

HONG KONG INSTITUTE OF ASIA-PACIFIC STUDIES

The Hong Kong Institute of Asia-Pacific Studies was established in September 1990 to promote multidisciplinary social science research on social, political and economic development. Research emphasis is placed on the role of Hong Kong in the Asia-Pacific region and the reciprocal effects of the development of Hong Kong and the Asia-Pacific region.

Director: Yeung Yue-man, PhD(*Chic.*),
Research Professor

Associate Director: Sung Yun-wing, PhD(*Minn.*),
Professor, Department of Economics

香港與珠三角西部 從跨界角度看協作發展

楊汝萬
沈建法
張 力

香
港
亞
太
研
究
所



HONG KONG INSTITUTE OF ASIA-PACIFIC STUDIES

THE CHINESE UNIVERSITY OF HONG KONG

SHATIN, NEW TERRITORIES

HONG KONG

香港與珠三角西部
從跨界角度看協作發展

楊汝萬
沈建法
張力

香港中文大學
香港亞太研究所

香港與珠三角西部

從跨界角度看協作發展

作者簡介

楊汝萬為香港中文大學香港亞太研究所所長及滬港發展聯合研究所所長。

沈建法為香港中文大學地理與資源管理學系教授、香港亞太研究所亞太區城市及區域發展研究計劃主任。

張力為香港中文大學地理與資源管理學系助理教授。

鳴謝

本研究蒙香港特別行政區中央政策組珠三角小組資助，研究報告於中央政策組網站上以 PDF 格式全文刊登，中央政策組同意作者整理該報告，另文出版，謹此致謝。作者亦感謝蘇文珊小姐對本研究的協助和參與、鍾英教授協助安排實地考察，以及珠三角各城市的政府官員和規劃人員與我們分享他們對所屬城市的發展戰略、香港與珠三角關係的看法。

© 楊汝萬、沈建法、張力 2004

ISBN 962-441-149-2

版權所有 不准翻印

導言

最近，香港特別行政區政府（簡稱「香港政府」）採取新策略，加強與珠江三角洲（簡稱「珠三角」）地區的合作和發展，務求達致大珠三角的可持續發展。香港四大支柱產業——金融服務、物流、旅遊及生產者服務——的發展，取決於香港與珠三角以及中國內地其他地區的緊密經濟關係；內地大部分的行業，如金融服務、機場、海港和專業服務，在市場准入及營運兩方面都受到政府嚴密監管，故對大珠三角來說，促進合作和避免過度競爭，不但是一個重要的課題，也是一項艱巨的任務（Grundy-Warr et al., 1999; Chu et al., 2002; Hu and Chan, 2002; Shen, 2003）。

在過去 20 年，珠三角經香港與全球的生產網絡建立聯繫，令其經濟增長率高居全國前列（每年均以雙位數增長）。目前，珠三角已成為國際性的製造業中心，生產逐步由低增值朝高增值轉移。然而，珠三角並不是一個統一的生產基地；它是由一群獨立的地區組成，各有不同的發展水平，以及獨特的比較優勢和劣勢。珠三角許多製造業都集中在西部，其中以國內市場為主的工業尤甚。珠三角西部各市都設有國家級或省級的工業園，利用一系列的優惠政策吸引外資。珠三角西部目前在多個經濟指標上雖仍遜於東部，但預期在未來五至十年間，西部將成為珠三角工業及出口的新增長點。

香港的投資以及外向型加工生產活動主要集中在珠三角東部地區，即廣州、東莞及深圳一帶，這不但促進了深圳及東莞

的迅速增長，亦拉大了東部與西部的發展差距。2002 年，西部獲得的外資只佔珠三角的 27%。由此可見，儘管香港是珠三角的最大投資者，但香港與珠三角西部的關係卻未見緊密（Shen, 2002; Enright et al., 2003）。對香港來說，珠三角西部的發展潛力仍未充分利用，原因除關乎陸路交通不足外，亦源於對西部的比較優勢缺乏了解。為了爭取發展機會，以及進一步改善雙方的合作，香港應該增加對珠三角西部發展潛力的認識。

鑒於上述的差異，本文將從跨界的角度，分析珠三角西部的發展潛力、制約因素及發展策略，並探討其對香港的影響，重點在於：

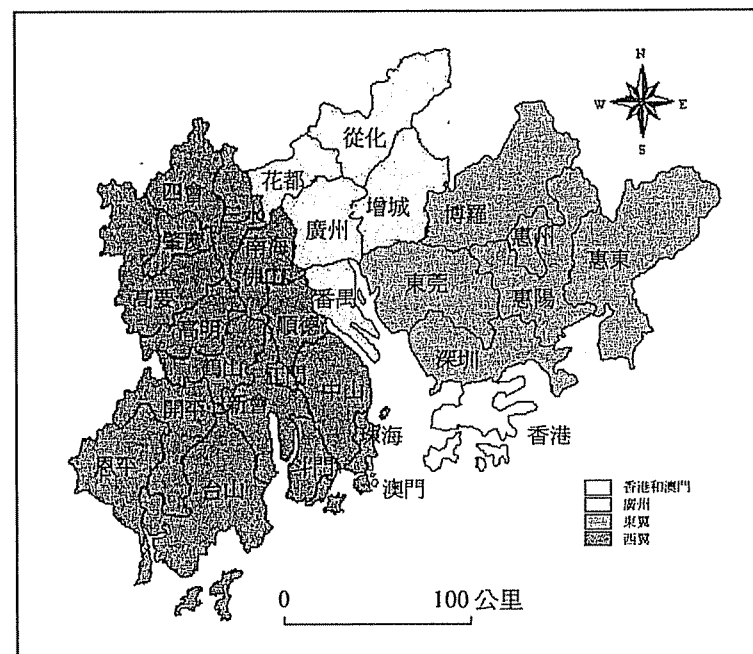
- 認識珠三角西部的發展優勢及制約因素；
- 分析這些發展優勢及制約因素對香港與珠三角西部合作的影響；
- 分析現在珠三角西部與香港的聯繫，並評價加強雙方聯繫及合作的潛力和制約因素；
- 向香港社會各界，如商界、半公營機構及香港政府，提出對策建議。

作者於 2003 年 7 月至 11 月期間，到訪珠三角西部各個城市，搜集第一手的研究資料，訪問了各城市的有關人士，以掌握當地的發展計劃。另外，香港與珠三角的合作也是雙方討論的課題。

建設部及廣東省政府正展開一項名為《珠三角城市群規劃研究》的重要研究，旨在建構一個珠三角地區協調發展的框架。作者曾與積極參與該研究的內地官員及研究人員進行深入討論，內容詳見下文。

珠三角經濟區的邊界與其地理上的邊界是不同的，本文將採用珠三角經濟區作為對珠三角的定義（Shen, 2002），並將珠三角經濟區劃分為三部分：中部、東部及西部（圖 1）。基

圖 1：珠三角分區



於其特別地位及位置，廣州被列為珠三角的中部，廣州以西的地區被視為西部，以東的地區則為東部。在行政劃分上，珠三角西部包括五個地級市：珠海、中山、佛山、江門和肇慶的一部分。

珠三角西部對香港的重要性

香港的發展需要

「中國因素」促使香港在東亞的成功。從前，香港是中國的進出口通道。香港在亞太區有利的地理位置、優良港口，以

及同中國內地特別的政治和經濟關係，使香港在過去的幾十年間，壟斷中國的轉口貿易。於 1980 及 1990 年代，香港的工業大規模轉移到珠三角，而香港則轉型為以服務業為主導的經濟。

外國的貨品主要經香港進入中國內地，而內地的產品也經香港轉口到世界其他地方，故香港的中間人角色極其重要（Shen and Yeung, 2004）。表 1 顯示在 1991 年，香港的轉口佔入口的 68.7%，而在 2002 年，數字更躍升至 88.3%。香港大部分的轉口都與中國內地有關，當中以珠三角的關係最密切。中國內地是香港最大的貿易伙伴。

自從 1990 年代末以來，香港的經濟開始轉型，逐步轉型為高級服務型的經濟。雖然居住在香港這塊彈丸之地的人口近 700 萬，但香港的本地需求不大，缺乏空間支撐以服務業為主導的經濟。為了優化經濟結構、擴大市場需求，以及振興經濟，香港不但需要在珠三角及中國其他地方擴闊其經濟基礎，也需要將其專業服務及生產者服務擴展至內地。

表 1：香港的入口及出口，1991-2002（億港元）

	入口	本地入口	轉口	本地出口	總出口	轉口佔入口份額 (%)	轉口佔出口份額 (%)
1991	7790	2442	5348	2310	7658	68.7	69.8
1996	15356	3498	11858	2122	13979	77.2	84.8
1997	16151	3706	12445	2114	14559	77.1	85.5
1998	14291	2699	11592	1885	13476	81.1	86.0
1999	13927	2143	11784	1706	13490	84.6	87.4
2000	16580	2663	13917	1810	15727	83.9	88.5
2001	15682	2407	13275	1535	14810	84.7	89.6
2002	16194	1898	14296	1309	15605	88.3	91.6

資料來源：CSD（2001:1; 2002:1; 2003）。

為了加強與內地的經濟交流，香港需要發展一個平台，以提升其在珠三角以外的經濟角色。這個平台最好能夠鄰近香港、擁有優良的發展潛力，以及雙方僅構成最低程度的競爭關係。珠三角西部可以作為這樣一個平台，讓香港在經濟上進一步與珠三角及內地融合。

珠三角西部與香港的經濟關係

透過投資及貿易，珠三角西部與香港建立起緊密的經濟關係。香港是西部最大的直接投資者，這跟珠三角其他地方及中國內地相似。超過 70% 的珠三角西部國際貿易是經香港處理。毋庸置疑，珠三角西部的經濟增長將為香港帶來更多的商機，而開拓內地的服務業市場，正正能夠擴展這方面的商機。

香港的投資

香港一直以來都是轉口港。從 1970 年代末起，中國推行開放政策，香港便與珠三角地區建立新的經濟伙伴關係，這種關係稱為「前店後廠」模式。在這個模式裏，大規模的外向型加工生產將大量的投資由香港引進到珠三角，並大大增加了有關進出口的規模（Shen, 2003; Shen and Yeung, 2004）。

雖然大部分的投資都流向珠三角東部，珠三角西部仍然獲得大量來自香港的投資。2002 年，珠三角西部的實際利用外資佔珠三角的 26.6%。珠三角西部整體的外來直接投資達 36.1 億美元（表 2），而項目總數為 1,866。平均來說，每個項目涉及的外來直接投資高達 193 萬美元。珠三角西部各市於 2002 年獲得的外來直接投資大致相若。

從考察搜集得來的數據顯示，香港是最大的外來投資者。2002 年末，共有 1,638 家香港和澳門投資的企業在江門設立，佔全部外來投資企業的 80%，而江門 77% 的外來投資是來自香港和澳門（江門市 CEPA 研究課題組, 2003:6）。

表 2：珠三角西部的外來投資，2002

	外來投資			外來直接投資		
	項目 數目	實際 利用金額 (億美元)	每項目 平均金額 (萬美元)	項目 數目	金額 (億美元)	每項目 平均金額 (萬美元)
珠三角西部	5420	39.9	74	1866	36.1	193
珠海	789	9.4	119	704	7.0	99
中山	501	7.7	154	386	6.4	166
江門	1316	7.4	56	364	7.4	203
佛山	2660	10.0	38	270	9.8	363
肇慶	154	5.5	357	142	5.5	387

資料來源：廣東省統計局（2003）。

統計數據也證實上述的發現。2002 年，香港佔江門實際外來投資的 74%，在肇慶及珠海則分別佔 57.9% 和 22%。2001 年的數據顯示，中山 48.7% 的實際外來投資來自香港和澳門。2002 年，香港佔廣東省實際外來投資的 52%，比台灣、美國、日本或任何一個國家／地區還要高（中山市統計局, 2002; 江門市統計局, 2003; 珠海市統計局, 2003; 肇慶市統計局, 2003; 廣東省統計局, 2003）。

表 3 反映香港企業對製造業的重要性。2002 年，港澳台投資企業的工業產值為人民幣 1,940 億元，佔西部工業總產值的 36.9%。

香港於出口的角色

跟珠三角東部相比，珠三角西部的出口規模仍然不大。2002 年，珠三角西部的出口佔全珠三角的 20.1%。然而，與珠三角東部相似，外資企業，尤其是香港企業對珠三角西部的出

口貢獻不少（表 4）。2002 年，外資企業，其中大部分是香港企業，佔珠三角西部總出口的 66%。這個比例在珠海、中山及佛山尤其顯著，均超過 60%。

表 3：所有規模以上工業企業、港澳台投資企業及外資企業在珠三角西部的工業產值，2002（億元人民幣）

	總產值	港澳台企業		外資企業	
		產值	份額 (%)	產值	份額 (%)
珠三角西部	5261	1940	36.9	794	15.1
珠海	759	300	39.5	269	35.4
中山	948	451	47.6	171	18.0
江門	1028	331	32.2	152	14.8
佛山	2041	685	33.6	168	8.2
肇慶	485	173	35.7	34	7.0

資料來源：廣東省統計局（2003:271-73）。

表 4：珠三角西部的出口，2002（億美元）

	總出口	來自 外資企業	來自外資 企業份額 (%)
珠三角西部	226.7	149.6	66.0
珠海	52.0	40.3	77.5
中山	57.2	35.2	61.5
江門	29.5	16.8	56.9
佛山	78.9	52.0	65.9
肇慶	9.0	5.3	58.9

資料來源：廣東省統計局（2003）。

在調查過程中，許多城市都提及她們超過 70% 的出口均經過香港，故香港透過直接投資製造業，以及擔當內地企業進出口的中間人角色，能有助珠三角西部的出口增長。

香港提供的物流及港口服務

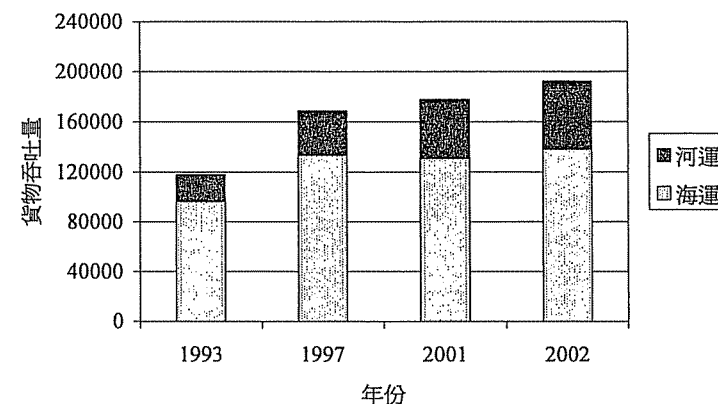
香港一直以來都是南中國貨物主要的進出口通道。珠三角許多港口，尤其在珠三角西部的港口，均發展成為接駁到香港的中轉港口（Yeung et al., 2003）。

截至 1990 年代，內地港口依然未能提供國際船運服務，故大約 95% 的貨櫃需要經過香港進出中國內地。由 1986 至 1996 年，香港的貨櫃吞吐量每年都錄得雙位數字的增長，這使香港於 1990 年代成為全球最繁忙的貨櫃港。香港貨櫃的吞吐量由 1993 年的 920 萬個標箱躍升到 2002 年的 1,914 萬個，這使香港在過去的十年，八次榮膺全球最繁忙的港口（Hong Kong Port and Maritime Board, 2002）。

