

舟山群岛新区研究内参

2016年7月15日（第91期）

浙江舟山群岛新区研究中心 舟山市社科联 浙江海洋学院社科联

电话：0580—2267345 电子邮箱：czzc@zjou.edu.cn 网址：<http://czzc.zjou.edu.cn>

“服务海事”：“舟山海事”的发展方向

黄建钢

因为舟山是在海上，所以海事的发展决定了舟山的发展，“海事服务”是“舟山新区”发展的新思路和新路径。关键是，怎么理解“海事”？现在的“海事”是一种“狭义海事”、“管理海事”，不是一种“广义海事”和“服务海事”。传统的政府职能机构一般都是管理型的。国内一般都是一种对服务的管理，而不是一种服务型的管理。中国的“海事管理”一般都是对海上交通事故的处理，往往是等出事了才会去处理。而“服务海事”的要点在于，不仅要求“海上事故”不发生，而且还要求“海洋事务”都能按部就班地运行和运转。一定要注意，李克强总理提的是“江海联运服务中心”，而不是“江海联运管理中心”。这要求，应该从一个“服务”的角度来谈一下“海事”和“中心”的问题。

1、“海事服务”的内涵在“广义”

对“海事”有两种理解。一种是广义海事，另一种是狭义海事。中国的“海事”理念和理解主要是放在“负责海上事故处理”上的。但这个内容只占“海洋事务”很少一部分甚至还不是重要和主要的部分。这既与把它放在交通系统中管理和运行有关，更与思维的陆地性有关。其实，“国际海事”都是一种广义海事。最早的“国际”概念就与“海洋”密切相关。但“中国海事”则是一种狭义海事，并且是从管理“内水”开始的。但“海事管理”应该管的是“海上事情”或者“海洋事务”。即使有对江河里事情的管理，也多数由于江河是连通海洋的，或者江河是海洋向陆地的延伸和“渗透”。这就存在一个“中国海事”需要和如何接轨“国际海事”的问题。“舟山新区”是在海上，四周被海水和海事所包围或覆盖，所以“舟山新区”要想发展则需要“舟山海事”的创新和“先行先试”。这要求“舟山海事”要从“狭义海事”尽快走入“广义海事”，要把“国内海事”尽快接轨“国际海事”，要把“现在海事”尽快挺进为“现代海事”，要把“交通海事”尽快拓展为“综合海事”，要尽快由“陆地思维”转换为“海洋思维”。

2 “舟山新区海事”需要创新一个“港式海事”范式

“港式海事”有两层意思：一是海洋港口式海事。二是香港式港口海事。从全国的角度看，也只有“在舟山新区”

才能建一个真正意义上的、现代的、全球性的、全面的和实战的自贸港区。可以参照香港海事的模式来创建一个“舟山新区海事”，为“国家海洋强国战略”服务。“舟山新区”最适合做一个位于“西北太”区位和方位的“全球港”。一个国家要成为海洋强国，一定要在“海洋事务”上立足和立大足。“海事”在我国地位将会越来越重要。与其被动重要，不如主动重要；与其被动被重视，不如主动去寻找重视。但“海事”要担当重任，就必须创新。“海事”还具有一种公共性——海洋是人类的公共池塘。

3 “舟山新区”的发展方向应该是一个海洋经济“服务新区”

“服务”属于“四两拨千斤”中的“四两”概念。传统“产业”只能是自己创造价值，而“服务”——现代产业是靠服务别人再由别人去创造价值。传统的“产业经济”是一种直接创造价值的经济，而现代的“服务经济”是一种间接创造价值的经济。这需要一个“海事管理”向一个“海事服务”的转型和发展。“服务经济”是现在经济发展的新趋势，是一种新型的经济发展模式和市场发展模式，服务经济还是一种人心经济。现代的执政党就应该是一个服务型政党。服务经济还是一种潜力巨大又无限的GDP经济。人心是无底的，服务也是无底的，服务经济更是无底的。人是变化的，服务也是变化的，服务经济也是变化的。服务就是人与人之

间交流的润滑剂。没有服务，沟通就会很生硬。服务还是一种粘合剂。通过服务，可以把世界各地的人在舟山很好地粘合起来。

所以，一定要重视“舟山海事”的创新。现在的“舟山海事”已经严重束缚“舟山新区”的发展。同时，“国家海事”也严重束缚了国家海洋战略的构思、布局和实施以及国家海洋事业的发展。海洋事务和海洋服务的发展，都需要制度保障。现在的《联合国海洋法公约》为“海洋事务”的处理提供了基础，但 21 世纪的海洋事务又有了新的特性和特点。这就需要越来越多的海洋法专家尽快地进入“海洋事务”，尽快地和尽善地出台适应 21 世纪“海洋事务”新特点的制度。

编辑：王建友 卜晗