编辑_李 琳 设计_邱勇哲



推动中国—东盟创新港建设研究

文_杨 鹏（广西社会科学院研究员、博士，国务院政府特殊津贴专家）
韦艳南（广西社会科学院助理研究员）
陈智霖（广西社会科学院经济师）

“创新是一个民族的灵魂，是一个国家兴旺发达的不竭动力。”当前，创新乏力问题已经成为制约广西发展的根本性因素，亟须实现突破性进展。中国—东盟创新港建设是提速广西创新能力和水平的关键项目，只有尽早谋划和推进中国—东盟创新港建设，全面争取纳入国家“十四五”国民经济、社会发展规划和“一带一路”国际合作重大工程盘子，才能加快提升广西产业发展能级，更好地推进和实现广西高质量发展。

一、制约发展的关键：动能转换滞缓、创新驱动乏力

推进和实现高质量发展的根本在于发展动能的转换，关键就是要从产能扩张投资转向创新驱动投资，这也是建设现代化经济体系尤其是构建全产业链现代化产业体系的重要保障。但从实际来看，广西所面临的挑战十分严峻。

一是从新旧动能转换发展来看，“十三五”以来，广西面临经济下行压力增大，虽然地区生产总值于2018年突破2万亿元，三次产业结构从2015年的15.3：45.8：38.9调整为2018年的14.8：39.7：45.5，但工业带动经济社会发展的主导作用和对经济增长贡献作用呈现明显下滑态势，而结合广西处于由工业化中期向后期迈进关键阶段的现实，广西在未完成工业化中期积累的情况下过早进入“三二一”产业结构，存在“过早去工业化”和脱离现代产业体系建设轨迹的风险，这其中关键在于新旧动能转换滞缓。当前，广西工业发展面临的“断层缺位”问题非常明显，与周边地区相比，贵州以大数据产业引领转型升级，湖南着力推进智能制造和非洲合作，江西举办世界VR产业大会，积极谋划VR/AR产业发展，而广西产业转型升级、动能转换步伐明显偏慢，面临着“亮点不多、亮度不高”的局面。从新旧动能转换来看，传统支撑力趋弱，新兴增长点不足，产业链短、附加值低的问题非常突出，高新技术制造业增加值占比从2016年的8.4%下降到6.2%，六大高耗能行业依然占据4成，产业链主要集中在中低端环节，缺乏深加工产品、终端产品和高端产品，产品附加值不高，龙头带动力不强，“双百双新”项目中真正具有高端引领能力的依然不多。而构建“前端有技术支撑、终端有生产协同、后端有市场销售”的高质量全产业链现代化产业体系的关键在于要有前端的技术支撑。



新旧动能转换滞缓

广西产业转型升级、动能转换步伐明显偏慢

传统支撑力趋弱，新兴增长点不足

缺乏深加工产品、终端产品和高端产品

二是从科技创新投入发展来看，“十三五”以来，广西深入实施创新驱动战略，设立了50亿元创新驱动发展专项资金，积极推进形成创新“强磁场”，区域创新能力有所上升，科技在推动经济社会高质量发展中的显效度、支撑度、认可度显著提高。但从科技投入结构来看，依然以政府资金引导为主，且超8成投入到高校和研究机构。2018年，全区研发（R&D）经费支出占GDP比重仅为0.77%，远低于广东、江西、湖北、四川等省份，仅为全国平均水平的1/3，高技术产业占比不到湖南的1/2、江西的1/3。全区规模以上工业企业中超过9成没有研发活动。国家级企业技术中心仅12家，不足全国的1%，广西研发（R&D）经费投入规模仅为142.2亿元，而广东则为2343.6亿元。更为严峻的是，广西研发投入强度从2013年的0.75%（全国第24位）下降到2018年的0.71%（全国第27位），也就是说在研发投入强度上呈现投入比重下降、全国排位下降“双下降”的尴尬局面。创新人才严重不足、创新平台普遍紧缺、创新产出绩效不高问题突出。



科技投入依然以政府资金引导为主

2018年，全区研发（R&D）经费支出占GDP比重仅为0.77%，仅为全国平均水平的1/3

全区规模以上工业企业中超过9成没有研发活动

创新人才严重不足、创新平台普遍紧缺、创新产出绩效不高问题突出



“标兵越来越远、追兵越来越近”

