

【区域高质量发展】

# “十五五”时期我国海洋经济高质量发展的 区域协同联动机制探索

石欣

**摘要:**“十四五”时期,全国海洋产业生产总值从9.04万亿元增长至11.02万亿元,年均增速约5.2%。海洋经济发展成效显著,海洋经济总量持续扩大,海洋产业结构不断优化,为经济高质量增长提供了重要动力。北部、东部、南部三大海洋经济圈差异化、特色化发展的空间格局基本成型,但仍面临区域协同机制不健全、产业发展质效不高、科技创新支撑不足、海洋生态治理体系不完善等核心问题。有鉴于此,需遵循陆海统筹、区域协调、创新驱动的战略部署,明确各海洋经济圈的定位与协同路径,通过“一核引领、三圈协同、陆海联动、四维赋能”的总体框架,构建“梯度互补、链网协同、全域联动”的三大海洋经济圈协同联动机制,破除区域发展堵点,拉动系统效能提升,实现“十五五”时期海洋经济高质量发展。

**关键词:**海洋经济;陆海统筹;三大海洋经济圈;区域协调

中图分类号:F061.5 文献标识码:A 文章编号:2095-5766(2026)02-0036-14 收稿日期:2026-02-24

**作者简介:**石欣,女,国家发展和改革委员会宏观经济研究院国土开发与地区经济研究所正高级工程师(北京100038)。

## 一、引言与文献综述

在海洋强国战略纵深推进的背景下,海洋经济已成为驱动区域协调发展、促进经济高质量发展的核心引擎。推动海洋经济高质量发展,应更加注重高效协同,坚持陆海统筹、山海联动,增强协同发展合力。近年来,学术界围绕“三大海洋经济圈”<sup>①</sup>的海洋经济区域协调发展议题展开了多维度研究,涵盖海洋经济高质量发展的评价测算、海洋经济发展与新质生产力之间的联系、海洋强国与陆海统筹等。现有研究从以下几个维度展开:

第一,研究海洋经济高质量发展的评价指标体系。通过对我国沿海11个省份进行深入解析和量化研究,构建区域海洋经济高质量发展水平的双向评价体系,建立包括创新、协调、绿色、开放、共享等

维度的评价指标体系,并在此基础上引入数字经济和新质生产力要素,构建了更加完善的评价框架。研究发现,2006—2020年,协调指数发展差异最大,且“北强南弱”(丁黎黎等,2021);区域内差异是造成海洋经济高质量发展水平波动差异的主要原因,且南海海洋经济圈差异最为显著(关洪军等,2024),不同省份海洋经济高质量发展水平存在显著差异(曹正旭等,2023)。

第二,分析海洋经济发展的区域差异。运用比较分析方法研究了我国三大海洋经济圈海洋经济的空间差异及其演化趋势,分析了三大海洋经济圈海洋经济高质量发展水平。研究发现各海洋经济圈的海洋产业的发展态势不均衡,东南部产业发展差异较大(邓昭等,2022)。南部经济圈内部发展不均最为突出(杨丽华等,2024),产业区域协同发展政策尚不成熟(杨丽华等,2025)。

第三,探讨海洋经济发展与新质生产力之间的联系。通过探讨我国沿海省份在海洋新质生产力方面的区域差异,分析新质生产力在推动海洋经济高质量发展过程中的动力机制与效应,学者发现:各沿海地区新质生产力发展水平的区域差异明显(叶芳等,2024),且对周边地区发展有正向的空间溢出效应(梁晨露等,2024),三大海洋经济圈新质生产力发展均存在差距且差距不断扩大(狄乾斌等,2025)。海洋新质生产力协同发展路径有待完善(杨丽华等,2025)。

第四,探讨陆海关系与区域协调发展课题。现有研究从系统理论角度分析了在建设海洋强国目标下实施陆海统筹战略的重要性(栾维新等,2021)。通过陆海协调发展视角研究了陆地与海洋经济的互动关系和政策优化方向(李加林等,2022)。探讨了如何促进陆海协同合作发展路径(年猛,2022)。

第五,围绕海洋经济韧性与可持续发展方面的研究。研究分析了三大海洋经济圈及沿海各省市的经济韧性,及不同指标存在的区别与成因,探讨了其在时间和空间上的变化特征。研究认为,2020年以来,沿海地区海洋经济韧性逐年提升(周明华等,2024),但地区差异逐渐扩大(张卓群等,2025)。海洋经济发展与生态安全之间的协同发展水平呈现东部最高、北部其次、南部最低的特点(关洪军等,2024)。

## 二、“十四五”时期我国海洋经济发展成效

“十四五”时期,我国海洋经济迎来承前启后的关键阶段。五年来,面对复杂多变的国际形势和国内经济转型升级的艰巨任务,我国海洋经济保持稳健增长态势,海洋产业生产总值从2021年的90385亿元增长至2025年的110180亿元<sup>②</sup>。2025年的全国海洋产业生产总值占国内生产总值比重为7.9%。产业结构持续优化升级,海洋新兴产业增加值占海洋产业生产总值比重稳步提升,传统海洋产业加速转型升级。与此同时,北部、东部、南部三大海洋经济圈呈现出差异化发展格局。本部分拟从总量扩张、结构优化、区域分化三个维度,系统梳理“十四五”时期我国海洋经济发展的阶段性特征。

### (一)海洋经济总量持续扩大

“十四五”时期,我国海洋经济规模不断增长。根据自然资源部《中国海洋经济统计公报》显示,全国海洋产业生产总值从2021年的90385亿元增长至2025年的110180亿元,年均名义增长率约5.0%,五年累计增长21.9%。海洋经济占GDP比重保持在7.7%—7.9%。这显示出海洋经济作为国民经济重要增长极的地位日益巩固。

“十四五”时期,从增速变化来看(见图1),2021年,海洋经济呈现强劲复苏态势,增速达到8.3%,这主要得益于后疫情时期海洋产业的快速恢复以及国家一系列稳经济政策的有效实施。2022年,受多重因素影响,增速回落至1.9%,为近年来低点。2023年,随着宏观经济企稳回升,海洋经济增速恢复至6.0%,展现出较强的韧性。2024年和2025年增速分别为5.9%和5.5%,呈现稳中趋缓态势,这一波动轨迹既反映了海洋经济对外部冲击的敏感性,也体现了其较强的自我修复能力,表明海洋经济正从高速增长阶段转向高质量发展阶段。

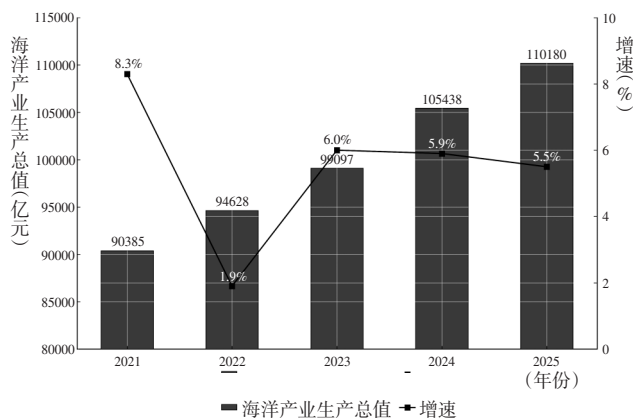


图1 2021—2025年海洋经济总量与增速发展变化

数据来源:自然资源部《中国海洋经济统计公报》(2021—2025年)。

#### 1. 产业结构持续优化

纵观“十四五”时期,我国海洋三次产业结构始终维持“三二一”的梯度分布特征,第三产业长期占据海洋经济主导地位,第一产业占比保持低位。2020—2025年,海洋第一产业、第二产业、第三产业增加值占海洋产业生产总值的比重分别从5.0%、33.4%、61.6%变动为4.5%、37.2%、58.3%(见图2),始终保持第三产业占比最高、第一产业占比最低的结构层级。

