

打造世界級都會

《建構港深都會》

2007.8.9



智經研究中心

Bauhinia Foundation Research Centre

目錄

港深都會

1. 由來與特殊性
2. 發展現狀與問題
3. 目標藍圖
4. 十大政策建議

1. 港深都會 ”由來與特殊性

應對經濟全球化和區域經濟一體化挑戰，進一步推進港深經濟整合，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 是對港深關係的深化和超越

“一都兩區”、“一都兩市”、“一城兩市”	側重於港深合作
“深港雙子城”、“南北城”、“姊妹城”	側重於港深銜接
“深港（經濟）一體化”、“深港共同市場”	側重於港深融合

港深都會 ”→ 深化和超越上述概念

港深都會 具有城市、區域、跨境和體制合作特徵

- **城市特徵。** 兩個相鄰城市組成都會區，非行政建制
- **區域特徵。** 具有區域合作的開放性
- **跨境特徵。** 港深兩地屬於不同的關稅區，存在著邊境、口岸和海關，需要遵守“一國兩制”原則
- **體制特徵。** 港深實行不同的社會制度，分屬不同的法律體系，需要協調和協作

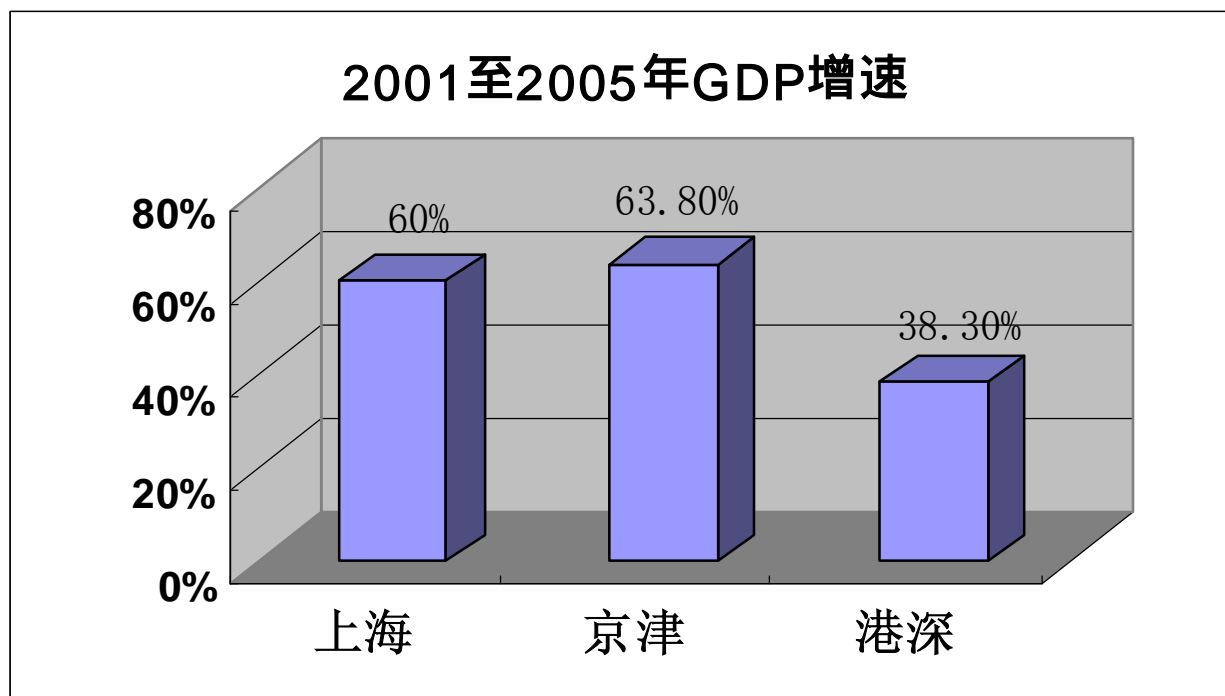
港深都會 意義：向頂級世界都會區 衝刺 ”

港深都會 ”

