

珠三角西部的發展 及其與香港的合作前景

**大珠三角商務委員會
珠三角西部發展專責小組
2006 年 8 月**

目 錄

1. 研究目的	1
2. 廣東省提出大力發展珠三角西部的背景	2
2.1 珠三角西部的地理範圍	2
2.2 珠三角內部各區域在發展水平和發展模式上的差異	4
2.3 珠三角西部發展潛力未得到充份發揮的原因	6
2.4 提升珠三角西部發展的重要性	8
3. 廣東省政府在推動珠三角西部發展方面的戰略、規劃及相關政策	10
3.1 珠三角經濟發展未來路向	10
3.2 珠三角發展的兩大戰略：空間戰略+產業戰略	10
3.3 推動珠三角西部發展的相關規劃	10
4. 珠三角西部的優勢與限制因素	19
4.1 珠三角西部將成為新的增長點	19
4.2 珠三角西部的整體優勢	19
4.3 珠三角西部的限制因素	21
4.4 珠三角西部各城市優勢分析	22
5. 香港與珠三角西部的聯繫	31
5.1 香港與珠三角的經濟往來集中在東部及中部	31
5.2 香港在珠三角西部的投資	32
5.3 香港在珠三角西部城市的出口中扮演的角色	33
5.4 香港與珠三角西部的交通聯繫	34
5.5 港珠澳大橋可能帶來的影響	36
6. 珠三角西部的發展對香港的影響	37
6.1 對香港在廣東省的投資的影響	37
6.2 對跨境人流、物流的影響	41
6.3 對香港基礎建設的影響	48
6.4 對香港服務業的影響	49
7. 香港如何配合珠三角西部的發展	55
7.1 香港在珠三角西部的投資	55
7.2 交通基建及物流業發展	59
7.3 鼓勵珠三角西部企業來港發展	61
7.4 科技、教育與人才培訓合作	63

8.	香港與珠三角西部各城市的合作前景	66
8.1	香港應積極“向西看”，抓住先機	66
8.2	香港與珠海的合作前景	66
8.3	香港與中山的合作前景	67
8.4	香港與江門的合作前景	68
8.5	香港與佛山的合作前景	68
8.6	香港與肇慶的合作前景	69
9.	總結	70
	附錄	74
	附錄 1：珠江三角洲城鎮群協調發展規劃(2004-2020)- 規劃 總圖	74
	附錄 2：珠江三角洲城鎮群協調發展規劃(2004-2020)- 產業 發展空間規劃	75
	附錄 3：珠三角主要產業聚集區發展指引	76
	附錄 4：珠三角城鎮中心體系發展指引	77
	附錄 5：珠三角各城市人力資源成本比較(2002 年)	77
	附錄 6：珠三角區域交通幹線規劃指引	78
	主要參考文獻	80

1. 研究目的

近年，廣東省政府積極發展珠三角西部的城市，並不斷加強區內的基建設施建設，加強與香港、澳門及珠三角東部的交通聯繫，例如計劃興建港珠澳大橋、廣珠鐵路及沿海高速公路等。相信珠三角西部未來將會有全速發展，經濟更趨蓬勃。

珠三角西部的發展，會為香港帶來機遇與挑戰。本研究旨在了解珠三角西部未來的發展路向及對香港可能帶來的影響，從而探討香港應如何應對，以把握商機，並配合區內的發展。

2. 廣東省提出大力發展珠三角西部的背景

2.1 珠三角西部的地理範圍

珠三角共9個地級以上城市，即廣州、東莞、深圳、惠州、珠海、中山、江門、佛山及肇慶。在現有研究中，對珠三角內部東部(或珠江東岸)、西部(或珠江西岸)、和中部的地理範圍並未有統一的劃分(見表1)。廣東省政府於2003年出台的《珠江三角洲城市化專題規劃》和2004年出台的《珠江三角洲城鎮群協調發展規劃(2004-2020)》將珠三角劃分為西岸都市區(包括珠海、中山和江門三市)、中部都市區(包括廣州、佛山和肇慶三市)和東岸都市區(包括深圳、東莞、惠州三市)。國家發展和改革委員會綜合運輸研究所2003年7月完成的《香港與珠江西岸交通聯繫研究》(總報告)亦採用這一劃分。而恩萊特(Michael J. Enright)等人和香港中文大學楊汝萬等人的研究則將廣州視為珠三角中部，廣州以東的地區視為東部(即東莞、深圳及惠州三市)，廣州以西的地區則視為西部(即珠海、中山、江門、佛山及肇慶的一部分)¹。一國兩制研究中心的研究對珠三角西部城市的範圍界定亦有不同，珠海、中山、江門、順德(現已納入佛山)被視為珠三角西部城市²。此外，有研究僅將珠三角劃分為東、西兩岸，珠海、中山、江門、佛山及肇慶為西岸，其餘城市為東岸³；亦有研究甚至將珠三角以外的粵西地區及中國西南部的四川、雲南、貴州、廣西、海南等省市都視為珠江西岸⁴。

¹ 如由Michael J. Enright, Edith E. Scott和張家敏合著《大珠江三角洲與中國的崛起》(三聯書店(香港)有限公司, 2005)及楊汝萬, 沈建法, 張力合著《香港與珠江西岸：從跨境角度看協作發展》(香港中文大學亞太研究所, 2004)中均採用這種劃分。

² 見邵善波, 楊春合著《對「粵港澳大橋」的共識與分歧》(一國兩制研究中心, 2002年)。

³ 如國家發展和改革委員會綜合運輸研究所2003年7月出台的《香港與珠江西岸交通聯繫研究》中專題報告二《港珠澳跨海陸路運輸經濟分析》亦採用這一劃分。

⁴ 如國家發展和改革委員會綜合運輸研究所2003年7月出台的《香港與珠江西岸交通聯繫研究》中專題報告一《香港與珠江西岸交通現狀與發展》和專題報告三《香港與珠江西岸客貨運量預測》均採用這一劃分。

由於需討論廣東省政府在推動珠三角西部發展方面的戰略、規劃及相關政策，因此本背景研究採用廣東省在珠三角各項規劃中對西部(西岸)、中部和東部(東岸)的範圍劃分，即將珠三角西部視為珠海、中山和江門三市。考慮到佛山及肇慶兩市在未來的發展潛力，本背景研究亦同時兼顧佛山及肇慶兩市。

表1：珠三角西部的地理範圍

	珠三角西部	中部	珠三角東部
廣東省《珠江三角洲城市化專題規劃》	珠海、中山、江門	廣州、佛山、肇慶	深圳、東莞、惠州
廣東省《珠江三角洲城鎮群協調發展規劃(2004-2020)》			
國家發展和改革委員會綜合運輸研究所《香港與珠江西岸交通聯繫研究》(總報告)			
Michael J. Enright等著《大珠江三角洲與中國的崛起》	珠海、中山、江門、佛山及肇慶	廣州	深圳、東莞、惠州
楊汝萬等著《香港與珠江西岸：從跨境角度看協作發展》			
一國兩制研究中心《對「粵港澳大橋」的共識與分歧》	珠海、中山、江門、順德		
國家發展和改革委員會綜合運輸研究所《香港與珠江西岸交通聯繫研究》中專題報告二《港珠澳跨海陸路運輸經濟分析》	珠海、中山、江門、佛山及肇慶		廣州、深圳、東莞、惠州
國家發展和改革委員會綜合運輸研究所《香港與珠江西岸交通聯繫研究》中專題報告一：《香港與珠江西岸交通現狀與發展》和專題報告三：《香港與珠江西岸客貨運量預測》	珠海、中山、江門、佛山、肇慶、廣東省粵西地區及中國西南部的四川、雲南、貴州、廣西、海南等省市		
本研究報告	珠海、中山、江門三市，並兼顧佛山及肇慶兩市	廣州、佛山、肇慶	深圳、東莞、惠州

2.2 珠三角內部各區域在發展水平和發展模式上的差異

自內地改革開放以來，珠三角經由香港連接到全球的生產網絡，極大地推動了當地的城市化和工業化，使珠三角成為全球最重要的製造業基地之一、全國經濟發展速度最快、水平最高的地區之一。

不過，珠三角內部各區域的發展並不平衡(見表2)。改革開放初期，珠三角東、西部的發展水平大體相當，西部的工業基礎甚至比東部要好。1980年，西部的珠海、江門和中山三市的GDP總量約為東部的深圳和東莞兩市GDP總量的三倍。到1988年，西部三市和東部兩市的GDP總量已基本持平。而到2005年，東部兩市的GDP已是西部三市的約3倍多。從增長速度來看，1980年至2005年，東部兩市GDP總量增長了超過700倍，而西部三市GDP總量增長僅約為80倍。西部發展速度遠遠不及東部，珠三角的經濟重心明顯向東部偏移。

表2：珠三角中部、東部、西部各市的GDP總值比較

		GDP (當年價) (億元)					
		1980	1990	2002	2003	2004	2005
中 部	廣州*	58	320	3204	3759	4451	5116
	佛山	17	137	1329	1578	1918	2380
	肇慶	11	57	294	328	391	454
	合計	86	514	4826	5665	6759	7949
東 部	深圳	3	172	2970	3586	4282	4927
	東莞	7	65	1187	1453	1806	2182
	惠州*	8	49	527	586	686	804
	合計	18	286	4683	5625	6775	7913
西 部	珠海	3	41	409	477	552	635
	中山	7	51	470	572	704	818
	江門*	19	101	566	618	696	802
	合計	29	193	1445	1667	1952	2254
珠三角總額		133	993	10954	12957	15485	18117

*：包括市轄區及縣級市

資料來源：廣東統計概要2006、各市的統計公報及相關統計網站

比較廣州、深圳和珠海這三個中部、東部、和西部的中心城市，可以看出深圳和廣州在人均GDP、財政收入、工業產值、利用外資等各個方面的指標不相伯仲，而珠海的總體經濟實力則明顯與廣州和深圳有較大差距，其對西部城市的帶動作用也難以同廣州和深圳相提並論（見表3）。

表3：珠三角中部、東部、西部各市的比較（2005年）

	中部			東部			西部		
	廣州	佛山	肇慶	深圳	東莞	惠州	珠海	中山	江門
普查人口(萬人)	994	534	337	701	645	322	124	236	396
GDP(億元)	5116	2380	454	4927	2182	804	635	818	802
人均GDP(元)	---	41031	---	60507	---	21911	45258	33631	19600
財政收入(億元)	371	131	20	412	104	35	49	54	42
實際利用外商直接投資(億美元)	26	9	6	30	15	10	7	7	6
規模以上企業*工業總產值(億元)	6032	4740	320	9568	3813	1412	1562	2217	1443

*：規模以上工業企業包括全部國有工業企業及年產品銷售收入在500萬元人民幣以上的非國有工業企業。

資料來源：廣東統計概要2006及各市的統計公報

珠三角東、西部及中部城市在發展模式上亦不盡相同。珠三角一直被視為“外資主導的工業化和城市化”及“外向型的經濟體”。但相對而言，外來投資及以出口為主要目的的外向型加工生產活動主要集中在廣州、深圳和東莞一帶的中部和東部地區（見表4）。而西部城市的製造業投資來自於國內的部份所佔比例與東部相比相對較大，面對的市場也以國內市場為主。

表4：珠三角中部、東部、西部各市在利用外資及出口方面的比較（2005年）

		實際利用外商直接投資(億美元)	在珠三角的份額(%)	出口(億美元)	在珠三角的份額(%)
中部	廣州	26	22.9%	267	11.7%
	佛山	9	8.0%	171	7.5%
	肇慶	6	5.2%	14	0.6%
	合計	42	36.1%	452	19.9%
東部	深圳	30	25.6%	1015	44.7%

	東莞	15	12.7%	409	18.0%
	惠州	10	9.0%	107	4.7%
	合計	55	47.3%	1531	67.4%
西部	珠海	7	5.7%	108	4.7%
	中山	7	5.6%	122	5.4%
	江門	6	5.2%	60	2.7%
	合計	19	16.6%	290	12.8%
	珠三角總額	116	100%	2273	100%

資料來源：廣東統計概要 2006 及各市的統計公報

表4顯示了珠三角東、西部在引進外資發展出口加工企業和外向型經濟方面的差距。2005年，西部三市獲得的外資僅佔珠三角所吸納外資的16.6%，而東部三市實際利用外資佔珠三角總額的47.3%。

東、西兩岸在利用外資的規模上的不同，使得兩岸在出口額方面的差距拉大。2005年，珠三角地區67.4%的出口額是由東部三市完成的，而西部三市所佔比例僅僅為12.8%，不到東部三市的19%。大量外資進入東部地區，使其經濟總量和對外貿易額迅速增長，並使東部地區的經濟和產業水平超出西部。

2.3 珠三角西部發展潛力未得到充份發揮的原因

在外資極大地推動了東部及中部城市的工業化和城市化的同時，珠三角西部城市由於所接受的外來輻射相對較弱，其發展潛力未得到充份發揮。究其原因，有多方面的因素，而其中之一是珠三角西部與香港的聯繫不如東部和中部緊密。

珠三角改革開放廿多年來的經濟持續快速發展，主要依靠外來投資推動外向型經濟的發展；而香港正是這種外來力量的主要來源之一，在珠三角城市化和工業化的進程中扮演了重要的角色。與香港聯繫的緊密程度的不同影響了珠江兩岸經濟發展水平，而交通聯繫又是非常關鍵的影響因素。香港到珠三角的投資者往往將能否在3小時內到達作為他們投資辦廠、物資採購和提供服務的前提條件。珠三角東部與香港直接接壤，與香港之間有十分便利的陸路交通聯繫，在

基礎設施建設上亦明顯優於西部⁵，從而吸引了大量香港投資，承接了大部份來自香港的傳統產業轉移，帶動了整個地區的社會、經濟發展。

相比之下，珠三角西部距離香港較遠，而且在基礎設施建設方面亦相對落後。例如，珠三角西部過去25年主要建設了一些貨物需要轉運的“喂給港”，高欄港建設滯後；廣珠東線高速公路至今仍未全綫通車，廣珠西線高速公路及廣珠鐵路建設亦嚴重滯後，而港珠澳大橋尚在籌劃階段。由於這些原因，香港與珠三角西部交通聯繫薄弱，主要依靠水路聯繫，而陸路交通運輸須繞過深圳，經虎門大橋，多花一個多小時，使得珠三角西部城市被排除在以香港為中心的“3小時經濟圈”（即能在3小時內到達）之外，從而降低了港資到西部投資的意欲。

珠三角西部城市在產業結構調整方面的進度不及中部和東部，這亦是造成西部發展潛力未得到充份發揮的原因。對比東、中、西部的產業結構，可以看到東部和中部已形成較完整的產業體系，製造業內部結構中新興產業所佔份額較大，傳統產業無論是絕對數額還是相對比重都遠遠低於新興產業的發展規模，呈現出新技術主導的產業結構不斷升級和高級化的態勢。而西部的發展水平不僅在經濟總量上低於東部和中部，其產業結構中新興產業的優勢亦不明顯，家電、陶瓷、服裝、五金等傳統產業仍佔主要比重。2002年，西部新興產業產值佔該區域工業總產值的43.4%，低於全省的平均水平47.6%；傳統產業佔該區域工業總產值的22.0%，高於全省的平均水平的18.6%⁶。隨著知識和技術經濟的發展，傳統產業對整體經濟的帶動力趨於減弱，如不能實現產業升級、技術和管理創新，將很難實現行業、部門和區域經濟的持續發展。

⁵ 珠江東岸不僅有原來的廣九鐵路，改革開放以來，還修建了廣九快線，東岸又建了鹽田港、蛇口港、新沙港等深水港以及廣深高速、深汕高速、莞深高速等。

⁶ 數據來源於王則楚《關於加快珠江西岸經濟發展的建議》，民盟廣東省委員會，2004年2月。

2.4 提升珠三角西部發展的重要性

2.4.1 珠三角西部是珠三角聯繫內陸地區的門戶

近年來，珠三角的發展面臨多方面的挑戰。在亞洲地區有來自東盟國家的競爭，在國內亦面臨其他幾大經濟區的競爭。長三角自1990年代以來迅速崛起，由於產業鏈發達、港口群集、投資環境完善、且各個省市積極呼應上海的龍頭效應，因此綜合實力優勢明顯、發展後勁足；京津冀已達成建立省、市長聯席會議制度的共識，而環渤海七省區/市亦簽訂了區域合作框架協議，建立「5+2」的合作機制。此外，長江上游的經濟中心重慶先後與四川及貴州簽訂框架協議，提出打造「西三角」經濟區。無疑，幾大經濟區之間的互相角力難以避免。

為與長三角及其他經濟區抗衡，廣東省提出了泛珠三角區域合作的概念⁷。廣東省期望通過泛珠三角的合作來拓展珠三角的發展腹地，與長三角一起，成為引領中國發展的兩大引擎。而珠三角西部正是通往粵西和泛珠三角內陸地區的門戶。珠三角西部地區連接廣西、雲南、貴州和四川，即泛珠三角的西南四省，人口眾多、市場龐大、能源和礦產豐富，並且與廣東省和港澳的經濟存在明顯的互補性；西南四省同時亦是西部開發政策的關鍵區域和中國與東盟合作的連接地帶。要帶動粵西和泛珠三角西南省份的發展，廣東必須提升珠三角西部的發展。

2.4.2 東部發展面臨轉型，必須拓展西部發展空間

珠三角過去25年的發展主要是建立在廉價的生產要素(如土地、能源、勞動力)的基礎上。經過多年發展，珠三角東部地區面臨成本快速上升、土地和能源匱乏以及勞動力短缺等問題，製造業的進一步發展和升級代換面臨瓶頸。事實上，東部

⁷ 泛珠三角是由廣東、廣西、湖南、海南、雲南、貴州、江西、福建、四川九個省份，加上香港、澳門兩個特別行政區所組成的區域經濟圈。

地區的大部份城市已差不多用盡了可發展的土
地，以致出現一些招商項目無地可用的困境⁸。因
此，拓展發展空間已成為廣東省進一步發展的當
務之急。而珠三角西部地區尚有大量的資源和空
間有待開發，可為珠三角的進一步發展提供新的
動力和空間，因此發展珠三角西部成為廣東進一
步發展的戰略重點。

⁸ 例如，前深圳市市長李鴻忠在2005年指出深圳未來發展面臨的四個“難以為繼”：土地和空間難以為繼、能源和水資源難以為繼、人口容量難以為繼及環境承載力難以為繼。

3. 廣東省政府在推動珠三角西部發展方面的戰略、規劃及相關政策

3.1 珠三角經濟發展未來路向

廣東由於毗鄰港澳，在改革開放中先行一步，經濟迅速發展，由原來偏處一隅的貧困省份一躍而成爲經濟大省。改革開放以來的第一個二十年(1979-1998年)，廣東國民生產總值(GDP)年均增長14%，比同期全國的平均增速高出4.4個百分點。1992年，廣東經濟總量首次超過山東、江蘇，之後連續十多年居全國第一位，目前GDP約佔全國九分之一。

