

广深海洋产业联动发展的模式和路径研究

□ 何颖珊^{1,2}, 向晓梅^{1,2}

(1.广东省社会科学院 经济研究所, 广东 广州 510635; 2.广东省哲学社会科学重点实验室—省社科院海洋强国建设重点实验室, 广东 广州 510635)

摘要:随着全球海洋经济的蓬勃兴起以及粤港澳大湾区建设的持续推进,广州和深圳作为大湾区的核心城市,其海洋产业联动发展具有强大发展潜力。本研究在对广州、深圳海洋经济的发展现状进行深入分析的基础上,发现当前存在海洋产业同质化竞争严重、缺乏产业联动的协调机制、产业要素跨区域流动不畅等问题。在此基础上,提出广深海洋产业联动的三大模式,进而探索广深海洋产业联动发展的具体实施路径,以期广深海洋产业联动发展提供理论支撑与实践指导,助力两市加快全球海洋中心城市建设和推动广东海洋强省建设。

关键词:海洋产业;联动发展;模式;路径

中图分类号:F062.1;P74

文献标识码:A

文章编号:1004-0714(2025)09-0026-06

Research on the Model and Path of the Collaborative Development of Marine Industries Between Guangzhou and Shenzhen

HE Yingshan^{1,2}, XIANG Xiaomei^{1,2}

(1.Economic Research Institute, Guangdong Academy of Social Sciences, 510635, Guangzhou, Guangdong, China; 2.Guangdong Provincial Key Laboratory of Philosophy and Social Sciences—Key Laboratory of Marine Power Construction of Guangdong Academy of Social Sciences, 510635, Guangzhou, Guangdong, China)

Abstract: With the booming global marine economy and the continuous promotion of the construction of the Guangdong Hong Kong Macao Greater Bay Area, Guangzhou and Shenzhen, as the core cities of the Greater Bay Area, have strong potential for the coordinated development of their marine industries. Based on an in-depth analysis of the current development status of the marine economy in Guangzhou and Shenzhen, this study found that there are serious problems such as homogenized competition in the marine industry, lack of coordination mechanisms for industrial linkage, and poor cross regional flow of industrial factors. On this basis, three major models of Guangdong Shenzhen marine industry linkage are proposed, and specific implementation paths for the development of Guangdong Shenzhen marine industry linkage are explored, in order to provide theoretical support and practical guidance for the development of Guangdong Shenzhen marine industry linkage, and help the two cities accelerate the construction of global marine center cities and promote the construction of Guangdong as a strong marine province.

Keywords: Marine Industries; Collaborative Development; Model; Path

随着全球经济快速增长与工业化、城市化进程加快,人口、产业向海洋移动的趋势不断加速,海洋经济已成为国民经济发展的重要支撑,也是未来发展的战略空间。党的二十大以来,广东以全面建设海洋强省为目标,加快推动海洋经济高质量发展,为广东发展注入源源不断的“蓝色动力”。作为全国乃至全球享负盛名的“双子城”,广州、深圳在海洋强省建设中扮演着举足轻重的角色,是推动广东海洋经济高质量发展的关键力量。《广东海洋经济发展“十四五”规划》明确提出,“加强广州、深圳重大涉海产业、基础设施、平台和政策对接,推动海洋经济协调发展”,这为广深携手推动海洋强省建设提供了根本遵循。如何抢抓海洋强省建设的重大历史机遇,充分释放广深“双城联动”效应,不

仅是加快海洋强省建设的关键所在,也是广州、深圳推进全球海洋中心城市建设的迫切需要,具有重要的理论和现实意义。

当前学术界对广深海洋经济发展的研究主要集中在两方面:一是关于广州海洋经济的发展研究。国内学者主要围绕海洋产业发展、海洋经济高质量发展等领域开展研究。如刘妙品运用钻石模型从六大维度对广州海洋主导产业选择进行了研究^[1]。赵崇煦以广州船舶和海洋工程装备产业为例,对产业的发展现状、存在问题进行了全面分析,并提出加快产业高质量发展的政策建议^[2]。朱寿佳以广州市南沙区为例,对如何建设海洋经济高质量发展示范区问题进行了深入研究^[3]。廖健聪通过构建评价指标体系和运用熵值法,对广州海洋经济高质量发展水平

