

我国海洋经济发展中的海陆统筹机制

孙吉亭 赵玉杰

[摘要] 本文把海陆统筹看作海洋和陆地两大相对独立的子系统相互作用形成的具有特定结构和功能的区域复合系统,在这个区域复合系统的发展中,海洋具有与陆地同等的价值;从决定机制、作用机制、调节机制三方面深入研究海陆统筹机制;探讨如何协调和平衡海洋和陆地两大子系统,才能实现区域效益最优。

[关键词] 海洋经济 海陆统筹 机制

[中图分类号] F124.5 **[文献标识码]** A **[文章编号]** 1000-114X(2011)05-0041-07

21世纪,开发利用海洋已成为当今人类获取新资源、扩大生存空间、推动经济和社会发展的战略重点。面对时代的机遇与挑战,我国正在加快海洋经济结构战略性调整,积极培育战略性海洋新兴产业,着力推动海洋传统产业优化升级,促进海洋经济协调健康发展。2010我国年实现海洋生产总值38439亿元,比上年增长12.8%;全国涉海就业人员达3350万人,其中新增就业80万人(未包括香港、澳门特别行政区和台湾省)。2011年《山东半岛蓝色经济区发展规划》作为我国“十二五”开局之年第一个以海洋经济为主题的区域发展战略,明确提出海陆统筹的区域发展战略,最终实现以海洋经济为主题、以海陆统筹为基础、以科技创新为支撑的“蓝色经济”的可持续发展。所谓海陆统筹是海洋和陆地两大相对独立的子系统相互作用、相互影响、相互制约,最终形成具有特定结构和功能的区域复合系统。在这个区域复合系统的发展中,海洋具有与陆地同等的价值,海洋经济不再是陆域经济的附属,而成为区域经济发展的新增增长点。那么,海陆统筹机制是如何作用的?如何协调和平衡海洋和陆地两大子系统,才不会使一个被吸收进另一个或者一个被消解于另一个?我们认为海陆统筹机制可以分解为海陆统筹决定机制、海陆统筹的作用机制、海陆统筹的调节机制三方面理解。

一、海陆统筹决定机制

1. 人口效应

随着经济的发展,未来15~20年,我国社会经济结构将进一步受到世界经济一体化的影响,

人口增加且继续向沿海地区移动、城市化工业化进程加快，将使我国东部沿海地区的压力增大。据联合国《21世纪议程》估计，目前距海岸线60km的沿海地区居住着地球一半以上的人口，至2020年，这一比例可提高的3/4。我国沿海省市总人口达47,967万，约占全国总人口数的43%；沿海市、县总人口为16,354万，约占全国总人口的14%，预计我国达到中等发达国家水平时，沿海地区的人口将增加7~8亿。按21世纪中叶中国总人口数15~16亿估算，沿海人口将为全国人口的50%^①。

按照马斯洛的人类需求的层次学说，人类需求从低级的和基本的生理需求（衣、食、住、行等）向高级的、享受型和发展型方向演进。即使是基本的需求也有从质量较差到质量不断提高的推进过程。可见随着沿海地区人口密度的不断增加，人类的需求更是永无止境。虽然人类需求原有的拉动作用促进了经济活动的扩展，但当人类的需求过旺，超过沿海地区的承载阈值，势必影响区域经济运行状态和发展速度。

2. 要素供给约束的存在——资源、环境

人口规模的膨胀，消费需求的激增，导致对资源要素的疯狂掠夺，环境日趋恶化。鉴于陆地资源的匮乏，粮食的短缺，人类不断拓展海洋开发空间，加大对海洋资源的开发利用。但由于长期粗放式的增长方式，导致资源的高消耗、低效率，资源开发利用技术水平低，资源破坏严重。如大片耕地及海滨湿地丧失，水资源紧缺与水环境恶化，地面沉降与盐水入侵，近海渔业资源严重退化；海洋环境生态系统承载力不断下降。这一系列的要素供给约束形成了“高消耗、高污染、低效率”的粗放式海洋产业结构，严重阻碍了海洋经济的快速持续发展。

3. 直接作用的推动因子——人才、技术

海洋是资源的宝库，具有其它自然环境与资源所无法替代的优势。海水可以淡化利用，缓解我国水资源短缺的状况，同时海底还蕴藏着丰富的石油和天然气水合物。但这些资源的利用都离不开科学技术的支撑，科技是开发利用海洋资源的基础，科技创新是海洋经济发展的动力；掌握科学技术的人才将是科技转化为生产力的载体，所以说人才和技术是推动区域经济发展的直接作用因子。R. M. 索洛等提出技术创新是决定经济增长的关键，并在动态生产函数的基础上，建立了用于分析技术进步对经济增长贡献的新古典经济增长模型，同样适用海洋经济的发展。

