



《建構港深都會》

行政摘要

2007年8月

《建構“港深都會”》課題歷時8個月的研究，訪談了100位政府官員、專家學者、行業代表、50家香港企業、100家深圳企業、1000位深圳市民。目前已經完成《建構“港深都會”研究報告》總報告和六個專題報告：《建構“港深都會”深圳市民調查問卷報告》、《建構“港深都會”深圳企業和行業協會訪談報告》、《建構“港深都會”深圳政府官員和專家學者訪談報告》、《建構“港深都會”香港企業和行業協會訪談報告》、《建構“港深都會”香港政府官員和專家學者訪談報告》、《建構“港深都會”經濟效應分析報告》。現將本研究簡報如下：

一、“港深都會”最有可能成為中國第一個頂級的國際都會

應對經濟全球化和區域經濟一體化的挑戰，進一步推進港深經濟整合，建構具有全球競爭力的“港深都會”，正逐漸成為兩地政府、企業和社會的共識，且具備了必要性和可行性。

“港深都會（Hongkong-Shenzhen Metropolis）”是以“一國兩制”為前提，以跨境合作為基礎，通過實現港深要素流動的較理想狀態，帶動區域合作與發展，成為具有亞洲經濟指揮和控制中心重要功能、發揮中國經濟對全球經濟重要影響力的國際都會區，成為中國第一個頂級的國際都會。“港深都會”的特殊性主要體現為城市合作、區域合作、跨境合作、不同制度之間合作等特徵。

“港深都會”一定意義上是對港深經濟合作現狀的承認，建構“港深都會”是兩地發展的共同需要，主要目的是恢復和提升香港及深圳對珠三角以及“泛珠三角”的經濟帶動功能，成為區域發展的引擎，其國家戰略和國際戰略表現為向頂級世界都會區“衝刺”，成為國內外企業運作的重要的跨國總部平臺，成為亞太區域經濟的重要節點，承擔提升國家經濟質量的功能。

“港深都會”在國內三大都會圈中處於有利位置。在長三角、珠三角和京津冀三大中國都會圈中，大珠三角經濟總量、經濟實力最強，經濟效率最高。人口規模和人口密度已經達到國際大都會核心城市的規模和密度，“港深都會”的產業結構也最具世界城市的特徵。

與紐約、東京、倫敦三大國際都會相比，“港深都會”在經濟總量上存在較

大的差距，金融業規模較小，缺乏本土的大型跨國公司，未形成對全球經濟的控制力與影響力。儘管如此，“港深都會”在土地面積和人口規模上的優勢，產業結構與國際都會趨同的發展趨勢以及基礎設施建設的強有力保障，使得“港深都會”具備了與三大國際都會並駕齊驅的發展潛力。“港深都會”在中國的京津、上海、廣佛等四大都會中實力領先，有潛力成為中國第一個世界級的大都會，但兩地需要進行進一步的經濟整合，以充分發揮互補性。

二、實現要素流動的較理想狀態是建構“港深都會”的關鍵

實現要素流動的較理想狀態是建構“港深都會”的基本目標，也是“港深都會”形成的基本特徵。經濟學上要素流動的最優狀態是兩地人員、資金、商品、資訊和服務等要素的完全自由流動，這在目前狀況下不可行，因此港深應該尋求要素流動的較理想狀態，即在“一國兩制”的政治和法律框架下，促進兩地商品、資金、勞動力（包括自然人）、資訊和服務較目前的狀態更自由地流動，這種較理想狀態雖非經濟學上的最優，卻是政治和現實上的最優。

建構“港深都會”的目的，就是希望在港深兩地的經濟發展過程中達到資源共用、優化配置，功能互補、聯動發展、利益均沾，從而增強兩地的競爭力。這一目標能否順利實現，需要一系列的制度性安排和社會各界的共同參與，這些政策、措施、安排都是手段，最終將作用於兩地間各類要素流動上，通過兩地要素流動狀態的改善，實現兩地人員、資本、商品、資訊和服務的自由往來，提高“都會”內資源配置的效率和產出，進而提高“都會”經濟發展的繁榮程度和在全球的城市競爭力。因此，“港深都會”概念的精髓，其實是祈望增加兩者的高效率雙向流動，使兩地在宏觀發展和微觀運作上互補互惠，在全球一體化、區域化下達至比單獨運作更大的收穫，此概念並不是要求港深兩地實質“同城化”或社會生活的“一體化”。

