

高校哲学社会
科学成果文库

GAODAO ZHIXUE SHEHUI
KEXUE CHENGGUO WENKU
XUEYI CHENGYAO WENKU

全永波◎等著

海洋管理学

HaiYang GuanLiXue

光明日报出版社

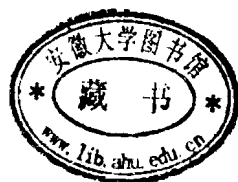
高校哲学社会
科学成果文库
GAOXIAO ZHIXUE SHEHUI
KEXUE CHENGGUO WENKU

全永波◎等著

海洋管理学

.....

HaiYang GuanLiXue



光明日报出版社

图书在版编目(CIP)数据

海洋管理学/全永波等著. —北京:光明日报出版社,2012

ISBN 978-7-5112-1008-1

I. ①海… II. ①全… III. ①海洋—管理学
IV. ①P7

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 003257 号

海洋管理学

作 者: 全永波 等著

责任编辑: 宋 悦

封面设计: 中联学林

责任校对: 贾文梅

责任印制: 胡 骑 宋云鹏

出版发行: 光明日报出版社

地 址: 北京市崇文区珠市口东大街 5 号,100062

电 话: 010-67078241

网 址: <http://book.gmw.cn>

E - mail: gmcbbs@gmw.cn

法律顾问: 北京市华沛德律师事务所张永福律师

印 刷: 北京天正元印务有限公司

装 订: 北京天正元印务有限公司

开 本: 1/16

字 数: 288 千字

印 张: 16

版 次: 2013 年 1 月第 1 版

印 次: 2013 年 1 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-5112-1008-1

定 价: 48.00 元

版权所有 翻印必究

本书获得浙江海洋学院出版基金资助

序

海洋问题的研究是一个炙手可热的领域。进入 21 世纪以后，与海洋相关的问题愈来愈引起人们的重视，成为有待研究的课题。对海洋人文社会科学的研究，在全球化和生存关怀的语境下，具有特殊意义和价值。海洋人文社会学科建设着眼于和谐海洋建设，服务于海洋社会生活质量的改善和海洋社会稳定的维护，归根结底，是新世纪人类生存和发展的需要。在这一领域里，海洋管理学、海洋经济学、海洋法学、海洋文化学以及海洋社会学等已经为诸多学者乃至政府和社会关注。其中，海洋管理学是最为基础的研究内容，作为基础性的却又是关键性的学科领域，这种研究已经上升为一种学科的构建，并对于建立管辖海域制度和维护海洋权益，利用海洋资源发展国民经济，利用海洋通道发展国际贸易，建设海上力量维护国家海洋安全等现实问题具有重大意义。

人类的海洋史是人从陆地走向海洋，认识、利用、开发海洋资源，调整人与海洋之间、人与人之间的关系，创造海洋物质文明和精神文明的历史。从陆地走向海洋，既指人类生于陆地，海洋活动是后发的，又指海洋活动的地域并不单指海域，还包括海岸带陆域和海中的陆地——岛屿，这是中外海洋国家概莫能外的。海洋管理的行为伴随着人类对海洋的不断认识得到了提升，既包括人类对海洋自然属性的认知和把握，又包括人类缘于海洋所创造的生产生活方式的社会属性。

向海洋进军，开发利用海洋资源，成为扩大人类生存空间、增加资源储备的重要出路。世界各国对海洋开发高度关注，并不断强化海洋发展战略，运用高科技进行海洋的开发与管理。改革开放以来，我国海洋开发获得了快速发展，国家对海洋开发投入力度逐年增加，为海洋经济的持续、稳定、快速发展奠定了基础。我国对海洋的开发及有效利用无论在思想认识上、技术装备上、经济效益上还是在科学管理上都与国外还存在着较大的差距和不足，这已经成

