舟山海洋开发的路径演进 路径依赖及战略展望*

王建友
(浙江海洋学院社会科学部 舟山 316000)

摘 要：海洋开发是舟山经济社会发展的基础。舟山的海洋开发经历了“以渔为主”到“渔、港、景”再到“港、景、渔”的路径演进过程。该演进过程反映了舟山海洋开发存在产业结构格局升级层次、资源开发方式、开发空间及开发战略差序格局四大路径依赖关系。在路径依赖的约束下，舟山海洋开发要适时进行战略转型，继续优化产业结构，培育新的主导产业，为经济稳定可持续发展奠定基础。

关 键 词：舟山；海洋开发；演进；路径依赖；战略

21世纪是海洋世纪，海洋的战略地位及内在价值日益突出。对于拥有海域面积2.08万km^2、大小海岛1390个而陆地面积只有0.14 km^2的舟山来讲，舟山经济社会发展的立足点在海洋，开发海洋对舟山经济社会发展生死攸关。从1991年江泽民同志视察舟山时题写“开发海洋、振兴舟山”指明了舟山的发展方向以后，舟山的海洋开发开始驶向快车道，现在舟山已成为我国海洋开发的重点地区，也是全国海洋经济比重最高的城市之一。在舟山海洋开发方兴未艾之时，有必要为舟山海洋开发的路径做一个梳理，以期为下一步海洋开发提供一些借鉴，更好地促进舟山经济社会发展。

1 舟山海洋开发的路径演进过程

舟山具有优越的海洋开发资源优势、比较优势和区位优势，“得海独厚，得港独优，得景独秀”，但在很长一段时间内舟山对海洋资源的利用是生存的、自发的初级开发。改革开放后，在区域经济发展竞争中舟山根据本地的比较优势开始重点突出、有步骤、分层次、宽领域的海洋开发进程。

1.1 “渔业为主”的生存型开发阶段（1980年以前）

“靠山吃山、靠海吃海”，舟山最早的海洋开发是以近海捕捞渔业作为海洋开发的切入点、着力点，利用局限在“渔盐之利、舟楫之便”。舟山素有“东海鱼仓”和“中国渔都”之称，由于附近海域自然环境优越，饵料丰富，给不同习性的鱼虾洄游、栖息、繁殖和生长创造了良好的条件，海域内盛产鱼、虾、贝及藻类等海水产品500多种。渔业一直是舟山的传统产业，曾经是舟山经济社会发展的基础产业。在很长一段时间内，渔业在舟山的经济社会发展中居于优势地位，曾经一时海洋捕捞渔获量占全国海水鱼总量的1/10，占浙江的50%以上，渔业产值占舟山全市工农业总产值的半壁江山，全市人口中有1/4直接或间接依赖渔业生产及其产业链延伸（图1）。

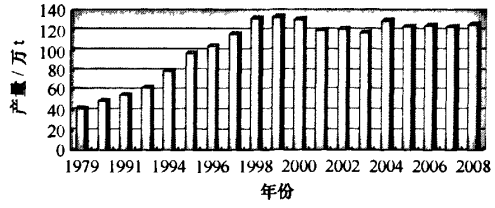

图1 舟山1979—2008年水产品产量统计

数据来源：根据舟山年鉴资料整理[1].

1.2 “渔、港、景”差序格局开发阶段（1980—2007年）

20世纪80年代初，舟山地方政府提出

* 基金项目：浙江省教育厅科研项目（Y200804915）.

“渔、港、景”海洋开发战略，使舟山进入“渔、港、景”差序格局开发阶段。

1.2.1 海洋渔业的传统优势进一步充分发挥并达到稳定状态

改革开放后，舟山在继续发挥渔业传统优势的基础上，在水产品价格放开及捕捞技术更加先进的基础上，水产品的捕获量不断攀升。并开始对渔业进行产业化改造，使传统渔业向海水养殖、水产品加工、远洋渔业和休闲渔业转产转业，不断探索渔业生产的组织形式。但随着海洋捕捞资源的衰退，1999 年海洋渔业产量达到 133 万 t 顶峰后，目前每年保持在 120 万 t左右。

