



# 《建构港深都会》

## 行政摘要

2007年8月

《建构“港深都会”》课题历时 8 个月的研究，访谈了 100 位政府官员、专家学者、行业代表、50 家香港企业、100 家深圳企业、1000 位深圳市民。目前已经完成《建构“港深都会”研究报告》总报告和六个专题报告：《建构“港深都会”深圳市民调查问卷报告》、《建构“港深都会”深圳企业和行业协会访谈报告》、《建构“港深都会”深圳政府官员和专家学者访谈报告》、《建构“港深都会”香港企业和行业协会访谈报告》、《建构“港深都会”香港政府官员和专家学者访谈报告》、《建构“港深都会”经济效应分析报告》。现将本研究简报如下：

## 一、“港深都会”最有可能成为中国第一个顶级的国际都会

应对经济全球化和区域经济一体化的挑战，进一步推进港深经济整合，建构具有全球竞争力的“港深都会”，正逐渐成为两地政府、企业和社会的共识，且具备了必要性和可行性。

“港深都会（Hongkong-Shenzhen Metropolis）”是以“一国两制”为前提，以跨境合作为基础，通过实现港深要素流动的较理想状态，带动区域合作与发展，成为具有亚洲经济指挥和控制中心重要功能、发挥中国经济对全球经济重要影响力的国际都会区，成为中国第一个顶级的国际都会。“港深都会”的特殊性主要体现在城市合作、区域合作、跨境合作、不同制度之间合作等特征。

“港深都会”一定意义上是对港深经济合作现状的承认，建构“港深都会”是两地发展的共同需要，主要目的是恢复和提升香港及深圳对珠三角以及“泛珠三角”的经济带动功能，成为区域发展的引擎，其国家战略和国际战略表现为向顶级世界都会区“冲刺”，成为国内外企业运作的重要的跨国总部平台，成为亚太区域经济的重要节点，承担提升国家经济质量的功能。

“港深都会”在国内三大都会圈中处于有利位置。在长三角、珠三角和京津冀三大中国都会圈中，大珠三角经济总量、经济实力最强，经济效率最高。人口规模和人口密度已经达到国际大都会核心城市的规模和密度，“港深都会”的产业结构也最具世界城市的特征。

与纽约、东京、伦敦三大国际都会相比，“港深都会”在经济总量上存在较大

的差距，金融业规模较小，缺乏本土的大型跨国公司，未形成对全球经济的控制力与影响力。尽管如此，“港深都会”在土地面积和人口规模上的优势，产业结构与国际都会趋同的发展趋势以及基础设施建设的强有力保障，使得“港深都会”具备了与三大国际都会并驾齐驱的发展潜力。“港深都会”在中国的京津、上海、广佛等四大都会中实力领先，有潜力成为中国第一个世界级的大都会，但两地需要进行进一步的经济整合，以充分发挥互补性。

## 二、实现要素流动的较理想状态是建构“港深都会”的关键

实现要素流动的较理想状态是建构“港深都会”的基本目标，也是“港深都会”形成的基本特征。经济学上要素流动的最优状态是两地人员、资金、商品、资讯和服务等要素的完全自由流动，这在目前状况下不可行，因此港深应该寻求要素流动的较理想状态，即在“一国两制”的政治和法律框架下，促进两地商品、资金、劳动力（包括自然人）、资讯和服务较目前的状态更自由地流动，这种较理想状态虽非经济学上的最优，却是政治和现实上的最优。

建构“港深都会”的目的，就是希望在港深两地的经济发展过程中达到资源共享、优化配置，功能互补、联动发展、利益均沾，从而增强两地的竞争力。这一目标能否顺利实现，需要一系列的制度性安排和社会各界的共同参与，这些政策、措施、安排都是手段，最终将作用于两地间的各类要素流动上，通过两地要素流动状态的改善，实现两地人员、资本、商品、资讯和服务的自由往来，提高“都会”内资源配置的效率和产出，进而提高“都会”经济发展的繁荣程度和在全球的城市竞争力。因此，“港深都会”概念的精髓，其实是祈望增加两者的高效率双向流动，使两地在宏观发展和微观运作上互补互惠，在全球一体化、区域化下达至比单独运作更大的收获，此概念并不是要求港深两地实质“同城化”或社会生活的“一体化”。

目前港深要素流动的总体现状与较理想状态之间存在着较大的差距。在人员流动方面，存在着严重的不对称，表现为深圳人员进入香港受到很大限制，深圳户籍和常住居民并未得到便捷的安排，港深之间的高端商务活动未得到充分的重视（包括外籍人士的跨境流动），这对港深之间经济的进一步合作形成了一定的障

碍，由于人员这一重要要素的双向流动不理想，也影响到其他要素的流动。

在资金流动方面，尽管双方已经认识到合作的重要性，但受到国家金融管制政策的制约，尚停留在表层的合作阶段，香港自由的金融政策和内地管制性的金融政策间形成了巨大的制度落差，加上人民币的不能自由兑换，两地资金流动未能达到理想效果。在合法渠道不畅通的情况下，地下钱庄便应运而生。

