



### 编者按

2023年1月8日起，香港与内地恢复通关。这距离2020年2月8日香港特区政府因疫情实施入境管制过去了将近3年。一千多个日夜里，深港之间的曾如蛛网般的密集联络（如两地家庭、跨境学童、通勤职员、自由观光客和背包客）被迫中断，唇齿相依的两座城市也似乎变得疏离。2022年10月19日，香港《行政长官2022年施政报告》对外公布。李家超表示将全力推进北部都会区建设，**并将在2023年内制订北部都会区的具体计划和行动纲领**。2023年如期而至，深港间暖流重新涌动。城PLUS借机整理了深圳市规划国土发

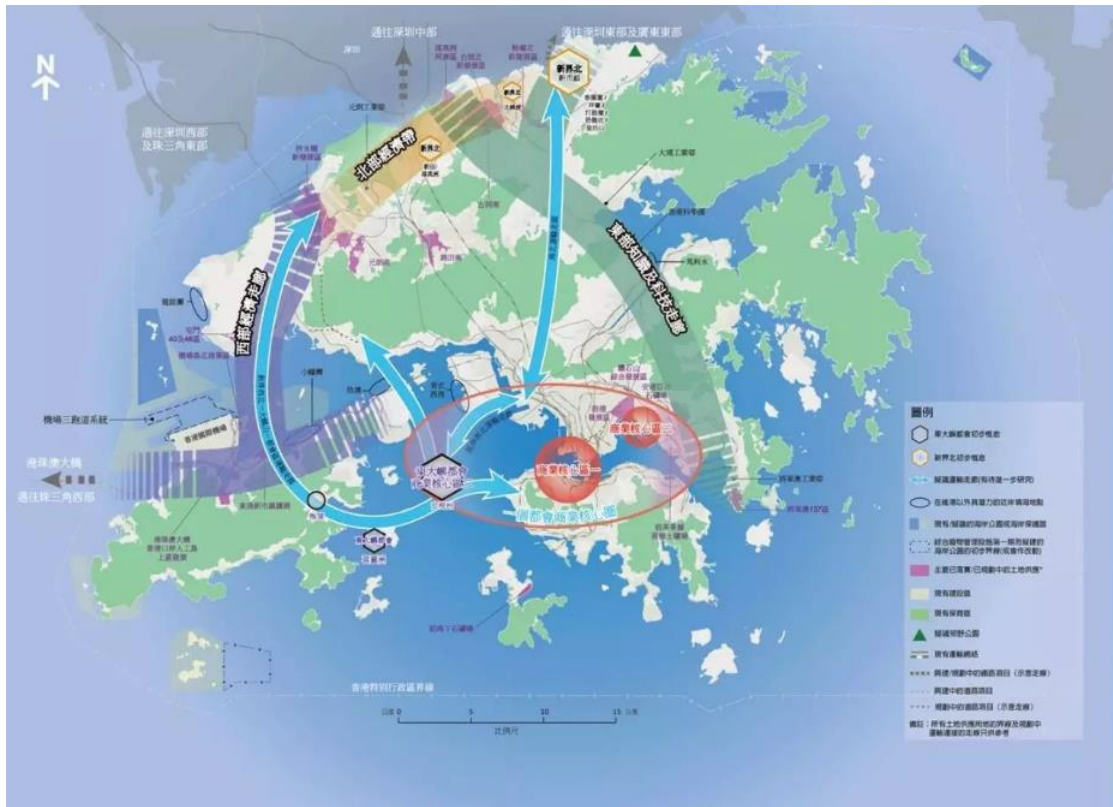
展研究中心邹兵先生在“粤港澳大湾区规划论坛”上对深港双城空间协同发展的思考和建议，与大家共同展望恢复常态后深港整体协同和重要空间的融合发展。

# 1.

## “深港融合”研究进展



2004-2020 年间“深港融合”相关研究从 2004 年到 2022 年，深圳与香港分别就“深港融合”持续开展相关研究。2021 年 10 月 6 日，香港发布行政长官 2021 年施政报告附篇，同步发布《香港 2030+》、《北部都会区发展策略》，体现了具有划时代意义的空间战略转变：**融入内地、面向湾区、拥抱深圳**。与 2016 版《香港 2030+》相比，2021 版《香港 2030+》提出香港空间格局从“1+2+3”转变为“2+2”，从以维港都会区为中心的**单核**，转变为维港都会区+北部都会区的**南北双核**。| **维港都会区** 2016 版《香港 2030+》中的单核



