

粤港澳大湾区发展路径和建设战略探讨： 基于世界三大湾区的对比分析

张胜磊

(澳门科技大学社会和文化研究所, 澳门 999078)

摘要:从纽约湾区、旧金山湾区和东京湾区的建设发展中可以发现,城市群的定位不仅停留在空间上以相对集中的一线城市作为增长极、推动区域经济一体化发展的理念上,而是以共享、协作、分工、互补为指导思想的城市发展命运共同体,主要靠产业融合发展、城市组团发展、理念共同互动,由此形成区域协同创新发展的新路径。该文通过对比世界三大湾区的优劣势,进一步探讨粤港澳大湾区发展战略和建设路径探讨。

关键词:粤港澳大湾区;世界级城市群;区域经济一体化;制度创新

中图分类号:F127 **文献标识码:**A **文章编号:**1671-2404(2018)86-0053-07

1 理论综述

根据区域经济学中的增长极理论,经济增长通常是从一个或数个“增长中心”逐渐向其他部门或地区传导的,经济平衡发展在现实中是不可能实现的,因此要选择特定的地理空间作为增长极,从而带动和辐射区域内经济发展。缪尔达尔对“增长极”理论及其产生的回波效应和扩散效应进行了系统阐述并指出,扩散效应是指资金、技术、人才等生产要素通过一系列传导机制从增长极地区不断向腹地转移发散的过程,辐射和带动腹地地区的发展,从而实现地区的整体发展。回波效应是指增长极地区将会从腹地地区吸引净人口流入、资本流入和其他要素资源流入,从而加快自身发展,并使其腹地地区发展速度降低。增长极效应是扩散与回波效应的综合效应。此后,这一理论逐渐引起了主流经济学的广泛关注,并得到不断完善和发展。从各国“增长极理论”的应用经验来看,一般回波效应比较明显而且时间比较漫长,而扩散效应相对比较弱,增长极地区与腹地地区的差距将逐渐加大,造成地理上的二元经济结构。因此,要实现协同开放和发展,必须避免某一特大增长极对周边地区的“虹吸”,根据缪尔达尔的理论,政府不应消极等待发达地区或增长极的

“扩散效应”,而应采取积极措施刺激增长极腹地地区的发展,填补区域各地区发展的经济差距。

1984年,中国著名地理学家陆大道先生在增长极模式进一步发展的基础上,提出一种区域开发模式——点轴开发理论,又称点轴理论。该理论更关注区域经济发展的过程,经济中心作为区域增长极,同时又是点轴开发模式的点,首先集中在少数条件较好的区位,成斑点状分布。随着经济的发展,经济中心逐渐增加,点与点之间由于生产要素交换,逐渐形成交通线路以及动力供应线、水源供应线等,这些线路相互交织,沟通区域内的每个点,连接起来形成轴线。此类轴线最开始服务于区域增长极,但轴线一经形成,便利了产业、人口、资源的交换互通,渐渐吸引生产要素向轴线两侧集聚,并产生新的增长点,由此贯通形成点轴系统。因此,点轴开发可以理解为从发达区域大大小小的经济中心(点)沿交通线路向不发达区域纵深的发展推移。

2 湾区经济的由来和发展

开放性发展思维,带来了大湾区蓬勃发展的新时代。从世界贸易格局发展来看,全球经济曾经历过“工业革命”时代和全球经济一体化背景下“新科技革命”时代。早在15世纪至20世纪初,欧美国家曾以两次工业革命为支点,以金融、贸易和机械为代表的传统产业为支柱,迅速带动了环大西洋贸易的发展,催生了纽约大湾区城市群的兴起。直到20世纪中到21世纪初,世界经济呈现出一些重要特征,即全球经济一体化迅速发展和新科技革命崛起,迅

收稿日期:2018-05-21

作者简介:张胜磊,澳门科技大学国际关系博士候选人(999078),中国外文局当代中国与世界研究院助理研究员,中国与全球化智库特邀研究员,主要从事全球治理等方面的研究。

