

宁波市政府与中国社科院战略合作共建研究中心

2011年研究课题 (N Z K T 201111)



郭华巍 等著

YANHAI GANGKOU
CHENGSHI CHUANGXIN
NENGLI BIJIAO YANJIU

沿海港口城市 创新能力比较研究



经济科学出版社
Economic Science Press

宁波市政府与中国社科院战略合作共建研究中心
2011 年研究课题 (NZKT201111)

沿海港口城市创新能力比较研究

郭华巍 等著



经济科学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

沿海港口城市创新能力比较研究/ 郭华巍等著. —北京:
经济科学出版社, 2012. 12

ISBN 978 - 7 - 5141 - 2725 - 6

I. ①沿… II. ①郭… III. ①港湾城市 - 创新能力 -
对比研究 - 中国 IV. ①F299.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 281597 号

责任编辑: 王志华

责任校对: 刘 昕

版式设计: 代小卫

责任印制: 王世伟

沿海港口城市创新能力比较研究

郭华巍 等著

经济科学出版社出版、发行 新华书店经销

社址: 北京市海淀区阜成路甲 28 号 邮编: 100142

总编部电话: 88191217 发行部电话: 88191537

网址: [www. esp. com. cn](http://www.esp.com.cn)

电子邮件: [esp@ esp. com. cn](mailto:esp@esp.com.cn)

北京市季蜂印刷有限公司印装

787 × 1092 16 开 18.5 印张 300000 字

2013 年 1 月第 1 版 2013 年 1 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 5141 - 2725 - 6 定价: 39.00 元

(图书出现印装问题, 本社负责调换。电话: 88191502)

(版权所有 翻印必究)

目 录

绪论	1
第一节 背景分析	1
一、城市之争是国际竞争的新特点	2
二、加速转型是沿海港口城市发展的新趋势	5
三、一体化加速是长三角区域发展的新动向	10
四、实施“六个加快”战略是宁波建设现代化国际港口 城市面临的新任务	15
第二节 研究内容与研究意义	19
一、研究内容	19
二、研究方法	21
三、研究意义	23
第三节 文献综述	25
一、国外研究综述	26
二、国内研究综述	33
第一章 理论基础与经验借鉴	47
第一节 城市创新能力的内涵与特征	47
一、城市创新能力的内涵	47
二、城市创新能力的特征	49
三、提升城市创新能力的主体与创新要素	51
四、城市创新能力提升的一般规律	54
第二节 城市创新能力的理论基础	59

一、熊彼特创新理论	59
二、城市创新系统理论	61
三、城市竞争力理论	63
四、生态位理论	68
第三节 世界各国港口城市提升创新能力的经验与做法	70
一、新加坡：打造知识密集型产业中心	71
二、横滨：发展多样化临港产业	72
三、仁川：加速产业创新	74
四、鹿特丹：领航世界港口物流	75
五、哥本哈根：构筑低碳环保世界最佳	77
六、墨尔本：塑造知识城市的典范	78
七、奥克兰：引领港城互动发展新模式	80
八、伦敦：培育世界文化创意之都	81
第四节 世界各国港口城市提升创新能力的启示	83
一、找准城市创新定位，促进创新要素集聚集群发展	83
二、完善港口设施，打造物流中心	84
三、重视绿色低碳，增强持续发展能力	84
四、营造良好环境，增强城市集聚功能	85
五、培育城市个性，增加城市魅力	85
六、建设法治政府，发挥政策引导作用	86

第二章 城市创新能力指标体系的确立..... 87

第一节 城市创新系统与城市创新能力指标体系确立原则	87
一、城市创新系统	87
二、城市创新能力指标体系确立原则	92
第二节 基于复合方法的城市创新能力指标体系确定方法	93
一、定性分析	94
二、定量研究	94
三、城市创新能力指标体系	95
第三节 城市创新能力指标体系的筛选及算法原理	96
一、聚类分析	97

