

1 海洋强国：从历史到未来

1.1 历史上的海洋强国之路

强于世界者必盛于海洋，衰于世界者必先败于海洋。

在人类的远古时代，海洋还是“大家共有之物”，人们并没有海权意识，也从未想过争夺海洋。自公元前 3000 年前后起，人们的海权意识觉醒，沿海各大帝国开始争夺海洋的管辖权。古希腊海洋学者地米斯托克利、雅典的伯里克利、古罗马的西塞罗、英国哲学家培根先后提出过谁控制了海洋，谁就控制了海洋贸易和世界贸易，进而控制了世界财富、掌控了整个世界的理论。由此可见，早在 5000 多年前，广袤海洋的重要性就已受到许多战略家和政治家的高度重视。

海洋孕育了地球生命，也孕育了整个人类文明。纵观近代西方大国崛起历程，无不存在着对海洋控制的重视：运用海洋完成资本积累、扩大国家领土、保障国家利益。哪个国家成为海洋争夺的胜利者、哪个国家拥有强大的制海权，哪个国家便能崛起成为大国。

公元 15 世纪，欧洲兴起了航海探险，进入地理大发现时期。欧洲各国陆续通过海洋进行世界范围的贸易与殖民地掠夺，并在此后长达四五百年的时间里，不断利用海洋实现原始积累与对外扩张。1487 年，当葡萄牙的第一批船只绕过好望角，世界历史开始进入西方统治时期。葡萄牙在 15 世纪率先控制了地中海与大西洋的交通要道，到 16 世纪初期，成为整个欧洲乃至世界海上强国。葡萄牙的迅速崛起，激发了西班牙对海洋的重视。1492 年，哥伦布率船队出发，西班牙由此踏上了海上霸主之路。16 世纪中期，通过长达半个世纪的海外扩张，西班牙统治了北美的大部分地区、中美地区以及除巴西之

外的整个南美洲。新航路的开辟使得西班牙能绕开意大利和阿拉伯的陆上屏障，去开拓海洋对岸的广袤世界。据估计，1521—1544 年，西班牙平均每年从拉丁美洲运回黄金 2900 公斤，白银 3.07 万公斤。1545—1560 年这一数字激增为黄金 5500 公斤，白银 24.6 万公斤。到 16 世纪末，世界金银总产量中有 83% 被西班牙占有。^① 南美洲的原住民被冠以“印第安人”的新称谓，他们是支持西班牙种植园经济的廉价劳动力。西班牙在对印第安人的剥削中得到了巨额的财富，这些财富使西班牙得以创建强大的海上力量以维持海权，同时，海上贸易的繁荣为西班牙人带来超过 300% 的巨额利润。至此，西班牙确立了自己的海洋霸主地位，建立起显赫一时的海上殖民、贸易帝国。整个 16 世纪，西班牙借助海洋独步全欧，笑傲群雄，16 世纪也因此被称为“西班牙的世纪”。

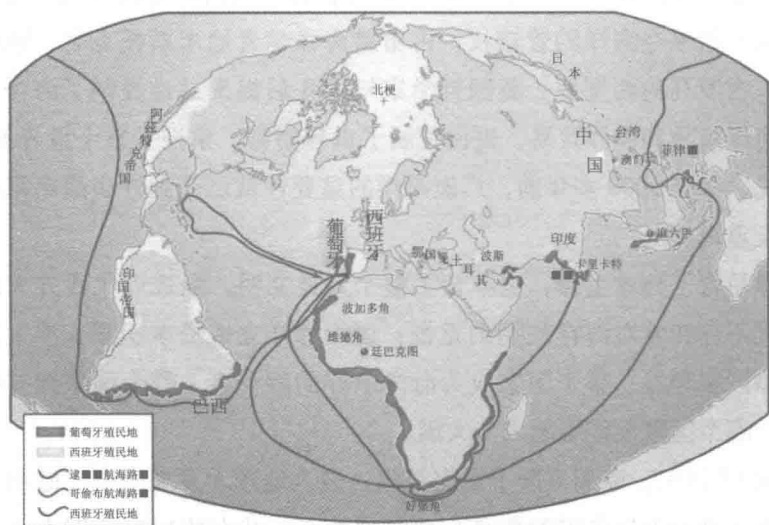


图 1-1 葡萄牙和西班牙的海上帝国

成也海洋，败也海洋。随着海上贸易的繁荣及以英国、荷兰、法国为主的大西洋沿岸国家的崛起，加上西班牙的内部问题，西班牙的海上强国地位

^① 吕博. 贸易战争 [M]. 北京: 中国经济出版社, 2009.

