

于涛, 陈相秒. 2022. 论海南参与南海海洋命运共同体建设的定位及路径. 热带地理, 42 (7): 1180-1189.

Yu Tao and Chen Xiangmiao. 2022. Roles and Paths of Hainan in Building the Shared Future of the South China Sea Maritime Community. *Tropical Geography*, 42 (7): 1180-1189.

论海南参与南海海洋命运共同体建设的定位及路径

于涛^a, 陈相秒^b

(中国南海研究院 a. 海南自由贸易港研究中心; b. 海洋科学研究所, 海口 571100)

摘要: 通过梳理和界定海洋命运共同体这一重要倡议的具体内涵与外延, 发现南海在为国家间海洋争端友好协商和平解决创造范例, 给区域蓝色伙伴关系建设提供经验, 探索构建以规则为基础的区域安全新秩序3个方面肩负着特殊使命。具体到海南, 其在南海海洋命运共同体构建中承担着空间、功能、角色3个方面的特殊定位。海南虽然面临内生性挑战和外部干扰因素的双重阻力, 但通过合理的空间布局和创新性的产业规划, 有望把自身先天具有的地缘优势、深化改革开放和建设自由贸易港赋予的制度创新和政策红利等转化为参与南海命运共同体建设的实际成效。

关键词: 海洋命运共同体; 南海; 海南; 中国特色自由贸易港

中图分类号: D81

文献标志码: A

文章编号: 1001-5221(2022)07-1180-10

DOI: 10.13284/j.cnki.rddl.003522

开放科学(资源服务)标识码(OSID):



1 南海海洋命运共同体

1.1 海洋命运共同体

2019-04-23, 习近平总书记首次提出构建“海洋命运共同体”(习近平, 2021a)。海洋命运共同体是“人类命运共同体”不可分割的重要组成部分, 是命运共同体思想在海洋领域的重要实践, 也是推进全球海洋治理的中国方案(Zhao, 2018; 钱中兵, 2019)。从国际海洋权力秩序角度看, 国际政治重返大国博弈舞台, 海上权力竞争在全球范围内卷土重来, 重塑全球海洋新秩序显得比以往任何时候都来得迫切(Zhang, 2020)。在海洋可持续发展方面, 对海洋资源的争夺和海洋空间的争先利用, 使得“公地悲剧”在世界各国争先呼唤海洋治理的同时却不减反增, 对基于新的价值理念和治理路径的全球海洋格局需求前所未有(卢静, 2022)。海洋命运共同体回答了“国家之间的海洋关系如何处理”“人与海洋如何共处”2方面的问题, 为构

建以国家为主要行为体、和平为主旋律、可持续为重要目标的国家海洋新秩序提供了可行的思路 and 方向。

截至目前, 已有研究从海洋命运共同体提出的国际、国内背景, 现实与理论意义, 内涵范畴等方面对其进行了探讨。相关研究普遍认为, 海洋命运共同体是人类命运共同体理念在海洋领域的应用和发展, 因此也同样包含了政治、安全、经济、文化和生态等5个方面(孙超等, 2020; 金永明, 2021; 王茹俊等, 2022)。具体而言, 海洋命运共同体理念包含了3个层面的内涵: 一是海洋可持续发展观, 即尊重和顺应海洋生态系统的运转规律, 坚持对海洋的有序开发利用, 通过海洋治理实现人类与自然的共同发展; 二是倡导“共同、综合、合作、可持续”的新安全观, 反对谋求自身的绝对安全和建立势力范围从而损害其他国家安全利益的霸权主义; 三是提倡“共商共建共享”的全球治理观, 强调在平等的基础上就全球性海洋挑战进行共同协商、凝

收稿日期: 2022-04-07; 修回日期: 2022-05-24

基金项目: 国家社科重大项目“军民融合战略下海上通道安全法治保障研究”(18ZDA155)

作者简介: 于涛(1981—), 男, 辽宁沈阳人, 经济师, 硕士, 主要研究方向为自由贸易试验区、自由贸易港理论与实践研究, (E-mail) yutao@nanhai.org.cn;

通信作者: 陈相秒(1987—), 男, 浙江温州人, 副研究员, 博士, 主要研究方向为海洋安全、区域合作, (E-mail) chenxiangmiao@nanhai.org.cn。

聚共识(孙超等, 2020; 吴士存, 2021; 金永明, 2021; 王茹俊等, 2022; 杨震, 2022)。

1.2 南海海洋命运共同体

南海自古以来就是中国与东南亚国家及西方世界开展文化交流和贸易往来最为便捷的通道,也是当今全球最为繁忙的货运和能源贸易航道,既是中国与周边国家共建海洋命运共同体的重要场域,也是践行这一重要倡议的试验田(吴士存, 2021)。

海洋命运共同体理念适用于全球各个海域,中国是倡议的提出者,这就意味着中国必须是最重要的践行主体。中国周边分布着渤海、黄海、东海和南海,中国与韩国、日本就黄海和东海理论上具备共建海洋命运共同体的条件,但南海至少有以下独特性:第一,南海是贯通东西方及连通中国与东南亚的重要航道,周边分布着10个国家,地区间的海洋经济活动活跃;第二,南海问题,涉及中国、菲律宾、越南、马来西亚、印度尼西亚、文莱及中国台湾地区“六国七方”,周边国家基于各自诉求对中国在南沙群岛及中沙群岛的部分岛礁领土主权及其附近海域提出主张,其中,越南还对中国西沙群岛单方面提出领土主权和海域管辖权诉求。目前,周边国家占领中国在南海的岛礁至少42个,菲律宾还试图对“坐滩”在中国南沙群岛仁爱礁上的老旧军舰进行加固以达到实际占领的目的。有关南海政治与外交形势的复杂性仍需要做进一步探索。南海争端的解决之道事关地区和平稳定,是航道安全、稳定的经济活动及国家间共享海上资源的重要基础,因此也是南海海洋命运共同体理念需要重点解决的难题。