从2010年以来的增速来看，广西下跌幅度明显大于周边地区，且2018年增速均低于云黔湘赣4省

产业断层缺位严重，前端技术支撑不足、中端生产协同不足、后端市场营销不足

形成产业发展生态链，才能避免掉进产业结构转型升级的陷阱

三是从与周边地区的对比来看，当前广西所处的区域发展竞争环境不断激烈，呈现“标兵越来越远、追兵越来越近”的严峻形势。2018年江西省地区生产总值超过广西，云南、贵州规模虽小于广西，但上升速度明显，追赶越来越紧。从2010年以来的增速来看，广西下跌幅度明显大于周边地区，且2018年增速均低于云黔湘赣4省。与周边地区相比，广西产业发展和新旧动能转换存在“一缺三不足”的特征，即产业断层缺位严重，前端技术支撑不足、中端生产协同不足、后端市场营销不足，对于“十四五”构建推进高质量发展带来极大的挑战。未来五年周边地区发展将呈现新的发展走势和发展特征，各地将进一步强化比较优势和特色优势，提升创新能力将是主攻方向。按照不同情境对广西与周边地区的比较分析，未来五年广西要实现区域性发展突围，则至少应保持高于周边地区1.5—2个百分点的增速，从目前发展趋势来看，难度很大。同时，根据近期我们对12个产业集群和23条产业链的分析来看，几乎无一例外的存在创新能力不足的问题。当前，自治区和各地正在积极谋划“强龙头、补链条、聚集群”发展，总体来看，创新链的缺失始终是最大的问题，如果这个链补不上，推进高质量发展的难度将极大。因此，“十四五”期间，必须加快夯实前端创新链、学科链基础，隆起中端产业链，提升终端价值链，推动“四链”合一协同发展，形成产业发展生态链，才能避免掉进产业结构转型升级的陷阱。

编辑_李 琳 设计_邱勇哲

二、谋划和推进中国—东盟创新港建设的现实选择

除了上述提到了加快新旧动能转换、提升创新驱动能力、塑造区域竞争优势等现实发展需求外，谋划和推进中国—东盟创新港还有一些紧密相关的现实选择问题。

一是如何适应粤港澳大湾区建设的问题？从发展来看，粤港澳大湾区未来对周边地区人才、科技等要素的虹吸效应将会长期持续，《粤港澳大湾区发展规划纲要》极高度重视“创新”，在整个文件中提及创新139次，创业25次，知识产权23次，要素流动14次，凸显了粤港澳大湾区建设对创新创业的重视程度，将始终把创新作为未来发展的核心支撑。同时，广东省着力推进粤港澳大湾区和中国特色社会主义先行示范区“两区”并行建设，而深圳的定位则是打造全球科技创新中心，到2035年建成具有全球影响力的创新创业创意之都。

二是如何适应西部陆海新通道建设要求的问题？西部陆海新通道的打造不能仅仅局限于互联互通建设的问题，而应当上升到国家区域协调发展的战略层面，尤其是西部陆海新通道建设对于我国“东—中—西”区域发展传统格局将起到非常积极的梯度调适和空间优化作用，有助于通过要素流动的进一步优化提高西部经济融合度和区域发展协同度。同时，中国—东盟创新港建设将有助于推进陆海新通道建设进入更具内生力的全方位合作，推进陆海新通道建设上升到新的合作层面，避免区域合作虚化、发展后劲不足等问题。

三是如何适应新一轮产业转移趋势？如果从产业转移历程来看，1980年是我国开始承接国际产业转移的起始年，经过30年的发展后，到2010年前后，我国基本确立了全球世界工厂的地位，工业制成品在出口商品中占比达到94.8%，机电产品和高新技术产品分别达到59.2%和31.2%。按照每20—30年产业转移的历程来看，新一轮大规模产业转移应当出现在2030年前后，但由于近年来我国东部沿海劳动力工资、资源成本、土地成本以及环境成本等不断上涨，加之东南亚、南亚和部分非洲国家成本优势的显现，以及非洲市场规模不断壮大，尤其是当前中美贸易战的出现，导致2018年以来我国低端产业和部分中端产业加快向这些地区转移，未来中西部地区将逐步失去承接低端产业和低附加值中端产业的比较优势，承接高附加值中端产业和部分高端产业将成为中西部地区的必然选择，而这就要求企业产品要有足够的科技含量，承接地要有足够的创新支撑能力，因此，谋划和推进中国—东盟创新港建设对下一步的产业发展具有重要影响。







