



深入大灣區

東京篇

十九大前奏

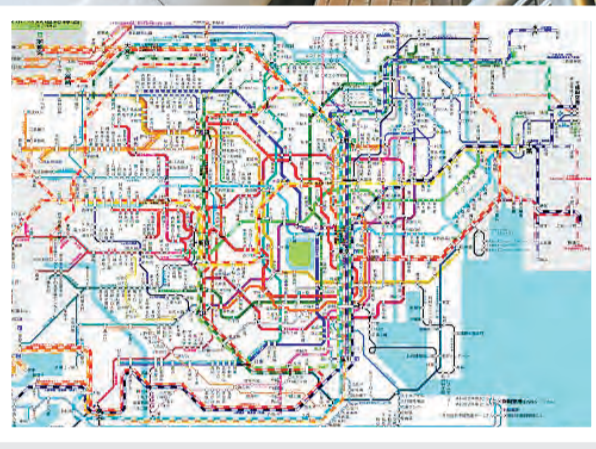
在三大國際灣區中，無論從地理位置、人口規模還是覆蓋面積上，東京灣區都與粵港澳大灣區最為接近。東京灣區也是經濟總量最大的灣區，2016年GDP達到1.8萬億美元，佔到日本全國經濟總量的四成。東京灣區既有著明顯的產業灣區特徵，也有著首都型經濟和臨海型經濟特點。在戰後至今多年發展中，東京灣區也確實把各種要素資源利用到極致。東京灣區擁有全世界最密集的軌道交通網，灣區內近九成通勤客運依賴軌道交通，形成要素充分流動與共享的大都市圈。這給同樣身處亞洲、人口密集的粵港澳大灣區帶來非常有操作性的借鑒。

產業布局精心 軌道交通密集

借鑒東京灣區「圈」要素



▲日本東京火車站。新華社



東京灣區有全世界最密集的軌道交通網。

香港商報記者 李穎 實習生 王穎



在東京人工智能展上的機器人。新華社

要素資源極致利用

素有「產業灣區」之稱的東京灣區，製造業在灣區沿岸密集布局，經濟總量達到1.8萬億美元。身為島國的日本幅員狹窄，日本歷史上精耕細作的農業作風，同樣移植到工業上，這在東京灣區產業布局上得到充分的體現。在二次世界大戰以前，日本的製造業中心並不在東京灣區，戰後日本利用自由貿易和全球化的契機，針對日本資源匱乏和市場狹小的現實，選擇以出口產業主導經濟發展的模式，這種出口產業模式實際上是建立在對海外能源和原材料的依賴上，因此在東京灣區沿線布局製造業，能夠更好地利用世界的能源和市場。兩個大型臨海工業地帶左右鋪開，把在灣區搞現代工業的優勢利用到了極致。在龐大港口群的帶動下，東京灣向西發展出京浜工業地帶，向東發展出京葉工業地帶。這種布局將工業地帶與東京主要城區大體量人口進行了一定的隔離。灣區集中了包括鋼鐵、有色冶金、煉油、石化、機械、電子、汽車、造船、現代物流等產業，裝備製造和高新技術等產業十分發達，成為全球最大最先進、出口實力最強的新型工業地帶。日本年銷售額在100億元以上的大企業有五成設於灣區，三菱、豐田、索尼等一大批世界五百強企業總部均設於此。

長期研究中國和日本城市群的雲河都市研究院院長、東京經濟大學教授周牧之認為，這種徹底的臨海和大規模的集聚，做到了高效率的大進大出，同時又與在腹地東京的金融、總部、研發等功能緊密互動。該模式建立的前提就是戰後的自由貿易體制和後來的全球化。中國綜合開發研究院港澳經濟中心主任張玉閣向本報表示，東京灣區有著明顯的首都型經濟特徵，一國要素最為齊全，所有的資源都會被吸引過來。整個東京都會圈的GDP總量是日本的40%，基本上就代表了日本的經濟。東京灣區有一都三縣，將港口、製造、科技研發都在周邊布局，已經形成了一個全產業鏈。同時，灣區核心區域高度服務業化，第三產業比重達到82.3%。張玉閣指出，粵港澳大灣區雖然不是首都型經濟，但也是龐大的綜合性灣區，城市群中綜合要素非常齊全。論文化，粵港澳大灣區有著深厚的嶺南文化底蘊；論人才，香港有5所世界一流大學；論科技，深圳是中國的科技創新中心；論融資，香港是國際金融中心。與東京灣區相比，粵港澳大灣區的主要問題在於存在行政劃分，雖然要素齊全，但是行政壁壘會阻礙要素的流動，這是大灣區今後需要考慮突破的問題。

