

粤港澳大湾区开创融合发展新格局

□本报记者 万宇 于蒙蒙

2月18日,《粤港澳大湾区发展规划纲要》正式出台。粤港澳大湾区将建设充满活力的世界级城市群、具有全球影响力的国际科技创新中心、“一带一路”建设的重要支撑、内地与港澳深度合作示范区、宜居宜业宜游的优质生活圈。

这意味着粤港澳大湾区建设迎来新阶段。粤港澳大湾区在科技、金融、制造等多个行业已走在全国前列。这片被寄予厚望的希望之土,有望成为中国乃至世界的科创中心,成为中国参与国际高端竞争的排头兵。40年前,风起南粤,改革开放的春风从广东吹向全国。40年后,在这方改革开放的热土,粤港澳大湾区应运而生,国际一流湾区呼之欲出。



新华社图片

发展极具潜力

根据世界银行统计,目前全球60%的经济总量集中在入海口,75%的大城市、70%的工业资本和人口集中在距海岸100公里的海岸带地区。湾区经济作为重要的滨海经济形态,是当今国际经济版图的突出亮点。以纽约湾、旧金山湾、东京湾为代表的世界三大湾区,既是重要的经济增长极,也是技术变革的领头羊。

由香港特别行政区、澳门特别行政区和广东省广州市、深圳市、珠海市、佛山市、惠州市、东莞市、中山市、江门市、肇庆市组成的粤港澳大湾区,具备建成世界一流湾区的基础条件。广东省社科院发布的《粤港澳大湾区建设报告(2018)》显示,从经济总量上看,2017年,粤港澳大湾区GDP为10.18万亿元。

此外,“二区九市”不断推进与韶关、河源、汕尾、阳江、清远、云浮等珠三角六市的区域融合,在世界四大湾区中拥有最大腹地的区位优势。

北京大学汇丰商学院教授、香港国际金融学会会长肖耿表示,粤港澳大湾区有全球领先的贸易金融与服务枢纽城市香港、中国领先的创新技术城市深圳、中国超级消费与贸易城市广州、全球制造业供应链基地城市佛山与东莞,以及全球领先的博彩娱乐城市澳门。粤港澳大湾区是继纽约、旧金山湾区及东京之后的世界第四大湾区,有望成为最有竞争力的世界级城市群,未来有望同时具备纽约金融中心、旧金山创新中心及东京制造业中心三个功能的世界级超级大湾区。

形成创新合力

待进一步提升,生产要素高效便捷流动的良好局面尚未形成。

“如果把粤港澳大湾区中最好的东西放在一起,这个湾区将成为全世界最有竞争力的湾区。但目前还存在一些障碍。”肖耿指出,粤港澳大湾区不同制度与城市之间如何融合,如何让人流、物流、资金流、信息流真正高效便捷地流通,让各方面效率和效益最大化,这是粤港澳大湾区建设要面对的挑战。

腾讯公司董事会主席兼首席执行官马化腾表示,香港和澳门有国际级商务和科研资源,广州和深圳有科技产业孵化能力,东莞、佛山、珠海、惠州等地有制造与应用转化基础。现在已经有许多科技企业在深圳招人进行研发,在东莞等城市制造新型的智能硬件和设备。如果能够很好地整合协同粤港

大湾区的资源,形成创新合力,就有机会形成新的全球竞争力。粤港澳大湾区应该加强各个层面的合作。

中山大学岭南学院教授、中山大学港澳珠江三角洲研究中心副主任林江表示,更深层次地解决粤港澳大湾区内各种要素的流通需要进行制度创新。肖耿表示,粤港澳大湾区的内地城市可以对标香港的一些先进制度进行创新,将粤港澳大湾区建设成为一个超级经济特区。这个超级经济特区甚至可以把邻近的海南自贸区(港)纳入进来,打造成一个世界级的经济特区,可以让这个特区成为中国制度创新的试验田。如果这种制度创新设计取得成功,不仅是对中国未来发展的有益尝试,甚至能给世界未来制度创新发展提供借鉴意义。

打造科创中心

新总裁罗镇华表达了对粤港澳大湾区科技创新的期待。“半导体、个人电脑都是硅谷孵化出来的新产品,开启了一个时代。粤港澳大湾区能孵化出什么新产品开启下一个时代?不应该只是复制东京湾区或硅谷湾区,应该开创全新的科技时代。”

