

关于舟山新区海洋产业战略的布局推想

洪伟, 左红娟

(浙江海洋学院, 浙江 舟山 316022)

摘要: 海洋新兴产业区的规划布局是舟山群岛新区规划的中心环节, 如何布局海洋新兴产业, 现有布局规划的合理性论证以及深化海洋新兴产业发展的战略推想应该有一个系统的思考。以投资加快自贸区建设, 用通道联结舟山产业, 靠港口搭建物流港平台的“三步走”战略正待落实。

关键词: 舟山新区 海洋经济 产业规划 发展推想

海洋经济的发展一直是舟山群岛新区建设的重中之重, 2013 年以来, 舟山市委和市政府为更好地推动产业转型升级和升级, 不断加快对海洋新兴产业的引进和相关企业的培育。《浙江舟山群岛新区发展规划》(下文一律称《规划》) 自从中央政府正式批复之后, 致力海洋经济崛起、服务海洋强国建设就成了浙江省舟山新区的基本发展理念。舟山当地目前上至地方政府, 下至所有群众, 正齐心协力, 全面促进舟山群岛新区的全方位建设, 力争将其建成国内陆海统筹发展先行区、海洋海岛综合保护开发示范区、现代海洋产业基地、东部地区重要的海上开放门户以及大宗商品储运中转加工交易中心。

站在新型历史机遇面前, 能否全面完成既定的发展战略, 全面建成海洋经济先行市是舟山人的时代命题。在中央政府不断出台促进浙江省海洋经济发展示范区建设的各项方针、政策前提下, 笔者从《规划》入手, 以分析实现群岛新区建设中新兴海洋产业布局为切入口, 着重探讨如何加快建设海洋新兴产业区克难攻坚的路径, 全面分析新区发展的战略方案。

一、布局规划粗解

从群岛新区的整体战略布局分析来看, “1 体 1 圈 5 岛群综合开发规划” 在《规划》有着清晰的阐述、规定^[1]。所谓 1 体, 主要说的是依据“舟山岛”这个主体开放、开发区域入手, 着力构建海洋新兴产业带(北部)、重点生态带(中部)、花园城市带(南部), 构筑“北生产、中生态、南生活”的发展格局; 所谓 1 圈, 主要说的是涵盖大长涂岛、大小鱼山岛、大小洋山岛、衢山岛、岱山岛等的港航物流核心圈。原油储运是大长涂岛的主业

态; 大宗商品加工、临港工业发展是大小鱼山岛的宗旨; 以配套加工增值、保税物流、集装箱运输等整体服务功能为主要目标, 构建上海国际航运中心是大小洋山岛的发展蓝图; 煤炭、矿砂等大宗商品深水中转、国际燃油供应中心在鼠浪湖、黄泽山、街山岛等进行建设、规划; 岱山岛远期发展目标是构建区域性国际港航、大宗商品加工服务载体, 近期任务则是全面拓展临港制造业。重点海洋生态岛群、嵊泗渔业和旅游岛群、金塘港航物流岛群、六横临港产业岛群以及普陀国际旅游岛群等即为“五岛群”。

从对舟山的布局规划的上述分析来看, 自身优越的条件让舟山群岛在发展经济上存在天然优势, 这为发展海洋新兴产业奠定了很好的基础。但是如何充分利用如此独特的区位条件、资源禀赋、生态环境容量、发展基础和潜力, 就需要我们对此种产业战略布局进行推想性分析。

二、吸引投资加快自贸区建设

在群岛新区海洋产业规划的中心区——北部地区的建设核心就是建立自贸区。包括衢山、本岛峡两个分区的舟山港综合保税区(浙江第一个综合保税区)现已建成、运行。舟山北, 1 个面型保税区就此产生, 保税仓储业务(大宗商品)是该区的主攻方向, 海洋经济特点会在保税加工领域内得以凸显, 先进制造业(与海洋产业相关)会获得全面推进, 笔者了解到目前舟山港综合保税区虽然具有优势的地理区位, 但是其港口岸线的利用率并不是很高, 整个舟山港的优势并没有得到充分体现。当前舟山港港口岸线利用中存在的问题主要包括以下几点:

