

加速粤港经济整合 打造世界级珠三角都会区

专题报告之二

《珠三角企业与行业协会访谈报告》

智经研究中心委托综合开发研究院（中国·深圳）进行

2008年10月

目 录

第一部分：简介	1
第二部分：研究方法	2
一、访谈范围与对象	2
二、访谈方式与时间安排	2
三、访谈中遇到的问题	2
第三部分：访谈结果	3
一、受访者对粤港要素流动的看法	3
1、人员流动	3
2、货物流动	4
3、资讯流动	4
4、资金流动	5
5、跨境交通设施	5
二、受访者对粤港产业合作的看法	6
1、合作障碍与问题	6
2、合作重点与领域	8
三、认知与诉求	12
1、对“珠三角世界级都会区”提法的认识	12
2、对珠三角都会区的诉求	13
3、机遇与挑战	13
四、具体问题与建议	14
1、合作架构	14
2、发展定位	15
3、整合模式	16
4、产业协作	18

5、基础设施建设	18
第四部分：受访单位的特征	19
一、企业性质	19
二、地区分布	19
三、企业规模	20
四、行业分布	21
第五部分：总结	22
附录 1：企业访谈辅助问卷.....	23
附录 2：企业/协会访谈提纲.....	26

第一部分： 简介

企业作为经济社会活动的重要成员之一，是创造社会财富的主体单元，在经济发展中起着主体作用，并成为区域经济合作与发展中不可或缺的角色。《加速粤港经济整合，打造珠三角世界级都会区研究》课题属于区域发展合作的范畴，区域发展合作在很大程度上将落实并服务于企业层面，因此企业的需求、期望与建议成为本课题的重要组成部分。根据课题研究的计画和需要，为收集企业及其部分行业协会对粤港合作中存在的各种问题的看法，深入了解珠三角地区企业对粤港整合中的期待与需求，课题组对珠三角区域内相关企业及行业协会进行了深度访谈，主要从以下几个方面进行：（1）深入了解企业、行业协会和商会在粤港澳之间运营中存在的要素流动中存在的问题；（2）粤港产业发展规划与协调合作等方面存在的障碍与问题及其对企业的影响；（3）企业、行业协会和商会对打造大珠三角世界级都会区愿景的感知、评价以及基本诉求。在此基础上，形成《珠三角企业与行业协会（商会）访谈报告》专题报告。

为了达到预期的访谈效果，我们采用了多种访谈方式，包括登门拜访、小型座谈会及电话等，并结合辅助问卷等方式。本报告力求客观、准确、真实地反映企业界、行业协会对有关问题的见解、看法以及其诉求与愿景，力求从不同角度对一个具体问题进行全面地审视，以促成政策建议上的最佳选择，并体现到最终的总体研究报告中。

本报告共分五个部分：第一部分是简介；第二部分是对访谈方法的介绍；第三部分是访谈结果,主要内容包括：受访者对粤港要素自由流动现状的评价，受访者对粤港产业合作的评价，受访者对珠三角世界级都会区的认知与诉求；第四部分为受访单位元的特征；第五部分是是次访谈的一个总结。

第二部分：研究方法

一、访谈范围与对象

为提高访谈效果，增强访谈代表性，本次访谈针对广东省珠三角九个城市的企业和行业协会开展，包括广州、深圳、珠海、东莞、佛山、中山、江门、肇庆和惠州。企业所属行业包括传统制造业、高新技术产业、能源与基础设施产业、商贸物流业与金融和专业服务业等。访谈对象主要集中在企业的决策者和中高层管理人员、相关部门负责人和业务人员，包括：董事长，董事，CEO、副总裁、总裁助理、财务总监、市场总监、设计总监、行政总监、技术研发总监、人力资源总监、品质总监、公关部长、办公室主任、或相同级别不同岗位的工作人员，共计约 100 位企业人士。行业协会包括银行业协会、保险业协会、物流业协会、平板显示协会、电脑行业协会、家电协会、机械协会、燃气具协会、纺织协会等。

二、访谈方式与时间安排

为提高工作效率和访谈效果，本次访谈综合采用了多种方式与企业界人士进行交流，包括登门拜访、小型座谈会及书面、邮件等意见交流方式。具体访谈工作安排在 2008 年 4 月至 6 月间进行。

三、访谈中遇到的问题

首先是企业的选取比较困难，企业的回应率较低，原因之一是很多企业 with 香港没有业务往来，没能切身感受粤港之间的经济往来的便利性问题，因此对“珠三角世界级都会区”及“粤港要素流动”没有具体的意见和建议，另外企业的负责人认为“珠三角世界级都会区”这个问题过于宏观，对有些问题不熟悉，没有深入的思考而难以回答，导致回复的效率不高。再有，部分企业和协会人士接受了访问，但不愿详谈，可能担心个人利益和单位利益受损。

第三部分：访谈结果

一、受访者对粤港要素流动的看法

1、人员流动

1.1 办理签证

对办理港澳通行证，大多数企业界人士认为仍然存在诸多不便，对申请办理人员的户口等方面还存在很多限制，主要表现在商业签证门槛高、签证时间周期长、多次往返要求高等，访谈过程中的主要观点有：

- 商务签证办理难度比较大，目前主要是按照企业的纳税量给指标。企业赴港从事商务活动人员只能申请办理个人自由行签证；大部分员工都是外来劳动力，并不具有珠三角本地户籍，因此他们必须回到原籍，难以在广东办理赴港签证，严重制约了这部分人的赴港商务活动。
- 目前赴港澳的个人游签证申请并未对所有国内居民开放，部分企业员工很难赴港从事商务活动，有些前往香港从事商务活动时只能花高价钱通过旅行社代为办理。
- 赴港从事商务活动时间上具有很大的机动性，有时过去甚至当天时间就把事情办完了，没必要在香港逗留过夜，特别是深圳的企业，通常需要频繁地往来于深圳与香港之间，早上过去，晚上即可回来，可以免去在香港逗留的高额花费。但因为签证的问题限制，无法实现多次往返。
- 目前申请两地车牌照门槛太高，没有两地车牌，往返香港很不便利。

