

# 沪甬跨海通道写入“十五五”规划，沪杭甬“金三角”落子成局 “缝合”杭州湾，沪甬将“直来直往”

全长近70公里。一个谋划了10余年的跨海超级工程——沪甬跨海通道，再次进入大众视野。建成后，它有望成为世界最长跨海大桥，比目前世界最长的港珠澳大桥还要长约15公里。

近日，十四届全国人大四次会议表决通过了关于国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要的决议，在国家综合立体交通网建设中的“专栏4 国家综合立体交通基础设施体系中的“专栏4 国家综合立体交通网建设”中，明确提出要“推进沪甬跨海通道工程”。这意味着，一条横跨杭州湾的“长龙”，从地方蓝图上升为国家战略，迈入全面规划推进新阶段。

“喇叭型”杭州湾，将上海与浙东南隔开，沪甬两地隔海相望。眼下，横亘在上海、浙江之间的杭州湾，其实已有跨海通道，包括服役多年的杭州湾跨海大桥，以及建设中的通苏嘉甬杭州湾跨海铁路桥。杭州湾的大喇叭口再往里，还有嘉绍大桥。

那么，为何要再谋划一条跨海通道？沪甬跨海通道的建设又有怎样的特殊意义？

## 新的“跨海捷径”，为何非建不可

打开地图，宁波与上海隔湾相望，相距不远。如今，两地之间早已不是“无路可走”，而是仍缺一条直连通道。

先来看看现有的两条通道。2008年5月，杭州湾跨海大桥建成通车，直接连接宁波与嘉兴，成为跨越杭州湾天堑、连通沪甬两地的通道。它结束了两地往来必须“绕道杭州”的历史，堪称当年的一项超级工程。

但即便如此，宁波到上海的车程，依然要沿着杭州湾“兜”上一大圈——距离超过200公里，耗时接近两个半小时。对于想要“说走就走”的人来说，这条路，终究还是有点远。

另一条，是正在建设的杭州湾跨海铁路桥。作为通苏嘉甬高铁的关键控制性工程，它是目前世界上在建最长的高铁跨海大桥，气势恢宏，备受瞩目。但细看它的走向，依然是从宁波向北，经嘉兴通往苏州、南通，再接入上海。

两条通道，一条公路，一条铁路，各有各的使命，却都未能真正解决同一个问题：沪甬之间，为何不能“直来直往”？

与之相比，恰恰是这次规划的沪甬跨海通道最大的亮点——直达。

根据初步设想，这座公铁合建的超级大桥，将坐落于杭州湾大桥以东约20公里至40公里的海域，以近乎直线的路径，劈波斩浪，跨越海湾，直接连接上海与宁波。“直达”意味着什么？

对宁波人来说，这意味着告别“C”字形高铁线路。过去，从宁波坐高铁去上海，必须先绕道杭州，再折向东北，最短耗时也要一个半小时。即便未来的通苏嘉甬高铁通车，时间缩短到1小时左右，依然绕不开嘉兴。

而放眼整个长三角，南京、杭州、合肥、苏锡常等都市圈，都已与上海实现高铁的“直连直通”，唯独宁波都市圈，始终“绕道”而行。宁波工程学院高级工程师冷兆华分析，现在宁波往返上海只有一条高铁，还要绕行杭州，从客流需求上讲，确实需要沪甬通道来补给。

再来看一组数据：杭州湾跨海大桥通车至今，已累计通行各类车辆2.66亿辆。其中，2025年全年通行量达2313.63万辆，日均车流接近6.34万辆。而按照20多年前



来源：《都市快报》

的工程可行性报告，日均9万辆就是这座大桥的饱和线。如今，这个数字正在步步逼近。

## 不只是“少绕一圈”那么简单

沪甬跨海通道被写入“十五五”规划的消息传开后，热议中有期待，也有疑问。

“宁波人当然盼了很久，但这么大的投资，真的值吗？”有网友直言，“再修一条高铁，和在建的通苏嘉甬会不会重叠？会不会浪费？”

这并非杞人忧天。毕竟，一座近70公里的公铁合建跨海大桥，投资规模动辄千亿元（2018年建成的港珠澳大桥工程项目总投资额超1200亿元），任何一个理性的追问，都绕不开“值不值”三个字。

