

东京湾区发展对杭州湾区建设的启示

朱焯丹

(宁波大学科学技术学院, 宁波 浙江 315212)

【摘要】湾区经济是沿海经济的重要形式,是当前国际经济版本的重点。纽约湾区、旧金山湾区和东京湾区等世界级海湾区具有开放性、创新性、可居住性和国际性,同时拥有开放性的经济结构、有效的资源分配能力、较强的积累及溢出功能和发达的国际交流网络,是引导世界经济发展、引领技术变革的核心和关键。杭州湾区以上海为核心,是中国经济最具有发展潜力的经济板块。自从粤港澳湾区上升到国家战略之后,杭州湾区的建设也是众所期待、影响深远的。世界三大湾区之一的东京湾区的经济发展对杭州湾区建设有着极其重要的参考作用。

【关键词】“一带一路”; 湾区经济; 世界三大湾区; 东京湾区; 杭州湾区

【中图分类号】F127

文献标识码: A

文章编号: 2096-5583 (2018) 06-0067-11

【DOI】 10.19643/j.cnki.naer.2018.06.007

【收稿日期】 2018-10-03

【作者简介】朱焯丹(1982-),女,浙江宁波人,宁波大学科学技术学院专任讲师,樱美林大学博士。研究方向:国际经济和经营。

中国经济保持高速增长,扩大内需的驱动力推动了城市化、基础设施建设和产业集群的形成。为了减少各地区的经济差距、保持稳定社会,扩大基础设施建设和推动产业集聚显得日趋重要。2009年以来,沿海地区尤其是珠江三角洲,长江三角洲和渤海经济区三大产业集群迅猛发展,各种形式的新产业集群的形成计划也相应被提出。“一带一路”政策实施之后不仅取得了卓越的成果,也带来了丰富的经济效益。为了更好地支持和辅助“一带一路”倡议的贯彻执行,湾区经济建设和产业集群发展不可或缺。

一、粤港澳大湾区框架发展的制定

2017年3月5日,国务院总理李克强在政府工作报告中明确指出,要积极地推动内地与港澳之间深一步的协同合作,深入研究和制定粤港澳大湾区城市群的发展规划,发挥港澳的独特优势,从而提升其在中国经济发展和对外开放中的地位与功能。根据2017年7月1日签署的《深化粤港澳合作推进大湾区建设框架协议》,粤港澳三地将在中央相关部门的支持下,加强创新合作机制,促进互利共赢合作关系,以将粤港澳大湾区建设成为更具活力的经济区、宜居宜业宜游的优质生活圈、内地与港澳深度合作的示范区、国际一流湾区和世界级城市群作为目标共同努力。粤港澳大湾区计划很好地补充和拓展了“一带一路”倡议的持续性建设和发展,不仅使“粤港澳大湾区”成为2017年全国“两会”的热词之一,同时也证明了华南地区经济发展的重要性,并有望进一步借助发挥湾区经济圈的作用使该地区11个主要城市的GDP实现逐步增长。

二、世界三大湾区的发展

美国的纽约湾区、旧金山湾区和日本的东京湾区被称为“世界三大湾区”。这些地区城市化水平程度高、环境优美、文化底蕴深厚、交通便捷、经济发达,是拉动其所在大区域经济发展的核心动力源,更是拉动其所在国家整体经济增长的重要引擎。湾区贯彻开放与创新理念,调整产业分工协作,实施经济国际化发展战略,形成宜居宜业的空间布局,发挥强大的集聚外溢功能,实现了海岸线周边城市与城市群的高速发展。

表1 2017年五大湾区经济发展主要指标

	杭州湾湾区	粤港澳湾区	东京湾湾区	纽约湾区	旧金山湾区
人口(万人)	15,085	6,671	4,347	2,340	715
占地面积(万平方公里)	21,04	5,65	3,67	2,14	1,8
GDP(万亿美元)	2.28	1.38	1.8	1.45	0.76
人均GDP(万美元)	13,529	20,419	41,407	61,965	106,293
第三产业比重(%)	69.84	62	82	89.5	82
港口集装箱吞吐量(万TEU)	7,225	6,520	766	465	277
机场吞吐量(亿人次)	1.9	1.8	1.12	1.12	0.71
全球金融中心指数排名	6	3	5	2	8
世界百强大学数量	4	5	2	2	3
世界500强企业总部数量	15	20	60	22	28
主要产业	高科技,创新产业,金融,先进制造业,海运等	高科技,创新产业,金融,先进制造业,海运等	金融,高科技,流通物流,海运等	金融,房地产,海运等	科技研发,创新,服务业等