目前，香港的港口和珠三角以出口為主導的生產中心，主要以貨車和內河船聯繫。相對來說，鐵路變得不太重要。在過去的六年，香港的內河船運不斷擴充，成為內河船運的中心。設於屯門的香港內河貨運碼頭於 1999 年 11 月開始運作，碼頭主要收集及處理經內河船從珠三角運抵香港的貨物，然後再出口到外國。

由 1993 至 2002 年，海運及河運的貨物吞吐量由 1.18 億公噸上升至 1.93 億公噸（圖 2）。2001 年，大約有 1,000 萬個標箱由貨車經深圳邊境運抵香港。經珠三角內河港口運抵香港的載貨貨櫃主要來自珠三角西部的中山（35.4 萬個標箱）、南海（21.5 萬個標箱）、珠海（19.1 萬個標箱）、佛山（18.2 萬個標箱）、江門（16 萬個標箱）和順德（15.1 萬個標箱），東、中部則是深圳（64.2 萬個標箱）和黃埔（61 萬個標箱）（*South China Morning Post*, 2002 年 6 月 28 日）。所以，香港貨櫃碼頭處理貨櫃量的份額由 2001 年的 63.3% 下降至 2002 年

圖 2：香港的海運及河運貨物吞吐量，1993-2002（千公噸）



資料來源：Hong Kong Port and Maritime Board (2002)。

的 62.1%。相反，在同一時期內，香港內河貨運碼頭處理的份額則由近 20% 上升至 21%，而中流作業的份額就維持在 17%（Hong Kong Port and Maritime Board, 2002）。

毋庸置疑，香港在珠三角西部的投資、出入口、物流及港口服務三方面，均扮演著舉足輕重的角色。而在未來，香港會繼續在這三方面發揮其領導地位。

珠三角西部的發展優勢及制約因素

與香港及中國西南部建立緊密聯繫的潛力

目前，香港與珠三角西部的生產地主要依靠水路及途經東部的陸路連繫。經水路從珠三角西部的主要港口到香港，需時少於 24 小時（已包括裝卸貨櫃的時間）。另外，珠三角西部與珠三角東部及中國西南部，已有良好的陸路聯繫。

由香港乘船往珠三角西部的城市需時一至四小時不等（表 5），當中以往來珠海和中山最是便捷。目前，珠三角西部缺乏直達香港的陸路交通，故由香港經陸路到珠三角西部需時較長，往往超越三小時（Enright et al., 2003:222-23）。

不過，香港與內地已達成共識，興建連接香港及珠三角西部的大橋，現正就大橋的興建展開詳細的可行性研究。普遍認為，大橋將會很快動工興建。另外，大橋將會連接內地其他交通項目（如京珠高速公路及廣珠鐵路系統），故大橋建成後，將會大大改善香港與珠三角西部及中國西南部的陸路聯繫，而香港的影響力也將透過珠三角西部輻射到廣西、雲南、貴州及四川等更廣大的地區。

表 5：由香港到大珠三角各城市行程需時

	方式	需時
珠三角西部		
珠海	船	1 小時 10 分鐘
中山	船	1 小時 30 分鐘
江門	船	2 小時 30 分鐘
佛山	火車	2 小時 35 分鐘
肇慶	船	3 小時 40 分鐘
大珠三角其他城市		
深圳	火車	45 分鐘
東莞	火車	1 小時 10 分鐘
廣州	火車	1 小時 35 分鐘
惠州	陸路	3 小時 30 分鐘
澳門	船	1 小時

資料來源：九廣鐵路公司（2003）；Enright and Scott（2003）；
Hong Kong Tourism Board（2003）。

要素條件的優勢

與珠三角東部相比，珠三角西部擁有較豐富的土地資源和低廉的勞動力，這有助西部的未來發展。由於珠三角東部急速的經濟增長，土地利用發生了極大的轉變。為了吸引外來直接投資，珠三角東部的地方政府大幅降低工業用地的收費。一項運用遙感技術的研究發現，由 1988 至 1996 年，珠三角經歷了史無前例的土地利用變化：大約 1,905 平方公里的土地轉為都市用地，使都市用地面積由 720 平方公里急升至 2,625 平方公里（Seto et al., 2002）。

另一項研究也提及珠三角的土地利用變化主要集中在東部或廣州附近的城市（表 6）。事實上，大部分珠三角東部的城市已差不多用盡她們可作發展的土地。相反，珠三角西部的一些城市，如珠海的斗門、江門和肇慶仍然擁有大量土地，可作未來發展之用。

珠三角西部的发展水平較低，使其勞動成本比東部便宜 20% 至 30%（數據來自考察訪問）。然而，珠三角東部則擁有較高的人均收入。珠三角東部的急速發展，造成工資及成本上揚的壓力，這與香港 20 年前的情況相似。在珠三角西部，城鄉收入普遍比珠三角東部低。2002 年 9 月，一項由荷蘭駐廣州領事館所進行的工業園調查發現，珠三角西部非技術工廠工人所要求的薪金比東部的工人低（表 7）。

珠三角發達的輕工業基地

雖然，珠三角西部的國內生產總值低於東部，但此處有些地方的經濟卻十分繁榮。例如，「廣東四小虎」之中的南海、順德和中山均位於珠三角西部。這「三小虎」促使珠三角西部成為強大的工業生產基地，以及出口的增長點。而順德、南海、中山、新會、台山和開平更名列全國縣級綜合經濟實力的前 100 名。

表 6：衛星探測顯示的珠三角都市擴張及農田損失，
1989-1997

	都市用地變化		農地變化	
	面積 (公頃)	比例 (%)	面積 (公頃)	比例 (%)
珠三角東部				
寶安	14941.08	233.3	-4268.90	-16.3
東莞	23478.90	125.7	-62965.90	-64.1
深圳	3219.12	306.7	-3201.66	-75.0
珠三角西部				
佛山	533.61	8.3	-3201.66	-85.7
南海	8004.10	60.0	-28281.30	-51.0
順德	3735.28	58.3	-2134.40	-13.3
三水	0.00	0.0	-37886.30	-54.6
中山	3201.60	24.0	-43222.40	-58.3
珠海	5869.71	1100.0	-4268.88	-61.5
斗門	1600.83	75.0	-6403.30	-28.6
新會	1601.44	27.3	-22411.60	-42.9
江門	2134.44	133.3	-2134.44	-50.0
珠三角中部				
廣州	4802.50	20.5	-21344.40	-47.6
番禺	1067.22	14.3	-18676.40	-52.2
增城	0.00	0.0	-24546.10	-47.9

資料來源：Weng (2002:Table 2)。

這些城市的強大經濟實力由分布在區內不同城鎮的支柱產業所帶動。事實上，珠三角西部已成為全國最重要的工業生產基地，尤其以傢具、家電（如空調、電風扇、冰箱、微波爐、熱水器、吸油煙機）和燈飾等見稱，故生產專業鎮應運而生。

表 7：珠三角的工人成本，2002

：	月薪和工資 (元人民幣)				
	中層管理人員	主管	技術勞工	非技術勞工	
廣州	3000-5000	1500-2000	1000-1400	600-800	
珠三角東部					
深圳	3000-5000	2000-3000	1500-2000	800-900	
東莞	3000-5000	2000-3000	800-1500	500-800	
惠州	2000-3000	1500-2000	1000-1500	500-700	
珠三角西部					
珠海	3000-5000	1500-2000	800-1500	400-600	
佛山	3000-5000	1500-2000	800-1200	400-800	
江門	3000-5000	1500-2000	1000-1500	600-800	
中山	3000-5000	1500-2000	1000-1500	600-800	
社會收費 (%)					
	退休保險	失業保險	工傷保險	醫療保險	妊娠保險
廣州	20	2	0.5-1.5	8	0.7
珠三角東部					
深圳	9	1	0.5-1.5	7	0.5
東莞	11	1.5	0.5-1.5	2	0.5
惠州	11	1.5	0.5-1.5	2	0.5
珠三角西部					
珠海	10	1	1	7	0.5
佛山	11	2	1	7	0.5
江門	11	2	1	7	0.5
中山	8	1	0.5	2	0.5

資料來源：荷蘭王國駐廣州領事館，http://www.cgguangzhou.org/pages/EA/Market%20Sector%20Reports/c_indusurvey.html。

這些生產專業鎮專門生產一至兩種產品，並在行業上領先中國其他地方，表 8 略述珠三角西部生產專業鎮的專業產品。

爲了進一步發展工業生產，珠三角西部各城市透過興建國家級或省級工業園區，以及提供一系列的優惠政策來吸引外資。許多外資企業已經在園裏開業，這充分反映了區內的工業發展潛力。珠三角西部主要的工業園區包括江門高新技術產業開發區、佛山國家高新技術產業開發區、新會區今古洲經濟開發試驗區、珠海高新技術產業開發區及中山國家級火炬高技術產業開發區。

珠三角西部的制約因素

以內銷爲主的製造業造就珠三角西部目前的競爭力，但此地區各市卻存在著許多共通的問題，包括下列這些同樣在珠三角其他地方出現的問題：

- 研發能力薄弱；
- 達國際水準的生產者服務及專業服務不足；
- 珠三角城市間競爭激烈且缺乏合作；
- 體制上的缺陷。

研發能力薄弱

珠三角被稱爲「世界工廠」，但很少有自己建立的品牌。珠三角是世界最大的製造業基地，主要生產玩具、服裝、手提電話、電視熒幕、空調、電腦、數碼相機、噴墨打印機、數碼光盤機、自行車等（Yeung, 2003）。

然而，這個生產基地只有依靠外資、科技和商業服務，以及一班來自外省、用之不盡的廉價勞工，才得以建立起來。迄今，珠三角的競爭力主要來自低成本低價格，而非產品創新。雖然珠三角在若干產品上擁有強大的生產能力，但鮮有在國際市場知名的自家品牌。這個發展模式是教研基礎薄弱和研發投入不足兩個因素所致。事實上，在廉價的土地和勞動力帶動

表 8：珠三角西部專業產品佔全國的份額，2001（%）

微波爐	75
燈飾	55
電風扇	50
電飯煲	50
貨櫃	40
陶瓷製品	35
空調	25
煤氣熱水器	20
冰箱	12
吸油煙機	12

資料來源：考察時與地方官員面談，2003 年 7 月及 11 月。

下，依靠外來技術及資金，珠三角的經濟在過去 20 年急速發展，這種工業化稱爲「買方帶動的工業化」。¹

達國際水準的生產者服務及專業服務不足

由於珠三角的人力資源素質偏低及商業知識不足，增值活動僅限於「買方帶動的工業化」。低增值的工業生產令珠三角的經濟處於環球價值鏈中的最低點。雖然統計顯示第三產業目前佔珠三角國內生產總值的 45%，但高級生產者服務及商業服務依然缺乏，難以支持高增值的工業生產。

2003 年，廣東省投放於第二產業的實際利用外來直接投資佔總數的 71%（廣東省統計局, 2003）。「內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排」（CEPA）生效之前，中國對外資企業進入中國市場依然有所限制，這大大削弱香港在管理和金融等支援服務方面的角色。雖然具全球意義的工業集群已在珠三角出現，但協助工業生產增值及提升生產力的高水平支援服務仍然發展緩慢。

城市間競爭激烈且缺乏合作

珠三角並不是一個統一的整體，而是由多個具有不同行政地位及發展水平的地區組成。在中國權力下放的改革背景下，各地方政府爲了增加收入，都會盡力競爭投資及發展新項目。在某種程度上，珠三角各城市都擁有相若的生產要素條件：剩餘勞動力、資本緊絀及低技術水平。這些相似的生產要素條件，加上因權力下放改革所誘發的由下而上的發展策略，是城市間競爭外來投資的主要原因。

珠三角各地方政府皆有自己的發展構想，但她們均不大理會鄰近城市的發展計劃。由於大部分的發展計劃都是由地方政府發起及籌款，故省政府在資源緊絀及權力下放的情況下，難以協調。雖然珠三角城市間的競爭能夠帶動區內的增長，但區內欠缺整體的計劃卻造成許多問題，如基建及發展項目重複、以零地價引資、各城市間在貨流及服務上缺乏合作。

體制上的缺陷

因爲政制改革進展緩慢，故難以預測中國的經濟體系會否完全仿效西方的市場模式。目前，珠三角城市的發展仍然由各地方政府而非市場主導，而商業運作在許多方面仍然未能完全符合國際慣例。雖然市政府的管治能力正在改善，但鎮政府在規劃及管理上依然欠缺效率。在體制缺陷的前提下，珠三角需要一段很長的時間，才能建立起完全符合市場規律的營商環境。

與珠三角東部相比，珠三角西部正面對兩個足以影響其競爭力的額外挑戰：（一）與香港缺乏陸路聯繫，（二）國際化水平低。

與香港缺乏陸路聯繫

香港一方面作爲投資者，向珠三角提供資金；另一方面作爲中間人，協助珠三角聯結到環球生產網絡，故香港即使不是

處於領導地位，也在珠三角發展的事務上扮演著重要的角色。香港對珠三角發展的重要性，可以從珠三角東西部的發展差異中反映出來（表 9）。1980 年代正值珠三角工業化的發展初期，珠三角西部國內生產總值比東部爲高，在 1980 年及 1990 年分別是 56 億元及 388 億元人民幣；而東部在這兩年的相關數值則分別是 17 億元及 285 億元人民幣。然而，在 1990 年代，珠三角西部卻被珠三角東部迎頭趕上。2002 年，珠三角東部的國內生產總值（3,455 億元人民幣）已經超越西部（3,109 億元人民幣），這反映珠三角東部增長較快。

表 9：珠三角各城市的國內生產總值，1980-2002
（億元人民幣）

	1980	1990	2002
廣州	57.55	319.60	3001.48
珠三角西部			
珠海	2.61	41.42	406.27
中山	7.22	51.06	415.67
江門	18.73	100.55	660.82
佛山	16.77	136.73	1175.92
肇慶	10.62	58.50	450.22
合計	55.95	388.26	3108.90
珠三角東部			
深圳	2.70	171.67	2256.82
東莞	7.04	64.62	672.89
惠州	7.54	48.79	525.20
合計	17.28	285.08	3454.91

注：國內生產總值以當年價格計算。

資料來源：廣東省統計局等（1999）；廣東省統計局（2003:44）。

普遍認為，珠三角東部發展速度較快是由於東部與香港有直接的陸路聯繫，能夠利用香港的人才和資金。雖然西部在地理上毗鄰香港，但彼此之間缺乏直接的陸路交通，這造成西部城市的邊緣化，使珠海難以發揮作為廣東省西部及中國西南部服務平台的作用。

國際化水平低

由於遠離香港，珠三角西部城市與國際的聯繫始終不及東部。表 10 為珠三角於 2002 年利用外資及出口的統計。數據顯示珠三角西部佔外資及出口的份額都比東部小。事實上，西部外資的份額由 1990 年的 33% 下降到 2002 年的 27%，出口的份額則由 1990 年的 32% 下降到 2002 年的 20%（廣東省統計局, 2003）。這反映出珠三角西部在過去的十年，處於不利的地位，阻礙其參與國際市場的活動。假設珠三角各市最初的發展水平相若，並投入同樣的資源去提升經濟，造成珠三角西部與國際聯繫薄弱的主要因素，有人認為是珠三角西部在地緣上的局限所致。

