

「十一五」下泛珠三角與 香港研究系列

VII. 四川與香港

沈建法 楊汝萬 盧一飛

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

VII. 四川與香港

沈建法

楊汝萬

盧一飛

香港中文大學
香港亞太研究所

作者簡介

沈建法為香港中文大學地理與資源管理學系教授。

楊汝萬為香港中文大學榮譽院士、地理與資源管理學系榮休講座教授。

盧一飛為香港中文大學香港亞太研究所前研究助理。

© 沈建法、楊汝萬、盧一飛 2009

ISBN 978-962-441-198-0

版權所有 不准翻印

「十一五」下泛珠三角與香港研究系列

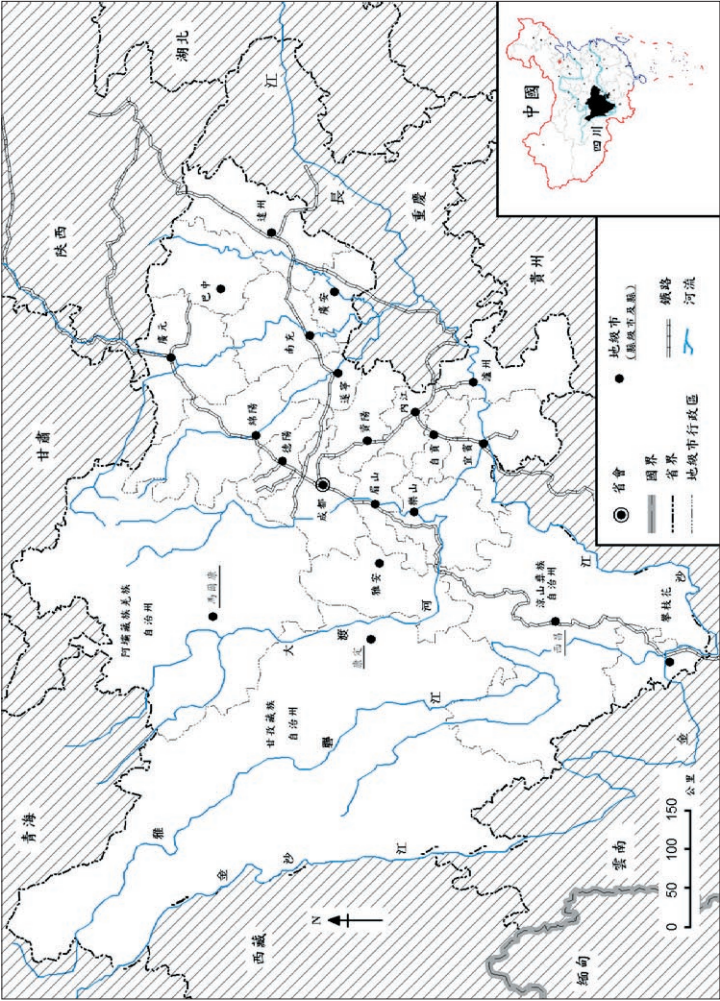
VII. 四川與香港

前言

素有「天府之國」美譽的四川，最為人們熟知的莫過於其秀麗山河和麻辣食品。然而從經濟角度看，四川的工農業生產在中國經濟建設中同樣起著舉足輕重的作用。四川地處中國西南（圖一），位於長江上游，既有高原盆地，也有河流山谷，地貌形態的複雜性在世界也極為罕見。高原環繞的四川盆地氣候溫和、土壤肥沃，非常適合耕種，加之四川是中國人口最多的地區之一，長期以來一直是中國農業最發達的地區之一。複雜地形所帶來的相對封閉性雖然對農業生產起正面作用，但對川人的對外信息與物質交流則只有百害而無一利。「蜀道難，難於上青天」，李白的千古絕唱「蜀道難」一語道破當地道路的險峻。正因如此，交通建設一直是四川長期面對的難題。由於交通限制，四川工業發展也相對落後。鑒於複雜地形帶來的隱蔽性，四川在1949年以後被建設為中國重要的軍事基地，由此帶動的重型機械設備行業是目前四川工業的主力。

隨著社會的進步，自給自足的經濟模式已遭淘汰，取而代之的是在全球經濟一體化前提下進行的產業分工，各地區發揮自身優勢，共享資源與市場。在如此新經濟模式下，交通的便利與否直接影響一個地區發展速度的快慢。四川要想在中國的經濟騰飛中分得一杯羹，就必須先解決交通問題，只有道路通暢了，原料才能進來，產品才能出去。雖然「蜀道難」自古就被世人所誦唱，為交通問題所困擾的卻決不僅僅只有四川。與東南沿海相比，西部既沒有靠海運輸的優勢，又被高原大山所阻隔，形成整體經濟發展大大落後的局面，並不令人意外。針對這種情況，2000年國家開始實施西部大開發戰略部署，

圖一：四川的地理位置



旨在通過政府優惠政策和資源調配，加速中國西部地區發展步伐，增強地區競爭力。西部大開發工程除了加大對基礎設施建設的資金投入，還包括給予優惠政策、擴大外商投資領域和投資人力資源共四方面的政策，從而為西部創造更好的投資環境（Yeung and Shen, 2004）。在西部大開發國策和當地政府的共同努力下，近年，四川交通基礎設施有了明顯改善，不僅吸引國內外大量資金的進入，更有國外的跨國公司和東部地區企業大舉西遷，使四川連續多年實現高速度經濟增長。

2003年《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》（CEPA）的簽訂使四川具有西部重點省份與泛珠三角區域成員的「雙重身分」。珠三角目前是中國最具經濟活力的區域之一，加入泛珠大家庭不僅使四川學習到先進的發展經驗，更重要是能夠參與其中。對香港來說，四川豐富的資源優勢意味著龐大的商機；眾多的人口與內需則意味著更廣闊的市場（Yeung and Shen, 2008）。

2001至2005年的「十五」四川表現突出（表一）。在四川的「十一五」規劃中，明確表明希望能繼續「十五」期間的快速經濟增長。除了繼續加大對鐵路、公路等運輸基礎設施的投入，在產業方面，則繼續增加第二產業在國民經濟中的比重，增加研究和開發投入，爭取形成一批有自主創新能力和國際競爭力的行業與企業。重點發展的支柱產業包括電子信息、水電、機械冶金、醫藥化工、食品飲料及旅遊等。生活環境方面，加快城鎮化步伐，經濟進步與可持續發展要同步進行。降低生產能耗，減廢減排，提高城市污水和垃圾處理率，進一步提高空氣素質。繼續改善人民生活，提高教育質量、完善公共衛生和醫療服務體系。歸結起來，「十一五」期間的重點任務包括：建設社會主義新農村，實施工業強省戰略，全面發展服務業，加強基礎設施建設，促進區域協調發展，構建生態四川，實施科教興川和人才強省戰略，深化改革擴大開放，構建和諧四川（四川省人民政府，2006b；泛珠三角合作信息網，2006b）。

本文將就以下幾個關注點展開討論：（一）對四川支柱行

4 「十一五」下泛珠三角與香港：VII. 四川與香港

表一：四川在「十五」（2001-2005）期間取得的經濟成就

綜合：

地方生產總值（GDP）由4,293.49億元增加至7,385.11億元；年均增長11.2%。

人均GDP由5,376元增加至9,060元；年均增長10.6%。

三次產業結構由22.2：39.7：38.1調整為20.1：41.5：38.4；工業比重明顯增加。

全社會固定資產投資由1,573.80億元上升至3,477.68億元；年均增長19.9%。

農業：

2005年，糧食總產量3,409.2萬噸，肉類總產量955.87萬噸，其中豬肉出口量居全國第一。

從2005年1月1日起，提前一年停止徵收農業稅及附加稅。

全國第一條區域性鮮活農產品運輸「綠色通道」開通。

糧食播種面積扭轉連續五年下降局面。

工業：

2005年，工業對GDP增長貢獻率為53%。

銷售收入過億元企業達685戶，比「十五」初期翻了一番。

攀鋼成為全省首家中國前100強企業。

旅遊：

2005年，旅遊總收入達721.3億元；年均增長22.8%。

以旅遊業為代表的第三產業增加值在全國從第12位升至第10位，對經濟增長的貢獻率達38.1%。

基礎設施建設：

新增鐵路營運里程288公里；新增高速公路759公里；完成成都雙流國際機場擴建工程。

九寨溝黃龍機場、攀枝花機場建成。

電力總裝機新增600萬千瓦，達2,300萬千瓦，年均增長6.1%；其中水電裝機容量1,499萬千瓦。

2002年5月，四川沿洪溝500千伏輸電通道輸送電至上海，打通了西部大開發四大標誌性工程之一——「西電東送」的中通道。

表一：四川在「十五」（2001-2005）期間取得的經濟成就（續）

人民生活：

城鎮居民人均可支配收入由2000年的5,894元上升至8,386元，年均增長7.3%；農村居民人均純收入達2,803元，年均增長8%。

初中毛入學率激增至104.4%；高中毛入學率50%。

城市居民人均住房建築面積由2000年的24.2平方米增加至28.9平方米。

移動電話從2000年的263萬門增加到2004年的1,514.6萬門，平均每六人就有一部移動電話。

森林覆蓋率由2000年的24.2%提高到29.0%。

資料來源：四川省人民政府（2006a, 2006b, 2007）；四川省統計局（2002, 2006）；泛珠三角合作信息網（2006d）；國家統計局（2006）。

