

DOI: 10.14015/j.cnki.1004-8049.2019.03.006

张远鹏、张莉：“陆海统筹推进‘一带一路’建设探索”，《太平洋学报》，2019年第3期，第63-70页。

ZHANG Yuanpeng, ZHANG Li, “Promoting the Belt and Road Initiative with Land-Sea Coordination”, *Pacific Journal*, Vol. 27, No. 3, 2019, pp. 63-70.

# 陆海统筹推进“一带一路”建设探索

张远鹏<sup>1</sup> 张莉<sup>1</sup>

(1.江苏省社会科学院,江苏 南京 210004)

**摘要:**“一带一路”倡议创新地提出了陆海统筹的理念,赋予了古丝绸之路新的内涵和生命。世界范围内,陆域经济发展早于海洋经济,因此现阶段陆海统筹和“一带一路”建设的关键点就是如何提升海洋经济的地位与作用。本文在探索新时代陆海统筹内涵的基础上,提出应围绕三条蓝色经济通道与沿线国家(地区)在国家海洋发展战略、基础设施互联互通和海洋产业等方面实现全方位的对接与合作,实现生产要素在“一带一路”沿线国家更自由、便捷地流动,打造互利共赢的伙伴关系。

**关键词:**陆海统筹;海洋经济;一带一路;蓝色经济通道

中图分类号:F11-0

文献标识码:A

文章编号:1004-8049(2019)03-0063-08

古丝绸之路通过陆上和海洋两条通道,将古老的中华文明与印度文明、埃及文明、希腊—罗马文明、两河文明和中亚文明等当时主要文明中心串联在了一起。自十六世纪前后的大航海时代以来,对海洋的利用和掌控能力一直深刻影响着各国在世界经济政治版图中的地位。在这轮荷兰、英国和美国相继主导的全球化中,欧亚内陆古老文明国家的全球化进程相对滞后,经济全球化红利分配不均,理论界也在马汉的海权论和麦德金的陆权论间争鸣不已。同时,随着陆地资源的过度开发,以海洋为载体和纽带的产品、技术、信息的开发和合作方兴未

艾,迫切需要统筹海洋经济与陆地经济的一体化发展。蕴含陆海统筹和互利共赢的“一带一路”倡议应运而生,赋予了丝绸之路全新的建设理念和时代内涵。

## 一、我国陆海统筹理念的发展

中国是一个海陆兼备的国家,不仅有约960万平方千米的土地面积,还拥有超过1.8万千米的海岸线和约300万平方公里的管辖海域。改革开放四十年来,对外开放从沿海城市逐渐扩大到内地,但伴随的是陆地资源的过度开发和

收稿日期:2018-09-01;修订日期:2018-12-27。

基金项目:本文系国家社科基金一般项目“‘一带一路’建设与区域经济一体化的研究”(17BJL064)的阶段性研究成果。

作者简介:张远鹏(1965—),男,江苏镇江人,南京信息工程大学商学院兼职院长、教授,江苏省社会科学院世界经济研究所研究员,硕士生导师,主要研究方向:世界经济;张莉(1981—),女,山东潍坊人,江苏省社会科学院世界经济研究所助理研究员、上海国际问题研究院博士后,主要研究方向:国际贸易与投资理论。