从全国范围来看，开展科教创新合作主要是以城市为基础

四是如何适应新一轮科教创新合作趋势？从全国范围来看，开展科教创新合作主要是城市为基础，其中深圳、苏州最具代表性，深圳主要发力于20世纪90年代和一批985高校的合作，苏州则发力于2000年之后（建立西安交通大学利物浦大学）和2010年之后（苏州大学的快速崛起）。高质量发展时代是一个“缓进则退、不进则亡”的时代，2018年以来东部沿海发达城市与东北和西部等地区重点高校均在积极推进跨区域合作，如哈尔滨工业大学形成“一校三区”（哈尔滨、深圳、威海）的格局；北京航空航天大学在全国多点布局（合肥、杭州、成都、青岛）；哈尔滨工程大学在青岛建校区；西北工业大学于2019年6月启动江苏太仓校区建设，该校区距离上海虹桥机场45公里，预计2021年建成启用；西安交通大学利物浦大学太仓校区也于2019年动工，2021年建成启用。需要关注的是2018年以来深圳高校版图正在高质量扩张，在与香港大学合作基础上，高起点推进与清华、北大、牛津、剑桥、耶鲁和伯克利等国际一流高校的合作。客观而言，国内科教创新合作具有典型的“嫌贫爱富”特征，但在这样的背景下，如果没有极大力度推进新的战略性谋划布局，发展前景则极具不确定性。

编辑_李 琳 设计_邱勇哲

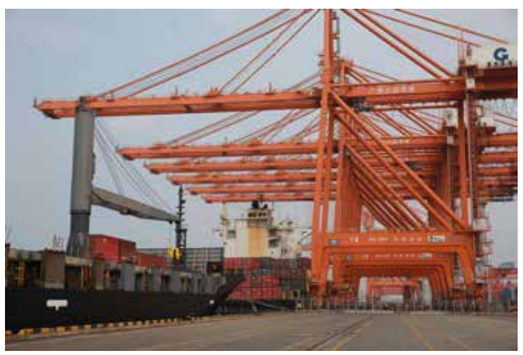
三、谋划和推进中国—东盟创新港建设的主要建议

当前，广西正处于全面建成小康社会决胜阶段，即将进入“十三五”收官之年，深刻总结和分析当前发展所面临的困难问题，必须认识到创新驱动是决定未来高质量发展成功与否、“壮美广西”建设进程的关键因素。谋划和推进中国—东盟创新港建设是一项具有长远影响的战略性工程。

一是全力争取上升为国家战略，并纳入“一带一路”国际合作重大项目

所谓创新港，意味着“有进有出”，是创新要素集聚升华的新模式。建设中国—东盟创新港，有助于从长远谋划布局，推进解决创新能力不足、动能转换滞缓、区域优势不强等问题，将会对广西推进和实现高质量发展具有长远的影响。当前，广西正在全面开展有关“十四五”前期研究，积极谋划“十四五”专项规划和重大项目，因此，将中国—东盟创新港建设纳入议程，利用2020年全国两会和“十四五”规划编制契机，全力争取上升为国家战略，纳入“一带一路”重点建设项目，并列入国家发展改革委、工信、科技等领域“十四五”各类专项规划，缓解当前缺乏重大项目、新的亮点的问题，通过关键领域的战略性布局推进全局性的高质量发展。同时，在谋划中国—东盟创新港建设的同时，积极推进中国—东盟创新2030行动计划，可将创新港建设作为这一行动计划的核心内容。





南向通道是衔接“一带一路”国际陆海贸易新通道



南宁市深入实施强首府战略，以城聚产、以产兴城、产城融合，着力提高南宁首位度，打造引领全区高质量发展的核心增长极





桂林则具有明显的创新合作基础和区域枢纽潜力，广西入围的工学学科基地绝大部分集中在桂林，国家高速铁路建设中长期规划中的呼南通道经过桂林。因此，布局在桂林或许更有利于培育新的区域增长极