目前港深要素流動的總體現狀與較理想狀態之間存在著較大的差距。在人員流動方面，存在著嚴重的不對稱，表現為深圳人員進入香港受到很大限制，深圳戶籍和常住居民並未得到便捷的安排，港深之間的高端商務活動未得到充分的重

視（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。

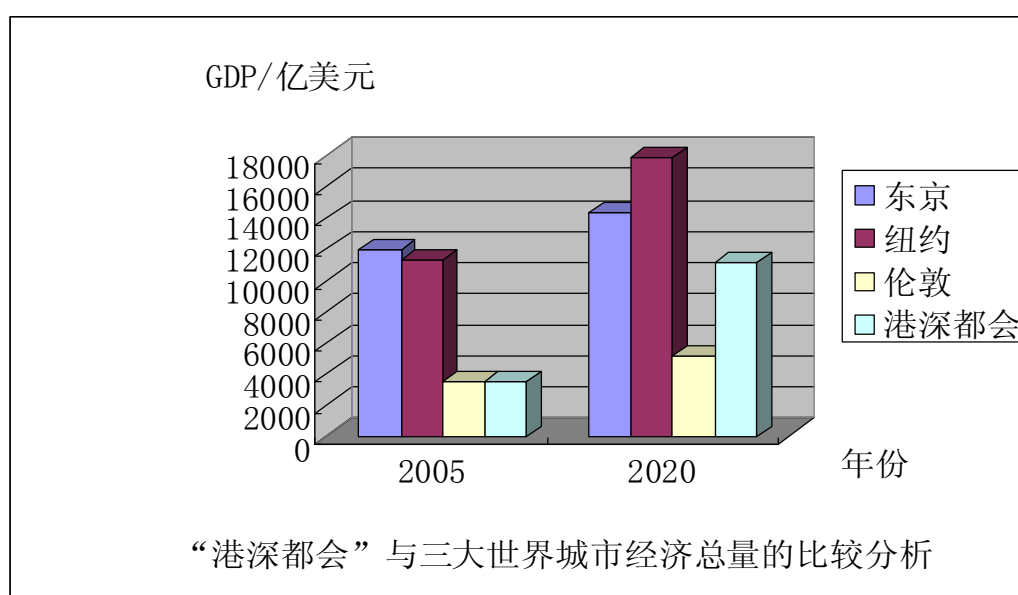
在资讯和服务流动方面，更多受到国家管制和两地制度不同的制约，尽管 CEPA 主要目的之一就是放宽香港现代服务业进入，但由于港深两地分属不同的法律体系，使得两地服务业的合作和整合遇到较大的障碍，港深两地的技术、法律、会计、医疗、中介、旅游、会展、物流、建筑等服务业的整合均受到很大限制。特别是企业在实际运作过程中遭遇到了重重困难，两地需要深入的了解和进一步的磨合，这需要一个过程。

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，这个估算只是一个粗略的结果，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。

如果两地朝著“港深都会”的方向发展，那么到 2020 年，“港深都会”的总

體實力和競爭力將會如何？本研究借助有關研究成果進行了預測。2007 年 3 月，普華永道根據聯合國和世界銀行等的相關資料，依照按購買力平價（PPP）計算的城市國民生產總值（GDP），推出全球各大城市生產力排行榜，前六大城市分別為：東京、紐約、洛杉磯、芝加哥、巴黎、倫敦。考慮到上述城市大多屬於成熟經濟體，其經濟增長會逐漸趨於穩定，本研究採用各大城市所在國家 2001-2005 年間 GDP 增長率的平均值來代表其未來 15 年的平均增長率。其中，2001-2005 年間，美國 GDP 增長率的平均值為 3.08%，日本為 1.24%，英國為 2.48%，法國為 1.54%。由此可以得到這六大城市 2020 年的估計 GDP 資料，按次序分別為：紐約（1.78 萬億美元）、東京（1.43 萬億美元）、洛杉磯（1.01 萬億美元）、芝加哥（7251 億美元）、巴黎（5785 億美元）、倫敦（5083 億美元）。

2005 年，香港按購買力平價計算的 GDP 為 2440 億美元，排在第 14 位，如果加上深圳，“港深都會”按購買力平價計算的 GDP 將超過 3500 億美元，略低於倫敦，排在第 7 位。如果考慮到港深合作因素，2017 年，建構“港深都會”進入中期實施階段，港深經濟和社會生活一體化程度大大提高；按照前面的估算，2020 年以前，“港深都會”GDP 可保持年均約 8% 的增長率，到 2020 年，“港深都會”經濟總量將達到 1.11 萬億美元，超過倫敦、巴黎、芝加哥和洛杉磯，排名世界城市第 3 位。如果按照“港深都會”6% 的增長率測算，屆時它也可排名世界第四。



