

对湾区经济的一些认识和思考

黄 勇 陈文杰

摘要：大湾区是建设世界级城市群和参与全球竞争的重要空间载体，湾区经济已经成为当今世界经济版图的突出亮点。随着粤港澳大湾区建设上升为国家战略，“湾区经济”迅速成为全国关注的热点。基于对“湾区经济”概念、特征和成长演进规律的认识，以及对世界三大湾区发展经验的把握，本文提出建设“环长江口—杭州湾大湾区”，在全国形成两大湾区“双雄”并峙格局的构想。同时，对两大湾区进行多维度比较分析，进一步查找与世界三大湾区发展水平的差距。最后，聚焦环长江口—杭州湾大湾区，提出浙江参与建设的基本方略和重大举措。

关键词：湾区经济 世界三大湾区 中国两大湾区 浙江方略

作者简介：黄 勇，浙江省政府咨询委员会学术委员会副主任、浙江省发展规划研究院学术委员会主任、研究员；

陈文杰，浙江省发展规划研究院高级经济师。

2017年3月的全国人大五次会议上，李克强总理在政府工作报告中首次出现“粤港澳大湾区”概念。同年10月，粤港澳大湾区建设正式写入党十九大报告。标志着粤港澳大湾区建设上升为国家战略。与此同时，“湾区经济”迅速成为全国关注的热点。本文就湾区经济的概念和特点、中国湾区经济发展格局，以及浙江参与湾区经济建设等问题进行分析探讨。

一、何谓湾区经济

（一）基本概念

所谓“湾区”，是指由一个海湾或若干个相连的海湾及毗邻陆域和岛屿共同组成的区

域。国际上，将在“湾区”这种特定地域上形成的经济集聚现象称之为“湾区经济”。世界银行的一项数据显示，全球 60% 的经济总量集中在入海口，75% 的大城市、70% 的工业资本和人口集中在距海岸 100 公里的海岸带地区。湾区经济已成为世界各国参与全球化、确立竞争优势的重要载体。从经济地理学角度看，湾区经济更多是基于地理特征和地域分工的一种经济社会活动集合，强调国际化和现代化的城市发展形态与现代经济发展形态的融合。大湾区不仅是一个有海洋水域的物理概念，更多的是一个打破区域行政分割，以市场配置资源为主导的经济区概念，具有开放与协同发展的特点。湾区非同寻常的地理位置，加上临港产业群以及衍生的经济效应，往往处在同一时期区域经济发展的高级形态。港口与城市作为湾区空间的重要组成部分，发挥着纽带与辐射作用。

（二）典型代表

国际上有影响力的著名湾区，通常由多个重要城市共同构成都市区和城市群。目前，全球最为著名的三大湾区是美国的纽约湾、旧金山湾和日本的东京湾。

1. 纽约湾区。由纽约州、康涅狄格州、新泽西州等 31 个州市联合组成，人口 2340 万人，面积 1.74 万平方公里。城市化水平达到 90% 以上。2015 年生产总值（GDP）达 1.4 万亿美元，经济密度（每平方公里产出 GDP）达到 0.8 亿美元/平方公里。纽约市是纽约湾区的中心和美国第一大港口城市，全球 500 强企业有 40% 在此落户，曼哈顿中城是世界上最大的中央商务区（CBD），华尔街是世界金融的心脏，拥有纽约证券交易所和纳斯达克交易所，聚集了 100 多家国际著名的银行与保险公司的总部，是名副其实的“金融湾区”。

2. 旧金山湾区。指环绕美国西海岸旧金山海湾一带的地域，共有 9 个县、101 个城市，总人口超过 700 万人，面积 1.79 万平方公里。2015 年，旧金山湾区 GDP 达 0.76 万亿美元，经济密度 0.42 亿美元/平方公里。湾区内有旧金山、奥克兰和圣何塞三大中心城市，是美国高科技产业集中地区。湾区内拥有 20 多所研究型大学，其中斯坦福大学、加州大学伯克利分校等闻名世界，还有航天、能源研究中心等 5 个国家级实验室。不仅驻扎着 30 多家私人创业基金机构，而且集中了全美超过 40% 的风险资本，是名副其实的“高科技湾区”。

3. 东京湾区。包括东京都、埼玉县、千叶县、神奈川县等“一都三县”。人口 4347 万人，占日本总人口近 30%；面积 3.68 万平方公里。湾区内拥有东京、横滨、川崎、船桥、千叶等 5 个大城市。2015 年，东京湾区 GDP 达 1.8 万亿美元，经济密度达到 0.49 亿美元/平方公里。拥有日本最大的港口群和航空网络，是日本最大的重化工业基地，形

成了京滨、京叶两大工业地带，以及装备制造、高铁、化工、现代物流和高新技术等产业集群，是名副其实的“产业湾区”。

（三）主要特征

分析上述三大湾区，普遍具有以下四个方面的特征。

1. 交通枢纽。湾区多三面环陆、海岸线长、腹地广。湾区发展初期十分倚重于港口，在面积相对狭小的空间培育多个港口城市，湾区及其城市内部建立起快捷完善的公共交通体系。例如，东京湾区拥有由横滨港、东京港、千叶港、川崎港、木更津港、横须贺港等 7 个港口组成，且首尾相连的马蹄形港口群，年吞吐量超过 5 亿吨。拥有羽田、成田两大国际机场，2016 年旅客吞吐量分别为 7985 万人次和 3905 万人次。由东海道、北陆、东北等新干线和数条高速公路一起，构成了东京湾立体交通网。纽约湾区拥有世界优良天然深水港纽约港，有水运航线、铁路运输线、地铁和稠密的公路网，以及肯尼迪国际机场、纽瓦克自由国际机场和拉瓜迪亚等三个现代化空港。

2. 开放门户。港区具备天然的对外开放地利环境。港口城市作为湾区经济的基本单元，既是对外开放的重要门户，又是连接本国市场和国际市场的重要节点。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、发达的国际交往网络与强劲的经济增长，发挥着引领创新、聚集辐射的核心功能，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。高度开放的市场环境，使得湾区成为大量外来人口的聚集地，而且多元文化又进一步促进了湾区开放，激发与反哺湾区经济的创新发展。例如，纽约作为一座世界级国际化大都市，拥有来自 97 个国家和地区的移民，在此使用的语言达到 800 种。