在商品流动方面，尽管商品流动已经接近于较理想状态，但是既然有海关和口岸的存在，就需要持续改善和提升。在查验标准，通关速度和效率，特殊商品的特殊安排，海关运作的透明度，海关和口岸技术手段的应用等各个方面，均需要密切合作和对接，尽可能提高商品流动的效益和效率。

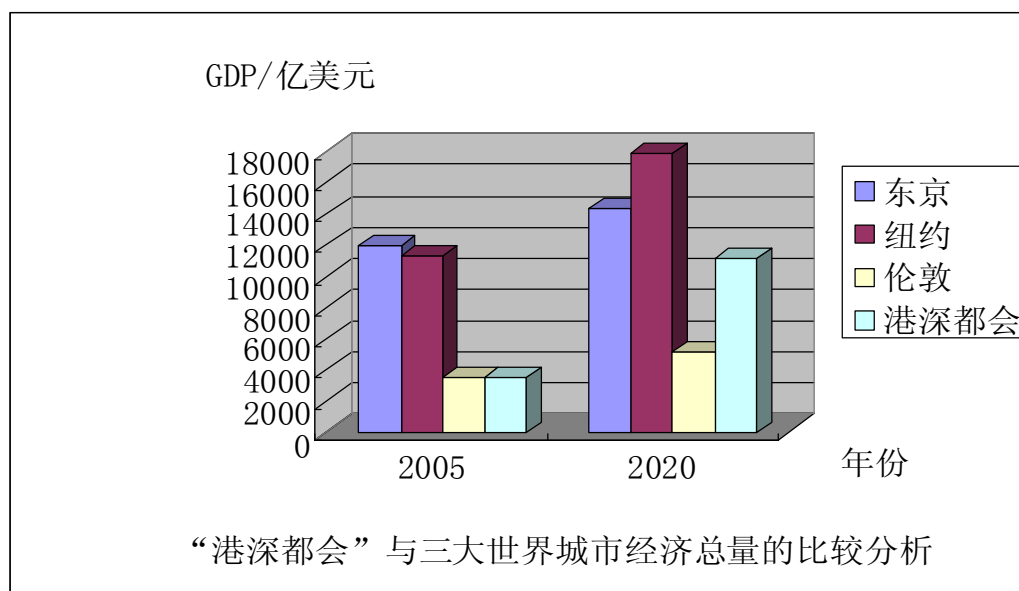
在资讯和服务流动方面，更多受到国家管制和两地制度不同的制约，尽管 CEPA 主要目的之一就是放宽香港现代服务业进入，但由于港深两地分属不同的法律体系，使得两地服务业的合作和整合遇到较大的障碍，港深两地的技术、法律、会计、医疗、仲介、旅游、会展、物流、建筑等服务业的整合均受到很大限制。特别是企业在实际运作过程中遭遇到了重重困难，两地需要深入的了解和进一步的磨合，这需要一个过程。

如果要素流动状态得到进一步的改善，对港深两地和港深作为一个整体将会产生怎样的影响？通过模型分析的方式，本研究对“港深都会”的经济效应进行了量化分析和测算。结果表明：“港深都会”对港、深以及港深整体的 GDP 均产生了正冲击，并且冲击效应呈逐渐放大趋势，到最高峰的 2017 年，“港深都会”对香港 GDP 的相对贡献上升到 0.67%，即“港深都会”使香港当年的 GDP 增长率提高了 0.67 个百分点。2017 年，对深圳 GDP 的相对贡献度为 0.61%，对“港深都会”作为一个整体相对贡献也是 0.61%。当然，这个估算只是一个初略的结果，其结果不一定十分精确，但它也反映出，“港深都会”对两地各自和整体都产生了比例大致相若的正面经济效应，在某种程度上，它回应了我们在访谈中香港部分工商界人士的一个担心，即香港的利益会在合作过程中受到损害，或者说合作后产生的经济效应深圳多而香港小。

如果两地朝着“港深都会”的方向发展，那么到 2020 年，“港深都会”的总体实力和竞争力将会如何？本研究借助有关研究成果进行了预测。2007 年 3 月，普

华永道根据联合国和世界银行等的相关资料，依照按购买力平价（PPP）计算的城市国民生产总值（GDP），推出全球各大城市生产力排行榜，前六大城市分别为：东京、纽约、洛杉矶、芝加哥、巴黎、伦敦。考虑到上述城市大多属于成熟经济体，其经济增长会逐渐趋于稳定，本研究采用各大城市所在国家 2001-2005 年间 GDP 增长率的平均值来代表其未来 15 年的平均增长率。其中，2001-2005 年间，美国 GDP 增长率的平均值为 3.08%，日本为 1.24%，英国为 2.48%，法国为 1.54%。由此可以得到这六大城市 2020 年的估计 GDP 资料，按次序分别为：纽约（1.78 万亿美元）、东京（1.43 万亿美元）、洛杉矶（1.01 万亿美元）、芝加哥（7251 亿美元）、巴黎（5785 亿美元）、伦敦（5083 亿美元）。

