

杭州湾跨海大桥建设
对宁波发展影响和对策
研究报告

宁波市政协课题组
二〇〇二年十月

序

《杭州湾跨海大桥建设对宁波发展的影响和对策研究》课题,在中共宁波市委、市人民政府的高度重视和有关部门的大力支持下,经过数十位市政协委员和专家学者半年多的辛勤劳动和深入研究,终于完成了这份 10 余万字的研究报告。

杭州湾跨海大桥的建设,使天堑变通途,对于宁波经济和社会的长远发展将带来极其重大的影响。根据市委、市政府的要求和叶承垣同志的提议,市政协十一届五次会议对这一课题的研究作了部署。这是宁波市政协继八年前提出《优先立项建设杭州湾跨海大桥的建议》之后,围绕宁波全局性、战略性的重大课题进行建言立论的姐妹篇章。

本课题立足于长江三角洲和浙江省经济发展的全局,对杭州湾跨海大桥建设对宁波交通格局、产业格局、城市格局、投资格局,以及旅游和文化产业发展的影响,进行了系统的分析;就抓住杭州湾跨海大桥建设的重大机遇,主动接受国际产业转移和上海的经济辐射,加快宁波港口和交通建设,抓紧经济结构调整,提升产业层次,优化城市布局,加速旅游和文化产业发展,提高城市综合竞争能力等方面,进行了深入研究。提出了具有前瞻性和可操作性的对策建议,供市委、市政府决策参考。

衷心希望本课题的研究,能促进和推动全市各地、各部门各行业深入研究杭州湾跨海大桥建设对自身发展的影响,抓住机遇,积极应对,使这一举世瞩目的宏伟工程发挥最大效益,更好地为国家经济发展的全局服务,为把我市建设成“南翼经济中心”的战略目标服务。

中共宁波市委副书记
宁波市政协主席

王荣辉

2002 年 10 月

杭州湾跨海大桥建设对宁波 发展影响和对策研究课题组成员名单

课题组总负责:王卓辉 宋小六

课题组顾问:叶承垣

课题组组织协调:姚松林

第一篇 杭州湾跨海大桥建设对宁波经济 发展影响和对策研究课题组成员名单

分管领导:宋小六

组 长:陈利幸

副组长:彭雨生 周叔扬

组 员:敬明光 方建新 张明华 叶文涛

吴 霞 鲁慧君 张雨

执 笔:方建新 叶文涛

联络员:廖冬根

第二篇 杭州湾跨海大桥建设对宁波港口 发展影响和对策研究课题组成员名单

分管领导:陈云金

课题组顾问:张小文 蒋 千

组 长:王信念

副 组 长:童孟达 杨明祥

组 员:吴金坤 傅百奇 董明显 陈宝华

汪旭东 陈正飞 臧淑兰

执 笔:童孟达

联 络 员:陈正飞

第三篇 杭州湾跨海大桥建设对宁波城市 发展布局影响和对策研究课题组成员名单

分管领导:尹礼虎

组 长:黄绍棣

副 组 长:王志方 夏紫光

组 员:王丽萍 王才楠 胡 刚 张能恭 忻建刚

执 笔:张能恭 王才楠

联 络 员:顾远英

第四篇 杭州湾跨海大桥建设对宁波交通 发展影响和对策研究课题组成员名单

分管领导:谢永康

组 长:徐国光

副 组 长:王小方 储嘉康

组 员:董维克 梁志国 罗德荣 余国才 李 荣

执 笔:储嘉康 王小方

联 络 员:李 荣

第五篇 杭州湾跨海大桥建设对宁波文化和旅游产业
发展影响和对策研究课题组成员名单

分管领导:陈守义

组 长:张清坤

副 组 长:王险峰 常敏毅

组 员:赵仲登 陈依元 陈民宪 王 刚

金三叙 许孟光 周新生 孙剑鸣

执 笔:常敏毅 陈依元

联 络 员:孙剑鸣

杭州湾跨海大桥建设 对宁波发展影响和对策研究报告

前 言

杭州湾位于我国东部沿海中段的浙江省东北部及上海市东南的钱塘江口外。湾顶在嘉兴市澈浦至宁波慈溪市西三闸断面,宽约 20 公里,湾顶以西为钱塘江;湾口在上海市南汇咀至宁波镇海断面,宽约 100 公里;东西长约 70 公里;总面积约 5000 平方公里。杭州湾海域由西向东逐渐拓宽、加深,形成我国最大的喇叭口型海湾和世界著名的钱塘江涌潮景观;北冲南淤,形成北有深水航道、南有大片滩涂。

