

粤港澳关系研究丛书

李翀 许锡挥/主编

粤 港 澳 经 济 关 系

郑天祥
主编

李 邴
副主编

中山大学出版社

粤港澳经济关系

主 编：郑天祥

副主编：李 邨

中山大学出版社

·广州·

版权所有 翻印必究

图书在版编目(CIP)数据

粤港澳经济关系/郑天祥主编;李郁副主编. —广州:中山大学出版社, 2001.8

(粤港澳关系研究丛书/李翀, 许锡挥主编)

ISBN 7-306-01774-8

I. 粤… II. ①郑… ②李… III. ①地区经济—经济关系—研究—粤、港、澳 ②经济技术合作—研究—粤、港、澳 IV. F127

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2001) 第 034814 号

中山大学出版社出版发行

(地址:广州市新港西路 135 号 邮编:510275)

电话:020-84111998、84037215)

广东新华发行集团股份有限公司经销

中山大学印刷厂印刷

(地址:广州市新港西路 135 号 邮编:510275 电话:84111999)

850 毫米×1168 毫米 32 开本 12.125 印张 315 千字

2001 年 8 月第 1 版 2001 年 8 月第 1 次印刷

定价:20.00 元

如发现因印装质量问题影响阅读,请与承印厂联系调换

主 编：郑天祥

副 主 编：李 邨

编写人员：卷首语 郑天祥

第一章 李 邨

第二章 赵大英

第三章 郑佩玉

第四章 雷 强 方奕涛

第五章 陈建梁

第六章 陈国强 詹俊川

内 容 提 要

本研究成果是广东省社会科学重大课题《粤港澳关系研究》四大部分中的经济部分。主要内容是总结改革开放以来粤港澳相互投资、基础设施网络、贸易、工业、金融、旅游业合作发展过程，在此基础上研究其存在问题、发展方向及策略措施；着重分析我国恢复对港澳行使主权以后，在“一国两制”下这六个领域的合作机制，亚洲金融风暴对这六个领域合作的影响，并展望我国加入 WTO 以后这六个领域合作的可能变化。

本书可为粤港澳三地政府、企业界的决策提供依据，也为学术界提供重要的研究文献。

前 言

粤港澳地区基于历史、地理和社会、文化的渊源，有着内在的有机联系，成为一个特殊的区域社会。这个地区不仅有独特的过去，而且也有独特的现在和未来。粤港澳本属一体，近百年来因外国入侵，从而出现了“三国分治”局面；随着香港和澳门的回归，在“一国两制”的格局下，这一地区将会发展成为世界上最独特的区域。

从经济、社会、法律、文化诸方面系统和全面地研究粤港澳的相互关系，探索它们的规律性，并从广东的角度研究对策，这对于 21 世纪广东的整个社会发展战略与策略，是很有意义的。

“粤港澳关系研究”是广东省社会科学“九五”规划重大课题，由中山大学前副校长李翀教授主持，该校港澳研究中心主任许锡挥教授负责统筹，组织全校多个院系和研究所的专家、学者共同完成，本书就是这个课题的最终成果。

“粤港澳关系研究”是一套丛书，共分 4 册，有“经济篇”、“社会篇”、“法律篇”和“文化篇”，现在同时出版。我们期望会引起有关人士的讨论，同时也希望听到批评的意见。

《粤港澳关系研究》丛书编写组

2000 年 6 月

目 录

卷首语	(1)
第一章 粤港澳投资相互关系回顾及前瞻	(9)
第一节 广东吸引港澳企业投资的原因与政策	(16)
第二节 港澳企业在广东投资的事实	(24)
第三节 港澳企业在广东的产业投资	(37)
第四节 港澳企业在广东投资对地方发展的影响	(43)
第五节 港澳企业在广东投资的趋势	(47)
第六节 广东企业在港澳的投资现状与前景	(56)
第二章 粤港澳基础设施协调与衔接	(62)
第一节 协调衔接原则	(63)
第二节 粤港澳交通运输网络现状、发展及协调	(71)
第三节 粤港澳邮电通讯及水电网络的现状与 发展	(110)
第四节 粤港澳共建基础设施网络	(127)
第三章 粤港澳贸易关系的现状和未来态势	(134)
第一节 粤港澳区域贸易多元化结构的形成和 发展	(135)
第二节 影响未来粤港澳贸易关系的十大因素 及其演变	(148)
第三节 粤港澳贸易关系的未来态势	(164)