E-mail:742868330@qq.com

速带动了环太平洋贸易的发展,催生了以旧金山大湾区城市群和东京湾区城市群的发展,促进了东亚国家的崛起。

美国纽约湾区、旧金山湾区和日本东京湾区是当今世界三大著名湾区。美国纽约湾区是世界金融的核心中枢,共覆盖31个县。从19世纪80年代开始发展至今,以发达的金融业和制造业为支撑,以突出的产业优势和便利的城际交通为主导的创新潮流,孕育的金融业、都市文化和奢侈品都具有世界性的影响,湾区内还汇聚了大量证券业、金融业、保险业以及期货业的精英,也因此成就了金融湾区的美名。旧金山湾区涵盖9个县,区域总面积约1.8万平方千米,由旧金山、奥克兰、圣何塞三大城市构成,湾区内汇聚了大量金融业、高新技术产业、文化产业和旅游服务业。东京湾区,由房总半岛和三浦半岛组成,区域面积约1320平方千米,聚集了日本1/3人口、2/3经济总量、3/4工业产值,是日本最大的工业城市群和国际金融中心、交通中心、商贸中心和消费中心。

开放性思维诞生的湾区经济,催生了越来越多惠及世界的发展成果。这种以共享形成的独特经济模式,之所以受到多数国家的认可,其主要原因就在于开放性。从世界发展格局来看,环大西洋贸易和环太平洋贸易已经成型并日趋成熟。伴随着中国对外开放的进一步深化,尤其是环印度洋经济体的崛起,粤港澳大湾区发展势必成为引领环印度洋贸易圈的领头羊。党的十九大报告提到把粤港澳大湾区建设、泛珠三角区域合作纳入新一轮国家发展战略,其核心要义就是要促进港澳与内地更好地融合发展,打造中国对外开放的重要窗口。可见,如何让粤港澳大湾区发展立足于自身定位,更好引导经济全球化、更好引领环印度洋贸易发展具有重要现实意义和战略意义。应该说,粤港澳大湾区的发展不仅有利于“一带一路”的实施,也承担了引领环太平洋贸易圈向环印度洋贸易圈转移的重要使命。本文通过比较粤港澳大湾区与纽约湾区、旧金山湾区和东京湾区的优劣势,在充分借鉴世界三大湾区发展经验的基础之上,指出粤港澳大湾区主要存在的问题、分析问题成因,并提出推进粤港澳大湾区建设的基本思路和主要措施,为粤港澳大湾区向前发展提供参考借鉴。

3 粤港澳大湾区与世界级大湾区的比较优势分析

湾区经济已成为当今世界经济版图上最醒目的标识。以旧金山湾区、纽约湾区、东京湾区为代表的世界三大著名湾区经济已成为促进全球经济发展重要增长极。粤港澳大湾区作为中国首个国家级城市群,其战略性的好与坏、对世界经济贡献作用的大与小,自说自话自然不行,必须要和世界湾区进行比较。当今世界著名三大湾区,发展模式相似,但发展水平不同。粤港澳大湾区与世界级三大湾区比较显示出巨大潜力。我们发展自己的湾区经济,致力于打造世界发达的经济合作区,认为粤港澳大湾区一定会对中国跨越中等收入陷阱做出贡献,就是通过对比世界湾区得出的深刻结论。

首先,与纽约湾区比较。纽约湾区涵盖31个县,面积2.15万平方千米,人口6500万人,2016年GDP约1.5万亿美元,GDP增速3.5%,人均GDP23077美元,全国占比8%,世界500强企业总部数量22家,地均GDP每平方千米0.65亿美元,主要以金融和制造业为主。从总体规模来看,粤港澳大湾区由“9+2”城市组成,即广州、佛山、肇庆、深圳、珠海、中山、江门、东莞、惠州9市和香港、澳门2个特别行政区。总面积5.6万平方千米,人口6000多万,2016年GDP约9.35万亿,全国占比12%。从产业上来说,粤港澳大湾区中产业协同优势突出,完全可以比肩纽约湾区。深圳具有完善的创新生态系统,拥有领先的高新技术产业;广州具有著名高等院校和科研院所,教育资源丰富;东莞、肇庆、惠州、江门、佛山等城市拥有全国领先的制造业,香港具有国际化视野,金融和科技服务业全球领先,澳门娱乐休闲会展中药产业发达,多元化发展潜力大。无论是从粤港澳大湾区的人口规模、资本总量和产业经济等方面比较,粤港澳大湾区发展都有巨大潜力,不仅各城市之间有特色优势,而且在产业体系网内已经建构成高端行业生产服务产业链。

