

文章编号:1004-8227(2010)12-1363-05

长江三角洲海洋经济空间发展格局 及其一体化发展策略

向云波^{1,2}, 彭秀芬¹, 徐长乐²

(1. 湖南科技大学建筑与城乡规划学院, 湖南 湘潭 411201; 2. 华东师范大学长江流域发展研究院, 上海 200062)

摘要:海洋经济空间发展格局的形成与区域海洋经济发展密切相关, 探讨区域海洋经济空间发展格局, 提出优化策略, 对提升区域海洋经济综合竞争力具有重要的意义。运用定量与定性相结合的方法, 分析了长江三角洲海洋经济空间发展格局, 研究结果表明长三角海洋经济发展不均衡, 空间差异显著; 海洋产业地域空间集聚态势明显; 形成了以上海、嘉兴、杭州、绍兴、宁波和舟山为中心的三角地带, 以连云港、盐城和南通为中心的北部轴线, 以台州和温州为中心的南部轴线, 所组成的“三角两翼”海洋经济空间发展格局。在此基础上, 提出了长江三角洲海洋经济一体化发展的策略。

关键词:海洋经济; 空间格局; 长江三角洲

文献标识码: A

经济空间结构是社会经济活动在地理空间上的投影, 是区域发展状态的重要“指示器”, 空间结构系统的形成与区域发展密切相关^[1]。区域海洋经济发展格局的形成与发展, 与区域海洋经济发展密切相关, 研究区域海洋经济发展格局, 提出优化策略, 对提升区域海洋经济综合竞争力具有重要意义。因而, 受到诸多学者的关注。一些学者对我国海洋经济发展格局进行了分析与展望^[2,3]。也有些文献对江苏^[4,5]、上海^[6,7]和浙江^[8,9]的海洋经济发展格局进行探讨, 但这些研究多是以省级行政区为基本研究单元, 未把长江三角洲作为整体。因而, 系统、完整的长江三角洲区域海洋经济发展格局的研究成果较少。

近些年, 长三角海洋经济发展迅速。2006年中国海洋经济统计公报数据显示, 长三角实现海洋生产总值6 869亿元, 占全国海洋生产总值33.0%, 占长三角国内生产总值14.38%。海洋经济已经成为长三角国民经济的重要组成部分和新的增长点。随着海洋经济的持续、快速增长, 长三角原有的海洋经济空间发展格局被改变, 新的海洋经济发展格局正不断地形成, 且影响和重塑长三角区域经济发展格

局。为此, 研究长江三角洲海洋经济空间发展格局, 提出区域海洋经济一体化发展策略, 对长三角乃至我国东部沿海其它区域海洋经济发展具有参考价值。

1 海洋经济

1.1 海洋经济概念及内涵

海洋经济概念最早是美国学者杰拉尔德·J·曼贡, 20世纪70年代初, 在《美国海洋政策》一书中首先提出的^[10]。此后, 国内外一些学者、政府部门和研究机构都对海洋经济概念进行过研究。Charles S Colgan认为海洋经济是指把海洋作为生产活动的一种资本的经济活动或由于地理区位的影响在海洋上或海洋底下的经济活动^[11]。该概念从生产要素和地理区位的视觉对海洋经济概念进行了界定。新西兰海洋经济统计报告中, 则指出海洋经济是既有产业, 也有地理因素的一种经济活动。它包括那些发生在海洋环境下或利用海洋资源, 或对这些活动提供必需的商品和服务的经济活动^[12]。该概念在强调生产要素和地理区位的基础上, 把为

收稿日期: 2009-10-17; 修回日期: 2010-07-30

基金项目: 上海市发展与改革委员会决策咨询项目资助。

作者简介: 向云波(1978~), 男, 湖南省湘西人, 博士, 讲师, 主要从事区域经济发展和海洋经济地理研究。

© 1994-2012 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. <http://www.cnki.net>

