国家的航线较少,连接东盟的湘桂货运航线尚未成立,对两个省(区)向海发展外向度的促进作用不足。

3.产业发展:结构布局与协同能力不强

产业结构互补是影响区域经济合作的决定因

素。立足产业结构的完整性、区域优势的匹配度,培育规模化的产业链和产业集群,增强产业发展能力,才能形成优势互补的区域经济空间布局。然而,湘桂向海经济走廊沿线产业结构趋同、集群规模效应与协同发展动力不足,尚未形成优势互补、特色鲜明、联动紧密的现代产业体系。

第一,产业同质化竞争较大。基于产业链视角,两个省(区)存在一些同质化产业,钢材制造、工程机械、有色金属加工、生物医药、新能源汽车等行业竞争明显。例如,三一重工、山河智能、中联重科与柳工机械存在较强的同构性,两个省(区)将轨道交通、装备制造、人工智能、新一代信息技术等新兴产业作为优先发展领域,在招商引资、人才引进、产业布局、产品销售等方面构成竞争,尚未形成错位发展的产业生态圈。此外,两个省(区)面向东盟进出口贸易方面存在一定程度的竞争态势,以相似性高的机电产品、电子元件、鞋类、灯具等产品为主,将会挤压双方的合作空间。

第二,向海经济关联性不足。两个省(区)的区位优势不同,导致向海经济发展的重心不同。在地理位置方面,广西发展向海经济得益于北靠大西南、面向东南亚、坐拥北部湾的区位优势;湖南处于中部地区,不临海,没有直接出海港口,许多产业以省内转移为主、省外转移为辅,对外开放优先方向是紧密对接发达的长三角、珠三角地区。例如,湖南在钦州设立临港工业园区及专业配套码头已有13年,基础设施建设与招商引资工作进展缓慢,港口现代化程度和临港产业链不足。在科技方面,广西以创新驱动向海新兴产业发展,深化与东盟的经济合作;湖南凭借高新工业园的产业链,重点发展工业制造、新材料、电子信息等产业集群,打造国家先进制造业高地、具有核心竞争力的科技创新高地,这种内陆经济发展模式与向海经济关联度不高,仅以智能化技术研发助力海洋科技、金融、信息等服务业发展,对海洋渔业、滨海旅游等海洋主导产业的积极性、参与度不高。

四、RCEP背景下湘桂向海经济走廊建设的重点方向

新阶段,湘桂向海经济走廊建设应坚持经济发展与生态保护相统筹、大区域协同联动与小空

间分类指导相结合的原则,重点在目标定位、空间结构、互联互通三个方面把握工作方向:主动对接国家区域发展战略,深度融入“一带一路”建设,推动区域战略间的衔接融合;科学编制总体规划,形成多层次、网络化的空间结构,发挥长株潭都市圈、广西北部湾城市群的梯度辐射效应;优先发展省际交界区域,发挥示范带动效应,逐步形成多层次合作体系。

1.明确目标定位:主动对接和契合国家区域发展战略

在主动对接区域重大发展战略上,两个省(区)要深化制度与政策体系改革创新,加强交通、水利、能源等重大基础设施的共建共享,切实解决一些地区不同战略叠加或战略分割的问题。

第一,对接中国—中南半岛经济走廊。以中国(广西)自由贸易试验区为支点,向北连接湖南各大核心城市,向南通达凭祥、东兴、靖西等边境城市,以铁路线、公路网为骨架支撑,有效衔接中南半岛铁路、公路等基础设施网格,延伸湘桂向海经济走廊范围,拓展中西部地区对接东盟的经贸合作。

第二,融入西部陆海新通道建设。《西部陆海新通道总体规划》提出,打造自重庆经怀化、柳州至北部湾出海口,这契合湘桂向海经济走廊的通道支撑作用。加快建设呼南高铁(湖南段),升级湘桂铁路(衡阳至柳州段、南宁至凭祥段),实施两个省(区)交界公路“瓶颈路”贯通工程,加紧湘桂大运河建设,连接湘桂运河—桂江—西江—平陆运河—北部湾港,开通长沙—南宁—河内货运班列直通车,增开广西北部湾港国际班轮航线,打通铁海联运和跨境陆路运输两条主干线,促进跨境运输通关便利化,构建多式联运、快捷高效的综合交通网。

