
“东方大通道”背景下舟山海洋经济发展策略研究

盛慧娟¹

(浙江海洋大学 经济与管理学院, 浙江 舟山 316022)

【摘要】: 随着“东方大通道”建设的启动, 舟山海洋经济将迎来快速发展的契机, 舟山如何发展是非常重要的课题。本文对“东方大通道”进行了阐释, 分析了在“东方大通道”建设背景下舟山海洋经济发展策略研究的必要性, 指出了舟山海洋经济发展的现状及存在问题, 有针对性的提出了舟山海洋经济发展策略。

【关键词】: 东方大通道 海洋经济 发展策略

【中图分类号】 F832.7 **【文献标识码】** A

1 “东方大通道”阐释

2011年6月, 国务院正式批准设立浙江舟山群岛新区。舟山新区参与国家战略实施, 有着难得的发展机遇, 但也面临着诸多挑战。首先是面临着周边以及长江沿线港口城市的较大竞争压力。在江海联运方面, 舟山的竞争对手也不少: 南通提出建设“江海服务枢纽”; 南京提出“卓越长江、共赢大海”的目标; 马鞍山出台《马鞍山江海联运枢纽中心规划》; 武汉和重庆也分别提出建设长江中上游物流枢纽和中心的目标。

舟山跨海大桥的建成, 让舟山人告别了舟楫摆渡。如今, 省人民政府批准并公布的《浙江舟山群岛新区(城市)总体规划(2012-2030年)》已明确, “建设以沪甬通道和甬舟第二通道组成的南北向陆路通道, 并预留铁路建设条件”, “规划建设宁波北仑至舟山岛铁路, 预留舟山岛至上海的铁路通道”。“东方大通道”(沪甬甬大通道)这一宏大的工程贯穿舟山群岛新区南北, 连接上海、宁波, 是一条包括公路、铁路、港口等多种运输方式的综合交通运输通道。根据交通部规划研究院撰写的《环杭州湾东方大通道战略研究》, 大通道由连接上海和舟山嵊泗大洋山岛, 以及从舟山本岛经岱山至大洋山岛的两条通道组成——加上现有连通宁波与舟山本岛的跨海大桥, 建成后, 整个杭州湾将被陆路通道围合。“东方大通道”的建设为形成东方大港创造条件, 为舟山海洋经济的可持续发展带来契机。

2 舟山海洋经济发展现状与存在问题

2.1 舟山海洋经济发展现状

2.1.1 以临港工业为代表的海洋经济比重不断提高。

临港工业是目前最主要的, 也是最为关键的涉海经济产业之一。舟山确定了依托深水良港、岸线资源发展船舶、石化等临港工业的新海洋经济战略。产业类型也在逐步转变, 从以水产品加工等轻工业为主体的临港工业逐步向以船舶工业等重工业为主体的临港工业转变。近年来临港工业的快速发展, 推动着海洋经济产业结构不断地变化调整。

作者简介: 盛慧娟(1987-), 安徽芜湖人, 硕士在读, 研究方向: 区域经济与管理。

港口物流业是指港口城市以临港产业为基础建立的港口综合服务体系,是舟山大力发展的产业之一。舟山港的发展可以用“起步晚,发展快”来总结。1987年4月,国务院批准舟山港对外开放。1990年全港货物吞吐量只有186万吨。

2.1.2 海洋旅游持续升温。

国际海岛旅游大会在浙江舟山已经连续成功举办两届,品牌效应意义显现。舟山以国际旅游岛为契机,以海岛开发打开陆海联动战略空间,以陆促海,以海引陆,将海洋海岛资源与陆域优质要素无缝对接,促进陆岛联动、江海联运、山海协作。

2.1.3 海洋产业增长速度快,前景广阔。

海洋经济的发展一直是舟山经济的重要特征,随着临港工业及港口物流业等快速发展,海洋经济占全市经济的比重也随之提高。2014年舟山市实现海洋经济总产出2435亿元,按可比价计算,增长15.1%,海洋经济增加值713亿元,增长12.8%,总产出及增加值分别比上年提高3%和2.8%,海洋经济发展提速明显。

2.2 舟山海洋经济发展存在问题

2.2.1 海洋经济发展整体水平较低,海洋产业发展不稳定。

舟山发展海洋经济主要局限于水产,其海洋捕捞尤其是近海捕捞处于全国领先地位,但临港工业、海洋生物、海洋医药等新兴海洋产业发展滞后,从而导致从事海洋捕捞渔民的转产转业形式严峻,渔业结构的战略性调整任务依然艰巨。同时,舟山海洋产业一、二、三产业同其他沿海地区相比,发展不稳定,差距很大。

2.2.2 渔业资源日益衰退。

舟山海域曾在20世纪90年代有过辉煌,但目前舟山渔业资源日益枯竭。近年来由于近海捕捞渔船增长过快和捕捞技术的改良,鱼类的过度捕捞,阻碍和损害了鱼群的再生能力,舟山的北部渔场,带鱼、鲳鱼、小黄鱼等难以形成鱼汛。

2.2.3 海洋生态环境问题依然突出。

随着长三角沿海城市海洋经济的快速发展,海洋环境污染问题随之而来,工业和生活污染、船舶油污染、海水养殖自身带来的污染、海上石油开采以及其他污染等,对海洋环境造成的压力越来越大,环境污染目前呈现交叉污染的态势,而且危害加重,防控的难度加大。目前舟山一些水产品已濒临绝迹,污染问题已成为舟山海洋经济可持续发展所面临的主要问题。

