

「港深都會」的即時起動

劉廼強

香港和深圳這對歡喜冤家，在過去十多年，都有緣無份，長期都是深圳有情，香港無意，歲月蹉跎至今，特區到了第三屆政府，於邊緣化危機中回頭北望，才突然發現這個前年被溫家寶總理指定要「服務香港，向香港學習」的芳鄰，在不經不覺中已經長成，亭亭玉立的，具備一定的吸引力。於是在曾蔭權最愛的民間智庫《智經研究中心》發表了「港深都會」報告書之後幾天，特區政府的官方智庫《中央政策組》便為港深經濟一體化開了一個特別高層次的研討會，會議分別由香港處理行政長官唐英年和深圳市長許宗衡致開幕詞；再過兩周，深圳的官方智庫《深圳社科院》，又舉行了兩地官方都派員出席的另一個題目類似的論壇。忽然之間，兩地有關活動如此頻繁，除了香港後知後覺的淺薄傳媒之外，圈子內都多少感覺到，香港和深圳這雙子城的進一步整合，終於開始序幕。明眼人都可以看到，深圳和香港這兩個城市，雖然今天表面看來都各自精采，但都要面對發展局面侷促的結構性問題，就目前的情況，各自單獨難以突破。¹

在這序幕期間，港深兩地政府都不約而同的高調宣揚雙子城進一步整合的兩利雙贏後果。簡而言之，在一體化之後，深圳和香港的多項經濟實力指標，在國際上的排名將會大大提升，極有潛力於二零二零年成為繼紐約和東京之後的第三大都會。這些論點對於促進兩地市民熱衷整合，應該會有不錯的說服力，但在實際上，是毫無運作性意義的。現在流行的說法，比如在某一指標香港排行第十，深圳排行第五十四，兩者合起來，便上升至第五。循這思路，大可什麼都不做，只須把兩地的統計數字合併便了事。關鍵點在於首先要選那幾個指標共同合作，其次要下什麼功夫，把港深合起來的指標，提升至全球第三、第一，這才叫一體化，而如此的一加一等於三的一體化，對兩個城市、對中國整體發展，才真正有意義。

也有不少主要是內地的專家學者，認為深圳與香港經濟互補性甚強，大大有利於整合，而一體化之後，自然就產生一加一等於三的合力。他們看到的是深港經濟結構很不一樣，互補也者，就是你有我無，我有你無，彼此之間較少競爭，因而對一體化的認同，阻力較小。根據智經研究中心所作的民意調查，約九成深圳人士對「深港都會」的建議表示樂觀；香港方面，則有六成市民表示樂觀，持反對意見者，只有一成，就是這個道理。但是沒有競爭，卻未必就會產生合力；一體化之後，可能產生合力，也可能不產生。況且港深兩地也並非不存在競爭。兩地的貨櫃港明顯是處於競爭狀態，而且還競爭得十分激烈。兩市股票市場則未必互相競爭，這只是因為兩地的投資者未能互通，加上香港的創業板並不太成功之

¹周八駿兄就此發表了多篇精闢的文章，包括：「制度資源決定經濟路向」《香港商報》、「香港與深圳共謀發展的客觀動因」、「港深合則兩利」、「深圳的合理選擇」《文匯報》，等。

故。形勢改變，競爭便會加劇。但兩個股市簡單合併，也未必能有可觀的合力，有可能因為互相拉扯，反而倒退。

目前類似的思路混亂和誤解還有不少，尤其是在熱情高漲的深圳這一方，對香港一廂情願的成份不少。這裡只提一個例子：深圳不少決策人士都認為香港缺乏土地，而深圳的土地資源較充裕，可作互補。事實上，香港只有一千一百平方公里，並且已經開發了超過一百六十年，但是至今只開發了不到兩成的土地。香港土地昂貴，純粹是政府有意識地限制土地供應，抬高地價，有效地利用寶貴資源，同時為政府增加收入的結果。光是邊境禁區，便有連貫的三十平方公里土地馬上開放，而從深圳皇崗對岸的落馬洲往南和往西伸展的一大片平原，屬於香港西北低開發地區，面積大於香港島兩倍。反觀深圳，經過不到三十年粗放式的發展，其二千平方公里的面積，已經絕大部分開發了，今天反而再難有成片的土地可用。