不過，隨著內地改革開放政策的全面推進，珠三角經濟區各種特殊政策優勢基本上已經消失殆盡。同時，珠三角自身經濟發展還碰到了諸如成本上升、土地和能源短缺、生態惡化、勞動力缺乏等一系列棘手的問題。近兩年，廣東省經濟發展有放緩的迹象。其中，工業生產增速放緩，外來投資迅速回落。珠三角未來經濟發展將何去何從，成爲廣東省制訂發展戰略的突出問題。

3.2 珠三角發展的兩大戰略：空間戰略+產業戰略

為提升珠三角的競爭力，廣東省提出了一系列重大發展戰略，其中最重要的兩大戰略即為空間戰略和產業戰略。空間戰略即是大力促進珠三角西部的發展，而產業戰略即是推動珠三角產業結構的轉變，大力發展重型工業、高新技術產業和服務業。需指出的是，這兩個戰略相輔相成：產業的發展需要落實到空間，而空間發展需要產業的支撐和推動，二者是整體戰略的兩個不可分割的組成部份。

3.3 推動珠三角西部發展的相關規劃

廣東省目前已公佈的發展規劃中，尚未有專為珠三角西部編製的規劃。不過，在CEPA前後，廣東省重新規劃了珠三角城市群的空間佈局，出台了幾項重要規劃，包括2003年出台的《珠江三角洲城市化專題規劃》、《珠江三角洲基礎設施專題規劃》、《珠

江三角洲資訊化專題規劃》和2004年9月由國家建設部聯合廣東省政府共同編製的《珠江三角洲城鎮群協調發展規劃(2004-2020)》(以下簡稱《城鎮群規劃》)⁹。其中，《城鎮群規劃》的內容最新、最全面，基本上涵蓋了之前的規劃，並已通過人大審議和經過廣東地方立法程式後。目前，《城鎮群規劃》已具有地方性法規性質，成為珠三角城鎮群協調發展的行動指南和區域內各相關行業規劃、重點專項規劃和城市總體規劃的法定依據。儘管珠三角各城市都在陸續開展一些新的戰略規劃，但對於珠三角發展的整體空間戰略及各個城市的發展定位不會與《城鎮群規劃》有重大偏離。因此，《城鎮群規劃》中與珠三角西部相關的內容將可以體現廣東省政府在推動珠三角西部發展方面的戰略、規劃及相關政策。現將《城鎮群規劃》中與珠三角西部相關的內容總結如下：

3.3.1 “提升西岸，優化東岸”的空間戰略

《城鎮群規劃》確立了珠三角城鎮群協調發展的目標，即把珠三角建設成爲“世界級製造業基地和世界級城鎮群”。為實現這一目標，《城鎮群規劃》在空間發展戰略中提出了“提升西岸，優化東岸”，即在珠三角西部地區，改善發展條件，強化中心功能，加快產業要素聚集；在東部地區，繼續發揮市場對資源配置的主導作用，改善城鄉環境，優化城鎮和產業佈局，促進發展模式由粗放型向集約型轉變。2003年出台的《珠江三角洲城市化專題規劃》亦指出，“為實現珠三角協調發展，將通過發展西岸地區，建立起與粵西、大西南的廣泛合作與交流，促進共同發展；今後將從基礎設施投入、產業宏觀佈局等方面對西岸進行傾斜”¹⁰。

⁹ 另外，包括了香港和澳門在內的《大珠江三角洲城鎮群協調發展規劃》尚在編製的起步階段。

¹⁰ 《珠江三角洲城市化專題規劃》同時指出，“故此，有需要加快西岸發展地區與各港口城市的聯繫，特別改善內河運輸及通關設施，以便貨物利用水路直達各出口港”。

3.3.2 「人」字型區域發展 “脊樑”

根據《城鎮群規劃》，「脊樑」是區域總體空間格局的主幹，其功能是聚合區域核心功能。在2004年2月提交的《城鎮群規劃》階段性成果中，「脊樑」指廣州主城區、南沙、東莞虎門、深圳前海、深圳主城區，南至香港中環一線。這一由廣州經深圳至香港的「脊樑」聚集了區域內最發達的城市、產業園區和最重要的交通設施。但在2004年9月提交的最後成果中，《城鎮群規劃》對「脊樑」的含義作出修改：廣州—深圳—香港的一線「脊樑」變成包括珠海和澳門的「人」字型兩線「脊樑」。東線北起花都(新白雲機場)，經廣州主城區、南沙、東莞虎門、深圳前海、深圳主城區，南至香港中環；西線以南沙為節點，再向珠江口西岸的中山、珠海、澳門延伸。

在廣東省於1994年首次進行的珠三角經濟區規劃和城市群規劃中，廣州—深圳及廣州—珠海曾被確定為珠三角經濟發展格局中的位居東西兩翼的兩條重要發展軸線，廣州、深圳和珠海也被稱為「三足鼎力」的三個區域中心城市。但由於珠海與其他兩個城市經濟實力的差距的不斷拉大，以及中部和東部城市經濟實力明顯超過西部城市，廣東省逐漸將重心擺到珠三角中部和東部，對西翼發展軸線的強調逐漸淡化。

而《城鎮群規劃》中將一線脊樑變成「人」字型兩線脊樑，顯示廣東省在強調廣州—深圳—香港這一脊樑時，同時注重珠三角西部的發展，注重珠海和澳門對西部的帶動作用。可以看出，《城鎮群規劃》並未完全放棄九十年代中期珠三角城市群規劃的思路，廣州、深圳和珠海三大中心城市組成的品字型格局在一定程度上延續下來，廣東省開始重新強調西部的發展。

3.3.3 發展西部的戰略：並非簡單重複東部的發展過程

現時，珠三角西部發展的背景與改革開放初期廣東發展的背景已經有很大不同。改革開放初期，廣東省需要一個快速的城市化和工業化過程來建立起城市的產業基礎。而現今，珠三角西部城市雖然發展潛力尚未得到充份發揮，但產業發展已經有一定的水平。例如，珠海的工業體系門類齊全，初步形成了以高新技術產業為主導，商貿、旅遊、金融、房地產、資訊、物流、農漁等各業協調發展的綜合性產業格局。中山發揮專業鎮和園區優勢，積極探索新型工業化道路，發展電子信息、紡織服裝、電氣機械、化學製品、金屬製品五大支柱產業，發揮產業聚集效應，加快工業園區建設，已建成了40個工業園區。江門已初步建立了從傳統加工業，到高新技術產業配套較為完備的外向型工業體系。全市具備5 000多種工業產品綜合設計、製造和生產能力，有20多個產品的生產經營規模居廣東省或全國第一位，是全國主要的紡織服裝、化纖、皮革製品、食品、紙製品等產品生產基地之一。其中摩托車生產能力約佔全國的10%，市場份額超過6%，化纖產品佔廣東市場80%，洗衣機產量佔廣東的43%。

提升珠三角西部的發展，廣東省的戰略並非讓西部重複東部的發展過程。誠然，西部將發揮承接東部產業轉移的功能，亦即是說，由於東部在土地、資源等方面的限制，會有一部分傳統產業轉移到西部；但帶動廣東省產業結構向重工業、高新技術產業和服務業轉換的任務不僅僅落在珠三角東部和中部城市肩上。如前所述，廣東省發展的空間戰略和產業戰略是不可分割的兩部份，西部的提升將為產業結構的轉化提供空間，亦需要產業結構的轉化來推動。

此外，東部城市在發展過程中面臨的土地、資源、環境方面的問題，亦成為西部城市的借

鑒。亦即是說，西部在承接東部傳統產業的轉移的同時，亦將大力提升自身的產業結構，而不會走“高速度、高能耗、高污染”的道路。

3.3.4 珠三角西部城市的產業定位

《城鎮群規劃》將珠三角劃分為中部都市區、東部都市區和西部都市區。中部即廣州、佛山、肇慶三市，應強化金融、商貿、文化、教育、科研、會展、物流、通訊、資訊和旅遊娛樂等綜合服務功能，加快重型裝備製造業、高新技術產業和物流業的發展，成為珠江三角洲輻射能力最強的綜合服務中心和國際競爭力最強的產業中心之一。

東部即深圳、東莞、惠州三市，應在保持加工製造業優勢的同時，大力培育臨港基礎產業，積極發展以電子資訊為主的高新技術產業，重點發展以金融、商貿、會展和旅遊為主的第三產業，全面提高生態環境質量和資源利用效率，成為具有國際影響力的現代製造業基地和生產服務中心。

西部即珠海、中山、江門三市，應抓住港珠澳大橋建設的契機，大力發揮資源與環境優勢，重點培育主城區的綜合服務功能和依託於港口運輸的臨港工業，如能源、重化工、機械工業及高技術的醫藥微生物工程。穩步發展旅遊業、物流業和以物資轉運為主的港口貿易等第三產業，提高城鎮產業的聚集與擴散功能，成為珠江三角洲未來加快發展的重點地區。

在具體產業定位方面，《城鎮群規劃》在珠三角劃分了三大加工製造業聚集區，即中部建材業聚集區、東部電子電氣業聚集區和西部家電、五金、紡織業聚集區。其中西部家電、五金、紡織業聚集區位於中山西北部地區、江門325國道沿線地區及佛山順德，其發展重點是開拓新型產品。同時，《城鎮群規劃》劃分了兩大臨港基礎產業聚集區，其中之一位於珠海西部地區和江門

銀洲湖地區，該聚集區以高欄港為依託，以石化、鋼鐵、造紙為主。在高新技術產業方面，《城鎮群規劃》劃分了三個聚集區，其中一個位於西部，包括中山火炬開發區—珠海大學園區—珠海高新區，重點發展電子資訊、生物科技等高新科技。在物流業方面，《城鎮群規劃》劃分了三大國際性物流基地，其中之一為珠海物流基地，位於珠海西部地區、三竈、橫琴。此外，珠三角西部還包括農業產業區和特色旅遊區（詳見附錄1、2、3）。

由上述內容可以看出，珠三角產業結構轉變在中部、東部、西部都有體現；西部既承接東部的產業轉移，又承擔新的產業發展功能，配合珠三角大力發展重工業、高新技術產業和服務業。亦即是說，珠三角西部的發展不是重複東部的工業化過程；正如珠海的城市發展戰略指出，珠海將走“新型工業化”的道路。

3.3.5 珠三角西部城市的功能定位

在具體城市的功能定位上，《城鎮群規劃》將廣州和深圳定義為區域性主中心，帶動整個珠三角和泛珠三角的發展；將珠海定義為區域性副中心，發揮對西部地區的輻射帶頭作用。珠海將發揮特區優勢，加強珠澳合作和資源保護，利用高欄樞紐港和珠海機場兩大交通樞紐，加快形成聚集力強的產、學、研一體化創新型基地和高附加值產品出口創匯基地，以及亞熱帶海濱花園城市和有國際影響的濱海風景旅遊勝地，發展成為帶動珠江三角洲西部地區發展的現代化中心城市。

珠三角其餘6個地級市則為地區性主中心。其中，江門將大力改造傳統產業，積極推進輕工製造業、商貿物流業和旅遊業的發展，發展成為珠江三角洲外圈層服務中心和珠江三角洲向粵西地區擴散的重要門戶之一。而中山將充分利用“中山故里”的國際知名度，加強國際、國內合作，大力發展高新技術產業、輕型工業和商貿流通業，實施經濟、社會、生態協調發展戰略，建設

“經濟社會協調發展示範市”。另外，佛山將按照建設“第三大城市”的目標，積極發展以高新技術為導向的輕工業，著重發展第三產業，與廣州優勢互補，負擔地區性商貿、研發和服務功能，逐步建設成為珠江三角洲向粵西和西江流域輻射和拓展的現代化大都市。肇慶將重點建設包括端州、鼎湖和高要的主城區，加快城市集約發展和產業升級，強化國家級歷史文化名城和優秀旅遊城市地位，發展成為外圈層經濟社會發展極核和珠江三角洲輻射粵西和大西南的門戶之一(見附錄4：珠三角城鎮中心體系發展指引)。

3.3.6 重大交通設施發展策略

《城鎮群規劃》中提出了區域交通設施發展的6條策略：

- 加強對外交通聯繫。構築聯絡“泛珠三角”經濟腹地及國內其他經濟區的多方式、多層次的交通網絡，同時加強與東南亞及世界各地的交通聯繫。
- 加強與港澳的交通對接。通過粵港澳之間軌道、公路、內河運輸、航空交通設施建設和管理的協作，實現粵港澳交通一體化。
- 提高省內交通效率。提高珠江三角洲與省內其他地區之間的交通效率，打造珠江三角洲至省內其他地區的“3小時交通圈”。
- 溝通東、西兩岸。積極開展港珠澳大橋建設工作，適時推進東、西兩岸之間的第二跨海通道建設，以及跨珠江口的城際軌道建設，促進東、西兩岸的聯繫互動和協調發展。
- 改善城際交通。加快城際軌道交通建設，形成與城鎮群空間格局相耦合的網絡狀城際交通通道和樞紐設施，重點加強珠江三角洲重要的區域性交通樞紐和各城鎮中心之間的客運交通聯繫。
- 強化交通中樞。通過完善軌道交通和高速公路網絡，加強“脊樑”地區各服務中心和重要節點之間的聯繫，同時構建從中心和節點

向東、西兩岸輻射的快速交通網絡，加強中樞地區與其他地區的交通聯繫。

與珠三角西部及佛山和肇慶有關的具體發展規劃如下：

- **航空**。加強珠海機場對廣東西翼地區的幹線機場服務功能，條件成熟時建設肇慶支線機場，並通過航權資源開放和機場經營權開放，促進珠三角主要機場和港、澳機場之間的經營協作，整合“大珠三角”的航空資源。
- **水運**。重點發展珠海高欄深水港，加強佛山、江門、中山、肇慶等支線港、喂給港與各主要深水港的聯繫，發展以西江為主，北江、東江為輔的內河航運網絡。
- **高速公路**。構築“兩環八橫十三縱”的高速公路網絡，加強珠三角內部及與港澳的交通聯繫（詳見附錄6）。
- **鐵路**。構築“三橫七縱”的幹線鐵路網絡；建設廣茂線經肇慶至廣西梧州、柳州的鐵路，以及肇慶—惠州北線鐵路，溝通大西南地區；建設廣珠鐵路，形成大西南地區新的出海通道，帶動西部都市區的發展；建設廣茂線經新興至開平、南灣的鐵路，開闢西部都市區另一出海通道（詳見附錄6）。
- **城際軌道**。加快建設廣州至珠海的城際軌道建設，構築區域快速公共客運交通網絡。
- **交通樞紐**。珠海主城區（唐家、橫琴）和高欄港區是珠三角交通可達性最高的一級交通樞紐地區；佛山主城區、江門主城區、中山主城區、中山東部地區、肇慶主城區等地，作為次一級的交通樞紐地區。

總體來看，以上基礎設施規劃將加強珠三角西部與港澳的交通對接、加強珠三角東、西部的溝通、加強與其他省份的對外交通聯繫。無疑，這些

未來的交通設施發展將給珠三角西部各市帶來巨大的發展機會。

4. 珠三角西部的優勢與限制因素

4.1 珠三角西部將成為新的增長點

隨著CEPA的實施、粵港澳一體化的加快、港珠澳大橋的啓動，珠三角西部將成為珠三角新的增長點。港珠澳大橋一旦建成，將大大拉近香港與西部城市的距離；而廣州也正積極拓展發展空間，與西部城市的交通聯繫正在加強，這些措施使珠海、中山、順德等西部地區直接接受港澳和廣州的輻射。再加上珠三角軌道交通和連接粵西高速公路網絡的興建，都意味著珠三角西部具備發展重化工業和基礎產業的優勢，勢必成為珠三角中、東部產業轉移和外商投資的熱點地區。

更重要的是，珠三角西部地區是大珠三角連接粵西和中國西南地區的「跳板」，西南地區又與越南、柬埔寨等東盟國家緊密相連。推動珠三角西部的發展對保證粵東西兩翼平衡發展、拓展大珠三角發展腹地、以及促進中國—東盟的合作有重要意義。因此，珠三角西部的發展倍受關注。

4.2 珠三角西部的整體優勢

4.2.1 資源優勢

經歷25年的高速發展，珠三角各地區土地利用已發生極大的變化。為吸引外來投資，珠三角的地方政府均大幅度降低用地收費，而外資較為集中的東部城市和廣州在過去20年間城市用地面積迅速擴張。Weng(2002)運用衛星探測技術研究了珠三角城市在1989-1997年間的都市擴張和農田損失，其結果顯示，在該時間段內，珠三角土地利用的變化主要集中在東部或廣州附近的城市¹¹。

¹¹ 見Weng Q, 2002, Land use change analysis in the Zhujiang Delta of China using statellite remote sensing, GIS and stochastic modelling, Journal of Environmental Management, 64, 273-284.

