

海洋强国战略下中国跨海通道建设的需求与路径

赵小芳

鲁东大学商学院, 烟台 264025

摘要 当前中国经济对海洋资源、空间的依赖程度逐步提高,在管辖海域外的海洋权益也需要不断加以维护和拓展,这些都需要通过建设海洋强国加以保障。跨海通道建设能够显著提升沿海地区一体化水平,是建设海洋强国的重要环节。本文立足当前建设海洋强国国家战略背景,在分析海洋强国的战略内涵以及海洋强国与跨海通道建设关系的基础上,探讨当前建设海洋强国战略背景下中国跨海通道建设面临的问题及战略路径。

关键词 海洋强国;跨海通道;路径

建设海洋强国成为当前国家重大战略。中国共产党第十八次全国代表大会中提出,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。《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十三个五年规划的建议》再次明确,要拓展发展新空间,用发展新空间培育发展新动力,用发展新动力开拓发展新空间;积极拓展蓝色经济空间,坚持陆海统筹,壮大海洋经济,科学开发海洋资源,保护海洋生态环境,维护中国海洋权益,建设海洋强国。建设海洋强国、拓展蓝色经济空间、推进海洋生态文明建设,成为“十三五”时期海洋事业发展的重点和亮点。同时,跨海通道建设是加快推进海洋强国战略的重要途径。建设海洋强国,不仅要发展海洋经济,维护海洋权益,更要实现海陆关联、实现陆海统筹。跨海通道的建设能够极大地改变固有的海陆关系,减少自然岸线等限制,加快促进海陆区域经济一体化,从而有力促进海洋强国建设。

因此,在新的历史条件下,探索海

洋强国战略的内涵外延,研究海洋强国战略与跨海通道建设关系,分析当前中国跨海通道建设的基本需求、主要进展以及面临的突出问题,进而提出在海洋强国战略背景下中国跨海通道建设的基本路径,具有重要的现实意义和实践价值。

1 海洋强国战略

1.1 海洋强国研究进展

海洋强国对于国家整体发展利益具有举足轻重的作用,一直以来都是研究的热点问题。海洋强国思路源于西方,历史表明海洋强国必须是掌握海洋话语权的国家,其内在逻辑可概括为:海洋思想—海洋话语—海洋法律(制度、规划)—海洋活动—海洋强国。海洋强国思想渊源起于海权论,其萌芽在古希腊、古罗马就出现了,集大成者是美国的马汉,其主要思想是发展海军,控制世界上重要的航海通道、海峡和海上要冲^[1]。在近代世界历史上,凡是面向海洋发展的国家都获得了成功。自15、16世纪始,人类历史进入了大航海

时期,开启了人类海洋文明蓬勃兴起的时代。到20世纪初,沿海国家葡萄牙、西班牙、荷兰、英国、法国、美国、俄罗斯、德国、日本等国,先后崛起为海洋强国^[2]。向海发展、建设海洋强国,是加快实现国家崛起的重要途径。

自中国海洋强国战略提出以来,国内学者对海洋强国战略实施及相关问题进行了大量研究。研究的重点集中在海洋强国战略在国家整体战略中的定位及方向选择、建设条件、存在的风险、目标内容措施等,以及与之相关的重大工程建设、区域经济协调发展、海陆统筹协调等内容^[3-8]。相比而言,在海洋强国战略语境下探讨跨海通道建设方面的研究则较为缺乏。相关学者认为,必须以建设海洋强国为战略取向,倾力推展国家海洋重大战略工程项目,协调辽鲁两省开拓海峡跨海通道^[9]。

1.2 中国海洋强国战略内涵

海洋强国是指在开发海洋、利用海洋、保护海洋、管控海洋方面拥有强大综合实力的国家。建设中国特色的海洋强国,就是以发展海洋经济和确保海

收稿日期:2016-08-04;修回日期:2016-09-08

基金项目:烟台市融入“一带一路”产业升级战略研究项目(ytsk2015-004)

作者简介:赵小芳,博士,研究方向为区域经济学与产业经济学,电子信箱:xfzhao99@163.com

引用格式:赵小芳.海洋强国战略下中国跨海通道建设的需求与路径[J].科技导报,2016,34(21):78-81;doi:10.3981/j.issn.1000-7857.2016.21.011

防安全为中心任务,谋求公平合理的海洋秩序,实现海洋经济发达、海洋科技先进、海洋环境健康、海上力量强大、海洋安全稳定的目的。较为关键的是,通过海洋强国战略,积极拓展蓝色经济空间,推动陆海统筹,实现海陆联动发展,上升为国家战略,服务国家利益。因此,跨海通道的建设可以极大地提升海陆边界处的通达度,提升海陆协调发展能力,对海洋强国战略实施具有重要意义。