4. 经济发展

我国2010年海洋经济总量与2001年相比增长了3倍多（见图1）。海洋经济发展速度方面，2001~2010年海洋生产总值年均增速高于国内生产总值年均增速2.1个百分点。海洋生产总值占国内生产总值的比重2006年最高达到10%，2007~2010年都有所下降。这说明当前海洋经济结构已不适应海洋经济的快速发展，需要进行战略调整。

5. 社会问题

人口和各种经济要素在沿海地区的聚集，加速了沿海地区城市化进程。城市化的发展，一方面推动了经济的繁荣、社会的进步；另一方面加剧了人与自然的矛盾，产生了各种“城市病”，如交通拥挤、住房紧张、环境污染、供电、供水、食物供应、失业及社会治安等问题接踵而来。这些问题在沿海城市尤为突出。如何在加快城市化进程的同时，避免这些“城市病”成为关键。海陆统筹战略正是要在更高战略层面统筹各种要素，推进城市化；反之合理的城市化进程也是推进海陆联动的主导力量。

综上所述，人口、资源、社会、环境等各种因素的相互作用决定了海陆统筹战略的实施。我

们也可以理解为海陆统筹战略的决定机制实质上就是海陆区域复合系统可持续发展机制。在这个区域复合系统中，统筹考虑海洋和陆地两大子系统，利用海陆系统的互补性、相互的影响和制约，实现经济、社会、生态三系统均衡综合发展；同时三个子系统内部要建立合理的经济结构如经济系统中的生产、流通和消费间合适的比例，生态系统中资源的开发与环境的生态自净能力之间的平衡关系，社会子系统中人力资源开发利用和社会系统的匹配。与传统的区域发展战略相比较，更强调人口、资源、环境与发展关系的协调和社会、经济、生态目标的均衡；更强调发展过程的整体性、长期性、复杂性和艰巨性。这也正是海陆统筹战略的根本思想所在。

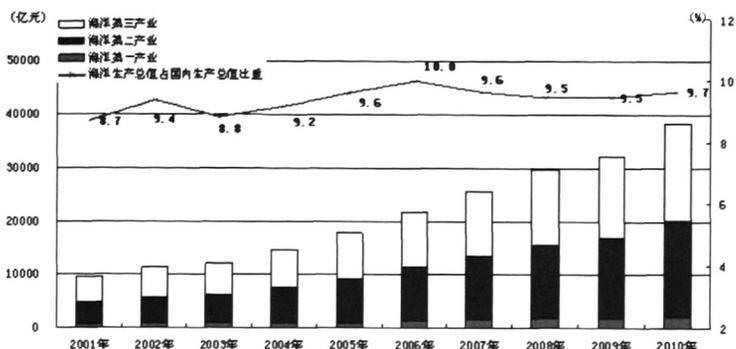


图1 2001~2010年全国海洋生产总值情况
资料来源：2010年中国海洋经济统计公报

二、海陆统筹的作用机制

长期“重陆轻海”的经济发展，使得陆域许多产业的发展进入了成熟阶段，但过度的资源空间的开发利用，使得陆域承受了过大的人口资源环境的压力。在多重压力的作用下，人类把发展的目光投向了占地球表面积71%的海洋，在科学技术的进步和人类需求不断提升的条件下，人们逐渐认识到海洋是人类社会经济发展的新增长点，是人类解决当前各种问题的唯一出路。海