由此觀之，過去那一大堆「做大做強」的論點，和一些主觀幻想，都已經完成了論證香港和深圳兩個接壤城市有需要進一步整合的歷史任務。現在兩地政府看來都有積極性要進一步整合經濟活動，再下來，便毋須再重覆這些無際於事的觀點，需要具體的思考，如何才能「做強做大」。這牽涉到一體化的定位、策略和執行機制這三個方面。很可惜，這三個方面兩地都少人探討。因此，什麼「一城兩府」、「港深都會」等，至今都只是流於空泛的口號式概念，和從此引伸的零碎具體措施的建議。

眼前馬上要做的，是港深兩地政府，都分別委托專家學者，就港深一體化如何定位這課題作調查研究，從不同的觀點和角度去深入探討深圳和香港這兩個各有其本身的特性和既定發展方向，並且頗為成功的城市，如何通過各自突出某些優勢作進一步整合，朝某一個共同的方向發展，達致雙贏的效果，並作出建議。這些不同的建議，可於一些論壇中作公開較量，和通過傳媒作報導，討論，最後由兩地政府委任一個聯合小組，作揉合、修改，最後形成共識，付諸實行。

在「一國兩制」之下，香港和深圳兩市的政府是兩個完全不同運作模式的機構，一起去做一件簡單的事情，如上述的一起尋找共同定位，也有由於各種不同因素形成的阻力，有一定難度。再舉一個例子，要花一千萬這個小數目，對深圳政府是輕而易舉的事情，但在香港，政府卻要拿到立法會要求批准，而且有可能通過不了。因此，許多可以做，甚至應該做的事情，深圳政府可以說了算，但香港政府卻難以作主。這並非香港這邊不夠熱心，這是政治現實。不過另外一些事情，因為特別行政區的「高度自治」，它自己就能作決定，但深圳則要向廣東和中央請示，在得到批准之後才能從事，這又是另外一方面的政治現實。如何取長補短，需要耐心摸索和磨合。

馬上能開始的，香港和深圳，都應該在對方設立辦事處，加強活動和聯繫。香港的人大代表和政協委員，以及廣東省和深圳市政協中的香港市民，都可以辦演一個更大的角色，籌謀獻策、牽線搭橋、吹風探路。深圳方面，可大大增加多次往返香港的簽證，讓更多深圳市民能經常來港。除此之外，其他可做的事情不多。

起碼在短期來說，一個比政府層面合作更加有效的方式，是在雙方政府幕後支持，給予各種優惠政策，大力發揮公民社會的作用，通過中間團體，包括智庫、大學、商會、專業團體等，以多渠道、多方位的整合工作。事實上，這方面的努力，自深圳建立特區開始，已經默默地進行了近三十年，網絡關係十分成熟，只待有意識地加強而已。港深政府需要做的事情，是放棄以往以鄰為壑的心態，鼓勵和資助這些團體把更多資源投放於深圳河的對岸，讓兩地的市民都能共同享用這來自對岸的服務。

這樣做，重要的作用之一便是「改寫香港人的“自我意識”（sense of self）這至為關鍵的問題」²。經濟一體化對香港和深圳這兩個成功的城市的影響將會是全面和徹底的，這是兩地決策者所不能不面對的又一個政治現實。因此，在深港兩地人員短期內難以全面自由流動的現實之下，盡量設法促進兩地市民加深認識，分享更多資訊，構建更多共同經驗，對兩市的整合，是十分重要和有益的。在這方面，大有文章可作。例如電話，目前港深使用不同的系統，十分不划算。電訊基建講求規模經濟，香港維持一個細小的獨立系統，對服務提供者和消費者，都十分昂貴和不便。只須把兩市電訊系統統一，便是整合的一大步。另外一個例子是電視，香港不少愛國愛港人士，正在爭取能免費收看中央電視台多條頻道的節目。諷刺的是，深圳市民普遍能看到香港的所有電視節目，但香港市民卻只有少數能看到深圳一兩條頻道，封閉可知。這也說明，這局面急須改變。目標是在三五年間，港深的市民在日常生活上，處於一個無縫接合的狀態，在一般情況下，根本不自覺，因此不管他是身在香港或在深圳。³