第四节	对有关几个问题的思考·····	(174)
第四章	粤港澳工业合作·····	(181)
第一节	粤港澳工业合作的形成和现状·····	(181)
第二节	粤港澳工业合作的基本形式·····	(186)
第三节	粤港澳工业合作面临的新挑战·····	(198)
第四节	粤港澳工业合作的发展方向·····	(205)
第五节	粤港澳工业合作的模式和机制·····	(214)
第六节	加强粤港澳工业合作的途径·····	(223)
第七节	中国加入 WTO 对粤港澳工业合作的影响··	(230)
第五章	粤港澳的金融合作与发展·····	(239)
第一节	广州区域金融市场与粤港金融合作的基础··	(239)
第二节	粤港两地银行业的合作与发展·····	(248)
第三节	金融风暴后粤港资本市场的互动发展·····	(275)
附件一:	香港证券市场监管的几点简介·····	(299)
附件二:	金融风暴中香港政府推出的加强 金融市场秩序的措施·····	(305)
第四节	澳门银行业与粤澳金融关系·····	(311)
第六章	粤港澳区域旅游协作关系·····	(318)
第一节	粤港澳区域旅游协作体系形成的历史 回顾·····	(318)
第二节	粤港澳区域旅游协作的情况和特点·····	(323)
第三节	世界旅游业发展趋势与粤港澳旅游协作····	(328)
第四节	粤港澳区域旅游协作发展的对策探索·····	(355)
参考文献	·····	(376)

卷 首 语

1997年7月1日，我国恢复对香港行使主权；1999年3月江泽民总书记参加九届全国人大二次会议广东代表团时，对广东率先实现现代化提出了新的要求，而经济特区和珠江三角洲在率先实现现代化的里程中发挥龙头和示范作用。香港特别行政区首任行政长官董建华在1999年第三份施政报告中指出要协同发展珠江三角洲。1999年12月20日，我国恢复对澳门行使主权，澳门特别行政区首任行政长官何厚铨在澳门特别行政区庆祝大会上提出澳门与香港以及珠江三角洲的关系将会更加密切，显示各方对粤港澳区域关系的深切关注。经过亚洲金融风暴的冲击以后，香港并没有像西方某些人所描绘为回归中国即“香港之死”〔1〕，香港的经济已开始复苏。1998年第四季度经济增长9.2%，1999年第一季度经济增长14.3%，第二季度增长11%。展望我国将加入WTO，在这千禧之年的大喜日子，我们特向广大读者献出《粤港澳关系研究》经济篇。这是广东省社科研究重大课题《粤港澳关系研究》四大部分之一，编者十分荣幸被选为经济篇的主持人，因此特别邀请了对粤港澳经济研究领域深有造诣的各章撰稿人，经过两年多的努力，终于能在今天与广大读者见面。在此，编者想以二十多年来从事粤港澳经济关系研究的回顾作为本书的卷首语。

粤港澳自古以来是一个完整的经济、地理区域，只是到了近

〔1〕1997年6月26日美国FORTUNE杂志发表了“香港之死”专文。

代，由于中国的衰落、殖民主义的侵入，港澳地区才从我国的行政管辖范围中被迫分离出去，从此粤港澳处在不同的政治经济和社会文化发展模式；即便这样，仍然割裂不了粤港澳之间紧密的史缘、地缘、亲缘关系。

1957年9月，编者从南京大学地理系经济地理专业毕业，返回出生地广州，在中山大学地理系经济地理教研室任助教，当时有许多港澳生在中大学习，还有许多港澳同胞到广州找工作，他们都认为穗港澳之间的经济差距并不明显，有些方面广州还略胜一筹。

此后，港澳利用国际上发达国家产业转移以及内地封闭锁国的机会，使港澳成为内地与国际交往的桥梁，从而实现了经济起飞。广东的经济，尤其是“文革”后，与港澳形成巨大的反差，广州经济的总量只及香港的十几分之一。

改革开放以后，80年代初，编者应邀赴香港中文大学地理系讲学，目睹“购物天堂”的香港正在向现代化国际大都市迈进，过境时见香港同胞携带大包行李回乡探亲，深有感触地思考：为何自然环境与港澳相似的珠江三角洲，号称是我国最富饶的地区之一，却被“短缺经济”所困扰，与港澳形成如此之大的差距？

