我国东北地区海洋经济的区域协同发展

刘广东，于涛，蒋鹏

（大连海洋大学经济管理学院 大连 116023）

摘要：为推动我国振兴东北老工业基地战略，充分发挥我国东北地区面向海洋的区位优势，加快区域经济的发展和繁荣，文章从基础条件、空间布局和实施重点 3 个方面，分析我国东北地区海洋经济的区域协同发展战略。研究结果表明：辽宁省是海洋经济大省，而在打破传统“沿海”观念的基础上发展吉林省和黑龙江省的毗海经济和向海经济，有利于辽宁省海洋产业的转型升级和整个东北地区海洋经济的区域协同发展，俄罗斯远东发展战略与我国振兴东北老工业基地战略也为此创造了环境和机遇；我国东北地区海洋经济区域协同发展的空间布局为“一轴一带两区”，其中“一轴”为大连至佳木斯的铁路通道，“一带”和“两区”分别为辽宁沿海经济带、延边州海洋经济区和绥芬河海洋经济区，各地发挥各自的区位和产业优势，科学布局海洋产业，形成集聚、辐射和带动力量；我国东北地区应大力推动海洋经济一体化、资源配置市场化、对外开放国际化和科学技术创新化，从而实现海洋经济的区域协同发展。

关键词：东北老工业基地；海洋经济；区域经济；海上通道；中俄海洋合作

中图分类号：P74；F061.5 **文献标志码**：A **文章编号**：1005－9857(2018)12－0022－06

Regional Coordinated Development of Marine Economy in Northeast China

LIU Guangdong，YU Tao，JIANG Peng

(School of Economics and Management，Dalian Ocean University，Dalian 116023，China)

Abstract：In order to promote the strategy of revitalizing the old industrial base in Northeast China，give full play to the ocean-oriented regional advantage of northeast China，and accelerate the development and prosperity of regional economy，this paper analyzed the strategy of regional coordinated development of marine economy in Northeast China from three aspects：basic conditions，spatial layout and key points of implementation.The results showed that Liaoning province is a major marine economy province，and the development of coastal economy of Jilin province and seaward economy of Heilongjiang province on the basis of breaking the traditional “coastal” concept is conducive to the transformation and upgrading of marine industry in Liaoning province and

收稿日期：2018-05-14；**修订日期**：2018-11-27

基金项目：教育部人文社科规划基金项目“中俄共建‘冰上丝绸之路’的路径和方案研究”(18YJAGJW007)；辽宁省教育厅服务地方项目“‘冰上丝绸之路’战略下辽宁推动海洋经济发展的路径研究”(500917201010)；辽宁省教育厅人文社会科学基金项目“基于增长期权的辽宁省海洋产业创新发展路径研究”(500917201035).

作者简介：刘广东，教授，硕士，研究方向为海洋经济和渔业经济

the coordinated regional development of marine economy in the whole northeast region, Russian Far East Development Strategy and the strategy of revitalizing the old industrial base in Northeast China also will create environment and opportunities for this purpose. The spatial layout of coordinated development of marine economic regions in Northeast China is "one axis, one belt and two zones", in which the "axis" is Dalian railway corridor to Jiamusi, the "belt" and the "two zone" are the Liaoning coastal economic belt, Yanbian Sea Economic Zone and the Suifenhe Sea Economic Zone, and all local governments should give full play to their respective regional and industrial advantages, scientifically allocate marine industries, and form agglomeration, radiation and driving forces; Northeast China should vigorously promote the integration of marine economy, marketization of resource allocation, internationalization of opening up and innovation of science and technology, so as to realize the coordinated development of marine economy.

