

《建構“港深都會”》 專題報告

深圳政府官員和專家訪談報告

前 言

根據課題研究計劃和要求，課題組對國家發展和改革委員會、國家商務部、國務院港澳事務辦公室三個部門的專家和政府官員，對二十家深圳政府部門的官員、對深圳和廣東省的七位專家進行了面對面訪談、電話訪談以及其他方式的訪談。在此基礎上形成《建構港深都會政府官員和專家深度訪談報告》。現將深度訪談的基本情況介紹如下：

大部分目標受訪者接受了面對面訪談，部分受訪者則要求其他方式的訪談，其中部分專家是以電話溝通和提供研究成果的方式接受訪談，部分政府部門是以書面形式接受訪談。部分政府部門謝絕了訪談，主要原因是：1，港深合作是個敏感的話題，不便對此發表意見；2，本部門是執行或者服務部門，對於深度訪談提綱提到的問題難以回答。爲了彌補上述缺失，課題組通過其他方式，如對接受深度訪談的業務相關聯的部門進行針對性的訪談，通過個人關係採取非正式深度訪談的方式等。

在訪談過程中，大部分受訪者並沒有完全按著訪談提綱的問題逐個回答，而是重點回答那些自己瞭解的、和自己部門有關的問題，這也符合深度訪談的本意，因爲訪談提綱實際上就是提供一個供受訪者選擇的參考，同時在訪談中盡可能引導受訪者回答那些我們認爲重要的問題，無論受訪者拒絕回答還是簡單回答，都可以從中看出他們的態度和基本判斷。

由於政府部門和專家的研究領域不同，對問題的選擇會有所不同。綜合部門大都選擇回答那些綜合性的、宏觀的問題，業務部門大都選擇和自己的業務有關的部門，並明確表明自己無權回答與本部門業務無關的問題。而比較政府部門和專家的回答，會發現存在一定的差異，政府部門比較關注具體的措施和可行性，專家則比較關注宏觀戰略問題。就專家而言，由於身處北京、廣東和深圳的不同，對同一問題的看法和角度也表現出不同。

本報告力求客觀、準確、真實地反映政府部門和專家對有關問題的見解和看法，力求從不同角度對一個具體問題全面地審視，以促成最佳選擇。

本報告分四個部分，第一部分爲受訪者對建構“港深都會”的認知情況；第二部分爲受訪者對港深要素流動現狀的分析和判斷；第三部分爲受訪者對港深要素流動理想狀態形成的具體建議；第四部分是簡要的說明。

第一部分：對建構“港深都會”的認知

一·受訪者對“港深都會”的看法

1·深圳政府部門對“港深都會”的看法

深圳政府部門大都接受“港深都會”這一提法和概念，或者說如何稱謂並不重要，重要的是如何操作。就“港深都會”這一概念深圳政府部門有如下看法：

——關於港深之間的關係，多年來有各種各樣的提法，如“深港一體化”、“共建大都會”、“深港雙子城”、“同城化”、“南北城”、“一都兩區”、“一都兩市”、“深港共同市場”等，其實都是一個意思。作為一個遠景目標，“港深都會”這個提法是沒有問題的。

——國際大都會、雙子城、一區兩市，其實就是個名字，叫什麼不重要，兩地通過合作達到怎樣的形態，把合作的遠景目標說清楚最重要，兩地合作融合的程度非常關鍵，合作融合到一定的程度，那就該叫什麼叫什麼。

——建立戰略夥伴關係，共建國際大都會，站的角度很高，也很有智慧，關鍵是要通過具體的項目具體的事情來支撐，目標和方向是沒有問題的，關鍵是怎麼做。

——港深合作的必要性不用多說，關鍵是傾向於一個什麼樣的目標。自由貿易區，國際大都會都是目標，定位不同，目標就不同，兩地肯定會逐步融合，共同發展，但達不到無邊界的融合。

——深港都會、深港都會圈、深港雙子城，提法都很好。思考兩地合作共建深港大都會，就要考慮深港如何在整個國家特別是經濟全球化這個大背景下的經濟格局中的位置，這是能不能構建深港大都會的一個前提，如果說戰略，這是首先要考慮的大戰略。

——深港關係出現過幾種說法，一是經濟一體化，是基於兩地經濟發展的大目標，是一種融合的關係；二是自由貿易區，是一個劃圈的關係，深圳變成自由貿易區，香港本身就是自由貿易區；三是雙子城，是規劃和功能的關係，包括一河兩岸，一河兩岸是一國兩制下一種創新的構想，所有這些都是圍繞地域關係和經濟互動、區域發展關係以及長遠發展的過程來體現的，這是一種基本的概念，這是別的地方不可替代的。深港融合只是一個認識和概念的問題。

——從區域戰略地位來講，深圳和香港實質上是一個點，從地圖上看，從亞太經濟看，這個點是東北亞和東南亞的必經通道，而且是中間點，將來亞太區域經濟合作，香港和深圳都在這個節點上，南中國有實力在這個節點當中發揮作用的只有港深。中國和東盟的自由貿易區在 2010 年完全實現，這意味著中國和東盟兩個大的經濟區的形成，同時我們還與日本韓國經濟進一步接觸，那麼由誰來對接？從經濟融合來講，天津和上海具備得天獨厚的優勢，但是作為中國與東北亞經濟和東南亞經濟（東盟）融合的節點還是在港深。“深圳和香港是插向東盟的一把尖刀”，具有重要的影響力、控制力、輻射力。在國家戰略上，中國經濟要想影響世界首先要影響周邊，要在周邊區域、亞太區域的經濟發展中發揮主導作用。

2·深圳的部分專家對“港深都會”的看法

深圳的部分專家基本贊同“港深都會”這一提法，並對這一概念做出了一定的闡述，主要有如下幾種看法：

——建構“港深都會”的總體目標可以表述為：以深港經濟一體化為基礎，拓展兩地城際協同合作，探索“一國兩制”原則下適應深港發展的混合型合作模式，最終把深港兩城共同建設成為依託珠三角都市圈、在全球城市體系中具有重要影響力的世界級大都市。這一深港合作總體目標，包括三個核心要點：發展目標上是依託珠三角都市圈，按國際前列、亞太首位、全球一流三個階段性目標，逐步把深港建設成為世界級大都市。合作內容上是以深港經濟一體化為基礎，促進兩地社會文化交匯，形成深港城際融合與協同。合作模式上是參照歐盟一體化進程中的共同市場與經濟同盟並結合其他模式特點，探索和形成“一國兩制”下適應深港兩地發展特點的混合型合作模式。

——“港深都會”有三個概念。一是港深毗鄰，這是地域概念。二是產業概念，深圳是一個圈，香港是一個圈，這兩個圈在哪里重合？不是地域上的重合，而是經濟上的重合，而經濟上的重合主要體現為行業產業的重合。第三個概念，這兩個圈加在一起的效應。兩個圈加在一起應該是一加一大於二的重合。港深兩地的融合或者建構港深都會，它的突破口是三個方面，即產業、技術、人才，在這三個方面突破後再走向更高層次的融合，即文化融合。

——港深都會的提法對於港深兩地未來的發展十分重要。香港要成為世界級的特大型國際都會，並迅速超過目前與香港同等類型的新加坡等世界次一級的國際城市，僅僅依靠自己的力量是不夠的，而深港一體化以及香港與深圳、廣州等共同形成的珠

三角城市群和大都市圈，要想達到上述目的只是一步之遙。在未來，港深兩地的重點是產品市場和要素市場同時實現一體化，即實現商品、資本、勞動力和服務四大要素的自由流通。當產品市場和要素市場真正實現一體化之時，港深都會也就形成了。

3·來自國家部委的官員和專家則從國家全局角度，對“港深都會”提出了看法，具體如下：

——強化都市圈的聯繫，真正打造紐約、倫敦一類的中國的國際大都會，僅僅香港或深圳都不足以擔此大任。港深定位不同於上海，上海是對內輻射為主的大都市，港深是對外輻射為主的大都市。港深應該整合為大珠三角地區的“核”，真正形成世界及東亞的連綿城市帶。兩地形成新型“前店後廠”的關係，共同打造航運、金融、貿易、商業中心。“港深都會”是要建成東方瑞士還是東方紐約？這個需要做出選擇；應該把深圳變成自由港；香港服務、深圳製造，打造成中國創新策源地；形成小政府、大市場、有秩序、無接縫的都市樣板。

——“都會”這樣的表述似乎還可以修飾；從發展經濟、促進外貿的意義上講，“都會”的內涵顯然與“一國兩制”不矛盾。但是在政治上，這樣的定義怎樣與“基本法”相吻合，需要考慮實際情況。現在的“9+2”模式沒有包含香港，似乎是不合適的；例如從發展的角度講，香港的土地十分有限，深圳的土地也有限，但比香港還是有一定發展空間。如何互補？如果要把“深港都會”的提法與深港兩地未來 20 年的發展聯繫起來，如何理解在此之前一系列關於兩地建設“國際大都市”的討論？

——都會≠合作。近年來，關於深港兩地合作的各類提法眾多，內涵有何不同，目前好像還沒有系統的研究。關於兩地未來發展模式，泛泛而論不少，大多是“說說而已”。現在提“港深都會”，是要把“深港都會”提高到國家發展模式的水平上嗎？也許是“合二而一”，把“合作”和“都會”包容在一個概念裏。那就可能出現一種發展的最高階段：兩個城市成爲一個城市。還要把這種模式和 20 年的發展規劃結合起來，是否太超前？這樣的提法有何實質意義？在 CEPA 的背景下，“深港都會”的提法與以前的一些提法相比較，在內涵上怎麼界定？好像還是差不多。關鍵可能還是要關注實際合作的力度，實現“有限度融合”的互補。因爲畢竟是在“一國兩制”基礎上的合作，所以比較好的路徑可能還是鬆散的合作模式。不應當去竭力追求什麼完善的模式。因爲畢竟兩個政府、兩種制度對發展模式或目標的追求不可能完全一致，所以從務實的立場出發，應當是能走多遠走多遠。

廣東的專家更關注粵港合作的現狀與發展，對深港合作的關注主要是從港口機場

等具體項目上關注。

從以上看法可以看出，“港深都會”在深圳政府和專家層面已經取得了廣泛的認同，他們關注的重點不是“港深都會”應不應該的問題，而是如何做的問題。而來自北京的看法更多的是一種不解和質疑，認為過於超前，沒有可行性等。這也說明，建構“港深都會”需要引起中央和國家的高度重視，這其中還有大量的工作要做。

二· 建構“港深都會”的必要性和戰略思路

部分受訪者談到建構“港深都會”的必要性和戰略思路，具體如下：

1· 建構“港深都會”的必要性

——深港共建世界級大都市是符合全球城市化與區域經濟一體化趨勢的合理選擇；深港共建世界級大都市是新形勢下中國對外開放、參與引導國際事務、實現和平發展的國家戰略選擇；深港共建世界級大都市是深港兩地提升經濟中心作用、突破增長極限、拓展更大發展空間的現實選擇。

——“港深都會”的複合效益就是雙贏。如果香港不和深圳聯合，或者是比較低端的聯合，香港就不可能達到國際金融中心、國際航運中心那種更高層次的地位，如果和深圳合作就有可能達到。比如，香港現在的股市成交量還不如深圳，如果和深圳合作的話那就會超過上海，就會吸引更多的企業、券商。但是港交所和深交所的聯合方式要有突破，這要研究，總會有解決的辦法。現在連倫敦證交所和紐約證交所都在考慮合作，兩個國家的合作都可以，何況港深是在一個國家之內。航運也要破除誤區，好像深圳發展了香港就萎縮了，其實深圳發展了也是香港的發展，因為在深圳一大部分股權都是香港的，跨國公司的機構也是分佈在世界各地。香港的航運要發展成爲一個超級跨國公司，向深圳轉移是必然的，因此要從新的視角來看。全球經濟都一體化了，深港經濟就更應該一體化。

——深圳和香港天然地要結合在一起，這不是人爲的雙方長官意識，這是遲早要走的。港深誰離了誰都不具備戰略價值和戰略地位。爲什麼？香港作爲一種行政的政治的特區，不可逾越這種障礙，再加上文化體制上的因素，靠香港自身不可能。目前這種狀況維持下去的話，被上海取代不僅是可能的，而且是加速度的，現在看可能性不大，但是再過五年就可能了，再過五年就越來越快了。單靠深圳也不可能，深圳雖然國際化程度很高，但現在承擔這種使命目前還不可能。深圳目前缺乏國際網絡，缺