2 海洋强国战略下中国跨海通道建设的需求

2.1 海洋强国战略与跨海通道建设的关系

海洋强国战略与跨海通道建设具有密切关联。一方面,海洋强国战略的提出与实施,为跨海通道建设提供了新的契机和要求,同时为跨海通道的建设提出了新的视角和要求,跳出了以往专注于局部区域和工程本身的局限,能够从更高层次、更大范围思考通道建设的意义、作用,同时能够将多个通道的建设联系起来,构成一个总体战略。另一方面,跨海通道的建设以及运行行为海洋强国战略的实施提供了抓手和具体的着眼点,通过单一或联合跨海通道的建设,能够突破地域(地理)局限,在陆海边界地带强化了区域的通达度,进而通过更为广泛的关联实现海陆统筹运作,最终推动海洋强国战略实施,并上升到

国家的总体战略上来。二者逻辑关系图如图1所示。

2.2 跨海通道建设对推进海洋强国战略的经验

全世界已建成和计划建设的海底隧道有20多条,主要分布在日本、美国、西欧和中国等地。其中,较为知名的有英法海底隧道、日本青函海底隧道、日本新关门海底隧道、东京湾横断公路隧道及丹麦多贝尔特大海峡隧道等。这些跨海通道的建设,都在不同程度上提升了陆海通达度,为所在地区海洋经济的开发及区域经济的发展发挥了重大作用。

日本青函海底隧道的建设优化了日本国土开发格局,促进了陆海联动发展,为日本建设海洋强国战略提供了战略支撑。作为一个岛国,日本主要由北海道、本州、四国、九州4个大岛组成。北海道位于最北端,和本州隔海相望,津轻海峡横亘其中,不仅制约了北海道与其他经济区的联系和交流,也限制了北海道的发展。20世纪60—80年代,日本在津轻海峡内建设了青函海底隧道,将北海道和其他地区连在了一起,这不仅促进了北海道地区经济的发展,缩短了北海道与日本发达地区之间的差距,也推动了日本的国土均衡发展^[10]。

作为隧道本身而言,不仅是有效解决了北海道与外部联通问题,更为重要的是,促进了日本全国的经济协调发展

和国土均衡发展,为更大范围的国土开发及陆海均衡发展制定提供了基础和参考。

2.3 中国跨海通道建设的需求

从建设海洋强国的角度来看,中国跨海通道建设具有现实紧迫性。从整体来看,中国是一个海洋大国,拥有1.8万km海岸线和7000多个岛屿,专属经济区海域面积达到300多万km²,海岸线的整体发展与开发对于引导内陆发展、提升海陆边界发展水平以及辐射海洋空间发展,具有重要意义。然而由于自然地理条件等因素的限制,整个海岸线还没有形成整体的高水平发展,特别是很多区段相互隔离,限制了区域一体化的形成。从国防安全来看,跨海通道的建设,能够贯通关键区段,提升重要节点之间的连通度和响应度,从而提升海洋安全保障能力。从区域发展来看,沿海许多重点战略区域的发展,都受到通达度的严重影响,不能形成一体化开发格局,比如环渤海地区,受到空间条件的制约,山东半岛与辽东半岛无法形成真正意义上的高效连接,成为环渤海区域经济一体化的掣肘。如果能够建成渤海海峡跨海通道,则能够快速消除地域限制,加强环渤海区域空间经济联系。

3 中国跨海通道建设问题与路径分析

实际上,在海洋强国战略被正式提出以前,中国就在跨海通道建设领域开展了大量的研究与实践工作,取得了积极成效,但同时也在资金和安全性等方面面临诸多问题。因此,需要在海洋强国建设的形势下,谋划中国跨海通道建设的路径与策略。

3.1 中国跨海通道建设进展

1991—2012年,中国共投资814.8亿元,建成35座跨海大桥(表1),环渤海地区、长三角地区、珠三角地区以及东南沿海地区,是跨海通道建成和今后进一步发展的主要区域。