二、非参数检验	97
三、Kano-Ihara 拟合优度分析	98
四、指标筛选流程	98
五、城市创新能力指标体系的确定	99
第四节 基于 DEA 方法的城市创新能力研究	109
一、数据包络分析 (DEA) 概述	110
二、投入产出指标的选取与数据采集	112
三、城市创新效率截面数据的 DEA 实证研究	113
四、沿海港口城市创新效率的纵向比较分析	123
 第三章 沿海港口城市创新能力综合分析	 125
第一节 创新能力综合提升城市	125
一、上海：“四个中心”建设引领沿海城市创新发展	125
二、天津：“双城双港”力促创新型城市率先实现	136
三、广州：创新战略主导全局长远发展	143
第二节 特色创新能力快速提升城市	152
一、深圳：高科技产业引领创新发展	152
二、青岛：创新保障助推环湾保护、拥湾发展	161
三、大连：“三大战略、五个平台”促进东北亚国际 航运中心建设	169
四、厦门：创新引领跨越式发展	176
第三节 特色创新能力一般提升城市	185
一、连云港：加大研发投入，发挥后发优势	186
二、南通：推进产学研合作，增强产业竞争力	192
三、温州：体制机制灵活，激发创新动力	201
四、福州：推进“海西”建设，构筑创新型中心城市	207
五、烟台：突出特色发展，打造应用技术研创城	215
六、珠海：发展创意产业，推动海滨花园新城建设	224
第四节 重要启示	231
一、自主创新与城市转型相结合是提升城市创新能力 的必由之路	231

二、走特色发展之路是提升城市创新能力的共同选择·····	232
三、拓展产学研结合渠道是提升城市创新能力的迫切需要·····	233
四、搭建创新平台是提升城市创新能力的重要路径·····	234
五、人才开发是提升城市创新能力的关键所在·····	235
六、体制机制创新是提升城市创新能力的根本保障·····	236
 第四章 宁波提升城市创新能力的思考 ·····	238
第一节 宁波提升城市创新能力的经验做法 ·····	238
一、宁波的自然与历史概况·····	238
二、宁波提升城市创新能力的基本经验·····	240
第二节 宁波城市创新能力的现状分析 ·····	249
一、基本成效·····	249
二、存在问题·····	255
三、原因分析·····	256
第三节 宁波提升城市创新能力的对策思考 ·····	261
一、明确定位，走特色创新之路·····	261
二、推进产业创新，提升核心竞争力·····	264
三、实施“三三”战略，推进创新集群 ·····	266
四、培育创新人才，构筑创新型人才高地·····	270
五、健全创新平台建设，完善创新服务体系·····	273
六、推进体制机制创新，激发全社会创新活力·····	275
七、培育创新文化，营造创新氛围·····	278
 参考文献 ·····	280
 后记 ·····	284

绪 论

城市是实施创新战略的集合载体。城市创新能力关系到该城市经济社会的持续发展,很大程度上决定着该城市在竞争格局中地位与未来。在建设创新型国家战略提出后,沿海港口城市纷纷提出了建设高水平创新型城市的重要任务。目前,港口城市正呈现加速转型的趋势,城市创新能力提升的路径、方式与方法上呈现多样化、特色化的特色。本专著选取了我国具有代表性的14个沿海港口城市,基于城市创新系统主体(Subject)—对象(Object)—过程(Process)模型(简称SOP模型)和多元统计方法,科学有效地建立城市创新能力指标体系,运用数据包络分析方法(DEA),从创新投入与创新产出的创新绩效视角,评价不同类型港口城市创新能力,力求对城市创新能力的评价考核更加科学、客观,以期为宁波打造国家创新型城市、增强工作的实效性和针对性提供参考与借鉴。