从香港返回中山大学不久，1983年适逢中山大学成立港澳研究所，编者立志研究港澳，借鉴港澳发展“珠三角”及广东；1984年初进入港澳所工作，并将港澳与“珠三角”的关系作为重点研究项目。由中山大学高等学术研究中心基金会资助，于1988年1月与雷强教授共同主编出版了《港澳与珠江三角洲关系的研究》，首次提出：“促使区域经济一体化发展”；“穗港两地在发展高科技工业和第三产业方面的作用将大大加强，尤其在信息咨询、文化教育和科学技术、金融及交通运输方面的作用更为

显著，港穗将成为“珠三角”经济和空间关系的轴心”。〔1〕这一富有前瞻性的论述在当时港英政府管治下的香港未能被人接受，但今天已被粤港澳三地政府及大部分企业界、学术界所接受并逐步付诸实现。1999年董建华在第三份施政报告中指出：“穗港澳深珠之间的五万平方公里，必将形成更紧密整合的区域经济。”〔2〕香港工商专业联会研究报告认为应把香港与珠江三角洲连成一体；中共中央政治局委员、广东省委书记李长春认为：“粤港澳经济一体化的格局已初步形成。”〔3〕广东省省长卢瑞华在接受香港《大公报》记者专访时说：“粤港澳，三兄弟，形成三角地带，形成重要的经济区域。”〔4〕香港贸易发展局主席冯国经认为：“香港及珠江三角洲作为一个经济整体，人口达二千五百万，其协作与由曼哈顿、新泽西以及长岛组成的大纽约区非常相似。”〔5〕

实践证明，广东先行改革开放，利用毗邻港澳的优势，接受港澳产业转移，成为我国经济发展最为迅速的地区，从“前店后厂”生产世界十分之一左右的日用消费品（世界工厂），到合成世界第一货柜港，生成和吞吐世界十分之一的货柜，其中近六成货柜来自广东；正在形成世界级的旅游区，占世界旅游人数的十分之一左右；一步步走向经济一体化，成为中国首先参与全球经济一体化的先行地区。

1988年编者获国家自然科学基金会地球科学部批准资助研

〔1〕雷强，郑天祥：《港澳与珠江三角洲关系的研究》，中山大学出版社1988年版，第8～9页。

〔2〕董建华第三份施政报告第48段。

〔3〕李长春：《广东正以崭新姿态阔步迈向21世纪》，刊香港《大公报》2000年1月3日A3版。

〔4〕香港《大公报》2000年1月24日A3版。

〔5〕香港《明报》1999年10月11日。

究，并在1991年发表了《以穗港澳为中心的珠江三角洲经济地理网络》，总结了以上海为中心的长江三角洲未能如大都会带（Megalopolis）学说创始人简戈特曼（Jean. Gotten）在70年代预测那样成为世界第六个大都会带，首次提出：“从人口与城市群规模、密度，更重要的是从国际门户及国际贸易、航运、制造业、金融、旅游、信息枢纽功能来分析，认为穗港澳已形成城市带雏型”〔1〕，带动全国经济发展。董建华在第三份施政报告第三部分之三认定：香港将来不但是中国的主要城市，更可成为亚洲首要国际都会，享有类似美洲的纽约和欧洲的伦敦那样的重要地位。

1989年6月4日，北京发生了震撼世界的政治风波，香港与内地的关系陷入了低谷，编者不久又到香港调查研究，了解到香港各界人士深受1991年国际商业信贷银行倒闭的危害，而对中国银行在“六四”后确保港人提款，增强了信心，认为中银发行港币对香港经济多了一层保险。为此，编者向有关方面建议中银可以抓住机遇，提前发行港币，以体现主权的进入，但在当时遭到一些经济学家的非议，认为政治气候不适宜。在香港，有人企图以号召挤兑中银来离间内地与香港的关系，但没有得逞，反而给中银提前发行港币提供了机会。1994年5月中银发行港币效果极佳，为我国恢复对香港行使主权作出重大贡献。

