

从比较看我国未来湾区经济大格局

黄勇 陈文杰



随着粤港澳大湾区发展规划纲要发布，我国未来最有可能形成两大湾区“双雄”并峙格局。推进落实长三角一体化发展国家战略应充分发挥大湾区的核心引领作用

2月18日，中共中央、国务院印发《粤港澳大湾区发展规划纲要》。在粤港澳大湾区发展规划落定之时，大家不禁会提出一个问题：我国未来湾区经济将呈现一种怎样的发展格局呢？

我国未来最有可能形成“两大湾区”并峙格局

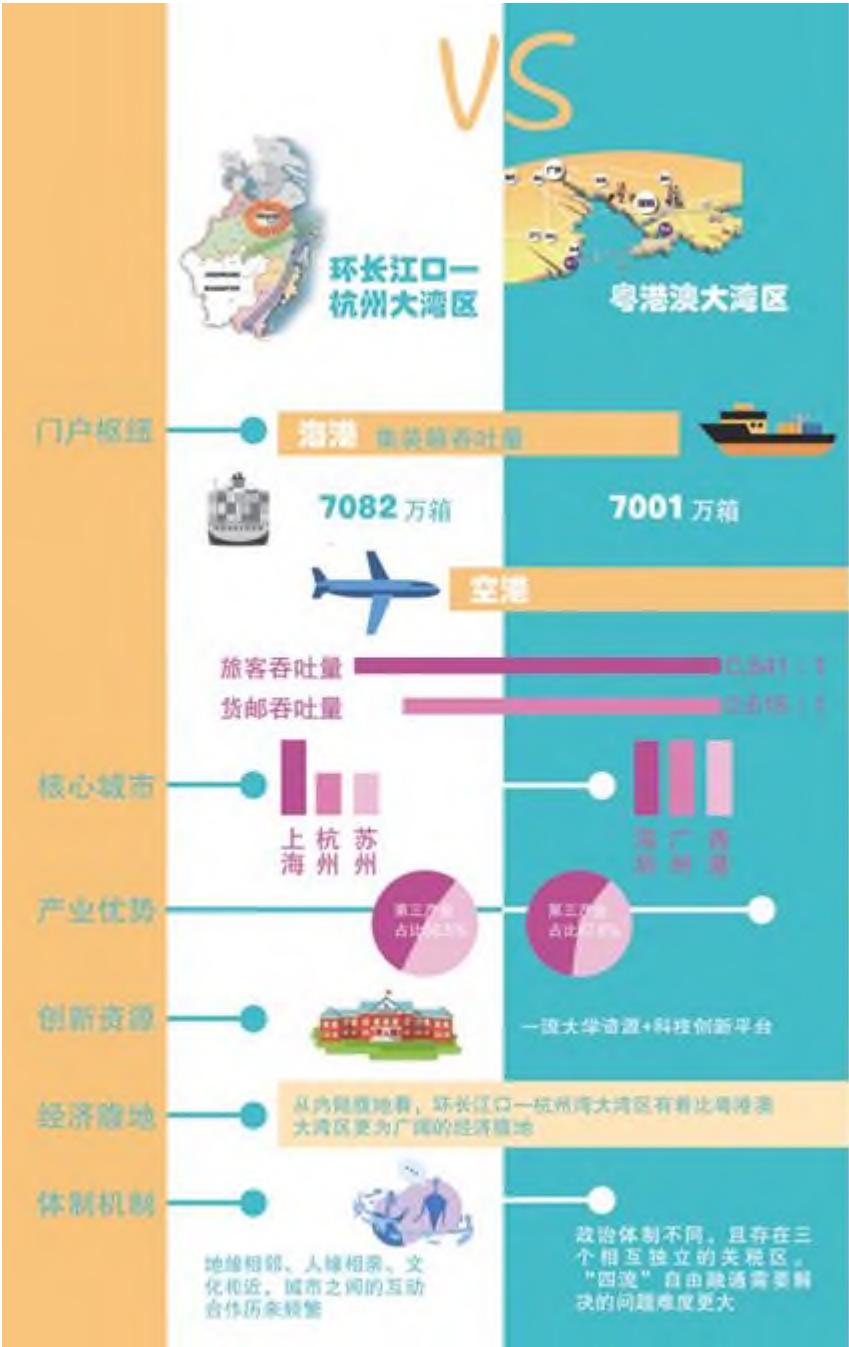
据统计，我国面积大于10平方公里的海湾有150多个。其中面积最大、经济相对发达的三个湾区由北至南分别是，以北京和天津为“双核”，包括胶东半岛、辽东半岛的环渤海大湾区；以上海为核心，杭州、宁波和苏州、南通等城市为支撑的环长江口—杭州湾大湾区；以香港、深圳、广州等城市为核心的粤港澳大湾区。可见，我国未来湾区经济格局主要由这三大湾区的发展状况决定。