杭州湾天堑把我国现代经济发源地、经济社会综合实力最强的长江三角洲地区分割为南北两翼,导致两翼诸城市间的生产要素流动不畅;城市带的集聚功能特别是上海对南翼的龙头作用不强;南翼经济中心城市的作用难以发挥等问题。宁波成为陆上交通末端。为此,有识之士早在上世纪 80 年代中期以来就多次提出在杭州湾建交通通道的构想。

1994 年 4 月,宁波市政府委托上海林同炎、李国豪土建工程咨询公司(以下简称林李公司)进行杭州湾交通通道项目预可行性研究,并于 1996 年 3 月提交了研究报告。1999 年 3 月,市政府又委托中交公路规划设计院(以下简称公规院),对林李公司的研究报告作进一步的深化研究,并增加了对桥址两岸连接线工程项目的研究内容。

与此同时,还委托国内多家权威机构开展了水文、地质、气象、地震和对钱江涌潮影响等 20 多个专题研究。公规院于 2000 年 10 月完成了大桥的预可行性研究报告。期间,国家、省有关部门和宁波市政府曾先后主持召开数十次由数百位多学科资深专家及领导参加的咨询会、研讨会、评审会,先后对大桥及连接线项目的预可报告及各专题研究报告进行咨询、研讨和评审。

宁波市政协自始至终地参与了这项事关宁波、浙江省乃至长江三角洲地区经济社会发展的特大型项目前期工作的全过程活动。自 1994 年 4 月向市政府提出了《关于建设杭州湾大桥的建议》(甬政协办[1994]4 号)后,多次组织市政协委员和全国及省政协委员赴现场考察,撰写了多份调研报告;在历届全国和省、市政协会议上几乎都有建设杭州湾大桥的提案和发言;特别是叶承垣主席曾多次向全国政协领导、省委主要领导提出口头和书面意见、建议。

在省委、省政府和宁波市委、市政府的领导下和国家、省主管部门的支持下,经过整整八年的努力,国务院总理办公会议终于在 2002 年 4 月 29 日批准了杭州湾大桥工程项目立项。目前,该项目的工程可行性研究报告已经完成并先后通过了交通部组织的专家组评审和国家计委下辖的国际工程咨询公司论证,正上报国家待批;初步设计也已基本完成;预计明年上半年能正式开工并计划于 2007 年前与连接线同步完成,使杭州湾天堑变通途。

根据“工可报告”和初步设计,杭州湾大桥桥址北起嘉兴市海盐县何家头村,经郑家埭村入海至南岸宁波慈溪市庵东镇跨越海堤到达终点横湾村,全长 36 公里,道路等级为 6 车道、时速 100 公里的高速公路,是当今世界最长的跨海公路大桥。大桥两岸连接线全长 87 公里,其中北岸约 29.1 公里,南岸 57.84 公里。

这项事关长江三角洲地区、浙江省特别是宁波市经济社会发展全局的、战略性的特大型工程项目,其影响深远而重大。为此,经宁波市委、市政府主要领导同意,宁波市政协于2002年3月组织委员和专家,超前立题研究杭州湾跨海大桥建设(含连接线,以下简称大桥)对宁波发展的影响。下设5个子课题,分别为:大桥建设对宁波经济发展影响和对策研究、大桥建设对宁波港发展影响和对策研究、大桥建设对宁波城市发展布局影响和对策研究、大桥建设对宁波交通发展影响和对策研究、大桥建设对宁波旅游文化产业影响和对策研究。

本课题首先从调查研究入手:各子课题成员先后赴国内多座大型桥梁所在城市进行考察;广泛搜集国内外大型桥梁在建设期和建成后对所在地区的影响资料。其次是广泛征集大桥影响区即长江三角洲地区、浙江省主要城市、特别是宁波市经济社会发展现状和“十五”计划及2010年发展目标的资料。在此基础上,提出大桥在建设期和建成后对宁波经济社会发展影响的定性和定量分析,并提出了2008年前建设期的可操作性较强的对策建议。

由于本课题研究涉及的范围广泛、地域广阔、时间较长,以及经济社会发展中的不确定因素很多,加之我们的知识面有限,因此本研究报告的定性、定量分析和提出的对策建议,会有某些不完善、不准确之处,恳请读者指正。