- 是對港深現狀的承認
- 是兩地的共同需要
- 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
- 向頂級世界都會區 衝刺 ”，成為國內外企業運作的跨國總部平台，承擔提升國家經濟質量的功能

建構 港深都會 ”不利因素：制度與經濟腹地

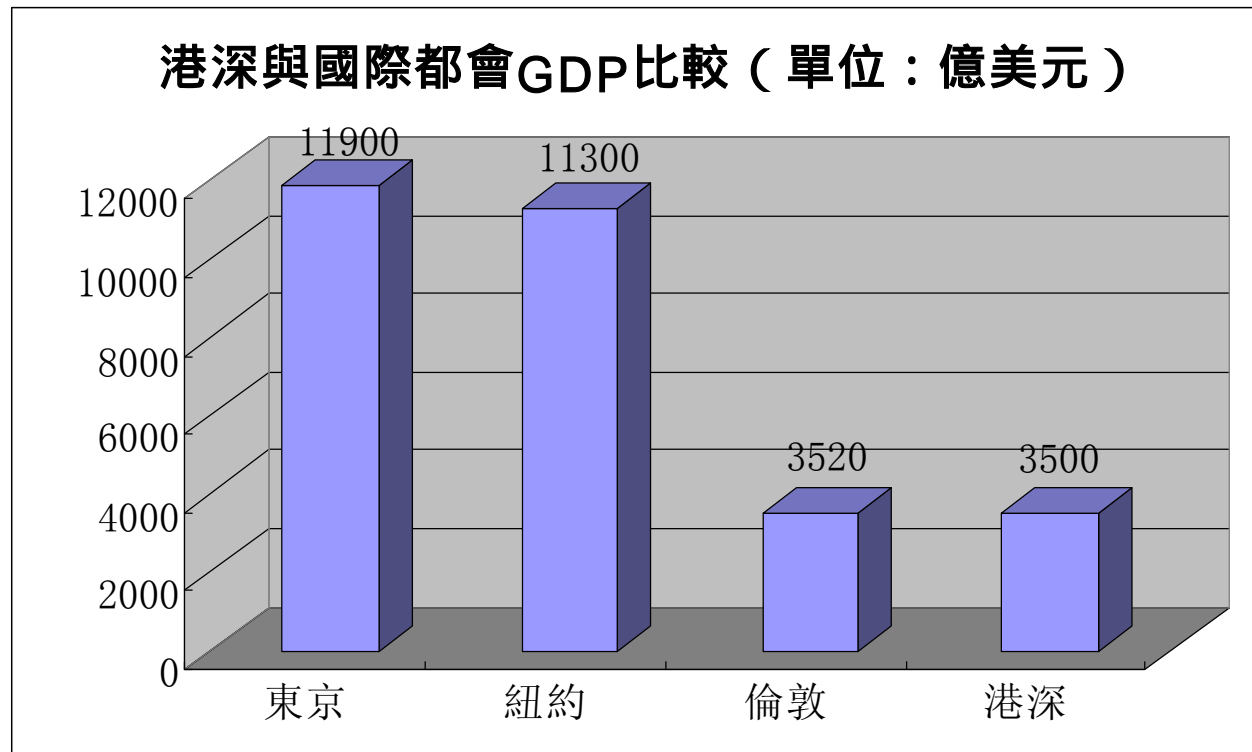
- “一國兩制”下不同關稅區的都會建構，面臨制度與技術上的障礙
- 所依託的珠三角腹地規模、人口總量與京津、上海有一定差距，經濟增長速度放緩



港深都會 VS 紐約和東京國際都會

港深都會 的經濟總量與三大國際都會有較大差距

- 2005年，東京GDP為1.19萬億美元，居全球城市之首；紐約為1.13萬億美元，列第二；倫敦為3520億美元，列第六，港深相加超過3500億美元，與東京和紐約相比仍有較大差距



