

## 深港专家建言深圳对接香港北部都会区发展

# “深圳南”+“香港北”：深港融合发展“梦幻组合”

深圳特区报记者 周元春

10月6日，香港特区行政长官林郑月娥发布2021年施政报告，提出建设覆盖深港口岸经济带及更纵深腹地的北部都会区。全面深化深港合作进入了新的历史时期。如何积极对接香港北部都会区发展策略，推动深港融合协同发展？在20日举行的2021年第二次深圳智库峰会上，深港专家们也从不同方面积极建言。

香港“一国两制”研究中心研究总监方舟：

深港应建“共商共建共管共享”新体制

香港“一国两制”研究中心研究总监方舟表示，“一国两制”研究中心2010年曾发布《香港边界禁区发展策略研究》，提出香港应释放北部边境禁区土地作发展用途，借助内地巨大的市场潜力，建立香港的“浦东”。11年后，香港特区行政长官于《施政报告》提出了“北部都会区”的发展策略，这将对未来香港与深圳携手推进大湾区建设带来重大改变。

方舟指出，《横琴粤澳深度合作区建设总体方案》公布后，粤澳合作再不是物理意义上的两地或跨境合作，而是叠加粤、澳两边的优势，产生化学反应的一种深度合作模式。第一，将内地原有关税管理区“后撤”，并对货物采取“一线放开、二线管住”的措施。第二，合作区将采用“共商共建共管共享”的新体制。

“‘一国两制’的探索和实践是持续的，借鉴横琴粤澳深度合作区的方案，香港也可以就粤港合作的不同模式作前期的研究和准备。”方舟认为，可以探索的方案有：

第一，属于“大前海”范围的深圳“海洋新城”。深茂高铁将海洋新城与香港通过高铁连接起来，车程只需20至30分钟，十分便捷。在未来，“海洋新城”也可以借鉴横琴方案，探索实现深港“共商共建共管共享”。建议香港政府未来将正在筹划成立的政府投资基金投向海洋新城，共同推动合作示范平台的发展。

第二，香港流浮山海岸创新区。与深圳前海一桥相连、各处一端的香港流浮山海岸创新区是深港共同发展的理想地点，其本身处于待开发状态，比较容易做整体规划。建议将流浮山海岸发展区定位为创科新城，采用深圳与香港共同发展模式，前海管理局可以成立投资公司直接参与投资，发挥自身优势，与香港合作发展创科产业。

第三，河套深港科技创新合作区。目前，河套的深、港园区实际上还是深港各自管理、两种模式“平行发展”。建议河套深港科技创新合作区仿效横琴粤澳深度合作区的做法，考虑实现一体化管理，塑造河套成为“大湾区创科自由岛”的概念。

第四，沙头角中英街。深圳方中英街的边境可以后撤，将中英街深方一侧由“线”扩展成“面”，并将港方一侧活化改造，开拓一个全新的深港共管消费及旅游区。同时，可以参考横琴“一线放开、二线管住”的管理体制。

香港立法会议员刘国勋：

紧抓新界北发展机遇协作发展

今年5月，香港立法会通过立法会议员刘国勋提出的“以口岸经济带动新界北发展”的无约束力议案。而备受关注的香港《施政报告》也多处采纳了刘国勋关于《新界北建设香港新中心倡议书》的内容。

作为一直不遗余力地推动新界北发展的香港立法会议员，线上参加 20 日峰会的刘国勋建议，深港应紧抓新界北发展机遇相互协作，借助深圳、前海等地打造国际消费中心城市、及十四五规划中首次把深港河套纳入粤港澳重大合作平台建设，积极推进粤港澳大湾区建设的东风，香港可积极联系内地与其他“一带一路”地区，带动香港更好融入国内国际双循环格局。

刘国勋表示，香港新界北多年来欠发展，长期被视为“边陲地区”，一河之隔的香港和深圳，两边的发展有很鲜明的对比。而本月公布的香港年度《施政报告》主张建设香港北部都会区，让刘国勋多年呼吁落到了实处。

刘国勋认为，在建设香港北部都会区的全新背景下，应进一步推动港深两地的协同发展。“当前，首要任务是要进一步完善沟通机制，推动北部都会区建设加快推进。”同时，刘国勋提出 4 个具体建议：