在粤港澳大湾区规划出台之前,粤港澳三地已经聚焦科技创新发展。2017年7月,粤港澳三地签订的《深化粤港澳合作推进大湾区建设框架协议》提出,“统筹利用全球科技创新资源,优化跨区域合作创新发展模式,构建国际化、开放型区域创新体系,不断提高科研成果转化水平和效率,加快形成以创新为主要引领和支撑的经济体系和发展模式。”2018年下半年,广东省出台《广深科技创新走廊规划》,明确了广州、深圳和东莞的科技创新产业定位,提出建立跨区域的科技协同创新机制。香港则在2018年-2019年度的财政预算中拨出500亿港元支持创新与科技发展。

马化腾建议,粤港澳大湾区要有鼓励创新的氛

“一带一路”枢纽

的最重要节点,从而形成面向东盟的海、陆国际大通道,成为“一带一路”重要战略枢纽。

林江和肖耿都提到香港在粤港澳大湾区建设“一带一路”门户枢纽中的作用。林江认为,香港有大量侨居在海外的侨民,实行的社会制度、经济制度、法律制度与东南亚国家和欧美国家联系紧密,携手大湾区往海上丝绸之路寻找机会时,要发挥好“新时代的桥梁角色”作用。肖耿指出,“一带一路”发展项目的融资很多都与跟海外有关,而香港金融市场与海外交易便利,同时和内地联系紧密。香港有条件发展成未来“一带一路”发展项目离岸融资中心。

覃剑建议,粤港澳大湾区在对接“一带一路”建设中,要依托世界一流的机场群和港口群,通过

加强机场群和港口群的资源整合,建设面向“一带一路”沿线国家和地区高度开放的国际航空网络、国际航运网络、国际信息网络,增强链接能力。以交通网络为基础,发挥粤港澳大湾区优势,积极搭建面向“一带一路”沿线国家和地区国际产能合作网络、国际科技创新网络、国际现代服务网络、国际要素流动网络、跨国企业投资贸易网络和国际交往交流网络等。他表示,粤港澳大湾区未来要依托核心城市和开放平台,积极与“一带一路”沿线地区开展双边和多边合作,充当“一带一路”地区的会客厅和展示厅,促进“一带一路”沿线国家和地区到粤港澳大湾区开展商务洽谈、经贸投资、会议展览、人文交流等活动。

粤港澳大湾区建设 释放交建航运机遇

□本报记者 于蒙蒙 万宇

市场对于粤港澳大湾区投资机遇高度关注。中国证券报记者在粤港澳大湾区调研时,多家上市公司及证券公司高管均表示,粤港澳大湾区经济发展已经具备一定规模,但一定程度上仍落后于其他世界级湾区,因此具有较大的发展空间。接受调研的公司及机构指出,随着政策的推动和粤港澳大湾区建设的开展,基建交通、航运物流、环保等领域将成为优先受益板块。

交通基建率先受益

交通基建领域通常在区域建设中最先受益,政策层面给予高度重视。对于大湾区建设,2017年3月,时任广东省发改委主任何宁卡指出,重点围绕当前交通体系的完善。广东省发改委要求加强基础设施互联互通,形成与区域经济社会发展相适应的基础设施体系,重点共建“一中心三网”,形成辐射国内外的综合交通体系;携手构建“一带一路”开放新格局,深化与沿线国家和地区基础设施互联互通及经贸合作,深入推进粤港澳服务贸易自由化,打造CEPA升级版。

中信证券研报指出,珠三角地区内地与港澳交通链接还有待提高。深圳目前有九大关口直通香港,广州仅有广九直通车和广深港高铁直通香港;而珠海到澳门仅有湾仔、横琴和拱北口岸。相对于其他湾区,内地与港澳的交通流动性仍不足。

以人口和密度相对接近的东京湾为例,广证恒生分析师苏培海认为,粤港澳大湾区地铁建设方面差距明显。“东京城市圈是日本列岛航空、铁路、公路、管道和通信等网络密度最高的地区。该地区的铁路网呈放射状,外围有‘山手线’和‘武藏野线’两条环线,内环有密集的高速公路。”苏培海指出,东京湾区拥有14条城市地下轨道交通线,以及京滨东北线、中央线、总武线等过境铁路和各类轨道交通。

“东京湾的轨道密集。”粤水电总经济师冯宝珍告诉中国证券报记者,不管是人均轨道长度还是城市轨道量,粤港澳大湾区与东京湾区差距较大。东京湾区依靠高效的轨道交通承载巨大的经济体量,值得粤港澳大湾区借鉴。

冯宝珍指出:“粤港澳大湾区轨道建设已在实施。”2017年5月出台的《广东省综合交通运输体系发展“十三五”规划》指出,“十三五”期间,广东将安排交通运输重点建设项目投资约1.46万亿元。其中,轨道交通里程预计将从2018年的750公里增至2020年的1100公里。相关项目已经批复,部分项目一期工程正在实施,粤水电参与的广州22号线就是规划中的线路。