2.优化空间结构:科学编制湘桂向海经济走廊总体规划

以地方生态承载力为基础进行产业布局和用地规划,形成多中心、多层的网络化空间结构,增强中心城市的辐射带动能力,促进人口、产业、资金等生产要素的集聚与优化。

第一,布局“一廊两核四区”空间结构。以核心城市为引领,大中小城市和小城镇协调联动、特色化发展,形成独具规模的城市群和都市圈,发挥通道枢纽、产业转移、金融服务和生态保护等功能,着

力规划布局“一廊两核四区”空间结构。“一廊”以交通基础设施为支撑、衔接长江中游城市群与东盟经济圈的多式联运南北通道走廊,形成一条开放型经济增长带。“两核”以中心城市和都市圈为驱动力,创建以长沙为国家中心城市的长株潭都市圈、以南宁为中心的广西北部湾城市群的两大核心增长极。“四区”为长株潭一体化发展示范区、湘西南承接产业转移示范区、桂西北城镇带产业集聚区、广西北部湾经济区。

第二,打造点轴圈层式城镇组团。以湘桂向海经济走廊沿线节点城市为支撑,由点到轴、由点到圈形成跨区域合作圈层与城镇组团,培育新型城镇体系,增强辐射带动能力。建设长沙、南宁两大中心城市,岳阳、衡阳、柳州、桂林四个副中心城市,打造永州、怀化、贺州等节点城市,支持北海创建海洋经济创新发展示范市。以湘桂铁路和洛湛铁路(湘桂段)为主轴线,连接长株潭城市群与广西北部湾城市群,组建协同发展联盟,推动自主创新示范区建设。

3.加强互联互通:充分发挥省际交界区域合作示范效应

根据各地的基础优势、目标定位与资源禀赋,注重大区域协同联动与小空间分类指导相结合,尊重差异,多级联动,分类对接,有效推进以人为核心的新型城镇化。在省际交界区域,率先发展交通基础设施一体化,提升其通达率,逐步探索和形成“县(区)际—市际—省际”多层次的合作体系。

第一,加强优势产业合作对接。围绕当地重点产业发展基础,以合作规划为引领,全面推进体制机制、基础设施、科技创新、产业协同、交往交融的联通,统筹安排产业布局和延长产业链条,推动传统制造业与数字技术深度融合,构建绿色循环型工业体系,加强合作对接,推动区域产业高端化、绿色化转型升级,培育千万亿级产业集群。

第二,推进规划协调和政策协同。加快完善省际交界区域协同治理机制,促进大中小城市和小城镇的协同联动、特色发展,充分考虑各方合作主体的利益,在构建良性竞争与合作模式、降低壁垒成本、畅通要素自由流动等方面建立成本共担、利益平衡和冲突协商机制,加快完善激励协调运作机制与效率评价体系,形成可持续的良性竞争与合作格局。

五、RCEP背景下湘桂向海经济走廊建设的 对策建议

两个省(区)应借助资源禀赋的差异性、产业结构的层次性,创新体制机制,构建互利共赢的联动机制,建立特色产业集群、新型城镇体系和合作示范区,探索多种发展模式,发挥“区域—要素”协同整合作用,形成各显所长、优势互补、利益共享的向海经济走廊。