数据来源:相关统计公报数据

三、杭州湾大湾区建设的形成

杭州湾区主要对应长三角城市群，位于长江、钱塘江入海之前的冲积平原。根据2016年5月国务院批准的《长江三角洲城市群发展规划》，长三角城市群包括：上海，江苏省的南京、无锡、常州、苏州、南通、盐城、扬州、镇江、泰州，浙江省的杭州、宁波、嘉兴、湖州、绍兴、金华、舟山、台州，安徽省的合肥、芜湖、马鞍山、铜陵、安庆、滁州、池州、宣城等26市。其面积为21.17万平方公里，2016年地区生产总值14.71万亿元，总人口1.5亿人，分别约占全国的2.2%、18.5%、11.0%（见表2）。

表2 2016年长江三角洲城市基本数据

省市	城市	人口(万)	面积 (万平方公里)	GDP(亿)	人均GDP(万)	GDP增速
上海市	上海	2415	0.63	27466	11.37	6.8%
浙江省	杭州	902	1.66	11050	12.25	9.5%
	宁波	783	0.98	8541	10.92	6.0%
	嘉兴	450	0.39	3760	8.35	7.5%
	湖州	289	0.58	2243	7.75	9.0%
	绍兴	491	0.83	4710	9.59	4.8%
	金华	536	1.09	3635	6.78	8.3%
	台州	597	0.94	3843	6.44	8.0%
	舟山	115	0.14	1229	10.69	11.3%
江苏省	南京	824	0.66	10503	12.75	8.0%
	无锡	651	0.48	9210	14.15	7.5%
	常州	459	0.44	5773	12.57	8.5%
	苏州	1062	0.85	15475	14.58	7.5%
	南通	730	0.85	6768	9.27	9.3%
	盐城	726	1.70	4576	6.30	10.9%
	扬州	446	0.66	4449	9.98	9.4%
	镇江	311	0.38	3834	12.33	9.3%
	泰州	505	0.58	4101	8.12	9.5%
安徽省	合肥	779	1.14	6274	8.05	10.8%
	芜湖	365	0.60	2699	6.76	9.7%
	马鞍山	226	0.40	1440	6.46	9.0%
	铜陵	159	0.30	957	6.01	6.24%
	安庆	459	1.36	1531	3.34	8.03%
	滁州	402	1.34	1422	3.54	8.97%
	池州	144	0.83	589	4.10	8.13%
	宣城	259	1.23	1058	4.08	8.88%
总计		15085	21.04	147136		
平均					8.71	8.49%