东莞证券分析师黄秀瑜告诉中国证券报记者,随着大湾区建设的推进,将给基建类公司带来机会,主要受益的应是广东省内相关公司。“本省企业在此布局较多,拥有明显优势。”

航运物流迎来机遇

作为湾区经济带,航运建设发展自然是粤港澳大湾区建设的题中之义。粤港澳大湾区拥有天然良港,航运优势明显。但区域内港口面临诸多同质化问题。

苏培海表示,大湾区港口之间的协调程度不够,存在明显的竞争关系,交通配套设施仍待完善。深圳港、广州港和香港港与其他5个地方港口之间未形成良好的分工,协调统一程度不够,未能形成良好的协作效应。地方政府为了促进本地经济发展,竞相推出规模宏大的港口发展规划,出现重复建设、港口产能相对过剩的问题。

解决港口之间分工涉及重新定位。2017年5月,粤港澳大湾区城市群发展规划研究课题组副组长王富强建议,以香港国际航运中心为核心,深圳和香港均位于珠江

东岸,可以为香港分担一部分运输压力;广州港临近腹地,可成为集装箱枢纽和内贸中心,而东莞、惠州、中山、江门等其他支线港口可根据地理位置发展货运体系。

广州市政府意识到上述问题。2018年5月印发的《建设广州国际航运中心三年行动计划(2018-2020年)》提出,到2020年,广州港要在粤港澳大湾区世界级航运枢纽建设中发挥引领作用。广州国际航运中心建设再上新台阶。

行动计划同时指出,广州港航运业发展不平衡不充分的问题仍旧突出,港口结构性矛盾依然突出,港口基础设施结构性短板亟待补强,港口功能布局尚需进一步优化;现代航运物流业发展不充分,物流基础设施供给不足、能力不强,物流网络核心节点地位不突出;航运服务业发展不平衡,现代航运服务业尚不能满足航运国际化发展的需要。

针对航运物流层面短板,广州已经采取行动。嘉诚国际方面人士告诉中国证券报记者,为了提高货物运输效率,广州提出建设“超级中国干线”项目。“超级中国干线”项目可以让物流企业、南沙的物流中心成为没有跑道的空港。

据了解,“超级中国干线”实现香港机场与南沙港一站式空陆联运的新型物流经营模式,来自全球的货物经空运到达香港机场后,不用经过海关,可以直接由香港机场陆路运至天运南沙多功能国际物流中心。相当于将香港空陆站货物的收发点延伸至天运南沙多功能国际物流中心,为企业节省了费用和时间成本。同时,物流公司可以共享香港机场的货物吞吐量。统计数据显示,香港超过70%的空运货物是以珠江三角洲为来源地或目的地,珠江三角洲90%国际空运货物经由香港处理。

航运发展带来施工需求。冯宝珍介绍,要发挥香港的航运国际中心龙头作用,就需要把现有航道改大改深。“以公司参与的广东省北江航道升级扩张项目为例,就是在现有水利枢纽基础上,旁边另建一个船闸,把航运标准从500吨提升到1000吨。”

建设生态宜居大湾区

在黄秀瑜看来,大湾区要建设世界一流湾区,生态环保亦是未来规划的要点,包括市政园林绿化,空气、饮用水、垃圾等的处理。此外,生态城镇是大湾区生态环保建设的一个看点。

《国务院关于深化泛珠三角区域合作的指导意见》将粤港澳大湾区定位为生态文明建设先行先试区。通过加强流域水环境、区域大气污染综合治理,强化区域生态保护和修复等方式,协同推进生态文明建设。在高质量城市群的聚集效应持续推动下,湾区将从优至精,加强区域内环境治理与保护力度。生态环保助力粤港澳大湾区进军国际一流湾区,同时提升环保行业的热度。

中国证券报记者此前在东莞调研期间,途经东江河岸,看到大量管道施工在进行。当地人称上述工程在2018年年初启动,主要是环保层面的举措。“过去东莞集中众多劳动密集型产业,带来许多污染。如今产业转型升级,政府也在补环境账。”

粤港澳大湾区环境污染问题特别是水体污染问题突出,建设世界级优质生活区亟需更高层次的环境治理。根据环保部的普查,广东省69条主要河流124个监测断面水质达标率由2013年的85.5%下降为2016年的77.4%;截至2016年底,深圳市污水管网缺口达4600多公里,全市污水收集率不足50%。广东省废水排放量逐年增加,广州每天将大约47万吨生活污水直排流溪河或其支流,107万吨生活污水直接排放到深圳、东莞等其他城市的水域。人口压力和工业发展是导致粤港澳大湾区水体污染的主要因素。