乏文化，缺乏制度，再加上體制的原因，深圳在區域當中很難承擔使命，但兩個加起來就有可能。香港可以發揮自由市場經濟體制積累起來的無形的潛力和雄厚的基礎，再加上深圳作為內地良好的通道和操作，香港抓住深圳就抓住了內陸，深圳抓住香港就抓住了國際市場，兩者結合就能發揮更大作用。

——深圳要建設國際化城市，單憑自身的吸引力和輻射力是遠遠不夠的，深圳的國際化程度可以依託香港逐步提升，建設國際化城市所欠缺的一些功能也可以依靠香港實現。香港要鞏固其國際化城市的地位，也有與深圳合作的必要。深港合作不僅是深圳建設國際化城市的必然選擇，更是深圳建設國際化城市的一條捷徑。在一定意義上，深港一體化就是深圳的國際化。

2· 建構“港深都會”的戰略思路

——推進港深都會建設的主導策略，一是以深港世界級大都市為方向，銜接城際功能，完善跨境服務體系。包括整合城際資源，銜接城際功能；共同規劃、建設城際跨境基礎設施；規劃建設深港跨境商務區；完善城際跨境服務體系等。二是以共同市場／經濟同盟為指引，創新合作機制，完善制度安排。包括借鑒共同市場／經濟同盟模式構建深港合作機制；建立深港城際對話協調機制；建立深港公共服務標準；建立城際公共事務協同機制；創新口岸通關管理等。

——共建港深大都會需要做的重點有兩個，即兩個階段性的制度安排。第一階段有三個重點：一是推進城市功能的融合，主要是交通設施。產業的融合市場來做，技術、知識產權也要靠市場的力量。政府要做的就是城市功能的融合，現在重點要做的是基礎設施。二是金融。隨著內地資本市場的全面發展，香港馬上面臨金融問題。深港打通之後，香港至少會有二三十年的發展，它可以做得更大，對深圳也有好處。如果不打通，受影響的更多是香港。三是物流，港口和機場的合作。功能沒有融合，產業就難以融合，差別也比較大，比如金融、物流、商貿，其它製造業早已融合。第二階段，要想發揮國家和國際經濟方面的戰略地位和價值，需要中央下決心。從世界經濟發展態勢，中國經濟的發展狀況看，目前應該儘快搶佔制高點，如果不搶佔制高點，資源就會被其它地方分散，制高點也是一種資源，只要搶佔了制高點，就會融合、輻射、影響其他地區。城市功能的輻射起到的作用，遠比產品市場重要，比如倫敦、紐約對市場的影響，如果中國想有這樣的地方，的確要有戰略眼光。港深先進行兩個城市功能的融合，功能融合了，上述任何一種功能都是巨大的利益，等這些做完了，再做自由貿易區，那就順理成章了。深圳變成自由港就意味著真正的港深同城化，意味

著香港人和深圳人只是身份不一樣，其它都一樣。除了政治制度不同，行政管理制度完全一樣。

——“港深都會”的形成有四大基石。一是“深港總部經濟圈”的形成。深港有機會形成新的集聚效應與跨國公司投資的蜂擁效應，成為跨國公司對華投資更大規模的集聚地和營商中心，從而鞏固香港作為國際性中心城市地位，並使港深能夠進一步互動式發展並形成總部經濟圈。二是“深港創新圈”應該成為“深港一體化”的主體推進內容。在深港“共同市場”格局的引導下，香港由於進一步依託深圳，將有利於克服地域空間狹小、營商成本過高、創新人才有限等經濟發展的制約瓶頸；而深圳將因為“深港一體化”的效應，在更好地發揮香港經濟發展助推器作用的同時，贏得自身建立國際化體制、借鑒香港體制優勢、市場優勢和國際中心城市優勢等等機遇。三是利用好“深港合作圈”處於“C-P-C 通道”經濟中央節點的優勢。CEPA、PECO（泛珠三角區域經濟合作組織）和 CAFTA（中國與東盟自由貿易區計劃）三大戰略形成疊加之勢，形成了“C-P-C 通道”經濟。泛珠江三角洲以南中國的地理區位與東盟十國的一體化連接，使得香港、深圳地區成為一個新的、實際的、地理空間的幾何中央節點，為深港贏得了在世界經濟全球化和區域經濟一體化發展中的區位優勢。四是通過“共同市場”奠定“深港都市圈”的基礎。“深港都市圈”有可能形成我國新的特大型城市，一舉改變中國沒有世界頂級國際化城市的原有格局，從而有利於中國在進一步融入世界經濟一體化進程的同時，形成世界頂級的資本集聚高地、人才集聚高地和優質要素的集聚與配置高地。

三· 建構“港深都會”的障礙和問題

受訪者從不同角度提出了建構“港深都會”存在的障礙和問題，並提出了克服和解決這些障礙和問題的意見。

1. 北京的政府官員和專家更多的是提出問題

——政府、市場、企業之間的邊界，香港更清晰，內地更混合，常常導致界定不清，內地政府替代部分企業、市場和行業協會責任；內地省市強政府與香港弱政府之間，存在認知和交流的巨大差距；區分香港、沿海地區、中西部地區不同的發展階段和利益要求，如中西部出口和 FDI 的比重和貢獻很小，更多靠本地市場、要素和企業，其發展模式不同於珠三角地區，港深的作用是什麼？港深政府與中央部委的關係應擺正應處理好。

——建構港深都會主要的障礙，是需要在如下幾個方面做出選擇：是香港擴邊，還是內地擴邊？是一線放開，還是管住一線？是內地法系，還是香港法系？是公眾利益，還是大企業利益？

——目前國務院港澳辦政策研究司以及相關部門的領導，對“深港都會”一類問題尚無具體明確的意見。既沒有明確要支持，也沒有說不能繼續探討，但並沒有“大力支持”，似乎還沒有到一種實際高度關注的程度。搞“深港都會”對深圳究竟有什麼好處？“放開一線、守住二線”對深圳究竟好不好？看來還是從“跨境合作”一點一點來做比較穩妥務實；一旦有了實際擴大的需求，再來提進一步的新模式，可能比較現實。更具體的建議，如果由香港政府提出來，效果可能會好一些。因此，相關的研究和建議不能複雜化，尤其是概念不能搞得太大。“儘量對接”應該是一個重要的理念和政策。只有內地（當然主要是深圳）與香港的差距縮小到合理適度的時候，才有可能產生“都會”一類實際務實的需求。差距越小當然越好，但有差距畢竟是客觀存在。關鍵是要把差距縮小到雙方都能接受的程度。“互利”的事多做，反之應不做或少做。政策不能多變，一定要保持連續性。經濟上的事多做，政治上的事少做或暫時不能做。簡單的事情先做、多做，例如合理利用跨境資源，複雜的事少做或緩做，例如兩地醫療服務體系的轉換。所以，可能應當研究的是，在一些實際上可能產生“融合效應”的領域，融合實際發生後對深圳有什麼利弊？基本的判斷和態勢是，應當堅持向前走，能走多遠就走多遠，對這個方向性問題，應當給予足夠的重視和關注。

——港深民間往來與合作，總體上沒有障礙，發展狀況與趨勢良好。政府層面的合作與往來，問題就不是那麼簡單。兩地政府各有自己的主要任務，合作的方向與目標如何界定？現在強調“互補”，這當然十分重要，例如兩地在發展服務業中的優勢互補。但是，如何處理“合作中的競爭”？這個問題看來日益突出。香港號稱“最成功的資本主義的典型”，中國（當然包括深圳）是目前“最成功的社會主義”，二者的合作如何定位？定位不清晰，具體事情就不好辦。是“合作中的競爭”？還是“競爭中的合作”？事關具體的制度安排。構建“深港都會”可能是有理論的，例如是否可以界定為“小區域、小範圍的都市群合作與互補”？但是“實踐的案例”似乎是沒有的，是“史無前例”的。“深港都會”的“突破口”，關鍵和核心可能是體制創新。具體說，構建“深港都會”的理論、制度和模式都要創新。最根本的突破，應該是制度上的突破，是在現有體制下事關政治制度和經濟制度的突破。這當然要謹慎，要有艱苦細緻的調查研究，要有嚴肅認真的分析推論。例如深港金融合作，其中的股市架

構，現在看還是在表面上做文章。現在也許需要討論和分析，深港股市是否應當掛鉤，以及如何掛鉤。從“突破口”上講，國家總體政策環境中的相關事權，深圳還是突破不了。因此，就深港關係而言，或者說就內地和香港的關係而言，深圳應當做一些應有的準備，應當根據自己的情況，在合作領域、行業發展、產業趨勢諸方面，向中央提出一些“專報件”。進一步說，該要的還要“要”。突破口就是“特區更特”。沒有相應的試點措施，如何“特”？所以，深圳的發展要有中央對深圳直接的政策支持。例如應從“兩稅合一”的角度，研究如何從更新的角度，向中央要新政策。又如，在製造業的發展方面，如何抓住重點，這裏就有許多新政策的問題。十年前提“香港自由行”，簡直不可思議。現在可以“自由行”了，但實際上雙方由於體制“不銜接”而產生的摩擦是經常發生的。所以，儘管在市場經濟的前提下，雙方的思維方式越來越接近，但“兩制”是摩擦的根本原因。應當務實研究“政治生態敏感度”問題。例如，雙方的互相認同，究竟有多大差距？如何看待香港市民的“都市化習慣”或“都市化情懷”？如何客觀分析所謂“香港內地化”趨向？

2· 深圳的政府官員和專家關注實際操作中的障礙和問題

——深港合作不能回避一國兩制，一國兩制是雙刃劍。深港是兩個單極的碰撞，就像是兩個圓的相切，還未達到大範圍的相交和重合。深港兩地的理想狀態一定是在一國兩制下的較優狀態，不可能完全融合，因為要素的流動要有統一性，是要用一個標準來衡量。而現在深港兩地的標準並不統一。但是在流動的過程中，可以適當追求統一性，在具體操作上有一定的靈活變通。目前最大的困難，是香港要保持法律的完整性，不允許做一定的變通。而實際上，隨著經濟的融合，兩地的法律制度必須尋找一種對接的途徑和方式。深港合作最大的障礙是法律制度。政治制度不同反而無所謂，政治形態也不重要。經濟一體化可能容易一些，要素的一體化和生活的一體化就會有很大的難度，因為涉及到不同的法律，比如生活福利、養老、就業、教育等等，都涉及到法律的規定和限制，如果香港一定要保持法律的完整性，就會有很大的困難。而對於法律問題，地方政府沒有決定的權利，都是中央的事權。

——香港堅持“一國兩制”的政策不變，但應該以不變應萬變。香港要向內地延伸，遇到了上海的競爭，它希望有一個區域擴展，深圳按照整個國家的戰略要往外走，要向外擴展，這兩者是互惠互利和互通的關係，這兩個認識上一直沒有形成大的共識。香港一直把“一國兩制”作為一道防線，這是一個問題。

——觀念上的障礙需要引起重視。深港一體化對深圳市民的影響太大了，從發展

觀念、思維方式和生活方面都會有很大不同，深圳需要向香港借鑒一系列的法律、制度、市場經濟的方式，無論是政府還是市民都需要在觀念上進一步融合。香港也存在一些問題，比如回歸以後，香港市民的心態有些扭曲，中央對香港上層的統戰做得較好，但是卻忽視了對香港中產階級的統戰。香港政府和管理上強於執行，弱於規劃和決策，回歸後港人治港，但是如何治港並沒有搞清楚，在香港的定位上也缺乏長遠眼光，產業發展上完全的市場引導會帶來很多負面影響，推動經濟發展需要一個強勢政府，而香港政府並不是很強勢，這需要加強。有些方面需要改變思維方式，比如香港土地緊張，但是卻存在很大的邊境禁區。經濟一體化和區域一體化是衡量深港合作的兩把尺子。經濟一體化追求的是利益最大化，涉及到產業分工和合作，更多的是企業的市場行爲；區域一體化追求的是成本最小化，涉及到體制和機制的銜接，更多的是政府行爲。就目前而言，港深經濟一體化的水平很高，而區域一體化的水平卻很低，有的方面甚至連最基本的區域一體化都沒有達到。這也是構建港深都會的障礙之一。這些障礙，既需要兩地各自調整，也需要兩地密切溝通，達成共識。

