宁波建设海洋经济强市的调查

叶向东

摘 要 建设"海洋经济强市"要求福州借鉴发达国家或地区(如上海、宁波、大连、青岛、深圳等)先进的海洋经济实践,充分发挥福州自身海洋资源的比较优势和区位优势。此调查报告正是遵循这一思路,在对海洋经济进行充分理论分析基础上,探寻海洋经济发展规律,研究宁波发展海洋经济的先进经验,结合福州市自身的资源和社会情况。提出今后福州市加快海洋经济发展的战略思路。

关键词 宁波;海洋经济;强市;启示

福州市2005年全市海洋产业总产值为409.7亿元,比2000年增加152.5亿元,年均增长9.8%(按现价计算);海洋产业增加值193.0亿元,比2000年增加76.9亿元,年均增长10.7%,占全市生产总值比重为13.0%。海洋三次产业结构由2000年的39.4∶22.5∶38.1调整为2005年的34.1∶21.4∶44.5,其中第三产业所占比重提高较快,2005年比2000年增加6.4个百分点。以海洋经济为依托的罗源、连江、马尾、长乐、福清、平潭等沿海县(市、区)发展较快,2005年经济总量合计约占全市生产总值的一半,海洋对促进国民经济和社会发展的作用日益凸显。但是与先进海洋经济城市相比还有较大差距,浙江省宁波市2005年全市海洋经济总产值1 537.2亿元,是福州市的海洋经济总量的4倍,因此,如何学习海洋先进城市发展海洋经济的经验,加快建设福州海洋经济强市进程,将成为当前重大研究课题。

2006年7月~8月,福州市委党校海洋经济发展研究课题组成员在认真查阅相关资料的基础上,深入宁波北仑港区、大榭港区、宁波老港区、杭州湾南岸、、大目洋沿岸和三门湾北岸等地调研,多次到宁波海洋渔业局、宁波市委党校实地考察、访谈,获得许多第一手材料,对宁波市建设海洋经济强市有了更深刻的了解,对发展福州海洋经济的启示有了更清晰的认识。现将这一课题的调研情况汇报如下。

一、宁波市海洋经济现状调查分析

(一)宁波市海洋资源

宁波市位于我国大陆海岸线中段的东海之滨,长江三角洲南翼。市辖土地面积9 365 km²,海域面积9 758 km²,其中滩涂面积940 km²。大陆岸线长达788.3 km。具有"港、渔、矿、景、涂"

五大海洋资源优势，海洋开发利用程度高、海洋经济发达、其海洋资源主要有：

1.港口资源

港口航道资源丰富，是我国重要的大型深水港理想港址，已建港和可以规划建港用自然岸线总长 82 km。主要集中在镇海港区、北仑港区、大榭港区、穿山北港区、梅山岛港区、象山湾港区、石浦港区、宁波老港区。宁波港是我国大陆第二大港，是浙江省内腹地物资进出口及上海、长江沿海地区钢铁、石化企业的铁矿石、原油中转运输服务基地，先后开辟了北仑港区、大榭港区等深水港区，最大靠泊能力达 30 万 t。

2.渔业资源

该市紧邻中国四大渔场之一的舟山渔场，渔业资源种类多，长生殖周期和短生殖周期的种类尤多，种群恢复能力强。在滩涂浅海，水产资源增养殖的自然条件良好，依靠科技进步扩大生产范围，提高品种档次的潜力很大。尤其是象山港，是我国沿海不可多得的鱼虾贝藻类等海洋生物栖息、生长、繁殖和肥育的优良场所，是具有国家级意义的大渔池。

3.海洋旅游资源

该市滨海旅游资源具有“滩、岩、岛”三大特色，主要集中在象山港内和象山县沿岸。丹城的松兰山沙滩、石浦的东沙角沙滩、横山岛沙滩等，均有较大的开发价值。象山的东门岛、檀头山岛、渔山岛群以及象山港内的强蛟岛群，具有良好的海岛开发条件。象山的红岩和石林，是岩石质海岸地貌的奇观。象山湾水域宽广，风平浪静，水质清净，是开展现代海洋娱乐活动和建设游艇基地的理想海域。

4.岛屿资源

该市岛屿众多，面积大于 500 m 的海岛 531 个，岛陆面积达 254.07 km^2，岛屿岸线长 758.68 km。岛屿优势资源较多，大榭、梅山、南田、高塘和东门等岛屿深水岸线长，建港条件佳。岛屿周围海域渔业资源和贝类资源丰富，发展渔业潜力较大。具备“海洋气候、海岛风光、海洋食品、海上垂钓、海上运动”5 个旅游资源基本要素，人文景观丰富，易开展自然景观和人文景观于一体的海岛旅游。