对此，宁波市规划设计研究院交通规划研究所所长洪峰的回答很直接：不能只把它当作一座桥来看，要用战略眼光去丈量。

“通苏嘉甬和沪甬通道，根本不是一回事。”洪峰说，对宁波而言，通苏嘉甬接入能力有限。“打个比方，它就像一条‘支线’，能进上海，但进不了核心。而沪杭、京沪通道现在已经饱和，高峰时段一票难求，再想大规模加车，几乎不可能。”换句话说，不是宁波不想“借道”，而是“道”已经挤不进去了。

再来看看宁波的分量。

GDP超1.8万亿，人口近千万——这样的经济体量不容忽视。在上海大都市圈规划中，宁波的地位举足轻重，尤其是慈溪，已被明确列入上海大都市的“通勤生活圈”。按照目前的选址设想，沪甬跨海通道建成后，宁波到上海的时间将缩短至40分钟。这意味着什么？意味着早上从宁波出发，到上海开个会、喝杯咖啡，中午还能赶回来吃午饭——这才是真正的“同城化”。

但洪峰认为，这条通道的意义，远不

止于“沪甬同城”。

“于杭州，从交通来说，可以释放沪杭、杭绍甬高铁通道的压力，为杭州强化嘉、绍双向辐射能力提供资源；从区域来看，上海大都市圈最缺的环节得以补充，有利于打造‘沪杭甬金三角’，三地各展所长，强化协同，提升竞争力，共创世界级湾区。”

对浙东、闽北乃至整个东南沿海地区而言，这条交通通道，更是重塑区位优势、激活发展动能的黄金走廊，它强化的是长三角与珠三角两大城市群的联接能力。

“沪甬跨海通道的建设，对区域经济发展具有重大功能性作用。”上海社科院研究员何建华在接受媒体采访时表示，借力这条通道，上海与宁波可以深化优势互补，共同推进国际科技创新中心建设；聚合双方资源，推动科技创新和产业创新深度融合，打造世界级产业集群；更重要的是，以上海港、宁波舟山港为“双龙头”，统筹港航布局，才能真正锻造出一个世界级港口群。

有些路，修的是一城一地的便捷；而这条路，修的是整个区域的未来。

或许，正如网友所言，这确实是一笔“超级投资”。但有些投资，算的不是眼前的账，而是未来的局。风物长宜放眼量——沪甬跨海通道，正是这样一盘“大棋”中的关键一子。

## 一个“落选”方案的逆袭

事实上，沪甬跨海通道的构想，远比大多数人想象的要古老。它首次亮相，是在“十四五”规划编制前。

当时，浙江在2021至2035年的交通远景规划中，提出投资“五个一千万”，打造沪杭超级高铁、沪甬甬通道等一系列旨在连接长三角核心区的超级工程。也就是在那时，“沪甬通道”这个名字，首次写

入了规划文件中。

其实，若溯源的话，沪甬跨海通道最早出现的原型，应该是在筹建杭州湾跨海大桥时最早被淘汰的王盘山方案。

本世纪之初，在筹建杭州湾跨海大桥时，提出多个桥位方案。杭州湾是钱塘江口也是著名的大喇叭口海湾，越往喇叭口外，造桥跨越的里程越长，投资越大。

而王盘山方案就是最初方案里最长的那个。当时资金紧张，且缺少超长跨海大桥的经验，因此早早就被淘汰，甚至没有正式提出杭州湾跨海大桥的桥位比选论证会。

浙江日报记者还记得有一位参会的专家评价该方案——线位从沿海高速连接顺直度看是最理想的，且中途有海岛依托，可做服务区或桥墩的落脚点。当时杭州湾跨海大桥是作为沿海高速的大桥而兴建，而跨海铁路没有提上议程，国内高铁还在摸索试制。

王盘山是平湖外海杭州湾里的一个无人群岛，紧邻上海金山，历史上是古海盐县的一部分。但大约在隋唐年间，随着杭州湾北岸陆地坍塌（因潮流和地质原因，杭州湾两岸一直是南涨北坍，所以南岸慈溪、余姚到萧山有大片围垦滩涂地），和上海的大小金山一起成了悬水孤岛。