进行实证研究^[14]。二是关于深圳海洋经济的发展研究。国内学者主要围绕全球海洋中心城市建设、海洋产业发展、海洋科技创新等领域开展研究。自2017年深圳首次被赋予“建设全球海洋中心城市”重要使命以来,学者们从全球海洋中心城市的内涵和特征出发,通过深入剖析深圳建设全球海洋中心城市的现状和问题,并以国际典型的海洋中心城市为参考,提出加快全球海洋中心城市建设的实施路径和政策建议^[15-12]。在海洋产业发展方面,部分学者围绕深圳海洋新材料产业、海洋产业集群等领域开展研究^[13-14]。此外,还有部分学者针对深圳海洋科技的发展问题开展研究^[15-16]。从已有文献来看,关于广深海洋经济发展的研究尚处于起步阶段,大多数文献集中在对广州或深圳单个城市海洋经济发展情况的研究,缺乏关于广深两市海洋经济联动发展的研究成果。基于此,本研究旨在探讨广深海洋产业联动的模式、路径和政策建议,以期对相关领域的研究提供有益的补充和拓展。

二、广深海洋经济发展的现状比较

近年来,广州、深圳积极响应海洋强省建设号召,抢抓全球海洋中心城市建设重要机遇,加快构建现代化海洋产业体系,海洋科技创新步伐加快,海洋经济综合实力稳步提升,已成为支撑和引领全省海洋经济高质量发展的重要极点。

1. 广州海洋经济发展现状

广州依山面海、因海而兴,是一座历史悠久的海洋城市。从古代作为海上丝绸之路的重要始发港,率先开启对外交流的海上通道,到成为我国最早一批对外通商口岸,海洋元素已深深烙印在广州的发展脉络之中,成为其发展进程中不可或缺的重要支撑。近年来,广州始终坚持科技引领、产业强海,加快建设海洋创新发展之都,围绕成为全国全球标杆,全面提升海洋科技自主创新能力和海洋产业竞争力,海洋经济总量常年位居全省全国前列。2023年,广州海洋经济发展势头强劲,海洋生产总值超3700亿元,较上一年同比增长9%,海洋经济总量已连续多年位居全省乃至全国前列。全市汇聚了约3万家海洋经济活动单位,其中规上企业数量超过1500家,高新技术企业数量也已突破300家^①。

海洋交通运输、船舶和海工装备制造、海洋旅游等是广州传统优势产业,具有深厚的发展基础。在海洋交通运输方面,广州港作为综合性主枢纽港,不但是中国最大的内贸集装箱枢纽港,而且在国际航运领域也展现出强劲的竞争力和影响力。根据《2024年新华·波罗的海国际航运中心发展指数报告》,广州港在全球航运中心和国内港口排名中分别位居第13位、第4位。2023年,广州港完成货物吞吐量6.75亿吨,位居世界第五;集装箱吞吐量2541万标箱,位居世界第六,彰显了广州港强大的吞吐能力^②。在船舶和海工装备制造方面,集聚了广船国际、黄埔文冲、英辉南方等40余家船舶制造企业,具备强大的造船能力和先进的生产设备,在豪华客滚船、半潜船等领域展现出了强劲实

力,是我国三大造船基地之一。与此同时,诸如其他具有特殊用途的船型以及钻井平台、水下机器人等海洋工程装备制造产业也呈现出快速发展态势,推动广州成为我国重要的海洋工程装备制造基地。在海洋新兴产业发展方面,广州同样走在全国前列。根据《中国海洋新兴产业指数报告2023》,广州已连续三年成功跻身第一梯队,尤其在天然气水合物这一关键领域,广州更是在全国范围内确立了显著的领先优势,众多国内外著名的天然气水合物调查研究机构纷纷汇聚于此,形成了强大的集聚效应。在海洋旅游方面,广州南沙国际邮轮母港是全国规模最大的邮轮母港综合体之一,先后开通了9条航线,是国内东南亚航线最多的邮轮港口之一。