E-mail: xiangyb@yahoo.com.cn

海洋经济活动提供支持的经济活动也界定为海洋经济。而美国皮尤海洋委员会则给出一个更为宽泛的海洋经济概念,即认为海洋经济系直接依赖于海洋属性的经济^[13]。以上表明,国外海洋经济是一个较为宽泛的概念,与海洋相关的经济活动均可以看作海洋经济。

在国内,一些学者从经济学的角度对海洋经济概念进行研究。孙斌和徐质斌指出海洋经济指的是在海洋及其空间进行的一切经济性开发活动和直接利用海洋资源进行生产加工以及为海洋开发、利用、保护、服务而形成的经济活动^[14]。陈可文认为,海洋经济是以海洋空间为活动场所或以海洋资源为利用对象的各种经济活动的总称^[15]。上述概念把海洋要素即海洋资源、海洋空间等,作为投入产出要素,注重从经济要素的配置角度来界定海洋经济。也有一些学者则从地理学的角度提出海洋经济地理学的概念,指出其研究的对象是海洋产业的合理布局、海洋产业布局形成发展条件和规律^[16]。该概念强调海洋资源、海洋产业及海洋经济地域系统的形成、结构特点和演变规律等。

由于研究视角、学科背景的差异,海洋经济至今尚未有一个明确、统一的概念,但从国内外的研究成果来看,海洋经济具有以下几个共同点:第一,海洋经济以海洋资源为基础,是一种资源依赖性很强的经济活动;第二,海洋经济表现为某些海洋产业开发或为其提供支持的产业活动,海洋产业是海洋经济的核心内容之一;第三,海洋经济活动以一定地域空间为载体,主要集中在海岸带地区、海上或海底。基于此,作者认为海洋经济是指人们开发、利用海洋资源、海洋环境以及海洋空间所形成的各种产业活动。

1.2 海洋经济统计范围

我国海洋统计工作从 1989 年开始以来,从无到有,在不断发展中完善^[17]。1993 年至 2001 年,《中国海洋统计年鉴》主要统计 7 个海洋产业部门,即海洋水产、海洋油气、滨海砂矿、盐业、沿海修造船、海洋交通运输和沿海国际旅游业,在此期间只有部分海洋产业部门有所变化。2006 年,《中国海洋统计年鉴》中增加到 12 个主要海洋产业部门,即:海洋渔业、海洋油气业、海洋矿业、海洋盐业、海洋化工业、海洋生物医药业、海洋电力业、海水利用业、海洋船舶工业、海洋工程建筑业、海洋交通运输业、滨海旅游业,以及海洋科研教育管理服务业等。虽然国外海洋经济的涉及范围比较宽泛,但其统计范围则仅限于少数几个海洋产业部门。美国海洋经济主要统

计海洋建筑、海洋生物资源、海洋矿产、船舶制造与修理、旅游与休闲、海洋交通运输等六大海洋产业部门(NOAA 统计报告)。而爱尔兰的海洋经济包括海洋服务、海洋生物资源、海洋制造业、海洋研究以及教育和培训四大部门^[18]。

2 海洋经济空间发展格局

长江三角洲海域空间广阔,各地海洋资源禀赋、社会经济发展水平、人口空间分布存在一定的差异,因而,长三角海洋经济发展表现出明显地域差异。

2.1 海洋经济空间差异显著

沿长三角海岸线,从北至南做剖面线,通过比较沿海 11 座城市 2006 年海洋经济总值,发现长三角海洋经济空间发展不平衡,空间差异显著(图 1)。长三角海洋经济空间发展态势,表现为以上海和宁波为中心向北、向南两个方向海洋经济势能减弱,且在两市之间出现杭州和绍兴海洋经济低势能区。上海和宁波海洋经济总值最高,基本形成“大-小”双极核的海洋经济空间结构,其他城市海洋经济规模相对较小。上海(海洋经济总值 3 156.17 亿元)和宁波(海洋经济总值 1 759.5 亿元)是长三角最重要的 2 个海洋经济中心城市,然后依次为舟山(650 亿元)、温州(530 亿元)、台州(498.08 亿元)、南通(420.52 亿元)、连云港(298.48 亿元)、盐城(266 亿元),以及绍兴和杭州等城市。