——港深兩地應該是政府推動，民間合作。中央政府同意，港深政府推動，市場和企業來運作，應該是這樣一種機制。目前兩地之間還僅僅停留在研究的層面，沒有實際上的合作，在這方面深圳比較積極，但香港政府不是很積極。兩地沒有實質性的項目運作，還沒有真正使兩地融合的項目。因此要有個框架性協議，這個框架協議是兩地今後融合的綱領性東西。但是目前這個還沒有，需要儘早建立。

——深圳和香港目前都遇到發展空間有限、經濟增長難以爲繼的突出問題，主要體現在人口、土地空間、資源能源和環境承載力四個有形資源的“瓶頸”制約。一是人口總量增長過快，深圳提前 10 年突破國家批准的人口規劃，已經影響了城市人居舒適度。二是土地供給緊張。深港兩地合起來只有 3000 平方公里土地，不足北京的 1/5、天津的 1/3、廣州的 1/2。兩地可供開發用地不足 1200 平方公里，是上海的 1/5。三是資源能源匱乏。深港都是嚴重缺水城市，深圳人均水資源佔有量是廣東省的六分之一，全國的五分之一，表現爲資源型缺水、配置型缺水和污染型缺水並存；能源緊缺，常規一次能源幾乎全部依賴外部輸入。四是環境容量不足。水環境、空氣環境、生態環境都不容樂觀；空氣主要污染物濃度呈逐年上升趨勢，灰霾天氣較爲嚴重。總體來說，環境問題已成爲構建“深港都會”的重要制約因素之一，深港兩地必須勇於面對，給予足夠的關注。深港大都會的構建要在保證生態環境不惡化的基礎上，不斷改善現有環境，實現構建環境優美大都會的目標。

第二部分：對港深合作現狀的評估

受訪者對港深合作的現狀，總的情況是對硬件基礎設施的對接評價較高，但是對軟件及管理制上的對接評價較低。對人員、資金、貨物、信息等要素流動的評價不一，其中對人員和資金的流動狀況評價較低。具體看法如下：

一.對兩地政府和民間合作現狀的評價

——目前粵港澳的合作已經從垂直的製造業領域的合作向建立統一的要素和商品市場轉變。新時期粵港澳經濟合作的主要任務是建立起完善和有效的市場，確保三地之間商品和生產要素的雙向合理流動。當經濟的整合或一體化從功能性整合發展到制度性整合層面時，政府將會在經濟合作中發揮主導性作用。在獨立的關稅區之間的經濟整合中，需要政府簽訂各種雙邊和多邊的貿易和投資協議，保證商品和生產要素能在區域內各成員國之間自由流動，為區內的所有廠商創造公平的營商環境和國民待遇。

——曾蔭權特首在競選政綱中提到要和深圳共建國際大都會，建立戰略夥伴關係，要在金融、科技和基礎設施建設方面加強合作，表明香港政府已經認識到深港合作的重要性和必要性。深圳市對曾蔭權的提議作了積極的回應。深港兩地未來肯定要合作，不可能單極發展。無論是地緣優勢、經濟結構互補、各自經濟發展的互相依賴等，都是這樣。許宗衡市長指出兩地合作將出現由硬到軟，由淺到深，由點到面，由民到官的轉變，其中由民到官最重要，只有兩地政府認識到合作的必要性，才能推動深港合作向前發展。

——港深早期合作沒有共同的戰略目標，早期談的比較多的是商貿，前店後廠的合作，後來則是飲食服務業、娛樂業。深圳這邊高新技術產業發展起來以後，香港開始重視兩邊的科技教育合作。科技教育的合作在深圳這邊很熱，但在香港那邊的力量是很弱小的。房地產、金融和物流這三塊是香港過來的多，深圳過去的少。但它過來時帶有財團的利益，比如鹽田港集裝箱碼頭的問題，香港銀行在深圳開業的問題等。民間這種無序性沒有很好利用，政府的有序性也沒有很好地利用，香港的民間帶動，深圳政府的響應度不夠，深圳政府的呼籲，香港的政府和民間也響應不夠，這樣就踏空了。深港合作應該政府主導，香港所有的管理機制是三個三分之一，即政府、專業

機構、社會人士各三分之一，而深圳的管理機制基本上都是政府部門，這樣兩邊就對不上話了。政府出面搭台，在上面跑的應該是社會各界，包括一些公共團體，一些專業機構，專家人士。要把社會主義制度的優越性和香港的自由市場經濟制度的優越性聯接起來。但是現在政府是沒有用心的，民間的政府都不管。

——就現狀而言，港深民間合作更密切，實際上深圳的發展就是民間合作的結果，深圳 80%的外資是港資。港深簽署“1+8 協議”把兩地的合作推向了一個新的階段，兩地的合作會逐漸加強，當然官方合作的加強也需要民間合作和民間研究的推進。深港應該是全方位的合作。

二．對兩地跨境合作現狀的評價

對兩地跨境合作的重點集中在河套地區。有兩種不同意見，一種認為應該儘快開發，一種認為必須想清楚做什麼再開發。主張開發的看法如下：

——建構“港深都會”，目前最迫切需要採取的措施是邊境地區的開放、開發和合作，邊境禁區是最大的問題，什麼時候開放禁區，什麼時候深港才能真正實現對接。香港規劃署曾經預測，2030 年後香港人口將增至 900 萬，流動人口可能達到 31.5 萬人，其中會有越來越多的港人北上工作，深港邊界地區的置業需求將急劇增加。2006 年 9 月 7 日，香港特區政府宣佈將香港邊境禁區現有的總面積 2800 公頃縮減至 800 公頃，面積縮小達七成，禁區範圍包括邊境圍網和通道、過境口岸等，日後的邊境僅僅是一條狹長的通道，連接皇崗、落馬洲等口岸，香港與深圳在一些地方僅一步之遙。目前應該採取措施推進深港邊境合作開發的速度和力度。這是最關鍵的。

——河套地區作為邊境地區的一部分，先天具有深港邊境地區特殊的地理位置優勢和政策優勢，加之緊鄰皇崗—落馬洲口岸和深港最繁忙的陸路通道，並且北靠深圳河北岸的高密度城市中心區，因此，河套地區是深港邊境地區中最有開發條件的地段。河套地區的開發建設應遵循以下基本原則：充分發揮河套地區的“特特區”優勢；有利於深港雙方實現優勢互補，達致“雙贏”的局面；發展高增值產業，實現集約化發展；符合生態環境保護的要求。基於上述原則，河套地區的發展應定位於高新技術研發和商貿會展為主要功能。這一開發設想也符合深圳重點發展高新技術產業和現代服務業的目標。

——兩地邊境合作的問題已經五六年了，兩地應該確定邊境共管區，尤其是河套地區，這是黃金寶地，是港深邊境合作的突破口，能否做出來很關鍵。兩地要探討科

學的管理模式，把負面影響降到最低，解決共管區的走私問題，人員進出管理問題等，然後共同搞一些項目。

——河套地區可以搞會展。總的感覺是深圳積極，香港不太積極。至於生態環境保護，似乎是個藉口，深港邊境合作兩地可以一起謀劃。

認為河套地區暫緩開發的看法是：

——深圳已經是一個繁華的都市了，那麼在深港邊境地區是搞一個工業區好，還是一個生態區好？香港方面認為應該搞生態控制區，這對深圳也是有好處的，香港方面考慮得更長遠一些。並不是邊境地區一開發，房地產價格馬上就上去了。並不是邊境地區搞一個開發區馬上就有市場，事情不是這麼簡單。

——河套地區的合作開發已經提出很多年了，提出了很多的概念和開發方向。其實河套地區的意義不在於建成一個實物性的有形的東西，即使建成了也不代表什麼，港深兩地根本不缺少合作交流的場所，這樣的場所太多了。兩地並不會因為河套地區合作開發了就可以充分交流了，河套地區能有多大的人氣？無非是免稅保稅而已，無非是增加了一個工業區，多了一個點，增加一些 GDP 而已，並不會帶來兩地經濟的繁榮和核心的交流。因此，應該把河套地區的合作開發暫時放下來，先把深圳河規劃好，建設好，管理好。

——在土地和邊境開發上，客觀來講，香港的思路還是比較成熟的，香港在城市發展過程中，在土地的開發進度上是有嚴格控制的。香港土地開發一、二百年，它對土地的利用非常集約化。河套地區搞工業不可能，搞商業也不行，搞金融業，但深圳河水質差，環境不好，也不行。因此河套地區的開發，還是想好了再做。

三．對兩地基礎設施和口岸合作現狀的評價

受訪者對於港深兩地基礎設施和口岸對接的硬件建設評價較高，同時對管理和規劃方面也提出了一些改善之處，具體看法如下：

——深圳的幹線路網規劃總的來說就是“七橫十三縱”。2012 年全部完成，屆時深圳特區內外全部打通。其中涉及到和香港的對接非常明確，過境主幹道均已經確定。兩地關於蓮塘口岸東部通道的建設曾經有不同的看法，香港方面主要擔心的是貨運需求到底有多大，當然也出於環保的考慮。以前香港其實不想開很多的口岸，現在有所改變，認識到只有多開口岸，香港才能和內地聯繫更緊密，才能更好地發展。龍華口岸是具有口岸功能的客運樞紐，專為鐵路服務，是粵港直通車。港人可以不用在

羅湖下車通關而直接在龍華轉乘到達其他各地。龍華充分考慮了京廣深港鐵路客運專線和廈深鐵路客運專線的交匯，以及深圳周邊的情況和需求，帶動深圳特區外的發展，不僅僅考慮香港，甚至香港因素並不重要，如果把鐵路口岸設在深港邊境地區，會引起人流倒灌，這樣反而不利於深港的順暢對接。

——深圳這一方口岸佈局要改一改，因為深圳是個狹長地帶，目前使用的陸路口岸有四個，口岸佈局不合理有幾個方面：深圳市區和口岸之間沒有緩衝地帶，香港為什麼不會堵車？因為香港交通即便堵也只是堵在外頭，進入市區有很長的緩衝帶，深圳這邊的口岸基本飽和了，這是一個方面。另一方面就是出境車輛，香港的道路交通佈局不合理，那邊的道路交通佈局和規劃一定要通過立法會，而深圳這邊政府就可以決定，比如口岸改造和交通疏導。從目前的口岸佈局和規劃來說，需要調整的包括車輛、口岸的專業化運作。現在深圳也有個佈局，就是“西進西出，東進東出”，要完全做到也不可能，貨櫃車基本可以做到這點，小車道還不一定。

——香港希望口岸處能有更多的公交接駁設施，比如公交線路、長途巴士、的士等。而深圳這邊的口岸規劃定位更多考慮的是整體，一盤棋，希望口岸功能單一化。口岸要麼是貨運，要麼是貨運。比如最早的定位是，西部通道是純貨運，福田是純客運與地鐵接駁，乘長途巴士可以到福田交通樞紐。但是香港強烈要求西部通道客貨兩檢，希望能夠提供給旅客多種選擇和最大的方便。從這點看，香港的規劃思路是對的。我們的規劃部門反對在口岸建長途汽車站，理由是擔心旅客回流。其實客運交通相對集中線網密集，更能吸引顧客，福田長途汽車站建成很久了，但是到廣州的線路一直沒有形成規模，而羅湖線網密集，香港人都願意到羅湖轉乘，因此口岸的綜合性必須充分考慮。

——港深口岸現在的硬件設施包括人員、技術、物流的流動現狀，目前還是比較正常的，能夠滿足兩地經濟發展的需要，沒有給經濟發展帶來很大的障礙。因為香港是個特別行政區，實行一國兩制的政策，完全放開是不現實的，但是對深圳是可以放開的。比如在人員流動方面對深圳的技術人才、管理人員敞開，對政府官員、學者放開，這些人有消費又有公務，可以放開。

——深圳的口岸管理需要大力提升，現在是髒亂差，沒有秩序，也沒有執法的嚴肅性，比如的士管理，交通管理等等，和香港差距太大，而香港的管理井井有條。口岸的硬件建設需要一個過程，不必強求，但是在軟件管理上要強化，至少要做到整潔。口岸的運作程序的規範，人員素質的提高、文明禮貌水平和衛生清潔狀況都可以向香

