

论“现代海上丝绸之路”

——以“浙江舟山群岛新区”为出发点的思考

黄建钢 骆小平

(浙江海洋学院 管理学院, 浙江 舟山 316022)

[摘要]“现代海上丝绸之路”是基于中国海洋战略的一种路径选择和整体构想,旨在构筑一个以“战略思维”和“海洋思维”为基础,以“经略海洋”为目标的全球经济合作平台。目前,它需要国家战略层面、省级策略层面和“浙江舟山群岛新区”谋略层面的合力运作,其重点要落实在“现代海上丝绸之路”制度建设上。制度创新在社会转型中扮演一种超级正能量的作用,是能否建成“现代海上丝绸之路”的核心。但制度创新的基础和前提是思想解放、政策开放和能量释放等要素的整体合力。现实的问题是,这种合力目前还难以形成更没有运作。所以,建设“现代海上丝绸之路”的关键是一种“整体思维方式”的建设。

[关键词]现代海上丝绸之路;舟山群岛新区;制度创新;世界引擎

[中图分类号] F552 **[文献标识码]** A **[文章编号]** 1008-8318(2014)02-0001-09

虽然从表面看,“现代海上丝绸之路”似乎是从历史上的“丝绸之路”演绎和发展而来的,但实际上却是崭新的现代“海洋思维”运作的结果。自人类在21世纪进入“海洋世纪”以来,“海洋”作为一种存在对人类的作用和影响已经越来越广泛和深入,人类已经从一个“局部存在”进入了一个“整体存在”状态。从整体看,人类迫切需要一个“经略海洋”的思维,但当人们还没有很好地理解“经略海洋”的理念和内涵时,习近平主席又提出了一个“21世纪海上丝绸之路”的概念和构想。

这是典型的领导思维先于学术思维的表现。它亟需学界作进一步的研究和政界作进一步的推行,以使“现代海上丝绸之路”的构想得到更好的论证和构筑。

一、中国构建“现代海上丝绸之路”的战略

“现代海上丝绸之路”这一理念是指进入现代后,依托历史传统的海上丝绸之路的内容,但扩展到以现代化多种元素,从海路通道将中国与太平洋、印度洋、大西洋沿岸国家和地区紧密联系,以海洋为重要载体,促进该路线图上各国之间的经济、文化、社会等各方面的合作、交流和繁荣,从而打造“海上金项链”的平台。“现代海上丝绸之路”是中国海洋战略的一种路径选择和整体构想,其目的主要是为了实现国家海洋战略。而国家的海洋战略又是国家战略的一个有机组成部分,最终都是为了实现一个人民富裕、国家富强和民族复兴的“中国梦”。

(一)长远效应:战略的意义

虽然“战略”历来与战争及其策略有关,但战略由于具备预见性和采取准确的布局从而使其更具有一种“不战而屈人之兵”的内涵和效果。从国家海洋战略层面来考虑“现代海上丝绸之路”,它更具有超长期的效应,它将关联到中国在整个21世纪的发展方向、力度及其采用的方式和方法问题。这就更需要作一种战略

[收稿日期]2014-01-05

[作者简介]黄建钢(1959-),浙江上虞人,教授,博士,浙江舟山群岛新区研究中心主任;骆小平(1980-),湖北黄冈人,讲师,博士。

性的思考和设计,而战略性发展到最高和最佳的状态就是一种无形的整体状态。

“海丝之路”不仅是中国自身发展之路,而且还是中国影响世界甚至牵引世界的发展之路。无论是“陆上丝绸之路”还是“海上丝绸之路”,都是人类最早和 longest 的贸易之路。所以,“现代海上丝绸之路”既可视作“现代海上中国发展之路”,也可看作“中国改革开放的海上之路”。虽然人类整体进入“海洋世纪”已经 10 余年,但中国至今还没有足以影响世界的清晰和具体的海洋战略构想。其中尤其缺少可以影响世界的贸易平台。“现代海丝之路”就是这样一个具有历史传承影响力的现实平台,必须对其进行未来的战略性思考,并且还要把思考的结论及时地返回到实践之中。

(二)应对现秩:战略的作用

“现代海丝之路”的提出显然是为了应对目前世界上形形色色的各种“经济谈判”如 WTO 谈判、TPP 谈判等等。而现在的各种谈判的实质都是为了挑战和回避二战后形成的国际政治和经济格局和秩序。目前,这种挑战已经从一种潜在状态正逐步进入到显在状态,甚至某些方面和区域正在转化为白热化的状态,如日本对中国东海钓鱼岛问题的挑衅等。

二战后的国际秩序也应该到了一个必须使其发生变化的程度。问题是,将发生什么变化以及将怎样发生变化。两大要素的变化决定着国际秩序正在或将要发生变化的方向和程度:一是苏联及东欧势力的解体和瓦解,二是中国的崛起及国力的发展和上升。从“TPP”谈判的形成和发展的态势可以清晰看出这样一个趋势,小国和弱国同样也可以影响甚至牵引世界的发展。美国、日本参与由新西兰、新加坡、智利、文莱等四个并不起眼的国家作为发起国的“TPP”谈判可以清晰表现出这种趋势:只要是既有利于世界整体经济发展又有利于有关国家经济发展的合作模式,都会引起类似于美国和日本经济强国的注意甚至参与。由此,对于近 20 年中发展最快的中国来说,要想更大范围和更深程度地作用和影响国际经济和世界经济,就一定要构筑一个全球性的经济合作平台。

