

深港经济关系的回顾与前瞻

□ 钟 坚 陶 青

深圳与香港的经济关系，是内地与香港经济关系的重要组成部分，在促进香港经济稳定和繁荣中具有不可替代的地位和作用。香港回归祖国后，深圳与香港经济合作关系得到进一步加强，两地经济加速融合，呈现新的特点和趋势。

一、回归后深港经济合作关系的 历史回顾

深圳与香港在历史上同属于新安县，两地山水相连，语言相通，习俗相近，交往频繁，有多个陆路口岸相通。但真正意义上的深港经济合作，起始于深圳建立经济特区以后。从深港经济关系互动轨迹看，经历了三个发展阶段：第一阶段是香港产品的北移，把东西卖到这里；第二阶段是制造业即工业的北移，把工厂搬过来；第三个阶段是服务业的北移，甚至到深圳消费。特别是香港回归祖国后，深港经济合作渐入佳境，合作领域得到拓展，合作层次得到提升，两地经济加速融合。香港一直是深圳最大的投资来源地和最大的贸易伙伴。据统计，截至2007年5月底，深圳共有香港投资企业13224家，注册资本253.8亿美元，投资总额420.6亿美元，港方认缴184.3亿美元，分别占深圳市外资企业总数、注册资本总额、投资总额及外方认缴总额的73%、59%、62%和63%。香港一直是深圳最大的贸易伙伴，深圳出口香港占总出口的

44.4%。

目前深港经济合作关系呈现以下新特点：

第一，港资企业投资深圳形式发生变化，独资企业越来越多。10年前，投资深圳的港资企业超过50%为合资，10%左右为合作，独资经营仅占30%。目前，合资企业仅占20%，香港独资企业已达76%，合作企业只剩下3%。港商独资已成为主要投资方式。香港还是深圳引进世界各国、各地区资本的重要桥梁，深圳利用的港资，相当一部分是通过香港“二传”的外国资本。如三井、沃尔玛、三星、三洋、麦当劳等在深投资的一些项目，就属这一类。

第二，港资企业的投资规模加大。香港回归前，95%以上的港资企业投资规模在1000万美元以下，投资总额在1000万~3000万美元之间的仅有437家，超过3000万美元的仅有100家。目前，投资总额在1000万~3000万美元之间的港资企业增加到526家，投资3000万美元以上的增加到214家。港商在深圳投资的规模越来越大，大项目明显增加，一些香港大财团，如香港长江实业集团、日本（香港）熊谷组集团、新鸿基集团等，对投资深圳基础设施项目兴趣渐浓，如深圳大亚湾核电站、盐田港、蛇口港、赤湾港等建设项目都是以香港企业建设为主。1979~2003年，深圳市建设港

口资金200多亿元，香港投资117亿元，占总投资的六成。盐田、蛇口、赤湾三个主要港口集装箱码头公司均以香港企业为主投资建设。1993年盐田港第一、二期建设，香港和记投资超过46亿港元（总投资72亿港元，占65%）。2001年三期建设，香港和记投资超过42亿人民币（总投资66亿，占65%）。2005年三期扩建和记投资超过75亿元人民币（总投资114.8亿元，占65%）。

第三，港商在深投资领域不断拓展。涉及行业包括港口、码头、电力等基础设施，农业、制造业、房地产、建筑、商贸、金融、旅游、餐饮业，社会服务、文化教育、体育卫生、社会福利等，差不多所有允许外商投资的领域，港商都有介入。特别是CEPA实施4年来，港资企业投资深圳的经济领域不断拓展，从制造业独大，到以制造业为主，向物流业、批发零售业、金融业、房地产业、文化产业及中介服务业多元化发展。2004年4月香港永隆银行深圳分行正式开业，可以经营人民币存款、贷款、债券及外汇买卖等银行业务，成为CEPA实施后进入深圳的首家港资银行。截至目前，在深圳设有分行、代表处的27家外资银行中，15家为港资银行，包括永隆、大新、上海商业、永亨、东亚、星展、南洋商业、中银香港等等。目前投资深圳的港资企业中，制造业仍居首位，

共 8869 家，其次是批发和零售业 1230 家，中介服务业近 1000 家，电子产业 681 家，房地产业 451 家。投资基础设施建设项目增多，如深港皇岗/落马洲口岸第二公路桥、沙头角口岸第二公路桥、深圳西部通道、广深港客运专线、铜鼓航道、深圳地铁 4 号线二期、深圳河治理、深港地铁对接、穗深港高铁、大亚湾核电站、东深供水工程，等等。由深港两地共同投资建设的深圳大铲湾港区集装箱码头一期工程也已立项。港商大手笔投资物流商贸。华南城是在 CEPA 框架下，港商在深圳投资最大的物流项目，占地 1.5 平方公里，总投资 26 亿元人民币，全部建成后年营业额将达到 1000 亿元。文化产业成投资新热点。深圳目前设立的 59 家外资文化企业中，有 46 家为港资，数量虽不多，投资额度却不小。目前这 46 家港资文化企业的投资总额已高达 2.5 亿美元，约占外商投资深圳文化产业总额的 70%。