\*感谢《太平洋学报》编辑部和匿名审稿专家提出的建设性修改意见,文中错漏由笔者负责。

环境约束的增强,海洋资源的战略重要性凸显。国内学术界,1978年全国哲学社会科学规划会议上,著名经济学家于光远等最早提出了建立“海洋经济”新学科的建议;张海峰2004年首先提出“海陆统筹”,并建议将“统筹陆海两域发展”与“五个统筹”合为“六个统筹”<sup>①</sup>;徐质斌(1998)、栾维新(2004)、李靖宇(2006)、韩立民(2006)、叶向东(2008)、曹忠祥(2015)等许多学者对“陆海统筹”这一概念从国内区域统筹的角度进行了广泛研究。在政府规划层面,国家海洋局在1996年发布的《中国海洋21世纪议程》中提出:“要根据海陆一体化的战略,统筹沿海陆地区域和海洋区域的国土开发规划,坚持区域经济协调发展的方针”。2003年,国务院颁布了《全国海洋经济发展规划纲要》,首次提出要把我国建成海洋经济强国。2011年3月,国家“十二五”规划提出“坚持陆海统筹,制定和实施海洋经济发展战略,提高海洋开发、控制、综合管理能力”。党的十八大报告首次把海域与陆域一起纳入“优化国土空间开发格局”<sup>②</sup>。十八大之后,陆海统筹战略进入密集规划期:2013年秋,习近平主席提出了“一带一路”伟大构想;2015年3月,国家发展改革委、外交部、商务部联合发布了《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》,“一带一路”建设方案正式出台,引领陆海统筹建设;2016年3月通过的国家“十三五”规划提出“坚持陆海统筹,发展海洋经济,科学开发海洋资源,保护海洋生态环境,维护海洋权益,建设海洋强国”;2017年6月,《“一带一路”建设海上合作设想》<sup>③</sup>发布,提出“为进一步与沿线国加强战略对接与共同行动,推动建立全方位、多层次、宽领域的蓝色伙伴关系”;2017年10月,党的十九大报告中强调,要“实施区域发展战略,坚持陆海统筹,加快建设海洋强国”;2018年3月的国务院机构改革方案中,国家海洋局与国土资源部一起纳入新设立的“自然资源部”,其海洋保护职责则与其他机构的环境保护部门划归新设立的“生态环境部”,为陆海资源统筹扫清了机制障碍。

可以清晰地看到,随着国内外大环境的发展和变化,国家对于陆海统筹发展的思路经历了从意识到发展海洋经济的重要性,到注重陆域经济与海域经济统筹发展的必要性,以及从区域内部协调发展向全球化均衡发展的一个变化过程。因此,本文认为陆海统筹是指遵循陆海经济发展规律,发挥陆域经济与海域经济的相互支持作用,提升海洋经济相对陆域经济的地位,通过统筹陆海两域在资源开发、产业布局、通道建设和生态环境保护等领域的合作,促进海陆两大系统的优势互补、良性互动和整体发展。

## 二、“一带一路”建设背景下 我国海洋经济的发展

自我国加入《联合国海洋法公约》以来,我国海洋事业加快了同国际接轨的步伐,涉海事业全面发展,为陆海统筹奠定了坚实的基础。

### 2.1 海洋经济已经成为国民经济的重要组成部分

20世纪80年代,我国海洋经济逐步兴起,海洋渔业和海洋油气业最先发展,接着是海洋交通运输业和海洋装备制造等<sup>④</sup>。进入21世纪,海洋生物医药业、海洋电力和海水利用业等海洋战略新兴产业迅速发展,特别是十八大以来,海洋的经济和社会价值逐步放大,全面渗透到整个国民经济体系。海洋科技创新对海洋经济的支撑作用日趋明显。“十二五”期间,海洋

① 张海峰:“海陆统筹 兴海强国——实施海陆统筹战略,树立科学的能源观”,《太平洋学报》,2005年第3期;张海峰:“再论海陆统筹兴海强国”,2005年第7期;张海峰:“抓住机遇 加快我国海陆产业结构大调整——三论海陆统筹兴海强国”,《太平洋学报》,2005年第10期;李靖宇、朱坚真著:《中国陆海统筹战略取向》,经济科学出版社,2017年版,序言第1-2页。

② 胡锦涛:“坚定不移沿着中国特色社会主义道路前进 为全面建成小康社会而奋斗”,人民网,2012年11月9日,http://cpc.people.com.cn/18/n/2012/1109/c350821-19529916.html。

③ 《国家发展改革委 国家海洋局关于印发“一带一路”建设海上合作设想的通知》,中华人民共和国自然资源部网站,2017年10月26日,http://gc.mnr.gov.cn/201806/t20180614\_1795173.html。