1996年编者提出修建珠（海）港澳大桥，一桥通三地的方案与珠海市提出的从金鼎经淇澳岛、内伶仃岛至香港烂角咀，以及澳门方面提出的港澳大桥方案进行比选，认为一桥通三地照顾到珠港澳三地的利益，成倍增加运量，提高效益，与虎门大桥功

〔1〕 郑天祥等著：《以穗港澳为中心的珠江三角洲经济地理网络》，刊《中山大学学报》（社会科学版），1991年6月，第102页。

能分工,是港澳珠共存共荣的巨大举措。^{〔1〕}尔后编者又与钱兆钧、罗章仁教授合作研究,提出伶仃洋大桥和伶仃港结合建设方案设想,以满足三地港口发展需要。尤其是澳门没有必要在浅海区修建人工岛港,合建伶仃港可大大节约投资。^{〔2〕}我们非常高兴地获悉,我们三人的伶仃洋大桥和伶仃港结合建设的方案设想大部分内容已被广东省政府发展研究中心所采纳,作为伶仃洋大桥南移方案取代原珠海市伶仃洋大桥(北方案),已于1999年12月7日由香港《文汇报》公诸于世,以便与港澳方面协调。

1996年10月18日,香港韦本立顾问公司在港召开香港西北铁路研讨会,由当时九广铁路公司总监麦富城先生等作“西铁”可行性报告。编者被邀在会上对可行性报告提出质疑。由于可行性报告对过境货运作了过大的预测而对市郊通勤交通则估计不足,因此将“西铁”设计为以过境货运为主、过境客运和市郊通勤交通为辅的客货合用铁路,相应在北区建大型货场,采用世界上最先进的双层货柜车,但造价高,“西铁”共耗资805亿港元,是仅次于新机场的又一项庞大的基础设施建设项目。编者根据广九铁路货运年年下降,京九、广梅汕铁路沿线进出口货源不多,且有多条铁路和港口可以分流运输,而“西铁”九成以上的运力将担负市郊通勤客运及过境客运,建议将过境货运及货场建设压后甚至取消,尤其是双层货柜车及大型货场完全没有必要,双层货柜车的效益将被过境换装所抵消,货场也可设在土地较廉价的境外。编者十分高兴地获悉,香港特别行政区政府采用了将货运线压后的“西铁”建设计划。

〔1〕 郑天祥:《珠江三角洲与港澳基础设施协调发展研究》,刊《珠江三角洲经济》,1996年第1~2期,第9页。

〔2〕 钱兆钧,罗章仁,郑天祥:《伶仃洋大桥和伶仃港结合建设方案设想》,刊《广东交通》,1999年第6期。

1993年及1996年10月,香港政府规划署预测2011年香港货柜吞吐量将达到3200万TEU(标准箱),为此拟在北大屿山竹篙湾东南新建10~16号货柜码头;为避免内河船使用繁忙的马湾水道,又在屯门附近海傍新建内河船码头。编者又应香港韦本立顾问公司的邀请赴港对规划署大屿山建港规划公开提出质疑,同时在香港中文大学地理系作香港港口建设的公开演讲,认为香港规划署的港口规划没有考虑到香港货柜吞吐量近6成来自广东,而且来自广东的货柜比重近年与日俱增,也没有考虑内地港口的发展,将几百万箱货柜运到北大屿山竹篙湾中转出洋是不可思议的,不说内河船经受不了北大屿山竹篙湾东南风浪的冲击,要建6公里长的巨型防波堤防浪,即使敢冒这个风险,这么大量的内河船,也过不了繁忙的马湾水道和青马大桥,在屯门内河码头中转则多了一次装卸,将进一步削弱香港港口的竞争力。为此,编者建议在青山半岛西部建远洋货柜码头,吸引“珠三角”内河货柜船在此中转出洋,可大大提高运输效率。^[1]据悉,香港特区政府正在考虑这个建议。

现时,香港政府已与美国迪斯尼乐园公司确定在北大屿山竹篙湾兴建香港迪斯尼乐园,竹篙湾已不再适宜兴建货柜码头。除了上述青山半岛西部适宜作顺岸式新货柜码头以外(尤其是伶仃洋大桥在烂角咀上陆的话),也可以考虑在大屿山西侧、大濠水道两侧兴建顺岸式货柜码头,对这两个港址宜作深入的比选。^[2]