各市地方政府的未來發展策略

珠三角西部共有五個地級市，分別是珠海、中山、佛山、江門及肇慶。然而，這五個城市均處於不同的發展水平。此節將介紹這五個城市的發展策略。表 11 顯示珠三角西部各市在 2002 年的主要指標，而表 12 則概述珠三角各市的主要發展策略。

珠海

珠海擁有中國其中一個經濟特區，市內共有三個行政區，分別是斗門區、香洲區及金灣區。根據國務院最新批准的城市總體規劃，珠海是珠三角的中心城市之一。珠海將會發展成爲一個現代化港口城市、科教城市、風景旅遊城市，以及地區交

表 10：珠三角東部與西部的外資及出口，2002

	實際利用外資		出口	
	金額 (億美元)	在珠三角 的份額 (%)	金額 (億美元)	在珠三角 的份額 (%)
廣州	26.5	17.7	137.8	12.2
珠三角東部	83.8	55.8	761.7	67.6
東莞	21.5	14.3	237.3	21.1
深圳	49.0	32.6	465.4	41.3
惠州 ¹	13.3	8.8	58.9	5.2
珠三角西部	39.9	26.6	226.7	20.1
珠海	9.4	6.2	52.0	4.6
中山	7.7	5.1	57.2	5.1
江門	7.4	4.9	29.5	2.6
佛山	10.0	6.7	78.9	7.0
肇慶 ¹	5.5	3.6	9.0	0.8
珠三角	150.2	100.0	1126.1	100.0

注：1. 肇慶及惠州的數據包括整個城市。然而，這兩個城市只有部分地方包括在珠三角之內。

資料來源：廣東省統計局（2003）。

通樞紐。怡人的環境及良好的深水港是珠海的兩大優勢。珠海擁有延綿的海岸線，其高欄港是珠三角西部唯一的天然深水港，也是廣東省一個重要的港口。

怡人的環境、完備的基建設施和深水港口都是珠海吸引外資的有利因素。2002 年，珠海實際利用外資達 9.4 億美元。在全球 500 強企業中，埃克森美孚、英國石油、西門子、家樂福、松下等 19 家企業均在珠海擁有投資項目。然而，香港仍然是珠海最大的投資者，2002 年，珠海 22% 的實際利用外資來自香港。

表 11：珠三角西部各市的主要指標，2002

	珠海	中山	江門	佛山	肇慶 ¹	珠三角西部
面積 (平方公里)	1688	1800	9541	3848	14856	31733
戶籍人口 (百萬)	0.79	1.36	3.81	3.39	3.91	13.26
暫住人口 ² (百萬)	0.50	1.03	0.14	2.01	不詳	不詳
國內生產總值 (億元人民幣)	406.3	415.7	660.8	1175.9	450.2	3108.9
人均國內生產總值 (元人民幣)	51426	30364	17344	34688	11515	23446
工業總產值 (億元人民幣)	1028.9	1126.8	1242.7	2221.7	552.9	6173.0
實際利用外資 (億美元)	9.4	7.7	7.4	10.0	5.5	39.9
出口總額 (億美元)	52.0	57.2	29.5	78.9	9.0	226.7
財政收入 (億元人民幣)	31.2	31.2	25.7	85.0	13.0	186.2
財政支出 (億元人民幣)	41.8	35.0	36.4	104.2	27.0	244.4
銀行儲蓄存款 (億元人民幣)	297.2	462.9	578.3	1535.9	225.0	3099.4

注：1. 肇慶的數據覆蓋整個城市；然而，只有部分肇慶市納入珠三角範圍。

2. 暫住人口數據是 2001 年人口普查中的常住人口及 2001 年的戶籍人口之差。

資料來源：梁清兆 (2003:55)；廣東省統計局 (2003)。

表 12：珠三角各市的主要發展策略

	發展策略
廣州	積極推動工業化、資訊科技及國際化；大力發展成為經濟樞紐、知名的文化城市、風景城市；建立帶動廣東、輻射南中國及在東南亞有影響的現代化都市。
珠三角東部	
深圳	致力改善國際競爭力；發展成為具中國特色的國際城市、高科技產業群、現代物流樞紐、地區金融中心、沿海旅遊城市，以及高級文化生態城市。
東莞	發展成為地區內知名的現代製造業中心；由國際生產工廠轉型為知名國際製造中心；由小康社會轉型為初步現代化社會；維持出口導向經濟及擴大國內市場中的地位；繼續擔當廣東省經濟的領頭羊。
惠州	發展世界級化工工業，鞏固資訊科技，擴大出口及貿易。
珠三角西部	
珠海	發展成為珠三角的中心城市之一，一個現代化的港口城市、高科技教研基地、旅遊城市、地區交通樞紐，以及高增值產品的出口基地。
中山	致力提升城市競爭力；積極推廣資訊科技、工業化及城市化；在高科技及出口導向工業的帶動下，發展成為珠三角西部的地區性輕工業中心。
佛山	發展成為製造業巨人，以及廣東第三大城市；發掘及推廣市內的歷史文化古蹟。
江門	發展成為地區性的製造業中心，並擁有良好的生態環境及高經濟開放度。
肇慶	發展成為擁有良好營商環境的現代化工業城市、適宜居住及旅遊的花園城市。

資料來源：各市的經濟計劃及調查訪問。

工業發展

珠海致力發展五大高新科技產業及重工業，分別是電子、電腦軟件、生物科技與醫藥、機械儀器和化工。爲了加強珠海目前的工業實力，以及爲高新科技產業提供良好的發展環境，珠海政府正積極地發展下列五個經濟區（圖 3）：

- 珠海高新技術產業開發區；
- 珠海保稅區；
- 臨港工業區（省級）；
- 萬山海洋開發實驗區（省級）；
- 橫琴經濟開發區（省級）。

大學園區的高等教育

發展大學園區是珠海加強高科技及資訊科技產業實力的一個策略。與北京及上海相比，珠海與廣東省其他城市正面對嚴重的人才短缺問題。這個制約因素最終會妨礙高科技產業在珠海紮根，故珠海政府積極發展大學園區。珠海大學園區佔地 20 平方公里，是珠三角西部唯一的大學園區。

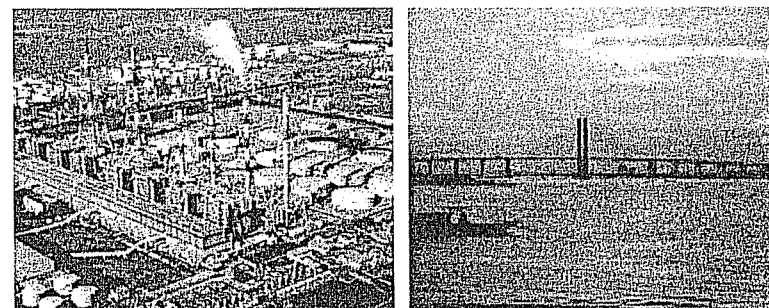
爲了吸引國內知名的大學在珠海建立校區，珠海政府於 2000 年宣布，在珠海建立校區的國內重點大學和高等院校，均可以享有優惠，包括免費土地及教職員特區津貼。中山大學是首所在珠海大學園區建立校區的大學（圖 4）。目前，大學園區內共有 11 所大學，爲 3.8 萬名本科生及研究生提供高等教育。大學園區預計最終將容納 17 所大學及 18 萬名學生。

毗鄰中山大學珠海校區的珠海科技創新海岸也是一個吸引人才的功能區。在珠海科技創新海岸這個開發區內，電子、生物科技、光機電一體化和新材料開發均是重點培育的產業。

旅遊發展

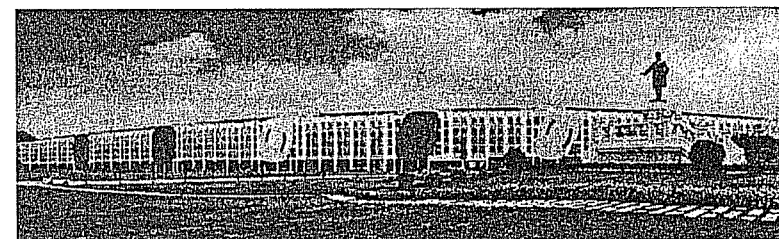
怡人的環境和優美的自然景色使珠海成爲園林城市，以及

圖 3：臨港工業區（左）及橫琴經濟開發區（右）



資料來源：珠海臨港工業區投資指南、橫琴經濟開發區。

圖 4：中山大學珠海校區



資料來源：珠海市大學園區工作委員會（2003）。

擁有最佳居住環境的模範城市。2002 年，到珠海旅遊的國際旅客共 130 萬人次，而國內旅客則有 364 萬人次。同年，珠海的旅遊業外匯收入達五億美元，緊隨廣州及深圳成爲廣東省內賺取旅遊外匯的第三大城市（廣東省統計局, 2003）。

認識到旅遊業爲珠海帶來的巨大收益，故珠海政府不但積極改善目前的旅遊景點，也不斷開拓新的旅遊資源，包括進一步開發橫琴島、東澳島、荷包島、棋澳島和野狸島。

中山

「廣東四小虎」之一的中山雖然是一個地級市，但其人口及經濟規模與一個縣級市相若。良好的環境和毗鄰港澳是中山的兩大優勢。

生產專業鎮的發展

在 1980 年代，中山的國有企業已具相當規模，並帶動了農村鄉鎮企業的發展。在國有企業轉弱的情況下，中山目前的經濟由不同的生產專業鎮主導。這些生產專業鎮專門製造特定的產品，許多產品更在行內享有盛名。「一鎮一工業」已經成為中山的經濟特色（表 13）。

工業開發區

除了生產專業鎮，工業開發區也在中山發展起來（圖 5）。中山共有三個工業基地，分別是中山火炬高技術產業開發區、國家健康科技產業基地和中國包裝印刷生產基地。中山火炬高技術產業開發區位於中山的東面，由科學技術部和廣東省政府於 1990 年聯合發展。

目前，中山正面對工業化及城市化過於分散的問題，中山市內的工業園區超過 100 個。當地的經濟以勞工密集的輕工業為主，而外資和鄉鎮企業也非常重要。此外，中山的發展受到西面的順德、南面的珠海，以及北面的廣州的影響。

為配合未來南沙的發展，中山東面 400 平方公里的土地將會是日後重點發展區域。

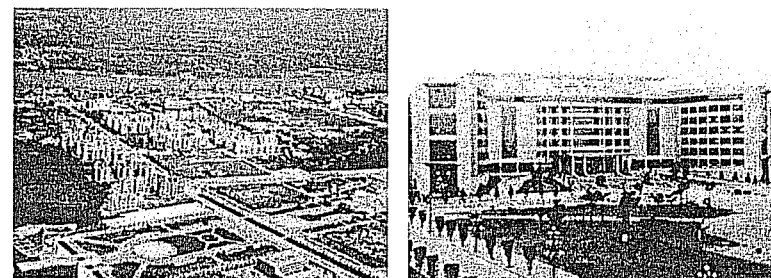
佛山

佛山毗鄰廣州，但離香港相對較遠，故佛山非常重視與廣州的聯繫，廣佛都市帶正逐步形成。市內各城市間的競爭非常激烈，當中以佛山市區和南海之間的競爭最為矚目。為了解決這個問題，佛山最近進行了行政區劃的重組，在 2002 年將四個縣級市改設為市轄區。

表 13：中山各生產專業鎮的支柱產業

生產專業鎮	支柱產業
大涌	紅木傢具
東風	家電
古鎮	燈飾
黃圃	食品
沙溪	休閒服飾
小欖	鎖及五金

圖 5：中山火炬高技術產業開發區



資料來源：中山火炬高技術產業開發區。

工業發展

佛山緊隨深圳及廣州，成為珠三角第三大製造業基地。佛山以往擁有規模龐大的國有企業，但目前當地的經濟實力主要來自私營企業，以及位於順德及南海的鄉鎮企業。2002 年，佛山 56.1% 的工業總產值來自私營企業，而港澳台企業則佔佛山總出口的 63.4%（地方官員面談，2003 年 7 月）。佛山的支柱產業包括：

- 家電與工具生產；
- 非金屬礦物生產加工；
- 電子及通訊；
- 不鏽鋼產品；
- 塑料產品。

與中山相似，佛山的城鎮也專門生產特定的產品，表 14 列出了各生產專業鎮的支柱產業。部分的生產專業鎮更擁有國內外知名的自家品牌，如美的、科隆、健力寶及佛山照明。「一鎮一工業」也是佛山的經濟特色，這在順德區尤其突出。

佛山國家高新技術產業開發區

除了家電、陶製品、紡織、塑料及食品等傳統工業外，佛山正嘗試拓展高新技術產業，電子、數碼光學、生物科技、環保家電和新材料開發均是重點發展產業。為了鼓勵高新技術產業的發展，佛山政府設立了佛山國家高新技術產業開發區。區內的高技術產業不但獲得完備的基建及服務支援，還可以享有稅項減免，以及有關財務、信貸、土地、人力資源的優惠。近

表 14：佛山各生產專業鎮的支柱產業

生產專業鎮	支柱產業
北滘	家電
陳村	花卉
大瀝	鋁材
樂從	傢具生產及批發
南莊	建築材料
西樵	旅遊及紡織
鹽步	內衣

年來，佛山國家高新技術產業開發區成為吸引外資的新區域。目前，區內共有 50 多家來自美國、日本、瑞典、加拿大、意大利、台灣及香港的企業。

發展策略

佛山致力成為工業生產界的巨人，以及廣東省第三大城市。在發展策略方面，佛山將大力投資交通及能源等基建項目。另外，城市發展將會集中在兩個各有超過 100 萬居民的市中心城區：中心城區群及順德城區群。

江門

除珠海及中山外，江門較珠三角西部其他城市接近香港和澳門。江門擁有豐富的土地資源，總面積達 9,541 平方公里，佔珠三角總面積的四分之一。由江門管轄的範圍包括三個市轄區（蓬江、江海和新會區）和四個縣級市（台山、開平、鶴山和恩平市）。江門也是著名的僑鄉，該市 368 萬僑胞遍布世界 107 個國家及地區。豐富的土地資源和強大的海外網絡是江門市的兩大優勢。

江門不僅是全國信息化的試點城市，也是太平洋經濟合作理事會 RISE（可持續經濟的區域整合）計劃的試點城市。世界銀行（2003）最近對 23 個中國城市的投資環境進行評價，在剛發表的《改善投資環境，提升城市競爭力：中國 23 個城市投資環境排名》中，按照企業的籌資狀況，江門緊隨上海、杭州和大連，排名第四。城市投資環境的綜合排名，江門則居第六。

