

浙江省法学会 主办

# 长三角

## 法学论坛

主编 宋光宝

海洋法治：  
经济转型与  
社会管理创新



ZHEJIANG UNIVERSITY PRESS  
浙江大学出版社

浙江省法学会 主办

# 长三角

## 法学论坛

主编 宋光宝

海洋法治：  
经济转型与社会管理创新



ZHEJIANG UNIVERSITY PRESS  
浙江大学出版社

## 图书在版编目 (CIP) 数据

海洋法治:经济转型与社会管理创新 / 宋光宝主编.  
—杭州:浙江大学出版社,2012.3

ISBN 978-7-308-09630-0

I. ①海… II. ①宋… III. ①海洋法—研究—中国  
IV. ①D922.694

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 019396 号

## 海洋法治:经济转型与社会管理创新

主编 宋光宝

---

责任编辑 周卫群

封面设计 刘依群

出版发行 浙江大学出版社

(杭州市天目山路 148 号 邮政编码 310007)

(网址:<http://www.zjupress.com>)

排版 杭州中大图文设计有限公司

印刷 杭州日报报业集团盛元印务有限公司

开本 710mm×1000mm 1/16

印张 22

字数 360 千

版次 2012 年 3 月第 1 版 2012 年 3 月第 1 次印刷

书号 ISBN 978-7-308-09630-0

定价 66.00 元

---

版权所有 翻印必究 印装差错 负责调换

浙江大学出版社发行部邮购电话 (0571)88925591

# 序

宋光宝

近年来,我国海洋经济总体上呈现出新的发展态势,宏观层面已经上升为国家战略。长三角地区作为最具经济发展潜力与活力的区域,海洋经济的起飞已然跃入人们的视野,成为中国经济新的增长点。2011年上半年,国务院正式批复建立浙江海洋经济发展示范区和批准设立第四个国家级新区——舟山群岛新区。舟山群岛由此成为我国首个以海洋经济为主题的国家级新区。处于大力推进海洋经济发展,促进区域经济转型升级的关键时刻,加强对海洋经济发展中海洋法治的研究,尤其是对长三角区域海洋经济发展相关问题的法学探讨,具有十分重要的现实意义。由此,2011年9月中旬在浙江省舟山市举办的第八届长三角法学论坛确定以“海洋法治——经济转型与社会管理创新”为主题,正是准确、及时地抓住了热点。该论坛延续往届惯例,由上海市法学会、江苏省法学会和浙江省法学会共同主办,浙江省法学会、舟山市委政法委承办,舟山市法学会、浙江省法学会海洋经济法治研究会协办。中国法学会、浙江省委政法委和舟山市委领导到会祝贺。

本届论坛得到苏浙沪两省一市法学、法律工作者、党政机关工作人员、企业管理者的广泛支持和响应,共收到论文180多篇,主要涵盖“长三角海洋立法与区域协调”、“发展海洋经济的法治保障”、“建设沿海海岛新区的法治对策”、“滩涂海岛海域权益的法律问题”、“海洋生态环境保护与法治”、“发展海洋经济与社会管理创新”、“海洋经济发展与司法保障”等多个方面,紧密结合当前海洋经济和社会发展中的热点和难点问题开展研究,具有很强的政策针对性和实践应用性,论文主题和作者涉及的学科知识也都有广泛

---

宋光宝:中共浙江省委政法委员会副书记,浙江省法学会常务副会长。

的覆盖面。经主办方协商遴选,有72篇论文参与论坛研讨,苏浙沪两省一市120多位专家学者和从事法学、法律工作的人员出席了论坛。

论坛围绕长三角地区海洋经济转型发展与社会管理创新实践的相关法律问题进行专题探讨,相互交流两省一市海洋经济发展现状,研究存在的共同性难点和主要问题,探讨加强长三角地区海洋经济和社会发展的相关法律问题与对策。主办方特别邀请了浙江省发展规划研究院副院长傅金龙研究员和上海交通大学凯原法学院博士生导师傅岷成教授为论坛作主题报告。

论坛期间,论文作者分专题进行了交流。交流重点主要围绕当前海洋经济和社会发展面临的经济转型、管理如何创新的问题;怎样依靠法律的支持和规范解决这些问题。针对长三角区域发展中所涉及的地区间海洋问题协调机制的建立等,论文作者提出不少建议,值得我们思考和研究:

一是对区域海洋经济发展的立法保障的宏观分析和研究。如刘小冰、刘青、张琳的《江苏沿海发展战略的立法思考》,舟山市法学会课题组的《建设浙江舟山群岛新区法律服务与法治保障研究》,袁发强、胡轶木《论我国海洋经济法治化的区域性联动》,张翠娟的《论我国长江三角洲海洋经济发展的比较研究》,分析了当前我国还存在区域海洋立法相对滞后,海洋管理支撑体系相对薄弱,区域法治协作不够,尚未形成统一的法治环境等尖锐问题。在此基础上提出完善区域性海洋立法的建议,包括制定《浙江舟山群岛新区条例》,为舟山群岛新区建设发展提供“基本法”保障,“区域协调委员会”构建的提出,以及对长三角区域海洋经济发展的配套建议等。尤其在具体层面上提出了包括资源优化利用的立法规范、生态环境保护的立法规范、管理制度创新的立法规范等具体的措施和建议,虽宏观却不失较强的针对性和应用性。二是对海洋经济转型中的具体制度和法律建议进行了研究。如赵劲松的《创新海洋产业投资基金制度,助力海洋经济发展》、陈爱蓓的《以制度整合深入推进江苏沿海开发的思考》、米卿的《海洋经济改革发展过程中构建海域使用权流转法律制度探析》等。在这些领域,众多作者均不同程度地关注海洋经济转型中的制度完善和创新问题,这恰恰也是各级地方政府所关注的问题。还有学者关注沿海开发项目建设过程中渎职犯罪预警管理,尤其是有关渎职犯罪预警指标体系等制度的设想对长三角经济的发展具有一定的参考价值。

三是对海洋管理创新在法律制度层面的理论和实务研究。如徐玮的《海洋经济发展下的海事司法应对——以海事审判审级制度的重构为切入》，李青春的《沿海开发地区纠纷特质与司法解决纠纷机制应对选择》，蔡一鸣的《辟建舟山自由贸易港之探讨》，嵊泗县法学会课题组的《完善海洋经济与环境法治一体化发展保障机制研究》，这些作者更多是从制度层面对长三角海洋经济发展中的法律问题进行探讨，对地方立法部门或政府所遇到的有关法律问题展开理论和实证分析。对于从立法上如何规范和运作，海洋经济发展中的环境如何避免破坏的一体化设想，司法纠纷如何解决以及对填海造地的法律规制，还有就海事审判审级制度的重构提出的建议等等，都属于生动、具体的研究范例，都是对海洋经济区域发展中管理创新的思考。

第八届长三角法学论坛将海洋法治、经济转型和社会管理创新作为论坛主题，具有强烈的社会应对性，三者的这种结合更是在理论上的一种实践探索与创新。当前海洋立法问题亟待推进，国家层面更多关注海洋的权益、战略安全、环境和区域发展。海洋经济发展同样需要关注在经济转型视域下的社会管理创新问题。海洋的法治化问题比一般的社会法治化问题面临更复杂的主体和客体，海洋问题更容易牵涉到管理主体的多元化及国际化元素。因此，当前基于长三角区域的海洋法治，更多应从区域性的立法、区域合作治理，以及在当前海洋政策和立法的框架下进行一定的制度创新和管理创新方面寻求突破，因此，我们有理由期待这种研究还将有更深入的空间。