5.海洋矿产资源

北仑港区蕴藏丰富的可开采海砂，盐分低，经淡化后，可作为建筑用砂。宁波以东的东海油气盆地新生代沉积厚度大，生油岩系发达，构造圈封闭，储集条件好，具有良好的油气开发前景。

6.滩涂资源

该市滩涂面积约 900 km^2，居浙江省首位，主要分杭州湾南岸、象山港内、大目洋沿岸和三门湾北岸 4 大片。滩涂资源，为各级政府提供了丰富的土地后备资源，为滩涂养殖提供了良好的场所，是沿海农业增效农民增收的重要途径。

（二）宁波市海洋经济的主要指标

2005 年宁波市海洋经济工作坚持以科学发展观为指导，充分挖掘海洋资源潜力，积极开发“蓝色国土”，大力发展海洋经济。2005 年度宁波市海洋经济取得了可喜成绩。

1.全市经济和社会综合指标

2005 年全市国内生产总值达到 2 446.4 亿元，按现行价计算，比上年增长 13.4%。其中第一产业增加值 128.8 亿元，同比增长 4.3%；第二产业增加值 1 353.5 亿元，同比增长 10.0%；第三产业增加值 964.1 亿元，同比增长 19.8%；规模以上工业增加值 1 201.8 亿元，同比增长 10.6%；年末总人口 556.7 万人，财政总收入 466亿元，同比增长 16.4%。

2.海洋分行业产出

全市海洋经济总产出 1 537.2 亿元，按现行价计算，比上年增长 24.2%。其中第一产业产出 75.3 亿元，比上年增加 6.1 亿元，第二产业产出 1 275.1 亿元，比上年增加 319.8 亿元，第三产业产出 186.7 亿元，比上年减少 27.0 亿元。海洋经

济产出第一、二、三产业比例为 5∶83∶12，以临港工业和建筑业为主的海洋第二产业已成为宁波市海洋经济发展的主力军。

3.海洋分行业增加值

全市海洋经济增加值达到 336.1 亿元，比上年增长 4.7%；占全市 GDP 的比重为 13.7%，比上年下降 1.2 个百分点。其中海洋第一产业增加值 42.8 亿元，比上年增加 3.5 亿元，增长 8.8%；海洋第二产业增加值为 177.4 亿元，比上年减少 9.6 亿元，减幅为 5.1%，主要原因是海洋油气开采及加工业受国际油价飙升影响，2005 年利润大幅下滑，该行业增加值减少了 44.7 亿元，减幅高达 67.7%；海洋第三产业增加值为 115.9 亿元，比上年增 21.1 亿元，增长 22.3%。

(三)宁波市海洋经济运行的主要特点

1.海洋渔业继续保持平稳发展

近年来，该市坚持科技兴渔的方针，加快产业结构调整步伐，以稳定捕捞业、发展养殖业、开拓远洋渔业为主线，采取深化水产品加工、促进出口创汇、发展休闲渔业等方式，调整海洋渔业结构，培育海洋渔业发展新模式。2005 年海洋渔业产出达到 64.8 亿元，比上年增长 9.0%。全市水产品总产量 91.7 万 t，受麦莎和卡努强台风影响，产量比上年略有减少。其中国内捕捞产量 54.11 万 t，与上年基本持平；远洋渔业因受鱼汛不好和原油涨价等因素影响，产量和产值均比上年下降，产量 26 835 t、产值 14 025 万元，分别比上年减少 25.3%和 9.7%，发展远洋渔业的风险和成本在逐年提高。水产品出口继续保持高速增长，2005 年全市水产品出口量达到 4.8 万 t，出口总额达 2.13 亿美元，分别比上年减少 19.4%和增加 12.6%，目前全市已形成产业结构日趋合理、产品种类比较齐全、区域特色明显的水产品出口加工格局。海水养殖从量的扩张逐步向质的提高转变，着重水产品质量安全，推广健康生态养殖新模式，实施“无公害”养殖基地。随着工业化和城市化进程的加快，该市养殖面积呈逐年递减之势，2005 年，全市海水养殖面积 42 760.4 hm^2，比上年减少 4.12%，在养殖面积拓展受阻的情况下，该市积极推进养殖池塘标准化改造工程，不断提高水产品产量和质量安全水平。虽然遭受麦莎和卡努二次强台风袭击，仍然获得了海水养殖产值 31.86 万元，比上年略增；海水养殖产量 27.21 万 t，比上年略减的实绩。