④ 张海峰、杨金森:“到2020年把我国建成海洋经济强国”,《太平洋学报》,1997年第4期。

科技成果转化率达到50%,一批海洋关键技术取得重大突破,海洋潮流能发电技术的研发与应用、天然气水合物采集技术等自主研发的技术成果已经达到世界先进水平<sup>①</sup>。海洋经济正成为带动我国经济转型升级的重要力量和经济发展的主要内容。从世界范围来看,根据主要的海洋产业内容进行可比性统计和分析,引用张耀光(2017)<sup>②</sup>整理的世界主要国家海洋经济增加值,2005—2010年中国位列美国和日本之后居第三名,从2011年开始中国海洋经济产值(增加值)超过美日居全球领先地位,这一趋势保持并扩大到有可比数据的2015年。2017年,我国海洋生产总值77 611亿元,占国内生产总值的9.4%,与2001年的9 518亿元相比,年均增速14%,明显高于同期国民经济增速,也高于世界其他国家;涉海产业带动就业作用突出,达到3 657万人<sup>③</sup>。

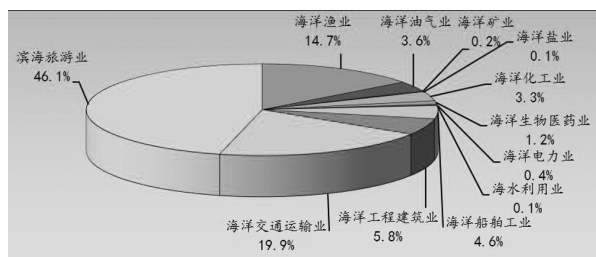


图1 2017年我国主要海洋产业增加值构成图

资料来源:国家海洋局:《2017年中国海洋经济统计公报》,中华人民共和国自然资源部网站,2018年3月1日, [http://gc.mnr.gov.cn/201806/t20180619\\_1798495.html](http://gc.mnr.gov.cn/201806/t20180619_1798495.html)。

## 2.2 我国海洋经济对外合作的基础

我国已经形成了比较完整的海洋产业体系,主要的海洋产业大致可以分为12类(如图1),三次产业结构从2003年的28%:29%:43%转变为2009年的5.9%:47.1%:47%,至2017年升级为4.6%:38.8%:56.6%,较快地完成了从一二三向三二一的转型。我国的滨海旅游业(46.1%)、海洋交通运输业(19.9%)和海洋渔业(14.7%)创造了超过八成的主要海洋产业增加值(如图1)。可以看出,海洋油气和矿产资源等是我国的比较劣势产业,渔业、海洋运输和海洋船舶装备制造业是我国的比较优势产

业。我国是世界渔业大国,远洋捕捞和海洋养殖技术水平持续提高,海洋渔业产量连续多年保持世界第一,几乎是印尼、美国和日本三国捕捞产量总和。我国沿海基础设施进一步完善,海洋运输能力稳居世界前列,海上散货船、邮轮、集装箱、商船的拥有量均保持世界前20名,2017年世界前十大港口中有7个为中国港口,其中上海港稳居世界第一。虽然受国际航运市场需求下降的影响,2016年我国造船完工量、新承接订单量和手持订单量三大造船指标继续下降,但仍分别占世界市场份额的40.4%、67.1%和42.9%。我国的海洋建筑业发展很快,自主研发出北极深水半潜式钻井平台、大型液化天然气(LNG)船和世界首座超深水海洋钻探储油工作平台等高端海工装备。得益于强大的内需市场,我国的海洋旅游市场持续扩大,新产品不断完善,服务水平逐步提升,产业链条延长,并有对外合作的强烈需求。海洋生物医药快速增长,产业集聚正在形成。海洋电力发展势头良好,风电设备产能居世界第二。

相对于陆域经济,海洋经济起步比较晚,但对外合作发展比较快,以青岛中德生态园为代表的中外合作海洋产业园成为集聚新外资的重要平台。另一方面,海洋经济“走出去”也已经成为我国对外投资的重要组成部分;海洋渔业是最早“走出去”的产业;海洋油气开发、国际航运和船舶制造等资金密集型行业是“走出去”的第二波,出现了中海油、中远海运、招商国际、上港集团等一批大型跨国海洋企业。涉海企业对外承包东道国的港口和海洋工程项目建设也是一种重要的海洋产业合作模式,目前几乎与“21世纪海上丝绸之路”沿线所有的国家展开了合

