



1. 引言

1.1 2021年施政報告提出**北部都會區發展策略**（“北都會”）¹，首次以跨界視野設計“雙城三圈”概念規劃，除了加強新界北部的經濟和房屋發展外，亦會促進香港與深圳的融合發展，讓香港更好融入國家發展大局。北都會毗連深圳的“**深港口岸經濟帶**”，即大致位於深圳方陸路邊境口岸一帶及其鄰近地區，基於歷史背景及各種發展掣肘，港方的口岸²邊境地區目前大都未有大规模發展或仍處於規劃階段；相反，在深圳接壤香港的邊境地區，在國家改革開放政策下，利用鄰近香港的優勢，至今發展已相對成熟，而且其策略及重要性更日漸提高。根據廣東省和深圳市政府，“深港口岸經濟帶”已納入省和市“十四五”規劃綱要³之內，亦是國家“粵港澳大灣區”發展規劃的重點建設之一。

1.2 公眾大致對北都會策略感到鼓舞，憧憬北都會將促成更高層次的港深合作，為雙方未來更深入的融合發展鋪路，最終達至互利互補的發展格局。不過，社會關注到港深雙方如何對接及協調雙方口岸經濟帶的發展，需考慮的範疇十分廣泛，當中包括產業發展、土地用途、交通基建、管理方式等方面。有部分人認為雙方在**港深合作方式**上，應更充分利用一國兩制的優勢及中央人民政府（“中央政府”）所賦予的支持政策，探索及嘗試其他更有利合作共贏的方式。⁴事實上，去年中央政府就發展珠海橫琴制定了新的合作發展和管理方式，有意見認為這對港深未來的合作具一定參考價值，甚至可以探討能否將部分安排套用到北都會及港深口岸帶。

¹ 請參閱香港特別行政區政府(2021a)。

² 香港稱口岸為過境通道或邊境/出入境管制站。

³ 廣東省和深圳市《國民經濟和社會發展第十四個五年規劃和2035年遠景目標綱要》。

⁴ 請參閱香港商報(2021)及信報財經新聞(2021)。

1.3 應陳月明議員的委託，資料研究組擬備了本**資料摘要**，研究“港深合作發展互利互補口岸經濟帶”的相關議題，並集中審視跨境合作的不同方式。本文首先檢視深圳方口岸經濟帶的發展現況和計劃，繼而討論香港陸路過境通道附近及新界北部的發展，再簡要回顧港深雙方現行的合作方式，並為**澳門特別行政區**（“澳門特區”）及**歐洲聯盟**（“歐盟”）發展鄰近口岸/邊境區域的相關政策作總述，以供參考。⁵澳門特區雖然在地理及經濟規模和結構上比香港小和單一，但由於兩地均建基於一國兩制，並且作為國家發展策略和粵港澳大灣區內重要的組成部分，其與廣東省/珠海市的合作關係(尤其是關於粵澳橫琴深度合作區的政策措施)或能借鑒。作為另一個選定地方，歐盟在促進其成員之間的跨境融合發展及消除相關障礙方面，亦提供了以創新方式突破地域隔閡的例子。

2. 深圳市內的“深港口岸經濟帶”

2.1 口岸是國家對外開放的門戶，所處理的人流和貨流有助提升口岸地區的經濟發展水平。⁶於2018年，時任深圳市長在其政府工作報告提出“打造口岸經濟帶”，以協助發展現代服務業，加快經濟高質量發展。⁷2019年及2020年，亦有深圳市人民代表大會代表和政協深圳市委員會委員分別就發展“口岸經濟走廊”作出建議和提案。⁸及後在2021年公布的廣東省及深圳市

⁵ 兩個選定地方政策的參考價值及適用性，必須考慮到“一國兩制”的獨特性以及個別地區在地理、經濟及社會方面的差異。

⁶ 內地經濟帶大致由三個部分組成，即“核心區”、“拓展區”和“輻射區”，而“核心區”即口岸所在地。口岸經濟帶一般亦可理解為出入境口岸位處及附近相連一帶，依託或受惠於跨境經濟活動的區域。請參閱中華人民共和國中央人民政府(2019)、深圳市政府口岸辦公室(2019)及香港01周報(2021)。

⁷ 請參閱深圳市政府(2018)。

⁸ 根據深圳市政府口岸辦公室對有關提案的回應，“為進一步加強深港合作，實現優勢互補、協同發展、互利共贏，以羅湖口岸、文錦渡口岸、蓮塘口岸、沙頭角口岸及周邊片區為核心規劃建設深港口岸經濟帶，將通過加強深港口岸經濟帶建設，進一步提升對內輻射、對外開放水準，進一步深化深港合作、加強國際交流”。請參閱深圳市政府口岸辦公室(2019)。

“十四五”規劃綱要中，更首次明確提出“**高水平規劃建設深港口岸經濟帶**”，作為推進港深深度合作的其中一項主要政策目標。⁹

2.2 雖然深圳市方面似乎未有公開的政策文件顯示“**深港口岸經濟帶**”的具體範圍¹⁰，但綜觀而言，它大致涵蓋位於接壤香港，深圳市陸路口岸所在的**4個市行政分區**，¹¹即由東至西為**鹽田、羅湖、福田及南山區**(佔地合共418平方公里)。¹²各口岸及所屬4區的主要特徵如下：

(a) **高密度口岸布局**：在長約30公里的港深陸路邊境線上共有6個口岸¹³，加上經跨海西部通道直達的深圳灣口岸，總數更達7個，並不平均地分布於4區：羅湖區共有3個口岸(**羅湖、文錦渡及蓮塘**)；福田區亦有兩個(**皇崗及福田**)；鹽田及南山區則各有1個(分別為**沙頭角及深圳灣**)(見**圖1**)；目前，除專用作客檢的羅湖和福田口岸外，其他為客貨綜合口岸；¹⁴

(b) **高量人車流**：以未受新冠病毒病疫情影響的2019年為例，所有陸路口岸(除當時未開通的蓮塘口岸外¹⁵)入境人次和車次分別為約2億及1 400多萬，即平均每日約56萬人次及3.8萬車次。暫時只有深圳灣及皇崗口岸提供24小時通關，當中深圳灣亦是目前唯一採用“一地兩檢”的港深陸路口岸；¹⁶

⁹ 廣東省省長最近發表的工作報告亦提到“積極對接香港北部都會區發展策略，拓展深港合作新空間”。請參閱廣東省政府(2022)。

¹⁰ 值得注意的是，前海深港現代服務業合作區和橫琴粵澳深度合作區均有公布相關合作區所劃定的具體地域範圍。

¹¹ 深圳市現共有9個行政區。

¹² 相對而言，4區佔全市的面積及常住人口分別僅約兩成及三成。面積方面，4區總計較建議中的北都會的300平方公里略大；人口方面，則為524萬，相等於北都會可容納人口的兩倍，而4區中最多人口的為南山區，有近180萬人。

¹³ 不包括廣深港高鐵福田站口岸及西九龍站管制站。

¹⁴ 除福田和羅湖以鐵路接駁及用作純客檢外，其餘為以汽車接駁的客貨綜合口岸。另外，香園圍管制站目前是唯一在香港可直接以步行抵達的管制站。

¹⁵ 蓮塘口岸/香園圍管制站在2020年8月開通，初期只提供貨運通關服務。

¹⁶ 請參閱深圳市政府(2021)。

- (c) **偏西部的經濟重心**：2020年，4區的地區生產總值達1.43萬億元人民幣(1.71萬億港元)，佔深圳市整體產值56.6%。其中，位處深圳市西部的南山區佔比最高，達25.7%，其次為福田區的18.8%。至於中部的羅湖區則佔9.4%，而鹽田區的比重為2.6%；¹⁷及
- (d) **不同產業結構**：4區主要發展定位在深圳市“十四五”規劃綱要內都有較明確的表述(見附錄1)。目前，**羅湖區**主要依賴金融及其他服務業；**福田區**為市中心區，以金融服務及商貿為主導；**南山區**則依靠製造業和相關的科技服務業；至於**鹽田區**包括沙頭角主要產業為運輸和旅遊。就目前港深合作的情況而言，羅湖區正循**深港社會協同發展示範區**的方向發展；福田口岸附近地區正發展成**深圳方的科創園區**，與港方位於河套¹⁸的**港深創新及科技園**，組成“**深港科技創新合作區**”¹⁹；而南山區內的**前海深港現代服務業合作區**則以現代金融及服務業為主，積極與香港和國際對接；鹽田區的**航運活動**蓬勃，與香港的物流業發展息息相關。²⁰