2005 年，香港按购买力平价计算的 GDP 为 2440 亿美元，排在第 14 位，如果加上深圳，“港深都会”按购买力平价计算的 GDP 将超过 3500 亿美元，略低于伦敦，排在第 7 位。如果考虑到港深合作因素，2017 年，建构“港深都会”进入中期实施阶段，港深经济和社会生活一体化程度大大提高；按照前面的估算，2020 年以前，“港深都会”GDP 可保持年均约 8% 的增长率，到 2020 年，“港深都会”经济总量将达到 1.11 万亿美元，超过伦敦、巴黎、芝加哥和洛杉矶，排名世界城市第 3 位。如果按照“港深都会”6% 的增长率测算，届时它也可排名世界第四。



如果考虑人民币升值等积极因素，“港深都会”总体经济实力还会更强。届时，依托强大的中国内地腹地经济，“港深都会”作为全球最重要的资金募集场所地位将进一步得到加强，同时，凭借“港深都会”强大的经济实力、一流的航空和港

口营运能力，以及自由港的竞争优势，“港深都会”完全可以迈入世界大都会行列。

由此可见，实现要素流动的较理想状态不仅是建构“港深都会”的关键，而且意义重大。港深两地应该通过行政和经济的方法和手段，改善要素流动状态，实现要素的较自由流动，促进“港深都会”的形成和经济繁荣。

### 三、建构“港深都会”的十大政策建议

从本研究前述“港深都会”的经济效应分析看到，无论是对香港还是深圳，所得出的结论是：人员流动效应>物流效应>资金流动效应。本研究依据这个顺序，提出了尽快实现两地间要素流动的较理想状态的十大对策建议，以尽快实现创新和突破。

#### 1. 加强基础设施对接，形成“港深一小时都会生活圈”

港深两地的城市总体规划要在规划思路和布局上持续不断地适应与融合。两地城市规划思路上的融合与适应是一个动态的长期过程，所有的问题不可能毕其功于一役，而且港深两地在规划思路肯定会产生分歧和矛盾，两地需要从大局出发，妥善解决这些问题，达到双赢，任何导致单赢的规划，伤害和影响的可能都不仅仅是对方，而是包括自己。香港政府需要改变固有的策略，要有前瞻性的规划，才能在需求出现时已能即时提供服务。

两地必须对区域基础设施布局、产业布局、环境保护、边境开发、城市长远目标与定位等深度交流，达成共识，通过城市功能规划的布局带动港深经济的共同发展。港深联手成立适当机构，在「一国两制」和不失各自独立性及独特性的前提下，制订“港深国际都会”的策略性城市规划和交通运输规划，协调香港和深圳的整体性发展方向，规划中也要包括执行方案，令宏观计划实际可行。

在港深交通设施合作方面，一是理顺跨界交通系统，明确各通道功能。港深间未来应沿西部、中部和东部三条发展轴线形成三条主要的过境通道系统，从而在空间上实现“西进西出、中进中出、东进东出”的格局。二是实现两地轨道网的接驳。逐步实现两地轨道网的无缝衔接，满足大容量、快速便捷和舒适的旅客通行需求，促成以轨道交通为主体的客运一体化。

在口岸设施建设方面，港深应逐步改变目前深圳方面口岸布局不合理的状况。在改造现有口岸和建设新口岸时，充分考虑口岸的综合性，建立与口岸区功能相适应的交通接驳系统。两地尽快落实口岸接驳方案优化的研究和协调工作，进一步完善港深轨道交通及长途巴士、公交、的士等交通工具的对接，建设高水准、人性化的口岸设施。

目前，港深之间在交通规划和口岸等基础设施硬体建设方面已经达到较高的水平，但是在功能对接上，还需要进一步提高综合功能。仅有硬体的简单对接是不够的，还需要在硬体建设的基础上完善功能的对接，使硬体的潜力得到最大程度的释放。在这方面，港深之间有认识上的差异需要弥合。深圳应该更多地借鉴香港的做法。

完善基础设施对接的另一个重要的方面，是城市标识系统功能上的趋同和各自特色的保持。港深两地应该从细节做起，逐步消除两个城市之间硬体和服务管理上的差异，两地应该在可见的差异方面进一步趋同，在可见的细节方面实现无缝对接，要让人们过了关口之后感觉没有什么两样。做到这一点，是建构“港深都会”最基本的要求。

