



热烈庆祝 浙江省十三届人大一次会议 隆重召开
浙江省政协十二届一次会议

大湾区经济 绍兴发展新动能



绍兴图书馆

—— 浙江省公共图书馆信息服务联盟 ——



目 录

我国湾区经济现状	5
我国五大湾区的开放历史与现状	5
粤港澳大湾区的发展现状及前瞻	7
两大湾区比拼决定中国未来——粤港澳大湾区对比杭州湾	8
各地湾区经济发展措施	10
绍兴：拥抱大湾区时代——加快开放发展述评	10
杭州：开启湾区经济新格局 培育竞争新优势	11
《东莞市海洋经济发展十三五规划（2016-2020）》勾画宏伟蓝图	14
深圳：粤港澳大湾区来临，如何抓住机遇融入湾区时代	15
各国湾区经济经验借鉴	16
百年纽约湾区：跨区域协作打造 光荣与梦想	16
旧金山湾区：创新贯穿的产业链	17
东京湾：产业逐步升级 要素自由流动	18
国际著名“湾区”发展经验及启示	19

免责声明：

浙江“两会”专题信息产品由浙江省公共图书馆信息服务联盟各成员单位联合编辑。信息内容采自公开的报纸、图书、期刊、数据库资源以及各大主流网站，每份专题我们都准确标明来源和出处，摘选信息内容的真实性、准确性和合法性由发布单位负责。

本期专题由绍兴图书馆编辑，如您需要更为详细的内容及跟踪报道，请与该馆联络。

大湾区经济，绍兴发展新动能



湾区是由一个海湾或相连若干个海湾、港湾及邻近岛屿共同组成的区域。这一由湾区地理位置所衍生出的经济效应被称为湾区经济。湾区经济是一种区域经济高级发展形态，在当今世界经济中的地位日益凸显，已经成为今世界经济版图中的突出亮点，因此也成为国内各大沿海城市正在积极谋划的经济形态。2016年我国正式提出将香港、澳门纳入珠三角，规划建设粤港澳大湾区。最近发布的浙江第十四次党代会报告全文首次提出“大湾区”概念，谋划实施“大湾区”建设行动纲要，重点建设杭州湾经济区，这也是粤港澳大湾区之后，又一个大湾区的规划。全面融入杭州湾湾区经济，打造经济发展新引擎，绍兴大有可为。

大湾区经济定义

湾区经济作为重要的滨海经济形态，是当今国际经济版图的突出亮点，是世界一流滨海城市的显著标志。国际一流湾区如纽约湾区、旧金山湾区、东京湾区等，以开放性、创新性、宜居性和国际化为其最重要特征，具有开放的经济结构、高效的资源配置能力、强大的集聚外溢功能和发达的国际交往网络，发挥着引领创新、聚集辐射的核心功能，已成为带动全球经济发展的重要增长极和引领技术变革的领头羊。

我国湾区经济现状

我国五大湾区的开放历史与现状

现阶段，我国已经形成的具有湾区经济特点的区域经济体包括：环珠江口湾区、环长江口湾区、环渤海湾湾区、环北部湾湾区和海峡两岸湾区。

环珠江口湾区（即粤港澳大湾区）以环珠江口湾区城市为湾区核心，包括香港、澳门、深圳、广州、珠海、惠州、东莞、中山等地。改革开放以后，以特区为代表的珠三角沿海城市率先实现了对外开放和经济发展，随着改革开放的不断深入和香港、澳门的回归，粤港澳三地的合作日趋紧密。2015年3月28日，国家发展改革委、外交部、商务部联合发布了《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，提出深化与港澳台合作，打造粤港澳大湾区。国家“十三五”规划同时也提出，支持港澳在泛珠三角区域合作中发挥重要作用，推动粤港澳大湾区和跨省区重大合作平台建设。

环长江口湾区（即长三角地区）以上海、宁波、舟山、杭州、绍兴等为湾区核心城市，临近湾区的其他长三角城市为湾区腹地城市。1985年2月，长江三角洲被开辟为沿海经济开放区。1988年3月，