与2021年相比,到2025年,海洋第一产业比重

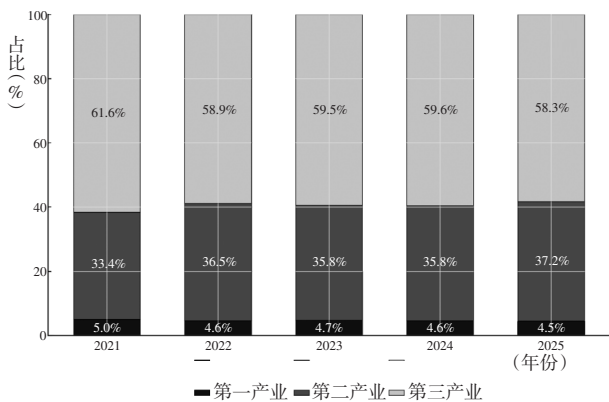


图2 2021—2025年全国海洋三次产业结构演变  
数据来源:同图1。

减少0.5个百分点,第二产业比重增加3.8个百分点,第三产业比重减少3.3个百分点。海洋第二产业支撑作用稳步提升,海洋产业结构呈现稳中有调的发展态势。

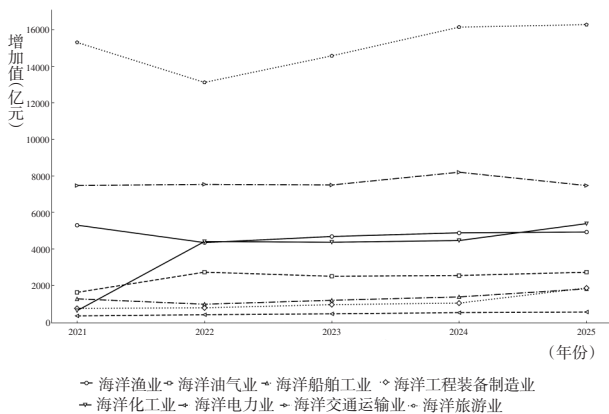


图3 2021—2025年主要海洋产业增加值变化  
数据来源:同图1。

“十四五”时期,我国主要海洋产业发展显示出结构优化与发展动力转换的特征。从图3可知,周期内,我国海洋产业始终维持“传统服务业为主体、高端制造与新兴能源快速扩容”的结构演进格局,海洋旅游业、海洋交通运输业、海洋渔业三大传统产业始终占据主要海洋产业增加值的主体地位,具备显著的体量优势,2025年三大产业增加值合计占比约65%,构成海洋经济平稳运行的核心基本盘。我国攻克了造船工业皇冠上的“三大明珠”,建成“蛟龙”号、“梦想”号、“深海一号”等国之重器,海洋渔业、海上风电等产业规模位居全球前列。产业增长动力实现有序转换,海洋高端装备制造、海洋化工与海洋清洁能源产业成为产业升级的核心增长引擎,推动产业发展从传统服务业主导向制造与服务双轮驱动、绿色低碳方向稳步演进。其中,海洋

船舶工业增加值由2021年的1264亿元升至2025年的1811亿元,周期增幅达43.3%;海洋工程装备制造业增加值由743亿元跃升至1858亿元,周期增幅约150%;海洋化工业增加值由617亿元攀升至5380亿元,实现规模级的跨越式提升。

从细分产业的增长表现来看,我国海洋经济各赛道呈现出清晰的分层运行特点。2025年海洋旅游业、海洋交通运输业增加值分别达16273亿元、7464亿元,稳居产业规模前两位,发挥了经济周期稳定器的核心作用;海洋电力业为周期内唯一实现连续五年正增长的细分产业,累计增幅达64.4%,成为产业绿色低碳转型的核心增长极。多数受疫情等外部环境冲击的传统产业均于2022年触底后进入持续复苏通道,2025年核心产业增加值已回升至或超过周期初期水平,显示了我国海洋经济具备较强的抗风险能力与内生发展韧性。

### 2.三大海洋经济圈差序发展

《全国海洋经济发展“十三五”规划》明确构建了北部、东部、南部三大海洋经济圈的区域发展格局,明确了北部、东部、南部三大海洋经济圈的省市构成,具体划分如下:北部海洋经济圈包括辽宁、河北、天津、山东;东部海洋经济圈包括江苏、上海、浙江;南部海洋经济圈包括福建、广东、广西、海南。

第一,头部省市领跑,差序发展。“十四五”后期,从海洋经济总量规模来看(见图4),沿海省市形成了稳定的三级梯队发展格局。根据目前官方发布的数据<sup>③</sup>,第一梯队为广东、山东两大海洋经济大省,2024年海洋产业生产总值分别达20022亿元、18011亿元,显著领先于其他省市,在统计周期内稳居我国海洋经济发展的核心主体地位;第二梯队为福建、浙江、上海、江苏,2024年海洋产业生产总值均处于10000亿元—13000亿元,构成我国海洋经济稳步发展的中坚力量;第三梯队为海南、广西、天津,2024年海洋产业生产总值均低于6000亿元,整体规模仍有较大提升空间。与规模梯队形成差异化对照的是,海洋经济累计增速呈现“后发省市领跑、头部省市稳增”的反向分布特征。

2021—2024年,受基数的影响,海南、广西的累计增速位于前列(超35%),处于高增长区间;浙江、山东以21.2%、20.5%的累计增速位列第二梯队,处于较高增长区间;其余沿海省市累计增速均处于8%—14%,分别对应中等增长、平稳增长区间。这

一规模与增速的反向分布特征,既凸显了海洋经济头部省市基本盘的稳定性,也反映出后发区域海洋经济的增长潜力。沿海各省市的海洋经济发展呈现特色化、差异化发展趋势。

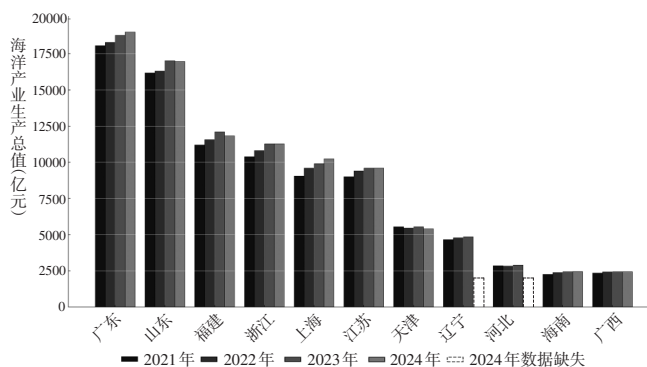


图4 2021—2024年主要省市海洋产业生产总值对比

数据来源:《2021年中国海洋经济统计公报》和沿海各省市海洋主管部门、政府官方网站发布的统计数据。

注:官方尚未公布辽宁、河北的2024年海洋产业生产总值,故在图中留空。

第二,三大海洋经济圈差序发展格局基本成型。已有研究表明,2010—2020年,东部海洋经济圈发展水平最高,北部海洋经济圈波动最大,南部海洋经济圈上升趋势最为稳定(杨丽华等,2024)。“十四五”中前期,三大海洋经济圈立足自身资源禀赋与产业基础,形成“总量南强、增速北快、发展东稳”的格局。三大海洋经济圈的海洋经济持续增强,始终维持南部海洋经济圈规模领先、东部海洋经济圈次之、北部海洋经济圈居后的空间分布特征。2024年,南部海洋经济圈海洋产业生产总值达37858亿元,稳居三大海洋经济圈首位;东部海洋经济圈海洋产业生产总值居中,为33446亿元;北部海洋经济圈海洋产业生产总值居末位(见图5)。

北部海洋经济圈:“十四五”时期,北部海洋经济圈海洋产业生产总值虽然在三大海洋经济圈中居末尾,但较高的累计增速依然显示出强劲的增长潜力。区域内山东海洋经济优势在全国领先,其在海洋渔业、船舶制造和海洋化工等传统优势领域具有坚实的基础,近年来的海洋产业转型升级也取得成效,该省经济的强劲增长带动了区域海洋经济增长。但相比山东,区域内辽宁、河北、天津的海洋产业受制于资源环境约束与转型压力,发展相对滞后。但由于北部海洋经济圈具备较好的结构优势(邓昭等,2024),海洋油气、海洋渔业、船舶制造、海洋化工均具有良好的产业链基础,具备较好的产业协同潜力。