1.2.1 探索和平解决海洋争端的新机制 事实上,中国基于自20世纪50年代的陆地和海上划界的实践经验,一直以来坚持通过直接当事国间友好对话协商解决有关争议,已经为全球各地的海上争议解决提出了可行方案和开拓性思路。因此,在南海地区主张的以直接当事国间友好对话协商的和平方式解决海洋争端,可为全球其他地区的海域划界和领土主权主张有关争议探索实践经验和成功案例,这是南海海洋命运共同体实践的重要任务。

1.2.2 探索合作开发海洋资源的新模式 据联合国贸易和发展会议(UNCTAD)估计,全球每年航经南海的货物贸易超过3万亿美元,约占全球货物贸

易总量的1/3(United Nations, 2015)。同时,南海蕴藏着种类丰富、储量巨大和开发前景可观的石油、天然气、各类矿产资源及海洋生物资源。但南海地区面临生物多样性退化、海盗和武装抢劫频发(ReCAAP Information Sharing Centre, 2021)、海难事故易发多发、渔业资源加速衰退(Sumaila et al., 2021)等各类挑战。因此,如何跳出“公地悲剧”的困境推进区域海洋生态环保治理,如何在全球海洋产业逐步摆脱资源密集型,向技术密集型转变的过程中抢占制高点,这些都是南海各沿岸国共同面临的课题。中国与周边国家倘若能以环南海的海洋非传统安全治理与海洋产业经济融合式、互补式发展,则可为全球其他地区就构建“蓝色经济伙伴关系”,促进海洋可持续发展及建立机制化的区域海洋治理新模式创造生动的范例。

1.2.3 探索合作安全的海洋治理新秩序 南海被视为“亚洲的地中海”,历来是海洋大国争夺制海权的必争之地(Spykman, 1944)。自冷战结束以来,美国主导的双边联盟网络与以东盟为中心的架构共同主导南海地区安全秩序。但自2010年以来,美国显著增加在南海地区的军事部署,并逐步构建以南海为重要节点的“小集团”策略。在此背景下,南海安全形势受到较大干扰,部分声索国也趁机加大在海上油气开发、岛礁建设等单边行动。因此,如何构建共同与合作安全的海上新秩序,成为环南海国家的共同期待。中国自2013年重启“南海行为准则”磋商,致力于构建基于规则的地区安全新秩序,但“南海行为准则”磋商仍面临诸多来自区域内外的挑战,周边国家仍担负着为全球海洋发展探索构建基于规则与合作的海上新秩序的重要任务(Amer, 2014; Panda, 2020; Viet Hoang, 2020)。

2 海南参与南海海洋命运共同体建设的定位

2.1 对海南的总体认知

海南自1988年建省兴办经济特区便被受权管辖中国在南海诸岛及广阔的主张管辖海域,加之海南作为地处南海且与东南亚周边9个沿海国围海而居,从地理、历史文化基础、政治层面看,都是中国与周边国家在南海践行海洋命运共同体理念的特殊参与者。特别是自2018-04-13以来,海南开启了建设中国特色自由贸易港和新一轮改革开放的进程,这

为海南发挥独特地理单元和面向东盟最前沿的优势,在南海海洋命运共同体建设中发挥独特作用创造了可能。

2.1.1 海南在中国与周边国家共建“南海命运共同体”的整体布局中是“前方基地” 海南是中国面向东盟的最前沿,与东南亚国家中的越南、菲律宾、马来西亚、印度尼西亚、文莱、新加坡、泰国及缅甸等8国共同围南海而居,隔海相望。在中国与东南亚构架推动南海沿岸国合作机制的构想落地生根的过程中,海南扮演了举足轻重的角色。尤其是被受权管辖南海的海南,在中国与东盟国家开展生态环境保护、海上人道搜救、海洋科研、气候变化等领域的合作,推进区域海上非传统安全治理的过程中是必不可少的参与者。

2.1.2 海南是中国以共建21世纪“海上丝绸之路”为抓手推进“南海命运共同体”建设的重要战略支点 “海上丝绸之路”古已有之,并一直是中西方经贸文化交流的重要桥梁。包括海南在内的中国东南沿海地区,是古代“海上丝绸之路”的重要组成部分,在东西方经贸文化交流中起至关重要的纽带作用。21世纪“海上丝绸之路”有2条路线:一是从中国沿海港口经南海,进入马六甲海峡到印度洋,延伸至欧洲;二是从中国沿海港口经南海向南太平洋延伸。海南地处连接东北亚和东南亚的南海航道中心,是21世纪“海上丝绸之路”的必经之地。同时,海南又背靠中国内陆、面向东南亚,位于南海贸易通道重要位置,占据独特地理区位优势,是古代海上丝绸之路的重要驿站,在21世纪“海上丝绸之路”建设中扮演了战略支点的角色。

2.1.3 海南是中国与东盟国家扩大海洋产业深度融合的“先锋官” 构建独步全球的热带海洋产业体系是海南与南海周边国家共同任务,也是沿岸地区开展海洋产业和经济合作的指导框架(Vitasa et al., 1999)。如何抓住“一方水土养一方人”的人类社会发展规律,挖掘热带海洋这一独特自然条件的潜力,在南海区域构建独具特色和具有全球竞争力的海洋产业,是中国与东盟国家在新一轮海洋产业转型浪潮中必须加以解决的问题。海南作为全国唯一热带海洋大省,也因此肩负着中国与东盟国家扩大热带特色海洋产业深度融合

的重要任务。

2.2 海南参与南海海洋命运共同体建设的定位

2.2.1 海洋产业先导 《中共中央国务院关于支持海南全面深化改革开放的指导意见》(中共中央国务院,2018;以下简称“12号文”)要求海南科学有序开发利用海洋资源,培育壮大特色海洋经济,形成陆海资源、产业、空间互动协调发展新格局,并高起点发展海洋经济,积极推进南海天然气水合物、海底矿物商业化开采,加快培育海洋生物、海水淡化与综合利用、海洋可再生能源、海洋工程装备研发与应用等新兴产业,支持建设现代化海洋牧场。《海南自由贸易港建设总体方案》(以下简称《总体方案》)^①进一步细化中短期任务,要求和支持海南积极发展海洋物流、海洋旅游、海洋信息服务、海洋工程咨询、涉海金融、涉海商务等,构建具有国际竞争力的海洋服务体系。