1.2 通关

多数受访企业认为通关手续繁琐、通关时间长，主要看法有：

- 在一国之内存在如此高门槛的通关手续实属罕见，目前的通关门槛甚至比国与国还高，如欧盟，各国之间通行已经完全没有障碍。
- 除了深圳湾口岸，粤港之间口岸大多采取“两地两检”通关模式，直接影响了通关效率，部分口岸的两地海关检查站距离相差较远，又缺乏交通工具，只能步行，给人们带来极大不便。
- 在通关速度上通常还需花上数十分钟甚至一个小时以上，特别是节假日等高峰期，等待通关的人群排起了长龙，因此有必要采取一些灵活的措

施，根据人流量适当增加通关查验通道，以提高通关速度。

- 现在科技已经如此发达，还沿用落后的纸质通关手续，有点跟不上时代了，能不能充分利用现代科技，使用一些比较先进的通关模式，比如采取卡片式通关证，在 e 通道直接刷卡就可以了，不仅方便了大家，也符合现在的节约型社会的要求。

在去年所做的《构建“港深都会”》报告中，四成的受访市民认为可忍受的最长通关时间为 15 分钟以内，而实际上，通常的通关时间远不止于此，很多被访企业和协会负责人反映在口岸通关的等待时间大多在半个小时以上，遇到节假日等高峰时间可能会达到一个小时甚至两个小时以上，而且这种等待大多集中在香港海关方面。这直接影响到商务人士赴港的次数。此外，在采取何种通关的建议上，几乎所有的被访企业人士都认为，应该采用电子自助查验通关的方式。

2、货物流动

关于粤港两地货物流动，企业界人士重点关注的是通关成本、通关速度、运输等方面，35%的受访者认为运费高，32%的受访者选择了道路拥堵影响物流，另有19%选择通关效率低、手续繁琐，14%认为物流服务不发达。在访谈过程中对粤港货物流动的主要看法有：

- 运费上涨过快，企业成本压力太大，交通堵塞非常严重，货物交货有时不及时。
- 珠三角虽然港口、机场、公路非常发达，但物流企业与制造企业互动不够，缺乏龙头物流企业，高端物流服务还不很发达。
- 一些物流企业认为市场处于无序竞争，经营面临困难。

3、资讯流动

在粤港企业合作方面，通畅的资讯和资讯沟通有利于加强两地企业间的合作。目前沟通管道的缺乏影响两地企业和行业协会的资讯交流，主要看法有：

- 行业协会作为一种仲介组织，本应为企业合作起到牵线搭桥的作用，但目前我国的行业协会并未充分发挥其应有的作用。在国外来讲，行业协会权威性，对整个行业的管理等方面，力度非常大。在国内，目前基本上来讲，

都是处于收收会费、一年吃吃饭的现状，协会的作用没有真正得到发挥。

- 加强行业协会作用的建议：第一，行业协会之间应当有个定期的交流，组织双方的会员互相访问，牵线搭桥、推动一个产业的发展。政府之间的经济交流和访问等，也应当邀请有关行业协会的代表参加。提升行业协会的地位，充分发挥行业协会的作用。第二，应当给予行业协会一定的港澳通行证的商务签证指标，至少要保证秘书长，还有副会长的商务签证指标，便于双方的往来和交流。
- 企业都清楚香港的专业服务有优势，但是不知道怎么利用，缺乏这方面的资讯，没有宣传和指导，有些很多表达很想利用香港的金融、会计、法律等服务机构。

4、资金流动

对于粤港两地间的资金流动，主要看法有：

- 行业主管部门与审批部门过多，资金结算程式相对繁琐，建议加大两地合作力度，加强政府协调组织力度，加大对港资/澳资进入内地的支持力度，增强政策配套措施，提高各项审批效率。
- 两地互设银行太少，货币流通不畅，内地仍然实行外汇管制，使得部分企业无法在两地间自由地调拨资金。

5、跨境交通设施

对于粤港跨境交通设施，主要的看法有：

- 现在内地与港澳在口岸、公路、桥梁、隧道、城际轨道、港口、机场的规划建设方面很有远见，目前已逐步完善并进入高速通行阶段，有效提高了两地人员和经贸往来。
- 珠三角与世界上其他都会区——如东京都会区、伦敦都会区——相比，无论是货运还是客运，珠三角地区依然是以公路运输为主，难以适应目前经济发展对快速化交通的需求。在当今的资讯化社会，时间变得越来越宝贵，时间成本也越来越受到企业的重视，国外发达的都会区在轨道交通建设上快了珠三角几十年，目前珠三角以公路为主的出行方式，大运量、快速、清洁的轨道交通的发展严重滞后。

- 多数希望发展便捷的轨道交通，非常赞同珠三角城际轨道交通规划与建设，认为越快越好。
- 中山与珠海企业反映，去深圳、香港真的很不方便。连接两岸的主要交通就是绕经虎门大桥，但实在太远了，直线距离才几十公里，绕这么个圈子得花上数个小时。希望尽快建设联通两岸的桥隧，而不是空谈是建港珠澳大桥还是深中通道，讨论来、讨论去浪费了不少时间。无论是建设港珠澳大桥还是连接深圳和中山之间的交通联络线，对珠三角西岸的企业来说都是个利好。
- 不管哪一个城市的交通规划，都应该与相邻的城市进行沟通。未来珠三角一体化，肯定要通过交通形式上，至少这方面要一体化。但是可能现在很多城市自己做自己的，做完以后发现跟另一个城市想法不一样，实际上造成投资浪费、成本浪费。
- 构建都市区各城市需要进行规划整体协调，如地铁、轻轨要向周边城市的延伸，相邻城市在规划上一定要统一，珠三角经济一体化需要交通网络一体化。

大部分受访企业认为珠三角地区交通发展迅速，基本满足了企业目前的交通需求。但随着经济的快速发展，已有的一些交通线路即将达到饱和状态，需要规划建设新的交通基础设施来缓解目前的部分交通紧张状况，并为满足未来珠三角地区经济发展的长远需求做好准备。

二、受访者对粤港产业合作的看法

1、合作障碍与问题

“前店后厂”合作模式创造了粤港 30 年的繁荣发展奇迹，在新的发展时期，粤港需要在服务业领域开辟“前店后厂”合作模式。地方利益阻碍了珠三角地区的分工与合作，珠三角经济的进一步发展需要各城市找准自己的位置，抛弃过去狭隘的地方主义思想。访谈过程中涉及粤港产业以及珠三角内部产业合作的主要看法有：