港深都會 在國內都會中最具潛力

- 在面積和人口上具有一定優勢
- 在產業結構上與國際都會呈現趨同的趨勢
- 基礎設施建設提供有力保障

結論：打造頂級國際都會

港深都會 在中國的四大都會中實力領先，有潛力成為中國的世界級大都會，但兩者需要進行進一步的經濟整合，才能充分發揮互補性。

2. 港深都會 ”發展現狀與問題

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，兩地要素流動的現狀與問題，就是 港深都會 的現狀與問題。

“一國兩制”下要素流動的較理想狀態

經濟學上最優：

- 兩地人員、資金、商品、信息和服務自由流動
- “一國兩制”下不可行，港人和中央也擔心港深的“同城化”
- 現狀也不可以接受，因為兩地未能充分發揮互補性

較理想狀態：

- 在“一國兩制”的政治和法律框架下，促進兩地商品、資金、人員、信息和服務較目前的狀態更自由地流動，強化兩者作為一個整體在全球和全國的競爭力
- 通過大量的訪談和問卷調查描繪這個較理想狀態

建構 港深都會 的關鍵

- 實現要素流動的較理想狀態
- 需要通過行政和經濟的手段，改善港深兩地要素流動狀態，提高內部資源配置的效率 and 產出，促進 港深都會 的形成和經濟繁榮
- 港深兩地在經濟社會發展中實現資源共享、優化配置，功能互補、聯動發展、利益均沾，增強競爭力

人員流動：深圳方面受限較多，效率有待提高

- 港深邊境的交通接駁基本滿足需要
- 兩地人員流動表現為香港人自由進出深圳，而深圳人不能自由進出香港；個人遊旅客享有更多的通關資源，而商務旅客的通關資源受到擠壓
- 香港企業外國員工到內地工作，申請手續和通關不便
- 通關流程有待改善