其次,与旧金山湾区比较。旧金山湾区涵盖12个县,面积1.79万平方千米,人口760多万人,2016年GDP约0.8万亿美元,GDP增速2.7%,人均GDP约105263,全国占比4.3%,世界500强企业数量28家,地均GDP每平方千米0.45亿美元,主要以互联网、电子科技等高新技术产业为主。粤港

粤港澳大湾区和旧金山湾区都有三面环山、一面临海的地理优势,适合发展外向型经济。尤其是在 CEPA 协议框架下,粤港澳大湾区各城市又都有产业协同特征,完全可以推动供给侧结构性改革,在深化开放性经济体系的同时,在投资自由化、货物贸易和服务贸易上大有作为。旧金山湾区中的硅谷和粤港澳大湾区中的深圳都属创新型城市,在研发创新成果和产业配套上都有各自优势。根据 2017 年全球创新指数报告公布的全球前 100 的创新活动群落,深港地区 PCT 申请数量达 4.1 万件。粤港澳大湾区发展就是要全面促进粤港澳融合发展,以粤港澳发展为支点,以珠江西江经济带为保障,以港深创新优势带动中南、西南地区全面发展,以此辐射南亚和东南亚重要经济支撑带。

最后,与东京湾区比较。东京湾区由房总半岛和三浦半岛组成,涵盖 10 个城市,面积约 3.68 万平方千米,人口 4 388 万人,2016 年 GDP 约 1.3 万亿美元,GDP 增速 3.6%,人均 GDP 约 37 143 美元,地均 0.48 亿美元,全国占比 26.4%,世界 500 强企业总部数量 60 家,地均每平方千米 0.49 亿美元,主要以汽车、石化等制造业为主。而粤港澳大湾区中香港和深圳的金融体系较为完备,高新技术产业比较有优势,广州、东莞、惠州、佛山等市制造业基础牢固,同时粤港澳大湾区港口群规模比较庞大,拥有香港港、广州港、深圳港三个世界级集装箱港口及虎门、惠州、汕头、珠海等地方港口。2016 年,仅深圳港就完成集装箱吞吐量 2 397.93 万标箱,连续四年保持全球集装箱港口第三位,排在上海港与新加坡港之后。

4 粤港澳大湾区与世界级大湾区的比较差距分析

通过与世界三大湾区比较,粤港澳大湾区无论是从经济规模总量、对外开放程度以及地理位置条件,都具备了打造世界级湾区的条件。但粤港澳三地的优势分工与合作还不明确,同质化发展较严重;具有国际影响力经济核心区还很缺乏,国际竞争力较弱;粤港澳存在不同的法律体系,三地之间的统筹协调机制有待完善等。具体表现在七个方面:

4.1 缺乏具有国际竞争力的多圈多核的经济区

湾区内各城市发展也很不平衡,粤港澳大湾区中只有香港在国际化、法治上有完善的体系,在金融

服务上也具备世界一流的条件,而澳门和广东地区则明显较弱,同时完备的经贸合作圈也并未形成。珠江东西两岸经济发展水平相差甚大,东岸香港、深圳、东莞和惠州四市的 GDP 总量是西岸澳门、珠海、江门、中山四市的五倍,深圳人均收入是江门和肇庆的三倍以上,香港人均收入更是江门和肇庆的五倍以上,区内经济发展参差,协调难度极大。