維港都會區+北部都會區 2021 版《香港 2030+》中的南北雙核





# 2.

## 对北部都会区的思考

### 2.1 北部都会区的定位：

是疏解维港功能，

还是打造一个新的香港？

是存量转移/分解中心压力，

还是增量引入/培育新功能？

目前香港既要解决维港都会区人口密度过大、职住分布不平衡的问题，也要培养新的发展动能，打造新的发展引擎。在多重发展目标下，北部都会区如何进一步明确自身定位和战略选择是特别重要的问题，即：北部都会区是对香港现有产业、人口等存量资源的转移和重组，还是重点引入增量发展资源、着重培育新的发展动能？

### 2.2 北部都会区开发模式：

有无更好的融资模式？

现有征地手续是否适用？

都会区人口从哪里来？

内地开发模式能否被引用？

北部都会区的发展目标是吸纳 250 万人口、创造 65 万个就业岗位（科创岗位 15 万个）、新增 50 万套住房，形成“双城三圈”的空间结构。

任何一个新区的开发都需要解决三个基本前提问题：钱从哪里来？地从哪里来？人从哪里来？北部都会区作为一个待开发的新区，需要回答：（1）只依靠政府财政投资能否支撑北部都会区的大规模开发？是否需要探索出新的融资模式？（2）目前香港土地征收有一套严

格的规范和程序，能否适应北部都会区的开发需求？是否需要有所突破变革？（3）香港社会已经进入老龄化阶段，都会区的人口除了本地迁移外，是否需要大量引进海外和内地人才？引人政策是否需要改变？总之，内地过去 40 年的快速城市化过程中形成的一套有中国特色的招商引资和新城新区开发模式，能否在北部都会区开发被借鉴和应用？



# 3.

## 深港空间整体协同发展展望

### 3.1 生态空间协同发展

共建深港边界生态景观带

共建世界级公园城市典范

《深圳市国土空间总体规划（2021-2035年）》公示稿（下简称《深圳2035总规》）确定了深圳市域“四带、八片、多廊”的生态保护格局，与大湾区“一屏一带”的生态体系紧密联系。前不久，深圳又通过了公园城市建设三年行动计划，将构建了“一脊一带二十廊”的全域公园城市生态体系。。主要沿贯穿深圳东西的山脊翠脉（“一脊”）打造主干游憩步道，以山林步道和郊野径为主，全长约300公里；沿滨水活力蓝带（“一带”）

打造骑行道，连通滨水海岸空间，以绿道和海滨栈道为主，全长约 200 公里。“二十廊”是通过河流廊道、山林廊道的网络连通，实现山海蓝绿空间全域可达的游憩网络。

| 深圳“一体、一带、二十廊”生态体系（深圳）



未来深圳与香港在生态空间保护有很多深入合作的空间，包括共同打造大鹏湾/印洲塘生态游憩圈、加强深圳河两岸生态廊道、国际性候鸟栖息地和迁徙廊道的保护等；共同建设深圳福田红树林-香港米埔湿地公园，携手打造梧桐山-红花岭-八仙岭等跨界生态走廊。香港已经是公园城市建设的国际范例，未来深圳应与香港携手，共建世界级的公园城市典范。

