

编者按:2021年,按照省委、省政府加快建设海洋强省部署要求,江苏全域谋划推进海洋经济高质量发展,海洋产业结构调整步伐加快,科技创新能力不断增强,市场活跃度持续提升,海洋经济发展基础不断巩固,发展质效稳步提高,实现“十四五”良好开局,为“强富美高”新江苏建设提供了强劲“蓝色动力”。

新近发布的《2021年江苏省海洋经济统计公报》显示,2021年全省海洋生产总值实现9248.3亿元,迈上9000亿元台阶,比上年增长12.5%,增速为近3年最高。江苏着力推动沿海、沿江和腹地海洋经济协同发展。2021年,沿海的南通、盐城、连云港3个设区市海洋生产总值为4818.1亿元,比上年增长10.6%,占全省海洋生产总值的比重为52.1%。10个非沿海设区市的海洋生产总值4430.2亿元,比上年增长14.7%。

《江苏沿海地区发展规划(2021—2025年)》获国务院批复,省委、省政府出台发展海洋经济加快建设海洋强省的实施意见。省自然资源厅、省发展改革委联合印发《江苏省“十四五”海洋经济发展规划》,提出打造“两带一圈”一体联动的全省域海洋经济空间布局,即高质量打造沿海海洋经济隆起带、高水平建设沿江海洋经济创新带、高起点拓展腹地海洋经济培育圈,到2025年,全省海洋生产总值占地区生产总值比重超过8%。

沿海三市以及无锡、常州、泰州、镇江等沿江城市“十四五”海洋经济发展规划相继印发实施,全省域海洋经济发展规划体系初步形成。

本期推出“全省域海洋经济”专题,紧紧围绕党和国家的工作部署,聚焦江苏海洋经济建设,有针对性选取相关文章,希望能为盐城市相关政府部门提供一些有意义的参考、思索和方向。其他栏目的文章也祈盼引起您阅读的兴趣。

本期专题·全省域海洋经济

- 02 解读《江苏沿海地区发展规划(2021—2025年)》
- 04 沿海强省江苏,海洋经济为何不强
- 07 全球海洋经济:认知差异、比较研究与中国的机遇

文化漫步

- 18 经典其实很新鲜

悦读时光

- 封三 看清与看轻

主 管:盐城市文化广电和旅游局
主 办:盐城市图书馆
封面书法:臧 科
主 编:黄兴港
副 主 编:张安红
责 编:祁 杰

地 址:盐城市城南新区府西路6号
邮 编:224005
电 话:0515-69971581 18762528568
邮 箱:1015873743@qq.com
网 址:www.yctsg.cn

设计制作:江苏凤凰盐城印刷有限公司
印刷单位:江苏凤凰盐城印刷有限公司
印刷日期:2022年5月15日



解读《江苏沿海地区发展规划 (2021-2025年)》

日前，国务院批复了《江苏沿海地区发展规划（2021-2025年）》，国家发改委正式印发《规划》。1月5日，江苏省政府召开新闻发布会，围绕《规划》编制背景、重大意义、主要内容、主要特点等方面进行详细介绍。

《规划》的主要内容可以概括为“一二三四五六”。

一条主线

《规划》始终围绕以新发展理念为引领这条主

线，突出绿色生态和高质量发展。

两大愿景

《规划》提出江苏沿海地区要积极融入共建“一带一路”和长江经济带发展，在长三角一体化进程中拓展新空间，展现新作为。

三大总体布局

一是壮大“三纵”发展轴（区域主发展轴、临海新

兴发展轴、近海海洋经济发展轴);二是完善“三横”通道(北部通道、中部通道、南部通道);三是打造“三大”片区(陆海联动区、河海联动区、江海联动区)。

四大战略定位

一是长三角区域重要发展带(加快沿海地区与上海、苏南地区一体化步伐,协同建设长三角世界级先进制造业基地和世界级城市群,成为长三角区域的重要支撑);二是海洋经济创新发展区(大力推进海洋科技创新,科学利用海洋资源,培育海洋新兴产业,努力建设成为我国海洋经济创新发展的高地);三是东西双向开放新枢纽(系统建设沟通我国内陆腹地、面向欧亚的陆海通道,深化与中西部地区联动协作,加强与“一带一路”沿线国家的交流合作,打造我国中西部地区便捷出海通道);四是人与自然和谐共生宜居地(统筹推进生态保护修复、特色风貌塑造和碳汇功能提升,全面提高公共服务水平和公共安全保障能力)。

五个着力

国务院批复中强调了“五个着力”,即着力推动江苏沿海地区经济高质量发展,着力塑造滨海城乡特色风貌,着力夯实绿色发展生态本底,着力完善现代基础设施体系,着力培育双向开放新优势。

六大重点任务

一是推动产业转型升级发展,立足现有比较优势,促进海洋产业向新兴领域迈进、特色产业向价值链高端攀升、重化工业向绿色低碳转型,推动沿海地区经济高质量发展。二是塑造滨海城乡特色风貌,提升中心城市核心竞争力和辐射带动能力,建设一批滨海港城和特色村镇,形成特色彰显的滨海城乡风貌带。三是夯实绿色发展生态本底,坚持生态优先、绿色发展,系统推进生态保护和环境治理,展现“生态绿+海洋蓝”,促进人与自然和谐共生。四是完善现代基础设施体系,统筹港口、公路、铁路、航道、机场和过江通道建设,构建多式联运系统,强化水利基础设施支撑能力,加快推进新型基础设施建设,提升沿海地区基础设施现代化水平。五是培育双向开放新优势,以长三角区域一体化发展战略为引领,加快建设“一带一路”重要支点,协同推动长江经济带发展,打造高能级开放合作平台,加快形成陆海内外联通、东西双向互济的开放格局。六是推动民生福祉达到新水平,坚持以人民为中心,提升沿海地区公共服务供给水平,促进跨区域合作共享,保护传承弘扬海洋文化,提升社会治理现代化水平,让高质量发展成果惠及全体人民。

(2022-01-05 江苏自然资源)



沿海强省江苏,海洋经济为何不强

沿海地区是江苏发展的重要轴线事关全局和整体

江苏沿海地区正在迎来新的发展机遇。

近日,国家发改委印发《江苏沿海地区发展规划(2021-2025年)》(下称《规划》),对这个经济强省的沿海地区中长期产业发展作出规划。

根据《规划》,江苏沿海地区既要“接轨上海和苏南地区”,又要“增强对苏北和皖北地区辐射带动”。

《规划》提出,到2035年,江苏沿海地区经济实力、科技实力、综合竞争力大幅跃升,人均地区生产总值和居民人均可支配收入在2020年基础上实现翻一番,为打造长三角强劲活跃增长极、世界级城市群、沿海生态屏障提供重要支撑。



江苏沿海的风力发电站 图/图虫创意

江苏长江经济带研究院院长兼首席专家成长春认为,时隔12年半,国家再次批准江苏新一轮沿海发展规划,说明江苏沿海地区的发展,不仅仅对推动江苏高质量发展重要,而且在服务全国区域协调发

展大局,增强长三角引领我国参与全球合作和竞争,积极融入共建“一带一路”和长江经济带发展上,也具有重要意义。

国家对江苏沿海发展的重视和寄予厚望背后,是江苏海洋经济发展相对滞后的尴尬。

江苏GDP紧追广东位列全国第二,但海洋经济却被广泛认为是其“软肋”。相比广东、山东、浙江等沿海省份,江苏沿海地区无论是城市能级,还是海洋经济体量,都无法与经济强省的地位相匹配。

落于下风的海洋经济

作为海洋大省的江苏,拥有954公里海岸线,海域面积3.75万平方公里,沿海陆域面积3.59万平方公里,且地区处于“一带一路”和长江经济带建设两大国家战略的交汇点,区位优势独特。

但与独特的区位优势不相匹配的是,江苏海洋经济的总量及占比并不突出。

今年4月,江苏自然资源厅发布的数据显示,全省2020年海洋生产总值7828亿元,比上年增长1.4%,占地区生产总值的比重为7.6%。

成长春对中国新闻周刊说,从2009年启动沿海开发到现在的12年中,江苏沿海地区自身的发展“是非常快的”,是江苏发展较快的区域之一,南通、盐城和连云港的经济体量也逐渐壮大。

全省域海洋经济

据统计,2020年江苏沿海地区生产总值1.93万亿元,占全省比重从2009年的16.6%提高到18.4%;人均地区生产总值超过东部地区平均水平。

但在外界看来,与同为经济大省的广东相比,江苏海洋经济无论是总量,还是在地区生产总值中所占比重,都差距明显。

2020年,广东海洋生产总值1.72万亿元,占地区生产总值的15.6%,占全国海洋生产总值21.6%,连续26年居全国首位。而江苏2020年的海洋经济总量上还不到广东的一半,所占比重也是如此。

如果和广东的对比不具说服力,那么和经济总量排在江苏之后的山东、浙江和福建相比,江苏海洋经济也并不占优。

2020年,江苏GDP比山东多出近3万亿元,但海洋生产总值却比山东少了5000多亿元。同一年,浙江海洋生产总值9200亿元,占比在14%以上;福建海洋生产总值1.04万亿元,占比达23.9%,均高出江苏一大截。

此外,江苏沿海还缺乏“明星城市”。

虽然2020年江苏省GDP达到10.27万亿元,晋级“十万亿俱乐部”,但江苏三个沿海城市并不突出,分别位列全省第4、8和12位。其中,仅南通在2020年刚刚以1.08万亿元总量,跻身GDP“万亿俱乐部”。

盐城和连云港两市,则长期位于江苏中下游,其中盐城为5950亿元,因海港得名的连云港3280千亿元,经济总量在江苏常年排名倒数。

因此,有观点认为,在上海、青岛、深圳、宁波等港口城市,都已在全力冲击全球海洋中心城市的当下,江苏沿海却长期缺乏具备足够竞争力的海洋中心城市。

这也成为江苏发展的“阿喀琉斯之踵”。

不容忽视的制约因素

江苏沿海地区相对落后,海洋经济发展相对缓慢,成长春表示,这两个判断都不是今天才有的,“最起码有10年以上”。

那么,究竟是什么制约了江苏海洋经济的发展呢?

