

专题报告系列
Special Report Series



PHBS 智库
北京大学汇丰商学院

新时期深港融合发展 现状与展望

2022年10月

摘要

新时期深港融合发展具有必要性，这不仅是现阶段高端要素流动和集聚的要求，也是新时期两地突围“内忧外困”、共谋发展的诉求。对于香港而言，其发展诉求是产业实体化和培养新经济增长空间；而深圳则希望进一步深化开放，引领“走出去”和突破“卡脖子”难题。深港融合发展思路能够很好地契合两地的发展诉求。

目前，深港融合的主要现状问题是两地之间要素流动和聚集的一系列障碍，具体表现为两地规则标准衔接不畅、科创要素跨境流动不自由、金融互联互通有待深化以及疫情下人员物资通关受限等方面。针对上述问题，本文围绕“促进体制机制协调，共建深港三圈融合生态”提出了一系列具体建议。

* 北大汇丰智库金融组

成稿时间：2022年10月10日

联系人：程云（0755-26032270，chengyun@phbs.pku.edu.cn）

一、新时期深港融合发展的必要性

2022年7月1日，习近平主席在庆祝香港回归祖国25周年大会上发表重要讲话，为“一国两制”在香港的行稳致远以及深化香港与内地的更紧密合作指明了方向。他提出希望香港保持自身独特地位和优势，不断增强发展动能，抓住国家发展带来的历史机遇，主动对接“十四五”规划、粤港澳大湾区建设和“一带一路”高质量发展等国家战略。深圳是香港对接内地的第一站，深港合作亦是香港融入国家发展大局的最佳切入点。实际上，深港合作在历史上具有深厚积淀和显著成就。过去40年，从“前店后厂”的跨界生产网络到如今的“双城三圈”概念区，深港经济总量合计已超过5万亿元，占大湾区比重高达45%，两地区域一体化进程亦稳步推进。2022年是香港回归祖国的25周年，也是深港合作开启新时期发展阶段的起点，而“融合发展”正成为这个阶段的关键词和必然发展方向，这既是现阶段高端要素流动和集聚的要求，也是深港突围“内忧外困”境地、共谋发展的诉求。

1. 深港融合是现阶段高端要素流动和集聚的要求

随深港合作阶段的推进，两地合作范围不断拓宽，合作内容逐步深化，深港之间的互动要素也呈现出高端化和复杂化趋势，要素跨境流动和集聚越来越频繁，对深港一体化程度提出了更高的要求。在早期深港“前店后厂”合作模式下，两地主要围绕传统制造业的加工和出口开展合作。深圳提供土地、厂房和无需迁移的本土劳动力，而香港提供资金和技术设备，形成“香港接单、深圳生产、再通过香港转口贸易”的产业垂直分工模式。这种合作模式所涉及的要素较为简单且相对可以分割，要素跨境流动和集聚的要求相对不高。而如今，深港由生产性合作过渡到功能性合作，在科技创新、高端制造和生产性服务业等领域寻求新经济增长点，所涉及要素更加复杂和多样，如人才、数据、技术、专业服务、资金等等，而这些高端复杂要素往往需要集聚在一起才能发挥作用，因而对深港跨境经贸往来、金融互通、科创合作、体制衔接等领域的全方位深度融合提出了更高的要求。

2. 深港融合是新时期两地突围“内忧外困”、共谋发展的诉求

当前，新冠疫情、地缘冲突、能源危机加剧全球经济不稳定性，“去全球化”浪潮动摇全球生产网络和产业链布局模式，世界格局“东升西降”演替中大国博弈

冲突加剧，新一轮科技革命和产业变革带来国际科技的激烈竞争……作为外向型经济体，深港也难免受到外部环境的不利影响，同时两地内部深层次结构性矛盾也被激发：比如几波输入性疫情冲击深港经济发展，产业链和供应链韧性经受考验；美国实施对中国商品征收巨额关税、取消香港独立关税区地位等不合理制裁，打击国际投资者对内地和香港的信心；美国对华为实行技术封锁、限制半导体巨头对华为投资和出口高端芯片，使得中国技术面临“卡脖子”困境等等。香港和深圳已经无法再像过去的“超级全球化”时代那样能够源源不断地从国外获取发展的一系列要素资源，外向型经济发展模式需要进行一定调整。在目前“内忧外困”的大环境下，深港融合发展既是全球经济“寒冬”中“抱团取暖”以求生存的需求，也是两地通过优势互补，解决各自经济内在结构性矛盾、谋求互利共赢和长远发展的诉求。

二、深港现状与融合发展诉求

新时期，深港两地经济发展呈现出不同特征和问题，潜在互补性增强，在各领域也出现新的合作空间，融合发展思路能够很好地契合两地发展诉求。

1. 香港：主动融合，寻求产业实体化和新经济增长空间

对于香港而言，其主要发展诉求是实现产业实体化和多元化，谋求新的经济增长动能和空间。

疫情之前，香港经济发展已显现疲软态势。随着内地改革开放深入和新自贸区的建立，香港相对于内地的制度红利和外贸优势削减，近 10 年的 GDP 年增长率大体呈下降趋势（图 1）。尤其是 2020 年，在中美贸易摩擦、修例风波以及新冠疫情的三重压力下，香港经济遭受重创，GDP 全年锐减 6.5%，失业率也创下 16 年来的高位。在此次危机中，香港暴露了深层次的结构性矛盾，即产业空心化和单一化问题。数据显示，香港服务业占本地生产总值比重长期超过 90%，而制造业比重不足 1%（图 1），虽然香港特区政府在 2015 年曾提出“再工业化”的目标，但实际成效甚微。长此以往，产业结构空心化、单一化的不良后果也开始显现：在重商主义和炒卖风气盛行下，大量资本涌入金融和地产等投机性行业，进一步挤占了其他产业的生存空间；企业营商成本和居民生活成本不断推高，进一步造成香港人才流失和工业科技的发育不良；实体产业的流失使得大量基层就业依赖批发零售、住宿膳食、运输仓储等低增值的消费性服务业，但这些行业一方