二〇一二年一月

# 目 录

|                                         |                    |
|-----------------------------------------|--------------------|
| 以法律促进海洋发展的几点考量 .....                    | 傅岷成( 1 )           |
| 长三角两省一市海洋经济发展的比较研究 .....                | 傅金龙 王 辰( 7 )       |
| 论我国海洋经济法治化的区域性联动 .....                  | 袁发强 胡轶木( 20 )      |
| 建设浙江舟山群岛新区法律服务与法治保障研究<br>.....          | 浙江省舟山市法学会课题组( 32 ) |
| 以制度整合深入推进江苏沿海开发的思考 .....                | 陈爱蓓( 45 )          |
| 辟建舟山自由贸易港之探讨 .....                      | 蔡一鸣( 55 )          |
| 江苏沿海发展战略的立法思考 .....                     | 刘小冰 刘 青 张 琳( 65 )  |
| 中国海洋生物科技产业发展的法律保障研究 .....               | 刘长秋( 77 )          |
| 创新海洋产业投资基金制度 助力海洋经济发展 .....             | 赵劲松( 85 )          |
| 海洋渔业、海水养殖企业“春暖”望“花开” .....              | 李 静 徐子越(101)       |
| 岛屿与岩礁的法律地位论析 .....                      | 金永明(111)           |
| 江苏沿海开发土地和海域利用中的法律问题 .....               | 朱广东(125)           |
| 沿海经济带建设中滩涂和海域所有权、使用权征收补偿法律制度<br>.....   | 曹 珊 林 隐(131)       |
| 无居民海岛使用权出让最低价标准制定的理论基础探讨<br>.....       | 杨义菊 王小波(142)       |
| 海洋经济改革发展过程中构建海域使用权流转法律制度探析<br>.....     | 米 卿(154)           |
| 海域使用权变更为土地使用权的比较分析及其对填海造地的法律规制<br>..... | 杨 华(166)           |
| 江苏省海洋环境保护立法初探 .....                     | 高 华 蔡 云(184)       |
| 海洋生态环境损害赔偿法律问题研究 .....                  | 严金海 李克才(193)       |

海洋法治:经济转型与社会管理创新

完善海洋经济与环境法治一体化发展保障机制研究

|                               |                     |
|-------------------------------|---------------------|
| .....                         | 浙江省嵊泗县法学会课题组(203)   |
| 论长三角海域生态合作治理:实现形式与治理绩效        |                     |
| .....                         | 陈莉莉 王 勇(212)        |
| 沿海地区社会管理创新与法治政府建设 .....       | 高 凜(221)            |
| 论我国海洋行政执法体制改革的基本方案 .....      | 孙祥生(228)            |
| 运输船舶委托经营管理方式存在的问题及对策研究 .....  | 单贤定(247)            |
| 海洋经济发展下的海事司法应对 .....          | 徐 玮(256)            |
| 沿海开发地区纠纷特质与司法解决纠纷机制应对选择 ..... | 李青春(267)            |
| 目的港无人提货时承运人的法律救济机制问题研究 .....  | 陶 冶(276)            |
| 船舶碰撞致油污损害赔偿机制与国际国内立法的适用       |                     |
| .....                         | 陈海波 邬先江(293)        |
| 论我国海上强制责任保险制度的构建 .....        | 丁凤楚(310)            |
| 论海事诉讼特别程序与民事诉讼的法律冲突及解决 .....  | 刘 磊(325)            |
| 沿海开发项目建设过程中渎职犯罪预警管理初探         |                     |
| .....                         | 江苏省南通市人民检察院课题组(334) |



# 以法律促进海洋发展的几点考量<sup>\*</sup>

傅岷成<sup>\*\*</sup>

很荣幸受邀参加第八届长三角法学论坛。本人作为一介国际海洋法学生,绝非“海洋发展”的专家,受邀参加此次盛会,是一次宝贵的学习之旅。本次论坛的主题为海洋法治——经济转型与社会管理创新,而有关海洋发展的法律问题显然了无穷尽。在这里,我只是勉力提出个人的若干想法而已,敬请各位批评指正。

## 一、决策规模的调整,需要法律人的参与

对于决策者来说,任何决策都需要有一定的基本规模的要求。没有基本的规模,决策本身就是一个问题。当然,需求的基本规模有一定的限度。规模太小,无异于自说自话,无法成事,譬如吃个午餐,如果连一个放食物的平板都没有,就很难顺利进行午餐;规模太大,也可能就会造成管理无力等决策困难。一个很好的示例就是世界的渔业管理,其规模包括了整个地球,以致难以进行有效的管理。退而求其次,人们只能运用预警原则,以单方行为或少数协议等方式进行暂时性的处理。在福建省有一条名为九龙江的河流,流经闽南地方,在厦门市出海。该河流流经很多其他的县市(关于九龙江的更多资料,参见 <http://zhidao.baidu.com/question/76384979.html>)。所以九龙江的治理问题,厦门市显然显得缺乏足够的处理能力,而只有在福建省的决策规模之下,才能有一定的治理效果。可见,决策规模的适度调