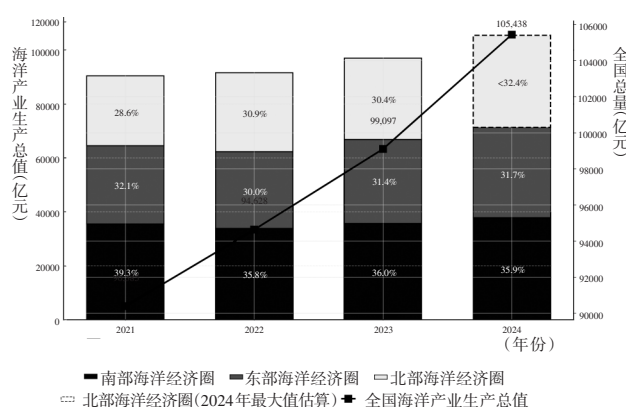


图5 2021—2024年三大海洋经济圈海洋经济发展对比图

数据来源:《中国海洋经济统计公报》《中国海洋经济统计年鉴》。

注:因2024年辽宁、河北海洋产业生产总值未发布,图中该年度北部海洋经济圈数据暂以<32.4%(最大值估算)代替。

东部海洋经济圈:2021—2024年,东部海洋经济圈生产总值从29000亿元增长至33446亿元,累计增速达15.3%,保持中高速稳步发展态势。该区域第三产业占比接近60%,高于全国平均水平。该区域作为我国对外开放的重要门户,在创新能力、产业实力上占据优势,海洋研究机构和专业人才密集汇聚,海洋生物制药、海洋新能源等战略性新兴产业迅速崛起。该区域的浙江、上海和江苏之间差距日益明显,需要更科学的政策引导,避免圈内各区域之间的同质化内卷。

南部海洋经济圈:2021—2024年,南部海洋经济圈生产总值从35518亿元增长至37858亿元,虽然受高基数影响累计增速为6.6%,相对较低,但总量仍居三大海洋经济圈之首。该区域依托粤港澳大湾区和海南自贸港建设,在开放合作和新兴产业培育方面走在前列,但区域不均衡的特征最为明显,广东、福建依托规模效应与开放优势,海洋经济强势发展,而广西、海南却未能吃到区域红利,内部差异持续扩大。该区域在区域协同、释放整体经济动能方面的潜力巨大。

总体来说,“十四五”时期,我国海洋经济发展成就显著,整体规模稳步扩大,经济韧性不断增强,对国民经济的支撑作用持续稳固,产业结构持续优化,第二产业“压舱石”作用显著增强,海洋战略性新兴产业成为核心增长引擎。东部海洋经济圈依托长三角一体化发展战略,强化科技创新协同和产业分工协作,发展稳健,南部海洋经济圈依托粤港澳大湾区和海南自贸港建设,深化海洋领域开放合

作,总量持续领先。北部海洋经济圈传统产业基础雄厚,增速位居前列,发展差距逐步缩小。但三大海洋经济圈“南强北弱”特征突出,各海洋经济圈内部的头部省市与落后省市之间的海洋经济发展差距明显,区域发展差异化、特色化特征明显。

### 三、我国海洋经济发展面临的问题

“十四五”时期,我国海洋经济发展在取得成绩的同时,面临着区域发展不平衡、产业发展质效不高、科技创新支撑不足、海洋治理体系不完善等发展瓶颈,系统剖析问题的深层次原因,破除堵点,是实现海洋经济高质量发展的前提。

#### (一)区域发展不平衡问题突出,协同联动机制不健全

##### 1.表层问题

一是三大海洋经济圈之间发展差距显著,南部海洋经济圈总量领先,北部海洋经济圈增速较快但整体规模仍有较大差距,东部海洋经济圈发展稳健但增长动能有所放缓,三大海洋经济圈在发展水平、产业层次等方面的梯度差异显著。二是三大海洋经济圈内部存在省市间、地区间发展不均衡的问题。梳理已有研究发现,我国南部海洋经济圈内部差异最为显著(关洪军等,2024),且该特征自2006年以来持续存在。广东、福建的海洋经济总量远超广西、海南。广东海洋产业生产总值占南部海洋经济圈总量的比重超50%,而广西、海南两个省(区)占比不足15%。发达地区未能有效带动落后地区的海洋经济增长。区域协同发展水平相对较低。北部海洋经济圈中山东“一省独大”,占比超55%,河北、辽宁发展相对滞后;东部海洋经济圈内各地区发展较为平衡,然而江苏的海洋经济占比显著落后于上海和浙江。三是海洋经济“南北分化”趋势显现,环渤海地区面临绿色转型压力,海洋经济发展后劲不足,长三角、珠三角地区发展相对稳健,沿海11个省市之间发展差距持续扩大,广东、山东、浙江三省经济韧性水平高(周明华,2024)的特征持续存在。“十四五”时期的海洋产业生产总值合计占全国比重超60%,区域发展的“马太效应”逐步显现。

##### 2.深层根源

一是陆海统筹机制不完善。“重陆轻海”的传统治理观念在地方管理实践中仍然存在,陆域产业布

局、城镇规划与海洋发展缺乏系统性衔接,陆海产业联动、基础设施互通、生态共治的机制尚不健全,制约了陆海一体化发展格局的形成。二是区域协同发展机制不健全。三大海洋经济圈虽已确立,但圈际之间、圈层内部的协同发展仍依赖于非制度化的项目合作,缺乏国家级的顶层协同机制和有力抓手,京津冀协同发展、长三角一体化、粤港澳大湾区建设等重大区域战略在海洋领域的融合对接不够深入,行政壁垒与政策藩篱导致资源要素难以跨区域自由流动与高效配置。三是产业布局同质化竞争严重。受产业发展路径依赖影响,沿海省市在海洋工程装备、海上风电、海洋生物医药等战略性新兴产业布局上“跟风”现象突出,缺乏基于自身比较优势的差异化定位,“内卷式”的同质化竞争不仅造成资源浪费,也制约了区域协同发展格局的形成。

#### (二)产业发展质效不高,产业链供应链存在短板

##### 1.表层问题

一是产业结构仍需优化,海洋经济发展仍依赖海洋旅游业、海洋交通运输业、海洋渔业等传统产业,2025年三大传统产业增加值占主要海洋产业增加值的比重超60%,而海洋生物医药、海洋工程装备、海洋电子信息等高端制造业与战略性新兴产业占比不足15%,产业结构高端化、现代化水平仍有较大提升空间。二是传统产业转型升级缓慢,海洋渔业、海洋化工、海洋船舶修造等传统产业仍部分存在粗放式发展问题,智能化、绿色化转型亟须加速,产业附加值偏低,市场竞争力不足。三是产业链供应链存在短板,海洋产业链条较短,上下游协同不足,海洋产业与陆域产业融合度不高,“高精尖”领域存在“卡脖子”环节,高端海洋工程装备核心部件、海洋传感器、深海勘探设备等关键领域国产化率偏低,产业链供应链安全可控性不足、稳态运行能力偏弱的问题日益凸显。四是产业融合发展明显不足,海洋第一、第二、第三产业之间,以及海洋产业与数字经济和绿色经济的融合尚在初步阶段。新的业态和模式发展较为迟缓,产业发展的内驱力不足。

##### 2.深层根源

一是海洋产业规划与区域比较优势匹配度不足,部分地区脱离自身产业基础与资源禀赋,盲目布局高端海洋产业,导致产业发展缺乏核心竞争力,难以形成集群效应。二是市场主体培育不足,海洋领

域龙头企业数量偏少,中小企业创新能力与抗风险能力较弱,“链主”企业引领带动作用不足,产学研用协同的产业生态尚未完全形成。三是海洋产业投融资体系不完善,海洋产业具有投资周期长、风险高、回报慢的特征,现有金融产品与服务难以匹配海洋产业的发展需求,社会资本参与海洋产业发展的积极性不高,制约了产业转型升级与新兴产业培育。

### (三) 科技创新支撑能力不足,成果转化机制不畅

#### 1. 表层问题

一是基础研究与技术应用脱节。我国在深海探测、深潜技术等领域取得了“奋斗者”号等重大标志性成果,但三大海洋经济圈均存在不同程度的海洋科技落后问题,对培育和发展海洋新质生产力的支撑不足(狄乾斌等,2025),适用于规模化、商业化场景的关键核心技术仍供给不足,涉海高校与科研院所的研发活动仍存在“重论文、轻应用”的问题,学科导向强于市场导向,海洋科技成果与产业发展需求匹配度不高。二是科技创新资源分布不均衡,海洋科研机构、高端人才、研发经费高度集中于上海、青岛、广州等少数城市,北部、南部海洋经济圈的部分沿海省市海洋科技创新资源严重匮乏,区域创新能力差距持续扩大。三是科技成果转化率低,海洋科技的创新路径从基础研究到中试再到产业化的过程中出现了中试基地匮乏等断层。科技成果转化的激励制度和知识产权保护体系不够完善,科研人员在成果转化方面的积极性不高,导致大量科研成果仍停留在实验室阶段,无法成为实际的生产力。四是高端人才缺口较大,海洋领域高层次创新人才、高技能应用型人才、复合型管理人才严重短缺,人才培养体系与产业发展需求脱节,制约了海洋科技创新能力的提升。