- 过去三十年，港澳地区与珠江三角洲地区在制造业领域自发形成了“前店后厂”的经济合作模式。充分利用了两地的互补优势，实现了强强联手，

促进了两个地区经济的迅速发展。使得珠三角迅速发展成为我国最发达的区域之一，并成为区域合作模式的成功典范。

- 粤港“前店后厂”模式是在特定条件下形成的，在特定条件下促进了粤港经济的共同繁荣。香港制造业在 1970 年代取得了巨大的发展，随着国际经济形势的转变，香港开始探索第二次产业升级，大量的制造业需要向外转移。1978 年珠三角地区率先对外开放，毗邻港澳的珠三角凭借其天然的区位优势在香港产业转移过程中抢得发展的先机，取得了巨大的经济成就。正是广东抓住了这个发展的机会才使得广东取得了今天的成就。
- 目前珠三角地区在历经 30 年高速发展后已经成为世界制造业基地，原来的粤港制造业“前店后厂”模式开始难以维持。目前珠三角地区希望大力发展生产性服务业，而香港在服务业领域具有绝对的优势，因此需要从以前的制造业“前店后厂”发展到服务业的“前店后厂”。
- 在利用香港商贸资源走向国际市场存在的障碍，第一个是两地交流会太少，第二个是货物运输及过关时间长。在利用香港金融、会计、法律、知识产权和会展等专业服务资源上存在的主要障碍，是香港的专业服务机构在大陆缺少办事处等机构。
- 国内专业服务机构监管架构中，政府机构是主角，专业协会的职能受到很大限制，同时两地法律政策、会计制度等方面的不同，导致双方往来之间的法律法规依据不同，造成操作上的不方便。
- 珠三角是中国经济改革开放最早获利的地区，也是中国改革开放前二十年经济发展领头羊。但是，最近这几年经济发展势头出现暂缓现象。整个区域产业结构的调整缓慢、被动，制约了发展。其中，珠三角各城市之间一直未能建立起紧密的经济合作关系，各自为政是珠三角地区发展滞缓的主要因素之一。
- 一珠三角的概念虽然在1978年就提出，但一直未有真正将整个珠三角进行认真的定位，珠三角各个城市虽然同属广东省，却没有建立更为紧密的合作关系。以前的粤港合作，最早是香港的制造业向珠三角转移，这方面合作还是不错的。这是前二十年的发展，但是现今的合作已经不能跟上目前的形势。
- 以长三角为例，长三角各个城市相对珠三角来讲属于跨地区的合作，大家

分属于不同的省市，但合作却比珠三角各城市紧密。从1997年开始，长三角已建立起协调和沟通的机制，包括不同层次的工作会议，比如“副省长、市长级别的沪、苏、浙经济合作与发展座谈会”、“长三角16城市市长级别的长三角城市经济协调会”、“长三角各城市政府部门之间的协调会”，广东则从来没有，到现在也是各干各的。这种协调的结果，促进了区域整体经济和社会的发展，使长三角的经济发展更为迅猛，经济增长持续快速，区域人民生活水准差距拉近，社会进步显著。如今交通储值卡在长三角很多城市可以互通，上海人可以在无锡、杭州等地乘坐公共汽车时刷卡缴费；宁波人、无锡人、苏州人可以拿着在当地考取的证书到上海求职；苏、浙、沪旅游界达成的相互面试时“无障碍旅游”的共识；上海、杭州、苏州还在讨论共同制定轻轨交通规划。长三角跨省市都合作得比珠三角好。

- 金融界的企业看好珠三角金融业发展。香港、广州、深圳这三个城市发展金融业，应当说是各有特点的城市，因为香港、深圳金融产业链及市场要素比较完整，整个金融产业配套服务也比较完善。包括有资本市场、资金市场、保险市场，期货、黄金都有，资金市场还包括外汇市场，特别黄金市场，虽然我国黄金市场在上海，但上海是白市，深圳这边是夜市。夜市做的实际黄金交割量占全国90%，因为我们的夜市正好对着纽约的白市，利用了一个时间差，所以实际的黄金交割量在深圳是最高的。

2、合作重点与领域

2.1 发挥协会作用

粤港行业协会之间应加强沟通交流，建立定期会晤机制，为两地企业资讯互通和业务合作起到沟通桥梁作用，同时收集两地企业的心声反映给相关政府，真正起到行业代言人与发声机的作用，主要观点有：

- 目前行业协会作为行业的代言人，并未充分发挥作用，也没有为本行业企业起到应有的牵线搭桥的作用，因此粤港两地产业合作可以将行业协会作为一个重要的沟通协作管道。
- 行业协会之间应当有个定期的交流，组织双方的会员互相访问，牵线搭桥、推动一个产业的发展。政府之间的经济交流和访问等，也应当邀请有关行业协会的代表参加。提升行业协会的地位，充分发

挥行业协会的作用。现在的状况是中国的行业协会远远没有起到应有的作用。

- 政府应该为行业协会主要负责人在赴港交流方面提供一定的便利，如给予行业协会一定的港澳通行证的商务签证指标，至少要保证秘书长，还有副会长的商务签证指标，便于双方的往来和交流。目前大多数行业协会负责人依然用的是个人自由行签证，严重制约了两地行业协会间的交流与合作。
- 提高行业协会专职人员的整体素质，通过调查研究本行业遇到的各种问题，向政府主管部门反映。行业协会是最熟悉本行业情况的群体，因此他们有条件对本行业进行深入研究，发现存在的问题并做出合理的预测。一方面可以为本行业企业做指导，另一方面可以向相关政府部门汇报，在适当的时候也可以向政府争取对该行业的政策支持。

2.2 服务业

- 香港在高端服务业方面相对广东有绝对的优势，虽然CEPA的实施放宽了香港服务业进入内地的门槛，但效果并不明显。粤港合作目前阶段应重点转移到粤港服务业合作领域，通过制定相应的政策尽早引进香港的服务业。
- 自从2003年内地与香港签署CEPA协议以来，并未出现香港服务业在内地大举开疆扩土的现象。有服务类企业表示当时确实感受到了巨大压力，以为狼来了，因此他们的市场竞争意识加强了，懂得了市场运行规则。但实际上对我们制造业企业来说，希望尽快引进香港的优质服务业，增加可选物件。
- 在利用香港金融、知识产权、法律、会计和会展等专业服务资源方面，有企业认为主要的障碍在于香港服务业企业在大陆没有分支机构或分支机构太少。准入门槛高，使得香港满足相应条件的机构屈指可数。