3. 经济重镇。湾区一般都拥有强大的产业集聚能力，形成强有力的经济核心区，呈现“多圈、多核、叠合、共生”的形态，面向全球、面向市场、面向腹地，高密度汇集人才流、资金流、信息流、资源流和贸易流。三大湾区服务业增加值比重均在 80% 以上，金融保险业发达，创新资源集聚，区域创新体系完善，成为全球最具经济活力的地区。例如，2015 年，东京湾区经济总量占到日本全国的 41%，集聚了 NEC、佳能、三菱、丰田、索尼、东芝和富士通等一大批世界著名企业；纽约湾区制造业产值占全美的 30%；位于旧金山湾区的“硅谷”以不到全美 1% 的人口，创造了全美 5% 的 GDP、1/3 的高科技出口产品，孕育了谷歌、苹果、脸谱、英特尔和特斯拉等全球知名科技型企业总部和全美第二多的世界 500 强企业。

4. 环境宜人。湾区一般依山傍水，自然环境优越，昼夜海陆风更替产生的大气交换

使空气格外清新，居住环境静谧安逸，并且有着丰富的户外活动场所，非常适宜人类居住。例如，旧金山湾区属亚热带地中海气候，常年阳光充足，冬暖夏凉，碧海蓝天；纽约湾属北温带，四季分明，雨水充沛，气候宜人。世界三大著名湾区都拥有发达的高等教育，如纽约湾区拥有 58 所大学，其中纽约大学和哥伦比亚大学为世界著名大学，作为世界经济中心提供了良好的职业发展机会，成为吸引全球各类高端人才的集聚之地。东京湾区以高品质的都市生活、富有艺术气息的文化氛围等优点，在英国著名生活杂志 Monocle 评选的“全球最宜居城市 TOP25”中连续三年蝉联冠军。

（四）成长规律

纵观上述三大湾区的发展，主要经历了港口经济、工业经济、服务经济、创新经济的演进过程。湾区经济形成初期，主要依托码头及近岸陆域，以发展港口物流功能为主。进入工业化时期，临港工业兴起，布局钢铁、冶金、炼油、石化、汽车、造船等重化工；同时，经济活动向腹地转移，带动沿湾腹地经济升级和副中心城市发展。进入后工业化时期，生产性服务业和围绕城市都会的生活性服务业兴起，成为金融、总部、研发等高端服务核心。随着以互联网为代表的新技术和新经济迅速发展，湾区凭借长期积累的科技创新能力和全球资源配置优势，以智能制造和现代服务为代表的产业体系不断迭代升级。

表 1 世界三大湾区的发展演变历程

	初 期	中 期	后 期
纽约 湾区	19 世纪中期，在工业革命的推动下，制造业快速发展，以劳动密集型、资本密集型的轻工业为主，包括制糖、出版和服装等主要支柱产业	二战结束后，随着城市劳动力、商务成本上升，在技术革新推动下，制造业开始从中心城市迁出，湾区逐步进入工业化后期发展阶段	20 世纪 70—80 年代，产业发展呈现知识经济主导型的特点，金融保险、专业服务等服务业快速兴起
旧金山 湾区	19 世纪后半期，淘金热兴起，湾区最初为淘金提供设备，发展成为湾区制造业中心，同时发展金融业	在后淘金期，随着制造业逐步衰退，金融业逐步成为主导，金融业快速发展	湾区城市逐步形成，在全球优质人才、资本、技术等高端要素的驱动下，创新经济快速成长，逐步引领全球经济发展
东京 湾区	20 世纪 60 年代前，京滨、京叶两大工业区产业聚集和企业集中的初级工业化阶段	20 世纪 60 年代开始，重化工业向外扩散阶段	20 世纪 80 年代之后，京滨、京叶两大工业区重视发展知识技术密集型产业阶段

资料来源：作者根据世界三大湾区发展概况的相关文献整理而得。

（五）空间组织

湾区经济本质上属于都市区经济，是都市区经济的一种特定地域类型，其空间组织带有明显的都市区特征。湾区中心城市与周边区域之间，依托现代化交通和信息网络等基础设施高效衔接，形成经济、社会、文化等方面的紧密联系。各个中心城市之间分工合作，大、中、小城市在空间上有序分布，人口和经济活动在地理上有效集聚，形成层级有序、分工合理、协同发展格局。其中，核心大城市统率湾区发展，在全球科技创新、资源配置、产业链布局中具有重大影响力。

二、中国湾区经济未来格局展望

（一）最有可能形成两大湾区“双雄”并峙

据统计，中国海湾面积大于10平方公里的有150多个，大于5平方公里的有200多个（包括河口湾和潟湖）。从地理上看，最大的三个湾区分别是：以北京市和天津市为“双核”，包括胶东半岛、辽东半岛的环渤海大湾区；以上海市为核心，杭州市、宁波市和苏州市、南通市等城市为支撑的环长江口—杭州湾大湾区；以香港特区、深圳市、广州市等城市为核心的粤港澳大湾区。

粤港澳大湾区由香港、澳门两个特别行政区和广东省的广州市、深圳市、珠海市、佛山市、中山市、东莞市、惠州市、江门市、肇庆市等9个城市组成，面积达5.6万平方公里，覆盖人口6600万人。粤港澳大湾区建设已被写入党的一大报告，提升到国家发展战略层面，正在着力建设成为更具活力的经济区、宜居宜业宜游的优质生活圈和内地与港澳深度合作的示范区，总体目标是打造国际一流湾区和世界级城市群。

环渤海大湾区幅员非常辽阔，包括北京市、天津市、河北省、辽宁省、山东省等5个省市。与另外两个湾区不同，由于地形地貌的天然分割，环渤海大湾区范围内由三个相对独立的次级经济区组成，即京津冀、山东半岛和辽东半岛。从目前来看，这三个次级经济区互相之间的联系是核心城市的辐射范围彼此断裂，尚难形成整体合力。在今后一定时期，空间组织分三个板块推进较为现实。也就是说，环渤海大湾区的整体开发格局一时尚难形成。