为阻碍我国海洋经济可持续发展的制约因素。因此，加强对海洋的科学管理已成为我国缓解人口、资源和环境压力，加快经济发展，增强国家实力的战略选择。

自《联合国海洋法公约》生效以来，我国海洋学界和管理学界对海洋管理的研究也逐渐展开和深入，相关研究诸如海域管理、海岛管理、海洋权益管理等成果已经成为国家实践的理论支撑，在此基础上的海洋管理学科基础也逐渐走向成熟。然而，海洋管理学仍只能是一个学科分支或者学科领域。海洋管理学作为一个学科领域，当它尚未被公认为一门学科的时候，国内外的学者对这个领域的论述总是躲躲闪闪，于是不断地躲藏在海洋综合管理、海洋管理、海洋行政管理、海洋公共管理等学科方向的研究之中，至今公认的就是将海洋管理学列作公共管理学的一个学科领域。殊不知海洋管理学的知识基点却是建立在海洋学、管理学、经济学、法学等综合学科的集成之上的，因此它更是一个交叉性的学科领域。于是，破解海洋管理学的学科体系并加以构建成为当代理论研究者一个必然使命。本书在参考了国内外学者的研究成果的基础上，初步提出海洋管理学的理论构架，并力图从多元视角解决国家对海洋进行综合管理的相关问题。

本书通过对海洋管理学基本理论的阐述，将海洋管理学科理论与海洋管理实践紧密结合，对当今世界海洋管理中的诸多热点问题进行分析，并提出相关解决路径，海洋管理学的学科领域体系基本形成。本书撰写人员均为浙江海洋学院教师，其中由全永波撰写绪论、第一章、第二章、第三章、第四章、第五章、第六章、第十章、第十一章，俞树彪撰写第八章、第九章，陈莉莉撰写第七章，最后由全永波统稿。本书参考了部分专家学者的论著，在此深表谢意。由于作者对海洋管理学研究水平有限，疏漏和不妥之处在所难免，诚乞读者不吝赐教。

作者

2010年10月

目 录

CONTENTS

绪 论 海洋的价值与海洋管理.....	1
第一节 人类海洋价值观的演变与海洋管理的探索	/ 1
第二节 现代海洋价值观	/ 7
第三节 海洋价值的实现与海洋管理的必然	/ 12
第四节 我国海洋价值观与海洋管理的现实必要性	/ 13
 第一章 海洋管理学的基本理论	18
第一节 海洋管理学的基本内涵和特点	/ 18
第二节 海洋管理关系及其基本矛盾	/ 23
第三节 海洋管理的基本原则	/ 26
第四节 海洋管理的管理学原理	/ 30
第五节 海洋管理的系统支持	/ 35
 第二章 海洋政策与海洋立法	40
第一节 世界海洋秩序的演进与海洋政策的发展	/ 40
第二节 世界各国海洋政策	/ 45
第三节 海洋立法	/ 52

第三章 海洋权益管理	60
第一节 海洋权益管理的基本内涵	/ 60
第二节 海洋权的历史发展	/ 62
第三节 《联合国海洋法公约》有关海洋权益管理的基本规定	/ 67
第四章 海洋资源管理	76
第一节 海洋资源概述	/ 76
第二节 海洋资源管理的制度基础	/ 80
第三节 我国海洋资源管理及其制度完善	/ 84
第五章 海洋环境管理	93
第一节 海洋环境管理概述	/ 93
第二节 海洋环境保护的国际合作	/ 98
第三节 国际海洋环保的法律制度	/ 102
第四节 我国海洋环境保护的主要制度	/ 107
第六章 海洋产业管理	120
第一节 海洋产业发展现状分析	/ 120
第二节 海洋产业政策	/ 124
第三节 我国海洋产业管理	/ 130
第七章 海域使用管理	139
第一节 海域使用管理制度的基本内涵	/ 139
第二节 海域使用管理的基本制度	/ 142
第三节 我国海域使用管理制度面临的现实挑战	/ 149
第八章 海洋区划管理	160
第一节 海洋区划	/ 160
第二节 海洋功能区划	/ 164

第三节 海洋经济区划	/ 183
第九章 海岸带管理	191
第一节 海岸带管理概述	/ 191
第二节 国外海岸带管理	/ 194
第三节 加强我国海岸带管理的基本路径	/ 200
第十章 海洋危机管理	207
第一节 海洋危机管理的基本内涵	/ 207
第二节 海洋公共危机的基本理论	/ 213
第三节 海洋危机管理的一般过程	/ 218
第十一章 海洋人力资源管理	225
第一节 海洋人力资源的基本内涵	/ 225
第二节 海洋人力资源管理的现状	/ 228
第三节 经济全球化对海洋人才培养的挑战	/ 231
第四节 海洋人力资源管理与海洋教育的基本路径	/ 234