江苏沿海面积广阔的滩涂,被广泛认为是制约海洋经济发展的客观因素之一。数据显示,江苏沿海海堤外滩涂面积达750万亩,占全国滩涂面积1/4以上。



江苏省东部沿海滩涂 图/图虫创意

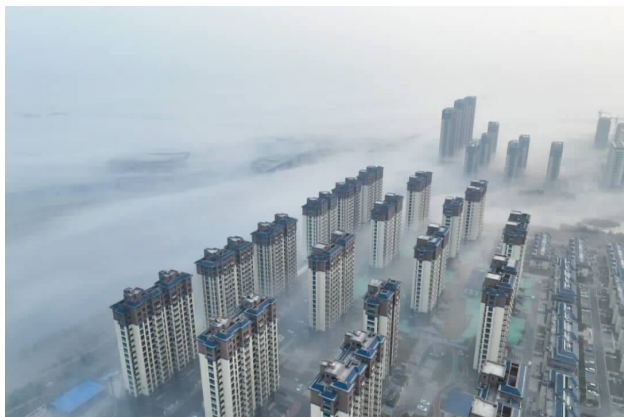
江苏省社会科学院经济研究所副研究员李洁对中国新闻周刊说,江苏沿海资源禀赋,跟其他的沿海地区不一样,海岸线主要以滩涂为主,制约了港口航运、海上石油开发等大型项目的实施。

“因为在滩涂上,无法修建良港。”李洁解释道,“这是没有办法改变的自然条件。”

成长春则认为,江苏海洋经济落后,其中一个客观原因是,江苏沿海地区城市较少。他说,“江苏沿海只有3个地级市,但山东有日照、青岛、烟台、威海、滨州等城市;广东临海的地级市更多,经济体量和人家比较起来,也不是太强。两个因素叠加在一起,就形成了现在的局面。”

在成长春看来,这一局面的形成也和江苏发展的重点区域有关。一直以来,江苏发展的重点在沪(上海)宁(南京)走廊,虽然后来提出了“四沿”的概念,即沿沪宁线、沿长江、沿东陇海线以及沿海,但多年来苏南发展较快、苏北整体上发展相对滞后的局面,仍难以在短期内得到改变。

江苏沿海的两个主要城市——盐城和连云港,皆属于苏北地区。成长春表示,从发展的实际来看,苏北地区整体上发展相对比较滞后,“跟多年来的发



江苏连云港城市景观 图/中新图片
展基础也有关系”。

成长春领衔的长江经济带研究院课题组,2017年发布的一份报告指出,江苏海洋经济发展区域主要在近海岸线,在深远海实施养殖、远洋捕捞、油气开发、可再生能源利用等方面较为落后,尤其缺乏科技含量高、引领带动作用强、经济总量大等项目的拉动支撑。

此外,区域行政壁垒也被认为是制约江苏沿海城市发展的重要障碍。有舆论认为,江苏沿海在城市规划、产业布局、项目招商引资和资源利用方面,区域行政壁垒问题突出。在资金投入和产业选择上,也存在各自为政的现象,区位、资源优势没有得到充分发挥。

而从海洋产业来看,连云港、盐城、南通三地同质化竞争现象较为严重,没有形成产业链配套体系,企业相互之间也没有在产品生产环节上形成更加细化的分工与合作。

制约与机会并存

事实上,江苏很早就意识到上述问题。今年4月,江苏召开全省沿海发展座谈会,会上指出“沿海地区是全省发展的重要轴线,事关全局和整体”。

今年8月,江苏发布《江苏省“十四五”海洋经济发展规划》(下称《发展规划》)。

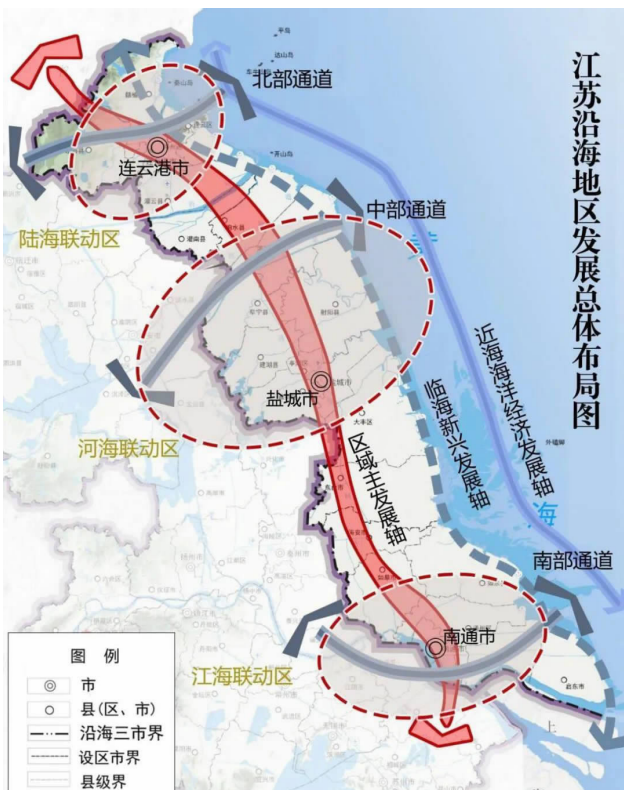
根据《发展规划》,江苏将打造具有国际竞争力的海洋先进制造业基地、全国领先的海洋产业创新

高地、具有高度聚合力的海洋开放合作高地、全国海洋经济绿色发展先行区、美丽滨海生态休闲旅游目的地。到2025年,全省海洋生产总值达到1.1万亿元,占地区生产总值比重超过8%。

“在省级层面,江苏早就意识到了(问题)。在我此前参与的研讨会上,一些来自盐城、南通、连云港等城市的研究者和政府部门领导都有呼吁,提出过相关设想。”安徽省社科院城乡经济研究所所长孔令刚说。

过去江苏参与推动长三角一体化发展,更多的是以苏南和沿江为主对融入,而现在上海处于功能疏解、发展提升阶段,苏南和沿江也需要转型发展,沿海地区后备资源丰富、后发优势明显,政策利好之下,江苏沿海地区将有望迎来进一步发展。

“江苏海岸线的特点,有一定的制约,但是也有一些机会。”李洁认为,“江苏海洋经济未来发展的态势非常好,亮点也比较突出。”



江苏沿海地区发展总体布局图
图/《江苏沿海地区发展规划(2021-2025年)》

全球海洋经济： 认知差异、比较研究与中国的机遇

内容提要

各国对于“海洋经济”的认知和概念界定仍然存在巨大差异。梳理“海洋经济”的概念演进和政策内涵、分析各国对“海洋经济”认识和统计差异后,仍可发现其具有一定的可比性。

中国海洋经济则具备比较优势,包括发展速度快、结构持续优化、比重保持稳定、对就业贡献大等等。鉴于“海洋经济”具有广阔的发展前景及其在国家经济和社会发展中趋升的战略地位,中国宜抓住历史机遇,利用自身优势和潜力,加速发展海洋经济

和构建海洋强国。

政策建议包括:加强海洋经济理论研究和国际交流,尤其是将建立国际通用统计标准作为重点合作领域;倡导建立海洋命运共同体,推动海洋经济国际合作,践行共商共建共享理念,把海上丝绸之路建设作为重要抓手;进一步拓展蓝色伙伴关系,形成广泛而有深度的利益捆绑;新冠疫情背景下把加强冷链运输的安全性纳入全球或区域海上公共卫生体系建设之中;重启蓝色经济,充分挖掘海洋经济潜力。

李洁所说的“亮点”指的是,海上风力发电、海洋生物医药等新兴产业。2020年,江苏海洋电力业、海洋生物医药业、海水利用业等战略性新兴产业快速发展,分别比上年增长22%、10.9%、10.3%。

得益于南通、盐城等沿海地区海上风电的迅猛发展,截至2020年底,江苏省海上风电累计装机573万千瓦,占全国六成左右,稳居全国第一。

推进江苏沿海地区的发展,也将有助于长三角一体化进程。

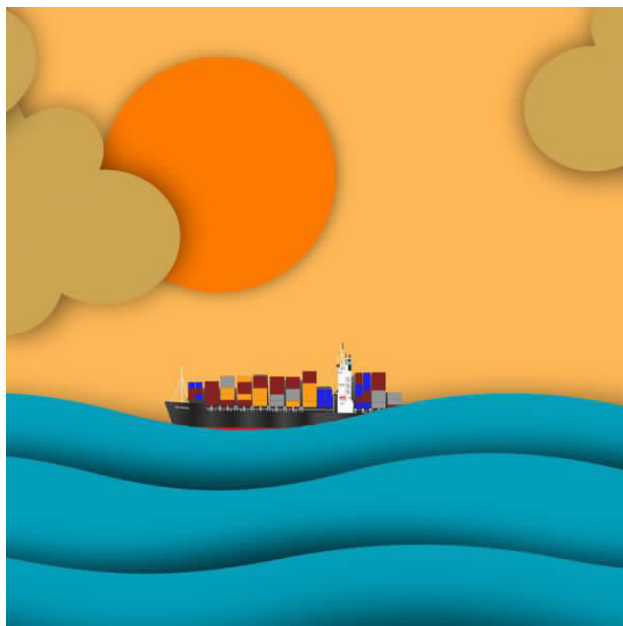
成长春认为,对于长三角以上海为中心的一体两翼的发展,江苏沿海地区有着重要的地位和作用,如果长三角北翼沿海地区发展是个洼地的话,对于整个长三角地区发展都是不利的。