环长江口—杭州湾大湾区地处长三角地区，是中国经济增速最快、总量规模最大、最具发展潜力的经济板块，被国家定位为中国综合实力最强的经济中心、亚太地区重要的国际门户、全球重要的先进制造业基地、中国率先跻身世界级城市群的地区。上海市、江苏省、浙江省的沿湾区域空间相连、人缘相亲、文化相通、经济相融，市场活力强劲，交通支撑有力，海港和航空枢纽门户效能强大，教科资源丰富，生态环境宜人，城市化、

市场化和国际化程度高，长三角区域一体化发展趋势已初现端倪。因此，这里是最有可能孕育和形成中国第二个大湾区的地区，即以上海市为龙头，江浙两省联动，共同打造环长江口—杭州湾大湾区。在地域构成上，遵循世界级大湾区形成的基本规律，在空间上体现临海沿湾，在经济上发挥内在联系，在组织上依托大都市区支撑，在形态上形成“核心+轴线”的扇形架构。比较合理的地域范围构成是，以上海市为核心，以浙江省的环杭州湾六市（杭州市、宁波市、嘉兴市、湖州市、绍兴市和舟山市）为南翼，以江苏省的环长江口三市（苏州市、无锡市、南通市）为北翼。

（二）环长江口—杭州湾大湾区与粤港澳大湾区的比较分析

按上述地域范围，环长江口—杭州湾大湾区面积达到 7.35 万平方公里，比粤港澳大湾区大 1.75 万平方公里；常住人口达到 7947.2 万人，也比粤港澳大湾区多近 1300 万人。两者的经济总量、人均水平和人口密度、经济密度等指标均比较接近。两者近 5 年的年均增速均达到 8.4%左右，高出同期全国水平 1 个多百分点。

表 2 中国两大湾区基本指标对比一览表

	环长江口—杭州湾大湾区	粤港澳大湾区
面积（万 km ² ）	7.35	5.6
人口（万人）	7947.2	6671
人口密度（人/km ² ）	1081	1191.3
GDP（万亿美元）	1.50	1.49
GDP 占全国比（%）	12.24	12.16
人均 GDP（万美元）	1.89	2.23
单位面积 GDP（万美元/km ² ）	2040.8	2297.1
第三产业占比（%）	56.5	67.6

数据来源：作者根据上海市、江苏省、浙江省、广东省《统计年鉴 2017》整理而得。

两大湾区的其他重要发展指标对比情况如下：

1. 门户枢纽。大湾区需要有世界的海港和空港作为依托，建设起对外开放的“海上门户”和“空中门户”，确立在全球范围内资源配置的枢纽地位。

从海港看，环长江口—杭州湾大湾区主要有上海港和宁波—舟山港，粤港澳大湾区主要有深圳港、香港港和广州港。在全球前 20 大集装箱港口排名中，分别是上海港（第 1）、深圳港（第 3）、宁波—舟山港（第 4）、香港港（第 5）、广州港（第 7）。2017 年，环长江口—杭州湾大湾区港口货物吞吐量合计 28.57 亿万吨，相当于粤港澳大湾区的 3.2

倍。两大湾区的集装箱吞吐量则旗鼓相当。其中，上海港是全球首个集装箱容量突破4000万标箱大关的港口，已连续8年位居世界第一。宁波—舟山港成为全球首个年货物吞吐量过10亿吨的港口，已连续9年位居世界第一，并且集装箱业务发展迅速，排位直逼深圳港。

表 3 2017 年中国两大湾区港口吞吐量情况 单位：万吨、万 TEU

湾区及港口		主要指标	货物吞吐量	集装箱吞吐量
环长江口—杭州湾大湾区	沿海合计		171274	6482
	其中：上海港		70563	4018
	宁波—舟山港		100711	2464
	内河合计		114384	600
	沿海港口 + 内河港口合计		285658	7082
粤港澳大湾区	沿海合计		80716	6610.5
	其中：深圳港		24097	2525
	广州港		56619	2010
	香港港			2075.5
	内河合计		8016	991
	沿海港口 + 内河港口合计		88732	7001.5

数据来源：《2017 年规模以上港口货物快报数据》，交通运输部网站，http://zizhan.mot.gov.cn/zfxxgk/bnssj/zhghs/201801/t20180126_2983364.html。

从空港看，环长江口—杭州湾大湾区拥有上海浦东国际机场、虹桥国际机场、杭州萧山国际机场等7个国际机场。粤港澳大湾区拥有香港国际机场、澳门国际机场、广东白云国际机场、深圳宝安国际机场等6个国际机场。目前，无论是旅客吞吐量还是货邮吞吐量，环长江口—杭州湾大湾区都要少于粤港澳大湾区。其中，旅客吞吐量环长江口—杭州湾大湾区相当于粤港澳大湾区的84.1%，货邮吞吐量相当于61.6%。若按单个机场排序，旅客吞吐量和货邮吞吐量处于领先地位均依次为香港国际机场、上海浦东国际机场、广州白云国际机场、深圳宝安国际机场。

从国际航线看，环长江口—杭州湾大湾区和粤港澳大湾区机场都遍及全球。截至2017年底，已有110家航空公司开通了飞往上海浦东、虹桥两大国际机场的定期航班，联通全球47个国家和地区的297个通航点。杭州萧山国际机场拥有国际航线39条，其中亚洲航线32条、北美航线2条、欧洲航线2条、大洋洲航线3条。香港国际机场是亚洲

最繁忙的机场枢纽，在全球排名前 20 条航线中占了 6 条航线。广州白云国际机场覆盖全球 210 多个通航点，其中国际及地区航点超过 90 个，通达全球 40 多个国家和地区。深圳国际机场拥有国际地区航线 40 条，其中亚洲航线 31 条、北美航线 2 条、欧洲航线 2 条、大洋洲航线 5 条。

表 4 2017 年中国两大湾区国际机场情况

湾区机场	旅客吞吐量（人次）			货邮吞吐量（吨）		
	全国名次	本期完成	同比增速（%）	全国名次	本期完成	同比增速（%）
环长江口—杭州湾大湾区合计		169072903			5107763.0	
上海/浦东	2	70001237	6.1	1	3824279.9	11.2
上海/虹桥	7	41884059	3.5	9	407461.1	-5.0
杭州/萧山	10	35570411	12.6	6	589461.6	20.8
粤港澳大湾区合计		201138708			8290063.2	
香港	-	72867000	3.3	-	4938000	9.2
广州/白云	3	65806977	10.2	3	1780423.1	7.8
深圳/宝安	5	45610651	8.7	4	1159018.6	2.9
澳门	-	7165800	8.1	-	375000	14