業進行深度分析，剖析其制約因素和應注意的問題，及指出香港商機所在；（二）四川城市群的構建和初步形成，與四川參與區域經濟合作現狀；（三）與香港的聯繫和未來兩地合作前景。

四川經濟與支柱產業發展現狀及規劃

2007年，四川GDP達到10,505.3億元，首次加入「萬億元省份」行列。與2006年相比，四川GDP增長14.2%，創改革開放30年來最大增幅。其中，農業增加值2,092.1億元，增長4.4%。工業增長加快，經濟效益綜合指數206.9，對經濟增長的貢獻率為55.1%。而股份制工業展現活力，表明對工業企業的股份制度改革是四川工業發展的重要推動力。第三產業增長穩定，實現增加值3,817.7億元，同比增長13%。旅遊業收入更破千億元，增長24.3%，達1,217.3億元，佔第三產業總收入近三分之一（中華人民共和國中央人民政府, 2008a）。

經濟全球化與區域一體化是當前世界經濟發展的兩大趨勢。對於欠發達地區來說，區域經濟尚未完全形成，誰能利用

自身優勢搶先成為區域樞紐與交流平台，誰就更有機會成為區域核心，從而擁有更多的發展資源與更廣闊的發展空間，在未來競爭中更具優勢。四川目前是西部人口最多、經濟總量最大、科技實力最強、城市最密集的省份。加之它是連接華南與華中、西南與西北，以及中亞與東南亞的重要交通走廊，是西部商品和要素的重要集散地，完全具有建設為西部經濟中心的基礎和潛力。鑒於此，2008年初四川確立了以「建設輻射西部、面向全國、融入世界的西部經濟發展高地」的戰略目標。在此定位上，發展重心將是把四川打造為「一樞紐、三中心、四基地」，即貫通南北、連接東西、通江達海的西部綜合交通樞紐；西部物流中心、商貿中心和金融中心；重要戰略資源開發基地、現代加工製造業基地、科技創新產業化基地和農產品深加工基地。

以下我們將針對四川的主要產業進行分析，除了指出現狀與未來發展目標，更重要的是明確制約發展的因素。有挑戰的地方才有機遇。對香港商界來說，不足就說明需要改進，就意味著商機。如果缺少的是硬件，可以考慮投資相關機械、設備、工具生產；如果缺少的是人才，則可引進香港同業專職人才，組織教育與培訓；如果缺少的是資金，除了考慮直接投資，還可通過投資金融機構，間接參與融資過程。

交通運輸與其他基礎設施建設

四川身處西部腹地，地跨青藏高原、橫斷山脈、雲貴高原、四川盆地等地貌形態，整個省份地勢西高東低。四川盆地是中國四大盆地之一，盆地底部有成都平原和眉山-峨眉平原；盆地邊緣以山地為主；川西南山地區為中山峽谷，屬青藏高原東部橫斷山系中段；川西北高原地區為青藏高原和橫斷山脈一部分，海拔高度4,000至4,500米。四川獨特的地勢是當地對外交流不便的決定因素。

長期以來，交通隔絕與對外聯繫不便成為制約四川經濟發展的瓶頸。鐵路網稀疏，路網質量差，通過能力低，很多鐵路線都是單線狀態，成渝、川黔、襄渝三條線加起來不如一條雙

表二：以成都為中心1小時、2小時、4小時、8小時經濟圈

車程	涵蓋城市
1小時	到達綿陽、遂寧、內江、樂山、南充等省內主要城市
2小時	到達盆地周邊的廣元、宜賓、達州、巴中等地
4小時	與周邊省會城市，如貴陽、蘭州、昆明、武漢、西安等對接
8小時	四川的人、財、物與京津冀、珠三角、長三角自由流動

資料來源：四川省人民政府（2008b）。

線線路的運輸能力。正因為如此，進出四川的主要道路長年超負荷運作。交通運輸難題，特別在國家制訂西部大開發戰略目標時顯得更為突出，對鐵路的需求愈高，制約就愈明顯。針對這一問題，2008年初，四川與鐵道部簽署紀要，將在四川建設成都至甘肅哈達鋪和蘭州、成都至貴陽、成都至江油延伸至西安、成渝城際、川藏等六條鐵路，總里程約4,900公里，總投資額約3,100億元（四川在線，2008）。未來，以成都為中心的鐵路將從目前的四條增加到15條，成輻射狀形成多小時經濟圈（表二）。

鐵路修建的過程本身就是推動經濟發展的過程。用於六條新鐵路的3,100億元投資對當地經濟的拉動作用不言而喻。它不僅在稅收、材料供應、運輸、勞務收入等方面為四川帶來巨大直接與間接經濟收益，同時也為當地勞務市場提供大量就業機會。建成後的鐵路將大大緩解交通不便帶來的制約，經濟發展也將步入良性軌道。出入川道路順暢後，必然帶動沿線各地的商業、運輸業、房地產業的開發與增值，促進城鄉一體化過程。

四川的長遠目標是把四川打造成西部涵蓋鐵路、高速公路、內河港口、國際機場和信息網絡的綜合交通樞紐。「十一五」目標之一就是打造三大通道：（一）建設蘭渝鐵路、襄渝複線和達州—鐵匠壩高速公路，配合已有的寶成鐵路和108國道的北通道；（二）建設達成鐵路複線、鄰水—墊江高速公路和嘉

陵江渠化「水上高速路」，配合已有的成渝鐵路、成渝高速公路、達萬鐵路和成南高速公路的東通道；和（三）建設成昆鐵路複線、雅安-攀枝花-田房和宜賓-水富高速公路，配合已有的內昆鐵路的南通道（四川省發展和改革委員會, 2007）。

到2007年底，四川高速公路通車里程已達1,909公里。預計到2030年，全省高速公路通車里程將翻兩倍多，達6,900公里，待規劃中的20條高速公路全部通車後，可覆蓋全省約92%的人口與93%的GDP產出地。計劃在2008年動工建設的高速公路共九條，包括納溪-貴州界、廣元-甘肅界、宜賓-重慶界、廣元-南充、內江-遂寧、成什綿、綿陽-遂寧、達州-陝西界、邛崃-名山。除此之外，還將投資170多億元開發岷江航電綜合工程。隨著成都雙流國際機場的建成，樂山機場、馬爾康機場、稻城亞丁機場、川南機場的工程都將在未來幾年陸續開展（四川省人民政府, 2008a, 2008b）。

為建立一個涵蓋公路、鐵路、民航、水運等的綜合交通運輸體系，四川在「十一五」期間總投資將達1,000億元。另外還將投資800億元於電源點建設、200億元於電網建設。在城市基礎設施建設上，「十一五」期間將投資1,500億元，建成「一超（成都）、三特（綿陽、南充、宜賓）、九大、十六中、五十小」的城市網絡體系，爭取城市化率達到40%（泛珠三角合作信息網, 2005b）。