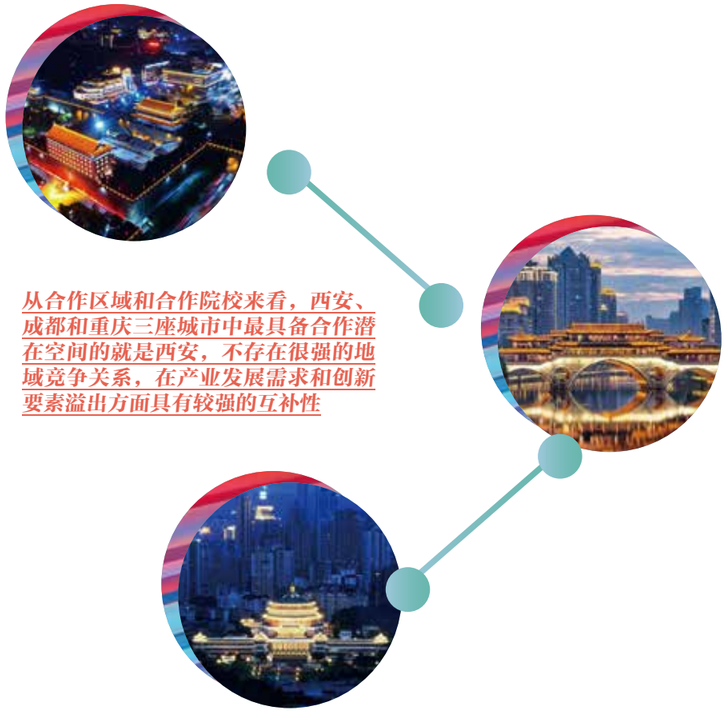
二是关于中国—东盟创新港选址的问题，南宁、桂林、柳州都可作为重要选择，综合考虑，倾向于桂林

从中国—东盟创新港建设的布局选址来看，南宁、桂林、柳州均具备一定的基础，如柳州市具备较好的产业发展基础，目前已与西安交通大学和西北工业大学等西部高校开展了相关合作，并探索推进建立合作平台。南宁市深入实施强首府战略，以城聚产、以产兴城、产城融合，着力提高南宁首位度，打造引领全区高质量发展的核心增长极，如布局建设五象新区，将形成“一区两港”的格局，即依托五象新区建设中国—东盟信息港、创新港。桂林则具有明显的创新合作基础和区域枢纽潜力，根据教育部第四轮学科评估结果，在36个工学学科中，广西入围的工学学科基地绝大部分集中在桂林，同时随着高铁建设网络的逐步完善，桂林在粤桂湘黔具有比较明显的区域枢纽地位，且仍有很大发展空间，同时未来随着渝西高铁等西部关键通道的建成，桂林到重庆、成都、西安等科教创新城市和长沙、武汉、广州、深圳等中部和东部重点城市的高铁时距均具有很强的枢纽潜质。国家高速铁路建设中长期规划中的呼南通道经过桂林。因此，布局在桂林或许更有利于培育新的区域增长极。

编辑_李 琳 设计_邱勇哲

三是借鉴中国西部科技创新港模式推进中国—东盟创新港建设

建设中国—东盟创新港，单凭广西一己之力和现有院校、学科实力是难以实现的，因此必须积极探索创新合作模式，关键要做好搭建平台、做好服务，如深圳则一直都是采用这一模式推进科教创新合作的。从合作区域和合作院校来看，与湖南及中南大学、湖南大学合作由于受到地区限制，存在较大的制约，彼此合作意愿较低，共赢度不高。与广东及中山大学合作，由于粤港澳大湾区将着力创新升级，且目前中山大学正在谋划与深圳开展大规模合作。与北京、上海等地北大、清华、复旦、上交这样的高校，由于“势差”过大，合作往往会流于形式化。而开展与香港大学之间的深度合作有待进一步探索。因此，可选择的合作对象就主要集中在西安、成都和重庆，而三座城市中最具备合作潜在空间的就是西安，不存在很强的地域竞争关系，在产业发展需求和创新要素溢出方面具有较强的互补性。可考虑借鉴中国西部科技创新港建设模式，采用PPP模式推进创新港建设，建设“创新飞地”和“孵化基地”、东盟国际工匠培养基地，共建具有国际水准的实验室和创新平台。目前，新加坡与我国的政府间合作项目包括苏州工业园区（1994年）、天津生态城（2008年）、中新（重庆）战略性互联互通示范项目及“南向通道”建设（2015年），“南向通道”建设将是中新合作的重点项目。因此，可借鉴西安交通大学利物浦大学模式，推进西安交通大学与新加坡南洋理工大学共同合作建设中国—东盟创新港建设，推进成立西安交通大学南洋理工大学，两校具有典型的理工、工程气质的著名高校，在机械工程、材料科学、生物医学、计算机科学与工程、生物科学、数理科学等领域都具有很强的合作契合度，也更加符合广西的现实需求。同时，可考虑按照“两省（区）共建、两国一校”的模式携手推进，也有助于提升陕西在西部陆海新通道中的参与度和作用发挥。