数据来源：内地机场统计数据见中国民航局网站《2017 年民航机场生产统计公报》；香港国际机场和澳门国际机场的统计数据见相关机场的网站发布信息，没有参与全国机场排名。

2. 城市核心。核心城市在湾区建设中发挥着集聚辐射功能，尤其是在金融、创新、信息、高端制造等领域，具有对全球高端要素配置、产业升级、创新发展等产生巨大集聚和带动能力。

环长江口—杭州湾大湾区“一核”相对突出，即上海市作为核心，其 GDP 在 2017 年突破了 3 万亿元大关，正在加快推进国际经济、金融、贸易、航运、科技创新等“五个中心”建设，努力建设成为卓越的全球城市 and 社会主义现代化国际大都市。另外，苏州市和杭州市的 GDP 均高于 1 万亿元，正在朝着建设成为世界一流城市的目标迈进。粤港澳大湾区的“三核”相对均衡，深圳市、广州市和香港特区的 GDP 均超过 2 万亿元。其中，香港特区作为一座高度繁荣的国际大都市，是全球第三大金融中心，也是十分重要的国际贸易和航运中心；广州市正在加快高水平建设国际航运中心、物流中心、贸易中心、现代金融服务体系和国家创新中心城市；深圳市正在努力建成现代化、国际化创新

型城市。

据世界城市权威研究机构全球化与世界级城市研究组织及网络（GaWC）于 2017 年 6 月发布的《2016 年世界级城市名册》显示，环长江口—杭州湾大湾区和粤港澳大湾区共有 8 个城市入列，其中上海市和香港特区表现最为突出。据中国城市竞争力研究会发布的 2017 中国城市综合竞争力排行榜，两大湾区中排名全国前十的城市各有 3 家。

表 5 中国两大湾区城市等级情况

榜单 \ 湾区	环长江口—杭州湾大湾区	粤港澳大湾区
2016 年世界级城市名册	(1) 一线强 (Alpha +): 上海; (2) 三线强 (Gamma +): 杭州; (3) 三线弱 (Gamma -): 苏州; (4) 自足城市 (Sufficiency): 宁波	(1) 一线强 (Alpha +): 香港; (2) 一线弱 (Alpha -): 广州; (3) 二线中 (Beta): 深圳; (4) 自足城市 (Sufficiency): 澳门
2017 中国城市综合竞争力排行榜	上海 (第 1)、杭州 (第 8)、苏州 (第 9)、宁波 (第 11)、无锡 (第 21)、南通 (第 28)	香港 (第 2)、深圳 (第 3)、广州 (第 5)、东莞 (第 25)、佛山 (第 26)

3. 产业优势。产业是湾区经济的基础。湾区作为国际产业高地，比较其竞争力主要看产业结构水平、制造业水平及金融业水平。当然，这几方面均须企业支撑。

先看产业结构，环长江口—杭州湾大湾区第三产业占比为 56.5%，粤港澳大湾区则达到 67.6%，高于前者 11 个百分点。主要原因是香港特区的第三产业占比长期维持在 90% 以上，其实从两者大陆区域比较，前者比后者只低不到 3 个百分点。就制造业而言，两大湾区可以说势均力敌，各具特色，都是中国制造业最发达的区域。环长江口—杭州湾大湾区制造业发展历史相对较长，产业门类齐全，综合配套能力较强；粤港澳大湾区制造业改革开放后异军突起，外向度高。两大湾区目前都具备了打造世界级产业集群的基础和水平。两大湾区金融业也是各有千秋，居中国领先地位。香港特区是国际上排名靠前的金融中心，上海市也基本成为国际金融中心。中国的证券交易所全都坐落在两大湾区。截至 2017 年底，在世界交易所联合会排名中，上交所股票市场交易额排名第 5，首次公开募股（IPO）融资额排名第 2，市价总值排名第 4；深交所 IPO 数量、融资金额位居世界首位，成交金额、市价总值、上市公司数量分别位列世界第 3、第 7 和第 10；港交所 IPO 数量、融资金额分别居世界第 3 和第 4。

表 6 2017 年中国两大湾区交易所的发展情况

主要指标		上交所	深交所	港交所
股票	上市公司数量（家）	1396（其中 A 股 1417 家、B 股 51 家）	2112（其中主板 476 家、中小板 911 家、创业板 725 家）	2118（其中内地企业 252 家）
	市价总值（万亿元）	33.13	23.13	34
	年度首发上市企业（家）	214	223	160
	年度 IPO 募集资金（亿美元）	203.8	137.1	164.4
基金	数量（只）	202	534	145
	市价总值（亿元）	3238	1253	
债券	数量（只）	7231	4146	1047
	年度债券融资总额（万亿元）	2.97		
	债券托管量（万亿元）	7.4	1.76	

资料来源：上交所、深交所、港交所网站发布的数据。

再从领军企业看，粤港澳大湾区拥有 17 家世界 500 强企业，合计市值 8024.4 亿美元，高于环长江口—杭州湾大湾区的 12 家和 5290.8 亿美元。而独角兽企业则是环长江口—杭州湾大湾区要明显优于粤港澳大湾区。在 2017 中国独角兽企业榜单中，环长江口—杭州湾大湾区拥有 56 家、占到 34.1%，估值合计 2478.6 亿美元、占到 39.4%；粤港澳大湾区拥有 23 家、占到 14%，估值合计 659.85 亿美元、占到 10.5%。

表 7 2017 年中国两大湾区拥有世界 500 强企业情况

	环长江口—杭州湾大湾区	粤港澳大湾区
数量（家）	12	17
营业收入合计（亿美元）	529.08	802.44
主要企业	上汽集团、交通银行、宝武钢铁、华信能源、浦发银行、太平洋保险、恒力集团、绿地集团、吉利集团、物产中大、中国远洋海运、阿里巴巴集团	平安保险、华为、中国华润、南方电网、正威国际、来宝集团、招商银行、联想集团、广汽集团、怡和集团、万科、长江和记、恒大集团、友邦保险、美的集团、碧桂园、腾讯控股