“通过《江苏沿海地区发展规划(2021-2025年)》的实施,可以推动江苏沿海地区的发展,振兴苏北,带动皖北,促进长三角地区的协调均衡发展”,成长春说。

上海社科院研究员、原副院长何建华认为,长三角一体化发展过程中,一个越来越明确的共识就是,江苏沿海是撬动苏中、苏北整体发展水平提升的战略支点,是支撑长三角地区更高质量一体化发展的战略要地,是服务国内国际“双循环”战略的枢纽所在。

“从这个角度来说,江苏沿海地区加速隆起,其时已至。”他说。

(2021-12-31 中国新闻周刊)



作者

傅梦孜:中国现代国际关系研究院副院长、研究员

刘兰芬:中国现代国际关系研究院海洋战略研究所副研究员

中国管辖海域面积约 300 万平方千米,海岸线长 1.8 万千米,是陆海兼备的发展中大国。习近平总书记指出,“我国是一个海洋大国,海域面积十分辽阔。一定要向海洋进军,加快建设海洋强国。”发达的海洋经济是建设海洋强国的重要组成部分。尤其是在“双循环”新发展格局背景下,进一步推动海洋经济高质量发展具有重要的支撑作用。当下,在全球范围,主要海洋国家和国际组织对“海洋经济”认识仍然存在巨大的差异,这对全球和各国海洋经济的研究和进一步发展带来困难。本文拟从“海洋经济”的基本概念出发,分析和比较各国的认知差异和具体内涵,找到中国所处位置以及相对优势,结合海洋经济的全球发展态势,为中国发展海洋经济、建设海洋强国探求政策思路。

一、全球对“海洋经济”的认知

随着海洋经济重要性的日益凸显,在 20 世纪

70 年代后,海洋经济逐步被纳入沿海国家经济体系。从全球范围看,主要海洋国家对海洋经济的认识各成体系,其定义、术语、统计和分类标准有很大差异,但从这些差异中也能找到一些共性,可以作为我们比较研究的基础和依据,尤其是可以反映出中国在全球海洋经济中所处位置。

1.1 各方对“海洋经济”的认知差异

海洋经济研究相对陆域问题研究存在显著的困难,表现在如下方面。

首先,各国对海洋经济的用词都不尽相同。就“海洋”和“经济”两类术语而言,“海上”(Marine)一词在澳大利亚、加拿大、法国、新西兰和英国等国广泛使用,而美国和爱尔兰等国则通常使用“大海”(Ocean)一词,欧盟、挪威和西班牙等则经常使用“海事”(Maritime)来表述。与海洋“经济”相关的术语在使用中的差异性更加突出,存在包括“海洋工业”“海洋经济”“海洋产业”“海洋活动”和“海洋部门”等不同的概念范畴。

其次,“海洋经济”缺乏统一权威的定义。20 世纪 40 年代,英国经济学家克拉克根据海洋经济利用对象的自然属性和人类利用海洋的方式,对海洋经济产业进行分类,从海洋产业的角度提出了海洋经济这个概念。一般认为,关于海洋经济最早的定义出现于 1974 年。当时,负责国民收入和产品账户管理的美国商务部经济分析局(BEA)提出了“海洋 GDP”的估算概念,用以衡量海洋对国民生产总值(GNP)的贡献,其定义为“在生产过程中利用海洋资源”和“某些源于海洋的特性生产所需要的产品或服务活动”。2000 年,美国启动的国家海洋经济计划,其海洋经济定义表述为“来自海洋(或五大湖)及其资源为某种经济直接或间接地提供产品和(或)服务”。欧盟委员会提出,海洋经济包括与海洋有关的所有部门和跨部门经济活动。经济合作与发展组织(OECD)认为海洋经济可以定义为“海洋产业的经济活动与海洋生态系统的资产、商品和服务的总和”。朱迪斯·基尔多(Judith Kildow)等海洋问题专家从学术角度提出了海洋经济的定义:“海洋经济是指发生在海洋

中,从海洋中获取产出并向海洋提供货物和服务。也就是说,海洋经济可以定义为直接或间接在海洋中发生,利用海洋的产出并将商品和服务纳入海洋活动的经济活动。”从上述可以看出,关于海洋经济概念的定义可以说是五花八门,莫衷一是。

第三,全球关于“海洋经济”的统计数据参差不齐。全球范围看,海洋经济统计数据存在缺失、滞后、平行可比较性严重不足等问题,原因在于前面所提到的涉及海洋经济及相关领域的术语存在不同,这影响了对全球海洋经济进行统计、分类和比较,也自然影响到如何认识海洋经济发展的现状与未来。同时,由于海洋经济活动的属性是多重的,其统计数据也难以获得。比如,海洋储藏着大量的矿产资源,也是海上贸易、滨海旅游等海洋产业依存的地理空间,这让与海洋有关的经济活动纳入了其他领域的统计范畴,而没有专门归类为海洋经济。此外,海洋是流动的且相互联系的,海洋物种可能比陆地物种传播更长的距离,对这些物种及其运动进行跟踪和统计十分困难。

第四,学界对“海洋经济”的研究百花齐放,各有侧重。由于基本概念不清、参与主体多元化等因素,全球学界对海洋经济研究存在着多层次、碎片化的情况。

国内较多的文献是考察单一国家的海洋经济发展现状,或选取一国有代表性的海洋产业进行分析,比较零散,数据也有些陈旧。比如:采用美国国家海洋和大气管理局(NOAA)2018年公布的《美国海洋和五大湖经济报告》(2015年数据),研究美国海洋经济发展现状、产业分布,最新动态和趋势;分析日本海洋产业分类、海洋经济发展现状、海洋经济发展主要政策,以及日本未来海洋经济发展方向,研究中日在海洋渔业、海洋治理、海上搜救、倡议对接等领域的合作空间;通过对澳大利亚海洋渔业工程的发展现状及特点进行分析,采用文献档案整理、大数据分析、具体案例分析等方法,梳理澳大利亚海洋渔业工程的优劣势;分析海洋经济对印尼经济、就业的贡献,及主导性海洋产业的经济活动现状;研究菲律宾

作为典型的海洋国家,其海洋渔业、海洋油气业、海洋交通运输业、海洋船舶制造业、滨海旅游业等海洋经济方面的贡献,以及在交通基础设施落后、技术不够先进、依赖外资等问题。也有学者从海洋经济的概念入手,比如,朱凌、林香红(2011)通过收集主要沿海国的海洋经济政府报告,分析了各国海洋经济的内涵和构成,比较其异同点。徐丛春、董伟(2012)探讨了海洋经济的概念和范畴,提出了海洋经济统计指标体系的编制原则。龚虹波(2015)对“海洋经济”这一概念从内涵与外延上也做了粗略定义。在海洋经济比较研究方面,洪伟东(2015)梳理了国内外学者对海洋经济内涵和外延的表述,总结了各国学者研究海洋经济概念内涵的逻辑路径。林香红(2020)总结了海洋经济的范畴及全球研究进展,分析了未来全球海洋产业的发展趋势。

总体而言,“海洋经济”这一概念虽然在广泛使用,但由于各国涉海产业范围、类别、程度、海洋与陆域产业关联性界限不清及政策扶持重点不同等,海洋经济定义并不一致,概念界定的国别特征十分明显,指标体系设计也存在差异,在一些国家更存在指标缺失、滞后及失真等状况。国际涉海机构或组织对此亦无能为力。因此,至少在统计上,一些国家或国际组织只能以具体的海洋领域经济如海洋渔业、海洋资源或海洋旅游等作为说明某一具体行业状况的办法,或者对“海洋经济”各自保留各自的定义。全球层面形成具有较大共识且口径范围相对统一的“海洋经济”概念仍难以在短期实现。

1.2 主要国家和国际组织的“海洋经济”内涵比较

如前所述,“海洋经济”的定义具有很强的国别特征。自20世纪70年代海洋经济问题兴起以来,主要海洋国家和国际组织根据自然禀赋和经济发展过程的不同,形成了不同的海洋产业结构,各自通过法律文件和政府报告等形式,界定其海洋经济的概念,赋予海洋经济不同内涵(表1)。