从合作区域和合作院校来看，西安、成都和重庆三座城市中最具备合作潜在空间的就是西安，不存在很强的地域竞争关系，在产业发展需求和创新要素溢出方面具有较强的互补性

四是建设中国—东盟创新港，有助于形成枢纽港—创新港—信息港“三港一体”开放发展支撑

从“南向、北联、东融、西合”全方位开放开发格局来看，“东融”和“南向”是重点。西部陆海新通道位于我国西部地区腹地，北接丝绸之路经济带，南连21世纪海上丝绸之路，协同衔接长江经济带，在区域协调发展格局中具有重要战略地位。近年来，北部湾港口设施条件持续改善，航线网络不断拓展，根据《西部陆海新通道总体规划》，北部湾港将着力打造国际性综合交通枢纽，成为重要的国际门户枢纽港和西部陆海新通道国际门户。根据《中国—东盟信息港建设总体规划》，中国—东盟信息港将打造面向东盟开放合作的数字经济新高地，形成以广西为支点的中国和东盟信息枢纽。推进和建设中国—东盟创新港立足“科技创新港、产业新高地”，通过搭建创新创业平台和创新通道，打通更具综合意义的西部陆海新通道，形成以北部湾国际枢纽港为引领、中国—东盟创新港为平台、中国—东盟信息港为通道的“三港一体”的全面开放合作格局，将更加有力地推进“南向、北联、东融、西合”开放新格局。

五是将中国—东盟创新港打造成为创新能力最佳、营商环境最优、产业实力最强的面向未来发展的产学研综合体

建设中国—东盟创新港应立足创新能力提升、营商环境优化、产业转型升级，集聚西部和中部地区创新要素，吸引粤港澳等东部地区和新加坡等东盟国家创新要素，通过要素的集聚更好更快地推进创新和抢占市场先机，创新港应以工科合作为重点，加速科技成果转化，打通产学研用协同创新通道，为创新要素集聚和企业集聚发展营造具有一流竞争力的营商环境。中国—东盟创新港要聚焦选择新一代信息技术、智能制造、生命健康与医学三大领域予以突破性发展，积极助力人工智能、未来网络、集成电路、工业机器人、3D打印设备、智能电视、智能装备、石墨烯、稀土磁性材料、碳纤维增强复合材料等领域产业化、规模化发展，将中国—东盟创新港建设与加快产业转型升级、实现高质量发展充分融合，打造集研发创新、生产生活等于一体的综合体，建设成为创新驱动发展的先导区、科教改革和技术创新的示范区、创新创业与生态宜居融合的示范区。



六是建设中国—东盟创新港要有极强有力的政策创新和着眼长远的战略考虑

建设好中国—东盟创新港将是一项对广西长远发展具有深远影响的战略性工程，在前期推进中必须着眼搭建平台、提供服务，以极强有力的政策创新和着眼长远的战略考虑进行科学谋划，共同争取国家在人才引进、创新扶持等方面的政策支持，尤其是争取差别化人才政策，实施外国人来华工作许可制度，为在创新港工作和创业的外籍及港澳台人才提供入出境、居留和永久居留便利，鼓励优秀人才向中国—东盟创新港集聚。在自治区层面要出台系列配套、精准发力的政策，实施强有力的政策优惠，如对创新港引进的高端人才、紧缺人才及技术领军人才创新成果转化收入的个人缴纳所得税地方留成部分给予100%的补贴等。要做好长期政策让利的准备，重点着眼长远的高端人才吸引、创新要素集聚和产业化转换，为经济社会发展积蓄长远的内生动能。