港借鑒學習。口岸物業管理應該商業運作，深圳的城市保潔做得就很好，其實就是市場化管理，口岸應該借鑒。海關邊檢管理的內容可以有所不同，但是至少形象要統一。

——建構“港深都會”，與海關有關的問題主要是貿易便利化的問題，通關環境和條件的改善問題。從目前世界範圍來說，深圳兩地的通關效率是最高的，這是指公路口岸。一輛車通過只需要 4-5 秒，24 小時通關都可以做到。空箱落地就放行，企業基本感覺不到海關的存在。去年海關確定了 60 家企業，如華為、中興、富士康這樣一些企業，一般不會有走私行爲，基本是可以放心的，海關先對這些企業作一些評估，在一個窗口審批、報審，而且明確在口岸環節不查驗。不查驗不代表不監管，海關專門委派兩個人幫他們協調事務。這類企業只需在網上申報辦手續就行了，完全是電子信息化。另外是聯網監管，加工貿易企業確定的有兩萬多家，公路口岸 80% 都是貨運，海關完全進行聯網監管，企業在公司裏就可以辦海關手續。深圳的監管模式目前可能比香港還要好，香港的科技手段也許沒有深圳這邊高，因為他們每年的財政投入是有控制的，深圳這邊海關查驗設備的投入很大，所以現在 30 分鐘通關、40 分鐘通關都可以做到。

——西部通道實際上是香港在深圳境內執法。聯檢大樓合在一起，其實也只是硬件設施的對接，港深兩方的內部設施無論從產品還是系統設計上都不一樣，各自獨立，香港嚴格按著香港的有關法律執法，實際上是硬對接而不是軟對接，各自的執法是獨立的。因此有人認為這還不是真正意義上的“一地兩檢”。深圳灣公路大橋部分在深圳境內，但是按著香港的法律管理，兩地執法的程序比較複雜。比如公路上發現毒品和走私，按香港法律執法，如果將毒品等投入深圳一側的河中，則按內地法律執行。香港嚴格保持了法律的完整性。

四．對兩地物流以及機場港口合作現狀的評價

受訪者對港深兩地物流現狀的評價較高，認為在一般性貨物流動方面已經沒有障礙，但是對涉及到研發性的“小物流”的流動方面，還存在著很多需要改進之處，有深圳政府部門指出：“涉及到研發的小物流的流動很麻煩。深圳企業利用香港的測試平臺測試產品，產品出去屬於出口，測試之後回來屬於進口，這是個很大的障礙，而且屬於海關管轄，深圳自己解決不了。”除此之外，受訪者重點對港深兩地機場和港口的合作發表了看法。

1．兩地機場合作

——大珠三角區域的空運資源已分配緊張，除北面的廣州以外，南面香港、深圳、珠海和澳門飛機起降利用的空中資源相鄰，時而發生矛盾。香港再建跑道將可能引致空中擠塞更加嚴重。香港機場的貨源不在本地，香港完全可以在珠三角其他機場投資，不僅投資于珠海，也可以投資廣州。2006 年以來，大珠三角區域的機場之間競爭的火藥味開始濃重。2006 年 7 月 1 日，廣州宣佈 2010 年要建第三條跑道，2015 年建第四條跑道，2020 年要建第五條跑道。香港 2006 年 9 月就宣佈籌劃第三條跑道，同樣，以深圳目前每年 1600 萬人次的客運量和幾十萬噸的貨運量，建第二條跑道過早了，這都使得區域內部競爭態勢過於嚴峻。香港和廣州主要應該是合作關係。珠三角的經濟發展足以支撐珠三角五大機場今後 20 年的發展。香港目前每天有 400 個國際班機，100 個國內班機；而廣州則恰恰相反，每日 400 個國內班機，100 個國際班機。雙方剛好互補。而深圳和珠海應以貨運為主，客運量與香港和廣州差距尚大。香港計劃與深圳合作，投資 200 億建第二條跑道，但卻要求董事長和總經理都是港方人士來做，這種談判不可能成功。由於珠三角的機場擴建潮處在一種各自為政的環境中，爲了搶佔市場先機，避免被區域市場邊緣化，不少機場可能會爲爭當龍頭，結果都走上盲目擴張之路。當前五大機場的“諸侯割據”，無法協調分工，根本原因在於沒有形成利益共同體。如果國際航空巨頭繼續大規模進入珠三角，缺乏利益聯盟的珠三角航空業，很容易被分化，削弱競爭力。在珠三角航空業進入國際市場時，也會由於沒有利益抱團兒，很難與航空強國談條件。因此，當前珠三角五大機場應先從對國際競爭的利益高度出發，建立戰略聯盟，然後在恰當的時機，通過商務談判，逐步實現五個機場間的分工協調、利益共享。

——目前兩地機場合作實際上處於停頓狀態。兩地機場之間的股權合作一直是香港方面堅持的，從彭定中的時候就是這樣，這是基本前提，香港機場的主體是政府法人機構，不同於港口的私人資本，是受到香港法規約束的，香港立法會曾經有過一次釋法，明確香港機場的對外投資，一定要基於維護和鞏固香港機場的地位，如果做不到這一點，立法會是不答應的。而機場合作對兩地來說是要達到雙贏，這與香港立法會的要求有矛盾之處。因此，深港機場合作實際上有很深的經濟利益考量。兩地機場合作應該是雙贏、多贏，造福民眾，是好事，如果沒有做好，合作進展很慢，兩地就都要閉門思過，操作中是否有些技術環節被忽略或者逾越了，起到了障礙作用？一國兩制的基本前提，使內地和香港在航空政策、航權談判、航班輸入、航空協議和管理上是獨立的主體。香港是個獨立主體，又要尋求與深圳在機場上的合作和融合，就會

有些抵觸，當然問題可以解決，但是需要兩地有更高智慧上的合作。政治約束是一種隔離，應該盡可能淡化和模糊化，盡可能減少障礙，兩地政府應該推動兩地機場減低成本，人員和貨物便捷流通，通過要素的自由流動推動經濟的融合。

——隨著內地的進一步開放，香港作為大陸的窗口和通向世界的唯一門戶和中轉地位的使命已經結束了。歐美旅客和內地旅客不可能再繼續通過香港進出大陸，貨物也是如此。深圳機場應該和香港城區之間有快速鐵路連接，即快速鐵路直通福田口岸，不經停或者少經停，實現與香港的銜接，而不是深港兩地機場點對點的連接。香港這幾年內地航線越來越密，一直鼓勵航空公司加大對國內航線網絡的運作，以彌補香港和內地航線網絡的不足，高速鐵路的使用者一般都是中低端旅客，貨運是不走鐵路的，那麼建設機場之間的高速鐵路的功能和經濟效益如何，誰來投資，回報如何，都需要慎重考慮。要尊重航空發展的內在規律，不能一廂情願。兩地合作項目只有達到雙贏才能形成共識，才能操作成功。如果從政治角度看，可以忽略經濟上的考慮，但是沒有經濟上的雙贏，也就沒有政治上的雙贏，深港機場快速鐵路的思路也是如此。目前香港機場有一條路和香港市區連接，兩地機場高速鐵路的建設解決不了對香港機場安全性的擔心。

——兩地機場的影響不太好說。既然兩個機場距離這麼近，就應該協調發展，這是必然的。但是如何使優勢最大化，如何實現總體效益最大化和雙方效益最大化值得研究，因為這兩個效益最大化是不同的。

——深圳機場的地位比較尷尬，夾在香港和廣州兩大機場之間，地位不高，資源分配上受到限制，增長速度也受到限制。目前深港兩地機場的合作有一些，但不多。兩地機場必須聯合起來，否則廣州機場發展起來，深港機場都會受到威脅，飛往上海和北京等大中城市，廣州機場的航班密度大，機型先進，兩個機場都在東莞和惠州設有值機櫃檯，都在爭奪客源。深圳機場無法和香港和廣州競爭，深圳機場本身的定位就是航空貨運中心和區域客運中心。

——關於機場合作，香港的心態需要調整，香港認為我建你就不要建，我當老大，這個不好。珠三角的機場需要整合，需要根據經濟規律來做，深圳機場客流量大，有市場，當然就要發展。

2·兩地港口合作

關於港深港口合作，有受訪者認為不存在競爭關係，兩個港口從經濟層面來說是一個整體，有受訪者認為兩地港口需要進一步加強分工和合作。總體而言，和兩地機

場合作相比，港口的合作現狀比較樂觀。

——大珠三角港口群是目前世界上最大的港口群。大珠三角港口群有 60 多個港口，其中最重要的就是香港。深圳發展勢頭非常猛，深圳將來的規模要達到 3700 萬箱。香港港口的優勢，航線多、世界著名的搬運公司都在那裏，管理先進效率高，後勤支持特別是金融各方面的支持，因為它是自由港。但是它的劣勢也很明顯，而且是優勢不斷在削弱。削弱的的原因是土地緊缺。每一個箱從香港出口和深圳出口相差 300 美元。還有很重要的問題就是貨運不在香港，都在珠三角。過去是在沒有國內港口的的情況下，90%都運到香港，現在國內港口有了，那就不用運到香港了。在這種情況下，政府雖然不斷推動，但是企業不投資，而珠三角這個經濟蛋糕不斷做大，貨物運輸量不斷增長。現在最大問題就是怎麼樣在這裏找到平衡點。

——深圳港口的發展對香港港口的發展是一個促進。兩地貨運總量增長，蛋糕越做越大，深港就變成了一個整體，而且國際結算、貨物保險等高增值業務都在香港。深圳 95%是重箱出口，大比例的空箱則由深圳進入，重箱出空箱回，空箱無錢可賺。而香港則是重箱進口，兩地已經形成互補關係。港口服務和結算都在香港，表明香港的國際金融中心地位是動搖不了的。實際上深港港口已經融為一體，深圳鹽田港由香港投資，香港運營商管理，深港港口是內部協作的關係。港口是發展重點，需求旺盛。到 2010 年，深圳港口可以達到 2500 標箱，按著每年 200 標箱的增長速度，到 2009 年深圳就可以超過香港。現在內地出口方便，關稅下降，香港自由港的地位相對有所下降，再加上香港勞動力、土地、環保和民生成本太高，降不下來，也會影響香港港口的發展。

——珠三角港口過剩已經是個事實，此消彼漲，哪一天香港港口國際中轉地位下降或者衰退，也不是什麼可怕的事情，這是經濟規律。關鍵看如何調整產業結構、經濟結構，防止變化之後帶來的衝擊。港珠澳大橋對香港來說是好事，可以控制珠江西岸的貨物，但是大橋的投資會分攤到每噸貨物中去，到底會產生多大的車流還需要仔細測算。

——深圳鹽田港與香港港並不是競爭關係。鹽田港是香港投資建設的，深圳只是提供了一個地方；鹽田港運輸的貨物也主要是香港設在內地的企業生產的，鹽田港大部分走的是空箱，而香港港則不同；他們之間的分工也是內部的事情。可以說，深圳鹽田港實際上是香港的港口，統計上應該總體統計，或者叫大香港區，或者叫深港區。

——深圳不是一個真正意義上的自由港，但是有一個載體，可以與香港聯手，但

是香港可能不願意，因為深圳的港口現在已經對香港的港口造成了很大的影響，但這個問題要站在戰略的角度，以發展的眼光來看待，如果深圳不進行港口建設，而天津、大連等都在建，深圳就衰落了，香港也就衰落了。控制香港港口的大財團都在深圳搞港口，從資本的去留或者資源的合理配置來講，將來一定需要深港的港口之間進行整合，如果深圳保稅港能批下來，深圳港口條件一定比香港好。

五·對兩地金融合作現狀的評價

關於港深兩地金融合作，受訪者大都認為話事權和決策權均在中央，港深合作的自主權和空間有限。有政府部門指出，“資金流動涉及到外匯體制和管制，也不是短期內可以解決的。”在深度訪談過程中，有關金融管理部門謝絕訪談，這是一個重要的理由。儘管如此，部分受訪者對港深金融合作發表了自己的意見，並提出了一些建議。