---

<sup>\*</sup> 本文为第八届长三角法学论坛主题发言,由邓云成先生摘记、整理而成,特此感谢;作者特别感谢主办方的邀请及与会者的批评指导。

<sup>\*\*</sup> 傅岷成:上海交通大学凯原特聘教授,《中国海洋法学评论》主编。

整,实在是一项重要的工作。我国在“十二五规划”中已提出,要推进京津冀、长江三角洲、珠江三角洲地区的区域经济一体化发展,并打造首都经济圈。区域经济一体化进程需要政府的推动,在建设法治政府的语境下,为行政协作提供基本的行政法规范是当前和今后政府法制建设的重要任务。而关键之处,决策规模的机动调整,可能就需要法律人的参与,藉由法治的力量,以协调海洋发展的决策规模与实际需求的满足。

## 二、海洋发展的法律行政之惑：地方政府的区域自主

我国现在要谋求海洋发展,最大的困难是在现行的区域行政框架之下,各个地方政府之间应如何协同行动,毕竟海洋是连接成一片的。海上与陆上的行政区域划分,如何能够合理,使得海洋事务的决策合理、有效?这就是个问题。我国宪法和组织法应该已经赋予地方政府管理地方事务的职权,包括:执行国民经济和社会发展规划、预算;管理本行政区域内的经济、教育、科学、文化、卫生、体育、环保、城乡建设等行政工作;执行上级国家行政机关的决定和命令的职权;制定行政措施;发布决定和命令等职权。地方政府在宪法和组织法所赋予的职权范围内,缔结与本行政区有关的协议,这一缔结协议的行为应该被视为具有组织法上的依据。换言之,对于地方政府或政府部门之间缔结行政协议,我们不能简单地视其为违法。而关于如何自主,从比较法视角来说,我们可以先考察一下美国等国在这方面的建树,或许有一些可以参考的经验。

## 三、地方政府间的协作与分工：单纯的分权的不足

现行的行政架构,主要是单纯的分权划分;但是单纯的分权,是否能解决所有的问题呢?在做回答之前,或许可以先看看美国、德国等国家的相关经验。

关于美国的“州际协议”的介绍,可以参考何渊撰写的《美国的区域法制协调——从州际协定到行政协议的制度变迁》(载《环球法律评论》2009年第6期)。

在我国《行政程序法》(试拟稿)中,也规定了行政机关可以请求其他机关提供协助的情形,包括:

- (1)独立行使职权难以达到行政目的；
- (2)行政机关不能自行调查执行公务需要的实施资料的；
- (3)执行公务所必需的文书、资料、信息为其他行政机关所掌握，行政机关自行收集难以获得的；
- (4)其他必须请求协助的情形。

当然，这里还需要对一个概念有更为清楚的界定。宪法理论上的分权理论(Sharing, not Division, of Powers):不仅有垂直分权，而且还需要水平分权。而对于分权的忽视，甚至错误的理解，对资源及权力的结构性配置往往就会产生较大的影响。

在区域协调方面，美国的各个地方政府之间，有着各自不同的区域协调组织运作方式。大抵可以分为：联席会议模式和工作委员会模式。

(1)联席会议制度模式：联席会议不是常设机构，其下设置的常设机构人员配置数量相对较少，制度成本低。

(2)工作委员会模式：工作委员会是常设机构，由成员地区派出的代表组成，这一模式在城镇群发展相对成熟的时期比较适宜。

当然，我国也有类似的实践。在我国的经济区域合作中，联席会议或工作委员会两项机制都曾出现过。前者如长三角地区合作与发展联席会议、长江三角洲城市经济协调会市长联席会议等；后者如泛珠三角九省(区)药品监督稽查合作委员会、当涂高淳溧水区域合作委员会等。

关于德国柏林-勃兰登堡首都区域的经验，更被认为是地方政府跨境合作的一个成功范例，影响着欧洲的空间整合和一体化进程，也很有参考价值(详情可参见：陈瑞莲，《欧盟国家的区域协调发展：经验与启示》，载 <http://cpac.sysu.edu.cn/xszy/gwgg/32394.htm>，访问时间：2011年9月1日)。