作为华南“科教重镇”,广州高校、科研院所云集,人才资源丰富,海洋科研综合实力位居全国前列,尤其在海洋基础研究方面优势突出。20世纪20年代末,中山大学率先涉足海洋领域的研究工作,开启了广州海洋科研创新之路。随后,中国科学院南海海洋研究所、广州海洋地质调查局等一批海洋科研机构相继落户广州,为广州汇聚了雄厚的海洋科研力量。近年来,广州在海洋科研领域持续加大投入,“梦想”号大洋钻探船、深水科考专用码头、大洋钻探岩心库、天然气水合物勘查开发国家工程研究中心等一批重大海洋科技创新平台相继建成并投入使用。与此同时,广州积极谋划并全力推动南方海洋科学与工程广东省实验室(广州)、广州蓝色能源研究院等海洋新型研发机构建设。截至2024年,广州拥有7位海洋领域两院院士、66家涉海科研机构(22家涉海高校)、4处重大海洋科技基础设施、34个省部级以上海洋重点实验室、27个省级以上海洋工程技术中心;海洋新型研发机构的数量位居全省第一,其中14家纳入省级高水平创新研究院建设序列,占全省的70%^③。

2. 深圳海洋经济发展现状

作为我国最早谋划建设的两座“全球海洋中心城市”之一,深圳自2017年以来全面推进全球海洋中心城市建设,海洋经济迅猛发展。2023年,深圳海洋生产总值超3200亿元,较2022年增长2.3%,占GDP比重达9.2%,海洋经济在深圳经济社会中的地位和作用日益凸显,成为推动地区经济持续稳健增长的关键力量之一。目前全市已有近3万家涉海企业和49家涉海上市企业,汇聚了中集集团、招商重工、中海油、深圳港集团等一批龙头骨干企业。

从海洋产业发展来看,海洋交通运输、海洋油气业以及海洋旅游业等传统产业凭借深厚的历史积淀,已然成为深圳海洋经济发展的坚实支柱,在稳固深圳海洋经济底盘方面发挥着关键作用。与此同时,海洋高端装备制造业、海洋电子信息以及海洋生物医药业等新兴产业在短时间内实现了快速崛起,逐渐发展成为深圳海洋经济的重要支撑力量,为其注入了强劲的发展新动能。在海洋交通运输方面,深圳港凭借优越的地理位置、丰富的航线资源和强大的吞吐能力,已成为华南地区最大的外贸集

装箱运输门户,为深圳建设国际航运中心奠定了坚实基础。根据《2024年新华·波罗的海国际航运中心发展指数报告》,深圳港在全球航运中心和国内港口排名中分别位居第17位、第6位。2023年,深圳港完成港口货物吞吐量2.87亿吨,同比增长5.22%;集装箱吞吐量2988万标箱,位居全球第四^④。在海洋油气方面,深圳不断投入研发力量,在深海勘探、开采技术以及油气田建设技术上取得进展,有效提高了开采效率和降低了开采成本。依托中海油(深圳)、百勤石油等链主企业,初步形成了“钻—采—储—运”全产业链条。由中海油(深圳)运营的南海东部油田,是我国海上第二大、全国第七大油气生产基地,建有中国规模最大的深水油气田群,油气总产量已突破2000万吨油当量,占中国海油境内净产量30%、全球净产量21%。在海洋高端装备制造业方面,依托中集集团、招商局重工、友联船厂等龙头企业,初步形成了海洋高端装备全产业链条,部分海工装备如深海探测机器人等已达到国际先进水平。在海洋电子信息方面,依托深厚的电子信息产业发展基础,中兴通讯、研祥智能等大型电子信息龙头企业已成功实现海洋通信、定位与导航设备的自主生产。在海洋旅游业方面,深圳蛇口邮轮母港不但是国内首创的智慧邮轮港口典范,更是国内唯一的国际中转功能、跨境直升机开放的海港客运口岸。截至2024年7月底,蛇口邮轮母港成功吸引了13家邮轮公司旗下的20艘邮轮前来靠泊。自2016年开港运营以来,累计接待游客数量已超过3180万人次,稳居国内邮轮旅游第一梯队。

与广州相比,深圳在企业创新、金融市场等方面拥有较大优势,初步建立起以企业为主体、以市场为导向、产学研深度融合的海洋科技创新生态链。在企业创新方面,2023年深圳全社会研发投入1880.5亿元,其中企业研发投入占全社会研发投入比重94.9%^⑤,已成为推动海洋技术进步的重要力量。近年来,深圳海洋创新载体加速落地,海洋人才教育和学科建设也初具成效。截至2022年底,深圳已建成75个涉海创新载体,涵盖国家级载体5个、省级载体22个、市级载体48个^⑥,共同助力深圳海洋经济向高端迈进。在金融市场方面,深圳形成了相对完整的海洋金融服务体系,能够满足不同类别海洋产业、不同规模海洋企业、不同阶段海洋科技的差异化金融需求,为深圳海洋基础设施建设以及海洋产业的繁荣发展提供了强有力的资金支持。