4.2 单核区域分割格局情况较为严重

特别是广东省的部分城市仅仅局限在制造业上,在金融和创新上并未有所发展,难以对湾区发展产生强力的辐射作用。作为比较,纽约湾区、旧金山湾区和东京湾区都形成了巨大的国际影响力,发展模式也是多中心组团式格局,其中纽约湾区中的纽约、费城、华盛顿和波士顿都在金融业和制造业上形成了巨大的国际影响力和竞争力。旧金山湾区中的旧金山、奥克兰和圣何塞在高新技术产业形成了巨大的国际影响力。东京湾区中的东京、埼玉、千叶和神奈川在制造业上也都有巨大国际竞争力,同时还有比较完善的产业分工合作机制,东京以内贸为主,川崎则以为输送原材料和制成品为主等。

4.3 同质化发展严重,优势产业分工合作不明确

粤港澳大湾区中产业分工不太明确,各城市中心功能过度集聚,城市之间产业机构出现同质化发展、效率低下等特征。同时,湾区内大部分城市都致力于发展新兴产业,且产业布局高度相似,只是发展程度有所不同,因此湾区内经济发展类型比较单一,具有重合性和重复性,模糊了湾区内各城市所具有的独特城市发展定位。更为严重的是,湾区内的部分城市,如香港、深圳等,具有先发优势,产业布局基本完备,发展基本稳定,这就为湾区内城市的“后起之秀”带来了发展空间的压制,使后发城市发展产业空间有限。比如香港和深圳都在科技和创新方面具有优势,但双方并未形成有效的合作机制,阻碍了协调发展。同时,这两个城市占据了大部分科技和人才资源,造成湾区的资源配置高度集中,压制其他城市的经济发展,甚至影响湾区内其他城市的资源优化,因此亟需资源、产业外溢,产业布局合理配置。

4.4 经济增长质量不高

从经济规模总量上来说,虽然已经比肩了世界三大湾区,但粤港澳大湾区中的人均产值较低,目前大湾区人均 GDP 仅有 2 万美元左右,与世界顶级湾

区相比仍存在较大差距(三藩市湾区的人均 GDP 为 10.5 万美元,纽约湾区为 6 万美元,东京湾区也超过 4 万美元),还不足旧金山湾区的 1/5,地均 GDP、世界 500 强企业以及创新资源都有明显差距。“世界级湾区”孕育着科技创新,指引着世界经济发展的动势,更是全球瞩目的发展标杆。如旧金山湾区中的硅谷,即是全球科技创新的先行者和新兴科技诞生的温床,这无疑是粤港澳大湾区发展的标杆。如何在科技创新方面取得更深层次的突破,是考验着粤港澳大湾区发展的重要指标。粤港澳大湾区内的城市,在金融中心、服务业中心、制造业中心的发展基础上,更亟待突破先进科技瓶颈,转型成为科技创新中心。这就对湾区内科技创新元素提出了较高的要求,对各发展要素质量提出了新的命题。

4.5 缺少统筹协调制度

粤港澳大湾区城市群发展协同机制还较为落后,目前粤港澳三地,各有一套法律体系,没有形成对内对外的双重统筹协调制度。比如澳门基本法和香港基本法,在问题处理上有不同的解决方案,与内地也有一些差异,这样在后期合作的过程中,很有可能会遇到问题三方协调不下,尤其是在相关政策性问题上并没有实现法制化解决方案。对比世界三大湾区,他们都拥有自下而上的发展协同机制。以旧金山湾区为例,在成立湾区城市群之后,就设置了多项委员会机构,在湾区城市群合作过程中,委员会就视湾区为一个整体参与各项协调工作,既提高了运营效率又进一步推进了旧金山湾区一体化进展。

