

沪宁杭“共同腹地”有新意，南太湖新区正式成立

湖州“闯码头”，不再“慢慢来”

■本报记者 任俊猛

6月2日，湖州南太湖新区正式成立。今年4月30日，浙江省人民政府正式批复同意设立湖州南太湖新区，成为浙江省大湾区“四新区”中，继杭州钱塘新区后第二个挂牌成立的新区。

若在地图上把上海、杭州、南京直线连接起来，南太湖新区就在这个三角形的中间，可算是沪宁杭的“共同腹地”。如今再看，别有新意。

湖州是“绿水青山就是金山银山”理念诞生地，也是全国首个地市级生态文明先行示范区，以及生态区县全覆盖的国家生态市。此次挂牌成立的湖州南太湖新区，是在原湖州经济技术开发区、太湖旅游度假区两个国家级平台基础上整合提升组建的，根据浙江省政府批复，新区规划控制总面积225平方公里，坚持生态优先，优化资源配置，突出主导产业，加快转型升级，着力打造全国践行“两山”理念示范区、长三角区域发展重要增长极、浙北高端产业集聚地、南太湖地区美丽宜居新城区。

曾几何时，湖州是长三角地区“建筑石料”的代名词。鼎盛时期，约5820平方公里的土地上，不到10平方公里就有一个矿点，每年石材开采量达1.64亿吨。近年来，推进绿色矿山整治，湖州态度坚决。国务院批准的《全国矿产资源规划2016—2020年》明确，将湖州列为全国绿色矿业发展示范区建设试点地区。2017年，湖州率先在全国发布绿色矿山建设地方标准，截至2017年底，湖州绿色矿山建成率达94%，到2020年，建成率将达100%。

湖州发展，也未因矿山整治而“失速”。现在，南太湖沿岸的水泥厂、印染厂几乎没了，绿色智造、绿色金融成为湖州绿色发展新名片。近来“火”遍长三角的新能源汽车，其动力电池——电池很可能就是“湖州造”，毕竟这里有超威、天能等知名电池企业。近年来，湖州已培育出千亿元级的新能源产业集群。

随之而来的是南太湖生态持续改善，这也为南太湖新区成立打下生态基础。如何实现“1+1>2”成为摆在南太湖新区面前的问题。如果说太湖旅游度假区是“小清新”，那么其西南侧的湖州经济技术开发区则要“硬核”许多。现在，湖州经开区已



浙江湖州在经历产业升级和生态转型之后，从绿水青山中找到了真正的金山银山。湖州的新地标“月亮广场”如今成了南太湖之畔一颗耀眼而璀璨的明珠。

成为湖州吸纳外资和集聚战略性新兴产业、高新技术产业、现代服务业发展的重要平台，先后引进了海王生物医药、微宏动力、蓝箭空间科技等一批高端项目。

时间来到南太湖新区获批后的第19天。5月19日，天能集团总投资25亿元的天能太湖科技城项目签约落户。对此，天能集团董事长张天任表示，有信心把天能太湖科技城打造成为南太湖新区标杆型企业集团总部、环太湖区域高端人才集聚中心、高科技研发创新平台、聚资众筹创业孵化基地。

早在上海开埠之初，湖州商人便到上海“闯码头”，在上海滩开丝绸厂、贩茶叶，出现了“四象八牛七十二条金黄狗”为代表的富商，成为闻名近代的“湖商”。但多年来，总听到湖州人说“百坦百坦”，大意是“不急不急，慢慢来”，而现在看到的湖州，不再“百坦百坦”……很短一段时期内，湖州动作不少，收获不断，这也为新生的南太湖新区搭起了高质量合作平台。《上海市城市总体规划（2017—2035年）》中首次提出建设“沪湖廊道”；备受湖州人民关注的沪苏湖高速铁路