有趣的是，这个小岛在金庸名作《倚天屠龙记》中也有提及，也许是金庸是杭州湾北岸海宁人的缘故，他把小说开篇后不久展示屠龙刀的扬刀立威大会选在王盘山，并由此展开小说的核心情节。

若当时杭州湾跨海大桥选了王盘山方案，浙江高速可能就有了武侠主题服务区了。这也让“十五五”规划中的公铁两用大桥多了一个值得期待的理由。

至于当初杭州湾跨海大桥桥位比选中落败的其他几个方案，现在其实都已建成通车多年，比如萧山方案，建成后叫钱江隧道；沽渚方案现在是嘉绍大桥。

据悉，此次沪甬跨海通道被纳入规划后，国家和地方相关部门将加快该项目前期研究工作的进度。而浙江省的“十五五”规划纲要中也明确，力争开工建设沪甬跨海通道。

业内人士表示，世界三大强潮海湾之一的杭州湾，大潮差、强冲刷、急流速，加之深厚淤泥层与浅层气多发，施工条件恶劣，安全风险极高。在70公里海域架设公铁两用通道，技术攻坚与资金投入均面临前所未有的考验。

浙江省发展改革委去年曾有过公开答复，2023年浙江书面致函国家发展改革委争取支持将该项目纳入国家新一轮《中长期铁路网规划》修编，并委托中咨公司牵头开展《沪甬跨海通道规划建设方案研究》，于2023年底通过专家评审。

目前，浙江仍在争取该项目纳入《中长期铁路网规划》修编，并结合国家“十五五”铁路发展规划编制争取项目纳规。同时，浙江还加强了与上海市、国铁集团的沟通衔接，争取项目纳入《上海铁路枢纽总图》。

在具体线路选址方面，浙江日报记者了解到，浙江省发改委在牵头开展沪甬跨海通道线站位方案研究时，已将新设慈溪东站、南接宁波西站作为比选方案之一进行研究，但考虑到国家发展改革委、国铁集团对线路走向和线形指标有严格要求，目前线路站位方案还需要进一步深化研究和科学论证。

来源：《浙江日报》

## 上海2.5万余岗位 助力年轻人投身新兴产业

4月29日，2026年上海市人力资源服务对接会暨新兴产业支柱产业高校毕业生专场招聘会在上海世贸商城举行。本场招聘会共有1000家用人单位参加，提供了2.5万余个工作岗位，覆盖集成电路、生物医药、低空经济等六大新兴支柱产业，以及金融、大健康、建设交通等领域。航天科技、华院计算、中远海运等行业龙头携核心岗位亮相，民营、外资、国企为求职者提供丰富选择。

“当前，正值高校毕业生求职关键期。我们联动各级政府部门、行业龙头、人力资源服务机构，把分散的优质岗

位、专业指导、政策服务整合成一个‘人力资源服务综合体’，就是想年轻人少跑弯路，让企业招到对的人。”上海市人力资源公共服务中心党委书记、主任丁峰说。

为抢抓春季和毕业生离校前时间窗口，上海市人社局会同教育部门于4月初起开展“就业公共服务进校园百日行动”，举办各类高校毕业生专项活动。目前已举办65场校园招聘活动，覆盖全市62所高校，1831家用人单位提供3.2万个就业岗位，开展职业指导55场。

来源：《解放日报》

## 江苏发布非遗新三年行动计划

4月30日，《江苏省非物质文化遗产保护传承新场景建设行动计划（2026—2028年）》正式印发。未来3年，江苏省将全面提升非遗体验场景，推动非遗融入现代生活，让市民游客沉浸式感受“水韵江苏”的独特文化魅力。

行动计划坚持存量提质、增量培育双向发力：一方面对现有的非遗场景精雕细琢，从“有没有”转向“优不优”，彻底告别资源闲置浪费；另一方面大胆创新模式、业态和体验，做到系统化布局、体系化推进，让非遗场景和潮流玩法互相促进，形成良性循环。

