

東京灣區：產業 + 港口

東京灣六大港口定位情況

東京港

- (國際集裝箱戰略港灣)
- 國內集裝箱吞吐量佔到二成，國內運往歐美主要國家集裝箱數佔到了四分之一

川崎港

- (國際集裝箱戰略港灣)
- 能源類相關企業的聚集地，原油的進口量佔到了日本全國的7%，液化天然氣的佔比達9%

橫濱港

- (國際集裝箱戰略港灣)
- 外貿集裝箱的吞吐量為日本第二，東日本最大的汽車吞吐點，整車出口量佔到了全國的14%

橫須賀港

- (汽車整車和零部件進出口)
- 除汽車整車和零部件進出口，冷凍吞拿魚進口據點

木更津港

- (國際集裝箱戰略港灣)
- 鐵礦石的進口量佔到了該國的10%，鋼材的出口量佔到了9%

千葉港

- (能源化工港口)
- 石化工業、鋼鐵業原材料的供給據點，原油進口量佔到了該國的13%，液化天然氣佔到了15%

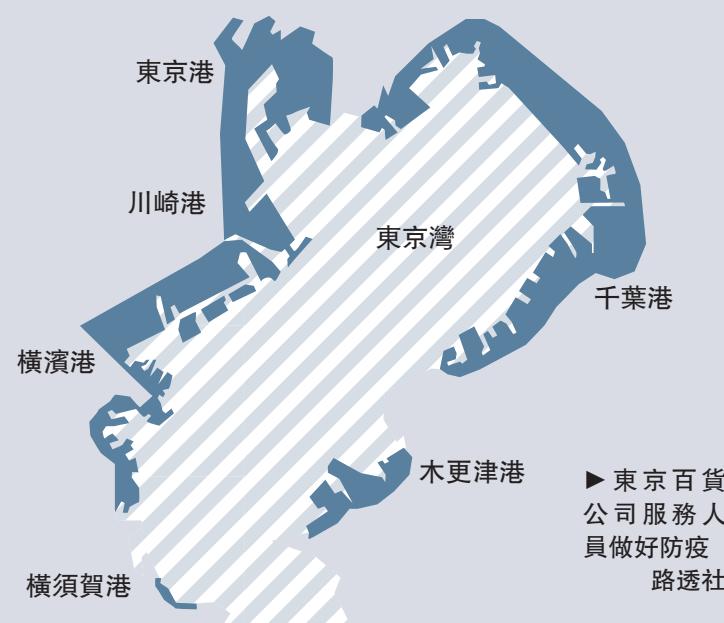
作為世界上第一個人工規劃的大型灣區，日本東京區聚集了日本三分之一人口、三分之一經濟總量、四分之三工業產值，擁有六大港口和兩大國際機場，年貨物吞吐量超過5億噸。東京灣區產業結構完整，並與全球主要城市建立發達的海陸空立體交通網，從而成為日本最大的工業城市群、交通中心、商貿中心和消費中心，灣區總體GDP規模接近兩萬億美元，位居四大灣區榜首。

從地理位置看，東京灣擁有着天然良港孕育的基礎，深入內地60公里，口窄灣闊，整體上呈現收口狀。20世紀60至90年代，東京灣區把握住了全球第一次產業轉移的機遇，建成了日本最大的工業城市群。環繞東京灣展開京濱和京葉兩條工業帶，憑藉先進製造和科技實力成為「世界最大工業地帶」，產業結構較為發達，集中了鋼鐵冶煉、精密工具、電子產品、汽車、造船等產業，是全球著名的工業產業帶。

消除惡性競爭 實現最大利益

由於東京灣區具有東京港、橫濱港、川崎港等良港，以及發達的鐵路、公路網絡，適合以原材料進口和製成品出口為基礎的工業生產及供應日本國內外市場，從而吸引了大量的工業在東京灣區聚集。現在的東京灣區由6個港口組成，分別是位於西岸的東京港、川崎港、橫濱港、橫須賀港，以及東岸的千葉港、木更津港。這六大港口與羽田、成田兩大國際機場，以及各種新幹線高速公路一起，構成了日本國內和全球主要城市之間的海陸空立體交通網，為人流、物流的大進大出提供了有力支撐。

過去60年，日本政府採取自上而下、集中管理的做法，盡量有效分配東京灣區的資源。日本政府在1951年頒布《港灣法》，規定由政府對整個國家港口發展的數量、規模和政策進行統一規劃部署。1967年再頒布《東京灣港灣計劃的基本構想》。建議把東京灣沿岸各港口整合為一個分工不同的有機群體，形成



► 東京百貨公司服務人員做好防疫
路透社



▲4月20日的日本東京品川站

路透社

一個「廣域港灣」。各地方政府組建運輸省，共同對港口群進行規劃協調，錯位分工，消除各港口之間的惡性競爭，實現利益最大化。

上世紀90年代以來，東京中心城區強化高端服務功能，重點布局了高附加值、高增長的金融等服務行業，從港口經濟、工業經濟，一步步轉變為服務經濟、創新經濟，轉型為「知識型灣區」。東京集聚着日本50%銷售額超過100億日圓的大公司和30%以上的銀行總部，擁有近40家世界500強企業。

根據市場需求創新 加強協調

通過數次產業結構的調整和升級，東京灣目前形成了較為全面且合理的產業體系。灣區內的產業鏈閉環，確保了集群性和可持續發展；高端製造業把握上游尖端核心技術及頂尖工藝，在不穩定的國際環境中保持核心競爭力；東京則提供金融服務，促進貿易和港口的發展。

東京灣區創新的關鍵在於做到了縱向整合，完整擁有研發到生產等各個環節，而非僅是技術的匯集。因此，東京灣區可以根據市場的需求來創新，並受益於巨大的市場規模。這也是粵港澳大灣區可以借鑒的地方。