从宏观层面的比较来看,美国、欧盟、澳大利亚、新西兰等国家的统计方法和中国类似,都是基于国民经济分类开展海洋经济统计,这种方法也是目前

表1 世界主要海洋国家和国际组织的海洋经济内涵

国家或组织	概念内涵	来源
中国	指开发、利用和保护海洋的各类产业活动,以及与之相关联活动的总和	国家标准《海洋及相关产业分类》(GB/T 20794-2006)
美国	依赖于海洋和五大湖及其产品利用的经济活动	国家海洋经济计划(1999)
英国	海洋经济活动包括海底活动和为海上活动提供产品和服务的经济活动	《英国海洋经济活动的社会—经济指标》 ^①
日本	海洋产业为开发、利用和保护海洋的活动	《日本海洋基本法》
韩国	在海洋中发生的经济活动,其中还包括将商品和服务纳入海洋活动并利用海洋资源作为要素投入的经济活动	《重建海洋经济分类体现》 ^②
加拿大	海洋产业是指在加拿大海洋区域及与此相连的沿海区域内的海洋娱乐、商业、贸易和开发活动	国家海洋发展战略
澳大利亚	海洋产业是利用海洋资源进行的生产活动,或是以海洋资源作为主要投入的生产活动	《澳大利亚海洋产业发展战略》
新西兰	发生在海洋或利用海洋而开展的经济活动,或者为这些经济活动提供产品和服务的经济活动,并对国民经济具有直接贡献的经济活动的总和	《新西兰海洋经济(1997—2002年)》
爱尔兰	直接或间接以海洋为要素投入的经济活动	戈尔威社会海洋研究中心(SEMRU)的研究报告 ^③
联合国	海洋经济也称为蓝色经济,是一种同时促进经济增长,环境可持续性,社会包容和加强海洋生态系统的活动	海洋经济:小岛屿发展中国家的机遇和挑战(2014) ^④
世界银行	蓝色经济关注海洋经济的可持续性。因此,蓝色经济力求促进增长、社会包容、创造就业机会、改善生计和增加来自海洋的粮食生产,同时确保海洋和其他水体的环境健康	蓝色经济的潜力:为小岛屿发展中国家和沿海最不发达国家增加可持续利用海洋资源的长期效益(2017)
经合组织	海洋产业的经济活动以及海洋生态系统提供的资产、商品和服务的总和通常被称为海洋经济	创新可持续海洋经济的再思考(2019)
欧盟	欧盟将海洋经济称为蓝色经济。欧盟委员会指出蓝色经济是指与蓝色增长相关的经济活动,包括所有以海洋为基础或与海洋相关的活动	欧盟蓝色经济报告(2020)

全球通用的市场价值核算方法之一。而国际机构在考虑海洋经济市场价值的同时,更重视海洋生态系统提供的服务与价值。海洋生态系统为人类提供了多项服务,目前这些服务还难以市场化,但与碳封存、海岸保护、国际海洋空间规划、废弃物处理等未来海洋治理领域息息相关。

同时,“海洋经济”的内涵仍在持续延展。21世纪以来,随着海洋经济与科技的快速发展,海洋经济的概念还出现了新的外延——“蓝色经济”。“蓝色经济”最早出现于1999年加拿大“蓝色经济与圣劳伦斯发展”论坛,其本质仍属海洋经济范畴,着眼于海洋资源的综合开发利用。随着对海洋环境保护关注度的上升,可持续发展理念成为蓝色经济新的内涵。这一理念主要集中在欧洲、澳大利亚等发达国家或地区以及太平洋小岛国。在美国第111届国会参议院商业、科学和运输委员会的海洋、大气、渔业和海岸带警备队分委会组织的“蓝色经济——海洋在国家经济未来发展中的作用”听证会上,“蓝色经济”一

词首次进入美国政府文件。

1.3 各方海洋经济定义的差异性及其共性

从微观层面的比较来看,由于各主要海洋国家在海洋经济认识、资源禀赋、经济发展阶段等方面的巨大差异,以及在海洋经济的分类标准和统计范畴的有着显著不同,造成平行比较和综合统计存在困难。直至今日,尚未形成国际协商一致的海洋经济活动分类方案和统计标准。各国在分类标准和范围上的主要差异主要来自四个方面:

一是分类不同。一些国家把某一产业列为海洋经济的范畴,但另一些国家却把它排除在外,在不同的国家和地

区,海洋经济包含的产业数量存在较大差异。例如,英国将海洋经济划分为18个类别,而日本则涵盖了3大类共计33个产业。

二是是否包括公共部门。比如,加拿大除了统计私人部门的海事活动贡献率,还统计了公共部门的海事活动情况,2015年公共部门占比达到16.9%,而爱尔兰的海洋经济数字不包括海洋相关的公共部门(海军防御服务、公共资助的研究或教育等)的产出。

三是是否包括与海洋间接有关的活动。即狭义的海洋经济和广义的海洋经济之别。狭义海洋经济是指开发利用资源、海洋水体和海洋空间而形成的经济;广义海洋经济是指为海洋开发利用提供条件的经济活动,包括与狭义海洋经济产生上下接口的产业,以及陆海通用设备的制造业等。

四是新的海洋产业是否纳入范畴。一个国家的某些产业可能被排除在海洋经济之外,而另一个国家却没有。比如,英国海洋经济单列“海底电缆”和“航海与安全”,法国海洋经济单列“火力发电”和“核

电”,韩国和加拿大单列“海洋能产业”。

从上述比较中可以得出四方面结论。

首先,中国与美国海洋经济分类法相对接近。两者均属于统计面相对广泛和全面的,其主要特点是将海洋经济集中于主要海洋产业,都未将海洋其他产业纳入。

其次,多数国家的海洋经济集中于传统海洋产业,零星涉及新兴产业和其他产业。这反映出新兴海洋产业在海洋经济中的地位尚在提升过程中,如船舶工业和海洋建筑业,已经较为广泛地纳入海洋经济范畴,而诸如海洋化工、医药、电力等新兴海洋产业尚未形成规模。

第三,全球范围看,对海洋其他产业的态度主体上是不纳入海洋经济范畴。只有个别国家根据各自产业特点进行具有较强国家属性的分类,例如,英国从海洋经济中排除了海鲜加工,而法国将火力发电和核电等发电包括在内。

第四,各国海洋经济各有特色。在英国和冰岛等国家,直接海洋经济活动在国民生产总值中所占的比例最高。在美国、英国、法国、加拿大和澳大利亚,其海洋和沿海地区的船舶、海上运输和旅游业是重要的海洋部门。对于中国和韩国而言,造船和渔业对海洋经济的贡献则很重要。综合上述分析,我们可以看出,各国的海洋经济在千差万别、各有特色的基础上,也存在一些共性,利用现有资料也具有一定的可比性,可以作为国别比较分析的基础。

1.4 中国标准及其比较优势

比较而言,中国的海洋经济统计水平居于世界前列,具备比较明显的优势。

一是中国统计工作起步早,已基本实现了制度化、标准化和规范化。从1989年起,我国逐步建立了由国务院有关部门、沿海地方组成的中国海洋经济统计工作机制,并与国家统计局建立了稳定密切的合作关系。从1999年、2006年开始执行经国家统计局批准的《海洋统计报表制度》和《海洋生产总值核算制度》,先后发布实施了1个国家标准《海洋及相关产业分类》和《海洋经济指标体系》等10余项行业

标准,初步搭建了与国民经济统计核算相衔接的海洋经济运行监测标准方法体系。当前,我国海洋经济统计门类已经十分齐全,包括12个主要海洋产业、海洋科技与教育、海洋环保、海洋管理与服务等,而包括美国在内的全球大多数沿海国家只统计部分海洋产业。

二是中国的统计数据迅速、及时,持续性好。美国、加拿大、澳大利亚的数据一般滞后3年,欧盟、爱尔兰的数据滞后1~2年。美国国家海洋经济计划(National Ocean Economics Program)于2009年6月发布了有关“美国海洋和沿海经济状况”的报告,2014年、2016年进行了更新。法国于2009年开展了一项类似人口普查的海洋经济数据研究,并于2011年和2014年进行了更新。2006年,新西兰进行了一项研究,发布首份估测报告《新西兰海洋经济(1997—2002年)》,以了解如何利用海洋环境来开展经济活动,近年其国家统计局每三年更新一次数据。爱尔兰自2010年起每两年发布一份海洋经济发展报告。相比之下,中国的海洋经济数据具有明显优势。从2001年起,我国海洋经济统计开始采用海洋生产总值统计口径,至2020年已有连续20年的统计数据。

三是中国的海洋经济统计和分类标准覆盖更为全面,具有较强的推广潜力,能够较好地适用于不同特点的海洋沿岸国家。未来海洋生物医药业、海洋新能源开发、海水利用业等战略性新兴产业发展前景非常广阔,中国标准有助于产业转型升级,能够助力发展高端、高新技术和战略性新兴产业,有助于促进海洋经济高质量发展。

二、全球海洋经济评估与未来发展趋势

海洋经济在各国国民经济中发挥的作用表现有所不同,从统计角度进行比较也有一定难度。但总体而言,从全球发展态势上看,海洋经济的重要性和战略意义愈加明显却是一个不争的事实。