江苏省将全面盘活各类城乡空间资源，把非遗元素与

文化内涵深度融合植入热门景区、度假区、历史文化街区、城乡特色空间，以及商业综合体、老旧厂房、文博场馆等载体，拓宽非遗传承展示阵地。在场景打造上，打破传统单一静态展陈模式，覆盖非遗展陈、特色演艺、研学体验、文创消费、科技互动等全业态，构建“看、听、做、学、玩、购”多维度沉浸式体验。同时，突出年轻化破圈传播，依托国潮市集、跨界联名、盲盒潮玩、AI设计、潮流打卡榜等青春态载体，借力微短剧、直播带货、社交媒体话题营销等传播方式，全方位扩大非遗受众面，让更多年轻人爱上非遗、传播非遗。

来源：《新华日报》

## 3470亿元！安徽粮食产业 产值稳居全国前列

4月29日，安徽省粮食和物资储备局公布，去年，安徽省人统粮食企业2067家，实现工业总产值3470亿元，同比增加1.6%，企业数量和产值均稳居全国前列，安徽省粮食产业正跑出高质量发展的“加速度”。

安徽省坚持以重点项目建设为抓手，积极抢抓国家粮食行业领域更新改造补贴政策机遇，推动粮食产业“扩规模、提品质、拓链条、增效益”。2025年支持“两重”、“两新”、中央预算内投资、优质粮食工程、粮食流通提质增效、产销区省际横向利益补偿机制等6个方面、88个项目，获中央及安徽省级补助资金8.18亿元，撬动社会总投资38亿元。今年一季度，安徽省新申报审批粮油加工设备更新项目15个，获中央补助资金1亿元，总投资4亿元。

近年来，国家和安徽出台了相关政策支持粮食领域项目建设。国家层面，“两新”主要支持粮油和食品加工企业设备更新改造，粮食流通提质增效项目资金主要支持产粮

大县，支持方向包含粮食物流、加工、品牌建设、产后服务能力提升、流通环节节粮减损等，通过项目实施，促进产粮大县县域经济发展。安徽省级层面，省际横向利益补偿资金主要支持粮油精深加工、粮油加工企业购置更新关键设备等，优质粮食工程省级专项资金主要支持粮食绿色仓储能力提升、粮食产业高质量发展、应急保障能力提升等。此外，市县地方政府也积极利用专项债券及相关专项资金为粮食产业类项目建设提供了多元的资金渠道。

“十五五”期间，安徽省将聚焦小麦、稻谷、玉米、油料、食品加工五大产业链，高标准建设沿江、沿淮两条加工物流走廊。打造皖北“专用粉+精深加工+特色主食”和江淮“全产业链+智能制造”两大集群，形成“南北呼应、链群联动”的产业版图，让“皖粮”布局更优、韧性更强。同时，支持企业争创国家级链主，力争到2030年培育产值超10亿元的领军企业60家以上。

来源：《安徽日报》



5月2日，游客在浙江省温岭市石塘镇游览当地传统石屋建筑群。

浙江省温岭市石塘镇三面环海，是一座传统风貌渔港古镇。“五一”假期期间，石塘镇组织了丰富的渔家文化主题活动，吸引各地游客前来观光游玩，感受渔家文化的独特魅力。

新华社记者 江汉 摄

## 长三角一体化进入“深水区” 破解难点还需从五方面入手

□ 夏骥

“十五五”时期，长三角一体化发展进入“深水区”，各方感觉到难度增加。如何理解“深水区”？工作推进“难”在哪里？下一步如何破难？

随着工作的深入和形势的变化，更多的难点显示出来，主要表现在四个方面：一是政策拉平难。各地在推进长三角一体化发展中，关注重点之一就是希望能够争取到新的支持政策，或者享受到重点区域的特殊政策。但是就当前的导向看，之前已经出台的支持政策仍然存在效力，要争取新的政策难度较大；同时区域发展本身就是非均衡的，国家层面针对重点区域出台的特殊政策，是为了更好发挥区域功能，比如虹桥国际开放枢纽，“两带”很难全部享受到“一核”的政策，因此追求均等化的政策支持更加困难。