回顾二十多年粤港澳经济关系的历程,是十分耐人寻味的。改革、开放所释放的巨大生产力是人们所意想不到的,现时,身

[1] 郑天祥:《评香港西北铁路建设计划》,刊《珠江三角洲经济》,1996年第4期,第2~4页。

[2] 钱兆钧,罗章仁,郑天祥:《伶仃洋大桥和伶仃港结合建设方案设想》,刊《广东交通》,1999年第6期。

处“购物天堂”的港人却从广东大量购买价廉物美的各种商品。改革开放 20 年，广州与香港经济总量的差距缩小了一半。港澳与珠江三角洲经济关系的发展令世人瞩目，编者曾应邀赴香港中文大学地理系、浸会大学地理系、美国洛杉矶加州大学中国研究室、加拿大温哥华大学亚洲研究所、维多利亚市 Camosun 学院地理系、日本创价大学亚洲研究所作这方面的演讲。香港大学城市规划与环境管理研究中心、美国哈佛大学建筑系、荷兰鹿特丹建筑设计研究院、美国夏威夷大学地理系及日本 10 间高校访华考察团都邀请编者作港澳与珠江三角洲经济关系发展的报告。

我国恢复对港澳行使主权后，实行“一国两制”、“港人治港”、“澳人治澳”，内地学者不便对港澳本身事务说三道四，不过粤港澳关系却是永恒的研究主题。李长春书记要求本区成为可持续发展的示范区〔1〕，从可持续发展来衡量粤港澳经济关系还存在许多值得深入探讨的问题〔2〕。诸如在“一国两制”的前提下如何寻求一个人流、物流、资金流、信息流更为畅通的运行机制；穗港澳如何共建国际大都会区，使之成为世界的增长极区域；如何分工以避免产业结构雷同；如何从低层次粗放经营向高增值、高技术方向发展；如何规划、建设一个现代化、国际化粤港澳基础设施网络；如何在经济高速发展的同时将生活质量、环境质量大大提高，共同治理水污染和大气污染等等，都有待我们继续去努力。本研究在这些方面作了初步探索。希望广大经济理论和实践工作者以及读者不吝批评指正。

本书面世前夕，欣闻教育部批准我校港澳研究中心与珠江三

〔1〕李长春：《广东正以崭新姿态阔步迈向 21 世纪》，刊香港《大公报》，2000 年 1 月 3 日 A3 版。

〔2〕郑天祥：《从可持续发展看粤港经济合作》，刊《广东省可持续发展研究会 1998 学术年会论文集》，1998 年 12 月，第 22～25 页。

角洲经济发展与管理研究中心合并成立港澳珠江三角洲研究中心，是全国文科重点研究基地之一。谨以此专著为献礼，祝贺该中心的成立，祝港澳珠的研究更进一步。

本书出版获澳门基金会资助，特此铭感。

郑天祥

2000年春节

第一章 粤港澳投资相互关系 回顾及前瞻*

广东省位于我国华南沿海地区，毗邻港澳。改革开放以前，广东省是一个以农业为主和以农副产品加工，如制糖、食品、纺织等轻工业为主的经济体系，产品主要面向国内市场，资金的来源也主要是国家的计划经济投资，总体来说是一个在传统的计划经济体制下的内向型经济、由于其当时的政治、军事地位和人口众多等条件，改革开放前的广东经济，人民生活水平等各项指标在全国各省、市、自治区排名中，均处于中间甚至是中下水平的位置。

党的十一届三中全会之后，我国的工作重点转移到以经济建设的轨道上来了，使中国历史进入一个崭新的时期。改革开放在全国全面铺开，使吸引外资成为各地解决传统经济体制中存在的资金短缺、技术缺乏和市场狭小的最重要手段。广东省在这种特定的历史条件下，更是率先对外开放，探索经验，并且中央赋予广东省实行特殊政治和灵活措施的权力。首先在广东的深圳、汕头、珠海建立经济特区，继而在有条件的地方设立经济技术开发区和开放区，并以“摸着石头过河”的方法千方百计吸引外来投资。事实上，经过改革开放的 20 年的努力，广东已成为全国吸引外资最多、最成功的地区。1979 年改革开放初期，广东（包括现在海南省在内）实际利用外资额仅 9 000 多万美元；但 1999

* 本章部分数字和观点，沿用了张柏鉴等的论文《香港投资企业在广东的发展和前景》中的数字和观点。