Key words: Old Industrial Base in Northeast China, Marine Economy, Regional Economy, Sea Passage, Sino-Russian Maritime Cooperation

0　引言

海洋是人类赖以生存的巨大资源宝库。面对日益枯竭的陆地资源，开发和利用海洋已经成为21世纪世界各国新的战略选择[1]。习近平总书记提出的"一带一路"倡议为世界经济发展提供了新的引擎，也为海洋经济发展注入新的动力。作为老工业基地，我国东北地区主动融入"一带一路"建设，充分发挥濒临黄、渤海和靠近日本海的区位优势，协同发展海洋经济是应势之策和理性选择。

根据地理位置和开发利用海洋资源方式的差异，我国东北地区的海洋经济可分为海洋经济、毗海经济和向海经济：辽宁省濒临渤海和黄海，管辖海域广阔，属于海洋经济；吉林省和黑龙江省虽无管辖海域，但距离日本海很近，可通过"借海"发展海洋经济，根据与海岸线距离的远近，吉林省属于毗海经济，黑龙江省属于向海经济。

目前对于我国东北地区海洋经济的研究多集中在辽宁省，而忽视吉林省和黑龙江省在东北亚地区的海洋经济发展潜力，因而难以从区域协同的视角研究我国东北地区海洋经济的发展战略。区域协同发展是通过区域分工和合作关系的不断深化，促进各区域优势资源的合理开发利用以及区域经济效益的最大化和发展差距的可控化，确保区域经济的健康、快速和可持续发展[2]。辽宁省是海洋经济大省，而吉林省和黑龙江省海洋经济刚刚起步，实现三省海洋经济的区域协同发展对于我国振兴东北老工业基地和发展东北地区经济意义重大。

1　基础条件

东北亚地区海洋资源丰富，我国东北地区海洋资源的开发利用主要集中在渤海和黄海。辽宁省是海洋大省，早在1986年即提出建设"海上辽宁"的战略设想，随着建设海洋强国战略的提出，辽宁省将发展海洋经济放在十分重要的位置，海洋渔业、船舶制造业和滨海旅游业取得显著成绩(表1)。

表 1　2005—2015 年辽宁省主要海洋产业产值　亿元

年份	海洋渔业	船舶制造业	滨海旅游业
2005	567	488	343
2006	648	501	495
2007	713	534	656
2008	742	585	837
2009	769	603	1 048
2010	909	621	1 239
2011	1 032	875	1 460
2012	1 069	833	1 669
2013	1 180	780	1 901
2014	1 201	746	2 363
2015	1 339	718	2 741

注：数据来源于《辽宁省统计年鉴》《辽宁省年鉴》和《中国海洋统计年鉴》。

与此同时，辽宁省海洋经济发展仍面临较多的问题，主要包括3个方面。①海洋经济增速放缓。

2012—2014 年辽宁省海洋经济产值的增速由 19.70%下降至 3.79%;受国际金融危机的影响,全国各沿海地区海洋经济产值的增速均有下降,但辽宁省下降幅度较大。②海洋产业结构有待优化。辽宁省海洋产业已初步形成“三、二、一”结构[3],但与上海市、浙江省和山东省等相比仍有较大差距,即海洋第一产业比重过高、第三产业比重较低;海洋新兴产业中,辽宁省仅海洋工程装备制造业发展较快,而山东省、浙江省和福建省等已实现海洋生物医药业高端优质项目的培育和集聚,天津市和青岛市等也不断推进产、学、研深度融合以及海水淡化与综合利用产业链建设。③海洋经济发展方式较粗放。辽宁省海洋经济发展的粗放度(投入要素增长率与经济增长率的比值)高于上海市、浙江省和山东省等,海洋资源开发利用效率较低。上述海洋经济发展存在的问题导致辽宁省海洋生态环境的恶化[4],而海洋生态环境的恶化又制约了海洋经济的进一步发展。

按照传统的视角,吉林省和黑龙江省并非沿海地区,其经济发展与海洋无关。这种观点阻碍了二省通过开发利用海洋资源发展经济,也制约了我国东北地区海洋经济发展的区域整合和优化。海洋经济是直接依托于海洋或来源于海洋的经济活动,海岸带经济是受海岸带地区驱动的经济活动[5]。海岸带地区的范围一般定义为海岸线向陆一侧10 km,根据需要可达 100 km,更模糊的定义为 1 d 的车程。吉林省延吉州珲春市与日本海岸线的直线距离为 4.5 km,黑龙江省牡丹江市东宁县与日本海岸线的直线距离为 42 km,因此应从海洋地理的角度谋划经济发展,而不必拘泥于是否具有出海口,吉林省和黑龙江省发展毗海经济和向海经济具有可能性。