二是升维进阶难。随着长三角一体化发展的不断深化，一些区域会面临新的要求。比如长三角六大都市圈中，一些具备条件的城市将进入都市圈同城化阶段，同城化是一体化的高阶版本，其内涵更深、要求更高，特别是需要充分考虑双方的利益诉求，这些利益诉求不仅仅是财税分享机制，而是包括了各自方方面面的考量，需要反复协商才能达成共识，双向奔赴。其中，都市圈成员城市与中心城市之间受制于行政管理层级、资源配置能力等的差

异，以及中心城市可能会面临与多个成员城市之间的协调，都会进一步增加难度。

三是精准切入难。长三角一体化发展上升为国家战略以来，各地对于一体化的把握和侧重不尽相同，一些纳入一体化的工作与一体化关系不大，属于不管有没有国家战略都要推进的；一些是属于一体化面上的工作，不适用于同城化或者功能区的发展要求；一些工作只是“盆景”或昙花一现，没有形成持续性。当长三角一体化发展从“大写意”转向“工笔画”，就需要深入挖掘一批“小切口、大牵引”的具体工作，这些工作只能是依靠区域协作，而非单打独斗才能做成的。

四是考核评价难。各地对长三角一体化发展已经形成共识，但是如何衡量一体化发展成效却缺乏精准的评价，区域发展成效中有多少是自身因素？有多少是开放因素？有多少是协同因素？同处都市圈中，兄弟城市的经济增速高于本市，是不是意味着兄弟城市一体化做得更好？这些都难以进行评价。同时，三省一市都承担着“经济大省挑大梁”的重任，无形中造成现有的考核体系更加侧重于“高质量”，对于“一体化”的权重还不够，在考核中也往往以举办多少活动、开展多少对接作为依据，难以全面反映成绩。

“十五五”时期，要着力从五个方面破

解难题。

一是通过政策挖潜破难。长三角一体化发展上升为国家战略以来，从中央到地方都出台了一系列支持政策，这些政策的颗粒度不尽相同、落地性各有差异。“十五五”时期，各地首先要用好用存量政策资源，充分挖掘政策潜力，最大限度发挥政策效用。

二是通过技术手段破难。从长三角各地的实践来看，各地主要通过硬件联通和制度对接的手段推进一体化，对于运用技术手段打破行政壁垒的考虑不多。而粤港澳大湾区面对“一国两制三法域”的多元制度格局，利用区块链技术在探索数据跨境流动、便利跨境贸易发展，提升金融服务效率等领域，有力推动了一体化发展。长三角“十五五”时期要积极探索将数字技术应用于一体化发展中。

三是通过协同开放破难。从之前的工作来看，各地都更加侧重于扩大对内开放，对于协同对外开放的考虑不多。习近平总书记深入推进长三角一体化发展座谈会中强调了六个方面，其中之一就是要积极推进高层次协同开放，努力成为畅通我国经济大循环的强大引擎和联通国内国际双循环的战略枢纽。“十五五”时期，各地要注重“眼睛向外”，协同推进以制度型开放为重点的高水平对外开放，充分借助自贸试验区、国家级新区、虹桥

国际开放枢纽、东方枢纽等平台，更好“引进来、走出去”。

四是通过统一市场破难。长三角的战略定位是打造“一极三区一高地”，战略目标之一应该是建设区域统一市场，为打造全国统一大市场夯基垒台，才能更好发挥国内大循环“经济发展韧性强、潜力足、回旋余地大”的优势。“十五五”时期，长三角要以苏南重点城市、杭甬温、合肥都市圈三个要素市场化配置综合改革试点为牵引，率先落实“五统一、一开放”要求，统筹推进商品、服务、要素、场景统一市场建设。

五是通过考核引导破难。推动长三角一体化发展，要突出考核指挥棒的导向作用，建立更加精准的考核体系，引导各地兼顾“高质量”与“一体化”。特别是在各方都非常关注的利益分享方面，现有的统计、税务等制度规则短时间内还难以突破，考核引导就更加重要。比如一体化示范区的水乡客厅正在探索“共同账”制度，对于本地考核引的项目将来税收分享只有1/3，但是在考核中能否按照100%甚至更大权重进行评价？长三角一体化发展是一项开创性工作，要进一步完善鼓励创新、允许试错的机制，鼓励各地大胆试、大胆闯。

（作者系华略智库主管合伙人、首席研究员、长三角研究院院长）

来源：《解放日报》