4.6 对外开放力度不够

湾区经济是开放性发展思维集聚的产物,粤港澳三地对外开放的步伐没有统一。“一国两制”为港澳地区提供了良好的对外交流优势,改革开放让广东省成为中国内地对外开放程度最高的省份,而深圳作为经济特区、毗邻香港的门户,更是具有得天独厚的开放优势,但不容忽视的是,广东对外开放的力度和港澳还有一定差距,在贸易、金融方面,港澳特别是香港具有领先优势。这种差距也可从湾区内城市发展规划中可见一斑,香港承担着巩固和提升国际金融、航运、贸易中心的任务,澳门担负着连接葡语系国家的交流重任,打通与葡语国家的合作。而广州和深圳成为创新创业的龙头。由此看见,在粤港澳大湾区发展中港澳具有较强的对外联系优势,而粤(广东省)则更倚重科技创新潜力。对比世

界三大湾区经济发展,对外开放力度都非常高,同时也拥有高效的市场经济体制。

4.7 立体交通网络滞后于城市群发展需要

总结世界三大湾区成功发展规律,都是以立体交通网络为支架,产业协同合作为支柱,对外开放窗口为空间,包容创新精神为指导。正是有了突出的产业优势和便利的城际交通,才给湾区经济发展提供了基础保障和发展动力。对比世界三大湾区,粤港澳大湾区的城际交通网络发展尚未形成,大湾区内各部分交通面貌差距明显,严重影响了湾区城市群的发展需要。珠江口西面的粤西地区交通短板问题尤为突出,各城市间交通线路稀疏且单一。对比粤东地区,深圳已形成立体交通网络,成为香港联系内地的主要交通纽带。同时珠江口两岸交通不畅,主要靠虎门大桥沟通东西两岸,承担主要交通流量。因此交通掣肘了粤西地区的发展,成为粤西地区发展滞后的“拖油瓶”,也割断了粤东和粤西地区的紧密联系和资源沟通,成为东西两地经济发展差距悬殊的最大隐患。

5 粤港澳大湾区建设现存主要问题的成因分析

经济总量超过 1.3 万亿美元的粤港澳大湾区,以“一个国家、两种制度、三种货币、三个关税区、四个核心城市”的格局建立世界级城市群现存主要问题,实际聚焦在内涵上的简单化和形态上的粗放型。造成这种状况的主因,不在于粤港澳三地区的资源禀赋缺失,而在于粤港澳三地的产业发展同质化明显,功能布局不合理,发展协同机制不健全,城际交通网络不能满足城市群发展需求等。

5.1 协调机制不健全

粤港澳三地在现行行政区划体制下,不仅存在两种制度,三种货币,三个关税区、四个核心城市,还面临着法律和文化上的差距挑战。即使是广东省的 9 个城市之间,也会因为各自城市利益问题难以协调。粤港澳各自掌管城市发展规划权,必然会划清各自城市发展的市场边界和公共服务边界,通过制定各种优惠政策来建设产业集聚区,以此招商引资开展竞争,这样势必会导致各地区只专注本区域内基础设施建设和公共服务设施建设。如此循环下去,只会让粤港澳三地之间的一亩三分地思维越演越烈。如果协调机制未能有效建立起来,粤港澳三

地之间的资金融通、贸易畅通、信息流通等生产要素的跨区流动和对接也将难以便捷地流通,粤港澳大湾区实现一体化发展将只会是“纸上谈兵”。

5.2 文化融合有困难

在后工业社会,文化城市群的概念愈发重要,城市的生活方式很大程度上依靠了文化资源、文化传统以及文化发展水平构建起来,在一定程度上也决定了城市群发展的兴衰。香港曾经是英国殖民地,受英国文化影响较重,澳门是葡萄牙殖民地,受葡萄牙文化影响较重,粤港澳三地在政策、法律和 cultura 上也存在着一些差异。尽管粤港澳大湾区的概念已经接近成熟,但目前粤港澳发展多以航运、产业、科技、金融为主,忽视了三地区的人文交流和价值认同。即使有三地区有文化产业项目,但其内涵上也缺乏文化传承,内容上多是“千人一面”,这些都影响了粤港澳大湾区的文化融合。