实际上,如果吉林省和黑龙江省能够“借海”发展海洋经济,我国东北地区海洋经济的区域协同发展具有较好的基础条件。目前辽宁省海洋经济迫切需要转型升级,根据《辽宁省海洋与渔业发展“十三五”规划》,其发展目标是海洋生态文明制度基本建立、海洋生态环境质量逐步改善、海洋资源高效开发利用、海洋保护空间合理布局和海洋基础保障能力显著提升,而实现目标的有效途径之一是将近海的捕捞业、养殖业和水产品加工业等产业的过剩产能转移和输出,同时为新兴海洋产业的发展谋求大量、优质的初级产品和能源以及消费市场。吉林省和黑龙江省的海洋经济从无到有,需要大量相关的人力、物力和管理经验,东北亚地区可接受辽宁省的过剩产能,相关海域的优质海水产品以及矿产和石油等可投入至辽宁省新兴海洋产业发展,同时该地区市场也需要辽宁省高端海洋产业的产品,如海洋工程装备等。

国际方面,为应对经济制裁和石油价格下跌带来的冲击,解决本国经济困境[6],俄罗斯加快实施远东地区发展战略[7]:2014 年制定并实施新的《联邦远东和贝加尔地区社会经济发展规划》;同年《联邦社会超前发展区法》提出在“超前发展区”实行特殊的法律制度,以吸引外商投资和加快地区经济发展,截至 2016 年年底已在远东地区设立 16 个超前发展区,其中位于滨海边疆区的有 5 个。俄罗斯远东发展战略与我国振兴东北老工业基地战略为吉林省和黑龙江省“借海”发展海洋经济创造良好环境,也为我国东北地区海洋经济的区域协同发展提供战略机遇,有利于促进我国东北地区与俄罗斯远东地区的经济繁荣。

2 空间布局

由于开发利用海洋资源的难易程度不同,我国东北地区发展海洋经济的方式具有明显的差异。应结合各自的区位和产业优势,科学布局海洋产业,充分开发利用黄、渤海和日本海的资源,加强与俄罗斯的海洋合作,形成海洋经济产业链,构建海洋经济发展带,实现海洋资源的优化配置。

我国东北地区海洋经济区域协同发展的空间布局可概括为“一轴—带两区”(图 1)。

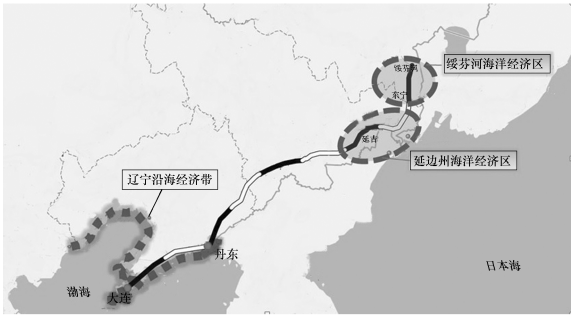


图 1 “一轴—带两区”

“一轴一带两区”是以大连－丹东－通化－图们－珲春－东宁－绥芬河－佳木斯铁路为主轴，连接辽宁沿海经济带、延边州海洋经济区和绥芬河海洋经济区，贯穿黄、渤海和日本海的海洋经济发展空间。其中，“一轴”是我国东北地区海洋经济区域协同发展的“脊骨”，是沿中俄、中朝边境而行的南北铁路大通道，是连接黄、渤海和日本海的纽带；这条铁路大通道全长超过 1 300 km，将沈丹线、凤上线、梅集线、鸭大线和浑白线 5 条既有铁路连接起来，覆盖我国东北地区东部 10 余个市和 30 余个县，总面积约 22 万 km^2，涉及人口超过 1 800 万；可深入我国东北地区东部经济腹地，并形成直达丹东港和通过珲春－马哈林诺铁路到达扎鲁比诺港的全新出海通道，将我国东北地区东部盛产的粮食、木材、煤和钢铁等物资输送到世界各地。“一带两区”是镶嵌在“一轴”上的彩虹和珍珠，将发挥强大的海洋产业集聚、辐射和带动作用，并成为我国东北地区海洋经济区域协同发展的重要推动力量。

