

泛珠三角與香港

「十一五」下泛珠三角九省區和澳門
與香港的發展



楊汝萬
沈建法
紀緯紋

香港中文大學香港亞太研究所

泛珠三角與香港

「十一五」下泛珠三角九省區
和澳門與香港的發展

楊汝萬 沈建法 紀緯紋



香港中文大學
香港亞太研究所

2010

香港亞太研究所・研究叢刊第八十七號

誌記香港亞太研究所成立二十周年

泛珠三角與香港：「十一五」下泛珠三角九省區和澳門
與香港的發展

The Pan-Pearl River Delta Region and Hong Kong: Development of
Nine Provinces in Pan-Pearl River Delta, Macao and Hong Kong
under the Eleventh Five-year Plan

作 者：楊汝萬、沈建法、紀緯紋

出 版：香港中文大學香港亞太研究所

地 址：香港沙田香港中文大學

印 刷：卓利製作公司

版 次：二零一零年十二月第一版

國際書號：ISBN 978-962-441-587-2

© 香港中文大學 2010

版權所有 不准翻印

序

亞太城市及區域發展研究計劃是香港中文大學香港亞太研究所旗下最活躍的研究部門之一，兩者同時於1990年9月成立，多年來均由楊汝萬領導。自2003年8月起，該研究計劃由楊汝萬和沈建法攜手策領，研究項目更趨多元化，研究成果進入更豐碩時期。自成立以來，該研究計劃出版的書籍、專論和其他論文多不勝數，在香港、國內和海外甚受歡迎並產生了一定的影響。隨著楊汝萬的榮退，此書將為他對該研究計劃的貢獻劃上圓滿的句號。研究計劃將在現有基礎上發揚光大，並於沈建法的主持下繼續開展有影響力的研究。在香港亞太研究所與亞太城市及區域發展研究計劃成立二十周年之際，特出版本書以示慶賀。

此書源於2006年初，中央政府公佈「十一五」規劃（2006-2010年）並在香港作引介之時。「十一五」規劃內容在香港引起了廣泛討論，其中香港運輸產業的發展最為廣大市民、學者和官員關注和感到焦慮，尤其是在珠三角的物流業務，會否隨著內地的高速發展而被邊緣化。此問題引起業界以及從事區域發展研究的學者不斷思考：香港應該採取甚麼對策才能保持其獨特優勢，繼續昂然面對未來發展的挑戰與機遇？

2006年初也是香港中文大學公佈其長遠發展方向之時。在大學訂定的五大重點研究領域中，中國研究是其中之一。香港亞太研究所跟隨此發展目標而向中國研究投放更多人力和物力，以助強化大學在此領域的優勢。其時，雖然泛珠三角區域

構建才短短三年，研究計劃已決定把研究活動重點聚焦於此，原因是此發展足以影響到香港和其他泛珠三角成員的前途和命運。2004年末，研究計劃聯同香港特別行政區政府中央政策組合辦了「泛珠三角與香港互動發展」國際研討會，並於2005年把研討會論文編輯成書，由香港亞太研究所出版。為著把泛珠三角的新概念和區域合作的重要性充份介紹給中國之外的社會和學術界，研究計劃兩位主任同時以英文撰寫關於泛珠三角發展的學術期刊文章及編寫《泛珠三角區域》（*The Pan-Pearl River Delta*）一書，後者亦於2008年中面世，由香港中文大學出版社出版。

為求更能聚焦在「十一五」下泛珠三角發展對香港產生的機遇與挑戰，研究計劃爭取了額外資源，啟動了「十一五」下泛珠三角與香港研究系列。從2006至2008年中，特別聘請蘇文珊和盧一飛兩位研究助理，她們分別在該研究項目工作了13個月和9個月，期間她們各自發揮所長，分別為兩篇及三篇研究專論作出貢獻，我們對此深表謝意。然而，在整個系列花上最多心血的是紀緯紋。從研究系列開始到此書付梓，他沒有絲毫鬆懈，全心全意把研究和其他工作做得盡善盡美，值得讚許。全書分工如下：第1、5、6、9、10、11章，由楊汝萬、沈建法及紀緯紋執筆；第2章由楊汝萬、沈建法及盧一飛執筆；第3、4章由沈建法、楊汝萬及蘇文珊執筆；第7、8章由沈建法、楊汝萬及盧一飛執筆；第12章由沈建法、楊汝萬及紀緯紋執筆；全書由楊汝萬、沈建法及紀緯紋整理、修改及定稿。