圖1 —— 深圳-香港“口岸經濟帶”位置概念圖



資料來源：資料研究組以網上地圖製圖(非實際範圍)。

¹⁷ 請參閱深圳市政府(2021)。

¹⁸ 落馬洲河套指一幅由拉直深圳河河曲所得約90公頃(0.9平方公里)的土地。

¹⁹ 請參閱創新及科技局(2021a, 2021b)。

²⁰ 請參閱立法會秘書處(2022a)。

深圳市“十四五”規劃綱要關於口岸經濟帶的內容

2.3 如上所述，深圳市“十四五”規劃綱要提出“**高水平建設深港口岸經濟帶**”，其主要目標為“**以深港口岸與鄰近區域、過境地塊為核心，協同建設集科技創新、高端製造、文旅消費、醫療教育等於一體的深港口岸經濟帶，打造深港合作新平台**”。²¹相關的政策包括：

- (a) **推動深港口岸經濟帶發展**——發展羅湖先行區、沙頭角深港國際旅遊消費合作區等，建設“錯位協同”的口岸經濟帶發展格局；
- (b) **優化口岸功能布局**——提升貨物通關便捷程度，逐步實現跨境貨運“東進東出、西進西出”²²；及
- (c) **口岸綜合改革**的模範——加快重建皇崗、沙頭角等口岸，改建羅湖、文錦渡等口岸，設立前海、大鵬等新口岸。²³

2.4 作為口岸經濟帶其中一個核心地域，並設有3個口岸的**羅湖區**(其中羅湖口岸為首個連接香港的陸路口岸)，雖然過去處於發展優勢，但隨着深圳發展重心西移至南山及福田區，並大力發展創科產業，羅湖的歷史優勢有漸漸減退的情況。面對過分倚賴第三產業，“吸引力，輻射力及競爭力下降”等挑戰，羅湖區部分將改革成為“**深港口岸經濟帶羅湖先行區**”

²¹ 請參閱深圳市發展和改革委員會(2021)。

²² 深圳市早年提出，以深圳灣及蓮塘口岸為客貨綜合性口岸，其他陸路口岸為客運口岸，以釋出深圳市市中心土地及解決環境問題。請參閱深圳市政府(2010)。

²³ 深圳當局亦正計劃伸延地鐵綫至沙頭角口岸，又預留地方對接港方潛在的鐵路發展。同樣，文錦渡口岸的鮮活貨運功能將轉至蓮塘口岸，並計劃加強鐵路接駁。而北都會的其中一個重點建議，是以鐵路將北都會的西部(覆蓋元朗、天水圍、洪水橋/廈村)連接至前海深港現代服務業合作區。請參閱文匯報(2021f)及立法會秘書處(2022a)。

(“先行區”)²⁴，深化與香港在社會民生領域深度合作，促進社會融合發展。值得注意的是，先行區將**“聚焦香港青年發展、民生規則銜接、通勤化融合發展，健全溝通協作聯動機制”**。2020年，羅湖區更頒布了**“支持港澳專業人才創業就業發展及配套服務實施方案”**，給予鼓勵港人就業創業等政策和財務措施。²⁵除此，深圳市為促進國家“雙循環”，計劃發展成為**國際及跨境消費中心**，而羅湖區有意設立免稅消費品中心，期望引導消費回流。²⁶

2.5 至於位於鹽田區的**沙頭角**深港國際旅遊消費合作區，據報建成後將全面對港開放²⁷；重點旅遊消費項目可**優先供港企經營**，預料最多可提供約4萬個港人**專屬就業崗位**。目前，沙頭角正推動口岸重建和區內工業區的城市更新，以釋放更多土地作新發展。鹽田區政府亦主動提出希望香港**改善港方聯繫沙頭角的道路和鐵路基建**，並“探索一體化開發深港沙頭角區域”。²⁸

3. 香港的“口岸經濟帶”

3.1 從以上可見，深圳方口岸經濟帶發展相對積極和成熟，與香港北部鄰近出入境通道一帶的現況形成強烈對比。雖然特區政府早在2000年代已規劃新界東北新發展區(即古洞北/粉嶺北)，但被批評**進度緩慢**。²⁹就港深口岸一帶土地不一的發展步伐，立法會和地區議會都曾提出關注，並敦促當局加快發展新界北部及加強與深圳合作。³⁰綜合而言，多方面的因素，例如

²⁴ 當局劃定了先行區的具體範圍，即以羅湖、文錦渡、蓮塘口岸為核心，南面以深圳河為界，北至深南東路、羅沙路、蓮塘路，西至紅嶺南路，東至蓮塘口岸一帶，佔地面積約7.1平方公里的區域。請參閱深圳市羅湖區政府(2020)。

²⁵ 同上。

²⁶ 請參閱深圳市羅湖區政府(2021)。

²⁷ 請參閱文匯報(2021e)。

²⁸ 請參閱深圳市鹽田區政府(2021)。

²⁹ 有批評指新界東北新發展區的房屋發展從規劃到首批入伙需時最少15年。請參閱團結香港基金會(2019)。

³⁰ 立法會曾於2021年通過有關發展新界北口岸經濟帶的議員議案；而北區區議會亦曾提出有關新界北發展及口岸經濟帶的議案。請參閱立法會(2021)及北區區議會(2020, 2021)。

現時**新界土地擁有及使用狀況**(如棕地、祖堂地及荒廢農地等)、各類**規劃要求**(包括發展和保育)、長期落後的**交通配套**(特別是鐵路)以及欠缺**合適的組織架構**等，都被認為是窒礙了開拓北部土地作經濟和房屋發展的因素。另外，亦有批評指現時部分土地用途與深圳口岸一帶**發展不協調**，例如位於北區的一些已存在/運作或興建中的厭惡性設施(如堆填區、屠房及靈灰安置所等)。

3.2 隨着政府公布北都會策略，並預期更緊密的港深合作關係，當局最近**微調了計劃中沙嶺殯葬設施的規劃**；同時又提出簡化**城市規劃和環境影響評估程序**，以壓縮發展所需時間。為釋放更多土地發展，當局亦正**檢討新界祖堂地**等涉及新界土地管理的制度，以及改善收地清拆項目所涉的補償安排。³¹

3.3 於2021年10月在施政報告公布的北都會策略，將覆蓋新界北部300平方公里土地，並以跨界視野思維，構思布局稱為“**雙城三圈**”的策略規劃，即**深圳灣優質發展圈**，**港深緊密互動圈**和**大鵬灣/印洲塘生態康樂旅遊圈**。³²政府指北都會將可成為維港以外的經濟核心，有助解決目前南北職住不平衡的規劃布局。³³其實，政府在2017年公布的全港發展策略《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》主要研究結果中，已提出“**北部經濟帶**”的概念³⁴，從西面的落馬洲一直延伸至東面的蓮塘／香園圍，並涵蓋現有過境通道周邊3個具發展潛力的

³¹ 請參閱立法會秘書處(2022b)。

³² 當中，深圳灣優質發展圈內的洪水橋/廈村一帶將發展成新界北核心商業區，對接深圳南山/前海，當局並計劃發展連接兩方的鐵路；新田一帶會發展科技城對接毗連，正在河套興建的港深創科園以及皇崗/福田的創科園區。至於港深緊密互動圈將覆蓋深圳羅湖區一帶；而生態康樂旅遊圈包括深圳鹽田區(沙頭角口岸)一帶。請參閱香港特別行政區政府(2021a)。

³³ 政府計劃以基建先行，發展及延伸多條鐵路，部分或將接駁深圳口岸，例如羅湖。同時，策略亦著重生態保育，打算保留相當部分的濕地。估計整個計劃可大量增加房屋供應，容納250萬人口，創造65萬個職位。

³⁴ 請參閱發展局(2017)。

地區，分別為**新田/落馬洲發展樞紐**³⁵，**文錦渡物流走廊**及**新界北新市鎮**³⁶(圖1)。

3.4 然而，有評論認為北都會的土地規劃仍遜於深圳方的口岸經濟帶，因為後者的規劃較具策略及前瞻性，清晰地按發展優次劃分具不同功能的區域如“核心區”、“拓展區”或“輻射區”。³⁷不過，亦有意見指港深雙方的規劃概念和方法儘管或有不同，更重要是香港在發展北都會“口岸經濟帶”時應考慮**人流、物流、資金流和資訊流**等各方面如何與深圳銜接，並要考慮國家大局，**共同規劃發展**。³⁸據報，港深雙方已商定對就口岸經濟帶進行“聯合專題研究”，並會“共同編制方案”，不過至今未有進一步消息。³⁹

3.5 除了北都會，部分人亦提出進一步開放**邊境禁區**，以配合口岸經濟帶發展，特別是具歷史文化特色的沙頭角墟中英街，冀望能藉深圳重建沙頭角口岸而帶來商機。然而，政府對全面開放沙頭角邊境禁區有保留，認為會帶動更多不必要的人流和貨流，增加保安風險。⁴⁰另一方面，當局最近表示已與深圳市政府達成共識，在深圳新皇崗口岸採用“一地兩檢”的安排，完成後能釋放香港落馬洲管制站超過20公頃(0.2平方公里)的土地作其他用途。⁴¹另外，東鐵羅湖站和羅湖管制站亦計劃遷至

