

# 深入大灣區

紐約篇



## 紐約灣區創新轉型之啓迪

### 產業多元互補

除了紐約灣區，世界上恐怕沒有哪個都市圈能把如此豐富的要素資源全部包攬懷中：身兼世界經濟和國際金融的核心樞紐，是世界上最大的 CBD 及摩天大樓集中地，全球 500 強企業有四成在此落地，100 多家國際投行全球總部聚集華爾街；佔據全美三成以上的製造業產值，有著「東岸硅谷」之稱的波士頓高科技產業，以及號稱全美第一的新澤西生物製藥，同時它還是世界創意文化之都。

紐約灣區的其他核心城市也都根據自身的特點，尋找著與紐約的錯位發展之路，使得區域內的產業分布呈現出多元和互補的格局。而這些城市各自的發展，始終離不開紐約金融中心的輻射作用。這給同樣存在多個核心，卻不乏產業重疊的粵港澳大灣區帶來諸多啟迪。

### 產業互補 多核發展

與人們印象中的金融中心不同，紐約灣區的製造業實力亦不可小覷，是美國重要的製造業中心，服裝、印刷、化妝品等居首位，機器、軍工、石油和食品加工有重要地位。

紐約灣區城市群中歷史最悠久的大城市——波士頓的產業發展也印證了這一趨勢。波士頓的產業轉變，深深影響了當地金融機構的發展軌跡，為中小企業提供資金的風險投資成為當地金融業的主流，其規模僅次於硅谷。這為金融中心紐約提供了有益的補充。如今，金融業只佔到波士頓經濟結構的 8%，而高科技研發、教育、商業、貿易等產業則佔據了半壁江山。

紐約都市圈內的其他核心城市也都根據自身的特點，尋找著與紐約的錯位發展之路。費城的國防、航空、電子產業，巴爾的摩的礦產業和航運業，使得區域內的產業分布呈現出多元和互補的格局。而這些城市各自的發展始終離不開紐約金融中心的輻射作用。

紐約灣區東北的康州地區 GDP 排名全美第 3 位，是全美最重要的製造業中心之一。而全球對沖基金之都格林尼治亦凸顯了康州的金融地位。此外，該州產值最高的產業還有房地產、製造業、耐用材料等等。

紐約灣區西北的新澤西製藥業非常發達，在全美名列第一，世界上最大的 21 家製藥和醫療技術公司總部或中心設在新澤西。一大批通訊產業聚集在普林斯頓大學和貝爾實驗室旁邊。

藉助紐約的資本優勢，都市圈內的每一座城市都形成了各自的產業亮點。孤立地看，每座城市的主導產業都是單一的。但放眼整個都市圈，多樣化、綜合性的整體功能，遠遠大於單個城市功能的簡單疊加。以紐約為核心，製造業帶、交通帶、城市帶融為一體，形成了多核心的城市群體系。區域內產業布局調整合理，增大了城市間的互補性，從而增強了整個都市圈的經濟穩定性。



▲美國紐約華爾街銅牛前的「無畏女孩」塑像。 新華社



波士頓的產業轉變，深深影響了當地金融機構的發展軌跡，為中小企業提供資金的風險投資成為當地金融業的主流，其規模僅次於硅谷。這為金融中心紐約提供了有益的補充。

## 全球金融中心地位難撼

紐約灣區北起緬因州，南至弗吉尼亞州，跨越了美國東北部的 10 個州，面積約佔美國本土面積的五分之一。紐約都市圈擁有紐約、波士頓、費城、巴爾的摩和華盛頓 5 座大城市，以及 40 個 10 萬人以上的中小城市，人口達到 6500 萬，佔美國總人口兩成，城市化水平達到 75% 以上。紐約都市圈的製造業產值佔全美三成以上，是美國經濟的中心。最新數據顯示，2016 年紐約灣區 GDP 達到 1.7 萬億美元（此 GDP 數據與紐約灣區 2.15 萬平方公里面積相對應）。

提起紐約灣區，最令人矚目當屬它國際金融中心的霸主地位。紐約在整個城市圈中處於地理和地位的雙重核心位置，被視作國際金融風向標的華爾街，任何風吹草動都足以令全球市場隨之波動，亦可能在世界引發一場「蝴蝶效應」。

全長僅 500 多米的華爾街，雲集了包括紐約證交所、美聯儲、高盛、美林證券、摩根士丹利等知名金融機構，它們使華爾街成為了國際金融界的「神經中樞」，而它們的存在也讓紐約城市圈受益匪淺。在紐約的上班族當中，35% 的人集中在金融行業。