基础设施的硬体对接改善，对于“港深一小时都会生活圈”形成还仅仅是个基础，还需要在制度安排等软件上进一步放松管制。应该实现人员通关便利，尽可能弱化边境色彩。尝试深圳居民一次签证后在一定时间内无限制往返，然后发展到凭智能通行证自助通关。在深圳有正式住所、有稳定收入、按年缴纳个人所得税达到一定金额的人士，可以在深圳申领有限期的智能通行证和签注。另外，港深两地政府应该共同促成外籍商务人士的灵活跨境流动。同时，针对商务人士推出特别便利化措施，对企业管理人员通行证免签多次往返；设置商务贵宾通道；在深圳范围内缩短商务签注办理周期，等等。

改善出入境管理方式。实施交通便利化，不必到口岸转车，可以从深圳任何一个点直达香港某一个点，营造便捷、舒适的通关环境；在多个层面推广“一地两检”的查验模式和面向内地居民的指纹自助通关，提高过关效率。同时，加快更新两地通关系统的技术水平，加速人流和商品的通关程式和安排，有效解决边境地区的交通堵塞问题，并针对企业关注的两地车牌问题进行改革。开辟针对港深研发性“小物流”的绿色通道。

在资讯交流方面，港深应该合作成立两地行业协会，方便行业内的资讯交流和资讯互动，加强和支援港深两地的业内交流，尤其短期工作性质的交流与访问。完善城际跨境服务体系。发展以两地居民为主要对象的城际跨境服务，为两地市民提供高效率、高质量的生活居住环境，形成有助于人员跨境活动的服务功能，加快构建港深两地跨境城际服务体系。建设“港深通网站”，出版“系列港深通”出版物，改善港深两地各专业领域的资讯交流等。

## 2. 研究机场铁路接驳，联手打造港深超级空港

从战略上，两地应着手研究港深机场之间铁路接驳的可行性。港深铁路接驳事关香港机场的安全：香港机场是香港的心脏，目前只有一条通道和港岛连接，一旦青马大桥受到自然灾害等因素的影响，香港机场就会陷入瘫痪，其整体安全会受到威胁，也将波及到华南地区的安全。此外，通过港深机场铁路接驳，有效促进两地人员的流动，打造全球瞩目的港深超级空港，并将这条铁路与规划中的全国高速铁路网络接驳，增强“港深都会”作为华南高速铁路终端的战略地位。

港深应尽快着手研究两地机场之间铁路接驳的财务和技术上的可能性，实现两大机场功能上的互补。对于两个机场之间铁路的直接接驳，两地都各自担心自己的客流和货流会被稀释，需要充分沟通，从两地未来发展的战略大局出发达成共识。此外，港深机场还需要在空港业务方面进行深度合作，在航空客运、货运的分工协作上达成共识，在航空货运的产业链之间形成合作互补关系，通过具体合作建立信任，在平等双赢的基础上，实现两地机场的小股权交叉持股，形成两大机场功能上的互补。在便利旅客方面，香港政府应研究在香港机场实行“一地两检”，乘客在香港接受香港和内地的出入境检查，在内地不用再接受检查。

另外一个重要的问题是，两地机场应该发起成立珠三角机场发展谘询委员会，共同解决珠三角空域的协调问题。港深两地机场应该与其他珠三角机场一起，就珠三角机场之间的空域协作等充分沟通协商，建立定期交流机制，促进珠三角空域的统一管理和合理使用。特别是“港深都会”需要早日争取到一条新的通往内地的民用航道。



### 3. 基于建构“港深都会”的背景，规划香港边境禁区

边境禁区是香港最邻近内地的区域，是香港的重要资源，是大珠三角中极为罕见且具有极高开发潜力的大面积空地。它的重要价值体现为它隶属于香港，可以按着香港的规划和制度进行开发，更体现为它的开发对于大珠三角区域合作的重要功能。随着区域经济的发展，大珠三角和泛珠三角的经济一体化进程会明显加快，在这一进程中，香港所扮演的角色会日益明晰，作用更加重要。因此边境禁区的开放开发的规划必须着眼于此，它是提升和保持香港在区域经济合作中实力、竞争力和影响力的重要保证。

建构“港深都会”基于这个背景，香港边境禁区开放开发的规划也同样需要基于这个背景。而建构“港深都会”又构成边境禁区开发的具体背景。10—20年之后，港深之间人员、货物、资金、资讯服务等要素的流动一定会比现在有较大的改善。深圳人（甚至内地人）可以更自由往来香港，如果边境地区有相应的商业设施，他们的商务活动和休闲消费大可不必到港岛，边境一带将成为港深生活的一个重要选择，同时也将成为香港与内地更广大区域连接的一个重要部分。

因此，香港有必要现在开始规划边境禁区，在生态和环境保护的基本前提下，尽早确定开发原则：从国家战略和区域经济一体化的高度，准确定位边境禁区开发的目标、所应该具备的功能，并尽可能明确相应的时间表和路线图。尽管边境禁区的开发以香港为主导，但由于边境禁区毗邻深圳，因此需要两地协调沟通，形成共识，相互配合，共同促进。