“现代海上丝绸之路”就是要形成一个以“战略思维”和“海洋思维”为基础,以“经略海洋”为目标的比现在国际上所有平台都超越的创新经济合作平台。这个平台尤其需要加强制度的立体性和整体性的构想和设计。没有崭新的制度创新作为保障,在新一轮的国际和世界合作经济中,要想发挥作用和产生影响几乎不可能,甚至还会走向合作的反面。

(三)合作性:“海丝之路”的性质

虽然“现代海上丝绸之路”是习近平主席从中国的角度,为中国的发展而提出的,但它一旦提出就会很快形成一种客观态势,就会具有一种特别的国际性、世界性和全球性及其合作性的态势。但要达到合作的广度和深度,则由“现代海上丝绸之路”的公共程度所决定。这首先需要把“现代海上丝绸之路”打造成为一条公共性很强的“金项链”之路。它的公共性可以从国际性、世界性和全球性三个角度来分类和建设。现在的合作性质一般都是国际性的、区域性和行业性的,而很少是世界性的,更是全球性的,这使得合作产生的利益在格局上是畸形的,这就需要用一种崭新的合作形式代替二战以后所形成的区域的和意识形态上的合作。

进入 21 世纪后,国际合作的态势已经发生化学变化。变化特点如下:一是回归海洋航线和航运的主导地位和作用;二是“去意识形态化”倾向明显;三是世界化和全球化的影响程度在发生突变;四是区域化和国际化与世界化和全球化的矛盾和冲突越来越激烈。所以,一定要看到“现代海上丝绸之路”的现代的、世界的和全球的性质、意义、作用和影响。如果不是从现代的、世界的和全球的角度去构建、建设和运行,想要包含和超越现存的国际合作组织、条例和规则几乎是不可能的。

这要求国家和中央政府要尽快成立“现代海上丝绸之路合作”筹备小组,要抓紧研究合作的机理和机制问题,尽快拿出合作的方案,尽早启动合作的制度设计,并尽快启动合作的谈判工作。但所有这些都必须在概念、机理和机制的创新及其完善上。“现代海上丝绸之路”的概念已经形成并确定,但还没有充足有效的理念、机理和机制作为支撑点。这就容易使“现代海上丝绸之路”沦为不接地气、不落实地。

从整体上看,人类的合作精神和方式还是处于一种初创阶段。多数人都被“分析思维”和“分析方式”所

裹挟。与“分析思维”这种发散的思维不同,“合作思维”和“综合思维”属于既可激活国内投资和投入“海丝之路”,又可激发国际参与“海丝之路”的积极性、主动性和创造性的思维方式。它们需要两种不同的合作思路和方法。在中国社会里,需要国内政策来引导合作的需求,而在国际社会,则需要国际法律来保障合作的行为,但现行的国际法律并没有按照国际秩序的新变化而对二战结束时所形成的旧格局和旧秩序有所改变。

与旧秩序相比,新秩序有如下特点:一是架构旧秩序的力量已经畸形甚至崩溃,本来是苏美两个超级大国的均衡态势,由于苏联的解体和东欧的瓦解而呈现畸形;二是由此产生的新兴力量经过20余年的发展,已经在国际政治舞台上迅速凸显,典型表现是局部国际冲突的频发和高发;三是整个人类进入了一个“全球化”和“海洋化”的时代,“海洋世纪”的概念已经有一定程度的普及和深入。

这决定了围绕“现代海上丝绸之路”所形成的国际合作的新态势和新情况。关键在于,如何能激发沿海各国和各个港口城市对“海洋合作”和“海丝之路合作”的积极性和主动性,这是国际海洋合作的基础和前提。其中,弄清楚“国际海洋的‘线合作’和‘面合作’”的新需求是一个关键。以往,国际的海洋合作一般是一种“点合作”状态,主要是港口与港口之间的合作态,但未来的国际海洋合作却是一种“体合作”。而在“点合作”和“体合作”之间却有一个“线合作”和“面合作”的过程。这就有一个从“点合作”到“线合作”再到“面合作”最终到“体合作”的过程。每一步都是一次质变,一次整体的提升,一次思想的解放。

“海丝之路”的合作就属于一种“线合作”,是一种以“海上航线”为基础的合作。过去的“海洋合作”一直都较多重视“港口点”而较少注意甚至忽视“航运线”的合作,但自新加坡的发展模式形成后,自亚丁湾“海盗风波”以及联合国护航行动开始后,围绕“航运线”的合作及其行动就此拉开并迅速提升。此后还将出现一个全面的“航运线”合作的时代。这也是“现代海上丝绸之路”合作之所以能够成立的国际背景和世界潮流。其中,要完成从“木项链”到“铜项链”再到“金项链”^①的过渡和跨越,特别是要开辟“白令海峡”到达北欧和北美的航线,从而优先勾勒出一个连接五个“金砖国家”^②的“现代海上丝绸之路合作组织”,这具有对“现代海上丝绸之路”更广阔和更深远的迫切需求。