2.1 各国海洋经济发展比较分析

表2 世界主要海洋国家发展情况比较分析

国家	数据年份	海洋产业 GDP/GVA	占GDP 比重	就业 (FTE)	就业 占比	来源
中国	2016	7.05 万亿元人民币	9.5%	3624 万	4.67%	《2016 年中国海洋经济统计公报》
	2016	5710 亿欧元	5.8%①	--	4.7%	《爱尔兰海洋经济(2017)》中涉及中国的数据
	2018	8.34 万亿元人民币	9.3%	3684 万	4.75%	《2018 年中国海洋经济统计公报》
	2019	8.9 万亿元人民币	9.0%	--	--	《中国海洋经济发展报 2020》
	2020	8 万亿元人民币	7.9%	--	--	《中国海洋经济发展报 2021》
美国	2016	3040 亿美元	1.6%	330 万	2.3%	《NOAA 关于美国海洋及五大湖经济的报告(2016)》
	2018	3730 亿美元	1.8%	230 万	1.5%	美国国家海洋和大气管理局(NOAA)和 美国商务部经济分析局(BEA)联合发布的报告(2020)
欧盟	2016	1732.61 亿欧元	1.3%	377.4 万	1.7%	《2019 年蓝色经济报告》
	2017	1797.58 亿欧元	1.3%	403 万	1.8%	
	2018	7500 亿欧元	1.5%	500 万	2.2%	《2020 年蓝色经济报告》
英国	2005-2006	460 亿英镑	4.2%②	89 万	2.9%	《英国海洋经济活动的社会—经济指标》
	2016	358 亿欧元	1.7%	50.6 万	1.7%	欧盟《2019 年蓝色经济报告》
	2017	361 亿欧元	1.7%	51.6 万	1.7%	
加拿大	2015	303.95 亿美元	1.5%	--	--	加拿大海事部门③
澳大利亚	2015-2016	681 亿美元	4.3%	39.3 万	--	澳大利亚海洋科学研究所的 AIMS 海洋指数(2018)
新西兰	2002	33 亿新西兰元	3%	2.1 万	--	《新西兰海洋经济(1997—2002 年)》; 新西兰国家统计局首份估测报告
	2016	38 亿新西兰元	1.4%	--	--	新西兰国家统计局网站
爱尔兰	2012	12 亿欧元	0.8%	2.55 万	--	《爱尔兰海洋经济(2017)》
	2014	15 亿欧元	0.85%	2.74 万	--	
	2016	18 亿欧元	0.94%	3.02 万	1.5%	《爱尔兰海洋经济(2019)》
	2018	22 亿欧元	1.1%	3.4 万	--	
日本	2008	18.1 万亿日元	3.7%	--	--	日本内阁府综合海洋政策总部 2010 年 3 月 《海洋产业活动状况及振兴的调查报告》④
	2017	8229 亿日元	0.15%	--	--	日本农林水产省统计数据
	2018	8567 亿日元	0.16%	--	--	日本农林水产省统计数据⑤
印尼	2005	573 万亿印尼盾	19.92%	--	--	印尼海洋事务与渔业部(CMFISER)2008 年数据⑥
	2014	--	14.85%	--	--	印尼海洋与渔业部⑦

注:FTE(full-time equivalents),全职人工工时;“--”表明各国研究报告中未涉及该数据;根据中国统计局的数据,2016 年年末全国就业人员 7.7603 亿人,2018 年就业人数为 7.759 亿人,2018 和 2016 年两处“就业占比”由笔者计算所得。

鉴于前述分析的在海洋经济方面的统计数据差异,难以就各国的海洋经济发展状况在数据上进行全面比较,笔者从世界主要海洋国家的政府网站、海洋统计年鉴、海洋经济数据库、以及各国海洋经济研究成果中集中搜集相关数据,从海洋产业规模及其占国民生产总值(GDP)的比重、海洋经济就业规模及其占比,这两个维度考察海洋经济的贡献(表2)。

通过表2的横向比较可以得出以下结论。

其一,从海洋经济发展规模来看,中国占据优势。中国、美国、欧盟属于第一梯队,海洋经济体量较大,日本、加拿大、澳大利亚、英国属于第二梯队,经济规模总体相对较小。中国海洋经济规模 2014 年首次超过美国,此后两国之间的规模差距逐渐增大。与发达国家相比,中国增长依然强劲,而且发展效率仍有较大提升空间,预计未来中国在世界沿海国家中

的海洋经济地位将不断提升。

其二,从海洋经济占 GDP 比重来看,各主要海洋国家的差异非常突出。海洋经济占国民生产总值中比重在不到 1%到 20%之间。造成上述差异的主要原因包括:这些国家之间海洋活动的重要性和数据可用性方面的存在差异;在统计方法、定义、评估年份和研究范围等方面存在的重大差异,包括哪些海洋工业被包括在内,哪些被排除在外;由于官方、半官方、学者等不同统计数据来源造成的差异。大多数国家对海洋经济的研究是由个人和学术团体、负责管理海洋的政府部门开展的,中国、新西兰

等国家由政府机构相关部门负责,美国、加拿大和爱尔兰等国家的相关研究由外部咨询专家和学术团体提供研究报告。

其三,各国对海洋经济的依赖程度不同与其经济多样性密切相关。一国如果工业化程度高且经济具有多样性,其海洋经济的贡献率一般较低。爱尔兰的海洋经济贡献率占比不足 1%,美国、欧盟、加拿大、新西兰海洋经济贡献率占比不足 2%,英国、澳大利亚、日本海洋经济贡献率在 4%左右,而印尼、越南等工业化水平较低的国家,其海洋经济对国民经济的贡献率反而较高。小海岛国家,或者是工业化水平较低的国家,其经济具有相对的单一性与依赖性,“靠海吃海”特征明显,海洋经济对国民经济的贡献率就更加突出。以密克罗尼西亚联邦为例,其两亿美元左右的渔业产值占国家 GDP10%的份额,而仅有

全省域海洋经济

1000 万美元左右渔业产值的库克群岛也十分倚重渔业,其对 GDP 的贡献率也达到了约为 6%。

2.2 全球海洋经济发展趋势

在全球范围内,海洋经济已高度渗透到一些国家的国民经济体系,成为重要的经济增长点,构成拓展经济和社会发展空间的重要依托,战略地位日益突出。未来,全球海洋经济发展可能呈现以下几大趋势。

第一,海洋经济增长潜力超过全球整体经济增长,在全球经济中的占比将进一步扩大。从产值和就业两方面来看,以海洋油气、港口航运、海洋旅游和海洋渔业为主体的海洋产业成为包括欧美发达国家、亚太发展中国家国民财富增长的重要来源。

2018 年 6 月欧委会发布的首份欧盟蓝色经济年度报告指出,欧盟蓝色经济发展动力强劲、潜力巨大,已成为拉动经济增长的重要引擎。2019 年 5 月欧委会发布的第二份蓝色经济报告指出,欧盟六大海洋产业——沿海旅游业、海洋资源开发、海洋石油天然气、港口仓储、造船修理、海运业等 2017 年总增加值(GVA)增长到 1800 亿欧元,较 2009 年增加 8%;总营业额为 6580 亿欧元,增加 11%;直接雇佣 400 多万人,增加 7.2%。2020 年 6 月,欧盟发布的《2020 年度蓝色经济报告》指出,尽管 2020 年沿海及海上旅游业、渔业及水产养殖业受到新冠病毒疫情的严重影响,但总体上看,蓝色经济对绿色复苏的贡献仍旧潜力巨大,发展趋势依旧向好。2019 年,欧洲的海上风电总装机达 45 兆瓦,约占全球的 70%。预计 2020 年至 2022 年之间还将增加装机 300 兆瓦。截至 2019 年底,欧洲海洋能产业上下游供应链有 430 多家企业,为欧洲海洋能产业创造了 2250 个就业岗位。一些重点产业,特别是海洋油气、海洋旅游、港口航运业的重要性突出。

在经合组织(OECD)2016 年发布的报告中,通过对 169 个国家的海洋经济数据库进行初步计算,全球海洋经济产出达 1.5 万亿美元,约占世界总增加值的 2.5%(约 590 亿美元)。从构成上看,海上油气占海洋产业增加值近 34%,其次是海洋和沿海旅

游(26%)、港口活动(13%)、海洋设备(11%)、水运(5%)、全球海产品工业鱼类加工(5%)以及造船和修理(4%),而工业捕捞渔业(1%)、工业海洋水产养殖(0.3%)和海上风能(0.2%)所占份额较小。若将手工捕捞渔业(主要在非洲和亚洲)所产生的附加值估计数包括在内,将使捕捞渔业总额再增加数百亿美元。预计到 2030 年,海洋经济对全球 GVA 的贡献额可能会翻一番,超过 3 万亿美元。其中,海洋水产养殖、海上风能、水产品加工、船舶修造行业将呈现尤为强劲的增长。

第二,全球海洋产业发展格局加快调整,海洋经济重心向亚洲转移。这在造船、海洋工程装备制造、海洋金融、航运、滨海旅游等诸多海洋产业中都已经有体现,而且未来很可能保持这种发展态势。

原因在于:一是亚洲国家凭借劳动力成本的比较优势大力发展海洋装备制造业,中国、韩国、日本的造船产量已经占到世界市场份额的 75%,韩国的钻井船占国际市场的 80%左右。二是以中国为代表的亚洲各国已经成为世界海洋渔业发展的佼佼者。2016 年,亚洲水产养殖的产量占世界总产量的比重超过 89.4%,中国、印度、越南、印度尼西亚、孟加拉国和泰国等国家成为海产品的主要供给国。三是世界海运贸易向发展中国家转移,亚洲成为世界最重要的装货区和卸货区。2019 年英国劳氏日报发布的全球集装箱港口排名前十,中国港口占了 7 席。这些动向为亚洲地区成为全球海洋经济新的中心创造了条件,也为我国海洋经济的发展及成功建设海上丝绸之路提供了历史机遇。

第三,海洋科技创新步伐加快,创新驱动日益成为海洋产业发展的主要动力。海洋新兴产业高度依赖高新技术,需要创新驱动来取得在国际竞争中的有利局面。习近平总书记指出,“发展海洋经济、海洋科研是推动我们强国战略很重要的一个方面,一定要抓好。关键的技术要靠我们自主来研发,海洋经济的发展前途无量。”