目 录

序

宁波市政协杭州湾跨海大桥建设对宁波
发展影响和对策研究课题组成员名单

前言

宁波市政协关于杭州湾跨海大桥建设对宁波

发展影响和对策的建议 (1)

第一篇 杭州湾跨海大桥建设对宁波经济发展影响和对策研究报告

 引言 (13)

 第一章 大桥建设对宁波经济发展的影响分析 (14)

 第一节 影响分析 (14)

 第二节 若干判断 (24)

 第二章 大桥建设背景下经济发展思路与发展重点 (26)

 第一节 经济发展思路 (26)

 第二节 产业发展重点 (26)

 第三节 加强区域合作 (32)

 第四节 城市发展重点 (37)

 第三章 若干对策建议 (41)

 一、充分挖掘大桥“先导效应” (41)

 二、进一步提升港口竞争力 (41)

 三、推进区域间产业整合 (42)

 四、积极改善投资环境 (43)

 五、提高城市基础设施的承载力 (44)

 六、建立区域经济协调发展组织机构 (44)

第二篇 杭州湾跨海大桥建设对宁波港发展影响和对策研究报告

引言	(46)
第一章 现行宁波港的口岸线开发状况	(47)
第一节 资源能力和码头建设情况	(47)
第二节 宁波港三港区生产经营情况	(49)
第二章 大桥建设对宁波港发展的影响	(58)
第一节 对两岸公路网的影响	(58)
第二节 各类货种影响分析	(60)
第三节 对宁波港的间接影响分析	(62)
第三章 宁波港集装箱运输服务腹地经济发展的基本策略	(63)
第一节 影响港口服务腹地集装箱运输的主要因素	(63)
第二节 宁波港服务腹地集装箱运输的基本策略	(64)
第四章 宁波港集装箱运输发展策略实施背景分析	(67)
第一节 有利的世界经济发展环境	(67)
第二节 我国经济发展和进一步对外开放	(67)
第三节 良好的腹地经济依托	(70)
第四节 船舶大型化的发展趋势	(71)
第五节 宁波港集装箱运输的“马太效”应正在显现	(73)
第六节 宁波港集装箱运输的薄弱环节	(74)
第五章 宁波港应对措施建议	(78)
第一节 与时俱进地深化实施“以港兴市,以市促港”发展战略	(78)
第二节 宁波港集装箱运输发展应对措施	(80)

第三篇 杭州湾跨海大桥建设对宁波城市发展布局影响和对策研究报

告.....	(86)
第一章 研究框架	(86)
一、研究目的	(86)
二、研究范围和内容	(86)
第二章 区域发展分析	(87)
一、长江三角洲城市群发展	(87)
二、杭州湾地区城市发展	(87)
第三章 市域	(91)
一、市域空间现状特征	(91)
二、大桥对市域空间结构的影响	(92)
第四章 都市区	(93)
一、都市区现状	(93)
二、都市区空间发展模式	(97)
第五章 余慈地区	(101)
一、余慈地区现状特征.....	(101)
二、余慈地区发展条件与制约因素.....	(102)
三、余慈地区发展趋势.....	(104)
四、余慈地区发展职能定位.....	(106)
五、余慈地区空间发展模式.....	(108)
六、余慈地区水资源开发与利用.....	(111)
第六章 结论与建议	(114)
一、结论.....	(114)
二、建议.....	(115)
第四篇 杭州湾跨海大桥建设对宁波交通发展影响和对策研究报告	
.....	(119)
第一章 宁波市的交通现状和基础分析	(120)

第一节	宁波交通运输发展概况	(120)
第二节	宁波交通运输发展存在的主要问题	(124)
第二章	大桥对宁波交通发展的影响	(126)
第一节	交通流量预测及相关路网交通流的影响	(126)
第二节	大桥对宁波交通网络布局的影响	(127)
第三节	大桥对宁波交通网络建设的影响	(130)
第四节	大桥对宁波建设区域物流中心的影响	(133)
第三章	构筑以港口为龙头以大桥为重要枢纽的综合交通运输 网络体系	(135)
第一节	宁波综合交通发展目标和时序安排	(135)
第二节	宁波综合交通网络体系和交通空间格局	(136)
第四章	适应大桥建设促进宁波交通发展的对策与建议	(145)
第一节	实施以港口为龙头,以杭州湾跨海大桥为重要枢纽的 交通运输发展战略	(145)
第二节	加快建设步伐,重点实施新世纪交通工程.....	(146)
第三节	拓宽筹资渠道,积极推进交通投融资体制改革	(146)
第四节	依靠技术和人才,实施“科技兴交”发展战略.....	(147)
第五节	加大投入,同步配套建设现代化交通智能管理系统	(148)
第五篇	杭州湾跨海大桥建设对宁波旅游文化产业发展影响和对策 研究报告	(154)
第一章	宁波及长江三角洲区域旅游文化产业发展的现状	(154)
第一节	旅游资源非常丰富,文化活动异彩纷呈.....	(154)

