

「十一五」下泛珠三角與 香港研究系列

II. 廣東與香港

楊汝萬 沈建法 紀緯紋

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

「十一五」下泛珠三角與香港研究系列

II. 廣東與香港

楊汝萬

沈建法

紀緯紋

香港中文大學
香港亞太研究所

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。

紀緯紋為香港中文大學香港亞太研究所研究助理。

© 楊汝萬、沈建法、紀緯紋 2007

ISBN 978-962-441-190-4

版權所有 不准翻印

「十一五」下泛珠三角與香港研究系列

II. 廣東與香港

持續演變的粵港關係

廣東與香港的關係源遠流長，政治、歷史、經濟、社會和文化各方面的關係千絲萬縷，為粵港關係構成了複雜而緊密的網絡。也許1841年香港的割讓、1949年新中國的成立、1950年代初聯合國對中國的禁運等一系列大事，曾使粵港關係有所起伏，但兩地之間的連繫從沒割斷；反之，香港的特殊地理區位和與國家持續不斷的關係，卻曾為中國的發展和對外關係發揮了獨特的作用。及至1978年國家改革開放，廣東成為經濟改革的排頭兵，它多年來善用香港的資金和網絡，促進自身的經濟發展；加上1997年香港回歸後最新一輪粵港互動下，粵港關係更踏上了新台階。經過近30年的急速發展，粵港的關係更加緊密，無論是從合作範疇的廣度還是合作層次的深度看，均是前所未有的成功。當中港粵「前店後廠」的發展模式更為世人所稱道，是推動粵港兩地經濟發展、城市建設的主要動力之一。

然而，粵港關係雖然達到前所未有的高度，但面前的挑戰也日益增多加劇。全球化、區域化浪潮對各地經濟活動、經濟和行政結構、城市空間所產生的影響、對每個參與競爭的經濟體系的新要求等變化，成為影響粵港未來發展的外在因素。香港作為世界金融和商貿中心之一，以及廣東尤其是珠三角地區作為「世界工廠」，自然難免被世界生產、貿易、消費等經濟潮流所影響，但粵港兩地也同時發揮影響世界之作用（如在珠三角生產的某類貨品的出口量減少，能衝擊世界上該個產業的

經銷，造成連鎖影響）。在區域經濟上，粵港兩地不單面對東南亞新興經濟體的挑戰，更要接受國內長三角、環渤海等經濟區域競爭的事實，需要作出及時和適當的回應。世界如何改變粵港關係、粵港如何調整功能與角色去回應世界，絕對是值得探討的問題。

內在因素方面，經過超過四分之一世紀的發展，不論是香港還是廣東在經濟和社會的水平和結構已產生了非常重大的變化，並將跨越一個更大改變的階段。簡單來說，香港本土內工業活動早已式微，轉變為服務產業主導香港經濟，並力圖向後工業時代的知識型經濟發展。而九七回歸，「一國兩制」的落實，不單在人心上，在行政結構和政治管理上亦影響著粵港關係，以及兩地之間經濟、社會、民生等各方面的互動發展。至於廣東，高速的發展使其經濟走出純以勞動密集為主的初級工業化階段，轉向以重工業、高新科技為主導的高度工業化階段及服務產業 (Liang, You and Kee, forthcoming)；廣東的整體經濟表現連年大幅提升，並已在2003年超越香港。¹此外，受到上述內外因素的推動，泛珠三角經濟區域得以促成，不單香港的商機有所增加，廣東亦可加強向外投資的力度和大力擴張對外經濟的規模。在此新格局之下，「前店後廠」的關係可否維持受到考驗；為此，有言論倡議以「新前店後廠」關係來取代舊有模式、甚或揚言粵港已經步入「新前店後廠」年代 (朱文暉、張玉斌, 2004；《深圳特區報》，2005)。粵港關係如何推進、香港如何保持其獨特性和對廣東發揮其特殊作用已成為兩地重要課題。

進入二十一世紀，中國的首個五年計劃——第十個五年計劃（「十五」）經已圓滿結束，進入另外一個關鍵的五年——「十一五」時期。關乎粵港發展的內外因素的變化將更多更快，廣東計劃更大幅度的革新、飛躍；香港則在邊緣化的陰影下積極保持金融中心的角色和多項「中心功能」。粵港雙方仍在摸索、調整與對方的關係和自身的發展戰略。世界上不乏跨界區域發展的案例，除了歐盟、東盟等超越國家的合作外，次國家級 (sub-national) 的區域合作有美國與墨西哥邊境各州的

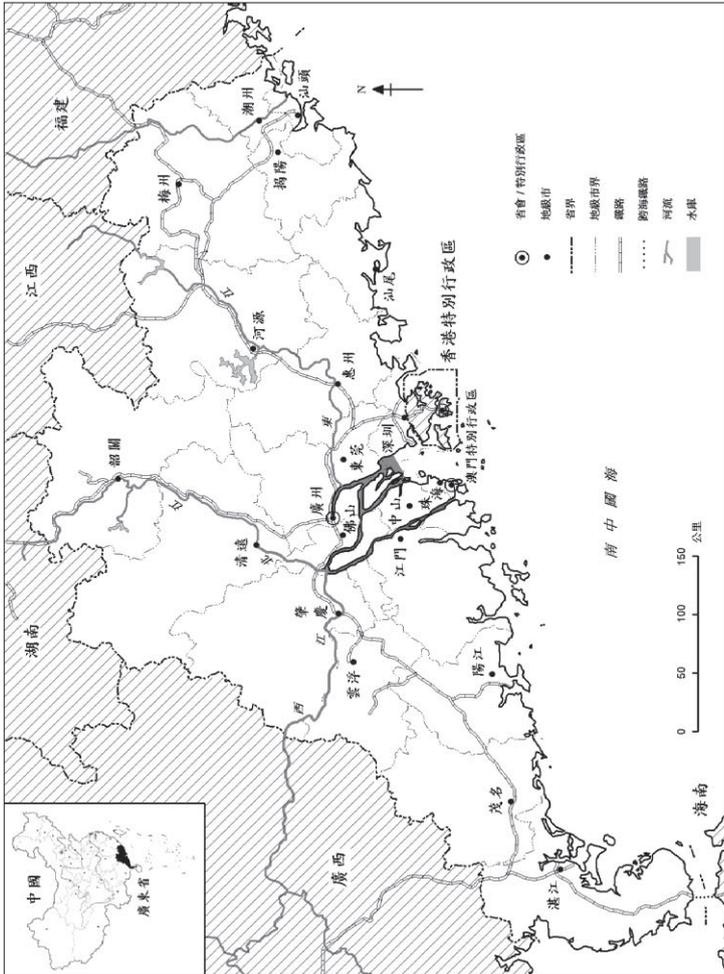
區域發展；歐洲荷蘭的蘭斯塔德區域（Randstad）的形成，及它與荷蘭其餘地方及歐洲地區的往來關係；東南亞新加坡-馬來西亞-印尼經濟增長三角（SIJORI Growth Triangle）等。粵港的發展大可借鏡這些地區發展經驗和當中的實施理論、概念框架之長，按自身實情加以調節運用。

因此，在新的全球、區域和內部發展形勢下，如何理順、經營新的粵港關係，推動粵港的共同發展走上新台階，將是本文嘗試解答的問題。當中可分兩部分進行研究。首先是在經濟活動上。廣東從過去承接自香港移來的輕工業/製造業，向目前以自身優勢為起點的重工業、石化、高新科技工業推進，廣東是否仍需要香港的參與，以及香港能如何參與這些非香港傳統工業的發展，是首個有待解答的問題。兩地企業的參與固然重要，而政府的角色和積極的政策將有助兩地不同產業的交流 and 互動發展。另一部分是關注香港和廣東在空間區位上的演變和結合。兩地對城市應有功能的定位、會產生怎樣的互補和競爭，將大大影響粵港關係的發展。總結上述兩個研究部分，可望反映出廣東和香港在大珠三角發展上角色的改變，並預期兩地在泛珠三角合作中能擔當甚麼角色，應作怎樣的規劃。

廣東經濟和社會發展現況

廣東作為全國經濟和社會發展的排頭兵將近30年，其經濟實力和社會發展水平居於領先地位，在全國佔有重要的份額，如廣東的財稅總收入佔全國的七分之一、累計實際利用外資佔全國的四分之一等，與其不成比例的土地面積（不足全國的2%；圖一）和生產力比較，廣東對中國近代發展的貢獻是難以替代的。多年來，蓬勃的工業生產活動為廣東的總體經濟實力作出了重大貢獻。當中地區生產總值（GDP）的變化是最明顯的指標——從1978年改革開放時的185.85億元人民幣，²大幅增加至2005年的22,366.54億元（廣東省統計局，2006:91），1979至2005年的每年平均增幅達到13.7%（表一）。在2000年

