金融危机下舟山经济可持续发展战略突破与支撑体系研究*

陈 炳，阳立军
（浙江海洋学院管理学院 舟山 316000）

摘 要：文章在深入分析国际金融危机对舟山市社会经济发展影响的同时，揭示全市经济发展中所存在的结构性和素质性矛盾。在金融危机背景下，舟山市应以产业组合策略调整和区域空间结构重构为战略突破重点，构筑完整的战略支撑体系，实现区域经济的可持续发展。

关 键 词：金融危机；舟山市；可持续发展；战略突破；对策

1 国际金融危机对舟山市社会经济发展的冲击

近年来，在浙江建设海洋经济强省的大背景下，舟山市认真贯彻实施浙江省委“八八战略”和舟山市委“六六决策”“以港兴市”“两创一促”等重大战略决策，努力开创具有海洋特色的经济增长方式，走出了许多海洋经济发展的新路子，全市经济增长十分迅猛。2003—2008年，舟山年均经济增长率高达16.7%，领先于长三角其他地区。尤其是船舶修造业、港口物流业、水产品加工业和海洋旅游业等海洋特色产业发展迅速。但受美国次贷危机所引发的全球金融危机的影响，全市经济自2008年下半年开始呈现出下滑趋势。

1.1 主要宏观经济指标增速明显滑落

从统计指标来看，全市各主要经济指标增速均于2008年第四季度出现大幅下滑，其中全市生产总值增速由2008年前三季度高于20%的增速下降为2009年第二季度的5.24%。全市生产总值、工业总产值和财政总收入等指标的增长速度也在2008年底和2009年初降至近期的最低位。从2009年下半年开始，除外贸进出口总值以外，其他经济指标增速先后出现一定程度的反弹，但总体而言仍处于相对低位增长的态势。由此可见，舟山市受国际金融危机的影响略滞后于沿海其他地域，而全市经济走出金融危机的影响也同样滞后沿海其他地域。

1.2 微观经济主体受到较大冲击

根据近3年全市工商系统对法人经济主体（包括公司、非公司企业法人、个人独资企业、合伙企业、外商投资企业）年检情况的统计分析可以看出：2007年度与2006年度相比，无论是法人经济主体户数、税后利润、资产收益率还是净资产收益率等指标均实现较大幅度增长，企业经营情况向好发展的趋势十分明显。但2008年的却呈现出完全相反的情况，企业税后利润总额较2007年大幅下滑，企业盈利能力显著下降。尤其是对于海运业和船舶修造业等外向型程度较高行业的企业而言，情况尤其严重。以2008年下半年为例，全市95家海运业企业亏损面达60.5%，亏损企业亏损额为1.97亿元，比2007年增亏1.06亿元；海运企业本部实现利润总额为2.23亿元，比2007年下降37.6%，而2007年则增长近2倍。而根据对2009年上半年定海区船舶企业的调查可以发现，全区22家规模以上企业中有16家生产出现负增长，9家企业出现亏损，下降面与亏损面分别为72.7%与40.9%。

* 基金项目：浙江省舟山市科技局计划项目（091054）.

2　国际金融危机下舟山市经济发展所暴露的深层次问题

进入新世纪以来，舟山市经济经历了数年持续高速增长，在此背景下，经济发展中存在的结构性、素质性矛盾被掩盖。而此次金融危机的爆发使之暴露和放大，主要表现在以下几方面。

2.1　产业着力点过度集中，区域可持续发展能力有待提高

对于区域经济发展而言，存在着支柱产业、主导产业和新兴产业的选择与安排等问题。同时，实现产业间的配合与协调，采取合理的产业组合策略对于区域经济发展也至关重要。近年来，舟山市优势资源向交通运输设备制造业（以船舶修造为主体）和化学原料及化学制品制造业（以临港重化工业为主体）两大产业过度集中的现状十分明显。2007 年，两大行业的产值占工业总产值的比重以及投资额占工业投资总额的比重分别达到 39.72%和 70.83%，而至 2008 年，这两大比重更是增长到 74.09%和 80.7%[1]。以船舶修造、石油化工为重点的临港工业的迅速崛起对于充分发挥区域资源优势，引领区域经济快速发展具有重要的作用，但同时也需看到，投资和产值向两大行业的过度集中，尤其是在两大主导产业处于国际产业链的中后端、外向型程度较高、前后向关联产业发展水平有限的情况下，使得区域经济易于受到外来冲击的影响，可持续发展能力不强。