——目前港深金融合作主要體現在三個方面：一是金融機構合作。截至 2006 年末深圳共有中外合資、獨資金融機構 50 多家，是我國外資金融機構最多最集中的城市之一。23 家外資銀行分行中有 18 家獲准經營人民幣業務。2004 年以來，香港永隆銀行、大新銀行、上海商業銀行等 6 家外資商業銀行進入深圳。香港工商東亞銀行成功收購重組華商銀行、中信嘉華成功重組中國國際財務公司。本地金融機構走出去的步伐加快。招商銀行、深圳發展銀行較早在香港開設了分行。根據 CEPA 協議第三階段的開放措施協議，目前深圳市已有中國國際期貨和金瑞期貨兩家公司在香港設立從事期貨業務的子公司；招商、中信兩家證券公司在港設立分支機構。平安保險集團公司獲准在香港開設了資產管理公司。二是金融業務合作。人民銀行深圳中心支行及各金融監管機構與香港金管局等香港金融監管機構的交流協作日益增強。定期召開聯席會議，在加強合作、共同維護市場秩序等方面達成了多項共識，為在 CEPA 框架下的進一步合作奠定了基礎。招商銀行、深圳發展銀行較早在香港開展了業務。2003 年香港人民幣業務順利啓動，香港人民幣業務趨勢良好，2006 年末香港人民幣存款餘額 230 億元，自開辦業務以來，香港人民幣卡交易總額 233 億元。2006 年經國務院批准，內地金融機構可以在香港發行人民幣債券。三是深港支付系統合作。2006 年深圳與香港、澳門分別簽署了《人民幣發行基金中銀香港代保管庫合作協議書》、《中銀香港代保管庫安全管理責任書》、《關於深港金融基礎設施建設合作》、《關於金融領域的合作安排》和《支付結算體系建設合作意向書》。深港支付清算合作進展迅速。深

港兩地資金交易基礎設施繼續完善，實現了港幣支票、銀行卡和全額實時支付系統的雙向聯合結算，實現了外幣實時全額支付系統的聯合結算。香港人民幣業務範圍逐漸擴大，香港居民人民幣支票業務正式開展。

——資本的自由流通正在加速，CEPA 簽署之後投資貿易便利化得到了進一步的安排，金融管制正在放鬆。2004 年 1 月 1 日起，香港銀行獲得辦理人民幣存款、兌換、銀行卡和匯款四項人民幣業務，有利於香港成爲人民幣的離岸結算中心，從此人民幣在港將暢通無阻。中央在香港試行對人民幣管制的放鬆，對於鞏固香港國際金融中心的地位和醞釀更進一步的金融開放均具有建設性的意義。加上 CEPA 簽署之後，香港銀行進入內地的規模要求已經由 200 億美金降低到 80、繼而降低到 60 億美金，使深圳成爲 CEPA 後第一個有外資銀行進駐的城市。目前深圳港資銀行發展十分活躍。深圳共有 15 家港資銀行，是全國港資銀行最多的城市。與此同時，許多港資銀行將數據處理中心、單證業務、電話業務中心等業務部門移至深圳。今後將有更多的港資銀行將業務部門移至深圳，使深圳成爲港資銀行的內地業務中心，從而促進了深港兩地的加速融合。

——在兩地資本市場合作方面，主要是以下幾個方面：一是信息交流；二是人員培訓，主要是深圳方面的人員接受香港方面的培訓；三是資格考試，主要是香港方面的從業人員通過考試獲取內地從業資格；四是互設機構，主要是證券、期貨、基金等專業機構互設；五是業務合作，如投行業務，兩地專業機構聯合負責一家公司的境外上市；六是一些產品的創新研發，設計運作，兩地一起做，或者深圳協助香港做。兩地在人員交流方面最近幾年有所進展，人員表現爲相互進入，香港專業機構進入深圳會招聘深圳的專業人才，深圳的專業機構則更多地引進香港的人才，兩者各有所需。但總的來說，兩地的專業機構合作，如證券交易所和專業機構的深度合作還沒有形成，這需要一個過程，也需要國家資本市場的進一步放開。香港希望內地的資本市場更加開放一些，但是對內地來說，進一步放開是有風險的，最大的風險是我們的金融體系不完善，資本管理和監管上的差距，市場成熟度方面的差別都很大，此外證券機構的實力上也有差別，比如高盛一家公司的實力，就相當於我們 100 多家專業機構加起來的實力，一旦放開，將受到很大的衝擊。整個資本市場的差距，是我們整個國家的差距，深圳有差距，內地其他城市的差距更大，因此，放開資本市場的條件尚不成熟。

——國家的金融有嚴格的管理規定，就深圳而言，國家到底應該給什麼權？深圳

應該爭取什麼權？這是個重要問題。港深金融合作有一個中央批准的問題。香港從 2004 年開始開展人民幣業務，是在 CEPA 框架下的一個項目，2006 年的 QDII 和發行人民幣債券，都是國務院的安排，這些不可能交給深圳來做。港深金融合作的一個前提和背景，是國家對香港逐步放開的關係和過程。打個比方，現在我們去香港很方便，改革之前我們去不了香港，就是深圳也不例外，金融合作也是如此，大的政策都是國家決定的。客觀上兩地一河之隔，相互融合越來越密切，金融地下活動活躍，深圳投放的貨幣流到香港，然後流向全國，深圳人開賬戶在香港炒股，香港銀行股市一定有深圳人的比例，暗的融合很多。兩地金融基礎設施合作、人民幣清算系統、港幣美元清算系統都很好了。香港是國際金融中心，位次較高，銀行保險業到內地的較多，內地到香港的也不少，實際上該做什麼做什麼。很多問題都是由於人民幣不能自由兌換造成的。

——關於金融合作，香港有關方面如金融管理局，和中央政府的有關機構如銀監會的聯繫比過去更緊密，可以說是直接的聯繫。這當然是一種積極的合作態勢。從工作關係講，國家銀監會與香港方面的任何工作協議，都要商國家商務部主管部門（如台港澳司）。這也是一種工作態勢，說明金融合作事關大局。當前應當關注的重要風險因素，是如何看待港人的心理恐慌，如何看待港人由於港幣貶值而引起的對香港地位下降、對港人地位下降的恐慌。

——香港現在面臨的很大的挑戰就是金融。香港是世界金融中心之一，至少是亞洲國際金融中心。但是從證券市場上看，香港每天的交易量就是三百到五百億，而上海和深圳證券交易所進入 2007 年以來，常態的表現是每天都在 1000 億以上。在 2007 年上海一個市場每天平均交易量都是 1000 億，深圳的交易量是上海的 60%。而香港只是上海的一半，資金交易量上不去，對香港國際金融中心地位的影響很大。香港的交易量遠遠落後於上海，如果和深圳聯合起來就會超過上海。這裏面有個問題，港深都會在金融融合方面到底如何切入？有體制的障礙，這是實實在在需要研究的。產業也需要融合，香港現在 90% 是服務業，而深圳的產業主要是第二產業，結構是比較合理的，深圳現在是中國最大的電子產業基地，高新技術產業基地，這是深圳的創新。深圳應該和香港聯合起來，充分發揮香港服務業的優勢，這樣做有重要意義。

六·對兩地人員和信息技術流動現狀的評價

大部分受訪者都談到，目前港深之間人員流動的狀態呈現為嚴重的不對等，即香

港人員進入深圳容易，深圳人員進入香港很困難，有很多手續要辦，有很多限制。而對於兩地信息技術的流動，則認為由於互聯網的存在，一般的信息流通不是問題，但是涉及到商業和其他方面更詳細的信息交流尚不理想。5月21日深港兩地簽署《“深港創新圈”合作協議》，雙方將在17個方面推進合作，相信以此為契機，兩地的信息技術合作會更進一步。至於人員流動，雖然限制會更為寬鬆，但是人員流動的不對等仍然可能是常態。

——從“一國兩制”的高度考慮，貿易投資便利化具有長期性，因為發展經濟的制度要素，總是貿易優先。但是人員往來自由化就只具有相對的意義，或者說“人員往來非自由化”將是一種常態。在相當長時間內，香港向內地的人員流動的自由程度，總是要高於內地向香港的人員自由流動的程度。可以期望的是，對雙方人員自由流動的限制更加寬鬆。

——在人員流動方面，深圳人去香港非常麻煩，所謂理想狀態最重要的是人的自由流動，應該實現人員通關便利，盡可能弱化邊境色彩。

——民間層面需要加強往來，應該加強基礎設施配套，改善出入境管理方式，對深圳戶籍和常住人口實行便捷通關，交通便利化，不必到口岸乘車專車，可以從深圳任何一個點直達香港某一個點。

——目前深港兩地圍繞創新圈已經展開的工作有：建立固定的協商工作渠道；爭取中央支持，納入國家創新戰略；加強人才的交流和項目合作；落實深圳與香港生產力促進局、香港科技園、香港數碼港、香港職業訓練局的合作計劃，推動香港的大學與深圳的全面合作；組織兩地高等院校的科研團隊共同申請在國家戰略中有定位、對區域發展有關聯和影響、能提高區域競爭力、推進產業化、佔領國際市場的重大項目；確認一批深港創新圈中的骨幹機構，設立深港創新服務協調辦事窗口；加強深港兩地在生態環境、能源、海洋資源、食品安全、公共防疫、資訊基礎建設、人居環境與健康等領域的合作；研究兩地交界區域建立深港創新圈共同合作區域的可能性與可行性。

——深港創新圈是一個長期過程，深圳不能急功近利。深圳把深港創新圈作為建立區域創新體系的一個大平臺，希望能夠有所突破；香港業界則僅將此作為合作的一個項目，香港政府更是非常謹慎，因為他們的決策程序需要民意和諮詢的過程。而這個圈的目標直指河套地區的規劃，港府不可能在法律沒有規定、時間沒有確定、過程沒有明朗的情況下，由政府來說如何做。所以，建立深港創新圈還有許多工作要做。

深圳不同的政府部門到香港去，往往提出“旅遊圈”、“金融圈”等不同的圈，對此香港社會容易產生三個疑惑：一是提法太多，不明確深圳到底要做什麼圈；二是深圳政府為什麼會提出這麼多的圈，究竟要做什麼；三是這些圈是什麼內容。深圳和香港的關係是一個全面合作的關係，深港金融圈，深港一小時工作圈，深港物流圈，深港旅遊圈，深港高端服務業圈等等，這些概念都在一個一個的推出，到底深圳與香港合作的實質是什麼？優先發展的是什麼？互惠互利的基礎從哪里開始夯實和突破，也就是說，是一個同心圈，還是一個五環圈，或者是個螺旋圈，戰略和策略應該加以考慮。所以，深圳應該統籌與香港的合作，和香港政府協商，成立由兩地政府、專業人員、社會團體參加的合作諮詢委員會，政府有關項目進入各專責小組，在機制上借鑒香港社會發展的管理經驗和深圳改革開放的成功經驗，才可以將這個圈劃圓做實。（張克科）

——就科技合作來說，目前可以做得比較實的是在應用技術方面，而前沿的基礎研究是比較困難的。充分客觀地、事實求是地認識自己的劣勢並不是很容易的，而這一點又是特別重要的。

——按著一國兩制的原則，香港的報刊等屬於境外出版物，必須通過國家指定的圖書報刊進出口公司才能進入內地，這方面深圳無權做任何事情。但是這個問題並不是很重要，深圳人無非是要瞭解香港的有關信息，而報刊已經不是主要的瞭解方式了，沒有報刊一點也不影響瞭解信息，只要有網絡就足夠了，報刊這個介質已經不重要了，現在很多人並不閱讀報刊。

第三部分：對建構“港深都會”的建議

受訪者大都提出了對建構“港深都會”的建議，這些建議既有宏觀的，又有具體的，既有對合作機制的建議，又有對合作領域的建議。本報告分別從合作機制、合作領域和具體措施的建議三個方面歸納如下：

一· 對兩地合作機制的建議

對兩地的合作機制，受訪者大都主張港深應該建立類似於領導小組和合作委員會之類的組織。這些主張即體現在港深兩地總體合作機制上，也體現在具體領域的合作

機制上。現歸納如下：

——**成立全權協調和推動粵港澳經濟合作的政府機構或委員會**。該委員會負責統一處理現時由各部門負責的港澳經貿事務，實行有效管理，香港和澳門也應該有相應的對口部門負責有關工作。粵港澳之間的經貿關係對於粵港澳三地社會經濟的發展都具有重要意義。新時期粵港澳經濟合作的主要任務是建立起完善和有效的市場，確保三地之間商品和生產要素的雙向合理流動。這需要做好兩個方面的工作：一是有利於商品和生產要素跨境流動的基礎設施的建設，如通關口岸設施、深港西部跨海大橋、計劃中的粵港高速鐵路和粵港澳大橋等都屬於這一類工作。目前存在的問題是，這些基礎設施的建設步伐總是落後於區內跨境人流、物流、資金流和信息流發展的實際需要，不具有一定的超前性，不利於區域經濟的合作。二是有利於商品和生產要素跨境流動的制度安排的建設，24 小時通關、方便人流的“一地兩檢”制度、方便物流的“一關到底”制度安排等屬於這一類型。在金融合作方面，香港有條件發展人民幣的離岸金融業務，為人民幣走向自由兌換做出獨特的貢獻。