事實上，東部地區的部份城市已差不多用盡了可發展的土地。另外，由於急速發展，人均收入上升，造成珠三角東部和廣州等地勞動力成本快速上升；再加上水、電、能源匱乏和環境惡化等問題，製造業的進一步發展和升級代換面臨瓶頸。

與東部相比，西部擁有較豐富的土地資源，因而尚有極大的開發潛力。如珠海的斗門、江門仍然擁有較充足的土地，可作未來發展之用，從而為珠三角提供了進一步發展的空間。

4.2.2 勞動力優勢

在勞動力成本方面，有研究指出珠三角西部有相比東部較充足及較低廉的勞動力。如楊汝萬等人的考察和訪問顯示西部由於發展水平較低，勞動力成本較珠三角東部便宜20%至30%¹²。

4.2.3 專業鎮群集

從產業群集的現狀看，廣州和東部地區以電子、資訊等新興產業為主，而西部則以家電、五金機械等傳統產業為主，並形成了一批以家電、五金機械、陶瓷為核心產業的專業鎮。另外，西部在發展旅遊業、商貿業、加工工業、港口和航空服務業方面有廣闊的空間。

4.2.4 民營經濟發達，自主創新能力強

在經濟結構上，東部地區主要是外資推動的城市化和工業化，中部的廣、佛兩市則是內外經濟共同驅動，而西部地區則是以本土資本為主，民營經濟發達，自主創新能力強。最近，內地提出大力提升民營經濟的發展，而珠三角西部在這方面有較大潛力。另外，東部外貿比例大，而西部內貿比例

¹² 楊汝萬，沈建法，張力合著《香港與珠江西岸：從跨境角度看協作發展》（香港中文大學亞太研究所，2004）。不過，一項由荷蘭駐廣州領事館所作得調查顯示，珠江西岸在各個層次的人力資源的成本方面並沒有明顯優勢（見附錄5：珠三角城市間各個層次之人力資源成本比較）。

大，在國內市場不斷壯大的今天，西部現有的市場基礎有利於進一步的擴展。

4.2.5 政策優勢

按照《珠江三角洲城市化專題規劃》，廣東省今後將從基礎設施投入、產業宏觀佈局等方面對西部實行傾斜。政府政策的傾斜無疑將給西部地區的發展注入動力。

4.3 珠三角西部的限制因素

4.3.1 基礎設施建設未充分滿足經濟發展需求

珠三角西部城市在基礎設施建設方面未能充分滿足經濟發展的需求。例如，珠三角西部過去25年主要建設了一些貨物需要轉運的“喂給港”，高欄港建設滯後；廣珠東線高速公路至今仍未全線通車，廣珠西線高速公路及廣珠鐵路建設亦嚴重滯後。以西部中心城市珠海為例，珠海至今沒有外運鐵路。在高速公路方面，珠海市對外陸路交通主要依靠105國道，京珠高速只是修到珠海北部的金鼎，對珠海市整體交通系統的提升作用不強。雖然珠海有較好的港口條件，但陸路通道的落後狀態影響了珠海港口和機場能力的充份發揮。另外，港珠澳大橋尚未正式動工，使得珠三角西部城市被排除在以香港為中心的3小時經濟圈之外，從而降低了外資到西部投資的意欲。

4.3.2 產業結構調整不及時，研發能力不強

對比珠三角東西部的產業結構，可以看到東部已形成較完整的產業體系，製造業內部結構中新興產業所佔份額較大，傳統產業無論是絕對數額還是相對比重都遠遠低於新興產業的發展規模，呈現出新技術主導的產業結構不斷升級和高級化的態勢。而西部的發展水平不僅在經濟總量上低於東部，其產業結構中新興產業的優勢亦不明顯，家電、陶瓷、服裝、五金等傳統產業仍佔主要比重。同時，

珠三角西部城市的研發能力薄弱，達到國際水準的生產者服務及專業服務亦不足。

隨著知識和技術經濟的發展，傳統產業對整體經濟的帶動力趨於減弱，如不能提高研發能力，實現產業升級、技術和管理創新，將很難實現行業、部門和區域經濟的持續發展。

4.3.3 資源整合力度弱

此外，資源整合力度弱亦是限制西部城市發展的因素之一。在珠三角東部三市中，深圳的經濟實力有較明顯的領先優勢，且與香港這一核心的聯繫最為緊密，中心城市的地主比較明顯，惠州和東莞也比較樂於接受深圳的中心城市地位，並樂於與深圳配合。

相比之下，珠三角西部地區資源整合力度相對較弱，在產業規劃、基礎設施建設、公共服務設施建設方面缺乏整合效應。西部城市通過充分的交流和協調，在投資環境建設、產業結構配置、信息發放和推廣等方面互相配合，將有利于整體利益的實現。

4.4 珠三角西部各城市優勢分析

4.4.1 珠海：珠江西岸的特區

珠海位於廣東省南部，座落於珠江口的西岸，毗鄰澳門。珠海於1979年正式建市，並於1980年設立中國最早期的經濟特區之一。全市人口從1980年的30多萬，逐步上升至2005年的142萬。

珠海十分注重城市規劃及綠化方面的工作，是國家級的環境保護城市和園林城市，連續數年獲得「國家環保模範城市」等稱號，榮獲聯合國人居中心頒發的「國際改善居住環境最佳範例獎」，最近又獲得了「全國科技進步先進市」稱號。

海陸空交通基建配備

珠海是一個港口城市，海岸線頗長，擁有5個第一類港口口岸，其中高欄港是中國沿海的主要樞紐港，是珠江西岸唯一深水港。珠海與香港和深圳均有頻密的水路交通聯繫，每天直達快船有30多班。

陸路方面，珠海高速公路四通八達，從珠海到珠江三角洲任何一個地方車程不超過2小時。京珠高速公路更使珠海與國內其他地方的聯繫更為方便直接。正在建設中的廣珠城際鐵路建成後，廣州到珠海只需40分鐘。另外，珠海擁有一個設計規模完備的機場，每天有航班飛往北京、上海等國內大城市，能達至海、陸、空三方面的交通運輸配套。

產業結構朝高附加值發展

珠海形成了以資訊產業和電氣機械製造業為龍頭，高新技術產業比重逐漸增大的產業結構。珠海的十大行業為：電子通信、電氣機械、電力煤氣、儀器儀錶、紡織服裝、塑膠金屬、醫藥、食品飲料、化學、造紙。近年，珠海市委市政府確定了重點發展電子通信、電氣機械、石油化工、生物醫藥、軟件等五大產業。

珠海的天然深水港是發展石油化工產業的一大優勢。廣東省政府有意把珠海建成在廣州、惠州之外，珠三角地區第3個重要的石化生產基地。目前珠海共有9個石油化工碼頭，並正在計劃加建。充足的水電供應和足夠的土地資源可供發展儲存倉庫，亦是珠海發展化工產業的優勢。另外，國內工業發展刺激對石化相關原料如苯二甲酸(PTA)的需求不斷上升，亦大大支持了該產業的發展。英國石油(BP)和台灣的長興化工等已在珠海投資建廠。預計珠海將發展為中國PTA及聚脂的主要生產基地。

珠海亦是廣州及深圳外，珠三角第三個主要生物醫藥基地，生物醫藥的產值佔廣東省的比例不斷上升。另外，珠海於2004年通過科技部評審，成為

國家軟件產業基地之一¹³。軟件業近年產值年均遞增50%，目前有軟件企業約500家，軟件業已步入快速、良性發展軌道。

珠海第三產業也保持較快的發展勢頭。領頭行業的商貿流通業、旅遊業保持強勁增長，房地產市場調控取得成效，平穩增長。金融保險、倉儲運輸、郵電通訊和物流業等現代服務業發展迅速。珠海今後將重點發展旅遊、物流、會展等三產業。

結合地理優勢發掘機遇

珠海不單海岸線長，更有河岸及鹹淡水交界的天然優勢，是水產養殖的基地，部份試驗計劃亦得到國家高技術研究發展計劃（863計劃）的支持，以改善養殖技術和效益。因此，水產養殖業特別是培殖魚蝦苗方面有頗大發展空間。珠海的萬山海洋開發試驗區是國內唯一個海洋經濟發展區，透過利用珠海的天然優勢結合新養殖科技，把水產業的規模、品種與質量和價值不斷提升。

為培育足夠管理及技術人才，以協助及支持產業發展，珠海規劃了一個大學園區，並引進了10所大學，包括中山大學珠海校區、珠海清華科技園、哈爾濱工業大學新經濟資源開發港、吉林大學軟件學院等。香港浸會大學亦與北京師範大學合作在珠海辦了聯合學院。

港珠澳大橋改變珠海的區位條件

港珠澳大橋建設，將使珠海的地位急劇提升，成為內地唯一與香港、澳門直接連在一起的城市。這也意味著珠海從珠三角的交通末端，變成了粵港澳合作的前沿。更重要的是，珠海將成為大珠三角連接粵西、西南地區的「跳板」。通過粵西沿海高速公路，珠海可快速到達陽江、雲浮、湛江等粵西地區。目前，這些地區紛紛爭取成為珠三角產業集

¹³ 目前中國共有北京、上海、大連、成都、西安、濟南、杭州、廣州、長沙、南京、珠海11個國家軟件產業基地。

群的重要延伸地和輻射承接地，隨時準備接受珠三角的產業轉移。再進一步，大珠三角的經濟輻射還可擴展到廣西、海南、雲南、貴州、四川等地。這樣一來，以珠海作為「跳板」，大珠三角的腹地將非常廣闊，市場空間也非常巨大。

政府發展計劃

珠海市政府認為，廣東省加快珠三角城市群的整合，構築「大珠三角」和「泛珠三角」經濟協作區、加強粵港澳經濟的緊密合作、CEPA的正式實施，都凸顯出珠海的區位優勢。港口、鐵路、高速公路等一系列重大交通基礎設施項目的推進和實施，將增強珠海對產業的承接能力和對外的輻射能力。因此，珠海市要加強珠港澳合作。在工業發展方面，珠海要抓住當前廣東重化工業、裝備工業大發展的機遇，發揮珠海市深水良港、能源充足和腹地廣闊等優勢，努力發展臨港重化工業、設備修造業、能源工業等重型化產業。同時，要充分利用現有基礎，繼續加快發展電子及通訊設備製造業、電器機械製造業、電腦軟體、醫藥及醫療器械製造業等優勢產業，實現輕重工業並舉，把珠海打造成一個具有特色的製造業基地。

4.4.2 中山：珠三角的後起之秀

中山市位於珠海北部和廣州南部之間。近年中山市工業發展迅速，是珠江三角洲一個迅速冒起的生產基地，其中產值較高的產業有電子通訊設備、電子機械設備、紡織品、金屬製品和塑料製品。除為國內市場服務的企業外，中山也有很多出口導向的加工企業。

中山市下轄若干有特色的城鎮，不同鎮區專注發展其支柱產業，在不同行業的範疇均能享負盛名。「古鎮」現已發展成為全國最大燈飾生產基地。燈飾業的總生產值約佔全國市場份額的50%，享有「中國燈都」的美譽。「小欖鎮」以造鎖、五金製品及相關產品享負盛名，所製造的鎖約佔全國市場份額

的1/4，被譽為「南方鎖城」。「大涌鎮」亦以生產紅木傢俱和牛仔服裝聞名。

中山亦是一個家電行業的重要加工基地，尤其是空調和彩電的生產。很多知名品牌企業如國內的TCL和長虹、台灣地區的最大空調配件生產企業瞬億電器和宏基電腦、以及日本的東芝電器均在中山設立加工基地。

外商積極參與

中山市企業以內資為主，但中山市政府一向積極吸引外商參與投入其經濟發展，外資對中山市的經濟作出了極大的貢獻。

港商向來是中山市的最大外來投資者，佔總投入外資50%以上。台商及日商亦是中山市的重要投資者。近年，台商及日商更加快他們在中山市的投入及發展。

總體而言，中山市有廣闊土地可供持續發展，且連接珠江三角洲其他城市及香港的交通不斷改善，當地工業仍有很大的發展空間。

4.4.3 江門：珠江西岸中心城市

江門市瀕臨南海，毗鄰港澳，水路距香港只有95海里，是珠三角洲西岸的中心城市之一。江門周邊有6個機場，全市擁有一級口岸22個，開通6條直通港澳的客運航線。全市土地面積9 541平方公里，人口410萬(2005年)，海外鄉親超過3百萬，遍佈世界100多個國家和地區，是中國著名「僑鄉」。

江門是太平洋經濟合作組織確定的區域性綜合可持續發展經濟計劃試點城市、國家信息化試點城市、中國優秀旅遊城市和國家園林城市。

經濟迅速發展

江門市已躋身全國城市綜合實力50強。江門的貿易以內貿為主，但該市亦是廣東省對外貿易的重要口岸之一和加工貿易基地。

江門市為了優化投資環境，先後成立了行政事務服務總匯、招商局、外來投資辦公室，形成集投資諮詢、對外招商、聯合審批、綜合服務等職能於一身的一條龍式服務機構，所有投資手續都可在一棟樓內辦妥。此外還在全省率先開通了「江門市人民政府網上行政審批系統」，為投資商提供方便快捷的「一站式」或「一網式」服務。此外江門市建立了高新技術開發區和各類工業園73個，園區的基礎設施完善，並大力實施「低門檻」政策。

工業發展與優勢

江門市工業總產值過去幾年一直以雙位數增長。摩托車、家用電器、打印機以及紡織化學纖維、造紙、食品、集裝箱、不鏽鋼等產業規模名列全國或全省前列。江門生產的家用洗衣機約佔廣東省總產量的45%。江門是全國地級市中最大的摩托車生產地，產量約佔廣東省總產量的40%。而紡織化學纖維的產量則佔整個廣東省產量的大約45%，是廣東省最大的化學纖維生產基地。

江門市除了工業產值大之外，亦有很多著名品牌。全國最大的生活用紙生產基地——維達紙業(廣東)有限公司的「維達商標」被評為中國馳名商標，是全國首家生活用紙生產企業獲此稱號。另外，江門市金羚集團「金羚」牌洗衣機和大長江「豪爵」牌125系列摩托車則榮獲「中國名牌產品」稱號，佔了全國57個品牌中的2個。

4.4.4 佛山：將建成的廣東第三大城市

佛山市位於廣東省中部偏南。佛山市總面積為3 848.48平方公里，距廣州、中山、江門、珠海、肇慶、東莞、清遠等工商業城市均在50公里以內，

離澳門、香港也在100公里左右。佛山市下轄兩個縣級區(佛山城區和石灣區)，代管四個縣級市(南海市、順德市、三水市和高明市)。

佛山市交通四通八達，全市已形成以廣珠、廣湛和廣肇公路為主幹的公路網絡，亦建有廣佛和佛開高速公路。另外佛山機場已開通北京、杭州和南京等20多個大中城市的班機。水運方面，佛山有對外口岸17個，水上運輸四通八達，為經濟發展提供了良好的條件。

佛山市是廣東省信息化建設試點市，信息基礎設施建設走在全国前列，電話通訊網、計算機數據網和有線電視網三大基礎網絡覆蓋全市城鄉。另外，廣東四大軟件園之一亦是位於佛山市內。

經濟發展僅次廣州、深圳

改革開放以來，佛山市經濟迅速增長，國內生產總值居廣東第3位，僅次於廣州和深圳。廣東省正籌備把佛山建設成廣東省第三大城市。

與此同時，佛山市的對外經濟規模亦不斷擴大，出口額不斷增加，其中機電產品出口佔其出口總值約60%。佛山亦是一個加工貿易的重要基地。

佛山商貿業發達，全市有各類專業批發市場300多家。市區的機動車、陶瓷、針織、不鏽鋼材料市場及南海的農產品、輕紡、內衣、有色金屬、摩托車市場和順德的家具市場具有強大的集散能力。

工業發展與優勢

佛山市的經濟發展以工業為主，是珠江三角洲第三大生產基地。工業形成了以紡織、電子、陶瓷、塑料、電器、建材、食品飲料和機械等行業為骨幹的主要產業。各市的主要工業結構略有不同，詳情如下：

佛山市區：電子、陶瓷、紡織為主
南海市：有色金屬加工、建築陶瓷、紡織服裝、裝飾材料為主
三水市：飲料、建材、電子、服裝、家用電器為主
高明市：鞋類、文具、建材、鐘錶為主
順德市：家電、家具、花卉為主

衆多工業產品中，又以佛山順德市出產的家電最為聞名。佛山順德是國內最大的家電製造基地，家電產值佔順德市工業總產值的一半以上，約佔全國家電總產值大概15%左右。

順德家電除了生產量大之外，亦擁有全國最多知名品牌。國家工商行政管理局認定的廣東16個「中國馳名商標」中，順德佔了5個，分別是容聲(電冰箱)、美的(電扇、空調)、萬家樂(燃氣具)、科龍(空調)和格蘭仕(微波爐)。此外，佛山根據目前國內外汽車銷售模式及發展趨勢，佛山市禪城區決定擴建佛山車城，將之打造成珠三角最大汽車城。

4.4.5 肇慶：中國著名旅遊城市

肇慶市位於廣東省的中西部。現管轄端州、鼎湖、高要、四會、廣寧、德慶、封開、懷集等8個縣(市)區以及大旺綜合經濟開發區。肇慶城區距廣州100公里，距深圳200多公里，距香港水路142海里，是沿海發達地區通往西南各省的重要交通樞紐。廣州至肇慶的高速公路多個路段已通車，來往廣州與肇慶只需70分鐘。

肇慶是首批中國優秀旅遊城市之一，自然資源豐富，加上平均工資水平是珠江三角洲城市中最低的、可發展的土地也較多，與其他珠三角城市及香港的交通運輸網絡益趨方便完善，因此發展潛力優厚。

經濟穩步發展

由於肇慶資源豐富，地價和工資皆為珠三角地區中最低的，加上政府提供非常優惠的政策及貼身服務，因此非常吸引外來企業。另外，除了輻射粵西地區之外，它也是接連廣西、雲南、貴州大西南的通道。對於有些希望進軍西南市場甚至出口東南亞的企業，也較有利。

香港一直是肇慶最大的投資者，很多港商在肇慶發展工業、高值農業、奶牛繁殖、酒店業及其他業務。除此之外，港商在發展肇慶的基礎設施及房地產方面也十分積極，如香港新世界發展對肇慶500公里一級環市路投資了10多億元人民幣。

肇慶以信息技術改進和提高傳統產業的同時，大力推動高科技產業的招商引資。肇慶市去年成立大旺高新技術開發區，是帶動工業發展的重要部署。高新技術開發區地價可低至每平方米42元人民幣，在珠江三角洲裏是絕無僅有的。

工業發展與優勢

肇慶市是新崛起的工業城市。雖然現有工業生產規模及外商投資相對深圳、東莞等城市起步較遲，但肇慶市已基本形成了食品飲料、建材、電子、微生物工程、化工、機械、儀表、紡織、日用輕工、副食品加工、醫藥、家具等支柱行業。

此外，肇慶還打造了數個年產值達50至100億元人民幣的工業園區，成為當地經濟發展的亮點。肇慶現已培育出風華集團、星湖集團、藍帶集團等一批骨幹企業，並打造了一批名牌產品如藍帶啤酒、星湖牌麥芽酚、飄華牌蒸餾水、康藍牌中密度纖維板和華貢牌沙糖柑等。

5. 香港與珠三角西部的聯繫

5.1 香港與珠三角的經濟往來集中在東部及中部

香港與內地的經貿合作始於內地改革開放初期，在1980年代和1990年代急速擴展。1997年香港回歸後，兩個經濟體的融合更進一步，兩地已互為對方最大的境外投資來源和最重要的貿易夥伴之一。2004年，CEPA開始實施，兩地的經濟整合從民間自發合作演變到政府間制度性合作，開啓了更廣闊、更深層次的合作新階段。

作為香港最直接的腹地，廣東省(尤其是珠三角地區)無疑是內地與香港聯繫最為緊密的地區。1970年代末期，香港開始大規模地將其外向型加工生產轉移至珠三角，利用珠三角廉價的資源和勞動力，而香港則提供資金、技術、管理、以及負責產品的銷售和出口。兩地這種「前店後廠」的生產模式極大地帶動了珠三角地區的工業化和城市化，使珠三角成為全國經濟發展速度最快、水平最高的地區之一，香港自身也得以實現經濟結構的轉型，從出口導向型製造業基地轉為以服務業為主導的服務型經濟。