作者简介: 洪伟(1993-), 男, 籍贯: 浙江湖州, 学历: 本科在读, 研究方向: 海洋经济。

左红娟(1971-), 女, 学历: 在读博士, 研究方向: 地方政府与社会治理。

第一，舟山港港口自身发展并不完善，整个港口的物流水平和接待能力都有待提高。码头利用不足充分影响了港口综合实力的发挥，且当前港口服务水平较低，影响了港口物流的发展；第二，港口后方集疏运系统不完善；当前，舟山港的公用基础设施和港口支持保障系统更新缓慢，影响了港口集疏运能力。第三，物流信息服务体系尚不健全。目前，舟山港适应港口物流发展的信息平台建设缓慢，现代物流信息服务能力不足，阻碍了物流信息系统的建设。另外，加上上海港和宁波港的吞吐量分割，自身政策优势和基础设施优势不明显。

本文以为，舟山自贸区建设可坚持三步走战略。其一，全面提升舟山港综合保税区建设速度；其二，挑选适当区域，尽早构筑舟山自贸园区，让衢山、本岛这两个分区建设速度加快，让面型自贸区早日全面形成。以便实现自由贸易、投资、金融以及运输等，增强经济的活跃度，逐步靠近环太平洋经济桥头堡这一长远发展目标。其三，全面打造国内长江流域、长三角地区的主要海上开放口岸。此举必须紧密联系上海自由贸易区，努力促使两区合作，以上海自贸区作为金融自由调度中心，以舟山自由贸易区作为物流加工中转运输中心。遥相呼应，双剑合璧，倾力构筑长三角经济圈。

三、打通要道促进北生产完善

环杭州湾经济圈日益在宁波、绍兴、嘉兴、上海与舟山北部形成，舟山北部海洋新兴产业密布、优势明显。这些地区的经济总实力都略有相差，海洋经济实力更是参差不齐（如图1）^[2]。它们在该省的海洋生产总值中所占份额各是：宁波市18.09%、舟山市12.54%、温州市12.40%、台州市8.66%、嘉兴市3.73%。

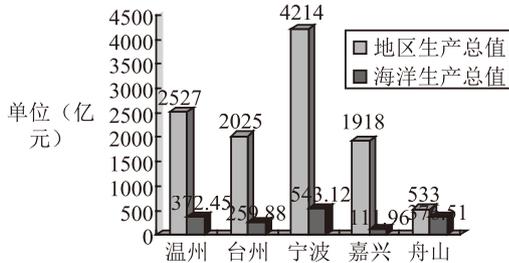


图1 “十一五”期间浙江部分沿海市生产总值与海洋生产总值对比图

浙江所有沿海城市经济发展方面，舟山经济总量倒数第一（不过其海洋经济却位列省内次席），尚难负该省海洋经济整体发展增长极的重任。也就是说，杭州湾沿岸及浙江沿海任何一个市都无法成为浙江海洋经济的增长极，更别说成为全国海洋经济的火车头。因此，为了更好地推动整个浙江沿海地区的港口和海洋经济发展，就必须合纵连横成，即要充分吸收浙江各沿海地区的力

量，通过打通环杭州湾的交通要道来建立华东长三角一体经济圈。这也是充分利用舟山地区各大优势来发展海洋经济的重要因素。

为了更好地促进华东长三角一体经济圈的建立，完善交通建设，促进浙江沿海城市交通之间的便利十分必要。当前，在这个还未建成的华东长三角一体经济圈中，已经有嘉绍大桥、杭州湾跨海大桥将海湾两岸经济紧密相连。虽然这两座桥也在一定程度上加强了浙江沿海城市之间的联系，但是对于华东长三角一体经济圈的建立还是不够的。而且，并不完善的交通建设，严重限制了舟山北部新兴海洋产业区的建设。为了能够充分利用舟山港的海洋资源和地域优势，不断加强交通建设，打通交通要道是十分必要和迫切的。