2.3 科技

对于粤港科技合作，企业界存在一定的分歧，主要是因为有些企业界人士并不认为香港有真正意义上的高科技，正反观点有：

- 1997年以后，董建华一开始在发展科技方面还有些动作和力度，到了后面越来越弱。如香港研发和投入占GDP的0.4%，远远低于整个大陆的平均水准，深圳是1.2%左右。所以你怎么跟他合作，合作什么呢？香港有一点和科技有关系的就是科技谘询，香港没有自己的科技产业。因此粤港合作应充分发挥两地的优势，重点在于实现香港服务业与广东高科技产业及制造业的合作。
- 表面上香港没有科技，但香港的几所大学，在世界上比我们北大、清华还排得还靠前，科技力量也很强。因此提出建设“深港创新圈”还是有一定基础的。

2.4 金融

金融合作始终是产业合作中的重中之重，如何实现互利共赢是粤港金融合作的主要目标，其合作模式与合作水准有待创新和提高，同时金融合作也是企业界普遍关注的。主要看法有：

- 深港证券合作是一个根本性长期的合作，短期内不可能。认为港深两市合并的建议，短期内是不可能的，因为港交所是上市公司制，深交所是会员制，法律上有冲突。但可以逐步放开股票市场，允许内地居民投资香港股市，也可以允许香港市民投资内地股市。
- 在金融行业方面，广州与深圳争得很厉害，甚至一个城市直接将另外城市的金融政策拿过去改动一下抬头就变成自己的政策发下去了。广州的官员提出要把深交所迁往广州，区域竞争大于合作。
- 认为人民银行对香港的货币清算系统已经建成了，而且是非常好的，但希望不仅是美元，还要包括港币、欧元清算，下一步清算希望央行有更大动作。
- 保险同业协会认为，保险这一块是属于受到法律的限制，产品还不能卖到香港，香港产品也不能卖过来。所以在合作上，包括我们国家的CEPA，真正涉及到金融这一块的开放不多。CEPA里面涉及到保险的开放，实际上三个方面：一个方面是涉及到香港本土的保险

公司进入大陆市场的问题。香港方面提出来，希望降低香港本土保险公司进入大陆市场的门槛，就是我们的《5、3、2规则》，50亿美元的资本金，30年以上的经营期限，在大陆设代表处两年以上才具备申请。因此有保险行业负责人指出：30年经营期限问题不大；设两年代表处也没问题；关键是50亿美元资本金，这个对香港本土的保险公司是一大门槛。虽然CEPA允许香港本土的保险公司结成同盟集团，或者是重组金融集团的方式进来。换句话说，你们合在一块有50亿我就认了，你就可以来了。因为单独都没那么大，包括台湾也不大，台湾50亿的也不多。所以实际上香港本土达到50亿美元规模的一家都没有。第二个就是开放香港到大陆来考取资格证书。包括专业资格证书、代理人资格证书、经纪人资格证书，原来的这几个考试都在保险业协会，头两年挺热，觉得还有点市场。截止去年底，香港在深圳参加考试取得保险代理人资格证书的有896人，最高峰就是2005年、2006年，就是CEPA刚开放，专业人士考取国内的保险从业人员资格，这个时候很旺，后来这两年有衰减，考了资格以后觉得没什么用。因为必须在深圳的保险机构来开展业务才有用，所以存在从业限制。

2.5 物流

加强粤港物流合作，大家比较关注的是如何协调好现有的港口和机场等物流设施，提高珠三角物流业在世界格局中的地位。主要观点有：

- 粤港物流经过多年的发展，目前在港口和航空方面都形成了多方格局，过度竞争态势明显。过度竞争将导致港口码头重复建设，目前珠三角地区在方圆百公里内聚集了香港、广州、深圳、珠海、澳门五大机场，还有大大小小几十个码头，构成了庞大的人流物流体系，如何协调好这些机场和码头成为未来珠三角都会区发展的关键。
- 在粤港港口的合作上，建议课题组好好研究一下纽约—新泽西的港口合作模式。物流企业负责人指出，粤港物流一体化，最好的办法就是开放，最大程度的、最大限度的开放本身就是一体化。最大限度让人

家进来，我们最大限度走出去；我们现在很多物流企业为了结算上的方便，就跑到香港，在香港设立了一个公司从香港开始做，和境外的结算变得方便了。

三、认知与诉求

1、对“珠三角世界级都会区”提法的认识

受访的大多数企业和协会对于打造珠三角世界级都会区的提法普遍能够接受并予以支持。对“珠三角都会区”（P.R.D Metropolic）多数受访企业认为在新的时期提出粤港融合的新目标是好的。区域合作与区域经济一体化是未来发展的总趋势，珠三角虽然东西两岸发展有一定差异，但 11 个城市发展水准都较高，具备一体化的条件。其主要观点摘录如下：

1.1 以前的“港深都会”提法虽然很好，但有点过于狭隘，珠三角应该作为一个整体发展成为一个世界级都会，这才有更大意义，而不仅是港深两地，打造世界级珠三角都会区，有望成为我国最大的都会，这在世界上也能发出更大的声音，因此非常赞同以整个珠三角作为一个整体来构建这样一个世界级都会区，这个提法非常有远见。

1.2 中国的行政区经济明显，各地各自为政，在产业选择、发展定位上时常难以互补妥协，导致各地产业类同，过度竞争，各地毫无特色可言，要想整合珠三角各地的诸侯，难度不小。

1.3 世界级珠三角都会区将大大提高大珠三角的整体竞争力，将与长三角共同成为中国最活跃的经济商圈，也将为企业带来更大的商机。

1.4 以香港、广州、深圳、澳门四大中心城市为核心的珠三角都会区的形成，将促进和带动珠三角的经济发展，在大量制造业的转移和改造的同时，发展现代服务业和物流业，将形成聚散中心，并起到带头作用。以四大中心城市发展珠三角卫星城市，通过发展地区特色产业带动区域性特色经济的发展，推动新一轮大发展。