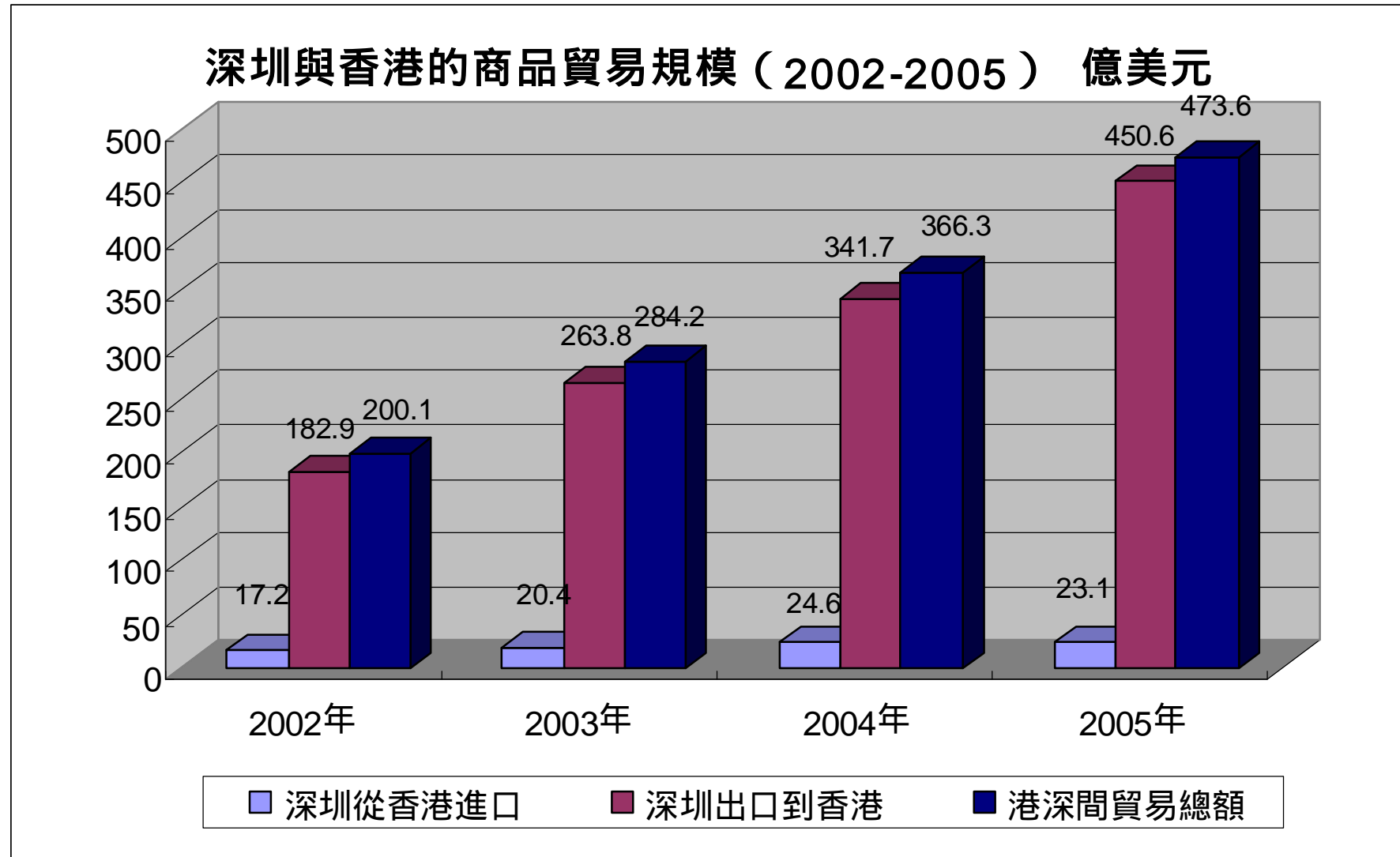
資金流動：深圳難利用香港金融市場

- 由於高度集中的金融體制，深圳在資本流動方面受到限制，金融機構和資金進入香港的比較少
- 深圳利用香港證券市場進行融資的企業數量和融資金額非常少
- 深圳居民利用香港金融市場不充分

商品（貨物）流動：基本達到較理想狀態

- 香港實行自由港政策，世界各地的商品都可以自由進入香港
- 需要改進的是與研發和科技相關的“小物流”商品的流動狀況
- 海關監管方面的制約和透明度，港深兩地查驗標準的對接等
- 在對香港企業的訪談中，許多受訪者仍不滿意深圳海關的效率

港深兩地商品（貨物）貿易規模（2002 - 2005）



信息和服務流動：雙方企業都不滿意

- 移動通訊及信息服務
- 會計
- 跨境寬帶網絡建設
- 建築
- 旅遊
- 法律
- 會展
- 醫療
- 物流
- 中介
- 技術

香港專業服務企業對進入深圳經營的意見

- 在專業服務領域，雖然CEPA提出了開放的制度框架，但許多香港企業提出了大量實際經營中的困難，而且一直無法有效地解決，阻礙了他們在深圳或其它內地城市的發展。

3. 港深都會 的目標藍圖

港深都會 的目標藍圖就是實現兩地要素流動的較理想狀態，發展成為世界頂級都會區。

目標藍圖：建構世界級國際都會

- 根據我們的大量訪談，提出 港深都會 要實現人員、資金、商品、信息和服務等要素流動的較理想狀態，建構世界頂級的都會區。

實現人員流動較理想狀態

人員流動是一切要素流動的基礎，港人往來深圳沒有約束，深圳人赴港困難重重。較理想的流動狀態是：

- 逐步實施深圳戶籍居民持智能卡式香港通行證、預先簽注後一定時間（如半年）內無限制次數、自助通關往來港深
- 對經常往來香港的常住居民，逐步實施上述安排
- 降低簽注費用，或免費簽注
- 內地人士的通關輪候時間不超過15-20分鐘

實現人員流動較理想狀態（續）

- 內地簡化在香港企業的外國員工的簽證手續，延長他們深圳的時期和增加簽注可使用的次數
- 進一步加快人流過關程序。研究簡化檢查程序和採用改進過關程序的軟件
- 研究如何有效改善兩地車牌的過境安排