三、广深海洋产业联动发展存在的问题

1. 海洋产业同质化竞争严重

由于广州、深圳资源禀赋、区位条件、发展水平大致相当,两地在海洋产业发展选择和布局上高度趋同,产业同质化现象严重,产业分工的协调度不高,总体处于竞争大于合作的发展态势。例如,广深不但海洋优势产业大类重叠度高,而且均把海洋交通运输、海洋船舶和工程装备、海洋电子信息、海洋生物医药、海洋新能源等产业作为未来发展的主攻方向,在相关领域的竞争日趋白热化,总体处于差异化、互补性、协调联动的产业发展

模式尚未形成。尽管同质化产业让广深两地合力推动海洋产业发展成为可能,但过度的同质化必然在产业分工上存在恶性竞争,扰乱产业的有序发展。

2. 缺乏产业联动的协调机制

广深“双城联动”目前仍处于初步发展阶段,建设动力机制以行政为主,尚未形成市场在跨区域产业协同发展中起决定性作用的局面。两地政府作为区域调控主体与利益主体,在一定程度上取代企业参加市场竞争,具备“经济人”属性。在GDP、财政税收和就业等政绩考核制度的激励下,出于对自身利益的考虑,两地政府更强调外部涉海企业的引入和本地资源的优化利用,对寻求跨行政区划合作的积极性不高,并在招商引资方面存在一定的恶性竞争现象,导致两地海洋产业一直未能实现协同发展。尽管省及两地政府从顶层设计层面进行了统筹谋划,初步形成了广深“双城联动”发展的机制框架,但在实际工作中缺乏具体的推进机制,产业合作效应没有充分发挥出来。

3. 产业要素跨区域流动不畅

区域产业联动发展的前提是区域之间的要素能够自由流动,以促进资源的优化配置和产业的优势互补。现阶段广深地区之间对海洋产业发展要素的争夺和竞争非常激烈,客观上限制了人才流、资金流、信息流等要素的自由流动。同时,要素市场一体化发展相对滞后,市场在资源配置的决定性作用没有得到有效发挥,导致要素在广深区域内的流动不顺畅。此外,缺乏必要的交流合作平台,导致两地的信息、技术、人才、资金、项目等不能实现及时有效的对接,存在资源闲置与资源不足并存的现象,降低了广深两地资源整体配置效率。

四、广深海洋产业联动发展的模式

1. 跨区域产业链供应链融合模式

跨区域产业链供应链融合模式是一种跨越地理区域界限,通过整合不同区域的资源、技术、市场等要素,将产业链的上下游环节与供应链的各个节点进行深度融合的经济现象,从而提升区域间产业的整体竞争力。采取这一产业联动发展模式的关键是发挥涉海龙头企业规模优势及品牌影响力,充分释放这些龙头企业的资源整合能力、创新引领能力和跨区域布局能力,推动相关海洋产业链延伸拓展。要充分发挥涉海龙头企业的双总部功能,鼓励其在广深地区设立分支机构、投资增资或布局产业转化项目,吸引产业链上下游企业和配套项目集聚,增强上下游各环节企业的关联性,提高两地海洋产业配套协同程度,进而带动广深两地海洋产业深度合作。采取两地联合方式,在重点领域建立涉海企业培育库,加快招引培育海洋产业链供应链关键企业。支持广深涉海龙头企业通过并购、强强联合、专业化重组和战略合作等方式加强合作。搭建广深海洋产业链供需信息线上对接平台,推动两地涉海企业建立相互配套关系。

2. 跨区域共建产业合作园区模式

跨区域共建产业合作园区模式是指广深两地发挥各自的比

较优势,采取品牌输出、飞地经济、土地入股等多种方式,选择合适的区域联合建设产业园区。这种模式突破了传统行政区划的限制,将不同区域的土地、资金、技术、人才等要素进行有机整合,以产业合作作为核心纽带,促进区域间产业的转移、集聚和升级。跨区域共建产业合作园区的区位选址,除需要考虑已有产业基础、重大项目等因素外,还必须要具备区位优势便捷、空间资源充足等条件。近期可优先在广州南沙、深圳前海或宝安区谋划建设广深海洋产业合作园区,打造广深海洋产业合作发展核心平台,率先推动两市海洋产业联动发展项目落地,从而快速形成叠加示范效应。通过设立广深两地股份合作形式的实体机构,负责整个海洋产业合作园区建设、运营、管理,探索“总部+制造”“链主+配套”“研发+转化”等产业合作新模式,建立合理的成本分担和利益共享机制,实现发展成果广深共享。