圖一：廣東省與香港特別行政區的位置



即「九五」計劃之末，廣東成為全國首個GDP超越一萬億元的省分；而在2005年即「十五」計劃終結之年，廣東再次成為全國首個GDP突破二萬億元的省分。蓬勃的工業生產活動有力地牽引廣東工業成長，不斷步向新階段。全省工業總產值在2005年達到了41,661.74億元，1979至2005年的每年平均增幅逾20%；2001至2005年的每年平均增幅更達到21.1%。全省的工業發展逐步形成了九大工業產業，該九大工業產業在全省的工業增加值上佔有主導性的比重，對廣東經濟有重大貢獻。

縱使「十五」期內的五年，廣東GDP的每年平均增幅仍能保持在13.2%的高水平，並較預期的9%高出4.2%（廣東省統計局，2006:16），但增長模式落伍，及所付出的代價依然困擾著廣東。高投入、高消耗、高排放、低效率（三高一低）仍普遍見於廣東的生產活動（廣東省統計局，2006:20）。不斷增加的生產成本卻換來持續下降的投資效益，對廠家和投資者來說並非有利的營商條件；各種能源和生產資源的持續高投入，不單令資源已嚴重短缺的廣東百上加斤，更無助省政府達成減少每單位能源消耗和改善環境的目標。省內縱有城市得到綠色城市美譽，但工廠、汽車所產生的廢料、污水、煙霧依舊是不少城市的積患。這對廣東的經濟發展、生態環境和人民的生活，將帶來極大和深遠的負面影響。如何在降低資源投入和減少消耗下，保持甚至提高生產效益和生產總值，將成為廣東在「十一五」時期工業發展的關鍵。

在廣東龐大的工業生產活動中，有很大比重是屬於外來資金和出口生產活動，這可以從進出口數字和外商直接投資數字得到引證。2005年，廣東的進出口總額達到4,280億美元（表一），當中出口額便高達2,381.7億美元（廣東省統計局，2006:63）。外商直接投資亦從2004年較低的數額中復甦，上升至2005年的123.6億美元，五年累計總額達643.5億美元（黃華華，2006）。折算後，³ 2005年，廣東省的外貿依存度和外資依存度分別為156.75%和4.53%，兩項數據均較全國（分別為63.86%和2.70%）為高。⁴ 當中，香港是最大的外來資金

表一：廣東省主要年分重要統計指標

	1978	1990	2000	2005	年均增長	
					1979-2005	2001-2005
年底常住人口(百萬人)	50.64	63.47	86.50	91.94	2.2%	1.2%
GDP(當年價,十億)	18.59	155.90	1074.13	2236.65	13.7%	13.2%
人均GDP(元)	370	2484	12736	24438	11.2%	11.4%
工業總產值(十億)	20.66	190.23	1690.45	4166.17	20.9%	21.1%
海關進出口總額(十億美元)	—	41.90	170.11	428.00	—	20.3%
其中：出口額(十億美元)	—	22.22	91.92	238.17	—	21.0%
外商直接投資(十億美元)	—	1.46	12.24	12.36	—	—
社會消費品零售額(十億)	7.99	66.74	437.98	788.26	18.5%	12.5%
城鄉居民儲蓄存款餘額(十億)	1.76	75.22	866.73	1905.14	29.5%	17.1%
地方財政一般預算收入(十億)	4.18	13.10	91.06	180.72	—	—
全社會固定資產投資(十億)	2.72	38.15	323.37	716.41	22.9%	17.2%

資源來源：廣東省統計局(2006:58-65)。

來源，雖然近年來在比例上有所下降（2005年為47.10%），但1979至2005年的累計投資額還是相當巨大，佔廣東外來投資的64.74%（廣東省統計局，2006:514）。香港在外來資本貢獻上、生產鏈演變上、外資空間分布上都深深影響著廣東的經濟和城市發展，並已成為不少中國學者的研究案例（Chen, 1994, 2001; Sung et al., 1995; Chen and Lee, 1998; Shen et al., 2000; Shen, 2002; Shen, Feng and Wong, 2006）。

在同期，廣東常住人口平均增幅只有2.2%，GDP的高增長為廣東的人均GDP帶來了快速的抬升，從1978年平均每人只有370元的生產值，大幅上揚至2005年的24,438元，在未扣除通脹下增幅超過65倍（表一）。伴隨著人均GDP的上升，是城鎮及農村居民收入的增加，在「十五」期內平均每年分別增加8.6%和5.1%（廣東省統計局，2006:65）。但城鄉居民的收入差距亦同時擴大，城鄉居民人均收入比例由2000年的2.67：1擴闊至2005年的3.15：1（廣東省統計局，2006:21），貧富懸殊成為省政府需要重點解決的問題，否則必會影響社會的和諧和穩定。

雖然城鄉居民收入和消費的差距日見明顯，但總體居民經濟能力的增強仍然在消費和儲蓄兩方面的增長上有所表現。2005年，全省的社會消費品零售額達到7,882.6億元，過去五年平均每年消費增加12.5%；居民的儲蓄能力更強勁，2005年的城鄉居民儲蓄存款餘額為19,051.4億元，是五年前的1.2倍之多。熾熱的經濟活動同樣為政府帶來可觀的收入，2005年的地方財政一般預算收入為1,807.2億元；而有利促進社會和經濟發展的全社會固定資產投資則高達7,164.1億元（表一）。

與城鄉居民收入差距擴大問題類近，外省民工在粵的薪金水平多年持續偏低亦值得關注。縱使省政府已數次提高民工的最低薪金水平，但近兩年春節過後珠三角工廠勞工短缺情況卻日漸嚴重。雖有指這是珠三角產業結構調整所引致的問題，但這些基層勞動力的薪金水平和福利不及長三角地區亦是不爭的事實；而且薪金上升幅度亦趕不上當地物價上升幅度，民工實

質收入反而減少了。這情況既不利珠三角地區內民工和當地人民共處，影響社會和諧發展，亦減弱了珠三角地區對外省勞動力的吸引，影響正常生產活動。

縱然面對勞動力不足的挑戰，廣東的工業、商業和服務業依然強勢發展，並促成了廣東三次產業結構的較大幅度調整。在「九五」期末，三次產業比例為9.18：46.54：44.27；經過五年九大工業產業和高新技術產業的大力開發，第二產業的比重進一步加強，形成2005年的三次產業結構為6.24：50.70：43.06（表二）。但數據反映出第三產業的比例下降，研究分析指出第三產業雖然得到優化，但發展變得緩慢；當中的金融業亦面對經濟總額大、但增加值小，並較上海和「九五」時期為差的問題（廣東省統計局，2006:20），資金的營運效率和效益成為關注焦點。但廣東整體趨勢還是加快產業結構向集群化、特色化方向發展（黃華華，2006），不單加強了部分產業、行業的發展勢頭，其影響亦牽動不少鄉鎮和城市的發展方向和建設。

省內不少城市在工業化發展上均採取集群化、專業化的路向，按著本身的背景、基礎和優勢，選擇特定產業作重點培養和協調業界發展。當中難免有部分產業重複見於不同城市，形成一定程度的惡性競爭，但總體來說，每個城市仍能創造出自身品牌，成功形成主要產業集聚，如深圳及東莞的電子和電腦零部件業、廣州的汽車業、順德的家電業，和中山的燈飾業等（Enright et al., 2003:46）。產業集群化、專業化並不止於城

表二：主要年分廣東三次產業結構（%）

	第一產業	第二產業	第三產業
1978	29.76	46.61	23.63
1990	24.67	39.50	35.83
2000	9.18	46.54	44.27
2005	6.24	50.70	43.06

資料來源：廣東省統計局（2006:91）。

市層面，更深入到鄉鎮的領域。當中知名的「一鎮一品」發展模式便可見於中山和佛山，如古鎮的燈飾工業、大涌鎮的木製傢具業、黃圃鎮的食品業、陳村鎮的花卉和園藝業等（Yeung, Shen and Zhang, 2005:31, 39, 44），不少專業鎮有如雨後春筍般出現。

