



发展海洋经济：中国需要学习什么

文 / 郑联盛 张春宇 刘东民

党的十八大报告从战略高度对中国海洋事业发展作出了全面部署，在“大力推进生态文明建设”章节中明确指出要“提高海洋资源开发能力，发展海洋经济，保护海洋生态

环境，坚决维护国家海洋权益，建设海洋强国”。

从全球海洋经济发展格局看，中国仍然处在海洋经济产业链的中低端，属于这个领域的追赶者。为了践

行国家海洋发展战略，建设海洋强国，首要的任务就是认识全球海洋经济发展的趋势，认清我国海洋经济发展的优势与不足，厘清中国发展海洋经济需要向领先者学习哪些经验。

全球海洋经济的重要特征

世界经济发展到21世纪，其工业化、城市化、全球化带来的资源瓶颈和环境压力逐渐显现，陆域资源的枯竭和发展空间的萎缩使人们开始认识到海洋将是人类生存与发展的未来。发达国家纷纷将目光从外太空转向海洋，海洋成为人类争夺资源与发展空间的最重要的战场，海洋经济开始成为全球经济的新增长点。

海洋经济的概念已提出了30余年。最初的海洋经济概念局限在生态和资源领域，随着海洋经济地位的提升，人类开发海洋能力的跃进，海洋经济的定义也不断得到扩展和完善。

目前普遍认可的海洋经济概念分为狭义海洋经济、广义海洋经济和泛义海洋经济等三个层次。狭义海洋经济是指以开发利用资源、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；泛义海洋经济是指与海洋经济难以分割的海岛上的陆域产业、海岸带的陆域产业及河海体系中的内河经济等，包括海岛经济和沿海经济。

整体而言，全球海洋经济具有以

下几个重要特征:

公共性、复合性与开放性。海洋水体具有流动性、连续性和贯通性,海岸带、海区和大陆架连为一体,不可分割,这就决定了海洋资源的所有权只能归属国家和公众,海洋资源是典型的公共资源。同时,海洋不同水层存在不同的资源,可以从不同层面进行开发,海洋经济具有复合性特征;而海洋经济与陆域经济边界的不确定又决定了海洋经济具有开放性。

高度的政治化与国际性。世界各国海洋意识普遍增强,世界海洋权益争端日趋加剧。在不断加剧的竞争中,现代全球海洋经济格局基本形成,其整体状态与世界政治经济格局大体相似。在目前的全球海洋经济格

局中,美国一枝独秀,在诸多海洋经济指标中占据领先地位;英国、挪威、新加坡、德国、日本、韩国等是第二集团,具有较强的综合竞争力,前三国甚至在很多层面甚至优于美国;澳大利亚、俄罗斯、中国、印度尼西亚、巴西、印度等国在某个特定领域具有一定的优势。

高风险性。与陆域经济相比,海洋经济具有更显著的高风险特征。自然灾害是海洋经济面临的巨大风险;海洋经济的政治安全风险高;海盗活动始终构成安全风险;海洋经济面临着各种各样的市场风险;海洋经济还面临着日益严重的环境风险。

资本密集性和技术密集性特征。海洋的自然条件更加恶劣多变,这就

决定了海洋经济对技术的要求比陆域经济对技术的要求更高,海洋经济的技术密集性特征更强,海洋高新技术在现代海洋经济中扮演了关键角色。各国在以海洋生物技术、新材料技术、新能源技术和海洋工程装备技术为代表的新一代海洋高新技术上取得了诸多重大突破。

成为现代国家综合竞争力的重要指标。现代海洋产业具有产业链长、科技含量高、产值大等特点,成为典型的战略新兴产业。在全球范围内,海洋经济已经高度渗透到国民经济体系内,成为国民经济的重要增长点,成为拓展经济和社会发展空间的重要载体,战略地位日益突出,已是公认的衡量国家综合竞争力的重要指标。

中国海洋经济发展的优势与不足

2013年全国海洋生产总值54313亿元,比上年增长7.6%,海洋生产总值占国内生产总值的9.5%,全国涉海就业人员达3513万人。海洋经济整体保持良好的增长态势,已经成为国民经济重要的组成部分。

具有四方面优势

一是中国海洋实体经济规模迅速扩张。随着东西方海洋行业实体经济的此消彼长,二者的总量已经发生巨大变化。中国集装箱港口竞争力从1994年之后明显提升,目前中国已成为推动世界集装箱港口大型化的主体。2013年,深圳、广州、香港;上海、宁波;天津、青岛这三大城市体系集装箱吞吐量占当年世界前25位集装箱港口吞吐量逾45%。而伦敦等已经