3.2 跨海通道建设面临的主要问题

跨海通道具有跨度大、水动力状况复杂、施工难度大、技术要求高、投资总

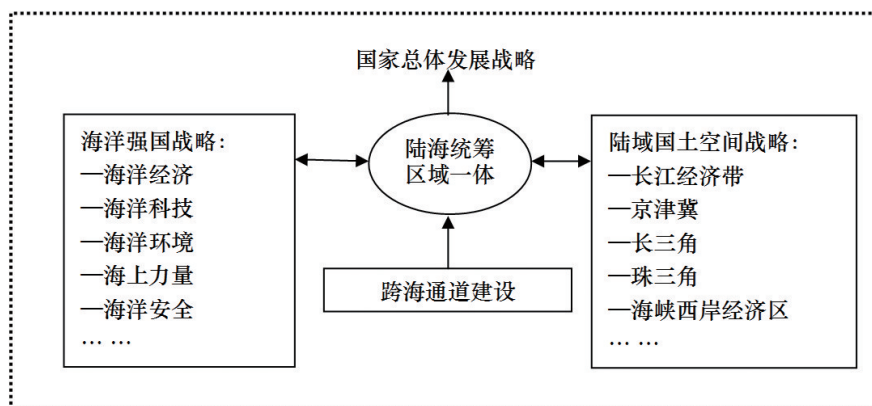


图1 海洋强国战略与跨海通道建设的逻辑关系

Fig 1 Logical relation between maritime power strategy and cross-sea channel

表1 中国已建成的跨海大桥项目
Table 1 Established cross-sea bridge in China

| 项目名称 | 建设规模 | 投资/亿元 |
|------------|---|--------|
| 青岛环胶州湾公路大桥 | 全长3061 m | 23.6 |
| 胶州湾跨海大桥 | 全长35.4 km | 99.38 |
| 陈家贡湾跨海特大桥 | 全长1811.5 m | 1.5 |
| 烟台养马岛跨海大桥 | 主跨长507 m | 1 |
| 威海长会口跨海大桥 | 全长2020 m | 2.3 |
| 海阳至即墨跨海大桥 | 全长3.29 km, 跨径组合376 m | 5 |
| 长会口跨海大桥 | 大桥全长2.02 km, 主跨全长230 m | 1.4 |
| 上海东海大桥 | 全长约32.5 km, 海上段25.3 km | 1 |
| 象山三门口跨海大桥 | 总长1472 m | 1.97 |
| 舟山跨海大桥 | 包括岑港大桥、响礁门大桥、桃夭门大桥、西垵门大桥、金塘大桥5座大桥, 总长约25 km | 131.13 |
| 舟山朱家尖海峡大桥 | 全长2706 m | 2.63 |
| 杭州湾跨海大桥 | 全长36 km | 118 |
| 宁波梅山跨海大桥 | 跨海大桥长1.487 km | 4.4 |
| 苏通大桥 | 全长32 km | 85 |
| 青口河特大桥 | 全长2.34 km | 1.78 |
| 南通黄海大桥 | 全长10 km | 7 |
| 湛江海湾大桥 | 全长3981 m | 12.4 |
| 湛江东海岛跨海大桥 | 桥长4.3 km | 12.5 |
| 汕头海湾大桥 | 全长2500 m | 3 |
| 东莞虎门大桥 | 全长4600 m | 30.2 |
| 深圳湾公路大桥 | 全长5500 m | 9.02 |
| 盐洲跨海大桥 | 桥长1.105 km | 2 |
| 北海铁山港跨海大桥 | 全长2.9 km | 2 |
| 北海高德跨海大桥 | 全长1 km | 1 |
| 防城港西湾跨海大桥 | 全长9.17 km, 跨海大桥总长1551 m | 2.37 |
| 泉州后渚大桥 | 全长2100 m | 3 |
| 福州平潭海峡大桥 | 全长4.976 km | 11 |
| 厦门杏林大桥 | 全长8.53 km, 主线桥长7.48 km | 27 |
| 厦门大桥 | 全长2070 m | 1.56 |
| 厦门海沧大桥 | 全长5927 m | 28.7 |
| 海口世纪大桥 | 全长2664 m | 6.66 |

数据来源: 中国拟在建项目网。

量大等特点,在建设过程中容易出现一些问题,增加了跨海通道建设的风险与持续发展。1) 工程技术本身的问题。尤其是涉及到海底隧道的建设,对于工程本身的技术水平和风险控制,都有着极高的要求。2) 生态环境影响的问题。跨海通道的建设将对所在区域生态环境容易产生重大影响,甚至一些不可逆的变化,需要在设计阶段和施工过程中进行控制。3) 区域经济协调发展的问题。跨海通道建设的意义不仅仅在于工程本身,最为重要的是通过工程建设,实现区域(次区域)联动发展和要素流通,达到沿海经济一体化以及陆海

联动发展的格局,使得工程投资建设效益最大化。4) 建设资金来源的问题。跨海通道建设的造价较高,特别是涉及到海底段的建设,所需费用往往以亿计,需要专门的融资渠道。从另一方面来看,作为跨海通道建设本身而言,项目的公益性特征较强,不像一些盈利性项目能够在短期内产生显著的经济效益,因此需要国家给予特别的投入,增加了融资难度。

3.3 中国跨海通道建设的路径

海洋强国战略的提出和实施,为跨海通道建设提供了新的机遇。在这一背景下,需要转变对跨海通道建设的认

识,正确理解跨海通道建设与海洋强国战略之间的关联关系,并从项目设立、顶层设计、资金组合、产业协调以及政策引导等方面选择适宜的发展路径。

1) 正确理解跨海通道建设与海洋强国战略之间的关联关系。通过建设跨海通道,解决自然条件下次区域空间隔离问题,加快区域之间的要素流通,实现陆海联动发展,推动真正意义上的陆海统筹及沿海区域经济一体化进程,为海洋强国战略提供坚实保障。