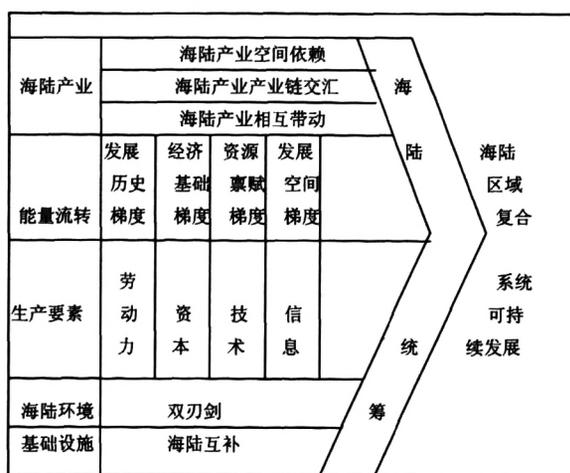


图2 海陆统筹作用机制框架

陆产业之间的交互作用不断加强，陆域成熟产业不断向海洋延伸，各种生产要素和能量有效配置。（见图 2 所示）。

1. 海陆产业作用机制

(1) 海陆产业空间布局相互交融。海岸带地区是海洋与陆地的交接带和过渡带，具有复合性、边缘性和活跃性等特征。海陆两类经济活动同时存在于海岸带地区，海陆产业相互依托，共同发展。海洋产业活动对沿海陆地空间具有很强的依赖性。在海洋开发活动中，诸如海洋捕捞、海上运输、海洋油气开采、海洋矿产开发和海水养殖等，需要海域完成一些生产环节，同时还要在沿海陆地完成其余环节的产业活动。而海盐业和海水利用等，则完全是在陆地上完成所有的生产环节。随着科学技术的进步，从陆地空间向海洋空间的推移过程将不断加快，科学技术成果在海洋经济领域的广泛应用，使更多海洋资源的开发利用及生产加工趋向“陆地化”。

(2) 海陆产业链相互交汇。海洋产业具有“高风险、高投入、高回报”的技术密集型产业，其上下游及相关横向产业链均较长，对陆地产业有很强的依赖性。如海洋石油工业的发展需要冶金、造船（海上平台）、运输、化工、机械、仪表、电子、探海工程、海洋调查勘探、海洋环境保护、海上救捞、海洋预报、海上建筑等一些列相关产业的发展^②。与此同时，陆地产业也在向海洋产业渗透。如陆地第一产业种植业向海洋的延伸，形成海洋牧场和海洋农场；陆地产业通过向海洋产业提供技术、设备、零部件等的支持，与海洋产业发生密切联系。

(3) 海洋产业对陆地产业的拉动作用。海陆产业联系紧密，海洋产业发展的同时，通过产业关联拉动相关陆域产业发展。某产业对地区经济增长的拉动效应公式：

$$L = MV_1/V_2^2$$

其中： M 为上一年度某产业增加值占 GDP 的比重，

V_1 为本年度某产业增加值的同比增长率，

V_2 为本年度经济增长率，

L 表示某产业拉动了该地区经济增长 L 个百分点。

根据上述公式计算出 2001 ~ 2010 年海洋产业对我国经济发展的产值拉动效应，如图 3：

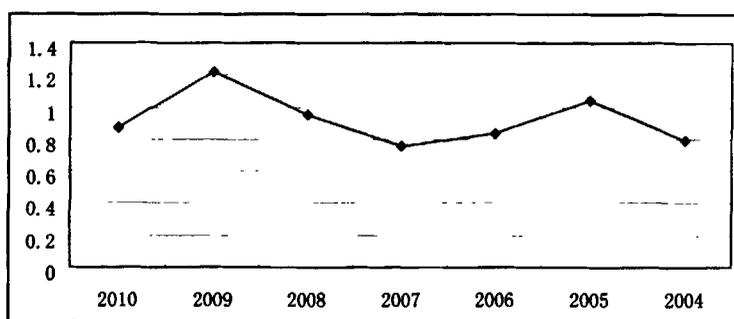


图 3 2004 ~ 2010 年我国海洋产业对地区经济发展的产值拉动效应
(本图系根据 2004 ~ 2010 年各年的《中国海洋经济统计公报》中的数据计算而成)

从海洋产业总体来看，2004 ~ 2010 年海洋产业对我国地区经济增长效应保持在 0.8 ~ 1.2 之间，海洋产业成为拉动地区经济增长的重要力量。在产值的绝对量上，海洋产业增加值总量持续

增长，海洋产业增加值占全国及沿海 GDP 的比重一直保持在 10% 左右（见图 1）。而且我们可以看到，在我国沿海地区，海洋经济发展较好的省市，其国民经济发展也相对较发达，这说明海洋经济不仅对陆域经济有很强的带动性，而且海洋经济与沿海地区国民经济是相互依托，相互促进的。

2. 海陆生产要素流动机制

不同的区域有不同的存在形态和方式，海陆区域间的差异为区域分工和合作提供了可能和基础，而区域分工和合作的主要表现形式之一，就是区际贸易和伴随而来的生产要素的流动。生产要素是产业系统运作的载体，主要包括劳动力、资源、资金、技术、人才、信息等。正是生产要素的流动性才使生产活动、产业循环得以实现。

