

舟山连岛大桥建成对岱山经济开展 影响及其对策研究

2024年，舟山大陆连岛工程的建成通车，将使舟山本岛彻底辞别千百年来岛屿经济开展模式，跨进半岛新时代。连岛工程是舟山有史以来规模最大、最具社会影响力的工程，是造福子孙后代的民心工程和舟山振兴的希望工程，它必将对舟山经济跨越式开展和社会全面进步带来不可估量的作用和巨大影响。

舟山连岛大桥的建成对岱山经济社会开展究竟产生哪些影响？为迎接大桥经济时代到来，现阶段岱山应采取哪些对策措施？根据县委、县政府领导指示，县发改局组织以局长为组长的课题组进行专题调研。课题组经过县内深入调查座谈，咨询市有关部门领导意见、建议和赴温州洞头半岛工程考察学习，现已完成该研究报告。报告从岱山经济开展现状以及与周边地区差距；连岛大桥贯穿对岱山经济开展带来的效应与影响；迎接大桥经济的对策与建议等进行分析论述，供县领导决策参考。

一、岱山县经济开展现状及与周边地区的差距

岱山县位于浙江省舟山群岛中部,是全国 12 个海岛县之一,全国十大重点渔业县之一,由 404 个岛屿(包括住人岛 16 个)组成,总面积 5242 平方公里,其中陆地面积 326.5 平方公里。岱山地处航运枢纽境内海域广阔,是个海洋资源大县,拥有得天独厚的港口资源和绚丽宜人的海山风光。

近年来,全县上下坚持以邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导,全面贯彻落实科学开展观,充分依托海洋海岛资源,围绕建设海洋经济强县、打造海洋文化名县和构建和谐社会的目标,抢抓机遇,求真务实,锐意进取,全县经济社会快速健康开展。海洋经济强县建设得到有效推进。通过几年努力,海岛的产业结构更趋合理,开展的后劲进一步增强。2024 年地区生产总值 54.1 亿元,比 2024 年增长 82.2%,年均增长 16.3%;三次产业结构由 2024 年的 36.2 : 28.6 : 35.2 调整为 22.9 : 36.8 : 40.3。2024 年,海洋经济增加值为 28.1 亿元,占全县 GDP 的比重到达 51.9%,成为拉动全县经济开展的主导力量。船舶修造、海岛旅游、港口航运等产业呈现出前所未有的开展势头。临港工业占全县工业产值比重到达 50%,其中船舶工业实现产值 21.54 亿元,占全县工业产值的比重到达 27.5%,突破了单个行业比重最高的历史记录,稳居岱山工业的龙头。积极开展招商引资工作,相继引进和建设了一批重大工程。常石集团正在推进,金海湾、浙江东邦等一大批船舶修造工程正在抓紧建设。浙江广厦油品储运工程、秀山惠生海洋工程工程已正式签约,正抓紧推进前期工作。这些工程的引进,夯实了开展后劲,为我县经济快速持续开展注入了活力。在经济快速开展的同时,和谐社会建设扎实推进,岱山经济社会已步入良性开展连轨道。

由于岱山特殊的海岛地理环境，海洋面积大，陆地面积小，交通、水电等根底设施相对落后，港口、岸线等海洋资源尚未完全发挥作用，同长三角主要城市的开展情况比较来看尚存在一定差距〔见下表〕。

经济总量明显偏小。2024年全县生产总值仅为全省的3.5%，全市四县区的16.2%；人均生产总值在全市处于末位，比全省少3831元，在长三角地区处于下游水平；地方财政收入仅为全省的0.17%，不到全市的1/10。财政收入占GDP的比重虽然已上升到6.3%，但与周边地区相比还是较低，比全省低101个百分点，比全市低4.8个百分点。

