

浙东经济合作区的一体化试验

在经济全球化的大背景下，区域经济合作已成为一个不可逆转的潮流。在政策层面，中国“十一五”规划首次提出了以经济区发展为内容的区域规划；在操作层面，泛珠三角、长三角、环渤海湾等经济区已经风起云涌。

作为国内成立最早、也是目前最具活力的经济合作区之一，浙东经济合作区不但以占浙江 28% 的国土面积，贡献着全省 GDP 的“半壁江山”，还以 20 年不懈的一体化努力，在诸多领域率先打破了行政区划的藩篱，促进了生产要素在甬、绍、舟、台四市的自由流动，并在行政区经济向区域经济的转型中，构建起一个市场主导型的长三角“金南翼”。

东方大港跨越“红线”。去年年初，经交通部批准，宁波—舟山港管理委员会正式挂牌。宁波—舟山港是我国突破行政区划、联合建港的第一例，其成功运作，无论是对浙江乃至长三角区域的经济发展，还是对大陆港口新型竞合关系的形成，都将产生深远影响。

而这，只是两港一体化的开始。根据两市业已达成的共识，下一步将联手开发金塘、衢山、六横等岛屿，发展集装箱运输和大宗散货运输，力争到 2015 年，在北仑、金塘、衢山、六横形成 30 个大型集装箱泊位以及一批大宗散货泊位。到 2020 年，宁波—舟山港年吞吐量将超过 5 亿吨，进入世界港口前 3 位，成为世界级特大型港口和现代化集装箱远洋干线港。

而依托港口，四市临港工业、水产品加工业以及现代物流等相关产业也取得了长足发展，一个沿海产业带和长三角南翼国际物流枢纽开始在这里形成。

融入“第六大都市圈”。在全球经济一体化的大背景下，长三角正在崛起以上海为龙头的“世界第六大都市圈”，对于浙东经济合作区来说，加快交通基础设施共建共享，形成一个公路、铁路、水路、航空等多种运输方式衔接协调的现代化立体交通网络，不但是合作区内部要素流动的重要保障，也成为整体接轨大上海、融入长三角的重要前提。

2001 年，甬、绍、舟、台四市首次制定了《浙东经济合作区交通发展规划》，提出到 2010 年，四市合力投入 1093 亿元，打通陆海空现代化交通“大动脉”，为四市率先基本实现现代化提供优质高效的交通保障。此后，四市合力解决资金、土地、拆迁等三大难题，基础设施投入逐年加大。仅去年一年，四市就完成交通建设投资 249 亿元，创历史新高。

在“统一规划、统一标准、分市实施、分段建设”的原则下，四市高速公路建设率先取得了突破。2002 年，甬台温高速公路在合作区内全线贯通，加上此前已经建成的杭甬高速、上三高速，合作区内初步形成了“A”字形高速公路网络。2005 年底，甬金高速公路也在合作区内贯通，至此，浙东区域已建成高速公路 600 多公里，占全省的三分之一。

在绍兴、舟山和台州三市的积极支持下，杭州湾跨海大桥工程于 2003 年正式动工。作为合作区对外沟通的重要通道，跨海大桥将大大拉近四市与上海的空间距离，使合作区进入上海 2 小时交通圈。区位优势凸现，将使四市更好地集聚人流、物流和资金流，有效承接上海产业辐射和产业转移，分享世博会带来的巨大经济效益。

目前，浙东经济合作区内还在加紧实施舟山大陆连岛工程、台金高速公路、诸永高速公路等一批重点交通基础设施项目，加上筹建中的浙江沿海高速公路、绍嘉高速公路、绍诸高速公路等工程，“两纵两横两连”的“田”字形开放式交通网络正在全区逐步形成。

2005年10月，甬台温铁路正式动工，这条铁路将把宁波、台州、温州三市一线串起，形成省内铁路环形格局。通过沪杭、浙赣及拟建的温福铁路，甬台温铁路还将连通全国铁路大动脉，成为长三角通向珠三角的重要交通通道。

亮出一张“浙东牌”。浙东拥有长三角举足轻重的制造业，制造业基础雄厚，名品荟萃，四市政府部门因势利导，加大了联合创牌、联手扶牌和保护知识产权力度，着力打造自主创新的先进制造业基地。2000年，合作区四市首次联手，在广西南宁举办“浙东经济合作区名特优新产品展销会”；次年台州举办的第三届中国日用商品交易会上，四市再度携手，设立了统一的“浙东展区”。

在浙东品牌频繁出现在国内各类经贸活动的同时，四市还尝试抱团“走出去”。2002年，甬、绍、舟、台四市来到越南胡志明市，举办了“中国浙东经济合作区经贸博览会”，把浙东品牌打到了东盟市场；2004年，四市又组织相关企业赴泰国，参加第三届泰国中国商品博览会，积极帮助企业开拓国际市场。

对外亮出浙东品牌，对内则致力于构建一体化的无障碍大市场。近年来，四市积极鼓励商贸企业开展连锁经营，联手拓展农村市场。

从行政区经济到区域经济。浙东经济合作区成立于1986年。在改革开放初期，能源匮乏、资源分布不均衡，在没有国家大规模投入的情况下，处于计划经济边缘的浙东四市不可能构筑起各自相对独立完整的产业体系，一种主要来自民间的市场冲动构成了四市走向一体化的最初动力。

1986年，当时的宁波、舟山、绍兴、台州四地市自发成立了一个协作联谊会，借助行政力量自我清障，互通有无，对稀缺要素进行优化配置。此后，这个跨区域的协调机构不断升格，1988年成为浙东四地市市长、专员联席会议，1994年升格为浙东经济合作区市长联席会议。

随着中国以市场化为取向的经济体制改革逐渐推向深入，四市民间资本迅速积累，原来市域经济的空间格局对经济的制约作用日益突出，市长联席会议作为合作区最高协调机构，发挥了越来越重要的作用。近年来，合作区相继成立了交通、旅游、金融、外经贸、商贸、渔业、工业、科技、公安、港口、环保等十一个专业组，基本覆盖了经济社会发展的各个领域，成为一些跨区域的重大问题协商解决的重要平台。

责任编辑：叶凡