3. 跨区域协同创新模式

跨区域协同创新模式是指广深两市发挥各区域的优势创新资源,通过创新主体(如企业、高校、科研机构等)之间共建的协同创新平台,联合开展技术研发、知识转移、成果转化等创新活动,更好地整合该海洋产业全链条各领域的创新资源,提升广深海洋产业整体创新能力和竞争力,从而实现以创新链带动产业链,推动海洋产业高质量发展。与陆域产业相比,海洋产业的发展更需要科技创新作为激活“蓝色宝藏”的重要支撑。广深作为全省科技创新资源和投入最密集的地区,应从携手打造国际海洋科技创新中心与国际海洋战略性新兴产业发展高地的目标着眼,将广州的科技资源、创新平台、高端人才等方面的优势,与深圳在创新融资、科技成果转化等方面的优势进行整合,构建精准对接的技术产业创新链条,共同构筑高质量区域协同创新体系,推动两地海洋战略性新兴产业融合发展。

五、广深海洋产业联动发展的路径

1. 加强创新协同,携手打造国际海洋科技创新中心

以前海、南沙重大合作平台建设为契机,以海洋新兴产业、海洋服务业为重点,引导科技创新、高端服务要素集聚,打造“广深港”海洋科技创新走廊。加快南沙科学城、中国科学院明珠科学城建设,联手将体现海洋强国战略的海洋大科学装备中心、研究中心等创新资源集聚广深,共建有国际影响力的国家级涉海平台,加快国家深海科考中心建设,力争在海洋基础研究、海洋关键技术原始创新、海洋战略性新兴产业、海洋未来产业等技术创新领域有重大突破和建树,形成基础研究、应用研究全面发展的良好局面,共建具有世界影响力的粤港澳大湾区海洋科学中心。推动海洋综合试验场、科考船等海洋科技基础设施共建共享。高标准建设深圳海洋大学,鼓励香港科技大学、广东海洋大学等高校将海洋学院系或研究院搬迁广深,共建国际一流海洋大学和学科。

整合广深两市重要海洋科研机构及重大海洋科创平台,围绕海洋战略性新兴产业发展需求,共同开展海洋关键技术攻关,

携手加快可燃冰开发、深海勘察和开发设备、深水钻井设备、水下机器人、海洋能源开发设备、深海养殖与捕捞设备制造等关键领域技术的应用研究,为海洋产业发展提供核心技术支撑。探索广深海洋科研成果开放共享机制,通过建设联合实验室、增强实验室开放性等方式,促进科研资源流动、共享和广泛应用。充分发挥广州海洋基础研究优势、深圳海洋技术创新和产业化优势,提升广深海洋产学研一体化水平,共同构建“基础研究+技术攻关+成果转化+科技金融+人才支撑”的海洋全过程创新生态链,加快先进的海洋科研成果落地转化,为广深海洋经济发展释放新动能。鼓励广深组建跨区域海洋产业科技创新联盟,促进双市涉海产业资源的交流合作。

2. 加强港口联合,携手打造世界航运中心

更好统筹广州港、深圳港专业化分工和特色化功能,实现错位协同发展。深圳港着力建设集装箱干线港,依托优良深水港及泛珠三角广阔腹地,主攻外贸干线,干支结合、内外兼顾,优化航线结构,加快完善港口和航运产业链,逐步推动港口航运服务业转型升级,实现港口航运业高质量发展;同时充分利用毗邻香港的地理优势为香港港提供分流功能。广州港重点打造综合型枢纽港和区域性航运中心,发挥与经济腹地更接近、功能性质更多元的优势,拓展内陆尤其是泛珠三角地区腹地,与港深港口形成战略差异化分工,共建世界一流港口群。积极深化广深航运合作,以广州港、深圳港为引领推动大湾区港口物流资源整合,加快建设粤港澳大湾区组合港。探索广州港、深圳港的组合联营机制,鼓励广深港口运营企业深度参与异地港口投资运营,提升通关效率,加快货物流转和物流信息互联互通,搭建贸易便利化服务平台与一体化物流网络。