2.临港工业建设发展迅猛

临港工业是宁波市海洋经济发展的重要支柱产业。近年来，该市以宁波港为依托，大力发展临港工业，不断优化投资环境，一批以能源、汽配、石化、食品、轻纺等产业为主的临港大项目相继落户，目前福州市基本形成了以石化、电力、钢铁、机械、造纸等五大产业为主的临港工业体系。近年来根据建设国家能源基地的战略目标，全市加快了电力、电网和油气项目建设，在建能源电力重大项目达 10 个，总投资近 700 亿元。以炼油、乙烯为重点的石化项目，依托镇海炼化、台塑石化、烟台万华等大企业，以镇海化工区、北仑化工区、大榭化工区为产业基地，与北岸的上海金山石化工业区一起，共同组成具有全球战略意义的石化产业基地，总投资已达 1 142 亿元。围绕打造华东地区先进制造业基地，加速临港工业和高新技术产业发展，以宝新不锈钢、北仑吉利汽车、台塑汽车为代表的重大项目相继开工建设，总投资达 900 亿元。另外，以精细化工、纺织制衣、电子信息、生物技术等产业的迅速崛起，推动了宁波市临港工业建设的全面展开。2005 年全市临港工业实现工业总产值 1 374.9 亿元，比上年增长 29.3%，该市临港工业体系的建设步伐正在加快。

3.港口运输业快速增长

近年来，宁波港面对国际航运市场变化和

周边港口激烈竞争，以浙江省、宁波市外贸发展为支撑，与船运公司携手合作，不断加大港口建设力度，增强港口竞争能力。目前，宁波市港口基础设施建设进一步完善。全市万吨级以上码头达38个，其中能接卸第六代以上集装箱船的泊位已达7个。总投资37.6亿元的大榭国际集装箱码头、投资41亿元的北仑集装箱四期码头，已完成部分泊位建造；投资55亿元的金塘集装箱码头、投资32亿元的北仑五期集装箱码头前期工作进展顺利。2005年新增集装箱航线36条，总航线已达147条，世界排名前20位的班轮公司均已落户宁波港，集装箱最高月航班数超过500班，通航世界100余个国家和地区的600余个港口，其中国际远洋干线69条，吞吐量占全部吞吐量的87%，全球前20大集装箱班轮公司均登陆宁波港，基本实现了“航线全球通”。2005年全港货物吞吐量完成2.69亿t，同比增长19%，继续保持大陆港口第二位；集装箱吞吐量达到520.8万标箱，同比增长30%，继续保持大陆港口第四位，进入世界集装箱港口前15强。该市积极实施“以港兴市、以市促港”战略，以集装箱为主攻方向，加快港口开发建设，港口发展连续几年跃上新台阶。“十五”期间，宁波港集装箱吞吐量以年均42%的速度实现跨越式增长，吞吐量5年内增长4.7倍，集装箱运输迈上了既有速度又有质量、规模效应凸显的快车道，被国内外航运界誉为“宁波港速度”。2006年3月，国际港航界权威杂志——英国《集装箱国际》为纪念世界集装箱航运50周年，表彰为世界集装箱运输作出贡献的港口码头、船运货代、物流企业等，宁波港集团以历年来在集装箱港口经营的杰出表现，经业内专家审定，成功入围“世界五佳港口”。

4.滨海旅游业开发不断向纵深发展

为打响旅游业的海洋特色品牌，体现宁波市独特的海洋文化、人文景观及独具特色的滨海自然景观，该市采取措施不断深化海洋旅游资源的利用开发。一是加大对旅游资源的整合改造，加快“东海海滨旅游带”建设。为了提高海洋旅游资源利用效率，发挥旅游资源的整体效益，对杭州湾海滨游乐园、北仑沙洋山、镇海招宝山风景区、象山北黄金海岸度假村、南方特种动物狩猎场、中国渔村、强蛟岛群旅游度假区、红岩、花岙岛石林、金海湾滩涂游乐观潮休闲区等旅游资源的整合，形成环岸旅游带，促进旅游资源的合理开发利用。二是以渔业结构调整为契机，大力发展休闲渔业。2005年全市休闲渔业基地已发展到近100家，其中规模较大的有42个，总投资达到1.72亿元，涉渔经营面积内陆池塘1 210 hm^2、水面平台约2.25万m^2，年接待游客总量可达200万人次。据统计，2005年全市休闲渔业总产值达到9 021.6万元，增加值3 006.68万元，分别比上年增长48.3%和84.9%，年接待游客人数约60万人次。鄞州、余姚、慈溪纷纷改造内陆池塘，吸引民间资本投入休闲渔业基础设施建设，为市民营造休闲娱乐的好去处，休闲渔业已成为渔业经济新的增长点。三是不断开拓地方特色旅游。象山县以中国“开渔节”为龙头，在继续做好开辟露营基地、沙滩烧烤、海上垂钓、海岛狩猎、海上体育等传统项目基础上，成立渔文化研究会，深层次挖掘渔民的饮食习惯、居住习惯、渔家服饰、海滨建筑及正月十五水灯节、二月二花潮节、三月三踏沙节等民族节庆活动，不断开发新的旅游项目，2005年新开辟了新桥影视城、石浦古镇等项目，不断拓展海洋文化内涵，提高滨海旅游项目档次和品位，延长旅游线路，吸引游客，以滨海旅游带动渔区经济发展。据统计，2005年宁波市旅游经济总收入达到258.2亿元，在全国十五个副省级城市中排名第六。排在宁波前面的分别是广州、杭州、深圳和南京。