面极易受到疫情和暴乱的较大冲击（图 2 显示上述行业的产值比重在 2019-2021 年间下降明显），另一方面也严重依赖外来游客和海外商品的“大进大出”，对本地生活干扰大，容易激化与内地的矛盾。产业结构失衡的影响蔓延到社会方面，则表现为贫富差距拉大、社会阶层固化和矛盾激化，这也是近几年香港社会内耗、“泛政治化”和动荡不安的经济根源。

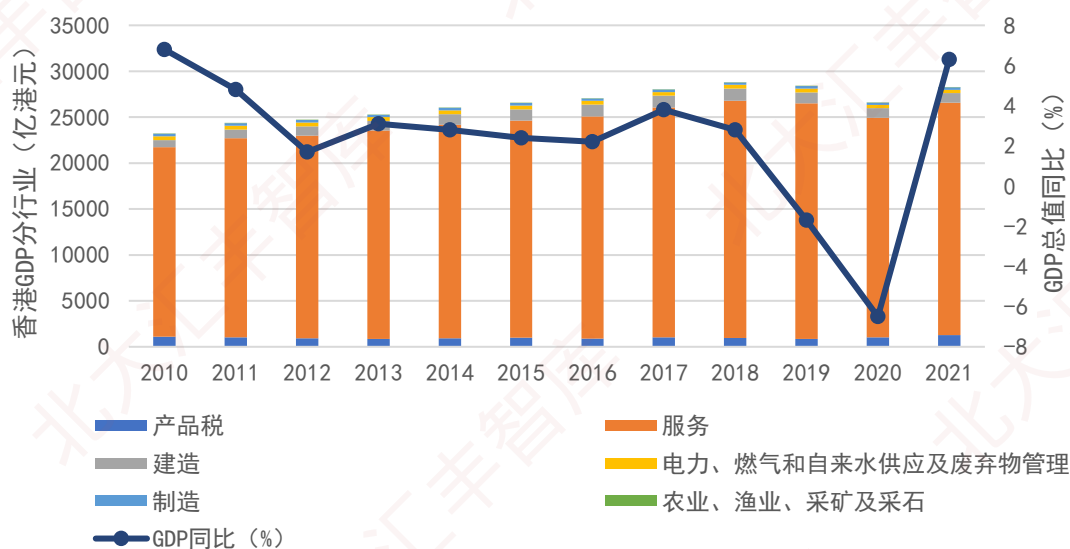


图 1：2010-2021 年香港 GDP 同比及其结构
数据来源：香港政府统计处，北大汇丰智库

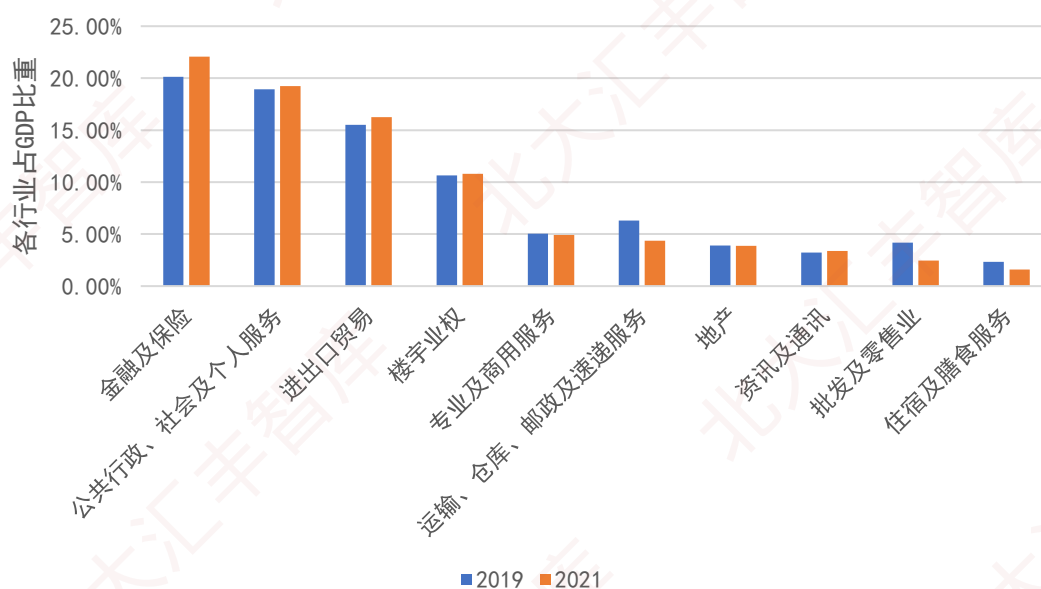


图 2：香港各行业增加值占 GDP 比重
数据来源：香港政府统计处，北大汇丰智库

随着国安法的颁布以及新选举制度的出台，香港逐渐从“由乱及治”过渡到“由治及兴”阶段，为重振经济提供了稳定的社会环境。不同于以往的态度，新时期香

港谋求发展的方式转向主动融合，即积极寻求与内地尤其是深圳的合作。2021年10月，前任特首林郑月娥提出建设北部都会区，构建深圳香港“双城三圈”新格局。这是“一国两制”框架下第一份在空间观念和策略思维上跨越深港两地行政界线的规划方案，是对深港双城融合的前瞻性设想。新任特首李家超在就职典礼当天也发表了题为《同开新篇，融入国家发展大局机遇》的署名文章，他表示要以粤港澳大湾区及“北部都会区”作为切入点，推动深港双城经济强强联手，融入国家发展大局。香港积极北拓的意图标志着深港合作进入了“双向奔赴”的新阶段，也标志着深港融合逐步由概念走向实质化。未来，在两地政府的积极沟通和务实合作下，香港有望进一步拓展内地经济腹地，同时借助大湾区的完善工业体系和产业链资源，联手深圳发展高端制造业和高科技产业，从而弥补自身产业空心化和单一化的不足，在北部都会区培育新经济增长点，带动香港经济转型升级。