第四，港商投资档次不断提升。港商在深投资项目中资金密集、技术密集型项目已有相当数量，深圳市七大主导产业有大量属港商投资企业，如康佳、中华自行车、开发科技、联想电脑、科兴生物、康泰生物等。深圳的一些重大基础设施，如盐田、蛇口、赤湾、凯丰等港口码头，平南铁路、梅观、机荷高速公路，广东核电、妈湾电力等先行产业，也大都是港商参与投资兴建。从 90 年代中后期开始，港商在深投资环境保护、生物技术、新材料、电子信息、通信设备和计算机软件等高科技项目增多，深港合办的高新技术企业数目和产值均占深圳该类企业的 1/3 左右。第三产业、技术含量和附加值比

较高的制造业、高科技产业，成为港商投资的新亮点，甚至出现了由港商直接投资的研究开发中心，如由深圳市政府、北京大学和香港科技大学共同投资兴建的深港产学研基地。香港天意集团投资 30 亿在深扩大手机产业等。香港的一些大企业集团，也纷纷在深圳建立内地总部，并大手笔投资建设基地。例如，香港招商集团将在深圳成立物流等产业的总部和业务基地，预计 3 至 5 年内将在深圳投资 100 亿港元，重点发展物流业；香港华润集团总投资逾 40 亿港元的华润中心首期已在深南大道落成；香港中旅集团将在深圳设立内地总部，建设总部大楼及旅游信息中心；香港中银集团也把具有独立法人资格的全国性保险公司——中银保险有限公司的总部注册在深圳。

第五，香港服务业开始北移深圳。90 年代中后期，香港服务业开始北移，服务业投资及个人北上消费日渐增加，出现大量港人在深圳购房居住、北上开店和北上消费的现象。跨境消费现象反映了香港消费者在经济衰退中对价格越来越注重，以及香港一部分居民新的工作生活模式。香港居民大量购买深圳房地产自住或投资。据香港有关机构 2005 年 5、6 月份的一份调查报告显示，在受访的 1221 位香港市民中，有 15.6% 的受访者表示会考虑在 10 年内到深圳居住，而 13% 的受访者表示准备在今年年内去内地置业买房。

第六，深圳对香港经济的影响逐步加强。从最初的设立办事处，发展到投资办厂、资源开发，再到目前开始采用收购兼并、股权置换、境外上市及建立战略合作联盟等国际通

行的跨国投资方式，深圳企业境外投资形式和投资手段日趋多样化。深圳企业赴港投资并以香港为平台开展跨国经营，成为深圳实施“走出去”战略和促进深港合作的重要内容。据统计，截至 2006 年底，深圳共有经批准的驻港企业和机构 137 家，协议投资总额 12.16 亿美元。在 2006 年深圳境外新设的 54 家企业和机构中，有 23 个是驻港企业和机构，14 个增资项目里有 11 个是驻港企业增资项目，而且在港投资所涉资金占新增协议投资总额的 88.28%。2007 年 1~3 月，深圳全市经核准新增 20 家投资境外的企业，其中半数设在香港。招商银行和深圳发展银行已进驻香港。深圳有一批公司在香港主板、创业板上市，如平安保险、招商银行、深业控股、中兴、深高股份、百丽集团、深圳国际控股、环球数码等。

第七，深港两地人流物流车流非常繁忙。1997 年，深圳口岸日均出入境 21 万人次，2007 年则达到了 47 万人次，占全国的 50%。1997 年，深圳口岸日均进出境车辆 2.3 万辆次，到 2007 年超过了 4 万辆次，约占全国的 70%。2006 年，往返深港两地的游客达 1.67 亿人次，车辆 1536.5 万辆次。深圳与香港边界的过境通道是全球最繁忙的过境通道之一。其中皇岗口岸是全国唯一全天候 24 小时通关的口岸。据香港政府“跨境旅游调查”，香港到国内货柜及货运车辆目的地，深圳占 52%，珠海 5%，东莞 34%，其他 9%。香港到国内客运车辆目的地，深圳占 64%，珠海 3%，东莞 17%，广州 4%，其他 12%。