2.2　产业链建设缺乏系统性，协同发展能力不足

首先是全市二、三产业之间缺乏有效融合。截至 2009 年，全市三次产业产值比重为 43.8∶46.5∶9.7，相对于区域经济发展水平而言，三次产业产值比重现阶段已处于相对合理水平。但与此同时，三大产业之间尤其是二产与三产之间相互支撑不够。具体表现在一般性服务所占比重过高，而信息服务业、涉海金融保险业、工业设计与咨询策划等生产性服务业发展严重滞后，客观上导致了第三产业对其他产业缺乏有效支撑，在国际金融危机背景下易于将工业企业孤立于危机之中。其次，产业内的前向与后向关联较弱，从而导致产业链条延伸不够。具体而言，作为全市主导产业之一的船舶修造业，其相关的动力设备、辅助设备及船用金属制品等船配产业的缺失以及研发、设计的滞后，导致全市船舶工业形成了“两头在外”的产业发展特点，未能从总体上形成“拳头竞争合力”，难以在金融危机背景下迅速作出产品转型升级的调整。而对全市海洋运输业经济主体的深入分析也可以发现，以粮油中转、石油储运等为主海运业经济主体占到整个港口物流业经济主体户数的 81.23%，而专门从事第三方、第四方物流的现代化装卸、搬运和仓储等配套产业则相当缺乏。因此可以说，配套产业的滞后是制约舟山市海洋运输业向现代化、综合型、高价值化的港口物流业发展的重要因素之一。

2.3　区域融合仍显不够，未能形成优势互补

目前，全市已经形成以普陀沈家门为中心的“水产品加工工业基地”、以普陀山、沈家门、朱家尖“金三角”为核心的海洋旅游基地；以临城新区为核心的总部经济、创意产业集聚区等。从区域经济发展战略的角度看，各区域的总体功能定位也逐步走向明朗。但与此同时，各区域仍未能实现错位发展，协同发展效应仍有待提高。这又主要表现在以下两个方面：① 各区域在船舶制造、港口物流等产业的发展定位上尚不够明确，未能形成发展合力。各区域船舶产业重点发展的领域雷同现象明显，均已一般性船舶修造为主，未形成明显的区域特色，这一现象在港口物流业领域同样存在。② 未能充分发挥现有区域品牌的溢出效应。尤其是在水产品精深加工领域，普陀区已形成多个省级名牌产品，但目前在全市范围内通过实施企业兼并、重组，建立企业集团，以共享品牌效应的做法并未得到重视。

2.4　核心资源利用效率低，发展潜力挖掘不充分

区域优势资源和核心资源在引领区域经济发展中起到至关重要的作用，而要真正实现全市区位优势和核心资源优势向现实经济优势的

转化，就必然需要推动核心资源的挖潜整合，最大限度地提升资源利用效率。尤其是对于舟山市港口岸线资源的利用而言，在无偿使用的背景下，一定程度上存在“深水浅用、优线劣用、闲置不用”等问题，相关资料显示，全区每千米岸线产值仅为上海、宁波等周边地区的1/3左右。这其中，除了部分船舶修造企业岸线利用效率低下外，还存在油品仓储行业大量占用岸线，但因加工贸易环节缺失，对地方经济发展缺乏有效拉动。另一方面，土地资源利用也存在投资强度不够、亩均产出明显偏低、土地利用结构不合理等问题。

3 新形势下实现舟山市经济可持续发展的战略突破重点

国际金融危机下，舟山市经济发展的结构性和素质性矛盾得以暴露，实现区域经济的可持续发展面临着重新战略定位的问题。与此同时，区域经济也面临着新的发展机遇。随着海洋经济强省战略的推进和“海上浙江”战略的实施，浙江省经济发展战略的区域重点从陆上转向海洋，这使得舟山成为全省实施海洋开发的桥头堡和前沿阵地；大陆连岛工程的贯通，更使得舟山由封闭的海外孤岛昂首跨入半岛经济时代，为全面融入长三角奠定了基础；而全市行政中心的东移，客观上也要求舟山在发展战略、空间布局等方面做进一步调整。