国务院进一步扩大了长江三角洲经济开放区的范围。2010 年 5 月，国务院正式批准实施的《长江三角洲地区区域规划》明确了长江三角洲地区的区域范围和战略定位。2014 年，国务院首次明确将安徽加入长江三角洲城市群，参与长三角一体化发展。2016 年 5 月 11 日，国务院审议通过了《长江三角洲城市群发展规划》。

环渤海湾湾区主要以北京、天津为核心，以辽东半岛和山东半岛为两翼的环渤海区域经济体。改革开放后，环渤海地区的对外开放相对滞后，党的十四大报告中提出，要加快环渤海地区的开发、开放，将这一地区列为全国开放开发的重点区域之一。2014 年 2 月 26 日，习近平总书记在北京考察工作时全面阐述了京津冀协同发展重大战略思想。中共中央政治局于 2015 年 4 月 30 日召开会议，审议通过了《京津冀协同发展规划纲要》。

环北部湾湾区是位于我国南海西北部的一个半封闭海湾，北临广西，西临越南，东临雷州半岛和海南岛。改革开放后，北部湾地区实现了一定程度的开放，但与相邻的粤港澳大湾区相比发展相对缓慢。2008 年 1 月，国家批准实施《广西北部湾经济区发展规划》，提出把北部湾经济区建设成为中国—东盟开放合作的物流基地、商贸基地、加工制造基地和信息交流中心。2010 年 3 月 19 日，住房和城乡建设部正式批复《广西北部湾经济区城镇群规划纲要》，进一步明确了要将北部湾城镇群建设成为具有国际影响力和竞争力的特色城镇群。

海峡西岸湾区由泉州湾、厦门湾、福州湾等台湾海峡西岸多个湾区组成的大湾区。改革开放后，海峡西岸城市群以厦门特区的设立为起点开始了新时期对外开放的历程。2008 年，正式批复《海峡西岸城市群协调发展规划》，规划区域以福建省（9 市）为中心，包含浙江省（3 市）、江西省（4 市）、广东省（4 市），明确定位为两岸人民交流合作先行先试区域，服务周边地区发展新的对外开放综合通道，以及东部沿海地区先进制造业的重要基地。

（来源：《区域与城市经济》2017 年第 2 期）

粤港澳大湾区的发展现状及前瞻

粤港澳大湾区指的是由广州、深圳、珠海、佛山、惠州、东莞、中山、江门、肇庆 9 市和香港、澳门两个特别行政区形成的城市群。这个湾区实力之雄厚，GDP 总量达 1.4 万亿美元，对外贸易总额超过 1.8 万亿美元，拥有世界上最大的海港群和空港群。

粤港澳大湾区目标是第四大湾区，从中国的情况来看，粤港澳可以算得上是最适合发展湾区经济的地区之一，构建粤港澳大湾区的设想也早已进入决策层的视野。2009 年完成的《大珠三角城镇群协调发展规划研究》把“湾区发展计划”列为空间总体布局协调计划的一环。2010 年粤港澳三地政府联合制定《环珠三角宜居湾区建设重点行动计划》，以落实上述跨界地区合作。广东省 2016 年政府工作报告，也包括“开展珠三角城市升级行动，联手港澳打造粤港澳大湾区”等内容。2017 年 3 月 5 日召开的十二届全国人大五次会议上，李克强总理在政府工作报告中提出，要推动内地与港澳深化合作，研究制定粤港澳大湾区城市群发展规划，发挥港澳独特优势，提升在国家经济发展和对外开放中的地位与功能。

目前，粤港澳地区科技创新实力非常突出，有通讯电子信息、新能源汽车、无人机、机器人等高端产业集群。粤港澳地区还拥有 1 个国家级自主创新示范区、3 个国家创新型城市、超过 200 所普通高校和 200 万在校大学生，拥有 30 名中国科学院院士、工程院院士，12 个国家重点实验室，以及华为、比亚迪、腾讯等一大批全球知名的创新型企业。此外，粤港澳大湾区还存在石油化工、服装鞋帽、玩具加工、食品饮料等中低端产业集群，这意味着其拥有巨大的传统制造业升级潜力。随着粤港澳三地合作加深以及科技创新带动，区域内传统制造业将逐步迈向高端，制造业升级将成为大湾区重要的产业和经济