据《海洋的未来:2050》(DNV,2021)研究报告的预测,到2050年,海上风力发电占海洋资本支出将增长到50%,石油和天然气产业将从海洋总资本支出的80%萎缩至仅25%。水产养殖和能源生产对海洋空间的需求将增加9倍,亚洲的能源转型和购买力的增强将改变航运业的前景。此外,到本世纪中叶,年总渔获量将达到9500万t,超过海洋捕捞渔业的最大可持续产量,而水产养殖产量将增加1倍以上,接近野生捕捞水平。但到2050年,海洋鱼类(内陆和海洋)仅占全球蛋白质需求的9%。目前,全球海洋相关行业的总增加值中,海上石油和天然气占1/3,其次是海洋和滨海旅游业、海洋设备和港口。这意味着,海洋捕捞业、海洋能源开发、海上航运等传统海洋产业将慢慢被时代发展潮流所淘汰,而新的海洋产业也将慢慢成体系出现(Jolly,2017)。

海洋经济的可持续发展是南海海洋命运共同体建设的重要方面,而海南因为有建设中国特色自由贸易港所提前谋划、部署和布局的新海洋产业结构,以及中央政府赋予的制度集成创新的独特优势,从而具备了打造面向21世纪海洋产业体系的“先机”。特别是《总体方案》中支持海南发展现代海洋服务业以及“12号文”提出的海南构建生物医药、高端制造、可再生能源等新海洋产业体系,为海南在中国参与全球新一轮海洋产业变革中引领南海地区各

^① http://www.gov.cn/zhengce/2020-06/01/content_5516608.htm

国加快产业转型升级和加紧构建新产业结构，从可持续发展维度建设南海命运共同体，创造了巨大的动力并将慢慢积蓄难以想象的能量。

2.2.2 对外交流先锋 加强与周边国家和地区的海上合作和海洋文化交流，并在共建“一带一路”倡议实施中有效发挥战略支点作用，是海南参与南海命运共同体建设的重要任务。“12号文”要求海南建设“国家重大战略服务保障区”，包括深化对外交往与合作、共建“一带一路”倡议等。其中，特别强调海南要充分利用博鳌亚洲论坛等国际交流平台，推动与“一带一路”沿线国家和地区开展更加务实高效的合作，建设21世纪“海上丝绸之路”重要战略支点；并支持海南加强与东南亚国家的沟通交流，明确指出重点开展旅游、环境保护、海洋渔业、人文交流、防灾减灾等领域合作。建设中国特色自由贸易港势必将支持海南加速和加大力度塑造涉海对外开放合作新格

局，从而为海南积极地融入和参与南海命运共同体构建打开重要的突破口。

2.2.3 海洋生态文明窗口 打造国家生态文明试验区是中央对海南深化改革开放的“三区一中心”定位的内容之一。这一定位即是要“牢固树立和践行绿水青山就是金山银山的理念，坚定不移走生产发展、生活富裕、生态良好的文明发展道路，推动形成人与自然和谐发展的现代化建设新格局，为推进全国生态文明建设探索新经验”。海洋生态文明是打造国家生态文明试验区的应有之义，也是海南作为全国海洋第一大省的应尽使命，同时更是共建南海命运共同体的核心内涵。全面深化改革开放建设中国特色自由贸易港的系列政策安排与制度设计，为海南探索海洋生态文明设定了包括内容、目标及方法在内的指导框架，也为海南参与和推动中国与周边国家让海洋命运共同体倡议在南海落地生根发芽设计了新的路径（表1）。

表1 海南深化改革开放和建设自贸港涉海主要政策设计

Table 1 The policy design of hainan's deepening reform, opening up and building a free trade port

| 文件 | 海南涉海政策摘要 |
|------|--|
| 12号文 | <p>深度融入海洋强国、“一带一路”建设、军民融合发展等重大战略，全面加强支撑保障能力建设，切实履行好党中央赋予的重要使命，提升海南在国家战略格局中的地位和作用。</p> <p>坚持统筹陆地和海洋保护发展。加强海洋生态文明建设，加大海洋保护力度，加强海洋权益维护，科学有序开发利用海洋资源，培育壮大特色海洋经济，形成陆海资源、产业、空间互动协调发展新格局。</p> <p>高起点发展海洋经济，积极推进南海天然气水合物、海底矿物商业化开采，鼓励民营企业参与南海资源开发，加快培育海洋生物、海水淡化与综合利用、海洋可再生能源、海洋工程装备研发与应用等新兴产业，支持建设现代化海洋牧场。</p> <p>面向深海探测、海洋资源开发利用、航天应用等战略性领域，支持海南布局建设一批重大科研基础设施与条件平台，建设航天领域重大科技创新基地和国家深海基地南方中心，打造空间科技创新战略高地。</p> <p>充分利用博鳌亚洲论坛等国际交流平台，推动海南与“一带一路”沿线国家和地区开展更加务实高效的合作，建设21世纪“海上丝绸之路”重要战略支点。</p> <p>加强海南与东南亚国家的沟通交流，重点开展旅游、环境保护、海洋渔业、人文交流、创新创业、防灾减灾等领域合作。</p> <p>完善南海岛礁民事服务设施与功能，建设生态岛礁，打造南海军民融合精品工程。</p> <p>依托泛珠三角区域合作机制，鼓励海南与有关省区共同参与南海保护与开发，共建海洋经济示范区、海洋科技合作区。</p> <p>加强对海洋生态环境的司法保护；开展海洋生态系统碳汇试点。</p> <p>制定实施海南省海洋主体功能区规划；严格保护海洋生态环境。</p> |
| 总体方案 | 完善海洋服务基础设施，积极发展海洋物流、海洋旅游、海洋信息服务、海洋工程咨询、涉海金融、涉海商务等，构建具有国际竞争力的海洋服务体系。 |

资料来源：《中共中央国务院关于支持海南全面深化改革开放的指导意见》（中共中央 国务院，2018）及《海南自由贸易港建设总体方案》^①

3 海南参与南海海洋命运共同体建设的挑战

全面深化改革开放建设中国特色自由贸易港的政策红利有助于海南释放潜力，在中国与东南亚国家共建南海命运共同体的过程中发挥重要作用，但海南要实现从“潜力”到“优势”的转化仍然面临