³⁵ 樞紐面積可達320公頃(32平方公里；一半為私人土地)，並會納入因皇崗口岸重建及實施一地兩檢而騰空的20公頃落馬洲管制站用地；當中，11%用作住宅發展，預計可提供31 000單位，容納84 000人；另22%作經濟及就業用途，創造約64 000個就業機會。新田一帶亦將發展創科產業。目前政府正進行勘查及詳細設計，目標為最早2024年開展工程。請參閱發展局(2021a)。

³⁶ 走廊和新市鎮面積約1 140公頃(114平方公里；一半為私人土地)，預計新市鎮最少可容納約20萬人口，提供約13萬個職位。政府正就此進行規劃和工程研究。請參閱發展局(2021a)。

³⁷ 請參閱香港01周報(2021)。

³⁸ 舉例來說，有智庫認為港深有巨大潛在協同效應，以製造業及創科為經濟支柱的深圳可助香港再工業化；而港方則可填補深圳較弱的基礎科研。另外，國家正鼓勵“內循環”，而消費對深圳經濟的貢獻不如香港般高。請參閱北京大學匯豐商學院(2021)。

³⁹ 請參閱文匯報(2021a)。

⁴⁰ 請參閱香港特別行政區政府(2021c)。

⁴¹ 請參閱工務小組委員會(2021)。

深圳改建後的羅湖口岸，遷移後可釋放位於上水北和文錦渡一帶的發展潛力。⁴²

港深合作回顧及社會意見

3.6 不少人對北都會策略性方向感到鼓舞，但就如何落實合作並對接深圳口岸一帶規劃發展或仍抱持觀望態度。過去，港深在廣泛層面都有悠久的合作。政府曾指出，香港作為特別行政區，與內地省市之間的合作都是“在一國兩制和基本法原則，以互利共贏的基礎上，循序漸進地建立起來的”。⁴³近年，隨着香港逐漸納入在國家發展規劃當中，推動港深合作亦以把握國家發展機遇，按兩地發展所需，以拓展經濟、優化民生、深化合作為依歸。⁴⁴

3.7 根據政府資料，在粵港合作聯席會議⁴⁵框架下，自2004年香港與內地建立了一個港深**直接溝通的渠道**，即**深港合作會議**，就共同關心的各個課題開展前期研究和交換意見。⁴⁶當有項目成熟時，雙方就會提交粵港合作聯席會議跟進及考慮。⁴⁷根據政府新聞公報，深港合作會議差不多每年均會在香港或深圳市召開，由兩地高層領導主持(主要為港府的政務司司長和深圳市市長)，並親自督導雙方合作，而兩地高級官員亦會參與會議。

3.8 雙方多年來簽訂了不少合作備忘錄和協議，這些合作涉及不同範疇，⁴⁸由金融、旅遊、基建以至環保及人才交流。合作形式的例子包括在《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》下建立專業資格互認機制⁴⁹、在口岸建設方面(如深圳灣

⁴² 請參閱香港特別行政區政府(2021a)。

⁴³ 請參閱香港特別行政區政府(2009)。

⁴⁴ 請參閱政制及內地事務局(2013)。

⁴⁵ 粵港合作聯席會議自1998年召開，下設不同專題或專家小組。

⁴⁶ 請參閱香港特別行政區政府(2004)。

⁴⁷ 除粵港聯席會議和深港合作會議，港深在2006年起亦設立由兩地研究機構(港方為政府當時的中央政策組)發起，約每年舉行的“深港合作論壇”以加強兩地非官方交流。請參閱香港特別行政區政府(2010)。

⁴⁸ 請參閱政制及內地事務局(2013)。

⁴⁹ 請參閱律政司等(2021)。

口岸)合作發展，以及特區政府為前海發展在多方面提供意見和作出配合等。⁵⁰

3.9 近年，港深在創新及科技合作方面更為緊密，其中關於土地使用方面，於2017年簽訂**落馬洲河套地區共同發展的合作備忘錄**，計劃在河套**共同開發“港深創新及科技園”**，由香港科技園公司成立的附屬公司**(港深創科園公司)建設、營運及管理，其董事成員來自港深雙方**；雙方並成立河套區港深創新及科技園發展聯合專責小組，由創新及科技局局長及深圳市副市長共同領導。**港深創科園公司定期向專責小組匯報。**

3.10 另外，粵港澳大灣區的區域發展亦帶動了港深合作。⁵¹儘管雙方合作一直較緊密，有評論認為在中央政府支持深化改革的政策下，雙方的合作應可更進一步提升。⁵²目前，就北都會鐵路發展事宜，特區政府表示已與深圳成立了“專班”跟進如何與深圳對接，⁵³惟其他方面的合作則未有公布。有意見就提出，港深需要新的**“全方位、全領域、長效合作機制”**的合作模式；⁵⁴亦有意見提議仿效歐盟“超國家”的政治架構，成立具實驗性質的**“深港口岸經濟帶管理委員會”**，而委員會下可設專責某個領域、產業和區域事務的小組。⁵⁵另有智庫建議港深雙方**共同研究接壤兩地的土地規劃**，令北都會的重點發展區能與深圳互相配合(例如支持互補優勢的產業發展)。⁵⁶

3.11 從以上所見，跨境合作的**架構和方式**有不同的可能性，而其他地方的經驗亦顯示，跨境合作方式需因時制宜，當中的考慮因素可包括跨境地區的地理特徵如土地範圍及規模。例如，澳門與珠海在雙方邊界建立特別用地，以“統一規劃，分開管理”的原則共同發展工業；雙方甚至因應發展而共同建立口岸，嘗試

⁵⁰ 請參閱中華人民共和國國務院新聞辦公室(2021)。

⁵¹ 為加強與內地就粵港澳大灣區的合作，政府在2018年設立了由行政長官擔任主席的大灣區建設督導委員會，並於2020年設置大灣區發展辦公室及專員，專門負責聯繫中央、地方和澳門當局。

⁵² 請參閱立法會秘書處(2022a)及香港01(2021a)。

⁵³ 根據運輸及房屋局局長在立法會的發言，港深雙方成立了“推動港深跨界軌道基礎設施建設專班”，以跟進北都會策略內所建議的3條鐵路項目。請參閱香港特別行政區政府(2022)。

⁵⁴ 請參閱北京大學匯豐商學院(2021)。

⁵⁵ 請參閱信報財經新聞(2021)。

⁵⁶ 請參閱普華永道(2021)。

實行“共商共建共管共享”的合作體制。在歐盟，其成員之間則以互相配合的形式促進跨境經濟發展，鄰國間共同成立“法人實體”，在該框架下商討及落實跨境合作項目。以下將討論從有關的合作模式及觀察所得。

4. 澳門與珠海的合作

4.1 就澳門和珠海而言，有關口岸經濟帶的論述似乎比港深的少，這可能與珠澳兩地口岸的周邊土地面積較細小有關。不過，珠澳口岸密度較港深不遑多讓，在兩地接壤的陸路邊界上共有5個口岸，分別是**關閘/拱北**；**珠澳跨境工業區**；**青茂口岸**⁵⁷；**港珠澳大橋口岸**(位於人工島上)以及**橫琴口岸**(位於珠海範圍內並由澳門管理的澳門口岸區)(見**附錄2圖1**及**圖2**)。前3個口岸均位於澳門北部全長約兩公里與珠海接壤的邊界上。其中，珠海拱北口岸由2011年起已連續9年成為內地最繁忙陸路口岸，在2019年有1.45億人次進出，遠高於深圳市的羅湖口岸。⁵⁸

4.2 上述所有澳門的陸路口岸(包括橫琴新區)，均連接珠海市的香洲行政區。⁵⁹由於地形關係，位於香洲區口岸之間的土地連貫性及交通的通達性，⁶⁰亦似乎遜於深圳口岸經濟帶。不過，香洲區佔珠海市常住人口6成，在2019年地區生產總值亦佔全市近68%，達2,320億元人民幣(2,630億港元)，區內以第三產業為主(65%)。⁶¹同樣，在澳門方口岸附近一帶的澳門舊城區，基於土地較為缺乏，主要仍集中為居住用途，而氹仔和路環的土地則以酒店旅遊康樂等用途為主。

4.3 與港深合作的情況相似，**粵澳合作聯席會議**⁶²在2008年成立了**珠澳合作專責小組**(即現時**珠澳合作會議**)，建立了珠澳直接的溝通、磋商和交流機制。珠澳合作會議下設多個工作

⁵⁷ 青茂口岸(口岸名稱通用於澳門)於2021年開通，實施“合作查驗，一次放行”通關模式。口岸設有供行人通行的電子自助專用通道，並實施24小時通關，設計通關流量為每日20萬人次。