5.海洋管理取得新进展

为规范海洋管理，坚持“开发海洋、保护海洋、善待海洋”并举的方针，促进海洋经济全面、持续、规范健康发展，宁波市在大力发展海洋经济的同时，积极推进海洋管理工作法制化、规范化建设，增强海洋综合管理能力。继2004年出台全国首部海岛管理法规——《宁波市无居民海岛管理条例》之后，2005年该市又出台了《宁波市象山港海洋环境和渔业资源保护条例》，并于当年7月1日起正式实施，《条例》对象山港排污总量控制制度、环境影响后评价制度、象山港渔业资源保护制度及沿港生活垃圾的处理、沿岸农田化肥和养殖药物的使用进行了限制性的规定，通过立法确保象山港独特生态系统的可持续利用。在推动海洋管理地方立法工作的同时，不断加强海洋经济规划体系建设，先后起草完成了《宁波市海洋经济发展规划》、《象山港区域发展规划》、《宁波市海洋环境保护与建设规划》、《韭山列岛省级海洋生态自然保护区总体规划》、《宁波市人工鱼礁建设规划》等规划的编制，这些规划的制定为该市下一步的海洋经济强市建设理清了思路、指明了发展方向，为“十一五”期间宁波市海洋经济继续保持健康、持续、快速发展奠定了基础。

6．宁波深入推进港桥海联动加快建设海洋经济强市

宁波市委书记巴音朝鲁指出，建设海洋经济强市，必须突出重点，把握关键，努力走出一条具有宁波特色的海洋经济发展路子。要坚持基础通海，统筹规划布局，加快港口、大桥、海岛、海洋生态旅游等基础设施建设，努力促进陆海经济联动发展。要坚持龙头强海，充分发挥港口的龙头作用，开发大港口，发展大服务，建设大工业，进一步壮大海洋经济的整体实力。要坚持科技兴海，着力自主创新，完善海洋科技创新体系，大力推进海洋产业结构调整，积极培育新兴海洋产业，全面提升海洋经济发展水平。要坚持生态护海，正确处理海洋资源开发与保护的关系，坚持陆上治理和海上保护联动的方针，切实做到在保护中开发、在开发中保护，着力促进海洋经济可持续发展。

（四）宁波市海洋经济发展存在的问题

1.海洋经济发展水平仍不高

目前该市海洋经济仍处于快速发展的初级阶段，海洋科技水平仍比较落后，尤其是运用高新技术促进海洋经济发展的投入不足，海洋产业结构性矛盾突出，产业链较短，产品附加值不高且深加工产品不多。

2.海洋开发还缺乏宏观协调

由于海洋管理体制尚未完全理顺，缺乏整体性的内部协调和外部协调；综合管理功能弱，宏观协调乏力，尚未形成有效的协调机制，海洋经济综合运行情况难以掌握，已不适应海洋经济快速发展的需要。

3．近海海域生态环境恶化趋势未得到有效控制，海洋开发与保护矛盾比较突出

在经济开发过程中，重开发、轻保护的问题仍然突出，各类污染物的排海量不断增加，海洋环境质量呈现下降趋势。2004年宁波未达清洁海域面积为6 899 km^2，占海域总面积的70.5%，其中严重污染海域面积4 994 km^2，占总面积的51%。全市发生赤潮3起，累计面积1 618 km^2，并出现了有毒藻类；发生渔业污染事故52起，渔业直接经济损失569万元；海上溢油污染事故5起。因此，在海洋经济建设中，如何处理好发展与保护的关系，维护海洋生态环境可持续发展也是当前面临的重要任务。

二、对福州市建设海洋经济强市的启示

福州是海洋大市，拥有10 573 km^2的广阔海域，海域面积占全市总面积的46.91%；1 173 km的海岸线，占全省的26.2%；罗源湾、福清湾、兴

化湾三大深水良港和全国第五大的平潭岛，潮间带滩涂面积占全省的28.1%，这是极其宝贵的资源财富，也是今后拓展生存和发展空间的重要基础。实施《福州市建设海洋经济强市"十一五"规划》，对于福州抓住国家继续鼓励东部地区率先发展、支持海峡西岸经济发展的重要战略机遇，进一步把发展海洋经济摆在更加突出的位置，加快实现由海洋资源大市向海洋经济强市的根本性转变，具有重要的指导作用。