资料来源：《2017 年财富世界 500 强排行榜》，财富中文网，<http://www.fortunechina.com/>。

表 8 2017 年中国两大湾区拥有独角兽企业情况

主要指标 \ 湾区	环长江口—杭州湾大湾区	粤港澳大湾区
数量（家）	56	23
估值前 20 名数量（家）	11	2
估值前 50 名数量（家）	17	8
估值合计（亿美元）	2478.6	659.85

资料来源：科技部火炬中心等联合发布的《2017 中国独角兽企业发展报告》，21 世纪经济网，2018 年 3 月 23 日。

4. 创新资源。湾区经济发展到目前阶段，创新资源禀赋丰度在一定程度上决定了湾区经济的竞争力。创新资源主要体现在国际一流的大学和研究机构，以及科技研发活动所需要的功能平台。

一流大学资源。根据《美国新闻和世界报导》（USNews）发布的 2017 世界大学排行榜，环长江口—杭州湾大湾区有 3 所大学进入世界 200 强，即复旦大学（第 121 名）、上海交通大学和浙江大学（均为第 138 名）。粤港澳大湾区有 4 所大学跻身其中，即香港大学（第 106 名）、香港中文大学（第 154 名）、香港科技大学（第 164 名）和香港城市大学（第 194 名）。可以说两大湾区实力不相上下。

科技创新平台。如果仅从内地看，环长江口—杭州湾大湾区拥有的国家级高新技术产业开发区、国家工程研究中心、国家工程技术研究中心、国家重点实验室等的数量都明显高于粤港澳大湾区。而在科技部组织开展的创新型产业集群试点中，粤港澳大湾区已经有 7 个产业集群纳入到试点名单，数量超过环长江口—杭州湾大湾区。

表 9 目前中国两大湾区拥有创新平台资源情况

类别 \ 湾区	国家级高新技术产业 开发区（个）	国家工程 研究中心 （家）	国家工程 技术研究中心 （家）	国家重点 实验室 （家）	国家创新 型产业集群 （个）
环长江口—杭州湾大湾区	13	20	35	57	4
粤港澳大湾区	9	6	16	25	7

资料来源：作者根据国家发展改革委、科技部、工信部等网站资料整理而得。

5. 经济腹地。湾区经济发展前景与其腹地大小也有紧密关联。一般而言，腹地越大则湾区经济集聚要素的空间越大，两者互动发展的能力也越强。

从内陆腹地看，环长江口—杭州湾大湾区有着比粤港澳大湾区更为广阔的经济腹地。

由于地理位置的原因，不仅是长三角，整个长江经济带均为环长江口—杭州湾大湾区的重要腹地，地跨上海市、江苏省、浙江省、安徽省、江西省、湖南省、湖北省等 7 省（直辖市），并能进一步辐射到长江上游地区。而粤港澳大湾区由于南岭山脉的地理原因，与内陆地区形成自然阻隔。虽然这种自然阻隔会随着交通发展逐渐减弱，但或多或少会影响腹地的拓展。需要指出的是，腹地划分也不是绝对的，尤其是进入后工业化时期，湾区经济本身的竞争力会直接影响到可依托腹地的范围。至于海洋腹地大小，则随湾区经济海上集聚辐射能力的变化而变化。

6. 体制机制。体制机制也是形成湾区经济整体竞争力的一个重要因素。环长江口—杭州湾大湾区虽然在行政区划上涉及两省一市，但是地缘相邻、人缘相亲、文化相近，城市之间的互动合作历来频繁。近年来，长三角一体化发展态势愈益明显，接轨大上海、融入长三角，实现区域协同发展正在成为各行政主体的共识。当然，目前行政分割的障碍仍然存在，有待继续深化改革，建立区域统一市场和高度共享的公共服务体系。粤港澳大湾区由于香港特区、澳门特区与内地的政治体制不同，且存在三个相互独立的关税区，三地体制、法律、货币、税务、检疫通关等各有自身的制度，目前人流、物流、资金流、信息流等“四流”自由融通存在更大的困难。

根据上述对比分析可见，环长江口—杭州湾大湾区和粤港澳大湾区之间在门户枢纽、城市核心、产业优势、创新资源等方面几乎旗鼓相当，各有千秋，只是前者在经济腹地拓展和体制机制整合上略显优势。目前，两大湾区均居中国区域发展水平的第一方阵，完全有理由相信，今后发展中将会齐头并进，共同跻身世界级大湾区之列。

（三）中国两大湾区与世界三大湾区的对标分析

对标世界三大湾区，中国两大湾区在土地面积、人口总量等方面，均明显高于世界三大湾区。经济总量规模已经超过旧金山湾区和纽约湾区，逐步接近东京湾区。但必须承认，在经济社会发展水平上，差距仍然较大，主要表现在以下五个方面。

1. 经济水平的差距。主要表现在人均 GDP、单位面积 GDP、第三产业比重、对全球产业支配力等方面。从人均 GDP 看，东京湾区相当于中国两大湾区的 2 倍以上、纽约湾区相当于中国两大湾区的 3 倍以上、旧金山湾区相当于中国两大湾区的 4 倍以上。从单位面积 GDP 看，中国两大湾区也只相当于世界三大湾区的 50%，甚至 1/3。从第三产业比重看，世界三大湾区都在 80% 以上，而中国两大湾区基本在 60% 左右。从对全球产业支配力来看，世界三大湾区作为原始创新策源地，长期占据着全球产业价值链的高端。

表 10 中国两大湾区与世界三大湾区比较

	东京湾区	纽约湾区	旧金山湾区	粤港澳大湾区	环长江口— 杭州湾大湾区
面积（万平方公里）	3. 68	1. 74	1. 79	5. 6	7. 35
人口（万人）	4347	2340	715	6671	7947. 2
人口密度（人/平方公里）	1181. 3	1344. 8	399. 4	1191. 3	1081
GDP（万亿美元）	1. 8	1. 4	0. 76	1. 49	1. 50
GDP 占全国比（%）	41	7. 7	4. 4	12. 16	12. 24
人均 GDP（万美元）	4. 1	6. 9	9. 9	2. 23	1. 89
单位面积 GDP（万美元/km ² ）	4891. 3	8046	4245. 8	2297. 1	2040. 8
三产占比（%）	82. 3	89. 4	82. 8	67. 6	56. 5