⁵⁸ 請參閱中華人民共和國中央人民政府(2020)。

⁵⁹ 除北面關閘/拱北和青茂口岸外，珠澳兩地之間都有水道分隔。

⁶⁰ 除青茂口岸毗連廣珠城際軌道的珠海站，其他口岸未有鐵路接駁。

⁶¹ 請參閱珠海市統計局(2020)。

⁶² 自2003年起，廣東與澳門每年召開粵澳合作聯席會議，就合作方向、重點和重大問題進行磋商。

小組，包括口岸通關及橫琴開發等，令合作更緊密。2011年，粵澳再簽訂了**粵澳合作框架協議**，其目標是促進兩地經濟社會文化生活等方面的融合發展，以及澳門經濟適度多元化。⁶³多年來，珠海和澳門共同**合作規劃**及/**管理**的包括較小規模的**珠澳跨境工業區**，以及位於珠海的**橫琴粵澳深度合作區**。

珠澳跨境工業區

4.4 珠澳跨境工業區是澳門與珠海較早期一個具體的合作項目，被認為是“一國兩制與區域經濟合作首次相結合的嘗試”。⁶⁴跨境工業區於2006年起投入運作，位於珠海拱北與澳門西北區的青州之間(見**附錄2圖1**)，總面積僅0.4平方公里，在珠澳之間填海所得，當中約四分之三位於珠海市境內，稱為珠海園區，以發展工業為主，兼顧物流、中轉貿易、產品展銷等。餘下土地位於澳門境內，稱為澳門園區，主要為製造業企業提供基地。⁶⁵

4.5 珠澳跨境工業區建設是在《內地與澳門關於建立更緊密經貿關係的安排》框架內的重要舉措。計劃由當時的澳門特區行政長官提出，並由國務院批准，目的是協助澳門維持經濟多元化及促進勞工就業。珠澳跨境工業區本着**統一規劃，分開管理**的原則運作。珠海園區方面，珠海市政府成立了“珠澳跨境工業區珠海園區管理委員會”，負責管理區內的各項行政和經濟事務。至於澳門園區，則由澳門特區政府成立的“澳門工業園區發展有限公司”管理。⁶⁶此外，據報雙方亦組成了“珠澳跨境工業區協調委員會”負責整個跨境工業區內需要雙方共同處理的各種事項。⁶⁷兩邊的工業區以一條橋樑接通，珠澳當局分別在橋兩端設立專用並24小時開放的口岸，供兩地貨物及在園區工作人員

⁶³ 請參閱珠江經濟(2008)。

⁶⁴ 同上。

⁶⁵ 參閱中華人民共和國中央人民政府(2003)。

⁶⁶ 請參閱澳門工業園區發展有限公司(2022)。

⁶⁷ 請參閱文匯報(2003)。

流通。⁶⁸不過，可能由於跨境工業區面積不大，因此在近年有關其運作和管理的社會討論已不多。⁶⁹

橫琴粵澳深度合作區

4.6 橫琴粵澳深度合作區(“深合區”)為粵港澳重大合作平台⁷⁰及《粵港澳大灣區發展規劃綱要》的重點措施，目標不單是進一步支持澳門經濟適度多元化，更有推動澳門更好融入國家發展大局的作用。⁷¹中央政府早於2009年已決定開發橫琴，但多年來的發展被認為未如理想。⁷²2021年，中央政府決定透過深化粵澳合作推進橫琴發展，並大膽試驗新的合作體制，即“**共商共建共管共享**”體制。深合區總面積達106平方公里，面積為澳門特區的3倍，原屬珠海轄區(現上升為由廣東省管理)，位於澳門氹仔和路環西面，並經橫琴口岸連接澳門。深合區內設澳門大學橫琴校區，校區範圍內**按澳門法律管理**。其餘土地則由**粵澳雙方按新合作體制決定管理**。

4.7 由於澳門面對空間不足和產業高度單一的問題⁷³，深合區在多方面提供稅務優惠措施支持**經濟產業適度多元化發展**，包括：發展科技研發和高端製造產業、中醫藥等澳門品牌工業，以及文化旅遊、會展和商貿產業等。另外，深合區亦有政策**便利澳門居民生活就業**(包括免徵部分個人所得稅等)。雙方亦計劃推進**基礎設施互聯互通**，包括支持澳門輕軌延伸至合作區與珠海城市軌道綫網聯通。

⁶⁸ 兩地通關人員須申請及使用園區特別通行證。另外，自2014年起，口岸通道在指定時段內的合資格使用人士已放寬至澳門留學的內地學生及內地輸澳勞務人員等。請參閱澳門特別行政區政府(2006)及澳門治安警察局(2022)。

⁶⁹ 於2010年(即跨境工業區投入運作數年後)，曾有澳門立法會議員提問關注工業區的成效，當局回應指園區需要升級轉型適應新環境，而珠澳雙方就此亦成立小組跟進。請參閱澳門立法會(2010)。

⁷⁰ 橫琴粵澳深度合作區屬廣東省自由貿易試驗區3個部分的其中一個，其他兩個為南沙和前海蛇口。請參閱中國(廣東)自由貿易試驗區工作辦公室(2020)。

⁷¹ 合作區的發展目標是在2024年確立澳門與橫琴一體化發展格局；至2029年，規則深度銜接；2035年基本實現澳門經濟適度多元化。請參閱中華人民共和國中央人民政府(2021)。

⁷² 請參閱中國國際經濟交流中心(2021)及商訊(2011)。

⁷³ 請參閱紫荊雜誌(2021)。

4.8 在口岸方面，根據深合區建設總體方案，深合區將設立“一線”關(即澳門與橫琴之間的通道)和“二線”關(橫琴與內地其他地區之間的通道)，以管理人員貨物流通(見附錄2圖2)。往來人員經“一線”關，採用“**合作查驗、一次放行**”通關模式⁷⁴；而澳門大學橫琴校區師生將來或可經**專用“新型智能化”口岸通道**進出。“二線”關則不對人員進出作出限制。車輛在進出“一線”關時亦**只需進行一次檢查**，便可同時完成珠澳兩地海關、邊檢及檢疫等查驗程序，以節省通關時間。兩地海關亦會**分享查驗數據**，減少重複查檢；並以自動化引導系統將需要檢查及無需接受檢查的跨境車輛作出分流。⁷⁵

“共商共建共管共享”新體制

4.9 在粵港澳大灣區建設領導小組的領導下，粵澳雙方聯合組建**橫琴粵澳深度合作區管理委員會**，在職權範圍內統籌決定合作區的重大規劃、政策、專案和人事任免。合作區管理委員會實行**雙主任制**，由**廣東省省長和澳門特區行政長官共同擔任**，澳門特區另外委派一名常務副主任，其他副主任任命則由粵澳雙方協商確定，廣東省和澳門特區有關部門、珠海市政府等亦會成為成員單位。委員會下設**執行委員會**以**督導9個事務局**，但不涉國家安全及刑事司法治安等範疇。執行委員會**主要負責人由澳門委派**，內地部門只派人協助協調涉及廣東事務的工作(見附錄2圖3)。

4.10 同時，粵澳雙方可根據需要**組建開發投資公司及共享收益**。2024年前投資收益全部由合作區管理委員會支配，用於合作區開發建設。中央政府亦會對合作區給予財政補助，但補助與合作區表現掛鉤。合作區未來新出讓土地，將直接服務於支持澳門經濟適度多元發展。

4.11 有評論認為，深合區已由以往“以點為主”的合作模式如產業合作、園區合作、開發區合作，全面轉向為“**體系合作**”。⁷⁶

⁷⁴ 旅客可使用自助過關通道，只需排一次隊，讀取證件一次，便可完成珠澳兩地口岸邊檢查驗手續，通關時間從原來的從30秒縮短至20秒。請參閱澳門治安警察局(2018)。

⁷⁵ 請參閱澳門特別行政區保安司長辦公室(2022)及澳門日報(2021)。

⁷⁶ 請參閱21世紀經濟報導(2021)。

雖然以往一直以“琴澳一體化”為目標，但在設立深合區之前，合作動力及力度普遍被認為有所不足。有分析指，在新合作模式下，加上前期合作的經驗，將可讓琴澳雙方建立**更穩定的合作關係**。⁷⁷雖然香港的地理空間和產業結構和澳門不同，但仍有意見認為香港可一定程度上借鑒澳門直接參與“共管”的模式，於口岸一帶地區實行類似橫琴的模式。⁷⁸

5. 歐洲聯盟在跨境合作方面的經驗

5.1 在邊境地區合作方面，位處歐盟⁷⁹內部邊境(即歐盟成員國之間的邊境)一帶地區的合作經驗或可提供另一視角，因為歐盟約有三成人口居於沿約40條內部邊界鄰近的地區，但因地理或語言等障礙而被分隔；同時，約130萬工人經常跨越邊境上班，人數佔歐盟全體受僱人士約0.6%。⁸⁰在歐盟單一市場、共同貨幣及超國家層級的全歐法律的體制下，即使歐盟內部邊境的人流、物流、服務流及資金流(所謂“四大自由”)基本不受限，但不代表跨境合作全無必要。相反，在“四大自由”推動更多的跨境流動下，跨境合作反而被認為更有需要。⁸¹