2、对珠三角都会区的诉求

珠三角都会的建设对大多数企业来说是一个发展机遇，并希望将其纳入国家发展战略。主要观点有：

- 2.1 打造世界级珠三角都会区，一方面通过这一举措，可以大力宣传珠三角，共同打造珠三角这一世界品牌，另一方面有利于消除目前粤港之间要素流动的不必要的限制，既然是都会区的概念，那必然是走向同城化、一体化，可以通过加强粤港以及各市之间政府层面的沟通合作，真正做到优势互补，整个各种资源。
- 2.2 希望将世界级珠三角都会区纳入国家发展战略，因为中国打造第一个世界级的都会区，光靠粤港两地的力量恐怕难以实现，需要中央层面对一些方面进行协调，因为毕竟涉及一国两制，涉及香港事物的决策需要中央政府做出，因此，有中央政府的支援是珠三角都会区早日实现的重要保证，这样也更能发挥其作用。
- 2.3 通过打造世界级珠三角都会区，让珠三角带动周边地区发展，加强内地建设，共同走向世界。

3、机遇与挑战

打造世界级珠三角都会区，对于大多数企业来说是个利好消息，当然有部分企业可能考虑到市场竞争的激烈，也有个别企业提出了担忧。

- 3.1 一些企业认为，由于打造珠三角世界级都会区带来经济加快发展，同时建设专案多，给本单位提供了工作机遇，要为“广东建设”当好排头兵，为南粤发展做出贡献。
- 3.2 通过打造世界级珠三角都会区，可以形成在贸易、投资、资金、就业、人才流动等领域互相开放，形成了一个共同的大市场，各成员可以在更大的市场空间内发挥比较优势，进行分工合作，彼此受益，形成共赢局面。

- 3.3 打造大珠三角世界级都会区，给粤港特别是珠三角带来很多贸易往来，也使一个世界的经济平台，这对我们单位的运营带来了很大的商机，也对企业品质部门提高产品品质有重要推动作用。
- 3.4 随着经济发展条件的变化，打造世界级珠三角都会区无疑成为经济和社会发展的必然，相信以此带来的经济和社会效应，将使世界级珠三角都会区真正成为世界的焦点，对于企业的发展、业务推广，也将有里程碑式的意义。
- 3.5 打造世界级珠三角都会区，能扩大企业的市场空间，增进产品的销售量，但对于技术含量不高的企业，将面临更大竞争压力。

四、具体问题与建议

1、合作架构

在粤港合作机制建设上，目前已经形成了稳定的粤港联席会议制度与深港协商定期会议制度和政府高层定期会晤机制，就双方共同关注的一些问题举行磋商交流，但现有的这些沟通协调机制并不能满足粤港进一步的全方位合作的需要。关于加强两地政府合作的主要建议有：

- 1.1 关于粤港一体化，包括珠三角一体化，交通规划方面，不管哪一个城市的交通规划都应该以相邻的城市进行沟通。未来一体化，肯定要通过交通形式上，至少这方面要一体化。但是可能现在很多城市自己做自己的，做完以后发现跟另一个城市想法不一样，实际上造成投资浪费、成本浪费。
- 1.2 在区域合作方面，珠三角应该好好学习一下长三角，珠三角应该借鉴长三角的合作模式，建立市长联席会议模式，成立如“珠三角9城市市长联席会议”、“大珠三角9+2市长（行政长官）联席会议”的沟通平台，就交通规划、城市定位与建设、产业发展方向等大家共同感兴趣的问题

进行磋商。

- 1.3 在珠三角城市紧密联系机制上，目前最快最好的办法还是发挥广东政府的传统优势，由政府主导，汪书记应该冲在前头。否则的话，各城市的市长、市委书记想明白了再干，时间错过了，时机错过了。

2、发展定位

基于目前珠三角地区产业雷同和过度竞争，实施差异化（错位）的城市发展战略是许多企业提到的问题，主要观点有：

- 2.1 现在的城市都希望自己和香港一样，实际上这种城市的定位是错误的。在一个区域内城市的定位应该是有差异的，而不是说大家都一样。
- 2.2 大都市圈的问题实际上说了好长时间了，包括张德江书记在的时候也曾经讲过珠三角地区的城市要错位发展。“德江书记有讲过这个话，但是他这个“错位发展”到最后也没错起来。比如说，IT产业1小时的经济链问题等等，实际上都是城市间错位发展的问题，没有错起来。”
- 2.3 建议省委省政府挑头，“强制你干，坐下来谈，高密度的开会来谈，集中精力，就在这个问题上各个市委市政府先解放思想，摆正你的位置，走出差异化发展的方向。然后产业结构之间怎么互动，要素之间怎么流通，政策之间互相怎么配套，存在人为限制、存在门槛，这些都应该统统拆掉。先把思路对下来，把政策统一起来，然后才能开始做。不这样做的话，想等着珠三角各市的市委书记、市长都想明白了，然后大家坐在一块，机遇就会丧失了。”
- 2.4 广东目前是两个中心城市，“一个广州，一个深圳，搞得在省里开会争来争去，以后不要两个中心了，你都是一个圈中人就完了，还什么两个中心、三个中心的。你有你的优势，我有我的优势。大家互相怎么样能够协作起来整合资源，都是一个大圈里头，一个圈中人了，还弄两个、三个摆不平，政治上摆不平，经济上摆不平。这边深圳要搞一个金融中

心，然后广州他也要搞一个金融中心去，实际上这是资源的浪费”。

2.5 “目前更有不可思议的是，有人在广东开会就说，要把深交所搬到广州市去。这个深交所放在深圳和放在广州，现在这个时代有什么空间上的障碍？没有啊。地球村都是一个村了，空间障碍没有了。这里面就有一个本位主义、地方主义。这个事如果不从观念上解决问题，恐怕很难办。这个事如果要动，这个话只能谁说呢？建议省委出面来，赶快干，不能再拖了。先把你自己身边的九个城市资源先整合好，然后你再琢磨跟香港合作。你还没把这事整明白，你跟香港合作，实际上你是一盘散沙。换句话说，你的一个都市圈，不是个圈的概念了，是一个一个个体的概念了，一个个城市的概念了。那么，怎么样形成一个圈，是一个真正经济上大的都市圈，这个是需要省委来做工作。这个我想难度不应该大，当然有地方诸侯利益在里面，作为一个省内的九个城市和长三角三个两省一市的城市之间的合作，难度要小得多。在这个问题上，应当说珠三角比长三角大大的落后了一步。”

2.6 以“三来一补”发展起来的珠三角地区，产业结构基本雷同，都是低层次的贸易加工型制造业，但这为珠三角的后续经济发展打下了坚实的基础。珠三角经济的进一步发展，需要珠三角各市在产业定位上走差异化道路，防止过度竞争，增强珠三角整体竞争力。