2.1　辽宁沿海经济带

辽宁沿海经济带位于辽宁省南部，北接以沈阳市为中心的沈阳经济区和我国东北内陆地区，南望山东半岛蓝色经济区，东临朝鲜半岛，西连京津冀城市群。辽宁沿海经济带于 2009 年作为整体开发区域被纳入国家发展战略，以“一核一轴两翼”为总体布局框架。

“一核”即大连核心区：创建国家海洋经济创新发展示范城市，以国家级新区金普新区和辽宁自贸区大连片区建设为突破口，不断进行体制机制创新，提升国际影响力，发挥我国东北地区海洋经济领军城市和国际化大都市的辐射和引领作用；进一步加快东北亚国际航运中心建设，重点发展海洋交通运输业，以大连港为依托，搭建高效物流平台，建设一批辐射面广和流量大的优势货品集装箱物流基地，打造东北亚国际物流中心；以大连湾为依托，建设船舶与海洋工程装备制造基地；以丰富的海洋渔业资源为依托，巩固传统海洋渔业，同时促进海洋渔业转型升级；以雄厚的产业基础和科研力量为依托，加快发展海洋战略性新兴产业，实现现代海洋经济与信息产业的高度融合。

“一轴”即大连－营口－盘锦主轴：重点建设大连长兴岛临港工业区，形成临港产业集群；建设营口沿海产业基地，逐步建成大型临港生态产业区；建设盘锦辽滨经济区，发展海洋生态旅游业。

“两翼”即渤海翼（盘锦－锦州－葫芦岛渤海沿岸）和黄海翼（大连－丹东北黄海沿岸和主要岛屿）：渤海翼重点建设锦州滨海新区，主要包括锦州湾国家炼化基地和国家石油储备基地；推进盘锦石油装备制造业建设，建成具有较强竞争力的石油装备制造业基地；建设葫芦岛北港工业区。黄海翼重点建设庄河海洋经济发展示范区、花园口经济区、登沙河临港工业区、长山群岛海洋生态经济区、现代海洋牧场区和皮杨陆岛经济区，发展临港装备制造业、水产品增养殖和加工业、滨海旅游业以及港口物流业等海洋产业；建设丹东产业园区，加速丹东港和海洋红港建设，发展海洋渔业、滨海旅游业和港口物流业等海洋产业。

2.2　延边州海洋经济区

延边朝鲜族自治州邻近日本海，所辖珲春市在历史上就是与日本海沿岸国家开展海洋合作的重要通商口岸城市。延边州海洋经济区凭借日本海和西太平洋的海洋资源，与俄罗斯、朝鲜、韩国和日本开展海洋领域的合作，发展海洋经济主要包括 5 个方面。

（1）突出珲春市的地理优势，积极争取国家政策支持，创建陆域国家海洋经济发展示范区。以珲春市为龙头，外联俄罗斯远东海域和朝鲜东部海域，内联和龙市、龙井市、图们市和延吉市，连线成片，做大做强跨境海洋产业链，促进海洋产业集约集聚发展，形成内外联通的海洋产业带。在示范区内采取“一区多园”的发展模式，构建“一核一带五园区”的海洋产业空间发展格局：“一核”即以珲春国际合作示范区为核心区；“一带”即沿图们江建设海洋产业经济带；“五园区”即珲春海产品工业园、珲春国际物流园、龙井海产品加工园、图们海洋产业合作园和和龙进口资源转化园。