紐約、倫敦及香港三個城市有不少相似之處，例如均有較大比例的移民人口，擁有一個完善的證券市場以作為地區的金融中心等。它們也分別處於不同的大洲和時區，可以互補不足。

綜合開發研究院港澳經濟研究中心主任張玉閣指出，「紐倫港」這一提法凸顯香港的國際金融地位。香港與紐約、倫敦一起，成為三大國際金融中心。由於這三座城市分別處於美洲、歐洲和亞洲，分處三個不同的時區，從股票市場來看，倫敦收市之後，紐約開市；紐約收市之後，香港開市；香港收市之後，倫敦又開市，剛好形成一個完整的閉環，讓股票市場永不落幕。

### 香港：東方曼哈頓

事實上，作為粵港澳大灣區惟一的國際金融中心，香港與紐約不乏相似之處：它們的經濟最初都發軔於得天獨厚的港口，依靠自由貿易完成了城市資本的原始積累。它們都曾經是製造業中心，並已成功地將經濟的重心轉移到服務業上來。遵循世界產業轉移的雁陣模式，紐約的工廠從東部的下城區轉移到美國西部陽光地帶，香港成千上萬的小企業從逼仄的九龍北遷至廣東珠三角地區。

身處香港國際金融中心光環之下，粵港澳大灣區在籌集全球資金方面也展現巨大潛力，在全球股票交易市場上，香港交易所的總市值居第六位，深圳交易所市值為全球第八。2016 年，香港交易所的首次公開招股發行排名世界第一，達到 251 億美元。毫無疑問，領先的融資能力為粵港澳大灣區創新科技產業發展提供了強大資金來源。

### 「紐倫港」構成完美閉環

2008 年，美國《時代》雜誌記者邁克爾·艾略特創造了一個嶄新的名詞：Nylonkong（紐倫港，即紐約+倫敦+香港）。他說，這個名詞是全球化時代一個成功代號。紐約、倫敦、香港這三座城市因為一種共享的經濟文化而聯結在一起，在某種程度上已經是全球化的樣板和對全球化的詮釋。理解了紐倫港，就能理解這個時代。

## 發力創新科技「硅港」崛起

在全球經濟轉型的背景下，創新驅動已成為全球發展新潮流。世界各大灣區大都市在這種潮流中表現尤其搶眼。在美國「再工業化」戰略下，紐約等傳統金融中心均發力科技創新和高科技產業。

紐約前副市長邁克爾·布隆伯格就主張紐約應從金融轉向科技。紐約經濟發展局通過了「繼續發展知識經濟，成就科技紐約城市」的提議，引入康奈爾大學和以色列的大學合作共建紐約科技城，建設「硅港」，打造美國東岸科技重鎮，成為美國的「新科技首都」。

如今，曼哈頓南部正在成為新興數字媒體中心，

而布魯克林 DUMO 地區正在成為科技潮人的天堂。鮮有人知的是，作為全世界三大金融中心之一，紐約科創公司的就業機會數量已超金融業，紐約的科技產業正在飛速崛起。新興的科技浪潮正在改變紐約的面貌和文化。

紐約發力創新科技背後有著豐富的人才支撐。紐約灣區共 58 所大學，其中紐約大學與哥倫比亞大學為世界著名大學。在 128 公路興起和發展的大半個世紀中，其周邊的麻省理工學院、哈佛和波士頓大學等著名學府扮演極其重要的角色。其中麻省理工學院畢業生創辦的公司就佔七成。

## 要素自由流動促港深產業協同

有觀察人士就指出，粵港澳大灣區將來要叫板紐約灣，最重要就是要建立產業協同，這個建立不起來，大灣區是無法躋身世界級的。那麼，打破行政壁壘是順理成章的事情。而最直接的抓手，就在深圳和香港。

一直以來，香港不乏產業空心化的擔憂，本地製造業北移至珠三角，本地只剩下高端服務業，而臨近的深圳，金融等高端服務業又稍嫌不足。香港學者王緝憲研究發現，若把港深兩地當作一個經濟整體來看，其產業結構與新加坡驚人地一致。

王緝憲在《香港怎麼了》一書中指出，深圳製造業佔 GDP 比重為 40%，香港製造業佔 GDP 比重僅為 1%，相差可謂懸殊。而若把港深兩地當作一個經濟

整體來看，港深兩地製造業佔 GDP 比重為 19%，與新加坡製造業佔 GDP 比重 18% 驚人地相似。此外，港深兩地金融業佔 GDP 比重為 15%，新加坡為 13%；而批發零售佔 GDP 比重都為 18%，由此可見港深兩地產業呈現很強的互補性。而從更大範圍的粵港澳大灣區來看，這種經濟的互補性更加明顯。