绪 论

海洋的价值与海洋管理

人类对海洋的开发利用起步很早，但对人类社会进程产生重大影响的当属十五十六世纪之交的“地理大发现”之后。海洋交通的大突破造成世界市场和全球的联系，引爆商业革命、价格革命和工业革命，导致从传统到现代的社会变迁。进入 21 世纪以来，由于工业社会的高速发展，出现了人口爆炸、资源短缺、环境污染的严峻挑战，以高科技为主轴的海洋开发可望成为未来人类社会可持续发展的新天地，并再次对人类社会进程产生重大的影响。在这一背景下，围绕海洋进行的一系列社会科学的研究、开发与管理成为当今社会复杂进程中的一个不可忽视的领域，作为集海洋学、管理学、法学、经济学等多门学科于一体的学科领域——海洋管理学应运而生。

海洋管理学是海洋管理作为一种制度或者职业的存在，源于海洋对人类的重要性，也即海洋价值的存在。无论是为获取海洋资源所进行的海洋开发活动，还是为了更好地获取海洋资源、保护海洋环境所进行的海洋管理活动，都是基于海洋价值这一基本事实。可以说，对海洋价值的评价、认识直接影响到海洋开发活动和海洋管理活动，对海洋价值的认识不当、开发利用不当，其直接后果便是带来当今的海洋问题。这种模式的存在似乎在揭示人类对海洋从来都是带有功利色彩的眼光去认识、去开发、去保护、去管理。因此，从这一视角分析，海洋管理的学科发展以及国家海洋管理制度的构建和完善均源于人类海洋观的发展与演变。

第一节 人类海洋价值观的演变与海洋管理的探索

海洋观念是指导和约束民族、国家海洋整体行为及国民海洋行为的价值观念，它的形成和演变与海洋在人类生活和社会发展中的地位、作用和价值及其

历史变迁直接相关，是人们对于海洋与国家、民族根本利益之间相互关系的总体看法。自世界史形成以来，人类海洋观念的演变大致经历了三个历史阶段，即第一阶段，从古代一直到公元 15 世纪，海洋可以兴渔盐之利和通舟楫之便，也就是人们可以靠海吃海与就近航海；第二阶段，从公元 16 世纪的地理大发现到 20 世纪第二次世界大战，海洋是世界交通的重要通道；第三阶段，第二次世界大战以后，海洋成了人类生存与发展的重要空间。

一、人类早期的海洋观：兴渔盐之利、通舟楫之便

海洋与人类的文明有着悠远的关系，人类从海洋上的考古发现，海洋中曾经出现过远比现在陆地上古老的文明，人类在很早以前就是居住在海边与海洋生生相伴，因此人类在发展文明的同时必然也具有了海洋的观念。

近现代考古学的兴起，揭示了人类早期海洋观的内涵。广泛的陆地考古活动发现了丰富的历史古迹、大量的地下文物以及文字记载，确凿地证实了五、六千年前的原始人群是傍河面海而居的。举世公认的世界文明的四个摇篮，就是傍居尼罗河流域、面临大西洋和地中海的古埃及，傍居幼发拉底河和底格里斯河、面临地中海的苏美尔与巴比伦，傍居印度河和恒河、面临印度洋的古印度，以及傍居黄河和长江、面临太平洋的中国。由于原始人群傍河面海而居，他们必然要接触海洋，那么这一客观现实必然使原始人形成海洋观念。所以，完全可以说自从有人类产生，就必然有海洋观念的产生。