建设"海洋经济强市"要求福州借鉴发达国家或地区（如上海、宁波、大连、青岛、深圳等）先进的海洋经济实践，充分发挥福州自身海洋资源的比较优势和区位优势。本调查研究正是遵循这一思路，在对海洋经济进行充分理论分析基础上，探寻海洋经济发展规律，研究宁波发展海洋经济的先进经验，结合福州市自身的资源和社会情况。提出今后，福州市加快海洋经济发展的战略思路。

21世纪是海洋世纪，海洋经济已经成为我国新的经济增长点。分析福州海洋经济发展的区域差异的变动过程，寻求适合福州海洋经济的发展路径，对于促进福州海洋经济的协调发展具有十分重要的意义。

（一）问题的提出

福州海洋资源丰富，区位优势明显。福州海洋经济的发展路径选择，历来众说纷纭。但对利用港口优势、发展临港经济、实现后来居上超常规发展，却给予了一致的认同。因为这里有两个为世人公认的事实：一是日本的奇迹。日本在1955年GNP只有20亿美元，仅相当于美国的6%，1958年排名还在中国、印度之后，1960—1970年间，日本在三湾一海（东京湾、伊势湾、大阪湾和濑户内海）地带兴建了一批钢铁、石化、机械、汽车造船等工业，不久就超过美国成为世界上最大的重化工产品生产国和出口国。二是韩国的奇迹。韩国在20世纪60年代初人均GDP仅60余美元，属贫困国家之列。1962年开始在仁川港、釜山港一带重点发展重化工等十大工业部门，到20世纪末，GDP近5 000亿美元，人均GDP超过1万美元。1997年造船业超过日本，占全球造船总吨位的40%。日本、韩国都是资源贫乏的国度，都在短短的二三十年间通过发展临港经济跃居到了世界经济的前列。

我国经济学界不但认同了这一战略，而且还对此作出了深入的分析。其中南京大学田汝耕先生把日韩的战略归结为以下三点：（1）优先发展造船、海运物流业。目前，在世界造船总量中韩国已占40%，日本已占38%。日、韩的远洋运输业也已领先世界，运输船队与美国并驾齐驱。（2）大力兴建临港工业。日本"三湾一海"地带的钢铁产量占全国产量的90%、石化工业占全国产值的80%。土地不够了就填海造陆，还建人工岛。韩国的釜山港工业区、仁川港工业区占全国工业总产值的80%。（3）全球化大生产。对日本、韩国的生产流程图进行分析，所有优秀的实例都是工厂内的流水线与全球航运物流流水线对接，从而形成了一种新的生产方式。这一方式不但使日韩两国得益匪浅，而且与发达国家的全球化潮流相汇合，把物流业推上了21世纪世界经济的主导产业。通过本次调查我们还深深体会到宁波海洋经济之所以比较发达原因之一是港口经济有比较优势。

应当说，在福州海洋经济发展中，把港口优势、临港经济摆到发展战略的突出位置中还是近十几年的事。不少领导、专家对此倾注了热情，但总的说来仍缺少完整、系统的研究。由于福州港口资源的出奇优越，利用福州海港优势、发展临港经济的意义，远远超出一市一省。这是基于以下的认识：（1）一旦第七代集装箱船投入运行，在中国东部可以方便地让其靠泊的港口有宁波港、福州港和厦门港等，环球航线在东北

亚的新布局也将可能在这一点上锁定。(2)全球物流成为21世纪世界主导产业，已确定无疑。中国作为"世界工厂"的生产效率，无疑取决于全球物流的水平和效率。以港口为枢纽的物流运行会对东北亚经济发生举足轻重的影响。(3)未来中国有希望成为世界第一造船大国。在建设世界最大船舶修造基地中，动用福州的海港资源最为经济。(4)发展港口和临港经济将为福州的诸多生产要素如资金、科技力量和制造业、贸易业，甚至文化产业等提供一个广阔的用武之地。

独特的福州海洋资源已经形成了这样的一种情势：其港口和临港经济要么上不去，上去了就得跻身我国海洋强市的行列，否则将造成资源的浪费。很显然，临港经济崛起也将为福州市产业结构带来直接的提升力量。

(二)福州发展海洋经济的机遇和任务

"十一五"时期是海洋经济发展的重要机遇期，也是各种矛盾突出、制约因素加剧的时期。综合分析国内外海洋经济发展环境与条件，机遇与挑战并存，如何抓住机遇、迎接挑战是今后发展海洋经济的关键所在。

