

# 国际问题研究报告

2019 年第 20 期

山东大学国际问题研究院

山东大学东北亚学院

---

## 东北亚海洋圈的构想与实践

东北亚海洋圈的构建有着厚重的历史积淀和迫切的现实需求，也是东北亚地区在国际变局时代生存发展的选择。我们从概念谈起，分析东北亚海洋圈的战略意义、构建基础与未来走向，力争为东北亚海洋世界的发展提供有效建议。

### 一、东北亚海洋圈的概念及战略意义

东北亚海洋圈是我们根据东北亚地区海洋事务发展的历史和现实提出的，明确东北亚海洋圈的概念与意义，可为我们分析其未来发展提供经验和借鉴。

#### （一）东北亚海洋圈的概念界定

东北亚海洋圈是指东北亚国家以濒海地区为核心、以共同利益和地区认同为基础，以实现海洋物质与精神诉求为目标，全面开展区域海洋治理、维护海洋可持续发展的区域性海洋合作机制。

东北亚海洋圈是开放的，不具有排他性，域内任何内陆国家和地区都可以参与其中，目前朝鲜区域融合度不高，可以缓慢推动。蒙古国是内陆国家，不便参与海洋事务，但内陆国家也有参与海洋事务的权利和方法，可通过利用国际性江河、取得沿海邻国的过境权、获得通往海洋的领土走廊等方式参与，蒙古国如有意愿可随时加入。

东北亚海洋圈是包容的，不针对任何域外国家，其目的不是遏制和防范其他国家，而是要合作解决域内海洋事务。如果相邻域外国家和地区有意愿参与，我们也可以扩大圈子范围。

## （二）东北亚海洋圈的战略意义

首先，推动东北亚“一带一路”建设的优先选择。“一带一路”能否在东北亚地区有效落实，首先要看道路能否联通。选择海路联通有更大自由度，朝鲜有参与意愿可以参与进来，不参与也不影响其他国家。而且海路不需要庞大的工程和漫长的基础建设周期，中日韩都是造船大国、俄罗斯破冰船制造技术领先世界，各国政策畅通、合作深入，能够实现海上联通。所以，在东北亚地区应优先推动海上合作。

第二，打造两洋联动新战略格局的关键一环。东北亚海洋圈一旦构建成功，中日韩俄的合作范围就可以从太平洋拓展至俄罗斯远东北部海域，继而与北冰洋联通起来。可以建构串联北冰洋与太平洋的海上联通网络，大大拓展了东北亚国家海洋活动空间，提升经济增长活力和战略格局。

第三，形成以中日韩俄相邻海域为中心的东亚交通枢纽。这是东南亚国家通往北极地区、北极国家南下东南亚的必经之路，也是亚欧

大陆与太平洋海陆联通的枢纽，其战略价值不言而喻。东北亚海洋圈一旦形成，我们就可以打造出一个“东方新加坡”。

## 二、构建东北亚海洋圈的历史基础和现实条件

构建东北亚海洋圈有着厚重的历史基础和迫切的现实需要，是我们根据历史和现实等多维度提出的战略构想，具有理论与实践的充分缘由。

### （一）东北亚海洋圈的历史发展及综合海权观的形成

古代环日本海交流圈和环黄海、东海交流圈将东北亚地区连成一体。远古时期，人类的海洋活动主要是利用浮筏漂流。受地理环境、千岛寒流和对马暖流、季风分布情况影响，环日本海的北部交流圈最早形成。随着造船和航海技术的不断提高，环黄海沿岸航路、跨黄海、东海航路相继开通，逐步形成环黄海、东海交流圈。在漫长的历史发展过程中，人们较早形成了海洋是贸易通道的观念，认识到海洋所蕴含的“海运力”。

近代日俄争霸和殖民把东北亚国家捆绑在一起。海洋既是贸易通道，也是入侵的通道和争霸的战场。在马汉“海权论”问世后，日本将其引入国内大加宣扬，在这一理论指导下大肆发展海军，并发动了中日、日俄海战，最终将中国和朝鲜半岛都沦为日本殖民统治势力之下。这一时期，受到马汉海权理论的影响，东北亚国家认为海权主要包括“海军力”和“海运力”。

冷战时期海上封锁切断了东北亚国家海上联系。二战后，美国划

定了三大岛链从海上封锁中国和苏联。但在冷战格局之下，东北亚地区却掀起了一股海洋开发热潮。鉴于东北亚海域是冷战对峙的前沿阵地，海洋资源开发未形成合作的格局，这种影响一直延续至今。尽管如此，人们对海权观的发展却没有停止。1976年，苏联海军司令苏谢·格·戈尔什科夫出版了《国家的海上威力》(The Sea Power of the State)，指出海权是包括“海运力”“海军力”“海洋考察和开发力”“水产力”等的综合性概念。