#### 2. 深层根源

一是海洋科技创新体系不完善,科技资源配置分散,创新主体协同不足,产学研用结合不紧密,跨区域、跨学科、跨主体的协同创新机制尚未形成,难以开展重大关键核心技术联合攻关。二是科技创新投入结构不合理,海洋基础研究投入占比偏低,企业研发投入积极性尚未充分调动,政府财政投入对社会资本的撬动作用不足,多元化的科技投入体系尚未形成。三是科技成果转化服务体系仍不完善不健全,尤其是在海洋科技领域,相关评估、交易以及投

融资等专业服务机构的成长较为缓慢,缺乏全链条成果转化能力,进而限制了科技成果的产业化推进。

### (四) 海洋治理与生态保护仍存短板,治理体系现代化水平有待提升

#### 1. 表层问题

一是海洋空间治理能力仍需提升,部分围填海历史遗留问题尚未完全解决,海域开发利用的精细化、科学化水平仍有提升空间,陆海空间规划衔接不够紧密,“多规合一”的海洋空间治理体系尚未完全落地。二是海洋污染治理仍存在短板,陆源污染物入海管控压力依然较大,部分近岸海域污染问题尚未根本解决,跨部门综合治理能力不足。三是海洋生态保护修复系统性不足,海洋生态保护修复工程多以局部整治为主,从流域到沿海的海域一体化的综合治理体系尚未完全形成,海洋生态产品价值实现机制不健全,市场化、多元化的生态补偿机制不完善,生态保护的内生动力不足。四是海洋治理法治化水平有待提升,海洋领域法律法规体系仍需完善,综合执法机制仍需健全,跨部门、跨区域联合执法能力不足,监管的精准性、有效性仍有提升空间。

#### 2. 深层根源

一是陆海协同治理机制不完善,长期以来陆海分治的管理格局尚未根本改变,海洋、生态环境、交通、农业农村等部门之间的职责划分存在交叉,协同治理机制尚有堵点,导致陆海污染治理、生态保护等工作难以形成合力。二是海洋治理数字化水平不高,智慧海洋建设仍处于初级阶段,海洋环境监测、灾害预警、资源管控等领域的数字化、智能化水平不足,数据共享机制不完善,“数据孤岛”等问题制约了海洋治理能力的提升。三是海洋生态保护市场化机制不健全,海洋碳汇、生态产品价值实现等领域的制度设计仍需完善,社会资本参与海洋生态保护修复的渠道不畅,“保护者受益、破坏者赔偿”的激励约束机制尚未完全形成。

## 四、我国海洋经济高质量发展的战略遵循

海洋产业作为横跨三次产业的复合型产业领域,既涵盖契合供给侧结构性改革要求的绿色海洋能源产业,又包含具备消费增长拉动潜能的滨海旅游业,能够从供需两端为“十五五”时期经济高质量发展提供支撑。立足“十五五”起步阶段,应当明确

海洋经济高质量发展的根本遵循和核心战略。

### (一)根本遵循

推动我国海洋经济高质量发展,要坚持以习近平总书记关于海洋强国建设的重要论述为根本遵循,立足新发展阶段,完整、准确、全面贯彻新发展理念,始终将区域协调机制作为破解发展不协调不平衡不充分问题的核心路径。

#### 1.以海洋强国建设重要论述为指引

习近平总书记多次就建设海洋强国发表重要讲话,提出了一系列重要论述。党的十九大报告进一步明确,坚持陆海统筹,加快建设海洋强国。“十四五”时期,海洋强国建设和陆海统筹已成为海洋经济高质量发展的核心战略和根本引领,陆海统筹既是维护国家利益和战略安全的需要,更是区域经济实现高速、可持续发展的迫切要求。2023年,习近平总书记在广东考察时,提出要加强陆海统筹、山海互济,强化港产城整体布局。党的二十届三中全会明确提出完善促进海洋经济发展体制机制,“十五五”规划建议进一步强调坚持陆海统筹,提高经略海洋能力。

虽然海洋强国建设目标导引与陆海统筹之间的关系复杂(栾维新,2021),但从“十四五”时期的地方实践来看,陆海统筹理念得到了实际推进。以《西部陆海新通道总体规划》为例,2019年该规划印发后,广西坚持全区“一盘棋”布局,实现了海洋经济的快速增长。2020—2024年全区海洋产业生产总值从1899亿元增长至2580.9亿元,年均增长8.0%;北部湾港年货物吞吐量、集装箱吞吐量分别从2020年的2.96亿吨、505万标箱,增长到2024年的4.5亿吨、902万标箱。由此可见,坚持陆海统筹与区域协调发展有利于推动海洋经济高质量发展。“十五五”时期,应坚持以海洋强国建设重要论述为指引,落实陆海统筹,以政策引领资源优化配置、激发发展活力、破解区域发展失衡。

#### 2.立足新发展阶段、全面贯彻新发展理念,把握新一轮科技革命和产业变革的历史机遇

当前,以人工智能、大数据、物联网为代表的新一轮科技革命和产业变革深入发展,为海洋经济高质量发展提供了历史性机遇。“梦想”号大洋钻探船在广州建成入列,全球首台兆瓦级电解海水制氢装置成功试运行,全球首艘15万吨级智慧渔业大型养殖工船“国信1号”在青岛交付运营,深远海养殖工

船产业迈入标准化发展新阶段。这一系列科技创新成果的涌现,打破了传统海洋产业的地理边界限制,为三大海洋经济圈跨区域产业链协同、创新资源共享、数字治理联动提供了坚实的技术支撑,也为海洋经济实现换道超车、提升全球竞争力提供了战略窗口期。技术创新是新质生产力的核心推动力(梁晨露等,2025)，“十五五”时期应抓住技术创新窗口期,立足新发展阶段、将全面贯彻新发展理念作为构建区域协调机制的核心原则,构建三大海洋经济圈协同联动的区域协调机制。

### (二)核心战略

“十五五”时期促进海洋经济高质量发展的核心战略是构建“一核引领、三圈协同、陆海联动、四维赋能”的总体框架,即以海洋科技自立自强为核心驱动力,推动北部、东部、南部三大海洋经济圈形成差异化定位与协同化发展,实现陆海空间、产业、要素、治理一体化发展,并通过产业升级、生态优先、开放合作、治理现代化四个维度提供全域保障,将区域协调机制贯穿于战略实施的全过程。

#### 1.一核引领:以海洋科技自立自强为核心,打造科创高地

以海洋科技自立自强作为核心驱动力,打造具有全球影响力的海洋科技创新高地,构建跨区域协同创新体系,破解科技创新与产业发展脱节、区域创新资源分布不均的核心瓶颈。一是强化国家战略科技力量,发挥崂山实验室、国家深海基地等国家级创新平台作用,建立三大海洋经济圈创新资源共享机制;二是聚焦深海探测、海洋观测、海洋生物医药等领域,实施跨区域重大科技专项,攻克“卡脖子”关键核心技术;三是健全全方位孵化培育机制,搭建区域间科技成果转化平台,促进科技成果的产业化应用。凭借山东、上海、广东等地区的海洋科技资源,以及长三角、珠三角、环渤海等经济增长领先区域的优势,建立海洋科技创新中心。通过科技创新与行业升级的双引擎推动海洋经济的全面提升,打造跨地区协同的创新模式,涵盖研发、成果转化与实际应用。

#### 2.三圈协同:三大海洋经济圈差异化协同,破解同质化竞争

“十四五”时期,北部、东部、南部三大海洋经济圈已形成差异化、特色化的发展格局。“十五五”时期,要实现区域海洋经济高质量增长,就要深化跨

行政区合作,健全区域间规划统筹、产业协作、利益共享等机制。一是基于三大海洋经济圈的资源禀赋与比较优势,明确各海洋经济圈特色化的功能定位,北部海洋经济圈定位为全国海洋传统产业转型升级示范区与高端海洋装备制造核心区;东部海洋经济圈定位为全球前沿的海洋技术创新基地和面向全球的国际航运服务中心;南部海洋经济圈定位为海洋制度型开放先行区与深海资源开发战略基地。二是构建梯度互补、链网协同、全域联动的长效协同机制,建立三大海洋经济圈常态化协调机制,构建跨区域产业链协作网络,实现多点布局、网状联动的产业生态,释放协同效应,破解区域发展不平衡、同质化竞争、圈际协同不足的核心问题,提升整体系统效能。