3.1 产业组合策略调整——构建综合性海洋经济产业体系

从全市长期战略发展的角度看，适时调整全市区域产业组合策略应成为实现区域经济可持续的战略突破重点。理论界一般认为，区域产业发展应采取“主力产业”“中坚产业”和“潜力产业”协调发展的产业组合策略以增强区域经济可持续发展的能力。其中“主力产业”扮演支撑与带动经济成长的角色，“中坚产业”主要在策略上调整产业结构，均衡二、三产业的发展，而“潜力产业”则提供挖潜新经济成长动力的机会。目前，舟山市优势资源向船舶修造业、临港重化工业两大“主力行业”的过度集中，客观上导致了“中坚产业”，尤其是生产性服务业发展滞后。而对于海洋新能源、海洋生物资源等“潜力产业”的关注不够，也降低了区域经济的协调发展能力。

从未来发展看，舟山市需按照“主力产业”“中坚产业”和“潜力产业”协调发展的要求，最终打造综合性海洋经济产业体系。首先，按照建设现代制造业基地的发展要求，加大技术改造力度，加强关键技术和新产品研究开发，引导“主力产业”升级换代。其次，应加大对“中坚产业”支持力度。尤其是要重点发展以涉港服务、金融保险、物流中介和现代会展等为主的生产性服务业，并对“主力产业”形成强有力的支撑。最后，引导海洋生物制药、海水淡化和海洋油气等“潜力产业”的发展，为区域经济的未来发展拓展空间。通过产业组合策略的调整和投资结构的调整，最终打造完整的现代海洋经济产业体系[2]。

3.2 区域空间结构重构——打造高势能经济走廊与生产性服务业集聚区

面对国际国内形势的新变化，全市在产业发展的空间布局上也需要适时加以调整，而这种调整一方面需要考虑与周边地区的联动发展；另一方面也需要实现区域间的协调。

从与周边地域联动发展的角度看，要综合考虑全市在长三角地区和浙江海洋经济发展中的地位，形成能准确反映自身区位条件和发展定位的战略思维。依托大陆连岛工程和六横－宁波跨海大桥，加速舟山与宁波的融合，构建“南部经济走廊”，全面融入环杭州湾，共同打造先进制造业产业基地，发挥舟山作为浙江“陆海联动”的桥头堡和前沿阵地的作用。从中远期看，还需依托现已建设的东海大桥，将建的定海—岱山跨海大桥和可能规划建设的洋山至岱山的跨海大桥，加快舟山与上海的联动，并进一步构建形成“北部经济走廊”。目前应重视本岛北部物流集散基地建设，加速形成与上海的对接。

从区域内部协调发展角度看，大陆连岛工程的贯通，包括行政中心向临城新区的转移，客观上将形成宁波－金塘－定海－临城－普陀为重要节点的“高势能经济走廊”（图1）。从产

业空间布局看，未来全市可以依托这一高势能经济走廊，在“双桥—盐仓”一线，配套金塘集装箱物流基地建设，打造集装箱陆运、船代、船舶交易等一体化专业服务体系，形成以涉港服务产业为主体的生产性服务业集聚带。在“临城—普陀”一线，依托现已建成的浙江省海洋开发研究院、普陀海洋科技创业中心、区域科技创新服务中心等众多海洋科技创业创新平台，打造以海洋科技服务、海洋文化创意、工业设计、咨询策划等为主体的科技创新与孵化基地。

图 1　高势能经济走廊

4　舟山市区域经济可持续发展的战略支持体系

后危机时代实现舟山市经济的可持续发展需要建设和强化一系列战略支撑体系，这主要包括动力支撑体系、产业支撑体系和制度保障体系等，具体体现在以下几个方面。

4.1　效率与效能不断提高的资源利用系统

资源配置是推动产业转型升级的基础要素支撑，也是推动产业转型升级的重要杠杆。实现区域经济的可持续发展应通过改善微观经济主体的经营理念、机制体制创新和资源整合等多种途径优化资源配置，提升核心资源的综合利用效率，为产业转型升级所需资源的供给创设条件。

（1）应采用虚拟经营等先进的经营理念，如运用并行方式合理利用现有船坞、码头等设施，以提高资源的利用效率。

（2）创新市场交易制度。全市应在国家即将出台岸线有偿使用的背景下，创造性探索启动岸线资源、业主码头交易及政府回购等可行性研究，强化政府对核心资源的控制力，从而为产业的转型升级预留空间。