2. 深圳：深化开放，引领“走出去”，突破“卡脖子”难题

相比香港，深圳经济发展更具活力和韧性。新时期其主要发展诉求是在逆全球化背景下坚持深化开放，引领“走出去”，在国际科技竞争中突破“卡脖子”关键技术难题。

近十年来，深圳经济稳步增长，2010-2021年GDP年均增长率为11%，2020受疫情冲击GDP增速降至2.76%，但2021年数据回升至10.8%（图3）。横向对比，2022年上半年深圳GDP同比增速也位列四大一线城市之首。深圳经济的特点可以总结为活力与韧性两个方面：活力方面，人口年轻化和高素质人才集聚、高技术企业云集、成熟的市场化科技创新模式、制造业基础雄厚、良好的营商环境持续等都是重要的促成因素。而韧性方面则主要得益于其合理的产业结构和完善的区域供应链。深圳以工业立市，第二产业占比接近四成，计算机和通信电子、电气机械和专用设备等高端制造业比重较大且具备增长潜力（图4）。服务业方面，金融、信息传输、计算机服务和软件等无接触性的数字经济业态比重相对较大（图5），也一定程度上降低了疫情冲击的影响。此外，深圳是全球产业链和供应链的重要节点城市，周边聚集大量配套企业和中间商，能够在较短时间内恢复上下游生产联系，支撑工业生产快速恢复。上述两个方面也正是深圳能够弥补香港工业短板的优势所在。