第一节 背景分析

一个国家的综合竞争力在很大程度上依赖于城市综合竞争力,城市的综合竞争力归根结底又源自城市的创新。随着经济的全球化,生产要素和资源的配置也将会越来越全球化、无国界化。这就迫使国内的城市在自身的发展壮大中不得不面对来自国内和国外的竞争,如何客观准确的认识自身的优势和劣势以迎接机遇和挑战,如何制定城市的经济发展战略并避免决策的盲目性和随意性,是每个城市都要解决的首要问题。作为城市发展知识化的产物,创新型城市成为一种全新的城市发展理念和模式。建设创新型城市是转变经济增长方式的重要途径,是加快产业结构调整的强大动力,是提升城市竞争能力的关键举措。进行城市创新能力的评价研究能够使城市对自身的发

展状况、对自身的优劣势有一个客观的认识,对正确制定城市的创新战略,避免社会资源的浪费,促进城市创新能力的提升有一定的意义。

一、城市之争是国际竞争的新特点

作为人类生产生活的空间承载平台,城市作为一种重要的经济组织形式,随着工业化进程的加速而广泛出现。同时,不断演进的生产方式及其决定的生活方式塑造了具有鲜明特征的农业社会、工业社会、后工业社会,城市也在这个过程中演化为人类生产、生活、文化、政治的中心。尤其是在全球化时代的今天,作为国家、区域核心的城市成为了参与全球竞争的前沿。正如曼纽尔·卡斯特所说,是城市和区域,而不再是国家成为经济发展的关键因素。城市日益成为经济发展、社会进步的关键,国家地位和影响力会更更多地通过城市的发展体现出来。随着城市化进程的加快,估计到2025年,世界人口的2/3(50多亿)将居住在城市,新的世纪将是一个“城市世纪”或“城市时代”。城市,特别是国际性城市,在全球化过程中扮演着极其重要的角色,成为控制全球文化、政治的中心,世界经济的盛衰消长也与城市发展密切相关。各个国家为了促进自身经济增长而产生的竞争,往往转变为城市和城市、区域和区域之间的竞争,导致了现在的“城市竞争力”策略的提出以及“新区域主义”的诞生。如果把国家看成一个网络的话,这个网络上的节点——城市,毫无疑问将成为国家这一网络实现经济繁荣、创新进步的重要支撑点。全球一体化格局的形成导致城市之间的竞争与合作从特定地域拓展到全球范围,竞争与合作不仅存在于同等级城市之间,也存在于不同等级的城市之间,形成复杂的关系网络。城市日益成为发挥经济集聚和扩散效应的相对独立的重要微观环境系统,城市间的发展竞争越来越集中在科学技术竞争和创新能力的竞争,创新已经成为城市经济发展重要的内在动力和决定性因素,城市的创新能力越来越直接地对城市经济发展水平和发展方向形成制约。

随着世界的全球化和网络化,城市竞争不仅日益激烈而且不断升级。虽然中国城市的经济增长全球第一,但在全球城市综合竞争力方面,中国城市竞争力总体处在全球的中下水平,且各城市之间的竞争力差异巨大,中国建设世界城市的目标任重道远。中国竞争力最强的香港,仅排在全球500个城市第26名。全球增长前50名的城市中,中国有40个。在世界城市网络