第二节	宁波与上海和周边城市的旅游文化交流日益密切	(157)
第二章	目前宁波旅游文化产业存在的主要问题	(159)
第一节	交通进入条件较差,市场意识相对薄弱.....	(159)
第二节	体制不顺,人才短缺,硬件设施缺乏后劲	(160)
第三章	杭州湾大桥建设对宁波旅游文化产业的影响 ...	(161)
第一节	融入以上海为中心的长江三角洲主要城市的“两小时 旅游文化圈”	(161)
第二节	长江三角洲南北旅游带将呈两翼齐飞态势	(162)
第四章	对策和建议	(163)
第一节	要为宁波作为全省旅游副中心城市的地位尽快进行提 速方面的建设	(163)
第二节	必须抓紧对旅游和文化项目和主要设施的规划和建设	(164)
第三节	要实现与上海旅游市场的战略性大对接和大组合做 好充分的准备工作	(168)
第四节	整体推进历史文化名城建设,真正打响宁波历史文化 名城的国际品牌	(172)
第五节	培养现代化旅游文化人才组成周边城市大剧院的联合 体,增强先进文化的创造力.....	(174)
第六节	努力将杭州湾跨海大桥建成旅游文化精品	(175)

杭州湾跨海大桥建设对宁波 发展影响和对策建议

杭州湾跨海大桥(以下简称大桥)是一项“双跨”、“双百”的特大型工程。“双跨”,一是大桥跨越宽阔的杭州湾天堑;二是大桥前期工作长达 9 年,跨越 20、21 两个世纪。“双百”,一是大桥营运时间超百年;二是大桥估算总投资超百亿元。这项特大型工程已于 2002 年 4 月 29 日经国务院批准立项,计划明年上半年开工,并在 2007 年前与长达 87 公里的连接线同步建成。

大桥建设(含连接线,下同)对宁波、浙江省乃至长江三角洲地区的发展都具有重大的战略意义。为此,宁波市政协组织委员、专家,从全省、长江三角洲乃至全国大环境下研究大桥对宁波发展的影响。现将大桥建设对宁波的经济、港口、城市布局、交通和文化旅游产业发展影响和对策建议如下:

一、大桥建设对宁波发展的影响

按照经济地理学的“门槛”理论,大桥跨越了杭州湾这个“大门槛”,必然会对桥址两岸地区带来极大的发展机遇。总体看,大桥建设使长江三角洲地区被杭州湾分割为南北两翼的 15 个地级以上城市有了一条便捷的通道,形成了宁波——上海——杭州之间“两小时交通圈”的“金三角”城市带;大桥建设连同已建、在建、拟建的杭甬高速、甬台温高速、甬金高速、萧甬铁路复线改造、甬温铁路和舟山“陆岛工程”,宁波将成为便捷连接上海、苏南、温(州)台(州)地区乃至福建南部的枢纽城市和节点城市。

上述交通格局的变化,将大大增强长江三角洲地区南北两翼城市间的集聚功能,进而提前建成以上海为核心的世界第6个特大型国际性城市带;将进一步促进浙江省由“资源小省”转变为“经济强省”,提前基本实现城市化和现代化;将使上海对宁波的辐射带动作用明显增强,进一步提高宁波在长江三角洲经济圈的地位、作用,进而把宁波真正建成“长江三角洲南翼经济中心”、“我国东南沿海重要的港口城市”和提前建成“现代化国际港口城市”。