這是港深經濟一體化的必要條件，而只要雙方政府有決心，是絕對有能力採取政策措施，促進兩地市民加深認識，分享更多資訊，構建更多共同經驗的。在兩市市民都習慣了無縫接合的生活，如魚得水，無分彼此，嘗到了甜頭之後，支持者會越來越多，只會嫌整合速度不夠快，誰也不想走回頭路。連這一點都達不到，便奢言兩市市民自由往來等，完全是本末倒置，徒祇引起尤其是香港這邊某些人的疑慮和抗拒而已。

²林沛理：港深融合的性格沖突。亞洲周刊。

³ 有一點，因為我沒有足夠的知識，所以沒有足夠的發言權，只能在這裡作附帶性的提出：現在香港的交通是按英制，左上右落，在右邊開車；而整個內地都是右上左落，在左邊開車的。目前香港的道路設計，能否稍作調整，便能逆向運作，讓香港的交通系統於一夜之間全面向內地靠攏？這樣一來，香港的駕駛者便馬上海闊天空了！

如果港深政府採取以上通過促進民間積極性，順暢、開心地進行與他們日常生活息息相關的整合，兩地政府大可從容地規劃定位和策略問題，因為中間的時間一點也沒有浪費，而到規劃定下來的時候，整個氣氛都會更加友善，政策推行起來會更加得心應手。這個階段大概會有三至五年，正正就是兩個城市本屆政府的任期之內。本屆之內解決了定位和策略這兩個重中之重的戰略性問題，往下的具體戰術性政策措施等就容易處理。與此同時，通過民間的磨合和雙方政府在釐定定位和策略的過程中的經驗，聯合執行的機制也會在這期間慢慢成型。

在這規劃期間，港深兩地政府可致力於兩市基建的協調。深圳方面最關切的是它唯一有部分控制權的河套地段，而港方已經放在發展議程中的，則是開放了的邊境禁區。這兩個項目都需要好一段時間才能落實，以邊境禁區為例，走完種種必要程序，最早也要二零一零年才能起動。更加立竿見影的是趕快完善成最新開闢的西部通道和福田口岸兩邊的相關配套，因而盡快提升這兩個新口岸的使用率和周邊發展，以及對兩地發展的拉動作用。上文提到皇崗對岸的落馬洲往南和往西伸展的一大片平原，包括錦田、八鄉、元朗、屏山等地區，面積超過兩個港島，基本上都控制在私人發展商手上，也沒有太多環保問題，只要香港政府發出要開發西北的訊息，利之所在，私營機構自然會投入資源，馬上便可起動。

去年中我曾經這樣寫過：「未來香港的經濟發展，一方面需要外引，另一方面需要內聯。外引的經濟，將會仍舊以維多利亞港兩岸老區為依托，內聯的部份，如要大發展，則需要大手筆地為它開發一個新的舞台。…開發大西北，應該是下屆政府策略性的重點工作，從八十年代新界東部開發的經驗看，因為交通網絡是現成的，政府只要顯示鴻圖，作好規劃，光是房地產的大規模私人投資，就已經足以維持香港十年八載的經濟增長。往後這內聯基地對香港和深圳中長期經濟發展的推動力，更無可限量。」⁴現在看來，開發香港西北區，作為香港與深圳內聯的基地，更應該是大勢之所趨了。

2007/9/2

(《中國評論》10月號)

⁴劉迺強：www.nklau@nklau.com.hk/hkej/hkej2006 20060718 開發大西北