3.陆海联动:空间、产业、要素、治理一体化,破除体制壁垒

推动陆海空间、产业、要素、治理四个维度的一体化发展,破解陆海分治、陆海联动不畅的核心瓶颈,为三大海洋经济圈区域协同提供基础支撑。从空间和治理的维度考虑,需要统筹陆海国土空间规划,进一步精细化行政管理平台底图,提高行政施策的智能化、信息化水平,完善陆海协同治理机制,构建陆海联动的一体化的治理体系,为跨区域协同治理提供制度保障。一方面,整合陆海资源,提高精细化管理水平,优化行政审批流程;另一方面,通过技术进步带动海陆空一体化管理,做好前瞻性区域规划研判,实现陆海协调发展,优化资源配置,克服规划断层。从产业和要素维度看,需要推动不同海洋区域间产业链上下游协同,建立陆海融合的现代化产业结构,畅通沿海地区与内陆的产业联系通道;促进人才、资金、技术等创新要素在陆海之间、区域之间自由流动,破除行政壁垒与要素流动障碍。

4.四维赋能:产业升级、生态优先、开放合作、治理现代化

通过产业升级、生态优先、开放合作、治理现代化四个维度为海洋经济高质量发展与区域协调机制建设提供全域保障,构建全方位的支撑体系。需要加速创建跨区域合作的现代化海洋产业体系,以支持产业升级。发展壮大海洋战略性新兴产业,提高产业链供应链的抗风险及安全能力。以生态优先为原则支撑“蓝碳”经济发展,倡导跨地区合作,建立海洋生态联合防治机制,推动海洋产业向低碳

和绿色方向转型。开放合作支撑要求以“一带一路”建设为平台,以三大海洋经济圈为开放载体,深化与共建国家的蓝色合作,提升我国在全球海洋治理中的话语权;治理现代化支撑要求完善海洋法律法规体系,健全跨区域协同治理机制,提升海洋治理数字化、智能化水平,为海洋经济高质量发展与区域协同提供坚实的制度保障。

## 五、“十五五”时期促进海洋经济高质量发展的路径

“十五五”时期是海洋经济从规模扩张转向系统效能提升转型的时期,要实现区域协同联动、全局发力,系统突破深层次问题,需要把握“一核引领、三圈协同、陆海联动、四维赋能”的核心战略,从国家层面普适路径、三大海洋经济圈差异化协同发展路径、制度保障路径三个维度,系统推进区域协同。

### (一)国家层面普适路径

“十五五”时期,我国海洋经济正处于由规模扩张向质量进一步提升的关键阶段,也是构建三大海洋经济圈区域协调机制的关键窗口期。2025年,全国海洋产业生产总值首次突破11万亿元大关,达到110180亿元,占国内生产总值的比重达7.5%,海洋经济已成为国民经济的重要增长极。然而,对照高质量发展的要求,海洋经济仍存在明显短板,应从以下方面构建全国层面的普适路径,破解共性瓶颈问题,为区域协调机制建设奠定坚实基础。

1.创新驱动提质路径:跨区域协同创新体系建设

当前,我国海洋科技在基础研究、关键核心技术、产学研协同等方面仍存在不足,区域创新资源分布不均、跨区域创新协同不畅的问题突出,亟须通过系统性创新加以突破。

第一,合力攻关解决跨区域的海洋关键技术问题,聚焦深海探测、海洋观测、海洋资源开发、海洋装备等领域,设立国家海洋科技重大专项,组织三大海洋经济圈的优势科研力量开展跨区域联合攻关。首先,要突破深海领域的关键“卡脖子”技术,以提升深海进入、探测和开发能力,加速自主研发高端硬件保障,如深海潜水器、采矿工具以及观测网络等。其次,要加快海洋卫星、浮标和海底监测网络等观测技术系统的建设,细化海洋本底监测数

据,提高对海洋生态资源环境的综合感知和信息掌握能力。最后,推进海洋生物医药、海水淡化与综合利用、海洋能开发等新兴领域技术攻关,抢占未来发展制高点。建立需求众包、联合攻关、专利共享、利益分成的协同攻关机制,集中优势资源突破制约海洋经济发展的关键技术瓶颈。

第二,搭建跨区域海洋产、学、研、用协同创新体系。构建以企业为核心、以市场需求为导向,并在产学研方面深入结合且能够跨区域协同的海洋技术创新系统。一是支持涉海龙头企业牵头组建跨区域创新联合体,联合三大海洋经济圈的高校、科研院所开展协同攻关,推动科技成果跨区域转化应用;二是加快建设国家海洋实验室、海洋工程技术研究中心等创新平台,建立三大海洋经济圈创新平台资源共享机制,实现大型科研仪器、科研数据、中试基地的开放共享;三是优化科技成果转化的激励措施,建立全国统一的海洋技术交易平台,搭建跨区域的成果转化支持网络,促进海洋科技成果转化成为实际生产力。依托青岛、上海、深圳等海洋科技资源集聚城市,打造区域性海洋科技创新中心,形成辐射全国的创新网络。

第三,建立海洋人才跨区域流动与培育机制。人力是推动海洋科技发展的关键资源,也是区域协同创新的核心要素。首先,加大投入培养海洋领域高层次人才,鼓励三大海洋经济圈内高校开展跨区域合作,引导扩大海洋优势学科、专业人才培养规模。其次,实施海洋人才引进计划,建立三大海洋经济圈人才共享机制,鼓励顶尖科学家以“双聘制”等方式跨区域开展科研工作。最后,完善海洋人才评价激励机制,建立以创新价值、能力、贡献为导向的人才评价体系,破除户籍、社保、住房等方面的政策壁垒,促进海洋人才跨区域自由流动。设立国家海洋人才专项基金,支持海洋领域领军人才和跨区域创新团队建设。

## 2. 产业升级强链路径:跨区域产业链协同体系构建

当前,我国海洋产业结构有待优化,传统产业占比偏高,新兴产业发展不足,产业链供应链韧性不强,跨区域产业链分工协同不足的问题突出,应着力推动海洋产业转型升级,构建跨区域协同的现代海洋产业体系。

第一,通过跨区域协同,促进传统海洋产业加

速转型升级。海洋渔业、海洋船舶工业、海洋交通运输业等传统产业是海洋经济的基本盘,应通过技术改造、模式创新与跨区域协同实现提质增效。一是加速推动海洋渔业的现代化转型,建立三大海洋经济圈海洋牧场协作发展机制。通过推进海水养殖的绿色和智能化升级,增强海洋水产品的稳定生产和供应保障能力。推动全国海洋牧场标准化、协同化发展。二是推动海洋船舶工业高端化、智能化、绿色化发展,构建北部装备研发、东部总装制造、南部市场服务的跨区域产业链协同体系,巩固提升大型LNG船、大型集装箱船、邮轮等高端船舶制造能力,持续巩固我国绿色船舶制造的全球领先优势。三是提升海洋交通运输业服务能级,优化三大海洋经济圈港口群功能布局,推动环渤海、长三角、粤港澳大湾区港口群协同发展,发展智慧港口、绿色港口,增强国际航运中心竞争力。

第二,通过跨区域协同,发展海洋新兴产业。海洋新兴行业是推动海洋经济迈向高质量发展的重要动力,同时又是三大海洋经济圈协同发展的关键领域。一是大力发展海洋生物医药产业,依托东部海洋经济圈的科研优势、北部海洋经济圈的产业化基础、南部海洋经济圈的生物资源优势,构建研发、中试、生产、销售跨区域协同的产业链体系,加快抗肿瘤、抗病毒等海洋创新药物研发,推动“蓝色药库”建设取得新突破。二是深入挖掘海洋新能源产业,重点推进海上风电等海洋绿色能源规模化开发,以增强我国应对外部风险的能力,建立三大海洋经济圈海上风电开发协同机制,探索海上风电与海洋牧场、海水淡化等融合发展模式。三是培育发展海洋新材料、海洋电子信息、海水淡化与综合利用等产业,明确三大海洋经济圈的差异化发展重点,避免同质化竞争,形成优势互补的产业发展格局。