（2）重点发展海水产品贸易、加工、冷藏和冷链物流及其配套产业，延长海水产品产业链，提高滚动增值效益，建设东北亚地区集过货、存储、保鲜、

研发、加工和出口贸易为一体的海水产品深加工出口集散基地。

(3)大力发展海洋生物医药业、港口物流业和滨海旅游业,加快发展现代海洋服务业,促进冷链物流业的标准化、专业化和现代化,形成具有竞争力的现代海洋产业体系,促进传统优势海洋产业的转型升级。

(4)建设面向国内外的海水产品批发集散市场,争取建设海水产品期货交易市场,有力对冲实体经济发展风险。

(5)延边州海洋经济区的纬度位置赋予其发展明太鱼加工业的天然优势,有利于扩大明太鱼水产业的发展规模。建设明太鱼晾晒和深加工产业园,在现有产业发展的基础上完善生产规程,规范明太鱼晾晒程序并形成相关标准;扩大明太鱼深加工规模,重点在研发海洋生物保健品和海洋药物等高附加值产品方面取得新突破。

2.3 绥芬河海洋经济区

绥芬河市地处黑龙江省东南部,与俄罗斯远东地区最发达的滨海边疆区接壤,距俄罗斯波格拉尼奇内口岸约 21 km,是"一带一路"建设中"黑龙江陆海丝绸之路经济带"的重要节点城市[8]。绥芬河海洋经济区发展海洋经济主要包括 2 个方面。

(1)以哈尔滨市为核心,以绥芬河为枢纽,经俄罗斯远东港口,建设陆海联运国际通道。这条通道的中转地包括俄罗斯、韩国和日本的世界一流港口,货物经绥芬河口岸出境,通过铁路运输直达俄罗斯远东港口并"借港"出海,对内可抵达辽宁省、天津市、上海市、浙江省、江苏省、福建省、广东省和海南省的主要港口,对外可抵达俄罗斯、韩国、日本以及欧洲和北美地区,从而打通黑龙江省的"出海口",形成"中－外－中"和"中－外－外"的物流新通道。

(2)加快境内外海洋园区建设,打造跨境产业链,推动产业合作升级。未来 10～20 年内,俄罗斯的"蓝色海洋大粮仓"是最具发展潜力的海洋项目之一,目前绥芬河市相关企业已在俄罗斯海域开展海参、扇贝、牡蛎和鲍鱼等苗种的繁育和底播,开发利用了部分海洋资源,并与俄罗斯形成良好的合作关系。应充分利用中俄海洋渔业领域良好的合作基础、我国口岸政策和俄罗斯自由港优惠政策,有序引导相关企业"走出去",同时加大"内引外联"力度,重点打造与俄罗斯合作的海洋生态繁育园区,发展海洋生态苗种繁育、保税区海洋鱼类深加工和鲜活水产品大宗贸易,形成集养殖、捕捞和加工为一体的跨境产业链,构建境内外海洋园区产业互动和产业链衔接配套的发展格局。

3 实施重点

我国东北地区海洋经济的区域协同发展须紧密围绕国家对东北地区经济发展的战略定位,即打造继珠江三角洲、长江三角洲和环渤海地区之后的中国第 4 大经济增长极。为实现这一宏伟目标,作为开放型经济的海洋经济必将成为我国东北地区重要的经济增长点。应充分发挥我国东北地区海洋经济的后发优势,使其成为振兴东北老工业基地的重要推动力。

3.1 海洋经济一体化

我国东北地区面向西太平洋,从地理位置上具备发展海洋经济的基础条件,而黑龙江省和吉林省作为内陆地区,其外向型经济发展受到制约。由于俄罗斯远东发展战略与我国振兴东北老工业基地战略高度契合,我国与俄罗斯合作开发利用日本海、拓展北极航道和发展海洋经济成为可能。因此,我国应充分考虑与俄罗斯海洋领域合作的现实进展和长期规划,建立东北地区发展海洋经济的协调机制,从整体上调整和优化东北地区海洋产业结构和空间布局;辽宁省、吉林省和黑龙江省应加强地方政府之间的合作,建立海洋经济发展协作机制,推动海洋经济一体化的进程。