北部发展的关键在于：促进海陆一体化硬件建设，寻找陆海一体化发展模式。即综合规划、建设防灾减灾、信息、能源、水利、交通这类主要设施，健全整体性的交通网络作为此间的重点，以联结宁波、上海的快速陆岛交通网为前提，倾力构筑环杭州湾东方大交通，最终构建出大洋山、岱山、舟山的陆海一体交通体系。其中几个关键节点是：建设嵊泗大洋山岛至上海的公路大桥、设计规划舟山—宁波铁路；构建大岛环岛公路以及舟山港—宁波的六横梅山疏港公路等。

四、港口优势建设国际物流岛

《规划》要求，构筑“3位1体（即信息与金融支持体系、海陆联动及疏导网络、大宗商品交易平台）”的港航物流服务体系，打造国际物流枢纽^[3]，增强其内外的辐射能力，服从国内整体经济安全战略需要，全面提升国家战略资源的整体保障功能。

舟山所在地区的未来前景就是环太平洋经济桥头堡，舟山的区位条件适合其形成一个辐射太平洋国际大宗商品物流岛。20世纪，石油是经济发展的血液；21世纪，物流是经济发展的血管。身为经济发展远期内的重点环节，港口物流极为关键。国内持续发展的经济导致我们有更多大宗商品的进口需要，但事实上，国际寡头企业把控着当前的大宗商品定价体系，尽管我国有极高的进口量份额，不过在定价层面却没有话语权。倚靠自身北部当前的新兴海洋产业区正处于深水良港这一独特优势，舟山可依大宗商品交易中心为基础，全面构建有形、无形市场，主动展开此类商品交易之际，持续摸索期货以及大宗商品的中期、远期市场交易规律，全面体现交易市场价格发现机理，依据近邻上海的金融辐射所存在的客观优势，构建当地世界大宗商品定价层面的中心地位。

当地全球物流枢纽岛建设格局是，以老塘山、小洋山、岱山等港区前期开发为前提，经由独具的深水岸线优势，对大小洋山岛等进行全面、统一的建设，就此打造该枢

纽岛的中心区域。

表 1 舟山国际物流枢纽岛平台建设与发达国家竞争策略比较

竞争媒介	舟山国际物流枢纽岛	发达国家
投资	多为大众社会商品投资	注重风险投资, 投资机构规模化
产品	主要适合本国经济发展需求的产品较多	产业全球化, 产品更新速度快, 创新力高
市场	目前重点在国内市场, 逐步努力树立好国际市场形象	海外市场广阔, 以丰富的人力财力拓展国际市场
	增强本地区对于交易平台和枢纽中心的认识	通过原有影响力, 对国际市场进行大范围影响

宁波—舟山港货物吞吐量于 2010 年跃升世界第一。国内沿海港口吞吐量十强之列, 舟山港位居其中, 其中转吞吐能力在 6600 万吨以上, 推动其吞吐量迅速发展的是金属矿石、粮油、煤炭、钢铁、铁矿石、液体化工、成品油以及原油这类大宗散货中转运输, 有 1150 万 m³ 油品仓储能力。全年计有 539 万吨粮食、2115 万吨煤炭、7500 万吨矿砂、4500 万吨油品吞吐量^[4]。该港市场腹地以及大宗商品集散等优势国内绝无仅有, 是建设世界物流岛的坚实依据。舟山群岛新区的地域优势, 丰富的海洋资源和生态环境都为其国际物流岛建设提供了很大的支持, 通过加强和国际经济之间的联系, 更好地推动舟山群岛新区新兴产业的发展。

(上接第 24 页)