(一)大桥建设对宁波港发展的影响

1、有利于进一步发挥宁波港“深水深用”的优势,进而确立宁波港在上海国际航运中心重要组成部分的地位。主要体现在国际远洋运输上,能以更大的船舶、更低的运费(6000标箱的船舶单箱运输成本比4000标箱船舶低27%)、更便捷的通道(走大桥)、更快的速度(大型船的航速快于中小型船舶),吸引更多的货主、船主来宁波港,促进宁波港腹地由浙东地区向集装箱生成量丰富的北翼江苏主要城市扩展,增加宁波港的箱源。据测算,苏南地区集装箱走在建的洋山港与通过大桥走已建的北仑港,运距仅差9公里。这意味着集装箱货源的竞争将从运输价格竞争为主向口岸的服务质量竞争与价格竞争并举转移,港口货源的竞争将进一步加剧。如果口岸服务质量和效率提不高,即使有吸引箱源流入的机会,也有可能失去,甚至成为箱源的流出地。

2、促进宁波港与上海港、舟山港的优势互补、分工合作。据香港专家最近的研究报告预测上海、宁波两港集装箱潜在吞吐量(注:我们理解为“腹地生成量”)分别为:2005年上海港1000万标箱、宁波港440万标箱;2010年上海港2000万标箱、宁波港680万标箱;2020年以后上海港2800万标箱,宁波港1300万标箱。显然,这么大的生成

量,即使其他港口分流一部分后,两港也无力单独承担,迫切需要两港按照“深水深用、浅水浅用”原则,进行优势互补、分工合作才能完成。

为满足长江三角洲腹地集装箱国际运输的巨大需求,增强宁波、舟山两港合力,大桥建设将促进甬、舟两市联合开发建设金塘深水良港。

(二)大桥建设对宁波经济发展的影响

1、对产业格局的影响。

大桥建设对宁波产业格局影响重大,其中对临港工业、物流业、加工制造业影响尤为显著。

对临港工业影响:能更便捷地满足长江三角洲地区北翼城市对石化、能源、钢铁、水泥、纸张等基础原材料产品的巨大需求;进一步降低临港工业产品的运输成本;促进宁波与舟山两市临港工业共同发展;促进杭州湾两岸形成优势互补的“国内最大”,“世界一流”的金山——宁波石化工业基地。

对现代物流业影响:促进宁波与长江三角洲地区尤其是与上海、苏南地区经济交往更加密切,产业关联度进一步增强,由此带来的物流会有明显增加。宁波作为该地区的南翼经济中心、交通枢纽、节点城市,有必要也有条件发展成为浙江省的综合物流中心。

对加工制造业的影响:国内外学者认为,在世界经济继续快速地向亚太地区转移的大潮中,中国大陆特别是长江三角洲、珠江三角洲地区有可能成为世界加工制造业中心之一。其中宁波将利用大桥这个便捷通道,充分依托上海这个平台,承接上海的相关产业和科研成果的辐射和转移,并与现有的优势传统产业、新兴产业相结合,完全可能成为继苏州、无锡之后的又一个重要的加工制造业基地,特别是

余慈地区将利用其丰富、廉价的土地资源、劳动力资源,自身的加工业优势,和与上海的“一小时交通”区域条件,率先成为承接上海产业转移的“桥头堡”。

2、对投资格局的影响。

多年来,宁波引进市域外资金特别是外资虽有长足进展,但与苏州、无锡、深圳等市尚有较大差距。大桥建设将进一步改善宁波的投资环境。这不仅使外资总量会有大幅度增加,而资金来源和投向也会发生很大变化。

一是增加利用上海间接引资的机遇。上海的大型外商特别是跨国公司,往往把其海外总部或主要办事机构、研发中心设在上海,而将配套的生产基地设在与上海交通便捷的周边地区(如苏州、昆山)。大桥建设能使宁波分享上海国际化城市的良好投资环境优势,再现“苏昆效应”。

二是增强国内外客商直接来甬投资的吸引力。大桥建设将进一步优化宁波的港口、保税区、开发区和余慈地区的投资环境,吸引更多的客商直接来甬投资,使宁波经济产生“极化效应”和与周边城市形成联动发展效应。

三是资金投向发生变化。加工制造业特别是临港工业、都市农业、现代物流业和与大桥相关产业将更加成为投资热点。

(三)大桥建设对宁波城市发展布局的影响

1、将使市域内自我完善的封闭式城镇体系结构转变为面向杭州湾并与周边城市联系紧密的开放式城镇布局结构。进而形成以宁波为中心包括绍兴、舟山、台州乃至温州的“浙东都市圈”。其中宁波市域将形成“二区T轴”为主体的空间布局结构。“二区”即以余姚南部四明山区至东钱湖、穿山半岛为分界线,形成北部城市区、南部生态