農業

四川是農業大省，地理環境優越，自然條件好，在全國有舉足輕重的作用。近年來，四川加快農業建設，增加農業基礎設施建設，積極推進農業現代化、信息化步伐。2007年，四川投入近600億元用於改善農業基礎設施和農民生活生產條件，比2006年增加近40%。新建和改建通鄉通村公路達三萬公里。2008年初，全省農村家庭擁有固定電話達500萬戶、寬帶用戶達20多萬戶，電信營業網點共5,000多個，寬帶網絡覆蓋全省80%以上的鄉鎮（中華人民共和國中央人民政府, 2008b）。四川省政府一方面增加投入、促進農業生產；另一方面鼓勵農

民進行現代種植業，幫助農民脫貧致富。2007年，四川在遭受嚴重自然災害的情況下，農民人均純收入仍達3,540多元，增長18%，增收額是改革30年以來最多的一年。全省糧食總量達690億斤，增產40億斤（中華人民共和國中央人民政府，2008a）。

四川近年在農業方面的成就不可否認，然而由於人口眾多，基礎差，要想突破制約進一步發展四川農業、在「十一五」期間步上新台階，必須集中精力改善以下方面：

一、繼續增加農業投入。雖然近幾年農業支出一直增加，但佔財政總支出比例仍然偏低。不少貧困地區財政仍過度依靠國家和省級投入。要解決資金問題，首先要改善農村金融體制，提高農村信用社的借貸能力，從而滿足農民與農企的貸款需要。

二、改善農業基礎設施、提高農業機械化、信息化水平。四川十年九旱，省內大中型水庫雖然運作正常，很多小型、微型水利設施卻年久失修，蓄水能力、灌溉能力不佳。目前農業機械化與信息化水平與現代農業要求相差甚遠。2006年，機耕面積僅佔全省耕地面積的29%；機播面積佔5.3%；機收面積佔12.7%（《四川省情》，2007:29）。

三、加大農業科技應用與推廣力度。農業科技力量不足，科技研究與科技的推廣、應用仍有很大差距。「十五」四川農業科技進步貢獻率為45.5%，比「九五」提高13.7%；與發達國家相比，則仍然落後20%至30%（《四川省情》，2007:29）。

四、完善農業產業體系、改善農業生產經營方式。現代農業應為「生產、加工、運輸、銷售」一條龍。四川農業仍停留在生產階段，「包裝、儲藏、營運」等後續環節則十分薄弱。

五、完善農村市場體系。目前中國農業市場還沒有完整的流通體系，糧、棉、油等大宗農產品的收購和銷售，還沒有按照市場體制運作。這樣既阻礙了公平競爭，又使產品與服務市場不能很好的結合起來。農村法制也有待健全。

六、培養農業人才。農村人才匱乏是四川、乃至全國農業

長期面臨的難題。農村勞動力文化素質低，他們的再教育與培訓又受到科技人員不足的限制。另外，大量年輕農村勞動力轉出農村、農業，也是當地必須面對的問題。

水電能源

隨著四川的經濟快速增長，當地能源建設滯後，能源供應不足的問題愈來愈突出。近年，四川能源生產總量落後於經濟增長幅度，直接導致油品價格飆升，電力供應緊張。能源供給從上世紀九十年代後期的供過於求轉變為當前的供不應求，究其原因，主要是由於能源生產結構不合理、消費結構不合理和使用結構不合理等三個「不合理」造成。長期以來，四川能源還是以高污染的煤炭為主，優質能源開發一直不盡如人意。四川的水能、天然氣能源儲量豐富，水電和天然氣生產卻僅佔全省能源總量的10%與20%左右。相反，煤炭資源不到全省資源總量的21%，產量卻達全省能源總量60%以上，儲採比例大大高於全國水平。長期過度依賴傳統能源對環境也造成很大影響，四川很多地方都出現酸雨及空氣素質嚴重惡化情況。能源使用效率低、損耗浪費嚴重又是另一個問題。四川的能耗水平比全國高出近20%，與發達國家相比則差距更大（中國網，2004）。

隨著四川產業結構的調整和人民生活水平的提高，對電力的需求將愈來愈大。現有的電力系統早已超負荷運作，加之國際油價居高不下和本地煤炭儲量有限，尋找新能源迫在眉睫。地處青藏高原與長江中游平原的四川，地表水流量佔長江總流量的三分之一，而且河流流經山區，落差大，水能儲量居全國第一。從環保角度分析，燃燒煤、油發電嚴重污染環境，產生的廢渣、粉塵和二氧化碳給地球和人民生活帶來諸多危害。而水力發電無廢氣、廢渣、廢水和二氧化碳，是目前最適合大規模開採利用的清潔能源。對於四川這樣一個水多，煤、油卻嚴重不足的省份來說，發展水能是必然選擇。四川水能資源分布十分集中，80%集中在位於川西的金沙江、雅礱江、大渡河三大江河，開發條件優越。要想最大程度的利用四川得天獨厚的

水資源，首先必須瞭解目前水電開發所存在的問題：（一）開發利用率低：相比全國21%的開發利用率，四川僅為10.6%左右；（二）水電站規模不大：到2004年底，全省共有水電站400多座，大型電站僅有五座；（三）電站調節性能差：僅大橋電站具備年調節能力，其餘70%的電站調節能力極差或者沒有調節能力；（四）資源開發不足：在建電站項目總裝機容量僅佔資源總量的5%多（劉建明、馬光文, 2006:58-59）。

「十五」規劃也明確提出「大力開發水電」的方針。到2010年底，全省新增水電裝機容量力爭達1,500萬千瓦，總容量達3,000萬千瓦左右，川電對外輸送能力達600萬千瓦。目前正在建設的特大電站有瀑布溝、溪洛渡、向家壩、錦屏二期等。預計到2020年，全省水電裝機容量達7,530萬千瓦，外送能力達3,330萬千瓦左右，屆時四川將成為全國最大的水電基地（四川在線, 2006）。

機械製造業

機械製造業是四川重點培養的行業之一，在大型發電成套設備、冶金設備、石油鑽機成套設備、現代化空中交通管制成套設備、大型化工、機車車輛、工程機械等方面優勢明顯；在大型高效清潔發電裝備、重型機械、機車車輛、石油天然氣成套設備等行業也有巨大市場潛力（四川新聞網, 2007）。然而相對東部沿海地區，四川機械製造業集中度不高，銷售收入比例也低於東部較發達的江蘇、上海和浙江。四川雖然有德陽、成都、綿陽、資陽、自貢和瀘州六個裝備製造業相對集中的城市，銷售收入過百億元的大型集團企業卻寥寥無幾。阻礙四川機械製造業發展的，除了上文提到的能源短缺，還有以下幾個因素（中國四川外資網, 2005）：

一、研發投入不足。行業中的關鍵技術過分依賴外國，自主開發能力差，科學技術水平與國外比較相差很大，同時沒有完善的科技開發體系。

二、產品結構不合理。產品存在幾大多、少問題：投資產

品多、民生產品少；低附加值產品多、高技術含量產品少；傳統產品多、名牌產品少等。

三、原材料緊張。在能源問題尚未很好解決的同時，以鋼材為原材料的機械製造業卻面臨原材料價格近幾年大幅上漲與波動的情況。

四、金融資本市場滯後。與發達地區相比，西部的金融資本市場發展緩慢，企業資金仍以政府扶持為主，沒有完善的、以市場主導的融資渠道。

除了上述傳統重型機械設備的製造，四川還在航空航天設備製造、核電設計和設備製造、電子信息設備製造、多晶硅和單晶硅材料生產、軍事電子、數字視聽設備製造、鈦鈦等新材料，以及軟件開發和外包等高新電子產業的設備製造具有優勢，不僅在全國有廣泛市場，不少產品還出口海外。這些優勢行業吸引了不少外國知名企業進入與資金投放，如三菱重工、西門子、法馬通、空中客車、英特爾、摩托羅拉、微軟等；也引進了很多原來在東部和珠三角的國內企業，如中興、華為、東軟等來四川扎根（林凌等, 2007）。

旅遊業

四川有豐厚的人文底蘊與秀美自然風光，是世界著名的旅遊勝地。不僅擁有被列為世界遺產的九寨溝、黃龍、青城山—都江堰、峨眉山—樂山大佛，還有列入聯合國《人與生物圈保護網絡》的自然保護區四個、國家4A級旅遊景區17個、國家級風景名勝區15個、國家級自然保護區17個、全國重點文物保護單位62個等（人民網, 2005）。旅遊業連帶效應大，能帶動交通、餐飲、住宿、購物等一系列產業的效益與就業，因此四川長期把旅遊業定為重點發展的產業，行業規模不斷擴大。