项目获批，半小时直达上海不再是梦；湖州与上海长宁区达成合作意向，探索跨区域合作新模式，共同打造“长宁—湖州区域合作实验区”；去年12月，湖州市党政代表团赴沪对接携手推动长三角更高质量一体化发展工作，并举行南太湖新区推介会。同月，湖州市出台《加快融入上海同城化都市圈三年行动计划（2018—2020年）》，直指更高水平、更深层次融入大上海，联动长三角。未来，湖州南太湖新区也将借高铁通达之势，成为沪宁杭之间的新增长点。

【“长三办”周记】

把长三角“长板”拉长在一体化中重新定位



傅晓
宁波市委党史
研究室副主任

2006年，我在基层从事了十多年经济工作之后，又到上海社科院经济研究所攻读博士学位，在导师的指导下，研究经济技术开发区的转型和提升。博士毕业后，到发展改革委系统的研究部门从事经济运行和产业发展的研究。2014年，从经济发展的第一线到宁波市党史和地方志部门工作，同时兼着市政府咨询委员会和规划委员会的职务，在主编经济卷的过程中，对宁波的产业发展进行了细致梳理。

今年到长三角合作办公室挂职，重返经济发展的第一线，在历史发展的纵坐标和区域一体化发展的横坐标上再来思考产业发展问题，对多元化和专业化发展的认识又有所不同。我认为，作为长三角区域来讲，目前的产业结构是和我国经济发展的阶段相适应的。在经济高速增长阶段，城市之间相似或者部分雷同的产业布局是市场选择和政府引导共同作用的结果，在高增长阶段满足了国内强大的市场需求，多元化有其历史必然性。在经济高质量发展阶段和一体化发展的新时期，为了应对激烈的国际竞争，每一个城市和园区都应该走专业化的发展道路，把自己的优势产业做强，实现产业的分工协作，把区域产业发展的多元化建立在各个城市、各个园区产业发展的专业化基础上。

长三角各地要把“长板”拉长，让长三角这个“桶”盛更多的水。每个城市都是长三角一体化发展的主角，从产业发展的角度来说，拉“长板”就是说每个城市都要立足自己的产业优势，促进产业走专业化发展道路，并且在专业化和创新发展的路上进一步扩大规模；要在相关产业的发展上形成分工协作，把产业链和创新链融合，增强对价值链的控制力，共同为供给侧结构性改革做贡献，适应国内消费升级和国外市场发展的要求。这就要求每个城市改变“什么都想要”的思维，强化一体化意识和一盘棋思想，认真思考在长三角一体化发展中的定位，聚焦自己的优势产业，以创造推进制造，提升产业发展的专业化水平，为长三角产业竞争力的提高做贡献，为建设制造强国做贡献。许多学者借用国际贸易的理论来解释区域经济发展中的产业发展和布局，解释城市之间的产业竞争关系。个人认为，资源禀赋和比较优势相同的国家，不可避免会有竞争，但是资源禀赋和比较优势相同的同一区域的城市应该走向合作，这是区域经济一体化发展的要求。长三角的每一个城市都要主动打破自己在经济高速增长阶段主动或者被动、有意或者无意设置的政策等壁垒，适应高质量一体化发展的要求，主动促进产业协同发展。

产业专业化发展需要专业化人才，新旧动能的转换、用创新驱动制造主要靠人才。长三角一体化发展最早是从人才服务开始的，改革开放之初上海的专业技术人员利用周末时间到周边地区、苏州等地进行指导，被称为“星期日工程师”，这直接促进了乡镇企业和民营经济的兴起。在经济高质量发展的关键时期和区域一体化发展的新阶段，促进人才合理高效流动、优化人才资源配置决定了高质量和一体化的成败。这就需要在长三角区域打破人才流动的各种限制，促进人才资源特别是专业技术人才的合理配置。一些主要城市都出台了人才政策，我认为最关键的是“聚天下人才而用之”，人才在创新创业第一线安心奉献。要打破编制和身份的限制，让人才能够在企业、事业、行政单位自由流动；要打破户籍的限制，让人才能够在地区和城市之间自由流动；要建立人才全方位一体化的服务体系，包括住房、出行、子女入学、医疗卫生、学术交流、知识更新等，为人才发挥作用创造条件。要树立立行服务内行的理念，加强激励，鼓励奉献，创造人尽其才的好环境。