香港回歸之後，香港與珠三角經濟融合的步伐加快，合作的領域亦迅速擴展。一些服務行業，如零售貿易、消閑娛樂、銀行的後勤服務部門、以及一些貿易相關的服務部門等也開始繼製造業之後進行跨境轉移。而CEPA的簽署，為兩地的進一步融合提供了制度平台。現今，「大珠三角」區域經濟整合發展已成為粵、港、澳的共識。

不過，香港與珠三角的聯繫在空間上的分佈並不平衡；投資、貿易、物流、人流方面的聯繫大部份集中在珠三角東部和中部。然而，跟珠三角其他地區相似，香港亦是西部地區的最大外來投資者，同時西部的國際貿易有超過70%是經過香港處理。但兩地間的經濟、社會往來和交通聯繫尚有進一步提升的空間。

5.2 香港在珠三角西部的投資

廣東省在統計外來投資時，往往將港澳台歸為一類，因此顯示香港在珠三角西部各城市的具體投資額數據難以得到。不過，從港澳台在珠三角西部城市的投資數據可以在一定程度上看出香港在這些地區的投資份額及對工業產值的貢獻。

從企業數量上來看，2004年，珠三角的港澳台投資企業有46.8%位於東部三市，31.0%位於中部三市，只有22.2%位於西部珠海、中山和江門三市(見表5)。

從港澳台投資企業在珠三角創造的工業企業的總產值來看，有55.3%是由東部三市創造的，29.1%產生於中部三市，僅有15.6%是由西部三市創造的(見表6)。

表5：港澳台在珠三角投資的規模以上工業企業*(2004年)

		工業企業總數(個)							
		企業總數		內資企業		港澳台投資企業		其他外資企業	
		企業數	佔全部企業%	企業數	佔全部內資企業%	企業數	佔全部港澳台投資企業%	企業數	佔全部外資企業%
中 部	廣州	3657	21.0%	2079	23.6%	1120	16.5%	458	26.2%
	佛山	4078	23.5%	2991	33.9%	929	13.7%	158	9.0%
	肇慶	177	1.0%	92	1.0%	58	0.9%	27	1.5%
	合計	7912	45.5%	5162	58.6%	2107	31.0%	643	36.7%
東 部	深圳	2355	13.5%	505	5.7%	1495	22.0%	355	20.3%
	東莞	2049	11.8%	415	4.7%	1346	19.8%	288	16.4%
	惠州	593	3.4%	131	1.5%	332**	4.9%	92**	5.3%
	合計	4997	28.7%	1051	11.9%	3173	46.8%	735	42.0%
西 部	珠海	847	4.9%	254	2.9%	453	6.7%	140	8.0%
	中山	2542	14.6%	1585	18.0%	787	11.6%	170	9.7%
	江門	1092	6.3%	763	8.7%	266	3.9%	63	3.6%
	合計	4481	25.8%	2602	29.5%	1506	22.2%	373	21.3%
珠三角整體		17390	100.0%	8815	100.0%	6786	100.0%	1751	100.0%

*：規模以上工業企業是指全部國有企業及年銷售收入在500萬元以上的非國有企業。

**：為2003年數據

資料來源：廣東統計年鑑2004，2005

表6：港澳台在珠三角投資的規模以上工業企業的總產值
(2004年)

		工業總產量(當年價)(億元)							
		全部企業		內資企業		港澳台投資企業		其他外資企業	
		總產量	佔全部企業%	總產量	佔全部內資企業%	總產量	佔全部港澳台投資企業%	總產量	佔全部外資企業%
中部	廣州	4433.57	20.5%	1432.92	22.2%	1172.29	15.1%	1828.36	25.0%
	佛山	3331.31	15.4%	1959.44	30.4%	1065.86	13.8%	306.01	4.2%
	肇慶	146.02	0.7%	59.35	0.9%	18.69	0.2%	38.19	0.5%
	合計	7910.9	36.6%	3451.71	53.5%	2256.84	29.1%	2172.56	29.7%
東部	深圳	6509.27	30.1%	1358.03	21.0%	2472.08	31.9%	2679.16	36.6%
	東莞	2583.22	11.9%	373.45	5.8%	1325.58	17.1%	884.19	12.1%
	惠州	970.33	4.5%	44.21	0.7%	481.67**	6.2%	365.04**	5.0%
	合計	10062.82	46.5%	1775.69	27.5%	4279.33	55.3%	3928.39	53.7%
西部	珠海	1262.67	5.8%	270.86	4.2%	332.92	4.3%	658.88	9.0%
	中山	1694.71	7.8%	614.53	9.5%	726.87	9.4%	353.31	4.8%
	江門	692.00	3.2%	342.52	5.3%	148.46	1.9%	201.02	2.7%
	合計	3649.38	16.9%	1227.91	19.0%	1208.25	15.6%	1213.21	16.6%
珠三角整體		21623.1	100.0%	6455.31	100.0%	7744.42	100.0%	7314.16	100.0%

**: 為 2003 年數據

資料來源：廣東統計年鑑 2004，2005

5.3 香港在珠三角西部城市的出口中扮演的角色

表7顯示了香港投資企業在廣東省的出口中所佔份額。可以看出，香港投資企業所創造的出口額佔所有企業出口額的比例由2000年的18.8%上升至2004年的25.0%；佔所有外資企業出口額的比例由2000年的34.9%上升至2004年的39.3%。目前並未有具體數據顯示香港投資企業所創出口在珠三角每個城市的出口中所佔份額，但廣東省的整體數據大體可以體現珠三角西部幾個城市的情況。

除了通過直接投資製造業而貢獻於珠三角西部城市的出口，香港同時還擔當了這些城市的企業進出口的中間人的角色，通過提供物流、港口服務和貿易服務，參與這些城市的貿易活動。事實上，香港一直是南中國貨物進出口的主要通道。特別是20世紀90年代以前，內地港口未能提供國際船運服務，因此南中

國約95%的貨櫃需經香港進出。珠三角許多港口，尤其是在珠三角西部的港口均發展成為接駁到香港的中轉港口(楊汝萬等, 2003)。由此可見，香港在珠三角西部城市的出口中扮演著樞紐的角色。不過，隨著內地港口的發展和國際直接船運服務的開展，內地貨位進出口對香港港口的依賴開始下降¹⁴。

表7：廣東省企業進出口指標(單位：億美元)

	2000		2002		2003		2004	
	出口	進口	出口	進口	出口	進口	出口	進口
所有企業	919.19	781.87	1184.58	1026.34	1528.48	1306.74	1915.69	1655.60
所有外資企業	495.09	425.27	696.21	589.79	953.73	793.03	1217.21	1048.09
香港投資企業	172.95	27.00	272.14	26.83	364.85	27.80	478.09	28.77
香港投資企業佔所有企業比例	18.8%	3.5%	23.0%	2.6%	23.9%	2.1%	25.0%	1.7%
香港投資企業佔外資企業比例	34.9%	6.3%	39.1%	4.5%	38.3%	3.5%	39.3%	2.7%

資料來源：廣東統計年鑑 2004, 2005

5.4 香港與珠三角西部的交通聯繫

在日常的產業協作和經濟聯繫中，陸路交通處於非常重要的地位。香港與珠三角西部一直缺乏陸路交通直接聯繫，需繞道東部，因此與東部城市相比，西部城市處於相對劣勢。

另外，由於香港與珠三角西部的陸路聯繫需繞道東部，東、西部的交通聯繫直接影響香港與西部的交通聯繩。1987年霍英東先生在南沙投資的汽車輪渡落成通車，在一定程度上改善了東、西部的交通聯繩，由東部到西部的珠海、中山等地不再需要繞道廣州，路程大大縮短。1997年通車的虎門大橋更進一步增加了東、西部的交通聯繩。不過，虎門大橋的日交通量迅速飽和，已不能滿足迅速增長的交通需求；而且從香港至西部較南端的珠海、江門、甚至粵西的茂名、湛江等地的運輸須繞過深圳，經虎門大橋，多花一個多小時，大大增加了運輸成本，顯著降低了港商到西部投資的意欲。廣東省交通廳的數據顯示，一直以來，香港與珠三角的公路運輸約70%是以東部和

¹⁴ 基於地理上的因素，珠三角西部城市的貨物出口仍然比較依賴西部的港口及香港的港口。這反映珠三角及香港的港口發展需建立一定的協調、合作機制，共同向外拓展貨源，避免惡性競爭。

中部為終點，僅有30%是通往西部城市。廣深高速通车後，這個數據有增無減。

在水路聯繫方面，貨物經水路從珠三角西部的主要港口到香港至少需要24小時(包括裝卸貨櫃的時間)；而且由珠江水運到香港的內河船舶要依靠香港內河碼頭倒轉，增加了內河碼頭操作費和由內河小碼頭到大碼頭的拖車費。另外，水運貨物通關的大鏟海不是船舶隨到隨檢，而是集齊船舶後進行分批聯檢，制約了船舶的運行和周轉時間。

對人流而言，由香港乘船往西部城市需時1至2.5小時不等(見表8)，當中以往來珠海和中山最便捷。不過，水路交通受諸多限制，遠不如陸路交通靈活和便捷，因此香港旅客到珠三角的商務、購物、休閒等各種活動約80%集中在廣州、深圳和東莞等東部和中部地區(見表9)。

表8：從香港到大珠三角各城市所需時間

到達城市		交通方式	所需時間
中部	廣州	火車	1小時35分鐘
	佛山	火車	2小時35分鐘
	肇慶	船	4小時15分鐘
東部	深圳	火車	45分鐘
	東莞	火車	1小時10分鐘
	惠州	陸路	3小時30分鐘
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
澳門		船	1小時

資料來源：楊汝萬，沈建法，張力合著《香港與珠江西岸：從跨境角度看協作發展》(香港中文大學亞太研究所，2004)。

表9：香港旅客到珠三角的活動分佈

項目	深圳地區	東莞地區	廣州地區	其他地區
商務活動	38%	23%	14%	25%
購物/休閒	91%	4%	2%	3%
探親	59%	14%	8%	19%

資料來源：國家發展和改革委員會綜合運輸研究所《香港與珠江西岸交通聯繫研究》中專題報告二《港珠澳大橋跨海陸路運輸經濟分析》(2003年7月)。

總體來看，香港與珠三角西部的陸路交通聯繫薄弱，制約了香港與珠三角西部地區的社會、經濟聯繫，不但影響了西部地區綜合實力的增強，而且直接影響了整個大珠三角地區的經濟整合和經濟運行質量的提高。

5.5 港珠澳大橋可能帶來的影響

在粵港合作聯席會議第九次會議，粵港政府宣佈有關各方均贊同港珠澳大橋採用「三地三檢」模式，並同意在各有關方案經論證可行並上報中央政府批准後，即啟動大橋建設工程。

大橋落成後將改變目前香港與珠三角西部交通主要依靠水運的被動狀況，使香港至澳門和珠海兩地的陸路距離縮短到30公里，行車時間縮短到半小時以內。時空距離的縮短將使珠三角西部城市納入到以香港為中心的3小時輻射圈內。

交通狀況的改變將對珠三角西部城市的社會經濟發展產生積極影響，加強了珠三角西部地區、粵西、廣西、海南和西南地區與香港的交通聯繫，使這些地區更能接受香港的輻射和帶動，從而更有力推動地區的開發和社會經濟發展。另外，大橋將港深、珠澳和廣佛這三個珠三角雙城核心連接起來，有利於推動這三個核心之間的互動，帶動珠三角的均衡發展。同時，大橋的建設拓展了香港的經濟腹地，對香港的旅遊、物流、金融和商業的發展十分有利，將鞏固香港國際航運、航空中心地位，對香港經濟的振興將產生明顯推動。

6. 珠三角西部的發展對香港的影響

6.1 對香港在廣東省的投資的影響

珠三角經歷了二十幾年高速發展，目前已經進入從量變演變到質變的時機；這一背景加上廣東省正在實施的空間戰略和產業戰略，對香港在廣東省的投資產生了巨大的衝擊。這種衝擊表現在投資模式、投資的產業領域及投資的空間分佈這三方面。

6.1.1 投資模式：“前店後廠”的分工協作模式已難以適應新的發展形勢

香港在廣東省的投資集中於製造業，尤其是勞動密集型的出口加工業。據統計，25年來，珠三角承接了香港80%的製造業轉移。

香港在珠三角的製造業投資以“前店後廠”為主要模式，即珠三角提供土地、勞動力，負責產品的生產和組裝，而香港提供資金、機械設備、技術、管理、並負責產品的銷售和出口等高增值環節。這種以外發加工為特徵的分工合作關係事實上是一種典型的供應鏈安排模式，將供應鏈的各個環節佈局在具優勢的地方；而香港由於在高增值環節上的優勢，得以通過這種供應鏈安排而成功轉型為以服務業為主的服務經濟，造就了香港自80年代以來的長足發展。

然而，隨著國際和國內環境的變化、珠三角經濟水平的快速提高及兩地間互動模式的演變，香港與珠三角一體化的程度已經遠遠超出“前店後廠”這一模式的實際內涵。2002年，廣東省的GDP達到了13,502億人民幣，接近香港；2003年，廣東省的GDP開始超過香港，2005年，廣東省GDP突破20,000億元。珠三角城市群迅速成長起來，珠三角GDP佔了廣東省GDP的近80%。更重要的是，經濟水平的提升意味著在區域價值鏈中的地位的提升；過去25年間，珠三角在發揮“廠”的功能的同時，“店”的功能在不斷增強，產業結構也在向更高層

次轉化，開始踏足於香港傳統的優勢產業，如物流、金融服務、中介服務等領域，與香港展開競爭。

在這種背景下，大珠三角內部產業鏈的構成在發生變化：珠三角不再僅僅是香港背後的低增值加工工廠，而是不斷向高增值環節邁進，原來由香港承擔的部份功能現在珠三角已經可以獨立完成。珠三角的直接對外貿易在不斷增加，在某些領域已經將香港從價值鏈中“擠”了出來。可以說，香港與珠三角原有的“前店後廠”合作模式難以適應新的發展形勢，

面對這種變化，兩地急需探索一種新的分工協作模式。而香港必須重新自我定位，尋找在產業鏈中自身有優勢和有潛力的環節，提升原來在物流、金融服務、中介服務、專業服務等領域內的優勢，創造新優勢，實現自身原有“店”的功能的升級和轉換，配合珠三角的發展。否則，在大珠三角新的價值鏈的組合過程中將無法佔有一席之地。

6.1.2 投資的產業領域：輕加工業的重要性逐漸減弱

香港在珠三角的投資主要集中於輕加工業，廣東省過去的高速發展也得益於輕加工業。然而，隨著越來越多的地區加入輕加工業的競爭，輕加工業產品逐漸供大於求，產品利潤空間也越來越小。再加上輕加工業大多為土地、勞動、資源密集型產業，越來越不適應珠三角的發展趨勢。

在此情形下，廣東省提出調整產業結構的策略¹⁵：

- 以沿海重化工業帶為突破口，積極發展汽車、石化、鋼鐵、造船及裝配工業。近年

¹⁵ 總結自2005年1月4日頒佈的《關於加快我省服務業發展和改革的意見》、2005年2月出台的《廣東省工業九大產業發展規劃(2005-2010)》、2006年2月通過的《廣東省國民經濟和社會發展第十一個五年規劃綱要》及《城鎮群規劃》。

來，廣東省工業結構逐步改變以往以「輕」為重的狀況，重工業的作用日益突出¹⁶。

- 大力發展高新技術產業。從90年代開始起步，目前高新技術產業目前已逐漸成為廣東經濟發展的主要支柱之一¹⁷。珠三角亦逐漸形成以電子通訊和計算機製造為主要產業的高新技術產業密集區。
- 大力發展服務業特別是現代服務業。主要的發展方向是：壯大交通運輸業、旅遊業、房地產業、金融業、批發和零售業等5個在全國具有比較優勢的產業；鼓勵發展商務服務業、物流業、會展業等三個生產服務業；推進資訊服務業、科技服務業、文化產業等三大新興服務業的快速成長；鞏固提升居民服務業、餐飲旅館業兩個生活服務業。廣東省政府希望到2010年服務業佔GDP的比重達到45%，並首次提出擴大服務業出口，建設服務出口大省，並推動服務業對外直接投資。

可以看出，輕加工製造業在未來廣東省產業結構中的重要性將逐漸減弱。香港必須擴闊在廣東的投資領域，改變以往集中於輕加工製造業的狀況，充份利用CEPA，拓展在香港優勢產業（如金融服務、生產服務、物流服務、資訊服務等）領域內的投資，積極配合並充份利用廣東省產業結構的轉化，找準自己在大珠三角產業鏈中的位置；而已經在珠三角經營的港資輕加工製造企業，則面臨空間轉移或升級換代的選擇。

¹⁶ 2002年，廣東省重工業增長速度與完成的增加值首次超過輕工業。全省全部工業完成增加值5,232.1億元，比上年增長13.3%；其中輕工業完成增加值1878.0億元，比上年增長13.2%；重工業完成增加值2,346.6億元，增長16.9%；輕重工業增加值之比為44.5：55.5。2003年，輕重工業增加值之比為47.7：52.3，2004年為44.0：56.0。

¹⁷ 2003年，廣東高新技術產品產值6,441.1億元，比上年增長37.1%，佔全部工業產值的23.5%。高新技術產品出口額持續位居全國第一，出口額達481.7億美元，比上年增加55.6%。高新技術產業增加值佔GDP的比重由1995年的3.8%大幅提高到2003年的11.5%。2004年度全國電子信息百強企業中廣東有26家，銷售收入超過100億元的16家百強企業中廣東有7家。

6.1.3 投資的空間分佈：東部地區面臨轉型

迄今為止，香港在廣東省的投資主要集中在珠三角，尤其是東部地區，並以輕加工製造業為主要投資領域。然而，東部地區出現了生產成本快速上升、環境質量下降、土地和能源短缺等問題。另外，廣東省產業結構正發生深刻轉變，而這種轉變在空間上是不均衡的，不同產業有不同的空間集聚區。面對這兩個因素，香港廣東省的投資必須在空間上重新佈局。

2005年初，廣東省政府圍繞把廣東建設成為世界重要製造業基地的目標，提出了全省的產業空間佈局規劃：

- 電子資訊、汽車、機械、醫藥等資金密集、增長較快、收益較高同時風險也較高的產業主要分佈在珠三角地區；
- 石油化工、造紙產業基地要依託港口，主要分佈在沿海地區；
- 家電、紡織、食品、建材等傳統產業要逐步往東西兩翼和山區¹⁸轉移。