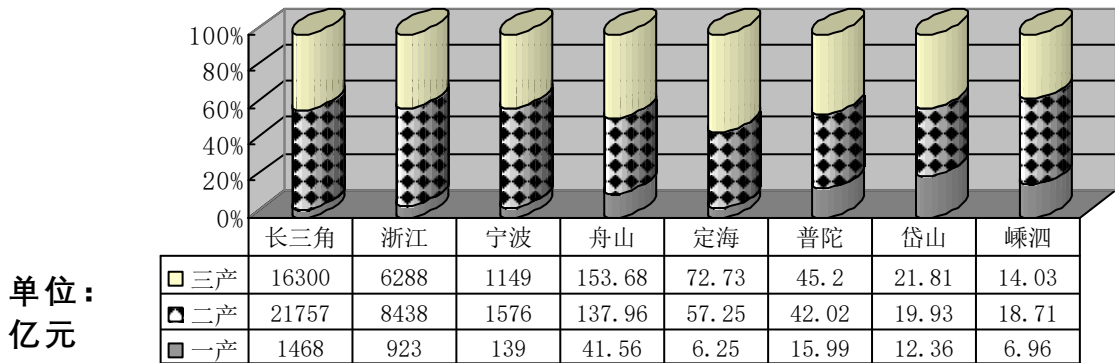
产业结构整体层次仍较低。2024年三次产业结构的比重22.9：36.8：40.3，似乎到达了理想的“三、二、一”结构。但根据岱山经济开展状况看，是一种“虚化”的“高级化”开展，并非工业高度兴旺的结果，岱山的工业化水平仍很低，工业化程度尚需进一步推进，第三产业的向前演进还缺乏坚实的第二产业根底，与全省5.9：53.9：40.2和全市12.5：41.4：46.1相比还有较大差距〔见以下图〕。岱山的第一产业以渔业为主，从产业链上带动第二、三产业的能力不强；第二产业在GDP的比重不高，现代化程度低，拉动第一、三产业开展的能力相当有限；第三产业以传统性的县域生活效劳的行业为主，整体技术水平低，不能为第一、二产业提供广阔的开展空间。

投资驱动型经济增长模式受资源、环境等要素制约已越来越明显。交通、土地、电力、资金、人才等要素制约成为下一步开展的严重制约。特别是最近几年地根、银根的紧缩及国家对工程审批的标准在一定程度上延缓了我县一些工程的进程，对以投资驱动型的增长模式带来了较大影响。

岱山与长三角主要城市综合实力比较〔2024年〕

	地区生产总值 (亿元)	GDP 增长率 (%)	人均 GDP (元)	财政 总收入 (亿元)	地方财 政收入 (亿元)	城镇居民 人均可支 配收入 (元)	城镇居民 人均 消费支出 (元)	渔农村 居民人均 纯收入 (元)	财政收入 占 GDP 比重(%)
浙江	15649	13.6	31684	2567.5	1298.2	18265	13349	7335	16.4
舟山	333.2	17.5	34475	37.12	24.26	17525	17525	8333	11.1
岱山	54.1	18.3	27853	3.42	2.17	16150	9695	8432	6.3
定海	136.2	17.4	36551	5.01	2.78	19721		8325	3.7
普陀	103.2	17.5	32378	8.5	5.4	17023		8321	8.2
嵊泗	39.7	15.8	49156	3.02	2.47	16442		8152	7.6
上海	10297	12	56733		1600.4	20668	14762	9213	
杭州	3441	14.3	51871	624.49	301.4	19027	14472	8515	18.1
宁波	2865	13.4	51285	561.17	257.4	19673	12666	8847	19.6
嘉兴	1343	13.7	40100	165.11	81.6	17129	11839	8952	12.3
湖州	761	13.9	29522	91.77	49.8	17758	11861	8333	12.1
绍兴	1678	13.2	35753	184.73	94.6	19178	12301	8619	11.0
南京	2774	15.1	39379	603.9	246.4	17538	12233	7045	21.8
无锡	3300	15.3	57709	517.35	220.9	18189	11372	8880	15.7
常州	1560	15.2	37210	277.27	118.9	16649	12503	8001	17.8
苏州	4820	15.5	78906		400.2	18532	12472	9316	
南通	1758	15.7	22824	217.57	92.5	14058	9332	6106	12.4
扬州	1100	15.2	24540	158.03	63	12945	8273	5813	14.4
镇江	1025	15.2	38229	151.26	60.1	14291	9196	6717	14.8
泰州	1002	15.2	21491	155.41	61.5	12682	8184	5695	15.5

周边地区三次产业结构比较图



纵上所述，岱山正处在开展的关键时刻，外部形势的变化将对岱山经济开展带来较大影响。

二、舟山连岛大桥建成后对岱山经济社会开展的影响

大桥经济属于区域经济概念，是指依托大桥而生的经济效益，它具有开放性、联动性、集约性的特点。从周边开展的例子来看，大桥建成贯穿其产生的影响不单单是几个主要的经济指标变化，而是涵盖了经济社会全方面。我们可以远从东海大桥、浦东大桥、洞头大桥，近从宁波与大榭大桥、朱家尖大桥等得到启示。