如果考慮人民幣升值等積極因素，“港深都會”總體經濟實力還會更強。屆時，依託強大的中國內地腹地經濟，“港深都會”作為全球最重要的資金募集場

所地位將進一步得到加強，同時，憑藉“港深都會”強大的經濟實力、一流的航空和港口營運能力，以及自由港的競爭優勢，“港深都會”完全可以邁入世界大都會行列。

由此可見，實現要素流動的較理想狀態不僅是建構“港深都會”的關鍵，而且意義重大。港深兩地應該通過行政和經濟的方法和手段，改善要素流動狀態，實現要素的較自由流動，促進“港深都會”的形成和經濟繁榮。

三、建構“港深都會”的十大政策建議

從本研究前述“港深都會”的經濟效應分析看到，無論是對香港還是深圳，所得出的結論是：人員流動效應>物流效應>資金流動效應。本研究依據這個順序，提出了儘快實現兩地間要素流動的較理想狀態的十大對策建議，以儘快實現創新和突破。

1·加強基礎設施對接，形成“港深一小時都會生活圈”

港深兩地的城市總體規劃要在規劃思路和佈局上持續不斷地適應與融合。兩地城市規劃思路上的融合與適應是一個動態的長期過程，所有的問題不可能畢其功於一役，而且港深兩地在規劃思路肯定會產生分歧和矛盾，兩地需要從大局出發，妥善解決這些問題，達到雙贏，任何導致單贏的規劃，傷害和影響的可能都不僅僅是對方，而是包括自己。香港政府需要改變固有的策略，要有前瞻性的規劃，才能在需求出現時已能即時提供服務。

兩地必須對區域基礎設施佈局、產業佈局、環境保護、邊境開發、城市長遠目標與定位等深度交流，達成共識，通過城市功能規劃的佈局帶動港深經濟的共同發展。港深聯手成立適當機構，在「一國兩制」和不失各自獨立性及獨特性的前題下，制訂“港深國際都會”的策略性城市規劃和交通運輸規劃，協調香港和深圳的整體性發展方向，規劃中也要包括執行方案，令宏觀計劃实际可行。

在港深交通設施合作方面，一是理順跨界交通系統，明確各通道功能。港深間未來應沿西部、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、中進中出、東進東出”的格局。二是實現兩地軌道網的

接駁。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。

在口岸設施建設方面，港深應逐步改變目前深圳方面口岸佈局不合理的狀況。在改造現有口岸和建設新口岸時，充分考慮口岸的綜合性，建立與口岸區功能相適應的交通接駁系統。兩地儘快落實口岸接駁方案優化的研究和協調工作，進一步完善港深軌道交通及長途巴士、公交、的士等交通工具的對接，建設高水準、人性化的口岸設施。

目前，港深之間在交通規劃和口岸等基礎設施硬體建設方面已經達到較高的水平，但是在功能對接上，還需要進一步提高綜合功能。僅有硬體的簡單對接是不夠的，還需要在硬體建設的基礎上完善功能的對接，使硬體的潛力得到最大程度的釋放。在這方面，港深之間有認識上的差異需要彌合。深圳應該更多地借鑒香港的做法。

完善基礎設施對接的另一個重要的方面，是城市標識系統功能上的趨同和各自特色的保持。港深兩地應該從細節做起，逐步消除兩個城市之間硬體和服務管理上的差異，兩地應該在可見的差異方面進一步趨同，在可見的細節方面實現無縫對接，要讓人們過了關口之後感覺沒有什麼兩樣。做到這一點，是建構“港深都會”最基本的要求。

基礎設施的硬體對接改善，對於“港深一小時都會生活圈”形成還僅僅是個基礎，還需要在制度安排等軟件上進一步放鬆管制。應該實現人員通關便利，盡可能弱化邊境色彩。嘗試深圳居民一次簽證後在一定時間內無限制往返，然後發展到憑智能通行證自助通關。在深圳有正式住所、有穩定收入、按年繳納個人所得稅達到一定金額的人士，可以在深圳申領有限期的智能通行證和簽注。另外，港深兩地政府應該共同促成外籍商務人士的靈活跨境流動。同時，針對商務人士推出特別便利化措施，對企業管理人員通行證免簽多次往返；設置商務貴賓通道；在深圳範圍內縮短商務簽注辦理週期，等等。