### 4. 成立“河套发展管理局”，积极推进河套地区开发

河套地区合作开发的总体思路是：充分发挥河套地区的特殊地理优势和功能，建成“特区中的特区”，令河套地区成为“港深都会”的示范区。在河套地区率先进行两地人员自由流动的探索，开发的重点主要是和人流有关而不是和货物有关，深圳（和内地）人员自由进出或“简单进出”该地，以方便商务活动，同时对该地适用香港的法律和制度进行管理。考虑到河套地区所有权（深圳所有）和管理权（香港所有）分离的实际，在香港成立“河套发展管理局”，在董事会中深圳和香港的股份各为50%。“管理局”在一定程度上具有行政管理职能，统筹负责河套地区的发展和日常的管理。河套地区按着“高附加值、低污染、高土地利用”

原则进行开发，充分体现产业的多功能。但暂不确定具体产业，而是在上述原则下由市场决定进驻的产业类型。

这一思路的重要意义，是通过河套地区作为“特区中的特区”和“港深都会示范区”的功能，使得深圳以及内地人员很方便地进出该区域。河套地区在实现港深人员相对自由流动方面具有得天独厚的优势。从深圳一侧步行进入河套地区大约只需要 15 分钟（而从香港中环到河套地区则需要 50 分钟）。根据这一思路，在深圳一侧供内地人员进出的通道仅仅是通道，而不是口岸，内地人员进入河套地区只需要身份证件即可。而香港和外籍人士从河套地区进入深圳则需要走口岸通道。深圳和内地的车辆可以自由进入河套地区，接送重要的客人，进行商务活动，购买高品质的商务服务。

对于河套地区的产业类型，港深两地政府可以提出指导性原则，而不具体确定产业类型。在确保环境生态不被破坏的前提下，在确保两地经济社会往来不会受到重大影响的基础上，由市场规律主导产业类型的选择。相对于产业类型的确定，不允许发展哪些产业的限制性政策更为关键。两地政府可以通过环境标准的制定、土地租金的确定等市场调节杠杆，引导产业的进入和发展，这样更有利于河套地区的发展。河套地区一旦实现提供高增值服务的多功能产业，对于港深两地的深度融合将起到重要的作用，在河套地区就业的人员，可以在香港和深圳生活和居住，这将是未来“港深都会”的一个缩影。

“河套发展管理局”具有部分的政府行政职能，但又不是纯粹的政府部门，它实际上是代表政府进行开发和管理的半官方机构。董事会的存在确保了港深两地对河套地区各自的利益，也为两地的合作搭建了一个合作、协作、沟通和交流的平台。通过这种合作和磨合，也将为未来“港深都会”的发展和更大领域的合作协作进行有益的探索，积累成功的经验。从这个意义上看，加快河套地区的开发不仅仅是这 1 平方公里如何使用的问题，其真正的意义和价值在于两地探索和创新一种新的规划和合作的模式，为建构“港深都会”破题。

## 5. 打造中国第一个顶级的国际大都会，从国家层面规划港深未来

港深两地需要从国家层面共同规划“港深都会”未来的发展，将“港深都会”未来发展纳入国家的总体规划之中，使港深真正成为“充分表现‘一国两制’成

功落实的国际大都会”，将“港深都会”打造为中国第一个顶级的国际大都会，为此，港深两地要编制和发布《建构“港深都会”目标蓝图》，同时创建新型的规划和合作的运行机制，使两地从“功能性合作”上升到“制度性合作”。

港深两地有必要编制《建构“港深都会”目标蓝图》，并在目标蓝图的框架下成立相关的组织，建立运作机制。两地政府必须共同订立“港深国际都会”的整体构思、定义和愿景，从而伸延到不同层面、范畴的合作。现时两地政府合作是在一些已有社会诉求的项目，例如过境安排、食物安全和环保等，它们各有目的和目标，并未有一个共同的蓝图。而这个蓝图必须是从高层次理念和策略性角度考虑，制定“港深国际都会”的宏观定位和发展方向。

《建构“港深都会”目标蓝图》的核心内容，是从国家战略的高度规划港深发展的未来。可以将“港深共建世界级大都会”和“港深战略伙伴关系”写入两地的官方文件并予以清晰、详细的解释，对“港深都会”的定位和功能、港深两地未来的发展目标予以明确表述，要对建构“港深都会”的优势和劣势、障碍和问题等重大问题进行深入的分析，要提出解决问题和克服障碍的路径和方法，要对两地城市功能的规划和对接、两地的经济一体化和产业链合作、两地社会生活便利化、两地要素的相对自由流动等问题提出原则性意见。总之，《建构“港深都会”目标蓝图》应该涵盖港深两地合作的各个方面，成为港深两地合作的指导性文件。

建构“港深都会”，不可回避的是“一国两制”。“一国两制”并不构成建构“港深都会”的实质性障碍。所谓“两制”主要体现在基本的法律制度、意识形态以及基本的币制和税制等方面，这些并不影响两地城市间的功能互补、产业合作和市场要素的连通与流动，必须认识到，“一国”是“一国两制”的核心，过于强调“两制”而忽略“一国”这一基本精神，不利与港深两地的未来发展。