這些城鎮的工業化進程和重點產業的成功開拓發展，大大提升了當地的經濟水平和城市建設。不少鄉鎮或縣的GDP可高於部分經濟發展較慢省區的一個地級市；而一個地級市（如東莞、佛山）的GDP亦抵得上不少西部省區。繁榮的經濟為城市建設帶來了充足的動力和財政上的支持。廣東全省在基本建設投資上屢創新高，近年的增幅更是驚人。單在2005年，全省的固定資產投資便高達7,164.11億元，當中基本建設投資額為3,660.98億元、房地產開發為1,591.90億元，分別佔51.10%和22.22%；而整個「十五」期間三項數字更分別達到25,727.31億元、10,651.23億元和6,268.85億元（廣東省統計局, 2006:168）。交通、能源和商品房的建設和供應，是這些固定資產投資裏最大的投資項目。「十五」期間的基本設施投資額佔了7,616.41億元（廣東省統計局, 2006:173）。在交通建設方面，全省新增了1,954公里高速公路（並接通省內全部21個地級市和陸路相連省區）、新增414公里鐵路、整治內河航道648公里；廣州新白雲機場在2004年投入使用；廣州港、深圳港等港口泊位及設施大幅增加（黃華華, 2006）。在能源方面，有「西電東送」輸電網絡重點工程提早竣工、核電站的建設和新站前期工作、LNG和石化項目的發展等（黃華華, 2006；楊汝萬、紀緯紋, 2006）。在房地產方面，商品房的銷售面積和銷售額亦創出近年新高，2005年的銷售面積達到5,038.91萬平方米，銷售額為2,238.66億元，其中住宅佔去1,886.39億元（廣東省統計局, 2006:187）。交通網絡的完善大幅提升了各項生產要素的流動，更充沛的能源供應則提高了對省內正常生產活動的保障；房地產的熾熱一方面反映了城市的開發、更新的速度，另一方面也在一定程度上顯示了部分人士的經濟能力和社會經濟活動結構的演變。

廣東城市的發展固然觸目，而縣域、農村的經濟同樣有突破性發展。過去數年，地方政府在財政收入和支援農村發展的支出上都有明顯的增加，農民一方面不用再繳交農業稅，另一方面農村的基礎設施也得到大幅改善。此外，農業結構得到進一步調整，產業化進程加快，同時形成不少農業龍頭企業（黃華華，2006）。此外，三農問題得到社會廣泛關注，官、商、學界均就如何改善農民收入、加速農村經濟和社會發展，進行了大量討論和實際工作。發展成績縱然突出，但並不等於根深柢固的三農問題得到完全解決。從地理空間分布觀察，廣受關注的縣域和農村經濟問題明顯集中於廣東的山區和東西兩翼位置。目前，山區和東西兩翼在經濟實力上與珠三角仍有較大差距，如山區和東西兩翼在2005年的GDP只佔全省兩成（表三），⁵與這些地區佔全省七成土地面積和五成人口的比例有明顯的差異。此外，山區和東西兩翼三次產業結構為20：43：37，第一產業仍然佔了很大的比重，與珠三角地區的3：51：46相比，反映出山區和東西兩翼在經濟結構上階段性的落後，當地的工業化程度及工業和服務業對當地經濟的貢獻有待提升。在數字以外，山區和東西兩翼各市各縣的發展策略同樣產生令人關注的問題，這包括市、縣之間在重點產業上的類同而

表三：珠三角與山區及東西兩翼比較，2005

	珠三角	佔全省 比例	山區及東西 兩翼	佔全省 比例	全省總和
面積(千平方米)	54682	30.70%	123453	69.30%	178135
常住人口(萬人)	4547.14	49.46%	4646.85	50.54%	9193.99 ¹
GDP(億元)	18244.47	79.42%	4728.12	20.58%	22972.59 ²
三次產業結構	3:51:46	—	20:43:37	—	—

注：為方便計算，珠三角數字為珠三角九市之總數，山區及東西兩翼為其餘12市之總數。

1. 實際官方數字為9,194.00萬人。

2. 實際官方數字為22,366.54億元。

資料來源：按中國行政區劃網（2006）及廣東省統計局（2006:111, 132）計算。

引起不必要的惡性競爭、欠缺周詳規劃和區域協調導致不合理的城市開發和基礎設施發展，以及未有深入認識或未有認真執行平衡經濟發展、環境保護和社會和諧的發展策略等。因此，如何促進山區和東西兩翼地區的快速發展、協調區內和珠三角地區的平衡成長，成為關係整個廣東可持續發展的最重要議題，受到省政府的高度關注。

近年廣東的發展不單要顧及內部的協調，對外的協作亦成為重點。自香港和澳門先後回歸，廣東與兩個特別行政區的合作日益增加和深化，在生產要素流動、跨界基礎設施、經貿和社會各方面的跨境政策上的粵港澳合作，均達到了新的高度；惟在港珠澳大橋和穗深港高速鐵路等跨界合作、融合問題上的一拖再拖，勢必阻礙粵港澳三地和整個地區的進一步發展。聯合港澳兩特區，泛珠三角區域合作的出現，同時為粵港澳三地提供了新的發展空間和更易進入的市場。經過三年的發展，廣東從泛珠三角區域合作中得益日漸明顯，在省際合作上打開了更多的窗口，對泛珠三角各省區的投資亦顯著增加，以廣東為中心點的泛珠三角網絡正逐漸形成。廣東的內、外源經濟結構亦產生不少變化。

「十一五」下廣東的發展重點⁶

觀乎廣東過去近30年的發展歷程，尤其是在「十五」時期的發展成就，廣東未來的發展將仍舊擁有優勢，並在時空上具有難以被取代的獨特性。廣東的優勢、獨特性，以及過去發展時所產生和遺留下來的社會、經濟和環境等問題，實實在在構成了廣東「十一五」發展規劃的框架和各項工作重點。

廣東的優勢和特點之一，在於其GDP和人均GDP水平已處於國內最高水平之列，並相等於世界上不少中等收入國家的水平（Liang et al., forthcoming）。因此，「十一五」及隨後的發展已不能，亦不應只是盲目追求GDP等數字上的增長，發展目標因而變得溫和及合理化（表四）。反之，社會和經濟發展至

表四：廣東「十一五」期間經濟社會發展主要指標

	「十五」時期實際數字		「十一五」時期預計值		指標屬性
	2005	2001-2005 年均增長	2010	2006-2010 年均增長	
年底常住人口(百萬人)	91.94	1.20%	97.30	1.14%	預期性
GDP(當年價,十億)	2236.65	13.20%	3350	9%	預期性
人均GDP(元)	24438	11.40%	34400	8%	預期性
海關進出口總額(十億美元)	428.00	20.30%	680	10%	預期性
社會消費品零售額(十億)	788.26	12.50%	1400	12%	預期性
研究與試驗發展經費支出佔GDP比例(%)	1.16 ^⑥	—	1.8	—	預期性
萬元GDP能耗(噸標準煤)	0.794	—	0.763	-2.8%	約束性
城鎮化水平(第五次人口普查口徑)(%)	60.68	—	65	—	預期性
非農就業比重(%)	65.4 ^⑥	—	72	—	預期性
人口自然增長率(‰)	7.02	—	6	—	約束性
城鎮居民人均可支配收入(元)	14770	8.6%	19300	5.5%	預期性
農民人均純收入(元)	4690	5.1%	6300	6%	預期性

耕地保有量(萬公頃)	326.7 [@]	—	325.7	—	約束性
環境綜合指標(分)	85 [@]	—	86	—	預期性
城鎮生活污水處理率(%)	40.2	—	60以上	—	預期性
主要污染物排放總量減少(%)	n.a. [@]	n.a.	10*	—	約束性
城鎮人均公共綠地面積(平方米)	10 [@]	—	12	—	預期性

注：除帶[@]標記外，2005年實際數字以《廣東統計年鑒2006》為準；

GDP、人均GDP和城鄉居民收入2010年數為2005年價，其他為當年價；

萬元GDP能耗2010年數據為2000年價；

帶*標記的為五年累計數；

主要污染物指二氧化硫和化學需氧量。

資料來源：廣東省人民政府（2006:附表1）；廣東省統計局（2006）。

目前水平，推動了廣東走向社會和經濟轉型之路，城市化發展水平進一步抬升、工業產業由勞動密集和低技術走向高新技術和資本密集便是當中例子。明顯地，廣東必須改變其發展模式和方向，才能引領整個社會和經濟步向可持續發展的未來。首先是廣東銳意優化產業結構，將三次產業比例調整至2010年的5：50：45的目標；並一方面提升高技術產業增加值至GDP的18%，同時要求減低每單位能源消耗，較2005年減少13%，提倡環保，建構「綠色廣東」（廣東省人民政府，2006）。

為此，在產業發展上，政府定出「必須加快轉變經濟增長方式」和「必須加快提高自主創新能力」的方針。前者強調優質、效益、節約和可持續發展，當中主要工作包括提倡農業現代化、包含九大工業在內的工業產業升級，以及發展現代化服務業。後者工作包括大力推進產學研合作、一系列積極政策、強調企業主導的發展和機制，以至於體制的改革。藉此推動軟件產業、信息製造業、信息服務業、新材料產業、生物及醫藥產業等在廣東的成長。