無疑，香港過往在廣東省的投資空間佈局——即將輕加工製造業集中投資於東部地區已經不適應廣東省新的產業空間佈局規劃。香港未來在廣東省的新投資項目必須以廣東省新的產業空間佈局規劃為依據；而對已有的投資而言，升級換代或空間轉移已經在所難免。

¹⁸ 廣東東西兩翼包括廣東東部的汕頭、汕尾、揭陽、潮州四個地級市和廣東西部的陽江、湛江、茂名三個地級市。山區是指廣東北部地區，包括韶關、河源、梅州、清遠、雲浮五個地級市。廣東東西兩翼和山區資源充足且成本低廉，用地價格只是珠三角的1/3至2/3，勞動力價格僅為珠三角的2/3，電力充裕且價格低廉，基礎設施正在不斷改善。東西兩翼的發展規劃可參考《廣東省東西兩翼地區經濟發展規劃意見(2005-2010)》、《廣東省東西兩翼地區能源基礎設施專項規劃(2005-2010)》、《廣東省東西兩翼地區交通基礎設施專項規劃(2005-2010)》、《廣東省東西兩翼地區水利基礎設施專項規劃(2005-2010)》、《廣東省東西兩翼地區工業化專項規劃(2005-2010)》及《廣東省東西兩翼地區城鎮化專項規劃(2005-2010)》。

而處於後發階段、尚有不少待開發空間的珠三角西部地區即將面對新一輪的產業佈局，對香港進一步將腹地向粵西、大西南、甚至東盟國家延伸有戰略意義，應該成為香港在珠三角投資的一個焦點。香港應針對珠三角西部的具體產業定位和相應的空間聚集區(加工製造業聚集區，臨港基礎產業聚集區，高新技術產業聚集區，國際性物流基地)積極部署。

6.2 對跨境人流、物流的影響

影響珠三角西部與香港之間的跨境人流和物流的因素主要包括：

- 珠三角西部的發展水平及發展策略；
- 港珠澳大橋的建設；
- 大珠三角區域內的港口建設；
- 大珠三角區域內的機場建設；及
- 大珠三角區域內其他運輸設施的建設。

6.2.1 珠三角西部的發展水平及發展策略

經濟的發展直接影響人和貨物流動的需求量和結構。在珠江東部面臨發展瓶頸、廣東省提出“提升西岸”的戰略、港珠澳大橋即將啓動及一些重大設施逐漸落成等因素下，珠三角西部將可能成為珠三角新的增長點。這將極大地帶動珠三角西部與外界的人、貨、資金及資訊的流通。

毫無疑問，廣東省“提升西岸”的戰略將香港放在了一個重要的位置；廣東省希望利用“外向帶動戰略”，借助香港的人才、資金、服務，吸收香港的輻射來使西部得以提升。而同時，香港亦希望將經濟腹地向西拓展，並利用這個「跳板」，將香港的腹地進一步拓展至中國西南地區甚至東盟國家。可以預見，未來，珠三角西部與香港的經濟、社會往來會日益密切，從而推動兩地間的跨境人流、物流。

從珠三角西部的產業發展來看，《城鎮群規劃》中指出西部三市將重點培育依託於港口運輸的臨港工業（如能源、重化工、機械工業）和高新技術產業，穩步發展旅遊業、物流業和以物資轉運為主的港口貿易等第三產業，並提升加工製造業。

香港具國際水準的金融服務、專業服務、資訊服務等可幫助珠三角西部臨港工業的發展，並帶動兩地的人流、資金流和資訊流的增長。旅遊業、物流業和港口貿易等第三產業是香港的優勢產業，可以配合西部的發展戰略，並同時帶動兩地間的跨境人流、物流。在發展高新技術產業和提升加工製造業方面，香港一方面可以直接投資，一方面亦可提供各種增值服務。另外，香港可以在幫助珠三角西部城市的民營企業“走出去”開展國際化經營中扮演重要角色。

可以看出，香港與珠三角西部城市在未來有較好的合作前景，將會帶動兩地間跨境人流、物流的發展。

6.2.2 港珠澳大橋的建設

港珠澳大橋的出現必然會改變珠三角的人流和物流格局，對產業佈局和發展將產生深遠影響。

港珠澳大橋使大珠三角形成環形交通圈，東部和西部的聯繫多了一個快速、便捷、大運量的陸路通道，香港與珠三角西部的陸路人、貨往來不再須經過虎門大橋，毋須經過深圳，而是直接到達，從而將珠三角西部城市納入以香港為中心的“三小時交通圈”，直接刺激港商到西部城市投資的意慾，促進西部城市與香港之間的人、貨往來。

此外，原來西南省份的貨物通過鐵路直接運到深圳港，比較方便，成本也較運到香港低，因此內地貨商一般會優先選擇深圳。但港珠澳大橋建成後，貨物可方便運到香港，香港的港口和機場的地位將得到提升。

可以說，港珠澳大橋的建設，將香港的輻射半徑大大地向西擴展，將會吸引大量進出香港的人、貨流量。

6.2.3 珠三角港口的建設

香港之所以能成為國際物流樞紐，並在港口集裝箱吞吐量方面高踞世界第二，在很大程度上是依託珠三角這個世界工廠所產生的貨源。在1990年代中期以前，珠三角集裝箱港口設施嚴重不足。進出口的集裝箱大多經過陸路口岸運至香港的碼頭付運，或通過珠三角的碼頭喂給香港，直接從珠三角的碼頭付運的份額不多。

然而，最近10年來，珠三角港口基礎設施有了很大的改善，港口集裝箱的處理能力迅速增長，加上成本低廉，珠三角的港口開始進入競爭行列，所取得的市場份額正不斷增大。深圳的港口發展尤其迅速，東部的鹽田、西部的蛇口和赤灣集裝箱泊位從1995年的7個增加到2004年的17個，處理能力大幅度提升。廣州南沙港和珠海高欄港雖然仍主要是香港港口的喂給港，但過去10年間處理能力的增長亦不可忽視。

而這段時期，香港的集裝箱港口能力則增長緩慢。從1995年至2004年，集裝箱泊位只增加了9號碼頭的6個泊位，使香港的集裝箱泊位增加至24個，但新增的泊位直到2004年才投入使用。

另外，成本上，一個集裝箱經陸路運至香港出口較運至深圳出口高出300美元，當中陸路運輸佔約200美元。陸路拖運成本高企和過境口岸的清關效率不足是香港港口的主要劣勢。

碼頭處理能力的增長差異，加上運送成本的差距，香港港口正失去絕對優勢。在出口方面，珠三角港口的直接遠洋付運量佔珠三角海運出口總額的比例由1995年的21.55%增加到2004年的65.23%。而途經香港的付運量的比例由1995年的78.46%下降至2004年的34.77%。在進口方面，經香港的海

運貨物佔珠三角海運進口的份額由1995年的82.42%下降至2004年的58.43%。

根據區域內主要集裝箱碼頭的發展規劃，預計大珠三角的國際集裝箱泊位數將由2005年的51個，增加至2010年的71個、2015年的89個。其中，香港港口的遠洋集裝箱處理能力佔大珠三角港口群國際集裝箱處理能力的比例將不斷下降，由2005年的55%，迅速下降至2010年的35%、2015年的31%。香港雖然仍然是大珠三角的國際貿易集裝箱物流樞紐，但深圳已發展成為大珠三角另一個集裝箱物流中心，而廣州南沙港正迅速崛起，珠海的高欄港在2010年後亦將加入區域競爭。

毫無疑問，珠三角西部的發展可能帶來的新貨源將面對幾大港口的爭奪。珠海港無疑最具地緣優勢，是最直接的付運地點；而廣州作為珠三角的中心城市，加上與佛山的緊密聯繫及與珠三角西部城市在陸路交通方面的方便聯繫，也正積極將貨源向西拓展；而迅速崛起的深圳港在處理能力上有優勢，也希望從西部拓展貨源。不過，香港港口的優勢(如高效率、高可靠度、使用內河運輸貨物到香港港口比直接使用鹽田港便宜等)加上港珠澳大橋的通行，亦可使香港從中得益。但大珠三角幾大港口之間必須相互協調合作，共同向外拓展大珠三角港口的貨源，與其他區域競爭。

6.2.4 珠三角機場的建設

在機場方面，大珠三角是全國國際機場最密集的地區，目前共5個國際機場，包括香港機場、澳門機場、深圳機場、廣州新白雲機場、珠海機場(目前未開通國際航線)。

在過去20年間，大珠三角製造業的崛起，為區域內的航空物流業創造了大量的空運貿易貨源。香港機場抓住了機會，積極發展成為國際空運樞紐港，處理的貨物由1998年的163萬噸增加至2005年的340萬噸，已位處世界前列；而其中約70%的貨源來自珠三角(其餘30%主要是國際轉運)。

香港機場的優勢在於國際空運方面，其國際航線結構、航班頻率、航線覆蓋率等方面均優於大珠三角其他機場，處理的貨物均為國際空運貨物；而廣州和深圳機場的內地航線則具優勢，兩個機場都處相當數量的內貿空運貨物（目前約佔總貨物處理量的80-90%）。因此，香港在國際航空物流中的地位仍大大領先於廣州和深圳。2004年，香港機場的市場份額佔大珠三角國際航空貨運機場處理的國際貨物總額的95%，可見香港在大珠三角區域國際航空物流中佔有絕對優勢。

不過，香港的這種優勢有被周邊機場侵蝕的趨勢。首先，廣州將新白雲機場定位為東南亞、太平洋地區的複合中樞機場，直接與香港競爭。廣州機場是國家民航總局重點規劃的國內三大樞紐機場之一，但其過去的發展一直受制於基礎設施的限制。不過，這種狀況在新白雲機場於2004年投入使用後得到改善。新白雲機場是內地規模最大、功能最完善的新民航空中樞機場，總投資198億元，是中國民航有史以來一次性投資最大的基礎設施項目。二期工程已於2004年10月動工，預計於2010年完工，建成後將使新白雲機場有5條跑道，200個停機位，貨運處理能力為250萬噸。目前，新白雲機場正雄心勃勃地發展其國際航空貨運物流業務，積極引入跨國公司為戰略投資者。UPS和FedEx等頂級物流公司的進駐使新白雲機場在國際航空貨運中的地位大大提升。同時，為吸引更多國內外航空公司開闢新航線，新白雲機場表明將最大限度下調起降費、停機費等，在航線、票價、爭取貨源方面與香港機場角力。

深圳機場是內地唯一具備海、陸、空多種聯運條件的機場，也是內地唯一能採取過境運輸方式的機場，具備發展航空客、貨運的優越條件，目前的客、貨運量在珠三角內僅次於廣州機場。深圳機場目前的定位是「南中國貨運門戶機場」，目標是在2010年以前擠身全球貨運機場30強，2015年前真正成為以貨運為主的機場。深圳機場目前的航空貨運年處理能力為25萬噸，估計機場物流園2006年建成

後總處理能力將達60萬噸。目前，深圳機場正籌備擴建，包括增建第二條跑道、新貨運站及專門處理內陸航班旅客的客運大樓。遠期貨物年處理能力估計將達到250萬噸。

澳門機場是台灣往來內地的主要中轉機場，台灣是澳門機場主要的客貨源，其次是內地。目前，澳門機場逾90%的航班是往來台灣與內地，連接台海兩岸成為澳門機場目前的主要服務功能。不過，兩岸一旦直航，澳門機場將失去原先的最大客、貨源。因此，澳門機場正積極擴大航空網絡，加強與鄰近機場的合作以擴大發展空間。澳門機場目前的定位是區域內其中一個轉運中心，但亦表態長遠欲發展成為國際航空貨運樞紐。

珠海機場自啟用以來，營運狀況一直不佳，實際使用率不到設計時的6%，國際航線一直未能開通。不過，珠海機場對未來發展前景充滿信心，並提出為配合珠三角地區貨運量的不斷增長，致力發展成為區內物流中心及國際航空貨運樞紐。在港珠澳大橋即將上馬的大好形勢下，珠海機場正著手開展航空物流園的建設，朝國際快運機場方向發展，並已與一批國際航空物流集團接觸及洽談合作事宜。

短期而言，大珠三角其他機場對香港機場國際空運樞紐的地位不會造成威脅。而遠期，由於大珠三角的機場面對共同的貨源，無疑會在爭奪貨源方面展開激烈競爭，不利於整個大珠三角的整體利益。另外，大珠三角的機場不應只盯住區內貨源；事實上，北京的首都機場，上海的浦東、虹橋正採取策略，通過與周邊機場的合作形成區域機場網絡，在更大範圍內爭取貨源，共同發展，展現出強勁的發展勢頭。大珠三角的機場只有通過協同合作，才能迅速搶佔市場，實現5個機場的共贏。

近期，大珠三角機場間的合作已向前邁出一步。粵港合作聯席會議第九次會議於2006年8月2日宣布，中央政府已經批准珠海市國有資產監督管理委員會與香港機場管理局簽訂合作協議，共同管理

珠海機場。雙方同時公布成立了一家合資公司，名為珠港機場管理有限公司，以專營權模式共同管理及營運珠海機場。

香港機場與珠海機場的合作，將對區域航空物流的格局產生一定的影響。一方面，香港機場可以利用珠海機場充足的設施分流部份貨運，另一方面，香港是首當其衝的國際樞紐，國際貨源充足，有利于珠海機場朝國際快運機場方向發展。

6.2.5 珠三角其他基礎設施的建設

目前，珠三角各城市之間主要靠高速公路、國家幹線公路網以及京廣、京九、廣深、廣茂等四條鐵路連接。根據《廣東省國民經濟和社會發展第十一個五年規劃綱要》，廣東省將在十一五期間（2006-2010）投入4,320億元資金，用於62項重大綜合運輸項目。除機場、港口外，廣東省將大力建設以客運為主的城際快速軌道交通系統、以貨運為主的鐵路網，及高速公路網。這些設施的建設將大大增進珠三角城市之間的聯繫，無疑會對香港與珠三角西部之間的跨境人流、物流產生影響。

按照《珠江三角洲經濟區城際快速軌道交通網規劃》，珠三角城際快速軌道交通系統以廣州為中心，以客運為主，目的在於建立以廣州為中心的1小時生活圈，預計將於2020年竣工。其主要線路包括：

- 以廣州-深圳(可接駁香港)、廣州-珠海(可接駁澳門)為二大主軸；
- 以廣州-肇慶、中山（小欖）-江門、東莞-惠州為三條放射線；
- 在廣深、廣珠兩條主軸間，建設順德-番禺-東莞、中山-虎門兩條聯絡線。

目前，聯繫廣州與珠三角西部城市的廣州-珠海主軸已經開始動工，途經中山、江門，預計在2008

年左右竣工，屆時來往廣州與珠海只需40分鐘，大大延伸了廣州的腹地。

而以貨運為主，北起廣州，途經佛山、南海、順德、鶴山、江門、中山、珠海的廣珠鐵路工程也已開始啓動。該鐵路主要承擔珠三角西部的貨運任務，將廣州的貨源向西部延伸。

與此同時，廣東省與建設部正大力建設以廣州為中心的泛珠三角鐵路快速交通網絡。至2020年建成時，廣州至福建、江西、湖南、海南等省（區）主要城市可以“朝發夕歸”；廣州到廣西各主要城市則“夕發朝至”；廣州至四川、雲南、貴州等省（區）主要城市可“一日到達”¹⁹。

根據廣東省交通廳2006年6月1日最新公佈的《廣東省高速公路網規劃(2004-2030)》，至2030年，廣東省高速公路網將以廣州為中心，以“九縱五橫兩環”為主骨架，以加密線和聯絡線為補充，形成以珠江三角洲為核心，以沿海為扇面，以沿海港口（城市）為龍頭向山區和內陸省（區）輻射的路網佈局。其中，“九縱五橫兩環”總里程約7000公里，實現全省“一日交通圈”，即省內任何兩個城市之間可能當天到達，省會到省內其他城市可以當日往返。

廣東省雄心勃勃的交通網絡建設將珠江東部、西部、東西兩翼及山區、乃至整個泛珠三角聯成一個快速交通網絡。便捷的交通網絡無疑為香港創造了良好的投資環境，而珠三角與粵西及西南省份交通聯繫的加強也有利於香港將腹地向縱深擴展。

6.3 對香港基礎建設的影響

珠三角西部及整個珠三角港口、機場和其他重大基礎設施的建設及其與國際市場的直接對接，將對香港作為供應鏈樞紐的地位產生衝擊，對香港的

¹⁹ 見人民日報關於首屆「泛珠三角區域合作與發展論壇」的報導，“泛珠三角區域合作，九省區與港澳共創美好的未來”，2004年6月2日，<http://www.southcn.com/panprd/news/deep/200406020279.htm>

港口、機場等基礎設施產生影響(對港口、機場的影響見6.2小節的分析)。

6.4 對香港服務業的影響

6.4.1 廣東省服務業發展的主要方向

廣東省政府2005年頒佈的政府一號文件為《關於加快我省服務業發展和改革的意見》(簡稱《意見》)，提出了一系列政策措施，以解決廣東省服務業發展中存在的總量不足、質量不高、比重偏低、結構失衡、創新乏力等問題。《意見》指出，廣東省經濟發展總體上處於工業化中期，珠三角地區則已進入工業化中後期。隨著專業化分工的深化和專業服務外置化²⁰趨勢的發展，製造業競爭力越來越依賴於設計策劃、技術研發、物流等商務服務業的支撐。廣東省在加快製造業發展的過程中，一定要注意製造業與服務業日益融合的趨勢，把加強製造業與服務業的分工合作作為提高全省經濟整體競爭力的重要方面。

根據《意見》，廣東省服務業發展的目標是：「十一五」期間，服務業發展全面提速，結構逐漸優化，創新能力進一步增強，力爭「十一五」期末(2010年)廣東省服務業增加值佔GDP比重達到45%；到2020年，服務業增加值佔GDP比重達到50%左右²¹，基本達到中等發達國家發展水平，服務業成為經濟發展的主要動力，服務業現代化、國際化水平居全國前列，形成立足廣東、服務全國、粵港澳東盟互動的社會化服務體系。

《意見》指出，廣東省服務業發展的主要方向是：

- 壯大交通運輸業、旅遊業、房地產業、金融業、批發和零售業等5個在全國具有比較優勢的服務業；

²⁰ 即外判(outsourcing)。

²¹ 2003年，廣東省第三產業佔GDP比重為38.4%；其中，珠三角的比重為43.5%，廣州市的比重為53.9%，而深圳則為39.9%。

- 鼓勵發展商務服務業、物流業、會展業等三個生產服務業；
- 推進資訊服務業、科技服務業、文化產業等三大新興服務業的快速成長；
- 鞏固提升居民服務業、餐飲旅館業兩個生活服務業。