目前世界上有100余个沿海国家把开发海洋作为基本国策，制定了优先发展海洋的战略决策。全球海洋经济发展一直保持较高的增长速度，海洋经济总量已达1万亿美元。近年来，我国先后出台了一系列促进海洋经济发展的政策和规划，2005年全国海洋经济总产值达16 987亿元，一个全国性的海洋经济发展的新时期正在形成。2005年全省海洋经济增加值占全省GDP比重为14.1%，"十五"期间海洋经济增加值增长速度比同期全省GDP增长速度高4.1个百分点；党中央明确"支持海峡西岸和其他台商投资相对集中地区的经济发展"，为福建建设"海洋经济强省"提供了新的发展平台。福州地处东南沿海，海域面积较大，占全市总面积的46.9%，海洋资源丰富，随着全市海洋经济的进一步发展以及两岸关系的积极改善，福州市海洋资源的潜在优势将转变为巨大的经济优势，海洋经济将进入加快发展的新阶段。

经济全球化浪潮，长江三角洲大都市圈的崛起，海峡西岸经济区建设的热潮，我国海洋经济的发展，福州市自身经济的演变，要求福州成为一个重要的国家海洋经济发展基地。我们认为，未来一段时期是福州市充分发挥区位优势寻求经济发展的重要战略机遇期。总揽《全国海洋经济发展纲要》、《福建海洋经济强省建设总体规划》、福州市《建设海洋经济强市十一五规划纲要》等文件，福州市作为国家海洋经济的一个重要发展极提出的要求主要如下。

1.港口物流基地

在现代世界物流中大宗散货在重量上仍然占着主要的分量，要突出港口建设，开拓纵深腹地，重点开发江阴、罗源湾等深水港区，积极参与全国大型干散货物流的港口中转储备布局，把福州港建成以大型干散货运输中转为特色的国家主要港口。整合现有物流资源，在闽江口内、江阴、罗源湾、松下四大港区规划建设现代物流园区，扶持培育一批专业化和综合性相互配套的现代物流中心，实施区港联动，推进福州港逐步向区域性航运物流中心转变。

2.临港工业的重要基地

在港口先行发展的条件下，通过大宗货物吞吐，发展临港工业是日本、韩国抢占经济全球化的先机，创造人类经济发展史上奇迹的主要方式。这一方式对福州依然有现实意义。要把福州建成全省重要的临港工业集聚中心。立足现有产业基础和区位、港口优势，积极抓住我国冶金、石化等大型重化工业布局向沿海地区调整转移的机遇，依托江阴、罗源湾、长乐经济开发区等省级工业园区，重点发展对港口依赖性大的修造船、钢铁冶金、电力能源、精细化工等产业，通过

项目组团带动产业集聚，形成规模优势和集群优势，使临港工业成为福州海洋经济发展的主力军。

3.现代海洋渔业基地

要把福州建成全省高效的海水养殖加工基地。按照“科技兴渔、绿色渔业、高效渔业”的原则，推进渔业结构的战略性调整，实现传统渔业向现代渔业转变，全面提高渔区的经济水平和渔民的生活水平。进一步优化海水养殖结构，积极扶持远洋渔业发展，主攻水产品精深加工，形成较大规模的水产品加工产业集群、生态型海水养殖基地和高优种苗产业基地，为促进海峡西岸海洋水产业发展壮大、素质提升发挥带头与示范作用。

4.中国滨海旅游东部基地

世界海洋旅游发展的两大热点，一是在热带，如海南岛、印度尼西亚的巴厘岛等；二是在具有区位优势的滨海，如美国的旧金山、中国的沿海地区。

建设海洋经济强市，要求我们把福州建成全省乃至中国重要的现代滨海旅游基地。突出海峡旅游主题，重点依托海坛国家重点风景名胜区、青芝山省级风景名胜区以及长乐下沙、连江川石岛、琅岐岛等一批风景度假区，把开发滨海、港湾、海岛等海洋自然风光与挖掘船政文化、郑和航海文化等海洋历史文化有机结合，完善旅游配套设施，开发滨海旅游精品，延伸滨海旅游路线，推进旅游区域合作，培育发展集生态、观光、休闲度假、历史文化、体育游乐为一体的现代综合滨海旅游产业，打造我国东南沿海重要的旅游城市和海峡西岸的旅游中心城市。