在海洋科技方面,突出重要的领域有两个:一是海洋生物医药产业。海洋生物医药产业作为海洋新

兴产业中高风险、高投入但回报最快的行业,一直受到欧美各国的重视。美国、日本、瑞士等发达国家积极在全球收集、筛选优质海洋生物资源,建立资源养殖基地。据经合组织统计,2017年欧盟蓝色生物技术产业规模达到46亿美元。

二是海洋可再生能源。在全球气候变化压力下,降低对化石能源的依赖已经成为需要全世界共同面对的挑战,化石能源燃烧所带来的污染,迫使世界各国迫切需要寻找绿色能源取而代之。全球海洋能储量巨大,海上风能资源丰富,适合大规模开发,日益引起世界各国的广泛关注。预计到2030年全球海上风电就业人数将达到43.5万人,其中欧盟占比将达到56%,其次是中国(23%)、美国(20%)。深海石油、多金属结核、热液硫化物和“可燃冰”等深海资源开发国际竞争日趋激烈,美日韩等海洋大国争先恐后地掀起“蓝色圈地”运动。

第四,地区一体化规则有望成为重要推动力量。中国加快建设海洋强国的对外路径是利用“海上丝绸之路”并与其他国家尤其是与东盟国家之间加强在海洋低敏感领域的合作,共同发展海洋经济。各种类型的自贸区协定磋商、贸易便利化进程加快,陆海经济的统筹互动,自由化规则安排产生的激励效应,特别是于2022年1月1日生效启动的亚洲区域伙伴关系协定(RCEP),15个成员国总人口达22.7亿,GDP达26万亿美元,出口总额达5.2万亿美元,以上三个方面占世界总量的比例均在30%左右,势必将为地区国家推进海洋经济发展与合作提供新的内驱动力。业界认为,RCEP对海洋相关产业意味着巨大的商机,比如中国进出口90%通过海上进行,这将有力促进船运、物流、港口、造船等行业的发展。

三、中国海洋经济的发展机遇

中国在发展海洋经济的征程中,因势利导、攻坚克难,取得了不平凡的成就。面向未来,应该把握特点、抢抓优势,发挥好中国海洋经济的特色,为推进海上丝绸之路建设和构建海洋命运共同体找准发力

点、选好突破口。

3.1 中国海洋经济的比较优势

通过海洋经济的全球比较,可以看出,中国发展海洋经济有自己的特色和优势。

一是发展速度快。近十年来,中国海洋经济规模翻了一番。区域海洋经济不断壮大,北部、东部和南部海洋经济圈海洋生产总值分别为2010年的1.9倍、2.1倍和2.8倍。数据显示,2019年我国海洋生产总值超过8.9万亿元,比上年增长6.2%,海洋生产总值占国内生产总值的比重为9.0%,占沿海地区生产总值的比重为17.1%。2019年末,实有涉海企业比上年增长10.7%,连续4年增长过万。2020年受新冠疫情全球蔓延的影响,海洋经济增长势头有所下降,规模有所萎缩,但2021年已开始呈现恢复性增长。总体而言,多年来中国海洋经济各项指标均高于其他产业增长速度,有望成为中国经济重要增长支点之一和结构深度调整过程中的重要产业领域。

二是结构持续优化。我国目前基本形成了滨海旅游业、海洋交通运输业、海洋渔业和海洋工程建筑业四大支柱产业,各主要海洋产业均呈现良好的增长势头。新兴产业方面,近年来海洋生物医药业、海洋电力业、海水利用业等产业呈现出较快的发展,增长速度明显。2018年,三项产业增长速度分别为9.6%、12.8%、7.9%。随着供给侧结构性改革持续推进,加之科技投入的进一步增加,海洋经济结构会进一步优化,第一、二产业技术含量、附加值会稳步增加,第三产业地位继续上升,海洋经济发展空间更为广泛,蕴含的潜力有望进一步释放。

三是比重保持稳定。自2015年来,我国海洋经济增速及其占GDP比重均处于相对稳定的状态,分别稳定在7%与9.5%左右,海洋经济在经历2004—2006及2010年前后的高速增长后,目前正保持与GDP相对同步的增速,进入较为稳定的增长阶段。表2的数据已经体现,我国的海洋产业总的国内生产总值贡献率超越很多欧美发达国家水平。作为海洋经济最为发达的区域之一,欧盟海洋经济的只占欧

盟 GDP 的 1.3%。考虑到中国 GDP 世界第二的基数,这在一定程度上反映出我国海洋经济对全球海洋经济贡献十分可观的客观情况。

四是对就业贡献大。从表 2 中可获得的就业数据来看,中国海洋产业的就业占比达到 4.7%左右,其他经济体海洋相关的就业均低于 3%,而同为全球大型经济体的美国和欧盟只有 2%左右;从绝对值看,2016 年各国就业横向数据比较完整,中国海洋就业人口 3700 万人,远高于美国、欧盟的 300 万~400 万人,更远远高于英国、澳大利亚的几十万人,以及爱尔兰、新西兰的 2 万~3 万人的数字。中国海洋产业就业相对不错的状况为缓解庞大中国社会人口压力起到一定的释放作用。

3.2 基于比较研究的政策建议

通过全球海洋经济的比较分析可以发现,中国海洋经济的发展有其自身的优势,也存在进一步发展的历史机遇,宜充分扬长避短和发挥潜力,把握全球海洋经济的发展潮流,努力建设海洋强国,以下是一些探索性的思考。

第一,加强海洋经济学建设及国际交流,推广中国海洋经济理念、标准与统计分类方法,使之服务于全球。中国方案覆盖更为全面,规模更加突出,有助于推动各沿海国家构建综合、开放、可持续的海洋经济体系,助力本国经济形成更大增长动能。联合国贸易和发展会议提出为海洋经济可持续发展建立统一的国际贸易分类。经合组织建议将海洋产业评估方法标准化,通过附属账户纳入国民核算体系;计量和评估海洋自然资源和生态系统服务,并探索将其纳入国民核算框架。中国可与 IMF、WB、FAO、OECD 等国际组织合作,建立海洋经济数据大平台,形成统计标准,鼓励各海洋大国将海洋经济数据导入该平台,最初阶段形成海洋大国数据库,海洋经济实力较弱的发展中国家可逐步加入,最后形成全球海洋经济数据的共享和横向比较。

海洋殖民文化的遗毒造成的体系隔离正在继续迟滞全球海洋经济的发展。中国作为后发的海洋经济大国,在相关理念上具有较强的客观性、全面性和

综合性,具备推动海洋经济统一理念、统一话语、统一标准的重要契机。将海洋经济议题作为构建海洋命运共同体的重要抓手,是定标准、定规则、定秩序的重要途径。既能够为构建人类命运共同体添砖加瓦,也是建设海洋强国和中国特色社会主义现代化强国的有效支撑。

加强海洋经济学理论研究国际交流,尤其是将建立国际通用统计标准作为重点合作领域。在界定海洋经济概念时,精准界定其内涵是很困难的,要考虑与现行统计体系匹配兼容的问题。因此,更深入地认识海洋经济,理清海洋产业内外部的关系,需要综合运用产业、地理、统计等视角,在借鉴各国研究成果的基础上进一步探索与创新。

从思路上看,可以坚持求同存异、稳步推进的原则。尊重各国对海洋经济的差异性表述,保持与各国现在执行的标准的有效衔接性;坚持国际合作,致力于建立全球合作伙伴关系,充分发挥现有涉海国际组织的协调作用;稳步推进全球海洋经济和海洋产业研究,对共性问题开展基础研究,对差异性和区域性个性问题进行深入剖析,逐步缩小差异,推动统一的海洋经济内涵的界定和海洋产业分类国际标准的建立。

具体做法上,可以从加强统计数据合作入手。大数据时代具备相关合作条件,如前所述,可鼓励各国加强海洋经济统计数据库建设,特别是新兴海洋产业的统计数据,支持政府与非官方渠道的密切合作,如海洋集群、行业协会、研究机构和非政府组织等,将新数据整合到国家统计资料中;建议构建国际海洋经济数据共享平台,在经合组织海洋经济数据库的基础上,进一步优化整合其他国际组织、咨询公司和各国海洋经济统计数据,定期发布全球性的海洋经济统计产品,提升海洋统计的影响力;开展海洋经济国际可比性研究项目,促进各国间的交流与合作和统计方法的改善。

第二,倡导建立海洋命运共同体,推动海洋经济国际合作,践行共商共建共享理念,把海上丝绸之路建设作为重要抓手。按照习近平总书记 2021 年 11

月 19 日在“一带一路”座谈会上所强调的“以高标准可持续惠民生为目标，继续推动共建丝绸之路建设高质量发展”。

鉴于许多海洋资源的流动性，海水中的营养物质和污染物可以保留数十年，某些人类活动可能给子孙后代造成沉重负担。海洋所有权的缺失，海洋共同财产制度甚至比陆地上的土地制度更为稀缺，使其可持续发展的前景比陆地更具挑战性。这需要我们加强对海洋经济的研究，提高各海洋沿岸国家的责任心，共同维护这一片深蓝。