其实,它还是从“点合作”跨越到“面合作”的一个过渡的合作方式。如同每条河流都有一个流域一样,每条“海上航运线”也都有一个“航运海域”,每个海域都是一个平面概念,围绕一个特定海域的合作就是“面合作”。从海上的“无合作”到“点合作”本身就是一次跳跃,而从海上的“点合作”到“面合作”是一次更大的跳跃。所以,它更需要重新设计和实施,尤其需要确立法律上的公平和保障。这导致了在眼下对国际法律制度创新的紧迫性和紧迫感。其中,创新“现代海丝之路制度”,尤其是“现代海丝之路的金融制度”是关键,才能把这颗人类居住的星球资源全面、系统地整合和发挥出来。从制度经济学的角度看,制度创新的消耗最低、效率最大、效果最好,这决定了“海丝之路制度”一定要跨越不同的发展层次、社会形态、人种种类、宗教信仰、资源分布以及历史遭遇,从而形成积极、公平和有效率的市場。

(四)立体性:“海丝之路”的形态

与传统的“海上丝绸之路”的平面性不同,“现代海上丝绸之路”的特点在于综合性、整体性和立体性。它不仅表现在主体的立体性、内容的立体性、功能的立体性上,还体现在制度的立体性上。这也是下一步海洋“体合作”存在的基础和前提。这种立体性的确立和构建都要有一个逐渐丰富和完善的过程。

由于人们认识和使用“海洋”是从起始的“海洋的水平面属性”角度开始的,因此长期以来把“海上丝绸之路”的客体局限在单纯的贸易层面,然而“海上丝绸之路”的立体性正在凸现。这种立体性并不是对个别平面性的否定和抛弃,而是对很多平面性的汇集和包含,是对整体平面性的一种超越。为此,要形成一种由政府、社会和民间力量组合而成开发海洋的立体主体结构。其中,随着航运业的发展和海上贸易方向的拓展,还可以形成一种特有的航海和航运的“海上丝绸之路”文化,这种文化可以汲取现在普陀山的观音文化精髓,从而打造一种崭新的“海丝文化”,甚至发展成为一个“现代的海上宗教”。这既需要继承,更需要创新。

从长远看,需要在“海洋运输线”的基础上使“海上丝绸之路”的概念丰富和立体化,又需要以“经济线”为基础拓展“政治线”、“文化线”甚至“体验线”和“观光线”,把“现代海上丝绸之路”的经贸功能、政治功能、

外交功能、文化功能和旅游功能都集合起来。要看到,随着陆地资源越来越匮乏,人类获取海洋资源特别是海洋能源显得越来越重要,“航运经济”成为关联人类下一步快速发展的一条“金项链”,然而,在“航运经济”中,“海洋经济”只是一种属于载体的“交通工具经济”,而还不是一种主体经济,因此要特别增加“海洋经济”在“航运经济”中的份量和份额,变“航运船舶”所载货物的属性从“陆地产品”到“海洋产品”的过渡。

为此,在制度创新上要尽早呈现出一条立体路径来。制度一般是由“法律性制度”、“政策性制度”和“规范性制度”等三种类型制度构成。其中,“法律性制度”是一种禁止性、底线性和授权性制度,“政策性制度”是一种前瞻性、引领性和导向性制度,“规范性制度”是一种限制性、侧面性和保障性制度。在一个“法治思维”几乎控制全局的情况下,制度挑战是最根本的挑战,制度保障也是最重要的保障。这就特别需要加强对“海上丝绸之路”的“法体系”研究。既要以联合国的《海洋法公约》为基础,又要以现实的海洋矛盾、冲突和争端为基点,加强中国在“海洋法”研究、制订表达中的话语权,加强在维护中国海洋权益上的力度,要主动参与对“海洋法系统”的“漏洞”和不足的弥补和完善,特别要加强以“海上丝绸之路”为核心的“海路”法律制度的建设。

二、浙江参与“海上丝绸之路”的策略

在国家宏观战略构想的基础上,作为一个省级区域和单位以及政府参与“现代海上丝绸之路”,应该更多地从策略层面进行拓展和深入,从而使浙江省成为中国与“金项链”的“海上丝绸之路”连结的重要“环扣”。这既是从浙江省在中国所处的历史和地理位置中得到的启发,又是从策略和政策的本原角度思考的结果。但在现实中人们还是不能很好地区分、确立和使用“政策”和“策略”的理念和方法。

(一)浙江是历史上的“丝路”之源

从“丝绸之路”的核心是“丝绸”物品的角度看,由于浙江自古就是丝绸的重要产地和基地,所以在历史上,无论是“陆地丝绸之路”还是“海上丝绸之路”,其源头都在现在的浙江省。也只有把浙江当作“丝绸之路”源头,才能把历史上的两条“丝绸之路”有机地联系和统筹在一起,从而形成一个立体的“丝绸之路”概念。

从历史上看,是先有“陆上丝绸之路”而后才有“海上丝绸之路”的。它也是人类逐渐从陆地走向海洋的一个标志。唐朝时的“陆上丝绸之路”已经很发达。之前马帮走出来的通西域之路后来成为了唐朝与西域、中亚和中东各国联系的主要渠道。但明朝郑和下西洋走出来的“海上丝绸之路”可以使丝绸、瓷器等商品船舶大批量地运输到南亚、中东和东北非、东非地区。这是两条“丝绸之路”的第一个闭合路线。