对深圳而言，建构“港深都会”的关键和突破口是实现与香港在部分经济和社会管理制度的对接与整合，最根本的突破应该是制度上的突破，这当然要谨慎，需要艰苦细致的调查研究。目前国家总体政策环境中的相关事权深圳难以突破，但是应当做一些应有的准备，应当根据实际情况，在合作领域、行业发展、产业趋势诸方面向中央提出一些专门报告和需求，争取中央的政策支援。

对香港而言，需要在争取中央支援的过程中发挥主导作用。很多涉及到港深之间合作的事情，由香港提出来的效果比由深圳提出来好。两地可以更多地联合向中央提出某些建议和需求。香港需要适当调整思维方式，妥善处理和把握“保持法律法规的完整性”与“法律法规操作的弹性”之间的分寸和尺度。“法律法规的完整性”需要坚持，但不是一成不变地、简单僵化地坚持，“香港最有保存价值的是香港的适应能力”。这对建构“港深都会”十分重要。

两地共同面临的挑战和需要做出的调整，是深圳的“大政府”和香港“小政府”在引导市场方面的有效协作。两地以往合作出现的一定程度上的“深圳热，香港冷”的现象，很大程度上是由政府在经济社会事务中的功能和定位不同造成的，这个问题在一定时期内仍然会继续存在，两地需要各自做出调整，深圳需要强化民间力量参与，香港在坚持政府“积极不干预”的原则下，也可以有所作为。

## **6. 经营“港深都会”品牌，吸引跨国公司和内资企业地区总部和分支机构进驻**

“港深都会”的特殊性在于，这是直接实施“一国两制”的地方，香港是国际都市，深圳是中国的国际化城市，两地联手创造良好的营商环境，将对众多企业产生吸引力。港深两地应该共同经营“港深都会”城市品牌，共同进行招商推广和形象宣传工作。利用香港和深圳的特殊优势，吸引更多国际企业和内地企业进驻港深。

港深两地联合发展总部经济，充分利用香港联系国际市场的优势，自由港制度优势，结合深圳联系国内市场优势、产业优势和创新优势，确立以港深为基地、以创新中心和产业集成中心为导向，集国际金融中心、亚太服务中心、现代科技知识资讯集成转化中心、全球供应链管理中心等为重点的产业链总部经济；吸引更多跨国公司以港深为基地设立营运中心、地区办事处或区域总部。力争将港深都会打造为跨国公司的亚太营运中心、亚太研发中心和分销配送中心。同时探索适当的利益共用机制，避免各自发展总部经济而产生的内部竞争。

港深发展总部经济的另一个方面是吸引国内企业进驻。内地企业可以借助香港完善的市场经济体制和市场监管改造提升自身的经营和管理；香港可以通过内地企业总部把服务业的触角延伸到内地。而深圳可以成为内地企业总部进驻香港

的部分业务和配套环节所在地的选择，港深合理分工，联合发展总部经济，将会使双方都获益，对于两地在亚太区域经济中发挥控制中心和指挥中心的功能将起到重要的作用。

港深联合发展总部经济，需要在高端（现代）服务业领域进行合作和整合。深圳的高端服务业还处于起步阶段。在 2007 年深圳市政府发布的一号文件《关于加快我市高端服务业发展的若干意见》中，发展总部经济是深圳发展高端服务业的四大策略之一。而“用足用好香港因素”则是深圳发展高端服务业的“四个基于”之一。从大的方面来说，CEPA 为港深高端服务业的合作提供了政策依据，而从港深两地的实际情况看，深圳强调的是合作中的功能互补，并不是要在高端服务业方面对香港构成竞争和威胁，实际上，香港只有将高成本、低附加值的业务和环节转移出去，才能提高现代服务业的竞争力。因此，两地在高端服务业方面有很大的合作空间，这也是两地联合发展总部经济的必由之路，需要尽早达成共识，进入到具体操作层面。

## **7. 深化金融合作，强化香港国际金融中心功能**

港深两地在金融合作方面，应该促进两地商业银行之间合作和渗透，争取申办两地银行间同业拆借市场，加快建立港深银行合作协调机制，推动港深银行人员和资讯的交流，为港资银行在深圳设点提供便利，促进两地证券市场的合作，从而为两地居民的金融投资提供更多便利。

在两地商业银行之间合作和渗透方面，一是股权合作。例如深圳银行和大型企业收购和参股香港中小银行，中资银行和香港银行合资组建新机构等。二是业务产品上的合作。涉及港深两地的票据承兑贴现、应收账款融资、国际保理、设备抵押贷款、资信调查等业务需要港深双方的合作。三是推行 QDII 方面的合作。随着 QDII 的实施，银行代客理财投资的范围扩展到境外产品，目前香港是各家银行投资的主要市场。而香港与深圳之间的地缘优势和两地金融机构的密切往来，深圳银行在推行 QDII 方面具有先天优势。四是机构网点与资金上的合作。零售业务通常是港资银行业务发展的重点，但因机构网点少，港资银行往往会借助深圳银行的网点开展业务，深圳银行借此增加中间业务收入。港资银行开展人民币业

