

港深合作論壇：「共建國際大都會」

Hong Kong-Shenzhen Cooperation Forum: “Jointly Developing a World-Class Metropolis”

中國銀行(香港)有限公司發展規劃部副總經理

宋運肇先生

Mr. SONG Yun-zhao, Deputy General Manager, Economics &
Strategic Planning Department, Bank of China (HK) Ltd.

專家小組討論發言

Paper for Panel Discussion

「生活便利化和產業合作

—從西部通道看深港共建國際大都會」

深港兩地特殊的地理位置和歷史上長期的友好合作關係，決定了深港應該成為港內經濟和金融融合最緊密的區域。曾特首在 2005 年施政報告提出了泛珠、粵港和深港的區域經濟合作，在今年競選政綱中提出與深圳建立合作夥伴關係，與深圳攜手打造國際大都會。今年 5 月 21 日深港兩地政府更簽署了深港創新圈合作協議，顯示深港合作從構思到行動，正在逐步深入推進。

西部通道開通的契機

毫無疑問，香港已經是一個相對成熟和具競爭力的國際大都會；香港經濟具有全球最高的自由度和開放度；國際評級機構在回歸十週年之際再次調高香港的主權評級；香港的法律制度、政府架構、市場監管等都與國際接軌；香港是一個只有 700 萬人的城市經濟，但卻擁有全球第 3 大的銀行業中心，第 6 大的股票交易所，第 6 大的外匯市場，和第 7 大的資產管理市場等。但並不能由此而認為在深港合作“共建國際大都會”這個主題下，香港方面再沒有甚麼大的作為。

西部通道於7月1日回歸日在國家主席主持下正式開通。連接深圳南山區和香港元朗/屯門區的新口岸不僅是繼深港之間沙頭角、文錦道、羅湖、皇崗、蛇口及福永港之後的一個全新口岸，其一地兩檢相信還將成為今後現有和新口岸建設的模式和示範，其意義不同尋常，遠高於一條新的通道。

據香港入境處初步的推算，深圳灣每日流量可達30,800人次及29,800(車)架次，而今後若實施24小時通關並用盡口岸容量的話最高每日更可處理160,000人次過關。以開通首10日平均計算，每日出入境人次及車輛架次分別為19,700人及1,200架次，為口岸人流和車流設計能力的63.9%和4.0%。隨著時間的推移，相信經西部通道出入的人流車流將不斷增加，這將為兩岸沿途區域的發展帶來巨大的商機。

經過西部通道的人會留意到口岸兩邊地區發展的差異，令人感到在市容和硬件方面，深圳南山和蛇口區與香港元朗和屯門區似乎存在較大落差。但這正好顯示出兩地經濟發展模式和城市規劃的差異，也正好為香港方面重新考慮和規劃西部地區的發展提供契機。如果香港特區政府能配合西部通道帶來的人流和商機，加強香港尤其是元朗屯門等西部區域的發展規劃，吸引私人投資和商業活動，該地區在未來很有可能發展成一個新的區域性商務中心，解決西部地區居民的就業與交通的矛盾，縮小它與港島和九龍區等成熟地區的經濟差距，使香港整體經濟布局和內在增長動力更均衡，推動香港作為國際大都會的建設更上一層樓。

生活便利化的合作

深圳灣口岸的開通，亦給深圳的城市發展提供了新的動力。改革開放以來，大量港人北上消費，一直是深圳城市發展並日趨成熟的重要原因。隨著中國整體國力的提升和居民收入的增長，深圳居民自由行亦成為香港旅遊和消費市場的主力之一。現時香港多數的公、私營企業已經開始實施五天工作制，這與內地的有關制度對接。西部通道在促進兩地居民在深港之間作同城化生活、消費的同時，也對深圳的城市管理、交通、社會治安、食品安全、教育、醫療等方方面面提出更高的要求。香港市場化和先進的制度性優勢應該可以成為深圳發展的參考和榜樣，帶動

深圳在市政軟件建設方面向國際大都會靠攏。只有這樣，才能吸引更多的香港中產和高收入以及外籍人士跨境到深圳生活、置業、消費和就業，使深圳從過往靠提供廉價的服務吸引港人，轉向提供優質的環境和具內地特色的高端服務，不斷與香港的城市管理水平和服務水準靠攏。因此，便利兩地居民同城化生活和消費的過程，本身亦是深圳進一步向國際大都會成長的過程。

兩地政府在便利深港居民跨境生活往來方面還有許多事情可做。目前在廣東省甚至全國其他省區，正在大力擴建城際高速鐵路和公路網。然而，香港與深圳作為唯一可能讓兩地居民同城化生活和就業的毗連都會，城際之間的交通設施卻遠未能滿足兩地居民異地交叉就業和居住的需要，因此，有必要考慮建設從口岸到中心城區或兩地市中心之間的高速鐵路和公路綫，將車程縮短至不超過一小時。