数据来源：各地统计公报数据

注：上海、浙江、江苏各长三角城市全部进入中国GDP百强城市，GDP门槛是2143亿元。



表3 长江三角洲26城市主要经济实力指标

序号	城市	规模以上工业增加值	序号	城市	规模以上工业利润总额	序号	城市	第三产业增加值	序号	城市	地方财政收入
1	上海	7452.58	1	上海	2680.53	1	上海	19362.34	1	上海	6406.13
2	苏州	6365.29	2	苏州	1761.11	2	苏州	7975.82	2	苏州	1730.04
3	南通	3330.36	3	南通	1109.95	3	杭州	6768.26	3	杭州	1402.38
4	无锡	3075.49	4	宁波	993.84	4	南京	6133.31	4	南京	1142.60
5	南京	3050.55	5	无锡	977.92	5	无锡	4728.05	5	宁波	1114.50
6	杭州	2983.91	6	南京	941.81	6	宁波	3996.85	6	无锡	875.00
7	常州	2827.16	7	泰州	936.76	7	南通	3231.82	7	合肥	614.85
8	宁波	2799.12	8	杭州	927.94	8	常州	2938.90	8	南通	590.18
9	泰州	2766.85	9	常州	730.65	9	合肥	2814.80	9	常州	480.29
10	扬州	2298.10	10	扬州	603.00	10	绍兴	2181.16	10	绍兴	390.30
11	合肥	2269.13	11	镇江	585.40	11	扬州	2000.26	11	嘉兴	387.93
12	盐城	2173.90	12	绍兴	575.49	12	盐城	1992.20	12	扬州	345.30
13	镇江	2064.56	13	合肥	517.03	13	台州	1942.74	13	台州	343.28
14	绍兴	1678.63	14	芜湖	502.34	14	泰州	1927.89	14	金华	338.14
15	嘉兴	1543.70	15	嘉兴	495.72	15	金华	1901.34	15	泰州	327.60
16	芜湖	1478.59	16	盐城	458.40	16	镇江	1825.66	16	芜湖	298.72
17	金华	1024.54	17	湖州	282.81	17	嘉兴	1704.70	17	镇江	293.01
18	台州	894.64	18	滁州	276.10	18	芜湖	1060.82	18	盐城	241.17
19	湖州	828.29	19	台州	244.71	19	湖州	1057.17	19	湖州	211.18
20	安庆	670.79	20	金华	225.67	20	安庆	612.00	20	滁州	167.30
21	马鞍山	627.68	21	安庆	188.60	21	舟山	609.17	21	马鞍山	140.32
22	滁州	617.60	22	宣城	110.32	22	马鞍山	582.50	22	宣城	139.30
23	铜陵	516.20	23	马鞍山	84.17	23	滁州	490.10	23	安庆	128.00
24	宣城	430.70	24	铜陵	78.60	24	宣城	427.90	24	舟山	120.32
25	舟山	403.34	25	池州	46.80	25	铜陵	338.70	25	铜陵	80.70
26	池州	183.40	26	舟山	27.28	26	池州	252.00	26	池州	71.50

数据来源：各地统计公报数据

长三角城市群是“一带一路”区域与长江经济带的重要交汇地带，在国家经济发展规划以及全方位开放格局中都具有举足轻重的战略地位，是中国经济社会发展的重要组成部分，中国参与国际竞争中取得优势的重要平台、引领长江经济带发展的排头兵，也是中国城镇化发展最先进的地区之一。长三角城市群地带辽阔，尤其是在江苏、上海、浙江三地都拥有资源丰富的江海港口群和机场群，健全的高速公路网，全国领先的公铁交通干线，密集的立体综合交通网络。同时长三角城市群也是中国外来人口最大的集聚地，是外来人口落户门槛最高的地区之一，在整个城市群内大约有2500万人未在常住城市落户。

杭州湾核心区域主要包括上海和浙江。2003年初开始，浙江省委、省人民政府紧跟上海，积极

参与长三角区域的合作与交流，抓住机遇，创建了长三角产业的“金南翼”，使得杭州湾南部湾区成为了先进制造业基地的聚集区，促进了杭州湾城市群的迅猛发展。浙江省第十四次党代会提出要谋划实施“大湾区”建设行动纲要，重点建设杭州湾经济区，大力发展湾区经济。2017年11月29日，浙江首次提出大湾区建设路线图，大湾区建设将有十大平台，十大任务，百个项目和万亿投资。

杭州湾区建设路线指明要建设面向全球、辐射亚太、引领全国的世界级城市群，建成国内最具有经济活力的资源配置中心和具有全球影响力的科技创新高地，争创成为全球重要的先进制造业和现代服务业中心、亚太地区重要的国际门户、全国新一轮改革开放排头兵和美丽中国建设示范区。这也是将来中国在世界竞争平台中获得优势的重要组成部分之一。

四、东京湾区的发展现状及对杭州湾区建设的启示

（一）东京湾区的城市构造

东京湾区以东京市区为核心，包括东京都、神奈川县、千叶县和埼玉县，亦称“大东京地区”（Great Tokyo Area），总面积约13555.65平方公里，占日本国土面积的3.5%，人口数量约3600万，约占日本总人口的27%（见表4和表5）。

表4 东京湾区面积与人口数据

一都三县	面积（平方公里）	人口（人）
东京都	2,187.66	13,617,445
神奈川县	2,416.04	9,098,984
千叶县	5,156.15	6,236,517
埼玉县	3,798.08	7,237,734