——**設立跨行政區的區域協調管理機構“深港聯席會議”**。聯席會議作為深港兩地政府之間常設的直接溝通和互動的平臺，方便香港政府與深圳政府直接溝通、直接對話、直接合作，依照互動互利的原則，根據市場規律開展經濟合作。建立深港兩地政府主要領導定期會晤機制。經常就深港中長期發展戰略及規劃思路、區域經濟一體化發展政策、跨地區重大建設項目規劃佈局等問題溝通情況、交換意見，達成共識。深港兩地各對口專業部門建立有組織、可操作的專項議事制度。確定重點專題，專項落實、深化合作內容，務求取得實效。深港共同推進“大珠三角協作委員會”的成立。建立大珠三角各城市間的磋商機制，有效整合大珠三角區域資源，實現良性競爭，增強大珠三角整體競爭力。

——**深港合作應該在國家戰略和粵港合作的大框架下展開**。中央政府和廣東省政府對深港合作的支持都很重要，深港兩地需要共同爭取中央和廣東省的支持，這樣才能保證港深合作的順利進行。深港“1+8 協議”最大的意義是首次將深港合作提高到政府層面，但是這種合作還是初期的合作模式，是一種解決突發事件的協調處理機制，如環保、衛生、食品、貿易等，比較原則，不是一種常態的、可以共同推進一個具體項目的機制，因此需要進一步深化。這個機制有意義，也有局限，在當時的環境下只能這樣。需要做的是進一步從突發事件的處理機制發展成常態的合作工作機制。

——**成立深港合作領導小組**。深圳方面的領導小組由市長掛帥，市政府有關職能

部門負責人及各區政府負責人參加，負責研究制定並實施深圳市在深港合作方面的發展規劃和重大政策措施，將深港合作納入全市國民經濟和社會發展總體規劃，定期召開深港合作方面的工作會議，對深港合作重大事項做出部署。深港合作領導小組下設辦公室。作為一個職能部門，專門負責與雙方政府、企業、大學、研究機構、社團等各方面的聯絡、溝通、協調，統籌安排相互間的合作事宜，檢查、督促、反饋各個合作項目的進行。成立深港合作決策諮詢委員會作為深港合作辦公室的決策諮詢機構。借鑒香港中央政策組的經驗，實行全職顧問和非全職顧問制度。聘請有關專家組成諮詢班子，下設多個專題諮詢小組，對涉及深港合作的許多重大事項進行研究討論，拿出決策方案。

——**成立高層次的專家委員會或者專家執行委員會。**該委員會通過各個專家在高層次對大的策略問題和發展問題形成共識，委員會下設專責小組，包括旅遊小組，科技小組，教育小組等等，在若干專責小組之下，委託深港兩地各自的專業執行團體，或者是兩邊聯手的執行團體，來共同推動深港實現更緊密合作。

——**建立對話協商機制。**目前還沒有建立對話協商機制，只有一個邊界管理應急小組的對話機制，還是在粵港合作的框架下，所以深港之間的對話機制應該建立，這是一個突破。這方面有過三次突破，第一次是粵港聯席會議的框架下，深圳作為副主席的身份參與，儘管進去了，但話語權不大；第二次是深圳市與香港陸續簽訂了九個雙邊合作協議（1+8），這一系列雙邊協議為各個領域開展工作提供了一個平臺。第三個就是為實質性的合作開闢一些渠道。此外就是將兩地的規劃如 2030 年的遠景規劃作為一體化來考慮。因為雙子城還是以城市功能為主，城市規劃的佈局可以帶動產業發展。對話機制的建立和規劃層面的高層介入這是突破的兩個方面。在規劃和對話機制之下，不能一哄而上，要優勢優先，港深合作不是一屆政府的事。

——**借鑒共同市場／經濟同盟模式構建深港合作機制。**深港合作作為“一國兩制”原則下兩個城市之間的全面合作，就廣度而言基本上涉及到共同市場／經濟同盟所包含的合作領域，但在深度上尚有不少差距。參照共同市場／經濟同盟模式，深港應在原有合作機制的基礎上，按照資源共享、利益共創、風險共擔的原則，著力於從城市內部政策擴展到城際公共政策，共同探索和創建新型的合作運作機制，重點應圍繞城際對話協調機制、公共服務標準、跨境城際管理與協同等方面推進。一是建立深港城際對話協調機制。以 CEPA 為指導，在粵港合作框架下，參照“1+8”的有益做法，探索和建立正式與非正式相結合、官方與民間相協調的多層次、多形式城際對話

交流機制，為深港兩地合作搭建合作框架。共建共享政府信息資源。以深港政府網站為支撐，建立兩地政府信息定期溝通制度，同時在各自政府網站建立熱線鏈接，實現深港政府信息資源共享。其次、建立深港公共服務標準。適應深港兩地經濟社會發展與合作的客觀需要，參照共同市場/經濟同盟模式，制定適用於深港兩地的區內城際雙邊服務標準，推動城市內部政策擴展到區內城際公共政策，從而營造跨越深港兩地的具有同城化特徵的高質量的生活居住環境和高效率的營商空間。如城市管理標準、都市服務標準等。第三，建立城際公共事務協同機制。推動深港城際公共管理是深港參照共同市場/經濟同盟模式構建合作機制的重要內容。借鑒深港兩地在旅遊等產業合作機制協同的成功經驗，在 CEPA 和“1+8”協議所建立的合作框架內，探索和建立以利益補償、爭端解決為重點的城際公共事務協同機制。如利益補償機制、爭端協調機制等。

——**建立保障深港經濟合作的法律法規**。由於地理和文化的的原因，深港兩地法律服務有很強的互補性，相比其他地區而言，深港之間法律服務領域的合作更具現實性和緊迫性。首先，港深兩地可以按照法治優先的原則，建立有利於進行跨行政區建設和管理的法律法規體系，以便從根本上扭轉各自為政、缺乏協調的局面。應在國務院的統一協調下，儘快制定《深圳和香港開發與管理法規》、《深圳和香港經濟合作條例》等，以便通過區域的共同立法和執法來規範深港經濟合作的進程，同時依法保障深港經濟合作進程中的社會穩定，使深港成為我國區域政策法制一體化試驗區。各相關執法部門還應聯手制定本部門的具體實施細則，如海關部門可制定《深圳和香港海關合作管理條例》等。要注意強化立法主體、市場主體和執法主體三者的互動協調，形成“立法啓動—審議—聽證—施行—修訂”一體化運作機制。其次，市場經濟發展需要一個無障礙和無壁壘的共同市場及其共同法律規則，而統一市場與共同規則是市場經濟發展的根本保障。如美國經濟發展雖具有多種因素，但主要還是受益於一個巨大的統一的國內市場，一個統一的公平的商法體系，歐盟自 50 年代始即著力於推進歐洲經濟一體化，建立歐洲統一大市場，重點進行了各國的法律協調，促進了各國 GDP 的增長和就業機會的增加。而處於同一國家的深圳和香港，更應形成具有統一法制保障的市場體系和相應的交通建設體系。應該肯定，完善法制環境是實現資源最佳組合、效益最佳發揮、利益最佳分配的基本條件，是謀求服務效應和制度效應雙重效應的必然選擇，也是實現深港經濟合作的一種重要手段。

——**建立更緊密的產業合作機制**。官方層面上，現在已有雙方定期會晤機制，基

礎設施的對接在硬件方面也得到重視。接下來還可以做的事，就是讓深圳放低對香港的門檻，建立一個兩地間更緊密的合作機制，讓香港的產業進入深圳更容易。作為地方政府，可以籌劃建立一個更完善的溝通架構，在服務業、物流業、會展業方面可以專項研究，自己能解決的自己解決，不能解決的可以考慮向中央要一些政策支持。

——**建立深港創新圈合作的工作機制**。深港創新圈合作協議簽署，兩地建立了督導會議制度。其實 20 多年兩地民間自發的合作已經很好了，沒有政府層面的工作合作也在進行。但是政府層面通過建立工作機制進行規劃、決策、戰略研究和出臺具體政策，可以使合作加速，促進合作的深度和廣度。比如科研基金的使用問題，香港的基金不能出境，深圳的基金也不能出境，但是兩地的合作項目經兩地共同組成的委員會認可後，就可以各自給予支持，一定程度上可以解決這個問題。

——**成立珠三角機場發展諮詢委員會**。珠三角五大機場，香港不應該只對廣東省，要以共同利益為主。通過成立發展諮詢委員會協調航空政策、航空管制、機場發展、航空海關、地面交通系統等。只有民間智慧得到充分發揮和充分融合，政府之間的框架才能很快搭建起來並有效發揮作用。僅有政府的框架，下面不知道如何去做，好事也就做不好。深港合作的不對稱性，粵港交流合作的不充分，使得珠三角機場的協作很差。合作需要盡可能從經濟利益上考慮，否則就走不到一起。主權意識應該適當弱化，制度的一致和對接更重要，歐盟都是獨立國家，但是通過制度的一致性也可以實現合作。香港可以堅持自己的完整性，但不能簡單地堅持，應該有所調整和改變。

二· 對兩地合作領域的建議

受訪者對兩地合作的評語和內容提出了具體的建議。有的建議相對綜合，有的則相對具體，按領域和內容分別歸納如下：

1· 港深邊境和口岸合作

——**港深交通設施合作**。一是理順跨界交通系統，明確各通道功能。目前深圳與香港之間有皇崗、文錦渡和沙頭角三個公路口岸，均位於中部和東部，過境交通嚴重幹擾市內交通及城市功能，現有的公路運輸通道已近飽和。雖然深港西部通道建成通車後，可基本上緩解深港公路通道不足，但過境交通仍對深圳市內的交通和環境造成幹擾。為使深港公路口岸佈局合理，深港間未來應沿西部、中部和東部三條發展軸線形成三條主要的過境通道系統，從而在空間上實現“西進西出、東進東出”的格局。西部通道及遠期的東部通道建成後，中部通道應逐步從以公路貨運過境為主過渡到

公路客運過境為主要的功能，西部通道和東部通道則主要承擔貨運過境功能，實現公路通道“貨走兩邊，客走中間”的分工體系。二是實現兩地軌道網的接駁。深港應逐步實現兩地軌道網的無縫銜接，滿足大容量、快速便捷和舒適的旅客通行需求，促成以軌道交通為主體的客運一體化。九廣鐵路(KCR)與深圳正在實施的1號線相接，九廣鐵路落馬洲支線(LCS)與深圳地鐵4號線相接，在長遠規劃中，香港後海灣線(DBL)將與深圳2號線、11號線相銜接。香港九廣鐵路落馬洲支線深圳地鐵4號線在具體接駁上存在軌道終點的標高不一致等問題，無縫連接的可能性近期不存在，應抓住機會進行溝通，研究可能改進的方案。三是營造便捷、舒適的通關環境。1，推廣“一地兩檢”的查驗模式。目前西部通道所採用的“一地兩檢”查驗模式是深港口岸協作的重大突破，將大大提高過關效率。最理想的“一地兩檢”查驗形式為“檢入不檢出”，即過境旅客和車輛只需經過深方或港方的邊檢和海關兩道查驗通道。因這種模式涉及相應政策調整與司法管轄問題，需要深港雙方達成高度共識、信任和信息共享，並執行一致的檢驗標準和程序。應積極推進西部通道的“一地兩檢”通關模式，按照最理想的“一地兩檢”通關模式對羅湖鐵路口岸、皇崗公路口岸進行改造。2，提高口岸通行能力。通過引入先進設備、技術和管理也是提高口岸通行能力的必要手段。西部通道口岸擬採用國際最先進的貨檢設施，皇崗口岸也可分步驟進行設備的更新換代。借鑒香港經驗，配合我國新型智能身份證的發放，內地旅客通關也應逐步採用機讀自動檢查方式。3，建設高水準的口岸設施。應按國際化城市要求，建設高水準、人性化的口岸設施。應合理組織交通流向、進行明確標識，儘量縮短旅客需要步行通過的距離，提供較充足的停車區和候車區，設置人性化的過境人行橋與車行橋，以及佈置能滿足特殊需求的快速通道、貴賓設施、殘疾人通道等。4，建立與口岸區功能相適應的交通接駁系統。口岸地區的客運應以高運量、高速度、高效能的軌道交通為主要方式，並保證接駁系統的便捷舒適。