各类开发区特别是国家级的经济技术开发区和高新区是产业发展的主要空间载体，应该在促进产业协同创新和专业化发展方面走在前列。上海张江高科、漕河泾和苏州工业园区在这方面积累了丰富的经验，取得了丰硕的成果。要吸收它们的经验，推进园区之间的合作，以规划引导产业，以产业集聚人口，完善服务功能，为产业专业化发展服务。要创新开发区管理体制，保持管委会的精简高效，组建或引进高水平的开发公司，促进开发区产业的专业化发展。要坚决摒弃招商拼优惠政策、拼价格的短期行为，着眼于推进产业集聚和提升产业发展的专业化水平，着眼于带动城市和区域的发展，实现招商引智的战略转型。

长三角产业创新协同发展既要发挥政府的引导作用，更要注重发挥市场的主导作用。明确权力边界，让市场发挥更充分的作用是政府的职责所在。产业专业化发展需要提高政府的服务水平，更多地发挥企业的主体作用，政府要牵头编制科学的产业协同发展规划，引导企业成立产业发展联盟和科技创新联盟，集中创新资源，联合攻关，实现产业重大技术的突破，推进产业专业化发展；政府要制订促进产业创新协同发展和一体化布局政策措施，统一产业准入标准，制订产业专业化和高质量发展的评价体系；要集中发挥政府引导基金和财政资金的作用，创新基金和资金运作管理方式，聚焦产业发展的关键领域集中投入，把有限资金用到刀刃上。

产业协同创新是一项系统工程，提高产业发展的专业化水平是产业协同创新的必由之路。只有专业化水平提高了，才能在一些核心技术上实现突破，才能形成更高层次的规模经济，才能形成区域之间不同城市更好地分工协作，形成长三角产业创新发展的新格局。

长三角周刊投稿信箱：konglj039@jfdaily.com

企业碰撞文化基因 共同话题是“创新”

■本报记者 孔令君

“在沪苏浙皖成长起来的一批企业，既有着同根同源的乡土人文，又有着长三角的共同烙印，面对的商业环境也基本上是相同的。”在日前于上海嘉定区举办的“活力长三角 奋进新时代”长三角企业文化建设合作论坛上，上海社科院经济研究所研究员尹良富如是说。长三角一体化发展，企业作为市场主体的地位不言而喻。长三角能够有一场关于企业文化的论坛，给企业界一个相互了解、取长补短、相互促进与提高的机会，确实必要。

长三角已是一个整体，在内部也有显著的地域特色。论坛上，长三角13家优秀企业的负责人，围绕“长三角企业文化品牌提升”发言交流，他们中有“老牌”国企，也有蓬勃发展的民营企业。他们讨论中共同的关键词是“创新”，无论是江南文化、红色文化、海派文化，都是企业高质量发展的底色。如今他们更愿意谈论的是“协同创新”，有人举例，本届论坛的东道主上海市嘉定区正与江苏省苏州市共同打造“嘉昆太”协同创新核心区，与温州市合力打造更高质量一体化发展深度融合示范区……这些都离不开长三角各地不同企业文化的互相碰撞与交融。

徽商、宁波帮、温州商人、洞庭帮、湖州商帮……从近代起，这些商人活跃于上海和整个长三角舞台，各地企业文化在一定程度上引领和推动着地域或者城市的文化发展，影响各自的“文化基因”。本次论坛，沪苏浙皖四地代表在会上签署了《长三角企业文化建设合作框架协议》。与此同时，长三角百家企业文化建设先进单位发起成立长三角企业文化创新品牌联盟，并发布联盟标识。未来，长三角企业文化建设将形成合作交流机制，鼓励支持地（区）之间开展企业文化建设学习交流、合作共建。另外，三省一市思想政治研究会正共同设立新时代企业文化建设研究课题，凝聚各地企业文化研究力量，拟在年内启动“长三角企业文化高质量发展行动计划”课题研究，并积极创造条件，筹备成立长三角企业文化研究会（研究中心）。