交通全覆蓋 防大城市病

依託東京灣發展起來的東京大都市圈，包括東京都、琦玉縣、千葉縣、神奈川縣等一都三縣，有著亞洲都市圈人口密集的顯著特點。東京擁有1200萬人口，約佔日本總人口的10%。東京大都市圈有3800萬人。另有統計口徑指，東京灣區人口高達4347萬。DID是日本政府國勢調查中考察城市人口密度的指標，針對每平方公里4千人以上連片的人口密集地區。目前DID人口比率，東京都已高達98.2%，東京大都市圈也達89%，日本全國為67.3%。張玉閣認為，東京灣能夠容納如此龐大的人口規模，並讓他們有序的運轉，其中一個關鍵要素便是軌道交通。「因為四通八達的軌道交通覆蓋至灣區每個角落，將龐大的地理空間進行『折疊』和『壓縮』，一座城市的空間隔離就完全不是一個問題，形成了要素充分流動共享的大都市圈。這是東京灣有別於其他灣區的一個很明顯特徵。」張玉閣說。東京灣區有全世界最密集的軌道交通網，灣區內80%到90%通勤客運依賴軌道交通。發達的軌道交通系統令整個灣區交通實現了一體化。並且，東京都地鐵與神奈川、千葉等縣實現了較好的連接，形成了整個都市圈的交通網絡。在避免陷入「大城市病」方面，東京也是個成功的樣本。在長期從事城市規劃和國際都市比較研究的日本立命館亞太大學研究生院教授李燕看來，便捷的交通是東京能有效疏解城市功能的重要原因。正是由於四通八達的交通網絡，東京市民可以在東京圈內自由選擇適合自己的居住地和工作的地，這一模式緩解了東京灣區人口過密的問題。張玉閣認為，粵港澳大灣區的DID人口比率遠低於東京灣，而城市管理水平卻遠不如東京灣，在交通上粵港澳大灣區和東京灣區也有一定差距，這些都是粵港澳灣區未來的潛力和努力方向。值得期待的是，灣區內一大批交通項目正在加快推進，廣州、深圳等城市大力建設地鐵，並預留了與東莞、惠州等周邊城市相交的接口。隨著港珠澳大橋年底建成通車，廣深港高鐵開通，灣區內一小時生活圈將成為現實。他認為，隨著工程的推進，體制的改革也越來越迫切。粵港澳大交通，不僅能促進灣區各地的文化交流和經濟交流，更是打破區域內行政壁壘的強大力量，將大大促進灣區內要素的自由流動。對於特區政府近日公布的高鐵香港段「一地兩檢」方案，張玉閣表示樂見其成：「高鐵的節點非常重要。如果一地兩檢口岸不設在西九龍，那在全國的高鐵網絡中，香港就成了一個盲腸。香港市民將不能真正享受到接通全國鐵路網的便利，高鐵的效率會大打折扣。」