其次，在產業結構調整的同時，省政府亦關注到平衡內、外源經濟對全省經濟發展的穩定性。過去一段時間，廣東較為偏向外源型經濟發展，這方向雖然大大推動了廣東經濟的高速增長，亦讓廣東承擔了日漸加大的經濟風險；相反，廣東的內源經濟發展偏弱，使兩者差距持續擴大之餘，社會的不穩定性亦日益增加。在未來的發展道路上，省政府提出要優化和提升外源型經濟。以廣東目前的經濟實力和社會發展水平，已不必對所有工業活動和廠家來粵設廠都表態歡迎。省政府提高了來粵投資的門檻，決心引進更高質量和高水平的外資，並轉變外貿增長方式。簡單例子之一，廣東、尤其是珠三角地區已不再是高污染、低附加值的生產勝地，省政府要求位於珠三角的該類工廠搬遷至粵東西兩翼和山區等地，廠家需符合指定的環保措施要求，也被鼓勵向高附加值一端發展。對於內源經濟，省政府在「十一五」規劃中定下了重點政策和措施，決意強化和擴大內源型經濟的發展。策略包括了在政策、法規和市場環境

上促進民營經濟的發展；在機制和結構上作出調整，以增強國有經濟的控制力和帶動力；鼓勵企業加快「走出去」，推動內源型經濟國際化。

上述例子同時指出了調整產業結構和改變經濟增長方式，是構建節約資源和強調環境保護的社會的關鍵之一。「十一五」規劃要求「必須加快建設綠色廣東」，發展「綠色廣東」的三大目標是「加強資源節約型社會建設」，包括建立相關的機制、加強管理工作和推動循環經濟的發展；「加強環境綜合治理」，對治理水污染、大氣污染和固體廢物處置制訂治理目標，以及優化管理機制和政策環境；「加強生態保護」，對廣東的林業、水資源、海洋生態和農村生態加強保護政策和措施。省政府預計在「十一五」期間在環保生態工程項目投入約490億元，發展工作將按這三大目標範圍而制訂。

廣東要達到可持續發展目標，除了優化經濟結構和改善環境素質外，平衡社會發展是另一關鍵。同樣地，省政府在這方面定下了「必須加快促進城鄉區域協調發展」的方針；另外一個「必須加快推進經濟國際化和體制創新」方針中亦強調了強化與港澳、泛珠三角和東盟國家的區域合作。省政府期望藉一系列政策措施，解決省內城鄉之間、珠三角與其他地區之間地域差距不斷擴大的問題，亦改變過往在省外區域合作較弱的情況。

在減少城鄉差距，統籌城鄉發展上，打破城鄉隔閡，以發達地區及其生產活動帶動鄉村發展是重要策略。具體措施包括：（一）發展和壯大縣域經濟，把城鄉經濟發展有機結合，加大第二及第三產業帶動第一產業的能力；（二）合理的土地利用、規劃布局，穩步提高城鎮化水平，並發揮城市對農村的輻射和帶動作用；（三）按合理行政管理框架，統籌並加強城鄉建設管理，以城市及農村的基礎設施和服務互相銜接為目標；（四）加快農村社會事業發展，包括農村義務教育，正如溫家寶總理在2007年政府工作報告中公布2007年在農村全面免除義務教育階段的學雜費，是貫徹國家承諾解決三農問題的政

策；（五）深化農村改革，包括稅費改革、徵地合理補償機制和安置機制，同樣是保障農民權益和減輕農民負擔的措施。

在加強區域協調和合作方面，合理有序的區域發展格局和分工、提高對外合作水平是發展的方向。首先，珠三角作為全省的經濟重心，它將繼續承擔其經濟龍頭作用，並在嶄新的經濟環境中闖出新的發展道路。除已論及的產業升級、產業轉移、加快發展高新產業、推動現代服務業等措施外，針對珠三角內各城市缺乏秩序和協調的發展、甚或惡性競爭的情況，⁷「十一五」規劃強調落實城市之間的分工協作和優勢互補，並推動整合珠三角內產業、資源和基礎設施建設，使珠三角城鎮群可真正達致協調發展。第二，針對粵東西兩翼和山區與珠三角的經濟和社會發展差距，省政府將實行差別化產業政策，務求各地產業各有側重並梯度合理分工；同時建立多範疇的重大事項協調機制。產業分工將形成特色，如東西兩翼將重點發展臨港重化工業、山區將大力發展旅遊特色工業。第三，對於經歷多次起伏的粵港澳合作，省政府將按照「前膽、全局、務實、互利」原則，進一步落實CEPA安排，發揮三地各自優勢，全方位加強合作。同樣道理，作為泛珠三角區域合作的倡導者，廣東亦積極推進這個區域合作框架的成長。泛珠三角框架的形成，一方面有利廣東鞏固它作為經濟強省的實力；另一方面又可開拓省外經濟、形成有組織的華南區域經濟，增加區域競爭力，減少內耗。

廣東「十一五」發展與香港的關係

「十一五」規劃被視為中國和廣東在二十一世紀進一步改革發展中的重要發展藍圖，也是國家首次把香港的發展納入全國的五年規劃內。究竟「十一五」與香港的關係何在？「十一五」下粵港關係又有何轉變？對於前者，香港首次被納入國家發展大綱，反映了香港與國家自九七回歸以來融合的新進程，並將有更深入、更有條理的融合和共同發展的未來。然而，基

於「一國兩制」的原則，正如規劃文本內所強調，⁸「十一五」規劃只是從原則性方向闡述國家如何支持香港發展，並支持香港保持特定產業的重要功能和國際地位，具體的政策和措施還是按「一國兩制」原則由香港特區政府自行提出及統籌處理。對香港來說，得到國家在全國性規劃文件上點名支持，特別是支持香港保持國際金融、航運等中心地位，這對近年籠罩於「邊緣化」憂慮中的香港起正面支持作用。香港的發展規劃只要能配合國家，它在國家及世界中的獨特功能、地位和貢獻是不易被取代的。

談及與國家的配合，則不能忽略與香港的鄰居廣東的協作，亦即是涉及上文的第二個問題。粵港關係源遠流長，在「十一五」期間及至更長遠的日子裏，兩地的關係會有何轉變，雙方需要作出怎樣的調整和配合？

在經貿投資活動上，多年來香港都是廣東最大的外來投資者，在累計投資金額上，香港亦排在首位；同樣地，香港投資於內地的總金額，亦大部分投資在廣東。雖然近年來，來自日本、台灣等國家和地區的來粵投資持續增加，但基於香港在區位空間和經濟活動上對內地有其獨特性，香港仍會是廣東的重要資金來源。此外，隨著廣東經濟實力的提升，湧現一大批以廣東為基地、具實力的大型企業。在國家、廣東的鼓勵下，不少企業已經走向國際化，並將有更多企業選擇「走出去」；當中香港會成為這些企業的跳板，包括來港集資、建立地區總部和在港經營等。粵港兩地的投資活動，已不再局限於香港投資於廣東的「單程路」；香港如何繼續調整策略，便利更多廣東以至全國企業來港投資，促成更大量雙向經濟活動，將成為未來發展的新焦點。

另外，香港需要適應不斷更新的內外經濟環境，以新的投資模式進入廣東。過往香港接訂單、珠三角製造、香港出口的「前店後廠」經營模式，以及「三來一補」等各種合營生產方式，曾經是香港和廣東經濟賴以成功的最佳方式。但隨著廣東整體實力的大幅提升，其GDP金額甚至已超越香港，省政府自

「十五」時期已開始鼓勵產業轉移、產業升級，以迎接新經濟階段的來臨，預期在「十一五」時期，產業轉移和升級的力度必將更大。此等重大改變，反映了既有生產方式已不能再支撐香港商家在珠三角的業務，亦不再適合珠三角地區未來經濟發展所需。而且，在廣東的新經濟時代，香港廠商可說是首當其衝，因為不少位於深圳、東莞等城市的港資工廠，都是資本較少、低技術、位於生產鏈低端、甚至高污染的，這些工廠現都被標籤成為除非達到產業升級的要求，否則便要搬離珠三角地區的對象。在此大環境下，搬遷或進行產業升級成為港商無可逃避的抉擇。此外，廣東鼓勵產業升級本身就可吸引一批從事高科技、高端的工業生產和服務業的香港投資者北上，這些香港企業和內地企業嶄新的合作方式，可說為兩地創新合作經營模式，譜出新的粵港關係。