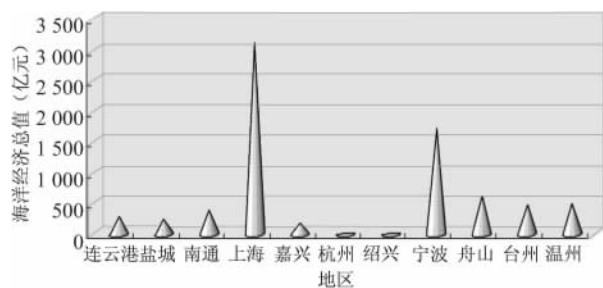


图 1 长三角沿海地区剖面线海洋经济总值变化

Fig.1 Change of Marine Economic Value in the Coastal Line of the Yangtze River Delta

2.2 海洋产业地域空间集聚态势明显

受海洋资源空间分布、区域海洋产业发展历史及其他因素的影响,长三角海洋产业空间集聚态势十分明显。从省域空间来看,滨海旅游业、海洋船舶工业和海洋运输业集中分布在上海和浙江;海洋渔业、海水利用、海洋化工和海洋电力集中分布在浙江和江苏;海洋盐业集中分布在江苏、海洋油气产业集

中分布在上海;海滨砂矿集中分布在浙江(图 2)。就各个海洋产业部门而言,长三角海洋产业地域空间集聚态势更突出。海洋渔业主要集中舟山群岛和连云港,以及盐城、南通滩涂和台州、温州近海水域;海洋造船业主要集聚在南通、崇明、宁波 舟山狭小地域空间内;海洋运输业主要集中于洋山和宁波 舟山两大港口;海洋药物产业主要集聚于苏州和浦东的高新技术园区;海水利用产业主要集聚于杭州。

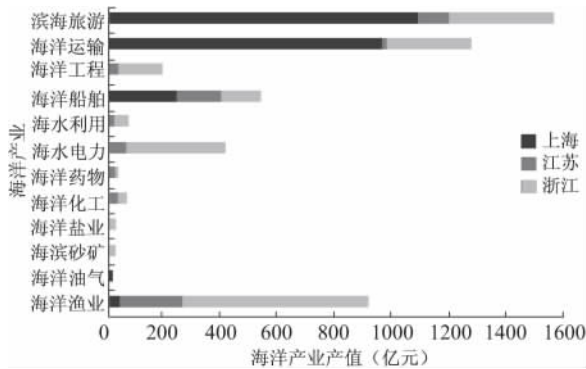


图 2 长三角海洋产业空间分布

Fig. 2 Spatial Distribution of Marine Industries in the Yangtze River Delta

2.3 “三角两翼”状海洋经济空间发展格局凸现

选取海洋经济生产总值,考察长三角海洋经济中心城市的海洋经济实力,划分等级层次,为区域海洋经济空间结构布局与优化提供参考。

依据长三角沿海 11 座城市海洋经济生产总值平均水平的 150%、100%、50%, 将其划分为 4 个基本类型,即第 I 类海洋经济发达城市:上海和宁波(>150%);第 II 类海洋经济次发达城市:缺失(100%~150%);第 III 类海洋经济欠发达城市:舟山、温州、台州和南通(50%~100%);第 IV 类海洋经济落后城市:连云港、盐城、嘉兴、杭州和绍兴(<50%)。从海洋经济中心城市的地域空间结构来看,长三角基本形成了由上海、嘉兴、杭州、绍兴、宁波和舟山为中心的倒金字塔海洋经济发展区;以连云港、盐城和南通为中心的北部海洋经济发展轴,以台州和温州为中心的南部海洋经济发展轴,所组成的“三角两翼”状海洋经济空间发展格局(图 3)。