深港還應探討香港居民往深圳創業、工作、生活、上學、養老等一系列領域進行深化合作的途徑。兩地學府也可以有針對性地加強培訓、教育和科研合作，並在專才交流方面落實更靈活的政策和更精簡的程序。在週末兩地居民短綫旅遊和消費高峰期，兩地官方旅遊機構也可以考慮聯合推行一些特別的旅遊節目深化兩地居民的互動。

成本上升的挑戰

除兩地居民生活便利化之外，深港共建國際大都會最重要的還是在經濟和產業方面的合作。今年5月21日深港政府簽署深港創新圈合作協議便是合作向更高層次發展的重要標誌。根據兩地政府領導的闡述，其內涵是以科技創新為核心，推動各種要素組合，同時推動兩地在科技、經濟、文化等各個領域之間的合作，使兩地的創新資源更加集中，創新活動更加活躍。該創新圈涵蓋了資源共享、要素配合、通道共享及產業互補等的內容。

香港要確保經濟持續、均衡發展，必須繼續推動現有產業向知識化和高增值的方向轉型，適當拓展其他創新或科技行業，並保持其法制和國際化的制度優勢，才能化解高成本的挑戰。另一方面，隨著社會的進步和土地、環保、勞工成本的上升，深圳本身的營商環境和經營成本也在不斷上升。深圳的低成本發

展階段已告一段落，深圳有必要借鏡香港的歷史經驗和教訓，努力控制房地產價格的盲目超前飆升。

因此，香港和深圳同時面臨著轉型升級的壓力，而兩地的合作關係進一步發展，對於雙方來說，都是實現這種轉型的一個重要條件。例如，深圳可以因應要素成本優勢弱化的市場環境，與香港合作分工，提升產業競爭力和創新能力，發展高端服務業；對香港具有優勢的服務業來說，深圳是市場的延伸，而且可以通過一些生產環節的轉移，讓香港更集中於高增值部份，如金融產品的研發創新等；配合國家的自主創新戰略，如果深圳的科技人才優勢和香港的資本市場、國際營銷優勢更好的結合，也可能成為兩地共同轉型的另一個動力。

經濟和產業的合作

在產業合作方面，香港與深圳亦有巨大的合作空間。

旅遊業

除在深港創新圈框架下推進科技創新業的發展外，深港在香港現有支柱產業方面的合作空間亦十分巨大。在旅遊業方面，隨著西部通道的開通，在現時深圳一方的紅樹林公園、香港一方的濕地公園、嘉道理農場等的基礎上，兩地可以探討攜手開發該地區的生態、會務、療養、休閒等特色旅遊項目。

物流業

深圳灣口岸如果配套建設完善，日後深圳灣直接往廣州的沿江高速公路工程完工，兩地使用該口岸的物流量定會大為增加。在港口碼頭方面，近年鹽田港處理貨櫃能力的增幅遠超過香港葵涌貨櫃碼頭，而且在總量上亦逐步逼近。但鹽田港碼頭業務有香港財團的投資，所以中國外貿的高速增長，香港仍然可以直接或間接地受益。面對來自長三角港口碼頭的競爭，深港應加強合作，打通遠洋物流運輸關節，控制處理成本，爭取在中國的外貿增長中佔領導地位。

在航空客流/物流方面，香港仍具有國際網絡的優勢，只要本著互惠互利的原則，相信深港仍可找到合適及雙的合

作模式。

金融業

由於受制於內地金融政策和資本管制，深圳金融業的國際化程度不高。在這一領域，深圳既是香港金融業進入內地市場的首站，又是香港金融業首選的離岸後勤支援基地。

銀行業及證券市場是兩地最重要的合作領域，而且已經取得一定的成績，包括香港銀行進入深圳經營，成為深圳外資銀行的主力；部份香港銀行把主要後勤基地設在深圳；雙方建立港元和美元雙向票據交換及進行即時雙向支付系統聯網；中銀香港作為香港人民幣業務清算行與人民銀行深圳中心支行緊密合作等。未來進一步深化合作的目標可確定為：在加大香港銀行業在深圳銀行業市場的市場份額；強化深圳作為香港銀行業內地後勤服務中心的角色；深圳銀行到香港上市和經營；香港銀行和深圳銀行可能進行的股權合作；以及把深圳作為擴大香港人民幣資產業務的試點等等。

在證券市場方面兩地合作的主體當數香港創業板和深圳二板市場。相對於整體大市表現，兩地二板市場的發展均大為滯後。兩個市場的合作模式有待雙方進一步探討，但原則上可以圍繞：一是 A 與 H 股的套戩機制，為中國資本帳戶的開放作試驗；二是服務深港創新圈的戰略發展要求，充份發揮股票市場對風險創投的支持，為兩地創新科技領域的合作提供有力的資金支援。中長期看，值得探討是如何借鑒歐洲市場的經驗，將兩地的交易平台加以整合。

從易到難，從實實在在的兩地居民生活便利化入手，以務實的態度和互惠的原則來探討和規劃兩地經濟和產業合作，相信深港共建國際大都會的前景十分燦爛。

2007 年 8 月 13 日 香港