開放與國際化 相伴相隨

在上海交通大學中美物流研究院院長助理、國際航運系系主任趙一飛看來，港口只是在物理上提供了對外交流的門戶，更重要的是開放程度，它決定著港口城市的國際化氛圍。東京灣區正是具備了這兩方面的因素。港口城市特有的開放、多元，輻射到周邊地區，帶來了整個地區的開放性和包容性。從戰後到今天，東京灣的發展始終與其開放性相伴相隨。周牧之認為，東京灣經驗最重要的一點，就是開放帶來的多樣性，是效率的源泉。進入全球化以來，國家間的分工協作趨勢日益明顯且速度加快。這種趨勢下，灣區經濟開放的優勢更加凸顯。服務業、創新科技、信息產業等已成為引領了城市新一輪發展的驅動力，而這些領域最關鍵的就是開放與交流。對比之下，粵港澳大灣區在多樣性方面甚至更為豐富，香港、澳門、廣州、深圳等11個城市可謂各具特色，但城市之間互補互動上還有所欠缺，各城市的國際化發展程度也不平衡。在周牧之看來，這一區域最大的問題仍然是國際化、包容性的問題。粵港澳地區的國際化和包容性是全國最好的，但還不夠。特別是未來這一地區的知識經濟發展，以及港澳與內陸城市之間的互動都取決於國際化和包容性的程度。張玉閣則認為，在「一國兩制」下，香港和澳門兩個行政特區與國際市場保持無縫對接，保持著粵港澳灣區的國際化水平，這是粵港澳灣區無可比擬的優勢所在。香港經過多年的積累，有著非常廣闊的國際網絡，未來可在大灣區都市群建設中發揮更大作用。

重視臨海地區開發

東京灣區一直大力發展臨海地區產業，非常重視臨海優勢，而粵港澳大灣區的城市規模、密度和對海岸線的利用，與東京灣區還有較大差距，學者認為，粵港澳大灣區規劃一定要重視對臨海地區的利用。學者預測，未來中國的製造業，特別是高端製造業會更加向臨海地區集中，而不是弱化。因為製造業與國際市場、國際分工的互動會越來越快速、頻繁。以信息產業、研發等為代表的知識經濟和高端服務業，更將會向這一區域集中。與此同時，在臨海人口分布上，粵港澳大灣區的DID人口比率也遠低於東京灣區，未來可適當增加臨海地區人口的密度，以提升優質資源的利用效率。而在此過程中，保持良好的生態環境是灣區開發應有之義。深圳原副市長、現哈爾濱工業大學（深圳）經濟管理學院教授唐傑就建議，以初步建設形成的珠江軸為基礎，未來粵港澳大灣區空間規劃要加快沿海城市帶的發展，形成以港深為核心、以沿海為帶、以珠江為軸的T字型空間結構。汕頭大學副教授、人民大學世界經濟研究中心特約研究員賴明明認為，粵港澳大灣區完全能夠帶動周邊兩個灣區發展——以汕頭為中心的粵東灣區，以湛江為中心的粵西灣區。賴明明認為，在大灣區發展第一階段，粵東西部灣區的效應並不明顯，但是，隨著大灣區的發展，粵東西部灣區成為承接大灣區發展產業轉移，以及其他配套的重要區域。因此，在大灣區發展的第一階段，對於粵東西部灣區的發展，應該予以關注，將其納入中長期規劃之中。他亦表示，當下，大灣區發展的重點是粵港澳跨境基建、產業協同。第一步是大灣區的經濟發展集聚效應，第二步才是大灣區的經濟發展散效效應。

頂層設計結合民間智慧

灣區最大的障礙。如果要素不能自由流動的話，就無法實現要素的自由組合，市場的力量也就發揮不出來。必須由行政來安排。而如何將行政安排與市場力量相結合，是特別需要考量的事情。上海交通大學中美物流研究院院長助理、國際航運系系副主任趙一飛表示，在日本，政府的權力並不是很強大。日本的經濟主要由九大財團控制，政府是聽意見，但真正在後面主導的都是財團。在國外成功的案例都是這樣，政府只管頂層規劃，規劃完了怎麼樣，具體操作是放給市場去做。而怎麼樣保證這個規劃是合理的，要徵求很多方面的意見，要聽取專家、財團和各機構的意見，然後拿出一個相對合理的規劃來。事實上，粵港澳大灣區不乏民間智庫力量。香港歷來有民間智庫的存在，近年來深圳的民間智庫也漸漸多了起來，其中包括由深圳原副市長張思平擔任理事長的深圳創新發展研究院，以及由香港嶺南大學前校長陳耀坤擔任院長的前海創新研究院。在未來粵港澳大灣區規劃與建設中，由中央、地方政府與民間行業協會溝通協調，將頂層設計與民間智庫進行智慧碰撞，來科學規劃與不斷完善大灣區發展路徑，將是一件非常值得期待的事情。