3 海洋经济一体化发展对策

长三角海洋经济空间发展格局表现出明显的一体化趋势。尤其是近年来,在接轨上海推动长三角区域

济一体化的进程不断的加速,区域分工与合作不断深入,进一步推动了长三角区域海洋经济一体化发展的进程。

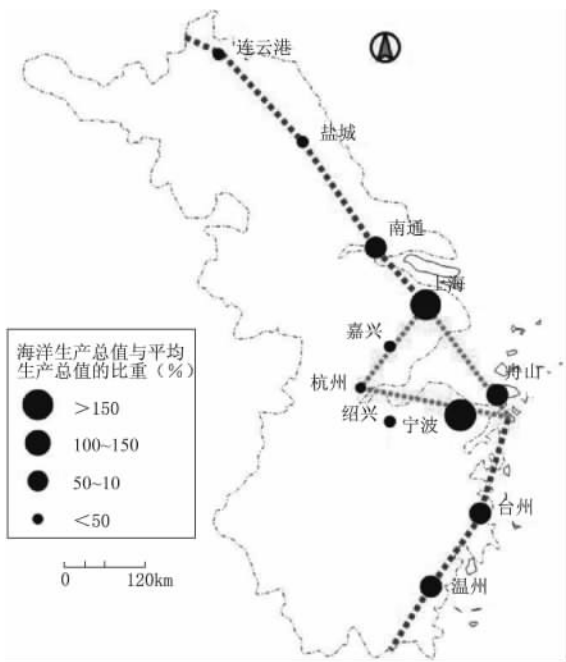


图 3 长三角海洋经济空间结构单元

Fig. 3 Unit of Spatial Structure for Marine Economy in the Yangtze River Delta

3.1 完善区域海洋经济一体化体制建设

当前,长三角海洋经济非整合发展主要表现为内部的分工与协作关系不明确,各地区的功能定位不清晰,个性特征不鲜明,从而造成海洋产业结构不合理和非理性竞争现象。而上述现象的重要原因之一,就是缺乏一个长远的、立足于区域海洋经济整体发展的统筹规划。这种各自为政、自我发展,甚少考虑自身规划与区域整体规划以及与周边地区发展的关系的海洋经济发展思路,在一定程度上造成了各地发展的孤立性、封闭性和盲目性。

解决上述问题的关键是政府引导,发挥长三角区域协调委员会、东海海洋局及各海洋产业协会沟通、协调作用。为此,建议在现有长三角区域经济一体化协调体制下,增设长三角海洋经济协调机构,协调区域之间的海洋产业、海洋资源和生态环境保护等问题。同时,东海海洋局牵头,推动长三角区域海洋经济的分工与合作,优化海洋产业结构和空间布局。企业与企业之间,企业与政府之间,往往由于某种机制的缺失,很难在两者之间进行沟通与交流,而非政府机构在此方面具有独特的作用。为此,需加快非政府层面的海洋行业协会建设。通过非政