2) 正确选择跨海通道建设的正确路径。一是选准项目,摒弃只重眼前利益而忽略长远发展效益的思想,根据当

前区域经济发展需求,集中力量选择重大跨海通道项目(如渤海海峡跨海通道),解决区域经济发展当前面临的隔离破碎问题。二是做好顶层设计,形成较为完善的技术方案,降低项目建设风险,特别是对于生态环境的破坏,保障项目的整体综合效益。三是形成资金组合,确保项目建设效果,一方面发挥国家优惠资金的政策性引导支持作用,体现国家意志,另一方面发挥好民间资本的参与,挖掘民间资本的潜力。四是综合布局,做好区域产业空间布局,引导各区域发挥自身优势,减少区域产业同构现象,做好分工提升区域经济整体竞争力。五是加强政策引导,做到跨海通道各利益相关方建立合作机构,共同

监督执行通道建设,做到利益共享、责任共担,培育跨海通道相关方的共同获益和发展。

4 结论

海洋强国战略与跨海通道建设具有密切关联。海洋强国战略为跨海通道建设提供了新的契机和要求,跨海通道的建设及运行为海洋强国战略的实施提供了抓手和具体着眼点,通过单一或联合跨海通道的建设,能够突破地域(地理)局限,在陆海边界地带强化区域的通达度,进而通过更为广泛的关联实现海陆统筹运作,最终推动海洋强国战略实施,并上升到国家总体战略上来。

跨海通道具有跨度大、水动力状况

复杂、施工难度大、技术要求高、投资总量大等特点,项目实施具有挑战性。因此,必须紧密把握当前海洋强国战略的宏观背景,正确认识跨海通道建设与海洋强国战略之间的关联关系,同时也要正确选择跨海通道建设的实现路径,集中力量选择重大跨海通道项目,做好顶层设计并形成较为完善的技术方案,形成资金组合以确保项目建设效果,通过综合布局来减少区域产业同构现象,同时要加强对政策引导,做到跨海通道各利益相关方建立合作机构,实现利益共享、责任共担,共同推动跨海通道项目建设与可持续发展。

参考文献(References)

- [1] 张尔升,裴广一,陈羽逸,等. 海洋话语弱势与中国海洋强国战略[J]. 世界经济与政治论坛, 2014, 3(2): 134-146.
- [2] 胡德坤. 建设海洋强国是我国历史性的战略选择[J]. 武汉大学学报(哲学社会科学版), 2013, 66(3): 5-7.
- [3] 叶念,张远波. 国家战略视野下我国海洋强国建设的特点及实践要求[J]. 海军工程大学学报(综合版), 2013, 10(3): 38-41.
- [4] 金永明. 中国建设海洋强国的路径及保障制度[J]. 毛泽东邓小平理论研究, 2013(2): 81-85.
- [5] 郑贵斌. 中国海洋强国梦的历史机遇与战略创新[J]. 东岳论丛, 2013, 34(7): 73-77.
- [6] 殷克东,卫梦星,张天宇. 我国海洋强国战略的现实与思考[J]. 海洋开发与管理, 2009, 26(6): 38-41.
- [7] 张海文,王芳. 海洋强国战略是国家大战略的有机组成部分[J]. 国际安全研究, 2013(6): 57-69.
- [8] 杨丽坤. 海洋强国战略的顶层设计研究[J]. 大连海事大学学报(社会科学版), 2015, 14(2): 73-77.
- [9] 李靖宇. 以海洋强国为取向倾力推展重大战略工程[J]. 决策咨询, 2014(2): 1-6.
- [10] 刘良忠,柳新华. 从日本青函隧道促进北海道开发看渤海海峡跨海通道对振兴东北的作用[J]. 理论探讨, 2014(4): 99-102.

Construction demand and route for cross-sea channels in China under the maritime power strategy

ZHAO Xiaofang

School of Business, Ludong University, Yantai 264025, China

Abstract Nowadays, Chinese economy has become into an export-oriented one with dramatic increase in dependency of marine resources and space and with extension of maritime rights and interests beyond jurisdictional sea. All these need maritime power construction to get guarantee. Because cross-sea channel, as an important factor in maritime power strategy, can promote integration of coastal areas, the paper analyzes the construction demand and route for cross-sea channels in China based on the maritime power strategy and analysis of the relationship between maritime power and cross-sea channel, so as to provide a theoretic pillar for the maritime power strategy and cross-sea channel constructions.

Keywords maritime power strategy; cross-sea channel; route

(编辑 傅雪)