1.2.2 开始初步利用丰富的港口岸线资源

舟山群岛由 1 390 余个岛屿组成，港湾众多，航道纵横，水深浪平，港口条件优越，是中国屈指可数的天然深水良港，港域内可以建设的海岸线 1538 km，其中水深大于 10 m 的岸线约有 183 km，水深大于 20 m 的约有 83 km。舟山作为东南沿海的国防要塞，港口建设主要服务于军事需要，服务于经济建设的民用港口进展缓慢且大规模开发起步较晚，1987 年 4 月才经国务院批准对外开放，但此后发展迅速。1996 年，舟山港货物吞吐量突破 1 000 万 t，进入全国沿海大港行列；1999 年，舟山港货物年吞吐量达到 2 000 万 t，成为全国沿海港口前十位；2003 年，在“以港兴市”战略指引下，突破 5 000 万 t，实现港口开发质的飞跃；2007 年，舟山船舶修造业其产业规模首次超过水产加工业，成为海洋开发第一大产业和海洋开发的“排头兵”。

1.2.3 旅游业开始复苏并快速发展

海洋旅游业带动性强、辐射面广、产业链长，是海洋开发的重要组成部分。舟山的海洋旅游资源内容丰富、分布广泛、资源品位高，有集海岛风光、海洋性气候和佛教文化于一体的突出优势，是我国久负盛名的佛教圣地。其中，普陀山和嵊泗列岛两处属国家级风景名胜区，岱山岛和桃花岛（普陀区）两处为省级风景名胜区，定海城区为省级历史文化名城，还有 1 000 多个无人岛。舟山从 1980 年恢复普陀山佛教旅游开始，并在实施“渔、港、景”开发战略中，将海洋旅游业定位为促进舟山海洋开发的三大产业之一，2004 年以发展海洋旅游业作为舟山经济新的增长点和重要支柱产业，事实上海洋旅游业现已经成为舟山海洋开发的重要产业支撑（表 1）。

表 1 舟山 1989—2007 年全市接待游客和旅游收入统计

年份	接待人数/人次		旅游收入/万元
	总人次/万人次	其中境外游客/人次	总收入
1989—1994	1 073	156 100	79 900
1995	280.65	42 629	93 500
1996	286.11	46 519	117 899
1997	325.49	52 647	130 181
1998	343.61	47 318	151 932
1999	397.48	55 619	166 439
2000	459.72	61 180	180 347
2001	550.16	72 000	214 200
2002	631.98	84 489	353 900
2003	645.09	55 100	356 200
2004	837.07	116 500	511 800
2005	1 001.71	140 000	614 000
2006	1 152.84	166 500	730 000
2007	1 305.00	199 300	853 400
总计	9 289.91	1 295 901	4 553 698

数据来源：根据 1989—2007 年舟山年鉴绘制[1].

1.3 “港、景、渔”差序发展阶段（2007 至今）

1.3.1 港口的多功能综合开发加速

从 2003 年开始，浙江在“八八战略”中强调“进一步发挥浙江的山海资源优势，大力发展海洋经济，推动欠发达地区跨越式发展，努力使海洋经济和欠发达地区的发展成为浙江省经济新的增长点”。舟山在浙江开发海洋大战略指引下，大力拓展海洋经济发展空间，尤其是加快港口开发建设力度。至 2008 年，全市海洋经济总产出 1 048 亿元，增长 18.9%，海洋经济增加值 326 亿元，增长 17.5%，海洋经济增加值占全市 GDP 的比重为 66.4%，比 2007 年提高 1.9 个百分点。工业经济快速发展，实现工业总产值 832.64 亿元，其中临港工业产值 614.49 亿元，分别增长 29.61%和 42.9%。全

市船舶工业造船能力突破 500 万载重吨，年产值从 2002 的近 10 亿元增加到 319.16 亿元，正成为全国重要的修造船基地；水产加工业年产值达到 152 亿元，减少 6.3%；石化工业开始实质性启动。港口物流增势迅猛，拥有各类生产性泊位 349 座，其中万吨级以上泊位 27 座，港口货物吞吐量达到 15 862 万 t，增长 23.8%，海运业运力达到 292.76 万载重吨，比 2007 年增长 17.0%（图 2）[2]。

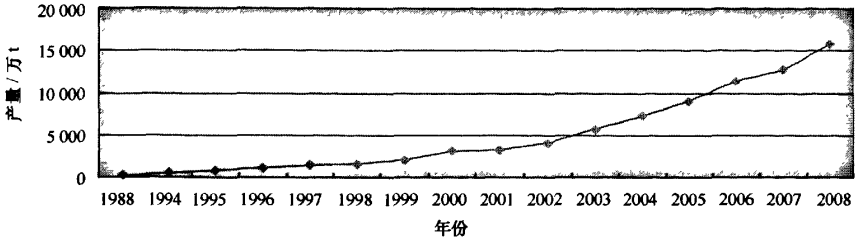

图 2　舟山港 1988—2008 年货物吞吐量

数据来源：根据 1989—2008 年舟山年鉴绘制[1].