连接度方面，中国香港、北京、上海和台北四个城市已跻身世界城市前列，成为世界城市网络的重要节点，其中，香港和北京跻身全球 624 个城市中的前 10 位，是世界城市网络中的次级节点，属于三级世界城市中的 Beta 级，成为亚太地区的中心城市；上海、台北分别居 19 位和 22 位，是世界城市网络中的重要中转节点，属于 Gamma 级。广州、成都、天津、南京等在世界城市网络中扮演越来越重要的角色。但中国多数城市的整体连接度与欧美城市差距极大（见表 1）。根据《中国城市竞争力报告》报告分析 294 个城市 10 年综合竞争力指数发现：过去 10 年城市竞争力的格局：总体间差距缩小，局部内差距扩大。东南沿海在保持领先的同时内部差距缩小，内地城市竞争力提升明显，东北地区成绩斐然，中部地区城市分化严重，中心城市快速崛起。大型城市仍占主导，中小城市竞争激烈；地级市提升领先于全国更高行政级别的城镇（见表 2）。过去 10 年影响城市竞争力的因素正在发生变化：从一般要素区位转向人才核心要素；从基础设施硬件要素转向政府管理等软件要素；人才竞争力变化率则是城市竞争力综合水平变化率提升最大的积极因素。具体经济制度、企业管理和生态环境对城市综合竞争力贡献度仍然较低。在城市发展中，人们寄希望于城市能够更多的体现资源匹配、生态平衡、产业协调、布局合理、空间丰富、交通顺畅、环境宜人、居住舒适等品质，尤其是当人们把城市作为人类文明和现代生活方式加以考量的时候，会更加关注城市的未来和城市的创新问题。可持续发展是城市发展的最高要求，而创新意味着可以凭借其创造性、整合性和开放性，通过优化配置和集约利用各种资源，将城市中的各种要素统筹协调，激发经济发展活力，提高城市产业规模 and 水平。

表 1 2008 ~ 2012 年全球城市竞争力排名

年度 城市名次	2008	2009	2010	2011	2012
1	纽约	纽约	纽约	纽约	纽约
2	伦敦	东京	伦敦	伦敦	伦敦
3	东京	伦敦	东京	巴黎	东京
4	巴黎	巴黎	巴黎	东京	巴黎
5	华盛顿	芝加哥	中国香港	芝加哥	圣佛朗西斯科
6	洛杉矶	旧金山	芝加哥	新加坡	芝加哥

续表

年度 城市名次	2008	2009	2010	2011	2012
7	斯德哥尔摩	洛杉矶	洛杉矶	中国香港	洛杉矶
8	新加坡	新加坡	新加坡	柏林	新加坡
9	旧金山	首尔	悉尼	洛杉矶	中国香港
10	芝加哥	中国香港	首尔	首尔	首尔

资料来源：倪鹏飞、彼得·卡尔·克拉索：《全球城市竞争力报告》（2007～2012），社会科学文献出版社。

表 2 2002～2012 年中国城市综合竞争力排名

年度 城市名次	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1	上海	上海	上海	上海	香港	香港	香港	香港	香港	香港	香港
2	深圳	深圳	北京	深圳	台北	深圳	深圳	深圳	上海	上海	台北
3	广州	北京	深圳	广州	上海	上海	上海	上海	北京	北京	北京
4	北京	广州	广州	北京	北京	北京	北京	北京	深圳	深圳	上海
5	厦门	东莞	苏州	杭州	深圳	广州	台北	台北	广州	广州	深圳
6	无锡	苏州	杭州	宁波	广州	台北	广州	广州	台北	苏州	广州
7	天津	天津	天津	苏州	高雄	无锡	高雄	青岛	苏州	天津	天津
8	大连	宁波	宁波	无锡	澳门	苏州	苏州	天津	天津	杭州	杭州
9	杭州	杭州	南京	厦门	新竹	佛山	杭州	苏州	杭州	台北	青岛
10	南京	南京	温州	天津	基隆	澳门	天津	高雄	南京	重庆	长沙

资料来源：倪鹏飞等：《中国城市竞争力报告》（2002～2012），社会科学文献出版社。

历史地看，我国正处于全面转型时期，而城市是社会转型的关键。因为随着改革的深入，城市在经济发展中遇到了许多问题，也正需要城市自身发生转变。尤其是改变城市发展中的落后产业，使城市步入新的发展模式中。城市传统发展模式所依赖的能源、区位、资金、交通等要素不再具备决定性意义，城市的发展更多的取决于创造新知识、发明新技术，并将其转化为现实生产力的创新能力。城市发展在历经资源、要素驱动阶段之后，步入创新驱动阶段，创新能力成为提升城市竞争力和决定城市未来成功的关键因素。从城市发展战略来讲，城市竞争力是一个国家的城市在全球经济一体化背景