① “《全国海洋经济发展“十三五”规划》公布”,中华人民共和国自然资源部网站,2017年5月10日, [http://www.mnr.gov.cn/zt/hy/xysjd/hhgz/201705/t20170510\\_2102029.html](http://www.mnr.gov.cn/zt/hy/xysjd/hhgz/201705/t20170510_2102029.html)。

② 张耀光:“中国与世界多国海洋经济与产业综合实力对比分析”,《经济地理》,2017年第12期,第105页。

③ 国家海洋局:《2017年中国海洋经济统计公报》,中华人民共和国自然资源部网站,2018年3月1日, [http://gc.mnr.gov.cn/201806/t20180619\\_1798495.html](http://gc.mnr.gov.cn/201806/t20180619_1798495.html)。本文中2017年海洋经济相关数据均来源于此,或以此为计算依据,后面不再逐一说明。

作。2013年至今,我国对“一带一路”沿线国家直接投资超过774亿美元,中国企业在沿线国家推进建设80个经贸合作区<sup>①</sup>,其中超过八成分布在沿线海洋国家的海岸带。此外,随着海洋生态环境的退化和绿色环保意识的加强,我国还与“21世纪海上丝绸之路”沿线国家在环境保护、人文交流和防灾减灾等领域开展了务实合作。

### 三、提升海洋经济,推进“一带一路” 陆海统筹建设

“一带一路”沿线有超过八成的国家有不同长度的海岸线,蓝色经济是新时代各国共同的发展要求,这也是在“一带一路”倡议的基础上,国家出台《“一带一路”建设海上合作设想》提出三条蓝色经济通道的内在逻辑。根据“21世纪海上丝绸之路”的重点方向,《“一带一路”建设海上合作设想》明确提出了“经南海向西进入印度洋,衔接中巴、孟中印缅经济走廊,共同建设中国—印度洋—非洲—地中海蓝色经济通道”、“经南海向南进入太平洋,共建中国—大洋洲—南太平洋蓝色经济通道”和“共建经北冰洋连接欧洲的蓝色经济通道”<sup>②</sup>。从我国东南沿海出发,向南向西的地中海蓝色经济通道,是自东亚到印度洋往欧洲的海洋运输航道,也是目前世界上最重要、最繁忙的航道,涉及东亚、东南亚、南亚、西亚和非洲、欧洲。通过此条蓝色经济通道,大量中东、非洲的原油、天然气、新能源汽车所必须的钴、镍等矿产以及战略物资铀运往国内。我国企业与沿线的巴基斯坦瓜达尔港、印尼的卡里布鲁港、希腊比雷埃夫斯港、西班牙瓦伦西亚港、以色列海法新港、吉布提港等重要港口开展投资运营合作,有些已经取得了较好的成果。如,由中远海运运营之后,希腊比雷埃夫斯港不仅基础设施得到升级,作为“中欧陆海快线”海运段与铁路运输段的交汇点,其吞吐量增加了7倍,码头业务迅速扭亏为盈;以色列计划与上港集团共同建设运营海法港新码头,并借此打造成地中海的枢纽港、面向全世界

的国际货运中心和“以色列的巴塞罗那”;中国能源与沙特就海水淡化开展了深入合作;中国电建正与荷兰合作开发海上风力发电项目。向南的南太平洋蓝色经济通道,山东岚桥集团对邮轮新兴目的港达尔文港的投资不仅将促进澳洲与亚洲的贸易和旅游联系,也是对澳北部发展的“巨大刺激”,将吸引更多对农业、资源、能源和基础设施的投资;沪企天瑞在法属波利尼西亚以可持续性发展理念建设大溪地海洋产业园,为当地带来了资金、技术和就业岗位,开创了“海洋经济”领域中外产能合作的新模式;我国是澳洲与南美地区铜、铁矿石、大豆、石油等重要的出口市场。南线蓝色经济通道的建设将稳固双方的合作,如中国交通参与投资建设的巴西圣路易斯港口每年将会出口数百万吨农产品(主要是将大豆)到中国市场。受全球气候变暖影响,经“北冰洋连接欧洲”的蓝色经济通道建设成为可能,主要涉及俄罗斯、加拿大至欧洲的发达国家。经该航道,从我国上海航行至荷兰的鹿特丹比传统的地中海航道缩48%的航程<sup>③</sup>,具有重大的开发潜力。俄罗斯是我国的主要能源合作伙伴,合作开发不仅可以帮助其石油和天然气更稳定快速地出口到我国,也可以保障我国的能源安全。中俄合作的亚马尔液化天然气(LNG)项目一期已正式投产,根据合同,这一项目产量的54%出售亚洲市场,其中约三分之一将运往中国;招商局集团计划在北极航线的支线港口投资新集装箱港口;作为北极渔业和北极旅游的重要市场,我国也与北欧国家在北极事务上展开了多边合作。因此,三条蓝色经济通道本质是以我国沿海经济带为支撑,与沿线国家共建畅通安全的海上大通道为基