来自内部和外部2个方向的阻滞性因素。内生性阻力和外部干扰因素通过海洋经济发展动能不足、产业结构存在竞争性、区域关系泛政治化3条路径的共同作用，将限制建设中国特色自贸港赋予海南参与构建南海命运共同体政策红利的充分发挥。其中，海洋经济发展动能不足主要指海南的海洋生产总值规模小，新兴海洋产业的领导力不足两方面内

容 (Shu, 2010; Genna et al., 2013); 产业结构存在竞争性包括海南与越南、菲律宾和新加坡等地的海洋产业的重叠性大于差异性, 以滨海旅游和港航运输为主的第三产业和以渔业捕捞业为主要内容的第一产业都存在较大的相似性和竞争性; 区域关系泛政治化主要指海南与周边国家沿海地区的海洋生态保护、科考等领域的合作极易受到南海争端的影响。

3.1 内生性阻力

3.1.1 海南海洋经济基础相对薄弱 海南虽然是海洋资源大省, 但其海洋经济总量在全国海洋经济总产值中的比重仍然较低, 海洋经济十分孱弱。海南

管辖全国约 2/3 的海洋面积, 但海洋生产总值总量偏低。据统计, 2019 年海南海洋生产总值 1 717 亿, 占全国总产值 8.9 万亿元规模的 0.19%, 在总量上只有不到邻近省份广东的 8.2%, 在沿海 7 个主要省份中海洋经济产值最低 (表 2)。根据《海南省海洋经济发展“十四五”规划 (2021—2025 年)》(海南省自然资源和规划厅, 2021), 整个“十三五”期间海南海洋生产总值年均增长 8.85%, 年均增速与浙江、广东基本持平, 但远低于福建的 14.23%。海洋产业基础的相对薄弱制约了海南在新一轮海洋产业革命进程中挖掘自身独特优势, 塑造区域海洋经济发展“领头羊”角色的空间 (方壮志, 2002)。

表 2 2012—2020 年沿海 7 省海洋经济产值对比

Table 2 Comparison of marine economic output value of seven coastal provinces 亿元

| 省份 | 2012年 | 2013年 | 2014年 | 2015年 | 2016年 | 2017年 | 2018年 | 2019年 | 2020年 |
|----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 山东 | 8 792 | 9 696 | 11 288 | 12 422 | 13 280 | 14 000 | 13 400 | 14 600 | 13 187 |
| 江苏 | 4 722 | 4 921 | 5 590 | 6 016 | 6 606 | 6 939 | 7 618 | 8 073 | 7 828 |
| 浙江 | 4 947 | 5 257 | 5 437 | 6 180 | 6 597 | 7 257 | 7 965 | 8 737 | 9 200 |
| 福建 | 4 482 | 5 028 | 5 980 | 7 075 | 7 999 | 9 200 | 10 095 | 12 000 | 10 500 |
| 广东 | 10 506 | 11 283 | 13 229 | 14 443 | 15 968 | 17 800 | 19 300 | 21 059 | 17 245 |
| 广西 | 761 | 899 | 1 021 | 1 130 | 1 251 | 1 377 | 1 502 | 1 664 | 1 760 |
| 海南 | 752 | 883 | 902 | 1 004 | 1 149 | 1 286 | 1 583 | 1 717 | 1 536 |

数据来源: 海洋统计年鉴及各省市官方发布

3.1.2 海洋科技创新实力相对薄弱 海南海洋科技实力相对薄弱反映在 3 个方面: 第一, 对科技创新投入不足, 缺乏高水平的创新主体及平台。2020 年, 海南涉海高校和科研机构只有 16 个, 与山东、广东等沿海省份差距巨大。第二, 高精尖海洋科研人才及创新团队的“历史欠账”已渐渐成为限制海南释放地理空间优势的“沉疴”。即使是“十三五”时期迅速崛起的深海科技, 除位于三亚的中科院深海科学与工程研究所和海南大学等少数科研院校以外, 其他深海科技人才培养高校、深海科技研究力量尚处引进落地阶段。第三, 长期以来, 海南海洋经济以海洋渔业、滨海旅游、油气资源开发等企业为主, 海洋高科技产业发展相对不足。科技创新平台不足、海洋科研成果转化率低、高端海洋人才的供不应求, 这些内生性因素叠加阻碍了海南在南海区域的珊瑚礁系统修复、渔业资源调查与保护、海洋微塑料垃圾治理等领域中作用的发挥。

3.1.3 海南与环南海周边国家产业同构 2020 年海南重点海洋产业增加值中, 海洋渔业、海洋交通运输业、海洋旅游业分别为 305 亿、66 亿、270 亿

元, 海洋科研教育管理服务业为 511 亿元 (海南省自然资源和规划厅, 2021), 其中前三者的占比超过一半以上。海南海洋渔业产值占比虽逐年下降但仍以传统捕捞业为主, 海洋牧场、休闲渔业及智能网箱养殖等新兴渔业产业发展不充分。此外, 海洋第三产业同样也存在新业态发展缓慢、新动能培育跟不上全国乃至全球海洋产业向技术密集型转变浪潮的问题。

相比之下, 目前南海周边国家中的越南、菲律宾、马来西亚、印度尼西亚等国的海洋产业都以海洋渔业、港航运输业、海洋旅游等为主。以马来西亚为例, 其海洋产业主要包括油气、航运、旅游和船舶制造、捕捞业 5 个部门 (邹新梅, 2020)。统计数据显示: 2016—2020 年的 5 年中, 渔业产业的产值保持在 25 亿美元左右 (Hirschmann, 2021a)。2011—2016 年统计数据显示: 海洋捕捞业与内陆捕捞业的产值比是 300 : 1, 可以推断出马来西亚渔业产业产值 99% 以上来自海洋渔业, 且海洋捕捞业还创造了超过 13 万人的就业岗位 (Ahmad Faizal Bin Mohamed Omar, 2022)。此外, 海洋旅游业对马来

西亚 GDP 的贡献率在 6% 左右 (Hirschmann, 2021b)