第八，深港跨境口岸合作进一步加强。原有罗湖、皇岗、文锦渡、沙

头角等4个陆路口岸,新增了深圳湾口岸、福田口岸,还将积极筹建莲塘口岸和龙华铁路口岸。原有大亚湾核电站专用口岸、梅沙旅游专用口岸、盐田海港口岸、东角头海港口岸、蛇口海港口岸、赤湾海港口岸、妈湾海港口岸、宝安机场口岸等水陆口岸,将新建沙鱼涌海港口岸、南澳海港口岸。皇岗、文锦渡、沙头角等三大陆路口岸的“电子通关”已初具雏形,实现了海关自动核放系统和边检“快捷通”系统对车辆的电子验放,同时罗湖、文锦渡、沙头角三个旅检口岸已经安装了边检自助通关系统,港澳旅客可凭指模自助通关。在深圳东西港区,海关、边检、检验检疫等口岸联检部门与企业间建立“信任通关”模式,进行海港电子通关改革,简化通关手续,提高海港通关效率。深港口岸合作的重要成果,还体现在5大跨境工程建设上:西部深圳湾大桥、福田口岸、沙头角公路桥、皇岗至落马洲第二大桥以及扩建罗湖口岸人行天桥等。这5大跨境工程是联系深港口岸的重大工程,是关系到深港之间进一步深度融合的“现实而可见的通道”。已启用的深圳湾口岸(一地两检)是我国目前最大的陆路口岸。

第九,深港两地政府高层接触增多。1997年以来,深圳和香港政府高层互访明显增加,深圳市委、市政府领导多次到香港访问,香港特别行政区行政长官董建华、曾荫权和其他高级官员也多次来深圳访问。粤港合作联席会议、深港联络会晤机制和“泛珠三角”联席会议的建立,促进了深港两地官方的联系与合作。2004年6月18日,深港两地政府签署了以《关于加强深港合

作的备忘录》为总则的9项合作计划(简称“1+8”合作计划)。2004年6月,推动深港合作的历史性协议“1+8”协议签署,当年8月,深港两地建立了政府间协商沟通机制。2005年8月,深圳市市长许宗衡明确提出“向香港学习,为香港服务”的口号。2006年初,深圳市政府在“一号文件”中提出打造“深港创新圈”的设想。2007年5月,深圳市政府与香港特别行政区政府签署《“深港创新圈”合作协议》,全面推进和加强科技合作。目前两地政府提出推动深港经济、交通、规划、生活的一体化进程,进一步拓宽合作领域,共同建设世界级的“深港国际大都会”。

二、深港经济关系的现实定位

深港经济关系是深圳和香港经济社会发展中一个极为重要的考量因素,新的动力源为两地经济合作注入新的活力和内容。

第一,地缘关系是不可替代的基础。深圳与香港山水相连,一河之隔,一桥相接,一湾相望,一街相连。这种唇齿相依、得天独厚的地缘关系,使得深港经济联系和经济合作具有天然的地理优势和人缘优势。这种地缘关系,是深圳与香港经济合作的最初动因,也是深港经济合作未来发展的基础,具有不可替代性。

第二,比较利益是不竭的原动力。经济联系与合作的永恒动力是经济利益,是比较成本。深港两地互补性非常强,深圳经济运营成本比香港要低得多。在今后很长一段时间内,香港对深圳经济发展仍将起到牵引作用。近些年来,随着深圳经济社会的发展和综合实力的提升,深圳对香港的反作用也逐步显现和

加强。

第三,服务业北移注入新的活力。90年代中后期以来,随着产业结构调整,香港高科技产业和金融、商贸等服务业开始北上。特别是香港服务业近些年开始北移,企业后勤服务和个人北上居住、就业、消费日渐增加,使深港两地城市“一体化”进程加快。深港之间有可能由过去的“同一生产区”过渡到“同一生产生活区”。这将成为深圳经济社会发展的新动力和新支撑,对提升深圳服务业水平和城市管理水平将产生深远影响。

第四,CEPA实施带来新机遇。内地与香港于2004年1月1日开始实施《内地与香港关于建立更紧密经贸关系的安排》。《安排》的内容涵盖货物贸易、服务贸易及贸易便利化三大方面,不仅涉及到市场开放度的提高、交易成本的降低等问题,也涉及到香港经济与内地经济如何在CEPA制度框架下实现融合、实现双赢的问题。随着CEPA的实施,香港的服务贸易将陆续通过深圳进入内地,而深圳作为门户自然占据地利。香港发达的服务业将帮助深圳的产业升级加速,同时深港之间的高科技合作有望帮助两地工业与贸易的大幅提升。

第五,区域整合拓展了新天地。香港和珠三角经过20多年的发展,实际上已经形成了一个相互依存、功能齐全的大型经济区。香港、深圳能否长期保持骄人的成就,关键在于与毗邻的珠江三角洲腹地加强经济合作,建立唇齿相依的关系。2004年6月3日,“泛珠三角”区域包括福建、江西、湖南、广东、广西、海南、四川、贵州、云南九个省区和香港、澳门两个特别行政区(简称