务时，经常会遇到人民币头寸不足的问题，需要向深圳银行借入人民币资金。同时，港深两地银行还可以合作组织银团贷款，为跨境基础设施建设提供资金支援。

在争取申办两地银行间同业拆借市场方面，人民币和港币跨境流通，为港深银行间开展同业拆借业务提供了货币基础。两地银行同业拆借业务需要根据市场条件和技术条件分步推进：首先是开展港深银行间港币同业拆借业务。随着港深票据联合结算系统的完善，双方需要支援和鼓励深圳商业银行开展港币票据承兑、贴现业务，培育港币票据市场；其次是扩大人民币在香港流通范围，完善现钞流入香港及回流深圳的渠道，逐步允许香港银行经营人民币离岸业务，时机成熟时开办港深银行间人民币同业拆借业务；第三是在资本项目基本实现可兑换的条件下，建立港深外汇同业拆借市场，开展世界各主要货币的拆借业务，并将港深同业拆借市场联网互通。

在建立港深银行合作协调机制方面，一是政府间的机制，二是银行同业间的机制。两地政府应就港深银行合作做出全面规划，研究当前合作中存在的问题及解决方案，尽快将银行合作纳入港深政府合作框架，建立合作机制，共同制定合作的具体步骤和方案，对需要国家支援的合作事项及时报请中央政府协调解决。在银行同业方面，两地银行协会可以就两地银行交往中遇到的问题展开经常化、制度化的交流。

在促进港深资本市场合作方面，港深合作在国际范围内吸引企业来港深交易所上市。一方面可以巩固提升香港国际金融中心的地位，另一方面则可以为中国目前巨额的外汇储备找到一条出路。此外，还可在如下几个方面加强合作：一是资讯交流；二是人员培训，主要是深圳方面的人员接受香港方面的培训；三是资格考试，主要是香港方面的从业人员通过考试获取内地从业资格；四是互设机构，主要是证券、期货、基金等专业机构互设；五是业务合作，如投行业务，两地专业机构联合负责一家公司的境外上市；六是一些产品的创新研发，设计运作，两地一起做，或者深圳协助香港做。最后，还需要考虑深圳股票交易所与香港创业板的分工合作问题。

## 8. 从具体项目入手，有效落实“深港创新圈”合作

“深港创新圈”不仅仅是港深之间的科技合作，也不仅仅是建立区域创新体

系的合作，在更大的范围内和更高的战略层面，它是“推动港深都会圈建设的先导工程”。问题的关键在于如何尽快、有效地落实“深港创新圈”合作。如果操作环节处理不好，所有的合作目标都是一个空壳，没有任何实质性意义。卓有成效地推进“深港创新圈”合作，需要两地在操作环节充分沟通、求同存异、着眼大局、双赢博弈。只有这样，“深港创新圈”合作才会取得实际的成果，才有可能上升为国家战略。

建立工作机制并有效运作。《“深港创新圈”合作协议》提到的“深港创新及科技合作督导会议”是一种制度，从“深港创新圈”合作看，制度和工作机制的建立并有效运行非常重要。政府层面通过建立工作机制进行规划、决策、战略研究和出台具体政策，可以使合作加速，促进合作的深度和广度。两地需要充分发挥“督导会议”的作用，就有关合作事宜和具体项目明确时间表和质量要求，以结果为导向，推进“深港创新圈”稳步发展。

以具体项目带动“深港创新圈”合作。尽早确定和落实具体项目并进入实质性操作，是推动“深港创新圈”合作的重要途径之一。具体项目是“深港创新圈”合作的一个重要抓手，要本着先小后大、先易后难、优势优先的原则开展项目合作。既需要关注项目本身的效应，也要关注项目的“外溢”效应。

创造良好的科技创新和营商环境。以“深港创新圈”合作为引领，港深合作必然从单一领域的合作扩展到众多行业和领域的制度安排，对此需要未雨绸缪，早作规划。因此，除了通过项目合作进行创新和突破之外，两地还应该从总体上统筹规划，创造良好的科技创新和营商环境问题。

## 9. 加强教育和文化合作，启动“港深人才培养计划”

港深两地可以在教育方面进行深度合作，启动“港深人才培养计划”。该计划主要是香港对深圳开放教育资源，令更多深圳学生更方便地入读香港的专上院校，相当于深圳学生赴港“留学”，这对于日后两地的合作具有重要的意义。在同等成绩的前提下，建议香港的大学录取更多的深圳考生。两地政府可以将每年入读香港大学的深圳学生列入“港深人才培养计划”，由深圳政府给与资助，增加对深圳学生前往香港学习的吸引力。目前，“港深人才培养计划”可在“深港创新圈”框