数据来源：世界三大湾区数据摘自郑宇劼刊发于中国（深圳）综合开发研究院《综研国策（37）》的《粤港澳大湾区：起点、痛点与奇点》一文；中国两大湾区数据来自上海市、江苏省、浙江省、广东省的《统计年鉴（2017）》。

注：世界三大湾区为 2015 年度数据，中国两大湾区为 2017 年度数据。

2. 城市水平的差距。中国两大湾区在城市化水平和质量、核心城市的国际影响力和竞争力方面，尤其是金融创新水平方面，都与世界三大湾区有不小的差距。据中国社会科学院与联合国人居署共同发布的《全球城市竞争力报告 2017—2018：房价，改变城市世界》，在全球城市竞争力排名中，纽约、旧金山、东京在经济竞争力方面位居前十名，在可持续竞争力方面也位居前列。而环长江口—杭州湾大湾区中的上海市、苏州市、杭州市的经济竞争力排名分别为第 14、第 28 和第 74 名，可持续竞争力排名分别为第 27、第 160 和第 101 名；粤港澳大湾区中的深圳市、香港特区、广州市的经济竞争力排名分别为第 6、第 12 和第 15 名，可持续竞争力排名分别为第 35、第 13 和第 36 名。

3. 基础设施水平的差距。虽然中国两大湾区港口吞吐量及集装箱吞吐量均远远领先于世界三大湾区，但其港口群尚未实现从交通港向贸易物流港的转变，港口单位制成品货值较低。例如，宁波—舟山港集装箱海铁联运率仅为 1% 左右，传统装卸业务占比高达 60%，而纽约港 90% 的收入来源于港口服务业。中国两大湾区虽然已经拥有比较密集的国际空港群，但是国际化程度仍然不高。例如，环长江口—杭州湾大湾区年人均航空出行次数不到 3 次，而旧金山湾区达到近 10 人次/年。国际旅客吞吐量占比偏低，除浦东机场（40.8%）外，深圳机场、虹桥机场、萧山机场分别只有 6.5%、3.4% 和 8.5%，而东京成田机场的占比达到 80%，纽约肯尼迪机场的占比超过 50%。再从交通便捷度看，虽然中国两大湾区都已经比较发达的高速铁路、高速公路为骨架的交通网络，但是主要城市和

城际之间缺少轨道交通的快速联系。除了上海市、香港特区、广州市、深圳市等城市外，其他城市尚未构建起密集的地铁网络，大湾区范围的通勤铁路和城际铁路建设刚处于规划建设的起步阶段，与纽约湾区 1914.9 公里、东京湾区 1550 公里、旧金山湾区 511.1 公里的城际轨道交通里程差距也很大。

表 11 中国两大湾区主要城市的国际比较

城市	城市等级	国家/地区	经济竞争力	排名	可持续竞争力	排名
纽约	A+	美国	1.0000	1	1.0000	1
旧金山	A	美国	0.9408	4	0.6554	14
香港	A	中国	0.8873	12	0.6581	13
东京	A-	日本	0.9205	7	0.7371	3
上海	A-	中国	0.8367	14	0.6110	27
广州	B+	中国	0.8346	15	0.5746	36
深圳	B	中国	0.9337	6	0.5761	35
澳门	B-	中国	0.6029	109	0.3962	196
苏州	C+	中国	0.7648	28	0.4227	160
杭州	C+	中国	0.6601	74	0.4655	101
佛山	C	中国	0.6319	91	0.3805	221
东莞	C	中国	0.5885	124	0.4257	157
无锡	C-	中国	0.6697	68	0.3553	268
南通	C-	中国	0.5874	126	0.3583	264
中山	C-	中国	0.5371	172	0.3881	210
珠海	C-	中国	0.5186	189	0.3534	272
绍兴	C-	中国	0.5157	194	0.2953	384

资料来源：中国社会科学院与联合国人居署共同发布的《全球城市竞争力报告 2017—2018：房价，改变城市世界》，每日经济新闻网站，2017 年 10 月 30 日。

4. 企业水平的差距。根据 2016 年度《财富》世界 500 强榜单，粤港澳大湾区和环长江口—杭州湾大湾区分别有 17 家和 12 家，而东京湾区、纽约湾区、旧金山湾区分别有 60 家、28 家和 22 家。可见，中国两大湾区拥有的世界 500 强企业数量明显偏少，对全球产业链和价值链的掌控能力还很弱，具有全球影响力的自主品牌数量也不多。
5. 大学水平的差距。根据 USNews 发布的 2017 世界大学排行榜，环长江口—杭州湾大湾区和粤港澳大湾区分别有 3 所和 4 所大学进入世界 200 强，但排名均在 100 名之

后。而纽约湾区拥有 6 所，其中 5 所排名前 100 强；旧金山湾区拥有 3 所，排名都十分靠前，其中两所排在前 5 名；东京湾区拥有 1 所，排在前 50 名。

表 12 2017 年五大湾区入围世界大学 200 强名单

	数量（所）	高校名称
东京湾区	1	东京大学（第 44 名）
纽约湾区	6	哥伦比亚大学（第 9 名）、康奈尔大学（第 22 名）、纽约大学（第 27 名）、洛克菲勒大学（第 39 名）、罗切斯特大学（第 95 名）、纽约州立大学石溪分校（第 131 名）
旧金山湾区	3	斯坦福大学（排名第 3 名）、加州大学伯克利分校（第 4 名）、加州大学旧金山分校（第 16 名）、
粤港澳大湾区	4	香港大学（第 106 名）、香港中文大学（第 154 名）、香港科技大学（第 164 名）、香港城市大学（第 194 名）
环长江口—杭州湾大湾区	3	复旦大学（第 121 名）、上海交通大学（第 138 名）、浙江大学（第 138 名）