## 四、行政机关单位之间的“行政一体”观念

在区域协调一体化的范例指导下，接下来我们可能需要对于相关结构进行再造。但在这之前，任何行动，任何规划，都需要建立一个正确的观念或指导思想，那就是“行政一体”的宪法概念。这个问题解决不好，很难达到一加一大于二的效果。没有正确指导思想下的一体化，得到的效果势必会大打折扣。在这里，仅以厦门地区前几年的海上执法为例，描述现在的“行政一体”观念还不清晰的境况(最新的情况可能已经有所改善)。

各位都了解，我国现在的海上执法，可谓是“九龙闹海”。不同单位、不同名称下的执法行为，往往相互冲突。例如，在我国厦门地区所进行的海上执法程序，距离理想中的“综合执法”仍很遥远，只能勉强做到“联合执法”，而其间所存在的问题不少。包括：

(1)“联合执法”与“综合执法”性质有待厘清，二者的关系还有待正确处理。

(2)联合执法的制度应建立在“行政一体”的宪法共识上，但是这一共识还有待在各个涉海部门之间推广。

(3)海上联合执法取得违法证据后的通报、承认与处理，有待明文授权。

(4)海上综合行政执法支队执法的队伍未能包括海洋环保，尚待完善。

(5)海上综合执法的部分重要职责欠缺，尚有待法律明文补充。

- a. 关于陆源污染的执法授权；
- b. 关于海沙采集的处罚程序；
- c. 关于海洋倾废的管理；
- d. 关于海上非法网具的拆除程序；
- e. 关于厦门地区珍稀海洋物种的保护管理。

(6)如何正确处理海上联合执法机构与其他国家海洋环境执法机关及陆地(岸上)机关执法机构的关系。

厦门市以“联合执法”代替“综合执法”的具体内容，详如下表。

| (全国管辖领域)、(省管辖领域)     | (厦门市管辖领域)     |
|----------------------|---------------|
| 国土资源部——国家海洋局——中国海监—— | ——> 执法队伍 <——— |
| 农业部——渔业局——渔政渔港监督———  | ——> 执法队伍 <——— |
| 环境保护总署——环境保护局———     | ——> 执法队伍 <——— |
| 交通部——港口监督管理——港监———   | ——> 执法队伍 <——— |
| 公安部——边防——海警———       | ——> 执法队伍 <——— |
| 财政部——海关总署———         | ——> 执法队伍 <——— |
| 其他部委——各个沙滩部门———      | ——> 执法队伍 <——— |

(厦门市联合执法队伍)

此外,在海洋执法的领域中,还有很多其他的法律问题,未能澄清。例如:关于环境保护的执法标准:其中关于具体数值的明文规定是否必要,值得探讨。比如“超速罚款”10%的“灰色地带”、“海上漏油”的“数量”变化、“可航行水域”的扩大解释范围等。同样,《联合国海洋法公约》(UNCLOS)对于“海洋环境污染”的定义,也与我国内法存在很大的分歧。

## 五、海洋发展与外国法益的冲突

在海洋发展的过程中,我们面临的另一大挑战是我国相关法益与外国法益的冲突。除上面提到的《联合国海洋法公约》(UNCLOS)对于“海洋环境污染”的定义与我国内法的定义不同外,还有很多问题需要进行探讨。比如,我们在实践各个地方政府在海洋上的行政管辖权之前,必须先辨明“领海”与“专属经济海域”和“大陆架”的不同之处;后两者本身也有所不同。然后才能正确规范地方政府的权限,不逾规矩,不形成对中央政府权限的挑战,也不形成与其他同等级或不同等级地方政府之间的权限侵害。又譬如,什么是海盗罪(可参见1989年广东汕头重大海盗罪的审理中的意见),我国刑法没有海盗罪,在面对公海上的外国海盗对于外国机、船、人员的犯罪行为时,将失去依照“罪刑法定主义”进行审判管辖的权利。另外,现在最为关注的南海“历史性水域”(historical waters)之争、海上执法的标准化问题等等,都需要我们去解决。这些都是我们在面对当前海洋发展趋势下,必然要解决的问题。