2.7 目前珠三角实际上只有深港和广佛两级，珠澳目前并未形成发展起来形成三极鼎立，因此建议在珠三角都会区建设中，珠澳应找准自己的定位，并重点发展旅游休闲产业，弥补珠三角都会区在高端旅游休闲上的欠缺。

3、整合模式

针对粤港整合模式问题，企业界主流观点是应该建立不同层次的交流合作机制，特别是弥补和建立珠三角内部城市的合作沟通平台，优先整合珠三角九个城市，才会有效地与香港整合，主要观点有：

3.1 虽然目前有粤港两地政府层面的联席会议制度，但是具体到珠三角都会区，必须有各市层面的政府参与进来才能取得成效，毕竟许多具体的工作是由各市直接主导。有企业代表提到珠三角单个的各市与香港谈合作，因为不在一个政府层级，因此难以取得理想的效果，比如那怕就是深圳，由于深圳在经济总量和政府层级上与香港都不是一个重量级，因此香港在与深圳的合作中积极性不高。这就需要珠三角9个城市联合起来，组成更强大的力量来参与。

3.2 “大都会区”首先是大思路的问题，思路不大、格局不大、眼界不宽，这个“大都市圈”大不起来。“我们现在出现问题是圈内九个城市之间是互相之间竞争。你搞一个圈，我搞一个圈，谁也不愿意整合资源，谁也不愿意在某个方面当配角。实际上，从某种程度来看，配角就是主角，主角就是配角，这个思路要转换。怎么样能够先把这九个城市，别说深港、粤港，先把你自己的九个整明白了、活了、强了，你再跟香港谈，你才有地位，你才更有实力。否则的话，我们现在6千多GDP，香港1万多2万GDP，你跟他谈，可能难度比较大；但是把珠三角整合起来，去跟香港谈，这里面有一个经济实力的对抗和博弈。依靠珠三角自身的整体实力，包括GDP、包括高科技、包括人才，包括所有的力量要整合起来跟香港去合作，打造都会区才有基础，否则香港人不一定看得起你。因为大家都是经济主体，经济主体都有经济利益在里面，你没有一个实力的时候，就像一个农民跟个科学家谈判，谈什么？一个工人跟银行家谈，谈什么？不是一个量级，你跟他谈？所以首先把我们的珠三角先整合好，然后总量上去了，经济紧密联系程度，产业结构布局，包括产能，包括总规模很大，这个时候跟香港，就有的谈。”

3.3 “广、佛都市圈”从2000年提出至今已经整整8年了，目前应该讲仍然由于概念而无法落到实处。比如说，广州人到佛山置业如何解决子女教育问题、跨区域通信收费问题、就业问题，甚至两地交通问题。目前佛山的车辆进入广州需要缴纳10元的过路费，大家都知道，已经喊“都市

圈”，都一起一家人了，进来还得缴点钱，这些都是妨碍“广、佛都市圈”建设的壁垒，然而消除了这些，“广、佛都市圈”建设才能最终落到实处。这些也是开拓视野、建立大都市经济圈解放思想应该必须要解决的问题，不能自己将自己的手脚绑住。

4、产业协作

制造业前店后厂模式曾为粤港经济带来巨大发展，粤港服务业合作应该是现在以及未来合作的重点，也特别是在引进香港专业专务方面，应降低香港金融等服务业进入门槛，加强粤港服务业合作。

4.1 按目前保险业准入条件，香港本土的一家都没有，因此需要降低门槛。香港其他的保险公司，都是全球大的跨国保险公司在香港的分公司，或者是在大中华区的总部。就这些国际上的大品牌，他都够50亿了，他不需要以香港的名义拐弯接就进了，他们都是几百亿、上千亿美元。

4.2 加强香港金融、知识产权、法律。会计等方面法规、游戏规则的宣传推广，让珠三角加强对它们的认识 and 了解，增设关于香港专业服务的服务咨询机构，为企业提供一些服务指南之类的资讯。

5、基础设施建设

基础设施建设，尽快建设跨珠江通道和城际轨道交通。主要的建议有：

5.1 优先发展粤港澳三地的城际轨道交通，各类口岸增设扩大通关口，以加速流通，尽量减少通关手续的繁琐。

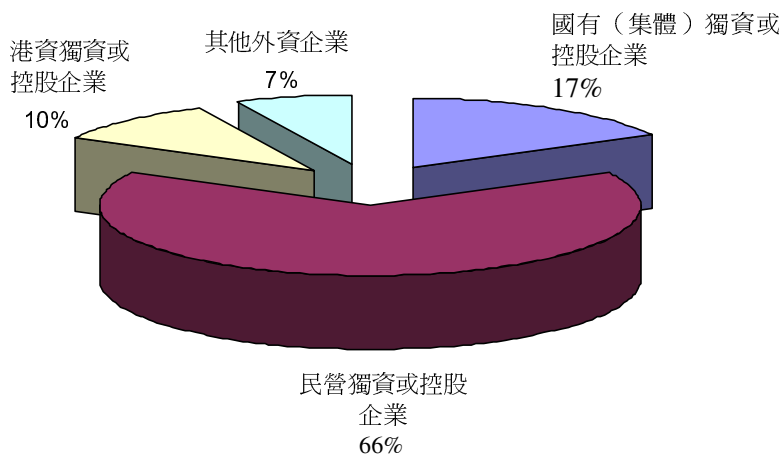
5.2 港珠澳大桥对于珠江西岸来说太重要了，但是三地政府老是在那里测算经济效益，有些社会效益是没办法通过经济手段来衡量的，因此，短时间内可能没效益，但长期来看社会效益会逐步显现出来，并对带动珠海、中山、江门等，甚至是西部地区的发展都有重要作用，因此希望像这样的大型公共基建能够加快建设进程。

第四部分：受访单位的特征

一、企业性质

在接收访谈的 101 家企业中，有 67 家是民营独资或控股企业，占 66%；有 17 家是国有独资或控股企业，占 17%；港资企业有 10 家，占 10%；另外，其他类型企业有 7 家，占 7%。在珠江三角洲地区，民营经济数量占据相当比重，各种性质企业的比例符合珠三角企业的企业结构特征。