——**河套地區的通關合作**。擬議中的河套地區開發，在通關安排上可看作獨立於深圳和香港之外的第三方。深港與河套地區的人員出入實行非常便捷的管理，實行雙方只“管出不管入”的管制措施，滿足港人、外籍人士和內地人自由進入河套地區從事高新技術研發和其他商業活動。深圳方貨物可自由出入河套地區，香港方貨物進出香港需經過港方口岸檢查。規劃在河套地區開設三個出入口與外圍交通網絡進行聯繫，分別滿足與深圳、香港的道路聯繫以及與地鐵站的聯繫要求。河套地區開發所需的基礎設施由深港雙方共同提供，其中給水、排水和電力設施可通過深圳方面配套。

——**港深口岸管理合作**。比如深圳灣口岸管理，現在是完全適用香港法律，深圳當初提出最好部分適用香港法律。深圳希望香港有一些變化，使這個地區成為特區中的特區，兩種法律並存，哪怕是在一些具體事情上有所調整。出入境既用你的法律又用我的法律肯定不行，但是此項用你的法律，彼項用我的法律則可以嘗試，這樣就會產生一種示範效應，舉一反三，促進兩地更高層次的合作和融合。現在深圳灣實際上是在深圳管轄的區域用香港法律執法，這種交叉會對深圳有影響，比如大橋的維護維修，進入大橋香港一端就要適用香港法律，做同樣一件事情行政成本就會大幅增加，還有很多意想不到的事情，會使事情複雜化。如果深圳灣管理有所突破，河套地區的開發建設就可以借鑒，比如進入這個地區互不簽證，只有進入對方才需要簽證等。

——**港深合作開發深圳河**。深圳河的合作開發意義重大，應該引起高度重視，儘管實施難度較大。深圳河是深港連接的重要地域空間，兩地應該聯手打造深圳河景觀廊道，在共同治理深圳河的基礎上，在發揮深圳河的防洪功能之上，把深圳河變成景觀河，讓深圳人可以接觸到深圳河，可以在深圳河邊看到香港的景觀。目前深圳河作為港深界河的獨特元素沒有充分發揮出來。應該把羅湖區鹿丹村變成城市基礎設施用地，第一這是打造深圳河景觀的需求，鹿丹村是羅湖區中心最後的開放空間；第二這是城市交通的要求，鹿丹村相鄰的萬象城一帶停車位高達 6000 個，市市民中心停車位的三倍，這是導致濱河路大塞車的一個重要隱患，因此不能再繼續發展商業地產。通過深圳河景觀的合理規劃，可以打造一個從洪湖公園到人民公園到紅樹林的港深界河的廊道，這一定會是一個非常具有吸引力的景觀。此外，港深界河的管理不應該是鐵絲網式的，這涉及到深港邊境管制的合作。這是港深合作的重點也是難點，需要中央的決策，一旦實現這種合作，就會解決港深之間的很多合作問題。

——**港深環保合作**。1、建立深港兩地環保協調機制。雖然深港兩地在環境保護及目標上有很強的同質性，但由於在政治法律制度、經濟發展水平等方面存在明顯不同，在具體的環保法規、標準、規劃以及執行運作上存在差異，因此，為了在環境保護方面做到有力、高效，需要建立深港兩地環保協調機制，統籌解決上述問題，使環境保護落到實處。2、建立生態環境資源賬戶。協調組織開展深港兩地生態環境資源清查和評估，建立生態環境資源賬戶，作為規劃、區域佈局和建設項目立項的重要依據，提高生態環境資源的利用效率與效益。3、按環境容量優化佈局。嚴格控制土地開發規模和開發強度，限制不符合環境功能定位的產業發展，實行集約開發，提升生態效益和經濟效益。實行總量控制制度。4、保障、加強公眾參與。深港開發、構建

大都會，涉及到深港兩地上千萬居民的切身利益，公眾有權利參與和提出自己的意見，尤其是環境問題。因此，必須保障公眾的環境知情權、參與權、監督權。對涉及公眾環境權益的規劃、建設項目和重大決策，通過聽證會、論證會或社會公示等形式，廣泛聽取公眾意見。對於深圳來講，還要鼓勵發展民間環保組織，提升市民環境保護的自我組織能力。

2·港深產業合作

——**深港可在五大產業方面合作**：一是高科技產業合作。香港擁有一流的應用基礎研究、與世界高度融合的國際化資源以及先進的知識型服務業資源等優勢；而深圳具有較強的研發成果轉化能力、低成本的創業環境以及輻射內地等有利條件。二是金融業合作。深港金融雙方的合作需要政府的培育和支持。內地中央銀行和香港金融管理局在自貿區的實踐推行後，應積極攜手合作，可考慮通過成立半官方性質的機構，來協助和推動深港兩地金融合作的深入。第三是物流業合作。深圳作為國內的出口基地之一，製造業和加工貿易業發達，外資在其中佔有很大的比重，物流需求充足。深港兩地物流業應該進一步融合，與外資製造業和加工貿易業等建立供應鏈，實現一體化供應鏈的管理和運作。提高深港兩地物流業的發展水平和效率，延長深港供應鏈，對擴大珠三角物流業規模將起到很大的促進作用。四是會展業合作。深港兩地應該合作發展涉外會展業，共同創辦有全球影響的國際會展。加強深港兩地國際商貿聯合，開展海外聯合招商和貿易推介，組織兩地企業共同組團參加國內外知名展覽，聯手開拓國內、國際市場。加強深港兩地信息服務合作，開展企業信息、產品信息互相查詢以及 WTO 事務等方面的交流與合作。五是專業服務業合作。加強科技中介服務合作。加強深港兩地會計業務合作，爭取國家有關部門批准深港會計師事務所聯營執業，兩地會計師事務所互派專業人士到對方事務所擔任合夥人，為深港客戶提供兩地的專業服務。推進深港兩地共同拓展會計服務市場，建立深港兩地會計服務業協調機制，組織兩地行業人士建立協調委員會，開展學術交流，共同拓展會計服務市場。促進深港兩地律師行業合作，推進深港兩地律師行業的合作聯營，爭取中央放寬香港律師事務所來深合作聯營條件，鼓勵香港獲得內地資格的律師來深執業。

——**港深服務業合作**。港深合作的中心就是要對接服務業。香港服務業現在大概占到了經濟總量的 80%，如此龐大的第三產業，它的輻射帶動能力，現在是沒有發揮完的，特別對內地的輻射帶動，目前還有很多不暢通、需要加強建設的方面。首先需要保證物流的暢通，這是最基本的。物流包括航空、港口、公路、鐵路這些硬的交通

設施建設，也包括通關這些軟的政策環境，當然還有信息技術平臺的搭建。物流的暢通其實是經濟合作的基礎。金融運行方面，香港的融資能力、監管能力相當強，在亞洲是數一數二的。深圳作為國內區域性的金融中心，可以在這個領域和香港進一步加強合作。現在的問題就是，深圳這個區域性的金融中心該怎麼和香港這個國際金融中心對接。深港兩地要不要合股成立股份銀行？深圳的創業板如何得到香港的幫助？此外，香港也可以在深圳設立一些分支機構。這樣，兩地的金融就可以更好地融合起來了。如果香港要自己搞高新技術產業成本會很大。和深圳合作則是一種更合適的方式。香港的大學研發能力和技術能力都很強，科技信息也很充分，高新技術需要的融資在香港也比較容易取得，對人才吸引力也很大。深圳可以考慮在深港交界處劃出一塊地，作為高新技術發展的產業區，內地和香港的人才、技術、風險投資可以自由進入這個區，這個區的管理體制，可以考慮和香港相近。

——**香港發展總部經濟的機會**。香港目前有一個很好的機會。由於大陸兩稅合一，稅率統一為 25%，香港總的稅率是 16%，這就和內地形成了很大的稅差，對發展總部經濟有利。深圳特區沒有了優惠的政策，吸引力會有所下降，而將來香港會吸引國內企業尤其是貿易企業將總部遷到香港，把利潤留在香港。目前香港似乎沒有意識到應該吸引國內企業總部落戶香港，只是把商業環境做到最優，吸引國內企業的工作則沒有做。

——**港深機場合作**。應該基於共同的利益來合作，目前需要做的事情是珠三角空域的協調問題，隨著各地機場航班的增加，空域堵塞問題日益嚴重，應該推動空域融合，走向一體化管理，實現空中交通的安全管理，防止因空域不協調發生空中事故。民航總局對此很重視，也制定了有關方案，但是實施的時間表並不令人滿意，這個問題在 2020 年才能得到解決，這實在太遙遠了。現在每天珠三角上空都浪費 100 萬港幣的無效飛行。珠三角機場應該聯合起來和民航總局溝通，改變這一局面。推動空域的合理規劃和合理使用，就會增加各個機場的容量，也就增加了各自的效益，做大了蛋糕。

3· 港深科技和文化合作

——**港深創新圈合作**：1，實行優勢優先的策略，加強人才的交流和項目合作，提升創新源頭的資源合作。建立以企業為主導，市場為導向，產學研緊密合作的運行機制。制定與香港應用研究院等五個研究中心合作的區域產業創新策略，結合粵港合作資金、聯合攻關項目對接和深圳資金有針對性的配套。落實深圳與香港生產力促進

局、香港科技園、香港數碼港、香港職業訓練局的合作計劃，推動香港大學與深圳全面合作。組織兩地高等院校的科研團隊共同申請在國家戰略中有定位、對區域發展有關聯和影響、能提高區域競爭力、推進產業化、佔領國際市場的重大項目。鼓勵深圳的企業向深港兩地的大學提出研究項目，並給予特別的項目補貼。為大學城和深圳大學各研究生團隊參與深港合作項目提供人力資源資助。可以根據項目和團隊的需要，列入深圳市的計劃，定向招收聯合培養的研究生。2，加強可持續發展的科技研究與投入。建立支持區域可持續發展的長期穩定的科技合作渠道和公共研發平臺。深港兩地在生態環境、能源、海洋資源、食品安全、公共防疫、資訊基礎建設、人居環境與健康等領域的合作，是建設深港創新圈中兩地政府的根本責任。3，儘快在兩地政府層面就深港創新圈合作達成共識，建立固定的協商工作渠道。引導兩地的諮詢研究機構開展對深港創新圈的發展研究。深港創新圈具有廣泛的社會基礎，符合兩地長遠發展的目標。但要得到社會全面的認同尚須不懈的努力。4，爭取中央支持，納入國家創新戰略。充分利用地域優勢和亞洲國際都市的影響，列入粵港合作計劃的框架，泛珠江三角洲 9+2 創新合作的核心計劃，並爭取在 CEPA 計劃中予以政策的保障，在國際區域合作中特別是在東盟 10+1 的合作中展示它的發展前景。5，研究兩地交界區域建立深港創新圈共同合作區域的可能性與可行性。香港已經決定對兩地接壤地區的禁區範圍縮減，釋出的土地可以研究適當利用。在即將開展的專項規劃研究和深圳 2030 規劃中都要積極推薦深港創新圈。

——**港深人才教育合作**。主要是深圳學生到香港大學讀書的問題。香港的大學是否能夠對深圳單列，單獨確定入讀學生的名額，爭取每年深圳都有幾百個學生入讀香港的大學，可以加強相互瞭解，建立人脈關係，這對兩地未來都有好處。兩地政府可就此達成協議，由深圳政府對入讀香港大學的深圳學生，按數量對入讀的大學予以資助。

——**港深文化演出合作**。在演出方面，香港每年都有很多國際演出，在演出策劃安排上可以適當考慮深圳，比如在香港演出一場，在深圳也演出一場，深圳一些好的演出，也可以考慮安排在香港演出，可以聯網售票，把兩地市場視為一個整體。

4· 港深金融合作

——**香港金融業的定位與港深合作**。香港成為內地的金融開放試驗田，內地上市、發債、套期、互換的交易所，兩地掛牌、結算、監管信息交換，在岸的人民幣離岸業務中心。目前銀行業務除“發行金融債券”、“承銷政府債券”、“代理發行和

兌付政府債券”等中間業務外，外資與中資銀行基本相同。利用好 CEPA，主要應從通商開放，深入到高端合作，尤其是知識型產業的開放和發展。深圳應成爲香港的服務和知識產權保護、內地的製造和市場、第三方跨國公司的技術和管理，組合成爲世界新技術策源地。香港銀行、深圳銀行應組合成爲境外投資的融投資平臺，並形成與中國貨物貿易、實業投資的境外銀行分支網絡。在資本市場合作方面：深圳爭取成爲證券經營範圍開放的試點，相互掛牌交易，跨境協調和協助。