当然,虽然由于我国的历史及其他原因,我国无论是学界还是政界,对于国际法心中仍属于消极应对,被动适用。这就形成了现行的国际法往往对我国国家利益不利的局面。而何为国际法,国际法怎样形成的,国际法如何运用,如何执行,如何修改。这些除了基本的政治博弈,更多是一种极为专业化的,亟需国际法学者及研究者运用法律解释学所能做出的贡献。只要是成文的国际法,必然存在着解释的空间,而这个时候,作为真正意义上的国际法学者,应该要合理并成熟地运用法律解释的技术,掌握一切可能的修改国际法的时机,表达中国立场的声音。因为涉及国际利益的博弈,或许十之八九无法如愿,但让其他国家听到中国的声音,日积月累,必然大有成效。而要完成此,积极应对国际法的态度与理念是第一件需要我们做的。与此同时,作为国际海洋法,相关的海洋法教育与研究的基础作用要摆在第

一位。只有靠这批经过严格训练的海洋法人才，才是促进海洋发展的关键。中国现在需要的不仅是成熟的外交辞令，更多的是需要以理服人。要以理服人，必须了解大家所共用的语法规则，而这套语法规则就是现行的国际海洋法。

## 六、结论：现行法律的碎片化与不完整、不完美

我国现在已有相当多的与海洋相关的法律法规。而成文法的必然缺陷：永远不会完整，永远无法完美无缺，就当然是可以预期的现象。这个时候，如果不强调判例法，强调成文法的法律解释，就很容易显得捉襟见肘。我们不能单纯依赖修订各个新增法律，特别是“海洋基本法”。除非有足够的前期研究、法律整理，以及民意需求，才应该考虑建立这样的“基本法”。在缺乏上述条件的情况下，暂时不要急于制订“海洋基本法”，或许更加有益于中国的海洋法制建设。如果一项法律被颁布以后，太过宽泛，太过空洞，以致无法操作，无人遵守，那还不如不立法，这样更能保证现行法律的权威。远远不如利用判例解释，强调法律解释学，更加有助于中国海洋事业的健康发展。

以上仅是个人关于以法律促进海洋发展的几点考量，欢迎批评指教，谢谢各位！

# 长三角两省一市海洋经济发展的比较研究

傅金龙 王 辰\*

## 一、引言

长三角地区包括上海、江苏和浙江两省一市。近年来,长三角经济取得快速发展,以占全国 1/50 的国土面积和 1/10 的人口,创造了占全国 1/5 的生产总值,是我国综合经济实力最为雄厚,人口分布最为密集,产业门类最为齐全,城镇体系最为完善的经济区。然而,从长三角在全国的地位和作用来看,海洋经济远不及地区经济。

面对沿海国家纷纷制定实施海洋经济发展战略的全球化战略态势,全国加快形成以海洋经济为重点的新一轮沿海区域发展的战略布局,以及长三角地区实现国家提出发展战略定位要求,加快发展长三角地区海洋经济,无疑对长三角培育区域经济新增长点,促进我国沿海地区新一轮对外开放,具有十分重要的现实意义。为此,本文从分析海洋经济的发展条件入手,通过剖析两省一市海洋经济发展现状,探寻存在的共性问题,比较研究新一轮区域发展战略中的目标定位和发展重点,进而提出相关对策建议,以期有益于长三角两省一市海洋经济发展。

## 二、发展条件

长三角地处我国东部黄金海岸线与长江黄金水道的交汇处,区位优势

---

\* 傅金龙:浙江省发展规划研究院副院长、研究员;王 辰:浙江省发展规划研究院经济师。

明显。两省一市的海洋经济发展条件既存在着相似性,又存在着互补性,具有分工合作的现实基础。

### (一)上海现代服务业发达,地区经济和科教支撑等“软实力”强

服务业是上海的主导产业,2009年上海第三产业比重占地区生产总值的比重近60%。形成了金融、批发零售、物流、房地产、租赁和商务服务业、信息软件业为支柱的现代服务业体系,拥有比较完善的现代市场体系和现代金融体系。同时,上海拥有位于长江河口的区位优势,先进的港口基础设施、高效的航运服务体系、便捷的交通运输网络,以及较强的海洋科技支撑,发展海洋经济的基础条件良好。