图 1 企业的性质



二、地区分布

在企业的地理分布上，为增强企业的代表性，并考虑到操作的便利性，访谈企业的选择侧重于经济发展水准较高、企业较为密集的几个城市。因此，广州、佛山、深圳、东莞四地企业占据受访企业总数的 85%。本次访谈企业分布具体如下表所示：

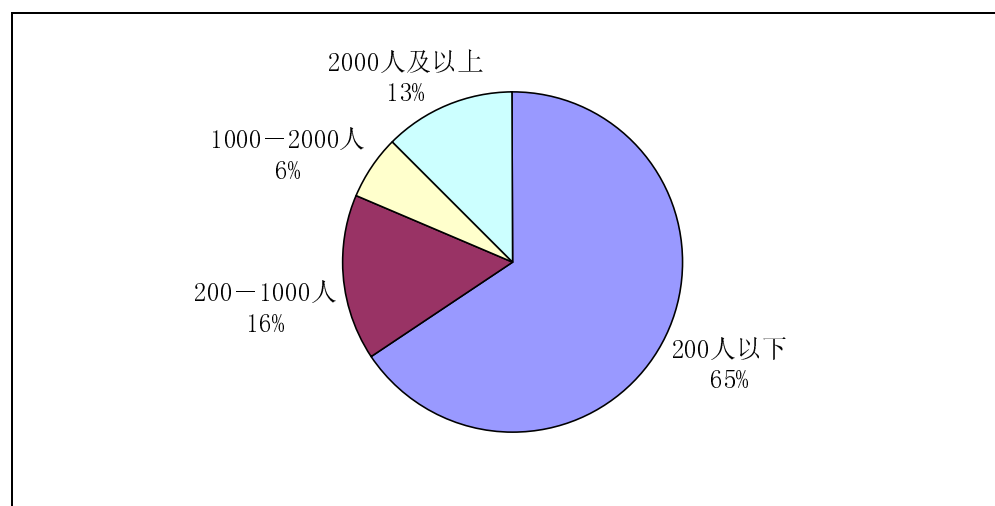
表 1 受访企业分布地区分布

所在城市	广州	深圳	东莞	珠海	中山	江门	佛山	肇庆
企业数量	25	30	20	5	5	5	10	1

三、企业规模

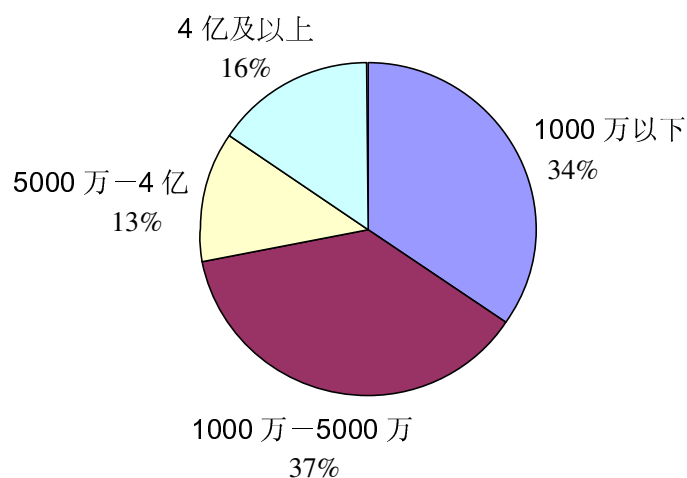
从企业员工数量来看，大部分受访企业都是 200 人以下的中小企业，共有 65 家，占总企业数量的 65%；员工人数在 200—1000 的企业有 16 家，占 16%；1000 人以上的企业共 19 家，占企业总数量的 19%。

图 2 企业的员工规模



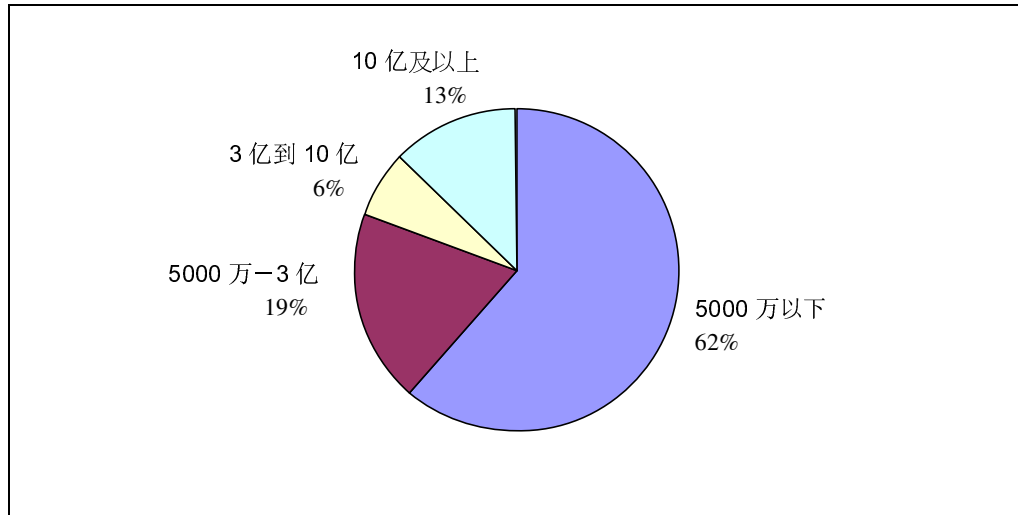
从企业资产规模角度来看，34%的企业资产规模在 1000 万元以下，1000 万—5000 万的企业所占比重为 37%，资产规模在 5000 万—4 亿和 4 亿以上的企业所占比重分别为 13%和 16%。总体来看，受访企业资产规模不大。

图 3 企业的资产规模



另外，从企业年营业额来看，62%的受访企业的年营业额在 5000 万以下，其次是年营业额在 5000 万—3 亿的占 19%，3 亿—10 亿及 10 亿以上分别占 6%和 13%。中小企业在珠三角地区企业中占主体，比较符合实际情况。