工業發展

與珠三角西部其他城市相似，製造業對江門的經濟十分重要。江門的支柱產業包括摩托車、家電、電子、造紙、食品加工、化纖及紡織、服裝和不鏽鋼產品。不少產品更在國內享有

盛名，如豪爵牌 125 系列摩托車、金鈴牌洗衣機和維達紙品均在國內市場佔有很高的份額（圖 6）。

另外，江門政府期望利用豐富的水資源及延綿的海岸線，建設臨港工業區，發展化工及機械等重工業。此外，市內的工業園區均擁有完備的基建，能夠支援工業群的發展和吸引投資。

發展策略

作為珠三角西部最大的城市，江門採取以下的發展策略（江門市規劃局等, 2003）：

- 江門市區將會成為珠三角西部一個強大的經濟中心；
- 透過與中國其他地區合作，發展高新技術產業；
- 利用豐富的土地資源，大規模發展製造業；
- 保護環境，發展旅遊業；
- 開拓海洋經濟。

江門將會採取「一區三線」的空間發展策略，把發展集中在市區（三個市轄區），以及南、中和北三線。南線沿海高

速公路伸展，中線沿銀州湖東西岸伸展，而北線則沿廣湛高速公路擴展。此外，江門將會開拓四個經濟區，分別是江門市中心區、銀州湖經濟區、沿岸經濟區和沿交通幹線經濟區。

在四個經濟區當中，銀州湖經濟區將會是重點發展區域。天馬港位於崖門口內的銀州湖，即崖門水道，其戰略性位置和良好的天然條件，有助珠三角西部的港口發展（Yeung et al., 2003）。銀州湖面積 65 平方公里，平均水深約 8 至 13 米，湖內水流穩定，且能容納萬噸船舶，是珠江水系中能容納萬噸船舶的兩大航道（崖門水道及虎門水道）之一。天馬港被廣東、江門及新會政府定為地區港口中心，地位與南沙相若。臨港工業及物流服務將會在港口附近發展起來。

肇慶

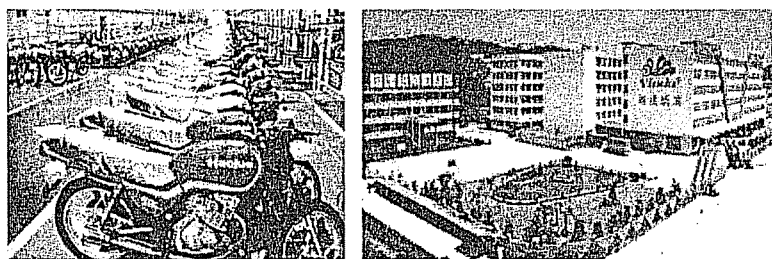
肇慶是距離香港和澳門最遠的珠三角西部城市，管轄的地區包括端州區、鼎湖區、高要市、四會市、廣寧縣、封開縣、德慶縣、懷集縣及肇慶高新技術產業開發區，但只有肇慶市區（端州及鼎湖）、高要、四會及高新技術開發區屬於珠三角範圍。然而，為了分析之便，此節所用的數據均涵蓋整個肇慶。肇慶的經濟發展主要集中在納入珠三角的部分，農業縣和山區縣的經濟發展仍然滯後。

工業發展

肇慶正由傳統的農業經濟轉型為工業城市，食品飲料、建築材料、電子、微生物工程、化工、機械設備、紡織及服裝均是當地的支柱產業。端州、高要及四會正發展成為出口導向的工業基地。

為了促進肇慶的工業發展，地方政府積極建設各類工業園區，並為投資者提供良好的基建支援和優惠政策。目前，肇慶共有 70 多個工業園區，當中的肇慶高新技術產業開發區規模最大，佔地 109 平方公里。該開發區共有兩個工業園，分別是

圖 6：大長江集團的摩托車裝配車間（左）和維達紙業（右）



資料來源：江門市人民政府、中共江門市委（2003）。

三榕工業園區（9 平方公里）和大旺工業園區（100 平方公里）（圖 7）。大旺工業園區內更設有一個出口加工貿易區。

發展策略

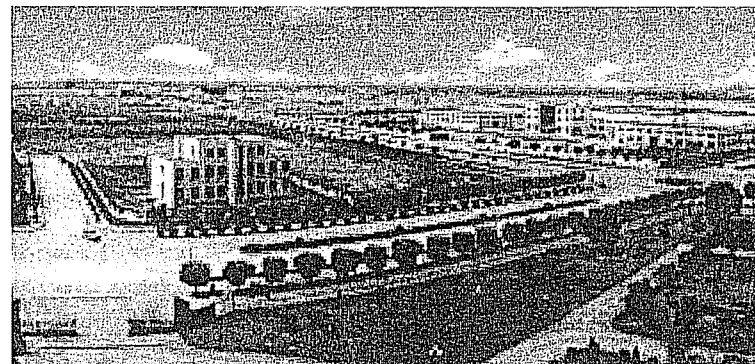
肇慶是發展較緩慢的珠三角西部城市，但正積極改善投資環境。招商、吸引外資和建設工業園是肇慶的三大重點發展策略。肇慶期望利用其自然環境，打造成爲中國的園林城市、生態城市和現代化大城市。

在未來五年，肇慶政府將會推行十大計劃：

- 在最佳的城市規劃、建設及管理的帶動下，向東面及南面擴展城區。
- 發展東面及南面的工業區，以成爲世界性的現代製造業基地。
- 積極發展丘陵地帶及山區縣，並優化當地的工業區。
- 建設集科學、科技、教育及文化於一身的工業走廊，以發展知識型經濟。透過與國內外知名大學及研究機構的合作，發展科學技術園區和大學園區。
- 增加基建投資。
- 積極推行國有企業的改革及發展。
- 開拓旅遊點及發展旅遊業。
- 建設「教育城」及「文化城」，以提升人力資源的素質。
- 建設「數字肇慶」。
- 加強環境保護。

毋庸置疑，以上的計劃都將增強肇慶的實力，但肇慶在科學技術園區及大學園區等層面上卻欠缺競爭力，其優勢主要來自以下幾個方面：擁有自己的港口，而且連接大珠三角各市及中國其他地區的水運河道，公路和鐵路也非常便捷。作爲珠三角的一部分，肇慶擁有豐富的土地資源及廉價的勞動力，這都有助工業發展。另外，肇慶也是珠三角發達地區發展勞工密集工業的理想地方。此外，旅遊業的發展潛力也不容忽視。

圖 7：大旺工業園區



資料來源：肇慶市人民政府、中共肇慶市委（2003）。

珠三角西部發展趨勢及其對香港的影響

通過分析珠三角西部的優勢和劣勢，以及各城市的發展策略，可發現珠三角西部的發展趨勢如下：

- 工業化爲經濟發展的主要推動力；
- 與國際經濟日益整合；
- 加速城市化；
- 市場和政府角色的轉變。

工業化爲經濟發展的主要推動力

工業化向來是珠三角提升發展水平的推動力。珠三角人均國內生產總值從 1980 年的 731 元增加至 2002 年的 34,295 元人民幣，大大高於廣東和全國的平均值（表 15）。表 16 列出 2002 年增加值在 100 億元人民幣以上的十個工業。電子及通訊設備的生產，表現出眾，佔整個珠三角總增加值的 23.3%。

同樣地，製造業在珠三角西部亦顯得日益重要，第二產業

表 15：珠三角西部、珠三角、廣東省及全國人均國內生產總值，1980-2002（元人民幣）

	珠三角西部	珠三角	廣東省	中國
1980	不詳	731	480	460
1985	不詳	1729	1025	853
1990	不詳	4524	2537	1634
1995	不詳	18242	8495	4854
2000	不詳	27863	12885	7086
2002	23446	34295	15030	8186

注：珠三角西部包括整個地級市肇慶。

資料來源：Shen（2002）；國家統計局（2003:55）；
廣東省統計局（2003:42）；表 11。

表 16：珠三角增加值 100 億元以上的主要工業部門，2002（億元人民幣）

	增加值
電子及通訊設備製造業	863.0
電氣機械及器材製造業	377.0
電力、蒸氣熱水生產供應業	375.2
化學原料及化學製品製造業	188.0
金屬製品業	168.9
交通運輸設備製造業	160.6
塑料製品業	142.2
服裝及其他纖維品製造業	129.9
紡織業	125.5
非金屬礦物製品業	125.3
其他	1054.3
總計	3709.9

資料來源：廣東省統計局（2003:520-21）。

國內生產總值於 1980 到 2002 年間，從 22.5 億元增至 1,621.6 億元人民幣，而同期第三產業之國內生產總值亦從 12.9 億元增加至 1,243.7 億元人民幣（圖 8）。結果是第一產業在國內生產總值中所佔的比例，從 36.7% 下跌至 9.8%，而同期第二產業在國內生產總值中所佔的比例，則從 40.2% 進一步提升至 51.1%（圖 9）。至 2002 年，第二產業對珠三角西部國內生產總值的貢獻超過一半。

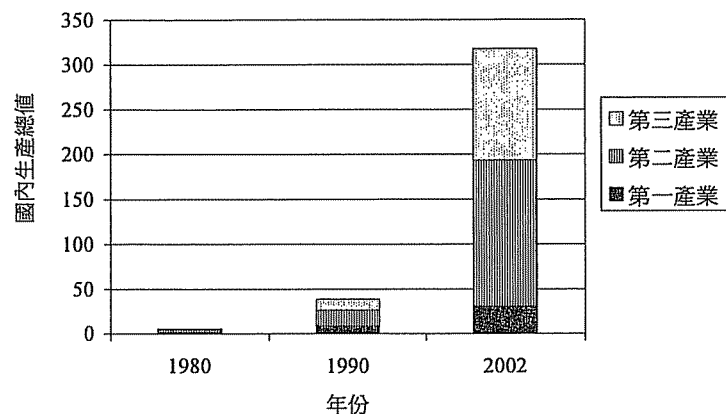
從目前經濟的推動力判斷，珠三角工業化在可見的未來仍將持續。製造業仍然是珠三角產出及增長的主要部分，亦是地方收入及就業的重要基礎。因此，創造一個強勁的工業城市，是珠三角所有城市領導的追求（表 12）。表 12 顯示了一個強而有力的訊息：提升製造業能力是珠三角城市的主要戰略目標之一。每個城市均力爭建立其本身的支柱工業，形成有競爭力的工業系統。工業化是珠三角所有城市經濟結構重組的持續趨勢。

目前，珠三角製造業的結構並不平衡。1980 年代及 1990 年代初，集中在成衣、玩具、鞋類及其他輕工業產品。從 1990 年代後期起，珠三角東部致力建立與資訊科技相關的電子及電信生產的基礎，而西部則繼續鞏固其在家庭日用品生產方面的能力。現在珠三角東部已擁有大量的電子裝配及零部件產業，形成集群。

在可見的將來，珠三角東部將專注於技術密集行業，而西部則將繼續改善其國內市場導向的輕工業。為克服生產成本上漲的挑戰和預備新一輪的發展，珠三角東部將需要把其勞動力密集的製造業遷往別處；珠三角西部的城市可接收部分來自東部的「工業轉移」。當然，港珠澳大橋的建設將改善香港與珠三角西部的聯繫，有利於後者發展面向海外市場的工業。

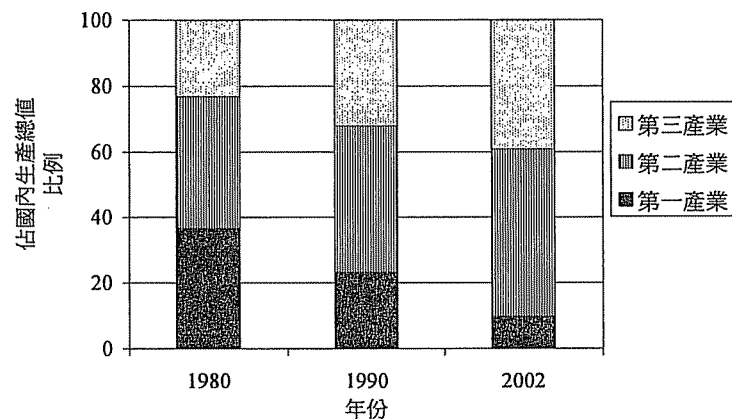
珠三角西部城市的決策者面對與東部日益加大的經濟差距，工業化是其經濟增長最重要的選擇。然而，製造業在珠三角西部的前景，卻因其缺乏在整個產品鏈中的增值環節而大受

圖 8：珠三角西部三大產業國內生產總值的增長，1980-2002
(10 億元人民幣)



資料來源：廣東省統計局等（1999）；廣東省統計局（2003）。

圖 9：珠三角西部三大產業佔國內生產總值比例，
1980-2002 (%)



資料來源：廣東省統計局等（1999）；廣東省統計局（2003）。

限制。雖然西部已擁有自己專有的產品和專有的市場，但卻缺少國際知名的品牌，缺少諸如科研設計、產品開發、市場推廣及品牌發展等高檔次的活動，以為其支柱產品增值。在可見的將來，珠三角西部競爭力的提升，將有賴更精密的生產者和更專業的服務，而這些均超越其本身的能力。在競爭日益激烈的國內或國際營商環境中，製造業盈利的多寡，已不再單靠貨品價格或是大規模生產，而是取決於生產者服務業的素質。如果珠三角西部走向高增值之路，這將為其製造業和香港生產者服務業兩者之間建立伙伴合作關係，提供一個機會。

與國際經濟日益整合

珠三角東部和西部其中一個很重要的分別，在於其國際聯繫。正如較早前指出，西部的香港以至世界各地外資數目較少，這令西部在目前珠三角地區由買家帶動的工業化中，處於較不利的位置。此外，西部亦如全國其他地方一樣，在經濟開放 20 年後的今天，對世界營商環境仍較陌生，其國際營商經驗和網絡、專業及管理技術水平仍有待進一步提升。要加強本地製造能力和經濟競爭力，珠三角西部城市必須通過與名牌公司及擁有先進技術的公司建立合資／合作企業或形成伙伴模式，有計劃地將其支柱工業與全球生產網絡結合起來。

珠三角西部與全球生產系統的日益整合，勢必為香港的中、小型企業帶來挑戰。因為當珠三角西部致力與全球生產體系作出整合時，對香港的依賴程度自然相對減少。這主要是由於在投資的目的、形式和規模上，香港跟其他投資珠三角的外商（如日本、美國等）有所不同。美國與日本的公司一般從長遠考慮和期望進入中國市場，建立大型長線投資項目及大規模生產，而香港的公司則旨在短線的生產加工和配件裝配中獲利。從當地的角度來看，香港公司能為當地提供資金和製造就業機會，但在技術轉移和提升競爭力方面，則貢獻較少。

不過，無論如何，由於有優越的國際聯繫，香港公司通過

提供先進的商業服務和市場推廣服務，必能在珠三角西部與全球經濟整合的過程中，扮演重要的角色。

加速城市化

製造業的發展，改變了珠三角西部的經濟結構，引起快速的城市化。珠三角西部的城市化，隨著工業的發展而產生了「骨牌效應」。根據珠三角城市群規劃，兩個特大都會群將於珠三角兩翼分別形成。所謂特大都會群，是由一群大小不同的城、鎮，沿鐵路聚集形成，並由交通網絡相互聯繫。每個城、鎮均各有所長。這兩個特大都會群將會是生產、消費者及購買力的集中點，並形成新的經濟發展模式。2000 年的城市化程度已達 49.2%（廣東省發展計劃委員會, 2003:112）。城市化水平將在未來 20 年繼續上升。