| 深港边界生态景观带（香港）





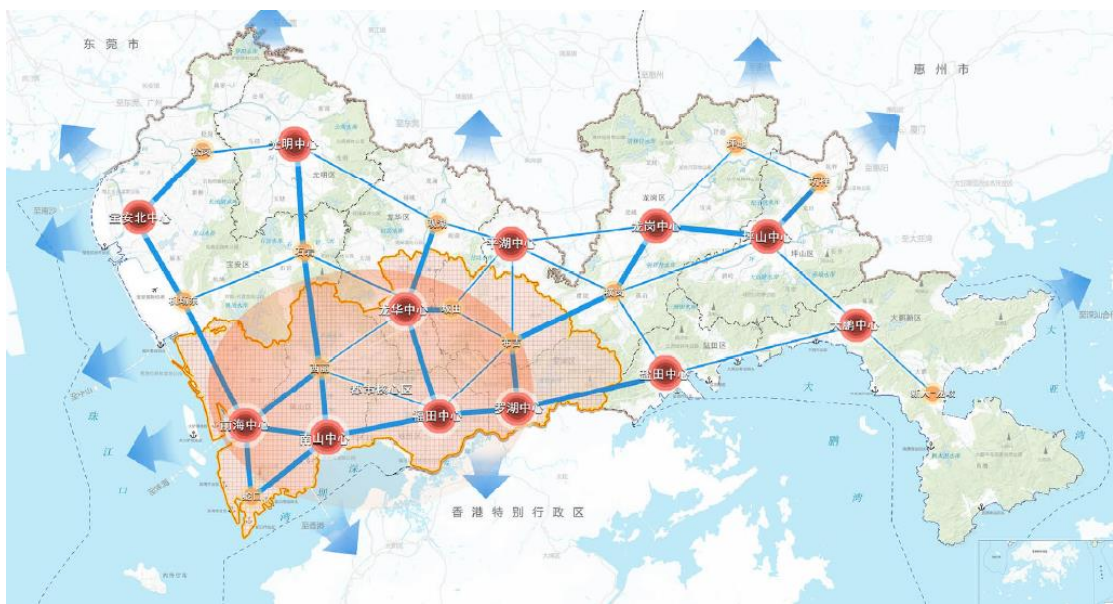
## 3.2 城市空间协同发展

形成“双核一圈”结构，

共同发挥辐射带动大湾区的核心引擎作用

《深圳 2035 总规》确定了深圳市“一核多心网络化”的城市开发格局，其中“一核”是都市核心区将向外围扩展至 600 平方公里，承担粤港澳大湾区核心引擎综合服务功能。“多心”是打造 12 个功能中心+12 个功能节点；“网络化”是中心与功能节点形成高效便捷的网络化联系。

| 深圳“一核多心网络化”城市开发格局（深圳）



从深圳与香港的双城空间演进历程来看，过去，深圳以深港边界为核心进行发展，而香港则远离边界发展。未来深港空间将可能发生重构，形成由维港都会核心区、深港都会核心区、大鹏湾生态游憩圈构成的“双核一圈”结构，共同发挥带动大湾区的核心引擎作用。这是关于香港提出的“双城三圈”空间结构发展前景的另一种可能性构想和诠释。

**维港都会核心区将继续保持相对独立发展**，继续发扬普通法系的特色，持续强化国际金融、贸易、航运中心的职能；并尽量规避开发北部都会区可能带来的风险，防止对维港核心功能的削弱；

**深港都会核心区将保持紧密互动**，在合作体制机制上进行更多创新试验；同时，借助香港在教育、医疗、保险等公共服务政策及体制特色，利用深圳完善的基础设施和建成环境，优势叠加，共同吸引内地和海外机构、人才入驻。大鹏湾生态圈将以生态保护修复为主。