「十五」結束，2005年四川旅遊總收入達721.3億元，比2000年增加463.2億元，年平均增長22.8%。旅遊總收入相當於全省GDP的9.8%。其中旅遊外匯收入由2000年的1.2億美元上升至3.2億美元；國內旅遊收入由2000年的248億元上升至695.7億元，年平均增長22.9%（四川省人民政府, 2007）。

無可否認，四川在旅遊開發方面的確付出不少努力，也取得很大成就，「行、遊、食、宿、購、娛」各方面都有很大改善，然而與成為國內外一流休閒度假勝地的目標還有一定差距。究其問題，可以歸結為：旅遊業開發重點不突出、投入分散不足、管理滯後、從業人員素質不高等。

「十一五」期間，四川將努力把當地旅遊開發由「點」擴大到「面」，把精品旅遊點打造成旅遊區。當前的開發重點包括：香格里拉生態旅遊、攀西陽光度假旅遊、嘉陵江流域生態文化旅遊、蜀南竹海石海生態文化度假旅遊和兩湖一山（龍泉湖、三岔湖、龍泉山）休閒度假旅遊。另外，還圍繞生態、文化和紅色旅遊三條主線，依托九寨溝、黃龍、峨眉山—樂山大佛、青城山—都江堰和大熊貓棲息地，打響大熊貓、太陽神鳥和農家樂三個品牌。川湘兩省政府還積極合作促成張家界與九寨溝直航，推出泛珠區域第一條真正的精品旅遊路線。四川康定機場已於2008年10月建成使用，川西環貢嘎山的海螺溝、丹巴美人骨、道孚；南部的稻城亞丁、西部太陽谷得榮、香巴拉七湖、藏東巴塘措普湖、理塘格聶神山等著名景區都將在康定機場的輻射範圍內，「張家界—九寨溝—康定—麗江」也將成為中國最具魅力的旅遊路線之一（泛珠三角合作信息網，2007）。

2008年初，政府先後出台了《四川省人民政府關於做強做大旅遊企業、加快旅遊產業發展的實施意見》和《四川省民族地區旅遊產業發展規劃》兩個重要文件。並計劃到2012年培養20個銷售收入上億元的景區、40家上億元的旅遊接待企業、30家3,000萬以上旅遊商品企業等90家旅遊骨幹企業。爭取到2012年，使阿壩、涼山、甘孜及其他民族地區實現旅遊總收入425億元、建成世界級生態旅遊目的地（新浪網，2008）。

會展業

會展業是中國新近崛起的新經濟產業之一。與傳統服務業不同，會展業為餐飲、酒店、交通、貨運等相關產業帶來的間接連動經濟效益，要遠遠大於會展本身的直接收入。會展不僅有強大的集聚與擴散效應，還能促進區域間的生產要素流動與

優化配置，同時提高城市形象與聲譽，因此愈來愈受到各地重視。雖然中國會展業起步晚，發展勢頭卻不可小覷，在國際會展企業紛紛進入中國的今天，國內各會展城市的競爭也日趨白熱化。

作為西部中心城市的成都發展會展業有很多有利條件。首先，成都相對經濟基礎好。會展期間由於有大量外來人員進入，對基礎設施要求高。只有經濟基礎與基礎設施相對優良的城市才有能力舉辦大型會議展覽。成都開放程度高，長期以來一直與沿海發達城市和國際知名城市有廣泛的經貿交流，在西部地區有不可取代的優勢。其次，成都有良好的會展環境。旅遊是四川的支柱產業，對GDP有很大貢獻。而旅遊業的發達直接導致當地餐飲、酒店、交通的成熟與便捷。已建成的成都國際會議展覽中心是西部最大、中國第五大的展覽館，世紀城新國際會議展覽中心也是目前全國最大的標準展館之一。同時，成都位於西部的中心位置，是西部地區的交通、航運、信息樞紐。最後，成都有豐富的生態環境與文化底蘊。會展業對經濟的貢獻很大程度是通過旅遊業表現出來。四川作為中國的旅遊勝地，不僅有自然風光，還有其他優勢諸如少數民族文化的人文風光與國寶大熊貓。

目前，成都已經成功舉辦過全國糖酒會、花博會等300多個展覽，和中國西部論壇、萬國郵聯等1,500多場會議，會展內容涉及機械、電子、建築、花卉、食品、醫療器械、體育用品等行業。中國展覽集團和香港展覽公司也已進入成都（張徽燕等，2007）。

都會展業一直圍繞「構建輻射全國、面向世界的會展之都」的目標發展，然而在取得成就的同時，也不應忽視存在的問題。會展業作為新興行業，大部分從業人員都是半路轉業，既沒有專業知識，也沒有太多經驗，因此在對會展的策劃、組織、管理、協調和宣傳都顯得力不從心。增加對現有會展從業人員的培訓，和在成都高校開設相關專業，從而提高會展人員數量與專業技能是成都發展和壯大會展業的基礎。另外，成都還應努力打出自己的品牌展會。品牌展會通常規模龐大，代表

該行業的發展形勢與走向，在行業內有較大影響力。國內外知名的會展城市都有自己的品牌會展，例如德國科隆的五金展和大連的服飾節。目前成都只有糖酒會有一定知名度，有待開發更多品牌展覽。國際化水平低是成都會展業的另一項限制。與北京、上海、廣州中國三大會展城市相比，成都仍沒有得到國際展覽聯盟的認可，專業化、規範化水平有待提高。

四川城市群發展和參與區域經濟合作現狀

四川城市群

新中國成立之時，四川僅有成都和自貢兩個城市，到2004年底城市總數增加到32個（戴賓, 2006）。然而在32個城市中只有一個超大城市——成都；無特大城市和大城市，其他均是中等城市和小城市，斷層現象嚴重。因此城市群發展也是輻射式：即以成都為中心，結合周圍一批中小城市，具有典型的中心—邊緣特徵。同時城市間也形成一定的職能分工：成都成為多功能綜合城市，是全省社會經濟中心；周圍中小城市則成為專業特點明顯的工業、礦業城市（表三）。

根據規劃，四川將重點打造成都平原城市群、川南城市群、攀西城市群和川東北城市群等四大城市群（圖二）。成都平原城市群將以成都為主城區，包括新都—青白江、溫江、東升、華陽、龍泉、郫縣六個邊緣組團；都江堰、邛崃、彭州、崇州四個中等城市；四個小城市和30個鄉鎮。預計到2020年，成都平原城市群的中心城區面積將達600平方公里，都市區面積將達3,681平方公里，城市結構也由單一的特大城區轉變為城鄉一體。瀘州作為川南城市群中的重要一員，不可避免的肩負帶領整個區域發展的重任。為了加快與周邊省份的合作，除了在建的瀘州—重慶、樂山—宜賓—瀘州兩條高速公路，還積極開發如何更有效的利用長江黃金水道。只有出川的道路暢通了，瀘州才有建成雲南、重慶、貴州和四川四省市物流、旅遊和教育中心的基礎。攀枝花資源豐富、工業

表三：四川重點城市與主導產業

城市	重點發展產業
成都	高新技術、服務業、環保、交通、能源、城市基礎設施
綿陽	電子信息研發製造基地、機械冶金、食品加工、生物及精細化工、醫藥化學、能源、紡織絲綢、輕工業
宜賓	現代化農業、能源、高載能重化工、旅遊業、現代服務業
瀘州	道路、煤田、電力和西部化工城建設
攀枝花	資源開發、農林及綠色產業、現代物流、新材料產業
自貢	鹽化、化纖、機械、新材料、農產品
內江	冶金建材、食品飲料、醫藥化工、紡織服裝、機械電子
樂山	電子、醫藥、建材、旅遊四大支柱產業；鹽磷化工、林竹加工、食品飲料、能源開發四大優勢產業
德陽	服裝、醫藥、電子、新材料、天然氣產業
眉山	農產品加工、鋁產業、機械、電子信息、化工、建材
資陽	汽車製造、醫藥器械、食品加工、第三產業