5.2 歷史上，歐洲邊境地區被視為在經濟上處於邊緣地位，亦令邊境居民可獲得的服務較少。據估計，只要消除**五分之一**各樣涉及跨境因素的障礙，或可提高歐盟整體本地生產總值**2%**，並衍生100萬個新職位。⁸²因此，歐盟過去致力在不同層級上消除合作障礙。雖然不少原有障礙已經被掃除，但現存的障礙大部分源自邊境兩側**迥異的國家法律、不銜接的行政程序**，或**欠缺共同的領土規劃**。⁸³因此，消除有關障礙目前仍是歐盟推進內部融合及團結的要務之一。⁸⁴

77 請參閱中國國際經濟交流中心(2021)。

78 請參閱香港01(2021b)。

79 歐盟是由27個成員國組成的政治及經濟聯盟。除歐盟外，亦有由31個成員國(包括4個非歐盟成員國)組成、為建立單一市場而設的歐洲經濟區。

80 請參閱European Commission (2017)。

81 請參閱European Committee of the Regions (2007b)。

82 請參閱European Commission (2017)。

83 請參閱European Commission (2015a, 2017)。

84 在歐盟，跨境合作可分為地方、地區及跨國三個層級。

5.3 為推動邊境地區合作，歐盟推出了多項資助計劃及透過法律手段以消除跨境活動的障礙。舉例而言，自1990年代以來，歐盟已向名為**Interreg**的計劃注入數十億歐元，以支援不同層級的跨境合作。⁸⁵**Interreg**按項目撥款，旨在應對邊境地區共同提出的挑戰(例如缺乏基建連接)，並發掘發展潛力，同時為歐盟和諧發展而加強合作。**Interreg**現時有超過60個進行中的跨境項目，涉及整體撥款預算約66億歐元(660億港元)，涵蓋各成員國共同關注的多個範疇。然而，有意見認為單靠經濟誘因或不足以達成有效的跨境合作/領土合作，其中一個原因是各國缺乏共同且具法律地位的組織架構支持合作。⁸⁶因此，歐洲聯盟委員會提出名為“**歐洲領土合作組織(European Grouping of Territorial Cooperation)**”(“**歐合組織**”)的創新解決方案，以彌補不足。

歐洲領土合作組織

5.4 歐合組織於2006年由歐盟透過《歐洲領土合作組織規例》(EGTC Regulation)推出，是歐洲首個旨在促進及推動領土合作的法律架構，以期加強歐洲地區的經濟及社會團結。**歐合組織的機構設置**包括以下主要特點：(a)它屬於一個實體，必須由至少兩個成員國組成，或由一個成員國及至少一個非歐盟國家組成；⁸⁷(b)它可以由任何層級(即國家、地區或地方)的公共實體組成；⁸⁸(c)除具有法人地位外，它亦須擁有本身須經全體成員一致同意的內部法規及公約；⁸⁹及(d)它設有由當選代表組成的

⁸⁵ **Interreg**於1990年發展成一項社區項目，但於2000年獲重訂為歐洲團結政策(European Cohesion Policy)的正式目標之一。**Interreg**的資金來自歐洲地區發展基金(European Regional Development Fund)，用以支援歐洲任何實體倡議的跨境、跨國及跨區合作項目。請參閱European Union (2022)。

⁸⁶ 請參閱European Committee of the Regions (2007a, 2007b)。

⁸⁷ 非歐盟國家必須與歐合組織其中一個參與國共享至少一條共同邊界。

⁸⁸ 由公共實體擁有的私營公司，若其業務屬公共服務，亦有資格成為成員。

⁸⁹ 歐合組織公約當中，必須載列歐合組織名稱、總部、成員名單、覆蓋土地面積、目標、使命及年期。請參閱European Commission (2022)。

中央決策機構，以及一位負責日常營運、為歐合組織的目標編制年度預算的專員。⁹⁰

5.5 歐合組織的優勢之一是其**由下而上的模式**，其成立主要源於地方或地區當局的需求，從而促進合作，而未必需要國家層級批准的正式跨境協議。歐合組織亦是彰顯**多級治理**的機構，⁹¹即次國家(sub-state)、地區或國家機構在其框架下共同工作。在上述設置下，歐合組織可**靈活界定其合作任務或安排以切合當地需求**，⁹²令合作更多元化。⁹³歐合組織雖然擁有組織合作任務方面的彈性，但卻並不獲賦予監管權力，亦沒有任何權力修訂適用於其活動的法例。⁹⁴

歐合組織的著名例子

5.6 在79個歐合組織⁹⁵中，一個著名例子是位於萊茵河畔法德邊境的**史特拉斯堡-凱爾/奧特瑙(Strasbourg-Kehl/Ortenau)**歐合組織。⁹⁶該歐合組織於2008年成立，旨在推動成員之間的交流；在**共同決策**的基礎上嘗試新形式的跨境合作；改善並促進其公民的日常跨境生活。與其他地方的歐合組織一樣，該組織設有一個理事會，由雙方派出相同人數的代表，而代表人選則來自雙方社區內經選舉產生的組織；並設有歐合組織秘書處處理行政事務。

⁹⁰ 歐合組織有3個常見的資金來源，即成員費(多以捐款形式)、為地區提供公共服務所收取的費用、以及直接來自歐盟Interreg項目的資金。請參閱European Committee of the Regions (2021)。

⁹¹ 請參閱European Committee of the Regions (2007b)。

⁹² 在遵循《歐洲領土合作組織規例》及歐合組織各成員按其各自國家法律獲賦予的權限的情況下，有關任務由其成員界定。請參閱EUR-Lex (2022)。

⁹³ 請參閱European Committee of the Regions (2007b, 2022)。

⁹⁴ 請參閱European Parliament (2021)。

⁹⁵ 截至2021年3月。

⁹⁶ 史特拉斯堡-奧特瑙歐洲合作區涵蓋112個市鎮-包括史特拉斯堡歐洲都會區(史特拉斯堡市附近的社區中心網絡)和埃爾斯坦州(Canton of Erstein)市鎮公共社區的61個法國市鎮，以及奧特瑙縣(Ortenaukreis)的51個德國市鎮，佔地2 468平方公里，共有958 421名居民。請參閱Eurodistrict (2022)。

5.7 史特拉斯堡-凱爾/奧特璦歐合組織專注至少14個跨境合作主題，涵蓋由流動性、領土發展至經濟和就業等範疇。舉例而言，在空間規劃及發展方面，該組織協助制訂橫跨萊茵河的**聯合發展計劃**(名為“環保城市”(“Ecocite” project)的項目)，涉及舊工業區重建、並在總面積250公頃的土地上興建新房屋單位；⁹⁷並推出網上地理資訊系統，提供統一的德國及法國數據以供分享。為改善邊境地區的**連接性**，電車及巴士服務已延展至邊境兩側。除規劃及交通外，該地區亦專注**醫療服務**的合作，在邊境兩側劃定“跨境醫療服務專用區”，以解決萊茵河兩岸享用醫療服務的行政及財政障礙。該區被視為歐洲的先導計劃之一。⁹⁸

5.8 雖然歐合組織提供靈活、由下而上、多級的治理模式，以推動跨境合作，解決融合的障礙，但仍有人**擔憂**，歐合組織要求成員之間必須就組織的設計及架構逐一達成協議，令架構可能變得過於複雜，故即使能跨越協調上的各項困難，成立過程亦難免需時。⁹⁹因此，有意見認為，只有當歐合組織的**法律架構有助成員深度及/或長遠合作時**，才適宜採納此種合作模式，並值得付出相關努力。¹⁰⁰同時，雖然歐合組織有內部法規規範跨境合作活動，但若有法律阻礙落實跨境聯合項目，組織本身是沒有權力修改相關法律的。¹⁰¹儘管如此，推出歐合組織的框架為歐盟加強跨境合作跨出重要一步，並被視為創新舉措，與其他促進歐洲融合及團結的財務及監管措施相輔相成，令歐盟邊境地區對設立歐合組織的興趣依然有增無減。

⁹⁷ 該項目由史特拉斯堡市、凱爾市及萊茵河沿岸地區市鎮群聯合推出。史特拉斯堡負責為規劃部門提供主要技術支援，以制訂發展計劃，內容包括超過20個次級發展項目，時間跨度超過20年。有關項目由一督導委員會負責監督，而歐合組織是該委員會的一部分。請參閱City of Strasbourg (2010)。

⁹⁸ 有關合作詳情，請參閱Eurodistrict (2022)。

⁹⁹ 請參閱Zillmer and Toptsidou (2014)。

¹⁰⁰ 請參閱CESCI (2022)。

¹⁰¹ 為解決此問題，歐盟委員會曾提出一項機制，若某成員國的法律成為完成聯合項目的法律障礙，則可針對共同的跨境地區，讓該成員國可選擇在有需要時實施相鄰成員國的法律。請參閱European Commission (2020)。