實現資金流動較理想狀態

在人民幣業務尚未放開的前提下，港深兩地應重點展開金融業務的合作和金融產品創新方面的合作：

- 兩地金融機構互相進入
- 申辦兩地銀行間同業拆借市場
- 兩地資本市場合作，在主板和創業板上明確分工和合作
- 深圳的人民幣和港幣小額度自由兌換合法化，外匯小額度自由出入
- 共同爭取在一些金融合作上以香港和深圳作試點

實現商品流動較理想狀態

- 加強雙方在口岸基建規劃方面的溝通，共同規劃口岸設施和交通接駁等事宜
- 口岸管理進一步加強利用高科技。
- 加快過關程序。如實行“一地兩檢”、檢入不檢出等
- 解決邊境交通擠塞問題
- 加快食品測檢程序

實現信息和服務流動較理想狀態

- 信息和服務的流動狀態高度依賴於人員流動，信息流動在技術上可以通過各類網絡和出版物來實現，服務流動的理想狀態則需要人員和信息的順暢流動來實現

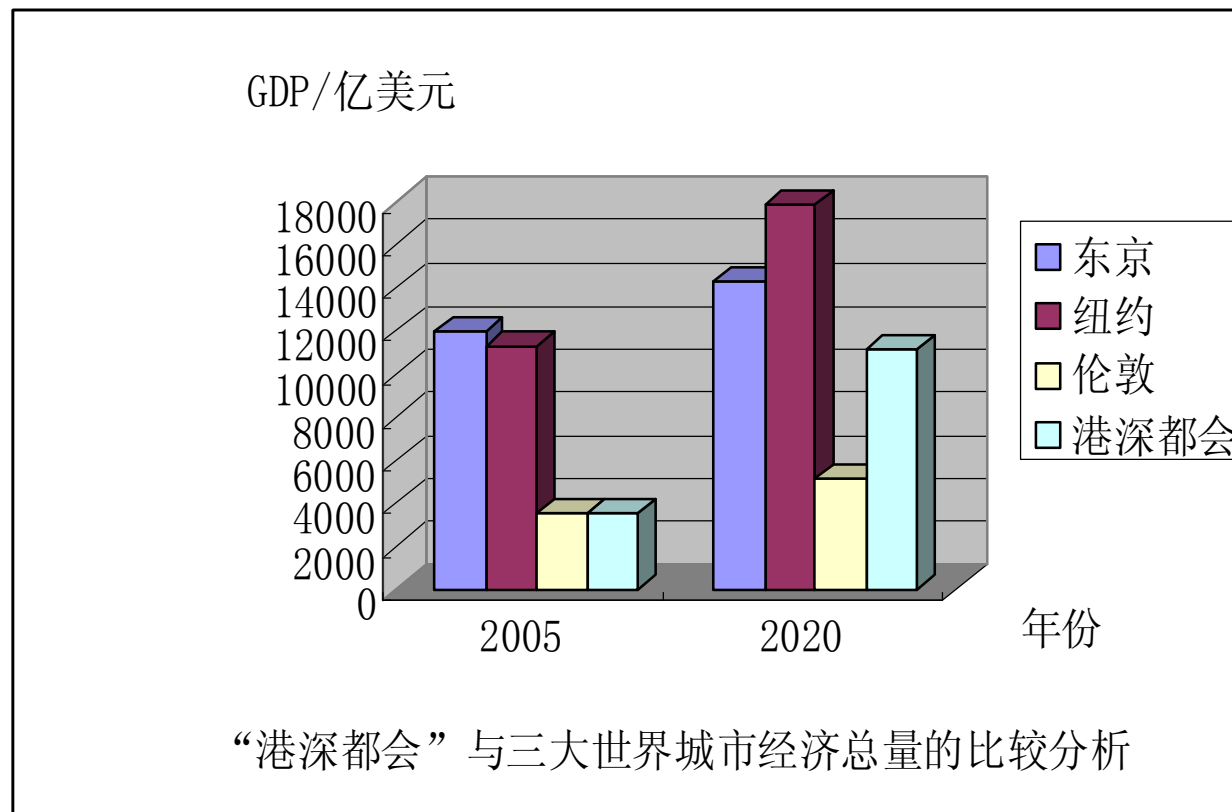
經濟效應分析：正向衝擊

港深都會 對港、深以及港深整體的GDP均產生了正的衝擊