这条路最早还可提前到古希腊。古希腊当初之所以昌盛就与它具有两个要素有关:一是具有很好气候条件。古希腊地处地中海东北头的爱琴海。那里坐北朝南,气候温和;北有高山,挡住寒流;面朝大海,春暖花开;丘陵地带物产既丰富又畸形的状态很容易产生贸易。二是地处东西交流中端。由于当时“西域”的气候比较湿润和温暖,古希腊地处来自东方商贾往南和往西两路的岔路口:一路是陆路,进入阿尔卑斯山脉北面的广袤的欧洲平原,并通过宜于行走的平原达到大西洋的东岸法国等地。另一路是水路,进入阿尔卑斯山脉南麓的宜于航行的地中海,并通过地中海达到现在的中东、北非和南欧地区。由此决定了古希腊成为当时人类最大的交流和交通的枢纽点,正是这个枢纽点才是古希腊之所以能繁荣发达的主要原因。

但是,“丝绸之路”的第二个闭合路线的开辟和完成却是英国人的功劳。这与英国的以发明蒸汽机为标志的工业革命密切相关。之后中国很多的产品都通过这条闭合路线源源不断地运向西欧甚至北美洲,如丝绸、瓷器、茶叶,等等。到了20世纪40年代太平洋战争的爆发,人类才开始注意到要开辟和使用“海上丝绸之路”东线的问题。但后来随着航空业的发展和大宗物品及商品的弱需求态势,以船舶航海为基础的“海上丝绸之路”基本处于一种被忽略乃至被忽视的状态。这种状态直到第一次能源危机时才有所缓解,之后大宗商品的海上运输才逐渐兴盛起来,至今还是方兴未艾的态势。

关键是,“海上丝绸之路”的标志是“丝绸”。这个标志说明两个基本事实:一是所载的物品和商品是“中国的”,二是始端和枢纽在“中国”特别是在“中国浙江”。要看到国家海洋战略与“浙江海洋经济示范区”、“浙江舟山群岛新区”以及“现代海上丝绸之路”的逻辑演绎关系,以及它们为国家发展战略提供支撑和服务的

未来效果。浙江曾为中国前几轮开放做出过很大贡献,如“宁波帮”商人对上海和香港发展的贡献,温州商人对新中国第一轮改革开放的贡献,义乌商人对中国小商品推广到国际上的贡献,等等。它们在客观上为重构“现代海上丝绸之路”做出了基础性的贡献。这既是浙江之所以能成为“现代海上丝绸之路”枢纽所在,也是国家构建“现代海上丝绸之路”的需要。

(二)浙江应积极参与“海丝之路”

浙江省在海洋事业中的地位和作用可以从以下历史事实中窥见:晋代的“临海古长城修筑”、明代的“双屿港”繁华和清代的“定海保卫战”等等,这也决定了浙江省在“现代海上丝绸之路”构建中处于一种特殊地位。因此,要率先对“现代海上丝绸之路”进行系统和整体的研究。应该认识到“现代海丝之路”首先是一条“经济之路”和“经贸之路”。浙江的商品意识和商品经济历来走在全国的前列,这种状态无疑应在“现代海上丝绸之路”的构建中发挥积极的作用。要研究“甬商”和“温商”的特点、作用及其局限,以便在“现代海上丝绸之路”的构建和运行中发挥其特有的作用。

浙江省要在“海上丝绸之路”制度的构建上“先行先试”。浙江的改革开放实践已经为新制度的创新和构建提供了一些案例和经验,必须加强对以往的经验的研究、归纳和提炼。应该看到,习近平同志提出的“现代海上丝绸之路”,既与他在浙江全力思考和抓过海洋经济密切相关,还与国家确立浙江省为国家级“海洋经济示范区”和“浙江舟山群岛新区”的战略举措密切相关。从“现代海上丝绸之路”的角度来看浙江省的四个国家战略举措就会发现,它们其实是为“现代海上丝绸之路”而铺垫和尝试的,甚至还可以说,提出中国的“现代海上丝绸之路”是在浙江省四个国家级战略举措上思维和逻辑的自然延伸和发展。

所以,浙江省要在构建国家“现代海丝之路”中采取积极的态度和行动,抓住国家战略方向的转变的机遇,把浙江省的智力、资本和资源全力投入到“海上丝绸之路”的构建和运行中,并尽快出台“政策”来刺激和鼓励整体资源和力量的投入。

(三)先行先试:政策的策励性

先行先试的鼓励政策是一种间接地又积极地引导资本、市场和社会发展方向和程度的措施。它比较注重对政策的“策励性”的研究。从过去35年的历史看,浙江在“要政策”和“出政策”上几乎都是“短板”,基本是一种“无为而治”的治理方式;浙江的“长板”在于事后肯定及其鼓励和奖励。这意味着,是先让民众在民间趟出一条“血路”来,有的甚至是已经形成了一种“气候”,政府才会出面给予肯定。由于政策首先是一种出自政府的策励性制度,其次是一种策略属性的策励性制度,所以浙江在参与国家“现代海上丝绸之路”的构建中应该更多地使用“政策”的手段和方法。其中,关键是要把传统的“决定政府”转型升级为“决策政府”。与“决定政府”主要是对做什么事做出直接性决定不同,“决策政府”往往是对做事的“建言献策”做出选择性决定,或者是对导向性和引导性的政策性制度做出坚定性决定。其关键在于,决定采用什么样的“献策”和要执行什么样的“政策”,其核心是对“政策”的准确理解。