一是优化港深两地通关安排。刘国勋认为，应该争取更多有需要的口岸实行 24 小时通关。同时，要在“一地两检”的基础上进一步的优化通过措施，如探索怎么采用合作查验、一次放行的模式，让人流、物流、现金流进一步方便的往来。

二是基建先行，全面连通港深铁路交通网络。尽快兴建北环线支线，同时，可以探讨内地企业南下香港兴建铁路，如经河套的北环支线、洪水桥-前海铁路及莲塘口岸的南北铁路等。

三是港深产业对接，通过两地科创、现代物流等产业对接合作，发挥“1+1=3”甚至更多的效果。这除了需要本地政策支持外，更需要深港一起争取中央更多的政策支持。

四是促进港深民间交流。刘国勋表示，他们已经成立的“香港北部都会发展联盟”，通过宣传推广，积极完善北部都会区的规划发展，同时也促进各界的交流和港深民间交流。

中山大学粤港澳发展研究院首席专家陈广汉：

创新通关模式便利深港科创合作发展

“在大湾区的建设中，人流、物流、资金流、信息流是影响区域合作和资源有效配置的关键因素，而口岸是管人流和物流。所以口岸在大湾区的合作和经济整合中扮演着重要的作用。”中山大学粤港澳发展研究院首席专家陈广汉从深港口岸功能变迁与跨境区域发展的角度，分析了深港口岸对两地发展的影响，以及大湾区发展和深港国际科技中心建设中，口岸功能的变化与跨境区域发展的关系。

陈广汉认为从上世纪 50 年代初开始，深港口岸经历了从隔离禁区到合作窗口、现在正迈向融合发展的新阶段，内地特别是深圳的改革开放改变了深港口岸发展的历史轨迹。在新的历史条件下，深港口岸的功能和体制机制要适应两地经济和社会的融合发展的需要，实现改革和创新。陈广汉认为，从香港与深圳、广州等大湾区东岸城市之间人员往来和车流的数量、结构和区域的变化，反映了香港与珠三角产业合作从制造业向现代服务业和科技创新的转变；香港、深圳与广州三个大湾区核心城市之间相互工作和生活人口增加，社会经济融合发展正在加深。

陈广汉提出，随着前海合作区的扩容、港深国际科技中心建设推进和香港北部都市区发展规划的提出，深港边境口岸功能和体制机制的建设，要将促进创新要素的跨境自由流动和人员往来便利化作为深港口岸功能构建的重点。

“建议创新通关模式，便利人员的自由流动。”陈广汉表示，通关模式最重要的是“合作查验、一次放行”，要实现“两地一检”，而其中最关键的是两地的资料共享。

同时，陈广汉建议要实现深港两地公交体系的物理与通关体制的对接，如深圳地铁 1 号线和 4 号线与港铁东铁线分别在罗湖、落马洲/福田口岸连接，可以从技术层面例如电子通关卡，和通关模式等方面创新，使这类跨境基础设施的硬件优势得以发挥。

陈广汉还提出，要合理安排和协调人流和物流的关系，随着口岸建设要体现从物流主导，到人流和物流并重，到人流优先的变化；随着产业合作中心的改变，边境地区的物流园区建设与科技园区建设需要协调和优化。

深港澳科技联盟顾问、深圳市深港科技合作促进会创会会长张克科：

## 实现河套港深“两园”一体化发展

深圳河两岸地区是深港社会经济衔接的枢纽地带，具有特殊的地缘关系。深港澳科技联盟顾问、深圳市深港科技合作促进会创会会长张克科认为，两地如能很好地配合发展，将成为互利互惠互补共同促进的新经济增长带。

张克科表示，香港提出了“北部都会区”和“双城三圈”体现了四个转变：一是深圳单边单向阶段性推进转变为香港主动提出双边协同对接共进；二是河套形成的特定空间启动到沿边境纵深全方位规划可持续共商并进；三是由基础设施、创科发展向公共服务、人才集聚、社会协同、居住就业和生态文化、商旅等全面规划共谋未来新都市建设；四是由单向推进的招商融资政策导向，向规划对接、服务对接、标准对接、智慧平台对接的共赢新机制。