由于海陆产业不仅类别上具有多样性，空间布局上也是多样化。因此生产要素在海陆子系统之间的流动兼具在产业间流动和地域间流动双重意义。一般而言，海陆区际间资本流动的原因在于追逐经济收益的最大化和分散风险。一方面，由于海陆区域间利益的差异引起资本在区域间流动，资本从利率低的地区流向利率高的地区，直到利差消失为止。另一方面，资产的多样化可大大降低风险，它诱使投资者拥有不同的资产，包括不同地区的资产。

劳动力是各生产要素最活跃的因素。由于海洋产业和陆地产业的收入水平的差异、城市劳动市场短缺的需求、个人的发展机会和空间的大小、良好的生活环境和工作条件（尤其是良好的企业文化氛围）等均是劳动力在海陆间流动的主要动因。

技术可以作为硬件或软件存储于许多不同的形态中，其在海陆产业间的转移可以通过以下方式实现：在海陆产业间进行生产资料或中间产品的流通、循环的过程中，同步进行着产业间技术的转移传播。通过对产业运行中所涉及的信息的买卖，实现技术在海陆产业间的转移传播。以人作为技术在海陆产业间传播转移的媒介，通过具有专门技能和内涵知识的人员的以下服务进行技术转移：安装某生产系统，解决设备启动过程中的有关问题，进行生产计划与管理质量控制维护专业机械与设备等。

信息作为智能型的生产要素，在海陆产业系统间的流动对促进海陆产业的发展起着十分重要的作用。通过信息在海陆产业子系统间的流通，可以促使生产要素在海陆产业子系统间得到最有效的配置，从而使产业效益呈指数形式递增。同时信息的交流和传播的还沟通了生产力系统与外界环境的联系，使产业系统得到更好的发展。

3. 海陆间能量的流转机制

根据系统论的原理，海陆子系统各自具有自己的能量。由于陆、海两类经济体在自然资源禀赋、发展历史、经济基础等方面的差异，海陆产业子系统存在着生产要素在二者之间互相流动的能量梯度。

（1）发展历史梯度——由陆向海的正势差。海洋产业与陆地产业在发展历史上存在着时间差异。由于长期受“重陆轻海”思想的影响和科学技术发展的制约，陆地产业的充分发展在时间上要早于海洋产业很长一个阶段。与陆地产业系统的形成与发展相比，海洋产业系统还处于成长阶段，还很稚嫩，陆地产业系统源远流长的发展历史为研究产业的发展提供了宝贵的经验教训；海洋产业可以利用这种发展历史梯度充分发挥后发优势，扬长避短，更快更好地发展海洋产业。

（2）经济基础梯度——由陆向海的正势差。由于存在发展历史梯度，海洋产业系统的经济基础相对陆地产业系统，还比较薄弱，很多海洋产业还属于新兴产业，需要资金和技术的支持。

因此，海陆产业系统间经济基础梯度存在势能差，这种经济势差的存在客观上要求在海陆产业子系统之间进行生产要素，特别是资金、技术的流通，使陆域某些成熟产业更好地发挥出自身的优势从而促进海洋产业的发展。

(3) 自然资源禀赋梯度——由海向陆的正势差。伴随着陆域经济长期粗放式发展，人类过度利用开发陆地子系统的自然资源，已出现陆地常规能源短缺现象。而人类对海洋资源的开发利用刚刚起步，在海洋资源中已被开发利用的仅占海洋资源总量的很小一部分。从海洋开发战略需求考虑，具有巨大潜力并能形成规模生产的海洋资源主要包括沿海港口资源、海洋油气资源、海洋水产资源、滨海矿砂资源、滨海旅游资源、海洋新能源等。海陆系统间自然资源禀赋梯度的存在催生了由海向陆的能量流动。

(4) 发展空间梯度——由海向陆的正势差。随着世界人口的不断增长，陆地可开发利用空间越来越狭小，并且日见拥挤；而海洋开发空间广阔。在发展空间上，在海陆子系统之间也存在着由海向陆的正势能差。

4. 海陆环境作用机制

与陆地相比，海洋有很强的自净能力，是人类的一项宝贵资源。目前海陆污染的主要源头来自陆地，海洋这种能容纳消化污水或污染物的能力，通过依靠海洋本身的巨大容积和受热力、风、浪、流等动力条件而趋动海水的流动，以及海水中的地质、化学和生物作用，可以从不同程度上稀释、消散污水和污染物可能造成的种种危害，将污染降到最低，从而起到净化环境的作用。