下,与其他城市相比,在各种发展要素形成和流动过程中,超越现实的和潜在的竞争对手,以实现城市价值所具有的各种竞争优势的综合体现。而城市创新就是使城市中各种资源要素得到重组和整合开发,促进和带动相关产业升级扩充,并将这种扩大优势向周边和外界辐射,从而提升了城市竞争力。因此,面对经济全球化趋势,城市创新才是适应世界经济竞争的手段,尤其对于正处在发展进程中的城市来说,创新就是未来立足于世界城市之林的生命线,唯有不断推进城市创新才能立于不败之地。而且城市创新能力的强弱正在日益成为衡量城市经济能否获得竞争优势的决定性因素,创新成为城市经济参与者获得竞争优势的重要手段。增强城市创新能力成为提升城市竞争力、促进和巩固城市经济和社会和谐发展的必由之路。

二、加速转型是沿海港口城市发展的新趋势

港口城市是指以港口为窗口,以腹地为依托,以比较发达的港口经济为主导,连接陆地文明和海洋文明的城市。港口城市是一种特殊的城市形式,是港口和城市的有机结合,它除了反映城市发展内在的一般要求之外,还要有自身的特定内涵和运动规律。港口作为城市的一个重要组成部分,对城市的发展起着重要的作用。城市作为港口的载体,与港口相互关联、相互促进、共同发展。“建港兴城,城以港兴,港为城用,港以城兴,港城相长,衰荣共济”,正是港城关系的总结。

纵观世界港口与港口城市,从空间关系到产业结构发展存在着阶段性互动特征,其演变关系大致可以分为以下四个阶段:港城初始联系、港城相互关联、港城集聚效应和城市自增长效应四个阶段。^①

港城初始联系产生于港口开发的初期,此时港城联系源于港口的基本功能——运输中转功能,进而诱发产生港口产业,形成初级商港型经济发展阶段。这一阶段,港口的区位优势起着决定性作用,城市对港口有很强的依赖性。

港城相互关系发生于港口开发的第二阶段,港口产业发展形成巨大的产业带动力,逐步成为港口城市产业的主体:大进大出的临港工业和依港而建的进出口加工业。同时,城市工业和商业的迅速发展,铁路、公路等集疏运

^① 许继琴:《港口城市成长的理论与实证探讨》,载于《地域研究与开发》,1997年第4期。

方式的完善,也促进了港口规模的膨胀。以港口关联产业发展为纽带,港口与城市在空间形态上相互融合,港口与城市开始走向一体化,进入发展的第二阶段——港口工业型经济发展阶段。这时以港口工业的形成作为标志,港口城市完成了从简单地服务于港口到积极地利用港口的转变,港口城市与港口互动实现共同发展。

港城集聚效应发生于港口城市的第三个阶段,随着港口功能的多样化发展,即从装卸到集装卸、工业、客运、旅游、综合物流等于一身的综合性港口,产业发展构成的良好城市基础设施条件产生空间集聚引力,吸引与港口无直接关系的产业在港口城市的集聚,港口产业链不断延长,不断吸引关联产业在港口城市集聚,形成强大的临港产业群,并辐射扩散到周边区域,带动区域经济的发展,港口城市产业辐射能力已经超出了城市的范围。随着港口城市产业体系渐趋完善,进入多元化经济发展阶段。城市经济将形成港口经济以外新的经济增长点,但此时,城市的发展仍然以港口为中心,并逐步成为区域经济发展的龙头。

城市自增长效应发生于港口城市发展的第四个阶段,随着城市产业结构的优化升级和多元化产业的形成和发展,其继续发展将主要源于自身规模循环和累积。港口城市在进入多元化经济发展阶段以后,港口经济就成为其经济的一个组成部分,主导地位将逐渐失去,港口城市的发展在很大程度上将取决于多元化产业发展及城市经济的自增长发展。此后,港城发展关系会出现两种趋势:其一,城市经济发展,推动港口继续发展,但港口对城市经济发展的主导作用已大为弱化,随着全球经济一体化趋势的加强,港城关系新一轮发展势头初现。其二,港城关系分离,城市继续发展,而港口发展逐步停滞、甚至衰败,威尼斯和伦敦就是典型的例子,即表现出港衰而城市成功转型继续兴旺。