“要将河套深港科技创新合作区作为深圳全域改革开放的龙头和政策突破、培育和辐射的引擎。河套区的港深‘两园’不能割裂来看，而是要作为‘一区’来整体探讨发展方向。河套深港科技创新合作区可尝试协同创新、共治共建、视同境外三个原则的管理模式，实现一体化发展。”张克科提出了六个建议：

一是尽快启动一号通道，同时可以增开皇巴一号交通，连接新田到福田保税区深港产业基地，提供便利的一区两园跨境公共交通服务。

二是对河套深港合作区里面深港高科技企业、服务业企业和创新企业给予特别的认证通行证，实行信息流、物流和基本设施、实验设备等予以海关备案放行确保畅通。

三是支持港企通过香港科技园在这里的服务驿站做到“港人港税”，真正在合作区融为一体；香港的科技园给深圳做湾区驿站，在河套注册的深企可以享受香港服务业的服务。

四是启动规划福田保税区片区和新田科技城的基础设施对接方案，建议考虑将海关保税区联检场下沉为地下专用设施，地面建立一站式跨境科技服务大楼；在新田科技城与福田保税区之间，比照现有的过境耕作通道的管理模式，拟定双通服务规则，开辟跨境工作通道。

五是针对河套区的重点产业布局按照共同施策、优势优先的模式创新机制，服务要过河、政策不出园，建立和合作区试行机制。

六是设立河套合作区高级别的策略协调委员会或策略协商委员会，以及策略专家咨询委员会，提供实证论证、科学决策和法律的支持。

深圳市规划国土发展研究中心总规划师邹兵：

多点发力积极对接“香港所需”

“香港转身向北，深港边界地区将成为双方深度合作的主要区域。香港所需就是深圳所能，如何对接、应对好香港新变化，需要深圳各界作出更多的思考。”深圳市规划国土发展研究中心总规划师邹兵认为，面对新变化，深港边界地区深圳侧要在多个方面发力：

——产业结构优化。一是点上着力，依托示范地区辐射带动。要加速前海与河套地区的开发建设，使其成为带动边界地区整体产业合作发展的摇篮和引擎，并寻找推动建设更多的产业合作示范点。二是带上关联，加强各种业态复合联动。要围绕商贸服务、文化创意、科技研发三大产业类型，打造特色鲜明的生产性配套服务业、文化产业、高新技术产业等专业园区，形成产业关联紧密的高端产业集群发展带。

——服务能力提升。要进一步提升边界地区的商业设施、教育医疗设施、文体设施、公共交通设施等公共设施的服务能力和水平，增强港人的可达性和便利性。

——一线口岸功能疏解。针对未来旺盛的跨界人流增长趋势，要区分内地长距离去港商务旅游客流与深港两地居民日常生活交往的不同空间需求，统筹全市的口岸布局和功能定位。考虑利用直通铁路将长距离跨界交通需求剥离一线口岸，减轻边界地区口岸通关压力。针对香港北部都会区新的铁路布局和功能构想，重新研究深圳市域内国家铁路和城际线直通香港的可能性，并结合深圳全市大型综合交通枢纽的规划建设，考虑增设新的铁路口岸，如探讨前海、机场东、平湖、坪山等枢纽的可能性，引导长距离跨界交通的分流。同时，建议在深圳河沿岸的重要节点，如河

套、福田保税区等，增设简易人行口岸，为两地交往频密的特定人群提供更便捷的通关往来服务。

——推动福田保税区功能转型。福田保税区已经成为河套深港科技创新合作区的主要载体，未来要由“围网式”发展转向“无围网式”发展。要打造成行的城市滨水活力区、实施特殊政策的现代产业聚集区。