但是这种海陆间的净化作用是一把双刃剑。由于不同海区其自然地理、地质过程、水文气象、水生生物以及海水本身的理化等条件不尽相同，其能容纳污染物质的能力也不相同，都有特定的环境容量。当由陆地进入海洋的污染物总量在海洋环境容量以内，海洋可以接收这些陆源废弃物和污染物，对其进行稀释和消散，从而在海陆间形成一种良性循环；反之，如果由陆地进入海洋的污染物总量超过海洋的环境容量，海洋不仅不能净化这些污染，反而会破坏海洋自身的生态平衡，污染海洋环境，海洋环境的污染又会作用陆地环境，进一步加剧陆地环境的污染，从而在海陆间形成一种恶性循环。

5. 海陆基础设施作用机制

海陆基础设施联动在交通运输上表现得最为明显。集港口、铁路、公路、航空设施优势于一身，发展多式联运，是国际快捷运输的主要组织形式。各种运输方式均有自身的优点与不足。一般来说，水路运输具有运量大，成本低的优点；公路运输则具有机动灵活，便于实现货物门到门运输的特点，铁路运输的主要优点是不受气候影响，可深入内陆和横贯内陆实现货物长距离的准时运输；而航空运输的主要优点是可实现货物的快速运输。多式联运可综合利用各种运输方式的优点，充分体现社会化大生产大交通的特点，从而提高产业运作效率，大大促进区域经济的发展。

三、海陆统筹的调节机制

1. 市场调控机制

市场机制主要是以价格经营机制为中心，以微观经济活动主体为代表^③。包括一套完整的市场体系、市场组织和规则所组建的经济运行机制，它主要是通过供求关系变化和价格涨落，引导生产和消费，调节社会资源的流向，实现稀缺资源的优化配置。市场机制在区域经济运行中的调节作用是十分重要的。但其真正发挥其功能，还需营建一些条件，包括市场体系的建立、市场组

织的发育以及市场法律和规则的完善和健全。

2. 宏观调控机制

海陆复合区域经济发展的宏观调控机制，主要是通过政府的干预而发挥调控作用的资源配置机制，即通过行政手段配置资源。从战略层面强调海陆经济的整体性，将海洋和陆地统一起来，在海洋开发、管理和规划过程中，把海洋开发与沿岸的陆域开发统一规划，最终实现海陆复合区域的可持续发展，这是海陆复合区域宏观调控机制的基本思想。在这一思想的指导下，确定一段时期内的宏观经济发展战略，充分利用经济杠杆促进经济稳定增长和结构优化，实现海陆复合区域社会经济协调发展。与市场配置资源方式相比较，行政配置资源方式的运行主体是政府，而不是企业，政府是信息收集者和经济决策者^④。

实现调控的经济手段主要是财税、金融政策，以及必要的法律、行政手段等。其中，财税政策是国家通过财政支出和财政收入调节复合区域内的经济运行的手段。金融政策是通过货币和信贷供应来调节经济的运行。

3. 二元调控机制

市场调节机制和宏观调控机制两者共同作用于海陆区域复合系统，形成二元调控机制。在充分发挥市场对资源配置的基础性作用的同时，对市场失灵的地方、对市场调节的负效应、对市场调节中交易费用的降低等由政府的宏观调控来解决。宏观调控机制不能独立于市场经济之外，必须同市场经济相结合。同时，完善的市场是宏观调控的可靠基础，政府的宏观调控又要充分利用市场经济所利用的工具和形式，例如市场的不确定、环境的不确定问题等。

① 恽才兴、蒋兴伟：《海岸带可持续发展与综合管理》，北京：海洋出版社，2002年，第39页。

② 韩增林、栾维新：《区域海洋经济地理理论与实践》，沈阳：辽宁师范大学出版社，2001年，第100

页。

③④ 张敦富：《区域经济学原理》，北京：中国轻工业出版社，1999年，第250页、253页。

参考文献：

[1] 李靖宇、于良巨：《关于中国陆域经济与海域经济协调发展的战略思考》，青岛：《太平洋学报》，2006年第2期。

[2] 韩立民、张红智：《海陆经济板块的相关性分析及其一体化建议》，北京：《中国海洋报》，理论实践版，2006年3月21日。

[3] 宋徽：硕士论文《海洋产业与陆域产业的关联分析》。

[4] 孙吉亭等：《海洋产业资源与经济研究》，北京：海洋出版社，2010年。

[5] 孙吉亭等：《蓝色经济研究》，北京：海洋出版

社，2009年。

作者简介：孙吉亭，澳大利亚卧龙岗大学（University of Wollongong）博士后，山东社会科学院海洋经济研究所所长、研究员；赵玉杰，山东社会科学院海洋经济研究所助理研究员，山东青岛 266071

[责任编辑 潘莉]