| 深港“双核一圈”格局





### 3.3 产业空间协同发展

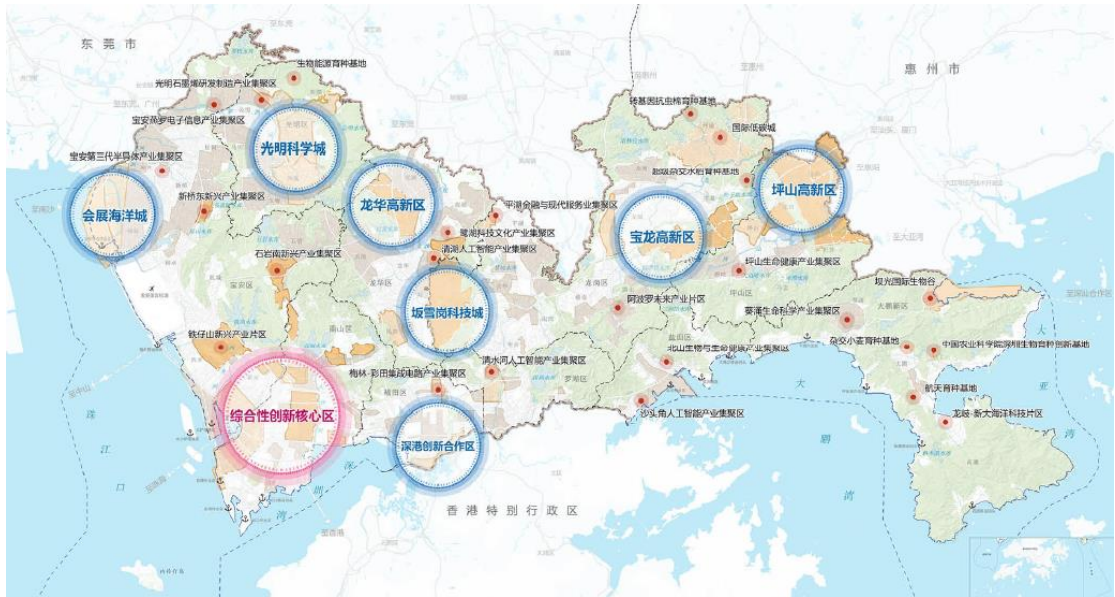
#### 优势互补，强强联合

#### 共建粤港澳大湾区国际科技创新中心

《深圳 2035 总规》确定了深圳市“1+7+N”的全域创新空间格局，包括 1 个综合创新核心区，7 个创新集中承载区以及 N 个创新集聚区。

未来，深圳与香港将优势互补，共建粤港澳国际科技创新中心。从产业分工来说，深圳重点发展“20+8”的战略性新兴产业和未来产业，发挥产业创新能力、科技转化能力优势；香港持续强化金融、贸易与物流、专业服务、旅游等支柱产业，重点培育新的经济增长点，发挥市场体系、基础研究、国际交往等优势。未来，区域将形成既分工又合作的产业格局，在深圳都市核心区之外以先进制造业为主，并与东莞、惠州共建都市圈制造业中心；深圳的都市核心区与香港的北部都会区将形成以科技研发、中试、专业服务为主导的科创圈；维港都会区以金融商贸服务功能为主。从而构建香港“南金融、北科创”和深圳“南科创、北制造”的产业融合分工格局。

| 深圳“1+7+N”的全域创新空间格局图



| 深港产业圈层分布图





# 4.

## 重点行动方向的合作展望与建议

### 4.1 北部都会区东部

#### 深港生活深度融合区域

罗湖和文锦渡将是未来深港两地生活深度融合的区域。该区域目前存科创基础相对薄弱、产业发展方向不明晰的问题；东铁线延伸引入罗湖地区等基础设施规划建设问题尚待形成共识。该区域发展建议是：释放港方口岸用地潜力，解决居住空间不足问题，尽快聚集人气；提升罗湖火车站地区公共服务能力；深入研究文锦渡地区功能定位和产业方向；加强与笋岗-清水河片区的交通联系。



文锦渡

### 4.2 北部都会区中部

#### 最具共识与基础的科创空间



新田科技城和河套科技合作区是共识度最高、合作基础最好的科创空间。该区域的优势在于已经纳入国家战略，有助于争取更多政策支持；需要率先突破阻碍两地深入合作的诸多关键制度环节，为其他地区先行提供示范。该区域发展建议是：联合争取中央政策支持，吸引优质人才、科研机构和企业入驻；提高通关效率，创新机制，促进两地要素高效便捷流动。



图源：北部都会区发展策略报告

## 4.3 北部都会区西部

### 最具前景与想象力的合作空间

洪水桥/厦村与深圳湾超级总部/高新园/西丽科教城/前海共同构成的区域是深港前景最广阔、最具想象力的合作空间。该区域面临的难点是现有交通设施无法满足未来可能的大规模通勤交通的需求，西部铁路建设成当务之急；此外港方的土地征收政策和开发模式有待突破。该区域发展建议是：适应近期可能形成的香港居住-深圳就业的通勤模式，提供便捷的公共交通服务；加快西部铁路的建设进程；共同开展环深圳湾地区城市设计国际咨询，编制详细规划蓝图，确定空间开发控制要点；明确需要更深入探讨的具体合作对接事项。



深圳湾地区

注：本文整理自邹兵先生在 2022 年中国城市规划设计研究院联合广东省国土空间规划协会、香港规划师学会、澳门城市规划学会共同主办的“粤港澳大湾区规划论坛”上所作的题为《深港双城空间协同发展的若干思考与展望》的报告。内容略有删节，已经讲者审阅。