我国的考古工作者在北起辽宁南至广州的沿海广大地区，发现了许多新石器时代人类留下的贝壳堆，得出了这样的结论：沿海地区的原始人群，主要的生产活动是从海边采拾贝类，以海贝肉作为他们维持生存的主要食物。考古又发现，随着生产力的发展，到夏、商、周代海洋捕捞技术已有初步发展，有了纺轮、坠网、鱼钩、鱼叉等渔具；到了春秋时代，海洋捕捞已经广泛使用船只，当时的渔船、网具和捕捞方法都已相当进步。古代人在从海洋里捕捞食物的同时，还从海洋里取得了食盐，春秋时代海产鱼虾贝类和食盐已经成为沿海地区和内地进行交换的重要商品，沿海诸侯国已经把海洋渔业和盐业作为主要经济活动和富强源泉。现今留存的历史文献都证明了沿海的人群对海洋的认识首先是兴渔盐之利，也就是靠海吃海，这就是人类最早的海洋观念的一个重要部分。

古代人群为了获取生活资料，在兴渔盐之利的同时又通舟楫之便，创造了

带有海上活动特色的龙山文化和百越文化。他们以舟筏等水上运载工具为条件，以漂航为特征，开始了上古先民的海上活动。他们不仅把文化传播到南北沿海各地，同时也流传到遥远的海外。到了夏、商、周代以至春秋战国时期，出现了木板船，有了一定的航海技术水平，形成了横渡渤海、航行舟山与台湾的沿海航线，以及东航朝鲜与日本的航线，产生了沿海的一些港口城市。秦、汉以及三国时期航海事业有了较大的发展，秦始皇统一中国后曾经四次巡海，并且积极开辟海上航路。到了汉代，又开辟了海上丝绸之路，这条航线以广东的徐闻、合浦为起点，经过马六甲海峡，到印度东岸、斯里兰卡、波斯湾和红海，沟通了太平洋与印度洋的航路，能将中国的丝绸经海路运往波斯以至罗马，同时汉代还开辟了东航日本的航线。唐、宋时期中国的航海事业繁荣，造船技术达到了新高峰，出现了铁锚、平衡舵与艀龙骨等先进设备，产生了用于航海的海洋潮汐研究、海图绘制与指南针等三项先进航海技术，当时均居世界前列。

在中国古代航海活动发展的同时，欧洲地中海地区的海上活动也发展较快，他们航行于欧洲沿岸以至非洲的西海岸。阿拉伯、印度的航海船舶也已活动于从中国沿海到非洲东海岸之间。但是直到 15 世纪，世界各国的航海活动的航程毕竟有限，都只是从本国的海岸出发的就近航海，亚洲与欧洲之间并未沟通直接的海上航路，亚洲人或欧洲人没有直航美洲或大洋洲，更没有沟通全球性的航路。所以我们称这种古代的海洋航行为“就近航海”，把它作为古代人类海洋观念的又一个重要部分，并把“靠海吃海与就近航海”归纳为人类海洋观念的第一阶段，是人类初级的海洋观念。

人类的历史从有文明以来直到 15 世纪，对海洋的认识虽然在不断进步，但仍然处于粗浅与局部的状态，其原因主要是受到人类社会发展的限制。这一历史过程的生产力发展比较缓慢，商品的生产特别是交换的范围都有限，使得海洋上的交往需求也有限，海洋的功能只局限在近海捕捞等简单的渔业价值和沿海航行价值，而且航海只是一种少量的非经济方面的活动。直到 15 世纪以后人类的海洋观念才脱离初级阶段而产生飞跃。

二、近代海洋观念的形成：海洋是世界交通的重要通道

14 至 15 世纪的西欧各国的商品生产和交换得到了很大的发展，并成为发展世界性大航海的一个重要条件。西欧资本主义生产的萌芽要求扩大海外市场

场,这就需要加强与东方的贸易。为此,欧洲人迫切需要开辟直达东方的新航路,虽然这只是主观上的愿望,但科学技术的进步则正好为这种愿望的实现提供了客观条件。15世纪时,欧洲已能制造用于大海中航行的多振快速的大型帆船,从中国传去的罗盘针已被广泛应用于海船上,这些为新航路的开辟提供了物质条件。同时,欧洲人已在地中海和大西洋沿岸的长期航行中积累了丰富的航海经验,海图的绘制也日趋精确,知识界已普遍接受了地圆学说与日心说。许多学者和航海家断定,从欧洲西航横渡大西洋必定可以直达东方的亚洲。这些物质和精神的客观条件符合了远航东方的主观愿望,主客观条件的结合催唤了世界大航海时代的到来。