无法承载海洋实体经济,其2013年全球集装箱吞吐量甚至没有排入当年世界前20强。

二是中国海洋经济的技术水平稳步提高。科技发达程度决定了各国在世界海洋经济领域中的地位,决定了各国在全球海洋政治经济格局中的地位。多年持续高额的海洋科技投入,使得中国在海洋油气开发、海洋工程、生物医药、深海开发等海洋科技领域的地位不断提高,海洋科技创新集聚效应初步显现。

三是海洋经济发展已经成为国家战略。在党的十八大会议上,提出了建设海洋强国的战略目标和实施创新驱动发展的总体要求。国务院、国家海洋局则在海洋经济总体实力、海洋科技创新能力、海洋可持续发展能力、海洋产业结构、海洋经济调控体

系等方面做了重大的战略部署,夯实了海洋经济发展的政策基础。

四是中国海洋经济发展面临较为有利的外部环境。

首先,全球海洋经济中心明显向亚洲转移。全球海洋经济中心的兴衰同世界经济发展格局息息相关。20世纪末期,全球经济中心逐渐呈现向亚洲等新兴地区和国家转移的趋势,这为亚洲地区成为海洋经济新的中心创造了历史机遇。金融危机后,东亚地区逐步发展成为全球海洋经济发展的主要推动力,成为世界新的航运中心、造船业中心。

其次,欧美经济体对海事企业的监管越来越严格。受金融危机的影响,欧美国家对海洋产业的监管框架和监管标准更加严格,其对海洋产业的风险权重较高,计提的资本金也是

按照全球最严格的标准执行。在欧元区国家经济增长乏力、船舶生产严重过剩的情况下,欧洲对海洋经济的严格监管将会持续较长时间,这对于中国海洋经济发展无疑是一个重要机遇。

再次,传统的欧美银行业并没有足够重视亚洲客户。金融危机后,为了保证自身的资产负债表健康,欧美很多从事海运金融的银行收缩了亚洲业务。这为中国发展海洋经济及金融服务提供了重大契机。

仍处在产业链低端

虽然中国海洋经济在过去几年取得了长足发展,日益成为国家经济的重大支柱,但整体而言,中国海洋经济发展水平较为落后,处在产业链低端,未来改进完善空间巨大。

产业发展格局基本是自上而下的,产业发展市场化程度较低。一定程度上,中国的产业政策从制定到执行多是遵循自上而下的格局,政府在其中发挥了核心的作用,而产业自身

则处在政策讨论中的弱势地位。甚至因为部分产业是国有企业主导的,国有企业在一定意义上成为了国家产业政策的执行者,因此产业政策框架是一个“组织式”的。同时,产业运作方式多有行政色彩,市场化程度有待提高。

没有一个国际海洋服务中心。尽管上海港口货物吞吐量居全球第一,港口国际集装箱居全球第一,但航运主导且运输主要是由国内企业驱动,并没有成为一个国际中转站和服务中心。上海港货物的国际中转比例只有约10%,而新加坡是60%,其他国际航运中心最低水平也有40%。能否为其他国家提供转运服务是该港口国际化程度高低的重要标志,而一个国际化中心将引领产业积聚与发展。

海洋现代服务业发展较为初步。海洋服务业是为海洋经济提供保障服务的产业。从大类别上讲,它可以分为海洋信息服务、海洋技术服务和海洋社会服务等三个门类。高端海洋服务业具有科技含量高、智力密集等特点。中国在这个领域的发展是非常初

步的,在法律、金融、保险、咨询、设计等领域仍然较为落后。

知识产权保护等软件建设不足。中国目前在知识产权方面的法律法规执行不力,而海事工程等设计工作需要严格的知识产权保护。这一点让伦敦、奥斯陆等地的知名设计公司无意来中国开设分支机构。其他软件建设,比如法律、经商环境、人才、生活环境等,也都是重要的软件基础。

风险管理机制缺乏。中国海洋经济及海洋金融整体处在初步发展阶段,对风险的认识以及处置仍然不完善。海洋经济和海洋金融是非常专业性且国际化的,其融资需求规模巨大、资金占用时间长、投入周期长,如果没有完备的风险处置机制,将无法有效应对海洋产业的景气循环周期。比如,对未来现金流的估算是非常困难的,而融资成本又是多变的,即使在景气较好的海洋工程领域也可能因为技术问题引发金融方面的风险。从行业的风险看,需要关注融资风险、市场风险、技术风险以及运营风险等。

中国应该向海洋经济强国学习什么

在全球海洋经济版图上,美国整体实力最强,但其海洋经济发展更多是其经济第一强国的体现,而新加坡、挪威、英国等经济体的海洋经济发展则独具特色,在特定领域甚至超越美国。他们有哪些经验值得中国学习呢?