菲律宾的海洋渔业产值占全国全部海洋产值的将近 1/3, 统计数据显示: 2018 年其比例达到 29.1%; 其次是酒店和海洋运输等服务业, 占 24.2%; 最后是海洋制造业、油气和发电等其他产业 (Lisa et al., 2019)。

越南的海洋产业结构与马来西亚更是相似, 海洋油气产业、滨海旅游业、以船舶制造和水产品加工为主的制造业、渔业、港航运输业等为主, 2015 年公开的数据显示: 油气产业产值占全国海洋总产值 41% (Nguyen, 2015)。值得注意的是, 越南的港航运输业 2015 年以后发展迅速, 2021 年海上通道货物运输量达到 8.4 亿 t, 是 2016 年 4.6 亿 t 的 1.8 倍 (Nguyen, 2022)。

因此, 海南和东南亚主要沿海国的海洋产业都集中在传统的港航运输、海洋旅游和渔业产业, 且其中渔业又都是以捕捞业为主, 海洋旅游也主要为滨海旅游。海南与沿岸国家的海洋运输业都是以满足本地区的进出口贸易为主, 合作空间并不大。此外, 菲律宾、越南和马来西亚的海洋油气产业规模远超海南, 但一方面, 三国海洋油气开发大多数位于南海争议区, 与海南并无合作空间; 另一方面, 越南、马来西亚、新加坡、印度尼西亚等国均在全球市场油气化工产业链中占有重要地位, 就现阶段来看, 这些国家与海南在海洋油气深加工领域同样是竞争大于合作。

3.2 外部干扰因素

南海问题并非中国与一些国家之间双边关系的全部, 但对中国与东盟、声索国之间关系的影响却不可低估 (Weissmann, 2010)。尤其是从 2012 年黄岩岛事件到南海仲裁案, 中菲关系因南海问题而陷入长达数年的“止步不前”且风波不断就可见一斑。海南推进与周边地区之间在海洋经济、生态环保、人道搜救等领域的合作同样也需要经受南海问题的考验。南海问题对海南发挥建设中国特色自由贸易港优势, 参与南海命运共同体建设的影响的表现形式和运作机理包括: 一是周边部分声索国对争议海域的单方面主张以及将海洋治理与合作“政治化”的倾向, 使得沿岸地区开展譬如环保、科研等领域的合作举步维艰 (Chen, 2013)。二是周边国家和地区对三沙市等中国管辖南海基层政权的“否定式”导致海南参与区域海洋合作, 推进落实南海命

运共同体的过程中面临“有载体难发挥”的困局 (Ramzy, 2012)。三是海南与越南、菲律宾等国的“地区之间”的海洋产业及低敏感领域的合作, 同样还面临着国家间外交关系因南海问题而波动起伏和政治互信不足的考验。

4 海南参与南海海洋命运共同体建设的路径

构建“海洋命运共同体”作为国家层面的宏观战略和政策理念, 其具体实施还有赖于全社会各类主体的积极参与 (吴士存等, 2020)。中国特色自由贸易港政策的红利要在南海命运共同体构建中充分体现出来, 关键还要落在具体的布局和实施举措上。

4.1 空间规划

海南在参与和服务南海命运共同体倡议落实中主要有 2 个地理板块, 即海南本岛及三沙市。其中, 海南本岛是政治、经济和文化中心所在地, 也是《总体方案》中提出的到 2025 年封关运作的主体空间。三沙市作为中国管辖南沙群岛、西沙群岛和中沙群岛诸岛及主张海域的基层政权, 在南海命运共同体的构建中可以发挥与海南本岛不一样的作用。

4.1.1 南向以三沙市作为中国推进海洋治理的“支点” 三沙市在法律意义上管辖着西南中沙群岛数以 200 多个岛礁及中国在南海主张的约 200 万 km² 海域的绝大多数。因此, 三沙市具有管辖海域面积大、岛礁资源丰富、与东盟国家直接隔海相望等海南乃至全国其他地区所不具备的天然优势。这些天然优势是中国与周边国家开展海上务实合作的基础。海南可以把三沙市作为支点, 按照中央统一部署, 推进海洋环境保护、科研、人道搜救等基层政权负主要责任的领域。尤其是党中央赋予三沙市的“四大使命”之一的“保护”, 海南应在海洋环境监测、打击非法捕捞、开展海洋科研、实施珊瑚礁修复等海洋生态修复专项, 以及探索现代海洋服务业等蓝色产业等方面, 充分发挥三沙市的“前线”优势和主体功能。

4.1.2 北向以海南本岛作为中国内外海洋合作“交汇点” 一方面, 海南本岛可以从地方事权力所能及的角度出发, 在海洋渔业养殖、生物多样性的保护与修复、突发海难事故的搜救、海洋科研等方面与周边国家的沿海地区建立“项目对项目”

“地区对地区”的合作模式，从而达到从基层政权的层面服务国家之间海洋合作及南海区域海洋治理的效果。另一方面，海南要用好、用足、用活“12号文”及《总体方案》中所赋予的金融、税收、重点和新兴产业扶持等方面的特殊政策，在南海地区蓝色经济产业的发展中塑造“区域性引领者”的角色。

4.2 产业布局

可持续的海洋产业是构建南海命运共同体的重要内容，也是前提保证。只有充分满足了周边国家对海洋经济的利益诉求，才能将各国的注意力吸引到共建南海命运共同体当中。海南要充分利用全面深化改革的契机，抓住建设中国特色自由贸易港的政策红利，提升参与构建南海命运共同体的“基本功”。

1) 打造海洋产业园区。发挥海南与南海周边国家海洋经济特色，在积极引进海洋装备制造、油气勘探与生产等产业的同时，支持海南和内地的海洋养殖与加工、远洋渔业、海洋装备、海水淡化、海洋新能源、新材料等领域企业以海南为跳板“走出去”，在南海周边国家设立生产基地，并可采取双边与多边合作相结合、跨领域与重点同步推进的方式，推动建设境外海洋产业合作园区，探索打造综合性临港工业园和涉海科技产业园。