《意見》亦指出以廣州、深圳為廣東省服務業發展的中心，並提出以擴大服務產品向泛珠三角地區和東盟國家輸出為主要目標，努力建設服務出口大省，並推動服務業對外直接投資。

香港的服務經濟得以發展，主要是為珠三角的生產活動提供金融服務、生產服務、貿易和物流服務及各種專業服務。不過，隨著廣東省製造業的逐漸成熟，推動服務業的發展成為必然趨勢，開始在香港的這些優勢產業內與香港展開競爭。中、短期而言，香港在這些領域內的領先優勢不易被超過，廣東省在這些領域內的發展需要借助香港、加強與香港的合作，從而為香港帶來了商機；但從長遠來看，廣東省服務業發展水平的提升將直接威脅香港作為區域服務基地的地位，香港必須有所準備。

6.4.2 對香港物流業的影響

物流業是香港的支柱產業之一。香港發展物流業最顯著的優勢是具戰略意義的區位條件、國際一流的物流基礎設施、優質高效的服務體系及自由港的地位。

香港物流業的發展得益於珠三角這個世界製造業基地的崛起。珠三角龐大的物流需求，為香港物流業的發展提供了機遇；在珠三角的國際直接貿易迅速發展之前，香港作為南中國面向國際的中轉物流樞紐，機場和港口的處理量位居全球首位，物流業空前發展。

不過，隨著珠三角物流基礎設施(如港口和機場，詳見6.2小節)的建設，物流服務及配套行業逐

漸發展成熟，珠三角的直接國際貿易不斷增長，通過香港出入的份額正不斷減少；而廣東省積極鼓勵物流業的發展，珠三角幾大城市亦瞄準“國際物流樞紐城市”的目標，無疑對香港國際物流樞紐的地位產生深遠影響。

在經濟全球化背景下，跨國公司在全球範圍內佈局供應鏈，將各個環節佈局在最具優勢的地方，並通過資金、資訊、貨物的全球流動來實現供應鏈整體最優化。在這個過程中，產生了巨大的國際貿易和物流需求。今天的國際物流在很大程度上是由跨國公司的國際供應鏈安排而產生的。

因此，香港物流業的發展最關鍵的因素是保持自身在供應鏈中的優勢位置，努力成為跨國公司跨過供應鏈中的一環。除了物流設施的完善、物流政策體系的配套外，香港優質的服務業、自由港的地位、完善的法律體系等影響香港整個營商環境的因素均與物流業息息相關。

另外，隨著公司與公司間的競爭逐漸演變成供應鏈與供應鏈之間的競爭，城市與城市間的競爭也逐漸演變成城市群與城市群之間的競爭。香港必須聯合珠三角甚至更廣闊地域內的其他城市，創造共同優勢，成為國際供應鏈上的優勢環節，共同拓展貨源，實現共贏。

6.4.3 對香港會展業的影響

會展業是高利潤行業，而且規範、成熟的會展業能對地區產業鏈產生強大的拉動效應，刺激旅遊、餐飲、交通運輸、房地產等相關行業的快速增長，從而提升地區經濟實力。近年來，會展業在內地迅速發展，被稱為中國未來最具發展潛力的十大行業之一。在珠三角內部，目前已形成了以廣州、深圳為中心的珠三角會展經濟帶。

廣東是國內最大會展基地之一。據統計，2004年廣東會展業收入達32億元，佔全國會展總收入的1/3。目前全省已形成以廣州、東莞、深圳為中軸，

包括佛山、珠海在內的珠三角展覽帶，僅廣州、深圳、東莞就有會展場館50萬平方米。大型的會展中心有廣東現代國際展覽中心、廣州琶洲國際會展中心、深圳國際會展中心、珠海國際航空博覽中心等。

自20世紀90年代以來廣東的會展企業的數量以年平均20%至30%的速度發展，目前廣東已經成為全國最大的會展基地，從事會展的企業有2 000多家，每年舉辦的大型展覽會超過1 000多個。除了廣交會、深圳高交會、珠海航空展等一批規模大、信譽好、影響力強、國際化程度較高的知名會展品牌外，其他各市以地區經濟發展為依託紛紛創辦了各富特色的會展，如東莞國際計算機資訊產品博覽會、順德電博會、虎門的服裝節、中山的電展會等均已成為體現地方經濟發展特色的有一定影響的會展。

考慮到會展業的強大經濟帶動作用，廣東省政府對展覽業的發展和規範化管理給予了高度的重視，省政府明確指出要加快發展以生產服務業為主的現代服務業，鼓勵發展商務服務、物流、會展等三個生產服務業，鼓勵通過引進先進技術加強服務業技術改造力度。目前，已經出台了《關於加強會展業中知識產權保護工作的意見》等規章；已就展覽審批制度進行了改革和調整，改展覽審批制為登記制，簡化辦展手續。

但是，廣東省展會泛濫、低水平重複等情況也十分突出。在內地，展覽業進入門檻很低，10萬元就能註冊成立一家會展公司。廣東省經工商部門登記的企業多達1 100多家，其中直接登記為“會展公司”的專業公司就有200多家。會展公司多而散，規模小而重複，相同類型的展覽會過多過濫。據不完全統計，廣東省每年舉辦的各種展覽數量超過1000個，平均每天就有3個，經常是同一個主題的展會，在全省多個地方就有不同的“版本”上演。例如，廣東省的家具展在國內算是規模較大的，廣州、深圳、東莞3地就曾在同一個星期內舉辦了6場。汽車展也成珠三角各城市爭奪的熱點，廣州、深圳每年

都有一場，東莞甚至還一年兩場，並且都以國際性為目標。

另外，廣東省各大城市紛紛投巨資建設大型現代化會展場館，但缺乏統一規劃和佈局，一些地方不顧成本，盲目投資、重複建設情況嚴重；某些中小型城市就有五六個大型展館，有的展館一年開不到3個展會，使用率低下，浪費嚴重。

此外，珠三角各大城市在會展業的定位上紛紛爭做區域會展中心：廣州提出以“中國第一展”為龍頭建成國際性的會展城市，深圳將國際會展之都作為目標，東莞也宣佈要建成區域性的會展中心城市。

在會展業中，品牌是最重要的無形資產。從香港會展業自身的實力來看，香港每年舉辦高層次的國際性會展超過300多個，定期舉辦70個大型的定期專業國際會展，數量居亞洲之冠，已形成了亞洲首位的會展品牌，這一點任何內地城市尚無法比擬。不過，目前珠三角的會展業無序發展、重複建設、爭奪客戶的狀況無疑會對整個大珠三角的會展業發展帶來不良影響。

目前，國內尚不允許外國展覽公司成立獨資公司及申請會展批文，只允許其與內資企業組成合營公司，與內地的展覽公司或機構合辦展覽會，然而CEPA卻允許香港的公司在內地獨資提供會展服務，這無疑為香港會展服務業在中國的發展提供了便利。《意見》中亦指出，廣東省會展業的發展須加強與香港的合作，引進香港先進的管理方式和經營理念。香港的會展商應充份利用香港會展業的品牌優勢，可以通過合資、控股、併購等方式進入珠三角，重新整合大珠三角的會展資源，並可以在泛珠三角的廣闊的市場腹地內拓展商機。

6.4.4 對香港金融服務、商務服務及其他專業服務的影響

廣東省政府的《意見》強調，要借助港澳的力量，鼓勵港澳服務業參與廣東省金融服務、商務服務等領域的改革和發展。在金融業方面，《意見》中指明廣東應加強同香港的金融合作，推進金融的國際化，建設高效、開放的金融服務和監管體系；在充份發揮香港國際金融中心作用的基礎上，逐步完善以廣州、深圳為重點，中等城市為依託的金融服務業分工體系，提高資本配置效率和金融服務品質；創造條件吸引更多海外金融機構在廣東落戶或開設分支機構，並推動有實力的金融機構到香港設立分支機構。在商務服務業方面，《意見》指出，廣東省要大力發展法律、會計、審計、資訊、諮詢、租賃、廣告等中介商務服務業；加大開放力度，降低中介服務准入條件，採取獨資、合資、合作等形式，引入一批境外知名的仲介機構，發展一批能承接國際業務的優秀仲介機構，改變仲介服務「小、散、弱」的局面，提升整體服務能力。

在中、短期內，香港在高端服務業方面的作用是內地城市無可替代的。CEPA的實施及廣東省幫助香港力量來大力發展金融服務、商務服務等服務業的策略，給香港服務業的發展帶來了巨大的投資機遇。

不過，廣東省服務業發展的目標和計劃是雄心勃勃的；廣東省服務業水平的提升就意味著香港優勢的喪失。因此，在廣東省及內地城市的服務業迅速崛起的同時，香港亦必須進行自身產業結構的升級和調整，鞏固、提升並創新自身優勢，緊抓供應鏈的高增值環節，創造新的經濟增長點。

7. 香港如何配合珠三角西部的發展

7.1 香港在珠三角西部的投資

如前所述，香港在整個珠三角的投資面臨著投資模式、投資的產業領域及投資的空間分佈這三方面的衝擊。未來，香港在廣東省的投資需在上述三方面進行一系列的轉變。

7.1.1 投資模式：探索兩地分工協作新模式

香港與珠三角原有的“前店後廠”合作模式已難以適應新的發展形勢。在探索新的分工協作關係的過程中，香港必須認清珠三角(包括珠三角西部)的新定位，並因應珠三角的新定位而重新自我定位。而從兩地互動關係的演變趨勢來看，“優勢互補”、“店廠合一”的分工協作模式將是未來香港與珠三角西部城市，甚至整個珠三角合作的方向。

毫無疑問，香港可以說是“彈丸之地”，其過去與未來的發展不可能脫離珠三角這個腹地。而珠三角過去25年間的發展也離不開來自香港的投資、技術、及各種服務。但如今，珠三角(包括珠三角西部)已經不再僅僅是香港的加工廠，依賴香港提供高增值服務，而是積累一定的技術和服務水平，逐漸形成並提升了自身的競爭優勢，也不再像從前那樣急需資金。隨著兩地間的差距不斷拉近，香港不可再以“龍頭”自居。因此，香港需重新審視現在及未來珠三角(包括珠三角西部)需要的是什麼，自己能提供什麼，從而重新作出自我定位，務求在大珠三角佔有一席之地。

從目前的狀況分析，香港在國際上的獨特地位是內地其他城市無法替代的，其服務業的發達程度也遠遠高於內地城市。這就是香港的“先發優勢”。在珠三角逐漸追趕香港的同時，香港必須提升原有優勢，創造與珠三角互補的新優勢，實現自身優勢的升級和轉換，從而配合珠三角的發展。兩地應利用產業鏈在區域內的優勢組合，創造“優勢互補”、

“店廠合一”的協同模式，共同打造大珠三角的區域競爭優勢，參與全國及全球的競爭。

7.1.2 投資領域：拓展在優勢產業領域內的投資

重點拓展金融、物流及各種生產和專業服務

由於輕加工製造業在未來廣東省產業結構中的重要性將逐漸減弱，珠三角包括珠三角西部各市均提高了吸收外資企業的門檻。香港必須轉變在珠三角的投資領域，改變以往集中於輕加工製造業的狀況。

香港的主要優勢在於國際金融中心、貿易中心、航運中心、自由港的地位、在旅遊、物流、專業服務領域的優勢及與國際的廣泛聯繫。近年來，香港在珠三角的投資有向金融、商貿、旅遊擴展的趨勢。但投資的領域還相對狹窄，在商業零售、物流、金融、科技、資訊、法律等服務業方面的合作還有限。這種情形限制了香港優勢的發揮。

目前廣東省已明確提出大力發展服務業。在眾多服務業領域中，特別是生產服務業領域，廣東省不乏需要借香港之力的地方。廣東省提出利用香港先進的服務業，打造經貿合作、金融服務和中介服務三大平台。這無疑給香港提供了這些優勢產業的投資商機。另外，CEPA的簽署又為粵港兩地在服務業方面的合作提供了制度基礎。香港應充份利用CEPA，積極拓展在優勢產業領域內的投資。

另外，珠三角西部民營經濟發達。不過，內地民營企業在進一步擴大經營規模、實行規範化經營、甚至走出國門的過程中遇到不少諸如融資、風險管理、拓展市場等一系列問題。香港在這方面的優勢正好可以發揮所長，配合西部民營企業的發展（詳見下一節）。

在工業產業方面，重化工業、鋼鐵、汽車製造等珠三角西部重點發展的產業並非香港的優勢，但香港的金融服務、企業管理、資訊和各種專業服務

等方面可以發揮所長，積極配合這些產業的發展。而在高新技術產業方面，香港與珠三角西部可謂各具優勢，亦有進一步拓展的空間。香港可以幫助珠三角西部企業吸收外來技術，亦可幫助國外高新技術產業投資珠三角西部。

拓展香港製造業品牌優勢

此外，在某些製造業領域內，“香港製造”在內地市場仍然有很強的吸引力。典型的例子是食品加工業。內地不斷爆出食品安全的醜聞，威脅民眾的健康，普遍為社會關注。社會各界均認識到，“誠信”的缺乏，嚴重影響了內地品牌的形象和內地的整個營商環境。而香港由於社會體制較完善，法律體系可靠，社會堅守以“誠信”為本的核心價值，使香港品牌和香港廠家在內地食品加工業中享有較高聲譽。例如，有香港食品加工業廠家利用珠三角西部的優勢(政府政策的配合、合乎質量要求的水資源及穩定的電力供應等)，成功在珠三角西部開闢生產基地，發展香港品牌，打入內地市場。

除食品加工業外，香港的鐘錶、珠寶、製藥等行業均具有品牌優勢。這些行業均可充份發揮內地市場對香港崇尚“誠信”價值的認可和對香港品牌的信賴，拓展香港製造業品牌優勢，在珠三角西部或其他地區發展生產基地，大力開發內地市場。

7.1.3 投資空間佈局

面對廣東省新的產業空間佈局規劃，香港廣東省的投資必須在空間上重新佈局。

擬在廣東投資新項目的港商可考慮下列因素：

- 珠三角東西部城市已大大提高了外資進入的門檻，對外來投資的單位土地投資與產出強度、環保、技術水平等方面均提高了要求，勞動及資源密集型產業已不是珠三角包括珠三角西部各市吸納的對象。

- 為改善廣東山區和東西兩翼的投資環境，廣東省在這些地區成立了產業轉移園區，以形成產業集聚效應，並積極改善基礎設施。擬在廣東投資勞動密集型生產企業(如紡織、建材等)的港商，可優先考慮廣東山區和東西兩翼。不過，這一類的投資亦不應忽略廣東省以外的其他地區，如泛珠三角乃至全中國各個地區。
- 擬於廣東省投資技術或資本密集型企業的港商，由於需要科技、管理人才及各種配套服務產業，則仍應以珠三角為據點；而珠三角西部由於處於蓄勢待發階段，並且有資源等方面的優勢，有較大發展潛力，政府亦積極扶持科技產業的發展，港商可積極考慮。
- 港商亦可考慮將生產過程中對人才、設施要求較高及產生較高附加值的部份設置於珠三角，而將勞動和資源密集的生產基地設於珠三角以外的其他地區。

已經在珠三角營運的港商可考慮下列因素：

- 港商在珠三角營運的一部分勞動和資源密集型輕加工製造企業事實上已難以在珠三角生存。這類企業必須進行產業升級，通過提高產品的附加值，提升企業自身的水平和素質。此外，亦可考慮進行空間轉移。
- 對於考慮進行空間轉移的輕加工港資企業，可優先考慮遷移往廣東山區、東西兩翼。但同時，企業應充份衡量本身的企業類型、發展計劃和發展需求，以及擬遷移地點的資源狀況、社會經濟條件、基礎設施配套、產業發展規劃及相關政策等各個因素的配合，慎重決定是否遷移及遷移的地點。不可忽視的是，較落後地區在勞動力、土地、能源方面雖可以彌補珠三角的不足，但這些地區在科技和管理人才、產業配套設施等方面處於劣勢。另外，選擇遷移地點時，眼光亦不應局限於廣東省，而應從泛珠三角、全中國、甚至更廣闊的範圍考慮。

- 港商亦可考慮部份轉移的策略，即僅將生產基地逐步轉移至成本較低的地區，而較高技術含量、對投資環境要求較高的環節仍然留在珠三角。
- 無論轉移與否，由於廣東省產業結構正向高層次轉化，香港在廣東的投資必須積極進行技術改造和升級換代，積極配合廣東省產業結構的轉化。

總之，港商應綜合分析珠三角西部及整個珠三角、廣東山區和東西兩翼、泛珠三角、乃至全中國各個地區的優勢和劣勢，從自身長遠發展前景及發展需求考慮，正確選擇投資地點，避免盲目湧向珠三角西部或是某一地區，而放棄在更廣闊地域發展。

7.2 交通基建及物流業發展

7.2.1 提升陸路口岸的通行容量和通行效率

口岸通關效率的差異是影響付貨人對港口選擇的一個重要因素。將貨物從香港主要貨源地---珠三角運送到香港港口，可以通過陸路運輸，或通過兩地間的內河運輸。無論用何種方式，粵港兩地間通關口岸的效率將影響香港港口運輸的整體效率。

目前，內地港口的貨物清關程式仍然比較複雜及欠缺透明度，相比之下香港港口的清關效率要高很多。另外，從內地的陸路口岸清關，只需15-30分鐘，而在港口則需1-2天，因此，那些對時效要求高的貨物，往往選擇使用貨車經陸路口岸運至香港的港口付運。

但選擇經陸路口岸運至香港的港口付運，則需面對口岸的擁擠問題。近年來，由於陸路過境口岸的通行能力不足，加上效率方面的原因，陸路口岸貨車排長隊的問題日趨嚴重，影響到香港物流業的效率。相反，內地港口清關效率正不斷提升，加上

成本便宜，越來越多貨主選擇從內地港口直接付運，對香港物流業的發展構成威脅。

當然，即將開通的港深西部通道將有利緩解陸路口岸的擁擠問題。不過，提升粵港兩地間陸路口岸效率，將對香港港口物流業有利。一方面可考慮在關鍵的地理位置增加設立通關口岸(如目前正在研究中的蓮塘-香園圍口岸)，增加陸路口岸的通行容量，另一方面可以通過消除關卡、實施電子清關手續、增加靈活性等方式，提升現有口岸的通行效率。

另外，通過珠江內河水運至香港港口付運的貨物量在近年有不斷上升的趨勢。此外，內河運輸有成本低、對環境影響小等優點。因此，香港政府應積極支援疏通珠江內河水道，鼓勵駁船運輸業的發展。