第三,通过跨区域协同,打造世界级海洋产业集群。依托三大海洋经济圈的重点城市和产业园区,培育具有国际竞争力、跨区域协同的世界级海洋产业集群。一是支持环渤海、长三角、粤港澳大湾区等区域打造世界级海洋工程装备产业集群,建立三大海洋经济圈产业链协同机制,巩固提升我国海工装备国际市场份额连续7年全球首位的优势地位。二是推动海洋生物医药、海洋新能源等新兴产业发展,形成一批规模庞大、集群化高的跨区域协同的海洋产业园区。三是加强海洋产业链上下游

跨区域协同,培育具有全球资源整合能力的链主企业,提升产业链供应链韧性和安全稳定水平。

### 3. 陆海统筹与区域协同路径:三层级联动机制构建

要实现陆海统筹、三圈联动,需要从顶层设计、重要支点、关键枢纽三个维度构建协同联动机制,通过制度的精细化设计,构建区域协同路径。

第一,建立国家层、圈际层、地方层的三层区域协同机制。一是国家层面。一方面,建立部委省市共同参与的协调专班,对于跨圈层重大议题,从区域协同、陆海统筹角度进行前置评估,专班协调、排除堵点,促进产业融合,防止加剧同质化竞争或生态风险;另一方面,通过区块链、信息数据集成等技术手段,制定三圈协同发展“一张图”信息集成平台,指引各海洋经济圈发展目标和产业链融合方向,在存在行政管理和规划管理错位的“跨圈”衔接地区(例如,福建在行政管理层面属于东海区,在规划管理层面属于南部海洋经济圈)。制定专门的、差异化的协同指引,明确其在不同政策维度上的归属与协调路径,避免机制错位带来的内耗。二是圈际级层面。研究建立会商机制,推动圈内各省之间的产业链协同、创新资源共享、生态联防联控、基础设施互通,解决跨圈协同的具体问题。三是省(区、市)层面。建立沿海省市结对合作机制,推动有关省份定期会商,落实跨省合作项目,形成资源共享、优势互补的协同格局。

第二,构建以湾区、港口重点区域为支点的三圈协同实施体系。以核心海湾和重点港口为战略支点,推动三大海洋经济圈内港口群差异化分工、协同化发展,化解同质化竞争。一是北部海洋经济圈以渤海湾为核心,以天津港、青岛港、大连港为龙头,明确各港口在集装箱干线、能源大宗散货、滚装运输等领域的差异化定位,共建共享智慧物流、信息平台,化解同质化竞争。二是东部海洋经济圈以杭州湾为核心,以上海港、宁波舟山港、连云港为龙头,推动长三角港口群通关一体化、运营协同化,打造全球航运资源配置中心。三是南部海洋经济圈以粤港澳大湾区、北部湾、厦门湾为核心,以广州港、深圳港、厦门港、北部湾港为龙头,构建面向东盟的国际港口群,实现功能互补与战略联动。推进通江达海的陆海空一体化跨区域综合通道网络建设,强化西部陆海新通道东西纵向主轴功能,构建

沿海高铁货运通道,优化世界级机场群国际货运航线网络,打通陆海联动、跨区域协同的物理通道。

第三,提升海洋中心城市与内陆枢纽关键节点之间的双向陆海联动。发挥海洋中心城市的辐射引领作用,引导上海、深圳、青岛、宁波等海洋中心城市推行“研发设计在中心城市,高端制造在周边园区,配套服务在内陆基地”的发展模式,实现研发、制造、服务的跨区域协同联动。激发内陆自贸区与陆港口岸的战略支点作用,将沿海口岸功能延伸至内陆,推动内陆枢纽从通道节点向产业高地转型,构建产业、创新、通道、治理四维融合的陆海协同路径,激活内陆腹地发展潜能,构建双向开放的陆海联动格局。

### 4. 绿色低碳可持续路径:跨区域生态协同治理体系建设

从“十四五”海洋经济产业发展状况可以看出,海洋旅游业、海洋渔业的重要性日益凸显,而绿色低碳是保证这些产业可持续发展的关键依托。当前,我国海洋生态环境保护形势依然严峻,近岸海域污染、海洋生态退化等问题尚未根本解决,建立跨区域生态联防联控机制也是海洋经济持续向好发展的底线机制。

第一,构建海洋产业绿色转型跨区域协同发展体系。将绿色低碳理念贯穿海洋产业发展全过程,建立三大海洋经济圈绿色产业协同发展机制。一是推进海洋渔业绿色发展,发展生态养殖、增殖渔业,减少养殖污染排放。二是推动海洋船舶工业绿色化,加快新能源船舶研发应用,巩固我国绿色船舶制造的全球领先优势。三是发展绿色港口、绿色航运,推进三大海洋经济圈港口岸电设施互联互通、船舶排放控制区协同管理,打造跨区域“绿色航运走廊”。

第二,健全生态与环境联防联控的陆海共治协同机制。通过促进区域间合作,提升海洋生态环境保护的精细化管理和动态、智能管理能力。利用智能化手段摸清海洋“家底”,既要真正发挥生态红线、海洋自然保护区、海洋公园等管理手段对海洋生态资源环境的保护作用,又要避免因粗放管理、信息滞后造成的资源错配与浪费。陆源污染是海洋污染的主要来源,应加强陆海污染协同治理,构建流域、河口、海湾跨区域协同治理体系。一是利用新技术手段升级监测网,进一步完善陆源污染物入海总量控制制度,加强建立跨流域、跨区域入海

污染物协同管控机制。二是建立跨区域海洋污染联防联控机制,加强相邻海域环境监测预警和应急处置协作。三是加大推行“湾长制”与“河长制”的协同考核,设立科学衔接智能动态的考核指标体系,将河口海湾的水质改善、生态修复成效作为流域上下游各级“河长”“湾长”共同的政绩考核指标,避免各自为政的“生态投机”。四是利用区块链和信息共享平台等机制,构建立体监测预警网络,实现跨区域污染事故与海洋灾害的应急联动响应。

#### 5.高水平开放合作路径:三大海洋经济圈协同开放格局构建

开放协作是推动海洋经济高质量发展的关键力量,三大海洋经济圈的相互协同与开放是增强我国海洋经济全球竞争力的主要途径。当前,我国海洋经济对外开放水平有待提升,参与全球海洋治理的能力需要加强,应积极构建三大海洋经济圈协同开放的新格局。

第一,提升我国在全球海洋治理中的话语权和影响力。一是深度参与海洋领域国际公约等国际海洋规则制定,推动构建公平合理的国际海洋秩序。二是积极参与北极、南极等公海区域科学考察和资源勘探,拓展国家海洋权益空间。三是加强国际合作,提升应对全球性挑战的能力。

第二,创建互联互通的海洋开放平台,促进三大海洋经济圈协调发展。建立若干具备国际影响力的海洋合作平台,实现经济圈三方联动开放的格局。加快海南自贸港建设,探索更具开放性的海洋经济发展方式,加深“一带一路”框架下的海洋合作及三个主要经济区的协同开放体系。增强与共建“一带一路”国家在海洋产业领域的合作,促进海洋设备制造、海洋渔业以及海上交通运输等领域的产能合作。推动海洋技术协作,联合创建实验室和技术转移中心,推动海洋科技成果的共享;强化海洋生态环境保护的协作,并携手解决海洋生态方面的困难。

#### (二)三大海洋经济圈差异化协同发展路径

当前,我国北部、东部、南部三大海洋经济圈之间及各海洋经济圈内部发展不平衡的问题日趋严重,“十五五”时期,应立足各经济圈资源禀赋和产业基础,在全国统一的三圈协同机制框架下,因地制宜制定差异化发展与协同联动路径,推动三大海洋经济圈形成优势互补、协同联动的发展格局。

#### 1.北部海洋经济圈:转型提质与环渤海内部协同路径

北部海洋经济圈包括山东、辽宁、河北及天津,该区域“十四五”时期海洋经济增速领先,2024年海洋产业生产总值为31898.8亿元,占全国海洋产业生产总值的30.3%。该海洋经济圈海洋水产品加工业、海洋油气业和海洋电力业等领域基础雄厚,在传统海洋产业领域具有显著优势。“十五五”时期,该海洋经济圈的核心发展路径是传统产业绿色化和智能化转型、环渤海圈层内部协同,以及与东部、南部海洋经济圈的跨圈协同联动。