此外，邹兵认为深圳侧还需要从生态环境修复、空间品质改善等方面发力，积极地对接“香港所需”。

中国（深圳）综合开发研究院港澳及区域经济发展研究所所长张玉阁：

深度对接打造“双城经济”先导区

“深港两地应持续沟通协调，深度对接，打造‘双城经济’的先导区。”中国（深圳）综合开发研究院港澳及区域经济发展研究所所长张玉阁说。

张玉阁认为，当前，深圳应该升级口岸经济带，构建“深圳南+香港北”的梦幻组合。“如何升级口岸经济带？主要涉及定位更新、战略提升、空间拓展等方面。总体上是深圳更加向南，香港加快向北，在深港交界地区尽快形成高端要素资源高度聚集的发展新格局。”另一方面，应积极推动“双城经济”深度对接。争取中央支持，明确口岸经济带空间范围，借鉴“横琴模式”，以打造自由贸易区为目标，规划建设粤港（即深港）深度合作区。

张玉阁表示，深港应共同推进国际科技创新中心和综合性国家科学中心的“双中心”建设。要在深港河套地区做“科技特区”，实现通关自由、研究开放、数据支撑。香港北部都会区可考虑引进更多深圳（内地）的科研机构、高科技企业和新业态企业，形成香港本地具有一定自主性的创新科技产业。

交通是硬联通的基础。张玉阁认为，深港应共建以轨道为核心的综合交通枢纽，打造通勤都会区，共同发展节点经济。同时，要构建“港中有深、深中有港”的跨境双城生活空间。深圳方面，口岸经济带罗湖先导区可率先推进民生领域的规则标准的衔接，在要素流动、市场准入、公共服务、社区管理、教育医疗等领域开展制度集成创新。

“应该进一步优化深港共商共建体制。”张玉阁认为，深港两地应该共同制定未来发展总体框架、成立联合专责机构、共商共议重点合作事项的规划进程图和建设时间表。同时联建重大基础设施，支持深圳国资国企和大型民营企业等参与北部都会区建设等。

“香港北部都会区建设一定会由概念性规划阶段进入到实质性推进和落实阶段，当然这会需要一个过程。展望未来，在我国第二个百年目标实现之际，我们可以共同塑造21世纪中叶的‘深圳+香港’。”张玉阁对此充满信心。

深圳智库联盟常务副理事长、中国（深圳）综合开发研究院常务副院长郭万达：

深港融合发展思维要变政策要创新

“深港已经到了融合发展这个时机，北部都会区和口岸经济带一定会擦出火花，实现1+1>2的合作效应。”深圳智库联盟常务副理事长、中国（深圳）综合开发研究院常务副院长郭万达对嘉宾的发言作了总结：

第一，怎么对接？深港口岸经济带和北部都会区要不要一个新的空间规划对接？郭万达认为，规划建设一个600平方公里的深圳“临港都市带”，这是一个很有价值的构想。600平方公里是什么概念呢？日本东京都市圈有三个圈层，第一个圈层是东京23个区，是都市核心区，就是600平方公里，第二个圈层是东京都2000平方公里，第三个圈层是东京都市圈1.3万平方公里。所以说，深圳600平方公里都市带对接香港300平方公里北部都会区，是一个很有创意的想法。

第二，对接的机制是什么？深港合作如何建立和横琴一样的“共商、共建、共管、共享”体制机制？郭万达表示，深港的共建共享合作机制还没有完全形成，可以考虑口岸经济带的某一个或几个重要的平台节点来建立这样的机制，比如河套，沙头角中英街，前海海洋新城等。

第三，对接的通关体制是什么？深港如何实现软连通？郭万达说，这里面关键的就是通关的问题，通关要便利、要提高效率，要素流动要高效方便，陆路口岸要实现“一地两检”。此外，

还应有一些更简易、更方便的口岸，特殊功能的口岸，比如科技口岸，或者如以前“耕作口”这样的特殊“跨境工作通道”。

第四，对接的产业是什么？在郭万达看来，深港所长，最重要的产业是创新科技、高端经济，新经济、新产业、新业态，这也是北部都会区规划的重点。当然其他产业也很重要，包括金融、物流、贸易、旅游、医疗、教育、消费等。深港合作的产业链是很长的。

第五，对接的挑战是什么？郭万达表示，无论是北部都会区还是口岸经济带在未来的建设中都会面临很多的挑战，包括土地、投资、人口、就业、产业、建设时序等问题。面对挑战，核心的就是思维要变，政策要创新。