

大文集團智庫主辦「香港大講堂」 專家建言獻策

# 創新機制精簡審批 加速北都發展

## 北都發展研討會·規則篇



北部都會區是充分發揮「一國兩制」優勢，推動粵港澳大灣區協同發展，以及香港全面融入國家發展大局的重大節點。

北都建設的戰略高度在於其作為香港轉型升級與國家戰略深度融合的「試驗田」，當中涉及港深兩地合作，要聚焦規則銜接、要素流動與產業協同，着眼新質生產力建設發展實際需求，為香港「由治及興」注入新動能。

由香港大公文匯傳媒集團智庫主辦「香港大講堂」2025年第1期「以國家戰略高度 謀進北部都會區發展」專題研討會3月28日在香港大公文匯傳媒集團舉行。研討會上來自特區政府、立法會、城市規劃布局、宏觀經濟研究、鐵路交通運輸等方面的專家代表發言。他們表示，在「南金融，北創科」的新產業布局下，北都產業發展的風口機不可失，破局的關鍵在於通過機制與規則層面的創新加速北都發展。

以有利創新科技發展和產業導向的新模式、新機制，激活「北都」的發展能量。

中共二十屆三中全會審議通過的《中共中央關於進一步全面深化改革、推進中國式現代化的決定》明確提出，要深化粵港澳大灣區合作，強化規則銜接、機制對接。發展局副局長林智文在回應與會者提問時表示，他目前在發展局的其中一個工作就是推動精簡有關北都建設的審批流程。政府在去年7月發出通告，明文規定決策局及部門採取「促進者」的思維處理工作事項，自去年起共推出120多項精簡措施，今年還會推出40多項，涵蓋範疇包括推動自行認證、精簡土地行政程序等。另外他重申，相信隨着科技水平的不斷發展和硬件措施的不斷更新迭代，港深兩岸互聯互通水平亦會相應提高。

大公報記者 陸九如 李慧妍



▲大公文匯傳媒集團智庫主辦「香港大講堂」研討會，與會者認為要通過機制與規則層面的創新加速北都發展。大公報記者林少權攝



▲北部都會區除了是香港未來發展新引擎，更承載香港與內地深度融合發展的願景。大公報記者凱揚攝

## 張欣宇：設統籌機制加強跨境協作

深化合作



▲張欣宇表示，在北都發展新興產業是香港未來發展的新引擎。大公報記者林少權攝

「要積極主動參與粵港澳大灣區建設，整合優質資源，深化協同發展。」習近平總書記在視察廣東、澳門發表重要講話，就粵港澳大灣區建設提出新的要求，為新時代深入推進粵港澳大灣區建設提供了重要指引。立法會議員張欣宇指出，今年兩會的政府工作報告上首次提及支持港澳「深化國際交往合作」，粵港澳大灣區作為中國高水平對外開放的戰略支點，北部都會區的規劃和發展方向應充分發揮「一國兩制」之利，通過體制創新，資源整合，形成示範作用，服務國家戰略目標。此外，他指出北都並非香港傳統模式下的新市鎮，而是承載着香港未來發展的重要使命，釋放北都充足的土地儲備，不僅能夠解決本港土地及房屋供應短缺的問題，更能夠為香港提供發展創新型產業的廣闊空間。

張欣宇強調，北都發展目前面臨諸多痛點和難點，這與北都發展具有的緊迫性、複雜性和戰略性息息相關。他表示，在北都發展新興產業是香港未來發展的新引擎，但由於「產業的風口機不可失，企業的需求可能會轉移」，故北都發展具有強緊迫性。其次，張欣宇指北都發展具有強複雜性，建設北都不僅涉及特區政府內部多個職能部門的協同配合，更涉及特區政府與內地政府的跨境協作，故設立北都相關高層統籌機制及港深兩地交流平台的需求更為迫切。最後，他認為北都發展應站在融入國家發展大局的戰略層面考慮，肩負粵港澳大灣區建設新高地的使命。

### 跨境交通基建 採統一灣區標準

「針對種種痛點和難點，破局關鍵在於機制創新。」張欣宇重申，發展北都應充分發揮「兩制」的獨特優勢，政府不僅要盡可能放權，減少開發過程中非必要的審批流程，更要整合北都相關的各項規劃和經濟行政審批權限，通過立法授權的方式搭建具針對性的行政架構，設立及賦權專責部門，「內聯」特區政府各部門職權，「外通」與深圳政府的協同合作，在規則制度層面實現「軟聯通」，為北都發展提供有力的制度保障。

另外，張欣宇建議，特區政府應轉變思路，針對北都建設當中基建成本高和工期長的問題，善用大灣區城市的基建技術，配合北都建設的需求，可從跨境交通等基建項目入手，採用統一的灣區標準，以一體化施工和一體化採購的模式，實現降本增效，加速提高北都與內地的互聯互通水準，達到基建的「硬聯通」。