第一,促进海洋传统产业向绿色和智能方向转型,加强跨圈协同的产业基础。一是加快海洋油气装备制造制造业高端化发展,依托天津、青岛等海洋工程装备制造基地,重点发展深水半潜式钻井平台、浮式生产储油装置等主力海工装备,推动海工装备制造制造业智能化升级,打造全国海工装备研发制造核心基地,为东部、南部海洋经济圈提供核心装备支撑。二是推进海洋渔业向深远海转型,持续发挥山东国家级海洋牧场的规模优势,推动海洋牧场向深远海拓展,发展智能化养殖装备,打造全国深远海养殖示范基地。三是促进海洋化工产业绿色低碳转型,依托渤海湾盐卤资源,发展高端盐化工和海洋精细化工产品,破解高排放、高耗能发展困境。

第二,推动环渤海区域陆海协同发展。一是建立环渤海陆海协同治理机制,加强四个省市在海洋环境保护、生态修复、灾害预警等领域的协调联动,实施渤海湾生态环境联防联控。二是构建环渤海港口群协同发展格局,以天津港、青岛港、大连港为龙头,优化港口功能分工,明确各港口的差异化定位,化解同质化竞争,提升港口群整体竞争力。三是深化环渤海产业协作,建立海洋产业跨区域转移合作机制,形成优势互补的产业分工体系,破解山东“一省独大”、圈层内部发展不均的问题。

第三,深化与东部、南部海洋经济圈的跨圈协同联动。一是与东部海洋经济圈开展创新协同,依托上海、杭州的科创资源,与青岛、天津的产业化基地合作,构建“东部研发、北部制造”的跨圈创新协同体系。二是与南部海洋经济圈开展市场与开放协同,依托粤港澳大湾区的对外开放优势,为北部海洋经济圈的海工装备、海洋化工产品拓展国际市场渠道。三是与两大海洋经济圈共建渤海湾、长江口、珠江口生态联防联

治机制,共同应对海洋污染、海洋灾害等区域性問題。

## 2. 东部海洋经济圈:创新引领与长三角圈层协同路径

东部海洋经济圈包括江苏、浙江、上海,2024年海洋产业生产总值为33446亿元,同比增长8.2%,增速居“三圈”之首。2023年该区域海洋货运总量229873万吨、海洋货物周转总量49629万吨,分别占全国的50.3%、45.5%,是我国对外开放的前沿门户。该海洋经济圈海洋药物和生物制品业、海洋船舶工业和海洋工程装备制造业增加值分别在全国占据主导地位,在海洋高技术产业领域具有明显优势。“十五五”时期,该海洋经济圈的核心发展路径是科技创新引领、长三角圈层内部协同,以及与北部、南部海洋经济圈的跨圈协同联动。

第一,增强海洋技术在创新中的引领地位,建立跨区域协作的技术创新中心。一是建设具有全球影响力的海洋科技创新高地,依托上海张江科学城、浙江舟山海洋科学城等创新平台,在海洋生物医药、海洋新材料、海洋电子信息等前沿领域开展原创性、引领性研究,为全国海洋经济发展提供技术支撑。二是优化海洋科技成果转化机制,构建以企业为核心、市场驱动、产学研紧密结合的技术成果转化框架,形成全国海洋科技成果转化的标杆地区,促进科技成果向北部和南部海洋经济圈迁移和转化。三是着力发展海洋科技企业集群,推动海洋行业内的独具特色和专业化企业壮大,同时形成从创意孵化到产品推出的完整创新体系。

第二,打造长三角圈层内部协同的海洋高端装备制造产业集群。一是提升海洋船舶工业高端化水平,加快大型LNG运输船、极地探险邮轮等高附加值船型的自主研发和建造,巩固我国船舶工业的全球领先优势。二是推动海洋工程装备制造业向深海延伸,发展深海采矿装备、深海油气开发装备等高端产品,提升海工装备全球竞争力。三是培养海洋智能设备行业,推进水下机器、智能化养殖设备等创新型装置,争取在海洋智能设备领域取得优势,建设全球领先的海洋先进设备产业集群。

第三,深化与北部、南部海洋经济圈的跨圈协同联动。一是与北部海洋经济圈开展产业链协同,发挥科创优势,为北部海洋经济圈的传统产业转型升级提供技术支撑,构建“东部研发、北部制造”的产业链协同体系。二是推进与南部海洋经济圈的航运服务协作,

利用上海国际航运中心的金融优势,联合香港国际航运中心和深圳港口群,打造“上海—香港”双轮推动的全球航运服务网络。三是与两大海洋经济圈共建跨区域创新联合体,围绕深海探测、海洋传感器等“卡脖子”技术开展联合攻关,实现专利共享、利益分成。

## 3. 南部海洋经济圈:开放融合与粤港澳—北部湾圈层协同路径

南部海洋经济圈包括广东、福建、广西、海南,2024年海洋产业生产总值为37858亿元,占全国的36.1%,在三大海洋经济圈中居于首位。该海洋经济圈在海洋服务业和海洋高技术产业方面具有突出优势。“十四五”时期,该海洋经济圈在广西、海南海洋产业生产总值相对落后的情况下,依靠广东的强势承托依然领跑全国,显示出巨大的海洋经济圈内联动发展潜力。在“十五五”时期,该海洋经济圈的核心发展路径是深化开放融合、粤港澳—北部湾圈层内部协同,以及与北部、东部海洋经济圈的跨圈协同联动。

第一,深化粤港澳海洋经济合作,打造圈层协同的核心引擎。一是共建粤港澳大湾区海洋科技创新中心,依托中国香港、澳门国际化优势,联合深圳、广州等内地城市,在海洋生物医药、海洋新材料等领域开展联合攻关,打造全国深海科技创新高地。二是要促进大湾区港口群的协调发展,依托中国香港国际航运中心的引领作用,调整和完善的深圳港、广州港和珠海港的职能配置,打造一流的港口集群。三是探索大湾区海洋治理合作新模式,在海洋环境保护、海上应急救援等领域建立常态化合作机制,破解圈层内部发展不均的问题。

第二,建设海南自贸港海洋开放新基地,形成与东盟相协作的开放网络。一是构建开放型海洋产业体系,依托海南自贸港政策优势,发展邮轮游艇、深海科技、海洋生物医药等开放型产业。二是深化与东盟海洋合作,建设面向东盟的海洋合作平台,推动构建蓝色经济伙伴关系,为三大海洋经济圈面向东盟的开放合作提供先行经验。

第三,深化与北部、东部海洋经济圈的跨圈协同联动。一是与东部海洋经济圈开展创新协同,依托上海、杭州的科创资源,与深圳、广州的产业化基地合作,构建“东部研发、南部转化”的创新协同体系。二是与北部海洋经济圈开展产业链协同,依托北部海洋经济圈的装备制造优势,为南部海洋经济圈的深海资源开发提供装备支撑,构建“北部制造、

南部应用”的产业链协同体系。三是与两大海洋经济圈共建面向“一带一路”的协同开放体系,形成三大海洋经济圈错位布局、协同联动的全球开放格局。

### (三) 制度保障路径

促进海洋经济高质量发展与三圈协同机制建设,离不开系统完备、科学规范、运行有效的制度保障体系。“十五五”时期,应从顶层设计、要素配置、治理能力三个维度构建全方位制度保障体系,为海洋经济高质量发展与区域协同机制建设筑牢制度根基。

#### 1. 顶层设计保障

第一,健全海洋法律法规体系,为区域协同提供法治保障。一是加快推进海洋基本法立法进程,制定统领性海洋基本法,明确涉海监管体制机制、海洋经济区域协同发展机制等基本制度。二是完善海洋资源开发利用法律法规,修订完善《中华人民共和国海域使用管理法》《中华人民共和国海岛保护法》《中华人民共和国渔业法》等法律,完善法规法条中与现实不相适应的条款,增加推动区域协同相关条款,提高法律的可操作性和执行力。三是加快制定海岸带保护与管理法、极地管理法等专项法律,填补海洋立法空白领域,为区域协同治理提供法律依据。

第二,完善跨区域协同制度体系,健全常态化协同机制。一是建立健全海洋经济区域协调发展机制,依托京津冀协同发展、长三角一体化发展、粤港澳大湾区建设等国家重大区域战略,建立跨行政区的海洋经济合作机制,明确协同主体、权责划分、运行流程。二是完善海洋生态环境联防联控机制,建立跨区域海洋环境监测预警、污染事故应急处置、生态修复协作等机制,健全跨区域生态补偿制度。三是建立海洋资源开发利用协调机制,在海域使用、港口建设、产业布局等领域建立跨区域协调机制,破解同质化竞争问题。