联动发展现代航运服务业,推动区域航运服务业整体竞争力提升。广州港、深圳港航运服务业仍以基础产业为主,高端航运服务发展相对滞后,集聚程度、国际化程度较低,与国际航运中心目标存在较大差距。因此,广深应携手大力发展现代高端航运服务业,形成互惠共赢的港航物流及配套服务体系,共同提升全球高端国际航运服务水平。高水平建设国际航运服务集聚区,吸引全球知名航运服务机构在广深设立区域总部、分支机构,大力支持广深本地航运企业和服务发展,补齐广深国际航运服务短板。引导广深加强高端航运服务业的交流合作,推动建立广深航运服务业合作机制,突出广深在航运金融、海事法律与仲裁、船舶登记、船舶交易等高端服务的合作发展和产业融合。积极推动广深航运智库交流合作,支持广深共同打造互联网航运交易平台。

3. 加强产业协作,携手打造海洋战略性新兴产业发展新高地

共同引导电子信息、装备制造、新材料、生物医药等优势产业向海发展,合力发展海洋新能源产业,加速培育和壮大海洋新兴产业,构建海洋产业“一湾两翼”格局。一是协力发展海洋电

子信息产业。积极布局海洋电子信息科技创新平台和产业园区,推动海洋电子信息产业集群化发展。深圳依托体量庞大、体系完整、科技领先的海洋电子信息制造产业集群,加快在深海探测、资源开发利用等领域的技术创新和产品应用;加快深圳海洋大数据中心建设。广州重点发展基于北斗卫星导航系统的船舶通信导航设备以及基于5G技术、水下声学等海洋专用通信设备的研发与产业化、军民两用高端通信器材,积极发展海上通信、海上定位及海洋大数据服务等。二是联动发展海洋工程装备及造船产业。深圳重点瞄准深海和远洋工程装备领域,在海上钻井装备、海上油气浮式生产装置、海洋油气储运装备、海洋工程辅助船、深海潜水器及勘探作业设备等领域研发制造高端产品。广州依托中船龙穴造船基地、广船国际等重点项目与企业,大力发展海洋科学考察船、游艇等新型船舶产业;同时推动人工智能技术在海洋领域的应用,加快在钻井平台、水下机器人、半潜船制造、可燃冰开采设备等领域集聚一批龙头企业和项目基地。加快推进海洋智能装备关键技术研发和设备系统研制,构建海洋智能装备体系。三是协作发展海洋新材料产业。充分发挥深圳已有的新材料产业基础,与广州的造船业紧密协作,重点研制用于海洋开发的防腐新材料、无机功能材料、高分子材料、碳纤维材料,形成关键原材料制造、固体浮力材料生产加工、外形机加工等较完善的产业链,破解我国海洋新材料领域高端产品和核心技术仍依赖进口的“卡脖子”问题。四是共同发展海洋生物医药和生物制品业。依托广深两市生物医药产业的优势资源,加快发展海洋生物制品基料、海洋生物型临床保健制品、海洋活性化妆品、功能食品、生物饲料等海洋生物功能制品,争取海洋动物疫苗、基因工程、生物化学药品及制剂药物等的研发及产业化取得突破。五是合力发展海洋新能源产业。广深要抢抓可燃冰产业发展先机,加强天然气水合物核心工程技术联合攻关,加快推动天然气水合物开发总部基地、支持服务基地、技术研发基地、集成配套基地、总装基地等基础设施建设,携手加快推进可燃冰产业化进程。

4. 加强服务合作,携手打造现代海洋服务业发展引领区

开展金融合作,共同打造国际海洋金融中心。一是合力构建具备广东特色的海洋科技金融体系。充分发挥深圳创新金融以及广州传统金融优势,构建覆盖创新链条全过程的海洋科技金融服务体系;促进两地海洋科技创新资源与产业资本、金融资本的融合,携手打造全过程创新生态链。二是共同推进发展海洋金融产业。探索在南沙、前海试点放宽港澳金融机构准入条件,争取设立以蓝色经济为主题的国家金融改革试验区。加快海洋金融机构创新,支持深圳、广州南沙探索设立国际海洋开发银行,鼓励发展海洋特色贷款产品,引导银行类金融机构加大对海洋经济重点产业和项目的信贷支持,鼓励运用银团贷款、金融租赁等方式为涉海企业提供融资支持。创新海洋保险产品,推动海洋经济相关保险险种的推广。建立跨区域的科技创新投融资