发展动力。

（来源：每日财经网 2017-3-20）

两大湾区比拼决定中国未来——粤港澳大湾区对比杭州湾

自3月《政府工作报告》明确提出“粤港澳大湾区”概念之后，“粤港澳大湾区”一直是中国区域经济的最大热词，更有论者指，“粤港澳大湾区”和“雄安新区”是“一南一北、一北院一南院”。然而，站在中国区域经济既有的格局来看，京津冀地区和雄安新区还远未成气候，站在中国区域经济既有的格局来看，真正和粤港澳大湾区可比的，应该要数环杭州湾地区。粤港澳以香港、广州、澳门形成三个顶点，杭州湾地区也以上海、杭州、宁波形成三个顶点，颇有些可对应的地方。

上海和香港的同与异

珠江口和长三角，相似而又不大相同，其相似之处中，极为重要的一点是香港和上海的相似，而她们最大的不同，也可说主要就是香港和上海的不同。从制度上看，上海和江浙两省属于同一体制，不存在一个明显隔离的物理边界，理论上较香港和广东的联系还要密切得多。但从发展状态来看，香港经济高地资源的溢出效应却为珠江口地区注入了快速起飞的源头活水，而上海由于本地资本有限，很难说上海本身为江浙两省提供了多少资金。

观察江浙沪和珠三角的企业家群体，更可见两地气质的不同。江浙地带自古以来就人文鼎盛，江浙人士素来都是中国政界、商界的翘楚，而江浙沪一带绝大多数的顶尖企业家，大抵出生地或籍贯都在这个范围。而活跃在珠三角的企业家就大不相同，更多的是外来者。

2000 年以后的新变化

21 世纪，香港早已不再像昔日那样，作为广东发展最重要的资金来源，外资、台资纷纷抢滩，本地国资和民资也壮大起来，广东的珠三角部分形成了一个生态圈，深圳和广州是这个生态圈的两大极

点。深圳是 20 世纪下半叶以来全球最成功的移民城市，广州则从很大程度上承接了香港的产业转移。

以阿里的崛起为标志，杭州突然走入镁光灯的中央。然而回溯改革开放以来的历史，杭州虽然低调，但一直稳扎稳打，相较长江流域的南京、武汉、重庆、成都，杭州最大的优势，是他身后的浙江。在中国成功的民营企业和民营企业榜单上，杭州几乎可与深圳比肩，而超过上海和广州。数据显示，杭州的 A 股上市公司有 116 家，而广州只有 84 家。

珠江口和杭州湾的未来

展望未来，珠江口地区和杭州湾地区，谁可更胜一筹，还是未定之天。现代经济，关键在于资源的流动，流动带来活力，更带来动力。影响一个区域中长期发展的因素，无外乎人才流、资金流、信息流和货物流，哪个地方能最有效汇聚这些资源流就能占得发展先机。

在人才流方面。珠江口无与伦比的开放性，使得她几乎没有保留地接收其他外地名校的优秀毕业生，而珠三角自身的高等教育和科研院所资源，总体上仍然偏弱，这也是粤港澳大湾区相较于全球领先的知名湾区的一个短板。杭州湾地区情况则相反，江浙沪的高校和科研院所资源，远远超过广东，但江浙沪地区整体的开放性较弱，尤其是上海，本地高校毕业生和非本地高校毕业生，各方面待遇都有明显差别，对外来高端就业的吸引力相对较弱。

在资金流方面，珠江口并不输给杭州湾。珠江口地区拥有香港和深圳两个金融中心，且各有特色。中央政府提出“粤港澳大湾区”，从金融层面也必然有从顶层上统筹港深两地资本市场功能的意图，香港和中国内地的经济一体化进程早已不可逆，回归二十年后，以珠江口地带为楔口，进一步增强香港和珠三角地区的一体化，被视为更有效驾驭香港的手段。