#### 2. 要素配置保障

第一,完善要素市场化配置机制,破除跨区域要素流动壁垒。一是深化海域使用制度改革,完善海域使用权出让、转让、抵押等制度,推动海域使用权跨区域有序流转。二是建立海洋资源有偿使用制度,完善海域使用金征收标准和方式,发挥价格杠杆的调节作用。三是培育全国统一的海洋产权交易市场,建立海洋资源产权登记、评估、交易等服务体系。四是健全海洋人才流动机制,破除户籍、社保、职称评定等方面的政策壁垒,促进海洋科技人才、管

理人才在区域间、行业间合理流动。建立跨区域产业合作的税收分成机制,对符合导向的跨区域产业转移项目给予一定的税收激励,破除地方保护主义。

第二,加大财政金融支持力度,为区域协同提供资金支撑。一是加大中央财政对海洋经济发展的支持力度,在现有中央财政海洋经济发展专项资金中设立跨区域协同专项子资金,重点支持跨区域科技创新、产业链协同、生态联防联治等领域。二是发挥政府引导基金作用,支持设立国家级海洋产业发展基金,引导社会资本投向海洋新兴产业与跨区域合作项目。三是用好专项债券支持政策,扩大海洋领域专项债券发行规模,支持跨区域重大海洋基础设施项目建设。四是创新海洋金融产品服务,发展海洋产业信贷、海洋保险、海洋融资租赁等金融产品,推出支持跨区域产业合作的专项金融工具,破解海洋产业投资周期长、风险高的融资难题。

第三,增强海洋领域数字化管理能力,构建推进区域合作的数字治理平台。一是打造全国海洋大数据综合中心,将海洋观测、环境、资源以及经济等领域的信息集成起来,形成一个全国范围内通用、区域间可共享的海洋信息大平台。二是发展“智慧海洋”项目,利用物联网、云计算和人工智能等先进技术,打造海洋智能感知系统,以实现实时监控海洋环境、提供海洋灾害的智能化预警,并对海洋资源进行精细化管理。三是加强海洋信息资源保障,建立全国统一的海洋数据资源共享机制,推动海洋观测数据、海洋环境数据、海洋经济数据的跨区域、跨部门开放共享,破解“数据孤岛”难题。

#### 3. 治理能力保障

第一,完善海洋综合执法体系,强化跨区域联合执法。建立海警、海事、海关、渔政等涉海部门执法协作机制,实现信息共享、联合执法、协同办案;推进地方海洋综合执法改革,健全跨区域联合执法机制,提升跨区域执法效能。

第二,健全海洋统计监测体系,为区域协同提供数据支撑。一是完善海洋经济统计制度,建立覆盖海洋产业全领域、区域协同全维度的统计指标体系,提高海洋经济统计数据真实性、准确性和及时性。二是强化海洋经济运行监测,建立全国统一的海洋经济运行监测平台,加强对海洋产业发展、区域协同进展、海洋市场运行等情况的动态监测。

第三,提升海洋数字化治理能力,构建跨区域

协同治理数字平台。推进海洋政务服务数字化,升级海洋政务服务“一网通办”平台,提高政务服务效率与跨区域跨部门协同治理能力。

### 注释

①为避免术语混用,本文对概念作出明确界定:三大海洋经济圈:采用《全国海洋经济发展“十三五”规划》划定的范围,北部海洋经济圈涵盖辽宁、河北、天津、山东;东部海洋经济圈涵盖江苏、上海、浙江;南部海洋经济圈涵盖福建、广东、广西、海南。三圈协同:即三大海洋经济圈之间、圈层内部省市之间,在产业、创新等领域形成的常态化协同合作的区域协同机制制度,核心包括协调议事机制、产业分工机制、资源共享机制、利益平衡机制四大核心维度(文中简称“三圈协同机制”)。陆海联动:即打破陆海分割的传统治理模式,实现陆海空间、产业、要素、治理四个维度的一体化发展,是三圈协同机制建设的基础支撑。②本文所列“十四五”时期有关海洋经济指标数据来自自然资源部《中国海洋经济统计公报》(2021—2025年)、《中国海洋经济统计年鉴》(2022—2024年)以及沿海各省海洋主管部门、政府官方网站发布的统计数据,下同。③由于2025年地方海洋产业生产总值及2024年辽宁、河北海洋产业生产总值尚未经官方公布,本统计基于《中国海洋经济统计公报》(2021—2025年)及沿海各省海洋主管部门、政府官方网站已发布的数据分析。

### 参考文献

- [1]杨丽华,王康.我国三大海洋圈海洋经济高质量发展水平测度、区域差异研究[J].中国渔业经济,2024(6).  
[2]邓昭,段伟,李振福.我国三大经济圈海洋经济空间差异研究[J].海洋经济,2023(6).

- [3]叶芳,王国栋,石媛媛,等.中国海洋新质生产力水平测度、区域差异及收敛性研究[J].海洋通报,2024(5).  
[4]关洪军,冯敏.中国海洋经济高质量发展水平测度与差异分析[J].海洋湖沼通报,2024(2).  
[5]丁黎黎,杨颖,李慧.区域海洋经济高质量发展水平双向评价及差异性[J].经济地理,2021(7).  
[6]关洪军,倪冉.我国三大海洋经济圈海洋经济高质量发展与海洋生态安全协同发展的时空格局[J].海洋湖沼通报,2024(1).  
[7]曹正旭,张樾樾.中国海洋经济高质量发展评价及差异性分析[J].统计与决策,2023(8).  
[8]周明华,曾惠霞.中国三大海洋经济圈海洋经济韧性的差异与成因[J].商业观察,2024(12).  
[9]狄乾斌,嵇元华,陈小龙.中国沿海省份海洋新质生产力的区域分异研究:基于省际与经济圈双重视角[J].中国海洋大学学报(社会科学版),2025(4).  
[10]李加林,田鹏,李昌达,等.基于陆海统筹的陆海经济关系及国土空间利用:现状、问题及发展方向[J].自然资源学报,2022(4).  
[11]年猛.海洋经济促进区域协调发展的思路与路径研究[J].财经智库,2022(4).  
[12]栾维新,梁雅惠,田闯.海洋强国目标下实施陆海统筹的系统思考[J].海洋经济,2021(5).  
[13]梁晨露,张洁,陈小龙,等.新质生产力赋能海洋经济高质量发展的机制与效应[J].海洋通报,2025(1).  
[14]贺义雄,陈珂炜,李小虎.竞争态视角下我国海洋经济高质量发展的格局演化与趋势预测[J].海洋科学,2025.  
[15]张卓群,韩爱玉,孙念新.海洋经济韧性的时空演化及收敛性研究:基于中国38个沿海城市的实证分析[J].中国海洋大学学报(社会科学版),2025(6).

## Exploration on the Regional Coordination and Linkage Mechanism for High-Quality Development of China's Marine Economy during the 15th Five-Year Plan Period

Shi Xin

**Abstract:** During the 14th Five-Year Plan period, China's total Gross Ocean Product (GOP) increased from 9.04 trillion yuan to 11.02 trillion yuan, with an average annual growth rate of approximately 5.2%. China's marine economy has achieved remarkable development achievements: its overall scale has expanded continuously, and its marine industrial structure has been steadily optimized, which has provided a critical driving force for the high-quality growth of China's economy. The spatial pattern of differentiated and characteristic development across the three major marine economic circles (the Northern, Eastern, and Southern Marine Economic Circles) has basically taken shape. However, core problems still remain, including inadequate regional coordination mechanisms, low quality and efficiency of industrial development, insufficient support from scientific and technological innovation, and an imperfect marine ecological governance system. In view of this, it is imperative to adhere to the strategic deployment of land-sea coordination, regional coordination, and innovation-driven development, clarify the functional positioning and coordination paths of each marine economic circle, and under the overall framework of “one core leading, three circles coordination, land-sea linkage, and four-dimensional empowerment”, construct a coordination and linkage mechanism for the three major marine economic circles characterized by “gradient complementarity, chain-network coordination, and whole-domain linkage”. This mechanism aims to break through bottlenecks in regional development, boost systemic efficiency, and realize the high-quality development of China's marine economy during the 15th Five-Year Plan period.

**Key Words:** Marine Economy; Land-Sea Coordination; Three Major Marine Economic Circles; Regional Coordination

(责任编辑:元小满)