欧洲的航海者适应了世界大航海时代的催唤,从15世纪到18世纪掀起了海上远航探险的热潮,开展了一系列的开辟新航路活动,形成了一个引起世界历史进程巨变的大航海时代。对于一系列的远洋航海活动,西方的历史学界称之为“地理大发现”,我们对于这一称谓有不同的看法,认为这种所谓的“地理大发现”并不影响它作为世界大航海时代的标志。在此期间欧洲人主要探索与开辟了以下的海洋新航路:

(一) 哥伦布开辟通向美洲的新航路。1492年8月3日,哥伦布在西班牙国王斐迪南和女王伊萨伯拉的资助下,携带了国王致中国皇帝的国书,率帆船3艘、船员87名从巴罗斯港出发,开始了探索横渡大西洋航路的第一次远航,先向西航行后转向西南航行,经过34个昼夜的航行于10月12日登上了巴哈马群岛的华特林岛,12月7日到达海地岛。哥伦布误认为到了印度,所以称当地的居民为“印第安人”。而后他又于1493年9月、1496年3月、1498年和1501年进行了第二、第三和第四次远航,哥伦布等人先后到达了多米尼加岛、瓜得罗普岛、安提瓜岛、维京群岛的波多黎各岛、特里尼达岛、委内瑞拉海岸以及巴拿马一带。由于后来被印证哥伦布到达的地方是美洲,所以地理学家把哥伦布最初到达的南北美洲之间的岛群称为“西印度群岛”。

(二) 达·迦马开辟绕过非洲直达印度的新航路。15世纪葡萄牙的统治者积极鼓励与支持航海事业,要寻找一条直达东方的航路。1495年葡萄牙国王挑选了富有航海经验的大贵族瓦斯科·达·迦马(1460~1524年)担任远航舰队司令,执行寻找印度大陆的任务。1497年7月8日,达·迦马率领4艘海船从里斯本出发,沿航海家迪亚士开辟的航路南行,于11月22日绕过好望角,并于1498年3月到达莫桑比克。船队继续北航到肯尼亚,在阿拉伯领水员的领引下渡过了印度洋,于1498年5月20日到达印度的卡里库特。1499年

9月达·迦马回到了里斯本，受到了国王的欢迎和奖励。1502年达·迦马第二次率船队直航了印度。自此，达·迦马开辟了欧洲绕过非洲南端直达印度的新航路，使欧亚两洲开始了直接的海上交通。

（三）麦哲伦船队的环球航行。1519年9月20日麦哲伦在西班牙国王的支持下率船5艘、水手265名从圣卢卡尔港出发，经过2个多月的航行越过了大西洋到了巴西海岸，尔后沿岸南航，于1520年10月在南美大陆和火地岛之间找到了一个海峡，船队穿行38天后又见到一片大洋。从1520年11月到1521年3月，船队在这片大洋中航行了三个月不但未遇狂风巨浪，而且是出乎意外的风平浪静，因此麦哲伦把这片海洋称为“太平洋”，这一名称沿用至今。1521年3月麦哲伦船队到了菲律宾群岛，他们进行了殖民海盗活动，在4月27日向马克坦岛侵略进攻时，麦哲伦被马克坦岛人用竹矛刺死。之后，船队经过千辛万苦，避开了葡萄牙人的堵截，穿过印度洋，绕过好望角，经过佛得角群岛，1522年9月6日终于回到了西班牙原出发地圣卢卡尔港。经过整整三年时间，麦哲伦的船队终于完成了环绕地球航行一周的实践，开辟了环球航路。

上述新航路的开辟，使人类进入了世界大航海的时代。作为“地理大发现”，尔后还有一个尾声，那就是1642~1643年荷兰人阿贝尔·塔斯曼航行到了澳大利亚和新西兰，1728年俄国雇佣丹麦人白令穿越了亚洲和美洲大陆之间的海峡到达了北冰洋，这一海峡因而被命名为“白令海峡”。至此，欧洲人历经3个世纪的“地理大发现”才算终结。