资体系,支持两市符合条件的涉海企业进行上市融资。

深化旅游合作,携手打造邮轮旅游协同发展示范区。共同促进广深邮轮经济发展,推动广州、深圳、香港邮轮母港“沟通对接、优势互补、客源互送、合作共享、共同发展”,探索实施“广州+深圳”双母港甚至是多母港运作方式,合理规划设计航线产品,逐步构建粤港澳邮轮母港群,共同打造“国际邮轮旅游目的地”品牌。加强广深海水上客运的合作发展,统筹广深海洋旅游资源,串联富有代表性的海洋景区、景点,推动开发广深海上客运游览观光航线。强化广深现代海上客运交通体系支撑,加快两市公共客运码头、滨海休闲码头建设。支持广深携手开展线上、线下宣传推介,共建宣传销售网络,共同开拓国内国际海洋旅游客源市场。

六、广深海洋产业联动发展的政策建议

1. 建立统筹协调机构

由广州和深圳两地政府牵头,联合相关涉海部门以及行业协会代表,共同组建广深海洋产业联动发展联合领导小组。该小组负责制定广深海洋产业联动发展的战略规划和总体目标,协调解决跨区域、跨部门的重大问题。例如,针对广深两地在海洋高端装备制造产业布局上可能出现的重复建设或资源竞争问题,联合领导小组可以通过统筹规划,明确两地的重点发展方向,实现产业错位发展。赋予联合领导小组足够的决策权和资源调配权,包括对重大海洋产业项目的审批权、财政资金的分配权以及土地等关键资源的统筹权。例如,对于一些涉及广深两地的海洋科技基础设施建设项目,如海洋科研试验场或大型海洋生态观测站,联合领导小组可以根据两地的实际需求和优势,决定项目的选址、资金投入比例以及后期的运营管理模式,确保项目能够有效服务于两地的海洋产业联动发展。

2. 完善信息共享平台

搭建一个覆盖广深两地海洋产业全方位、多领域的信息共享网络平台,整合两地海洋产业政策、企业信息、市场动态、科研成果等多方面的内容。例如,两地的涉海企业可以在平台上发布产品信息、技术需求和合作意向,科研机构能够展示最新的研究成果和技术转让信息,政府部门则可以及时发布产业政策、项目招标等资讯。这样有助于打破信息壁垒,促进两地海洋产业主体之间的沟通与合作。设立专门的数据管理团队,负责平台信息的更新和维护。定期收集和整理两地海洋产业的最新数据,确保信息的准确性和时效性。

3. 加强政策协同发力

对广州和深圳现有的海洋产业政策进行梳理和对接,找出两地政策的差异点和互补点,消除政策冲突,形成协同一致的政策体系。例如,在海洋产业税收优惠政策方面,两地可以统一优惠范围和标准,避免涉海企业因政策差异而产生不合理的税收负担或不公平的竞争环境。同时,对于一些广州或深圳单独实施效果有限,但两地联合实施能够产生更大效益的政策,如海洋

科技创新补贴政策,可以进行整合,加大补贴力度,提高政策的吸引力和实效性。根据广深海洋产业联动发展的战略需求,联合制定新政策。例如,为了吸引国内外高端海洋人才,两地可以联合出台人才引进政策,提供更具竞争力的薪酬待遇、住房保障、子女教育等优惠条件。在海洋产业园区建设方面,共同制定跨区域产业园区的管理政策,包括园区的规划布局、企业入驻标准、基础设施建设等内容,推动广深海洋产业园区的协同发展,打造一批具有国际竞争力的海洋产业集群。

4. 强化利益分配与补偿机制

根据广州和深圳在海洋产业联动过程中的资源投入、风险承担、贡献大小等因素,确定利益分配比例。例如,在跨区域的海洋产业合作项目中,对于提供土地、资金等主要资源的一方,可以在项目收益分配中获得相应的份额;对于承担技术研发、市场开拓等关键风险的一方,也应给予合理的利益补偿。这样可以调动两地参与海洋产业联动的积极性,保障各方的合法权益。设立广深海洋产业联动发展补偿基金,用于对在产业联动过程中受到损失或不利影响的一方进行补偿。例如,当某一海洋产业从深圳向广州转移,导致深圳当地部分就业岗位流失或税收减少时,可以从补偿基金中给予相应的经济补偿。同时,建立公平公正的补偿评估机制,明确补偿的范围、标准和程序,确保补偿资金的合理使用。●