1. 创新体制机制:全面构建协同联动机制

加大制度供给,破除地缘经济影响,健全财政金融支持政策,完善利益分配共享制度,以市场化运作的模式实现高质量发展。

第一,健全两个省(区)沟通协调机制。一是优化省际合作机制。发挥广西的纽带作用,加强与西部地区的沟通,利用西部陆海新通道省际协商合作联席会议,将湖南纳入西部陆海新通道合作机制,深化湖南与西部地区以及东盟国家的贸易物流通道对接。二是构建省际党政联席会议制度。成立湘桂向海经济走廊建设工作领导小组,由省长(主席)任双组长,由省级发展和改革委员会等部门及沿线设区市人民政府为成员,设立领导小组联络办公室,定期协调解决重大事宜。适时成立湘桂向海经济走廊管理机构,推广至市县政府部门,形成省(区)市县三级协调工作格局。三是成立特定主题的合作机制。围绕招商推介、货源组织、物流信息、通行便利化、生态保护等主题,探索高效合作模式和政策措施,组建区域经济协作示范区,在土地利用、行政审批、产业、财税、金融等方面开展先行先试,打造特色化的协同服务体系。

第二,优化财政金融支持政策。发挥中国—东盟合作机制、西部陆海新通道以及自由贸易试验区等优势,统筹调动海港口岸、保税区、海关特殊监管区、跨境经济合作区等平台资源,争取将北部湾港列为启运港(离境港)退税政策试点,加快建设南宁智慧物流交易结算中心,促进商流、物流、资金流与信息流“四流合一”。制定税收减免、项目扶持等政策,设立湘桂向海经济走廊建设基金、基础设施建设专项资金,鼓励民间资本开展跨境投资,通过发行异地银团贷款、特色产业基金、信用担保等方式,解决湘桂向海经济走廊项目融资问题。组建统一

大市场体系,构建区域经济联合体,在扩大人民币跨境使用、促进贸易物流企业与银行业金融机构的供需对接等方面建立常态化合作机制,设立跨境产业风险投资基金、研发中心,加快建设以南宁为核心的中国—东盟金融中心,建立面向东盟、服务RCEP的股权产权、大宗商品、期货等金融交易平台,营造长期、稳定的金融环境。

第三,建立利益共享制度。区域协作本质上是利益协调与分配的博弈过程。基于利益诉求的原动性,科学有效的利益机制是促进激励与约束兼容的重要动力。由此,两个省(区)要建立风险共担与利益共享制度,发挥好市场与政府的双向作用,完善利益分配、协调和补偿机制,充分保障各参与主体的权益。探索湘桂向海经济走廊沿线园区与港口的信息采集、交换、共享机制,制定统一的物流贸易规则,建立以海铁为主的多式联运制度体系。借鉴中欧班列“五定”^②制度,开行长沙—北部湾港、长沙—凭祥—河内的集装箱班列,完善跨境物流“进出口直通”工作机制。借鉴深汕特别合作区的利益分配模式,以托管、招商、股份合作等方式打造产业示范区,引导国有龙头企业独立运营,鼓励社会主体参与湘桂向海经济走廊建设。健全市场化运作制度,设立两个省(区)合资的平台公司,探索量价挂钩的冲量优惠制度,适时开放运营资源、释放政策红利。

2. 优化要素驱动:重塑产业链供应链布局

产业链是产业间基于经济技术关联的价值链、供需链和空间链等链式形态。在产业一体化进程中,优化产业结构与功能分区,提升产业韧性和联动水平,是区域产业协作的重要方向。两个省(区)应重点面向东盟深挖向海产业优势,构建产业链供应链的组织网络,形成特色产业集群,培育主导产业,打造商贸物流基地,促进区域间资金、信息、技术和人才等要素的优化配置。

第一,培育引领型龙头旗舰产业。两个省(区)加强农业供应链合作,利用优质稻、油茶、蔬菜以及农产品流通等领域的合作优势,在湘桂向海经济走廊沿线建设农产品加工基地,培育规模以上农产品加工企业,带动农业产业化转型。扶持重点工业龙头企业,打造湖南的工程机械、装备制造、轨道交通等千亿元产业集群,带动广西糖业、石化、有色金属加工等边贸产业升级。广西设立向海经济先行试