資料來源：泛珠三角合作信息網（2006a）。

圖二：四川四大城市群規劃



資料來源：四川新聞網（2008b）。

化程度高，帶動攀西城市群發展自是不二之選。與四川大部分城市一樣，交通一直是制約發展的一大限制。為了突破瓶頸制約，攀枝花加緊建設成昆鐵路複線、西昌-昆明高速路和攀枝花-麗江高速路。川東北城市群則以襄渝鐵路、達成鐵路、達萬鐵路交匯的達州為中心，加上達州至成都與重慶的高速公路建成，達州已經成為川東北最重要的交通樞紐。未來，達州將被建設成重慶萬州、涪陵、湖北十堰、陝西安康、陝西漢中和川東北等九市的區域中心，和人口180萬的特大城市。正在籌建的「巴國城」將以羅家壩遺址為核心，以巴國、巴人、巴文化為特色，與三星堆博物館和金沙遺址互相呼應（四川新聞網, 2008b）。

參與西部開發

「西部大開發」是國家經濟戰略由東向西擴散的重要決策，被認為是中國的「第二次改革開放」，區域包括西南的四川、重慶、貴州、雲南、西藏；西北的陝西、甘肅、青海、新疆、寧夏；和內蒙古與廣西12個省、自治區、直轄市。四川位於大西部地區的東部，連接中國東西部，並且是西部經濟最強的省份（表四），在戰略及經濟上的重要地位不言而喻。

開發西部是中國近幾年的大工程，成功與否直接關係未來國家的發展與穩定。然而，有機遇就有挑戰，四川在參與西部開發的同時，應注意以下幾個問題。

首先解決融資難題。金融被稱為經濟工作中的血液。要解決經濟發展中的資金不足，通常有兩種方法：增加外來資金；和增強自身融資能力。針對西部開發所需的資金問題，國家訂下一些優惠政策與導向：包括增加中央對西部地區投資資金與國債資金；優先安排基礎設施、優勢資源開發等的專項資金；提高銀行貸款比例；加大銀行信貸投入等。同時要利用國外優惠貸款，包括國際金融組織貸款和外國政府貸款（國家發展和改革委員會, 2001）。

其次要保護環境。中國西部地區高原地勢多、沙漠化明顯，近幾年水土流失情況更是十分嚴重。工業的過度開發與生

表四：西部各省經濟實力比較，1995-2006

	GDP (億元)				2006年三次產業 結構比
	1995	2000	2005	2006	
四川	3534.00	4010.25	7385.11	8637.81	18.5:43.7:37.8
廣西	1606.15	2050.14	4075.75	4828.51	21.4:38.9:39.7
內蒙古	832.88	1401.01	3895.55	4791.48	13.6:48.6:37.8
陝西	1000.03	1660.92	3675.66	4523.74	10.8:53.9:35.3
雲南	1206.68	1955.09	3472.89	4006.72	18.7:42.8:38.5
重慶	—	1589.34	3070.49	3491.57	12.2:43.0:44.8
新疆	834.57	1364.36	2604.19	3045.26	17.3:48.0:34.7
貴州	630.07	993.53	1979.06	2282.00	17.2:43.0:39.8
甘肅	553.35	983.36	1933.98	2276.70	14.7:45.8:39.5
寧夏	169.75	265.57	606.10	710.76	11.2:49.2:39.6
青海	165.31	263.59	543.32	641.58	10.9:51.6:37.5
西藏	55.98	117.46	251.21	291.01	17.5:27.5:55.0

資料來源：國家統計局（1996, 2001, 2006, 2007）。

注：四川1995年GDP包括重慶。

化污染都對環境造成破壞，而這些反過來都將制約社會的進一步發展。因此在未來的開發中，政府和公司都應該把保護環境放在第一位，打破傳統工業模式，引用高科技，使經濟發展與環境治理同步進行。事實上，西部地區水利、生物、礦產十分豐富，如何在不破壞自然環境與未來可持續發展的基礎上，因地制宜的發展經濟將是四川和其他西部省份面臨的考驗。

再次，轉變思想觀念。四川豐富的資源與環境相對封閉性培養出當地人悠閑的生活方式。「少不入蜀，老不出川」一語道破當地安逸的文化氛圍。四川人的這種心理狀態雖然平和，卻與當前進行得如火如荼的大開發不相適應。反映在工作上，就是缺乏積極性與創造性，經濟發展過分依賴中央的財政支援

與優惠政策。要轉變思想，除了中央政府變「授之以魚」為「授之以漁」，當地官員也應該多去國外與發達的東南沿海學習先進發展經驗，更重要的是感染競爭氛圍，激活自身潛力。

最後，開發人力資源。四川是中國人口大省，人才質量卻有「三低」現象：高學歷人才所佔比例低；高中級技術人員比例低，以及高級專業技術人才中的中青年比例低。另外，人才的產業分布也不平衡，第一產業專業技術人才比例低，與農業大省地位不相符合。「事業興衰在用人」，如何開發利用人才是四川在西部開發中取得成就的關鍵。汪志友（2000）指出人才資源的開發主要有下面四個途徑與政策：（一）引進國內外的優秀人才智力；（二）培養提高本地人才和現有人才；（三）善用各級各類人才；（四）實施「銀色人才工程」，開發有專業技術特長的離退休專家的智力資源，緩解西部地區人才不足的矛盾。

作為泛珠三角區域一員

四川地理位置具有多樣性：既為成渝經濟區的中心，又屬長江流域經濟帶與西南經濟區域，同時也是泛珠三角區域的周邊省份。早在2003年10月，四川就參與探討泛珠九省與港澳進行產業合作的可能性。2004年6月，四川與福建、江西、湖南、廣東、廣西、海南、貴州、雲南等九省和香港、澳門兩個特別行政區在「泛珠三角區域合作與發展論壇」上共同簽署了《泛珠三角區域合作框架協議》（「9+2」合作），要求在基礎設施、產業與投資、商務與貿易、旅遊、農業、勞務、科教文化、信息化建設、環境保護、衛生防疫等十個方面進行廣泛合作。

四川對泛珠合作一直寄予厚望。2005年，在四川省政府的支持下，第二屆「泛珠三角區域合作與發展論壇」在成都舉辦。泛珠區域概念的最初提出和建立已有五年多，為四川帶來數以百億的項目和資金，四川該如何更有效的參與泛珠合作，使這種全方位、多領域的合作繼續深入下去，是當地政府和學者一直考慮的問題。

在「9+2」區域中，四川離泛珠核心區域距離最遠，沒有廣西、福建等沿邊優勢，加之其自身地理形態，交通仍是四川參與泛珠區域合作面臨的首要問題。2004年4月，成都—深圳鐵路貨運的開通使兩地貨運距離縮短200公里，運行時間由原來的11天減少到三天（泛珠三角合作信息網, 2005a）。2005年通車的渝湛（重慶—湛江）高速公路，是繼京珠高速公路之後穿越廣東的第二條跨區域高速公路。以《國家高速公路布局方案》為基礎的《泛珠三角區域高速公路網布局方案》也正式出台，預計到2020年，區域高速公路網絡里程達3.73萬公里，其中珠三角地區達3,300公里，屆時從珠三角到泛珠區域各省會，將基本實現當日到達（泛珠三角合作信息網, 2006c）。

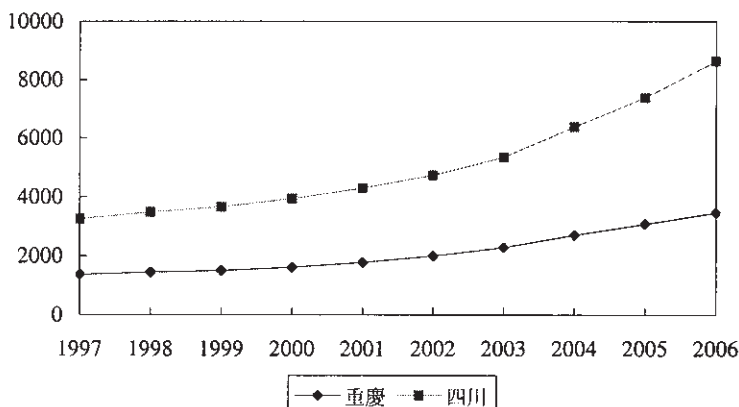
由於地處內陸，交通的限制使四川製造業一直無法獨當一面，加之四川資源豐富，長期以來在區域合作中擔當「資源輸出」的角色，區域內製造業則主要依賴近海的東部省份輸出產品。要打破這種「垂直分工」局面，四川應針對自身資源優勢，發展新材料、高載能、高載水產業，轉變「資源輸出」成為「資源開發輸出與就地加工製造」新格局。另外，在製造業產業選擇上，四川可以重點發展電子信息等高新技術產業。四川航空航天工業是中國三大基地之一，有良好信息電子、高科技發展基礎。同時，電子產品短小輕薄，便於運輸，可以避過四川交通不便的弱勢（林凌等, 2007）。