- 2011年對香港GDP的相對貢獻為0.31%;2017年，港深都會 對香港的GDP相對貢獻為0.67%
- 2011年對深圳GDP相對貢獻為0.54%，2017年0.61%
- 2011年對港深整體GDP的相對貢獻為0.38%，2017年0.61%
- 港深都會 對兩地各自和整體都產生了比例大致相若的正面經濟效應，它部分回應了我們在訪談中香港部分工商界人士的擔心，即香港的利益會在合作過程中受到損害，或者說合作後產生的經濟效應深圳多而香港少。

2020：港深都會 可能排名世界城市第三位

2020年以前，港深都會 GDP可保持年均約8%的增長率，因此，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



4. 建構 港深都會 的十大政策建議

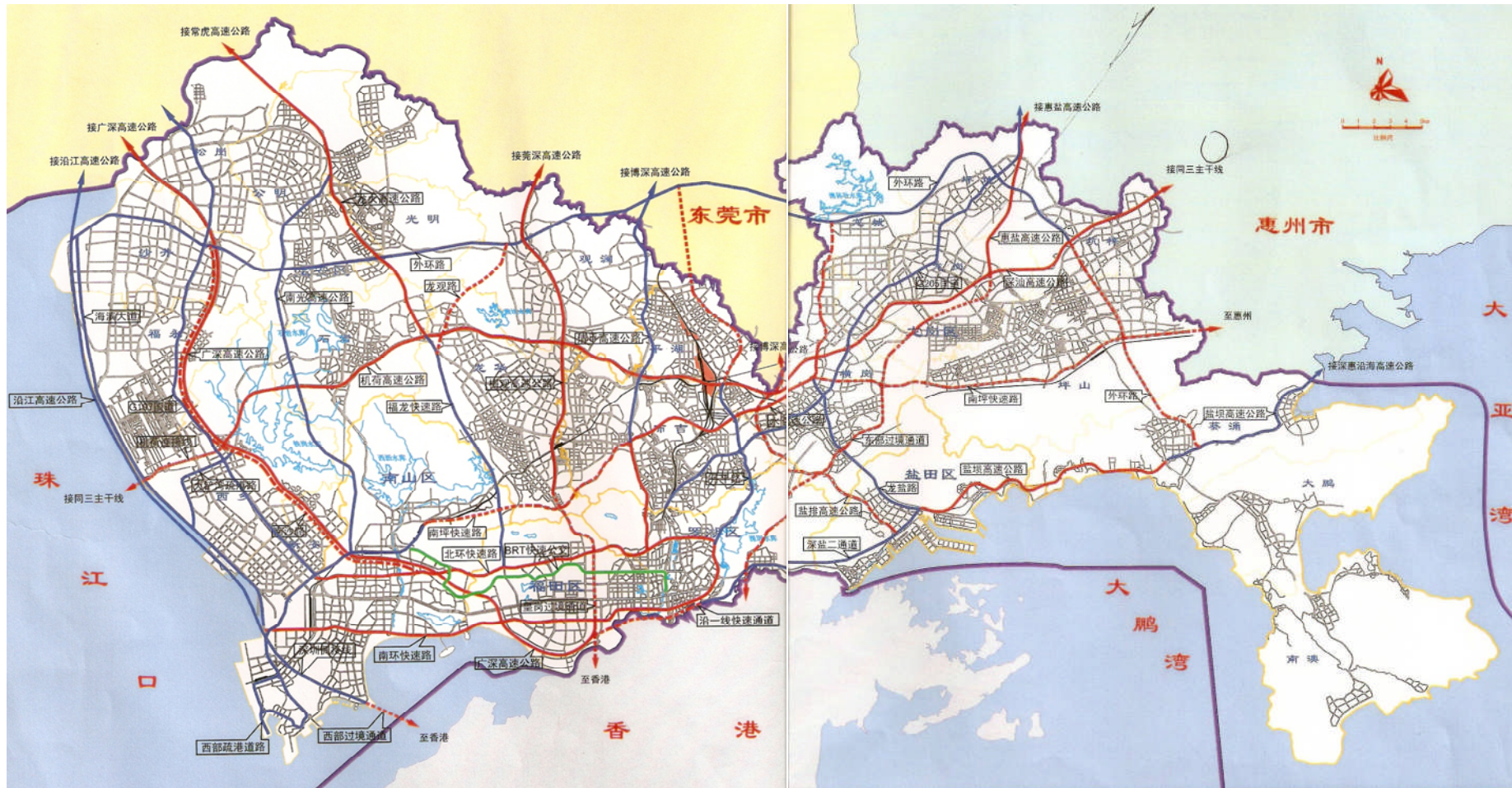
本研究的數學分析表明，無論是對香港還是深圳，結論都是人員流動效應 > 物流效應 > 資金流動效應。依據這個順序本研究提出了儘快實現兩地間要素流動較理想狀態的十大對策建議。