在急速城市化的背景下，一個明顯的趨勢是各大小城市將互相融合、合併。不過，目前珠三角快速的城市化主要是在人口結構和土地利用上。在城市系統中，各城鎮之間勞動力、貨物、資訊和資金，卻仍未能完全流動自如，故此尚未形成有強大生產力和高效益的大都會。

由於快速的城市化，珠三角西部很多的縣已取得縣級市和地級市的資格。城市數目增加，是工業化的結果和快速城市化的指標。但同時亦令區內增加了許多內部的行政界線，限制了資源的流動。各地政府經常利用這類行政界線保護自己的市場，造成低效益的資源運用和重複的基建（如貨櫃碼頭、機場、會議中心和大學城等），因而無法利用規模經濟的優點。

有見於過度競爭和資源浪費問題的存在，中央政府和省政府正重新組織珠三角的城市系統，當中包括珠三角西部的城市群。這次重組，特點是將縣級市納入幾個戰略性城市之中，目的是減少現存的障礙、改善資源流動、有效運用資源、有效管理土地供應和社會服務、為這些戰略性城市提供更多空間，以發揮其作為地區中心的功能。總的來說，整合各地的基建和

資源，能提升珠三角在國內和國際市場的競爭力和製造業地位。

對於服務業來說，城市人口比例增加，意味著消費服務對珠三角西部的經濟將愈發重要。由於農村和城市之間存在著收入和消費能力的差異，城市化水平上升意味著購買能力增加，對本地和進口貨品形成一個相對較大、對高級零售服務及物流配送服務需求殷切的消費市場。

與此同時，公眾對城市生活環境的關注——特別在改善居住環境方面——亦有所提升，這些關注具體表現在該區高素質房屋市場的快速發展中。到目前為止，當地與消費和房地產有關的服務，水平上仍低於香港。故此，在過去幾十年一直充當華南轉口港和分發中心的香港，在珠三角西部城市化的過程中，相信可以擔當甚至較以前更為重要的角色。目前這一切尚未發生。香港商界的挑戰，是如何將公司的營商策略與市場機遇配合，以滿足珠三角西部對高素質消費品和優質房屋的日益增加的需求，公司的能力在這方面顯得尤其重要。

市場和政府角色的轉變

經過 20 多年的經濟改革，市場力量在珠三角西部扮演日益重要的角色。很多城市現在都強調私營企業和外資在經濟發展中的作用。中國加入世貿、內地與香港和澳門簽訂 CEPA，進一步向外資尤其是港資開放其本地市場，這大大有助於擁有豐富市場知識和經驗的香港公司進入內地市場。在市場經濟的原則下，資金、土地和勞動力資源將得到最有效的利用，參與者亦能各按其貢獻而獲得相應的回報。要在這樣一個市場經濟環境下獲得最大的利益，香港公司必須努力提升其競爭力。

不過，無論如何，由於以發展為導向，珠三角西部各個城市的政府，在主導經濟發展方面，仍扮演著很重要的角色，如設計本地發展策略、吸引外資、大規模投資基建，如興建公路、鐵路和碼頭等。公共資源由市政府彈性及隨時使用，以達

致其發展目標，因此有時會導致資源的浪費，這方面和香港有所不同。

此外，各個城市在工業、人才及外資等各方面，亦存在激烈的競爭。例如，珠三角所有城市均將製造業視為經濟發展的發動機，其中很多都有宏偉計劃發展高新科技工業，並已建立了不少工業園以吸引外資。又例如，所有城市均計劃大量投資公路建設，但這種自顧自的做法經常造成工業和基建的重複和不協調發展。這類問題早就為各市的政府所關注（中央政策組，2003），但現實是每個市政府在本地發展上都擁有很大的規劃權限和財力，以致這類問題極難避免。

上述的情況令香港政府在與珠三角各個城市合作發展經濟、基建和保護環境方面遇到相當大的困難。大珠三角實在需要一個更有效的協調機制，去平衡各方面的利益和需要。

香港的對策

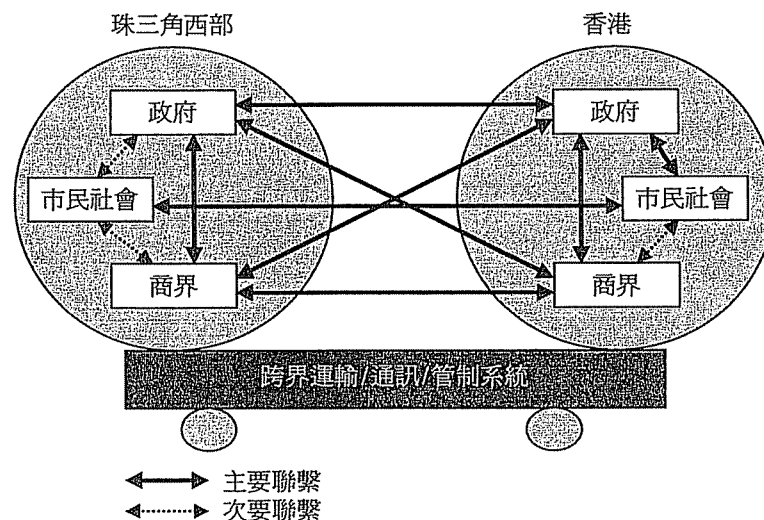
跨界發展的概念架構

上文已概述了珠三角西部的發展優勢、制約因素、趨勢和機遇。本節將對商界、半官方組織，以及香港政府等相關利益集團提出一些行動建議，以促進香港和珠三角西部達致更緊密的經濟合作。

圖 10 是分析跨界發展問題的概念架構圖。香港和珠三角西部是跨界發展中的兩個主體，從管治角度來看，每個主體均由政府、商界和市民社會（包括半官方組織）三個部分組成。以香港為例，政府、商界和市民社會之間，有著複雜的關係和互動、共識或衝突。跨界發展有賴香港和珠三角西部政府、商界和市民社會之間的關係和互動、合作或競爭。

圖 10 同時表達了珠三角西部和香港不同的政治、社會和經濟系統。在珠三角西部，政府和商界之間關係緊密，政府在經濟發展中扮演著主導的角色，而市民社會的角色則較為次

圖 10：跨界發展的概念架構



要。在香港，政府和商界、政府和市民社會之間均存在緊密的互動，香港政府一方面對商界扮演輔助和支持的角色，另一方面市民社會又對政府的政策有很強的影響力。市民社會與商界的互動，則相對較弱。對於跨界發展而言，香港和珠三角西部之間政府與政府、政府與商界、市民社會與市民社會的關係，最為重要。

除了這些重要的軟聯繫外，跨界發展亦需要硬件上的支撐，諸如交通運輸、通訊系統等，使貨物、車輛、人、資訊和資金得以流動。

跨界發展問題

基於實地考察和對香港及珠三角西部跨界發展的認識，我們發現以下問題需要兩地政府、商界和不同組織去解決：

- 對對方政府的運作、條例和規劃欠缺認識；
- 兩地政府官員交流不足；
- 政府官員和商人交流不足；
- 政府政策、規劃和資訊缺乏正式及非正式的發布渠道；
- 對商界運作和有關條例欠缺認識；
- 政府干預和調節的程度不同；
- 不同的營商環境；
- 缺乏能有效利用兩地優勢的跨界公司；²
- 對珠三角西部商人來港的旅行管制嚴格；
- 過境檢查站擠塞及延誤；
- 缺乏讓人民幣流通兩地的正式渠道；
- 兩地整合的負面影響，諸如罪案和貪污等；
- 缺乏跨界關係的長遠規劃和策略；
- 缺乏跨界發展的宏觀架構；
- 政府對跨界發展的協調和努力不足。

以上種種問題，實可歸納為四項主要工作：

- 改善跨界交通運輸系統和邊檢設施；
- 加強政府合作；
- 減少對投資者和服務提供者的貿易壁壘；
- 在珠三角西部建立高透明度的營商環境。

跨界發展的近期進展

跨界發展的最終目的，是促進香港和珠三角西部的經濟發展，提升香港和珠三角西部整體的區域競爭力，令香港商界在珠三角的貿易、投資和營商服務更加便利，幫助珠三角西部吸引更多外資，增加其國際貿易及出口。減少貿易壁壘和在珠三角西部建立高透明度的營商環境，是縮小香港和珠三角西部經濟體系距離的兩項必須完成的基本工作。政府與政府間的合作

是必需的，而進一步改善跨界交通運輸系統和邊檢設施，則有助促進香港和珠三角西部的經濟整合。

在本研究進行期間的 2003 年下旬至 2004 年初，香港與內地的跨界關係已大大改進，香港和珠三角西部的關係同樣有所增進。主要的發展有如下幾點。

首先，建設港珠澳大橋的預備工作已經展開。我們在訪問珠三角，以及與來自珠三角西部各城市的政府官員和規劃師會晤時，亦發現大家的意向與香港政府的意向一致。大家均堅信，港珠澳大橋能有效促進香港和珠三角西部的跨界貿易和經濟合作。故此，大橋將有利於珠三角西部的經濟發展。

第二，CEPA 的協議已於 2003 年 6 月 29 日正式簽署。由 2004 年 1 月起，香港商界在出口原產香港貨物往內地市場時，將於 273 個稅目的產品上，享有零關稅的優惠。而由於服務貿易壁壘下調，香港公司將可在內地提供 18 類的服務。CEPA 協議為香港和珠三角西部建立更緊密經貿關係，提供一個完整的架構。珠三角一些城市，如江門，一直主動尋求簽訂 CEPA 之後的新發展機會。事實上，江門市已完成 CEPA 帶來的機遇及挑戰的一項研究。

第三，珠三角、北京及上海的獨立旅客，已可自行申請「個人遊」旅行簽證前來香港。作為 CEPA 的一部分，這一措施有效地促進香港和珠三角城市的緊密互動。珠三角城市的市民現在可以更容易地來香港洽談業務，亦可更容易地使用香港的商業及專業服務。

第四，從 2004 年初起，香港銀行可以經營人民幣部分業務，部分解決了人民幣在香港流通的問題。

有了以上的各項措施，一些向來阻礙香港和珠三角西部地區整合的問題，或多或少可以得到解決。有些問題，諸如興建港珠澳大橋等，則需要一段時間才能具體地得到解決。由此可見，很多跨界發展的問題，實需超前的規劃和戰略才能處理。有些問題甚至需要多年的準備、討論及實施方可解決。

不過，無論如何，以上的進展，特別是 CEPA 的簽訂，對於香港及珠三角西部進一步的地區整合，有著很大的推動作用。有了中央政府的強大支持，CEPA 的實施及珠三角西部各城市願意與香港政府合作的意願，對香港與珠三角西部建立伙伴關係，鞏固和進一步拓展經濟聯繫，實在是一個黃金機會。畢竟，珠三角西部是其中一個最接近香港、而同時擁有大量土地和勞動力資源和經濟基礎的地區。

對香港各界之建議

上述分析得出的問題，需要由不同的團體採取行動，以促進香港和珠三角西部的經濟合作和地區整合，如表 17 所示。以下將列出香港政府、商界和半官方組織需要採取的行動。

香港政府

香港政府是香港社會和商業活動的管理者，亦是跨界關係的推動者和協調者。因此，它需要提升與珠三角城市、廣東省和中央政府在官方層面上的交流和協調。

政府亦應擴充和投放較多資源在與香港—珠三角關係相關的部門上。同時應為粵港合作聯席會議建立永久的秘書處，作為雙方政府緊密交流和合作的平台。

秘書處應協助珠三角城市為投資者——特別是來自香港的投資者——建立更高透明度的政策、條例和規劃程式。在 CEPA 的協議下，香港政府應尋求減少貿易壁壘，並協助香港商界進入珠三角城市。這裏所指的貿易壁壘，指珠三角西部下述幾種情況。第一，對作為非內地企業的香港投資者和服務業設立的准入限制。CEPA 會解決部分問題。第二，商業行為未符合國際慣例。第三，政府經常干預經濟和市場。香港政府需要與香港投資者和公司保持聯絡，找出他們面臨的貿易障礙；它也有需要與珠三角各方合作，共同解決問題。

香港政府對跨界關係需要有一個明確的長遠方向。長遠規

表 17：在香港和珠三角西部的關係上，不同利益集團應採取的行動

	中央 政府	廣東和 珠三角城 市的政府	香港 政府	商界	半官方 組織
對雙方政府的運作、條例和規劃欠缺認識		✓	✓		✓
兩地政府官員交流不足	✓	✓	✓		
政府官員和商人交流不足		✓	✓	✓	
政府政策、規劃及資訊缺乏正式和非正式發布渠道	✓	✓	✓		✓
對商界運作和有關條例欠缺認識		✓	✓	✓	✓
政府干預和調節的程度不同	✓	✓	✓		
不同的營商環境				✓	✓
缺乏能有效利用兩地優勢的跨界公司				✓	
對珠三角西部商人來港的旅行管制嚴密	✓	✓	✓		
過境檢查站擠塞及延誤	✓	✓	✓		
缺乏讓人民幣流通兩地的正式渠道	✓		✓		
兩地整合的負面影響		✓	✓		✓
缺乏跨界關係的長遠規劃和策略		✓	✓	✓	✓

劃應包括跨界基建、供水、環境保護、人口遷移與增長、旅遊、對在內地的香港居民提供醫療服務和社會福利。

要促進資訊、人和物流的跨界流通和流動，香港政府應採取主動，建立新的跨界設施和技術，將過境的延誤減至最低，

當中包括以最新科技進行車輛和旅客的自動過關安排。香港政府應對跨界基建作出必要的投資。

此外，香港政府亦應與商界緊密合作，了解他們對跨界活動的看法和需要，並即時作出行動。

香港商界

商界是未來香港和珠三角西部發展經濟關係的主要參與者，故商界應在專業服務、商業服務、物流、金融、銀行業、國際商貿、市場推銷、獲取先進科技和管理方式等方面，繼續鞏固其競爭力。

香港商界在提升珠三角西部的營商管理、運作及服務至國際水平上，應擔當領導的角色。商界應作為中介，利用其豐富的經驗和全球聯繫，將珠三角西部與國際市場聯繫起來。

珠三角西部的出口加工設施應不斷升級，生產增加值愈來愈高的產品，以賺取更多的資本、土地和勞動力方面的回報。故此，商界應同時在珠三角西部和國際市場主動尋找商機。

在這個競爭和轉變激烈、不確定性高的時期，把許多香港公司與珠三角西部的公司和國際企業聯繫起來，將是一個有用的戰略。建立和拓展同時在香港和珠三角西部運作的跨界公司和商業伙伴，將令經濟整合更加順暢、減少重複和過度競爭。

香港的半官方組織

半官方組織，如大學、研究所、政治團體等，均可在香港和珠三角西部的社會和文化交流上，扮演重要的角色。這些團體中，有些對兩地的經濟和社會具備豐富的認識，為香港和珠三角西部分享、討論，以及形成長遠發展和合作的戰略與構想等，提供了最好、最合適的平台。這類交流對兩地政府制訂官方發展戰略和計劃，很有幫助。