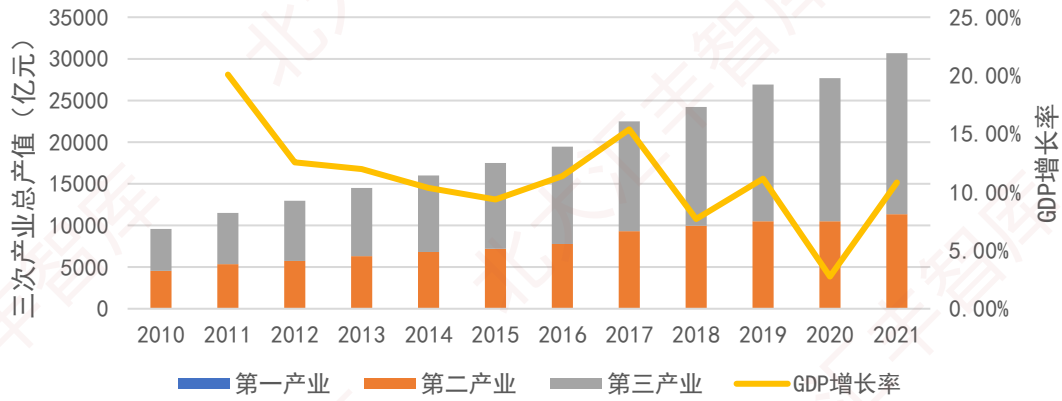


图 3：深圳历年 GDP 及其增速变化

数据来源：深圳统计年鉴，北大汇丰智库

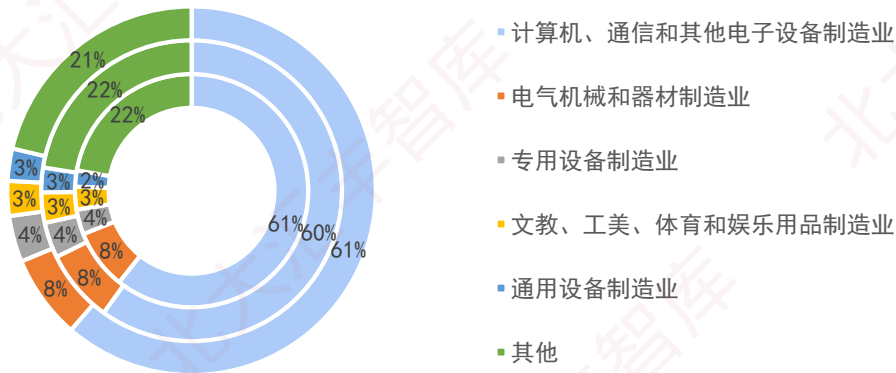


图 4：2018-2020 年深圳各制造业工业总产值占比变化

注：三个环由内到外分别是 2018、2019、2020 年数据。

数据来源：深圳统计年鉴，北大汇丰智库

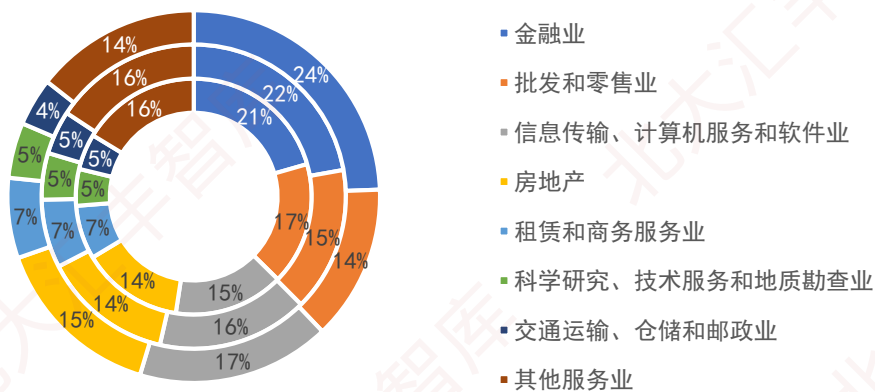


图 5：2018-2020 年深圳主要服务业产值占比

注：三个环由内到外分别是 2018、2019、2020 年数据。

数据来源：深圳统计年鉴，北大汇丰智库

然而，新时期在逆全球化背景下，深圳在引领“走出去”以及突破“卡脖子”技术方面仍面临一系列困难和严峻挑战，也需要通过与香港的合作获取“走出去”经验和关键技术研发支持。首先，在“走出去”方面，近几年随大国博弈和国际经贸摩擦的升温，海外贸易投资监管环境也日趋严格，内地企业在“走出去”的过程中可能会面临更多的法律风险、市场竞争和政治壁垒。作为外贸强市，深圳虽然在产品出口方面领先全国，但在企业海外投资、技术输出、参与国际标准制定等领域“走出去”经验仍不足。而香港作为内地联系世界的“超级联系人”，在法律规则、标准评级、专业服务等方面与国际接轨较早，同时在市场推广、检测认证、品牌设计等方面具备丰富的国际化经验。香港作为深圳“走出去”的第一站，能够助力内地企业海外投融资、提升管理品质、吸纳国际化人才，不断适应国际市场规范和标准，并规避相关法律风险，更好地推进产品、服务、技术、资本和标准的“走出去”进程。其次，在技术创新方面，深圳虽有成熟的市场化科创模式，但由于基础研究投入不足，高水平院校和国家重点科研机构较少，产业上游前瞻性、原创性、引领性成果较少，在高端芯片、基础软件、核心零部件和重大装备等领域也尚未突破“卡脖子”关键技术。未来在西方对我国持续进行技术封锁背景下，加强基础研究仍是深圳提升创新实力的关键，而如何结合香港基础科研优势更是解决技术难题的突破口。目前，深圳已建成河套深港科技创新合作区、虚拟大学园、深港产学研基地等创新平台载体，并积极鼓励香港高校来深合作办学和设立研究院。未来若能进一步促进两地科创要素流动和集聚，推动深港高层次人才联合培养和科技成果转化，形成两地“产学研”深度融合创新机制，将有助于突破“卡脖子”难题。

三、深港融合的主要障碍

在疫情以及两地体制差异背景下，目前深港融合的主要困难是两地之间要素流动和聚集的一系列障碍，具体表现为标准规则衔接困难、科创要素跨境流动不自由、金融互联互通有待深化、人员物资通关受限等方面。

1. 标准互认、规则衔接、市场一体化仍面临现实困难

“一国两制”是深港合作的特殊优势，但同时也带来了潜在阻碍。香港的经济制度、政府职能、司法流程、企业运作方式甚至社会文化与内地城市之间存在较大不同，因此两地在各领域实现融合互通的难度较大。目前针对两地规则衔接已有相

关举措，如前海地区建筑师执业资格互认、香港创新药可在深圳港大医院临床应用等，但其适用范围以及实际执行效果仍有限，两地在产品安全认证标准、专业领域技术准则等领域的衔接仍需进一步加强。目前，港深之间体制机制对接所面临的困难主要体现在以下领域：

一是，资本项开放与外汇管制。香港有完整的离岸市场制度体系，无外汇管制，实行联系汇率制度。而深圳是人民币在岸市场体系，实行外汇管制和资本账户管制。在“一国两制”框架下，离岸和在岸两套市场体系无法彻底打通，相关互联互通措施的实际效果有限，市场一体化水平仍有待进一步提升。

二是，数据与信息跨境流动与监管。深港数据信息互通障碍集中体现在法律和监管方面。内地关于数据跨境流通的相关法律尚未健全，且缺乏相应部门和技术对数据跨境后的储存、使用、流通等环节进行监管，对数据泄露后的追究制度也尚未建立。因此，在两地数据安全和隐私保护标准不一、相关规则未衔接、内地缺乏相关法律和监管制度的前提下，数据信息跨境难以实现自由流通。

三是，人才跨境流动与服务。在引才用才方面，粤港职称体系在部分学科领域仍存在差异，如涉及科技服务领域的金融、审计、法律、教培等行业仍未完全实现执业资格互认，专业人才执业限制较多。在人才培养方面，联合培养博士后机制尚未形成，两地院校学分互认暂无公认准则。在人才服务方面，跨境社保互通程度以及服务水平有待提升，人才补贴申请和永居服务流程也有待简化。

2. 科创要素跨境不畅通，产业发展面临潜在外部挑战

科技创新合作是深港融合的重要领域。目前深港科创合作的新格局基本形成，河套深港科技创新合作区、前海深港现代服务业合作区、香港北部都会区等平台的建设为各类企业、高校、科研机构等创新主体提供了要素集聚和项目孵化空间。据统计，河套合作区已有 150 个高端科创项目落地，5 所香港高校带着 10 余个优质科研项目进驻，24 个港澳创业团队 300 余人参与项目孵化，已产生知识产权 203 项¹。前海合作区方面，截至今年 8 月，前海深港青年梦工场累计孵化创业团队共

¹ 深圳特区报（Sep. 5, 2022），“高质量发展调研行 | 河套深港科技创新合作区：150 多个高端科创项目加速落地”，<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1743094366666741881&wfr=spider&for=pc>。

计 610 家，其中港澳台及国际团队占比过半，累计融资总额超 29 亿人民币¹。尽管目前已取得较多合作成果，但深港科创合作仍存在以下阻碍或挑战：

其一，科创要素跨境流动不畅通。“产学研”科创机制的实现需要集聚高端复杂要素，包括技术、人才、资金、数据、专业服务等。而目前，科创要素在深港的跨境流通（尤其在合作试验区之外）仍然存在许多障碍。比如，科研物资跨境不便，实验样品和器械设备通关审批流程繁琐冗长且需要征收税费；科研人员出入境便利性有待提高；科研经费双向流通审批缓慢，港资公司资金流转时间压力大；两地自然人破产规则不同，香港科研人才在内地创业面临较高风险；两地知识产权体系存异且尚未实现互认，联合保护机制尚未建立，潜在知识产权纠纷可能会抑制深港创新发展等等²。

其二，制造业外迁和西方技术封锁构成潜在外部挑战。科创产业的培育和发展需要坚实雄厚的工业体系基础。当下，逆全球化趋势和中美贸易摩擦驱动外资回流，加上深港土地和劳动力成本持续抬升，制造业外迁东南亚的趋势日渐明显，这对深港科创发展所需的工业根基可能会构成一定挑战。此外，新一轮产业革命浪潮下国际科技竞争加剧，西方对中国实施科技封锁和围剿，深港也面临着产品“走出去”通道受限等潜在困境。比如，去年亚马逊“封号潮”下中国跨境电商出口受阻；近期美国出台的《芯片法案》企图吸引半导体制造业回流和夺回行业主导权等。