四川還與「9+2」中的旅遊強省聯手，共同發展泛珠區域的旅遊業。2004年四川省委、省政府邀請泛珠各省區的旅遊部門和企業在九寨溝洽談，並且共同參加美國旅行社協會世界年會，吸引外國遊客。同年10月，簽署《川滇藏旅遊合作發展宣言》。此外，還與貴州、重慶等省區市聯合打造川黔渝旅遊金三角，推出紅色旅遊路線。

成渝經濟區

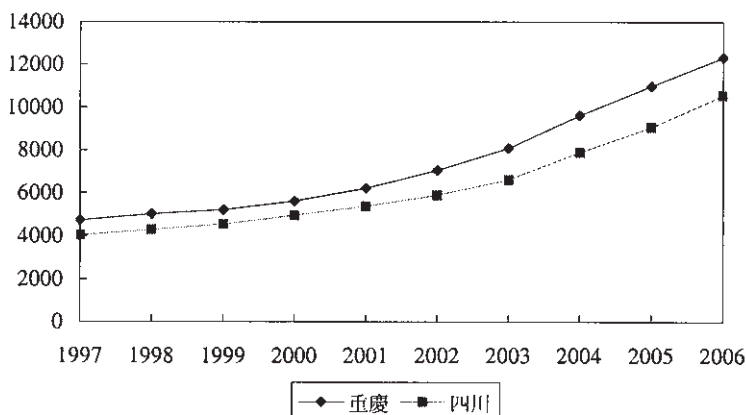
自從1997年重慶成為直轄市後，兩地各自為政，經濟發展也各不相同（圖三、圖四）。分離後的川渝經濟合作減弱，競

圖三：重慶與四川GDP對比，1997-2006（億元）



資料來源：四川省統計局（2008）；重慶市統計局（2008）。

圖四：重慶與四川人均GDP對比，1997-2006（元）



資料來源：四川省統計局（2008）；重慶市統計局（2008）。

爭加強，兩區域經濟如何正確規劃、定位，將關係著整個地區的發展。雖然在市場經濟下，市場有自動調節作用，然而在政治、法律等基本框架不健全的情況下，市場的調節機制往往不能及時發揮作用。例如川渝在行政分家後，兩地就有嚴重的非理性重複建設。一個例子就是四川政府不顧重慶港口營運能力有餘的事實，堅持花巨資在瀘州建設集裝箱碼頭。由於目前地方政府對當地發展的普遍思維，依然是向上索取優惠政策與資源支持，因此兩地開展更多向中央爭奪資源的建設。這種情況的出現除了因為當地官員各有成見；更重要的是政府協調組織不力。

為了解決重慶與四川惡性競爭的情況，2007年4月四川和重慶簽署了《關於推進川渝合作、共建成渝經濟區的協議》，以重慶、成都為龍頭，包括成都和綿陽等14個沿高速公路、快速鐵路、黃金水道的市，以及重慶一小時經濟圈的23個區縣為成渝經濟區。¹ 重慶與成都位於整個經濟區的兩端，輻射區內的幾十個大中小城市和城鎮。雙方還確定了五個共建重點：共同加快經濟區基礎設施建設；共同構建區域一體化市場體系；共同引導經濟區產業分工協作；共同構建城市群和城市連綿帶；共同建設長江上游生態屏障。協議還提出：共同培育和建設國家重大裝備製造業基地、高新技術產業基地、清潔能源基地、國防科研產業基地、優勢農產品生產加工基地；加快重慶和成都之間的快速通道和區域環形快速通道建設，完善公路、鐵路、內河航運、民航、管道綜合交通運輸網絡，暢通對外通道；共同構建區域一體化市場體系。共同營造有利於吸引市場主體進入的良好環境；加快建立開放、規範、競爭、有序的商品市場，破除行政壁壘；共同建設長江上游生態屏障，共同爭取國家生態環境建設投入和建立生態補償機制，在長江上游長期實施天然林保護、退耕還林、防護體系建設等工程（林凌等，2007）。

有利成渝經濟區發展的條件顯而易見：兩地同屬一省，人緣相親、綜合經濟實力強；同時基礎設施完善，連接兩地和周邊地區的交通網絡初具規模。從產業結構看，成都側重金融、

商貿、電子工業、旅遊，重慶卻側重汽車摩托、裝備製造、能源、物流，雙方互補多於競爭。經濟區的建成可以進一步明確兩地的分工與體系內各城市職能，同時帶動周圍中小城市發展。與長三角、珠三角、京津冀、環渤海等其他幾個國家重點經濟區不同的是，成渝經濟區地處內陸，無沿海交通優勢，直接導致貨運成本高。因此，在規劃成渝經濟區時，發展交通仍是重中之重。同時，突出發展成渝特有的產業優勢：能源、旅遊與休閒服務。未來，成渝經濟區將重點扮演「五個基地、一個屏障」（國家的清潔能源基地、重型裝備製造業基地、國防科研產業基地、以信息產業為先導的高新技術產業基地、特色農副產品加工基地和長江上游生態屏障）角色，力爭成為中西部地區發展龍頭（重慶海關, 2007）。

川港互動

珠三角作為香港腹地，一直是港商投資重點。然而經過多年開發利用，發展已逐漸飽和，投資成本也日益上升。西部各省雖然發展落後，在勞動力、自然資源等方面卻有得天獨厚的優勢，因此愈來愈多的投資者把目光轉向西部。四川作為西部最發達、發展最快的省份，優勢明顯，也因此被許多港商視為進入西部的大門，兩地在近年的合作不斷增加（表五）。四川有重工業基礎，近期大力發展的高新技術和信息產業也初具規模，可以承接珠三角製造業的轉移。除此之外，四川人力資源豐富，是農業大省，適合建成工業製造基地、農產品基地和勞務輸出基地。另一方面，香港是國際著名金融、貿易、航運、物流和信息中心，具有先進管理技術人才和優勢資本，是中國，特別是西部邊遠省份與國際市場接軌的橋樑。四川可以從香港引進金融、物流、會計、法律、投資諮詢等現代化服務業，加強四川第三產業發展。川港兩地都是著名的旅遊勝地，不僅可以互為旅遊目的地，更應攜手進軍國內外旅遊市場（香港貿易發展局, 2005; 《香港文匯報》, 2007a, 2007b）。

表五：川港合作大事記

時間	地點	事件
1999年11月	香港	舉辦「99四川投資貿易洽談暨名牌推介交流會」
2001年5月	成都	舉辦成都「香港優勢博覽會」
2003年11月	香港	舉辦「四川—香港合作發展周」
2003年11月	香港	兩地簽署《關於進一步促進雙方經貿合作備忘錄》
2004年6月	香港	舉辦「百媚千嬌四川節」
2005年7月	成都	「第二屆泛珠三角區域合作與發展論壇暨經貿合作洽談會」召開，曾蔭權首次以特首身分訪四川
2005年11月	成都	開通赴港「自由行」
2006年9月	成都	香港政府駐成都經濟貿易辦事處正式開始運作
2007年3月	成都	香港政府投資推廣署駐成都投資香港服務中心開始運作
2007年4月	臥龍	從四川臥龍選拔的中央政府贈送香港大熊貓「樂樂」和「盈盈」赴港
2007年6月	成都	香港政府駐成都經濟貿易辦事處舉辦「香港專業服務研討會」與「立足香港・邁向國際」之「內地企業利用香港進軍國際市場研討會」