1.3.2　海洋旅游地位不断提升

随着舟山市委、市政府确立“3×3”产业发展重点和作出“打造海洋旅游精品、建设海洋旅游强市”的战略决策，舟山海洋旅游业进入了一个新的战略发展期。以业内数据统计来看，2008 年国内外游客接待量达 1 516.48 万人次，旅游收入 101.96 亿元，分别增长了 16.2%和 19.5%。

1.3.3　渔业稳步发展，渔业内部结构不断调整

由于近岸和近海海域环境质量下降，中日、中韩渔业协定的签署及世界范围内的渔业资源衰退国内捕捞继续调减，但海水养殖持续快速发展，成为海洋渔业新的发展方向。远洋渔业进一步拓展，捕捞渔民转产转业继续推进。海洋渔业加快转型，从传统的以捕捞为主逐步向捕、养、加、销一体的现代渔业转变，舟山已成为我国地级市中最大的海水产品生产、加工、销售基地。2008 年实现渔农业总产值 97.86 亿元，增长 10.6%。

总之，现阶段舟山海洋开发进入了工业化加速阶段，工业主导地位进一步突出，第三产业加快发展，产业结构更趋合理，向高级化方向迈进，临港工业、港口物流、海洋旅游和现代渔业等四大基地雏形形成。

2　舟山海洋开发的路径依赖

路径依赖又称为路径依赖性，它是指人类社会中的技术演进或制度变迁均有类似于物理学中的惯性，即一旦进入某一路径（无论是“好”还是“坏”）就可能对这种路径产生依赖。海洋开发和利用本质上是海洋产业的发展。从改革开放以来舟山海洋开发的路径演进来看，舟山的海洋开发存在下面的最初选择的不断自我强化的趋势即开发路径依赖。

2.1　海洋产业格局升级层次路径

舟山的产业结构演变是需求拉动和技术推进双重作用的结果，也是从低级走向高级转型升级和比较优势变为竞争优势的转化过程。在 1993 年以前，舟山的产业结构格局是“一、二、三”，但以海洋捕捞渔业为主的第一产业其总产值在 GDP 比重开始下降。从 1993 年开始，舟山以渔业服务业、海岛旅游业、海景房产为主导的第三产业勃兴，产业结构变为“三、二、一”。表面上“三、二、一”产业结构呈现高级特征，但是舟山没有经过工业化发展准备阶段且渔业服务业占第三产业比重较大（根据国家 2006 年三次产业划分规定，将农、林、牧、渔服务业从原第三产业划归到第一产业）。2001 年在整个国家海洋产业结构发生巨大变化下，即第二产业开始超越第三产业，从 2003 年开始随着临港工业尤其是船舶修造业、海洋交通运输业的快速发展，舟山具有海洋特色的工业化开始急剧加速，第二产业地位进一步凸显，逐渐

改变了原有的产业结构格局，到 2008 年三次产业结构比例由 2007 年的 11.0∶43.8∶45.2 调整为 10.0∶46.2∶43.8。自 1993 年来，舟山三次产业结构一直是第三产业占主导位置的局面被第二产业所代替，三次产业结构转变为“二、三、一”，奠定了产业从初级向高级层次“三、二、一”转型的基础（图 3）。

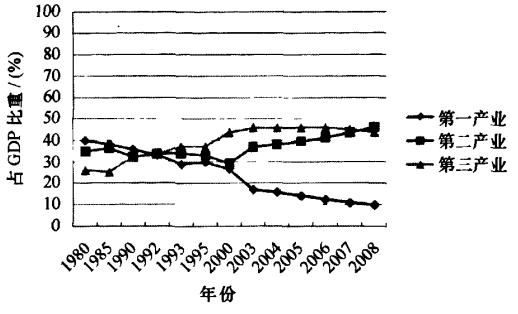

图 3 舟山 1980—2008 年一、二、三产业占 GDP 比重

数据来源：根据舟山年鉴资料整理[1].