5.新兴海洋产业的前沿阵地

《福建海洋经济强省建设总体规划》指出，“海洋新兴产业是高新技术向海洋的延伸，是建设海洋经济强省的重要标志之一”。要“加强海洋生物资源的研究发展，努力开发一批具有自主知识产权的海洋药物、海洋功能食品和化妆品。把海水利用作为战略性产业加以培植，继续发展海水直接利用和海水淡化技术，扩大海水利用产业规模”，“争取在海洋生物化工和工程材料、海洋环保技术及设备、海洋能源开发等新兴领域取得新突破”。

6.闽台海洋经济合作的先行先试基地

以“五缘”促“六求”，以台商投资区、福州保税区、出口加工区、海峡两岸（福州）农业合作试验区、台湾农民创业园等为载体，在推进两岸产业对接、货物中转、人员往来、海洋人才开发、海洋科技合作等方面，积极探索新途径、新方式、新措施，把福州建设成为闽台涉海合作交流的重要示范基地。

总之，福州市得天独厚的海洋资源已经纳入到工业化利用和现代化享用的历史阶段。国际航运中心、大宗散货物流、临港工业、现代渔业、新兴海洋产业，都表现为大工业的生产力，而整个福州海洋和海岛又将同时成为人们最向往的旅游目的地。这使以下两个方面变得至关重要：（1）福州市的跨越式发展已处在全球化的环境中，任何孤立的割裂的考虑已经永远地失去了意义。（2）海洋科技成为海洋资源工业化利用和现代化享用的关键。没有海洋空间技术、海洋生物技术、海洋环境技术、海洋管理技术，既不能实现海洋资源的工业化利用，也谈不上海洋资源的现代化享用，相反会造成海洋资源的破坏，生存家园环境的恶化。

（三）福州海洋经济的发展路径选择

发展福州海洋经济要以规划为先导，以科技进步和体制创新为动力，以港口城市为依托，以港口建设和临港工业为突破口，加快海洋资源综合开发，加强海洋基础设施建设和环境保护，努力把福州建设成为海洋经济综合实力强、海洋产业结构布局合理、海洋科技先进、海洋生态环境良好的海洋经济强市。

1.港口自由经济区

现代港口的竞争，不仅限于港口设施、装卸设备等硬件的竞争，港口的服务竞争也越来越重要。自由港在这些方面给港口提供了最大的便利条件，自由港的开辟，必将大大提高国际航运集装箱枢纽港的竞争能力。国家出于战略和综合国力的考虑，十分有可能在我国港口群中布点选择自由港区，福州港应该及早准备，根据福州海港的特点和经济发展的需要，加快港口一体化建设的进程，提前做好港口规划。通过港口规划，加快福州海港的发展，提升福州海港的实力，力争做好港航一体化发展，以促使港口与航运的联动效应。

2.全球船舶修造基地

修造船业是一个资本、技术、劳动力三密集，产业联动性很强的行业。东北亚地区修造船业正在重新组合之中，客观上需要在邻近地区布建相应的船舶修造基地，这给福州临港产业的对接提供了极大的机遇。福州要抓住这个有利时机，利用优越的自然条件和明显的区位优势，发挥现有的产业优势，推进产业集成，强化规划和政策引导，争取用20年的时间，把船舶工业塑造成为有特色、有实力的重要海洋产业，把福州建设成为全国乃至全球重要的船舶工业基地。

3.修复近海、进军远洋，全面解决"三渔"问题

由于滥捕滥渔破坏了近海渔业资源，福州"三渔"（渔业、渔村、渔民）问题颇为严重。解决"三渔"问题要有多种办法，修复近海资源（控制捕捞强度、建造人工鱼礁、资源人工放流、调整禁渔期、调整作业结构等），发展近海养殖、进军远洋等，因势利导对待"三渔"问题，使当地渔民成为沿海全面繁荣的主干力量。根本上的解决办法还是要找到新的发展空间，诸如开展旅游业、度假、养殖、运输、休闲渔业等，其中发展远洋渔业是一个突破口。这对恢复近海渔场也十分有利，为近海养殖逐步转向高品质珍稀鱼类创造条件。

4.开发无人岛

福州共有500余个岛屿，其中绝大部分岛屿无人居住。依法管好、利用好无居民海岛，是福州发展海洋经济的最大潜力所在。

5.构建五位一体的现代海洋战略

海洋战略需要系统思维。21世纪初叶的福州海洋战略思考，要关注其信息化背景、全球化背景、市场化背景、生态化背景和人文化背景，并构建数字海洋、法制海洋、经济海洋、生态海洋和文化海洋五位一体的现代海洋战略。

（1）信息化背景和福州数字海洋建设

信息革命萌芽于20世纪40年代，加速发展于20世纪70年代，全面展开于20世纪90年代。在今天，信息科学成为最活跃、发展最迅速、影响最广泛的科技领域，数字化成为信息技术发展的新动力。当海洋的科学审视加载了信息化的滤镜，海洋在人们的视野中就必然会呈现数字化的场景。