——**深港金融合作的五個方面**：1· 爲港資銀行在深圳設點鋪路。目前在深圳的港資銀行都希望在深圳多設營業網點，深圳要對在深圳的港資銀行逐步增加營業網點。香港有很多爲中小企業服務的銀行，要積極引入深圳。這些銀行懂得中小企業經營活動，收取利息高，抗風險能力強。深圳要支持香港銀行將業務延伸到在深的港資企業和深圳本地企業。2· 爭取申辦兩地銀行間同業拆借市場。人民幣和港幣跨境流通，爲深港銀行間開展同業拆借業務提供了貨幣基礎。兩地銀行同業拆借業務需要根據市場條件和技術條件分步推進：首先是開展深港銀行間港幣同業拆借業務。隨著深港票據聯合結算系統的完善，雙方需要支持和鼓勵深圳商業銀行開展港幣票據承兌、貼現業務，培育港幣票據市場；其次是擴大人民幣在香港流通範圍，完善現鈔流入香港及回流深圳的渠道，逐步允許香港銀行經營人民幣離岸業務，時機成熟時開辦深港銀行間人民幣同業拆借業務；三是在資本項目基本實現可兌換的條件下，建立深港外匯同業拆借市場，開展世界各主要貨幣的拆借業務，並將深港同業拆借市場聯網互通。3· 促進兩地商業銀行之間合作和滲透。兩地銀行間滲透是兩地銀行合作的重要標誌，主要包括下面幾條渠道：(1) 股權合作。股權合作有兩個方面：一是關注香港中小銀行並購重組的新動向，支持深圳銀行和大型企業走出去，收購和參股香港中小銀行；二是中資銀行和香港銀行合資組建新機構，例如深港銀行合組信用卡中心等。(2) 業務產品上的合作。涉及深港兩地的票據承兌貼現、應收賬款融資、國際保理、設備抵押貸款、資信調查等業務需要深港雙方的合作。隨著深港兩地人員往來激增，兩地銀行需要爲跨境旅客、商務人員提供跨境銀行服務，有針對性地拓展銀行卡、消費信貸、投資理財等個人金融業務，促進跨境消費和投資置業。(3) 推行 QDII 方面的合作。隨著 QDII 的實施，銀行代客理財投資的範圍擴展到境外產品，目前階段香港是各家銀行投資的主要市場。而香港與深圳之間的地緣優勢和兩地金融機構的密切往來，深圳銀行在推行 QDII 方面具有先天優勢。(4) 機構網點與資金上的合作。零售業務通常是港資銀行業務發展的重點，但因機構網點少，港資銀行往往會借助深圳

銀行的網點開展業務，深圳銀行借此增加中間業務收入。港資銀行開展人民幣業務時，經常會遇到人民幣頭寸不足的問題，需要向深圳銀行借入人民幣資金。同時，深港兩地銀行還可以合作組織銀團貸款，為跨境基礎設施建設提供資金支持。(5) 推動“深圳通”與香港“八達通”的互聯互通。“深圳通”現時主要用於支付深圳的交通費，而“八達通”的應用範圍已經遠超過公交領域，成為小額消費除現鈔以外的首選工具。兩地電子貨幣的互聯和加強使用，除了可以達到降低現金支付的比例，減少偽鈔的流通和影響以外，還可以間接地促進與實現兩地雙幣同時流通，為中國的金融開放進一步積累經驗，為港元與人民幣的共存進行試驗。此外還可以提高兩地居民和企業用信用卡／銀行卡支付消費和採購的比例，增加支付便利，減少現金流通量。

4· 加快建立深港銀行合作協調機制。建立深港銀行合作協調機制包括兩個方面：一是政府間的機制，二是銀行同業間的機制。在政府機制方面，首先要成立專家小組，就深港銀行合作做出全面檢討和規劃，研究當前合作中存在的問題及解決方案；其次要儘快將銀行合作納入深港政府合作框架，建立合作機制，由專家小組和香港金管局定期召開聯席會議，就雙邊銀行關係進行對話。共同制定合作的具體步驟和方案，對需要國家支持的合作事項及時報請中央政府協調解決。在銀行同業方面，兩地銀行協會可以就兩地銀行交往中遇到的問題展開經常化、制度化的交流。

5· 推動深港銀行人員的交流。香港銀行和深圳銀行在經營上各有特色，雙方要開展全面業務，必須在信息和人員上加強交流。銀行的核心競爭力是人才，深圳銀行業要提高管理水平，必須不拘一格引入香港銀行人才，特別是中高級銀行管理人員，建議認可香港中高級銀行管理人員在港取得的任職資格。深圳銀行也要積極選派業務骨幹到香港交流、培訓，鼓勵優秀銀行人才參加香港“輸入內地專才”計劃。建議深港合作設立銀行從業人員培訓中心，聘請兩地專家授課，學習香港銀行業經營管理經驗，有目的地培養熟悉深港兩地銀行制度的中高級銀行人才。如果深港銀行人員交流計劃能夠實施，必能加快消除兩地銀行在制度、文化和觀念上的差異，加快深港兩地銀行合作的步伐。

——**深圳配合香港成為亞洲金融中心**。在香港所處的這個時區，亞洲金融中心花落誰家競爭激烈，尚不確定。新加坡、上海、東京、悉尼和香港都有機會。香港的優勢在於它地處東南亞中心地理位置，規範的法律體系、社會管制制度和市場化的經濟制度，最大的優勢是背靠中國大陸，依託中國經濟的增長和崛起。毫無疑問未來 10—20 年世界經濟的增長在亞洲，亞洲的經濟增長中心在中國。因此新加坡和香港的差距會越來越大，資本市場新加坡也無法和香港匹敵。香港最大的競爭對手是上海，

經濟增長反映在財富的增加，反映在金融市場。所謂金融中心是市場交易的概念，資金之間的交易形成市場，市場的主要功能就是定價，因為交易反映價值。如果香港能夠定價，香港就是世界金融中心，如果上海能夠定價，上海就是世界金融中心。國外市場和國內市場在香港對接和交易，就可以做大香港的金融市場，香港就會成為全球的金融市場，香港如果做起來，上海的機會就很小，做起來就難了。而香港國際金融中心能否形成，重要的前提就是香港要取得中央政治上的信任。而深圳要協助香港建成國際金融中心，然後借勢形成自己的東西。

——**香港盡可能使用人民幣定價。**香港應該做的是，除了已經開展的人民幣業務和發行人民幣債券，香港應該對 H 股股票進行人民幣定價，海洋公園／迪斯尼樂園的大型旅遊景點和星級酒店應該推出人民幣定價。這樣既方便內地人在香港的消費，更可以做大人民幣的規模，香港現在吸收人民幣存款餘額只有 240 多億，一旦採取上述措施，就會成倍增長，可以做到 2000 億規模。實現人民幣定價，香港的金融市場就和內地一樣了，金融市場就做大了。香港要借大陸的勢，放開人民幣，合法買賣 H 股，香港人民幣的體量就會是千萬億計。怎樣爭取？就是到國務院到北京去講，多見面，多公關，反復要求，不斷製造輿論。至於港深在金融合作下一步的發展，如果香港確實做到開展人民幣業務、發行人民幣債券、對 H 股進行人民幣定價和星級酒店人民幣定價這四個方面，兩地的融合肯定會進一步加強，因為允許 H 股人民幣買賣，肯定是深圳買賣最多。

——**深圳應發展成為港資銀行的集中地。**港資銀行法人機構一般落腳在滬京深三地，深圳應該扶持港資銀行在深圳發展，使其成為全國性的金融機構，類似于招商銀行和深圳發展銀行那樣的公司。一方面可以擴大深圳金融的影響和作用，另一方面兩地客觀上融為一體，可以借助香港國際金融中心發揮作用。重要的還是讓香港的中小銀行在深圳發展壯大，深圳市港資銀行最多的，如香港大興銀行、中信嘉華銀行等，能來的都來了。金融中心也是市場的概念，金融中心一定是金融機構密集的地方，深圳這麼小的地方，金融機構這麼多，而且都有很大的成就，比如招商銀行、平安保險公司、深圳發展銀行、平安銀行等，這才是深圳金融的核心競爭力所在。

第四部分：簡要說明

在訪談過程中，受訪者談到了建構“港深都會”的必要性和可行性，談到了建構“港深都會”需要克服和解決的主要障礙和問題，也談到了建構“港深都會”需要採取的策略和措施。但是“港深都會”具有很大的特殊性，正如有受訪者所指出的那樣：構建“深港都會”可能是有理論的，但是“實踐的案例”似乎是沒有的，是“史無前例”的。這就決定了建構“港深都會”是一個艱巨複雜而又長期的過程。在訪談過程中，一些主要問題和內容屢屢被受訪者提及，現歸納如下：

——深圳政府機關官員和專家學者對建構“港深都會”更多的是認同，來自北京的則更多的是質疑，儘管這種質疑的著眼點也是如何更好地建構“港深都會”，但表明這個問題既敏感又複雜，需要進一步深入和全面地研究，也表明建構“港深都會”需要得到中央的理解和支持。

——建構“港深都會”既是香港和深圳兩個城市之間的事情，更是國家和區域經濟範圍內的事情，涉及到中央的戰略安排，大珠三角以及泛珠三角區域經濟發展的總體佈局和走向，需要總體考慮利益格局，形成共識。如果在國家和區域經濟佈局中無法準確定位，憑靠兩個城市的努力，建構“港深都會”將面臨很大的挑戰和障礙。

——兩地過去 20 多年的合作是建構“港深都會”的必然過程，但是著眼於建構“港深都會”的目標，兩地的合作必須有質的飛躍，僅靠市場的力量是不夠的，行政力量必須通過合理的方式對合作起到促進和推動作用。“港深都會”是在一國兩制前提下的“有機生成”，市場的力量仍然是主導力量。但是市場機制要想更好地發揮作用，需要行政等非市場力量的支持和引導，因為目前行政限制在一定程度上成為市場發揮作用的制約。一國兩制、跨境合作、兩種不同法律體系之間的合作等等因素，使得港深雖然屬於同一個主權國家，但是合作並沒有變得簡單，反而變得複雜，對此應該有足夠的重視。

——建構“港深都會”的關鍵，一是基礎設施以及城市功能的對接；二是社會體制和管理制度的對接。比較而言，前者相對容易，後者則是一個很大的挑戰，因為制度慣性和思維方式差異的存在，增加了不同社會制度體系之間的對接和彌合的難度，遠不如靜靜領域合作那麼簡單。因此需要兩地的高智慧。

——港深兩地的要素流動體現為不對稱性。即香港進入深圳比較容易，而深圳進

入香港則受到很多限制，儘管這可能是一種常態，但是兩地應該盡可能減弱這種非對稱性，形成對等的要素流動。正如有受訪者指出的那樣：經濟一體化追求的是利益最大化，涉及到產業分工和合作，更多的是企業的市場行爲；區域一體化追求的是成本最小化，涉及到體制和機制的銜接，更多的是政府行爲。要素流動的相對自由和較理想狀態，更多的是政府的責任。港深兩地要素流動的另一個問題是要素流動的低端化，即一般貨物流動比較容易，而人員、資金以及與信息技術有關的高端要素的流動則受到很大制約，解決這個問題需要有所突破，也需要中央更大的支持。要素流動的盡可能自由是“港深都會”形成的重要的支持力量，因此促進要素的自由流動是港深合作長期而艱巨的任務之一。

——兩地的行政力量存在著一定的不對稱性。深圳是強政府，香港是弱政府。即深圳行政力量對經濟幹預較多，而香港政府則是對經濟積極不幹預。這種不對稱性，某種程度上會增加兩地合作的社會和制度成本，兩地需要尋求合適的方式，盡可能降低這種成本。

——兩地在某些領域存在競爭，但是從總體上則是合作大與競爭。從兩地的局部看可能存在競爭，但是兩地合起來共同對外，則是合作。即使存在局部競爭，也會逐漸轉變爲“競合”，以目前的發展狀況來看，港深是一榮俱榮一損俱損的關係，和則兩利，損則兩傷。兩地的實業界需要對此有正確的認識，兩地的政府需要以長遠眼光，妥善協調和解決競爭問題。

——建構“港深都會”需要確定合適的突破口並儘快實現突破，港深合作說得多做得少，很多合作項目議而不決，已經對兩地民衆的心理預期產生了負面的影響，也使國家很難下決心對兩地予以必要的支持，港深合作的突破，可以對中央和兩地各階層予以正面的信息傳達和輿論引導，營造良好的氛圍，促進“港深都會”獲得實質性的推進。