被剥夺，它在繁荣百年后从神坛跌落谷底，几乎成为当时欧洲最贫困的国家。继西班牙、葡萄牙之后，“海上马车夫”荷兰借助发达的造船业迅速崛起，一度成为新的海上霸主。然而荷兰最终也因在与英法联军的海战中战败而一蹶不振，难以再现往日雄风，逐渐衰败。

16 世纪中期，英国踏上了海外扩张的道路。19 世纪初期，西班牙、荷兰的海洋霸主地位相继失去，英国仰仗长达半个多世纪的海外扩张所积累的资本与海上力量，发动了一系列殖民侵略战争，取得了完全制海权，成为称霸世界两个多世纪的“日不落帝国”。在 19 世纪初的鼎盛时期，英国人口大约占世界人口的 1/4，领土约 3367 万平方公里，是世界陆地总面积的 1/4。如马汉所言，世界各地到处晃动着穿红制服的英国兵的脑袋。从南非的开普敦到印度的孟买，再从远东经红海到地中海，到处是大英帝国军队的岗哨……远东各地的每一个港口和货栈，印度的巴扎集市，都充斥着英国商人的买卖，都显示了大英帝国的存在。

在 16 世纪到 19 世纪的大航海时代，海洋霸主地位的更替就是欧洲霸主地位的更替。

美国实现独立后，海洋战略发展一度十分缓慢。直到 19 世纪末，才在马汉海权理论的指导下，把海军执法与国家法律结合在一起，使得海洋战略明显具有国家战略意义。1898 年，借助美西战争的胜利，美国将其势力范围扩张到了大西洋与西太平洋，树立起海权大国的形象。17 世纪末，俄国彼得大帝决心发展海军，从瑞典手中夺去了黑海与波罗的海的出海口，走上海上强国之路。俄国因此快速崛起，跻身世界强国之林。在长达两个多世纪的闭关锁国之后，16 世纪的日本遭遇西方列强入侵，丧失了经济政治主权。1868 年，明治天皇上台，“拓万里波涛，布国威于四方”，开始大力发展海军。1874 年日本侵略中国台湾，拉开海洋扩张的序幕。其后又发动了甲午战争、日俄战争，短短数十年，日本借助海洋从一个落后挨打的小国变成了雄踞东亚的强国。

与欧洲国家不同，我国的海洋文化自始至终是“天下一体”“协和万邦”“四海一家”的和平文化理念。

从炎黄二帝初铸中华民族，到秦始皇一统中原，漫漫 3000 多年，中国的先民从来只是把海洋当作底色。公元前 210 年，秦始皇开始了他的第四次东

巡，“上会稽，祭大禹，望于南海，而立石刻颂秦德。从江乘渡，并海上，北至琅琊。”这是他行程最远的一次，也是他的最后一次。伴随着秦始皇的驾崩，海边的四块碣石，似乎成了钉在先民心中的界碑。曾经横扫六合一统中华的秦国军队，再也没有向界碑外迈出一步，直到汉朝开辟了海上丝绸之路。《汉书·地理志》最早、最详细地记载了海上丝绸之路的航线。西汉初年，汉武帝平定南越之后，随即派使者沿着百越民间开辟的航线经南海远航印度洋，经过东南亚、跨过孟加拉湾，到达印度半岛的东南部，抵达锡兰（今斯里兰卡）后返航。汉武帝时期开辟的这条航线，标志着我国海上丝绸之路的发端。

唐中后期战乱不断，陆上丝绸之路困难重重。同时期，中国经济重心南移，海路运量大、成本低、安全性高，海上丝绸之路取代陆路成为中外贸易的主通道。如果说，在汉唐时期，由于陆路贸易的强盛，海外贸易只是锦上添花的话，那么在风雨飘摇的南宋，海外贸易则是财富的重要来源。

明永乐三年（公元1405年）大明郑和命令船队在距离卡里卡特5海里的洋面上抛锚。卡里卡特，中国历史上被称为古里，它是郑和首航的目的地。这是人类有史以来组织的最大船队，直到第一次世界大战之前，没有任何一支船队的规模可以与之媲美。当时的国王亲自到港口迎接天朝的使节，他小心翼翼地询问使节来访的目的。毕竟，在家门口，毫无征兆地一口气出现2万多名官兵、几百艘大船，任何人都会小心翼翼。

公元1433年4月，郑和病逝在第七次远洋途中。“国家欲富强，不可置海洋于不顾，财富取之于海洋，危险亦来自海洋。”大海是郑和一生奋斗与光荣所在，也是他最后的葬身之处。此后不久，明王朝彻底停止了远洋航行。自此，中国开始了长达几百年的禁海锁国：宽松友好的往来政策变为苛细繁杂的贸易要求，繁荣的海岸线只剩寥寥十三行，熙攘的海港码头后作“居民后撤，悉墟其地”……逆水行舟，不进则退，闭关锁国并不是解决海寇问题的根本办法，反倒固步自封让中国的军事、技术越发落后。

19世纪中后期，疯狂争夺殖民地的西方列强在瓜分了南美洲、非洲后，开始对“大国”中国虎视眈眈。自《南京条约》签订以后，西方侵略者不断从海上入侵我国，一条条不平等的条约蚕食我国，我国的海权乃至国家主权皆名存实亡。直至1919年，我国海权和主权才算是翻过那屈辱的一页。