环渤海大湾区幅员非常辽阔，包括北京、天津、河北、辽宁、山东五省市。由于地形地貌的天然分割，整个大湾区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。这三个次级经济区之间的联系从目前乃至今后一定时期来看，核心城市的辐射范围彼此间断裂，难以形成整体合力。在今后相当长的一个时期内，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。

粤港澳大湾区指由香港、澳门两个特别行政区和广东省的广州、深圳、珠海、佛山、中山、东莞、惠州、江门、肇庆等九市组成，总面积5.6万平方公里，覆盖人口约7000万人。规划对其的战略定位是，建设充满活力的世界级城市群、具有全球影响力的科技创新中心、“一带一路”建设的重要支撑、内地与港

澳深度合作的示范区和宜居宜业宜游的优质生活圈。到 2022 年，总体目标是打造国际一流湾区，基本形成世界级城市群框架。

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、最具发展潜力的经济板块，被国家定位为我国综合实力最强的经济中心、亚太地区重要国际门户、全球重要的先进制造业基地、我国率先跻身世界级城市群的地区。长三角区域一体化发展上升为国家战略后，构建区域经济共同体理念更加深入人心。因此，这里是有可能孕育和形成中国第二个大湾区的地区。换句话说，我国未来最有可能形成两大湾区“双雄”并峙格局。



环长江口—杭州大湾区与粤港澳大湾区的比较分析

从环长江口—杭州湾大湾区和粤港澳大湾区的比较分析结果看，更能佐证我们的上述判断。根据世界级大湾区形成的基本规律，我们认为环长江口—杭州湾大湾区比较合理的地域范围是，以上海为核心，以浙江的环杭州湾六市（杭州、宁波、嘉兴、湖州、绍兴和舟山）为南翼，以江苏的环长江口三市（苏州、无锡、南通）为北翼。按上述给出的地域范围，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；常住人口约 8000 万人，也比粤港澳大湾区多 1000 多万人。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。下面，再从表征世界级大湾区特征的几大指标（2017 年数据）入手作进一步分析：

（一）门户枢纽

大湾区需要有世界级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—杭州湾大湾区和粤港澳大湾区的集装箱吞吐量分别为 7082 万和 7001 万标箱，可以说旗鼓相当。在全球前 20 大集装箱港口排名中，依次为上海港（第一）、深圳港（第三）、宁波—舟山港（第四）、香港港（第五）、广州港（第七）。环长江口—杭州湾大湾区港口货物吞吐量沿海和内河合计达 28.57 亿吨，相当于粤港澳大湾区的 3.2 倍。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—舟山港是全球首个年货物吞吐量超过 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，2018 年排位已超越深圳港。

从空港看，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%。若单个机场排序，旅客吞吐量和货邮吞吐量均处于领先地位，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。

（二）核心城市

核心城市在湾区经济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，对全球高端要素配置、产业升级、创新发展等具有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，即上海作为核心，其 GDP 已突破 3 万亿元大关，正在加快推进国际经济、金融、贸易、航运和科技创新等“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。杭州和苏州两市的 GDP 均高于 1 万亿元，正在朝着世界一流城市的目标迈进。粤港澳大湾区则是“三核”相对均衡，深圳、广州和香港三市的 GDP 均超过 2 万亿元。其中，香港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金融、贸易和航运中心；广州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。