发展模式选择:新加坡

在发展模式的选择上,中国最应该学习新加坡的“政府主导+市场驱

动”模式。

海洋经济发展中政府的地位和作用是极具基础性的前提。新加坡采取的是“政府搭台、市场唱戏”的方式,是政府主导与市场驱动相融合的典型模式。政府在促进海洋经济新产业发展、促进产业集群集聚、促进开发性资金利用、促进官产学研融合等方面具有重大的基础性作用。一定意义上,新加坡的成功在于政府的支持。

政府与市场的相互促进是发展海

洋经济的最有效模式。由于海洋经济具有特殊性,仅靠市场,部分新兴领域会缺乏基础的发展促进机制;仅靠政府,部分新兴领域又缺乏有效的市场支撑体系。政府的积极推动和市场的有效需求是发展海洋经济不可缺少的二元条件。特别对于追赶者,政府与市场的相互融合、相互促进或是发展海洋经济的最好方式。从其他经济体的海洋经济发展看,暂时没有其他方式比政府与市场的融合模式更加有效。

年8月25日至28日，“中国救捞创建40年公众开放日”活动在上海港国际客中心邮轮码头举行。公众可以借此了解海上救助事业的发展历程及成果。



图/CFP

新加坡政府主导海洋经济发展中所起的作用举世闻名。从目前看，政府在制度层面的推动已经使得新加坡在海洋经济和海洋金融的发展方面占据了优势，毫无争议地成为亚洲地区海洋经济和海洋金融的中心。

产业发展布局：挪威

在产业规划和布局上，中国最应该学习的对象是挪威。“统筹规划+找准定位+重点布局”的产业发展战略，使得挪威成为全球海洋经济产业链最完整、产业附加值最高和竞争力极强的海洋经济强国。

挪威的海洋产业集聚由不同地区各具特色的产业集聚组成，而且其产业集聚具有完备性，是世界上少有的实现了海洋经济产业完全聚集的国家，从而确保挪威成为了全球海洋产

业集聚最为先进的国家。挪威海洋企业之所以能长期牢牢占据全球海洋产业的制高点和前沿领域，与挪威政府的海洋战略指引和战略定位密不可分。

挪威在海洋经济和海洋金融方面的优势是非常明显的，主要在于形成了海洋产业的社会化，是历史固化型、知识驱动型和市场导向型的结合。挪威政府统筹规划、积极引导，在符合透明度原则和国际规则的条件下，加强与行业的沟通，加强对研发的支持，加强对产业发展的规划与指导，采用市场化运作手段积极促进海洋经济再定位与新发展，确立了油气、海工、设计和国际合作等优势领域。

在具体布局上，挪威的海洋经济实行重点布局的策略，重点发展高端制造、油气开发、海洋工程、船东和船舶经理人、保险、融资、设计、交

易所、船级社等领域。

海洋高端服务业：

英国

从海洋经济来看，英国的实体经济虽已衰落，但是伦敦海洋经济的服务业仍然居于统治地位。从航运业和航运物流业看，英国伦敦并不是国际海运中心；但从航运服务业看，伦敦是世界上最强的国际海事金融中心。2012年伦敦为全球提供了近40%的船舶经纪服务，而纽约和新加坡则仅为14%和7%。伦敦的船东理赔协会为全球提供了62%

的海事保险业务。伦敦商业银行为全球提供了400亿美元的船舶融资，约占全球份额的10%。

伦敦的优势主要体现在法律和金融、政府和海事行业之间良好的沟通机制上。一是英国有丰富的海事遗产，其中最重要的是海洋法律体系，伦敦海事仲裁在全球占据统治地位。2012年间，伦敦海事仲裁协会裁决了全球650件海事纠纷案例，香港仅裁决了136件案例，纽约仅裁决了100件案例，伦敦的优势非常明显。二是伦敦是国际金融中心，更是全球海洋金融中心，形成了一个完备的问题处置系统。作为全球领先的金融城市，伦敦有利于航运公司就近使用由世界一流金融业界所提供的专业服务。伦敦作为全球性的国际金融中心，资金在这里聚集、配置，金融服务已经成为一个产业集聚，金融与服务的可得性及完备性具有非常强的国际竞争力。伦