舟山连岛大桥的建设，根本上消除交通对经济开展的制约，与大陆交通网络融合一体，将极大地改善投资环境，进入一个崭新的大桥经济开展时期。市第四次党代会以来的四年，随着大桥的建设启动，全市经济结构实现了以渔为主的海岛经济向以临港工业、港口物流业为主的海洋经济的历史跨越，成为舟山开展史上新的里程碑。市第五次党代会提出了以港兴市、全面跨越的总要求，连岛大桥的架通、深水大港的加快建设，促使舟山进入新的开展时代，随着大桥效应的不断释放，不仅有力地促进本岛经济开展，而且辐射、惠及各县区的经济同时开展。

(一)有利影响

1、与长三角主要城市时空距离进一步缩短，沟通更为便捷，有利于形成大开放格局。

放眼长三角，杭州湾大桥的建成，沪甬陆上距离缩短约 120 公里，形成宁波--上海--杭州 2 小时交通圈，宁波由陆上交通末端城市一跃成为长三角南翼交通枢纽中心，从而极大提升在长三角城市群中的战略地位。舟山连岛大桥的建成，形成了舟山至宁波、杭州、上海的 1、2、3 小时以内交通运输，大大提高了舟山与内地生产要素和产品的流动

时效。岱山与大陆的交通由于两次摆渡变成了一次摆渡，融入大陆高速公路网络仅咫尺之遥，也根本上纳入了三、四小时的交通圈。客观上讲，与长三角特别是杭州湾地区各大城市间的联系将更趋紧密、方便。由此，在外力推动和内力拉动的双重作用下，将全面加快岱山开展步伐。加快融入以上海为龙头的长三角地区世界特大型国际都市圈，在更大范围、更宽领域、更高层次上参与国际国内合作与竞争创造了极为有利的条件。岱山的深水岸线、港口资源、临港工业、旅游特色将全新展现，有利于形成互动的大开放格。

2、临港资源优势更加凸显，要素潜能进一步释放，有利于形成大产业群体。

洋山港的开港运行、宁波—舟山港口一体化的进程加快，以港口为代表的临港资源开发已成为新一轮沿海经济开展的强有力的推动剂。岱山的深水港资源〔特别是衢山岛将成为战略要地〕，有可能成为上海、宁波港口群开发的另一重要资源。南北两个港口的竞争与开发，将进一步促使岱山潜在的临港资源优势进一步凸现。目前上海国际航运中心与宁波—舟山港口争夺十分剧烈，我们可以从两方面来分析，一方面，杭州湾跨海大桥和舟山大桥的贯穿，将给宁波—舟山港主动为上海港分流配套效劳，特别是承担国际远洋集装箱中转业务提供良好的契机，舟山口岸的功能将得到进一步放大。另一方面，洋山港为打造上海国际航运中心，从长期开展来看，势必要进一步拓展，它的战略目光已瞄向岱山的深水港口。在这种情况下，使岱山深水良港的先天优势得到更为充分的发挥，岱山可抓住机遇，加强与国际航运公司、周边港口联手和合作，进一步推动港口开发，加快把岱山的潜在资源优势转化为现实生产力。从长远角度考虑，舟山连岛大桥的建成，为我县的“水水中转、水陆中转、江海联运”和“港口+物流”

的开展创造了条件，通过整体规划、要素重组，逐步整合港口资源和相关资源，精心打造衢山鼠浪湖 25-30 万吨级矿石中转基地、衢山黄泽山 30 万吨级石油储藏中转基地等一批大型港口工程。同时，在港口、岸线等日益紧缺和国家实行越来越严的土地控制政策的情况下，岱山优良的深水港资源、盐田资源将成为新一轮经济开展的最大优势，我们完全可以抓住机遇趁势而上，进一步做大做强县域经济总量，形成临港大产业群。