6. 總結

6.1 隨着政府提出北都會策略，港深如何就接壤雙方之間的口岸經濟帶進一步合作發展，備受公眾關注。有不少意見認為雙方應以創新思維和方式進行更深層次的合作，尤其在土地規劃及地區管理兩方面需要突破。其中，部分人相信廣東省與澳門就橫琴的深度合作區，從頂層設計落實“共商共建共管共用”模式，由雙方共同推動重大規劃及決定管理方式，或能一定程度上供香港借鑒。另一方面，歐盟不但在人流、貨流、服務流及資金流已日漸達到較流通無阻，在合作體制上亦作出了創新的配合，例如透過歐合組織為區域或地方當局在所提供的框架內，可以因地制宜以決定共同規劃的範疇及發展合作的領域，並設有具財政資源的常設機構支持執行日常運作以達至領土合作組織所訂下的特定目標，以期促進由下而上及更有效的跨境合作和內部融合。這也可以成為香港與深圳借鑒的另一個合作概念。

立法會秘書處
研究及資訊部
資料研究組
張志輝
2022年6月29日
電話：3919 3181

資料摘要為立法會議員及立法會轄下委員會而編製，它們並非法律或其他專業意見，亦不應以該等資料摘要作為上述意見。資料摘要的版權由立法會行政管理委員會(下稱“行政管理委員會”)所擁有。行政管理委員會准許任何人士複製資料摘要作非商業用途，惟有關複製必須準確及不會對立法會構成負面影響。詳情請參閱刊載於立法會網站(www.legco.gov.hk)的責任聲明及版權告示。本期資料摘要的文件編號為 IN02/2022。

深圳市“十四五”規劃綱要有關 福田/羅湖/鹽田及南山區主要定位節錄

福田區：“深圳行政、文化、金融、商務和國際交往中心，總部經濟核心區、現代服務業集聚區，聚焦河套深港科技創新合作區、香蜜湖新金融中心、環中心公園活力圈‘三大新引擎’，打造具有國際影響力和輻射力的中央創新區、中央商務區、中央活力區。”

羅湖區：“深港社會協同發展示範區、現代服務業創新發展集聚區、金融商貿中心和國際消費中心，重點推進蔡屋圍-深圳火車站-東門片區、龍崗-清水河片區、新秀-蓮塘片區建設，打造羅湖可持續發展先鋒城區。”

鹽田區：“國際航運中心、海洋新興產業高地、濱海旅遊重要基地，重點推進沙頭角深港國際旅遊消費合作區、鹽田中心片區、鹽田河臨港產業帶建設，打造鹽田國際航運樞紐和離岸貿易中心。”

南山區：“科技產業創新、高等教育和總部經濟集聚區，重點推進前海深港現代服務業合作區、西麗湖國際科教城、蛇口國際海洋城、西麗高鐵新城、深圳灣超級總部基地建設，打造南山中央智力區和世界級創新型濱海中心城區。”

圖 1 —— 珠澳跨境工業園區



資料來源：資料研究組以澳門網上地圖製圖。

圖 2 —— 粵澳橫琴深度合作區範圍及合作區“一線”及“二線”



資料來源：橫琴駐香港經貿代表處。

圖3 —— 粵澳橫琴深度合作區“共商共建共管共享”體制



資料來源：橫琴駐香港經貿代表處。

參考資料[^]

香港

1. 香港特別行政區政府(2004)：《港深簽署合作協議》，6月17日，網址：<https://www.info.gov.hk/gia/general/200406/17/0617191.htm>
2. 香港特別行政區政府(2006)：《政府建議縮減邊境禁區》，9月7日，網址：<https://www.info.gov.hk/gia/general/200609/07/P200609070224.htm>
3. 香港特別行政區政府(2009)：《立法會六題：香港與內地省市建立區域合作平台》，11月11日，網址：<https://www.info.gov.hk/gia/general/200911/11/P200911110184.htm>
4. 香港特別行政區政府(2010)：《深港合作論壇在香港舉行》，7月28日，網址：<https://www.info.gov.hk/gia/general/201007/28/P201007280283.htm>
5. 香港特別行政區政府(2017)：《港深兩地簽署推進落馬洲河套地區共同發展合作備忘錄》，1月3日，網址：<https://www.info.gov.hk/gia/general/201701/03/P2017010300605.htm>
6. 香港特別行政區政府(2020)：《立法會五題：發展邊境地帶》，12月2日，網址：<https://www.info.gov.hk/gia/general/202012/02/P2020120200542.htm>
7. 香港特別行政區政府(2021a)：《北部都會區發展策略報告書》，網址：<https://www.policyaddress.gov.hk/2021/chi/pdf/publications/Northern/Northern-Metropolis-Development-Strategy-Report.pdf>
8. 香港特別行政區政府(2021b)：《立法會十一題：深港科技創新合作區》，9月15日，網址：<https://www.info.gov.hk/gia/general/202109/15/P2021091500426.htm>
9. 香港特別行政區政府(2021c)：《立法會二十題：新界北的經濟發展》，7月21日，網址：<https://www.info.gov.hk/gia/general/202107/21/P2021072100601.htm>

10. 香港特別行政區政府(2022)：《立法會：運輸及房屋局局長就〈2022年撥款條例草案〉恢復二讀辯論致辭全文》，5月4日，網址：<https://www.info.gov.hk/gia/general/202205/04/P2022050400411.htm>
11. 政制及內地事務局(2013)：《深港合作會議》，立法會CB(1)514/12-13(01)號文件，網址：https://www.cmab.gov.hk/upload/LegCoPaper/LegCo_CI_Panel_Paper_on_HK-SZ_Co-operation_2013-02-19_c.pdf
12. 政制及內地事務局(2018)：《粵港澳大灣區概要》，網址：<https://www.bayarea.gov.hk/tc/about/overview.html>
13. 政制及內地事務局(2022)：《與內地區域合作》，網址：https://www.cmab.gov.hk/tc/issues/regional_cooperation.htm
14. 律政司等(2021)：《「發展香港成為區域專業服務中心」動議辯論進度報告》，網址：<https://www.legco.gov.hk/yr20-21/chinese/counmtg/motion/cm20210505m-lwk-prpt-c.pdf>
15. 發展局(2017)：《可持續發展委員會：香港2030+:跨越2030年的規劃遠景與策略》，網址：<https://www.enb.gov.hk/sites/default/files/susdev/html/b5/council/Paper01-17t.pdf>
16. 發展局(2021a)：《新界北發展》，立法會CB(1)855/20-21(03)號文件，網址：<https://www.legco.gov.hk/yr20-21/chinese/panels/dev/papers/dev20210510cb1-855-3-c.pdf>
17. 發展局(2021b)：《局長隨筆：新界北發展區》，網址：https://www.devb.gov.hk/tc/home/my_blog/index_id_459.html
18. 創新及科技局(2021a)：《河套深港科技創新合作區聯合政策包》，網址：https://www.itc.gov.hk/ch/doc/collaboration/joint_policy_ch.pdf
19. 創新及科技局(2021b)：《關於推進河套深港科技創新合作區「一區兩園」建設的合作安排》，網址：https://www.itb.gov.hk/assets/files/press_release/pr_20210906b_tc.pdf

20. 立法會(2021)：《會議過程正式紀錄》，5月13日，網址：<https://www.legco.gov.hk/yr20-21/chinese/counmtg/hansard/cm20210513-translate-c.pdf#nameddest=mbm01>
21. 工務小組委員會(2021)：《總目707—新市鎮及市區發展》，立法會PWSC(2021-22)26號文件，網址：<https://www.legco.gov.hk/yr20-21/chinese/fc/pwsc/papers/p21-26c.pdf>
22. 立法會秘書處(2022a)：《資訊述要：前海深港現代服務業合作區》，立法會ISE04/2022號文件，網址：<https://www.legco.gov.hk/research-publications/chinese/essentials-2022ise04-qianhai-shenzhen-hong-kong-modern-service-industry-cooperation-zone.htm>
23. 立法會秘書處(2022b)：《資訊述要：新界的祖堂》，立法會ISE08/2022號文件，網址：<https://www.legco.gov.hk/research-publications/chinese/essentials-2022ise08-tso-and-tong-in-the-new-territories.htm>
24. 北區區議會(2020)：《提案：關注北區發展欠完整規劃》，6月8日，網址：https://www.districtcouncils.gov.hk/north/doc/2020_2023/tc/dc_meetings_doc/18312/n_2020_044_ch.pdf
25. 北區區議會(2021)：《提案：要求政府部門積極配合沙頭角「一地兩檢」口岸設立，促進沙頭角國際旅遊消費合作區經濟發展》，8月13日，網址：https://www.districtcouncils.gov.hk/north/doc/2020_2023/en/dc_meetings_doc/19924/n_2021_039_ch.pdf
26. 大公網(2021a)：《位處「北部經濟帶」打造灣區「小硅谷」》，5月11日，網址：<http://www.takungpao.com.hk/news/232109/2021/0511/583881.html>
27. 中國發展研究基金會(2022)：《深港融合：共促兩地發展》，網址：<https://www.pwccn.com/zh/research-and-insights/greater-bay-area/cities-of-opportunity-series-special-jan2022.pdf>
28. 文匯報(2021a)：《深圳圈重點 對接北都區 劃六大功能區 推口岸經濟帶升國家級戰略規劃》，11月9日，網址：<https://www.wenweipo.com/epaper/view/newsDetail/1457768449051856896.html>

