

## 智经倡打造世界级珠三角都会区

\*\*\*\*\*

智经研究中心今日（10月28日）发表研究报告，提出粤港两地要把握机遇，顺应两地经济、社会和民间的发展趋势，从现在开始20年加强粤港合作，打造具高度国际竞争力的世界级珠三角都会区。

这次研究于2008年2月至10月期间进行，智经研究中心分别委托香港理工大学中国商业研究中心及综合开发研究院（中国·深圳）进行专题研究，聘请了广州专家参与研究，并访谈了粤港两地100位政府官员、专家学者、行业代表、30家香港企业、100家广东企业和粤港各1,000名市民。

粤港经济整合经历近30年的发展阶段，取得了举世瞩目的成果。智经研究中心主席胡定旭指出：「粤港经济发展实现了双赢和多赢局面，加速了广东的工业化和香港的后工业化，形成了珠三角区独具竞争力的开放型产业集群，催生了珠三角地区的城镇群。」

「珠三角都会区」的范围包括珠三角经济区的九个城市、香港和澳门。据智经研究结果显示，珠三角都会区无论在城市的发展水平、工业发展水平以至城市之间的工作和生活方面，很大程度上已表现出整体都会区的特征，有条件发展为中国第一个世界级都会区。

广东省委汪洋书记去年底已提出解放思想，加速粤港经济整合。香港特区行政长官亦表明要加强粤港经济合作。智经在粤港两地进行的市民问卷调查显示，近八成受访者对促进粤港合作有信心。

不过，胡定旭同时指出，在实现珠三角都会区时存在不少障碍和问题，其中粤港两地在政治、法律、经济、行政管理和社会管理制度上存在较大差异，而不同城市间亦存在竞争和利益冲突的情况。

要克服这些困难，胡定旭认为：「必须从粤港的共同利益、共同意愿出发，以世界级珠三角都会区为共同发展蓝图。过去30年，不论在任何发展阶段，粤港之间的民间、经济往来和互动都客观存在。粤港经济整合无论在任何情况下，合作空间远远大于互相竞争。在全球卷起国际金融风暴的情况下，把珠三角地区发展为世界级的都会区，从长远宏观角度来看变得更为重要。」

智经报告对珠三角都会区经济发展进行了量化分析预测，结果显示都会区的建设将对整个区域的本地生产总值增长、贸易增长及投资增长均产生积极的正面效应。按购买力平价折算，珠三角都会区到2038年的人均GDP约为10万美元，超过三大国际都会区（纽约、伦敦、东京）平均水平。

胡定旭认为要为「珠三角都会区」设定更高的发展目标，按着「世界级」的标准，使珠三角都会区的制造业、服务业和生态环境、交通网络及基础设施等领域得到实质性的提升，在经济、社会及民生多方面有实质的改善。

基于以上目标，智经报告从 11 个不同领域，就建构「珠三角都会区」列出共 22 项政策建议，其中包括：

落实 CEPA 先行先试机制，构建粤港澳紧密合作区 关键是广东获得 CEPA 的先行先试权，率先建立珠三角次区域合作机制。根据落实 CEPA 的需要，广东可适当调整有关政策，借助 CEPA 实现经济和行政管理水准的提高，同时确保 CEPA 的先行先试对其他地区有借鉴作用。

创新粤港合作联席会议制度，推动落实 CEPA 粤港澳需要共同研究 CEPA 事宜和珠三角都会区的发展趋势，协调都会区内相关事宜，推进重大项目合作与进展。在现有合作联席会议作为第一层级的基础上，增加下列层级：第二层级——区域行政首长联席会议；第三层级——区域部门首长联席会议；第四层级——联席会议秘书处；第五层级——专家组和专业委员会。

探讨建立珠三角都会区公共治理架构 「一国两制」在全世界有其独特性和唯一性，但 CEPA 无法涵盖社会和民生领域，迫切需要从中央到广东省两个层面研究一套整体的内地（尤其是广东）与香港社会、民生公共治理架构，满足大量港人在广东居住衍生出来的社会和民生公共政策需求，便利在广东省常住的非广东省户籍人口出入香港（也可先以深圳为社会民生领域合作为试点，邮政快递、医疗保健、跨境养老及港人子弟学校应成为社会民生领域的合作重点）。