（2）全球化背景和福州法制海洋建设

全球化是我们时代的一个重要特征，全球化是网络时代、信息时代的必然。全球化使海洋在新世纪的地位凸显出来，成为比陆地更为重要的战略思考对象。

全球化背景下的海洋是法制海洋，亟须健全"游戏规则"和权威的裁判，从而使人们的海洋活动正当而有序。不然的话，海洋世纪会成为诉讼世纪甚至战争世纪。无论就国际还是国内而言，海洋法制建设都是必需和紧迫的。《联合国海洋法公约》从1970年12月17日开始酝酿，到1994年11月16日正式生效，经历了24年的漫长岁月。它的诞生，是世界海洋史上的一个重要里程碑。它标志着新的国际海洋法律制度的确立，表明人类向往和平利用海洋的新时代。

（3）市场化背景和福州经济海洋建设

市场化不仅是我们期望的一个目标，而且是

我们必须面对的一个事实。市场化背景下的海洋因其经济价值而成为炙手可热的区域，海洋经济开发是具有国际性的热门话题。

当今时代，陆地空间及其资源已严重制约人类的生存和发展，浩瀚无垠的海洋作为人类可持续发展的广阔空间强烈吸引人们的目光。福州是海洋大市，珍惜"蓝色国土"，开发利用海洋，是发展福州经济、提高综合实力的必由之路。福州要强化"经济海洋"和"海洋福州"的理念，对海洋经济发展要加速制定应对的战略。

近几年，福州市对海洋经济给予了越来越多的关注，经济发展的思路已开始向海洋延伸，形成了海陆一体的经济发展架构，"蓝色产业带"的轮廓已经清晰可见。不少科学家预测海洋技术在21世纪可能有重大突破、发展，包括海水淡化技术、海底天然气水合物开发技术，和海洋能利用技术、生物生态技术、养殖和病害控制技术、海洋医药生物技术以及海底金属资源开发技术等，凡此种种，都将大大改变人类社会的能源和原料供应格局。

(4)生态化背景和福州生态海洋建设

从美国海洋生物学家 R·卡森《沉寂的春天》，到罗马俱乐部报告《增长的极限》，再到莱斯特·R·布朗的《建设一个可持续发展社会》，表明生态问题已成为人们关注的话题，把发展纳入生态化轨道，已成为人们的共识。生态化思维拷问科技进步与应用的双重结果，反思人类行为的生态效应；关注生态效益，关心社会与自然的协调共荣。这不仅给遭受污染重创的陆地带来新的生机，而且也规约着人们的海洋开发行为。

海洋不是一个孤立的存在，而是人类生存和发展所依赖的地理环境的一个组成部分，是生态系统的一个组成部分。海洋与陆地有很大的关联性和渗透性。目前，陆源污染是海洋污染的重要方面，加上航运污染、盲目开发、过度捕捞，已对海洋生态造成严重破坏。保护海洋环境，建设生态海洋已成为人们的共识。2004年，联合国环境规划署把"海洋存亡，匹夫有责"定为第33个世界环境日的主题，旨在号召每个人都行动起来，成为推动可持续发展的积极行动者，促进污染防治与重视海洋环境保护，为人类留下清洁的海洋。

(5)人文化背景和福州文化海洋建设

卢梭、池田大作等思想家面对西方社会一方面是巨大的物质成就和文明的进步，另一方面是精神的空虚和道德的堕落，曾尖锐地指出：如果丰富的物质伴随着人性的丧失，如果人的世界充满着财物，而唯独人的心灵、人的德性、人的情操失落了，那么这不是人类的幸福，而是人类的悲哀和没落。我们必须立即改变优先发展经济的想法，站在经济从属文化、教育的立场上始终不懈地为建立富有人性的文化社会而倾注全力。

人文化背景要求福州的海洋思考是一种文化思考，重视福州海洋文化建设。海洋文化具有功利价值、科学价值、道德价值和审美价值。海洋文化研究是先进文化建设的重要组成部分，是应对21世纪国际竞争、不断提高福州综合实力的需要；是解决文化建设与经济社会发展程度不平衡问题的需要；是解决人们文化素质相对偏低问题的需要；是克服落后观念，使心与时代同步的需要；是提升价值观念和社会道德水平的需要。要积极开展福州海洋文化建设，大力弘扬福州海洋文化精神，使海洋工作者形成与时代发展要求相适应的价值观，增强涉海产业系统的凝聚力和向心力，更好地调动海洋与渔业工作者的积极性、主动性和创造性，推动海洋事业全面、协调与可持续发展。

(作者单位　中共福州市委党校)