2.2 要素禀赋的开发方式路径：资料→资源→资产

在开发海洋利用海洋的过程中，舟山走过了一条由简单到复杂，广度和深度不断加强，要素禀赋经过资料→资源→资产的路径。在过去舟山把海洋资源仅仅看做是生产资料：即自给自足式从事渔业生产，用捕捞的渔获交换生活、生产资料，满足生存需要；后来，把海洋天然渔业资源看做是一种天赐的公共资源，由于公共资源使用的竞争性和非排他性，结果是掠夺性无限制的过度捕捞开发利用，超过了近海海域承载量和自我修复能力的底线，造成了近海水产资源日益枯竭；而现在舟山基本跨越资源消耗型利用阶段，把稀缺海洋资源看做是资产，而资产具有的流动性和增殖性就凸显起来了。不但把海洋资源看作生产资料，看做公共资源，更是看做资产要素，通过资源资产化，如海域使用权、海岛岸线使用权转让、租赁、抵押和入股等方式，获得财产性资产增值和稳定收入流，使资源利用效率飞速提升，变经济增长方式为经济发展方式，走上可持续发展、集约化利用之路。

2.3 产业开发的空间路径

舟山海洋开发从空间路径变化看，在资源利用、社会分工及市场交易费用的约束下，海洋产业经历了分散到聚拢再到集聚的过程。产业在空间上的规模集聚已经成为当今世界经济发展的一个基本趋势。传统渔业是传统农业的一部分，具有自给自足的特征，渔业生产在作业海域上分散布置，所以传统渔业生产在空间上是高度分散的。随着社会生产方式的渐进性变革，舟山的工业化开始在渔业深加工基础上起步，并在舟山地方政府“小岛迁、大岛建”的推动下，传统渔业人口开始向大岛、小城镇、城市中心区域聚拢。在工业化和城市化的“双轮”驱动下，随之经济结构的调整、区域的岸线资源开发、基础设施完善、生产设施及其配套设施建设，舟山海洋开发受规模经济内在要求的驱动，开始走向人口集聚、产业集约：城市化不断加速，形成“一个主体区域、两个发展侧翼”的人口集聚空间结构；临港产业集聚，形成“南生活、北生产”的生产空间布局，如六横、沈家门、岱山船舶修造和岙山、册子岛石油存储、化工集聚区。

2006 年宁波—舟山港口一体化开始后，两港开始在空间上打造“三大基地”：煤炭、矿石、石油和粮食等大宗战略物资的储备中转基地；适应能源、修造船、重化工、钢铁厂等发展的临港工业基地；适应对外贸易持续稳定的物流基地，并将形成向长三角和长江流域运输的海进江中转体系。随着港口物流的加速发展，舟山的产业空间集聚效应更加突出。

2.4 开发战略的差序格局路径

舟山海洋开发战略格局选择是在资源禀赋约束条件下政府积极干预选择的结果。改革开放前，舟山海洋开发是以围绕着渔业形成捕捞、水产品简单加工为主的格局。改革开放后至 2003 年政府主导的开发战略的差序格局是“渔、港、景”；目前舟山的海洋开发是政府从发展战略上、发展思路上的转变，它突出了“港”的重要位置，它承接了日韩海洋装备制造业的产业转移。

但是舟山真正具有比较优势的资源，不仅是港口、深水海岸线，还有近乎垄断的海洋旅

游自然优势。从可持续发展的科学发展观及产业生命周期看，舟山未来开发的重点应该转向以海洋旅游开发为主的海洋空间利用和海洋综合服务业，这也是世界发达国家海洋开发、产业发展趋势和战略调整的重要方向。舟山的未来发展战略差序格局应该是“景、港、渔”。

3　舟山海洋开发的战略展望

舟山是浙江海域面积最广、海洋资源最富集、海洋经济特色最明显、海洋开发潜力巨大的区域。舟山在浙江发展海洋经济、推进转型升级、建设“港航强省”等方面，具有极其重要的地位，也是“海上浙江”建设的战略规划区。舟山特色就是海洋特色，舟山的开发离不开海洋，海洋是舟山经济发展的优势所在、潜力所在和希望所在。当前，舟山的综合实力持续增强，孕育了发展从量变到质变跨越的拐点，为实现又好又快发展的有利因素很多。而“战略”泛指全局性、重大性、决定性的谋划，对于舟山的未来海洋开发这个涉及舟山长远发展的核心动力因素来说，进行战略筹划和指导日益重要。

