

「把握機遇 港深攜手 共創輝煌」研討會

港深融合新機遇的三個方面：教育、交通運輸、全球供應鏈服務

王緝憲博士 大灣區香港中心 研究總監

11 月 20 日

四十年，深圳從一個不到 10 萬人的小城鎮高速成長為今天世界上少有、充滿活力的千萬級人口大都市，成就了一個世界公認的奇蹟。這個奇蹟出現在香港一水之隔的北岸，絕對不是偶然。她的成功，一方面有全國各地湧進來並變成「深圳人」的進取年輕人群，另一方面有境內外大量的資本看好這個經濟特區的發展前景。而這兩方面力量匯集深圳的根本原因，是她的制度優勢。這種制度優勢，既有與內地的政策落差，又有與香港的體制差異。鄧小平先生高瞻遠矚地創造的「一國兩制」，不僅保留了香港制度上的特色，也促成了與香港相輔相成的深圳。

4 年前，我寫的《香港怎麼了？》一書中，將香港的產業結構與深圳的產業結構疊加在一起，發現，這兩個發展方向、經濟體制、發展程度和產業結構完全不同的城市疊加所構成的結構，與新加坡非常相似：既有比例很高、具有創新力的製造業，又有強大的服務業，包括廠商服務、金融服務和法律服務，等於兩個新加坡。這從某種意義上說明，深港一新一老兩個城市高度互補，一方面是強大的市場力量，另一方面也是強大政府政策和治理造成。那麼，未來 10 年，隨著深圳進一步向具有高科技創新優勢、充足製造業勞動力的「先鋒城市」前進，香港還有哪些可以與深圳進一步互補，共同提高的地方，而又需要政府政策和治理在哪些方面的支持？

我認為，至少有這樣三個方面：**教育、交通運輸和全球供應鏈服務**

先說教育：

深圳過去多年成為國內研究生流入就業人數最多的城市。同時，1,500 萬人口的深圳比起同等規模的大都市，雖然南方科技大學崛起成為中國進步最快的高校，但大學的數量和學位不足也是明顯的。近年來，深圳在努力引進國內國際名牌大學和研究生院，

「把握機遇 港深攜手 共創輝煌」研討會

方興未艾。例如，香港中文大學深圳分校已經成為廣東省名牌，每年報考人數與招生人數都大大超額。其中一個重要原因，就是港中大堅持港深兩地同質量教學，大部分課程全程英語教授。不僅學生和家長都滿意，就業單位也滿意。香港有多所名列世界排名前 100 名的大學。讓更多的深圳人有機會到這些大學接受教育，是一個典型的雙贏局面。

然而，不是每所大學都能這麼成功地在深圳落地。這也是這次深圳放權「40 條」中為什麼會在這方面落墨的原因。以前，香港政府長期關注和促進粵港雙方的各種專業資格的相互認證，但在推進香港的大學在內地辦學方面，則是更多地靠大學自身與內地市政府的努力，而沒有意識到，內地辦學方面，在國家層面有各種並不明顯但制約力很強的一些條條框框，它們使得不止一個有心在廣東辦學的香港的高等院校無法實現落地建校的初心。例如，在課程設置上，香港的大學是各個院系自己決定開設哪些科目。而在內地，每個課程都要到教育部的已批准過的課程單子對號入座。這樣，本來香港具有的一些與國際接軌或者由教師個人專業優勢而開設的課程，可能會因為對不上號而無法開辦。我們期望，隨著深圳獲得更多授權後，可以先行先試，盡快引入多姿多彩的創新課程，配合兩地融合和深圳對具創新力人才的培養。

當然，除了辦大學，還有很多在教育方面可以實現港深互動雙贏局面的事情可以做，包括各種專科培訓的人員互動與交流。例如雙城可以合辦航空與金融方面的專上學院。深圳的新政策有利於兩地包括外籍教育人員流動和學生流動，這會增進兩地年輕人的了解與溝通。對今天香港重拾昔日東方之珠的光輝而言，兩地溝通極為重要。

再說說交通運輸：

香港是一個典型的長期依賴外部世界生存的城市。對外交通就是它的生命線。也正是因為如此，香港的機場和港口，無論從管理運營，還是他們與世界的連接度，都是世界級的。特別是航空貨運，多年連續排名世界第一。

「把握機遇 港深攜手 共創輝煌」研討會

同樣，深圳在這方面也非常成功——集裝箱港口從無到有，目前已經超越香港成為世界第四。而空港方面也成為中國的第五。順豐快遞和 UPS 用深圳作為區域大本營。而深圳的成長也與其高鐵迅速發展也是分不開的——深圳是內地少數有前瞻思維，在市區中心地帶設高鐵站的城市。其高鐵客流量也大大超過絕大多數城市，凸顯了深圳與內地各個城市強大的關聯程度。

然而，港深兩地相互之間的跨境交通仍然存在不少問題。同時，在整個區域的對外交通方面，特別是航空運輸，問題更大。

先說跨境交通。根據我最近參與的一個長期預測分析，到 2035 年，跨境日均流量比 2018 年要翻番。很大的可能性，需要現在開始就著手考慮修建一條新的鐵路。同時，由於深圳會在西麗建設一個高鐵樞紐站，估計未來香港經該車站前往其他城市和省份的人數也會明顯增加。如何通過基礎設施及軟件特別是智能科技，實現一票通等便民措施？這些方面必須有政府推動，克服一切技術和意識形態上的障礙。對比歐盟未來要實現全歐洲跨國跨交通運輸方式實現從一個國家的小城市到另外一個國家的小城市全程無檢票通行的規劃，我們這個加起來超過 2,000 萬人的雙城都市圈為什麼不能做到？