验区,培育海洋装备、临港产业、电子信息、智能制造等新兴产业带,打造大健康、跨境贸易、现代物流等承接产业转移新高地,提升外向型产业竞争力。

第二,构建枢纽型商贸物流基地。实施商贸物流产业集群式发展战略,规划产业链全景图和区域招商图,推动国内外知名企业参与湘桂向海经济走廊的物流产业布局。以临港工业园及配套码头为支点,建设保税仓储、加工制造等铁海、陆海物流集聚区,打通港口、物流园和工业园区,打造RCEP综合商贸物流中心。构建中国—东盟港口城市合作物流信息平台,建设广西北部湾港智慧码头,完善“铁路+港口”智能化联运系统。发展区域商贸一体化的现代物流网络体系,设立多式联运的海关监管中心,创新物流运营模式与配套系统,培育现代物流企业及人才队伍,为中国—东盟产业合作提供有利条件。

第三,打造创新型产业集群高地。基于政府—产业—大学的知识生产、传播与共享,打造各类信息、人力、技术等资源集聚的“知识港”。发挥中心城市在科创、研发、集成等方面的辐射力,带动湘桂向海经济走廊沿线传统产业的技术改造与转型升级。加大人才供给与资金投入,设立创新孵化发展基金,支持湖南和广西院校联合发展“订单式”职业教育,建立一批高技能人才实训基地,打造一体化智力集聚高地。加强科技创新要素共建共享,推动装备制造、工程机械、新能源汽车、电子信息、生物医药、海洋装备等重大项目落地,建设高端新兴产业集群区。加强与RCEP国家的科技合作,推进产业联动、业态共商、市场共享,重点打造智能制造、轨道交通、新材料、航空航天装备等世界级产业集群,推动湘桂向海经济走廊“引资、引智、引技、引企”四位一体融合发展。

3.用活平台载体:探索重点领域合作模式

两个省(区)利用好中国—东盟博览会、中国—东盟商务与投资峰会、中马钦州产业园、中泰崇左产业园、南宁空港经济区和凭祥边境经济合作区等平台,依托港口群、临港产业带、合作示范区,探索自由贸易试验区的省际联动、重点产业园的双向飞地、生态旅游区的开发共建等模式,深化制造业、物流、科技等优势领域合作。

第一,自由贸易试验区的省际联动模式。中国(广西)自由贸易试验区以南宁为中心,沿铁路、高

速公路形成首府(南宁)—海港(钦州港)—边境口岸(凭祥)“品”字型片区。中国(湖南)自由贸易试验区以长沙为中心,向北沿江(长江)、向南沿铁路(京广线),形成岳阳—长沙—郴州“一”字型布局。由于湖南缺乏海港和边境口岸、广西的先进制造业不足,两个省(区)应加强自由贸易试验区联动,依托主导产业发挥各自优势,促进产业转移和成果转化合作。例如,湖南岳阳片区成为中国(广西)自由贸易试验区对接长江中游城市群的重要窗口,广西的海港和边境口岸成为湖南对外贸易的重要通道,立足广西的现代医药、农产品、跨境电商等,加强与湖南优势产业链的上下游联动,形成互补型合作格局。

第二,重点产业园的双向飞地模式。打造空间聚集、资源集约、产业集群的跨境产业园体系,发展“走廊+园区+产业”合作模式。一是设立海外产业园。成立中国—东盟产业园联盟,利用“跨境电商+边境贸易”模式,构建跨境产业链和电商海外仓,携手开拓东盟市场。二是建设合作试验区。湖南在广西沿边地区探索飞地经济模式,设立出口加工基地、物流园、临港产业园等特殊区域,支持三一重工、中车等湖南龙头企业落户园区;鼓励广西企业在湖南建立“无水港”,开展机械制造、电子信息等产业链式合作。三是开发“园中园”模式。推动南宁、钦州、凭祥、北海、长沙、湘潭、衡阳等综合保税区组建战略联盟,促进广西北部湾港与长沙北、长沙空港、株洲铜塘湾、湘潭荷塘、衡阳白沙洲、永州、怀化经开区等物流园合作,力争湖南物资、境外货物抵运广西北部湾港。