3. 金融开放有待深化，跨境金融服务相对不足

资金互联互通是实现深港融合的关键。目前，深港金融合作已有一定基础。金融机构互设方面，港资银行成为深圳外资银行的重要组成部分，在资产规模、存贷款余额、净利润方面占比超过七成。另外，有 10 余家深圳证券基金期货公司在香港设立子公司，9 家香港证券期货经营机构设立驻深代表处等。金融业务方面，内地与香港基金互认（MRF）、合格境外机构投资者（QFII）、合格境内机构投资者（QDII）、外商投资股权投资企业（QFLP）、合格境内投资者境外投资（QDIE）等业务得到试点或优化。自 2016 年“深港通”正式启动以来，深股通和港股通的交易

¹ 广州日报（Sep. 24, 2022），“两翼齐飞 湾区振翅”，https://gzdaily.dayoo.com/pc/html/2022-09/24/content_867_805083.htm.

² 李丹,赵春哲,蔡芷菁.深港科技创新合作区生物科技合作对策研究[J].经济研究导刊,2021(29):34-36.

金额逐年增长（图6），内地与香港股票市场一体化进程逐步推进。此外，自2021年9月《全面深化前海深港现代服务业合作区改革开放方案》发布以来，前海率先全国推动“六个跨境”业务、首批本外币合一银行账户试点、全国首批跨国公司本外币一体化资金池业务试点等，先行先试初见成效。

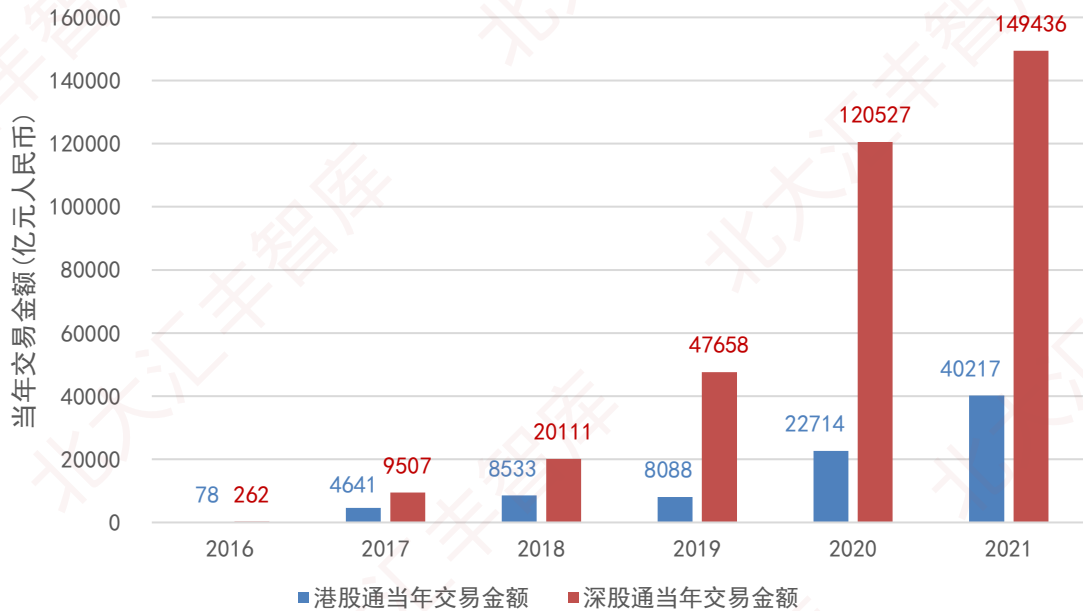


图 6：港股通和深港通交易金额

数据来源：深圳证券交易所，港股通/深港通交易年报，北大汇丰智库

着眼于未来提升空间，深港金融市场互联互通仍存在以下问题：

一是，跨境金融开放仍存在制度阻碍，且协调机制尚未健全。深港两地具有不同的法制、税制、会计准则、执业资格和市场监管制度，加强两地制度层面对接和互认是开展金融合作的前提。目前，深港乃至粤港澳大湾区层面出台了很多合作政策和框架协议，但由于体制差异巨大且目前缺乏强有力的统一领导组织机构，导致落地层面实施速度慢、效率低、范围小，两地金融深度融合水平有待进一步提升。

二是，跨境金融配套服务相对不足、便利化程度有待提高。由于金融体系和制度差异，目前深港资本流动仍受限，跨境金融服务的供给和便利度尚未满足两地居民及企业在金融消费、信贷支付、投资理财等方面的需求。比如货币不统一造成异地支付不便、移动支付在港普及困难、异地投资和保险办理渠道不通畅、相互联通的信用体系尚未建立等等。

三是，跨境金融人才相对缺乏、异地执业门槛高。目前，深圳熟悉跨境业务的金融人才相对不足，而香港虽有较充足的国际人才储备，却未能有效引进至内地。

此外，按照目前的监管制度，即使是“双牌照”证券经营机构也需一定程度地隔离两地业务，再加上深港金融相关从业资格互认不足，导致港澳专业人才在深执业门槛较高或展业受限，因而实际上精通且实施深港跨境业务的金融人才是较为缺乏的。

4. 疫情防控常态化下深港人员物资与经贸往来受限

当下，疫情是影响深港融合的首要因素。据香港跨界旅运调查，疫情前香港和内地之间每天跨境往来人次可达近 67 万人次（2017 年数据），其中以深圳为起点行程占近 7 成¹，但**新冠疫情的爆发打破了深港双城原有的融合共生状态**。2020 年初内地疫情爆发早期，香港特区政府采取一系列措施减少两地人员跨境流动，包括暂停“自由行”签证、暂停深圳多个口岸及深港客运码头的旅客服务功能、停运跨境列车、要求居民入境香港后强制接受检疫 14 天等举措，**使得内地与香港的海、陆、空跨境交通服务大幅缩减**。随着内地疫情形势好转而香港疫情反扑，深圳面临较大境外输入性风险，也开始对经深圳口岸入境人员实施检疫“14+7”政策，同时加强了深港跨境货物运输的疫情防控措施，包括限制跨境货车通关配额、加强跨境司机和接驳司机闭环管理等等。