海运兴，国运兴。西方大国近代百余年的兴衰更替、中国海洋文化的兴

衰和近代中国屈辱史表明，强于世界者必盛于海洋，衰于世界者必先败于海洋。因此，当今世界各国纷纷加大了海洋开发与管理的力度。一场向海洋要资源、要空间、要发展的“蓝色革命”正在席卷全球。

20 世纪 60 年代以来，美国政府发表了一系列“海洋宣言”，同时也制定了一系列“海洋战略”，如《我们的国家和海洋——国家行动计划》（1969 年）、《海岸带管理法》（1972 年）、《全国海洋科学规划》（1986 年）、《美国海洋 21 世纪议程》（1998 年）、《2000 年海洋法案》（2000 年）、《21 世纪海洋蓝图》（2004 年）、《21 世纪海上力量合作战略》（2006 年）。日本推行“海主陆从论”，从 60 年代起推行“海洋立国”战略，先后发布了《日本海洋科学技术计划》（1968 年）、《日本海洋开发推进计划》（2000 年）和《2010 年日本海洋研究开发长期规划》，并出台多项法律保障战略的推行^①。

韩国、加拿大、英国、印度等海上强国也都推行一系列海洋政策，世界各国都开始意识到海洋的重要性，致力于海洋事业的发展。

自魏源与林则徐编制的《海国图志》、孙中山提出“振兴海军”以来，我国海洋意识逐渐复苏，新中国成立以后，中国先后出台了一系列政策来维护海洋权益，但直到改革开放之后，中国才真正全方位地迈出进军海洋的步伐。2012 年党的十八大明确提出建设“海洋强国”，旨在通过开发海洋资源捍卫国家权益，通过强大海军力量维护国家海权，通过发展海洋贸易提高国际影响，通过国力由陆转海建设海洋强国。

表 1-1 党的十四大以来历届全国代表大会报告“涉海”内容一览^②

历届党代表大会	报告“涉海”内容
1992 年党的十四大	“保卫国家……领海主权和海洋权益……”
1997 年党的十五大	“执行……海洋等资源管理和保护的……”
2002 年党的十六大	“实施海洋开发……”
2007 年党的十七大	“发展……海洋等产业……”
2012 年党的十八大	“提高海洋资源开发能力，发展海洋经济，保护海洋生态环境，坚决维护国家海洋权益，建设海洋强国。”

① 殷克东，卫梦星，孟昭苏：世界主要海洋强国的发展战略与演变 [J]，经济师，2009（4）。

② 孙悦民，张明：海洋强国崛起的经验总结及中国的现实选择 [J]，国际展望，2015（1）。

21 世纪是海洋的世纪，在经济全球化的今天，海洋将世界各地区紧密联系在一起，海洋孕育大国和强国，只有海强，才能国强。

35 年前，邓小平同志在中国南方画了几个圈，打开了中国封闭很久的窗口，面向中国港澳地区和世界各国开启了对外开放的历史进程，使中国成功融入了国际经济体系，快速成长为亚洲第一大经济体。35 年后，习近平同志在中国南北画了两条线，一条沿路，一条向海，在距今两千多年的海路古商道上勾勒出建设 21 世纪新丝绸之路的宏大蓝图。

2013 年 10 月，习近平主席在出席 APEC 领导人非正式会议期间，向东南亚国家提出了共同建设“21 世纪海上丝绸之路”的倡议，这与 2013 年 9 月习近平主席在哈萨克斯坦纳扎尔巴耶夫大学演讲时提出的“丝绸之路经济带”一脉相承，世界为之瞩目。曾经对世界经济产生过巨大影响的“丝绸之路”，再次成为了人们关注的热点。海上丝绸之路兴于汉朝并在接下来的千百年里发展繁荣、绵延不绝，并将在未来不断发展壮大，这是我国海洋文化、海洋历史最好的见证。历史上，我国对海洋的发展是和缓的、包容的，将中国及周边国家发展成延续长达几千年的“环中国海文化共同体”。我们用文化和实力让中国通过海洋完成与周边国家、西方国家的政治、经济、文化沟通。“21 世纪海上丝绸之路”这一极具创新的大合作模式使得古老的丝路重现时代光芒，实现民族复兴的伟大梦想也因这个倡议变得更加熠熠生辉。渴望复兴的新丝绸之路是当代中国与世界各国利益交融的发展通途，是推动睦邻友好的共赢之路，也是实现地区稳定、发展和繁荣的重要命题。

1.2 南海的战略与经济地位

早在秦汉时期，中国先民就已经在南海开展了渔业生产及海上通商活动。南海诸岛自唐代以来被列入中国版图。中国最早发现并开发了南海岛屿，无论是从历史角度还是从法理角度，中国对南海诸岛及其附近岛屿都拥有着无可争辩的主权。