数据来源：相关统计公报数据

表5 东京湾区内各主要城市的功能定位

地区	城市概况和相关功能
东京中心区（东京都内23区）	集中了大部分国家与地区的政府行政机构、教育文化机构与批发零售业、住宿餐饮等服务行业，以及金融保险业、不动产业等部门，发挥着巨大的中枢职能作用。该区不仅是日本国内的政治、经济与文化中心，还是世界三大金融中心之一，是世界上最重要的经济中心之一。
多摩地区	大学、研究开发机构和高科技产业的集聚地，同时也是商业发达地区。其中区域内的八王子市是一座大学城，是东京湾区乃至日本的研究动力所在。多摩地区内的立川市接受了东京中心区部分的国家行政职能，经济繁荣。
横滨	位于神奈川县东部，是一座港口城市，也是神奈川县的县厅所在地。人口数量全国排名第二，仅次于东京都东京23区，是人口最多的市级行政区。横滨市内有位于东京湾西岸的横滨港，被视为东京的外港。港口沿岸设有大量的港埠设施与配套的工业部门与仓储产业。工业主要以钢铁、炼油、化工、造船业为主，同时也聚集了很多国家行政机关、企业总部和众多尖端产业，促成了其城市国际化与信息化的对外形象。

地区	城市概况和相关功能
川崎	位于神奈川县，地处于东京和横滨之间，人口统计上是日本第九大城市，是东京湾区以及京滨工业带的重要城市之一。川崎工业总产值的80%来自于化工、钢铁、水泥、造船、炼油等重工业，是日本国内许多重型工业企业和许多科技企业的基地，包括日本钢铁，日本石油，富士，日本电器公司 NEC，东芝，戴尔和 Sigma。川崎港的功能与横滨港互补，主要是为企业运输原材料以及成品的服务。随着区域内港口优势的扩大，川崎和横滨所在的神奈川县已渐渐成为东京大都市经济圈中工业和物流产业的聚集地。
相模原	位于神奈川县北部，与东京相邻，是县内除了横滨和川崎外人口最多的城市。城市工业迅速发展，成为区域内的重要工业城市，以一般机械、电机和运输机械为主要工业产业。同时相模原也是东京都的重要住宅卫星城市。
大宫	位于埼玉县，是日本东部最重要的交通枢纽之一，其所在的区域范围内交通网络密集。日本的副都，接纳了东京中心区政府部分职能的转移。政府机构、住宿餐饮、商务休闲等的聚集地。同时也是埼玉县的经济中心，商品业、服务业较发达。
浦和	是埼玉县的政府行政中心，接纳东京区部广域行政职能的转移，承担着国际交流和商务职能。东京重要的卫星城市之一。
千叶	叶县首府，位于东京东南方向约40公里。千叶是关东地区重要的港口群所在地，其中千叶港是全日本最繁忙的国际货运码头。整个城市的主要功能是居住区，有大量的仓库与工厂位于海岸沿线。县内的木津与成田也发挥着重要的功能：木津市的商务、研发职能在逐步加强，且因拥有海港的优势，在旅游和贸易方面也发挥了重要的作用；成田市拥有新东京国际机场，是东京湾区乃至整个日本的一个重要机场，促进了湾区与国际间的交流，物流、临空产业、商业在该区域的能量获得了集聚。
君津	位于千叶县西南部，东京湾东南岸的钢铁城市。20世纪60年代填海建设的君津大型钢铁联合企业是新日铁的骨干企业，年产钢能力1000万吨，劳动生产率世界领先。专用深水码头水深19米，可停泊25万吨级巨轮，是重要的港口。

数据来源：参考《东京大都市圈内各核心城市的职能分工及启示研究》

（二）东京湾区的产业概况

1. 东京湾区的产业发展阶段。东京湾区在二战结束后发展的造船、钢铁、石化等重工业成为主导战后日本工业经济的支柱力量。东京湾区是一个以钢铁、石油冶金、石油化工、精密机械和商业服务为中心的综合性工业区，其城市群功能演变和经济发展过程分为三个阶段：20世纪60年代之前，形成京滨和京叶两大工业区产业集群和工业初级化的阶段；20世纪60年代后，重工业产业向湾区外迁移的阶段；20世纪80年代开始，重视京滨、京叶两大工业区的发展，向知识技术密集型产业转化的阶段。