经过改革开放后 30 多年的发展,我国沿海港口城市,特别是 24 个国家级主要港口城市已基本脱离了初级商港型经济发展阶段,港口的量质均得到较大地提升,港口功能日益多元化,港口城市经济得到较快发展。但是,由于地理位置的不同、港口和城市发展存在差异,形成了我国沿海港口城市港城互动发展的不均衡性。目前,我国沿海港口城市港城互动发展大致可划分为三类:第一类是上海市,已经初步进入了港口城市自增长阶段;第二类是宁波、深圳、广州、天津、青岛、大连等城市,处于港城集聚效应阶段;第三类是包括福州、厦门、珠海、日照等城市还处于港口工业型经济发展

阶段。

目前全球经济重心向港口城市转移的趋势越来越明显。世界经济总量的50%以上集聚在距海岸线宽度100平方公里的沿海、沿河地区。世界经济发达的地区大多与港口结合在一起,港口与城市共生共荣。欧洲的地中海、大西洋沿岸形成了以伦敦、汉堡、鹿特丹等港口城市为中心的经济发达地区;北美的东西海岸和五大湖区亦形成了以纽约、旧金山等港口城市为中心的经济先行地区;日本的横滨和神户两大港口城市、被称为“四小龙”的中国香港和新加坡都是国际性的港口城市。自改革开放以来,我国东部沿海地区一直是带动整个国民经济快速增长的引擎。长江三角洲、珠江三角洲和环渤海经济带都是以大型港口城市为中心的沿海发达地区,这三大沿海经济带的国土面积仅占全国的1.61%,人口仅占0.08%,但经济发展水平却远远高于全国平均水平,GDP占全国50%以上,人均GDP是全国平均水平的3倍以上,进出口总额以及实际利用外资额等指标占全国同类指标总量的70%以上。

综观世界上著名的先进港口城市,都是以优质港口资源和现代化港口设施为依托,以开放型经济和现代港口产业为特色,以广阔的经济腹地和世界范围的资源配置为优势,使港口和城市结合成为一个有机的区域经济体,逐步发展成为国际国内具有较高知名度的金融、贸易、航运和物流中心等。世界许多海港城市开始从单纯发展临港重化工业,向发展港口现代物流业、临港先进制造业与现代服务业、高科技产业发展转变,临港产业开始出现了高科技化、知识化、服务化、多元化等趋势。而当港口城市的发展进入到多元化发展阶段,向城市自增长过渡时,港口虽然依然发挥着重要作用,但由于已经与港口城市融为一体,并作为“港口城市国民经济的一个重要部门”的角色发挥着作用,将随着港口城市经济重心的转移而进行战略调整。以适应城市加快产业结构的升级调整,配套基础设施的完善,以及城市软环境的建设,逐步提升城市的整体综合实力,实现城市的自我良性循环。

由于受到发展初始条件和经济体制转轨的制约,我国港口城市的综合服务功能不强,与快速发展的港口没有形成有效的互动,影响了港口城市综合竞争力地提高。我国港口建设速度过快,港口局部发展也没有与城市总体发展相协调。另外,我国港口规划与城市规划往往是分离的,以城市为出发点的规划往往把港口视为分离的、外部的活动;而关于港口的规划紧紧围绕港口展开,很少去关注港口所在城市背景的影响。在两者的发展过程中,总会