改善出入境管理方式。實施交通便利化，不必到口岸轉車，可以從深圳任何一個點直達香港某一個點，營造便捷、舒適的通關環境；在多個層面推廣“一地兩檢”的查驗模式和面向內地居民的指紋自助通關，提高過關效率。同時，加快

更新兩地通關系統的技術水平，加速人流和商品的通關程式和安排，有效解決邊境地區的交通堵塞問題，並針對企業關注的兩地車牌問題進行改革。開闢針對港深研發性“小物流”的綠色通道。

在資訊交流方面，港深應該合作成立兩地行業協會，方便行業內的資訊交流和資訊互動，加強和支援港深兩地的業內交流，尤其短期工作性質的交流與訪問。完善城際跨境服務體系。發展以兩地居民為主要對象的城際跨境服務，為兩地市民提供高效率、高質量的生活居住環境，形成有助於人員跨境活動的服務功能，加快構建港深兩地跨境城際服務體系。建設“港深通網站”，出版“系列港深通”出版物，改善港深兩地各專業領域的資訊交流等。

2·研究機場鐵路接駁，聯手打造港深超級空港

從戰略上，兩地應著手研究港深機場之間鐵路接駁的可行性。港深鐵路接駁事關香港機場的安全：香港機場是香港的心臟，目前只有一條通道和港島連接，一旦青馬大橋受到自然災害等因素的影響，香港機場就會陷入癱瘓，其整體安全會受到威脅，也將波及到華南地區的安全。此外，通過港深機場鐵路接駁，有效促進兩地人員的流動，打造全球矚目的港深超級空港，並將這條鐵路與規劃中的全國高速鐵路網絡接駁，增強“港深都會”作為華南高速鐵路終端的戰略地位。

港深應儘快著手研究兩地機場之間鐵路接駁的財務和技術上的可能性，實現兩大機場功能上的互補。對於兩個機場之間鐵路的直接接駁，兩地都各自擔心自己的客流和貨流會被稀釋，需要充分溝通，從兩地未來發展的戰略大局出發達成共識。此外，港深機場還需要在空港業務方面進行深度合作，在航空客運、貨運的分工協作上達成共識，在航空貨運的產業鏈之間形成合作互補關係，通過具體合作建立信任，在平等雙贏的基礎上，實現兩地機場的小股權交叉持股，形成兩大機場功能上的互補。在便利旅客方面，香港政府應研究在香港機場實行“一地兩檢”，乘客在香港接受香港和內地的出入境檢查，在內地不用再接受檢查。

另外一個重要的問題是，兩地機場應該發起成立珠三角機場發展諮詢委員會，共同解決珠三角空域的協調問題。港深兩地機場應該與其他珠三角機場一起，就珠三角機場之間的空域協作等充分溝通協商，建立定期交流機制，促進珠三角

空域的統一管理和合理使用。特別是“港深都會”需要早日爭取到一條新的通往內地的民用航道。

3·基於建構“港深都會”的背景，規劃香港邊境禁區

邊境禁區是香港最鄰近內地的區域，是香港的重要資源，是大珠三角中極為罕見且具有極高開發潛力的大面積空地。它的重要價值體現為它隸屬於香港，可以按著香港的規劃和制度進行開發，更體現為它的開發對於大珠三角區域合作的重要功能。隨著區域經濟的發展，大珠三角和泛珠三角的經濟一體化進程會明顯加快，在這一進程中，香港所扮演的角色會日益明晰，作用更加重要。因此邊境禁區的開放開發的規劃必須著眼於此，它是提升和保持香港在區域經濟合作中實力、競爭力和影響力的重要保證。

建構“港深都會”基於這個背景，香港邊境禁區開放開發的規劃也同樣需要基於這個背景。而建構“港深都會”又構成邊境禁區開發的具體背景。10—20年之後，港深之間人員、貨物、資金、資訊服務等要素的流動一定會比現在有較大的改善。深圳人（甚至內地人）可以更自由往來香港，如果邊境地區有相應的商業設施，他們的商務活動和休閒消費大可不必到港島，邊境一帶將成為港深生活的一個重要選擇，同時也將成為香港與內地更廣大區域連接的一個重要部分。

因此，香港有必要現在開始規劃邊境禁區，在生態和環境保護的基本前提下，儘早確定開發原則：從國家戰略和區域經濟一體化的高度，準確定位邊境禁區開發的目標、所應該具備的功能，並盡可能明確相應的時間表和路線圖。儘管邊境禁區的開發以香港為主導，但由於邊境禁區毗鄰深圳，因此需要兩地協調溝通，形成共識，相互配合，共同促進。