2. 东京湾区产业空间分布特征。合理的分工是东京湾区产业空间分布的一个显著特征。京滨和京叶工业区的形成与发展实际上是东京作为大都市的功能定位变化和重工业及相关产业逐渐向周围地区转移的过程。20世纪60至70年代经济快速发展时期开始，东京实施产业布局战略，将一般制造业转移到大都市区外。例如，20世纪60年代中期后，机械工业等向周边地区转移。这种产业转移战略解决了东京大城市的过度扩张问题，促进了周边区域的产业发展。这些制造业主要迁移到京滨和京叶工业区，周边投资环境良好。60至70年代以来，东京核心产业的转移一直在持续。

在东京实施工业外迁战略后，机械电器等产业也逐渐从东京市都内迁移到横滨和川崎等城市，并且逐步形成了京滨和京叶两个主要工业集群区。东京城市中心主要加强了高新技术产业和高端服

务业的功能，重点发展高附加值、高增长的服务业，高端产品和出版印刷业。东京的产业结构由传统工业化时期的一般制造业重化工产业转变为对外贸易、金融业、精密机器制造、高新技术研发的产品制造业。石油、化学工业、钢铁冶炼等重化工产业彻底迁移出东京市都。日本30%以上的银行总部，以及营业额超100亿日元的公司总部都设立在东京。东京因此成为了日本最大的金融、商业、管理、政治和文化中心，和纽约、旧金山、巴黎、伦敦一样的世界大都市。

3. 东京湾区经济发展因素。产业结构优化是湾区经济快速发展的重要因素之一。东京湾区土地面积狭窄，经济发展与土地、人口间的关系较其他地区更为紧张，因此进行了大规模的填海运动，开发了京滨和京叶两大工业集群。在中央及地方政府的扶植开发、财团投资、加强完善资本和劳动力分配和土地技术引进等条件下，京滨地区逐步形成了产业分工和协作的合作关系。

京滨工业区聚集了较多具有技术研发能力的大型企业和研究机构。例如NEC, Canon, 三菱电机, 三菱重工, 三菱化学, 丰田研究所, 索尼, 东芝和富士通等, 这些都是京滨工业区中具有产业创新能力的组织机构, 使京滨工业区拥有了先进的科技研发能力。京滨工业区还包括庆应义塾大学, 东京工业大学和横滨国立大学等众多知名大学。京滨工业区十分重视产学研的实施, 积极促进各高校与企业间的科技合作和协同发展, 致力推进高校科研成果产业化的转变和实践。为了建立一个更具竞争力的创新体系, 日本政府推出相关政策将最初属于许多部委的大学和研究所独立法人化, 赋予了大学和科研机构更大的行政自主权力。与此同时, 日本政府将科研主要力量放在了企业, 企业的研发经费每年约占日本R&D经费的80%。日本政府十分重视合理的产业政策和科学科技的创新, 因此以京滨、京叶为中心的东京湾区经济圈发展成为了日本最发达、工业最密集的地区, 使东京湾区和纽约湾区、旧金山湾区被称为世界三大湾区。

(三) 东京湾发展对杭州湾大湾区建设的启示

从东京湾区经济的历史发展阶段可以看出湾区的发展是一个长期复杂的过程, 杭州湾区发展规划更是一项浩大的工程。除了地方政府和地方人民共同努力使之和粤港澳大湾区一样上升到国家战略政策的层面之外, 还有很多不确定因素需要投入更多理性的基础理论分析, 通过协调多层次的网络体系对发展规划做出细致周密的安排, 从而实现未来的可持续发展。东京湾区经济发展为今后推进杭州湾区建设提供了宝贵的经验。

1. 杭州湾区经济发展需要擅于依托和利用发达的港口城市, 发展港口城市群。东京湾区海岸线长、腹地广, 使得湾区能够在面积相对小的空间孕育多个港口城市。杭州湾的核心地区杭州湾新区、三门湾地区也可以在原有核心港口城市的基础上坚持以港兴市战略, 加快港口群建设步伐, 通过港口联动, 培育周边产业, 促进城市发展。