由于“决策政府”具有更多和更大的间接性,所以就会需要越来越多的“建言献策”。“建言献策”数量的多少甚至还决定了“决策政府”形成和作用的大小。其中,“建言献策”既有来自党和政府研究机构,也有来自社会和民间研究机构,更有来自高等院校特别研究机构的。要特别重视高等院校特别是研究机构的作用。它们既不在政府内,也不在社会里,但却既具有社会的优势,又具有政府的优势。为此,政府要促动社会形成一个“建言献策”的氛围和风尚。这也是社会被全面和充分调动起来关注其自身发展的一个标志。

对浙江省来说,面对参与国家的“现代海上丝绸之路”的问题,关键在于两点:一是政府向上要什么政策,二是政府向内出什么政策。二者是既有联系更有所不同。现实是,向上要政策有余,而向内出政策不足。客观上,每个自上而下的政策都是有很大弹性或余地的。因此,要到什么政策是一回事,怎么使用和利用政策是另一回事,浙江省应该在“非封闭性”、“非社会主义性”和“非现有性”的政策方面进行更多的“先行先试”,在利用政策上做好了文章,可以弥补在“要政策”上的不足甚至遗憾。

(四)积极策励:“两民”投资“海丝路”

浙江省的真实优势就在于对贸易经济和市场经济的群众勇气、胆略和智慧。在新中国第一轮改革开放

中,靠的就是这些勇气、胆略和智慧创造了一系列成就,使得浙江的民营企业和民间资本十分发达和雄厚,达到了一个真正藏富于民的状态。所以,浙江参与“现代海上丝绸之路”是否成功,取决于能否发挥浙江的这些优势及其程度。这就需要浙江省采取和决定怎样的政策来再次激活、汇集和策励“两民”即“民营企业”和“民间资本”投入“海上丝绸之路”,由此构成一个与政府的构建力量互动的立体性的整体效应。

关键在于用什么样的政策才能刺激和奖励“两民”,从而使它们来投资“现代海上丝绸之路”。在当下,刺激和奖励“两民”是“群众路线教育实践活动”最佳的活动形式。不仅投入和投资的主体要“民化”,而且投入和投资的渠道也要“民化”。这些“民化”的路径和渠道往往是政府“官路”的补充。核心是怎样能把“民间资本”尽快汇集起来。温州的金融体制改革试验区就可以为此做出一些有益的创新和探索。

但现实中有一些说法应该引起足够重视。在不少人眼中,“浙江人的企业是上不了台面的”,“温州人是纯生意人”等。它们的潜台词是:浙江人一做事,就想到利益;浙江人一做事,就想着赚钱。加上“浙江的商品都是小商品,科技含量太少太小了”,这些都为浙江参与“现代海上丝绸之路”形成了一个两面性的状态:既有适合的一面,又有不适应的另一面,甚至还有一定障碍的第三面。这决定了对浙江的“两民”不是一个简单策励的问题,还有一个复杂的转型升级的问题。“两民”的国际化、世界化和全球化程度决定着“现代海上丝绸之路”的国际化、世界化和全球化的程度。焦点在于,出台怎样的政策才能激励、鼓励和奖励“两民”来完成转型升级。这有一个政府与“两民”之间在政策上的博弈互动的问题。一定要考虑“两民”在“现代海上丝绸之路”构建、运行中的权益问题,按照国际化的标准来组织、规范和提升浙江的“两民”形象和实力,以适应“现代海上丝绸之路”的国际化、世界化和全球化的建设和运行。

三、舟山服务“海上丝绸之路”的谋略

从“海洋经济”主题新区的角度来看“浙江舟山群岛新区”的功能和作用就会发现,它与“现代海上丝绸之路”具有一种天然的联系性和有机性。从“海洋战略”到“海洋经济主题新区”再到“海上丝绸之路”是一脉相承性的,这是中央极具战略眼光的提前布局,只是人们在之前并没有认识到而已。所以,新区发展要抓住这个天然给予的机遇并为己所用,转变思维方式,用智慧和谋略发掘出自己的优势。

(一) 抓紧打造“海丝枢纽港”

对“现代海上丝绸之路”来说,中国确实需要一个“枢纽”可以用来连接、疏通和转换“海丝之路”形成的各种资源。3年前已经进入国家“十二五发展规划”的“浙江舟山群岛新区”无疑是这个枢纽的最佳选择地。但对这“舟山群岛新区”的理解,至今还没有到位。误区在于主要是把“浙江舟山群岛新区”简单理解成了“浙江省舟山市新区”,把行政区划概念与自然地理区域概念混为一谈,这种误解是“舟山群岛新区”至今还没有设计出理想方案和发挥出其应有作用的关键。