2) 加强区域合作。“国之交在于民相亲”，国民之间的友谊和交往是国家间良好关系的重要组成部分和基础。东盟国家对于发展蓝色经济都有较强的意愿，且已经提上了区域共同发展的议事日程(ASEAN, 2021)。海南作为中国最早开放的前沿门户，既拥有丰富的侨务资源，也在东南亚省市两级政府拥有丰富的国际友好城市资源，应将其加以充分挖掘与利用。在与邻近或友好合作密切的省/州或城市交往过程中，可以相应地将蓝色伙伴关系或蓝色经济合作纳入其中，以深化彼此间的经贸合作与人文交流。具体而言，海南应将落实构建“海洋命运共同体”的宏观战略要求与地方外事、外资、外经贸工作紧密结合。就中短期而言，以新加坡、泰国等作为突破口，在亚太蓝色城市群与蓝色伙伴城市的构建上取得必要进展。具体合作形式可以多种多样，既可包括签署合作备忘录和项目合作意向书，也可以通过合办蓝色经济产业园，加强对小微型高科技产业项目的孵化和扶持力度。

3) 推动环南海地区海洋旅游产业。“12号文”指出，支持海南开通跨国邮轮旅游航线，支持三亚等邮轮港口开展公海游航线试点，加快三亚向邮轮母港方向发展，放宽游艇旅游管制。有序推进西沙旅游资源开发，稳步开放海岛游。《总体方案》进一步从查管理，为商务人员、邮轮游艇提供出入境通关便利，建设邮轮旅游试验区，吸引国际邮轮注册等方面给予海南发展邮轮旅游以特殊的政策安排。海南应大力开发以海口、三亚为母港，连接越南、菲律宾、马来西亚、新加坡等国家，充分融合不同地区特色的定期邮轮旅游线路；并以此为基础，加强与国内外邮轮旅游城市的沟通交流，以“环南海邮轮旅游城市联盟”为抓手，引领周边国家共同在本地区打造具有全球影响力和竞争力的现代海洋旅游服务产业体系。此外，海南可以探索如何加快步伐进一步扩大西沙旅游的规模，如通过增加开放岛礁和增开邮轮班次，为环南海旅游合作奠定基础。

4) 构建环南海地区蓝色金融平台。蓝色金融的出现是由海洋产业本身特点所决定的，也是海洋经济趋向健康发展的表现。从具体功能而言，蓝色金融应为涉海企业提供投融资、结算、风控、保险、信息等全方位的金融服务，在海洋产业结构调整和经济方式转变中发挥引导作用，从而使海洋经济朝着高附加值、绿色环保及可持续的方向发展。2018年1月，中国人民银行、国家海洋局、国家发改委等八部委联合印发了《关于改进和加强海洋经济发展金融服务的指导意见》(以下简称《意见》)(中国人民银行等, 2018)，明确提出发展涉海金融，保障海洋经济可持续发展。

结合八部委的《意见》，海南今后在打造蓝色金融平台，支持海洋经济发展上应着力于以下4个方面：一是创新海洋金融产品，打造互联网航运交易平台。探索设立“海洋创投基金”，通过该基金和开发性金融引导集聚各类投资基金聚焦、投资海洋经济，突出开发性金融对海洋经济的中长期扶持和资金引导作用；推动海洋经济相关保险险种的创新推广，覆盖航运、跨境贸易、旅游、环境等更多领域。建立基于互联网的集港口、航运、物流、金融、政务、中介服务、大数据信息服务于一体的综合性航运交易和服务平台。二是引导金融机构支持海洋产业发展，积极拓展多渠道融资。大力引导银

行类金融机构加大对海洋经济重点产业和项目的信贷支持,鼓励运用银团贷款、金融租赁等方式为涉海企业提供融资支持;支持符合条件的海洋企业通过上市及发行企业债、公司债、短期融资券、中长期票据等筹措发展资金。三是积极吸引国内外海洋金融机构,争取设立国际海洋开发银行。争取设立以蓝色经济为主题的国家金融改革试验区。四是大力培养和引进复合型海洋金融人才,利用国际多双边合作,提高海洋金融类人才培训的国际化水平,提高海南海洋金融从业者的国际竞争力。就具体举措而言,首先,要依托国际资本优势,积极开发新兴金融服务品种,并充分利用中国特色自由贸易港的政策优势,在人民币国际化、离岸金融发展方面采取积极举措。其次,用活金融、证券、期货、大宗商品市场,分散海洋产业投资风险。最后,进一步发展涉海绿色金融,保护海洋生态环境。

5 结论

本文从海洋命运共同体建设对海南的角色定位,以及自贸港建设为海南参与南海海洋命运共同体建设提供的新机遇,以及海南服务南海海洋命运共同体建设面临的挑战等问题入手,回答海南在服务南海海洋命运共同体建设中的优势、不足、挑战、机遇,并提出进一步建设的思路和路径。海南虽然在中国与周边国家共建南海命运共同体的系统性工程中占据区位优势,但这只是自然禀赋和顶层设计上体现。现实中,海南的海洋经济总量和海洋科技创新引领能力与中国沿海发达经济体还存在较大差距,这种“后天能力”的不足限制了海南将相对有利的条件转化为现实的“生产力”。与“内生性挑战”相对应的“外部干扰因素”同样不可忽视,南海问题的客观存在及相当长时期内难以彻底解决的情景,势必将对海南参与构建南海命运共同体带来诸多的外部阻力。

因此,海南必须抓住全面深化改革开放和建设中国特色自由贸易港的契机,利用顶层设计赋予的全新且强劲的动力,对冲内生性挑战和外部干扰因素带来的阻力。在地理空间上,推动形成海南本岛作为后方、三沙市作为最前方的地理布局,利用功能相互差异、优势和短板相互补充的“南北轴”,撬动海南发挥中国与周边国家共建南海命运共同体的系统性过程。在产业上,海南要抓住未来海洋经

济发展的新业态、新趋势,利用好全面深化改革开放和中国特色自由贸易港建设框架的特殊政策安排,通过创新,制造制度性和政策性动能。

空间规划和产业体系的合理布局将打通海南的发展瓶颈,把地处中国最南端和面向东盟最前沿的地缘优势、全面深化改革开放和中国特色自由贸易港建设的独特政策动能发挥到极致,从而推动将中国特色自由贸易港建设的政策优势转化为海南参与构建南海命运共同体的实际成效。