资料来源：作者根据 USNews 发布的 2017 世界大学排行榜整理而得。

综上分析，中国两大湾区尽管在经济总量规模上已接近甚至超过世界三大湾区，但是在经济发展、城市化水平、基础设施、领军企业、世界一流大学等方面仍有差距。

三、浙江省参与环长江口—杭州湾大湾区建设的方略和举措

（一）背景分析

环长江口—杭州湾大湾区的浙江省部分（以下简称环杭州湾地区），是浙江省最为发达的区域和空间资源利用潜力所在。环杭州湾地区包括杭州市、宁波市、嘉兴市、湖州市、绍兴市、舟山市等 6 个城市，陆域总面积 45830 平方公里，占环长江口—杭州湾大湾区的 62.4%，占浙江省的 43.4%。2017 年，常住人口 3130.2 万人，占环长江口—杭州湾大湾区的 39.4%，占浙江省的 55.3%；实现 GDP 35561.46 亿元，占环长江口—杭州湾大湾区的 35.1%，占浙江省的 68.7%。近 5 年 GDP 年均增长 8.8%，高于同期环长江口—杭州湾大湾区平均水平约 0.4 个百分点。

从环杭州湾地区在环长江口—杭州湾大湾区中的地位和作用看，四个方面优势比较突出：一是民营经济比较发达的体制机制优势；二是得天独厚的深水岸线和港口优势；三是数字经济相对领先的新经济优势；四是滩涂资源丰富而形成的可利用空间潜力优势。浙江省参与环长江口—杭州湾大湾区建设就是要充分发挥自身优势，弥补不足，以更加开放的姿态和胸襟，坚持市场化的改革取向，加强区域协同，推进一体化发展。

表 13 环杭州湾地区主要城市基本情况

城市	陆域总面积 (平方公里)	2017 年末常住 人口 (万人)	2017 年 GDP (亿元)
杭州市	16596	946.8	12556.16
宁波市	9816	800.5	9846.94
嘉兴市	3915	465.6	4355.24
湖州市	5820	299.5	2476.13
绍兴市	8279	501.0	5108.04
舟山市	1400	116.8	1218.95
合计	45830	3130.2	35561.46
占全省比重 (%)	43.4	55.3	68.7
占环长江口—杭州湾大湾区的比重 (%)	62.4	39.4	35.1

数据来源：浙江省《统计年鉴（2017）》。

（二）基本方略

浙江省参与环长江口—杭州湾大湾区建设，必须牢牢把握以下四条基本方略。

1. 全面接轨上海市。2017 年，上海市 GDP 突破 3 万亿元，在全国城市中稳居第一位，肩负国家建设国际经济、金融、航运、贸易中心和全球科创中心的使命。上海市的经济体量、人才积淀、文化底蕴、国际地位决定其在大湾区建设中的绝对龙头地位。早在 2003 年 7 月，习近平总书记在浙江省工作时提出的“八八战略”中，就高瞻远瞩地明确要“进一步发挥浙江的区位优势，主动接轨上海、积极参与长江三角洲地区交流与合作，不断提高对内对外开放水平”。这叫“借船出海”“借梯登高”。当前，上海市又实施人口和建设用地“双控”措施，疏解城市非核心功能，这对浙江省尤其是环杭州湾地区而言，又是一次承接上海市企业、科技、人才等产业和创新要素外溢的难得机遇。因此，应当毫不犹豫地接轨上海市，在服务上海市中实现两者的错位发展。积极参与上海市国际经济、金融、贸易、航运、科创“五个中心”建设，甘当配角，并且充分彰显配角的个性和魅力。在规划层面全面对接，加强战略协同；聚焦交通互联互通、产业配套协作、功能平台共建、公共服务共享等重点领域，深入开展全方位、宽领域的交流合作；积极探索以市场运行法则为导向，以建立大湾区统一大市场为目的，以破解当前行政分割障碍为己任的政府间沟通协调推进机制。

2. 打造创新生态。当下世界高水平湾区均已步入创新经济阶段，环长江口—杭州湾大湾区也不例外。因此，创新生态已成为湾区经济转型升级的核心密码，这也是政府需

要聚焦聚力的头等大事。怎样才能使大湾区成为推进全球创新策源地？唯有打造世界一流的创新生态，让人才集聚，让思想喷涌，让成果转化。打造创新生态，营造创新氛围是第一位的，适宜于创新的体制机制更是不可或缺，同时需要发达的科技金融的有力支撑，优质的生态环境、宜居环境也是必要条件。从环杭州湾地区实际看，应当把创新列为经济科技工作的首位战略，以创新空间、创新平台、创新载体等建设为抓手，扎扎实实地从上述几个方面去打造创新生态，抢占创新发展制高点。

3. 发挥比较优势。环长江口—杭州湾大湾区内各个城市具有不同的资源禀赋和发展基础，必须在充分发挥各自比较优势的前提下，加强分工协作，实现协同发展。环杭州湾地区在环长江口—杭州湾大湾区中的比较优势主要表现在民营经济、深水港口、数字经济和空间资源等四个方面。要以“八八战略”为指导，从工作思路和方法上聚焦优势、强化优势，同时统筹兼顾积极弥补短板，特别是与比较优势密切相关的高等教育等发展短板。从提升大湾区整体竞争力出发，加强与上海市、江苏省湾区城市之间的战略协同，在大湾区整体格局中形成优势互补、相得益彰的一体化高质量发展新格局。

4. 坚持绿色发展。湾区相对于其他完全开敞型海岸地带，由于水流比较滞缓，是生态系统比较脆弱的敏感区域。况且环杭州湾地区开发强度较高，发展模式又比较粗放，近岸港湾环境质量现实状况不容乐观。因生态环境质量的好坏直接影响居民生活质量，又不可避免地削弱创新生态竞争力。因此，无论从哪方面考虑，秉持绿色发展应当坚定不移。要践行习近平总书记“绿水青山就是金山银山”的发展理念，树立“保护优先、有序开发”的原则，认真落实好主体功能区规划，加强生态保护红线管理，强化建设用海生态空间管控。一方面，要推动产业绿色转型，加快高耗能、高排放的落后产能淘汰步伐，推动传统产业改造提升，把好产业准入关口，突出数字化、时尚化、智能化、清洁化的环境友好型产业发展。另一方面，要坚持海陆联动，加快陆域入海污染物总量控制、沿湾海洋资源环境承载力监测预警、产业准入负面清单和湾区保护责任追究等制度建设，统筹推进海洋生态的保护与修复。