2.2.4 港口集疏运体系不完善,港口的现代物流功能不足。

港口物流业是舟山未来十年重点发展的战略性支柱产业,因此,港口物流业的发展对舟山海洋经济转型升级起着至关重要的作用。虽然目前舟山已经初步形成了海、陆、空、管四位一体的立体化集输运网络,但与上海、宁波等周边港口相比,也存在着较大的差距。

2.2.5 海洋人才的缺乏成为制约海洋经济发展的因素之一。

一是整体水平还不够高,与我市快速发展的海洋经济和打造舟山群岛新区对海洋人才的需求还存在较大差距;二是人才结构不够合理,普通和一般性人员多,海洋新兴产业、高新技术产业方面的研发型、创业型人才匮乏;三是人才地区分布不平衡,人才

开发使用机制还不够灵活,在优秀人才的引进上政策还不够宽,在人才使用上缺乏竞争机制等。

3 “东方大通道”背景下舟山海洋经济发展策略

目前,连通舟山到宁波的公路跨海大桥已通车近 10 年,西向通道已贯通,铁路跨海大桥已经论证。舟山到上海的公路跨海大桥中的舟山本岛到岱山岛段正在修建,北向通道未来有望全线贯通。随着“东方大通道”的逐步贯通,对舟山海洋经济的必将产生深远的影响,是机遇,同时也会面临很多挑战。具体海洋经济发展策略如下:

3.1 优化海洋经济结构,促进和宁波港、上海港的横向一体化

有效调整海洋产业结构,实现海洋产业结构合理化,大力发展海洋第三产业、积极调整海洋第二产业、稳步提高海洋第一产业。以促进海洋经济的可持续发展,保证和推动舟山市人口、资源、环境、经济与社会的协调平衡与全面进步。形成以临港工业、港口物流、海洋旅游、海洋医药、海洋渔业等为支柱的开放型经济体系。要加强港口之间的合作,促进和宁波港、上海港的横向一体化。

3.2 依托科技推广,培育新兴产业跨速发展,提升自身实力

首先调整传统的经济结构,以市场为导向,逐步形成舟山特色的海洋产业带,提升海洋经济的整体竞争力;其次,通过资金投入、税收优惠、科技协作等方面对新兴海洋产业进行扶持,以推动海洋经济结构调整和产业升级;此外,要重视发展海洋高新科技,把高新科技的成果应用到海洋捕捞、海洋交通运输等传统海洋产业,提高海洋产业的现代化。

3.3 强化科技人才支撑,提升全民文明素质,缩小和宁波、上海的差距

一是积极争取建设浙江海洋国家高技术产业基地,力争把舟山市级高新技术产业园区升格为国家级高新技术产业园区。二是加强海洋人才高地建设。实施“5313”行动计划,创新人才工作体制机制和政策,加快推进“海洋人才特区”、“国家级高技能人才培训基地”和“国际海员培养基地”建设,大力吸引和培养一批海洋类高层次人才,全面提升全民文明素质,深入推进实施“百人计划”。舟山人民要提升自身素质,以宽阔的胸怀迎接“东方大通道”的到来。

3.4 利用资源优势推进舟山群岛新区综合发展,加强和宁波上海的科技合作

充分利用靠近海域的深水港资源,海洋旅游资源、海洋生物资源和油气资源,大力发展海洋科技,推进舟山群岛新区综合发展,提高临港工业、港口物流、海洋旅游、海洋医药、海洋渔业等产业优化升级,形成以临港工业、海洋运输业、海洋文化产业和海洋旅游业重点发展的格局,将其培育成舟山群岛新区未来海洋经济增长的新支柱产业,和宁波上海加强科技合作。

3.5 加强基础设施与信息化建设,和宁波上海高效衔接

尽管舟山-宁波跨海大桥已建成通车,舟山到上海的跨海大桥舟山本地到岱山段正在建设中,集疏运条件得到较大改善,但仍然缺乏完备的联结各港口的疏港公路网;缺少直接通往腹地的铁路大通道;仓库、堆场等集疏设施建设薄弱。多通路、多方向与多种类的集疏运方式尚未形成,主要以水路运输为主,快速高效的“无缝隙”集疏运管理体系还没有建立。所以要加强基础设施建设,尽快贯通北向通道,建设公共信息平台、物流枢纽信息系统、物流企业信息系统等共同构筑的港口物流信息服务体系。

3.6 科普海洋知识、弘扬海洋文化,加强和宁波、上海的科技文化交融

要坚持海洋管理民主化原则,动员全民积极参与到海洋开发和海洋保护的行列中。通过举办海洋文化节、休渔放生节、制作海洋保护宣传片等,全方位地大力传播海洋科普知识,弘扬海洋历史文化,增强民众的海洋意识,提高全民的责任感和使命感。要和宁波、上海一道,开展多种官方与民间交流活动,促进双方科技、文化交融。

参考文献:

- [1]冯伟芳,王荣华. 舟山港口产业集群构建策略[J]. 水运管理, 2010 (08).
- [2]石兆文. 舟山新区海洋经济发展与产业结构的优化[J]. 海洋开发与管理, 2008 (06).
- [3]李崇斌. 中国海洋经济发展的可持续性探讨-以浙江省舟山市为例[J]. 农村经济与科技, 2017 (05).
- [4]方景清. 天津滨海新区海洋经济可持续发展潜力探讨[J]. 海洋科学环境, 2011 (06).