舟山必须深入贯彻落实科学发展观，继续解放思想，以国际化、一体化、现代化的宽广视野，从发展战略、空间布局、产业结构和文化建设等方面入手，真正全面进入海陆一体化时代。

3.1　舟山未来的海洋开发战略

3.1.1　进行战略性原则调整

在新的发展阶段，舟山“三大”战略定位已经确定，那就是“形成中国重要的国际性海上开放门户，形成国内一流的现代化海洋产业基地，形成全国独特的群岛型港口宜居城市”。按照这个科学定位，在有利于舟山区域经济持续稳定发展的基础上，舟山的海洋开发应该进行下列战略原则调整。

(1) 参入国际分工、国际竞争与产业结构调整相结合；

(2) 以高新技术产业化带动产业升级，增强海洋开发的整体竞争力；

(3) 以市场机制为基础，以企业为主体，政府引导、调控为辅；

(4) 利用连岛大桥开通的契机，加速海陆经济社会一体化协调发展；

(5) 争取海洋综合配套改革试验区立项，带动和促进各方面的改革。

3.1.2　具体采取的战略步骤是继续优化产业结构、合理配置生产力布局

一般认为海洋产业结构发展和演变遵循这样的规律：首先从第一产业到第三产业，然后从第三产业到第二产业，再从第二产业到第三产业为主导的动态演变特征[3]。舟山现在正处在第二产业迅速成长时期，舟山应该抓住机遇，坚持海洋开发“二、三、一”产业协调发展，大力发展以装备制造业为主的第二产业，继续优化产业结构，以“港、景、渔、油、涂、能、矿”为开发层次格局，加快培育新兴主导海洋产业，为将来的产业升级到更高阶段“三、二、一”格局夯实基础。

(1) 进一步发展港口物流，把海洋装备制造业改造成附加值高的高技术产业；

(2) 发展海滨旅游业，突出海洋宗教旅游、滨海旅游休闲、海洋美食特色；

(3) 提升传统海洋产业，推动传统渔业向现代渔业转变；

(4) 加快发展油气资源、海洋化工、海洋生物医药业，提升核心竞争力；

(5) 利用好滩涂资源，加快开发利用风能能源和海洋矿产资源。

3.1.3　保证战略实施的保健性措施

在管理学上有双因素理论，该理论是针对满足的目标而言的，而舟山的海洋开发战略就是满足不同阶段的不同开发战略需求，以顺应海洋经济发展的趋势。双因素理论认为，保健因素是满足人的对外部条件的要求；激励因素是满足人们对工作本身的要求。前者为间接满足，可以使人受到外在激励；后者为直接满足，可以使人受到内在激励。因此，双因素理论认为，要调动人的积极性，就要在“满足”二字上下工夫。所谓海洋开发战略的实施保健措施，实质上是指对海洋开发战略实施以外的其他条件的要求。当然，没有这些条件，工作无法正常进行。但是，即便这些条件十分优越，也只能对工作起到保证和支持作用。

(1) 全面构筑人才高地和蓄水池，为海洋开发培养、储备人才；

(2) 继续完善海洋开发的基础设施，如交通、淡水、能源和土地资源等；

(3) 增强群众创业就业能力，全面改善民生，促进社会和谐稳定；

(4) 全面推进创新海洋文化建设，推进海洋生态文明建设；

(5) 不断推进与宁波、上海等地的海洋开发区域合作，形成机制化的伙伴关系。

4 结束语

舟山的海洋开发战略应该是：着眼于 21 世纪国内外海洋开发的大格局，遵守国家海洋区域规划，按照建设海洋经济强市的要求，立足于现有基础，以高技术为支撑，以产业结构优化为核心，处理好与各类产业之间关系，以龙头企业或集团带动中小企业，完善本地海洋开发产业体系，实现海洋开发的协调、持续、集约发展，推动海洋开发实现现代化，为舟山经济社会发展、为浙江乃至全国的海洋开发作出较大贡献[4]。

参考文献

[1] 冯淑仙．舟山年鉴[M]．北京：中国文史出版社，1989－2008.

[2] 2008 年舟山经济社会运行综述[EB/OL]．(2009－05－10)．http://www.gotozhoushan.com/2009/0510/108.html.(2009－05－10).

[3] 于谨凯．我国海洋产业可持续发展研究[M]．北京：经济科学出版社，2007：126.

[4] 徐质斌．海洋国土论[M]．北京：人民出版社，2008：208.