在严格的疫情防控措施下，深港之间的人员和物资流通数量及效率受到极大限制，通关往来时间成本迅速攀升，**跨境客流总量呈断崖式下跌**。香港政府统计处数据显示，2021 年中国内地访港旅客数量仅为 6.6 万人，该人流量仅为疫情前 2019 年旅客数量的 0.15%（图 7）。关于客运总量下降的原因，一是疫情期间两地严格的管控策略极大增加了人员出入境的时间成本和风险；二是，疫情压制弹性出行需求，据统计，2020 年与 2018 年相比较，深圳跨界客流中，观光旅游下降 71%，探亲访友下降 30%，商务出行下降 9%²，疫情下居民出行意愿明显下降。**此外，深港之间通关阻碍也严重影响了两地经贸往来**。香港统计处数据显示，相比于 2019 年，2020 年香港旅游业增加值下降 90.67%，其中入境旅游的零售业（-94.66%）、住宿服务（-97.11%）、餐饮服务（-94.06%）均受到明显冲击。

¹ 中国新闻网(Mar 1, 2019), “香港 2017 跨界旅运调查：往来香港内地旅客超 9 成”，

<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1626769492512393731&wfr=spider&for=pc>.

² 肖胜,周军.新冠肺炎疫情对深港莞惠跨界交通出行的影响[J].上海城市管理,2022,31(02):72-78.

近期，随常态化疫情防控机制建立和疫情形势好转，香港入境管控逐步放松，从5月初允许非香港居民从海外入境，7月初取消了航班熔断机制，到8月12日的“3+4”以及9月26日最新推出的“0+3”隔离检疫方案等，一系列放松政策使得入境旅客人数小幅增长，其中内地访港旅客人数也呈回升趋势（图8）。截至10月6日即“0+3”方案实行10天后，香港疫情整体表现平稳，输入个案的增长也在预期范围内。若未来疫情没有明显反弹且风险可控，则有望进一步放宽入境检疫安排，早日实现与内地通关。

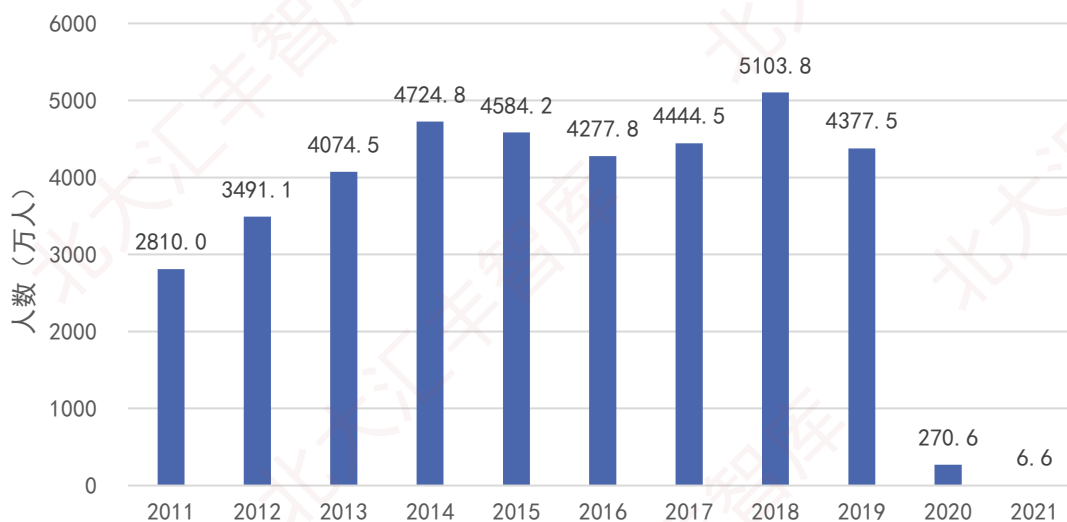


图 7：2011-2021 年中国内地访港旅客数量
数据来源：香港政府统计处，北大汇丰智库

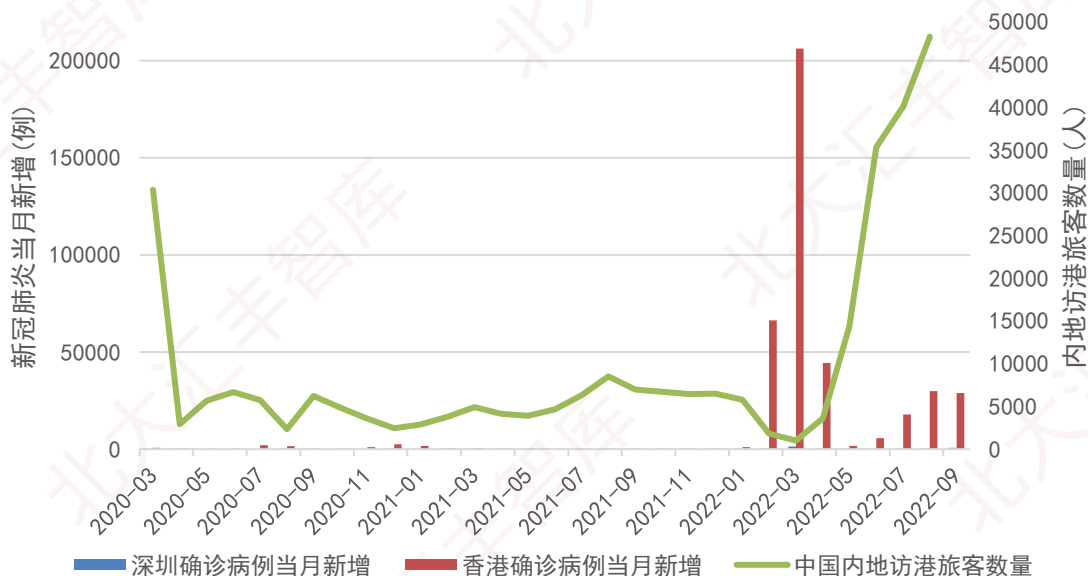


图 8：港深疫情确诊数与内地访港旅客数量
数据来源：香港政府统计处，北大汇丰智库

四、深港融合的建议与展望：促进体制机制协调，共建“三圈”融合生态

立足深港融合的主要障碍，本文提出以下建议与展望：以制度衔接为根基，以科创合作为重点，以市场互联为关键，以防疫通关为抓手，促进两地体制机制协调，共建深港“三圈”融合生态（图9）——即产业创新圈、金融生态圈和高效通勤圈，以促进两地要素自由流动和高效集聚。