15世纪以后世界大航海时代的到来，使人类逐渐改变了对海洋的认识，人类的海洋观念有了第一次的大飞跃。一系列“地理大发现”的航海活动的结果是发现了新大陆，开辟了新航路，进行了环球航行，扩大了世界市场，扩大了商品流通的范围，促进了世界经济的革命性变化。人类在惊异地感受到世界性大航海活动对社会发展起了巨大推动作用的同时，深深感到对海洋的认识已经从局部走向全局，海洋不仅能使人类在近海捕捞等简单的渔业中得到收获，而且还可以在沿海航行方面发挥作用，更可以使人类把它作为进行世界交通的重要通道。这是人类社会探索、利用与征服海洋的显著进步，也是人类通过实践而认识海洋的显著进步。

三、现代海洋观念的产生：海洋是人类生存与发展的新空间

随着科学技术的发展，人们对海洋的认识逐步深化，海洋呈现在人们眼前的形象不仅只是世界交通的重要通道，而且日益显示出丰富的资源与广阔的活动场所，这在客观上为人类进一步走向海洋创造了条件；当人们感到陆地资源与活动场所日趋不足之时，又产生了寻找新的资源与活动场所的主观愿望。客观条件与主观愿望的结合，促使了人类海洋观念的又一次飞跃。美国历史学家、海军军官马汉总结研究了有史以来的海上战争及其影响，对英国的强大与控制海洋的关系作了理性的分析。马汉认为，海洋不仅是伟大的通道，而且关系到国家的安全和发展；强国地位的更替，实际上是海权的易手；海权的最终目的就是制海，而其必要的工具就是强大的舰队。他认为国家的繁荣来源于贸易，贸易依靠海洋交通，而海洋交通的控制则决定于海军的强大和海军运用的战略水平。马汉的海权论提出了制海权是决定一个国家国运兴衰的思想，使人类对海洋的认识上升到了战略的高度。系统的海权论的出现，是人类海洋观产生的重要的历史机缘，人类的海洋权益观也逐渐浮出水面。

第二次世界大战以后，科学技术有了飞速发展，开发利用海洋的技术也飞速发展，人们认识到海洋里有着比陆地丰富得多的各种资源，同时又有远比陆地广阔得多的活动场所。以陆地为主要活动场所与主要资源源地的人类，为陆上人口的日益拥挤与陆地资源的日趋枯竭而发愁，迫切需要寻找新的活动场所与新的资源源地，作为人类生存与发展的新空间。海洋正好适应了当代人类这一新的需求。这种新的认识又促进了新的实践，它促使人们纷纷走向海洋，很多国家掀起了海洋开发热潮。沿海国家都想从海洋里取得更多的主权和利益，这就引起了世界海洋权益的斗争。

1945年9月，美国总统杜鲁门发表的大陆架公告更推动了海洋观的进一步发展。杜鲁门宣布，“处于公海下但毗连美国海岸的底土和海床的自然资源属于美国，受美国的管辖和控制”，从而把地质学上的“大陆架”概念引进了海洋法。以此为契机，一些国家纷纷提出200海里管辖权的主张，而且这些国家试图把大片海洋圈入了沿海国家的主权和利益范围以内，沿海国家从此可以取得大片海洋作为本国的生存与发展的新空间。从1958年开始，联合国先后召开了三次海洋法会议并在1982年通过了《联合国海洋法公约》，1994年11月，该公约正式生效。《联合国海洋法公约》确认了群岛国、专属经济区的概

念,重新定义大陆架的概念,这极大地转变了人类的海洋观。自此,寻找新的生存空间,开发海洋国土,占有海洋资源,逐渐成为沿海国家海洋战略的重要目标。可见,国家和政府行为在海洋观的发展过程中起着重要作用。

如果以“地理大发现”作为海洋观念的第一次飞跃的标志,《联合国海洋法公约》的诞生则标志着海洋观念的第二次飞跃。

第二节 现代海洋价值观

现代人类的海洋观确立了海洋是人类生存的第二空间的价值理念,海洋对于人类的重要性愈来愈受到各国的关注。世界各海洋强国纷纷通过加强海洋立法、增加海洋力量等手段去加强海洋管理,促进海洋价值的有效发挥。海洋管理学的学科研究是基于管理的基本内涵和价值而发展起来的,海洋管理制度的存在也应在人类海洋观发展的基础上对海洋基本价值的分析和认可的条件下才有存在的必要,因此海洋价值的认识也必然成为研究海洋管理学的基础内容。