目前看，新兴的海洋产业为应对人类面临的许多重大经济、社会和环境挑战提供了广阔的机遇。新兴海洋产业开发和应用一系列科学和技术创新，有助于更安全、可持续地开发海洋资源，或者使海洋更清洁、更安全并保护其资源的丰富性。使蓝色生物技术、海洋可再生能源和海洋矿产开发等新兴产业大规模投入使用，并能够以有意义的方式为全球繁荣、人类发展、自然资源管理和绿色增长做出贡献，将需要大量的研发努力、投资和连贯的政策支持，这就需要更广泛的国际海洋经济合作。

第三，进一步拓展蓝色伙伴关系，形成广泛而有深度的利益捆绑。自中国国家海洋局于 2017 年提出建立“蓝色伙伴关系”以来，我国在常态化合作平台搭建、海洋可持续发展、海洋经济技术国际合作、重大国际议程磋商和互信互利理念传播等方面取得长足进展。但在中美“脱钩”和新冠疫情引发外部环境趋紧背景下，迫切需要将蓝色伙伴关系上升到国家战略层面，赋予其新使命和新内涵。这样可以突破美国制造的地缘障碍，通过锚定全球海洋治理若干重点领域和议题，在“十四五”期间开创新蓝海国际合作空间。

同时，在美国打着反对“搭便车”旗号从原有国际海洋公共产品和海洋秩序供给者角色有选择退出的情况下，国际社会对我作为负责任大国的期待进一步上升，我国需要适时塑造引领，与“21 世纪海上丝绸之路”相呼应，与全球海洋命运共同体相契合，助力国际公共产品建设和海洋秩序的变革与完善。

第四，把新冠疫情背景下加强冷链运输的安全性纳入全球或区域海上公共卫生体系建设之中。2020 年 6 月以来，已有至少 10 余省份在冷链冻品中检出新冠病毒阳性。“冷链”陡然成为热搜词。在同年 6 月北京新发地输入型疫情发生后，“冷链运输可能成为新冠病毒传播的新途径”这一观点备受关注，对进口冷链食品的销售产生了一定影响。北京新发地输入型疫情，使我们首次对冷链运输的冷冻产品产生关注。10 月 17 日，中国疾病预防控制中心（CDC）宣布已在进口鱼的包装中分离出有效的 SARS-CoV-2。该机构认为，被污染的食品包装可能导致感染。这也是世界上首次发现并证实：污染的食品经冷链运输，可以跨国引发新冠疫情传播。11 月中旬的大连疫情再次证明，冷链运输受新冠病毒污染的食品，可以引发新冠疫情。这些疫情直接促使我国加强了对冷链经营的冷冻肉食及海产品从业人员的管理。9 月底的青岛疫情则是主动对冷链从业人员定期监测，发现了处于感染早期的无症状感染者，因此未形成较大范围扩散。

交通运输部 2020 年 8 月印发《关于进一步加强冷链物流渠道新冠肺炎疫情防控工作的通知》，要求交通运输管理部门督促指导冷链物流经营单位加强从业人员防护、严格运输装备消毒、落实信息登记制度，切实防止新冠病毒通过冷链物流渠道传播。国务院联防联控机制印发《进口冷链食品预防性全面消毒工作方案》，明确要求对进口冷链食品要实现全流程闭环管控。海关、交通、卫生、市场监管、地方政府及相关生产经营单位的工作分工都被逐一明确，抓紧制定和推广冷链物流地方标准。国家加强对冷链、对食品安全的监管，短期的确对部分跨境冷链物流企业造成冲击，但从长远来看，更有利于行业良性发展。

第五，重启蓝色经济，充分挖掘海洋经济潜力。新冠疫情对航空、餐馆和体育运动等行业造成破坏，也影响了“蓝色经济”。在一些地区，新冠疫情导致航运活动减少 30%。封城措施及对海产品的需求下降导致中国和西非的捕鱼活动减少了 80%。依赖海洋

沙滩旅游业的整个国家已经关闭了边境。在全球范围内,新冠肺炎对旅游业的影响可能造成 74 亿美元的损失,使 7500 万个工作岗位面临消失的风险。

新冠疫情过后,通过以下途径可以重建更强劲、可持续的海洋经济。

一是发展可持续发展的蓝色旅游业。在新冠病毒暴发之前,海洋旅游业在全球的直接价值为 3900 亿美元,全球数百万人依赖海洋旅游业。鉴于沿海生态系统(如珊瑚礁和红树林)为蓝色旅游业带来巨大的投资回报,可通过雇佣劳动力来恢复沿海生态系统,这样也会缓解失业问题。“大萧条”时期出现类似以自然为基础的就业创造计划,如美国的平民保育团,可以作为“后疫情时期”的政策参考。

二是减少航运排放。据估计,地球上 90% 的货物都是由海洋运输的。海洋交通大大增加了碳排放。国际海事组织已提出要求,在 2050 年前将航运排放量减少 50%。新冠疫情期间,航运活动减少,但非正常因素使然,需要做出进一步努力。亚洲拥有最大机会,中国、韩国和日本的造船吨量占全球总量的 95% 以上。需要对船舶进行升级,以提高燃油效率,从而减少排放。

三是保护好后新冠肺炎时期激增的鱼类。与其他投资不同,海洋生物资源确实会在经济低迷时期出现增长。在第二次世界大战期间,很多渔船被迫停止捕鱼,这使得鳕鱼等鱼类数量增加。在新冠肺炎期间也出现了此类增长,必须抵制过度捕捞的冲动,利用渔业科学来设计智能的捕鱼规范,以最大限度地增加长期利益。

四是重视水手(海上运输司机)。面对大流行病,船舶无疑是世界上最具挑战性的工作平台。易受影响的水手,他们在蓝色经济中作为杂货店店员和送货司机,属于“关键人员”。加大对这些部门的支持需要对船员们进行病毒和抗体检测,并使他们在海上长时间航行后能体面安全地回家。

五是发展海洋公园。目前,只有 7.4% 的海洋得到了保护。建设海洋公园有利于丰富海洋生物多

样性。

六是发展海洋农业。科学家估计,全世界约有 8.45 亿人的营养状况易受海鲜食品减少的影响。新冠肺炎可能加剧这些挑战。需要运用刺激资金来支持智能水产养殖或海洋农业的发展,为当地人口提供营养支持。

七是推动海洋数字化。加速重启蓝色经济的另一种方式是对海洋技术进行刺激性投资,这些技术可以帮助我们更有效地观察和了解海洋。比如,受新冠肺炎影响,渔业观察员项目已被暂停,这些项目本能帮助该行业收集重要数据以提高捕获量、有效执法和保护濒危物种。新型人工智能驱动的电子监控系统有助于维护这些数据管道。

四、结语

随着海洋经济不断发展,全球范围内的海洋资源竞争将进一步加剧,进行海洋经济的国际比较,可以更好地制定政策和发展战略,找准国际定位。但目前对海洋经济存在明显统计口径差异,逐步形成并扩大共识有利于海洋经济发展与协调。全球海洋科技进步在加快,海洋经济发展潜力增大,特别是产业发展格局加快调整,全球海洋经济重心加快向亚洲转移,其中造船、海洋工程装备制造、海洋金融、航运、滨海旅游等诸多海洋优势明显。我国海洋经济的发展及建设海上丝绸之路面临历史机遇。寻找后疫情时代中国海洋经济的蓝色机遇,需要顺势而为,加强海洋经济学研究与国际交流,传播中国关于海洋经济的理念、政策与作为;拓展蓝色伙伴关系,加强国际合作,形成利益捆绑;把海上健康丝绸之路建设置于重要位置,追求可持续发展,努力构建海洋命运共同体。

本文原载于《太平洋学报》第 30 卷 第 1 期

(2022-03-08 中国现代国际关系研究院)

经典其实很新鲜

也许,我们可以试着关掉屏幕中的“懒人包”,把手机关静音、放下,拿起一本书柜上未读完的书——甚至先不用是“经典”,想想自己当时渴望阅读它的冲动,然后给自己完整的一段时间,让文字浸染、安抚我们的躁动。

为什么要读经典?

作家杨照认为,经典不是为我们这个时代书写的作品。

如果从这个角度来看,同代所写就的作品是“新书”。但新书里通常没有太多新鲜内容,因为新书是同代人写给同代人看的,所以里面传达的价值观也是类似的。

反而在旧书里可以找到新鲜的内容。这是因为旧书的作家讲的是那个时代的社会、那时需要解决的问题,以及作家所提出的自己的看法。那么,所谓经典,简单来说就是留下来的旧书,经过一代一代的考验,留下了经过不同时代淬炼而出的共通的智慧。

所以为什么经典很重要,因为经典其实很新鲜,可是它也不至于新鲜到让我们很陌生。它是旧书,可是它又经过了时间的考验,所以有相当的共通性。而读经典,才能够带我们离开眼前的时代,以更开阔的视野去探索人类社会的共通问题。

然而,经典如此重要,阅读经典的读者却在减少,这不仅发生在华语圈,在全球都是如此

文脉的淡出

我们有时候有这样一种模糊的印象:中国大陆经历过激进的反传统时期,造成文脉断裂;相比之下,中国台湾保存了一些文学传统,而岛屿上的文艺

气息也总是浓厚。

但是,如果用放大镜去仔细检视,会发现这种印象不够准确。杨照表示,至少2000年以后,“文脉”便慢慢淡出了。

作家唐诺举过这样一个例子。作家朱天心被邀去高中演讲,当学生请她开书单时,考虑到学生的年纪,她特别选了较好入口的——

“可以考虑张爱玲。”

“她不是死了吗?”