5.3 思想解放不彻底

粤港澳大湾区发展的基本方针是一国两制,没有一国就谈不上两制,没有两制,就谈不上港澳在制度上的独特优势和经济上的繁荣稳定,更难有现在港澳的国际金融中心、航运中心、贸易中心以及世界旅游休闲中心。从宏观层面来看,据笔者调研发现,目前部分港澳人士对粤港澳大湾区的发展接受的不够彻底,思想不够解放。对于港澳来说,高度自治既为自身发展带来了政策红利,也在政策推进中存在一些压力。以香港为例,部分港人在主观情绪上可能会有两方面顾虑:第一、香港在参与大湾区发展的过程中,会不会自治权被削弱,导致香港“被规划”;第二:粤港澳大湾区发展会不会给香港带来大量的“人流车流”,对香港现有的生活环境造成压力。因此两制的优势,也给制定粤港澳大湾区发展规划的高层带来了一定挑战,即如何兼顾粤港澳大湾区决策的效率与港澳高度自治的融合,如何在保持一国两制基本原则下,重新理解和认识两制的内涵,在充分发挥一国两制的独特优势上,逐步实现港澳在政治上“两制”,在经济、社会、文化和生态上“一制一体”,从而使港澳更加积极投入到大湾区的建设发展中来。

从纽约湾区、旧金山湾区和东京湾区的建设发展中可以发现,城市群的定位不仅停留在空间上以相对集中的一线城市作为增长极,推动区域经济一体化发展的理念上,而是以共享、协作、分工、互补为

指导思想的城市发展命运共同体,主要靠产业融合发展、城市组团发展、理念共同互动,由此形成区域协同创新发展的新路径。这种新路径,强调的不是表面上的“浅表合作”,更不是各个城市之间“明争暗斗”,而是通过这种新路径来实现更加合理的产业分工和各城市之间的紧密协作,使得各类资源要素得到最优化配置、各产业得到最大化融合,从而大幅度提升城市群整体经济效率。尤其是以新兴产业和服务业融合发展为代表的各类产业链的区域化和全球化配置。这种新路径,本质上必然要求区域经济与全球经济协同创新发展,由此对高端生产要素产生更强的吸引力,进一步增强城市群的核心竞争力,从而促进世界级城市群建设。但在粤港澳大湾区的建设中,似乎因为制度和体制的因素制约了城市群的发展,港澳在过去的发展中都有自己独特的定位,粤(广东省)也有自己的发展模式,再加之部分港澳同胞对粤港澳大湾区发展的认识不够全面,协调机制、同质化发展等因素阻碍了粤港澳大湾区的发展。

6 推进粤港澳大湾区建设的基本思路和主要措施

深化粤港澳合作,协同推进世界级城市群的建设,从基本思路上看,要做好三项基本工作:一是贯彻落实《深化粤港澳合作 推进大湾区建设框架协议》中制定的合作宗旨、建设目标和发展原则,着重理解建设目标中提到的将粤港澳大湾区建设成为充满活力的经济区、宜居宜业宜游的优质生活圈和内地与港澳深度合作的示范区,合作建成国际一流湾区和世界级城市群。二是强化重点领域合作,加大改革发展力度,推进基础设施互联互通,进一步提升市场一体化水平,打造国际科技创新中心,构建协同发展现代产业体系,共建宜居宜业宜游的优质生活圈,培育国际合作新优势,支持重大合作平台建设。三是淡化行政区域利益,强化粤港澳利益共享机制。从指导思想上看,应该以市场为主导,而不能仅以行政手段或者计划经济搞粤港澳的整体规划,重在鼓励各城市之间相互竞争,以此激发城市群的活力。从内容上来看,粤港澳大湾区建设要有系统性思维,在大格局、大视野、大思路中稳步推进,参与到国际经济发展中去而不单单停留在内部规划和发展中;社会、经济、生态、文化、基础设施等多方面全方位综