7.2.2 降低陸路運輸及碼頭處理成本

與珠三角的港口相比，香港的港口具有效率高、資訊及時和準確、服務質量高、船期選擇多、自由港地位等優勢。不過，亦存在成本高和過境交通的劣勢。

在成本方面，一個集裝箱經陸路運至香港出口較運至深圳出口高出300美元，當中陸路運輸佔約200美元，而碼頭處理費用則佔約100美元。過去5年間，香港與深圳在碼頭處理費用方面的差距有不斷縮小的趨勢，相信在這種趨勢下，兩地的碼頭處理費用會趨於一致。但陸路拖運成本高企則是香港港口的主要劣勢。因此，降低陸路拖運成本將會有利於增強香港港口的吸引力。

7.2.3 香港機場的發展

與珠三角其他幾大機場相比，在國際空運方面，香港機場在航線結構、航班頻率、航線覆蓋、服務質量等方面均具優勢。廣州和深圳機場則在國內航線方面有優勢。香港機場處理的貨物基本上為

國際空運貨物，而廣州和深圳機場則以內貿貨物為主。

香港機場在貨物處理設施的建設上相對比較超前，可以滿足未來5-10年內需求的不斷增長，有利於其爭取航空物流的市場份額。

不過，香港機場未來的發展面臨內地航線不完善、粵港兩地間清關手續繁復等劣勢，並且面臨來自廣州機場、深圳機場及其他珠三角機場的競爭。與國內機場進行戰略聯盟將是香港機場彌補這些方面不足的策略。香港機場斥資進20億人民幣，持有浙江杭州蕭山機場35%的股權，這是這種戰略的第一步，而香港機場與珠海機場的合作協議也已於近期得到中央政府的批准，全面合作將逐步展開。在港珠澳大橋即將修建的背景下，香港與珠海機場的合作，有利於香港爭取珠三角西部的航空貨源，鞏固香港作為大珠三角航空樞紐的地位。

另外，深圳機場與香港在地理上接近，且互補性強，可以考慮通過港口和公路的連接，發展兩個機場間的空運快速接駁服務，實現港深航空聯運，深圳機場將成為香港機場的在珠江東部的窗口機場，而香港機場成為珠江東部面對國際的窗口機場，有利於雙方共同發展。

7.3 鼓勵珠三角西部企業來港發展

珠三角內部各區域在發展模式上各有特色。東部地區主要是外資推動的城市化和工業化，中部的廣、佛兩市則是內外經濟共同驅動，而西部地區則是以本土資本為主，民營經濟發達、自主創新能力強、並形成了一批以家電、五金機械、陶瓷為核心產業的專業鎮。

目前，珠三角西部的經濟發展進入新階段。隨著民營經濟的發展壯大，越來越多具備一定規模和實力的民營企業開始謀求規範化、國際化經營，開始嘗試走出國門。廣東省政府亦提出，支援民營經濟的發展，鼓勵民營企業“走出去”。

一份由廣東省政府研究中心和香港特區政府中央政策組聯合完成的研究²²指出，廣東民營企業“走出去”所面臨的困難包括融資困難、不熟悉投資核准程式、缺乏國際化人才等。而香港由於其發達的金融業和商貿服務及豐富的國際經驗，正好可以在內地民營企業開拓國際市場的過程中擔當橋頭堡的作用。

不過，該研究同時顯示，民營企業將香港作為境外發展的地點，面臨的問題包括經營成本過高、競爭激烈及不熟悉香港的產業和商業規則等。另外，研究亦發現廣東民營企業對香港的優勢瞭解不多，不清楚香港可以為他們進一步開拓國際市場提供些什麼服務。

該研究最後對香港特區政府在吸引內地民營企業方面提出幾項建議：

- 充份考慮內地民營企業的文化特色，儘量採用照顧企業個別需要的方式跟進，主動協助企業，提供個性化服務，讓其適應在港發展；
- 採取多種形式積極推介香港。例如，可以考慮與省中小企業局、外經貿廳等部門協商，在這些機構的網站上建立資訊平台，方便民營企業查詢，也可聯合貿發局、香港交易所、各大商會、仲介機構等，組織香港各界人士到廣東各市進行推介和宣傳等；
- 對個別有較高機會來港經營的行業的民營企業進行重點推介；
- 利用成功案例，通過各種媒體渠道進行宣傳。

總體而言，通過香港走向世界，是廣東民營企業發展壯大的一條重要途經，也有利於香港金融、

²² 《鼓勵廣東民營企業到香港發展業務研究報告》，廣東省政府研究中心、香港特區政府中央政策組聯合課題組，2005年9月。

物流、商貿服務等產業的發展，並有利於提高香港的國際地位，這無疑是雙贏的局面。

此外，香港貿易發展局以及各商會亦可考慮針對西部各個專業鎮的特點向香港商家進行推介，幫助香港商家到當地作投資、貿易及發展服務業。

7.4 科技、教育與人才培訓合作

廣東省產業政策轉型，一定程度上為香港爭取成為國際人才及教育培訓中心（Center of Education Excellence）創造了機會。長遠而言，珠三角並不缺乏低層次人力資源，但各類管理人才（包括高質素技術、半技術及專業人才）的需求則較迫切。香港可從教育及人力資源培訓的角度推動珠三角服務業的發展。另外，可透過教育與人才培訓，把香港金融、貿易、航運物流、旅遊等國際專業學會的聯繫和標準引進廣東省，並推動國際法律、知識產權、品牌信譽等價值觀培訓。具體而言，粵港兩地政府可考慮以下一些建議：

儘快安排大珠三角範疇人力資源合作開發協定。套用區域經濟、貿易一體化原則及大珠三角實現更緊密合作的戰略構想，香港在大珠三角範圍內應儘快享有國民待遇，並以大珠三角區域成員的身份參與區域內的人力資源開發合作。目前珠三角「人才資源開發一體化合作協定」²³和泛珠三角《9省區人才服務合作協定》業已簽訂，這對打破區域內人才壁壘具有積極的作用並需加以深化。但在大珠三角範疇下，則一直未能有一個適用的人才資源合作開發方案，去解決兩地正面臨的愈來愈大的人才錯位問題。從戰略高度著眼，粵港兩地有必要儘快就有關合作做出安排。

²³ 2005年1月，廣州、深圳、珠海、佛山、惠州、東莞、中山、江門八市的人事局簽署了《珠三角人才資源開發一體化合作協定》，八市在人才資源一體化合作的領域將包括職業資格證書互認、人才交流資訊共用、聯合舉辦珠三角人才招聘會等，並建立珠三角城市間統一規範、高效共用的人才交流平台，為最終實現區域內人才的自由流動和創業發展創造條件。

將粵港兩地人力資源培訓相互開放的時間表適度提前。粵港雙方的人力資源培訓合作應嘗試進一步的突破，以便儘快為第二階段粵港經濟合作提供人力資源支撐。兩地政府對教育培訓機構應在甄別、監管原則下採取更開放的政策，鼓勵兩地的教育培訓機構互相進入並進行資源投入。廣東政府可否考慮參照《民辦教育法》以及對人力資源培訓教育課程開設審批等有關規定，甄別審批香港培訓課程及機構的進入。在WTO與CEPA框架原則下將開放香港人力資源培訓進入廣東省的時間表適度提前。

分階段、規模化引進香港優質培訓資源。對香港人力資源及人才培訓機構的資格評定審核和培訓課程的開放，可採取分階段、逐步進行的方式，先在已具備品牌優勢與培訓資源優厚的八大院校和公開大學中，選取與CEPA經濟行業相關的課程，作有計劃和有規模的引進。

統籌兩地人力資源開發。人力資源培訓合作涉及領域廣，需要從區域的角度來制定政策。一切需從有利於發揮兩地優勢、實現資源互補的原則考慮，打破各自為政的局面，強化大珠三角以至泛珠三角「經濟圈」的觀念，使制度、政策和推行均有效貫徹並具備整合的效果。人力資源發展需要作跨部門統籌，使相關行政體系共同合作開發和培育人力資源。

鼓勵培訓資源多元投入。根據學習型社會的要求，整合各種教育資源，鼓勵政府、機構和個人對教育的投入。政府角色須由傳統的以資助為重，改為在傳統資助教育的基礎上勇於鼓勵發展自負盈虧的項目，促進多元投入。

非牟利的市場運作模式。雙方在人才培訓方面的合作應本著非牟利、互惠互補原則，但按照市場經濟規律的成本運作模式，不為兩地政府增加負擔。

建立兩地資源資訊合作機制。儘快建立粵港教育及人力資源資料交流合作機制，由兩地政府支援，鼓勵民間研究機構合作，組建大珠三角教育及人力資源資訊中心，建立相關專業人才數據庫，為兩地政府在人口及人才資源規劃方面提供重要數據基礎。

大珠三角人力資源錯位現象嚴峻，若上述措施得以落實，將可創造環境，鼓勵香港人力資源培訓機構在內地加強與珠三角教育機構合作，香港的人力資源培訓機構也可以在短期內立即在內地開辦各類與大珠三角經濟發展相結合的職業培訓及學位課程，為培養大量人才扮演積極而顯著的角色。

8. 香港與珠三角西部各城市的合作前景

8.1 香港應積極“向西看”，抓住先機

隨著CEPA的實施、粵港澳一體化的加快、港珠澳大橋的啓動，珠三角西部將可能成為珠三角新的增長點。港珠澳大橋一旦建成，將拉近香港與珠三角西部的距離，在給珠三角西部各市帶來巨大的發展機會的同時，亦拓展了香港在珠三角的經濟腹地和發展空間。更重要的是，西部地區是大珠三角連接粵西和中國西南地區的門戶，西南地區又與越南、東埔寨等東盟國家緊密相連。因此，香港應抓住珠三角西部發展的機遇，利用這個「跳板」，將香港的腹地進一步拓展至中國西南地區甚至東盟國家。在廣東省“提升西岸”的戰略下，香港應積極“向西看”，抓住先機。

如前所述，《城鎮群規劃》中指出，西部三市將重點培育主城區的綜合服務功能和依託於港口運輸的臨港工業（如能源、重化工、機械工業及高技術的醫藥微生物工程），穩步發展旅遊業、物流業和以物資轉運為主的港口貿易等第三產業。香港在服務、金融、物流、旅遊等方面的優勢可以配合西部的發展戰略，兩地的合作有廣闊的前景。另外，珠三角西部民營經濟發達，民營企業密集，廣東省政府正採取各項措施鼓勵民營企業“走出去”，而香港正是這些企業走出國門的最佳路徑。香港可利用其地區資訊中心、國際金融中心、貿易中心和航運中心的地位，在幫助珠三角西部城市的民營企業“走出去”開展國際化經營中扮演重要角色。

8.2 香港與珠海的合作前景

珠海在其發展規劃中提出了5大發展戰略，其中之一為“外向帶動戰略”，即積極融入大珠三角經濟圈，主動承接香港、澳門、廣州、深圳等中心城市的輻射，加強與港澳地區的經貿合作。香港作為珠三角的金融服務中心，可以協助在珠海投資的企業，特別是大型項目如石油化工等，籌集資金，而

珠海企業亦可利用香港作為貿易平台進入國際市場。在一些產業領域，例如軟件開發，香港的專業和商業觸覺正好在商業化和項目管理上與珠海的企業結合，互補所長。香港作為一個高效率、可靠的物流中心，亦可為珠海的高附加值產品，如醫藥或水產養殖等產業的出口提供物流服務。此外，兩地可以在跨境基建、科技文教、環境保護、科技文教等方面拓展合作。近期，香港可積極與珠海機場的合作。

8.3 香港與中山的合作前景

中山在其發展規劃中提出依託港澳和附近中心城市的服務業優勢，大力發展有自身特色的製造業和大力發展高新技術產業，培育城市“個性”。

由於中山市有廣闊土地可供持續發展，且連接珠江三角洲其他城市及香港的交通不斷改善，當地工業仍有很大的發展空間。作為該市的最大外來投資者，香港企業在中山市已取得先行優勢。在CEPA提供的制度平台上，香港可以將自身的現代服務業優勢與中山的製造業優勢結合，幫助中山傳統產業的提升和高新技術產業的發展。跨國公司亦可以憑藉香港公司和管理人員的國內經驗，有效減低投資及管理風險，並依靠香港這國際性的服務中心為其提供各項高質素的服務，如國際會計、法律及財務方面的專業服務，並利用香港的金融市場及銀行融資服務為其籌措資金，以拓展其中國內地業務。

中山市的另一經濟特色，是其以龐大的民營中小企業群為主的工業主體。預期將來這群龐大的企業的迅速發展，不但會對銀行及融資服務的需求有所增加，並對有關服務要求有所提高，將會更需要香港高質素的金融服務，為企業籌措資金適度化規模發展。中山市的企業更可以利用香港作為橋頭堡，利用擁有國際視野和商業觸覺的香港公司和人員，助其開拓海外市場。

8.4 香港與江門的合作前景

長期以來香港一直是江門最大的境外投資來源地、重要的貿易夥伴和最主要的轉口市場。港珠澳大橋建成後，江門將成為連接粵西與珠三角的樞紐，為物流業的發展提供良機。江門在其發展規劃中提出利用CEPA平台，發揮僑鄉優勢，繼續加大吸引港資力度，將江門打造成珠三角西部最大的物流基地。有鑑於此，港資可以在運輸服務、物流、企業融資及各種服務方面充份參與；利用香港物流中心的優勢，鼓勵物流企業與江門的合作，為江門提供精密的協調聯運服務，降低物流成本，提升出口能力。江門市有各類型的專業市場，其中包括摩托車、家電、不銹鋼和建築材料等，香港可協助外商在江門進行採購活動。另外，香港亦可引進國際先進設施技術，改善江門市的工業水平，全面發揮仲介和橋樑的角色。另外，江門旅遊資源豐富，香港可以加強與江門在旅遊業方面的合作。

8.5 香港與佛山的合作前景

佛山在其發展規劃中提出，今後一段時間將在基礎設施上大規模投入和超常規發展，要投入1,920億元進行十大工程的建設，爭取5年內構築佛山現代化大城市的雛形。佛山的基礎設施建設應該說給香港帶來了較多的投資機會，香港應積極參與。

另外，佛山亦提出要以領先速度開放服務業。事實上，香港與佛山經貿關係密切，香港是佛山最大的外資來源，佛山的港資企業超過4 400家，港商並透過附屬公司或合夥人，參與佛山的大型企業。但香港與佛山的合作主要是投資製造業，而代理、分銷、物流等香港的強項並未充份發揮。這些強項事實上可以幫助佛山的企業、產品和品牌尋找國際商機。佛山市設有不同專業市場，各類主要工業如家電、陶瓷和家具等亦有完整的供應鏈。香港可以與佛山合作，在佛山建立全國性代理分銷中心；可以幫助佛山對外招商及利用香港免稅基地的優勢幫助佛山擴大出口；可以幫助佛山提升和發展服務業。

由於香港擁有熟悉內地的專業人才，因此很多世界著名的跨國企業都是通過在香港的子公司在佛山投資的，如日本的騰龍公司和台灣普立爾公司等。香港作為國際金融中心、貿易中心和物流中心可為在佛山投資的外資公司提供融資、物流和貿易支援等服務。

8.6 香港與肇慶的合作前景

肇慶是中國的重點旅遊城市，在其發展規劃中提出建設成為“最適宜旅遊的花園式風景城市”和“最適宜居住的生態型山水城市”，大力發展休閒度假旅遊業。香港在旅遊業，尤其是酒店服務業方面有豐富的經驗，既可加強肇慶旅遊業的人才培訓，亦可投資開發肇慶的基礎旅遊設施。

同時，肇慶亦提出亦加快發展高新技術產業、科教文化業、商貿物流業。香港可以利用服務業的優勢，為肇慶的企業提供包括產品設計、金融、市場推廣、管理及其他工業生產服務，推動肇慶本地企業的發展及提高其產品的競爭力。此外，香港亦可幫助肇慶招商引資，合作建立國際商場網絡。

9. 總結

自1970年代末期開始，香港大規模地將其外向型加工生產轉移至珠三角，利用珠三角廉價的資源和勞動力，而香港則提供資金、技術、管理、以及負責產品的銷售和出口。在這個過程中，香港得以實現經濟結構的轉型，從出口導向型製造業基地轉為以服務業為主導的服務型經濟。

香港製造業轉移的重點為鄰近的深圳、東莞等東部和中部地區。而經歷多年的快速增長，東部和中部地區如今面臨土地和空間匱乏、能源短缺、勞動力成本上升等問題，出口加工產業的進一步發展面臨瓶頸。在這種情況下，香港必須積極拓展發展腹地。珠三角西部過往的發展速度在過去雖不及珠三角中部及東部，尚有大量的資源和空間有待開發；隨著基礎設施的建設和政策的配合，與珠三角西部展開更深層次、更廣範圍的合作的時機已成熟。香港應積極強化與西部城市的經濟聯繫，並以西部地區為“跳板”，擴大香港的經濟輻射圈，進一步深入到廣西、貴州、四川、雲南等西南地區、甚至東盟國家。

不過，現今香港與珠三角西部城市進一步展開合作的背景已經大大不同於二十幾年前。自2004年起，廣東省的GDP開始超過香港，2005年，廣東省GDP突破22,000億元，城鄉儲蓄餘額達萬億人民幣，對外資的需求已經不像25年前那樣迫切。另外，廣東省不斷向高增值環節邁進，原來由香港承擔的部份功能現在珠三角已經可以獨立完成，兩地原有的“前店後廠”合作模式已難以適應新的發展形勢。

此外，珠三角西部城市有自身的特色和優勢(如民營經濟發達、內貿發達、自主創新能力強、專業鎮群集等)，並希望避免“高速度、高增長、高能耗、高污染”的發展模式，而是大大提高了外資進入的門檻，對外來投資的單位土地投資與產出強度、環保、技術水平等方面均提高了要求，勞動及資源密集型產業已不是珠三角西部各市吸納的對象。

面對這種背景的轉變，香港必須調整在珠三角西部的投資和合作策略。一方面積極探索兩地分工協作的新模式，另一方面重點拓展在優勢產業內的投資(如金融、物流及各種生產和專業服務)，拓展香港製造業品牌優勢，並可在幫助珠三角西部民營企業走出國門拓展海外市場及與廣東省進行科技、教育與人才培訓方面積極發揮作用。

總結以上分析，本研究對香港特區政府、廣東省政府及香港商界提出以下一系列建議：

香港政府

- 及時瞭解和傳遞珠三角西部城市的經濟、社會、文化等相關資訊，分析對香港可能產生的影響及帶給香港的機遇與挑戰，瞭解珠三角西部營商環境，洞悉先機，並引導商界的行動(如政府可考慮定期舉辦關於珠三角西部發展狀況的信息發佈會，及時向港商通報信息)；
- 主動瞭解甚至積極參與珠三角各項發展規劃、計劃的制定，配合並推動區域經濟融合；
- 積極推動連接香港與珠三角西部的基礎設施的建設；
- 主動接觸珠三角西部各市的地方政府和商界，鼓勵香港企業與其溝通(如可由香港貿易發展局或各商會牽頭，定期組織港商前往珠三角西部與地方政府或商界交流溝通)；
- 幫助香港商界瞭解珠三角西部企業(包括民營企業)的資料，包括企業名稱、業務性質、規模及商業營運額、未來發展計劃、需要何種服務等；
- 幫助提高內地企業及社會瞭解香港服務業的優勢，及香港可以為內地企業(包括民營企業)提供的服務；
- 在珠三角西部建立一個服務中心，擔當橋樑作用，向外積極推介香港，向內為在珠三角西部的港商提供服務；