3.2 资源配置市场化

我国东北地区与俄罗斯滨海边疆区等地区共同构成中俄海洋经济走廊,是未来东北亚地区海洋经济发展的重要区域,辽宁省、吉林省和黑龙江省应抱团融入走廊建设,并发挥引领作用。因此,应将辽宁自贸区大连片区的成功经验推广到吉林省和黑龙江省,打破行政和贸易壁垒以及"孤岛式"经济体制,根据国家产业政策和市场规则培育海洋经济要素市场,促进各种海洋生产要素的自由流动,

充分发挥市场在海洋资源配置中的决定性作用。

3.3　对外开放国际化

我国东北地区开放度较低始终是其经济发展的“短板”，须实施对外开放的国际化战略，构建开放型经济体系，促进东北亚地区经济合作的战略升级。

2015 年《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》明确我国东北地区在“一带一路”建设中的定位，同时描绘“东北亚海上丝绸之路”的建设前景，是促进我国东北地区对外开放和国际化的重要机遇和载体。“东北亚丝绸之路”古而有之，可追溯至汉初，即现在的珲春市经日本海的多条以丝绸贸易为主的商业交通路线；唐代渤海国的“日本道”即通往日本开展丝绸贸易的“海上丝绸之路”[9]。随着北极航道商业通行成为现实和珲春市“借港出海”日臻完善，从珲春市出发，经日本海可形成 2 条海上通道：①向北，东北航线可到达北欧和西欧地区，西北航线可到达北美地区；②向南，与“21 世纪海上丝绸之路”南太平洋航线对接，可建立东北亚与非洲的联系通道。

在“东北亚海上丝绸之路”建设的过程中，我国东北地区应发挥大连市对外开放的窗口作用，加快图们江地区的开发和开放，充分发挥绥芬河市、珲春市和丹东市等的对外经贸优势，优化贸易环境，完善政策机制，推进自由贸易区建设，实现互利共赢。

3.4　科学技术创新化

研究制定更加积极的科技成果产业化政策，规范技术转让行为，维护技术市场秩序，保护知识产权，有效促进知识和技术流动。推动企业与高等院校和科研机构开展技术转让、委托开发、联合开发和人才培养等多种形式的合作，组织研究重大海洋经济和环境项目，协调解决海洋产业发展过程中出现的问题，建立健全利益和风险共担的新型合作机制。开展国际海洋科技交流合作，组建以企业为主体，产、学、研、用紧密结合的国际合作联盟。积极参加国际海洋联合项目，追踪世界海洋科技和产业发展前沿。加大海洋高端人才引进力度，提供科研和生活经费支持，打造海洋领军人才队伍。

参考文献

[1] 干焱平，刘晓玮.海洋权益与中国[M].北京：海洋出版社，2011.

[2] 汤梦玲，李仙.世界区域经济协同发展经验及其对中国的启示[J].中国软科学，2016(10)：90－97.

[3] 王志.辽宁海洋经济发展研究[J].合作经济与科技，2015(9)：5－7.

[4] 辽宁省海洋与渔业局.2016 年辽宁省海洋环境公报[Z].2017.

[5] 晏维龙，袁平红.海岸带和海岸带经济的厘定及相关概念的辨析[J].世界经济与政治论坛，2011(1)：82－93.

[6] 于小琴.西方制裁背景下俄罗斯远东投资环境及吸引外资前景[J].俄罗斯东欧中亚研究 2016(4)：113－129.

[7] 刘清才，刘涛.西方制裁背景下俄罗斯远东地区发展战略与中俄区域合作[J].东北亚论坛，2015，24(3)：84－93.

[8] 张成立.绥芬河市与俄罗斯“符拉迪沃斯托克自由港”互动对接的路径探析[J].对外经贸，2016(1)：23－26.

[9] 郭文君.关于将图们江区域合作开发纳入“一带一路”的战略思考[J].东疆学刊，2016，33(2)：87－93.