粤港组建金融控股公司，为重大跨境基础设施提供融资 新加坡淡马锡金融控股公司的做法值得粤港两地借鉴。参与珠三角轨道交通的企业大部分都是国有企业（广东）和政府法定机构（香港），均属于「与政府有联系的企业」，粤港可以参照淡马锡的做法，组建金融控股公司，全面统筹轨道交通的融资和运作。

粤港合组公司共同建设和运营珠三角轨道交通 未来珠三角将建设长达 2,000 公里的“三环八射”城际轨道交通网络。珠三角城际轨道交通的建设与营运，可以引入港铁公司以不同模式参与，例如粤港合组珠三角轨道交通集团公司，在规划、建设、营运、及资讯等方面全面合作；或港铁公司与珠三角都会区有关城市合作，负责城际轨道所在城市区间的规划、融资、建设和营运管理。

以通用“八达通”促进粤港澳民众生活消费一体化 从民生角度推动香港八达通在广东使用，便利粤港居民消费。逐步放开广东居民赴港的限制，最终实现凭电子通行证进出香港。

将「绿色大珠三角地区优质生活圈」列入国家「十二五」环保规划，令珠三角都会区成为国家环保治理的典范 粤港环境合作从以往的事后环境治理合作，推进至跨区域的监控合作，当前更进展至优质生活。智经建议制订区域环境合作蓝图和生态发展规划；转变区域生态合作概念；统一和协调区域环境标准和统筹管理区域污染产业等。

推动香港公营机构与广东省各级政府全面合作 从香港公营机构的职能来看，类似于内地的事业单位和部分国有企业。以往粤港整合中首先重视的是企业，随后是政府。因此，在构建珠三角都会区的过程中，应推动香港的公营机构与广东省各级政府对应部门的全面合作。比如广东省政府相应部门与香港贸易发展局、生产力促进局等公营机构的全面深入合作，就可在协助珠三角企业「走出去」方面发挥重要的作用。

成立委员会统筹珠三角区域海空港的协作与发展 重新认识海空港的协作、互补与竞争现状，应对集装箱码头可能出现的过剩。组建珠三角都会区空港管理委员会，统筹协调珠三角空域，协调珠三角五大机场和民航总局，争取扩大珠三角空域使用空间，协调珠三角五大机场分工协作，规划建设机场之间的交通基础设施。

借鉴港珠机场合作模式发展珠三角都会区服务业的合作模式 港珠机场合作为粤港未来合作模式，是香港服务业输出的最佳方式之一。粤港服务业的合作重点除了生产性的服务业，还应包括消费性的服务业和社会公共服务业，香港在这方面具有成熟的管理模式，将为珠三角服务业的提升提供新的动力，从港口到机场，从会展到旅游。香港服务业向广东转移，可通过包括股权合作、委托经营的多种方式，在珠三角都会区形成统一的服务市场。

尽快启动港珠澳大桥的建设 港珠澳大桥的战略意义在于打通珠江东西两岸，使香港的经济辐射延伸至珠江西岸，在一定程度上解决珠江东西两岸发展不平衡的问题。

粤港澳共同规划开发珠海横琴岛带动珠江西岸发展 横琴岛的开发需要粤港澳三地携手，目前需要强化香港的参与力度，吸引香港财团参与。横琴岛和西岸地区的开发定位可以重点发展消费服务业，成为世界级的商务休闲度假中心。整合粤港澳生活服务业链条，发挥三地协同效应，重点打造珠三角西部海岸休闲产业带，即迪士尼—澳门—横琴—珠海西部沿海消费服务带。

强化并实现粤港澳长远发展规划的呼应与衔接 利用国家开始的《珠三角地区改革发展规划纲要》调研与编制工作的契机，粤港澳均应积极参与，充分反映各自的利益诉求，为珠三角都会区的持续发展达致共识。

完