4·成立“河套發展管理局”，積極推進河套地區開發

河套地區合作開發的總體思路是：充分發揮河套地區的特殊地理優勢和功能，建成“特區中的特區”，令河套地區成為“港深都會”的示範區。在河套地區率先進行兩地人員自由流動的探索，開發的重點主要是和人流有關而不是和貨物有關，深圳（和內地）人員自由進出或“簡單進出”該地，以方便商務活動，

同時對該地適用香港的法律和制度進行管理。考慮到河套地區所有權（深圳所有）和管理權（香港所有）分離的實際，在香港成立“河套發展管理局”，在董事會中深圳和香港的股份各為 50%。“管理局”在一定程度上具有行政管理職能，統籌負責河套地區的發展和日常的管理。河套地區按著“高附加值、低污染、高土地利用效率”原則進行開發，充分體現產業的多功能。但暫不確定具體產業，而是在上述原則下由市場決定進駐的產業類型。

這一思路的重要意義，是通過河套地區作為“特區中的特區”和“港深都會示範區”的功能，使得深圳以及內地人員很方便地進出該區域。河套地區在實現港深人員相對自由流動方面具有得天獨厚的優勢。從深圳一側步行進入河套地區大約只需要 15 分鐘（而從香港中環到河套地區則需要 50 分鐘）。根據這一思路，在深圳一側供內地人員進出的通道僅僅是通道，而不是口岸，內地人員進入河套地區只需要身份證件即可。而香港和外籍人士從河套地區進入深圳則需要走口岸通道。深圳和內地的車輛可以自由進入河套地區，接送重要的客人，進行商務活動，購買高品質的商務服務。

對於河套地區的產業類型，港深兩地政府可以提出指導性原則，而不具體確定產業類型。在確保環境生態不被破壞的前提下，在確保兩地經濟社會往來不會受到重大影響的基礎上，由市場規律主導產業類型的選擇。相對於產業類型的確定，不允許發展哪些產業的限制性政策更為關鍵。兩地政府可以通過環境標準的制定、土地租金的確定等市場調節杠杆，引導產業的進入和發展，這樣更有利於河套地區的發展。河套地區一旦實現提供高增值服務的多功能產業，對於港深兩地的深度融合將起到重要的作用，在河套地區就業的人員，可以在香港和深圳生活和居住，這將是未來“港深都會”的一個縮影。

“河套發展管理局”具有部分的政府行政職能，但又不是純粹的政府部門，它實際上是代表政府進行開發和管理的半官方機構。董事會的存在確保了港深兩地對河套地區各自的利益，也為兩地的合作搭建了一個合作、協作、溝通和交流的平臺。通過這種合作和磨合，也將為未來“港深都會”的發展和更大領域的合作協作進行有益的探索，積累成功的經驗。從這個意義上看，加快河套地區的開發不僅僅是這 1 平方公里如何使用的問題，其真正的意義和價值在於兩地探索和創新一種新的規劃和合作的模式，為建構“港深都會”破題。

5· 打造中國第一個頂級的國際大都會，從國家層面規劃港深未來

港深兩地需要從國家層面共同規劃“港深都會”未來的發展，將“港深都會”未來發展納入國家的總體規劃之中，使港深真正成爲“充分表現‘一國兩制’成功落實的國際大都會”，將“港深都會”打造爲中國第一個頂級的國際大都會，爲此，港深兩地要編制和發佈《建構“港深都會”目標藍圖》，同時創建新型的規劃和合作的運行機制，使兩地從“功能性合作”上升到“制度性合作”。

港深兩地有必要編制《建構“港深都會”目標藍圖》，並在目標藍圖的框架下成立相關的組織，建立運作機制。兩地政府必須共同定立“港深國際都會”的整體構思、定義和願景，從而伸延到不同層面、範疇的合作。現時兩地政府合作是在一些已有社會訴求的項目，例如過境安排、食物安全和環保等，它們各有目的和目標，並未有一個共同的藍圖。而這個藍圖必須是從高層次理念和策略性角度考慮，制定“港深國際都會”的宏觀定位和發展方向。

《建構“港深都會”目標藍圖》的核心內容，是從國家戰略的高度規劃港深發展的未來。可以將“港深共建世界級大都會”和“港深戰略夥伴關係”寫入兩地的官方文件並予以清晰、詳細的解釋，對“港深都會”的定位和功能、港深兩地未來的發展目標予以明確表述，要對建構“港深都會”的優勢和劣勢、障礙和問題等重大問題進行深入的分析，要提出解決問題和克服障礙的路徑和方法，要對兩地城市功能的規劃和對接、兩地的經濟一體化和產業鏈合作、兩地社會生活便利化、兩地要素的相對自由流動等問題提出原則性意見。總之，《建構“港深都會”目標藍圖》應該涵蓋港深兩地合作的各個方面，成爲港深兩地合作的指導性文件。