合发展规划,实现空间上合理拓展、经济上均衡增长、管理体制上综合创新。比如,处理好局部和全局的关系,注重充分发挥粤港澳三地的各自比较优势,进一步激发粤港澳三地各城市间、企业间和整体市场的活力。再比如,处理好整体规划和分布实施关系,加强粤港澳大湾区的顶层设计和统筹规划,明确区域功能定位,明确《深化粤港澳合作 推进大湾区建设框架协议》的发展脉络和基本方向,以创新集聚取代传统的产业集聚,从科技创新转向以构建开放共享的产业创新生态转型,构建绿色生态环境,为企业研发水平构造良好的营商环境,使粤港澳大湾区大步迈进世界知名大湾区和国际城市群的行列。

根据党的十九大报告部署,并综合问题成因,粤港澳大湾区在协同推进世界级城市群建设发展中,主要应采取以下措施:

6.1 推动区域协同发展

培育粤港澳大湾区战略性增长极,需要充分发挥区域协同战略。受现行行政区域制度等因素的影响,粤港澳三地之间存在着两制政策差异、地区规划脱节乃至利益冲突,同时粤港澳三地存在三个关税区,自然也存在各类资源要素流动的行政壁垒。因此推动区域协同战略至关重要。

6.1.1 提高国际竞争力的多圈多核的经济区

纵观世界三大著名湾区发展经验来看,既不是个别城市“一城独大”,也不是个别区域的简单化平衡发展,而是通过多圈多核的经济区,推动区域一体化协同发展,深化各城市之间优势互补,共享各类资源要素,实现共同繁荣。一方面,大湾区应以深圳为核心的“创新”中心圈,以香港为核心的金融中心圈,在加强港深政策协调和规划衔接的同时,消除港深之间资源要素流动的制度障碍,打造以港深为核心的经济区。另一方面,可充分发挥香港港、深圳港和广州港这三个世界级集装箱港口优势,在协同发展的基础上设计出更加符合粤港澳大湾区未来发展的联动协同中心,进一步提升粤港澳大湾区的港口群国际竞争力,进而提升整个珠江三角洲、港澳以及中国与东盟自贸区的整体影响力。

6.1.2 推动大湾区内部基础设施互联互通

充分发挥港澳地区独特优势,把粤港澳大湾区打造成“一带一路”建设的重要支撑区,实现与“一带一路”沿线国家在基础设施互联互通、经贸、金融、生态环保及人文交流领域的合作。通过对制度、

体制、机制进行一系列改革,实现内地与港澳基础设施的互联互通。比如,调整商品贸易政策、关税政策(粤港澳有三个关税区)等对外贸管理体制,拓展香港自由港的政策和优势;对现有的金融体制进行重大改革,推动人民币国际化、外汇自由兑换、港币和葡币在大湾区中自由流通,从而实现资金在大湾区中自由流通。

6.2 推动体制机制创新

粤港澳大湾区一体化发展,要实现“行政异城,经济社会人文同城”的目标,就必须推动现有体制机制改革,必须由表及里,深入到体制机制的每一个点,尤其是在政策沟通、资金融通、贸易畅通、人文相通的基础上,加强粤港澳大湾区内部的体制机制创新。在湾区建设方面,应考虑如何创新体制机制,更好地吸纳国际金融资本、吸引高端人才,构建能够容纳国际金融资本和世界一流高端人才的体制机制。

6.2.1 推动粤港澳政府间的体制机制创新

粤港澳大湾区一体化发展中的体制机制创新,既是大湾区推进的政策问题,也是大湾区建设的实践问题。政策是粤港澳大湾区建设的社会治理工具,决定着整个湾区公共资源的配置。粤港澳大湾区越向前发展,就越需要加大改革力度,这就要求增强政策的可行性和可预见性。在推动粤港澳政府间体制机制创新问题上,完全可以通过国家层面协调,由三方协商设置统筹粤港澳大湾区的单独机构,下设金融中心专责事务局、港口群专责事务局、法务专责事务局、科技创新发展专责事务局等,同时组建相关专家委员会成立政策研究室,努力解决粤港澳三地区在合作中的制度差异的障碍。

