把港深国际化都会作为深港合作的战略目标

2006年，综合开发研究院曾举办过一个深港合作论坛，当时就提出了建设“港深都会”，到现在正好十年。这十年深港两地确实发生了很大的变化，两地合作虽然有很多曲折，但交流融合的程度是越来越深。

下一步如何推进深港合作？在我看来，具体各个领域的合作当然重要，但如果没有一个大的愿景，没有一个大的战略，没有一个可持续的机制，各方面对深港合作的认识不到位，那合作起来就会很困难。要有一个像“一路一带”这样的战略规划，推动起来就有一个目标，大家的认识就凝聚起来了，事情就会好办些。

我认为应提出“港深国际大都会”这个愿景，因为这个目标是可期待、可规划、可报告的。十年前，没有用“国际大都会”，只叫“港深都会”，现在完全可以用“港深国际大都会”了。因为今天提“港深国际大都会”和十年前提“港深都会”的背景、条件、意义和时机都大不一样了，今天提“港深国际大都会”更有紧迫性和现实意义。我觉得现在在这个圆桌会议上明确提出“港深国际大都会”的愿景，旗帜鲜明地提出一个建设规划的目标，我认为这是非常重要的。

首先，大都会的城市形态在国际上是一个重要的发展趋势。城市到一定规模的时候，就必然发展为都会区，在国际上就叫“Metropolitan Area”。今年4月份我去东京考察了东京都会区，发现东京就是打破行政阻隔，要素之间能够流动，通勤非常方便。去年底到首尔，坐着地铁去看，感觉各个区域的分工都很好。纽约、伦敦等都是大都会区的形态。香港和深圳应是更有条件走大都会区的发展形态。

其次，国际上的大都会不仅只是产业的合作，更多的是规划、协调、通勤、统计、人口、婚姻、民生的问题。我觉得某种程度上来讲这都是港深两地需要的。有人说香港人不看GDP，不看经济，我认为经济和民生不是一回事，你可以不讲GDP，但你不能不发展经济，不能不讲民生，民生在香港是一个大问题，民生里面包括交通、住房、教育、就业、社会保障等，这和产业、人口、基础设施都有关系，这些香港民生的问题都需要改善，与深圳也都有关系。

再次，现在港深也发展到了需要推进大都会区建设的时候。未来十年，珠三角的轨道交通要连在一起了，香港要不要连通？原来香港建高铁时还争来争去，将来我们的城轨都不等你争了，我们自己连在一起了，你再不连通，将来更麻烦了。从国家的层面看也是需要的，国家现在特别希望香港有长远规划，也特别关注香港的民生问题，港深国际大都会建设就是长远的规划，是长远的问题。

如果把“港深国际大都会”作为重要的战略愿景，建议要做几件重要的事：

第一，虽然港深政府层面有常态化的沟通机制，但还不够，各个部门都应有常态化的对接工作机制，包括两地的规划部门、交通部门、教育部门、环保部门等。首先是非常有必要成立一个跨境的规划委员会，重要的交通规划、城市发展、基础设施要对得上。伦敦的国际大都市有一个规划委员会，旧金山湾区也有一个规划委员会，规划的协调是大都市区的一项重要的内容。

第二，启动重要的民生工程的建设，要有点力度，采取有效的措施，比如口岸的改革、通勤的便利、交通的衔接等。我上次从皇岗通关，花了一个半小时，照理不应该这样的。两地之间应该加大力度，虽然都在谈，也有改进，但改进没有变化快，这个变化就是跨境的客流量的增加，需求比过去大很多。

第三，我认为大都会区的统计很重要，纽约大都市区、东京大都市区，其实是一个统计的概念。因此，应建立港深国际大都会区的统计体系，要统计出来，其规模、人口等各项指标在国际上都会有影响力。

第四，各种要素比如人员、资本、科技、产业等如何流通。通过大都会区的建设促进要素的流动，不仅促进香港的服务业北上，也推动深圳和内地的高端生产要素流向香港，为香港带来更多的新产业、新就业和新结构。虽然产业是市场的事情，但政府也是可以有所作为的。

提出这个愿景以后，这些事就好办了。如果再能够提升到国家的重要层面上来做这个事，好多事就比较好做。所以我的建议就是：应明确把港深国际大都会的愿景提出来，成为港深合作的重要目标来规划、来落实。

**作者系综合开发研究院（中国·深圳）常务副院长 郭万达**