粵港兩地除了在經濟方面關係緊密外，在城市和空間方面亦有明顯的互動關係。過往香港經濟的發展水平較廣東高出許多，從投資、生產和進出口貿易過程中形成了港粵的中心與腹地之關係，由香港承擔著對外交通樞紐等功能和角色。香港作為大珠三角區域龍頭城市和對外窗口，它投放在珠三角的資金大大提升了珠三角地區的經濟水平和城市化的進程（Shen, 2002）；人員的頻繁往來同時帶動了珠三角地區社會和文化向香港趨同的形勢（Lin, 1997），如電視娛樂、衣著服飾等。但經過將近30年的開放，珠三角不少城市的實力漸漸抬頭，尤其是廣州和深圳，在城市規模、城市功能和競爭力、國際聯繫、甚至文化等多方面，足以與香港並列為珠三角地區三大城市。它們對於城市自身未來發展，包括重點產業布置和城市主要功能等方面都有周詳的規劃，但城市間（包括香港和澳門在內）往往缺乏應有的協調，產生不必要的惡性競爭，如珠三角內的多個國際機場、大型港口和幾乎每個城市都有的大型會展中心、大型工業園等便是好例子；加上如深圳鹽田港和廣州新白雲機場的國際航線數目和吞吐量不斷增加，對香港構成正面和實在的威脅。面對廣東的硬件和服務日漸逼近香港的情況，如何創新粵港城市的合作，在全球化競爭日漸激烈下，帶動珠三

角區域作良性競爭，增強區域整體競爭力是必須盡快解決的問題。

香港、廣州和深圳三大城市，配合珠三角其他城市的發展演變，大珠三角逐漸形成一個城市區域。這個區域同時含有跨獨立行政邊界元素（Yang, 2006）、特大都市延綿元素（Sit, 2005）和城市（及其功能）緊扣元素（Liu, 2002）等特徵，並且是一個次國家級的城市區域。面對一個結構如此複雜的區域，一個既嶄新又合乎法規、切合區域發展所需的區域規劃是必須的。「一國兩制」雖然一定程度上限制了粵港合作，雙方卻可按不同範疇加以妙用——或藉「一國兩制」保持粵港獨特分隔的關係和各自的功能，或突破「一國兩制」下的限制，創新區域合作模式和目標，以改善區域整體經濟、社會和環境，全面提升大珠三角區域在世界舞台上的吸引力和競爭力。

香港的機遇

從上述廣東的發展及粵港關係的演變可以理解，不論是在空間結構和城市發展上，還是經濟和社會發展上，粵港兩地的關係都已經進入了新時代。粵港需要創新、全面的合作，是雙向互動的、既多範疇亦有制度上的和深層次的合作，以帶領整個區域迎接未來的挑戰。目前正是合適、而且是刻不容緩的時機。國家和廣東「十一五」規劃的各項政策和發展項目，提供了良好的機遇；香港在制訂如「香港2030」的未來發展規劃上，亦有必要作出適切的配合。

事實上，無論廣東的發展規模如何、成就有多卓越，廣東仍需要香港，香港的發展亦同樣不能離開廣東。因此香港與廣東的互動，特別是經濟活動必定依舊頻繁，香港仍然可以在廣東尋到新的機遇。我們認為當中有兩類機遇，分別為經濟活動、商業投資的機遇，以及區域、城市發展的機遇。但無論哪一種機遇，粵港都必須強化雙方合作的關係；粵港的未來絕對

不是零和遊戲，反之兩者都會成為大珠三角乃至泛珠三角區域當中最為重要的實體。

就經濟活動和商業投資的機遇，不少人看見廣東強勁的發展勢頭，不禁懷疑香港在廣東的新工業發展裏還可擔當甚麼角色？甚至發出了香港被邊緣化的警告。縱觀過去，廣東每個階段的發展和經濟社會調整均為香港帶來「危機」。縱有「危險」和充滿「挑戰」，但香港，特別是在內地的港商往往懂得如何應對和解決問題，香港在廣東的「機會」亦自然地擺在眼前。加上目前粵港的緊密關連，以及人、財、貨等交流和在廣東的積聚，均達到前所未有之盛，可見香港在廣東的角色和對廣東的重要性並未削弱。當然，事實是粵港的關係已有改變，由當初借粵港兩地的比較優勢來進行合作，逐步轉向以互補優勢合一發展，因此香港的角色和對廣東的思維都應隨之而更新。但在這些改變下，香港的資金作為廣東最大投資來源將不易變更；此外，香港優越的全球市場網絡和國際高標準的辦事方式，雖然廣東亦日漸對外開放，但要發展並取代香港這個既悠久又健全且與國際接軌的網絡是十分困難的，香港在這方面的功能將依舊重要。此外，在廣東經濟轉型下，香港作為生產者服務的提供者亦為重要機遇之一，香港工業總會（2007:3）的研究亦顯示，香港的生產者服務與廣東製造業早已一體化。

我們認為，香港的工業生產已藉北移珠三角地區而延遲了產業提升的時間達20年之久，當前面對廣東要求提升珠三角產業結構，香港廠商應藉機提升產業，而非重複當年選擇搬廠，撤離珠三角、甚至廣東，到其他地方繼續較低端的生產模式。一個值得慶幸的調查結果是不少香港廠商均會擴大在珠三角的生產，和投入更多資源研發工序（香港工業總會，2007:7）。科研對新產品的開發、產品質量的提升起絕對正面的作用，有助提高產品的增加價值和產品在生產鏈上邁向更高端的位置。當然，大部分在珠三角的香港廠商都是中小型企業，產業提升需要投入的額外資金或許是一個沉重的負擔；加上需要適應各地方政府就產業提升和轉移所推出的新法規和更高要求，一部分廠商無可避免地將被淘汰，而其他廠商亦需要得到當地政府、

香港政府和各工商業商會的協助和必要的支援，才能較順利地回應這次挑戰。

在產業提升和轉型的道路上，選擇走高新科技、走「綠色」環保業務和走「香港」品牌路線，都有利開拓廣東本土市場，亦符合省政府致力開拓內源經濟和「綠色廣東」的策略。在高新科技的研發上，香港、深圳等大城市都有不少相關的科研單位進行大量的研發工作，有關的研發成果均能與廠商結合應用生產，例如積體電路（IC）、納米技術、生物識別科技、汽車零部件、環保與循環再用/再造技術等，近年來在香港都有顯著的研究成果可供市場應用（貿發網, 2007）。雖然這些高新科技業務最初一般需要有較大的資金投入，但通常回報率亦較理想，在粵港兩地的發展前景亦因政府政策支持和產業結構提升而顯得較明朗；這些產業亦受到省和地方政府的青睞，認為這些產業有助提高城市整體的技術和經濟水平以及城市形象。

在綠色環保業務上，大珠三角區域環境的嚴重污染提供了一個龐大的環保產業的營商環境，「十一五」規劃內的環保和節能政策則是機遇。從治理型的處理整個區域的空氣、水體和固體等污染問題，到預防型的創新各項技術和設備協助污染者減排減廢，都絕對是未來的一個重要商機。

至於選擇走「香港」品牌路線，皆因「香港製造」的消費品已在內地市場成功發展和得到消費者的信心，香港的設計亦因其高度創意、獨特性和專業性，迎合中國人的品味而大受歡迎，因此「香港」品牌應繼續大力向內地市場推廣，積極開拓銷售版圖。例如在香港通過良好藥品生產規範（GMP）認證的製藥廠所生產的藥品，便得到許多內地民眾的青睞並特地前來香港購買，因此若按香港最嚴格的標準要求，在廣東生產得到認證的藥品並主打內銷，龐大的市場前景絕對不成問題。而其他香港製造的高素質消費產品和食物（如月餅、臘肉和臘腸等臘製食物和醃製食物等），亦可在CEPA政策下走相似路線，即「香港企業、香港標準、廣東生產、廣東銷售」。至於「香港設計」方面，隨著內地不同產業的興起，企業對產品設計和包裝的要求亦隨之提高，他們亦樂意選擇香港的產品設計；同樣

內地消費者亦很喜歡香港的消費品設計（如金飾），中國內地可說已成為香港設計服務最大的出口市場。另一方面，不少外國企業亦利用香港公司進行設計和包裝，務求以一個合適的形象打進內地市場（貿發網, 2006），由此可見，在設計服務上，香港業界同樣有很好的前景。