只有把上海和宁波的海洋资源都集中起来,汇集到“浙江舟山群岛新区”里,它才能最终成为“现代海上丝绸之路”的枢纽之地。但现实的“舟山群岛新区”则是一个完全建立在舟山市的行政区划权力基础上的新区。这本身与概念所包含的范畴就有一定的差距。这就需要抓紧落实“新区管委会”对自然“舟山群岛”领导和治理的回归工作。只有把自然地理概念上的“舟山群岛新区”作为一个整体来考虑,它才能肩负和完成“海上丝绸之路”的“枢纽港”的功能和作用。这其实也是“浙江舟山群岛新区”最原始和最潜在的动机和目的。但现实是,一切都在错位,且错位的距离还在越来越大。其中的关键在于原来的上海港和宁波港都是“河港”,而它们最终能成为“海港”都是依靠了“舟山群岛”的深水资源和良港资源。而用“海洋思维”来思考和演绎“现代海上丝绸之路”就会得出结论,必须汇集“上海港”和“宁波港”里的“海洋资源”和“海岛资源”进“浙江舟山群岛新区”,它才能最终成为“现代海上丝绸之路”的枢纽港口,否则就会影响到国家海洋战略的正常展开和深入,进而影响到国家发展战略的正常推进。

“浙江舟山群岛新区”依据的“舟山群岛”具有建立“现代海上丝绸之路”枢纽港的良好条件:一是北上塘沽、南下北海、西进重庆有几乎同等的距离可以形成枢纽中心,二是有众多可以停靠超过30万吨以上巨轮

的深水良港并形成一种“群港”效应和“枢纽港”态势,三是背靠着我国经济高度发达之一的长三角区域可以对大宗商品有较大的需求。但核心在于要建立一种“枢纽港”的机理和机制。只有把枢纽港的机理和机制建立好了,枢纽港才能发挥功能和作用。这不能仅靠市场自动和自由调节,还要靠政府行政和政策推动和引导。必须对现有的港口资源进行整体性思维的整合,使其成为一个内部有层级的立体港态势,要使国内现有的所有港口资源都成为“浙江舟山群岛新区”枢纽港的“子港”,从而形成一种综合效应,进而进入海上运输成本的最低状态。

由此看,“枢纽港”的硬件建设还比较容易,难的是“枢纽港”的软件建设。它包括枢纽港的机理和机制的建设。这样的枢纽港虽然提出已经有一些时候,但至今还没有现成的可以参考的成功建设案例,现在成功的案例基本是人类进入“海洋世纪”之前的产物。“浙江舟山群岛新区”可以大有作为也恰好在这里。它可以成为镶嵌在“金项链”上的“红宝石”。像这样的“红宝石”,一个国家只允许镶嵌一颗。世界上只允许5-6颗这样的“红宝石”,才能充分发挥和调动全球的资源。对舟山群岛新区来说,这是千载难逢的机遇,必须抓住契机。千万不能错过。

(二)更多发挥“后发优势”

中国的第四个“新区”之所以能够落户舟山,往往既与舟山的自然地理有关,又与前段时期的滞后发展相关。这是经济学家发现并提出的“后发优势”理论的一个最佳试验地。这个在50余年前形成并提出的理论主张在“后发地区”可以实行和实现一种跨越式和创新式的发展。这种发展不仅体现在社会形态的新旧代替上,如资本主义发展于封建主义的薄弱环节,社会主义也发展于资本主义的薄弱环节;而且也体现在地区的新旧代替上,如上海、香港和新加坡等港口的发展都是在发达地区夹击的薄弱环节上,如上海就是在宁波和南通的发展夹击的“虚地”上发展起来的,香港也是在“不毛之地”的基础上发展起来的,新加坡也是在“没有人要的”状态中发展起来的。作为现代发展相对缓慢甚至落后的“舟山群岛新区”为以后的发展不仅留下了余地和空间,而且还避免了很多的浪费、曲折和坎坷,这也是“后发优势”所在。

然而,认识“后发”是一回事,怎样利用“后发”又是另外一回事,而且利用“后发”比认识“后发”还要重要。“后发”更加要求技术性、科学性和智慧性。同时,不同地区和时代的“后发优势”又各有不同,应该准确找到“浙江舟山群岛新区”的“后发优势”所在,从而形成发力,形成创新程度最高、发展速度最快的舞台。

(三)更深挖潜“新区优势”

自2011年年初“浙江舟山群岛新区”被纳入国家“十二五”发展规划以来,国家就赋予了“浙江舟山群岛新区”“先行先试”的权利。这其实就是“新区”最大和最核心的“政策”优势所在。它意味着,“群岛新区”几乎在一切领域里都可以“先行先试”。现在的问题在于,它在哪些方面可以“先行先试”,怎样进行“先行先试”和进行“先行先试”已经到了一个什么程度?