6.2.2 挖掘大湾区对外开放的内生动力

在大湾区内部,充分发挥港澳的独特优势,加强自贸试验区和港澳的合作,促进国际贸易、投资发展以及双边国际合作产业园平台和载体的协同发展效应,多挖掘对外开放的内生动力,以吸引跨国企业总部落户大湾区为基础,大量吸引国际金融资本和国际高端人才。在大湾区外部,可以仅仅围绕构建大湾区系统性开放型经济新体制为目标,积极对接TPP、TTIP、BIT等国际经贸合作新规则,逐步完善国际化、法治化、便利化的营商环境。在“一带一路”建设方面,大湾区建设应以“一带一路”沿线国家和地区为合作重点区域,深入推进对外开放与合作。积极推进FTA框架下的双边国际合作产业园建设,

发挥互补优势服务于自贸区战略,继续探索采取“两国双园”等新模式建设双边国际合作产业园,加强统筹协调,推动合作共赢,创新与国外产业协调发展新模式。

结语

粤港澳大湾区与世界三大湾区相比较,具有地理位置优越性、对外开放的引领性以及作为经济增长极的带动性等共性特征。与世界三大一流湾区相比较,粤港澳大湾区存在着独特的优势,主要体现在地域覆盖面积大,产业链条的完整性和全面性,水陆空立体交通的便利性等;同时,粤港澳大湾区还存在着一定的差距和不足,主要体现在区域内政治体制的差异性、经济发展的不协调、产业分布的重合性、对外开放的广度和深度不够、区域内交通状况的差异性等,为粤港澳大湾区的发展造成一定阻碍。通过对此类问题的成因分析,可见制约大湾区经济发展的主要原因为殖民历史造成的文化差异性,导致湾区内内地城市与香港、澳门的贸易沟通和文化交流中的不协调,以及凸显出来的对外开放不彻底等问题。基于上述比较研究,尝试对大湾区发展提出建设思路:既要着重淡化行政区域利益,强化粤港澳

利益共享机制,又要强化重点领域合作,推进基础设施互联互通以构建市场一体化。在实际建设中,要充分发挥湾区内各城市的比较优势,建立多圈多核的经济区,同时要大力推动体制机制创新,打破改革发展不充分的壁垒,挖掘对外开放的内生动力,借助“一带一路”战略等国家发展战略的东风,凸显出粤港澳大湾区的国际交流的平台优势和对外贸易的比较优势,从而实现粤港澳大湾区的多点、多城、多产业的协同发展。

参考文献

- [1] 安虎森. 增长极理论评述[J]. 南开经济研究, 1997(1).
- [2] 陆大道. 关于“点—轴”空间结构系统的形成机理分析[J]. 地理科学, 2002(2).
- [3] 陆大道. 区域发展极其空间结构[M]. 北京: 科学出版社, 1995.
- [4] 辜胜阻. 粤港澳大湾区: 世界级创新发展新引擎[N]. 人民日报海外版, 2017-10-01(5).
- [5] 毛思倩. 深圳港集装箱吞吐量连续4年居全球第三[N]. 人民日报, 2017-01-11(1).
- [6] 深化粤港澳合作 推进大湾区建设框架协议(全文)[Z].

Discussion on the Developing Path and Construction Strategies of Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area: Based on the Comparative Study Among Three Global Bay Areas

ZHANG Shenglei

(Macau university of science and technology institute of social and cultural, Macau999078, China)

Abstract: From the development of the New York Bay area, San Francisco Bay and Tokyo Bay, it can be found that the urban agglomeration is not only about the relative concentration of the first-tier cities as a growth pole, or the regional economic integration development concept, but also refers to the community with shared future of cities that stick to the guiding ideology of sharing, collaboration and division of labor, complementation. It forms a new path of regional collaborative innovation development, mainly relying on industrial integration, the development of urban agglomeration, and the interaction of developing concept. In essence, this new path requires the coordinated development of regional economy and global economy, which will attract more high-end production factors and further enhance the core competitiveness of the urban agglomeration, so as to promote the construction of world-class urban agglomeration. By comparing the advantages and disadvantages of three bay areas in the world, the paper will further explore the developing strategies for Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area.

Key words: Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area; world-class urban agglomeration; regional economic integration; institutional innovation