伐。依托骨干企业组建研发机构, 探索建立集研发、生产和销售一条龙的产学研战略合作联盟, 使企业真正成为技术创新和科技成果转化应用的主体。

(三) 建设公共平台, 提供优质服务

一是整合现有科技资源。尽快建设一所全市性的科技综合服务机构, 实现全市科技资源的优化配置、开放共享和高效利用。二是注重培养、建设非煤产业的各类工程中心, 实现科技文献、数据信息、仪器设备和实验室的有效共享。三是整体推进创新平台的体制机制改革。提高服务效率, 改进服务质量, 提高科技成果的转化率, 增强企业的核心竞争力。

(四) 打造引才“洼地”, 用好用活人才

一是建立健全人才激励机制。建立并完善包括人才激励制度在内的利益驱动机制, 积极推行科技创新的分配改革, 最大限度地调动科技人员创业、创新的积极性。二是建立多层次的人才培养体系。设立人才培养专项资金, 选拔一批优秀人才到高校和科研机构学习培训, 满足经济社会尤其是高新技术产业发展对各类、各层次人才的需求。三是实施高端人才引领战略。出台招才引智管理办法, 对高、精、专人才实行特殊的人才政策, 引

舟山群岛新区是首个以海洋经济为主题的国家级新区, 《浙江舟山群岛新区发展规划》正式批复之后, 致力海洋经济崛起、服务海洋强国建设就成了浙江省舟山新区的基本发展理念。《规划》的实施在一定程度上实现了舟山的海洋新兴产业战略布局, 很大程度上凸显了沿海经济日益开放的发展格局, 也使得舟山的海洋优势和海洋优势得到了充分的运用。《规划》对舟山群岛新区的发展既是机遇也是挑战。针对如何利用舟山独特的区位优势、资源禀赋、生态环境容量、发展基础和潜力, 本文提出了三点建议, 即吸引投资加快自贸区建设、打通要道促进北部基础设施的完善和港口优势建设国际物流岛。从投资、交通和港口优势三个方面来提出相应的改善建议, 希望能够对舟山群岛新区海洋新兴产业的发展有一定的参考价值。

参考文献:

- [1] 《浙江舟山群岛新区(城市)总体规划(2012-2030)》.
- [2] 《浙江“十一五”发展网络白皮书》.
- [3] 彭勃, 舟山群岛新区港口区位优势评价及其发展战略研究, *经济地理*, 2013(6): 114-118.
- [4] 解力平, 查志强, 李文峰, 徐友龙. 浙江舟山群岛新区三大战略问题研究, *观察与思考*, 2012(3): 20-27.

导企业向以高端人才为引领的跨越式发展目标迈进。

(五) 合理配置资源, 优化创新环境

一是加强领导。坚持“一把手抓第一生产力”, 加强对科技创新工作的统筹领导; 建立科技创新工作绩效评价机制, 强化对领导干部的科技创新工作考核。二是加大投入。加强对基础研究和社会公益性研究的财政投入, 加大对高新技术产业化、科技创新服务平台建设、关键性技术研发和重大科技项目攻关的支持。三是营造环境。广泛开展群众性、基础性和社会性科普活动, 加大科技知识在全社会的传播速度和覆盖广度, 营造浓烈的舆论氛围, 大力提倡敢冒风险、敢为人先的创新精神。

参考文献:

- [1] 沈国冰, 孙玉保等. 淮南“两翼齐飞”锻造转型引擎 [N]. *安徽日报*, 2015, 3, 30(6).
- [2] 吕莉. 淮南市发明专利现状及对策分析 [J]. *淮南师范学院学报*, 2015, 2: 36-38.
- [3] 叶晓煌, 吕莉, 洪毅然等. 煤炭资源型城市转型与科技创新路径研究——以淮南市为例 [J]. *安徽理工大学学报(社会科学版)*, 2014, 3: 29-32.

关于舟山新区海洋产业战略的布局推想

作者: [洪伟](#), [左红娟](#)
作者单位: [浙江海洋学院, 浙江 舟山, 316022](#)
刊名: [管理观察](#)
英文刊名: [Management Observer](#)
年, 卷(期): 2015(20)

引用本文格式: [洪伟. 左红娟 关于舟山新区海洋产业战略的布局推想](#)[期刊论文]-[管理观察](#) 2015(20)