在信息流方面，深圳和杭州，分别以腾讯和阿里占据互联网产业

的两大高地。在互联网经济层面，广州和上海分别拱卫深圳和杭州，深圳和杭州占据技术和平台的原点，而广州和上海的互联网企业，则聚焦商业和社交的应用场景。这一层面上，两地一时难分伯仲。

货物流是珠江口相对的短板。珠江受地转偏向力影响，东岸是深水良港，西岸岸线较差，而杭州湾南北两岸都有世界级港口。然而，从长远来看，货物流相较于人流、资金流、信息流，早已不是那么重要的因素，航运和贸易中心最关键的竞争要素，已不完全基于港口的物理属性，而在于其规则制定权和市场公信力。

一个国家的繁荣，离不开这个国家头部地区的繁荣。珠江口和杭州湾，就是中国数一数二的头部地区，她们的未来，是这个国家的未来。

（来源：瞭望智库 2017-7-2）

各地湾区经济发展措施

绍兴：拥抱大湾区时代——加快开放发展述评

潮起杭州湾。正在爬坡过坎的绍兴，又一道必答题摆在了眼前。

今年 6 月，“湾区经济”首次进入省党代会报告，成为各界热议的新词。7 月 31 日，绍兴市委常委扩大会议在分析上半年经济社会形势时明确提出：要融入“大湾区”，推进大开放，加强国际产能合作，加大招商引资力度。显然，大开放大发展的背景下，绍兴清醒地认识到，湾区经济时代已然来临。近年来，绍兴正在通过不断地努力，奋力搭上这趟“快班车”以实现弯道超车。

大交通构建通途

湾区要成型，交通要先行。在融入大湾区的过程中，绍兴正在通过大交通网络的构建完善，确立自己在大湾区中的优势。

在越城区和柯桥区，杭绍城际轨道交通项目的多个工地，正在热火朝天地推进。悄然启动的杭绍甬高速的大通道项目，使得绍兴迈入

了小步快跑阶段。今年上半年，甬金铁路和杭绍台铁路完成初步设计评审，杭绍台高速完成形象进度 17%，曹娥江上游“两闸一航道”项目完成批复……一连串的大动作，不断丰富着绍兴综合交通运输网络的版图，为绍兴融入大湾区做好铺垫。

大平台集聚要素

绍兴近年来的产业大平台建设已经卓有成效，对“高大上”项目的吸引力不断增强。今年 7 月，绍兴滨海新城管委会与绍兴德能有限公司举行签约仪式，总投资 52.35 亿元的德能动力电池三元材料项目正式落户滨海新城。这是今年滨海新城签约落户的第三个投资超 50 亿元的大项目。环杭州湾的滨海新城、上虞杭州湾经济技术开发区、袍江经济技术开发区、柯桥滨海工业区四大产业集聚区，如今已经连成一片。这片区域 GDP 占全市近两成，工业总产值占全市近三成，战略性新兴产业产值占全市近四成，已经成为绍兴市乃至全省经济发展的战略大平台，为湾区经济时代的到来做好了准备。

大格局抢抓机遇

眼下，绍兴市委市政府已经明确要制定实施《绍兴市深度参与“一带一路”建设行动方案（2017-2020）》，编制义甬舟大通道嵊新区域通道经济发展规划，对接上海自贸区和中国（浙江）自贸区，深化通关一体化改革，积极拓展“义新欧”、“甬新欧”国际班列业务。

可以想见，上下齐心的绍兴，势必成为未来大湾区的重要节点城市，成为环杭州湾经济带中的一抹亮色。

（来源：《绍兴日报》2017-8-15）

杭州：开启湾区经济新格局 培育竞争新优势

开启湾区经济新格局，对于杭州湾发展而言，开放依然是湾区发展的活力源泉，创新是湾区发展的根本动力，宜居是湾区发展的魅力所在，区域协同是湾区发展的客观要求。当下，杭州湾发展迫切需要