海洋价值是指海洋所具有的满足人类需要的各种属性。这些属性包括了自然属性和社会属性,它们构成海洋价值的客观基础。海洋价值体现着海洋与人类的关系,主要表现在海洋对人类生存、发展和享受的支持。当我们以人为尺度评价和利用海洋时,可以发现,海洋价值是由多领域的价值综合而成的,不同类型的价值对人类有着不同的意义。^①

一、海洋国土价值观

“海洋国土”是“海洋”与“国土”两词组成的新词,它是国家主权的管辖的领海、专属经济区和大陆架的总称。它说明了具有国土性质的海域和在海洋上的国土,其科学性主要在于国土概念的发展,对“国土”一词作了广义的解释。

海洋国土作为传统国土观的发展在最终的表达上便形成了海、陆综合的国土观。当代沿海国家的人民赖以生存和发展的空间,已不仅有陆地国土,而且

① 对于海洋价值的基本内涵,除了海洋的国土价值和生态价值作为核心价值外,海洋价值的外化内涵也应该体现。

有海洋国土。沿海国家的主权和利益不仅存在于陆地国土上，而且存在于海洋国土上。所以，一个沿海国家的国土空间既在陆地又在海上，沿海国家的国土观应该是海、陆综合的国土观。《联合国海洋法公约》（以下简称《公约》）规定国家对领海可以行使主权，对领海内（包括海面、海面上空以及海底与底土）的一切人和物享有专属管辖权。所以，领海属于国家领土的一个部分，可以称之为国家海洋国土。《公约》还确定了其他的海洋制度，如专属经济区制度，其宽度是从领海基线算起不超过 200 海里，扣除领海 12 海里，其实际宽度为不超过 188 海里。全世界的海洋专属经济区共约有 1.3 亿平方千米，占全球海洋总面积的 36%。这里蕴藏着已探明世界石油储量的 87%，目前提供着世界渔业产量的 94%，几乎包括了全世界所有的重要海域和重要的国际海上通道。沿海国家在其海洋专属经济区内，享有对于一切自然资源的主权权利，有经济开发和勘探的主权权利，还有建造和使用人工岛屿、设施和结构的主权权利，以及海洋科学研究和海洋环境保护等方面的管辖权。所以，从一定意义上专属经济区也应该看做是国家的海洋国土。《公约》还规定了大陆架制度，大陆架是指领海以外，依国家陆地领土的自然延伸直至大陆架外缘，包括陆架、陆坡和陆基在内的全部海底区域的海床和底土。沿海国家对大陆架的海床和底土以及海床和底土中的矿物资源和非生物资源享有主权权利，大陆架中丰富的石油资源、矿物资源和非生物资源可由主权国勘探和开采。大陆架的宽度是从领海基线起算，一般不超过 200 海里，部分大陆架界限可以超过 200 海里延伸至 350 海里。所以，大陆架也存在着国家的主权和利益，也应该看做国家的海洋国土。

海洋国土并非纯粹国际法意义上的领土，作为沿海国的权利管辖的海洋空间，虽由于权利的内容范围有所差异，但领海之外的专属经济区和大陆架更在经济开发方面对沿海国具有积极意义。海洋国土的价值观在极大地拓展了沿海国家人民赖以生存和发展的空间的同时，也必然成为 21 世纪世界政治、经济、军事、科技竞争的新高地。因为财富来自海洋，危险也将来自海洋。对于这些延伸到海洋里的国土，沿海主权国必然要考虑如何去行使主权和获取利益，同时也必然要考虑怎样去捍卫这些海洋国土上的主权和利益。我国对海洋的国土意识一直比较落后，没有将海洋像陆地国土一样进行开发保护的总体规划和安排，海洋国土的实际管辖不到位。因此，中国急需提高和增强全民族自上而下的海洋国土意识，认识海洋的国土价值，并基于此对海洋国土形成相应的管理体系。