

浙江省新型高校智库——

浙江舟山群岛新区研究内参

2021年3月6日
(第21009期) (总第228期)
内部材料 仅供参考

浙江舟山群岛
新区研究中心

领导批示：

(批示与采纳情况请反馈)

中国亟需另一个“新经济带”：沿海经济带

浙江舟山群岛新区研究中心 黄建钢

经济发展的方式其实比生产工具的发展还要重要。经济发展的方式在原来、传统“点域经济”的基础上又发展了“面域经济”和“带域经济”。“带域经济”实际就是“交通带经济”。人类的“交通带经济”依次“河路经济”“陆路经济”“海路经济”和“空路经济”发展的。中国以前有“铁路经济带”，后来有“高速公路经济带”，现在有“长江经济带”和“一带一路经济”。突然发现，国家还需要建设一个“沿海经济带”。

一、沿海经济带：一种“带面经济”

这是一个建立在1.8万公里海岸线上的“经济带”。国家现在从经济发展的布局上看，“点经济”比较多，“线经济”也有一些——

但是，“面经济”很少。现在，“面经济”有“长三角研讨会经济”“粤港澳经济”“京津冀区域经济”。而“沿海经济带”是一种“带域经济”——一种集“点经济”“线经济”“面经济”于一身，比“线经济”要宽，比“面经济”要长，链接N个“点经济”的经济共振的经济状态。中国现在有“沿海经济”和“沿海开放经济”，但只有“点开放”，而没有“线开放”，也就尚未形成“沿海带经济”。把各地的“沿海经济”整体化、系统化和有机化之后就形成了“沿海经济带”。由此将构建我国经济的几级层次：深内经济、内地经济、沿海经济、海洋经济、海外经济。这是依据与海的距离角度确定的经济层级。这在“海洋时代”里很有必要。在“海洋时代”里，海洋是重要的综合资源。政策要依据海洋资源的不同而不同。支撑“沿海经济带”的思维就是陆海统筹或海陆统筹思维。这个思维已有“一带一路”的应用

二、“沿海经济带”分为海岸和海上两部分

这个“沿海经济带”与一般所理解的“沿海经济带”不同。一般的理解是“线状”的，且是在岸上的。我们的理解是“带状”的。“带”比“线”要宽。但“宽”多少呢？以前没人论述过。应该由陆上和海上两部分构成。现在说的都是“海岸经济带”，而且很窄。1982年《联合国海洋法公约》已经告诉我们，每个国家都有200海里的“经济专属区”。它是“海上经济带”的法律依据。而且，它与“陆上经济带”还会发生强烈互动。但对“海上经济”的内涵还需要挖掘。船在那里开来开去，原则上不属于海上经济，最多叫“海洋运输经国家国家济”，“造船”原则上也不是海洋经济。只是从海上走出去的一个交通工具。它如同“汽车经济”和“汽运经济”。“运输经济”作为主体经济开始时是有的，但后来慢慢就变成了一种“辅助性经济”。其实，“实然海洋经济”只是“应然海洋经济”的九牛一毛。“海洋经济”还需要创新和开发。

三、要构筑以琼一台一舟为主的海上经济带

现在有“海南经济”“台湾经济”和“舟山经济”，但还没有“琼一台一舟海上经济带”概念。战略家早就指出过，这三者可以构筑一

个中国海上国防防线。其实，国防上的要点也是经济上的要点。“海洋经济”发展最早都是在“山高皇帝远”的地方。现在已经进入“国家战略要地”。这需要用“军民融合”的思维处理“战略要地”与“经济发展”之间的关系。现在要构筑一个以海南岛、台湾岛和舟山群岛为主体的“海上经济带”，而且，在这个经济带上的大学是我们中国的大学——高等教育又向海洋走进了一步。不仅是名称上要有“海洋”。其实，这个“经济带”最早就是在我们的海洋战略上——在国防战线上的一条非常重要的“海上国防线”。所以，台海问题为什么那么重要？台湾是我们海上防线一个非常重要之点。战事时候的战略要点一定也是经济发展的经济要点。“军民融合”不仅是军产民产的关系融合问题，也是在一个区域中，军事设施与民间社会的发展要融合的问题。舟山以前是中国的海上“要塞区”。现在是“海洋经济主题新区”。“海洋经济”是“海洋战略”在 21 世纪的新说法。

四、要构筑海岸线以内 370 公里的海岸经济带

同时，我们还需要构筑一条海岸线以内 370km 的海岸经济带。我们不要把“海岸经济带”看得很狭窄了。把“带”看成是“线”是一种战争思维。“线”与“带”的区别在于，“线”几乎是没有“宽度”的，而“带”要有“宽度”。这个“海岸经济带”要有 370 公里“宽度”，沿海各省，如吉林、辽宁、河北、天津、北京、山东、江苏、福建、广东、广西。它们的宽度一般都在 300 公里左右。我们要在这个“带”上整体构筑和运行一个“海岸经济带”。海陆统筹首先应在这个“带”上得以实现，然后再在全国推广。但现在的领导干部普遍缺少这种思维。

五、把台岛打造为中国“全球海洋中心城市”

现在沿海城市都希望把自己打造成为“全球海洋中心”。但“全球海洋中心”首先应该落在与大陆有一定距离的“海上经济带”。由此就会想到，台湾岛是中国面向太平洋构建“全球海洋中心城市”最佳的地方。既然我们可以规划一条到台湾的高铁线，就可以规划把台湾打造成为“面洋”的“全球海洋中心城市”。同时，在海南和舟山

再打造“面海”的“全球海洋中心城市”。但这些都是国家的战略行为，是以国家为主体的行为。在2017年5月发布的《全国海洋经济发展“十三五”规划》中“深圳、上海等建全球海洋中心城市”就是一个“主体建”概念，而并不一定就在深圳、上海的“客体”上建。那么“客体建”建在哪里？就建在与深圳、上海几乎都是“等距离”的台湾岛上。这其实也是给台湾在实现“祖国完全统一”中所做贡献的一个政策礼包。其实，“全球海洋中心城市”是一个创新的崭新概念。现在，世界上还没有一个综合性和具有未来发展潜力的“全球海洋中心城市”，有的只是“海事中心”“交通中心”“贸易中心”“文化中心”“政治中心”“经济中心”“金融中心”等单项中心城市，在台湾打造“全球海洋中心城市”，深圳和上海可以各自发挥优势——深圳有制度创新资源，有资本最新发展的资源，包括有人口集聚经验的资源。上海有国际地位的资源，有金融的资源，有人才资源，有高精技术的资源，有城市管理的资源。“全球海洋中心城市”最主要是制度创新。其实，中国不把台湾打造成为“全球海洋中心城市”，美国和日本也会把台湾打造成为“全球海洋中心城市”。

其实，贸易战和抗疫战都在给我们启示，现在的经济形势不太好，主要是过去的改革开放对外依赖度太高。这意味着，还没有形成国内大循环体系和系统。也意味着，在国际和国内两大循环系统之间缺少一个过渡带。这不仅要以海洋为界构建国内国际两大循环及其互动互换体系系统。对国际大循环开放，中国为此得益不少，但同时也埋下不少风险。所以，我们还需要构建两个各自成系统之间的过渡系统。

总编：黄建钢 顾问：耿相魁 责任编辑：吕新玲
地址：浙江省舟山市定海区临城街道海大南路1号文理楼224-2室
邮编：316022 电话：0580—2267345；13957222728
电子邮箱：czzc2011@126.com 网址：<http://czzc.zjou.edu.cn>