发挥区域协同的力量，以释放出磅礴的活力。

统筹湾区规划 增强纵向协调功能

统筹规划方面，杭州首先要加强统筹规划，在浙江省“十三五”规划指导下，编制杭州湾保护开发的专项规划，统筹与加强杭州湾产业布局和保护开发；其次要强化规划引导管控，落实主体功能区制度，强化土地规划“底盘、底数、底线”作用，统筹保耕地、保发展、保生态，优化国土开发布局；再次要加强杭州湾保护开发的协调工作，避免不同地区之间产生产业同构、区域规划冲突等问题；最后要通过优化湾区 GDP 增减机制和财政收入补偿机制，建立突破行政区划限制的湾区利益分配机制，从而更好促进湾区的保护与发展。

坚持交通先行 完善基础设施建设

基础设施方面，可围绕杭州湾的空间布局，按适度超前原则，加快推进湾区交通基础设施一体化建设：一是完善杭州湾高速公路网建设，尽快完善环杭州湾产业带、温台沿海产业带高速公路路网；二是加快河道水运网建设，充分挖掘杭甬运河的航运能力，改造提升杭嘉湖宁绍地区的河网；三是加快杭州湾港口群建设，大力提升港航物流服务水平 and 集疏运服务水平；四是加快城际铁路建设，加快推进杭州南站经绍兴、嵊州、新昌、天台、临海至台州的杭绍台城际铁路规划建设；五是启动空铁联运项目；六是开展综合交通改造。

坚持创新驱动 推进智造走廊建设

创新驱动方面，杭州经济技术开发区、大江东产业集聚区、钱江新城、萧山经济开发区、滨江区、钱江世纪城需要坚定不移走“高端高新、智能智慧、集聚集约、优质优美”的可持续发展道路，努力在杭州湾保护和开发中发挥示范引领作用：一是坚持创新驱动，提升杭州湾创业创新水平；二是坚持集聚领先，打造杭州湾产业升级版；三是坚持开放带动，构筑杭州湾竞争新优势；四是坚持产城融合，建设杭州湾美丽智慧城市。

加大环境共保 综合治理水域环境

环境保护方面，一是坚守六条绿色生态带，开展分级保护；二是加快大江东国家特色湿地公园建设，发挥湿地的巨大生产力和生态、经济和文化价值；三是加强钱塘江河口综合治理，加强“固堤”建设，补足防洪短板，全面提升钱塘江河口防洪防潮能力；四是优化产业结构，提高治理水平，加大工业调整力度，加快淘汰落后产业，禁止转移或引进重污染项目；五是增强水生态意识，引导和树立公众治水、全民护水的观念，形成合力。

集约利用土地 优化产城发展空间

土地利用方面，一是落实最严格耕地保护制度，按照“占优补优、占水田补水田”的要求，严格落实耕地占补平衡，有序推进土地整治；二是落实最严格节约集约用地制度，以土地要素市场化配置改革为动力，加速用地政策差别化，确立优地优用导向；三是综合考虑杭州湾保护开发的实际，在建设用地政策方面给予杭州湾适当的倾斜，提供土地要素的保障。

提升文化价值 拓展杭州湾旅游新蓝海

文化提升方面，一是开展古海塘历史文化保护，沿海地区古海塘由于种种原因遭破坏严重，迫切需要开展古海塘历史文化保护；二是挖掘杭州湾综合价值，建议增设钱塘江夜游游船、渔人码头，发展杭州湾水上旅游产业，挖掘钱江潮、跨湖桥文化；三是提升杭州湾文化软实力，加强与国内外湾区的人文交流，发挥湾区的特殊纽带作用，为杭州湾融入“海上丝绸之路”战略提供决策咨询，拓展杭州湾旅游保护开发新蓝海。

（来源：《杭州日报》2017-2-6）

《东莞市海洋经济发展十三五规划（2016-2020）》勾画宏伟蓝图

近日，东莞发布《东莞市海洋经济发展十三五规划（2016-2020）》（下称规划），提出到 2020 年东莞全市海洋总产值力争达到约 1110 亿元，年均增长约 8%，并首次明确了打造东莞特色的“红+蓝”滨海旅游业和积极融入粤港澳大湾区建设的具体思路，力争将滨海湾新区纳入国家“一带一路”和粤港澳大湾区国家战略，升级为省级乃至国家级开发区。