据全球最为权威的世界城市研究机构 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，其中上海和香港表现最为突出。

（三）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，

以及金融业水平。

先看产业结构，第三产业占比环长江口—杭州湾大湾区为 56.5%、粤港澳大湾区则达到 67.6%，后者高于前者 11.1 个百分点。主要原因是香港的三产占比长期维持在 90%以上，其实从两者大陆区域比较，两者水平比较接近。

就制造业而言，两大湾区可以说势均力敌，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。香港是国际上排名靠前的金融中心，上海也基本成为国际金融中心。中国的证券交易所全坐落在两大湾区。截止到 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五，IPO 融资额排名第二，市价总值排名第四；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三、世界第七和第十；港交所 IPO 数量、融资金额分别居世界第三位和第四。

再从领军企业看，粤港澳大湾区拥有的世界 500 强企业 17 家，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。

（四）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 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。如果仅从中国大陆看，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。

（五）经济腹地

湾区经济发展前景与其腹地大小也有较大关联。一般来说，腹地越大则湾区经济集聚要素和拓展市场的空间越大，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，地跨沪、苏、浙、皖、赣、湘、鄂等 7 省市，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，但仍或多或少会影响到腹地的拓展。有一点要指出的是，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。

(六) 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、澳门与大陆的政治体制不同，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，实现人流、物流、资金流、信息流“四流”自由融通需要解决的问题难度更大。

延伸阅读

《粤港澳大湾区发展规划纲要》要点

【战略定位】

- 充满活力的世界级城市群。
- 具有全球影响力的国际科技创新中心。
- “一带一路”建设的重要支撑。
- 内地与港澳深度合作示范区。
- 宜居宜业宜游的优质生活圈。

【规划目标】

- 到2022年，粤港澳大湾区综合实力显著增强，粤港澳合作更加深入广泛，区域内生发展动力进一步提升，发展活力充沛、创新能力突出、产业结构优化、要素流动顺畅、生态环境优美的国际一流湾区和世界级城市群框架基本形成。
- 到2035年，大湾区形成以创新为主要支撑的经济体系和发展模式，经济实力、科技实力大幅跃升，国际竞争力、影响力进一步增强，宜居宜业宜游的国际一流湾区全面建成。

【空间布局】

- 构建极点带动、轴带支撑网络化空间格局。
- 极点带动，发挥香港—深圳、广州—佛山、澳门—珠海强强联合的引领带动作用，深化港深、澳珠合作，加快广佛同城化建设。
- 轴带支撑，加快建设深(圳)中(山)通道、深(圳)茂(名)铁路等重要交通设施。
- 完善城市群和城镇发展体系。
- 香港：建设亚太区国际法律及争议解决服务中心，打造更具竞争力的国际大都会。
- 澳门：建设世界旅游休闲中心、中国与葡语国家商贸合作服务平台。
- 广州：培育提升科技教育文化中心功能，着力建设国际大都市。
- 深圳：加快建成现代化国际化城市，努力成为具有世界影响力的创新创意之都。
- 建设重要节点城市。主要是珠海、佛山、惠州、东莞、中山、江门、肇庆等。
- 发展特色城镇。培育一批具有特色优势的魅力城镇，建设智慧小镇，不断拓展特大镇功能。
- 促进城乡融合发展。建设具有岭南特色的宜居城乡，因地制宜推进城市更新，改造城中村、合并小型村。

【重要举措】

- 建设国际科技创新中心。
- 加快基础设施互联互通。
- 构建具有国际竞争力的现代产业体系。
- 推进生态文明建设。
- 建设宜居宜业宜游的优质生活圈。
- 紧密合作共同参与“一带一路”建设。
- 共建粤港澳合作发展平台。

推进落实长三角一体化发展国家战略中应充分发挥大湾区的核心引领作用

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、核心城市、产业优势、创新资源等方面几乎旗鼓相当，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。鉴此，建议在推进落实长三角一体化发展国家战略中，应更加重视环长江口—杭州湾大湾区的建设发展，将其作为长三角一体化的核心区域加以谋划，以充分发挥核心引领作用。