① 中央电视台:“互利共赢 经贸投资合作成效显著”,新华网,2018年8月18日,[http://www.xinhuanet.com/fortune/2018-08/18/c\\_1123289218.htm](http://www.xinhuanet.com/fortune/2018-08/18/c_1123289218.htm)。

② 《国家发展改革委 国家海洋局关于印发“一带一路”建设海上合作设想的通知》,中华人民共和国自然资源部网站,2017年10月26日,[http://gc.mnr.gov.cn/201806/t20180614\\_1795173.html](http://gc.mnr.gov.cn/201806/t20180614_1795173.html)。

③ 新华社:“中国发布北极航行指南,商船从上海到鹿特丹可省9天时间”,澎湃新闻,2014年9月18日,[https://www.thepaper.cn/newsDetail\\_forward\\_1267643](https://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_1267643)。

础,来促进以海洋为纽带和载体的资源、技术、信息和商品的流通、集聚和扩散,加强产业合作,共同发展海洋经济为先导的区域一体化发展模式,也为经济全球化发展注入蓝色动力。

### 3.1 重点加强同沿线国家蓝色经济通道的战略规划对接

截至2018年5月,已有88个国家和国际组织与我国签署了103份共建“一带一路”倡议合作文件<sup>①</sup>。近年来,蓝色经济通道沿线国家都意识到了发展海洋经济对于多边合作和国民经济的重要性,提出了各自的海洋经济引领战略。韩国新任政府在2017年提出了推动多边合作的“新北方政策”,其中的“九桥”战略发展重点就是同周边国家就港口、天然气、水产品、船舶业、北极航道和滨海工业园等海洋经济领域的合作,并明确了与我国东三省的对接。俄罗斯一向重视复兴北极航道的战略地位,在欧亚经济联盟与“一带一路”对接的基础上,普京总统在“一带一路”高峰论坛等场合多次明确表达与中国就基础设施和能源等内容共同开发北极航道的强烈意愿,双方已“逐步演化为实践中的一致性和行为的趋同化”<sup>②</sup>。澳大利亚在2015年提出了北部大开发计划,旨在未来20年进行海水资源开发、基础设施建设和促进更便捷的要害资源流动。日本一直在亚洲基础设施建设方面与我国存在共同的利益诉求,如以铁海联运模式经我国港口过境至欧洲,也有与我国联合在第三方国家开展能源项目合作,还有开发北极航道的计划。为了建设成亚太地区的“海洋强国”,印度尼西亚佐科政府提出了“全球海上支点”战略,提出了通过复兴海洋文化、保护和经营海洋资源、发展海上交通基础设施、进行海上外交、提升海上防御能力,将国家经济发展重心转向海洋的发展方向。埃及的苏伊士运河走廊项目,就是典型的“以海带陆”发展战略,旨在改变过去苏伊士运河单纯的通道功能,将长达190公里的苏伊士运河建成一个繁荣的经济走廊。

沿线国家有着共同的海洋经济和沿海经济

带发展诉求,与我国的发展优势高度互补和契合。因此,在“一带一路”建设深入推进阶段,我国要重点推动与沿线各国战略规划中的蓝色经济发展需求的对接,从全球布局出发,同海陆连接通道上的关键缺失港口和有潜力成为区域航运中心的港口国家优先合作,发展积极务实的蓝色伙伴关系。