29. 文匯報(2021b)：《陳月明：深港「握手即可合作」盼港府抓緊機遇發展打鼓嶺》，6月23日，網址：<https://www.wenweipo.com/a/202106/23/AP60d313dce4b08d3407c84b2c.html>
30. 文匯報(2021c)：《新皇崗「合作查驗」獲多方支持》，9月29日，網址：<https://www.wenweipo.com/s/202109/29/AP6153af39e4b08d3407dd0bcd.html>
31. 文匯報(2021d)：《羅湖口岸將優化 市民過關更便捷》，9月27日，網址：<https://www.wenweipo.com/a/202109/27/AP61510ae6e4b08d3407dca45b.html>
32. 北京大學匯豐商學院(2021)：《深港未來合作模式探討》，網址：https://thinktank.phbs.pku.edu.cn/2021/zhuantibaogao_0722/35.html
33. 信報(2017)：《香港2030+無關中港融合？》，4月10日，網址：<https://www.collaction.hk/s/ecolab/objective/548>
34. 信報財經新聞(2021)：《深港口岸經濟帶管委會助大灣區融合》，12月1日，網址：<https://www1.hkej.com/dailynews/commentary/article/2979722/深港口岸經濟帶管委會助大灣區融合>
35. 香港01(2021a)：《港澳「跨境合作區」模式大不同 前海促港反思過去迎戰未來》，9月13日，網址：https://www.hsu.edu.hk/wp-content/uploads/data-storage-newsclippings/20210913_%E6%B8%AF%E6%BE%B3%E3%80%8C%E8%B7%A8%E5%A2%83%E5%90%88%E4%BD%9C%E5%8D%80%E3%80%8D%E6%A8%A1%E5%BC%8F%E5%A4%A7%E4%B8%8D%E5%90%8C%E3%80%80%E5%89%8D%E6%B5%B7%E4%BF%83%E6%B8%AF%E5%8F%8D%E6%80%9D%E9%81%8E%E5%8E%BB%E8%BF%8E%E6%88%B0%E6%9C%AA%E4%BE%86_%E9%A6%99%E6%B8%AF01.pdf
36. 香港01(2022)：《港深融合 香港和深圳如何保留各自優勢共同發展？》，2月3日，網址：<https://www.hk01.com/深度報道/730036/港深融合-香港和深圳如何保留各自優勢共同發展>
37. 香港01周報(2021)：《港府東施效顰 未得「口岸經濟」帶神髓》，9月21日，網址：<https://www.hk01.com/周報/679457/港府東施效顰-未得-口岸經濟帶-神髓>

38. 香港商報(2021)：《深圳南香港北：深港融合發展夢幻組合》，10月22日，網址：http://www.hkcd.com/hkcdweb/content/2021/10/22/content_1301103.html
39. 香港經濟導報(2006)：《全方位發展邊境地區》，網址：<http://www.jdonline.com.hk/index.php?m=content&c=index&a=show&catid=38&id=6055>
40. 深圳新聞網(2021)：《香港如何“北上”，深圳怎樣對接？港深智庫專家這樣建議》，12月16日，網址：https://www.sznews.com/news/content/2021-12/16/content_24818490.htm
41. 深圳經濟網(2018)：《深港合作40年 粵港澳大灣區雙引擎如何再升級》，5月15日，網址：http://www.ce.cn/xwzx/gnsz/zixun/201805/15/t20180515_29138250.shtml
42. 普華永道(2021)：《機遇之城2021》，網址：<https://www.pwccn.com/zh/research-and-insights/chinese-cities-of-opportunities-2021-report.html>
43. 團結香港基金會(2019)：《發展一個新發展區要多久？答案是30年！》，網址：<https://ourhkfoundation.org.hk/en/report/18/land/發展一個新發展區要多久？答案是30年！>
44. 嚴剛(2022)：《議會內外/抓住機遇 推動港深口岸經濟帶發展》，大公報，4月29日，網址：<http://www.takungpao.com/opinion/233119/2022/0429/713858.html>

深圳

45. 中華人民共和國中央人民政府(2019)：《口岸經濟 釋放活力》，網址：http://www.gov.cn/xinwen/2019-10/31/content_5446945.htm
46. 中華人民共和國國務院新聞辦公室(2021)：《國新辦舉行橫琴、前海開發建設情況新聞發佈會》，網址：<http://www.scio.gov.cn/xwfbh/xwfbh/wqfbh/44687/46796/wz46798/Document/1712151/1712151.htm>

47. 文匯報(2021e)：《沙頭角深度融合 招港企優先進駐》，11月9日，網址：<https://www.wenweipo.com/a/202111/09/AP61898c52e4b0c0f6bc944076.html>
48. 文匯報(2021f)：《羅湖文錦渡蓮塘三口岸 擬與港北環線東延銜接》，11月4日，網址：<https://www.wenweipo.com/a/202111/04/AP6182f48be4b0c0f6bc935dd1.html>
49. 深圳市人民政府(2010)：《深圳市城市總體規劃(2010-2020)》，網址：http://www.sz.gov.cn/cn/xxgk/zfxxgj/ghjh/csg/h/zt/content/post_1344759.html
50. 深圳市人民政府(2018)：《政府工作報告》，網址：http://www.sz.gov.cn/zfgb/2018/gb1040/content/post_5000340.html
51. 深圳市人民政府(2021)：《深圳統計年鑒》，網址：<http://tjj.sz.gov.cn/zwgk/zfxxgkml/tjsj/tjnj/>
52. 深圳市人民政府口岸辦公室(2019)：《深圳市人民政府口岸辦公室2019年人大代表建議和政協委員提案辦理結果公開》，網址：http://ka.sz.gov.cn/xxgk/gktajyjbl/jytabl/content/post_2284712.html
53. 深圳市人民政府口岸辦公室(2020)：《關於發揮深港合作優勢，重點打造深圳口岸經濟走廊的提案(第20190855號)》，網址：<http://ka.sz.gov.cn/attachment/0/704/704178/8090377.docx>
54. 深圳市人民政府口岸辦公室(2022a)：《口岸通關服務》，網址：<http://ka.sz.gov.cn/bmfw/katgfw/>
55. 深圳市人民政府口岸辦公室(2022b)：《加快沙頭角口岸重建推進軌道交通規劃 市人大代表建議：加速沙頭角深港國際旅遊消費合作區建設》，網址：http://ka.sz.gov.cn/xxgk/qt/gzdt/content/post_9692992.html
56. 深圳市發展和改革委員會(2021)：《深圳市國民經濟和社會發展第十四個五年規劃和二〇三五年遠景目標綱要》，網址：http://www.sz.gov.cn/cn/xxgk/zfxxgj/ghjh/content/post_8854038.html

57. 深圳市羅湖區人民政府(2020)：《深圳市羅湖區人民政府辦公室關於印發深港口岸經濟帶羅湖先行區支援港澳專業人才創業就業發展及配套服務實施方案(試行)的通知》，網址：http://www.szlh.gov.cn/gzcy/zcjd/2020/sgkajqdlhxxqzcgazyrcyjfzjptfwssfasx/zcyw/content/post_8386060.html
58. 深圳市羅湖區人民政府(2021)：《深圳市羅湖區國民經濟和社會發展第十四個五年規劃和二〇三五年遠景目標綱要》，網址：<http://www.szlh.gov.cn/attachment/0/919/919785/9383088.pdf>
59. 深圳市鹽田區人民政府(2021)：《2021年鹽田區六屆人大一次會議政府工作報告》，網址：http://www.yantian.gov.cn/cn/zwgk/zfgzbg/content/post_9283352.html
60. 深港科技創新合作區發展有限公司(2022)：《園區規劃》，網址：https://www.sh-stic.com/plan_4.html
61. 福田區人民政府(2021)：《深圳市福田區現代產業體系中長期發展規劃》，網址：<http://www.szft.gov.cn/attachment/0/865/865597/9309539.pdf>
62. 廣東省人民政府(2022)：《2022年1月20日廣東省代省長王偉中在廣東省第十三屆人民代表大會第五次會議上作政府工作報告》，網址：http://www.gd.gov.cn/xxts/content/post_3774896.html

澳門/珠海

63. 21世紀經濟報導(2021)：《社論-堅持共商共建共管共用，加快推進橫琴粵澳深度合作區建設》，9月18日，網址：<http://www.21jingji.com/2021/9-18/1MMDEzNzlfMTYyNzM1MA.html>
64. 大公網(2021b)：《粵澳青茂口岸啟用20秒自助過關 灣區“硬聯通”提速》，9月9日，網址：<http://www.takungpao.com/news/232108/2021/0909/629990.html>