（三）重大举措

第一，着力推进一体化综合交通网建设。一是坚持空港优先、“四港”联动。从综合交通体系看，目前环杭州湾地区国际空港发展是短腿，为适应创新生态的打造，应放到更加突出的优先位置。将杭州萧山机场定位于亚太地区重要空港门户，宁波栎社机场定位于区域性国际枢纽机场，嘉兴机场定位为全球性航空物流干线机场，按此目标用心用力推进。同时，要做好海港、空港、陆港和信息港等四港联动，加强互联互通，提升运

输效率。二是谋划实施大湾区主要城市之间的大通道建设。目前来说，这种大通道不是多了，而是远远不能满足相互之间人流、物流联系的需要，特别是杭州湾天堑更是薄弱环节，诸如杭州湾跨海铁路通道、跨海沿湾的高铁、高速公路等都是需要重点考虑的建设工程。三是加快推进都市区“1 小时通勤圈”建设。在杭州市、宁波市两大核心城市新建若干大型铁路综合枢纽；同时，在空港、海港和铁路站场规划建设多种运输方式紧密衔接的换乘系统，提升便捷度。杭州市、宁波市两大都市区不仅要加快中心城市地铁网络建设，而且要统筹谋划好中心城市与周边区域之间的城际铁路建设，在都市区范围内让轨道交通等快速通道走向与城镇、产业布局有机衔接。

第二，着力建设创新型城市群。从创新水平看，在环杭州湾地区杭州市无疑是最为突出的，但这一区域的一个重要特点是发展均衡性较高，在创新方面没有明显的后进城市。因此，在环长江口—杭州湾大湾区整体步入创新经济发展阶段的大背景下，建设创新型城市群是一项不得不做的重大举措，以此合力提高环杭州湾地区的整体竞争力，使其成为世界级的创新策源地。一是“双极”驱动。更好地发挥杭州市、宁波市两个中心城市的极核功能，高水平建设国家自主创新示范区，努力集聚全球高端创新要素。二是六市联动。以杭州城西科创大走廊、宁波甬江科创大走廊、嘉兴 G60 科创大走廊等为纽带，促进产业平台与科创走廊联动融合，构建六市协同创新体系。三是以各类创新载体为抓手。突出抓好大学、研究院、科技园（城）、科研院、孵化器等创新载体建设，依托之江国家实验室、阿里巴巴达摩院、西湖大学等建设世界一流研究院，布局国家实验室和大科学装置，吸引国际知名科研机构联合组建国际科技中心。

第三，着力构建开放开发大平台。世界级大湾区应该是全球开放水平最高的区域，对全球货物、货币、人员、信息等要素流通具有掌控力。为此，要深化拓展中国（浙江）自由贸易试验区功能，不断强化宁波—舟山港的油品交易、离岸贸易、中转贸易等国际航运物流服务功能，积极创建宁波—舟山自由贸易港。其中，应积极探索的一个可选方案是，围绕小洋山港区，浙沪共建自由贸易港。世界级大湾区也应该拥有高能级的产城融合大平台，要坚持产城融合发展理念，着力解决目前各地产业平台碎片化、同质化的问题，整合提升产业集聚区、开发区（园区）、高新园区等各类开发区以及综合保税区等海关特别监管区，谋划若干新的产城融合发展平台，串点成线，形成产业链、服务链、资金链和创新链深度融合的经济大走廊、城市连绵带。同时，也要谋划建设既高度现代化、国际化，又各具特色的特色小镇，构成合理的城镇体系和生产力布局。

第四，着力构建要素市场化配置新机制。大湾区经济一般来说都是跨行政区经济，能否实现生产要素的市场化配置是至关重要的。因此，需要在制度供给上做文章、下功

夫。依靠制度创新，让市场机制在区域一体化发展中起决定性作用，决定劳动、资本、土地和其他创新要素的流向，提高要素配置效率和全要素生产率，激发经济活力和社会创造力。首先要转变政府职能。各级政府应围绕优化区域营商环境，以“最多跑一次”改革为统领，着力深化行政审批制度改革，着力创造最便利的投资营商环境。其次，要建立公平竞争的市场环境。打破跨行政区的市场壁垒，充分发挥各类市场主体作用，构建开放有序的统一大市场，促进资源要素按照市场规律自由流动。第三，要高度重视金融市场培育。金融是现代经济的血脉，世界级大湾区都掌控着全球金融市场的脉搏。为此，要加快钱塘江金融港湾功能培育，打造集互联网金融、创业投资、绿色金融、财富管理、保险创新等于一体的新金融产业链和生态圈，加快提高在全球金融市场体系中的地位。

第五，着力完善跨行政区域的沟通协调机制。客观地说，建立统一大市场尚需时日。在这样的体制背景下，湾区建设若要取得实效，构建多层次、多元化的沟通协调机制是必不可少的。在长三角层面，要围绕规划对接、战略协同、市场统一和专题合作，开展沟通协调。在环杭州湾地区城市层面，要全面加强经济、科技、教育、医疗、文化、旅游、生态、基础设施等领域的紧密合作，建立健全城市之间双边、多边沟通协调机制，省级政府及相关部门也应积极参与，适当协调。除此之外，还可探索建立特定区域或领域之间的沟通协调机制，比如跨行政区域开发区的合作、港口合作、教育合作、医疗合作、环保合作等等。通过沟通协商，取得“双赢”“多赢”效果。

参考文献：

1. 刘艳霞：《国内外湾区经济发展研究与启示》，《城市观察》2014年第3期。
2. 伍凤兰等：《湾区经济演进的动力机制研究——国际案例与启示》，《科技进步与对策》2015年第23期。
3. 国家发展改革委、住房城乡建设部：《关于印发长江三角洲城市群发展规划的通知》，中央政府网站，2016年6月1日。
4. 黄勇等：《浙江沿海湾区开发中应重视的几个问题》，《全球化》2017年第5期。
5. 张晓强：《将粤港澳大湾区培育成比肩纽约、伦敦、东京为中心的世界级城市群》，《财经国家周刊》2017年8月。
6. 李瑞昌：《上海在推进长三角区域一体化进程中发挥中心城市作用研究》，《科学发展》2018年第2期。

责任编辑：李蕊