冷战结束后，随着两极格局的解体、经济全球化的深入推进，东北亚国家的海上联系日益密切，各国对海权观内涵的理解进一步深化。20世纪90年代初，《联合国海洋法公约》正式生效、《地球宪章》和《21世纪议程》等一系列环境保护国际公约相继出台，大大提升了世界各国的海洋保护意识。1993年，美国海洋学者路克·卡佛士(Luc Curvers)在其《海权：环球之旅》(Sea Power: A Global Journey)中提出，海权不仅是“海军力”和“海运力”等利用和控制海洋的能力，还应该是保存和保护海洋的综合能力，中日韩等国结合自身海洋实践过程中存在的环境问题，普遍接受这一观念。目前东北亚国家正逐步从传统海权观向综合海权观转变，形成包括海运力、海军力、海洋开发力、海洋环保力、海洋治理力等在内的综合海权观。

## (二) 海上贸易与非传统安全因素的推动

根据由中国经济信息社和新华(青岛)海洋经济指数研究院整合有关高校、专业调查服务机构等全球资源编制撰写的《东亚海上贸易互通指数报告》，互通最紧密的是中日、中韩；贸易互通方面，中日

韩最多。这可引导各国优势资源流动，推动东亚东盟地区贸易转型升级，这就为东北亚海洋经济合作奠定坚实基础。

随着东北亚地区极端天气、气候转暖、核泄漏、石油泄漏、赤潮、生物多样性危机等频发，东北亚国家在非传统安全领域所面临的共同威胁和挑战日渐增多。近些年，东北亚国家在有关海洋环境保护、海洋灾害防治、海上运输、海洋科考、海洋监测与观测、海上执法等海洋事务各领域进行了深入沟通与合作，取得了诸多建设性成果。

### （三）东北亚国际秩序的变迁

东北亚地区在内外因素的影响下，主要经历了朝贡秩序、殖民秩序、冷战秩序、冷战后秩序。在朝贡秩序下，中国是东北亚地区秩序的主导者；在殖民秩序下，日本是东北亚秩序的主导者。在冷战秩序下，东西方两大阵营在东北亚地区出现了势力均衡，双方相互敌对，后冷战秩序仍存留冷战时期的问题。东北亚向新国际秩序的转变是大趋势，但进程艰难。随着中国的崛起和对构建共同体理念的倡导，东北亚地区各方对合作的期待增强。重要的是，增加合力，构建合作性区域机制。海洋是东北亚国家共生资源和环境，可在多层面上推动东北亚国家海洋合作，有利于东北亚海洋圈的形成。

## 三、东北亚海洋圈的构建路径

东北亚海洋圈需在借鉴历史经验的基础上，客观分析近期国际形势的变化和区域情势的现实，尊重各国发展的基本诉求，提升合作的意愿和积极性，努力扩大利益契合点，探求更为切实有效的构建路径。

### （一）多元模式

目前，东北亚国家间发展与合作需多提共同利益，少说利益差异，推动多元化的合作模式。单边要做强，要有各自特色；保持双边合作顺畅，形成良性互动；中日韩三边合作需相互补充，避免不必要竞争；推动“中日韩+X”模式，为区域内外共同发展打下基础，进一步推动东北亚海洋圈的深度发展。

### （二）虚实结合

在构建东北亚海洋圈的过程中，直观的经济效益是推动域内国家合作的重要基础。但经济领域是存在竞争的，单凭经济合作并不足以绑定东北亚各国。还需从周期长、见效慢但却与人类生存息息相关的气候、环境等领域的合作入手，并加强各国在非传统安全领域的合作。虚实结合，两条腿走路才能走得稳、走得远。

### （三）制度安排

构建东北亚海洋圈有两个重要支柱，一是共同价值观，即前面提到的东北亚国家已经形成的综合海权观。二是制度安排。与东南亚地区制度拥堵不同，东北亚地区制度严重缺失。目前，迫切需要建立的是海洋金融制度，需要设立一个海洋银行，着力于东北亚海洋圈的海洋开发、海洋环保等相关事宜。东北亚区域有俄罗斯的能源资源，如果再解决金融问题，无疑会提高中日韩俄相互依赖度，增强东北亚海洋圈可行性。

### （四）深化合作

需进一步转变观念，在争议海域开展合作。目前，海上合作的利

益已经超过对抗带来的获益。可以在争议海域建立共同保护区、共同捕鱼区、共同科学考察区等等。而且，可以建立海洋科技信息中心、建立健全海洋信息交流合作机制，就即时性和长期性的海洋发展问题进行多边磋商和深入合作，共同提升东北亚海洋圈的发展动能与活力。

（撰写：李雪威，山东大学国际问题研究院海洋战略与发展研究中心主任，教授）

## 国际问题研究报告

主编：张蕴岭 副主编：张景全 执行副主编：徐海娜

主办：山东大学国际问题研究院、东北亚学院

联系人：刘孟娇 电话：15854651231

报送：中央、山东省政府有关部门，山东大学学校领导、主要部门、学院领导

交换：国内国际问题研究机构