在一个“法治社会”中,“先行先试”首先应该在制度上有所突破。而在制度突破上,最容易的还是“政策性制度”。政策不仅是一种导向性和引导性的策励性制度,而且还是一种法律性制度的尝试阶段和初期阶段的制度。但“舟山群岛新区”的制度至今只是在一个“搬新”的地步上徘徊,还没有到达一个“创新”的高度。“搬新”和“创新”的不同在于,前者是别处已经有了,但此处还没有,而“创新”是创造了原本就没有的东西。从这个角度看“浙江舟山群岛新区”就会发现,其创新至今还没有达到一个可以进行“先行先试”的法律允许和政策支持的高度。

其中,要特别注意“舟山群岛新区”的创新和“先行先试”需要一种系统和整体的顶层理念创新及其设计、中层的制度安排和基层的技术操作。这就需要方案先行。如“舟山群岛新区”要想发挥规划中“长三角增长极”的地位和作用,就必须在其机理、机制、制度的创新上不仅要走在包括上海在内的长三角之先,还要走在整个东部及沿海地区之先,并且还要在“东部重要开放门户”的基础上创新出可以引领甚至驱动整个世界经济的制度。其实,中国已经成为当今世界“当之无愧的世界经济发展重要引擎”^③,但这种理念以及试验的创新不是一蹴而就,“群岛新区”一定要做到“禅定”,才能汇集和产生“智慧”。“群众路线教育实践活动”实际上是给新区的发展指明了一条“群众路径”。群众的智慧是无穷的,因此,是否有相关的制度尽快地汇集群众

广泛的智慧是关键。

“群岛新区”的最大优势还在“政策优势”,但现时的“政策优势”又具有其特殊性。“政策”有“方向性政策”、“方案性政策”、“方式性政策”和“方法性政策”的区别。但它至今仍处在一种“政策”的“理念优势”状态,而还没有达到一个“规则”层面,如“舟山群岛新区”的“华东地区重要的开放门户”、“省级审批权”、“探索自由贸易园区”、“长三角发展的重要增长极”和“自贸港区”等等其实已经都是政策了,只是还没有到达一个“政策的规则”程度。这也说明,对“政策的理念”还可以做进一步拓展和深化。

“新区”的“政策优势”还是一种整体性的优势,必须从整体视角和思维才能认识和理解。现在是“方向性政策”已经明确,但“方案性政策”还在形成中,“方式性政策”还有很大距离,“方法性政策”还没有到达成熟的地步。但又不能以“方案性政策”、“方式性政策”和“方法性政策”还没有形成从而否定“方向性政策”已经明确。其中一般是,“方向性政策”是上面给的,具有理念性的特点,“方案性政策”则完全是靠自己做的,具有系统性的特点,“方式性政策”则主要是用来操作的,具有实践性的特点,“方法性政策”则是为了解决问题的,具有时隐时现的特点。

(四)加快创新“自贸港区”

要打造一个全球性的“海上丝绸之路”,关键是国内要尽快建立一个全新的“自贸港区”。从国家批复的规划中明确可以探索“自贸港区”的地方只有“浙江舟山群岛新区”。新区目前已经达到综合保税区封关的地步。按照“新区发展规划”描述,只有在“综保区”完善的基础上再经过“自贸园区”后才能进入“自贸港区”。基于形势的发展,新区应该尽快进行“自贸港区”的调研及其方案的起草工作。国家的发展和复兴也急需有一个可以联接中国东部和海岸线的“自贸港区”,其属性类似于香港,但其作用有些类似1949年前的上海,其水平要达到20世纪60年代以后发展起来的新加坡。

为此,“舟山群岛新区”就特别需要重新定位其国家战略举措的地位和作用。一定要从国家战略及其变化的角度来重新解读“舟山群岛新区”的地位和作用。这不只是舟山市行政策略层面的事,而是更是国家战略层面的事。舟山群岛的独特海岛区位优势、深水岸线多且质量高的优势、良港多且呈现“脸盆效应”优势、与大陆有距离且可以隔离的优势等等,这些为建设一个“现代海丝之路”的枢纽港提供了无与伦比的天然优势,也是建设现代“自贸港区”必须具备的自然地理条件。这些条件不仅国内没有第二家,即使在国际上也实属罕见。它位于中国海岸线的中端和可以停泊超大船舶的群港优势,将在未来世界经济和中国经济的发展中发挥特别作用。

这要求“浙江舟山群岛新区”必须要按照最新颖的管理模式来加强对“自贸港区”的治理,在“治理体系和治理能力”的现代化上做足文章。这种制度既要在中国社会与国际社会的接轨上做好衔接和互动的工作,又要在中国防止国际社会的侵害上做好缓解和阻止的工作,因为没有一个好的港区社会及其治理,就没有一个超强的“自贸港区经济”。

但如何创新和创立一个21世纪的最现代“自贸港区”,还是一个新课题。这要求在“自贸港区”的建设中,要达到一种软件和硬件或港口和社会并举共进的状态。之前的港口城市建设一般是先有“港口”后才有“社会”,而现在的港口城市或社会建设是不仅需要同时并举,甚至还需要先有“社会”后才有“港口”建设。这要求在“舟山群岛新区”建设中特别注重“港口社会”的治理问题。十八届三中全会提出的“国家治理体系和治理能力的现代化”目标为“舟山群岛新区港口社会”的建设提供了明确的方向。

一定要把“舟山群岛”放在一个“海洋社会”与“陆地社会”连接点和“窗口”的位置给予审视,才能彻底明白和理解中央给予“浙江舟山群岛新区”的国家战略举措的内涵和意义。这就需要形成一种“海洋思维”和“陆地思维”合成及其统筹的整体思维,但人们至今研究和操作“浙江舟山群岛新区”都缺少整体思维,以至形成的研究成果和推动措施尚未落实到实践当中,这也使得这种思维不够彻底,还有发展的空间。