南海是中国四大海域中最大、最深，也是资源最为丰富的海区，是一个丰饶的巨大渔场，拥有着丰富的动植物、水产及矿物资源。而在南海形势剑拔弩张的背后，巨大的油气资源是各方争夺的焦点。在巨大的利益驱动下，

一些南海周边国家不顾主权自古属于中国这一事实，以占领就是拥有的野蛮逻辑，疯狂侵占南海岛屿，抢夺南海资源。150多个国家因为油气进入南海海域，然而令人震惊的是，在南沙海域南的1000多口油气井中，没有一口井属于中国。据有关方面统计，平均每年从中国管辖的海域开采石油1500万吨、天然气200亿立方米。业内人士认为，在中国海域总资源中，南海中南部油当量占53%，可采资源占2/3，若被他国掠夺，中国将失去约2/3的可采油气资源。事实上，南海不仅蕴藏着丰富的常规油气资源，而且拥有着令人瞩目的非常规油气资源储量。南海的可燃冰（被称为21世纪新能源）储量十分庞大。根据我国国土资源部的调查统计，整个南海的可燃冰地质储量约为700亿吨油当量，资源开发前景十分广阔。

中国一直以来都坚持和平友好、顾全大局的原则，始终坚持“主权属我，搁置争议，共同开发”的主张，愿意通过和平谈判、共同开发的方式，与有关国家和平解决南海争端。然而当前南海诸岛的情况却是，东沙群岛归中国台湾省高雄市管辖，西沙群岛与中沙群岛归属大陆管辖，而南沙群岛已被掠夺得支离破碎，海域被分割、岛屿被侵占、资源被掠夺。

南海拥有的丰饶资源固然重要，然而对于沿岸国和航道使用国而言，更多地是因为其重要的战略空间和经济意义。

南海有着众多航线和港口，素有“亚洲的地中海”之称，是世界重要的海上航运枢纽。而南海上的众多航道连接了太平洋和印度洋，自古以来都是世界最繁忙的航道之一，对东南亚、东亚各国乃至世界其他国家的贸易起着不容小觑的作用。

2000多年前，汉武帝开辟的从雷州半岛番禺、徐闻、合浦经东南亚至南印度的海上丝绸之路的航线，可谓是南海上最古老的航线。从那时起，南海便成为我国的船舶驶向南海诸国、波斯湾各国和东非沿海国家的必经之路，南海上开辟的航线也逐渐增多，船舶出入频繁。

当今世界，绝大多数的贸易通过海运完成。近年来，随着亚太地区对外开放程度的提高、经济的飞速发展和对外贸易的繁荣，沟通了太平洋和印度洋的南海地区航线逐渐发展成为世界上最繁忙的航线之一，南海地区的航运量占全世界的33%。每年经南海地区运输的货物、石油、液化石油气大约分

别占世界航运量、石油运输总量和液化石油气总贸易额的 33%、50% 和 67%。^① 每天有近 1/4 的全球贸易要经由南海上最繁荣的马六甲海峡完成，每天有大约 600 艘货船驶经这处咽喉要道。^② 根据上海国际航运研究中心的统计，国际前 10 大集装箱吞吐量港口中就有 4 个在南海地区。可见南海对世界各国，尤其是亚太地区国家的对外商贸、物流交往有重要意义。

表 1-2 2014 年全球前 20 大港口集装箱吞吐量排名^③

排名			港口名称	2014 年 (万 TEU)	2013 年 (万 TEU)	增长率 (%)
2014 年	2013 年	走势				
1	1	→	上海	3529	3362	4.97
2	2	→	新加坡	3387	3258	3.96
3	3	→	深圳	2396	2328	2.92
4	4	→	中国香港	2227	2235	-0.37
5	6	↑	宁波·舟山	1735	3362	12.10
6	5	↓	釜山	1868	1769	5.61
7	8	↑	广州	1660	1531	8.43
8	7	↓	青岛	1658	1552	6.83
9	9	→	迪拜	1525	1360	12.13
10	10	→	天津	1405	1330	8.08
11	11	→	鹿特丹	1230	1162	5.82
12	12	→	巴生	1095	1035	5.75
13	14	↑	高雄	1059	994	6.60
14	13	↓	大连	1013	1002	1.10
15	15	→	汉堡	973	926	5.10
16	16	→	安特卫普	898	858	4.66
17	17	→	厦门	857	801	6.99
18	18	→	洛杉矶	834	790	5.57
19	19	→	丹戎帕拉帕斯	760	742	2.47
20	20	→	长滩	682	673	1.34