府的手段加强行业内部的沟通和协调,制定行业标准,规范行业行为,从而推动区域海洋经济一体化,如长三角的海洋水产行业协会等。

3.2 构建海洋经济一体化发展平台

长三角区域海洋经济一体化的轮廓越来越清晰。从信息、技术、交通等方面构建区域海洋经济一体化平台,推动区域海洋经济一体化建设,就显得尤为迫切。

举办各种海洋经济论坛,推动区域海洋经济学术、信息、技术、人才、企业之间的交流与合作。如上海交通大学、南汇区人民政府、上海水产大学等主办的“太平洋论坛——2007”,就上海以及长三角的海洋经济、海洋城市发展展开了探讨。建设产业信息、技术交流平台,推动海洋产业集群发展。产业信息、技术交流平台是企业之间信息交流的重要纽带和桥梁。定期发布产业的生产、销售信息、行业动态以及技术的发展趋势,为整个区域或行业共享,实现资源的优化配置,降低生产成本,促进信息、技术的扩散和外溢,推动整个行业整体技术水平、创新能力的提升,从而促进整个区域产业技术的升级换代和竞争力的提升。加快重大基础设施的规划和建设,衔接和协调工作,推动区域交通运输体系的一体化建设。解决当前长三角重大基础设施的规划和建设中各自为政,城市之间的“港口大战”和“机场大战”及高速公路无法对接等问题,构建便捷、快速、高效的区域交通网络,为区域海洋经济的一体化发展提供平台。

3.3 注重海洋文化对海洋经济一体化地促进作用

海洋文化是伴随着海洋经济产生并发展起来的,但海洋文化一旦形成并独立于经济,它就作为海洋经济发展的一种外在的力量,起到推动或者阻延作用^[15]。海洋文化对海洋经济具有促进和抑制双重效应。一定的海洋经济结构需要一定的海洋文化与之相适应。如果海洋文化能很好地与海洋经济活动相融合,则会推动区域海洋经济的发展,反之,则抑制区域海洋经济的发展。长三角区域海洋文化的形成是所处的自然环境和社会环境长期相互作用的结果。而它的形成也是建立在一定的经济联系之上,其形成以后必然会对海洋经济产生一定的影响。长三角地域相近、海域相连、文脉相通,区域间的海洋文化具有很好的相似性和兼容性,为区域海洋经济的整合创造良好的条件。因而,在长三角区域海洋经济整合的过程中,要注重海洋文化的整合,利用海洋文化与海洋经济相互渗透、

相互作用的特性,充分发挥文化对区域海洋经济整合的推动作用。

3.4 推动区域海洋产业分工与合作

分工与合作是长三角区域海洋经济一体化的重要内容。区域生产要素禀赋和组合情况之间的差异,必然会导致区域海洋产业的结构和内容不同,进而影响海洋产业发展战略的制定。不是所有的区域都具有相同的海洋资源、产业发展环境,能生产相同的海洋产品或发展相同的海洋产业,而是要根据不同区域的生产要素分布及组合情况,遵循比较优势原则,发展具有比较优势的特色产业,提高区域海洋产业的专门化程度,促进区域海洋产业群落的形成,进而提升区域海洋产业的竞争力。

区域海洋产业分工要根据各海洋产业的特点及不同区域的资源、条件组合特征,发挥区域比较优势,提高效率。如海洋渔业方面,要依据海洋渔业价值链,进行产业分工与合作。上海利用科技资源优势侧重育苗、远洋捕捞、海产品深加工等环节;连云港、盐城、南通利用海域资源优势侧重海水养殖、近海捕捞等环节;舟山侧重近海捕捞和水产品初加工。海洋运输方面,围绕上海国际航运中心建设,推动长三角港口之间的竞争与合作,即洋山港优先发展集装箱运输;宁波、舟山优先发展集装箱及专用深水港建设;南京、苏州港发展长江航运中转业务;洋口、台州、温州、连云港等港口建设为洋山港的支线港。海洋船舶工业应注重龙头企业之间、龙头企业与中小型企业之间,以及中小型企业之间的分工与合作。要发挥江南造船集团、沪东中华造船(集团)有限公司和外高桥在大型集装箱船的制造方面;浙江扬帆船厂、浙江船厂和杭州东风船厂在渔船、液化石油气船制造方面;江苏金陵船厂在化学品船、中远川崎在大中型散货船、普通油船、散货船方面的优势。

参考文献:

- [1] 谢爱辉. 经济空间结构调整与可持续发展[J]. 经济问题, 2005(5): 22~24.
- [2] 韩增林, 许旭. 中国海洋经济发展空间差异分析[J]. 人文地理, 2008(2): 106~112.
- [3] 张耀光, 刘锴, 王圣云. 关于我国海洋经济地域系统时空特征研究[J]. 地理科学进展, 2006, 25(5): 47~56.
- [4] 戴亚南. 区域增长极理论与江苏海洋经济发展战略[J]. 经济地理, 2007, 27(3): 392~394.
- [5] 于文金, 朱大奎, 邹欣欣. 基于产业变化的江苏海洋经济发展战略思考[J]. 经济地理, 2009, 29(6): 940~945.
- [6] 马涛, 任文伟, 陈家宽. 上海市发展海洋经济的战略思考[J].

海洋开发与管理,2007,24(1):96~100.

[7] 向云波,徐长乐,戴志军.世界海洋经济发展趋势与上海海洋经
济发展战略初探[J].海洋开发与管理,2009,26(2):46~52.

[8] 苗永生.浙江发展海洋经济的重点领域[J].浙江经济,2008
(5):36~37.

[9] 郑魁浩.未来海洋大省的构建:浙江海洋经济研究[M].宁波:
宁波出版社,2001.

[10] 张 莉.海洋经济概念界定:一个综述[J].中国海洋大学学报
(社会科学版),2008(1):23~26.

[11] CHARLES S C. The changing ocean and coastal economy of
the united states:A briefing paper for conference participants
[EB/OL]. (2003-10-22). [http://www. ocn. us/documents/
docs/102203 Waves Colgan. pdf](http://www.ocen.us/documents/docs/102203%20Waves%20Colgan.pdf).

[12] New Zealand's Marine Economy[EB/OL]. (1997~2002).
[http://www. stats. govt. nz/browse_for_stats/environment/
natural_resources/marine. aspx](http://www.stats.govt.nz/browse_for_stats/environment/natural_resources/marine.aspx),2006-5-5.

[13] 美国皮尤海洋委员会编.规划美国海洋事业的航程[M].周秋
麟,牛文生,等译.北京:海洋出版社,2005.

[14] 孙 斌,徐质斌.海洋经济[M].青岛:青岛出版社,2000.

[15] 陈可文.中国海洋经济学[M].北京:海洋出版社,2003.

[16] 韩增林,栾维新.区域海洋经济地理理论与实践[M].大连:辽
宁师范大学出版社,2001.

[17] 王晓惠.海洋统计工作的发展与展望[J].海洋信息,2004(1):
13~15.

[18] SHIELDS Y,OCONNOR J,OLEARY J,等.爱尔兰海洋经济
和资源[J].周怡圃,王占坤,羊志洪译.经济资料译丛,2010,
(1):113~131.

SPATIAL PATTERN AND INTEGRATION STRATEGY OF MARINE ECONOMY IN THE YANGTZE RIVER DELTA

XIANG Yun-bo^{1,2}, PENG Xiu-fen¹, XU Chang-le²

(1. School of Architecture and Urban Planning, Hunan University of Science & Technology, Xiangtan 411201, China;
2. Department of Urban and Regional Economics, East China Normal University, Shanghai 200062, China)

Abstract: The regional marine economic development is closely related to the formation of spatial structure system of regional marine economy. Exploring the spatial structure of regional marine economy and proposing optimization strategy to enhance the comprehensive competitiveness of the regional marine economy have important significance. By using the combination of quantitative and qualitative methods, the study analyzed the spatial structure of marine economy of the Yangtze River Delta. ,The results show that marine economic development is unevenly and the spatial layout is significantly different in the Yangtze River Delta. The spatial concentration situation of marine industries is obvious. The inverted pyramid marine economic spatial development zone has been developed. It takes Shanghai, Jiaxing, Hangzhou, Ningbo and Zhoushan as the center, Lianyungang, Yancheng and Nantong as the north axis, Taizhou and Wenzhou as the south axis. Based on this, some strategies are proposed.

Key words: marine economy; spatial pattern; the Yangtze River Delta