出现一方超前，一方滞后的现象，这不仅制约了二者本身的发展速度，也影响到港口城市整体的发展进程。在全球产业竞争和技术创新的背景下，通过创新提升产业的国际竞争力成为必然。转型发展已成为世界各大城市共同面临的一个课题。本专著选择了沿海 14 个港口城市：上海、天津、广州、深圳、青岛、宁波、大连、厦门、连云港、南通、温州、福州、烟台、珠海，这些城市借助区位优势、优惠政策和廉价资源等吸引外资以快速获得区域经济的规模扩张，但现在都面临着经济转型升级的压力。目前这 14 个沿海港口城市在产业结构调整、塑造企业创新主体、实施官产学研结合、发展外向型经济方面已走在前列，完全可以利用已取得的成就和现有的科技优势，率先建立并加快完善城市创新系统，率先跨入以科技创新驱动经济发展、社会进步的新阶段。

自 2008 年 6 月 12 日，经国家发展和改革委员会批准，深圳成为全国首个国家创新型试点城市，其他 13 个城市也纷纷提出与实施创新型城市战略，着力提升城市创新能力。根据创新型城市提升路径不同，将沿海港口城市分为创新能力综合提升城市，如上海、天津和广州；特色创新能力快速提升城市，如深圳、青岛、宁波、大连、厦门；特色创新能力一般提升城市，如连云港、南通、温州、福州、烟台、珠海（见表 3）。从每一类甚至每一个创新城市的发展中都能找到各自的“最佳实践”和特色。对于每一个城市而言，它都具有其区别于其他城市的独有特征，如资源特色、区位特色、文化特色、产业特色，等等。特色往往是一个城市比较优势的集中体现，是其发展基础和趋势最好的领域，也是该城市实施差异化发展战略的重要依托。因而也最具对创新资源的吸引力，不同的城市应根据各自的资源、政治、经济、社会、文化、科技等方面独有的特色，制定了不同类型的创新型城市建设目标，其创新能力也不一样，建设创新型城市的途径也应各具特色。提升城市的创新能力，全面建设创新型城市是一项复杂的系统性工程，城市要依靠各自的自然、社会历史条件，根据经济发展水平和技术积累水平等特点来确定实施创新战略的突破口，选择适合自己的创新模式。本专著通过横向和纵向的比较 14 个沿海港口城市的创新能力水平，科学地评价各个城市的创新水平，找出其差距，以期对我国创新型城市的建设提供合理化建议。

表 3 2011 年沿海 14 个港口城市基本概况

城市 指标	上海	天津	广州	深圳	青岛	宁波	大连	厦门	连云港	南通	温州	福州	烟台	珠海
面积(平方公里)	6 340.5	11 919.7	7 434.4	1 952.84	10 654	9 816	13 237	1 565.09	7 446	8 544	11 784	11 968	13 746.5	1 711.24
常住人口(万人)	2 347.46	1 354.58	1 270.08	1 046.74	871.51	770.74	669.04	361	438.61	728.28	912.21	720	696.82	156.76
地区生产总值(亿元)	19 195.69	11 190.99	12 303.12	11 502.06	6 615.6	6 010.48	6 150.1	2 535.8	1 410.52	4 080.22	3 350.87	3 734.78	4 906.83	1 403.24
人均生产总值(元)	82 560	82 616	96 869	110 387	75 910	77 983	91 924	70 244	32 159	56 025	36 734	51 872	70 417	89 515
人均生产总值(美元)	12 783	12 791	14 998	17 091	11 753	12 074	14 232	10 876	4 979	8 674	5 687	8 031	10 902	13 859
三次产业比重(%)	0.65 :	1.4 :	1.65 :	0 :	4.6 :	4.2 :	6.4 :	1.0 :	14.5 :	7.0 :	3.2 :	8.7 :	7.37 :	2.7 :
	41.47 :	52.5 :	36.84 :	46.5 :	47.6 :	55.5 :	52.1 :	51.4 :	46.4 :	54.5 :	52.2 :	46.5 :	57.69 :	56.0 :
	57.88	46.1	61.51	53.5	47.8	40.3	41.5	47.6	39.1	38.5	44.6	44.8	34.94	41.3
地方财政收入(亿元)	3 429.83	1 454.87	979.47	1 339.59	566	657.6	651	370.77	180.08	373.69	270.87	320.04	303.19	143.41
全社会固定资产投资总额(亿元)	5 067.09	7 510.67	3 413.58	2 136.39	3 502.5	2 392.9	4 580.1	1 126.28	1 240.93	2 378.36	1 751.52	2 720.28	2 883.8	638.37
港口货物吞吐量(亿吨)	7.28	4.53	4.48	2.23	3.8	4.3	3.4	1.57	1.66	1.73	0.7	0.82	2.43	0.72
集装箱吞吐量(万标箱)	3 173.93	1 159	1 442.11	2 257	1 302	1 451.2	640	646.5	485.2	53.98	47	166.02	170.8	81.88
金融机构本外币各项存款余额(亿元)	58 186.48	15 924.71	26 460.8	22 782.39	8 901.27	10 659.3	9 395.1	4 957.46	1 388.69	5 614.56	7 545.6	6 910.13	4 467.85	2 980.01
进出口总额(亿美元)	4 374.36	1 033.91	1 161.72	4 141	721.52	981.9	600.09	701.67	68.98	258.44	215.72	347.25	453.49	516.39
城市居民人均可支配收入(元)	36 230	26 921	34 438	36 505.04	28 567	34 058	24 276	33 565	21 695	25 094	31 749	26 050	26 542	28 731
农村居民人均纯收入(元)	15 644	13 630	14 818		12 370	16 518	14 213	11 928	8 434	11 730	13 243	10 107	11 716	11 858