资料来源：各港口港务局网站。

目前世界的主要航线为太平洋航线、大西洋航线和印度洋航线。太平洋航线的“远东—东南亚及印度洋航线”“远东—澳新航线”和“北美—东南

① 朱华友，鞠海龙．南海航行安全对世界经济的影响 [J]．南洋问题研究，2006（3）．

② 盖尔·勒夫特，安妮·科林．恐怖主义扩散至海上 [J]．外交，2004 年 11/12 月．

③ 上海国际航运研究中心．全球港口发展报告 [R]（2014）．

亚航线”；大西洋航线的“西北欧，北美东海岸—地中海，苏伊士运河—亚太航线”“西北欧，北美东海—好望角，远东航线”和“南美东海—好望角—远东航线”；印度洋航线的“波斯湾—东南亚—日本航线”都经过南海。其中，“远东—东南亚航线”“远东—澳新航线”“波斯湾—东南亚—日本航线”是南海上最主要、繁忙的三条航线，对中国、日本、韩国三国十分重要。盖尔·勒夫特认为，中、日、韩三国经济对南海地区航线的依存度分别高达85.7%、90.6%和87.3%^①。

我国目前通往世界各地已有几十条航线，其中“新马线”“北婆罗洲线”“暹罗湾线”“科伦坡、孟加拉湾线”“菲律宾线”“印度尼西亚线”“波斯湾线”“红海线”“地中海线”“西北欧线”“东非线”“西非线”等航线全都经过南海。

我国是世界第2大石油消费国，原油进口依存度超过40%。而我国的原油主要从中东、非洲、南美洲等地进口，沟通我国与新加坡、中东、西非或南美东，南海几乎可谓是上述原油运输航线的必经之道。南海上的马六甲海峡、龙目海峡和巽他海峡，更是油船在南海上航行必经的海峡。^② 根据国际能源署的预测，到2020年，南海航线将承载超过80%中国进口石油的运输。

根据国家发展改革委、外交部、商务部联合2015年3月28日发布的《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，21世纪海上丝绸之路的南海航道（连接我国与大洋洲、南美洲和非洲西部国家）和西向航道（连接我国与东南亚、中东、非洲东部和欧洲国家）都会经过南海。发展“21世纪海上丝绸之路”与南海航线息息相关，南海航线上存在的问题也不容忽视。

① 盖尔·勒夫特，安妮·科林，恐怖主义扩散至海上[J]. 外交，2004（11/12）。

② 黄炎潮，中国原油海运航线浅析，2008.08。图片仅选取各起始点中距离最近的航线。

2 中国南海海洋经济发展的桥头堡——海南

海南省是中国最南端的省份，东面与我国台湾省隔南海相望，东南面和南面与马来西亚、菲律宾和文莱相邻，北部与广东省和广西壮族自治区以琼海峡相隔，西面和越南海域相邻。它的陆域面积仅有 3.54 万平方公里，但根据《联合国海洋法公约》和我国主张，海南省管辖的海域面积高达约 200 万平方公里，是中国当之无愧的海洋面积第一大省。其所辖海域上分布着 600 余个岛、礁、沙、洲，其中海南岛陆地面积最大，总面积约 3.39 万平方公里，海岸线达 1618 公里，是中国第 2 大岛。海南省全省海岸线长达 1911 千米（含岛岸线），港湾总计有 84 处，其中 43 处已开辟为港口。全省 -5 米到 -10 米等深线海域面积达 2330.55 平方公里，相当于陆地面积的 6.8%，海南岛周边 -5 米到 -10 米等深线海域面积达 1319 平方公里。海南省全省都处于热带、亚热带气候带，海洋生态等特点十分显著，其中最为典型的是珊瑚礁生态系、红树林生态系和岛湖生态系。珊瑚礁分布在海南岛沿岸和广阔的南海海域，全省珊瑚礁的面积在全国珊瑚礁总面积中占比高达 98% 以上；红树林是海南岛典型的生物，全省的红树林面积高达 4300 公顷，面积和种类最大、最多的红树林分布在琼山市的东寨港和文昌市的清澜港。此外，海南省还具有开发价值高的海洋资源（包括海洋汽油、可燃冰、海流能、温差能、波浪能等）、海洋渔业资源等，在南海经济发展中占据着重要地位。

2.1 海南在南海海洋经济发展中的主体地位

2.1.1 海洋经济发展关系海南基础民生、国家核心利益和民族生存空间

海南省拥有广阔的海域面积和丰富的海洋资源储量,现有涉渔人口超过100万,渔业船只超过2.61万艘,渔业遍布12个市县,省内1823千米的海岸线上分布有可供开发的渔业港湾68处,北部湾、西沙、中沙、南沙渔场历来是海南渔民的传统渔场。海南传统渔业体现着南海“主权属我”的历史传承,海南省久远的海洋文化积淀是发展海洋经济的重要基础。与内陆其他省份相比,海南人民具有更强烈的海洋意识,自古就形成了依海而生、靠海而存、向海则兴的海洋思想观念。

