

粤港澳大湾区的现状、机遇和挑战

赵先德

中欧运营及供应链管理学教授
副教务长（深圳校区）



来源 / 彭博商业周刊

采访、撰文 / 方李敏

编辑 / 范荣靖

粤 港澳大湾区囊括 5.6 万平方公里土地和 8000 多万人口，2020 年创造的经济总量超过 11 万亿元人民币。2021 年 9 月，《横琴粤澳深度合作区建设总体方案》和《全面深化前海深港现代服务业合作区改革开放方案》面世。两大方案不仅在地理空间上为前海合作区增量，还在体制、机制创新空间上为粤港澳大湾区扩容。

9 月 17 日，横琴粤澳深度合作区管理机构正式成立，粤澳深度合作区进入了全面实施、加快推进的新阶段。

10 月下旬，新华社发文称，《粤港澳大湾区发展规划纲要》发布两年多来，大湾区不断加快硬、软联通，不断探索区域协调发展新机制新路径，不断向制度创新和改革开放新高地迈进，不断丰富“一国两制”内涵。

11 月中旬，中欧国际工商学院运营及供应链管理学教授、副教务长（深圳校区）赵先德就发展粤港澳大湾区经济对中国的意义、三地业务布局重点、如何实现优势互补以及三地协同发展过程中面临挑战的话题，接受了《商业周刊 / 中文版》的专访。

为什么发展湾区经济对中国如此重要？

从世界发展格局来看，经济发达国家和地区的产业集聚效应明显，如美国加州、日本东京圈、德国鲁尔工业带，均通过产业集聚对本国经济形成了强大的支撑。

粤港澳大湾区是中国市场化程度最高、产业集聚效应最为明显的地区。改革开放以来，特别是香港、澳门回归以来，粤港澳合作不断深化，大湾区经济实力、区域竞争力

显著增强，已具备建成国际一流湾区和世界级城市群的基础条件。发展湾区经济，对中国战略产业聚集，进一步促进高端生产力发展具有重要意义。

同时，发展湾区经济，是新时代推动形成全面开放新格局的新尝试，有利于增进香港、澳门同胞福祉，保持香港、澳门长期繁荣稳定，推动港澳地区进一步融入国家发展大局，保障“一国两制”事业行稳致远。

粤港澳大湾区的合作和发展备受关注，三地各自的重点业务布局有哪些？

香港当前主要以金融、航运、物流及现代服务业为主。虽然拥有众多世界一流高校，但香港面临学术成果难以转化为产业资源的问题，经济社会发展缺乏后劲，因此，香港的重点业务布局主要是两方面内容：一方面是进一步发挥金融、航运、物流和现代服务业优势，服务好大湾区、服务好全国；另一方面是在优势领域开展科技创新，并实现产业化和再工业化，为经济社会发展注入动能。

澳门当前占主导优势的是旅游休闲产业，经济结构单一，和香港一样面临缺乏增长动能的问题，且其地域面积狭小。因此，中央通过将横琴划归广东省和澳门共管，实际上是为澳门探索经济多元化，实现可持续发展提供了必要的土地资源要素。由此，澳门下一步的目标和重点应是在横琴进一步探索经济多元化。

规划中的广东省九市作为香港、澳门可持续发展的经济腹地和战略支撑，其经济体

量决定了其主体地位相当明确，并已初步形成以战略性新兴产业为先导、先进制造业和现代服务业为主体的产业结构。下一步应是继续强化战略新兴产业，创新要素聚集，并以前海、横琴为依托，与香港、澳门共同探索不同政治制度和法律框架下的协同发展路径。

三地如何实现优势互补，避免陷入貌合神离的尴尬局面？

主要是可以通过五项政策和两大载体务实推进粤港澳协同。政策方面，一是推进“广州—深圳—香港—澳门”科技创新走廊建设，促进创新要素跨境流动；二是资本市场互联互通，进一步完善离岸和在岸两个市场；三是加强知识产权的三地司法协调机制；四是探索促进港澳广深四大核心城市航运、航空错位协同发展；五是充分利用粤港澳同源同文的渊源，进一步强化文化创意产业的协作。

载体方面，充分发挥前海、横琴两大合作区的重要作用，开展制度创新和产业融合，进一步解放生产力。

新基建是国家战略，是重大的历史机遇。粤港澳大湾区在新基建方面可以有哪些更大作为？

从供应链的视角来看，新基建对大湾区的产业链、供应链转型升级起到了至关重要的作用。

现代供应链管理的核心是在客户需求引领下，实现产品设计、采购、生产、销售、服务等全过程的高效协同。要实现这种高效





协同，就需要有数字化的软硬件基础设施来连接产业链、供应链的不同环节，打通端到端的流程，并通过大数据的积累和分析来持续优化供应链中的各项决策，最终提高产品和服务的全球竞争力。

外界耳熟能详的5G、人工智能、工业互联网等，都属于建设现代数字化供应链所必需的数字化基础设施。例如：工业互联网可以解决产业链、供应链不同环节的在线化、可视化问题；5G可以解决供应链运作过程中产生的大量非结构化数据的实时传输问题；人工智能算法可以辅助解决各类基于大数据的供应链决策优化问题，以及驱动各类智能硬件、智能装备在供应链多个环节中的应用。

从推动产业链、供应链转型升级的角度，我认为大湾区在新基建方面有以下几个发展机会。

第一，通过新基建，为填补中国产业链、供应链的关键短板创造条件。一个最典型的例子是芯片，当前中国很多种类的芯片都还

严重依赖海外供应，很容易被国外“卡脖子”，当前很多行业（比如3C、汽车）也实际面临芯片短缺的挑战。大湾区在芯片领域有一定的科技创新和产业转化基础，例如香港的创新机构、创新人才，深圳的转化能力，拥有华为海思等芯片设计企业等，可以探索如何搭建新型基础设施（如产学研用集成的新型园区）来促进芯片的研发、生产及相关的生态圈集聚，助力中国芯片的自主化进程。

第二，通过新基建，来促进大湾区产业链、供应链的高效协同，提高产品和服务的全球竞争力。这一点的核心是将供应链的思维融入新基建的规划和发展中，具体而言：一方面，在对各类工业、产业园区数字化升级的同时，也要规划和调整好园区和园区之间在产业链、供应链上的分工与协同，以及单园区内部的公共供应链服务平台，为构建产融结合的园区供应链生态打好基础条件；另一方面，在建设各类智慧物流枢纽（如机场、港口、集运中心）的同时，也要配套好相应的供应链服务能力，做好与其他供应链环节的数字化连接、流程在线与可视，甚至能够基于数据分析帮助客户做物流供应链的优化。

第三，通过新基建，来促进国家双碳目标的实现。以新能源汽车充电桩为例，新能源汽车取代传统燃油汽车是实现双碳目标的重要举措，而充电桩服务的可得性又是促进消费者购买新能源汽车的主要因素之一。当前我们的公共充电桩单论数量并不少，车桩比已经降到了2.9:1，但实际使用时你会发现很多公共充电桩的充电速度很慢，甚至很多是坏的。因此，未来大湾区值得进一步建设公有的大功率快充桩，以及探索换电站等新型的基础设施来辅助汽车的电动化转型。