2. 湾区经济发展需要发挥强大的核心城市功能。东京湾区的历史经验证明核心城市能够带动整个区域的经济发展。此处的核心城市可以如东京一样, 是集政治、经济与文化中心于一体的, 也可

以指优势互补的多核心城市联动模式。例如杭州湾区可以以上海为大核心城市，将周边的杭州、宁波、台州作为小核心城市进行多核心城市联动与协同发展，从而使这些城市和范围更广的辐射范围区域围绕着大、小核心城市谋求产业与功能的错位发展，形成多个能量各异的特色城市或区域，共同提升整个湾区的竞争力。

3. 湾区经济发展应当配套高效便利的交通基础设施建设。公共交通的便利性促成了东京湾区的城市网络效应。杭州湾区通过建设配套交通基础设施，构建便捷的区域交通网络，使湾区内的物流、人才流、技术流以及资金流等都能在更短的时间内完成配置与投放，企业经营效率、人员工作效率也将因此大大提高。规划建设杭甬超级高速公路和沪杭磁悬浮能够形成湾区地带高效的交通网络，尤其是即将动工的杭州湾跨海铁路大桥建成后意义重大。从图1可以看到，杭州湾地区有两个十分突出的“三角形”，一个是南京、上海和杭州三个城市形成的北部“三角形”，另一个是杭州、上海、宁波形成的南部“三角形”。在铁路建设中，现今杭州湾区这两个三角形中独缺了一块，即杭州湾跨海铁路大桥这一边。即将动工的杭州湾跨海铁路大桥是一座横跨杭州湾区海域的铁路大桥，位于杭州湾跨海公路大桥的上游，向北连接浙江嘉兴、上海，向南引入浙江宁波的一条铁路枢纽，铁路总长约150公里左右。杭州湾铁路建成开通后，杭州湾区又将新增一座跨海大桥，与2008年开通的杭州湾跨海大桥并称为“姊妹桥”，也就意味着“铁三角”正式形成。宁波到上海的通行时间也将原来的2个小时缩短在1小时之内，这对杭州湾区南部来说是一个飞跃性的改变，各地区位关系将发生重大的变化。同时这对宁波乃至浙江的整个区域定位、区域规划以及产业发展定位都将带来巨大的影响，不仅强化了浙江在长江三角洲的“金南翼”作用，也会产生众多的联动效应。



图1 杭州湾跨海铁路大桥示意图

注：引用自 http://www.sohu.com/a/215247095_395067

4. 湾区经济发展应当在良性市场竞争中鼓励合理的分工协作。湾区经济发展一般涉及多个不同的行政区域，在不同的行政区域势必产生一定的不协调，从产业分工合作、城市基础设施衔接、生态环境保护等方面都需要考虑不同层次目标需求、不同部门及各地方政府之间的统筹协调关系，形成区域协调机制。东京湾区的分工协作体系虽各有不同，但总体上都通过一定机制加强了区域内的统筹规划，明确了各城市的定位，促进了区域内良性竞争与互动的展开，例如成立相关政府协调协会等治理组织。杭州湾区建设发展的过程中，各省市区的分工协作也显得尤为重要，以上海为中心，江浙皖各地区应该规划协同发展，互通有无，形成不同的职能定位和产业定位，共同谋划大湾区建设发展。

5. 湾区经济发展需要规划者构建健全的创新创业体系并付诸执行。东京湾区聚集着高度发达、门类齐全的产业，围绕其产业扩张的需求，湾区内设立了培养高端人才的世界知名高校、跨国高新技术产业公司的研发中心、各类组织形式的国家级创新研发机构，以及大小各异的资本孵化组织。政府通过创设各种产业协作运行平台，促进了产学研的互动与对接。因此，大力发展教育、科技和文化等事业，改善融资环境，构建创新创业体系，湾区经济才能催生出强大的产业集聚效应，同时促进产业的再次转型与升级。杭州湾区建设中，知名高校的建设和高科技研发中心的设立不可或缺。知名高校的短缺一直是浙江发展的软肋，因此杭州、宁波等地近几年来一直致力推进双一流高校，世界一流高校，以及高科技产业园区等创新创业体系的建设。以宁波为例，2018年加快推进“一核两极三湾”创新空间布局，将甬江科创大走廊、前湾新区等战略平台列入全省大湾区规划，国家自主创新示范区获批设立，宁波大学入选“双一流”建设高校。浙江大学宁波“五位一体”校区，科大宁波材料工程学院，北航宁波创新研究院和研究生院，大连理工大学宁波研究院，北京电影学院宁波分院等知名高校先后签约、揭牌、落户。短短半年时间，五所高端院校落户宁波，今后这些高校的产学研以及与当地企业科研成果的产业化将给宁波及大湾区建设提供可持续的动力源泉。