架下进行，待时机成熟时可单独进行。另外，两地也可以在中小学的合作方面展开尝试性的工作。

港深教育合作应探讨在 CEPA 的框架下准许港深两地在教育合作方面有灵活的机制。目前香港的教育机构一律被视为海外教育机构，不能直接在深圳办学。港深应该联合争取国家同意香港教育机构在深圳灵活办学，对其办学的某些方面有所限制和约束。在这个框架下，两地还可以深入探讨香港部分应用型大学搬迁到边境禁区的必要性和可行性。如果这些大学的部分校区搬迁到边境地区，对于港深的深度合作，对于两地加深了解，对于“港深创新圈”合作的顺利进行，都将是一个十分重要的促进因素。

从民生方面看，还要尽快在深圳兴建港人子弟学校，由香港的自愿团体提供教育服务。让香港学童不用每天跨境上学，也可以接受香港教育。同时要解决“福利不可携”和公帑不可在香港以外使用的政策，也需要深圳政府提供土地和让香港政府监督这些设施。

港深要积极增加两地文化交流。在建构“港深都会”后可以多交流来增加双方对彼此文化与价值观的认知，包括打交道和经营生意方法，公司间和企业与政府互动方式，社会和政治情况。目前，香港与深圳的文化艺术交流不畅通。港深简化程式，便可举行多些文化交流和巡回表演。香港的艺术表演市场较小，世界有名的艺术表演团体到香港表演并不符合经济效益，但若能把香港和深圳，甚至珠三角的艺术表演市场一同看待，在售票和表演者进入内地的签证作出适当的协调。这足以支援大型的艺术演出，对两地的艺术发展有正面影响。

## 10. 着眼可持续发展，共同解决环境保护问题

《深圳 2030 年城市发展策略》提出未来深圳将是“强调深港合作、共同发展的世界级城市”，并将“与香港共同发展的国际都会”列为深圳的功能定位之一。可以说港深共建大都会是香港、深圳两地发展的共同需要和必然的趋势。但港深大都会建构的前提必须是环境优美的，因为环境优美是国际大都会的必备要件，是竞争力的体现，是香港、深圳两地发展的共同目标，是可持续发展的基础。建构“港深都会”必须在保证生态环境的前提下进行，并不断改善现有环境。



建立港深两地环保协调机制。虽然港深在环境保护及目标上有很强的同质性，但由于在政治法律制度、经济发展水平等方面存在不同，在具体的环保法规、标准、规划以及执行运作上存在差异，因此，为了在环境保护方面做到有力、高效，需要建立港深两地环保协调机制，统筹解决上述问题，使环境保护落到实处。

建立生态环境资源账户。协调组织开展港深两地生态环境资源清查和评估，建立生态环境资源账户，作为规划、区域布局和建设项目立项的重要依据，提高生态环境资源的利用效率与效益。

按环境容量优化布局。严格控制土地开发规模和强度，限制不符合环境功能定位的产业发展，实行集约开发，提升生态效益和经济效益。实行总量控制制度。

保障、加强公众参与。保障公众的环境知情权、参与权、监督权。对涉及公众环境权益的规划、建设项目和重大决策，通过听证会、论证会或社会公示等形式广泛听取公众意见。

## 小结

本研究着重进行了大量市民调查（主要针对深圳市民，香港市民进出内地已无大的障碍并已有类似调查）和深度访谈，目的是要反映两地居民、企业和政府官员对于加速港深两地经济整合，建构“港深都会”的主流看法。从结果上看，深圳的官员、企业和市民对“港深都会”持非常正面的看法，而香港方面的看法在基本正面的同时，也有部分企业和受访人士不表乐观，甚至有部分人士心存疑虑，这些都是可以理解的。但总体上，受访者都认同香港和深圳各自拥有优势，香港是国际城市，深圳是内地最开放和多元化的城市，港深合作可以把香港的影响辐射到内地其他地方，深圳可以经香港“走出去”，如何把两地的优势通过“港深都会”的概念带出来才是社会关注的重点。

本研究在提出诸多建构“港深都会”的政策建议的同时，也认识到要落实这些建议并不容易，当中有很多政府和社会层面的障碍需要解决。港深两地有差异很大的行政、决策、法律和社会制度，思维与目标也有大的分别，再加上「一国两制」概念引伸出来的难题，港深合作并不是所有合作事项都可以由港深两地政府自行决定，需要中央和广东省政府的参与和支援。

从趋势上看，“港深都会”只是大珠三角地区建立都会区的第一步，随着港深经济融合，这个都会区可以扩大到珠江口对岸的澳门和珠海。进一步而言，包含港、深、澳、珠在内的珠江口都会区也会与包括广州、佛山、东莞在内的整个大珠三角都会区连成一个整体，引领泛珠三角和中国经济更健康地走向全球化。