除了產業的選擇，投資的方式與渠道亦變得更多樣化，讓港商可作更靈活的投資。尤其在CEPA實施後，更鼓勵了投資者在投資模式上求變求新、多樣發展。因此，配合廣東「十一五」規劃中促進內源經濟發展和粵港發展的策略、日漸深化和廣泛的CEPA合作模式和泛珠三角區域合作框架的形象，港商大可以借民企或與內地企業合資等模式，擺脫過去外資的形象，變身為當地地方企業，乃至更長遠而言的大珠三角企業品牌。在投資的地理選擇上同樣日益多樣化，除了省政府鼓勵部分「三高一低」企業遷離珠三角範圍外，珠三角本身的成本上升和廣東山區及東西兩翼的投資環境大幅改善，亦大大推動了其他行業到珠三角以外的城市投資。從香港通往這些廣東山區和東西兩翼的交通條件不斷改善，交通時間大幅縮短；當地與生產活動有關的基礎建設（如工業園）亦日漸完備，加上地方向某些特定的行業提供一些鼓勵性支持，均有助吸引港商前往投資。

當然，面對工業結構轉型，香港廠商無可避免在生產和製造環節上失去競爭力，這情況也並非新鮮事物。因此，如何為珠三角地區的廠家提供更多和更優越的生產者及專業服務，運用香港專業服務所擁有的優勢，鞏固香港作為大珠三角區域服務提供者的樞紐角色，將成為香港能否繼續在廣東經濟發展上發揮重要角色的關鍵所在。

除了多項粵港經濟和生產活動的合作機遇外，兩地城市和社會在空間發展和連繫上亦出現更多的、關乎兩地融合的機遇。首先，廣州至香港之間作為一個城市延綿帶，廣東亦力圖縮減珠三角與省內其他地區的差距和城鄉差距，各大小城市間和城市鄉郊間都必須要有完善和高效的交通接駁，因此，「十一五」期間，國家及廣東均會繼續發展高速公路和鐵路網絡，

而泛珠三角區域同樣列交通基礎設施為發展重點，全區在「十一五」期間計劃投放資金8,350億元於高速公路和鐵路的發展上。香港被確認為泛珠三角區域綜合交通運輸樞紐之一（泛珠三角合作信息網，2006:16, 24），只有更好地接駁廣東才能擁有全國市場的發展機會；不強化與大珠三角交通基礎設施的連接，香港將難以發揮其經濟和地理空間上的功能。於2007年年中通車的深港西部通道和深圳灣口岸是「十一五」期內港深之間首個大型跨境交通基建，是粵港在空間上更緊密連結的第一步。但港珠澳大橋、穗深港高速鐵路香港段、蓮塘新口岸等更多跨境連接多年還是議而不決。⁹ 香港必須採取更大的主動，一方面改善香港內部有關發展的機制（如2007年7月成立的發展局），另一方面積極聯合粵、澳和中央政府各方，盡快作出決定，爭取上述項目在「十一五」內動工興建並盡早投入使用，以把握發展時機，強化香港的對外連繫，為香港拓展更大腹地。

除了實體對接外，香港同樣需要積極推動和配合，讓多範疇及深層次的區域發展和合作，同樣可以把握時機盡早實現。目前，不少粵港跨境合作項目是透過「粵港合作聯席會議」進行的，如環境保護和城市規劃的合作，又如與大型基礎設施和口岸合作有關的專責小組等（楊汝萬、沈建法，2005:248-50）。但隨著兩地進一步融合，更多及更繁複的跨境事務需要處理，這些臨時性（ad hoc）的專責小組已非長久運作的合適體制，建立恆常機制去處理已成為粵港常態的區域問題是最理想的。我們認為，雖然「一國兩制」保障了香港的高度自治和防止其他省市干預香港事務，但它在一定程度上亦阻礙了區域管治和規劃的發展，香港主動尋求突破，創造更有利的環境來管理和帶動大珠三角地區的發展，是對整個區域最為有利，而對「一國兩制」的施行和國際對「一國兩制」的認受性，也不會造成「破壞」和「削弱」，可謂一舉兩得。最近除了新設發展局外，在政制事務局職能上也強化了內地事務，可說是曾特首對區域發展實際需求的回應。

在眾多區域問題裏，我們認為選擇大珠三角五大機場優先

試行深入協調合作發展是個非常合適的例子。¹⁰ 原因是（一）航空運輸業在大珠三角的發展十分蓬勃，然而管理和制度上未能追上和配合現實，影響整個行業的可持續發展，有其迫切性以區域角度和統一手段去理順問題；（二）目前五大機場的管理都是半官方式或企業化管理，優先試行創新的區域合作制度，將不會直接影響粵港澳三地最根本的政治結構、關係和行政制度；而航空公司更是純商業機構的運作；（三）對香港而言，五大機場如能盡早深入合作，有助解決香港國際機場目前的三大問題——香港國際機場及香港機場管理局是否、何時和怎樣企業化/私營化，如何解決機場縱有極大的容納能力卻因空域所限而無法進一步讓更多航班同時升降，以及如何緩解廣州和深圳二機場對香港的「威脅」。

在不足150公里的範圍內，大珠三角地區建有五個具國際標準的機場。多年來一直為各界批評為浪費資源、重複建設和惡性競爭的最佳例子，並紛紛提出解決建議（鄭天祥、趙大英，1997；伍謝淑瑩，2003；胡靖，2004；張偉、曹洪軍，2004；顧忠華，2005）。事實的發展亦不能否定這些批評（如珠海機場十分接近澳門國際機場，直線距離不足30公里；該機場建有國際航站樓卻缺乏國際航線，該大樓空置並要花巨款保養；國內航線、航班數目和客貨吞吐量少得令人擔憂，更曾面對嚴重的債務危機；或有言港穗深三大機場在客貨競爭上日漸激烈），但大珠三角整體的經濟和社會發展，特別是過去數年的高速發展和區域局勢的演變，加上五大機場開始作出適當的協調，都反映了五個機場未必只是區域的負擔，也可以成為整個區域的「生財工具」。香港國際機場、廣州白雲國際機場和深圳寶安國際機場縱然面對激烈的互相競爭，但三個機場的客貨吞吐量依然屢創新高，並出現飽和情況。香港國際機場客貨吞吐量穩佔榜首，廣州白雲國際機場和深圳寶安國際機場在國內亦緊隨北京和上海的機場之後，若大珠三角的客貨源不足，三個機場相信難以有如斯優越的表現；亦可以說，三個機場中缺少了任何兩個，餘下的一個亦沒有足夠能力獨力處理全部乘客和貨

物。雖然澳門國際機場和珠海機場的表現不及上述三個機場，但隨著澳門的博彩業向國際財團開放和經濟民生持續改善，澳門國際機場近年的客貨量正快速增長；珠海機場在香港機場管理局接手管理後亦重獲新生，各界均憧憬其日後表現。

隨著五大機場愈見繁忙，目前大珠三角的空域使用和管理、航道分配及各機場飛機升降的配合等環節，成為機場和航空運輸業持續發展的阻礙，急待改善。以香港國際機場為例，因空域管理問題，其中一條跑道多年來都只供航機降落而不供起飛，而整個大珠三角的「塞機」問題亦成為常態（《香港文匯報》，2006a, 2006b）。雖然目前港、澳和內地三方已在2004年聯合成立了「珠江三角洲空管規劃與實施工作小組」來研究珠三角空域管理問題，但顯然問題還沒有徹底解決，至今仍困擾著珠三角地區的航空業發展。在「一國兩制」的規範下，五個機場、三個空域無法由一個區域層次的政府部門統籌管理，需要我們作出突破，提出創新的解決方案，並以此為案例，推動大珠三角在其他區域問題上作意念創新的、深層次的協調合作。在機場的管理上，我們建議成立大珠三角機場管理局/集團（楊汝萬等，2006），集香港機場管理局和香港國際機場的國際營運經驗，和廣州白雲機場作為國內三大航空樞紐之一所發揮的功效，理順和統一大珠三角內與機場和航班有關的管理和日常運作，如此，相信五個機場在航空運輸上的容納能力和競爭力當可倍增。初步的概念是五個機場管理單位需要全部組成公司上市（如深圳寶安國際機場已於1998年在深圳交易所上市），五方政府互相入股其餘四個機場公司的股份，形成利益互繫共享的局面，再在合適時機組成新公司（即大珠三角機場管理局/集團）重組股權和股份，以集團控制和協調五個機場的運作和發展，加強機場之間的競爭和合作，並將惡性競爭減至最少。當然，此舉涉及出售和調配國家資產，這發展建議需要得到中央政府的確認和行動支持，包括各級政府在處理出售和協調分配機場這國家資產的程序上、股權分配上，港澳兩方在入股穗深珠三機場的身分和權責等。