半官方組織亦可在政府和商界尋求合作方面，提供寶貴的看法和建議。半官方組織應主動參與以上活動。

這類組織亦應透過研討會、講座、論壇和研究項目，與珠三角西部的同類組織尋求緊密聯絡。藉著政府和私人贊助，定期在香港和珠三角西部舉辦講座和論壇。

半官方組織亦應經常與政府和商界交流，以了解最新的政策和商業發展趨勢，以便有效地發揮自己的功能。

對跨界發展的建議

前文概括地勾勒出各個參與者在把握珠三角西部機遇上應採取的行動方向，本節將就四個主題，作出建議，以作為香港政府、商界和半官方組織可能採用的具體項目。

港珠澳大橋：鐵路方案

港珠澳大橋在改善香港和珠三角西部的交通聯繫上是必需的，能顯著減少兩地的交通時間，同時亦將香港與全國沿海高速公路相連，令香港可進一步深入中國西部地區，如廣東西部和廣西等。

大橋應否提供鐵路尤其是客運服務，至今仍未有定案。我們建議大橋應提供鐵路服務，雖然這將令大橋的建築成本加倍，但卻能獲得長遠的利益。這裏並不打算進行詳細的可行性研究，但深圳和香港跨界人流的趨勢，實在表明將來香港和珠三角西部之間客流對鐵路服務的需要。

首先，2002 年香港和深圳之間（陸路過境）的全年旅客量達 11,443 萬人次（香港特別行政區政府，2003），過境設施持續受壓。假如沒有九廣東鐵到達羅湖，實難想像這麼多的旅客可以依靠汽車過境。最近第二個鐵路總站正在落馬洲興建，以應付日益增加的旅客量，特別是內地居民。

其次，貨車流量和旅客量同步增長。2002 年經落馬洲、文錦渡和沙頭角三個管制站過境的車輛交通流量達 1,234 萬架次（香港特別行政區政府，2003）。期望香港和珠三角西部之間的旅客量不大、而貨車流量激增，實在是不切實際的。商貿

和貨物運輸增加，就意味著前往珠三角西部經商和度假的旅客亦將增加。

第三，如果珠三角發展的戰略成功，我們期望旅客量和貨車量在大橋落成後的 5 至 15 年內，將會激增。由 1985 至 2002 年間，過境車輛數目由 1985 年的 166 萬增至 1995 年的 847 萬，再增至 2002 年的 1,234 萬架次。香港和深圳的過境旅客量，亦由 1985 年的 2,069 萬增至 1995 年的 4,985 萬，再增加至 2002 年的 11,443 萬人次（香港特別行政區政府, 2003; Kee, 2004）。由此可見，旅客量十年間就增長了 3,000 至 6,000 萬人次。大橋的建造是長遠的項目，實應將鐵路方案加進整個項目中。

第四，正如本文指出，珠三角西部的發展潛力將較東部更大。故此，珠三角西部的旅客量和貨物流增長，可能會來得較珠三角東部更快更猛。因此，具有鐵路服務的大橋，對香港的長遠利益而言，將會是很好的投資。

推廣珠三角西部的出口

本文已指出，珠三角西部擁有強大的製造業基礎，特別是家電、摩托車、燈飾、五金製品、傢具和瓷器等。香港商界在設計和開發新產品、推銷和推廣珠三角西部產品至海外市場上，可擔當重要的角色。

目前，對珠三角西部大部分產品而言，本地市場和國際市場顯得同樣重要。不過，在國際市場方面，卻有很大的潛力拓展生產規模和增加出口。來自香港的金融和物流配送服務，亦可促進這方面的發展。香港作為珠三角西部和世界之間的橋樑角色，應予以提升。

再者，香港和珠三角西部的政府和商界，可聯合舉辦製造業及商貿展覽和海外推廣團。香港應成為資訊和商貿中心，讓海外買家定期來港採購。

一個近期的例子，可反映香港商界在推廣珠三角西部吸引

外資上所扮演的重要角色。這是由兩家香港公司——大昌貿易行有限公司和慎昌有限公司——在江門市新會區建立的大昌慎昌工業園及物流中心（大昌貿易行有限公司、慎昌有限公司, 2003）。這是珠三角西部一個重要的新工業園，特別為食品加工、製造和物流配送服務而設，當中包括一個最新型的、為第三者而設的物流樞紐。佔地 53.3 萬平方米的工業園，會分階段於六年內完成發展。除了本身的投資外，大昌貿易行和慎昌亦會吸引外商聯合投資工業園。第一階段發展共達成了兩個合資項目，包括大昌貿易行和新加坡花莎尼集團乳品廠合資經營無糖煉乳生產，以及大昌貿易行和金寶運公司合資經營食用油生產、儲存和批發。兩個項目將於 2004 年建成。

香港與江門的合作

我們建議香港和珠三角西部政府的合作模式可伸延至個別城市。目前，香港政府與中央政府及廣東省政府有著緊密的互動（圖 11），但與珠三角的個別城市，則幾乎沒有正式的聯繫。我們認為香港如能與珠三角西部個別城市的政府建立密切的合作關係，將更為有效（圖 12）。市與市之間的合作將為香港投資者帶來更多的營商機會，亦令跨界發展的種種問題如貿易和投資等，更易解決。

要展開這種政府層面上的合作模式，我們建議香港和江門可以作為第一對建立這種合作的城市。珠三角西部的五個城市中，江門擁有最多的土地資源，同時在港珠澳大橋建成後，亦較接近香港。江門轄下有三個市轄區和四個縣級市，土地面積 9,541 平方公里，佔珠三角總面積 25%，佔珠三角西部總面積 50%，亦是香港的十倍。佛山是珠三角西部另一個重要的城市，但距離香港較遠，由於毗鄰廣州，佛山與廣州有較緊密的經濟聯繫。肇慶市比佛山更遠離香港。相反，珠海和中山則離香港較近，這兩個市的發展水平較高，但面積較小，珠海只有 1,688 平方公里，而中山亦只有 1,800 平方公里。目前珠海和

圖 11：目前香港和珠三角西部在政府層面上的合作模式

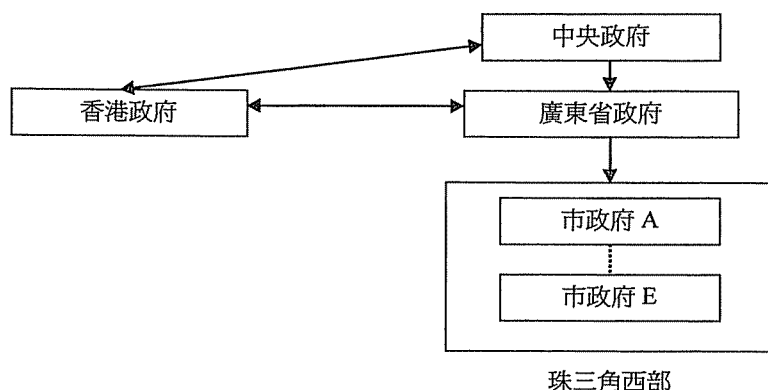
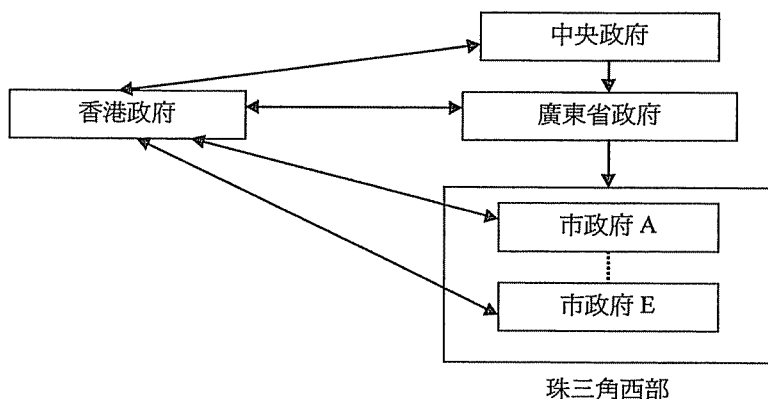


圖 12：建議香港和珠三角西部在政府層面上的合作模式



中山仍有充足的土地供應城市 and 經濟發展。但長遠而言，江門以其豐富的土地和水資源，將為經濟合作提供最大的潛力。

目前，江門在珠三角西部的發展屬於中等水平。該市及其領導層均渴望利用 CEPA 的機會與香港建立更緊密的經濟聯

繫。江門更為自己城市的競爭力，以及簽訂 CEPA 後帶來的機遇和挑戰進行研究。部分香港投資者早已在江門建立了業務。至 2002 年底，共有 1,638 家由香港和澳門投資者建立的公司，佔所有外來投資的 80%。香港和澳門是 77% 外資的來源，73% 的外資投資於製造業（江門市 CEPA 研究課題組，2003:16）。1998 至 2002 年間，江門吸收外資共 36.27 億美元，當中 35.51 億美元為外來直接投資。單在 2000 年，吸收外資 7.41 億美元，而外來直接投資則為 7.35 億美元（梁清兆，2003:16）。

我們建議香港政府與江門政府應共同尋求由 CEPA 帶來的發展機會，並就到江門投資及經商的香港投資者和公司的優惠政策達成具體協議。在發展初期，兩地政府可簽署備忘錄，透過與商界對話，達致更詳細的協議和安排。江門政府有計劃於 2004 年來港舉辦會議，提升香港與江門的合作。

出口教育至珠三角西部

在全球一體化、國內和國際市場競爭日趨激烈的年代，人力資源的素質和創新研發的能力，是達致長遠成功和繁榮的關鍵。與北京、上海和西方國家比較起來，珠三角西部和廣東省——除廣州少數著名大學外——總的來說在高等教育和科研能力上較弱。相反，作為亞洲的世界城市，以及由於在過去數十年大量投資高等教育，香港有很多所頗具規模的大學，在多個學科上提供高素質的教育和科研。因此，教育將是香港與珠三角西部合作的理想範疇。出口教育服務給珠三角西部人民，對香港及珠三角西部而言，肯定是雙贏的策略。教育合作可以下列方式進行：

- 香港的大學接納珠三角西部學生修讀本科及研究生課程；
- 香港的大學在珠三角西部開辦教育課程；
- 香港的大學和珠三角西部的大學聯合開辦教育課程；
- 香港的大學在珠三角西部設立分校開辦教育課程。

要利用香港的大學的教育資源，須解決種種制度、財政、教職員等問題。非本地學生的入學名額必須增加，而非本地學生的學費則須予以調整，以反映香港的教育成本。同時，應鼓勵大學尋求各種方法在香港和珠三角西部提供教育，以降低教育成本。成功的教育合作，長遠而言會為香港和珠三角西部保證高素質人力資源的供應和經濟的繁榮。

注釋

1. 「買方帶動的工業化」指在工業化過程中，擁有品牌的公司，尤其是生產消費品的輕工業，將旗下的生產工序移往生產成本較低的地區。新興工業化國家通常會降低成本來爭取生產合同，並且依照這些企業的指示及設計樣式在發展中國家進行生產。這種生產轉移造成發展中國家的「貿易導向的工業化」，詳見 Gereffi (1994)。
2. 這裏跨界公司是指同時在中國內地（作為內地公司而非外資公司）和香港註冊的公司。它在兩地都有全面的商業運作，而不僅僅是在內地擁有工廠。

參考書目

- 九廣鐵路公司。2003。「城際客運服務」。http://www.kcrc.com/chi/services/services/itts_intro.asp。瀏覽日期：2003 年 12 月 10 日。
- 大昌貿易行有限公司、慎昌有限公司。2003。「大昌慎昌工業園及物流中心項目簡介」。
- 中山市統計局編。2002。《中山統計年鑒 2002》。北京：中國統計出版社。
- 中央政策組。2003。「珠三角城市群與香港互動和協調發展研究：珠三角城市群與港澳協調發展座談會會議紀要」。
- 世界銀行。2003。《改善投資環境，提升城市競爭力：中國

23 個城市投資環境排名》。http://www.worldbank.org.cn/Chinese/content/23cities_cn.pdf。

- 江門市 CEPA 研究課題組。2003。「以 CEPA 為契機，再掀江門僑鄉發展潮：CEPA 與江門研究總報告」。
- 江門市人民政府、中共江門市委編。2003。《江門》。
- 江門市規劃局、廣東省城鄉規劃設計研究院、江門市規劃勘察設計研究院。2003。《江門市域城鎮體系規劃》。
- 江門市統計局編。2003。《江門統計年鑒 2003》。北京：中國統計出版社。
- 香港特別行政區政府。2003。《香港 2002》。香港：政府物流服務署。
- 珠海市大學園區工作委員會編。2003。《珠海市大學園區》。珠海：珠海市大學園區工作委員會。
- 珠海市統計局編。2003。《珠海統計年鑒 2003》。北京：中國統計出版社。
- 國家統計局編。2003。《中國統計年鑒 2003》。北京：中國統計出版社。
- 梁清兆編。2003。《江門城市綜合競爭力研究》。廣州：廣東經濟出版社。
- 肇慶市人民政府、中共肇慶市委編。2003。《新肇慶新商機》。
- 肇慶市統計局編。2003。《肇慶統計年鑒 2003》。北京：中國統計出版社。
- 廣東省統計局編。2003。《廣東統計年鑒 2003》。北京：中國統計出版社。
- 廣東省統計局等編。1999。《廣東五十年 1949-1999》。北京：中國統計出版社。
- 廣東省發展計劃委員會。2003。《珠江三角洲率先基本實現現代化規劃匯編》。
- Chu, D. K. Y., J. Shen and K. Y. Wong. 2002. "Shenzhen-Hong Kong as One: Modes and Prospectus of Regional Governance in the Pearl River Delta," in K. Y. Wong and J. Shen (eds.), *Resource Management, Urbanization and Governance in Hong Kong and*

- the Zhujiang Delta*. Hong Kong: The Chinese University Press, pp. 231-48.
- Census and Statistics Department (CSD). 2001. *Annual Review of Hong Kong External Trade 2000*. Hong Kong: Printing Department.
- CSD. 2002. *Hong Kong External Trade: March 2002*. Hong Kong: Printing Department.
- CSD. 2003. "External Trade Aggregate Figures." http://www.info.gov.hk/censtatd/eng/hkstat/fas/ex-trade/trade1/aggregate/trade1_std1_index.html. Accessed on 23 June 2003.
- Enright, M. J. and E. Scott. 2003. *The Greater Pearl River Delta*. Hong Kong: Invest Hong Kong.
- Enright, M. J., K. Chang, E. Scott and W. Zhu. 2003. *Hong Kong and the Pearl River Delta: The Economic Interaction*. Hong Kong: The 2022 Foundation.
- Gereffi, G. 1994. "Capitalism, Development and Global Commodity Chains," in L. Sklair (ed.), *Capitalism and Development*. London: Routledge, pp. 211-31.
- Grundy-Warr, C., K. Peachey and M. Perry. 1999. "Fragmented Integration in the Singapore-Indonesian Border Zone: Southeast Asia's 'Growth Triangle' against the Global Economy," *International Journal of Urban and Regional Research*, 23(2):304-28.
- Hong Kong Port and Maritime Board. 2002. *Summary Statistics on Port Traffic of Hong Kong*. Hong Kong: Hong Kong Port and Maritime Board.
- Hong Kong Tourism Board. 2003. "Ferry Services." <http://www.discoverhongkong.com/eng/gateway/ferry/index.jhtml>. Accessed on 10 December 2003.
- Hu, Y. and R. C. K. Chan. 2002. "Globalization, Governance, and Development of the Pearl River Delta Region," *The China Review*, 2(1):61-83.
- Kee, W. M. 2004. "Regional Governance of the Greater Pearl River Delta Region in South China: The Case of Cross-boundary Infrastructure." M.Phil. thesis, The Chinese University of Hong Kong.
- Seto, K. C., C. E. Woodcock, C. Song, X. Huang, J. Lu and R. K. Kaufmann. 2002. "Monitoring Land-use Change in the Pearl River Delta Using Landsat TM," *International Journal of Remote Sensing*, 23(10):1985-2004.
- Shen, J. 2002. "Urban and Regional Development in Post-reform China: The Case of Zhujiang Delta," *Progress in Planning*, 57(2):91-140.
- Shen, J. 2003. "Cross-border Connection between Hong Kong and Mainland China under 'Two Systems' Before and Beyond 1997," *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 85(1):1-17.
- Shen, J. and Y. M. Yeung. 2004. "Development and Transformation of the Free Port of Hong Kong," *Korea International Commerce Review*, 19(1):47-68.
- Weng, Q. 2002. "Land Use Change Analysis in the Zhujiang Delta of China Using Satellite Remote Sensing, GIS and Stochastic Modelling," *Journal of Environmental Management*, 64(3):273-84.
- Yeung, Y. M. 2003. "Integration of the Pearl River Delta," *International Development Planning Review*, 25(3):iii-viii.
- Yeung, Y. M. and D. K. Y. Chu (eds.). 1998. *Guangdong: Survey of a Province Undergoing Rapid Change*. Hong Kong: The Chinese University Press.
- Yeung, Y. M., J. Shen and L. Zhang. 2003. "Economic Growth and the Potential for Port Development in the Western Pearl River Delta." Hong Kong: Occasional Paper No. 8, Shanghai-Hong Kong Development Institute and Hong Kong Institute of Asia-Pacific Studies, The Chinese University of Hong Kong.