“9+2”)政府领导共同签署《泛珠三角区域合作框架协议》。珠江三角洲经济整合为深港经济合作增添了新的机遇和新的内容,同时,深港经济合作将进一步推动珠江三角洲经济整合和一体化进程。

三、深圳与香港经济合作关系的未来走势

第一,传统合作领域将进一步得到拓展和强化。一是深港基础设施合作将进一步得到加强。加快通关和改善口岸衔接,特别是西部通道通车,兴建皇岗、沙头角口岸公路桥,现有口岸通道压力将有所减轻;正在筹划建设穗深港高速磁浮铁路,深港机场将按照“同一都市群落和一个航空体系”的思路实现优势互补。二是深港产业衔接与合作将进一步密切。加强高科技产业合作,以产业结构升级转换为中心,加强深港科技领域的合作,使深圳成为华南国际城市带中的高科技产业基地,加强金融业合作,促进深港两地金融证券市场的合作、协调与衔接,扩大海外融资渠道,使深圳成为香港国际金融中心的延伸,特别是深圳未来建设亚太重要的创投中心,就必须利用好香港因素,加强旅游业和商务合作;文化产业合作将得到进一步加深和拓展。

第二,加快深港城市一体化进程。深港同属于1小时生活区,随着深圳及珠江三角洲地区经济的发展和开放程度的提高,将不断巩固和加强“深港湾区”经济一体化趋势,从要素合作走向功能合作,以促进两地更紧密的经贸关系。特别是随着深港24小时通关和深港居民双向自由流动,深圳与香港经济融合和城市一体化进程将加快。建议中央批准深圳居民凭身份证或有效通

行证自由进出香港,落地签证。

第三,深圳河畔边境特别区建设有可能提到议事日程。香港特区政府正研究在深圳河畔边境开辟一个特别区域,建立“深圳经济特区”,该经济特区位置计划建在从罗湖桥至落马洲的深圳河畔香港侧禁区线内,区域内主要为水田或沼泽地,面积约2~3平方公里。深圳已有三条主干道修至深圳河边,只要修建桥梁连接就可以将此“特区”与深圳市连为一体。此“特区”的管理完全是香港模式,任何人从大陆到“特区”或由“特区”到大陆均可自由出入。到时各省市的工作人员,只要持有香港发出的证件,便可以在深圳进出特别区,但不能进入香港,而港人或旅客,则可以自由出入特别区。香港当局构思将特别区域发展为中国贸易博览会场地,提供展览、写字楼、酒店、零售和饮食娱乐等设施。全国各省市都会有固定独立场馆,并派代表长驻会场,介绍当地的投资和商机,为外商提供投资中国的“一站式”服务。“深圳河畔经济特区”的设立,对香港和深圳是个双赢的方案。

第四,深港共同加强与珠江三角洲、泛珠三角地区的联系。加强与内地的联系,以配合日益频繁的跨界活动是深港政府施政一个重点。珠三角城市群将有可能成为世界级都市群,“泛珠三角”地区一体化进程将会加快。

第五,建立深港自由贸易区的想法不切实际也不可取。近段时间以来,主张建立深港自由贸易区的人有许多。我们认为深圳自由贸易区、深港澳自由贸易区建立的可能性不大,即使建立也只能是大陆与港澳自由贸易区(就关税方面给予

减让优惠)。自由贸易区有两种类型:一是一国之内“境内关外”模式;二是跨国之间的“关税同盟”模式。一般来说,第一种模式适用于单一产业(商贸)港口城市,区域面积较小。第二种模式适用于两个或多个独立关税国家或地区之间,区域面积较大。深圳是一个多元产业发展的城市,而且不是独立的关税地区,自由贸易区两种模式都不适用深圳。如果建立深圳自由贸易区、深港澳自由贸易区必然影响到香港、澳门独特的自由港地位。实际上,建立深圳自由贸易区、深港澳自由贸易区,有可能使深圳得不偿失,使自己原有的优势丧失。深圳相对于港澳而言,就在于它与内地联系更紧密,各种生产生活要素能够自由地进来,大大降低了深圳的生产和生活成本。如果建立深圳自由贸易区、深港澳自由贸易区,实行全封闭,就会割断深圳与内地的自然联系。深圳未来发展目标是国际化的大都市,如果现在仅仅用经济特区范畴或自由贸易区的概念来筹划深圳的未来是不够的,需要从现代化国际性城市的内涵和目标来重新对深圳进行定位和谋略。

第六,深圳应继续学习香港。在经济市场化和国际化,在城市管理和社区建设、法制建设、社会事业发展等方面继续向香港学习,加快推进深圳经济的市场化和国际化。这才是深圳可持续发展的动力。

(作者:钟坚,深圳大学中国经济特区研究中心主任、教授;陶青,深圳大学经济学院硕士生)