上述建議落實，須得到國家民航總局、軍方和港澳兩特區

民航單位的支持和合作，當中最重要就是要理順大珠三角範圍內三個空域的管理。要統一管理和發展大珠三角五大機場，必須統一三個空域的管理，甚至進一步整合香港和廣州兩個航空情報區。我們相信，要目前三個空域管理單位放權給一個新設立的區域級行政部門去統一管理空域是較難實現的方案，故中央可授權其中一個單位代管。按目前情況，授權香港一方是較為適合的，因為既不直接影響廣州、深圳和珠海的利益，又能解決香港空域限制的問題，香港在這方面的國際經驗亦較豐富。當然，香港需定期與廣州、深圳和珠海磋商，以解決問題和紛爭。

簡單而言，大珠三角機場管理局/集團的成立和空域統一管理，不單把五大機場和三個空域更好地協調管理以發揮其最大潛能，更可成為大珠三角一體化的範例，讓部分區域關聯度高的範疇（如海運）改行合一的管理、營運和發展。

清晰定位 共創粵港新未來

在「十一五」期間，粵港之間，特別是大珠三角各城市之間，將會有更多更緊密的合作和交流，亦需要在部分區域合作範疇上進一步融合和趨向一體化。然而，有人可能懷疑，大珠三角城市，尤其是穗-莞-深-港東岸四市更緊密的融合一體，會否令香港失去其「一國兩制」下的特色，以及國際上的地位與光芒？其實，不論城市間如何結合、融合、區域化、網絡化，各城市均宜保持、突出、甚至規劃出個別特色，在群體內發揮其重要性和主要功能。就如荷蘭蘭斯塔德區域一樣，四大城市高度聯繫，互相緊扣卻又各具特色——如鹿特丹是國際港口，阿姆斯特丹則是行政中心等。因此，從香港本身發展、國家和廣東的「十一五」規劃三方全盤考慮，大概可以勾劃出香港和廣東城市各自的定位和功能。

大珠三角區域作為一個整體，坐落於中國南方，是國內和國際溝通的重要大門之一，此地位和功能難以被取代，過去如

是，未來亦如是。從較宏觀角度看，基於各自的歷史背景和多年發展所形成的網絡，香港將仍舊以對外關係為主要功能，廣州、深圳等城市則主要發揮對內作用。當然，香港亦將積極開拓國內網絡，而廣州和深圳也會發展國際網絡，但雙方不必各自重新建立網絡，更理想的做法是拆除「一國兩制」這無形牆壁，善用對方的現成網絡，使自身發展事半功倍。

從個別功能看，廣東城市將繼續發揮工業生產功能，特別是廣州，更向著高新和先進的重工業生產中心發展。香港或許依舊是主要的資金來源地和重要的工業投資者，但廣東銳意推動工業轉型和產業提升，將加強香港在提供區域性生產者服務的功能，不論服務對象是大珠三角內的香港商人、內地商人還是來華投資者，香港都需要衍生出更多不同生產者服務，使香港區域性生產者服務提供者的功能和地位更鞏固。配合生產者服務的是繼續作為國際的金融和商業活動中心。由於廣州在短期內沒有計劃發展股票、期貨等金融活動，而深圳市場亦不夠成熟和穩定，因此區域間的資金流動等金融活動必然集中到十分成熟的香港市場。蓬勃的國際商業活動是香港的傳統成就，繼續吸引國際資金來港，更大力度發揮「招進來」、「走出去」的跳板作用，發展總部經濟（headquarters economy）是香港計劃要走的一條路。自然環境（包括整個大珠三角）及投資環境和條件的改善，將使香港在這方面的發展更見成功。

香港在發揮對外的金融和商業活動樞紐功能的同時，廣州則會更大力度發展其對內，尤其是對泛珠三角的樞紐角色，與香港相互配合補足。廣州的對內樞紐功能體現於交通運輸網絡（機場、高速公路和鐵路）、資金流、甚至泛珠三角的行政等。此外，隨著深圳港的高速發展，香港和深圳兩大港口將同時成為本區域最主要和最大型樞紐貨櫃港口，共同處理大量進出口貨物。穗、港樞紐一北一南，中間東莞和深圳發揮個別功能和作用，大量有形無形的人、車、貨、資金、資訊經此走廊川流不息，切切實實形成一個高度發展的珠三角東岸城市走廊。粵港兩地更緊密和深度合作，並清晰分工，能增強區域的整體競爭力，使粵港均擁有可持續發展的未來。

注釋

1. 廣東省過去數年的地區生產總值（GDP）平穩高速上升，在2003年達15,844.64億元人民幣，較香港的GDP（按當年匯價折算後為13,109.84億元人民幣）高2,734.80億元，並自始逐年拋離香港。
2. 除特別注明外，本文採用的貨幣單位為人民幣。
3. 2005年人民幣兌美元的平均匯價為819.17：100（廣東省統計局, 2006:486）。
4. 外貿依存度 = 進出口總額 / GDP；外資依存度 = 實際外商直接投資 / GDP（Liang et al., forthcoming）。廣東的三項數據見表一；全國的GDP、進出口總額、實際外商直接投資分別為：183,084.8億元、116,921.8億元、603.25億美元（國家統計局, 2006:57, 733）。
5. 為方便計算，這裏所指的山區和東西兩翼的GDP為珠三角地區九個地級市以外12個地級市的GDP總和。
6. 本節所點出的廣東「十一五」發展目標、重點工作等內容，主要摘自廣東省人民政府（2006）。
7. 珠三角城市的惡性競爭已成為不少區域發展研究題目的案例和社會議論焦點，當中包括了制訂主導產業上的相同和類近、大型基礎設施的重複等情況，造成資源浪費、錯配和效益低等問題。
8. 針對香港和澳門的發展，《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十一個五年規劃綱要》第四十八章提到：「保持香港、澳門長期繁榮穩定。堅持『一國兩制』、『港人治港』、『澳人治澳』、高度自治的方針，嚴格按照特別行政區基本法辦事，加強和推動內地同港澳在經貿、科教、文化、衛生、體育等領域的交流和合作，繼續實施內地與香港、澳門更緊密的經貿關係安排，加強內地和港澳在基礎設

施建設、產業發展、資源利用、環境保護等方面的合作。支持香港發展金融、物流、旅遊、資訊等服務業，保持香港國際金融、貿易、航運等中心的地位。支持澳門發展旅遊等服務業，促進澳門經濟適度多元發展。」（http://news.xinhuanet.com/misc/2006-03/16/content_4309517_23.htm）可見國家在大原則和大方向上如何支持香港和澳門不同產業的發展和領先地位，而具體發展策略則未有論及，留待兩個特區政府自行制訂。

9. 就港珠澳大橋、穗深港高速鐵路、蓮塘口岸等跨境基礎設施項目的詳細內容，可參考楊汝萬、沈建法、張力（2006）和楊汝萬、紀緯紋（2007）。
10. 大珠三角五大機場分別是香港國際機場、廣州白雲國際機場、深圳寶安國際機場、澳門國際機場和珠海機場。

參考書目

- 中國行政區劃網。2006。「中華人民共和國行政區劃統計表」（http://www.xzqh.cn/ztzx_1.asp, 2007年5月8日登入）。
- 伍謝淑瑩。2003。「珠江三角洲：區域發展的挑戰」，《城市管理》，第3期，頁38-40。
- 朱文暉、張玉斌。2004。「改革開放以來中國區域政策的四次調整及其研判」，《開放導報》，總第112期，頁37-42。
- 泛珠三角合作信息網。2006。《泛珠三角區域綜合交通運輸體系合作專項規劃綱要》（<http://www.pprd.org.cn/ziliao/zhengce/guihua/200607/P020060717590785770609.doc>, 2006年6月30日登入）。
- 胡靖。2004。「珠三角重新整合與『龍頭』城市之爭」，《特區經濟》，第2期，頁34-37。
- 香港工業總會。2007。《珠三角製造：香港工業的挑戰與機遇》。香港：香港工業總會。