资料来源:2011 年各城市《国民经济和社会发展统计公报》、《统计年鉴》以及第六次人口普查公报。

三、一体化加速是长三角区域发展的新动向

经济全球化推动了经济区域化。经济全球化涉及范围广泛,参与者众多,成员政治、经济、文化等因素千差万别,利益协调较难。一些区域地缘上相近,政治理念、文化传统和价值观念相似,经济互补,从而在区域层面更容易实现经济一体化、生产一体化和经济合作。区域内资源流动比全球化的资源流动更便捷、更自由。在经济全球化进程中,资源在世界范围内自由流动,全球资源地域选择过程就是经济区域化形成过程。

推进区域一体化,以城市群、城市圈、城市带重构区域经济新版图、重塑区域产业新体系,是当前东部沿海发达地区实践科学发展观的重大战略之一。长三角地区一直是我国经济最活跃、发展最迅速的城市群。长三角地区包括上海市、江苏省和浙江省,区域面积 21.07 万平方公里,以上海市、江苏省的南京、苏州、无锡、常州、镇江、扬州、泰州、南通,浙江省的杭州、宁波、湖州、嘉兴、绍兴、舟山、台州 15 个城市为核心区(见表 4)。长三角是我国经济综合实力最强的区域,区位条件优越、自然禀赋优良、科教文卫发达、经济实力雄厚。2011 年长三角地区实现规模以上工业总产值 165 743 亿元,完成工业投入 15 080 亿元,完成固定资产投资 35 519 亿元,实现社会消费品零售总额达到 27 739 亿元。15 个城市中有 10 个城市总量超千亿元,15 个城市增速超过平均水平。15 个城市中有 6 个城市规模以上工业总产值超过万亿元。

表 4 长三角城市群城市行政建制等级

城市等级	城市数量(个)	城市名称
直辖市	1	上海
副省级城市	3	南京、杭州、宁波
地级市	12	镇江、扬州、苏州、无锡、常州、南通、泰州、湖州、嘉兴、绍兴、舟山、台州
县级市	37	丹阳、杨中、句容、仪征、江都、高邮、常熟、昆山、吴江、张家港、太仓、江阴、宜兴、溧阳、金坛、兴化、靖江、泰兴、姜堰、启东、如皋、通州、海门、建德、富阳、临安、余姚、慈溪、奉化、海宁、平湖、桐乡、诸暨、上虞、嵊州、临海、温岭

资料来源:《长江三角洲城市年鉴(2003)》,方志出版社 2003 年版,第 109 页。