力争海洋总产值达 1110 亿元

规划认为，十三五时期，在海洋强国、“一带一路”战略以及粤港澳大湾区建设等国家战略指引下，东莞海洋经济发展既迎来新的发展机遇，也面临着海洋经济发展引领作用有待增强、产业布局有待优化、海洋基础设施建设有待完善、海洋生态文明建设有待强化等挑战。为此，规划提出，到 2020 年东莞全市海洋总产值力争达到 1110 亿元，年均增长约 8%。以陆海统筹、提质增效、科技创新、区域协调和绿色环保等“五个坚持”为基本原则，以“协调、创新、绿色、开放、共享”五大发展理念为引领，努力将东莞建设成国家海洋战略实践先行区、珠三角海洋生态文明示范点、珠江口东岸现代海洋产业集聚区。

将滨海湾新区升级为国家级开发区

规划还提出要加强四大海洋经济主体区（麻涌、沙田、虎门和长安）协调发展。打造具东莞特色的“红+蓝”滨海旅游业，重点推进滨海湾新区现代海洋产业聚集区建设。搭建东莞市海洋产业创新平台、企业走出去服务平台、对外投资的金融平台、先进产业的示范平台和国际文化交流平台。积极融入粤港澳大湾区建设，加强与深圳、广州在交通对接、产业互动、协同创新、环境治理等层面的全方位合作，积极担当港深穗等地商品贸易的供给者，以及高端产业转移和技术创新成果产业化的基地，主动对接广东自贸区，推广出口退税无纸化等

37 项改革经验。力争将滨海湾新区纳入国家“一带一路”和粤港澳大湾区国家战略，升级为省级乃至国家级开发区。

（来源：《羊城晚报》2017-4-26）

深圳：粤港澳大湾区来临，如何抓住机遇融入湾区时代

关于深圳如何在更大的战略格局中确立更高的目标追求，大湾区战略打开了富有想象力的空间。在粤港澳大湾区中，深圳与香港的结合既有地缘上的优势，在产业上也可实现科技与金融的互补，打造科技金融中心。

前海蛇口自贸区打造粤港澳大湾区对外开放桥头堡

融入湾区时代，深圳前海蛇口自贸片区将成为深圳在粤港澳大湾区中对外开放的门户枢纽。数据显示，在制度创新方面，前海蛇口自贸片区在全国率先形成与开放型经济体系相适应的新体制、新模式，2016 年新推出 106 项改革创新成果和 93 项改革创新案例；在金融的对外开放方面，蛇口在全国率先推动实现跨境人民币贷款、跨境双向发债、跨境双向资金池和跨境双向股权投资等“四个跨境”；在投资贸易便利化方面，蛇口制定了全国最短的负面清单，推进国际贸易“单一窗口”建设，探索基于跨境贸易全产业链的“前海模式”。

淡化行政边界 加快交通基础设施互联互通

湾区强调高度区域融合，淡化区域间的行政边界，实现人员、货物、资金、信息的自由流动，无论是与周边城市的融合，还是对外的开放，交通的互联互通都是基础条件，而这也是深圳长期以来存在的短板。在打通深圳与周边城市的“任督二脉”上，交通基础设施建设显然还有不少文章可做，一方面要进一步加强深港之间的无缝对接，比如修建港深西部快轨，另一方面要进一步加强珠江东西两岸的连接，超前规划交通基础设施，关键在于让轨道交通沿着湾区进行布局。

（来源：南方网 2017-3-6）

各国湾区经济经验借鉴

百年纽约湾区：跨区域协作打造 光荣与梦想

纽约湾区，又称为纽约大都市区。这个由纽约州、康涅狄格州、新泽西州等 31 个县联合组成，面积达 33484 平方公里的纽约湾区，在 19 世纪 80 年代开始逐步发展。如今，纽约湾区以发达的金融和制造业、便利的交通、整体水平极高的教育和环境吸引了超过 4347 万人口，占美国总人口的 10%，是国际湾区之首。