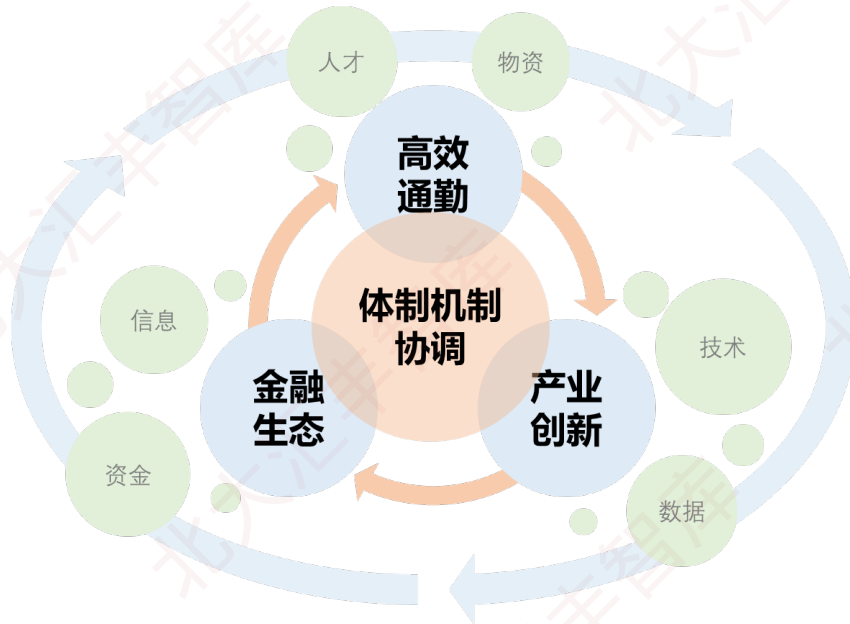


图9：深港“三圈”融合生态

资料来源：北大汇丰智库

1. 促进体制机制协调，推动两地制度和规则衔接

深港融合乃至粤港澳大湾区一体化建设的最根本问题是在“一国两制”框架下实现制度和规则衔接，因此需要建立起制度化（自上而下）和非制度化（自下而上）的合作协调机制，打破行政壁垒和市场准入障碍，推动区域资源要素的自由流动和高效配置。在正式制度方面，深港两地政府应建立恒常的定期沟通机制，通过政务对接与合作、公务员互换挂职等制度，加强两地在各领域制度、规则和标准体系上的相互了解。依托粤港澳大湾区建设领导小组等职能机构，通过“联席会议+咨询委员会+联合工作组”等形式建立常态化合作机制，在金融、产业规划、法律协调、政策管理等方面开展深度沟通，协调跨境合作项目或协议中的成本分担和利益分配机制，有效消除要素跨境流动的体制障碍。此外，还应积极探索深港两地医疗、教育、养老等社会福利的跨境转移机制，为两地人才宜居宜业提供全方位服务。在

非正式制度方面，深港应充分引导和鼓励社会各方力量参与到经济金融、科技创新、文化交流等领域的合作中，健全企业、民众、行业协会及中介、科研机构 and 高校等多主体的深层次交流与合作机制，促进深港青年双向交流和互动，自下而上推动深港全方位融合进程。

此外，还可以通过创新顶层设计来积极推动两地规则和机制衔接。2021年10月中央发布了《深圳建设中国特色社会主义先行示范区综合改革试点实施方案（2020-2025年）》，明确支持深圳实施综合授权改革试点，即赋予其进行体制机制探索的自主权。深圳可以借此政策机遇实施体制改革或创新机制，以解决深港内部深层次双系统并行的矛盾，实质性推进深港融合进程。比如，可以在深港合作区范围内构建制度缓冲区和内外循环衔接带，探索两种制度体系兼容并行或主次有分的试验性体制创新方案，实现深港两地要素在试验区的自由流动和高效集聚。

2. 吸引和集聚科创要素，共建深港“产业创新圈”

深港科创合作具备良好基础和巨大潜力，背靠全球排名第二的“广州—深圳—香港—澳门”科创走廊¹，在科研实力和资源、制造业基础支撑、区域供应链保障、政策支撑和激励等方面具备竞争力和优势。未来在新一轮科技革命中，深港如何“强强联手”共建“产业创新圈”，可从以下三方面着手：

第一，促进创新要素跨境自由流动和高效集聚。对标硅谷等世界一流区域创新生态系统，建立深港“产学研”一体化科创机制，在试验区内逐步实现科研仪器、人员、资金、技术、数据信息等科创要素的双向便捷流动。具体措施如放宽科研人才和设备出入境限制，简化通关审批流程；协调两地数据信息相关标准和监管制度；扩大深港合作科研、创业项目的资助范围并提高资助力度；鼓励港澳青年来深开展产业游学、实习见习和创业实践等等。

第二，加强基础技术研发合作，聚焦培育战略性新兴产业。香港的“再工业化”诉求与深圳“制造强市”、培育壮大“20+8”产业集群的战略方针不谋而合。未来两地可以依托河套合作区和北部都会区，联合两地科研资源和优势科技力量，加强基础技术研发合作，共同打造国家级科技创新中心，形成以国家重点实验室、新型

¹ 世界知识产权组织（Sep. 20, 2021），“2021年全球创新指数报告”，
<https://www.wipo.int/publications/zh/details.jsp?id=4560>.