### 3.2 加强与沿线国家蓝色经济通道建设的合作

“一带一路”倡议明确提出:“海上以重点港口为节点,共同建设通畅安全高效的运输大通道”,通道建设是蓝色经济发展的重要基础。海上互联互通建设的内容广泛,涵盖从关键节点的港口码头的兴建、现有港口基础设施水平和通航能力的提高、海上公共服务设施建设、相关的信息服务网络的建设,到海底能源管道和海底光缆等非传统基础设施的铺设。从世界城市的成长轨迹来看,“以港兴城”是重要的发展经验。从蓝色经济通道沿线国家现有的港口情况来看:欧洲港口的自然条件优越,发展历史悠久,现代化水平比较高,但是存在基础设施老化和运营上的问题;东南亚国家的港口运营体系初具规模,但同时存在国家间的低水平重复竞争与柬埔寨、印尼、菲律宾等国的港口建设不足、辐射陆域的集散功能有待提升、物流和信息技术标准有待同国际标准对接等问题;南亚地区的港口建设和综合交通运输体系都严重滞后于其自身对战略地位的追求;中东国家是世界的能源库,现有码头的通过能力滞后于石油产量和出口量不断增加的需求,存在新港建设和老港改造的需要。相比较之下,进入21世纪以来,我国在港口的基础设施建设和运营管理等 方面都积累了丰富的经验,我国港口在以集装箱和货物吞吐量计算的世界港口排名中不断上升,存在丰富的产能合作基础,在与其他国家合

<sup>①</sup> 顾阳:“大数据里看变化:‘一带一路’合作共赢成效显著”,中国一带一路网,2018年5月21日, <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/55785.htm>。

<sup>②</sup> 赵隆:“经北冰洋连接欧洲的蓝色经济通道对接俄罗斯北方航道复兴——从认同到趋同的路径研究”,《太平洋学报》,2018年第1期,第89页。

作打造区域枢纽港并推动“港产城”融合方面已经迈出坚实的步伐,为当地经济走廊建设注入新动力。如我国招商局集团与斯里兰卡政府合资运营的汉班托塔港口,中方负责港口日常运营,将以印度次大陆和东非巨大的市场需求为依托,重点发展中转业务,将其打造为名副其实的“印度洋心脏”。在与沿线国家的运输通道建设中,我国应该进一步兼顾“一带”国家的出海需求。我国企业承建并运营的东非第一条电气化铁路亚吉铁路,是内陆国家埃塞俄比亚连接亚丁湾畔吉布提国吉布提港的出海大通道,也是中国企业在海外首次采用全套中国标准和装备建造的第一条现代电气化铁路。该铁路全长751.7公里,设计时速120公里,将交通时间从一周缩短至12小时,截至2018年8月15日,累计发送旅客8.8万人次、运输集装箱约2.1万个标箱,释放出巨大的运力。中国路桥在肯尼亚承建运营的蒙内铁路,打通了首都内罗毕和东非第一大港蒙巴萨的快速通道,将通行时间由8小时缩减到4小时,预计将降低40%物流成本。

中国应该有针对性地选择共建的内容和模式:在非洲、南亚国家的合作重点为骨干港口、码头及信息网络的基础设施建设和运营等方面;与欧洲国家的合作重点在运营管理经验的学习与交流、基础设施更新,提高运输效率以及在第三方国家共同开发等方面;与中东国家的合作重点为港口码头的基础设施建设;与东南亚国家的合作应以服务双边经贸来往为目的,以现有的区域性港口合作机制框架为基础,将重点落在缺失港口的基础设施和集运输网络建设、对现有港口航线的优化安排,以及加强物流、信息和技术标准的对接等方面。在实践中,要注意建立港口合作保障机制,探寻各权益主体的利益契合点,实现港口投资与港口合作模式的丰富化和灵活安排,从而更好地保障合作相关主体的利益。