香港大學經濟與金融學院教授肖耿向本報表示，灣區內的專業分工非常顯著，有香港的國際金融中心和深圳的創新高科技等，全球的四大大港口 3 個都在灣區，全球重要的製造業中心在佛山、東莞，廣州也是全球重要的國際貿易中心，這是粵港澳灣區的優勢所在，粵港澳灣區的競爭力在過去 30 年在不斷增加。

新加坡國立大學東亞研究所所長鄭永年表示，紐約

灣區各城市之間不存在制度和邊境的障礙，灣區內部要素完全自由流通，這令到城市內優勢能夠充分發揮，產生協同效應，企業是紐約灣區的主體。粵港澳大灣區行政分割仍然嚴重，政府是大灣區的主體，企業無力承擔灣區整合的責任。因此，粵港澳大灣區需要通過體制變化來促進整合，謀取發展。

分析人士指出，深圳的科創強大，但是科創需要強大的金融支持和科研扶持，這兩樣香港是全球一流。但要素不能自由流動，導致不能最大程度發揮效應，亦導致重複建設。如果香港的金融、教育、醫療等現代的服務業可以進到廣東，就實現了各展所長。所以，深港能否真正交融，是決定粵港澳大灣區勝敗的命門。

## 跨越行政壁壘 協調典範

作為城市群，紐約灣區在全球版圖上地位亮眼，但也並非天生完美。在長達數百年的成長史上，為實現資源的有效整合，紐約灣區付出了更多後天的努力。

歷史上，紐約都市圈經歷過四次重大調整。1921 年第一次調整主要是向郊區擴散，帶來的卻是城市規劃鋪張、土地資源利用率低下的問題；1968 年的第二次規劃，重點是建立多個城市中心，但結果還是因為土地利用效率降低，城市空洞化現象嚴重等問題而以失敗告終。1996 年，美國東部大西洋沿岸城市帶的規劃，確立了拯救紐約都市圈的全新理念。從此區域經濟得以整體、協調發展，中心城市在產業結構調整中發揮了先導和創新作用，而周圍地區也獲得了良好的發展契機。2013 年 4 月 19 日 RPA 宣布啓動的紐約大都市地區第四次規劃，為未來 25 年的地區增長和管理提供策略。

這一強調區域合作的規劃是在大紐約市政府和非政府的紐約區域規劃協會、紐約大都市區委員會等組織的積極倡導下完成的，政府和非政府機構的緊密合作，在區域規劃和區域發展協調機制形成等方面發揮了重要作用。這些跨行政區的協調組織的存在，極大地強化了規劃的科學性、民主性和權威性，並使區域經濟協調發展成為可能。

「說到紐約灣區的規劃、協調和管理，就不能不提到 PANYNJ 這個機構，它就是紐約新澤西港務管理局。」上海交通大學中美物流研究院院長助理、國際航運系副主任趙一飛向本報表示。

紐約灣區在漫長的發展過程中意識到，灣區跨越多個行政區域，複雜的交通協調絕非一個地方政府可以單獨實現，成立一個跨越行政區域限制的交通協調管理部門勢在必行。紐約與新澤西港務局（簡稱 PANYNJ）應運而生。這個成立於 1921 年的第三部門交通管理機構，原名紐約州港務局，同時接受兩個州的財政撥款。

趙一飛介紹說，紐約與新澤西港務局是非政府的法人機構，但該機構擁有很高的權力，它不僅僅管港口、海港，還管空港、地鐵、地下隧道，總之管轄，以自由女神像為原點，半徑為 25 英里的區域，共約 1500 平方英里的基礎設施。曼哈頓的很多房地產都是 PANYNJ 這個機構的，包括 9.11 被炸掉的世貿大廈，以及現在重建好的新世貿大廈也是它的資產。

「某種意義上說，美國的金融中心，實際上是建立在紐約與新澤西港務局固定資產的基礎上的，它實際上是紐約和新澤西州公共資源的一個投資人。」趙一飛表示，作為一個非盈利機構，PANYNJ 通過發債券募資來投資建設，收取過路、過橋費，基礎設施的房租、裝卸費、碼頭的使用費等，每年公示收支情況。因為不以營利為目的，成本就會相對比較低，所以就能刺激為紐約和曼哈頓中心的貿易和金融的發展。在他看來，正是這件近百年前做的事情，到今天仍牢牢地讓紐約和新澤西大灣區的發展保持在全球領先的地位。