3、海洋海岛韵味彰显，海洋旅游业迎来黄金开展期，有利于打造独特的海洋旅游品牌。

随着舟山连岛大桥的建成，长三角地区海岛资源越来越少，岱山独特海洋海岛韵味更加明显，为观光旅游、休闲度假、文体娱乐、商务会议构筑了广阔的开展平台。与海天佛国普陀山、南方北戴河、嵊泗列岛构成了一个旅游“金三角”，背靠沪、杭、甬等大中城市群，为开发旅游业提供大量的客源。舟山连岛大桥的建成，给岱山开展旅游业带来了新的契机。原先来岱山旅游的游客需两次摆渡，变成为一次摆渡或一次快艇乘坐。现代医学证明，人在无特殊刺激的海上旅行时间超过 15-20 分钟会感到疲劳，超过 30 分钟那么会成到厌烦。一次摆渡不但缩短了海上旅行时间，而且游客在长时间的汽车行程中，以快艇、轮渡的交通工具变换，更会产生一种新鲜感。到海岛旅游，在大海上乘船原本就是旅游的向往。岱山正可抓住这一机遇，以彰显海岛风土人情为特色，推出一批具有浓郁渔家、海洋风味、休闲旅游“套餐”，修复晚清海岛特色街巷，推动海岛历史人文景观游，以特色旅游工程为重点，以优美环境为衬托的海洋旅游新格局，把岱山真正打造成“游海岛、观海景、嬉海滩、吃海鲜、购海货、居海滨”的海岛旅游超市，成为上海乃至长三角经济圈的一方旅游热土和海上后花园。

可以预见，舟山连岛大桥的建成，到我县特别是岱山岛、秀山岛的游客将大幅度增加。

4、各种有利因素的累积，建设岱山连岛大桥的时机已经成熟，有利于加快建设交通大通道。

早在民国初年，孙中山先生就看中舟山群岛的特殊地理位置优势，规划建设“东方大港”。1995年9月编制了《东方大桥（沪、舟、甬跨海交通工程）预可行性规划研究报告》，并召开了高层研讨会，会议充分肯定了东方大桥和东方大港规划。1998年3月，舟山市大陆通道筹备工作办公室编制了《舟山市大陆通道工程初步方案》，总体规划为：建设跨海大桥，舟山本岛南与宁波连接，北与岱山相连，经岱山、过大洋山与上海芦潮港贯穿，形成一条海上大通道。浙江省发改委把舟山、岱山连岛工程列入全省“十五”、“十一五”开展规划重点建设工程。浙江省交通厅编制的《浙江省公路水路交通建设规划纲要（2024-2024）》中指出，定海到岱山岛将新建舟山连岛公路一条支线，远景展望以高速公路标准与上海到洋山港区跨海大桥相连。舟山市交通委编制的《舟山市公路水运交通建设规划》中指出，根据舟山市国民经济和社会开展远景目标，城市总体规划及港口布局，舟山本岛公路主骨架布局为“一环二联三纵”。其中二联为西码头—上海〔近期车客渡，远期跨海大桥：西码头—秀山—岱山—衢山—大洋山—小洋山—上海〕。2024年，舟山市政府将岱山跨海大桥纳入舟山跨海大桥工程的延伸段。舟山连岛大桥的建成和东海大桥通车运行，意味着东海大通道的两端已建设完成，岱山为承接南北两极的条件更为成熟。从形势上来看，“三桥”贯穿会对岱山大桥的建设起到积极的推动作用，有望早日建成大通道。

(二)不利影响

1、比较而言交通差距更加明显。

岱山处于舟山群岛中部，南有舟山本岛，直接接受宁波的辐射，先泽雨露。舟山本岛至宁波的本岛工程建成，原先的孤立海岛成为大陆的延伸段，彻底改变了交通面貌，从陆上的交通末端一跃成为长三角门户的交通枢纽。北有嵊泗县凭借先天条件率先与上海接轨，优先沐浴春风。上海深水港洋山港的开港和东海大桥建成通车，更加紧密了嵊泗与上海的交往联系。上海正在酝酿“海铁联运”规划，在深水港区的长远规划中，方案再建一条公路、铁路两用跨海大桥，铁路将直接通到洋山深水港区中，使海铁联运“更为便捷。唯独岱山上不着天、下不及地，依然处于孤独的左右不逢源的为难境地。正因为如此，岱山县在舟山市的两县两区中，比较而言交通差距更加明显，投资环境处于明显劣势，在未来的经济开展中，从绝对开展速度来看，将加大差距。

2、开展条件与舟山本岛差距进一步拉大。

舟山大陆连岛工程的建成将使舟山的经济开展模式从相对孤立、封闭、岛域分割、资源共享程度低的传统岛屿经济向更为开放的现代海洋经济转型，大桥贯穿打破了制约海岛开展的瓶颈性障碍，使陆岛间的人流、物流、资金流、信息流等得以极大地扩容和提速，由此而引发的一系列的后续漫溢与边际递增现象更大程度上使舟山本岛的根底条件全面提升。特别是随着宁波—舟山港一体化进程加快，港口岸线等战略性资源将得到进一步的开发、利用和保护，要素的集约化利用程度大大提高，岛陆互动、港陆联动、岸线带动陆域开发，桥、岛、陆一体化集约开展的现象更为明显，集中表现在舟山本岛及大桥经过的区域根底条件迅猛开展〔目前在金塘等地先期效应已充分显现，