6. 湾区经济发展需要鼓励包容性强的文化氛围。东京湾区的历史发展进程显示高度开放的市场环境、宜人的居住生态、丰饶的创业土壤和竞争性的工作机会使得湾区成为大量外来人口的聚集地。外来人口可以从地域概念界定：来自国外或国内其他地区的；也可以从人口素质方面定义：高等技术人才或者一般劳动力人口。人口的多样性使湾区荟萃出开放的多元文化，而多元文化又能进一步促进湾区的国际化开放程度，激发与反哺湾区整个城市的创新发展。如今在全国各地都上演着人才争夺，为引进各类高端人才和技能人才，各地政府也推出了前所未有的落户等相关政策。同样以杭州湾区核心城市宁波为例，2018年上半年全市新增各类人才11万人，其中接收高校毕业生数、迁入户口数分别同比增长20.9%、30%，创近年来最高增幅。引才人数创新高，特别是高端人才集聚方



面，在长年仅仅有1名全职两院院士、1名外国院士的情况下，2017年底以来全职引进2名两院院士、3名外国院士，“甬籍院士”全职回归实现零的突破。此外，宁波还柔性引用顶尖人才26人、“国千”“国万”等领军人才68人。根据2018年相关人才引进二季度数据，宁波人才净流入率增幅达7.41%，居全国城市第2位，净流入率达6.93%，跃居全国城市第6位。另外，2004年成立的中国第一所中外合作办学的高校——宁波诺丁汉大学也促进了宁波的多样性和包容性发展，在高校合作之外英国诺丁汉还与宁波市开展了在医疗、科技研发、企业投资等各方面领域的深入合作。

综上所述，东京湾区一直以先进制造业以及高科技产业为主导的产业类型与杭州湾区的产业布局颇为相同，相似的地理环境和相同的产业侧重点，以及共同的汉字圈文化可以帮助杭州湾区更好地学习东京湾区的经验谋求更大的发展。

责任编辑：张凌羽

参考文献：

- [1] 卢明华, 李国平, 孙铁山. 东京大都市圈内各核心城市的职能分工及启示研究 [J]. 地理科学, 2003, 23(02):150-156.
- [2] 王宪明. 日本东京湾港口群的发展研究及启示 [J]. 国家行政学院学报, 2008, (01):99-102.
- [3] 王健红. 日本东京湾港口群的主要港口职能分工及启示 [J]. 中国港湾建设, 2008(01):63-66.
- [4] 王贺兰. 日本东京湾港口城市产业圈建设中的教育发展策略 [J]. 河北学刊, 2008, 28(02):217-219.
- [5] 王 军. 东京湾 VS 胶州湾 [J]. 商周刊, 2008, (08):31-32.
- [6] 张晓兰, 朱 秋. 东京都市圈演化与发展机制研究 [J]. 现代日本经济, 2013, (02):66-72.
- [7] 王 涛. 东京都市圈的演化发展及其机制 [J]. 日本研究, 2014, (01):20-24.
- [8] 刘艳霞. 国内外湾区经济发展研究与启示 [J]. 城市观察, 2014, (03):155-163.
- [9] 杨素梅. 环珠江口湾区经济发展路径研究 [J]. 港口经济, 2014, (08):25-27.
- [10] 王宏彬. 湾区经济与中国实践 [J]. 中国经济报告, 2014, (11):99-100.
- [11] 张岬喆, 王俊洋. 日本促进自主创新的特点和基本经验 [J]. 中国经贸导刊, 2014, (19):53.
- [12] 钱文静. 东京和纽约都市圈经济发展的比较研究 [J]. 商, 2015, (31):103.
- [13] 雷 佳. 湾区经济的分析与研究 [J]. 特区实践与理论, 2015, (02).
- [14] 宁波杭州湾新区：将成为全球湾区经济的后起之秀 [J]. 宁波通讯, 2015, (04).
- [15] 俞少奇. 国内外发展湾区经济的经验与启示 [J]. 福建金融, 2016, (06):42-45.
- [16] 马忠新, 伍凤兰. 湾区经济表征及其开放机理发凡 [J]. 改革, 2016, (09):88-96.
- [17] 卢昌彩. 建设台州湾区经济发展试验区的思考 [J]. 决策咨询, 2017, (01):35-40.
- [18] 黄 勇, 等. 浙江沿海湾区开发中应重视的几个问题 [J]. 全球化, 2017, (05).
- [19] 张 燕. “粤港澳大湾区”，即将崛起的世界级城市群 [J]. 中国经济周刊, 2017, (12):39-41.
- [20] 廉军伟. 杭州湾经济区的建设路径 [J]. 浙江经济, 2017, (17):16-17.
- [21] 伊坂市助. 東京港域造成計画の新課題 — その重要基礎資料の総合的考察のもとに [J]. 国民経済雑誌, 1962.