本研究系列各研究專論及此書在出版前，均經過了嚴格的評審，得到不少中肯和建設性的評語和意見，有助作者進一步提升各研究專論及此書的水平，作者在此向多位不具名的學者致以衷心感謝。同時感謝香港中文大學太空與地球信息科學研究所所長林琿教授首允借出遙感圖片供封面設計使用。此書餘下錯漏和不足的地方，還希讀者指正。

楊汝萬、沈建法、紀緯紋

2010年11月

目錄

圖表一覽表	vii
序	xiii
1. 泛珠三角區域發展總論	1
2. 福建與香港	27
3. 江西與香港	61
4. 湖南與香港	97
5. 廣東與香港	131
6. 廣西與香港	169
7. 海南與香港	217
8. 四川與香港	249
9. 貴州與香港	287
10. 雲南與香港	323
11. 澳門與香港	367
12. 泛珠三角、香港與「十一五」	405
索引	433

圖表一覽表

表

1.1	全國已開放個人身份來港安排的城市	4
1.2	全國、泛珠三角九省區及港澳 GDP 及土地面積	14
2.1	福建、廣東、上海、江蘇和浙江主要經濟指標 的對比	30
2.2	福建「十五」的部份經濟社會發展目標及完成情況	31
2.3	福建外商投資企業年末登記投資總額和企業數目	33
2.4	福建「十一五」的部份經濟社會發展目標及 2007年實際數字	38
2.5	福建「十一五」的空間發展佈局	41
2.6	福建直接利用外資（合同外資）的來源地比重	43
2.7	福建實際利用外商直接投資金額按國別 （地區）劃分	43
2.8	閩港聯合招商會議	44
3.1	江西與廣東、浙江及福建職工年平均工資的比較	66
3.2	江西「十五」的部份經濟社會發展目標及完成情況	67
3.3	江西「十一五」的部份經濟社會發展目標及 2007年實際數字	68

3.4	外商在江西的直接投資	72
3.5	國家高速公路網江西境內段及地方加密線規劃	75
3.6	江西在香港舉行招商活動期間簽訂的投資項目數 及合同外資金額	79
3.7	香港在江西的直接投資	79
3.8	江西對香港的進出口	81
3.9	江西接待香港旅客的情況	81
4.1	湖南與廣東主要城市的營商成本比較	103
4.2	湖南「十一五」的部份經濟社會發展目標及 2007年實際數字	104
4.3	湖南對香港的出口	118
4.4	香港在湖南的投資	118
4.5	湖南接待港澳旅客的情況	120
5.1	廣東主要年份的重要統計指標	136
5.2	廣東主要年份的三次產業結構	139
5.3	珠三角與山區及東西兩翼比較	141
5.4	廣東「十一五」的部份經濟社會發展目標	144
5.5	廣東實際利用外商直接投資按國別（地區）劃分	149
6.1	廣西主要年份的重要統計指標	174
6.2	廣西分階段GDP及三次產業年平均增長速度	176
6.3	廣西五大經濟區及北部灣經濟區的發展定位和策略 ...	178
6.4	廣西各經濟區的主要統計指標	179
6.5	廣西的邊境貿易	185
6.6	香港在廣西的投資	186
6.7	廣西的交通基礎設施建設	188
6.8	廣西「十一五」的部份經濟社會發展目標	193
6.9	廣西「十一五」的部份綜合交通體系建設發展指標 ...	199

7.1	海南「十五」期末及2007年的重要統計指標	220
7.2	中國五個經濟特區的經貿表現	222
7.3	海南「十一五」的部份經濟社會發展目標	223
7.4	香港在海南的投資	238
8.1	四川「十五」的社經成就	252
8.2	四川「十一五」的部份經濟社會發展目標及 2007年實際數字	254
8.3	以成都為中心1小時、2小時、4小時、8小時 經濟圈	257
8.4	四川四大城市群主要城市的重點發展產業	267
8.5	四川「十一五」提出的「五大經濟區」區域 協調發展	269
8.6	西部各省區經濟實力比較	271
8.7	四川與香港合作大事記	277
8.8	四川對香港的進出口	279
9.1	貴州主要年份的重要統計指標	292
9.2	貴州的三次產業結構	294
9.3	貴州的交通基礎設施建設	295
9.4	泛珠三角九省區平均交通基礎設施建設密度	296
9.5	泛珠三角區域部份城市綜合競爭力排名	298
9.6	貴州「十一五」的部份經濟社會發展目標	302
10.1	雲南主要年份的重要統計指標	328
10.2	雲南的三次產業結構	330
10.3	雲南的邊境貿易	333
10.4	雲南與東盟國家的外貿	334
10.5	香港及東盟國家在雲南的投資	335
10.6	雲南的交通基礎設施建設	335
10.7	泛珠三角九省區貨物出口總額	337