《中华人民共和国国民经济和社会发展的第十二个五年规划纲要》将发展远洋渔船列为制造业重点发展的方向;《全国海洋功能区划》明确将南沙群岛海域列为海洋捕捞业的重点发展区域,渔业资源利用和养护将是南海重要资源开发利用区的主要功能;《国务院关于推进海南国际旅游岛建设发展的若干意见》明确提出加大南海渔业资源开发力度、建设渔业出口基地的战略要求;《海南国际旅游岛建设发展规划纲要》明确规划了海洋组团的开发内容,海南省应通过“南海开发、渔业先行”的有效途径为南海维权做出自己应有的贡献,同时,还要将现代渔业建设置于我国国家海洋战略、农业现代化建设和生态文明建设的大格局中,把握全局,以战略思维和国际视野进行全面而详尽的谋划部署。

2.1.2 海洋兴省是加快全省经济社会发展的重要举措

海洋兴省是海南“十二五”期间产业结构调整和经济方式转变的重要着力点,是加快全省经济社会发展的重要举措。海南省的历史是不断改革发展、不断开拓创新的历史。先行先试、勇为排头兵,始终是海南省的立省之本、强省重器。南海首先是海南省的南海,南海的国土、矿产、油气和渔业资源首先是海南省生存和发展的根基,周边国家在南海上对中国主权的侵

害首先是对海南省行政管辖权的侵害。因此,海洋兴盛、加快建设海洋强省是海南省的重要战略选择。

2.2 海南海洋经济发展现状

海南省所辖的海洋面积占全国约 2/3 之多,作为全国海洋面积最大的省份,2015 年海南省海洋生产总值达到 1050 亿元,在全省经济总产值中占到 28%,逐步形成了海洋渔业、滨海旅游业、海洋交通运输业、海洋油气业等四大支柱产业。从海洋渔业资源上看,海南省海洋渔业资源每年 600 万~700 万吨,其中南沙渔区为 150 万吨,每年可捕捞量为 70 万吨。海南省季节性鱼类数量庞大,且以鲷鱼和金枪鱼等经济附加值较高的鱼种居多。海南渔业资源初级产品价值约 300 亿元,南沙渔场养殖技术成熟,具有无污染、无寒潮、鱼类生长速度快等近海养殖无法比拟的优势。从海洋矿产上讲,海南海岸带蕴藏砂矿资源 80 多种,其中钛铁矿、锆英石的储量分别为 761.7 万吨和 129.6 万吨,在全国同类矿产储量的占比超过 1/4 和 1/3。海南北部的可燃冰储量,就达到我国陆上石油总量的一半左右。仅西沙海槽初步圈定的可燃冰分布面积已达 5242 平方公里,资源估算达 4.1 万亿立方米。在南沙海底高原北坡神狐海域圈定 11 个可燃冰矿体,含矿区总面积约 22 平方公里,预测储量约为 194 亿立方米,是目前世界上已发现可燃冰地区中饱和度最高的。同时,南海发现大量锰结核、钴结核、珊瑚礁岩、沸石、海底热液矿床。从海洋油气资源上讲,南海蕴藏着十分丰富的油气资源,石油资源储量约 300 亿吨(油当量),天然气资源储量约 13 万亿立方米(约占我国天然气资源总量 43 万亿立方米的 30.2% 和海洋天然气资源量 15 万亿立方米的 86.6%)。

海洋经济已成为海南全省国民经济的主要组成部分和重要的经济增长点。但是,由于长期以来海南省经济总体实力薄弱、海洋资源开发相对落后等诸多原因,海南省海洋经济发展目前还存在许多问题。

2.2.1 海洋经济总体实力薄弱

海南省作为全国海洋面积最大的省份,其海洋经济总体实力却非常薄弱,实际已经背离了海洋大省的属性。2010 年,全国海洋生产总值 38439 亿元,

海南省为 523 亿元, 仅占全国的 1.36%; 全国渔业经济总产值 1.29 万亿元, 海南省为 235 亿元, 仅占全国的 1.8%; 全国渔业增加值 3790 亿元, 海南省为 133.18 亿元, 仅占全国的 3.51%; 全国水产出口量 333.88 万吨, 海南为 12.9 万吨, 仅占全国的 3.8%; 全国水产品出口额 138 亿美元, 海南为 4.76 亿美元, 仅占全国的 3.4%。

海南省管辖的海域面积有山东、广东、浙江、江苏、广西、福建、辽宁这七个省区所辖海域面积总和的两倍之多, 但论海洋经济实力, 海南省却比这些省区都要弱。2015 年, 环渤海地区海洋生产总值 23437 亿元, 占全国海洋生产总值的 36.2%; 长江三角洲地区海洋生产总值 18439 亿元, 占全国海洋生产总值的 28.5%; 珠江三角洲地区海洋生产总值 13796 亿元, 占全国海洋生产总值的 21.3%。而海南省的海域面积虽占全国的 2/3, 海洋生产总值却只占全国海洋生产总值的 1.62%, 远远落后于其他沿海省份, 形成了“大海洋, 小产业”的典型格局。