海洋命运共同体从理念到实践的转化是一个系统性的过程,对于海南而言尤其如此。因此,本文更多的是尝试从宏观的视角对这一课题进行解释,但这种解释同时也引申出了具体和微观的问题。譬如,中国特色自由贸易港的政策设计虽然对海南未来发展海洋新型海洋产业做出了安排,但这种安排是一种宏观性的,因此海南如何培育新的海洋产业以及领导本地区海洋经济转型,这仍需要做进一步的思考。再有,涉及南海争端的事权集中在中央政府,但这并不意味着海南应对“南海因素”只能处于“被动”局面,经济和科技领域的合作对促进争端国间处理海上争端具有重要意义,但这需要海南的积极作为。最后,本文对海南与东南亚海洋产业结构的对比分析仅停留在宏观层面,未来还需要深入两地海洋产业的互补性和竞争性,有意识地通过科学规划和政策引导,以促进提升区域海洋产业一体化水平。

参考文献 (References):

- Ahmad Faizal Bin Mohamed Omar. 2022. Fisheries Country Profile: Malaysia. (2022-05-11) [2022-04-16]. <http://www.seafdec.org/fisheries-country-profile-malaysia/>.
- Amer Ramses. 2014. The South China Sea: Challenge for ASEAN. *Policy Brief of the Institute for Security and Development Policy*, 150: 1-2.
- ASEAN. 2021. Asean Leaders' Declaration on The Blue Economy. (2021-10-26) [2022-05-13]. <https://asean.org/asean-leaders-declaration-on-the-blue-economy/>.
- Chen Sulan. 2013. Environmental Cooperation in the South China Sea: Factors, Actors and Mechanisms. *Ocean & Coastal Management*, 85: 131-140.
- DNV. 2021. Ocean's Future to 2050: A Sectoral and Regional Forecast of the Blue Economy. (2021-12-15) [2022-07-12]. https://sectormaritime.es/wp-content/uploads/2022/01/a5a6931299684ac8a8922429963c073d_low.pdf.
- 方壮志. 2002. 区域领导者与区域经济一体化. *世界经济*, (21):

- 55-60. [Fang Zhuangzhi. 2002. Regional Leaders and Regional Economic Integration. *World Economy*, (12): 55-60.]
- Genna Gaspare and Noordijk Peter. 2013. *Political Performance, Leadership and Regional Integration in Europe: An Examination of the French and German Roles*. Maryland: European Union Studies Association.
- Hirschmann R. 2021a. Travel and Tourism in Malaysia-Statistics & Facts. (2021-08-18) [2022-04-15]. https://www.statista.com/topics/5741/travel-and-tourism-in-malaysia/#topicHeader_wrapper.
- Hirschmann R. 2021b. GDP from the Fishing Industry in Malaysia 2016-2020. (2021-12-16) [2022-04-17]. <https://www.statista.com/statistics/952755/ietnam-gdp-from-fishing-industry/>.
- 海南省自然资源和规划厅. 2021. 海南省海洋经济发展“十四五”规划(2021—2025年). (2021-06-08) [2022-05-05]. <https://www.hainan.gov.cn/hainan/tjgw/202106/f4123d47a64a4befad8815bf1b98ea4e.shtml>. [Hainan Provincial Department of Natural Resources and Planning. 2021. Hainan Province's "14th Five-Year Plan" for Marine Economic Development(2021-2025). (2021-06-08) [2022-05-05]. <https://www.hainan.gov.cn/hainan/tjgw/202106/f4123d47a64a4befad8815bf1b98ea4e.shtml>.]
- Jolly C. 2017. The Ocean Economy in 2030, Workshop on Maritime Cluster and Global Challenges 50th Anniversary of the WP6. (2017-06-07) [2022-06-15]. <https://www.geoblueplanet.org/wp-content/uploads/2017/06/OECD-The-Future-of-the-Ocean-Economy-Blue-Planet-Conference.pdf>.
- 金永明. 2021. 论海洋命运共同体理论体系. 中国海洋大学学报(社会科学版), (1): 1-11. [Jin Yongmin. 2021. On the Theoretical Regime of the Maritime Community with a Shared Future. *Periodical of Ocean University of China (Social Science Edition)*, (1): 1-11.]
- Lisa Grace S Bersales, Vivian R Ilarina John Lourenze S Poquiz, Janel Asley Raviz and Jenny Lou De Las Alas. 2019. Measuring the Ocean Economy: Towards the Compilation of The Philippine Ocean Economy Satellite Accounts. (2019-10-04) [2022-04-16]. <https://www.psa.gov.ph/sites/default/files/2.1.1%20Measuring%20the%20Ocean%20Economy%20Towards%20the%20Compilation%20of%20the%20Philippine%20Ocean%20Economy%20Satellite%20Accounts.pdf>.
- 卢静. 2022. 全球海洋治理与构建海洋命运共同体. 外交评论, (1): 1-22. [Lu Jing. 2022. Global Governance and Building Maritime Community with the Shared Future. *Foreign Affairs Review*, (1): 1-22.]
- Nguyen Hoang Ha. 2015. Viet Nam's Marine Industries: Current State and Perspectives. (2015-12-15) [2022-06-17]. https://www.eascongress.pemsea.org/sites/default/files/file_attach/PPT-S3W3-15-NguyenHoangHa_%20rev.pdf.
- Nguyen Minh-Ngoc. 2022. Volume of Goods through Seaports in Vietnam 2016-2022. (2022-01-25) [2022-04-18]. <https://www.statista.com/statistics/1226238/ietnam-volume-of-goods-through-seaports/>.
- Panda Jagannath P. 2020. Code of Conduct Needed for South China Sea. (2020-09-03) [2022-07-11]. <https://isdp.eu/publication/code-of-conduct-needed-for-south-china-sea/>.
- 钱中兵. 2019. 共同构建海洋命运共同体. (2019-04-23) [2022-04-18]. http://www.xinhuanet.com/politics/2019-04/23/c_1124406792.htm. [Qian Zhongbing. 2019. Xinhua Comments, Building a Maritime Community with Shared Future. (2019-04-23) [2022-04-18]. http://www.xinhuanet.com/politics/2019-04/23/c_1124406792.htm.]
- Ramzy Austin. 2012. China's Newest City Raises Threat of Conflict in South China Sea. *Times World*, 2012: 7-24.
- ReCAAP Information Sharing Centre. 2021. Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia: Annual Report January-December 2021. Singapore: ReCAAP Information Sharing Centre.
- Spykman Nicholas. 1944. *The Geography of the Peace*. New York: Harcourt, Brace, 1-20.
- Shu Min. 2010. Leadership in Regional Cooperation and Integration: A Functional Approach to East and Southeast Asia 1997-2009. *Waseda Global Forum*, (7): 363-383.
- Sumaila U Rashid. 2021. Sink and Swim: The Future of Fisheries in the East and South China Seas. Hong Kong: ADM Capital Foundation.
- 孙超, 马明飞. 2020. 海洋命运共同体思想的内涵和实践路径. 河北法学, 38(1): 183-191. [Sun Chao and Ma Mingfei. 2020. The Connotation and Practical Path of the Thought of Maritime Community with a Shared Future. *Hebei Law Science*, 38(1): 183-191.]
- United Nations. 2015. Review of Maritime Transportation, 2015. United Nations Conference on Trade and Development, New York and Geneva. (2015-10-13) [2022-07-12]. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2015_en.pdf.
- Weissmann Mikael. 2010. The South China Sea Conflict and Sino-Asian Relations: A Study in Conflict Prevention and Peace Building. *Asian Perspective*, 34(3): 35-69.
- 王茹俊, 王丹. 2022. 海洋命运共同体理念: 生成逻辑, 思想意涵与理论品格. 大连海事大学学报(社会科学版), 21(1): 11-19. [Wang Junru and Wang Dan. 2022. Generating Universal Word Meanings: Logical Meaning and Case. *Journal of Dalian Maritime University (Social Science Edition)*, 21(1): 11-19.]
- 吴士存, 陈相秒. 2020. 全球海洋治理的未来及中国的选择. 亚太安全与海洋研究, 33(5): 1-22. [Wu Shicun and Chen Xiangmiao. 2020. The Future of Global Ocean Governance and China's Option. *Asia-Pacific Security and Maritime Affairs*, 33(5): 1-22.]
- 吴士存. 2021. 南海可成海洋命运共同体“试验田”. 环球时报, 2021-09-13(评论版). [Wu Shicun. 2021. The South China Sea Could Become a "Test Field" for Building Maritime Community with a Shared Future. *Global Times*, 2021-09-13 (Opinions).]
- 习近平. 2021. 习近平谈治国理政(第三卷). 北京: 外文出版社, 463-464. [Xi Jinping. 2021. Xi Jinping: The Governance of China (Volume 3). Beijing: Foreign Languages Press, 463-464.]
- Zhang Weibin. 2020. An Ocean Community with a Shared Future:

Conference Report. *Marine Policy*, 116: 1-4.

Zhao Xiaochun. 2018. In Pursuit of a Community of Shared Future China's Global Activism in Perspective, *China Quarterly of International Strategic Studies*, 4(1): 23-37.

中共中央 国务院. 2018. 中共中央国务院关于支持海南全面深化改革开放的指导意见. (2018-04-14) [2022-04-12]. http://www.gov.cn/zhengce/2018-04/14/content_5282456.htm. [The State Council, The People's Republic Of China. 2018. Guiding of the CPC Central Committee and the State Council on Supporting Hainan in Comprehensively Deepening Reform and Opening Up. (2018-04-14) [2022-04-12]. http://www.gov.cn/zhengce/2018-04/14/content_5282456.htm.]

中国人民银行, 国家海洋局, 发展改革委, 工业和信息化部, 财政部, 银监会, 证监会, 保监会. 2018. 关于改进和加强海洋经济发展金融服务的指导意见. (2018-01-15) [2022-03-01]. http://www.gov.cn/xinwen/2018-01/26/content_5261079.htm. [The People's Bank of China, the State Oceanic Administration,

the National Development and Reform Commission, the Ministry of Industry and Information Technology, the Ministry of Finance Ministry of Government, China Banking Regulatory Commission, China Securities Regulatory Commission, China Insurance Regulatory Commission. 2018. Guiding on Improving and Strengthening Financial Services for Marine Economic Development. (2018-01-15) [2022-03-01]. http://www.gov.cn/xinwen/2018-01/26/content_5261079.htm.]

作者贡献声明:

于涛:参与论文设计;构建论文思路;论文撰写及修订;

陈相秒:主导论文设计;数据收集与分析;论文撰写及修订。

Roles and Paths of Hainan in Building the Shared Future of the South China Sea Maritime Community

Yu Tao^a and Chen Xiangmiao^b

(a. Research Center for Hainan Free Trade Port Studies; b. Depart for Ocean Science Studies, National Institute for South China Sea Studies, Haikou 571100, China)

Abstract: Hainan is entitled to govern the waters and islands claimed by China in the South China Sea and is surrounded by the sea and nine Southeast Asian countries. Hainan plays an extremely special role in the systematic building of a maritime community with a shared future between China and ASEAN countries. Although the roles of Hainan in the implementation of such a maritime community are not decided, the present study clearly discusses the concept of a maritime community with a shared future from multiple perspectives, and provides a framework for Hainan's role in the community. Hainan has a three dimensional role in the systematic cooperation between China and Southeast countries to build a maritime community: a forward base, an important strategic fulcrum, and a pioneer officer. The special policy advantages of building a free trade port with Chinese characteristics will provide impetus for Hainan to transform these advantages into practical effects. However, objective factors such as the South China Sea disputes, the small scale of the Hainan marine industry, and deficiency of marine research capability have caused a "containment effect" to some extent. This paper argues that Hainan can optimize its spatial and industrial layout by scientifically planning the development of marine industry, relying on the top-level design of the government and guided by the special policy arrangements of free trade port with Chinese characteristics, in order to cope with the challenges posed by politics and relatively lagging development. Certainly, two aspects still need to be further discussed: Hainan overcoming the effects of maritime disputes, and competing for leadership in the renewal of the regional marine industrial system.

Keywords: Maritime community with a shared future; South China Sea; Hainan; free trade port with Chinese characteristics