10.8	泛珠三角九省區平均交通基礎設施建設密度	339
10.9	雲南「十一五」的部份經濟社會發展目標	343
11.1	澳門主要年份的年末人口估計	371
11.2	澳門各堂區人口數目及人口密度	371
11.3	來澳旅客人次按入境渠道劃分	374
11.4	澳門主要年份的GDP、產業結構及人均GDP	376
11.5	澳門會展及獎勵旅遊活動之數目及參加人數	382
11.6	澳門會展及獎勵旅遊活動詳細分類	382
12.1	國家「十一五」規劃的指導原則和主要目標	406
12.2	全國、泛珠三角九省區及港澳GDP和指數	408
12.3	泛珠三角九省區城鎮人口	410

圖

1.1	泛珠三角九省區及港澳 GDP	15
1.2	廣東各地級市及港澳 GDP	15
2.1	福建的地理位置	28
3.1	江西的地理位置及行政區域	62
3.2	江西高速公路網	63
3.3	江西自「九五」以來三次產業結構的演變	74
3.4	江西的鐵路規劃	77
4.1	湖南的地理位置及行政區域	98
4.2	國家中長期鐵路網規劃	114
4.3	國家高速公路網	115
5.1	廣東與香港的地理位置	134
6.1	廣西的地理位置及區域經濟佈局	171
6.2	廣西人均GDP佔全國及廣東人均GDP比例	180
6.3	廣西的交通網絡	189

7.1	海南的地理位置	218
7.2	海南五個功能經濟區	230
7.3	泛珠三角和東盟十國的地理位置	232
8.1	四川的地理位置	250
8.2	四川四大城市群規劃	268
8.3	四川與重慶GDP對比	275
8.4	四川與重慶人均GDP對比	275
9.1	貴州的地理位置	289
10.1	雲南的地理位置	325
10.2	雲南各階段三次產業的年均增長趨勢	330
10.3	大湄公河次區域的地理位置	353
11.1	澳門的地理位置	369
11.2	澳門各堂區的位置	372
11.3	路氹填海區內計劃發展的主要住宅及酒店項目	377
11.4	青洲區新近落成的青洲平民新村	386

1

泛珠三角區域發展總論

21世紀是經濟全球化、「區域」重新受到重視並快速發展的世紀。21世紀也是甦醒的巨龍——中國全面參與世界經濟和社會活動發展的重要時期。2003年，在巨龍的南方，一個自下而上的區域發展大戰略靜靜醞釀，終於在2004年6月出台，中國經濟第一大省廣東和兩個特別行政區（簡稱特區）——香港和澳門，一同牽頭舉辦了首屆「泛珠三角區域合作與發展論壇」，並與福建、江西、湖南、廣西、海南、四川、貴州和雲南八省區（共內地九省區及兩特區共11成員，俗稱「9+2」）簽署了《泛珠三角區域合作框架協議》。自此，一個位處南中國，佔全國五分之一土地面積和接近三分之一地區生產總值（GDP）的國內區域合作組織正式誕生，其宗旨為推動和強化基礎設施建設和商貿等十大領域的區域合作。¹

六年來，泛珠三角的發展一直是社會的焦點——政界不斷探求深化區域合作的路向和創新區域合作模式、商界努力尋找區域合作帶來的投資和發展機遇，而學術界亦從理論和實證層面探討這極為獨特的區域發展的意義與所帶來作用。截至2009年中，學術界以泛珠三角為題的出版物，共計有中英文叢

-
1. 十大合作領域分別是基礎設施、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，以及衛生防疫（泛珠三角合作信息網, 2004）。

書18本、中英文學術期刊文章700多篇，以及為數不少的研究報告。² 這些研究的內容廣泛，由文化、商貿、基礎設施以至環保等均有觸及。以香港中文大學香港亞太研究所亞太城市及區域發展計劃為例，近年亦專注於泛珠三角區域發展的研究，共計發表及出版與泛珠三角有關的研究專論、期刊文章17篇、中英文書籍三本，探討了泛珠三角的出現、對在中國推動區域發展所起的示範作用、區域高速公路、鐵路、港口和航空等交通基礎設施的發展，以及香港的機遇和對香港的挑戰等。深入研究泛珠三角的發展、探討其形成機理和未來的發展方向，不但豐富了學術界對亞洲地區區域發展的研究，實際上也對泛珠三角以至全國的發展有著正面的貢獻。