## 劉龍勝：引入「塊塊管理」 高效決策與執行

提速提效



▲劉龍勝建議北都探索「1.5級土地開發」模式，讓企業降低拿地成本，推動區域產業發展。大公報記者林少權攝

深圳市城市規劃設計研究院交通專業院院長、教授級高級工程師劉龍勝在研討會上表示，北都地區的建設已刻不容緩，必須通過機制創新來加速發展。他分享了深圳在推動重大項目建設中的經驗，特別是在機制理順、土地開發模式以及審批流程優化等方面，提出了對北都發展的建議。

劉龍勝指出，目前北都地區的發展受限於傳統的「條條管理」模式，即各部門分別行使行政權力，影響審批效率。他建議使用「塊塊管理」模式，將一些城市規劃、土地管理，甚至部分省級權限授權給一些重點開發區進行試點，提升效率，從而實現更高效的決策與執行。

### 短租土地降成本 吸引投資聚人氣

針對北都地區土地成本高企、企業投資信心不足的問題，劉龍勝建議探索「1.5級土地開發」模式。該模式介於傳統的「一級開發」和「二級開發」之間，政府將土地以短租形式（如10年或20年）出租給企業，允許其建設臨時性建築。這種方式不僅能降低企業拿地成本，還能快速聚集人氣，推動區域產業發展。

他進一步指出，臨時建築可根據產業需求設計，例如建設成本更低的廠房式建築，而非單一的高端寫字樓，從而更好地滿足創新型企業對成本控制的需求。此外，短租期滿後，土地及建築可由政府收回，並根據當時的規劃進行再開發。

在項目審批方面，亦可採用「同步並聯審批」的方式，允許企業在技術準備的同時提交報批材料，相關部門同步審核，大幅縮短了審批時間。此外，對重大項目與普通事項進行區分管理。可用顏色等方法標記出重要文件，要求相關部門在規定的短時間內完成審批，確保重點工程快速落地。

劉龍勝強調，北都地區的發展需要從機制層面進行創新，破除傳統管理模式的束縛，為企業和產業創造更友好的環境。他相信，通過引入「塊塊管理」、1.5級土地開發模式以及高效的審批流程，北都可以吸引更多資源和人才，實現快速發展。

「產業發展的風口稍縱即逝，企業家沒有幾個十年可以等待。我們必須以規則創新為抓手，為北都建設按下『加速鍵』。」劉龍勝強調說。

## 黃偉信：13項交通基建促進兩地接軌

基建先行



▲黃偉信表示，隨着鐵路等基建項目逐步落地，北都將成為連接香港與大灣區的核心樞紐。大公報記者林少權攝

香港正在以「基建先行」原則推進北部都會區的發展，鐵路作為運輸基建骨幹，承擔起強化區內交通連繫及促進跨境融合的重要角色。AECOM香港區交通運輸助理董事黃偉信於研討會中分享了北都運輸基建藍圖，及其對城市發展的深遠影響。

目前，北部都會區規劃了13項主要交通基建，包括北環綫、北環綫支綫、新界東北綫、港深西部鐵路（洪水橋至前海）等多項重要鐵路項目，以及多條主要幹道。這些項目旨在應對北部都會區日益增長的人口及通勤需求，同時促進與內地尤其是大灣區城市的交通接軌與經濟合作。其中，目標2035年全線通車的港深西部鐵路，開通後由洪水橋至前海只需15分鐘車程，將大幅提升北都與廣深科技創新走廊的接軌，為香港深度融入大灣區發展提供強有力的戰略支撐。

黃偉信指出，北部都會區的發展規模將使區內人口在未來15至20年從現有的100萬增至250萬，通勤需求顯著提升。為此，香港鐵路網絡將從現有的240公里擴展至390公里，增幅約達50%。

### 引入智慧運輸 提升交通靈活性

除了大型鐵路項目，北部都會區還將引入智慧綠色運輸系統，例如雲巴及智軌，提升區內中短程交通的靈活性。這些系統將覆蓋洪水橋、元朗南及流浮山等地，為居民提供更環保、高效的出行選擇。

黃偉信強調，北部都會區的鐵路建設不僅是提升內部交通的關鍵，更是香港與內地、乃至全球接軌的重要一步。隨着項目逐步落地，北部都會區將成為連接香港與大灣區的核心樞紐，推動城市長遠發展。

## 「1.5級土地開發」提高利用效率

話你知

土地1.5級開發是一種介於一級開發（政府主導的基礎建設）和二級開發（市場化房地產開發）之間的過渡模式，旨在盤活未出讓或待開發土地，提高土地利用效率，並為城市長期發展奠定基礎，成為土地開發管理的重要創新實踐。該模式最早由深圳前海在2014年創新實踐，前海企業公館成為全國首個案例，利用臨時建築快速打造商務展示空間，緩解開發初期的資金和招商壓力。2018年，《東莞市土地1.5級開發操作指引》明確1.5級開發的定義，即以短期租賃方式激活儲備土地，平衡遠景規劃與近期開發訴求的矛盾。