附錄：個案研究

個案一

北滘：美的家電生產基地

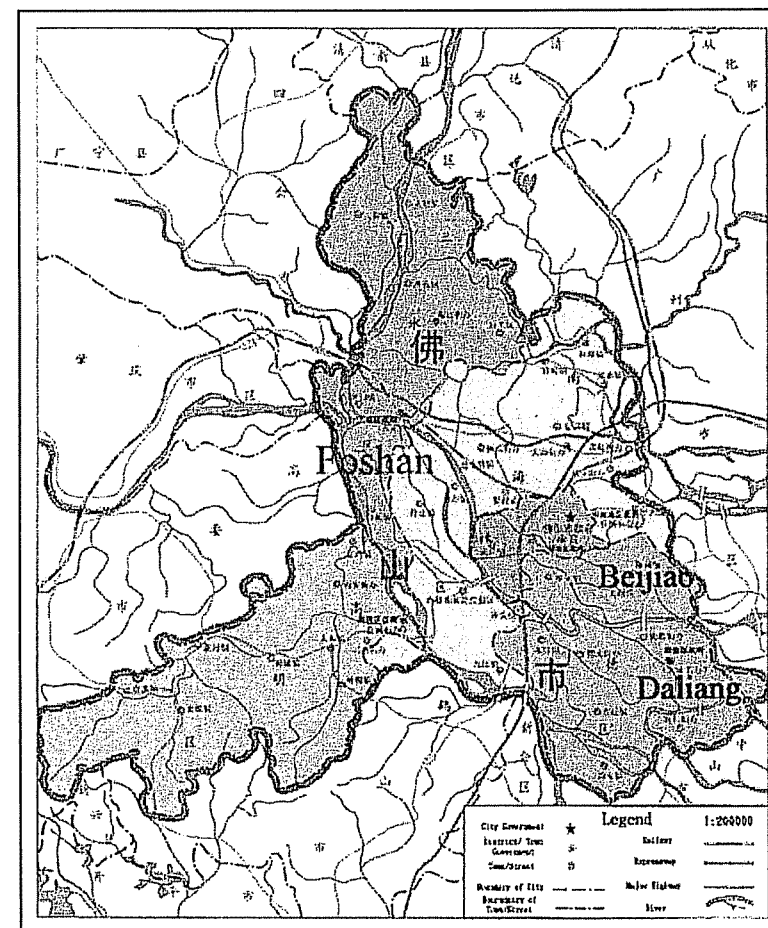
從最初 5,000 元人民幣的投資開始，何享健於 1968 年在北滘開始生產瓶蓋，隨後成功將「美的」發展成中國優秀的家電生產商。2002 年，美的的銷售收入達 150 億元人民幣，而美的成功的奇蹟可追溯到 1980 年代。毋庸置疑，1980 年代不僅是中國經濟及社會發展的重要時期，也是美的發展的突破階段，因為美的就是在這個時期開始電風扇的生產。這個成功嘗試正正標誌著美的這個家電巨人在國內及海外市場的冒起（圖 A1）。

在往後的 20 年裏，美的積極從事一系列的家電生產，由電風扇、空調、微波爐、洗碗機、電飯煲、飲水機、煤氣灶、吸油煙機、電暖器、吸塵機到電子遙控器。目前，美的三個位於北滘、大良和安徽蕪湖的生產基地共雇用兩萬名員工。

在眾多產品中，美的空調尤其出名。國務院發展研究中心和信息產業部最新發表的調查發現，美的空調在國內排行第二，佔整個市場的 13%，只比首名生產商低 1%。2002 年，美的商用空調的銷售收入達六億元人民幣，是 2001 年的兩倍。

「採用最新科技，為顧客提供高素質的產品」，一直是美的的使命。事實上，美的十分重視品質和創新。美的內部詳盡仔細的品質控制令美的產品享有高素質的美譽。美的的所有產品皆獲得 ISO9001 國際品質證書，而美的的微波爐和吸油煙機於 2002 年雙雙被確認為國家免檢產品。另一方面，美的非常著重研發，研發投入佔銷售收入的 3%。美的還擁有一支超過 99 名員工的研發隊伍、一個國家級的科技發展中心，以及最新的研發設備，如三維製模科技和衡溫實驗室。這些投入都有助美的開發、設計及生產新產品。此外，東芝、三洋、樂聲、

圖 A1：美的家電於佛山順德的生產基地位置



資料來源：佛山市政府網，<http://www.foshan.gov.cn>。

意大利 Merloni 和德州儀器均是美的的合作伙伴，有助美的掌握最新技術。毋庸置疑，品質及創新都是美的的成功要素。

雖然原廠設備加工一直以來都是美的的主要手段，尤其在美的發展初期更是如此，但美的目前正積極向高增值生產邁

進。美的期望在 2005 年前能夠提升銷售額至 300 億元人民幣，而出口則提升至五億美元。美的的最終目標是向海外推廣美的，使美的成為世界知名品牌。

資料來源

廣東美的集團股份有限公司。http://www.midea.com.cn。瀏覽日期：2003 年 10 月 3 日。

“Top 10 Chinese Air Conditioner Manufacturers Available.” 2003. *SinoCast China Business Daily News*, 13 August. http://gateway.proquest.com/openurl?ctx_ver=z39.88-2003&res_id=xri:pqd&rft_val_fmt=ori:fnt:kev:mtx:journal&genre=article&rft_id=xri:pqd:did=000000383887571&svc_dat=xri:pqil:fnt=text&req_dat=xri:pqil:pq_clntid=24689. Accessed on 3 October 2003.

“Midea to Expand Production Capacities of Business Air Conditioners.” 2003. *SinoCast China Business Daily News*, 20 January. http://gateway.proquest.com/openurl?ctx_ver=z39.88-2003&res_id=xri:pqd&rft_val_fmt=ori:fnt:kev:mtx:journal&genre=article&rft_id=xri:pqd:did=000000283269101&svc_dat=xri:pqil:fnt=text&req_dat=xri:pqil:pq_clntid=24689. Accessed on 3 October 2003.

Global Sources. http://www.globalsources.com. Accessed on 14 October 2003.

個案二

古鎮：中國燈飾之都

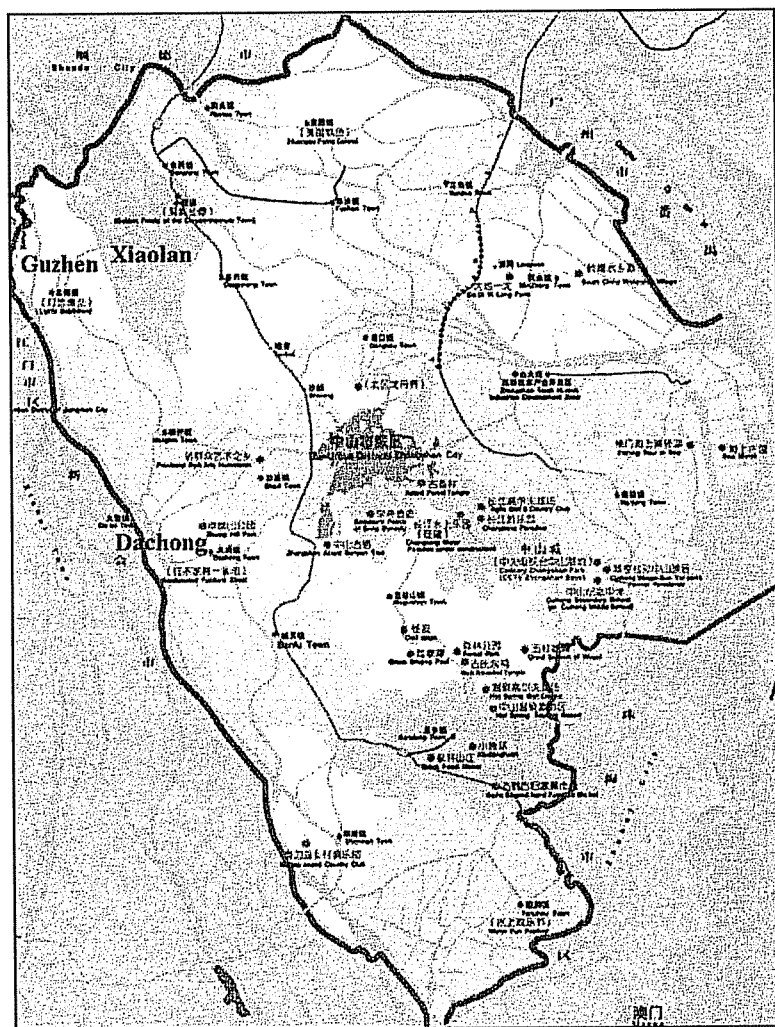
長達七里的燈飾街和全新的燈飾展覽中心令古鎮一點也不平凡（圖 A2）。古鎮位於中山市的西北邊緣（圖 A3），是中國最大的燈飾生產基地，也是世界四大燈飾市場之一，並獲中國輕工業聯合會和中國照明電器協會授予「中國燈飾之都」的美譽。2001 年，古鎮的燈飾佔全國市場的 60%，而出口則達 2.5 億美元。同年，古鎮燈飾總產值達 50 億元人民幣，佔全鎮工業總產值的 88%，足見燈飾生產已成為古鎮的支柱產業。

古鎮燈飾業的發展可追溯至 1970 年代末期。當時，由鄉鎮企業生產的檯燈和緊急照明燈均運銷到中國西部。直至

圖 A2：古鎮被譽為「中國燈飾之都」



圖 A3：古鎮、小欖和大涌位於中山市的邊緣

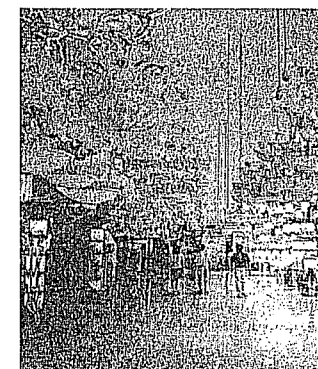
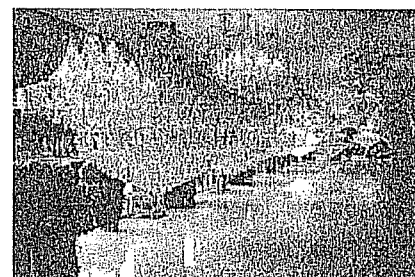
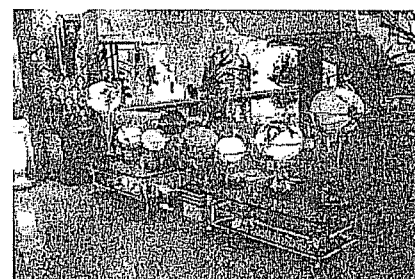


資料來源：中山旅遊網，<http://www.zhongshantour.com.cn/html/inter/aboutzs/map.htm>。

1980 年代中期至 1990 年初期，古鎮的燈飾業得到地方政府在資金、土地和政策上的支持，經歷第一浪的發展。首次中國（古鎮）國際燈飾博覽會在 1999 年舉行，並取得空前的成功。此後數年，古鎮的燈飾業進入史無前例的發展階段。從事燈飾生產的企業由 1999 年的 975 家上升至 2001 年的 1,432 家，共四萬名從業員。在 1999 至 2001 年期間，總出口由 0.4 億美元躍升六倍至 2.5 億美元。

古鎮的燈飾產品多元化，由水晶燈、檯燈、壁燈、天花燈、宮庭燈、吊燈、庭院燈到射燈，應有盡有（圖 A4）。古鎮的燈飾不只暢銷國內，在美國、中東、南非和歐洲等海外市場也非常受歡迎。古鎮的燈飾均獲得 ISO9002 及由中國、美國、歐盟和加拿大發出的品質認證，故產品擁有高素質保證，在國內外具有競爭力。目前，古鎮的燈飾業缺乏具創意的人才

圖 A4：檯燈、水晶燈和吊燈均是古鎮主要的燈飾產品



和創新的設計，故古鎮燈飾業的進一步發展有賴大量具創新意念的專業人才，以及更多新產品的設計。

資料來源

古鎮鎮人民政府。http://www.zsguzhen.gov.cn。瀏覽日期：2003 年 10 月 8 日。

「技術趕上國際款式創意不足」。2002。《明報》，10 月 21 日，版 B14。

香港貿易發展局。2002。「中國燈具燈飾市場狀況」。http://www.tdctrade.com/sme/chinese/chinamkt/chinalit.htm。瀏覽日期：2003 年 10 月 8 日。