本書撰寫目的

泛珠三角區域合作的實現，不僅對改變中國內地區域發展的態勢有利，也有助香港和澳門在多個發展危機中找尋到新出路。回顧1997年香港回歸前後，內地及香港社會均對香港與內地，尤其廣東省的更緊密合作、甚至區域融合有所憧憬和期望。然而，由於不同原因，此美好願景未曾實現。正當社會開始質疑粵港未來關係能否再進一步發展之際，亞洲金融風暴、「非典」傳染病等重大危機相繼爆發，竟為粵港澳三地的大珠三角區域合作帶來了轉機。³

-
2. 以泛珠三角為題的中英文書籍數量出自 Amazon.cn 及 Amazon.com 的搜尋結果；以泛珠三角為題的中英文學術期刊文章數量則來自中國期刊全文數據庫及ISI的搜尋結果，搜尋日期為2009年6月1日。以中文書籍和中文學術期刊文章佔多數。例如楊汝萬、沈建法（2005）；潘國城（2005）；Yeung（2005）；李思名（2006）；陳廣漢、袁持平（2008）；湯正仁（2008）；Yeung and Shen（2008）。
 3. 本書論及珠三角、大珠三角和泛珠三角等不同面積和層次的

對香港來說，危中之機，既有「走出去」的，也有「引進來」的。2003年初「非典」肆虐香港，中央政府在同年6月29日與香港簽訂了《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》（簡稱CEPA）的自由貿易協議，並於2004年1月1日正式推行，隨後每年再增簽補充協議。至2010年止，在一共八份CEPA自由貿易協議下，內地向香港開放了多個範疇的商品貿易和服務業市場，實現兩地專業資格互認，並促進了貿易投資便利化，為以香港為基地的投資者進一步打開內地市場提供了更多優惠及機遇。在搞活香港「走出去」的同時，「個人身份來港安排」（俗稱「個人遊」或「自由行」）則把大量內地旅客「引進香港來」，為香港當時不景氣的經濟和社會帶來了心理和實質的作用。自2003年7月28日開始，全國先後有49個城市（表1.1）開放其戶籍居民申請「個人遊」，截至2008年底通過此措施來港的內地旅客約達3,524萬人次。⁴不論是CEPA還是「個人遊」，廣東都是最重要的參與者，大大深化了粵港兩地的多元化交流和合作。CEPA政策為粵港兩地的融合和合作構建了一個嶄新平台，正式把兩地的合作推到新的階段，使兩地的關係有突破性的發展，由此看來，CEPA可說是新區域發展的催化劑。

區域。珠三角區域指廣東省內珠江口兩岸由廣州、深圳、珠海、佛山、江門、東莞、中山、惠州市區、惠東縣、博羅縣、肇慶市區、高要市和四會市組成的珠江三角洲經濟區。大珠三角區域則指珠三角加上香港和澳門組成的區域，並非任何官方劃定的經濟區域。泛珠三角區域包括範圍已在本章開頭論述，不再重覆。

4. 「個人遊」措施自2003年7月28日開始實施，以此簽注訪港的內地旅客連年上升。2003年（7至12月）約為67萬，2004年約426萬，2005年約550萬，2006年約660萬，2007年859萬，2008年962萬，總數約為3,524萬人次。資料來自歷年香港旅遊發展局公佈的全年實際訪港旅客數字。

表1.1 全國已開放個人身份來港安排的城市

日期	地區 ¹
2003年7月28日	廣東：佛山、東莞、江門、中山 (4)
2003年8月20日	廣東：廣州、深圳、珠海、惠州 (8)
2003年9月1日	北京、上海 (10)
2004年1月1日	廣東：肇慶、清遠、潮州、梅州、汕頭、雲浮 (16)
2004年5月1日	廣東：揭陽、陽江、茂名、湛江、韶關、河源、汕尾 (23) (自此廣東省全省開放)
2004年7月1日	福建：福州市區、廈門、泉州； 江蘇：南京、蘇州、無錫； 浙江：杭州、寧波、台州 (32)
2005年3月1日	天津； 重慶：渝中區、江北區、南岸區、沙坪壩區、九龍坡區、 大渡口區、北碚區、渝北區、巴南區、萬州區、 涪陵區、長壽區、江津市、永川市、合川市 (34)
2005年11月1日	四川：成都； 山東：濟南； 遼寧：瀋陽、大連 (38)
2006年5月1日	江西：南昌； 湖南：長沙； 廣西：南寧； 海南：海口； 貴州：貴陽； 雲南：昆明 (44)
2007年1月1日	河北：石家莊； 河南：鄭州； 吉林：長春； 安徽：合肥； 湖北：武漢 (49)