### (二)江苏沿海区位独特优越,空间、生物和风能资源等“硬资源”丰富

江苏是欧亚大陆桥的东方桥头堡,战略区位独特。江苏拥有约占全国1/4的海域滩涂湿地和百万亩低产盐田,土地后备资源得天独厚,地势平坦,区域开发适宜性较好,空间开发潜力较大;生物多样性良好,鱼类、贝类及其他软体类动物、藻类等海洋生物资源非常丰富;沿海地区水系发达,风力资源丰富。同时,形成了一定的优良港口资源,具备在淤泥性海岸建设深水海港的技术条件,连云港可布局建设30万吨级航道和码头。

### (三)浙江港口、渔业、旅游、海岛、海洋能等资源优势明显,资源“组合度”好

浙江省海岸线6696公里,居全国首位;可规划建设万吨级以上泊位的深水岸线506公里,约占全国的30.7%,相对集中分布于宁波—舟山港域。面积500平方米以上海岛2878个,数量居全国首位,拥有全国唯一的海岛地级市——舟山市。近海渔场22.27万平方公里,可捕捞量居全国第一。滨海旅游资源丰富,海洋文化特色鲜明,普陀山等旅游景区蜚声海内外。海洋能蕴藏丰富,可开发潮汐能装机容量占全国40%,潮流能占全国50%以上。

## 三、发展现状

### (一)海洋经济总量较大,但总体上与地区经济发展水平不相匹配

2009年,上海、江苏、浙江分别实现海洋生产总值4204.5亿元<sup>①</sup>、2717.4亿元、3392.6亿元,三地海洋经济总量接近全国的三分之一,在全国沿海11

<sup>①</sup> 以下数据均来源于《中国海洋统计年鉴2010》。



个省市中分列第三、第六和第四位,排位总体靠前;海洋生产总值占地区生产总值的比重分别为 27.9%、7.9%、14.8%(全国沿海平均为 15.6%),涉海就业人员占地区就业人员比重分别为 21.3%、4.0%、10.4%(全国平均为 10.1%)。从海洋经济对地区经济的贡献上看,江苏、浙江要低于全国平均水平,与地区经济在全国中的地位不相称。

## **(二)海洋产业结构不尽合理,无序布局和低水平开发建设现象显著**

总体上看,长三角两省一市仍以海洋渔业、海洋交通运输等传统海洋产业为主,海洋新兴产业和高新技术产业发展滞后,整体层次不高,配套能力和服务水平较低。例如,海洋渔业,仍以传统的捕捞和养殖为主,远洋渔业和水产品精深加工发展缓慢。又如,海洋交通运输业,沿海港口虽然有货物的大进大出,但以此为依托的增值加工和服务却并未取得相应的快速发展。即便是海洋经济发展水平很高的上海,其海洋相关产业的发育程度(海洋相关产业占海洋生产总值的比重为 40.6%)还低于全国平均水平(41.7%)。海洋产业同质化竞争态势显著,低水平开发建设现象突出。如海洋船舶工业,都是两省一市的海洋支柱产业,“遍地开花”式的项目布局造成了岸线资源的浪费,高端船型和船用核心设备制造严重落后,尚未形成完整的产业链,产业竞争力明显不足。

## **(三)海洋科教水平总体不高,对海洋产业特别是海洋新兴产业的支撑作用不足**

长三角两省一市的海洋科研机构数量共 45 家,不及山东和广东两省之和,而且相当一部分科研机构并不分布在沿海地区,未能对海洋经济发展形成直接促进作用。同时,很多科研机构又归属于不同部门(如海洋局、农业部、中科院、教育系统等),从空间分布和管理利用的角度看,海洋科技资源较为分散,整合度较低;政府投入的海洋科研经费仅占全国科研经费总额的 1.5%左右,海洋科研和开发项目资金不足,由此造成海洋新兴产业发展所需的新技术不能有效开发,技术转化受到制约;涉海企业自主研发能力不高,海洋科技创新体系尚未形成,海洋科技自主创新能力薄弱,产品缺乏核心竞争力,知名品牌和龙头企业数量有限。