「缺設計人才，辦展覽吸資訊」。2003。《經濟日報》，2 月 18 日，版 A20。

「銷量佔全國一半古鎮鎮堪稱燈都」。2002。《明報》，10 月 21 日，版 B14。

廣東國際燈飾城。http://www.lightcity.com.cn。瀏覽日期：2003 年 10 月 8 日。

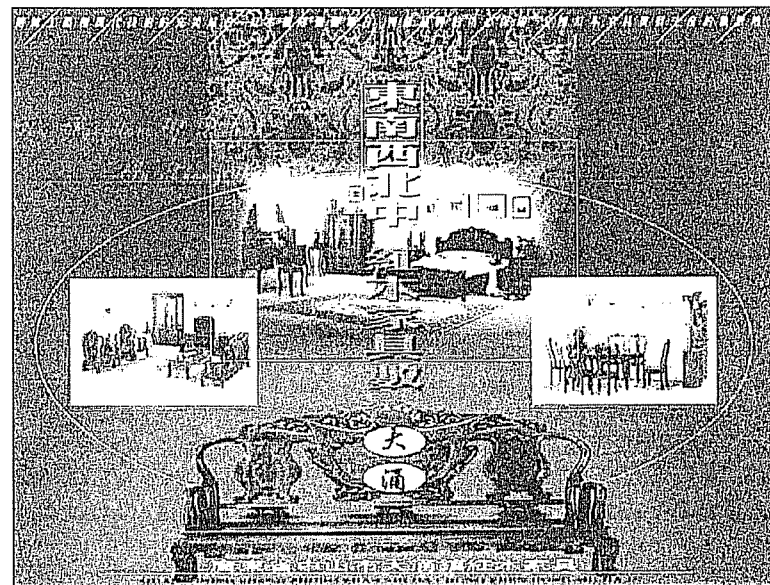
個案三

大涌：紅木傢具生產專業鎮

位於中山市西南邊緣的大涌，專門生產紅木傢具（圖 A3），其產量在 2002 年佔全國的 60%，並在 2003 年 4 月獲中國傢具協會授予「紅木傢具生產專業鎮」的美譽（圖 A5），令大涌聞名國內及海外。大涌的廣式紅木傢具在國內非常出名，甚至可媲美紅木傢具的發源地——浙江省及江蘇省。2002 年，大涌紅木傢具的總出口達 430 萬美元，足見大涌的紅木傢具在海外十分受歡迎，尤其暢銷美國、日本、加拿大和俄羅斯。

大涌的紅木傢具生產可追溯至 1970 年代末期。當時，數

圖 A5：大涌獲「紅木傢具生產專業鎮」的美譽



資料來源：歡迎來到大涌鎮，http://www.zs-page.com/dachong/。

名木匠開設了一個工場，專門生產拉床。大涌紅木傢具業的早期發展，主要來自浙江的經驗木匠帶動。經過 20 年的發展，最初的家庭式工場演變成大涌其中一個支柱產業。目前，在大涌從事紅木傢具生產的企業共 496 家，並有百餘家紅木傢具專門店矗立於岐涌路和興涌路兩旁。2001 年，大涌的紅木傢具產值達 5.98 億元人民幣，佔全鎮工業總產值的四分之一。

爲了鞏固大涌在紅木傢具業的領導地位，當地的生產商不斷提升產品素質，以及改善生產技術。2001 年，一所技術發展中心成立，專責開發及應用科技於紅木傢具的生產。例如，該中心與西安交通大學共同投資 38 萬元人民幣，合作研製水溶性顏料。該種顏料不但能減低生產成本，而且可以令生產出來的紅木傢具更環保。另外，該中心與中國科學院廣州能源研究所共同研製的電腦化烘乾系統，可以使紅木傢具更加耐用。此外，在大涌生產的紅木傢具必須通過行業協會的品質檢證，只有符合由鎮政府所訂的品質標準的紅木傢具，才會獲得合格認證。若要促進大涌紅木傢具業的發展，大涌必須要彌補目前的不足，加強設計註冊和形象推廣，以及積極開發自身品牌。

資料來源

中山年鑒編輯部編。2002。《中山年鑒 2002》。廣州：廣東人民出版社。

中山經貿網。http://www.zset.gov.cn。瀏覽日期：2003 年 10 月 21 日。

「我國傢具業欲發揮群體優勢，傢具生產專業鎮誕生」。2003。新華網，4 月 17 日。http://news.xinhuanet.com/newscenter/2003-04/17/content_837013.htm。瀏覽日期：2003 年 10 月 17 日。

洪勝。2001。「大涌：舞動中國紅木傢具發展的龍頭」，《傢具與室內裝飾》，第 6 期。

「第十屆全國傢具展覽會於明日開幕」。2003。新華網，4 月 15 日。http://news.xinhuanet.com/expo/2003-04/15/content_832097.htm。瀏覽日期：2003 年 10 月 20 日。

歡迎來到大涌鎮。http://www.zs-page.com/dachong/。瀏覽日期：2003 年 10 月 23 日。

個案四

小欖：騰飛中的生產專業鎮

60 年一屆的菊花會，以及本地居民對菊花的熱愛，使位於中山市西北邊緣的小欖獲得「菊城」的美譽（圖 A3）。然而，小欖不只花藝出名，其鎖具、五金和電子音響產品也非常馳名，並成為小欖經濟的支柱。

小欖被譽為「南方鎖城」，當地生產的鎖具佔全國市場的 23%，而知名的華帝煤氣灶、固力鎖具和聖雅倫指甲刀均在小欖設有生產線。此外，當地超過 30% 的工業企業都是從事鎖具和五金的生產。2002 年，這些企業的生產佔全鎮工業總產值的 50%，並雇用了超過三萬名員工。小欖在鎖具和五金業的成功，為這個小鎮贏得史無前例的榮譽。2002 年，小欖獲中國五金製品協會認定為「中國五金製品產業基地」。

近年，電子音響業也在小欖急速發展，小欖更成為中國首個電子音響產業基地。在過去兩年，共有過百家企業在小欖從事電子音響生意。無論是本地企業，還是外資企業，均在小欖集聚。它們都專門生產家庭式立體音響、DVD、雷射頭、高科技數碼音響設備、揚聲器、電路板和鋁製控制板。此外，小欖更成為許多外國品牌如 ADS 和波士頓的生產基地，而飛利浦、東芝、JBL、安橋和尊寶則在當地進行原廠設備加工。2002 年，小欖的電子音響生產達 46 億元人民幣，佔全鎮工業總產值差不多三分之一。小欖期望在 2010 年前，不但能增加銷售收入至 300 億元人民幣，也能擴大出口外匯收入至 10 億美元。

為了提升產品素質，以及改善生產技術，上述兩個行業均積極從事研發。例如，一所科技發展中心於 2003 年 2 月成立，專門研發鎖具和五金製品的生產技術。另外，透過設立博士後工作站，以及與大學合作，小欖五金業的技術得以提升。在 2001 年，一所由美國電子音響企業 — 愛浪 — 投資的科技

發展中心也在小欖工業區成立，目標是提升當地電子音響業的技術（圖 A6）。為了擴大其五金製品和電子音響產品的銷量，小欖應盡量尋求與香港企業合作，大力加強產品推廣及銷售。

圖 A6：小欖工業區位於小欖鎮的南端



資料來源：小欖政府信息網，<http://www.xiaolan.cn>。

資料來源

- 「小欖：中國電子音響基地」。2003。《文匯報》，9月8日，版B09。
- 「小欖：五金之王，當之無愧」。2003。小欖五金網，9月8日。<http://www.chinesehardware.com>。瀏覽日期：2003年10月13日。
- 「小欖請博士進鎮研究」。2003。《大公報》，2月25日，版A16。
- 中山經貿網。<http://www.zset.gov.cn>。瀏覽日期：2003年10月24日。
- 香港貿易發展局。<http://www.tdctrade.com>。瀏覽日期：2003年9月8日。
- 「南粵明珠——小欖鎮——中山市小欖鎮投資環境推介營造良好的投資環境吸引更多企業共同發展：訪中山市小欖鎮委書記黃標泉」。2002。《大公報》，10月10日，版A13。
- “Guangdong Xiaolan Sets Up World Acoustics Base.” 2002. *Asiainfo Daily China News*, 8 August. <http://proquest.umi.com>. Accessed on 10 October 2003.
- “Hi-fi Town Tunes in to 4.6b.” 2003. *Shenzhen Daily*, 5 September. <http://www.sznews.com/szdaily/20030905/ca522565.htm>. Accessed on 24 October 2003.
- “Top Ten Sights in Zhongshan: Golden Petals of the Chrysanthemum City.” 2003. *News Guangdong*, 3 June. <http://www.newsgd.com/travel/toursites/200306030048.htm>. Accessed on 24 October 2003.

個案五

珠海大學園區

與北京及上海相比，廣東省面對嚴重的人才短缺問題，故近年積極在多個城市如廣州、東莞、深圳和珠海興建大學城。珠海大學園區是珠三角西部唯一的大學園區，為當地的電子及通訊業、電腦軟件業、生物醫藥業和機械與設備業培育人才。

自從珠海於1979年建市以來，珠海政府一直都在建立大學的事情上不遺餘力。早在1992年，珠海已經倡議興建珠海大學，但計劃並未獲得批准。然而，珠海政府建大學的熱情沒有就此而退卻，相反有增無減。由於珠海沒有大學，所以戴爾電腦放棄在珠海建立生產基地，而手機商摩托羅拉也另選地方設立研發總部。這使珠海政府深信，沒有大學絕對會削弱珠海的競爭力。

經過珠海政府20多年的努力，中山大學珠海校區終於在1999年成立，成為珠海首所大學。珠海政府與大學達成協議，由地方政府向大學提供免費土地，而大學自行負責經費。此外，珠海政府更分四年給予大學共一億元人民幣的資助，並向各教職員提供每月800元人民幣的經濟特區津貼。

珠海政府提供的優惠政策吸引了全國許多知名的大學，如暨南大學、北京理工大學、北京師範大學、清華大學、北京大學和中央音樂學院，隨中山大學在珠海建立校區或產學研基地（表A1）。珠海大學園區計劃容納17所大學及18萬學生，而目前園內共有11所大學，為3.8萬名本科生和研究生提供高等教育。

人才供應增加不但提升珠海的競爭力，也使珠海在海外投資者眼中更具吸引力。此外，珠海大學園區作為促進大學或研究機構與私營企業合作的平台，能增強產業的實力，以及提升產業的技術。例如，大學園區內的遵義醫學院和瀋陽藥科大學，以及位於三灶科技工業園的珠海聯邦製藥股份有限公司和

表 A1：珠海大學園區內的大學和產學研基地

珠海校區

- | | |
|-------------|-----------|
| 1 中山大學 | 7 中國人民大學 |
| 2 暨南大學 | 8 吉林大學 |
| 3 北京師範大學 | 9 中央戲劇學院 |
| 4 北京理工大學 | 10 中央音樂學院 |
| 5 遵義醫學院 | 11 中國醫科大學 |
| 6 廣東省科技幹部學院 | |

產學研基地

- 12 瀋陽藥科大學
- 13 北京化工大學
- 14 中山大學附屬第五醫院
- 15 北大教育科學園
- 16 清華科技園
- 17 哈爾濱工業大學新經濟資源開發港
- 18 遵義醫學院第五附屬醫院

資料來源：珠海市大學園區工作委員會（2003）；
 珠海市大學園區，<http://www.zhuhai-ud.gov.cn/daxue>。

珠海科恩生物工程有限公司，能大大加強珠海的支柱產業——生物醫藥業——的實力。還有，珠海的國內生產總值預計會急速增長。由此可見，大學園區確為珠海的經濟帶來巨大的裨益。

資料來源

中國珠海。<http://www.zhuhai.gov.cn>。瀏覽日期：2003 年 10 月 7 日。

「珠江三角洲城市紀行之珠海篇」。2002。大洋網，12 月 31 日。
http://dailynews.dayoo.com/content/2002-12/31/content_902619.htm。瀏覽日期：2003 年 10 月 31 日。

珠海市大學園區工作委員會編。2003。《珠海市大學園區》。珠海：珠海市大學園區工作委員會。

珠海年鑒編纂委員會編。2000。《珠海年鑒 2000》。廣州：珠海出版社。

珠海年鑒編纂委員會編。2001。《珠海年鑒 2001》。廣州：珠海出版社。

「“珠海窪地”聚名校，在校學生人數全省第二」。2002。南方網，10 月 8 日。<http://www.southcn.com/news/gdnews/hotspot/ysjjkny/tqp/tqrd/200210081063.htm>。瀏覽日期：2003 年 10 月 31 日。

香港與珠三角西部

從跨界角度看協作發展

摘要

在 2003 年，香港特別行政區政府採取新策略，加強與珠三角的合作和發展。在大珠三角的框架下，西翼將成為新的發展焦點，代表一個新的發展路向。本文分析珠三角西部的發展潛力、制約因素及發展策略，並探討珠三角西部的發展對香港的意義。

「廣東四小虎」中的三小虎——南海、順德及中山，都位於珠三角西部。珠三角西部已成為中國一個重要的製造業中心，當中許多產品在國內及國際市場享有盛名。然而，珠三角西部的研發能力薄弱，達到國際水平的生產者服務及專業服務不足，與香港的陸路聯繫亦不便捷。這些障礙都限制了珠三角西部的發展，以及與國際社會的融合。興建連接香港及珠三角西部的大橋將會帶來巨大的轉變。珠三角西部低廉的工資及豐富的土地資源將吸引大量工業到當地發展，促進經濟增長。香港能夠為這些工業提供卓越的生產者服務及專業服務，協助它們提升競爭力，從而加快西部在生產上與國際市場的融合。

隨著市場及政府角色的轉變，不同層次、不同方面的競爭也變得更劇烈。跟不同的城市合作，在某些領域互惠互利，將成為香港的一個新挑戰。本研究建立了一個包括社會各個利益集團的跨界發展概念框架，亦為減低壁壘以協助香港的商界北進珠三角城市，提出了具體建議。香港的商界應在提升珠三角西部的商業管理、營運和服務至國際水平上，扮演領導角色。香港的半公營機構應協助加強香港內部及珠三角各界的交流和聯絡，並建立共識和互信。

Hong Kong and the Western Pearl River Delta

Cooperative Development from a Cross-boundary Perspective

Yeung Yue-man

Shen Jianfa

Zhang Li

Abstract

In 2003, the HKSAR government adopted a new strategy of strengthening cooperation and development with the Pearl River Delta (PRD). In the context of the Greater PRD, the focus on the western wing represents a new direction of development. This study analyses the development potential, constraints, and strategies of the western PRD (WPRD) and their implications for Hong Kong.

Three of the “four little tigers” of Guangdong are located within the WPRD, namely Nanhai, Shunde, and Zhongshan. The WPRD has become an important manufacturing centre in China, famous for a wide range of goods for domestic and international markets. However, more rapid development in the WPRD has been constrained by the region’s weak capabilities in R&D, producer and professional services that often do not meet international standards, and poor road links to Hong Kong, resulting in its at best partial integration with the international community. The construction of a new bridge linking Hong Kong with the WPRD will make a tremendous difference in pursuing the goal of cooperation and development. The lower wages and plentiful land resources in the WPRD will make the region an attractive area for industrial and economic development. Hong Kong can contribute to sharpening the

competitive edge of the region’s industries by offering more sophisticated producer and professional services, and by helping to integrate production in the region with international markets.

Given the changing roles of the market and government, fierce competition exists at every level and in every field. How Hong Kong can cooperate with various cities for mutual benefit in some fields will prove to be a new challenge. A conceptual framework of cross-boundary development is developed, taking into account the different stakeholders. Recommendations are made to the HKSAR government to minimize barriers and to help Hong Kong’s business sector operate in the cities of the PRD. The business sector in Hong Kong should play a leading role in upgrading the business management, operations, and services in the WPRD to international standards. Semi-public organizations in Hong Kong should in part be seen as a brain trust to enhance interactions and liaisons between the various stakeholders within Hong Kong and across the PRD.