資料來源：《香港文匯報》（2007a, 2007b）。

隨著CEPA的簽訂，港資開始大舉進入四川，兩地經貿合作也進入新階段。四川與香港經貿合作已經走過了十幾年頭，港資入川的腳步也隨著CEPA的簽訂而愈走愈快。1997年，四川對香港貿易總額為2.1億美元，2006年達8.92億美元，十年增長三倍多。截至2007年7月，香港在四川累計投資項目約3,500個，合同金額64億美元，佔四川合同利用外資總額的36%，是四川最大的外資來源地。川港貿易不僅體現在香港產品「零關稅」進入四川，「CEPA商城」一亮相成都，就吸引30多個香港品牌落戶。2004至2006年，四川對港貿易以年均50%的速度增長（《香港文匯報》，2007a）。在2001年5月的「中國西部經濟貿易洽談會暨香港優勢博覽會」上，和記黃

埔、新鴻基、嘉里、中遠、永新、李錦記等香港大企業代表與四川的企業代表舉行洽談。到2006年底，世界500強的和記黃埔、華潤、新世界、長江、嘉里、中銀等企業都進入四川。東亞銀行、匯豐銀行也在四川開設分行。近年來，除了房地產、旅遊業與傳統的勞動密集型製造業，礦產資源、能源和生態產業開發也成為港商投資熱點。一方面是港企走進來，另一方面是川企闖出去。由於看好香港作為亞洲金融中心的地位，川資企業紛紛到香港上市，包括成渝高速、東方電機、普天電纜、四川電信等。

CEPA的簽訂也使兩地旅遊合作步上新台階。2005年11月1日，成都開放居民赴港澳「自由行」。2007年7月25日，香港旅遊業議會和成都旅遊協會簽署了《香港-成都旅遊合作協議書》，雙方約定在旅遊資源和資訊、市場、人員共享的基礎上進行合作，並達成每年互送客源16萬人次的協議。

2007年出台的《四川省「十一五」現代物流業發展規劃》明確闡述希望在「十一五」期間把成都建成西部物流中心的目標。成都目前是西南地區最大的鐵路、公路、航空樞紐和客貨集散地，以成都為中心的綜合交通體系基本形成，發展物流業可說是水到渠成。早在上世紀九十年代，成都就制訂了「以物流為先導、帶動城市經濟發展」的戰略方針。目前進入準備或已經建設階段的有成都物流基地、西南物流中心、進口物流園區、航空物流園區，以及四川公路國際物流中心（戴賓、錢志鴻，2005:139-40）。計劃到2010年實現把成都建設成「以綜合交通體系為主的物流運輸平台、網路技術為先導的物流資訊平台、規模倉儲和智慧化管理為主的物流儲存配送平台」（四川省發展和改革委員會，2007）。

成都地理和文化資源為發展會展經濟提供了優越的條件。目前具有舉辦大型會展能力的場館有四川省展覽館、成都市體育中心、成都國際會議展覽中心和世紀城新國際會議展覽中心，後者的大型展覽館總面積逾20萬平方米，位居全國第四，僅次於北京、上海和廣州（四川新聞網，2008a）。香港作為亞洲物流基地與「會展城」，有豐富的物流管理和舉辦國際性會

展的經驗與人才。香港根據四川的特色與優勢為其度身打造發展路線；四川則為香港進軍西部創造交流平台，兩地合作互補互利。

結語

從「十一五」規劃出台到2007年底，四川的經濟建設都一直沿著預定軌道增長，然而進入2008年，卻出現了任何規劃都無法預料的雪災和地震。雙重重大自然災害除了造成最寶貴的人命損失，也對經濟產生負面影響。雖然目前專家與國際金融機構普遍認為雪災與地震對全國造成的經濟損失有限，然而作為重災區的四川，影響則不可同日而語。

農業方面，四川是中國糧食與豬肉主要產地之一，連續重大自然災害的打擊必然導致糧食、豬肉供應量減少，價格上漲。地震中心汶川處於山區，非農業畜牧基地，雖然人員傷亡嚴重，從經濟角度看，對農業的影響要小於雪災。在食品價格上漲的帶動下，中國物價指數（CPI）一直居高不下，2008年四川遭受的連綿災害無疑令早已不堪通脹壓力的民眾雪上加霜。

受災地區的交通、電力、通訊、供水、供氣等基礎設施受損嚴重，重建將需要大量時間和資金。缺乏基礎設施的支持，工業生產很難快速恢復到原來的產量與規模。一些工廠甚至在災害中失去廠房、設備，已失去生產能力。四川的消費與旅遊業也將受到影響。四川最著名的旅遊景點如九寨溝、臥龍熊貓基地、都江堰等都屬此次地震的重災區，道路建築受損嚴重。另外據分析，5·12地震的餘震可能將持續半年以上，因此，可以預估在2008年內，作為四川支柱產業的旅遊業收入將銳減，直接影響四川經濟表現。

雖然從短期看，地震與雪災將給四川GDP帶來負面影響，從長期看，卻也有積極的一面。災後，必將有大量資金投入災區用於重建。這些用於基礎設施和基礎建設的投資不僅能解決

就業，更能通過資金的連帶效應拉動整個社會的經濟增長，從而推高地區與國家的生產總值。

注釋

1. 前者包括成都、綿陽、德陽、內江、資陽、遂寧、自貢、瀘州、宜賓、南充、廣安、達州、眉山、樂山；後者包括重慶市九城區及潼南、銅梁、大足、雙橋、榮昌、永川、合川、江津、綦江、長壽、涪陵、南川、萬盛、武隆。

參考書目

- 人民網。2005。「四川省旅遊業發展情況概述」，12月14日（<http://travel.people.com.cn/GB/41636/41637/56405/56406/3943177.html>，2008年4月29日登入）。
- 中華人民共和國中央人民政府。2008a。「四川2007年GDP超萬億 農民人均增收創歷史新高」，1月22日（http://www.gov.cn/gzdt/2008-01/22/content_864874.htm，2008年5月20日登入）。
- 。2008b。「四川：抓基礎促產業 進一步促進農業發展 農民增收」，3月2日（http://www.gov.cn/jrzg/2008-03/02/content_906801.htm，2008年5月20日登入）。
- 中國四川外資網。2005。「四川省機械製造業潛在的風險」，《四川省機械製造業的比較優勢》（http://www.sccom.gov.cn/wsyz/html/tzys/jx/2_2.html，2008年4月25日登入）。
- 中國網。2004。「四大問題制約四川能源工業發展」，12月3日（<http://www.china.com.cn/chinese/EC-c/720106.htm>，2008年4月19日登入）。
- 四川在線。2006。「建綠色能源基地 水電開發加快『三個一批』」，11月14日（<http://scol.cn/nsichuan/scjj/20061114/2006111481127.htm>，2008年4月15日登入）。

——。2008。「六條鐵路令經濟發展受益無窮」，1月21日
(<http://www.scol.com.cn/NSICHUAN/tfsp/20080121/200812183924.htm>，2008年4月15日登入)。

四川省人民政府。2006a。「『十五』四川省經濟社會發展成就」，12月19日 (http://www.sc.gov.cn/tzsc1/tzzn/200612/t20061228_142749.shtml，2008年4月29日登入)。

——。2006b。《四川省國民經濟和社會發展第十一個五年規劃綱要》 (http://www.sc.gov.cn/zt_sczst/scsyw/，2008年4月29日登入)。

——。2007。「四川『十五』，成就輝煌」，1月15日
(http://www.sc.gov.cn/zwgk/jjjs/tjsj/tjfx/200701/t20070115_169527.shtml，2008年4月25日登入)。

——。2008a。「今年我省五條高速路建成通車 新開工九條高速公路」，4月18日 (http://www.sc.gov.cn/zwgk/zwdt/bmdt/200804/t20080418_269574.shtml，2008年5月20日登入)。

——。2008b。「西部綜合交通樞紐藍圖初現」，2月29日
(http://www.sc.gov.cn/zwgk/zwdt/bmdt/200802/t20080229_254611.shtml，2008年5月20日登入)。

《四川省情》。2007。「四川現代農業的現狀、問題及對策」，第11期，頁29-30，55。

四川省統計局編。2002。《四川統計年鑒2002》。北京：中國統計出版社。

——。2006。《四川統計年鑒2006》。北京：中國統計出版社。

——。2008。《四川統計年鑒2008》。北京：中國統計出版社。

四川省發展和改革委員會。2007。《四川省『十一五』現代物流業發展規劃》，1月19日 (<http://www.scdrc.gov.cn/content2.aspx?RID=287>，2008年4月29日登入)。