建構“港深都會”，不可回避的是“一國兩制”。“一國兩制”並不構成建構“港深都會”的實質性障礙。所謂“兩制”主要體現在基本的法律制度、意識形態以及基本的幣制和稅制等方面，這些並不影響兩地城市間的功能互補、產業合作和市場要素的連通與流動，必須認識到，“一國”是“一國兩制”的核心，過於強調“兩制”而忽略“一國”這一基本精神，不利與港深兩地的未來發展。

對深圳而言，建構“港深都會”的關鍵和突破口是實現與香港在部分經濟和社會管理制度的對接與整合，最根本的突破應該是制度上的突破，這當然要謹慎，

需要艱苦細緻的調查研究。目前國家總體政策環境中的相關事權深圳難以突破，但是應當做一些應有的準備，應當根據實際情況，在合作領域、行業發展、產業趨勢諸方面向中央提出一些專門報告和需求，爭取中央的政策支援。

對香港而言，需要在爭取中央支援的過程中發揮主導作用。很多涉及到港深之間合作的事情，由香港提出來的效果比由深圳提出來好。兩地可以更多地聯合向中央提出某些建議和需求。香港需要適當調整思維方式，妥善處理和把握“保持法律法規的完整性”與“法律法規操作的彈性”之間的分寸和尺度。“法律法規的完整性”需要堅持，但不是一成不變地、簡單僵化地堅持，“香港最有保存價值的是香港的適應能力”。這對建構“港深都會”十分重要。

兩地共同面對的挑戰和需要做出的調整，是深圳的“大政府”和香港“小政府”在引導市場方面的有效協作。兩地以往合作出現的一定程度上的“深圳熱，香港冷”的現象，很大程度上是由政府在經濟社會事務中的功能和定位不同造成的，這個問題在一定時期內仍然會繼續存在，兩地需要各自做出調整，深圳需要強化民間力量參與，香港在堅持政府“積極不幹預”的原則下，也可以有所作為。

6·經營“港深都會”品牌，吸引跨國公司和內資企業地區總部和分支機構進駐

“港深都會”的特殊性在於，這是直接實施“一國兩制”的地方，香港是國際都市，深圳是中國的國際化城市，兩地聯手創造良好的營商環境，將對眾多企業產生吸引力。港深兩地應該共同經營“港深都會”城市品牌，共同進行招商推廣和形象宣傳工作。利用香港和深圳的特殊優勢，吸引更多國際企業和內地企業進駐港深。

港深兩地聯合發展總部經濟，充分利用香港聯繫國際市場的優勢，自由港制度優勢，結合深圳聯繫國內市場優勢、產業優勢和創新優勢，確立以港深為基地、以創新中心和產業集成中心為導向，集國際金融中心、亞太服務中心、現代科技知識資訊集成轉化中心、全球供應鏈管理中心等為重點的產業鏈總部經濟；吸引更多跨國公司以港深為基地設立營運中心、地區辦事處或區域總部。力爭將港深都會打造為跨國公司的亞太營運中心、亞太研發中心和分銷配送中心。同時探索適當的利益共用機制，避免各自發展總部經濟而產生的內部競爭。

港深發展總部經濟的另一個方面是吸引國內企業進駐。內地企業可以借助香港完善的市場經濟體制和市場監管改造提升自身的經營和管理；香港可以通過內地企業總部把服務業的觸角延伸到內地。而深圳可以成為內地企業總部進駐香港的部分業務和配套環節所在地的選擇，港深合理分工，聯合發展總部經濟，將會使雙方都獲益，對於兩地在亞太區域經濟中發揮控制中心和指揮中心的功能將起到重要的作用。

港深聯合發展總部經濟，需要在高端（現代）服務業領域進行合作和整合。深圳的高端服務業還處於起步階段。在 2007 年深圳市政府發佈的一號文件《關於加快我市高端服務業發展的若干意見》中，發展總部經濟是深圳發展高端服務業的四大策略之一。而“用足用好香港因素”則是深圳發展高端服務業的“四個基於”之一。從大的方面來說，CEPA 為港深高端服務業的合作提供了政策依據，而從港深兩地的實際情況看，深圳強調的是合作中的功能互補，並不是要在高端服務業方面對香港構成競爭和威脅，實際上，香港只有將高成本、低附加值的業務和環節轉移出去，才能提高現代服務業的競爭力。因此，兩地在高端服務業方面有很大的合作空間，這也是兩地聯合發展總部經濟的必由之路，需要儘早達成共識，進入到具體操作層面。