第三,生态旅游区的开发共建模式。湘江、漓江干流水源来自湘桂交界处的“五岭”,目前,两个省(区)已建立保护区。其中,桂林有12个自然保护区,永州有7个重点生态功能区、4个国家级自然保护区、1个湘江湿地保护区,总面积约0.9万平方千米。两个省(区)应贯彻绿色发展理念,加强协同合作,保护好水源地,利用好生态资源。一是自然保护区合作。共建国家级自然保护区、湿地保护区、森林公园、地质公园、国家公园等,在桂林全州县与永州零陵区设立生态环境保护示范区,构建生态保护合作机制。二是生态旅游合作。推动湘桂向海经济走廊沿线成立旅游合作联盟,推动旅游产业一体化,布局一批各具特色的旅游合作示范区,

深挖历史人文资源,构建漓湘文化圈,创建湘桂古道旅游精品,对接张家界、邵阳、永州、桂林、北海、崇左等特色线路,将生态旅游与红色文化、海滨旅游融为一体,打造大旅游经济圈。

注释

①“五通”指政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通。②“五定”指定点(装车地点)、固定运行线、确定车次、固定到发时间、明确运输价格。

参考文献

[1]陈立生.RCEP背景下构建湘桂向海经济走廊研究[M].北京:人民出版社,2021.
[2]陆大道.关于“点—轴”空间结构系统的形成机理分析[J].地理科学,2002(1).
[3]赵亮.欧洲空间规划中的“走廊”概念及相关研究[J].国外城市规划,2006(1).

[4]王波,倪国江,韩立民.向海经济:内涵特征、关键点与演进过程[J].中国海洋大学学报(社会科学版),2018(6).
[5]陆大道.关于“十四五”规划:领域与认识[J].地理科学,2020(1).
[6]覃成林,韩美洁.中国区域经济多极网络空间发展格局分析[J].区域经济评论,2022(2).
[7]张学良,林永然.都市圈建设:新时代区域协调发展的战略选择[J].改革,2019(2).
[8]王娟娟.以产业链促进“双循环”新发展格局的思考[J].当代经济管理,2021(5).
[9]范恒山.促进区域协调发展的任务重点[J].区域经济评论,2022(3).
[10]张衔春,栾晓帆,马学广,等.深汕特别合作区协同共治型区域治理模式研究[J].地理科学,2018(9).
[11]盛朝迅.推进我国产业链现代化的思路与方略[J].改革,2019(10).
[12]王水莲,廖欣.湘桂向海经济走廊构建及推进路径[J].社会科学家,2022(3).

Foundation, Problems and Countermeasures of Hunan–Guangxi Seaward Economic Corridor Construction under the Background of RCEP

Shi Yabo Liao Xin

Abstract: As a new mode of open channel economy, Hunan–Guangxi Seaward Economic Corridor is helpful to expand the main channel of Hunan’s sea and border, and realize the super convergence of Triangle of Central China, Guangxi Beibu Gulf Economic Zone and ASEAN Economic Circle, which is based on the traffic axis and urban agglomeration to promote the synergy of land and sea resources. Hunan–Guangxi Seaward Economic Corridor has great opportunities for the effective implementation of the Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP), the policy support of long-term cooperation framework, and the basic conditions for the complementary of resource element endowments. It also faces realistic challenges such as the outflow of resource factors caused by the competition in surrounding regions, the lack of regional coordination mechanism and basic guarantee of connection, and the weak industrial structure layout and coordinated development ability. The construction of Hunan–Guangxi Seaward Economic Corridor need to make great efforts in three directions of target orientation, spatial structure and connectivity, actively integrate into the regional coordinated development strategy, scientifically formulate the overall plan, and effectively bring into play the demonstration and leading effect of the regions at the inter-provincial boundary, and focus on the three paths of institutional coupling, factor-driven, platform construction, comprehensively construct the collaborative linkage mechanism, continuously optimize the layout of Hunan–Guangxi Seaward Economic Industrial Chain, and explore the formation of linkage cooperation mode in key areas, so as to create a new growth pole and promote the high-quality development of Hunan–Guangxi Seaward Economy.

Key Words: Hunan–Guangxi Seaward Economic Corridor; Seaward Economy; Industrial Chain; Regional Coordination

(责任编辑:张子)