一、加強基礎設施對接形成“港深1小時都會生活圈”

- 港深總體規劃要在思路和佈局上持續不斷地適應與融合
- 硬件：
 - 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。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
 - 在口岸方面，建立與口岸區功能相適應的交通接駁系統，在口岸等基礎設施的功能對接上，需要進一步提高綜合功能
- 軟件：
 - 實現人員通關便利，簡化查驗程序(如前所述)
 - 根據調查，如果簡化通關，88%的深圳居民會增加來港次數

深圳交通路網建設示意圖

“七橫十三縱”：



二. 鐵路接駁：聯手打造港深超級空港

- 通過港深機場鐵路接駁，有效促進兩地人員流動，打造一個全球矚目的港深超級空港
- 將這條鐵路與規劃中的高速鐵路接駁，可以增強港深都會 作為華南地區高速鐵路終端的戰略地位
- 在空港業務方面進行深度合作，在平等雙贏的基礎上，實現兩地機場的小股權交叉持股
- 香港政府應研究在香港機場實行“一地兩檢”

港深機場鐵路接駁示意圖



河套地區地理位置圖



地圖來源：Google Satellite Map

三. 成立 河套發展管理局 積極推進河套地區開發

- 發揮河套地區的特殊地理優勢，建成 “特區中的特區”，成為 港深都會 的示範區
- 率先進行兩地人員自由流動的探索，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
- 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，由市場決定進駐的產業類型
- 通過河套地區的合作，為建構 港深都會 破題

四. 以 港深都會 概念規劃香港邊境禁區

- 邊境禁區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
- 建構 港深都會 構成邊境禁區開發的新背景。10—20年之後，邊境一帶可能成為港深生活的重要部分，也將成為香港與內地更廣大區域連接的一個重要部分
- 香港有必要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

五. 打造頂級國際大都會從國家層面規劃港深未來

- 將 港深都會 未來發展納入國家的總體規劃之中，使港深成為 充分表現「一國兩制」成功落實的國際大都會”
- 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
- “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和市場要素的合理流動

六. 經營 港深都會 品牌，吸引跨國公司和內資企業地區總部進駐

- 港深都會 的特殊性在於這是最直接體現“一國兩制”的地方，將對眾多企業產生吸引力
- 港深共同經營 港深都會 品牌，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
- 港深要在高端（現代）服務業領域進行合作和整合。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

七. 加強教育文化合作

- 港深在教育方面進行深度合作，啟動“港深人才培養計劃”。該計劃主要是令更多深圳學生更方便地入讀香港的專上院校
- 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，聯合爭取國家同意香港教育機構在深圳靈活辦學
- 在深圳建立港人子弟小學
- 文藝演出的跨境和便利化

八. 深化金融合作，強化香港國際金融中心功能，但決定權在中央，需要兩地共同努力

九. 從具體項目入手有效落實 深港創新圈 合作，這是一個已經獲得國家支持的機制

十. 共同解決環境保護問題，引領大珠三角可持續發展

謝謝各位！

智
B

智經研究中心

Bauhinia Foundation Research Centre

2007.8.9