注释:

- ①数据来源: <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1816918592147438361&wfr=spider&for=pc>.
- ②数据来源:《建设广州国际航运枢纽三年行动计划(2024—2026年)》。
- ③数据来源: <https://www.peopleapp.com/column/30047551429-500005965388>.
- ④数据来源: https://www.sz.gov.cn/cn/xxgk/zfxgj/zwdt/content/post_11208222.html.
- ⑤数据来源: https://www.sz.gov.cn/cn/zjsz/fwts_1_3/tzfw/tzys/content/post_11424226.html.
- ⑥数据来源: <https://www.sz.gov.cn/cn/xxgk/xwfy/wqhg/2023112001/>.

参考文献:

- [1]刘妙品,鲁亚运.广州市海洋主导产业选择研究[J].合作经济与科技,2023(21):4-7.
- [2]赵崇熙,李启华,谭鑫.加快发展船舶与海工装备产业,打造广州经济蓝色新引擎[J].中国工程咨询,2024(03):43-47.
- [3]朱寿佳,代欣召.建设海洋经济高质量发展示范区问题及路径——以广州市南沙区为例[J].中国国土资源经济,2022(06):19-23.
- [4]廖健聪.广州市海洋经济发展质量评价指标体系构建及实证分析[J].商业经济,2020(05):35-37+90.
- [5]李孝娟,刘大海,古海波.海洋思维下的城市转型探索——深圳

建设全球海洋中心城市的建设路径[J].中国国土资源经济,2024(05):61-70.

[6]崔翀,古海波,宋聚生等.“全球海洋中心城市”的内涵、目标和发展策略研究——以深圳为例[J].城市发展研究,2022(01):66-73.

[7]朱坚真,杨蕊,王刚.海洋中心城市的综合辐射力强化研究——以上海、深圳为例[J].重庆理工大学学报(社会科学),2023,37(04):74-85.

[8]张沁,王艳.深圳发展全球海洋中心城市的优势与突围策略[J].特区经济,2021(03):13-19.

[9]深圳市政协人资环委课题组.推进深圳全球海洋中心城市建设[J].特区实践与理论,2020(02):70-78.

[10]胡振宇,冯猜猜,陈美婷,等.深圳建设全球海洋中心城市的国际比较研究[J].中国经济特区研究,2020(00):100-105.

[11]冯猜猜,胡振宇.海洋金融助力深圳全球海洋中心城市建设研究[J].特区经济,2019(09):11-15.

[12]秦正茂,周丽亚.借鉴新加坡经验 打造深圳全球海洋中心城市[J].特区经济,2017(10):20-23.

[13]谭艳,胡良斌,左新兵,等.基于PEST模型的深圳海洋新材料发展研究和对策建议[J].特区经济,2020(02):121-126.

[14]丁聘伟.基于高质量发展视角下的深圳海洋产业集群发展对策研究[J].特区经济,2022(01):13-16.

[15]胡良斌,李雨珊.深圳加快提升海洋科技水平策略研究[J].特区经济,2024(04):10-15.

[16]陈博.深圳海洋科技发展现状与对策研究[J].特区实践与理论,2022(01):63-70.

基金项目:广州市哲学社会科学“十四五”规划2022年度羊城青年学人课题“广深合作推进建设世界级‘双子城’研究——基于产业联动的视角”(2022GZQN09);广东省哲学社会科学创新工程第二批特别委托项目“产业科技互促双强下广东海洋产业集群高质量发展研究”(GD24WTCXGC01)。

作者简介:

何颖珊(1987-),女,汉族,广东中山人,广东省社会科学院经济研究所、广东省哲学社会科学重点实验室—省社科院海洋强国建设重点实验室,助理研究员,博士。研究方向:海洋经济、产业经济、区域经济。

向晓梅(1965-),女,汉族,四川宜宾,广东省社会科学院副院长、广东省哲学社会科学重点实验室—省社科院海洋强国建设重点实验室执行主任,研究员,博士。研究方向:海洋经济、区域经济、产业经济。

收稿日期:2025-02-10