2.2.2 海洋资源开发相对落后

首先, 在海洋油气资源开发方面, 海南省面临着资源被掠夺的严酷事实。南沙海域已有 20 多个国家、60 多家石油公司投标合作油气资源勘查开发, 共计 1000 多口油井, 总投资达 235 亿美元, 每年盗采油气资源 6000 多万吨, 其中 3000 万吨来自我国传统海疆线内。然而, 海南省在该区域至今没有成功招商架设一口油井, 没有开采一桶石油。其次, 在服务于海洋资源开发的渔港规划建设方面, 海南省现有渔港的现代化程度和综合保障能力, 与《全国海洋功能区划》对海南省的要求相差甚远。在海南, 平均每 152 公里海岸线有 1 座一级以上渔港, 密度远低于国家标准要求的平均每 100 公里海岸线布局建设 1 座一级以上渔港。且现有绝大部分渔港是在长期渔业生产活动中, 渔民习惯停靠和避风的天然港湾基础上建成的, 低水平重复化建设与日俱增, 远不能满足战略性渔业的发展需求。再次, 船网工具的普遍性落后不但加速恶化近海渔业资源开发, 而且成为实现“突出存在、南海开发、渔业先行”的瓶颈性阻碍。海南省现有渔船总量中的 85% 为不足 30 吨位的小渔船, 绝大部分为散户经营。这些渔船续航能力差、生产设施简陋、保鲜加工设备不足、

助渔导航通信手段不足、无序生产,造成近海渔场拥挤不堪,加速了近海渔业资源的衰退、枯竭。据海南省人民检察院统计,截至2009年,海南省实际拥有渔船2.61万艘、总功率107.1万千瓦,而上报给农业部的数字分别是渔船1.01万艘、总功率55万千瓦,人为漏报、瞒报、少报渔船1.6万艘、总功率52.1万千瓦。这一结果不但损害了海南渔民的基本权益,而且造成国家有效船网工具控制指标的无序管理和中央政府为鼓励南海渔业开发所下发的财政补贴资金的浪费和滥用,严重制约了海南省海洋渔业的产业升级和健康发展。最后,渔业维权成为套补发财的借口。2010年,海南省签证赴南沙生产渔船合计231艘,共计24808吨位61881.1千瓦,而实际赴南沙生产渔船187艘,总功率52011.2千瓦,其中有44艘(占总数的19%)实际没有赴南沙作业,但仍享受国家财政补贴(而越南依托南海渔业开发一跃成为世界第五大渔产品出国,其在南海作业渔船达1670艘)。

2.2.3 相关职能部门海洋意识、海洋责任意识淡薄

海南省维护海洋权益、保障国家海洋安全的主观意愿薄弱,导致了诸如海洋资源开发无序、公共服务水平低下,科技创新能力无法达到海洋事业发展需要的问题,海洋管理工作缺乏统筹规划,体制性、机制性矛盾亟待解决。特别是在2011年发布的《海南省国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要》(以下简称《纲要》)中,居然使用“海南作为岛屿省份,是一个独立的地理单元”的论断,完全摒弃了海洋对海南省的重要性,忽略了海南省身处国家核心利益之中所应有的使命感、危机感和责任感。这个《纲要》中关于“重大基础设施”项目和“新型工业八大产业支柱”项目完全停留在岛上开发,置“海洋组团”的国家战略规划要求于不顾,没有围绕海南特色和传统的海洋产业展开重点规划和扶持,全然失去了建设海洋强省的规划指导作用。

2.2.4 产业结构有待优化

2014年,海南省海洋经济三次产业结构之比为23.5:19:57.6;2015年,全国海洋经济三次产业结构之比为5.1:42.5:52.4。和过去相比,海南省海洋经济的产业结构比有所优化,但仍不够合理,相较全国平均水平,海南省的

海洋经济产业结构处于较为初级的发展阶段，第一产业比重过高，第二产业比重过低，虽然第三产业比重略高于全国平均水平，但传统滨海旅游业和传统海洋交通运输业是目前海南海洋经济第三产业的主流，对海洋的利用层次和利用效率仍处于初级阶段，是传统型、资源型的海洋产业结构。