敦致力于在海洋金融领域形成一个完备有效的问题处置体系。三是伦敦海洋经济与金融产业具有强有力的行业协会支持。伦敦海事促进署拥有120多家机构会员,基本囊括了伦敦从事海洋经济和海洋金融的主要机构。伦敦海事促进署在产业发展中发挥了重大的作用。

市场化运作机制:挪威

市场化运作是挪威优势得以发挥的基础,而市场化改革恰是中国需要深化的重要领域。比如在出口信贷方面,挪威遵循的是经合组织(OECD)规则,使得其政策在OECD及全球获得了广泛的承认。虽然OECD规则可能不尽完美,但毕竟是一种国际化的规则,更容易获得肯定,因为这种规则是建立在市场化基础之上的。中国在与OECD沟通中,可能认为自己不是OECD国家而不需要遵守其规则,但市场化的精神是值得中国借鉴的。

挪威市场化运作主要体现在两个方面:

一是强化了全球化和竞争性框架条件。政府的目标是支持海洋产业的全球市场化运作,以防范补贴和税收竞争,改善市场准入、市场竞争和营商环境。采取的措施包括:促进海洋产业竞争性和海洋产业部门条件的可预测性;保持和改善海员的净工资系统;强化挪威作为一个有吸引力的挂方便旗的国家的地位;制定一部新的海事劳工法律。

二是加强了市场准入、双边合作和市场推广。挪威政府通过世贸组织协商、欧洲自由贸易联盟的自由贸易协定、双边船舶协定和与其他重点海洋国家的合作,积极寻求国际市场准入、竞争和可预测性的框架条件。

寻找重点突破口:新加坡

如果说英国、挪威等成为海洋强国具有特定的历史机缘,那新加坡成为海洋强国则与政府的产业规划特别是产业发展的重点突破紧密相关。新加坡作为追赶者,通过确定重点突破领域,全力提升重点领域的全球竞争力,从而确立了其在全球海洋经济中的领先地位。

新加坡结合内外需求、选择优势领域重点突破。作为传统的港口和英国的老海军基地,新加坡首先发展贸易和航运;其次借助附近国家的油气资源和马六甲海峡的战略位置,大力发展油气产业及设备;再次顺应海洋开发的大趋势,积极发展海洋工程。同时,新加坡融合国际金融中心多项功能,不断完善海洋经济的金融支持,形成较为健全的海洋金融子行

业。针对目前周边国家的竞争,新加坡还将重点发展研发和设计,或将挑战挪威。

新加坡认为海洋经济发展的突破口在于新兴领域,海洋经济未来发展应更加注重新兴产业。新加坡吸取香港的经验教训,认为海洋经济不能只着眼于维护传统优势产业,必须着眼于新兴海洋产业。新兴海洋产业往往具有高投入、高风险、高收益的特点,往往可作为战略性产业。新加坡是发展新兴海洋产业方面的典范,在新兴海洋经济门类中不断走向前列,其海洋工程、海洋油气、海洋能源、海洋生物医药和海洋环保等新兴战略产业发展成果显著。

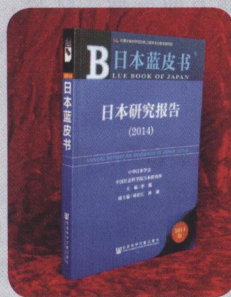
(作者为中国社科院世界经济与政治研究所海洋经济课题组成员,该课题组成员何帆、卢瑾、王永中、肖立晟、冯维江、李远芳等对本文亦有贡献)

2014年《日本蓝皮书》发布

2014年3月31日,《日本蓝皮书(2014)》发布会暨日本形势研讨会在北京召开。来自北京地区的日本研究机构和高校的学者代表、媒体记者等近50人出席会议。

《日本蓝皮书(2014)》全称《日本蓝皮书:日本研究报告(2014)》,由中国社科院日本研究所、中华日本学会和社科文献出版社合作推出,是以中国社科院日本研究所研究人员为主、同时联合中日两国相关领域的日本研究专家共同完成的年度性研究成果。

蓝皮书由总论、政治安全篇、对外关系篇、经济社会篇和附录五个部分构成,对2013年日本的政治形势、安全政策、对外关系、经济社会诸领域做了回顾,特别是围绕安倍内阁加速推进日本“全面正常化”和钓鱼岛主权争端激化背景下的中日关系等问题进行了深入分析,并对2014年日本政治、外交、安全防务和经济社会发展趋势做了展望,附录收录了2013年日本大事记。



《日本研究报告》(2014)
李薇/主编
2014年3月版
社会科学文献出版社