四川新聞網。2007。「加快重裝製造業發展 四川省搶抓好機遇」，3月22日（<http://scnews.newssc.org/system/2007/03/22/010293602.shtml>，2008年4月29日登入）。

——。2008a。「世紀城新會展中心主體項目全部落成」，1月29日（<http://www.cdds.chengdu.gov.cn/detail.asp?id=5364>，2009年2月17日登入）。

——。2008b。「推進新型城鎮化 四川崛起『四大城市群』」，1月26日（<http://scnews.newssc.org/system/2008/01/26/010663118.shtml>，2008年5月9日登入）。

汪志友。2000。「西部大開發 四川怎麼辦：四川行政學院專家論壇——西部大開發中的人才資源開發」，《四川行政學院學報》，第2期，頁9-10。

林凌、劉世慶、王娟、陳杰。2007。「四川參與泛珠三角區域合作的若干思考」（湖南頻道，<http://hn.rednet.cn/c/2007/05/23/1210007.htm>，2008年5月5日登入）。

泛珠三角合作信息網。2005a。「四川省省長張中偉：四川參與泛珠合作富有成效」，7月20日（<http://www.pprd.org.cn/lingdao/200507200011.htm>，2008年5月5日登入）。

——。2005b。「四川省精心選擇推介100個基礎設施建設項目」，7月27日（<http://www.pprd.org.cn/pprd/second/qth/xiangmu/200507270059.htm>，2008年4月15日登入）。

——。2006a。「四川省21個市州經濟發展重點」，4月21日（http://www.pprd.org.cn/invest/sichuaninvest/200604/t20060421_6136.htm，2008年4月6日登入）。

——。2006b。「四川省『十一五』經濟社會發展規劃思路」，5月13日（http://www.pprd.org.cn/zhuanti/115/200605/t20060513_6625.htm，2008年5月5日登入）。

——。2006c。「泛珠三角區域合作公路水路交通基礎設施規劃綱要」，3月3日（<http://www.pprd.org.cn/ziliao/zhengce/200603030014.htm>，2008年5月5日登入）。

——。2006d。「跨越：四川省全面完成『十五』計劃的各項指標」，1月5日（<http://www.pprd.org.cn/92/sichuan/200601050001.htm>，2008年5月5日登入）。

——。2007。「四川副省長王懷臣：泛珠旅遊產業合作最能見效」，6月6日（http://www.pprd.org.cn/lingdao/gdft/200706/t20070618_20245.htm，2008年4月25日登入）。

重慶市統計局編。2008。《重慶統計年鑒2008》。北京：中國統計出版社。

重慶海關。2007。「從統籌城鄉綜合配套改革試驗區看成渝海關合作的必然性」，10月11日（<http://www.customs.gov.cn:82/gate/big5/chongqing.customs.gov.cn/publish/portal153/tab8050/module25314/info85327.htm>，2009年2月17日登入）。

《香港文匯報》。2007a。「十年 川港攜手前行」，7月1日，C25版。

——。2007b。「港商西進 蜀道往還變坦途」，7月1日，C26版。

香港貿易發展局。2005。「香港在『泛珠三角』的新發展機遇」，《中國商情快訊》，第2期（<http://info.hktdc.com/alert/chi/cba-c0502pp1.htm>，2009年2月17日登入）。

國家統計局編。歷年。《中國統計年鑒》。北京：中國統計出版社。

國家發展和改革委員會。2001。「國家發展計劃委員會常務副主任、國務院西部地區開發領導小組辦公室副主任王春正在中國西部開發與融資國際研討會上的開幕詞」，7月25日（http://wangchunzheng.ndrc.gov.cn/zyjh/t20050524_95748.htm，2008年5月2日登入）。

張徽燕、邵明剛、王文。2007。「成都會展業發展現狀分

析」，《電子科技大學學報（社科版）》，第9卷，第3期，頁5-8。

新浪網。2008。「四川發展民族地區旅遊業 2012年總收入將超425億」，4月23日（<http://financenews.sina.com/chinanews/000-000-107-103/402/2008-04-23/0304289504.shtml>，2008年4月25日登入）。

劉建明、馬光文。2006。「四川水電資源可持續開發和利用」，《環境保護》，第14期，頁58-60。

戴賓。2006。「四川城市群的發展現狀及未來趨勢展望」，《四川省情》，第7期，頁24-25。

戴賓、錢志鴻。2005。「四川的社會經濟發展及區域合作前景」，載楊汝萬、沈建法編，《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，頁123-44。

Yeung, Y. M. and Jianfa Shen (eds). 2004. *Developing China's West: A Critical Path to Balanced National Development*. Hong Kong: The Chinese University Press.

—— (eds). 2008. *The Pan-Pearl River Delta: An Emerging Regional Economy in a Globalizing China*. Hong Kong: The Chinese University Press.

「十一五」下泛珠三角與香港研究系列

VII. 四川與香港

摘要

四川地處內陸腹地，是中國人口大省。其特殊的地理環境造成當地氣候溫潤，土壤肥沃，成為中國農業大省。然而，封閉的地形也對貿易與信息交流帶來不便。交通不暢通一直是制約四川經濟發展的障礙。長年來，中央和省政府投巨資在交通基礎設施建設上。「十五」期間，鐵路、公路、機場、河道的工程相繼完成、擴建與完善大大改善了進出四川與川內各地之間的聯繫。只有交通順暢了，才能進一步發展工業。「十一五」的目標之一就是把四川建成為西部加工基地，承接東南沿海等發達省份轉移來的製造業。旅遊業是四川的另一個支柱產業，如何轉變資源優勢為競爭優勢是四川省面臨的挑戰。對香港而言，四川是香港公司進入西部內陸省份的平台。雖然目前西部整體的投資環境不如港人所熟知的珠三角和長三角區域，然而，從長遠看，西部的豐富自然資源、廉價原料與人力，以及巨大內需市場都預示未來經濟潛力。基礎設施建設、城市發展規劃、產業重組、高科技人才培訓、中藥開發研製、食品加工、旅遊設施建設、運輸及物流、銀行金融保險等領域，都是港商真正的商機所在。

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

VII. Sichuan and Hong Kong

Shen Jianfa Yeung Yue-man Lu Yifei

Abstract

Located in the interior of mainland China, Sichuan is one of the most populated provinces of the country. It is topographically diverse and has a warm, humid climate and rich soil, making it a major national base for agricultural production. However, its relative isolation poses difficulties for the exchange of commodities and information between Sichuan and the outside world. Transportation remains a big obstacle to the province's economic development. One of the biggest accomplishments during the Tenth Five-year Plan (2001-2005) period has been the improvement of Sichuan's transport network. Only when smooth transport and communications links within the province and between Sichuan and other provinces is achieved, can Sichuan make progress on its plan to coordinate its efforts with those of other provinces in southeastern China to create a new western China manufacturing base. Tourism is a major area of focus in Sichuan; the local government must therefore address the issue of how to become competitive in this sector. Sichuan, an early beneficiary of the central government's policy to develop the western regions of the country, could be the gateway for Hong Kong companies to venture into China's west. Although the overall investment environment of western China lags far behind that of the Pearl River Delta and Yangzi River Delta regions, with which Hong Kong companies are more familiar, the western region's abundant natural resources, cheap materials and labour, and huge market, mean that this region has great long-term economic potential. Huge investment opportunities for Hong Kong companies are to be found in the following areas: infrastructure construction, urban development, industrial restructuring, high-technology professional training, herbal medicine research and development, food processing, the construction of tourist facilities, transportation and logistics, and banking, finance, and insurance.

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: Lee, Paul Siu-nam, PhD (Michigan),
Professor, School of Journalism and Communication

Associate Directors:

Chiu, Stephen Wing-kai, PhD (Princeton),
Professor, Department of Sociology

Sung, Yun-wing, PhD (Minnesota),
Professor, Department of Economics

Tang, Kwong-leung, PhD (UC Berkeley),
Professor of Social Work

Wong, Timothy Ka-ying, PhD (Manitoba),
Research Associate Professor, HKIAPS

HK\$20.00

ISBN 978-962-441-198-0



9 789624 411980