7· 深化金融合作，強化香港國際金融中心功能

港深兩地在金融合作方面，應該促進兩地商業銀行之間合作和滲透，爭取申辦兩地銀行間同業拆借市場，加快建立港深銀行合作協調機制，推動港深銀行人員和資訊的交流，為港資銀行在深圳設點提供便利，促進兩地證券市場的合作，從而為兩地居民的金融投資提供更多便利。

在兩地商業銀行之間合作和滲透方面，一是股權合作。例如深圳銀行和大型企業收購和參股香港中小銀行，中資銀行和香港銀行合資組建新機構等。二是業務產品上的合作。涉及港深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港深雙方的合作。三是推行 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。四是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，港深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援。

在爭取申辦兩地銀行間同業拆借市場方面，人民幣和港幣跨境流通，為港深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：首先是開展港深銀行間港幣同業拆借業務。隨著港深票據聯合結算系統的完善，雙方需要支援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，時機成熟時開辦港深銀行間人民幣同業拆借業務；第三是在資本項目基本實現可兌換的條件下，建立港深外匯同業拆借市場，開展世界各主要貨幣的拆借業務，並將港深同業拆借市場聯網互通。

在建立港深銀行合作協調機制方面，一是政府間的機制，二是銀行同業間的機制。兩地政府應就港深銀行合作做出全面規劃，研究當前合作中存在的問題及解決方案，儘快將銀行合作納入港深政府合作框架，建立合作機制，共同制定合作的具體步驟和方案，對需要國家支援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。

在促進港深資本市場合作方面，港深合作在國際範圍內吸引企業來港深交易所上市。一方面可以鞏固提升香港國際金融中心的地位，另一方面則可以為中國目前巨額的外匯儲備找到一條出路。此外，還可在如下幾個方面加強合作：一是資訊交流；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。最後，還需要考慮深圳股票交易所與香港創業板的分工合作問題。

8·從具體項目入手，有效落實“深港創新圈”合作

“深港創新圈”不僅僅是港深之間的科技合作，也不僅僅是建立區域創新體系的合作，在更大的範圍內和更高的戰略層面，它是“推動港深都會圈建設的先導工程”。問題的關鍵在於如何儘快、有效地落實“深港創新圈”合作。如果操作環節處理不好，所有的合作目標都是一個空殼，沒有任何實質性意義。卓有成效地推進“深港創新圈”合作，需要兩地在操作環節充分溝通、求同存異、著眼大局、雙贏博弈。只有這樣，“深港創新圈”合作才會取得實際的成果，才有可能上升為國家戰略。

建立工作機制並有效運作。《“深港創新圈”合作協議》提到的“深港創新及科技合作督導會議”是一種制度，從“深港創新圈”合作看，制度和機制建立的建立並有效運行非常重要。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。兩地需要充分發揮“督導會議”的作用，就有關合作事宜和具體項目明確時間表和質量要求，以結果為導向，推進“深港創新圈”穩步發展。

以具體項目帶動“深港創新圈”合作。儘早確定和落實具體項目並進入實質性操作，是推動“深港創新圈”合作的重要途徑之一。具體項目是“深港創新圈”合作的一個重要抓手，要本著先小後大、先易後難、優勢優先的原則開展項目合作。既需要關注項目本身的效應，也要關注項目的“外溢”效應。

創造良好的科技創新和營商環境。以“深港創新圈”合作為引領，港深合作必然從單一領域的合作擴展到眾多行業和領域的制度安排，對此需要未雨綢繆，早作規劃。因此，除了通過項目合作進行創新和突破之外，兩地還應該從總體上統籌規劃，創造良好的科技創新和營商環境問題。

9·加強教育和文化合作，啓動“港深人才培養計劃”

港深兩地可以在教育方面進行深度合作，啓動“港深人才培養計劃”。該計劃主要是香港對深圳開放教育資源，令更多深圳學生更方便地入讀香港的專上院校，相當於深圳學生赴港“留學”，這對於日後兩地的合作具有重要的意義。在同等成績的條件下，建議香港的大學錄取更多的深圳考生。兩地政府可以將每年