- [22] 森記念財団．東京湾国際文化圏構：横浜ーコスモ・トーキョーー千葉 [M]．森記念財団，1986.
- [23] 森記念財団．東京中心部における民間活力導入による再開発の研究 [M]．森記念財団，1988.
- [24] 東京湾岸大型プロジェクト総覧東京・神奈川・千葉の湾岸400計画の詳細 [M]．産業タイムズ社，1991.
- [25] 日本地域開発センター東京湾奥地域開発整備構想策定委員会．豊洲地区まちづくり整備方針：東京湾奥地域総合開発整備構想 [M]．都市計画設計研究所，1994.
- [26] 野口雄一郎．コンビナートと現代産業・地域：野口雄一郎教授古稀記念論文集 [M]．御茶の水書房，1997.
- [27] 運輸省第二港湾建設局．新時代の東京湾：東京湾港湾計画の基本構想 [M]．大蔵省印刷局，1997.
- [28] 荒木正一．社会資本投資の費用・効果分析法：東京湾アクアライン・常磐新線評価の実際東京 [M]．東洋経済新報社，1998.
- [29] 青木成樹．東京湾ベイエリア産業ビジョン [J]．BEST VALUE THEME，2004，(05)．
- [30] 副慎太郎，等．東京湾臨海部における商業施設周辺の立地特性に関する研究 [C]// 学術講演梗概集，2008.
- [31] 小倉信次．東京湾ベイエリアの産業集積に関する一考察 [M]．国府台経済研究・千葉商科大学経済研究，2011.
- [32] 松尾俊彦．海上から見た東京湾の経済的重要性と問題点特集ー東京湾から考える [J]．都市問題，2015.
- [33] 大田慧．東京臨海部における土地利用の機能変化プロセスに関する研究：東京都港区海岸地区を事例に [D]．東京：首都東京大学，2015.
- [34] 宮脇昭．東京湾臨海部の植生 [J]．財団法人運輸経済研究センター，2016.
- [35] 吉田親司．東京湾大血戦：幻の東京オリンピック [J]．経済界，2017.

Enlightenment of the Development of Tokyo Bay Area to the Construction of Hangzhou Bay Area

ZHU Ye-dan

(College of Science and Technology, Ningbo University, Ningbo, Zhejiang, 315212)

Abstract: Bay area economy is an important form of coastal economy and the focus of current international economic version. World class bay areas, such as New York Bay area, San Francisco Bay area and Tokyo Bay area are open, innovative, habitable and international with an open economic structure, efficient resource allocation, strong accumulation, spillover function and developed international communication network, which are the core and key to guide the development of world economy and technological change. Hangzhou Bay area, with Shanghai as its core, is the most promising economic sector in China, and its construction is expected and has far-reaching influence. As one of the world's three big bay areas, the economic development of Tokyo Bay area plays an important role in the construction of Hangzhou Bay area.

Key words: "The Belt and Road"; Bay area economy; World's three Bay regions; Tokyo Bay area; Hangzhou Bay area