据初步估计，舟山本岛及周边岛屿土地可增值 73 亿元。原本偏远的舟山本岛西北部，因靠近大桥，成了接轨沪、杭、甬的前沿并将形成新的专业化产业区。据了解，未来五年，新港工业基地打造成以船配为主的先进临港制造业基地，在“十一五”末到达 300-500 亿元的产出目标，2024 - 2024 年可创税 16 亿元〕。岱山的开展条件原本就落后，企业规模小、产业层次低、产业链短、相关度差。开展大型企业尤其是传统产业的大规模提升必须要有大容量的交通运输条件及相关的根底条件与之匹配。开展条件的滞后，削弱了企业开展后劲，使企业丧失了不少开展机遇，直接影响了企业的经济效益，从而影响了岱山县域经济的开展；县域经济总量没有做大，反过来又影响了开展条件的改善。长此以往，与舟山本岛的开展条件差距将越来越大。

3、极化效应将使岱山的生产要素不同程度地外流。

舟山跨海大桥建成后，在对岱山带来辐射的同时，也会产生很大的极化效应〔尤其是在近阶段舟山本岛生产力布局没有呈饱和状态时，这种极化效应更为突出〕。经济理论认为：在兴旺地区与欠兴旺地区的经济交往中，极化效应产生的影响远远大于辐射效应。周边环境的交通条件改善，虽然对我县的经济开展起到了一定的拉动作用，但极化效应也成为制约经济要素流动的严重障碍。经济处于欠兴旺状况，本来产业开展的许多优势要素严重缺乏〔如长期以来我县经济开展的交通、资金、人才等六大制约因素〕，舟山大桥的建成运行，使舟山本岛的开展环境大大提升，商务本钱要比岱山低得多，无论是创业还是安居等都比岱山有优势。在两方面夹攻之下，又会造成资金短缺、人才外流、信息滞后、企业外迁等被动局面。一些企业为谋求更大开展，会选择交通条件较好的区域，从而又造成城市产业的聚集削弱，城市人口外流增加，开展经济必备的一些要素流向舟山本岛，外流现

象更加严重。近几年来人才的流失已成了不争的现实。

4、对岱山与上海的接轨战略带来冲击。

舟山大桥的建设不单是消除交通瓶颈，从更大的战略角度考虑，是更大程度上与以上海为中心的长三角地区建立密切的合作关系，全方位的接受该地区的辐射，谋求更快更好地开展。从目前已根本形成框架的产业布局来看，重心是放在大桥区域。如以现代港口物流基地为例，以金塘为重点，建设国际集装箱中转基地；以岙山、册子、六横为重点建设石油中转基地；以六横双塘作业区为重点建设煤炭加工配送基地；以马岙为重点建设化工品中转基地；以老塘山港区为重点建设粮食中转加工基地。在舟山连岛大桥没有建成之前，岱山按照扬长避短、错位竞争的开展思路，主动接轨上海。在医疗、教育等方面，充分利用上海的智力资源建立了与上海的合作关系。加密开通与上海的快艇、车客渡航线，成为舟山离上海最近的一个县之一。通过举办中国海洋文化节等活动，“蓬莱仙岛·浙江岱山”的旅游品牌初步打响，以海洋特色旅游和海景房产为主的第三产业大有起色。岱山在困境中与上海接轨迈出了重大一步。但随着舟山连岛大桥的建成，岱山的优势已不复存在。在大桥未沟通之前，舟山与上海的接轨受限制，桥建成后，舟山本岛离上海的距离仅2个小时，与上海的往来将更加密切，再加上普陀山、沈家门这个历史文化平台，舟山本岛在参与上海的接轨竞争中，必然处于优势地位，截流现象更为严重，原来流向岱山的生产要素可能流向舟山本岛，原来购置岱山产品的人可能会去购置舟山本岛的产品，原来到岱山旅游和上海人可能会流向舟山去，从而导致多方位对岱山接轨上海带来冲击。

5、对公共根底设施的承载力、环境保护、社会治安等方面提出了新的要求。

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/055312133143011132>