历史上曾经有过两条“丝绸之路”,一条是“陆上丝绸之路”,另一条是“海上丝绸之路”,并且是以“陆上”带动“海上”和以“海上”配合“陆上”的方式存在和运行了很久且效果良好。现在也需要两条“丝绸之路”,也

是一条为“陆上丝绸之路”,另一条为“海上丝绸之路”,但其主次位置和功能已经发生根本变化。“海上丝绸之路”的位置正在拓展和崛起,也正在重新开创和形成一个新的立体的系统的“丝绸之路”。它是以“海陆统筹”即以“海洋”带动“陆地”发展的思维方式来思考全球经济的运行和发展问题。但现实是,相比“陆上丝绸之路”,“海上丝绸之路”显得更加残缺、幼稚和陌生一些,不要说与“陆上丝绸之路”怎么配合和统筹,即使自身怎么运行和发展,也需要进一步研究和探索。最主要的是要解决其在“海洋世纪”里处于一个怎样的地位和作用的问题。这也是对人类“海洋思维”的挑战和重构。因为,“海洋事业”已经在急用和急需“海洋思维”,必须在边实践“海洋事业”中边完善“海洋思维”。“海洋思维”成熟的程度决定着“海洋事业”成熟的地步。现实中,人们之所以对“现代海上丝绸之路”还没有足够理解,主要是因为还没从“海洋思维”的角度、更没有从“整体思维”的层面来充分理解和操作。所以,在当下,构建和完善“海洋思维”和“整体思维”是中国构建和运行“现代海上丝绸之路”的核心和关键。

注释:

① 这是作者对于海上丝绸之路发展阶段的形象概括。“木项链”指海上丝绸之路的起步阶段,主要在于以丝绸、茶叶、瓷器为主简单层次的货物来往;“铜项链”是指16-18世纪,中国与国外加强了贸易,以近代发展的铜、水银、锌、铁锅、土布、冰糖、麝香等商品的贸易阶段;“金项链”则是指现代海上丝绸之路更加注重对外贸易、经济往来和文化交流的三位一体的发展平台,具有更高含金量的发展阶段。

② 传统“金砖四国”(BRIC)引用了巴西、俄罗斯、印度和中国的英文首字母。由于该词与英语单词的砖(Brick)类似,因此被称为“金砖四国”。南非加入后,其英文单词将变为“BRICS”,并改称为“金砖国家”。

③ 中国社会科学院中国特色社会主义理论体系研究中心:《中国为世界经济注入强大正能量 当之无愧的世界经济发展重要引擎》,《人民日报》2014年2月23日第5版。

On the Modern Maritime Silk Road

——A Reflection Based on Zhoushan Archipelago New Area

HUANG Jian-gang LUO Xiao-ping

(School of Management, Zhejiang Ocean University, Zhoushan 316022, China)

Abstract: Based on the concept of access path and overall vision for China's ocean strategy, "the modern maritime Silk Road" aims at building a premier platform for international economic cooperation in "strategic thinking" and "maritime consciousness" and for the goal of planning ocean. It needs combining cooperation with the national strategy, the provincial strategy and Zhoushan Archipelago New Area's strategy. The emphasis is on the institutional construction which plays a positive powerful role in constructing Chinese ocean pathway. Institutional innovations needs thought liberation, open policy and release of energy. However, we need the integral thinking to form a joint force.

Key words: the modern maritime Silk Road; Zhoushan Archipelago New Area; institutional innovation; the world's engine

论“现代海上丝绸之路”——以“浙江舟山群岛新区”为出发点的思考

作者: [黄建钢, 骆小平, HUANG Jian-gang, LUO Xiao-ping](#)
作者单位: [浙江海洋学院管理学院, 浙江舟山, 316022](#)
刊名: [浙江海洋学院学报 \(人文科学版\)](#)
英文刊名: [Journal of Zhejiang Ocean University \(Humane Science\)](#)
年, 卷(期): [2014, 31\(1\)](#)

参考文献(3条)

1. [这是作者对于海上丝绸之路发展阶段的形象概括. “木项链”指海上丝绸之路的起步阶段, 主要在于以丝绸、茶叶、瓷器为主简单层次的货物来往; “铜项链”是指16-18世纪, 中国与国外加强了贸易, 以近代发展的铜、水银、锌、铁锅、土布、冰糖、麝香等商品的贸易阶段; “金项链”则是指现代海上丝绸之路更加注重对外贸易、经济往来和文化交流的三位一体的发展平台, 具有更高含金量的发展阶段](#)
2. [传统“金砖四国”\(BRIC\)引用了巴西、俄罗斯、印度和中国的英文首字母. 由于该词与英语单词的砖\(Brick\)类似, 因此被称为“金砖四国”. 南非加入后, 其英文单词将变为“BRICS”, 并改称为“金砖国家”](#)
3. [中国社会科学院中国特色社会主义理论体系研究中心 中国为世界经济注入强大正能量当之无愧的世界经济发展重要引擎 2014](#)

引用本文格式: [黄建钢, 骆小平. HUANG Jian-gang. LUO Xiao-ping 论“现代海上丝绸之路”——以“浙江舟山群岛新区”为出发点的思考\[期刊论文\]-浙江海洋学院学报 \(人文科学版\) 2014\(1\)](#)