入讀香港大學的深圳學生列入“港深人才培養計劃”，由深圳政府給與資助，增加對深圳學生前往香港學習的吸引力。目前，“港深人才培養計劃”可在“深港創新圈”框架下進行，待時機成熟時可單獨進行。另外，兩地也可以在中小學的合作方面展開嘗試性的工作。

港深教育合作應探討在 CEPA 的框架下准許港深兩地在教育合作方面有靈活的機制。目前香港的教育機構一律被視為海外教育機構，不能直接在深圳辦學。港深應該聯合爭取國家同意香港教育機構在深圳靈活辦學，對其辦學的某些方面有所限制和約束。在這個框架下，兩地還可以深入探討香港部分應用型大學搬遷到邊境禁區的必要性和可行性。如果這些大學的部分校區搬遷到邊境地區，對於港深的深度合作，對於兩地加深瞭解，對於“港深創新圈”合作的順利進行，都將是一個十分重要的促進因素。

從民生方面看，還要儘快在深圳興建港人子弟學校，由香港的自願團體提供教育服務。讓香港學童不用每天跨境上學，也可以接受香港教育。同時要解決“福利不可攜”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讓香港政府監督該些設施。

港深要積極增加兩地文化交流。在建構“港深都會”後可以多交流來增加雙方對彼此文化與價值觀的認知，包括打交道和經營生意方法，公司間和企業與政府互動方式，社會和政治情況。目前，香港與深圳的文化藝術交流不暢通。港深簡化程式，便可舉行多些文化交流和巡迴表演。香港的藝術表演市場較小，世界有名的藝術表演團體到香港表演並不符合經濟效益，但若能把香港和深圳，甚至珠三角的藝術表演市場一同看待，在售票和表演者進入內地的簽證作出適當的協調。這足以支援大型的藝術演出，對兩地的藝術發展有正面影響。

10· 著眼可持續發展，共同解決環境保護問題

《深圳 2030 年城市發展策略》提出未來深圳將是“強調深港合作、共同發展的世界級城市”，並將“與香港共同發展的國際都會”列為深圳的功能定位之一。可以說港深共建大都會是香港、深圳兩地發展的共同需要和必然的趨勢。但港深大都會建構的前提必須是環境優美的，因為環境優美是國際大都會的必備要

件，是競爭力的體現，是香港、深圳兩地發展的共同目標，是可持續發展的基礎。建構“港深都會”必須在保證生態環境的前提下進行，並不斷改善現有環境。

建立港深兩地環保協調機制。雖然港深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，爲了在環境保護方面做到有力、高效，需要建立港深兩地環保協調機制，統籌解決上述問題，使環境保護落到實處。

建立生態環境資源賬戶。協調組織開展港深兩地生態環境資源清查和評估，建立生態環境資源賬戶，作爲規劃、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。

按環境容量優化佈局。嚴格控制土地開發規模和強度，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。

保障、加強公眾參與。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。

小結

本研究著重進行了大量市民調查（主要針對深圳市民，香港市民進出內地已無大的障礙並已有類似調查）和深度訪談，目的是要反映兩地居民、企業和政府官員對於加速港深兩地經濟整合，建構“港深都會”的主流看法。從結果上看，深圳的官員、企業和市民對“港深都會”持非常正面的看法，而香港方面的看法在基本正面的同時，也有部分企業和受訪人士不表樂觀，甚至有部分人士心存疑慮，這些都是可以理解的。但總體上，受訪者都認同香港和深圳各自擁有優勢，香港是國際城市，深圳是內地最開放和多元化的城市，港深合作可以把香港的影響輻射到內地其他地方，深圳可以經香港“走出去”，如何把兩地的優勢通過“港深都會”的概念帶出來才是社會關注的重點。

本研究在提出諸多建構“港深都會”的政策建議的同時，也認識到要落實這些建議並不容易，當中有很多政府和社會層面的障礙需要解決。港深兩地有差異

很大的行政、決策、法律和社會制度，思維與目標也有大的分別，再加上「一國兩制」概念引伸出來的難題，港深合作並不是所有合作事項都可以由港深兩地政府自行決定，需要中央和廣東省政府的參與和支援。

從趨勢上看，“港深都會”只是大珠三角地區建立都會區的第一步，隨著港深經濟融合，這個都會區可以擴大到珠江口對岸的澳門和珠海。進一步而言，包含港、深、澳、珠在內的珠江口都會區也會與包括廣州、佛山、東莞在內的整個大珠三角都會區連成一個整體，引領泛珠三角和中國經濟更健康地走向全球化。