随着海洋油气消费比重的逐步提高,深海能源的采集和运输对海底油气管道也产生了现实的需求,这也是我国与沿线国家海上互联互

通合作建设一个很重要的内容。海运的便利化水平是海上通道建设的软件支撑,要以《1965年便利国际海上运输公约》为基础,与沿线国家在口岸监管互认、执法互助和信息共享等方面展开密切合作,推广我国国际贸易“单一窗口”建设经验,推动大数据、物联网等技术在海运业的应用,提高通关效率。要同沿线国家共建中转补给保障基地、海上安全服务前方支援中心等海上公共服务设施,以及以海洋观测与预警为内容的海洋环境数据服务、多元优质的通讯和导航等公共服务网络,在此过程中可商议共建海底光缆,为海上互联互通信息化提供更好支持。

### 3.3 海洋经济提升的产业合作

海洋经济产业对接必须从各国的资源禀赋出发,根据比较优势进行分工合作。从蓝色经济通道沿线国家来看,澳大利亚等南太平洋国家、俄罗斯、东南亚和非洲国家属于海洋油气矿产、渔业和旅游业等自然资源相对丰富的国家,东亚的日韩和欧洲国家则相对拥有深海开发等高新技术和管理优势。如前所述,我国在“全球价值链中的分工地位明显高于‘一带一路’国家”<sup>①</sup>,在渔业的捕捞养殖、造船和海洋装备制造等资本密集型领域有成熟的、可推广的技术和产能优势,有向其他中等收入国家和欠发达国家转移小规模优势技术的能力,也有循产业链向上与发达经济体学习合作海洋新兴产业领域高新技术的基础,以及沿海经济带发展滨海产业园的经验。在渔业领域,东南亚的印尼、缅甸、越南、菲律宾、泰国和马来西亚,以及孟加拉、斯里兰卡有丰富的水产资源,是世界范围内鱼类产量比较高的国家<sup>②</sup>,但都在产业集聚能力、劳动生产率、深海捕捞和海水养殖技术等方面存在各自的短板,我国可以发挥在养殖、深水捕捞和苗种技术方面的优势,为相关国家提供

① 张远鹏:“‘一带一路’与以我为主的新型全球价值链构建”,《世界经济与政治论坛》,2017年第6期,第47页。

② 国家海洋局:《中国海洋统计年鉴》(2012、2013、2014、2015、2016各年版本),海洋出版社,相对应年份出版。

技术培训,并加强技术合作,提高生产效率,共同向海洋养殖业和深加工业等价值链高端环节集聚,实现渔业可持续发展。在海洋能源方面,西亚、北非、俄罗斯、文莱、马来西亚和缅甸资源禀赋优势明显,与我国海洋装备产能优势形成产业互补,存在深入合作的基础。在船舶制造和高端装备制造领域,以及海水淡化、海洋生物医药、海洋新能源等新兴产业领域,我国应与欧日韩澳等发达国家深入开展技术合作,加快构筑海洋科技联合攻关体系,以求共同发展。我国是仅次于美国、法国和英国的旅游消费和接待大国,旅游服务体系相对完善。海洋旅游业是沿线国家共同的海洋支柱产业,由于存在景观禀赋的差异,特别是随着邮轮旅游业态的兴起,我国同南太平洋、东南亚和非洲等沿线国家存在深度交流合作的空间。可以共建以促进海洋旅游便利化、多样化为主要目标的海洋旅游合作网络,打造有“丝绸之路”特色的、串联多国的精品邮轮线路和产品。还可以将海洋经济发展试点和“港产城”融合发展的经验以与沿线国家共建境外产业园的方式继续推广,将合作的海洋经济产业和当地急需发展的陆域经济融合起来;与“一带”沿线国家进行产业对接合作,将产业链中需要大量工业用水的环节布局在第三方“一路”沿线国家的沿海城市。

### 3.4 加强同沿线国家的环境生态保护合作

蓝色经济最明显的特征之一就是突出海洋资源的可持续开发和海洋生态环境保护,这也是蓝色经济通道建设的基本原则之一。过去几十年,我国在对海洋资源的开发和海岸带工业集中发展过程中,给近海生态环境带来了巨大的压力。近年来我国积极参与国际气候和环境治理,陆海统筹扎实推进海洋生态环境整治,在海洋生态文明建设中形成了一定的可推广的经验。在同沿线国家的海洋生态保护合作中,首要的是要广泛树立蓝色经济可持续发展和陆海统筹生态文明建设的海洋观,尊重各国海洋环境保护的阶段性和需求差异性,并以《联合国海洋法公约》为基础,实现蓝色经济通道国家海洋