（3）健全产业进退机制。通过合理运用投资强度、环保限制等政府可控刚性指标形成落后产业、落后企业退出的“倒逼”机制，或通过优化各种配套设施、加强政策引导和扶持，改善投资环境，直接吸引高新产业和项目进驻，使资源在产业内部以及产业之间能畅通地从低效率的企业流向高效率的企业。

（4）通过关联产业的构建提高资源的利用效率。尤其是针对油品仓储行业大量占用岸线和土地资源而对地方经济拉动不强的问题，可以通过延伸产业链条，大力发展前向贸易及后向加工产业的途径，化“过道经济”为“磁石经济”，从而提高全市港口、土地资源的利用效率。

4.2　错位与协同发展的特色产业组合体系

从系统的角度规划形成功能齐全、优势互补、协同发展的产业体系[3]。围绕现有的几大产业基地，通过资源挖潜和产业整合，形成错位与协同发展的新格局。

（1）应强化岱山、六横两大造船工业基地。在两大船舶基地现有的常石集团、金海湾船业、万邦永跃、欧华造船和扬帆集团等几家相对规模较大、竞争力水平较高、效益好的修造船企业基础上，通过市场机制与财税政策进一步整合舟山市船舶修造企业向两大基地集中。而定海、临城等区域则应以船舶修造的前后向关联产业，包括船配产业、船舶交易和船舶金融保险等为发展重点，通过纵向整合，建立“链式发展模式”，形成差异化竞争优势，实施错位发展。

（2）强化建立以沈家门为中心的水产品加工工业基地。未来舟山市应通过寻求企业联合、重组等方式逐步实现产业整合，联合打造区域品牌。

（3）以“金塘物流岛”为核心，打造以集装箱运输、大宗物资周转为主体的现代物流体系。

（4）继续巩固以普陀山、沈家门、朱家尖旅游“金三角”的中心地位，带动嵊泗、桃花岛风景名胜区的开发。而定海则应以创建“国

家级海洋文化名城”为依托，使之成为全市重要的海洋文化游基地。

(5) 以临城为中心，着力形成总部经济、楼宇经济集聚区。大力发展文化创意、教育科研、现代海洋服务等产业。

4.3 引领区域持续发展的政策支撑体系

从全市未来发展的角度看，离不开一系列能够引领区域经济可持续发展政策支撑体系。

首先，积极争取建成省级“海洋经济发展实验区”。充分发挥舟山市在全省海洋经济发展的“桥头堡”和“主阵地”，通过广泛借鉴国内外海洋事业发展的先进经验，建立健全投资主体多元化的海洋经济投入新机制，积极推进重大建设项目建设。

其次，谋划建设“‘海上浙江’综合示范区”。充分发挥目前舟山市普陀海洋高科技园区、普陀海洋科技创业中心和浙江海洋开发研究院等海洋科技创新服务平台的重要作用，打造完善的区域海洋科技创新体系；以现代海上养殖示范区、海水利用区域综合示范、海岛创业创新示范区和出口水产品质量示范区为依托，构建海洋经济示范区体系。

再次，探索建设“国际性旅游综合试验区”，围绕海洋旅游经济强市目标，进一步完善海洋旅游产业体系，提升海洋旅游产业素质，发挥海洋旅游产业功能，创新旅游管理体制，转变旅游发展方式，成为长三角世界旅游目的地的海上门户区以及旅游度假区综合配套改革创新的先行区、示范区，实现率先发展、融合发展、创新发展、可持续发展[4]。

最后，以打造舟山“国家级海洋历史文化名城”为载体，实施舟山岛屿文化生态保护与建设，大力发展海洋文化产业。

参考文献

[1] 舟山市统计局．舟山市舟山统计年鉴．北京：中国统计出版社，2008－2009.

[2] 忻海平．舟山进入工业化后期阶段推进产业结构高级化研究[J]．浙江海洋学院学报：人文科学版，2009，26(3)：104－111.

[3] 赵光瑞．可持续发展视野下的区域经济一体化研究[J]．江淮论坛，2009，434(2)：21－27.

[4] 石兆文．舟山海洋经济发展与产业结构的优化[J]．海洋开发与管理，2008，25(6)：27－32.