“那白先勇。”

“可是他那么老。”

唐诺发现,现在的年轻人似乎只读大他们10岁到小他们5岁范围内的作家的书。杨照对此的解释是,年轻人失去了比较长久的时间感,这在全世界都是一样的。

对于出生于1963年的杨照来说,“五四”新文学开端之前的东西叫“国文”,在这之后的才叫“文学”,所以郁达夫、徐志摩、朱自清等人都在自己的读书范围内。“对我们来讲的时间感,一直推到大概1920、1930年代,这些是我们的阅读范围,是我们的文学。”杨照对南风窗说。

1960、1970年代,是台湾文学氛围最为浓厚的时期,年轻人追求、需要、渴望文学。咖啡馆里始终有人在看书、在谈论与书籍有关的话题,洛夫的诗、托尔斯泰的《战争与和平》……出生于1958年的唐诺就是一个常年在咖啡馆活动的人,但他观察到,现在已经没人在咖啡馆看书、谈论书籍了。

文学在退烧。

另一个鲜明的“证据”,是文学副刊在缩水。过去很长一段时间,文学副刊在台湾的报纸上都占据重要位置——它拥有整份报纸1/5的版面,大批的台湾作家都曾活跃于副刊。而如今,副刊已经不再重要。

回到“时间感”这件事,从1990年代到21世纪,年轻人在阅读上的时间感不断缩小,于是也就没有“阅读经典”这件事了。很多时候,年轻人只是“知道经典”,但不会去“阅读经典”。

当然,杨照认为这也与台湾的教育系统有很大

关系。台湾(包括大陆也是)一直都很依赖课本,虽然课本里有孔子孟子,但那都只是截取的片段,是学生为了应付考试而死记硬背的。

但是以德国为例,德国没有所谓的“课本”,若一个学生想要学习英文,那就必须从莎士比亚、歌德、席勒等作家一路读下去,这一路的“阅读”就是对经典的阅读。这些由自己读过、体会的内容,才会扎根、内化,再转变为深厚的文化传统。

杨照说:“90年代出生的这一代人,他们认定的相关文学,很可能是80年代以后才出现的文学。所以在台湾,文脉没有真的传承,它不是突然掉下去,是越来越短、慢慢消退的。”

经典的“传承”?

虽然台湾年轻人“不读书”了,但是台湾出版界的新书替代率却非常高,大陆刚好相反,新书替代率非常低。唐诺观察到,台湾书店卖的几乎都是新书,而大陆书店卖的很多都是旧书,这是否代表经典在大陆得到了传承?

唐诺发现,现在的年轻人似乎只读大他们10岁到小他们5岁范围内的作家的书。杨照对此的解释是,年轻人失去了比较长久的时间感,这在全世界都是一样的。

唐诺认为,一方面,经历过“文革”的那代人,对于过去的创作成果是有着基本尊重的;另一方面,那代人也在给自己补课,补充古今中外的经典。

对此,杨照也给出了自己的看法:经历过激进反传统的一代人确实在疯狂大补课,但是这种“大补课”在21世纪也在消退。

其实,全世界在阅读上都面临着同样的考验——从书籍到网络的转变。而这种转变最基本的倾向,就是让人的注意力越来越短。当诸如Facebook、微博这样的社群媒体兴起之后,人们的同时感越来越强,相对的,阅读经典属于纵向的时间

轴,而这正变得越来越不重要。

所以杨照认为,在大陆旧书卖得比新书好,不代表他们爱看旧书,书籍通常是年纪大一些的人在买,而对于年轻人来说,阅读的载体已经不是书籍,而是在网络上。“新书就算印出来,也没人买。”反观台湾,虽然台湾的出版业在网络的冲击下挺住了,但就像前文说的那样,年轻人会看的还是与自己同时代的作家写就的书籍。

所以台湾较高的新书替代率不能代表经典被传承,而大陆较低的新书替代率也不能代表经典被传承。

新书替代率也反映了另一件事:台湾的年轻作家还有出版管道,但大陆的年轻作家很难被看到。不过,唐诺认为,大陆文学仍旧拥有着“三个奢侈”,当然,这种奢侈也并非是一个稳定的状态。第一是题材的奢侈。清末民初以来,中国大陆一直是“多事”的地方。“多事”很残酷,但也意味着书写的题材很多,而这些题材真实而动感。但台湾没有,台湾的题材一下子就写完了。

第二是待遇的奢侈。大陆至少有“作协”这样的文学框架在,加上政府的支持,所以80年代以前的作家大多有不错的待遇。而在台湾,作家往往都是单打独斗的个体。

第三是收入的奢侈。相较于其他国家,很多大陆纯文学作家的收入是不错的,而台湾的纯文学作家很难靠收入养活自己。对此,唐诺还举了一个日本作家的例子。

日本文坛曾有着极高的成就,像川端康成、谷崎润一郎、三岛由纪夫等作家写出了那么多经典作品,他们曾经都过着优渥的生活且备受尊敬。例如川端康成,他很长时间在一个旅馆里写作,不仅不用付钱,还受到供养。

但是如今的日本文坛,纯文学作家的生活非常窘迫。唐诺和朱天心曾经接待过一批日本中生代作家,他们穿着朴素、生活辛苦。其中一位作家被誉为“下一代旗手”,是被寄望拿日本文学奖“芥川赏”的人。

然而,当唐诺和他聊到下一部作品写什么题材,日本作家说要和出版社商量,而且上限只有8万字,

这让唐诺非常错愕。

“被日本誉为‘下一代旗手’的作家,而且已经证明了他的书写成就,这样被期待的人,在决定题材的时候要出版社同意,而且不能超过8万字!”

唐诺因此感慨,若在台湾想要以文学为志业,就必须用其他工作去养活自己的“写作”。而对于大陆的新生代作家,唐诺表示,虽然大陆有这“三个奢侈”,但新生代作家的景观不一定如此乐观。

经典的读法

若人们不再读书、不再读经典,会改变什么吗?

假使只是从媒介转变的角度来看,这也并不是什么严重的问题。过去的书籍是写在竹签、写在羊皮卷上,当印刷术出现、书籍被大量印刷的时候,这曾让欧洲精英感慨世界的堕落。

后来有了电视、电影、电脑、智能手机,人们其实可以从各种各样的管道去阅读、吸收知识,改变的只不过是形式、习惯和载体。

但是,这种“速食”式的阅读,会让有些深刻的东西有所损伤。当有人说张爱玲的《秧歌》写的就是一个字“恶”的时候,唐诺认为这是非常简化的,但这恰恰是“速食”阅读一贯的方式。“张爱玲写了十几万字,你怎么能说她只写了一个‘恶’字?有非常多的细节是重要的。”

这就像很多阅读软件上都充斥着“30分钟读完《孙子兵法》”“30分钟告诉你《史记》在讲什么”等,杨照认为这是非常傲慢的。“这就是告诉你,不需要写这么大一本书,我就不得不问,谁可以判断说他不需要写这么大一本书?”

一定要弄清楚,知道经典和读经典是两件事。

唐诺的老师、朱天心的父亲——作家朱西甯,到死都想写一个大长篇去讲自己祖辈的故事,但对现代人来说,这种行为也许是自虐。“当文学的声名和报酬都减弱甚至消失的时候,你到底在做什么傻事啊?”唐诺对南风窗说,“有一个时期的人曾经很激情地去追逐某些东西,那个时代可能慢慢离我们远去

了。我们现在会觉得为什么要这样?人生苦短。但有一个时代人类不是这样。”这种激情和价值是被损伤的,是在随着载体的转变而逐渐消失的。

至于杨照,他一直在充当一个“经典摆渡人”的角色。

2002—2004年,他曾在“诚品讲堂”连续三年开课,一周读一本书。但后来他发现,学员只是来听课,但并没有真正去读书。2005年他改变了策略,周五读一本书,目的就是让学员可以真的去读书。

“我大概从那个时候开始,干的都是这样的事情,我一直希望大家真的去读经典,一定要弄清楚,知道经典和读经典是两件事。”

杨照与“看理想”甚至策划了一档长达十年的《中国原典通读计划》,花十年的时间读132本经典、梳理3000年的思想脉络。他就是希望,读者在面对经典的时候不要急躁,不要用一种“你告诉我这什么就好了”的态度,而是可以和他一起,一段一段读,真正去切身体会经典的魅力、经过时间淬炼的智慧。

比如,陶渊明的诗怎么个了不起?所以不仅要读陶渊明,还要读嵇康、读阮籍、知道五言诗,五言诗都在悲叹时光匆匆、我们到底该怎么办?顺着这个脉络去读陶渊明,会发现,有一个人很真诚地告诉你:我也知道时间如此匆忙,甚至某个瞬间会感觉日子快过完了,但看到夕阳西下的美好时,突然之间又释然了。如果没有时间的流逝,我们不会体会这当中的变化,也就不会感悟到当下的美好。

“你会真的了解到这是一种不一样的生命境界。当要‘抓住现在’时,你能有不同的武器和能耐对待人生中不一样的情境。这是我的看法,是我的读法。”杨照说。

也许,我们可以试着关掉屏幕中的“懒人包”,把手机关静音、放下,拿起一本书柜上未读完的书——甚至先不用是“经典”,想想自己当时渴望阅读它的冲动,然后给自己完整的一段时间,让文字浸染、安抚我们的躁动。

读经典确实有一定门槛,但在读回经典之前,我们可以先读回文学,读回书。

(2022-04-25 《南风窗》)