杭州湾跨海铁路大桥打下第一孔，未来将铺设时速350公里高铁

宁波亲眷点赞：“阿拉要起飞”

■本报记者 张煜

上周，杭州湾跨海铁路大桥（即沪嘉甬铁路杭州湾大桥）打下第一孔，海上勘察工作全面启动。当日，1号孔即完成设备平台的安装和定位，开始钻孔作业工作。“阿拉宁波要起飞。”消息一放出，不少宁波“亲眷”都表示，“到上海的1小时交通圈终于盼到了。”

对于很多上海人来说，即使从小到没有一位宁波亲眷，也会有一位宁波邻居，逢年过节的时候去宁波走亲戚是再平常不过的事情。但是长期以来，汹涌的钱塘江从杭州湾奔流入海，不仅形成了“钱塘江大潮”这一天奇观，也让上海人和宁波人互相往来的路变得格外艰难；在杭州湾跨海大桥建成通车之前，宁波人要通过陆路去上海只能绕道杭州，路上花费至少三四个小时。

2008年，杭州湾跨海大桥建成通车，宁波与上海之间的陆路距离大大缩短，但这座大桥为公路大桥，从宁波至上海行车仍需要2个多小时。不过，当近日打下第一孔的杭州湾跨海铁路大桥建成后，桥上奔驰的将是高铁，因此“上海—宁波”间建成“1小时交通圈”将不再是梦想。

据悉，全长约26公里的杭州湾跨海铁路大桥已被纳入通苏嘉甬高铁整体方案当中，成为我国国家高速铁路网“八纵八横”主骨架中沿海铁路客运通道的组成部分。根据今年4月底在北京召开的通苏嘉甬铁路项目可研审查会议内容，杭州湾跨海铁路大桥南北两端为嘉兴海盐和宁波慈溪，因此未来人们可乘坐每小时350公里的高铁从上海经嘉兴至宁波，不再绕道杭州和绍兴。

有些人或许会发出疑问：目前，杭州湾已经有两座大桥了，为何一定要建设一座专门用于高铁的大桥？这样做会浪费资源吗？经济地理学家、中国科学院院士陆大道不久前在接受记者采访时曾指出，长三角更高质量一体化的第一步应该围绕“流的空间”中的核心城市——上海及其“1小时交通圈”来进行。“这个‘1小时交通圈’最理想的状态就是把苏州、无锡、常州、嘉兴和宁波包括在内，大概2万多平方公里的范围。”

“交通圈”为何一定要“1小时”？“这意味着一位就业人员无论居住和工作在这一区域内的哪个部分，其通行的方便程度是一样的，因此是最有效的。”陆大道解释，所谓“有效”，即



2008年建成通车的杭州湾跨海大桥让宁波与上海之间的陆路距离缩短至120多公里，而今正在建设的沪嘉甬铁路杭州湾大桥则将使宁波纳入上海的“1小时交通圈”。

新华社发（资料照片）

“圈内”的物流、人流、资金流、信息流等可以在1小时内汇集到同一个平台上解决问题。陆大道特别表示，宁波特殊的地理位置决定了其要进入上海的“1小时交通圈”，而将宁波也纳入“圈”则是长三角一体化高质量发展必须要做的第一步，也是提高长三角一体化效率和竞争力要优先解决的问题。无独有偶，浙江省人民政府咨询委员会副主任王国平表示，长三角一体化的重中之

重是在长三角范围内打造1小时的交通圈、经济圈、旅游圈、文化圈和生活圈。“围绕上海，向北建设1小时交通圈没有困难，但向南，有了高铁大桥，浦东新区也就有机会围绕海港、空港和高铁站，规划一个以综合交通枢纽为特色的城市组团，加速杭州湾的资源流动。”王国平说。宁波市交通运输局有关负责人也表示，经过测算，铁路大桥将有效降低宁波—舟山港的运输成本。