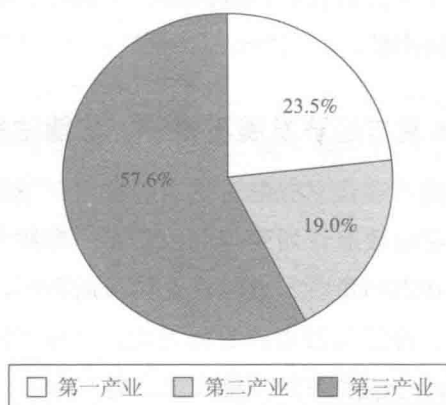


图 2-1 2014 年海南省海洋经济三次产业结构占比

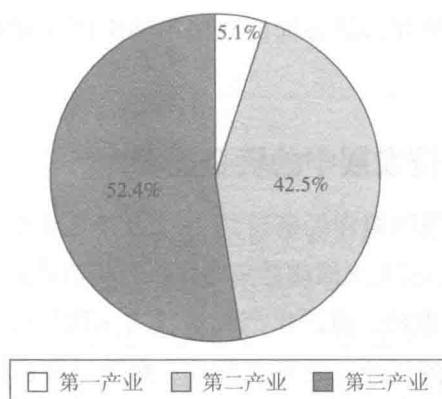


图 2-2 2015 年全国海洋经济三次产业结构占比

2.2.5 海洋科技力量薄弱，自主创新能力低

海南省海洋产业开发基本处于初级开发阶段，海洋科技人才和海洋科研机构是海南海洋产业的两个短板。作为海洋面积第一大省，海南省本地高等

院校内海洋相关专业匮乏，培育海洋科技人才的基地相对较少，省内海洋科研机构规模较小且相互分散，没有形成合力。科研力量薄弱，海洋科技创新能力不足，一方面导致了海洋产业中高新技术产业占比偏低，科技成果现实化、产业化发展较慢，转化率低；另一方面科技水平限制导致目前海南省的海洋资源开发仍属于粗放式开发，依托海洋资源优势的高附加值产业还没有形成，海洋资源利用率低。

2.2.6 海洋管理体制与经济发展不相称，法律法规体系有待健全

海南省海洋经济的管理体系分散，长期存在着严重的多头管理现象。海洋经济发展规划的制定由政府计划管理部门负责，海洋交通运输由交通港务部门负责，滩涂由农业部门负责，海洋渔业由政府海洋渔业局负责，海岸带管理由地方政府负责，海洋旅游由旅游局负责，此外还涉及盐业、矿业等多个行业部门。多头管理造成严重的职能交叉、管理混乱、重复建设和资源浪费，降低了管理效能，增加了管理难度，未形成统一的管理体系。海南省现行的海洋法律法规过于原则化，且在海岸带建设、海洋区域经济建设、海洋综合开发利用等有关海洋经济方面的立法不够全面和完善，没有形成完善的海洋法律体系。

2.3 海南海洋经济发展中的资金需求

改革开放以来，我国海洋经济得到了持续快速发展，对我国的经济贡献率超过4%，已成为具有重大战略意义的新兴经济领域之一。然而，海南作为我国海洋面积最大的省份，海洋生产总值仅占全国海洋生产总值的1.56%，且在海洋渔业、海洋油气业、滨海旅游业、海洋运输业和海产品加工业这四大海南支柱产业上，存在着诸多金融需求。

2.3.1 海洋渔业的资金需求

“十二五”以来，国家及海南省相继颁布的多项政策使目前海南省内以商业银行为主的各类金融机构都对海洋渔业提供了一定的金融支持。2013年，海南省渔业及相关产业贷款余额增长至47.35亿元，同比增长了12.74%，海

洋渔业行业的资金供给和金融支持力度已有大幅提高。但是由于海洋渔业行业的特殊性，金融机构对海洋渔业金融需求的支持仍存在明显的短缺。

信贷不足是目前海洋渔业面临的最主要的问题，首先，截至 2013 年末，海南省直接用于支持海洋渔业发展的贷款余额仅占全省贷款总额的 1%，占比较低，导致海洋渔业的金融支持发展迟缓。其次，由于各金融机构提供信贷产品的主要对象是规模较大的专业渔业公司，而对于小企业和个体渔民的贷款项目较少。此外，渔业产业发展滞后，盈利能力不稳定；渔民征信体系不完善；海洋经营风险高、抵押物折价快、处置难等问题让金融机构即使面对渔业产业迅猛增加的贷款需求，仍存在较多考虑，不轻易提供信贷，从而使渔业行业的信贷及融资发展受到制约。

由于金融机构的金融支持缺失，目前，渔民的主要借贷方式是利率更高但安全性更差的民间借贷。

2015 年 10 月 1 日，海南省农业信用社联合社推出了标榜“快速长久”“多快好省”的“一小通”顺贷产品，该产品主要针对的是自然人客户。这种结合了互联网的新型贷款产品能否贴合渔民的需要、缓解目前渔业信贷供需不平的问题仍需要时间来检验。

专栏 1 “一小通”^①

创新推出“一小通”循环贷和 24 小时自助用款还款渠道。农户只要满足“四有四无”条件（即有当地户口、有固定住所、有明确用途、有还款能力；无吸毒、无赌博、无其他违法记录、无不良信用记录），均可获得额度适当的小额贷款，该产品“一次审批、终身有效”，免费使用农信社手机银行、网上银行、96588 电话银行，足不出户，7×24 小时随用、随贷、随还（部分不懂得使用自助渠道的农户，只需持身份证就可在任一网点用

^① 资料来源：“一小通”小额信贷支农模式的探索之路 [EB/OL]. 凤凰网海南综合, 2015-05-22. http://news.xinhuanet.com/travel/2015-05/21/c_127825540.htm.