环境保护全覆盖。中国要积极利用现有的多边合作机制下关于海洋生态环境的项目和平台,与东盟等发展中海洋国家一起,积极学习借鉴发达海洋国家海洋生态保护的经验和做法,开展多种形式的海洋环境合作,统筹推进区域内生态建设和海洋环境保护;同沿线国家建立海洋环境信息的共享机制,共建沿线海洋气候灾难综合防御体系;以互联网为依托,加强海洋生态数据库和信息的合作与对接,完善以生态系统为基础的海洋环境综合管理机制,严格控制陆源污染物直接向海洋排放;增加对滨海湿地、珊瑚礁、河口等典型海洋生态系统保护的交流,尝试共建跨界海洋生态走廊和跨境海洋保护区网络,加强海洋濒危物种保护务实合作。倡议21世纪海上丝绸之路蓝碳计划,增进对海洋的调查和认知,维护全球海洋生态安全,降低海洋灾难的影响,深化海洋防灾减灾、海上搜救和执法的合作,共筑绿色安全的蓝色伙伴关系。

### 3.5 加强多边机制与人文交流合作

“国之交在于民相亲”<sup>①</sup>,构建互利共赢的蓝色伙伴关系,民间交流和合作是根基。要充分发挥联合国教科文组织、亚太经合组织、环印度洋联盟等多边机制下的平台作用,共同计划和推进重大项目。以现有的中国—东盟海洋合作中心、中国—印尼海洋气候中心等国家海洋合作中心为基础,加强同沿线国家的海洋科技伙伴关系。要推动与沿线国家在海洋文化、教育等方面的多层次、宽领域的交流,推动对沿线不发达海洋国家提供深海养殖等急需的技术援助,推动海事领域和职业教育合作。鼓励高校与智库同沿线国家开展海洋考古、学术研讨和重要项目的交流合作,建设智库联盟。鼓励与沿线的民间组织开展以海洋为主题的电影节、海洋文化年等形式多样的文化艺术交流活动,共同制作体现沿线多国文化、多语种的文艺作品和媒介宣传。

<sup>①</sup> 《习近平谈治国理政》,外文出版社,2014年版,第290页。

## 四、结 语

五年多来,随着“一带一路”建设的持续推进,我国陆海统筹建设理念也得到了丰富和完善。以海洋经济带动内陆经济,突出包括港口运输、渔业、海洋矿产资源开发和海洋生物科技等在内的海洋经济发展与合作,既是我国从海洋大国向海洋强国迈进的必然途径,也是陆海

统筹、与沿线国家共同建设“一带一路”的重要内容。我国与沿线国家应围绕构建互利共赢、开放包容的蓝色伙伴关系,加强战略对接,深入产业合作,创新合作模式,构建合作平台,加强人文交流,致力落实联合国《2030年可持续发展议程》的海洋领域内容,为陆海统筹推进“一带一路”建设铸造“蓝色引擎”,共创繁荣之路。

编辑 邓文科

## Promoting the Belt and Road Initiative with Land-Sea Coordination

ZHANG Yuanpeng<sup>1</sup> ZHANG Li<sup>1</sup>

(1. *Jiangsu Provincial Academy of Social Sciences, Nanjing 210004, China*)

**Abstract:** The Belt and Road Initiative innovatively proposes the thought of land-sea coordination, endowing the ancient Silk Road a new connotation. Globally, land economy arises earlier and is more mature than the marine economy. Therefore, the key to land-sea coordination and the Belt and Road Initiative, at the present stage, lies in further enhancing the supporting and leading role of the marine economy. On the basis of exploring the conception of land-sea coordination for a new era, the paper proposes that China should cooperate and coordinate with the countries along the three blue economic passages in national marine development policy, infrastructure connectivity, and marine industry, which will contribute to an efficient flow of factors of production among countries along the belt and the road, shaping the win-win partnership.

**Key words:** land-sea coordination; marine economy; the Belt and Road; blue economic passage cooperation