注：1. 粗體為泛珠三角區域內城市，括號內為累計城市總數。

資料來源：歷年報章報道，經作者整理。

在上述兩項正面因素以外，近年來廣東，特別是珠三角地區對經濟產業結構作出了調整和提升、2004年泛珠三角區域合作框架的建立，以及2006年國家《國民經濟和社會發展第十一個五年規劃綱要》（簡稱「十一五」規劃）的出台，同樣給予香港更多區域發展和融合的機遇。作為全國改革開放的先鋒，珠三角地區在慶祝改革30年的時刻，不少發展問題浮現眼前。例如珠三角許多經濟指標的上升速度持續下滑，落後長三角地區（Yeung, 2008:7）。長江三角洲（簡稱長三角）、環渤海以至國內中、西部地區其他大小區域均成為珠三角的「競爭對手」；而珠三角區內大量的高投入、高消耗、高污染、低效益、低附加值的生產活動再也無法支持珠三角經濟、社會，以及環境的可持續發展，因此省政府推出了「雙轉移」等產業和勞動力轉移與提升的措施，以至制度的改革。香港作為珠三角地區最大外來投資者，即時受到了嚴重的衝擊。粵港兩地政府如何合作，共同協助港資企業找到新出路，成為當前最重要的區域合作項目之一。

廣東和香港牽頭在2004年建立泛珠三角區域合作框架，是頗有先見的發展策略。泛珠三角內東、中、西部省區自然條件和發展水平差異大，各有比較優勢，例如西南省區的豐富資源和充滿潛力的市場，以及東部的資金和技術是促使區域合作的原因之一。對在珠三角飽受挑戰的香港資本，以至廣東資本而言，泛珠三角中部和西部省區是東南亞新興市場以外另一個選擇，更有語言、文化等方面的優勢。特別是2008年下半年爆發的全球金融和經濟危機，更突顯了廣東外向型經濟的脆弱性。此時，泛珠三角區域合作框架已具雛型，有利粵港聯手開拓泛珠三角市場，更有助大珠三角的經濟結構向內外兼重的形態調整，以促進粵港經濟的可持續發展，繼續扮演中國經濟和社會改革的先鋒角色。國家「十一五」規劃文本第48章強調：「……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。」（中華人民共和國中央人民政府，2006）要更好的落實這些政策與措施，除了中央政府的推動外，粵港澳三地政府也必須充份協調和合作。

香港是個小型經濟體系，加上缺乏天然資源，注定香港外源型的經濟結構——通過貨物進出口業務和服務業來推動本地經濟發展。經濟全球化和區域化發展固然是影響香港的兩股外力，但中國改革開放，加上大量香港廠商自1980年代起北上珠三角投資設廠，更是香港必須選擇區域合作以至區域融合的重要因素。可以說，通過此發展模式，香港過去將本地的製造業，尤其是低附加值的製造活動，以及部份低端服務活動轉移至內地，香港則從集中於高端和高附加值的業務活動獲取更大利益。但這些轉移是一次性的，當再無相應生產活動可以轉移，除非香港的經濟能主動積極地透過提升效率和科技水平來達致持續發展，否則便只得被動地面臨被掏空（hollowing-out）和邊緣化的命運（Sung, 2007:217）。透過提升效率和科技之外，深化區域合作和融合的程度也是出路之一。另一方面，過去30年的發展中，通過拓展港口和金融業務，香港扮演中國門戶的角色的確無可替代；然而，隨著全國經濟的高速發展，尤其是深圳、廣州、上海等城市的港口和金融業務的崛起與提升，香港作為中國唯一門戶的光環不再，競爭力和獨有地位備受挑戰（Sung, 2007:216）。目前，香港本地面對製造業掏空，服務業受到毗鄰地區的挑戰，需要再次調整其經濟結構。在這一過程中，香港必須考慮區域因素，尋求與珠三角城市和澳門的融合，並拓展其經濟活動的腹地。

區域合作和融合，實際上也為香港帶來不少好處。從經濟發展和經濟結構角度來說，背靠國家強大的經濟體系，深化與珠三角的融合，能增強香港的經濟實力，更好地應對環球經濟的挑戰與衝擊。此外，與珠三角更好的協調和配合，亦有助香