纽约作为大都市带中心的核心城市，其对周边地区的辐射范围远远超出了纽约市甚至纽约州的政府管辖范围。在更广阔的空间范围内进行规划配置，实现资源的帕累托效应，一个跨行政区域的规划在其中必不可少。

成立于 1921 年的纽约区域规划委员会，是区域规划探索的纯粹的非政府机构，于 1929 年发表《纽约及其周边地区的区域规划》，而该规划也成了“世界上第一个关于大都市区的全面规划”，不但对纽约地区交通、管理、社区系统产生了超过 70 年的影响，同时大力倡导政府与企业的合作。这次规划具有突出的区域视野，努力将城市和周边区域作为整体考虑，而面临的主要问题是适应城市爆炸式增长、物质空间建设落后于经济增长速度。

2013 年 4 月 19 日，纽约区域规划协会宣布启动纽约大都市地区第四次规划，为接下来 25 年的地区增长和管理提供策略。第四次纽约大都市地区规划围绕目前最紧迫的气候变化、财政不确定性和经济机会下降等挑战展开，提出了“经济、包容性和宜居性”目标。预计到 2040 年，增加 190 万就业岗位和 370 万人口。

（来源：《21 世纪经济报道》2017-5-6）

旧金山湾区：创新贯穿的产业链

2015 年，旧金山湾区总 GDP 高达 7855 亿美金，超越纽约市，仅次于世界 18 个国家。旧金山湾区名校林立，包括加州大学伯克利分校、斯坦福大学、加州大学旧金山分校等，吸引大批顶级人才聚集，被称作“最靠近梦想”的地方。湾区包括 9 个县市，拥有 700 多万人口，主要有三个大城市群：旧金山、奥克兰、圣何塞和众多各具特色的小城市。一为湾区的政治和金融中心、文化教育中心，一为港口和工业中心，一为高新技术中心而以硅谷之名传世。

三个城市中，旧金山市一带得到最先发展。1848 年，在加州首府萨克拉门托附近发现金矿，美国西部冒起淘金热。1850 年，加利福尼亚成为美国第 31 个州。次年，旧金山成为美国第 4 大港，旧金山地区逐渐发展起来。到 1915 年，巴拿马太平洋国际博览会在旧金山举行，庆祝巴拿马运河的通航，因美国东西海岸的便利通航而从此进入加速发展的阶段。

奥克兰港现在在美国西海岸三大主要商港之一，1852 年建市，稍晚于旧金山市。奥克兰深水港直接通往旧金山湾和太平洋，是美国西海岸造船工业基地。二战期间美国军事造船业在此集中，拉动了造船业的发展，其他产业也随之发育起来。奥克兰主要工业有电动设备、玻璃、数控机械、汽车和生物制药等。可以看到，奥克兰的产业以制造业和港口业为主。

圣何塞则是在 20 世纪末开始加速兴起的。圣何塞一带长期是湾区和加州北部的农业重点区域。20 世纪 90 年代，IT 产业在这一带崛起，随后新创的企业又引领了网络和生物技术的浪潮，成为美国有巨大影响力的新兴城市，也因为创投资金的集聚而成为全球创业者向往的天地。尤其值得指出的是，硅谷附近有几所美国一流大学如斯坦福、伯克利和加州理工等，就近为硅谷的科技创新提供了源源不断的新血。

（来源：每日财经网 2017-3-20）

东京湾：产业逐步升级 要素自由流动

作为目前全球 GDP 规模最大的湾区，日本东京湾区可谓无限繁华。报告显示，2015 年，该湾区 GDP 总量达 1.8 万亿美元，常住人口达 4347 万。东京湾区聚集了日本 1/3 人口、2/3 经济总量、3/4 工业产值。东京湾区经济发展形态演变主要经历了港口经济、工业经济、服务经济、创新经济四个阶段，既有日本政府的规划引导，更有产业和市场的自然发展。