研发机构、高水平院校等为主体的战略性科技力量布局。此外，结合深港在金融服务和科技创新方面的互补优势，对接粤港澳大湾区十四五规划要求，精准布局未来产业，重点培育新一代信息技术、生物科技、新材料、金融科技、新能源汽车、绿色环保、海洋科技等战略性新兴产业，在新一轮产业变革中抢占技术制高点、实现产业链升级。

第三，增强区域产业链韧性，优化企业发展布局。巩固粤港澳大湾区的产业体系和工业基础，推动区域产业集群向网络化、协同化发展，实施上下游关键环节或短板的“补链”或“固链”计划，提高区域供应链韧性和抗风险能力，形成具有国际竞争力的自主可控的产业集群。在企业发展布局方面，一是扶持具有内生创新能力的龙头企业做强做大，如支持华为、大疆、比亚迪、腾讯、中兴通讯等科技领军企业主导或参与国际标准、国家标准和行业标准的制定。二是培育“专精特新”中小企业和独角兽企业，专注于某细分市场或专攻某环节的核心关键技术，形成一批具有自主知识产权的高精尖产业集群。

3. 联通内外双循环市场，共建深港“金融生态圈”

深港共处国内外双循环的交汇点，两地金融市场的互联互通一方面有助于内地深化金融对外开放，推进人民币国际化进程；另一方面也有助于香港资本融入内地市场，为建设全国统一大市场提供先行示范和引领作用。未来，深港共建“金融生态圈”可从以下三方面着手：

其一，健全两地合作协调机制，破除资金流动的制度性障碍。成立深港或大湾区金融协调小组，建立深港两地定期交流的长效合作机制，设立深港金融创新发展专项资金，确保金融合作优先发展。推进深港两地在金融机构协同、市场对接、产品互认、基建互通、监管协调等方面的合作，逐步消除两地资金流动的制度性壁垒，打造跨境金融业务和资金融通的“高速公路”。如借鉴欧盟实施深港金融机构牌照和资格“单一通行证”制度，简化金融机构跨境服务审批流程等。

其二，深化金融服务互联互通，提升跨境投融资便利化水平。根据《深港金融合作需求问卷调查报告(2021)》对深港两地居民和企业金融服务需求的调查，个人业务方面应加强推进数字人民币跨境使用，提升人民币在港澳使用的便利化程度，同时进一步畅通对股票、保险和基金等产品的投资渠道；企业和金融机构业务方面

还应进一步优化跨境金融管理，简化从香港市场融资并用于内地的流程，逐步推动资本项目开放，促进金融科技和数字化发展，提升跨境融资和移动支付便利化水平。

其三，加强跨境金融人才培养，促进从业人员互动交流。设立深港或大湾区金融人才交流平台，推出针对紧缺和特定金融人才的培养计划。鼓励香港各类金融相关协会在前海发展，如设立分会和发展内地会员等，并积极与深圳市金融人才协会开展合作，加强两地从业人员的交流。积极推进两地法律、会计、金融等专业执业资格互认，通过联合考试和认证等方式，培养更多熟悉两地资本市场和国际规则的专业人才，壮大两地跨境金融业务人才储备。

4. 加强防疫与基建合作，共建深港“高效通勤圈”

基础设施互联互通和人员物资通关便利是深港融合的基础。自2020年莲塘/香园围口岸启用以来，深港跨界交通逐步实现“东进东出、西进西出”总体格局。从长期看，深港应继续加强基建合作，围绕口岸建设、城市轨道交通（包括地铁和高铁运输）、空港与海港群等多个领域促进两地互联互通，探索一站式“智慧边境”管理模式，建立更加畅通高效的深港跨境交通体系。从短期看，新冠疫情反复风险犹存，在深港两地实施不同的防控标准及管制措施下，人流和物流的跨境仍存在一定阻碍。针对疫情常态化下共建深港“高效通勤圈”、提升人员和物资通关效率，建议如下：

一是人员往来方面，加强防疫合作，构建边境防疫对接“缓冲区”，实行更加便利的通关模式，提高通关容量和效率。近期，香港特区政府提出“逆向隔离”方案（香港完成隔离，闭环进入内地）获得广东省及深圳政府支持，并计划在落马洲河套区进行试点，推进了香港与内地的通关进程。未来深港应继续深化防疫合作，扩大深港边境的防疫对接“缓冲区”，方便深港往来人员在此完成防控措施以达到两地通关标准，减少两地隔离酒店压力等。此外，深港应持续推进两地防疫大数据互联共享、核酸和疫苗接种互认等工作，为日后完全通关打下基础。

二是物资运输方面，建立深港跨境物流快速通关机制，适时优化和调整跨境运输疫情防控措施。在确保防疫安全的前提下，探索和实施更为便利和高效的跨境物资运输模式，如提升口岸接驳周转能力、精简停靠查验流程、实施分时入境和错峰通关、采用新技术辅助“一站式”通关、组织“海上快线”、“空中通道”或铁路

班列等多元化运输方式等等，保障供港生活物资运输和企业供应链稳定，合理分配进出口企业的通关配额，降低货物在口岸通关的时间和经济成本。

【声明】 本文版权为北大汇丰智库所有。



PHBS 智库

北京大学汇丰商学院

北大汇丰智库（The PHBS Think Tank）成立于2020年7月，旨在整合北京大学汇丰商学院各院属研究中心，统筹协调资源，重点从事有关宏观经济、国际贸易与投资、金融改革与发展、粤港澳大湾区可持续发展、城市与乡村发展、海上丝路沿线国家经济贸易与合作等领域的实证分析与政策研究，打造专业化、国际化的新型智库平台。北大汇丰智库由北京大学汇丰商学院院长海闻教授兼任主任，智库副主任为王鹏飞、巴曙松、任颀、魏炜。



北大汇丰智库微信公众号



PHBS 智库
北京大学汇丰商学院

深圳市南山区丽水路2199号北京大学汇丰商学院 518055

Peking University HSBC Business School, Xili University Town, Shenzhen, China

TEL: (+86)755 2603 2270 EMAIL: thinktank@phbs.pku.edu.cn

<http://thinktank.phbs.pku.edu.cn>