65. 中國(廣東)自由貿易試驗區工作辦公室(2020)：《案例九：橫琴口岸實施“合作查驗、一次放行”通關查驗新模式》，網址：http://ftz.gd.gov.cn/ztlm227/zjalzt/tzmyblhzjal/content/post_2985712.html#zhuyao
66. 中國國際經濟交流中心(2021)：《專家解讀橫琴粵澳深度合作區建設：“共商共建共管共用”是一次重大的制度探索》，網址：<http://www.cciee.org.cn/Detail.aspx?newsId=19298&TId=691>
67. 中華人民共和國中央人民政府(2003)：《國務院關於設立珠澳跨境工業區的批覆》，網址：http://www.gov.cn/xxgk/pub/govpublic/mrlm/200803/t20080328_31797.html
68. 中華人民共和國中央人民政府(2020)：《2019年1.73億人次經珠海邊檢所轄口岸出入境》，網址：http://www.gov.cn/xinwen/2020-01/04/content_5466500.htm
69. 中華人民共和國中央人民政府(2021)：《〈中共中央國務院印發《橫琴粵澳深度合作區建設總體方案〉》》，網址：http://www.gov.cn/zhengce/2021-09/05/content_5635547.htm
70. 文匯報(2003)：《珠澳跨工區 創工貿先河》，12月24日，網址：<http://paper.wenweipo.com/2003/12/24/CH0312240020.htm>
71. 香港 01(2021b)：《橫琴粵澳深度合作區對香港有何啟示？》，9月6日，網址：<https://www.hk01.com/01觀點/673187/橫琴粵澳深度合作區對香港有何啟示>
72. 香港中華總商會(2021)：《粵港澳大灣區合作新篇章》，網址：https://cgcc.org.hk/gb/temp_publication.php?cid=5&sid=78&tid=0&tabid=0&id=138&cpid=237
73. 香港貿易發展局(2007)：《珠澳跨境工業區實施新政策》，網址：<https://info.hktdc.com/alert/chi/cba-c0705b-3.htm>
74. 珠海市統計局(2020)：《2020年統計年鑒》，網址：http://tjj.zhuhai.gov.cn/tjsj/tjnj/content/post_2665250.html

75. 商訊(2009)：《跨境工業區極待轉危為安》，第41期，網址：<http://www.bizintelligenceonline.com/content/view/368/lang/>
76. 商訊(2011)：《政治驅動的經濟融合》，第76期，網址：<http://www.bizintelligenceonline.com/content/view/1056/lang/>
77. 陳章喜(2008)：《泛珠“跨境合作模式”探析——以珠澳跨境工業區的發展為例》，珠江經濟，2007年09期，第38-43頁。
78. 紫荊雜誌(2021)：《〈橫琴方案〉開闢澳門可持續發展新空間》，12月8日，網址：https://bau.com.hk/article/2021-12/08/content_926232285675163648.html
79. 鄧益奮(2020)：《珠澳合作開發橫琴中的政府關係》，澳門理工學報，2020年第4期。
80. 鄭永年(2021)：《大灣區最重要的融合是統一規劃》，香港01，11月2日，網址：<https://www.hk01.com/01觀點/696019/大灣區最重要的融合是統一規劃-鄭永年>
81. 橫琴粵澳深度合作區(2019)：《全國人民代表大會常務委員會關於授權澳門特別行政區對橫琴口岸澳方口岸區及相關延伸區實施管轄的決定》，網址：http://www.hengqin.gov.cn/macao_zh_hans/zwgk/zcfg/zyzc/content/post_2978834.html
82. 橫琴粵澳深度合作區澳門辦事處(2022)，網址：https://www.hengqin-cooperation.gov.mo/zh_HK/download
83. 澳門工業園區發展有限公司(2022)：《簡介》，網址：<http://www.sdpim.com.mo/chi/index.htm>
84. 澳門日報(2021)：《採跨境車輛創新通關模式 橫琴口岸“大一站式”便利車輛進出》，9月13日，網址：http://www.hengqin.gov.cn/macao_zh_hant/hzqgl/dtyw/xwbb/content/post_3000896.html
85. 澳門立法會(2010)：《立法會會刊》，網址：<http://www.al.gov.mo/uploads/attachment/diarioTwo42/62085586225e92e54c.pdf>

86. 澳門治安警察局(2018)：《創新通關模式：合作查驗、一次放行》，網址：<https://www.youtube.com/watch?v=9PrrZbH-tOI>
87. 澳門治安警察局(2022)：《珠澳跨境工業區出入境事務站通關時間及服務對象》，網址：<https://www.fsm.gov.mo/psp/pspmonitor/mobile/industrial.aspx#opentime>
88. 澳門特別行政區保安司長辦公室(2022)：《2022財政年度施政方針-保安範疇》，網址：<https://www.gss.gov.mo/pdf/2022SS.pdf>
89. 澳門特別行政區政府(2006)：《珠澳跨境工業區今投入運作》，10月19日，網址：<https://www.gov.mo/zh-hant/news/61358/>

European Union

90. Bence Csizmadia. (2020) *The European Grouping of Territorial Cooperation: An Innovative Advancement of Regional Cross-Border Governance but Still Far from Being a Panacea*. Available from: http://aei.pitt.edu/102666/1/EDAP_2020_1.pdf
91. CESCO. (2016) *Joint Spatial Planning in Komarnó and Komárom*. Available from: <https://budapest.cesci-net.eu/en/joint-spatial-planning-in-komarno-and-komarom-case-study/>
92. CESCO. (2022) *Legal Accessibility*. Available from: <https://legalaccess.cesci-net.eu/en/about-the-initiatives/>
93. City of Strasbourg. (2010) *Strasbourg-Kehl Ecocite Project, The Two Banks Metropolis*. Available from: <https://www.strasbourg.eu/documents/976405/1561571/0/4cd0d821-ad8a-ec08-1b16-e16fc6010c50>
94. EUR-Lex. (2022) *Article 7 of the Regulation (EC) No. 1082/2006*. Available from: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32006R1082>
95. Eurodistrict. (2022) *Strasbourg-Ortenau*. Available from: <https://www.eurodistrict.eu/fr>

96. European Commission. (2015a) *Cross-border Review*.
97. European Commission. (2015b) *Territorial Cooperation in Europe: A Historical Perspective*. Available from: https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/brochures/2015/territorial-cooperation-in-europe-a-historical-perspective
98. European Commission. (2017) *Boosting Growth and Cohesion in EU Border Regions*. Available from: https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/communications/2017/boosting-growth-and-cohesion-in-eu-border-regions
99. European Commission. (2020) *Thirty Years of European Territorial Cooperation*. Available from: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/659340/EPRS_BRI\(2020\)659340_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/659340/EPRS_BRI(2020)659340_EN.pdf)
100. European Commission. (2022) *European Grouping of Territorial Cooperation (EGTC)*. Available from: https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/cooperation/european-territorial/egtc/
101. European Committee of the Regions. (2007a) *Regulation of EGTC*. Regulation (EC) No. 1082/2006. Available from: <https://portal.cor.europa.eu/egtc/about/Pages/regulation.aspx>
102. European Committee of the Regions. (2007b) *The European Grouping of Territorial Cooperation – EGTC*. Available from: <https://cor.europa.eu/en/engage/studies/Documents/The%20European%20Grouping%20of%20Territorial%20Cooperation%20-%20EGTC/The%20European%20Grouping%20of%20Territorial%20Cooperation%20-%20EGTC%20-%20EN.pdf>
103. European Committee of the Regions. (2022) *EGTC Platform*. Available from: <https://portal.cor.europa.eu/egtc/Pages/welcome.aspx>
104. European Parliament. (2021) *Mechanism to Resolve Legal and Administrative Obstacles in a Cross-border Context*. Available from: [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_BRI\(2018\)625147](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_BRI(2018)625147)
105. European Union. (2022) *About Interreg*. Available from: <https://interreg.eu/about-interreg/>

106. MOT. (2022) *Starsbourg-Ortenau Eurodistrict*. Available from: <http://www.espaces-transfrontaliers.org/en/resources/territories/territory-factsheets/territories/territory/show/eurodistrict-strasbourg-ortenaus/>
107. Observatory of Public Sector Innovation. (2021) *The EGTC as a Tool for Cross-border Multi-level Governance: the Case of EGTC GO*. Available from: <https://oecd-opsi.org/innovations/egtc-go/>
108. Zillmer and Toptsidou. (2014) *Potential and Limits of the EGTC Instrument for Enhancing Integration Across Borders*. Available from: https://www.spatialforesight.eu/files/spatial_theme/spatial/publications/Brief-2014-5-141111.pdf

註：^本節所列互聯網資料是於2022年6月讀取。