再說對外交通。客觀上，大灣區的港口早已經通過市場力量實現了整合和分工——香港剩下的是國際中轉業務，而廣州南沙會是未來最大的海陸聯運的樞紐。不過，空運方面，大灣區仍然存在大問題——空域的整合。在深圳「四十條」中有一條是支持深圳機場建設第三跑道。這樣一來，大灣區三大機場：香港、廣州和深圳都將有三條跑道。加上正在建設第二跑道的珠海機場和將要在佛山建設全新的西部樞紐機場，大灣區的空港能力將有極大的提高。雖然，新冠疫情大爆發讓這方面的情況難以預測，但我從來不擔心這方面供過於求——過去一直沒有發生過，今後也會繼續各自精彩。然而，已經討論超過 10 年的「區域空域管制」系統，一直在等第二隻鞋落地。記得香港機管局在推動「三跑」的時候，就遇到這方面的質疑，回答得支支吾吾。希望今後

這方面的政策和進展更公開透明，如果一切進展順利，就讓各方都放心。如果出現問題，就需要大家集思廣益及時解決。民航為這個地區帶來的價值極其巨大。新空域管制系統的拖延，會讓國家大灣區戰略在執行上大打折扣！

最後，談談全球供應鏈服務：

相比教育和交通運輸，我在這裡強調全球供應鏈服務方面的機會和港深整合，是因為它自身雖然很少被看做一個產業，但無論對於深圳這個有 500 萬從業人員，其中 200 萬製造業工人的城市，還是有幾十萬人從事國際運輸、物流、貿易的香港，它都是極大化自己在世界角色（即外循環）的核心競爭力。而大灣區又是中國「外循環」的現狀和前景都最好的地區。因此，從國家、從地區還是從城市的角度，我們都有充足的理由去強化它。

稍微微觀的考察一下就能發現，深港兩地在全球供應鏈的服務方面的角色很不同，但同時互補性又極強：

- 深圳作為電子等產業的巨頭，不僅自己走到了能夠生產大量創意產品的階段，而且也是很多產品全球化供應鏈中的一個環節，為很多最終消費品提供零部件。當出現所謂「逆全球化」潮流的時候，「中國+1」的模式，往往就是深圳或者大灣區+東南亞某個國家，繞過各種不合理關稅，即形成中國與一帶一路國家雙贏的全球供應鏈。當 RCEP 這個世界最大的自由貿易區域協議達成後更是如此。
- 香港，作為精通東南亞和一些西歐南歐國家貿易的「老牌」渠道經營者，利用語言與貿易傳統，連接這些地區市場與大灣區特別是深圳產品，曾經參與程度很廣很深。其中兩個很重要的背景原因，就是香港的區域物流樞紐地位和過去 40 年港資進入珠三角投資設廠。

然而，電子商務的興起，無形中削弱了香港作為供應鏈服務商的角色：龐大的中國市場所締造的電子商務平台們，以更高的效率和更低的成本把中國與世界連接起來。而以中小企業為主的香港供應鏈參與者在很大程度上被邊緣化，一個重要的和基本的原因，恰恰是因為在電商平台和全球供應鏈方面，超級企業比如美國的 Amazon 和中國的京東是全球供應鏈的鏈主。

香港在電商領域的弱勢，對深圳沒有任何好處，因為深圳大量企業及其產品是經香港出口。例如，其中經香港機場的一部分業務被新加坡郵政（國企）搶走，轉到新加坡機場再賣到亞洲 7 個國家和地區。

既然香港沒有全球供應鏈鏈主（global supply chain master），就需要做好全球供應鏈宿主（global supply chain host），即吸引世界級的電商網絡企業以香港為中心，形成中國與亞洲甚至與一帶一路國家之間的進出口門戶。香港完全可以做到，但需要特區政府旗幟鮮明地支持。在國家選擇更加開放地迎接各種挑戰，在海南等地開拓自貿港自貿區的時候，我想強調，香港就是國家需要而且一直坐落在大灣區的自由港。特區政府應該加大扶持力度，提高貿易、金融、物流三方面的效率和對供應鏈鏈主及相關企業的吸引力，進一步為深圳以至整個珠三角的全球供應鏈提供更好的服務。我認為，香港特區政府應該像一貫支持貿易、金融和近來支持科創那樣，支持面向全球市場的各種網上商業和供應鏈平台及相關服務在香港獲得優先發展的機會，乘深圳崛起成為世界級大都市的機遇，把香港發展成全球供應鏈宿主。

就在這幾天，我們看到美國和歐洲的疫情再次大爆發。我很難想像，這個時刻會出現有大量美國企業會撤回美國。即將獲得美國 FDA 批准來挽救美國疫情的第一款 mRNA 疫苗，是德國製造、土耳其人發明的，它恰恰是全球化的成果。同時，11 月 15 日東盟十國加中日韓簽訂的 RCEP 這個世界最大自由貿易區協議，也讓我深信，與一時的所謂「反全球化」潮流比較，全球化是深刻和不可逆轉的。作為這個過程的一部分，

「把握機遇 港深攜手 共創輝煌」研討會

香港與大灣區其他城市進一步融合，與全球更緊密的聯繫，並帶來對國家更大的貢獻，同樣將是深刻和不可逆轉的。

我就講到這裡，謝謝大家！



bayareacentre.org.hk