- 《香港文匯報》。2006a。「北跑道『半廢』 加速港機場老化」，6月14日，A1版。
- 。2006b。「重劃珠三角空域紓『塞機』 10港區委員聯名提案冀『空中協作』利航空業發展」，3月4日，A5版。
- 國家統計局編。2006。《中國統計年鑒2006》。北京：中國統計出版社。
- 張偉、曹洪軍。2004。「我國不合理重複建設及其治理」，《宏觀經濟研究》，第5期，頁39-41。
- 《深圳特區報》。2005。「深圳成為軟件外包大平台」，12月8日，A11版。
- 貿發網（香港貿易發展局）。2006。「行業專欄：設計」（http://design.tdctrade.com/content_chi.aspx?data=design_content_chi&contentid=92&w_sid=194&w_pid=734&w_nid=10660&w_cid=1&w_idt=1900-01-01，2007年5月8日登入）。
- 。2007。「行業專欄：科技」（http://technology.tdctrade.com/Technology_index_chi.aspx?w_sid=194&w_pid=754&w_nid=10783&w_cid=11&w_idt=1900-01-01，2007年5月8日登入）。
- 黃華華。2006。《政府工作報告：2006年2月22日在廣東省第十屆人民代表大會第四次會議上》（<http://www.gd.gov.cn/govpub/gzbg/szf/0200606150038.htm>，2007年1月2日登入）。
- 楊汝萬、沈建法編。2005。《泛珠三角與香港互動發展》。香港：香港中文大學香港亞太研究所。
- 楊汝萬、沈建法、張力。2006。《中國的十一五規劃：香港的機遇和挑戰》。香港：香港中文大學香港亞太研究所（<http://www.bauhinia.org/publications/China11FYP-HK-FR-Chinese.pdf>）。
- 楊汝萬、紀緯紋。2006。「泛珠三角基礎建設發展研究系列：V. 電力」。香港：研究專論第167號，香港中文大學香港亞太研究所。
- 。2007。《網絡縱橫：泛珠三角區域基礎設施的發展》。香港：香港中文大學香港亞太研究所。

- 廣東省人民政府。2006。《廣東省國民經濟和社會發展十一五規劃綱要》 (<http://www.gd.gov.cn/govpub/fzgh/sywg/y/0200607260010.htm>, 2006年12月2日登入)。
- 廣東省統計局。2006。《廣東統計年鑒2006》。北京：中國統計出版社。
- 鄭天祥、趙大英。1997。「珠江三角洲與香港基礎設施的協調」，《地理學報》，第52卷增刊，頁80-87。
- 顧忠華。2005。「珠三角五大機場競爭與合作前景展望」，《特區經濟》，第2期，頁56-57。
- Chen, Edward K. Y. and Joseph S. L. Lee. 1998. "Southern China Growth Triangle: An Overview," in M. Thant, M. Tang and H. Kakazu (eds.), *Growth Triangles in Asia: A New Approach to Regional Economic Co-operation*, 2nd ed. Hong Kong: Oxford University Press, pp. 49-101.
- Chen, Xiangming. 1994. "The New Spatial Division of Labor and Commodity Chains in the Greater South China Economic Region," in Gary Gereffi and Miguel Korzeniewicz (eds.), *Commodity Chains and Global Capitalism*. Westport, CT: Greenwood Press, pp. 165-86.
- . 2001. "From Regional Integration to Export Competition? The Evolution of the Chinese Economic Triangle," in Alvin Y. So, Nan Lin and Dudley Poston (eds.), *The Chinese Triangle of Mainland China, Taiwan, and Hong Kong: Comparative Institutional Analyses*. Westport, CT: Greenwood Press, pp. 23-42.
- Enright, Michael J., Ka-mun Chang, Edith E. Scott and Zhu Wenhui. 2003. *Hong Kong and the Pearl River Delta: The Economic Interaction*. Hong Kong: The 2022 Foundation.
- Liang, Guiquan, You Aiqiong and Gordon Kee. Forthcoming. "Guangdong," in Yeung Yue-man and Shen Jianfa (eds.), *The Pan-Pearl River Delta: An Emerging Regional Economy in Globalizing China*. Hong Kong: The Chinese University Press.
- Lin, George C. S. 1997. *Red Capitalism in South China*. Vancouver: UBC Press.
- Liu, Junde. 2002. "Study on the Innovation in the Administrative

- Organization and Management of the Metropolitan Areas in Mainland China, with Special Reference to the Pearl River Delta,” in Wong Kwan-yiu and Shen Jianfa (eds.), *Resource Management, Urbanization and Governance in Hong Kong and the Zhujiang Delta*. Hong Kong: The Chinese University Press, pp. 271-91.
- Shen, Jianfa. 2002. “Urban and Regional Development in Post-reform China: The Case of Zhujiang Delta,” *Progress in Planning*, 57(2):91-140.
- Shen Jianfa, Feng Zhiqiang and Kwan-yiu Wong. 2006. “Dual-track Urbanization in a Transitional Economy: The Case of Pearl River Delta in South China,” *Habitat International*, 30(3):690-705.
- Shen, Jianfa, Kwan-yiu Wong, Kim-yee Chu and Feng Zhiqiang. 2000. “The Spatial Dynamics of Foreign Investment in the Pearl River Delta, South China,” *The Geographical Journal*, 166(4):312-22.
- Sit, Victor F. S. 2005. “China’s Extended Metropolitan Regions: Formation and Delimitation,” *IDPR*, 27(3):297-331.
- Sung, Yun-wing, Pak-wai Liu, Yue-chim Wong and Pui-king Lau. 1995. “The Pearl River Delta and the World Economy,” in *The Fifth Dragon: The Emergence of the Pearl River Delta*. Reading, MA: Addison-Wesley Publishing Company, pp. 221-44.
- Yang, Chun. 2006. “The Pearl River Delta and Hong Kong: An Evolving Cross-boundary Region under ‘One Country, Two Systems’,” *Habitat International*, 30(1):61-86.
- Yeung, Y. M., Shen Jianfa and Zhang Li. 2005. *The Western Pearl River Delta: Growth and Opportunities for Cooperative Development with Hong Kong*. Hong Kong: Hong Kong Institute of Asia-Pacific Studies, The Chinese University of Hong Kong.

「十一五」下泛珠三角與香港研究系列

II. 廣東與香港

摘要

粵港關係源遠流長，近30年的互動發展使雙方關係變得更為緊密。但隨著世界經濟和地區發展的新趨勢，加上粵港雙方各自面對的一連串問題，促使雙方尋求新的共同發展方向和策略。國家和廣東省的「十一五」發展規劃正好推動粵港合作走上新里程。作為中國經濟發展的龍頭，廣東逐漸改變過往盲目追求數字的經濟增長，更加注重經濟結構的調整和產業質量的提升，同時顧及平衡環境保護和城鄉和諧發展的需要，以及與港澳兩地的區域合作。

面對廣東新的發展方向和策略，香港看似面臨重大挑戰和危機，甚至憂慮被「邊緣化」，但香港今天的繁榮正是建基於克服過往多次的危機，對於最新一輪的挑戰，正好讓香港在經濟結構、產業創新、對外投資，以及城市和區域發展策略等各方面，作出必要和適切的調整。香港只要主動回應，加上粵港唇齒相依這個至今不變的關係，香港在廣東的發展機遇將不減反增。

粵港雙方都特別需要把握「十一五」規劃、CEPA、泛珠三角框架等機會，促進更大範圍和更深層次的區域合作，並提出創新和突破性的區域發展思路，把粵港、特別是珠三角一帶，建設成世界上經濟發展最迅速和最具活力的區域。

The Pan-Pearl River Delta Region and Hong Kong under the 11th Five-year Plan Research Series

II. Guangdong and Hong Kong

Yeung Yue-man Shen Jianfa Kee Wai-man

Abstract

The relationship between Guangdong and Hong Kong is one of long standing, and their economic development in the last three decades has brought the two places even closer together. However, the changing external economic environment and trends in regional development, together with the internal problems that they respectively face, make it necessary for Guangdong and Hong Kong to work out common goals and development strategies. The Eleventh Five-year Plans of both the nation and Guangdong will drive Guangdong-Hong Kong cooperation to a new stage. Rather than blindly pursuing economic growth, Guangdong is now attempting to improve the structure of its economy and the quality of its industrialization. At the same time, the province is placing greater emphasis on balancing environment protection and urban-rural development. Regional cooperation between Hong Kong and Macao is also a major area of focus.

In light of Guangdong's new directions for development, Hong Kong is confronted with many challenges, including that of marginalization. In fact, Hong Kong's present prosperity and success has been built upon previous crises and critical events. Hong Kong can make use of the latest challenge to adjust its economic structure, create new industries, and adopt suitable outward investment plans and urban and regional development strategies. Guangdong and Hong Kong are interdependent and, as long as Hong Kong can duly respond to new changes, Hong Kong will likely thrive on opportunities provided by Guangdong.

Guangdong and Hong Kong should seize the opportunities that come with the Eleventh Five-year Plan, CEPA and the Pan-Pearl River Delta framework to foster wider ranging and more in-depth forms of

regional cooperation. The two places should also put forward creative ideas and breakthroughs in regional development to ensure that the Pearl River Delta region will continue to be one of the fastest growing and most dynamic regions in the world.

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