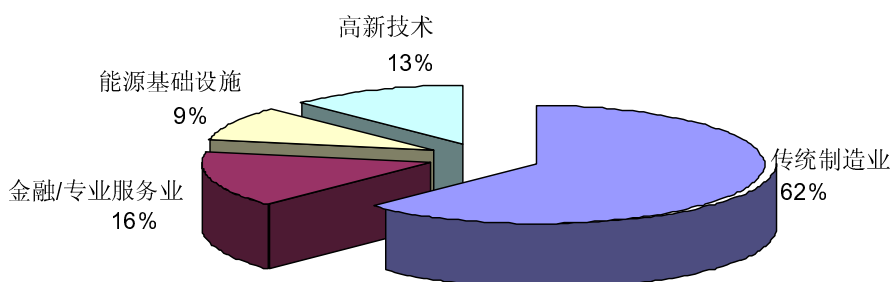
图 4 企业的年营业额



四、行业分布

在企业所属行业上，受访企业中有 62%的企业是传统制造业企业，这与珠三角作为世界制造基地相符，金融等专业服务类企业占 16%，另外，能源基础设施和高新技术企业分别占 9%和 13%，传统制造业企业在珠三角地区占据绝大部分。综合来看，珠三角地区除了深圳有少部分高科技企业，其他地区基本没有什么高科技企业，珠三角地区要从传统制造业升级到先进制造业和生产性服务业，面临严峻的挑战。如何鼓励企业实施自主创新，促进有自主知识产权的高科技企业的发展，是珠三角各城市面临的共同课题。

图 5 企业所属行业



第五部分：总结

本研究历经 3 个月时间，成功访问了近百家企业，了解珠三角企业界对打造世界级珠三角都会区的看法、意见和建议，并着重了解他们企业在与香港进行经济往来时遇到的在人员、货物、资金、资讯等方面的各种问题与困难，以及粤港之间如何分工合作，加强产业间的交流，为本报告最终提出缓解粤港之间要素流动的各种障碍及有针对性的政策建议提供重要参考。

大多数企业对粤港共同打造世界级珠三角都会区有较高的期待，并认为这将会对它们产生积极的影响。在粤港要素流动方面，还存在诸多不便之处，两地之间的合作首先体现在要素流动的通畅性上，因此希望在通关便利性、资金结算、企业和协会交流等方面能更很好满足企业经营和商务往来的需要。特别是珠江西岸的企业，它们对连接珠江两岸的交通建设有急迫需求，望能进一步拉近与东岸的距离。在产业合作上，引进香港的服务业对大多数企业来说是利大于弊，珠三角企业对香港金融、会计等专业服务存在具有很大的潜在需求。

大多数企业认为目前的粤港合作框架还不足以满足粤港共同打造世界级都会区的要求，因此希望粤港政府在合作上能够更加深入，特别是珠三角九个城市内部的合作进一步加强。很多企业建议省委、省政府直接牵头来对珠三角九市进行协调，以提高内部之间的合作，并进而与香港的协调与合作。这些价值的具体建议，可以给予总体报告的政策建议重要的参考与借鉴。

附录 1：企业访谈辅助问卷

一、受访企业的基本情况

1、企业名称、地址和职位

企业名称	
企业地址	
受访者职位	

2、企业所有制性质

【单选】

国有（集体）独资或控股企业	01	港资独资或控股企业	03
民营独资或控股企业	02	港资以外的外资企业	04

3、企业规模

(1) 从业人数

【单选】

200 人以下	01	1000 人-2000 人（以下）	03
200 人-1000 人（以下）	02	2000 人及以上	04

(2) 资产规模

【单选】

1000 万元以下	01	5000 万-4 亿元（以下）	03
1000 万-5000 万元（以下）	02	4 亿元及以上	04

(3) 年销售额/营业额

【单选】

5000 万元以下	01	3 亿-10 亿元（以下）	03
5000 万-3 亿元（以下）	02	10 亿元及以上	04

4、所属行业

【单选】

传统制造业	01	高新技术	04
金融/专业服务	02	商贸物流	05
能源基础设施	03		

二、粤港澳三地要素流动存在的问题

5、您认为签证方面存在什么问题？ 【多选】

商业签证门槛高	01	多次往返要求高	03
签证时间周期长	02	其他_____【请填写】	04

6、您认为过关方面存在什么问题？ 【多选】

关口过少	01	手续繁琐	03
过关时间长	02	其他_____【请填写】	04

7、您认为交通方面存在什么问题？ 【多选】

缺乏跨境交通	01	缺乏两地商务车牌照	03
轨道交通与口岸连接网路不发达	02	其他_____【请填写】	04

8、您认为在吸引香港/澳门人才方面存在哪些问题？ 【多选】

两地通行不便利	01	配套措施没有跟上（住房、就医、就学、社会保险）	03
薪酬过低	02	其他_____【请填写】	04

9、您认为在物流方面存在哪些方面问题？ 【多选】

通关效率低、手续繁琐	01	物流服务不发达	04
运费高	02	其他_____【请填写】	05
道路拥堵	03		

10、您认为在资讯交流方面存在哪些问题？ 【多选】

缺乏交流平台	01	网路、通讯衔接不好	04
赴港培训交流不便利	02	其他_____【请填写】	05
获取香港资讯不便利	03		

11、您认为粤港两地间的资金往来以及资金结算是否便利？ 【多选】

是	01	其他_____【请填写】	03
否	02		

三、产业合作方面存在的问题

12、您认为利用香港商贸资源走向国际市场是否存在哪些障碍？

【多选】

是	01	其他_____ 【请填写】	03
否	02		

13、您认为利用香港金融、知识产权、法律、会计和会展等专业服务资源是否存在障碍？

【多选】

是	01	其他_____ 【请填写】	03
否	02		

附录 2：企业/协会访谈提纲

- 1、 您认为两地间的资金往来存在哪些不便利之处？在资金结算及技术上有何问题？您有何具体建议？
- 2、 您认为粤港澳在通关、口岸建设、道路规划、配套政策及物流专业服务等方面存在哪些问题？在交流平台、资讯获取、网路通信衔接等方面有何建议？
- 3、 您认为利用香港商贸资源走向国际市场存在哪些障碍？
- 4、 您认为利用香港金融、知识产权、法律、会计和会展等专业服务资源存在哪些障碍？
- 5、 您对口岸、公路、桥梁隧道、城际轻轨、港口机场等基础设施规划与建设如何评价？对港珠澳大桥的功能和价值如何评价？您认为还需要规划建设哪些重要的路桥和基础设施？
- 6、 您认为行业协会能在粤港合作中起什么作用？加大发挥协会对行业的作用，您有什么建议？
- 7、 您如何评价打造世界级珠三角都会区？这对贵单位的运营会带来哪些机遇和挑战？