政策引导，让市场发挥主要作用

日本政府在 1951 年颁布《港湾法》，规定由政府对整个国家港口发展的数量、规模和政策进行统一规划部署。1967 年颁布的《东京湾港湾计划的基本构想》建议把东京湾沿岸各港口整合为一个分工不同的有机群体，形成一个“广域港湾”。其特点为各地方港口管理机构拥有对港口的基本管理权，各地方政府组建运输省，共同协商管理对港口群进行规划协调，内部联合，以整体利益为目标，提高整体知名度，港口运输错位分工，协调发展，费用统一定价以消除各港口之间的恶性竞争，实现港口群最大利益。

发展的同时注意保护环境

在东京湾大力发展工业的同时，也曾带来环境污染问题。据日本国土交通省发布的报告显示，1991 年，在东京湾区人工海岸线上，制造业从事者占到了 30%，到 1996 年，该比例下降到了 23%，到 2001 年，下降到了 20%。与此同时，该地区第三产业的劳动人口越来越多。到 2012 年，第二产业占东京湾区的 GDP 不到 20%，其余为第三产业。早期的东京湾重工石化都被转移，东京湾转而发展服务业，经历了产业的升级。目前东京以高端制造业为主，有新的金融中心，为高端制造业提供金融服务，促进贸易和港口的发展。

体制对接，让生产要素自由流动

东京湾各港口群虽然保持各自独立经营，但在对外竞争中则形成一个整体，提升了东京湾港口群的整体竞争力，各种生产要素在城市群中自由流动，促使人口和经济活动更大规模地集聚，形成了城市群巨大的整体效应。

（来源：《21 世纪经济报道》2017-5-6）

国际著名“湾区”发展经验及启示

目前全球有三大世界级的经济湾区，一是美国旧金山湾区，二是纽约湾区，三是亚洲的东京湾区。东京湾经济带从开发至今，一直以制造业为主导产业，保持了“世界工厂”的称号；而旧金山湾区则是美国最大的集高新科技制造中心、金融中心以及交通枢纽中心等于一体的综合型湾区。这两大湾带给中国湾区经济发展的启示有如下几点。

一是重视市场机制配置资源的基础作用与政府规划主导和干预相结合。1950 年，日本政府就制定颁布了“国土综合开发法”，并于 1956 年 4 月制定颁布“首都圈整備法”，依法制订相应的开发实施计划。

二是积极借鉴国外先进发展规划经验，并形成自身特色。日本经济发展长期实行贸易立国战略与技术立国战略，在工业化的基础上实现了现代化，大进大出的经济运行基本特点进一步凸显，并且在引进、消化、吸收欧美技术的基础上，形成了具有强大竞争力的产品创新和升级换代能力、抢先占领国际市场的能力，成为继美国之后出现的又一个“世界工厂”。

三是城市功能分工明确，使得集聚效应发挥最大化。经过多年的发展，东京湾港口城市群已经形成了鲜明的功能分工体系，各主要港口城市根据自身基础和特色，承担不同的功能。

四是完善的市场规则。在美国旧金山湾区的“硅谷”地区，其创新科技生态系统是自下而上自发形成的，市场很少受到管制，政府充当市场环境创造者和培育者的角色，积极推进相关法律法规的制定与实施，努力取消贸易壁垒，形成了比较成熟的政府与市场间的关系。

五是发达的产业集聚带需要完善的公共交通网络作支撑。日本贸易依存度极高的重化工制造业，主要集中在沿海港口城市，大企业和相关产业向沿海港口城市的集聚，促进了东京城市圈公共基础设施的大规模建设。美国旧金山湾区则由密集的州际公路、加州州道以及国道等公路组成公路交通网络，同时还具有三个国际机场组成的航空网络。

六是人才集聚促使湾区成为教育和科研机构高度密集的地区。东京一个市就集聚了全日本 120 所大学的 1/5 以上和大学教员的 30%。旧金山湾区则聚集了一批美国著名的高等学府以及研究性机构，其中有四个世界级的研究型大学、五个国家级研究实验室。

（来源：国研网 2016-2-18）