- 與香港人大代表緊密合作以加強香港 / 珠江三角洲及香港 / 泛珠江三角洲的聯繫。

廣東省政府

- 建設政府服務平台，提高政府服務業效率和質量(如為投資者提供真正意義上的“一站式”服務，而非僅僅將不同部門集中在同一個建築內)；
- 積極推動連接珠三角西部與香港的基礎設施的建設；
- 增強珠三角西部發展相關規劃、策略、政策的透明度，加強相關資訊發放的準確性、及時性和全面性；
- 對外來投資作出清晰指引；
- 協調統籌珠三角西部各市的發展；
- 幫助內地企業及社會瞭解香港服務業的優勢，瞭解香港可以為內地企業(包括民營企業)提供的各種服務；並協助香港服務業在珠三角西部的發展。

香港商業團體

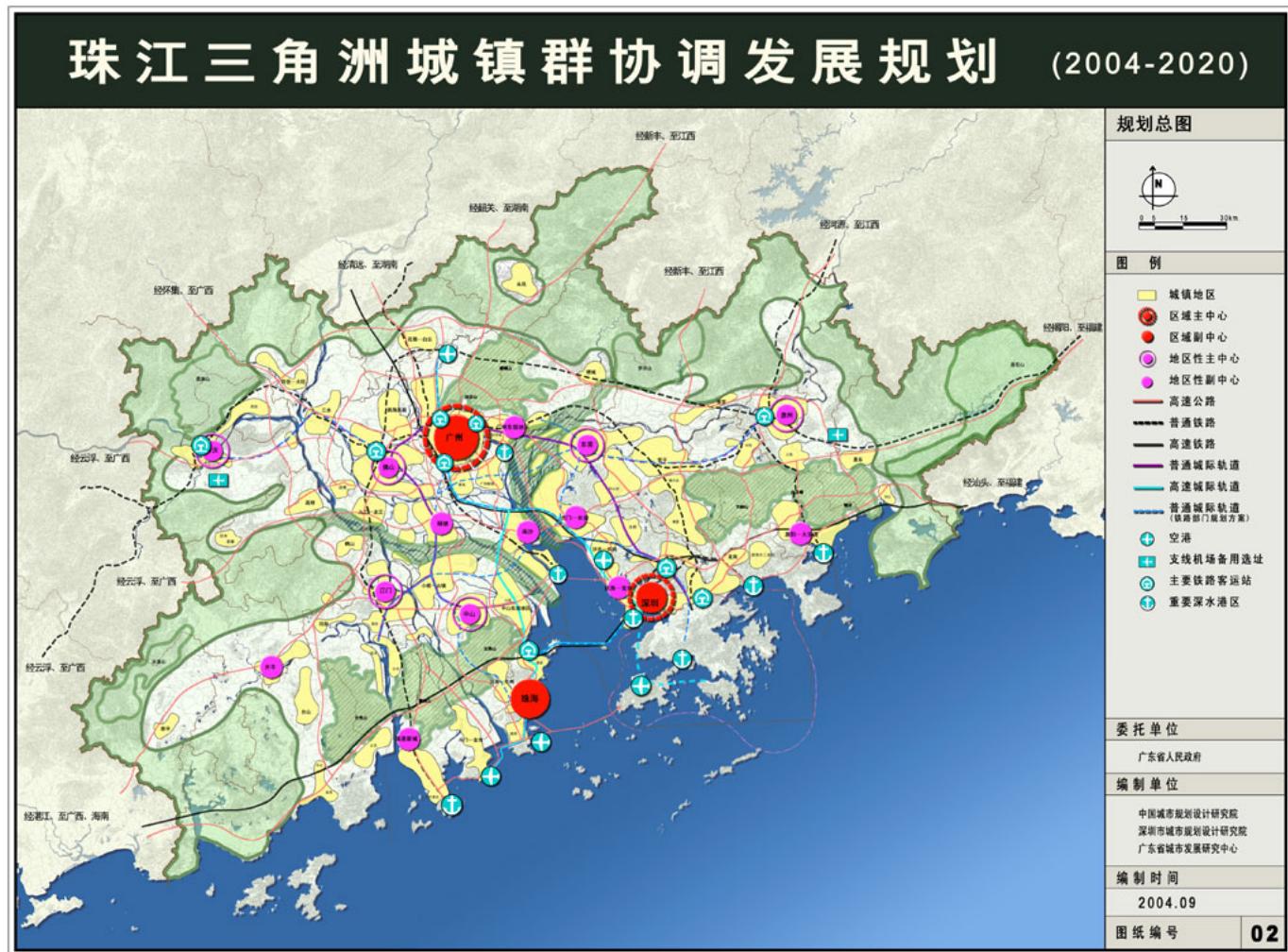
- 在投資的地域方面，更積極地發掘珠三角西部、乃至粵西、大西南的發展潛力；
- 通過各種渠道積極瞭解珠三角西部獨特的優勢與劣勢，積極瞭解當地的發展規劃、計劃、策略及吸收外資的政策，制訂有針對性的投資策略；
- 在投資的領域方面，一方面積極拓展香港製造業品牌優勢；另一方面更積極開拓在金融、物流、生產和專業服務等香港優勢領域內的投資，並根據珠三角西部城市的需求提供量體裁衣的服務；
- 積極接觸珠三角西部的民營企業，瞭解其特徵、發展計劃、面對的問題和所需的服務，利用香港的各種優勢幫助珠三角西部的民營企業開拓海外市場；

- 與珠三角西部各市開展行科技、教育與人才培訓方面的合作。

如前所述，香港與珠三角西部展開更深層次、更廣範圍的合作的時機已成熟。不過，需澄清的是，本研究報告的目的在於為推動兩地進一步的合作提供背景性分析及意見，並非號召香港商界大舉投資某一個地區。毫無疑問，港商應綜合分析珠三角西部及整個珠三角、廣東山區和東西兩翼、泛珠三角、乃至全中國各個地區的優勢和限制，從自身長遠發展前景及發展需求考慮，正確選擇投資地點，並按企業自己的商業考慮，作出適當的決定。

附錄

附錄1：珠江三角洲城鎮群協調發展規劃(2004-2020)-
規劃總圖



資料來源：《珠江三角洲城鎮群協調發展規劃(2004-2020)》

附錄2：珠江三角洲城鎮群協調發展規劃(2004-2020)-
產業發展空間規劃



資料來源：《珠江三角洲城鎮群協調發展規劃(2004-2020)》

附錄3：珠三角主要產業聚集區發展指引

類型		城市及地區	發展要求
主要農業產業區	特色農產品基地	佛山水產養殖基地，廣州、佛山花卉基地，惠州、肇慶蔬菜基地等	重點發展種植、畜牧、養殖業。
	城郊型農業生產基地	內圈層城市近郊	重點發展城郊型生態農業和觀光農業。
	現代林業生產基地	外圍山區	結合生態保護和區域綠地建設，大力發展商品林、經濟林。
	農業現代化示範區	包括省、廣州、深圳、珠海、佛山、江門、東莞、中山、惠州、肇慶等10大農業現代化示範區	應用現代先進科技、物質技術改造和裝備農業，用現代企業制度管理農業，提供農業現代化的發展經驗和示範樣板。
加工製造業聚集區	中部機電、建材業聚集區	佛山南海高新區、三水、高明，肇慶市四會一大旺	重點改善生產環境和流通渠道。
	東岸電子、電氣業聚集區	東莞市，深圳龍崗區、寶安區，惠州市西南部地區	重點加強產業升級和空間整合。
	西岸家電、五金、紡織業聚集區	佛山順德，中山市西北部地區，江門325國道沿線地區	重點開拓新型產品，進一步夯實產業基礎。
臨港基礎產業聚集區	惠州惠陽一大亞灣聚集區	深圳大工業區、惠州惠陽一大亞灣石化基地	以大亞灣港口群為依託，以石化、鋼鐵為主。
	珠海西部地區—江門銀洲湖聚集區	珠海珠港新城—高欄港區，江門銀洲湖地區、南灣—鬥山	以高欄港為依託，以石化、鋼鐵、造紙為主。
重型裝備製造業聚集區	廣州南沙聚集區	廣州南沙萬頃沙、龍穴島、黃閣地區	依託南沙港，以汽車、造船為主。
	廣州花都—白雲聚集區	廣州新白雲國際機場周邊地區	依託鐵路、機場，以汽車、電氣、電子及通訊裝備製造業為主。
高新技術產業聚集區	中部聚集區	廣州科學城—廣州大學城—廣州生物島—廣州新城	重點發展資訊資訊及軟件開發、電子資訊及生物科技產業。
	東岸聚集區	東莞松山湖—深圳光明—深圳大學城—深圳高新區	重點發展高附加值產品。
	西岸聚集區	中山火炬開發區—珠海大學園區—珠海高新區	重點發展電子資訊、生物科技等高新科技。
國際性物流基地	廣州物流基地	廣州南沙、花都—白雲、黃埔	以區域物流為基礎，國際物流為重點，城市配送物流為支撐。
	深圳物流基地	深圳前海—寶安、平湖、鹽田	
	珠海物流基地	珠海西部地區、三竈、橫琴	
特色旅遊區	名山風景旅遊區	廣州白雲山、帽峰山，珠海黃楊山、鳳凰山，佛山西樵山，江門圭峰山、古兜山、天露山，東莞大嶺山，中山五桂山，惠州羅浮山、蓮花山，肇慶鼎湖山等	大力培育以風景名勝區、森林公園為骨幹的旅遊體系。
	沿海休閒旅遊帶	珠江口河口地區、深圳大鵬半島—惠州稔平半島，珠海萬山群島，江門川山群島等	重點控制、保護沿海風景旅遊資源。
	歷史文化旅遊線	廣府文化地區、東岸客家地區、江門僑鄉地區等	培育以當地特色資源、人文環境為載體的特色旅遊。

資料來源：《珠江三角洲城鎮群協調發展規劃(2004-2020)》

附錄4：珠三角城鎮中心體系發展指引

中心城市		職能定位
區域性主中心	廣州	充分發揮政治、經濟、文化、交通中心作用，突出金融、商貿、會展、旅遊、仲介服務、物流、資訊、交通、教育、科教文化、高科技研發等方面的區域輻射與服務功能，以提高城市綜合競爭力為核心，全面推進新型工業化、資訊化、國際化，精心打造經濟中心、文化名城、山水之都，發展成為帶動全省、輻射華南、影響東南亞的國際性現代化大都市。
	深圳	大力推動技術創新、體制創新和環境創新，充分發揮特區的帶頭示範作用；強化區域對外開放門戶功能，逐步實現與香港的功能互補，推進深港互動發展；重點發展金融、外貿、會展等高端綜合服務業；發展成為在珠江三角洲城鎮群中具有重要影響力和強勁輻射帶動作用的外向型、國際化的區域中心城市。
區域性副中心	珠海	發揮特區優勢，加強珠澳合作和資源保護，利用高欄樞紐港和珠海機場兩大交通樞紐，加快形成集聚力強的產、學、研一體化創新基地和高附加值產品出口創匯基地，以及亞熱帶海濱花園城市和有國際影響的濱海風景旅遊勝地，發展成為帶動珠江三角洲西岸地區發展的現代化中心城市。
地區性主中心	佛山	按照建設“第三大城市”的目標，積極發展以高新技術為導向的輕工業，著重發展第三產業，與廣州優勢互補，擔負地區性商貿、研發和服務功能，逐步建設成為珠江三角洲向粵西和西江流域輻射和拓展的現代化大都市。
	江門	大力改造傳統產業，積極推進輕工製造業、商貿物流業和旅遊業的發展，發展成為珠江三角洲外圈層服務中心和珠江三角洲向粵西地區擴散的重要門戶之一。
	東莞	建設“東莞市區—同沙—松山湖”三位一體的主城區，推進產業升級與結構調整，提高集聚能力與服務功能，發展成為以外向型經濟和高新技術產業為主體的現代製造業名城。
	中山	充分利用“中山故里”的國際知名度，加強國際、國內合作，大力發展高新技術產業、輕型工業和商貿流通業，實施經濟、社會、生態協調發展戰略，建設“經濟社會協調發展示範市”。
	惠州	壯大電子資訊、電器機械、紡織服裝、食品飲料等優勢產業，強化中心城市作用，發展成為重要的風景旅遊城市、石化產業基地和珠江三角洲向粵東、粵東北地區輻射的門戶城市。
	肇慶	重點建設包括端州、鼎湖和高要的主城區，加快城市集約發展和產業升級，強化國家級歷史文化名城和優秀旅遊城市地位，發展成為外圈層經濟社會發展極核和珠江三角洲輻射粵西和大西南的門戶之一。

資料來源：《珠江三角洲城鎮群協調發展規劃(2004-2020)》

附錄5：珠三角各城市人力資源成本比較(2002年)

		月薪(人民幣)			
		中層管理人員	主管	技術工人	非技術工人
中部	廣州	3000-5000	1500-2000	1000-1400	600-800
	佛山	3000-5000	1500-2000	800-1200	400-800
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
西部	珠海	3000-5000	1500-2000	800-1500	400-600
	江門	3000-5000	1500-2000	1000-1500	600-800
	中山	3000-5000	1500-2000	1000-1500	600-800

資料來源：荷蘭王國駐廣州領事館，<http://www.cgguangzhou.org/>

附錄6：珠三角區域交通幹線規劃指引

交通幹線		通道與節點	
兩環	珠三角環形高速	三水—廣州東部地區—廣州主城區—九江、龍江	
	廣州外環	廣州主城區—廣州東部地區	
八橫	珠三角北部高速	肇慶主城區—四會、大旺—花都、白雲—增城—博羅—惠州主城區（備選線路）	
	廣賀高速	廣西賀州—懷集、廣寧—四會、大旺—三水—南海高新區—廣州外環	
	廣梧高速	廣西梧州—雲浮—肇慶主城區—珠三角環形高速	
	廣惠高速	珠三角環形高速—增城—博羅—惠州主城區—惠東	
	珠三角中部高速	廣西—雲浮—高明—九江、龍江—順德—南沙—虎門、長安—常虎高速—莞惠高速—惠東—揭陽—福建（備選線路）	
	江中高速	共和—江門主城區—中山主城區—中山東部地區—南沙	
	沿海高速	廣西、海南—西部沿海高速—南沙—前海、寶安—機荷高速—深汕高速—福建（備選線路）	
	深惠沿海高速	鹽田港—惠陽、大亞灣—稔山	
高速公路	廣湛高速	廣州主城區—廣佛高速—佛開高速—開陽高速—湛江	
	新台高速	司前、大澤—台山—南灣、鬥山	
	江肇—江珠高速	肇慶主城區—高明—鶴山—江門主城區—銀洲湖—金灣、斗門—橫琴—澳門	
	廣珠西線（太澳）高速	廣州外環—順德—小欖、古鎮—三鄉、坦洲—珠海主城區—澳門	
	廣清高速（北延）	廣州外環—花都、白雲—清遠、韶關—湖南	
	京珠高速	北京、湖南—韶關、清遠—珠三角環形高速—廣州主城區—中山東部地區—珠海主城區—澳門	
	廣從高速（北延）	廣州主城區—從化—新豐—江西	
	廣深沿海高速	廣州東部地區—虎門、長安—沙井、松崗—前海、寶安—深圳西部通道—香港（備選線路）	
	廣深高速	廣州東部地區—虎門、長安—沙井、松崗—前海、寶安—深圳主城區	
	增深高速	增城—東莞主城區—莞深高速—深圳主城區	
	博深高速（北延）	鹽田—常平、橫瀝—博羅—龍門、新豐—江西	
	粵贛高速	深圳主城區—深惠高速—惠州主城區—惠河高速—江西	
	惠澳大道	惠州—大亞灣	
鐵路	三橫	肇慶—惠州北線 鐵路	廣西柳州、梧州—肇慶主城區—四會、大旺—三水—佛山主城區—花都、白雲—增城—惠州主城區—河源、梅州—福建龍岩、江西贛州（備選線路）
		廣茂鐵路—廣梅 汕鐵路	廣西、海南—粵西沿海—肇慶主城區—四會、大旺—三水—佛山主城區—廣州主城區—廣州東部地區—常平、橫瀝—惠州主城區—河源、梅州、汕頭

	國家沿海快速客運專線	廣西、海南—粵西沿海—銀洲湖—珠港新城—珠海主城區—前海、寶安—龍華、觀瀾—惠陽、大亞灣—粵東沿海—中國東南沿海
七縱	新興—南灣鐵路	新興—開平—台山—南灣、門山
	廣珠鐵路	花都、白雲—南海高新區—佛山主城區—九江、龍江—江門主城區—銀洲湖地區—珠港新城—高欄港區
	廣州南沙港疏港鐵路	廣州主城區—南沙港區
	京廣客運專線(南延)	北京、湖南—韶關、清遠—花都、白雲—廣州主城區—南沙—虎門、長安—沙井、松崗—龍華、觀瀾—深圳主城區—香港
	廣深鐵路	廣州主城區—石龍—常平、橫瀝—樟木頭—平湖—深圳主城區
	京九鐵路	北京、江西—河源—惠州主城區—常平、橫瀝—深圳主城區—香港
	大亞灣貨運專線	惠州主城區—惠陽、大亞灣
四橫	佛山—肇慶城際軌道	佛山主城區—三水—肇慶主城區
	順德—東莞城際軌道	順德—廣州新城—東莞主城區
	江門—惠州城際軌道	江門主城區—小欖、古鎮—中山東部地區—南沙—虎門、長安—東莞—蟹山—常平、橫瀝—仲愷高新區—惠州主城區
	深圳—珠海高速城際軌道	深圳主城區—前海、寶安—唐家—珠海主城區(本次規劃推薦方案)
城際軌道	廣州—珠海城際軌道	A·廣州瀝滘—廣州新客站—順德—小欖、古鎮—中山主城區—三鄉、坦洲—珠海主城區(鐵道等專業部門方案) B·廣州主城區—佛山主城區—順德—小欖、古鎮—中山主城區—中山東部地區—唐家—珠海主城區—橫琴—珠海機場(本次規劃推薦方案)
	廣州—珠海高速城際軌道	廣州主城區—南沙—中山東部地區—唐家—珠海主城區—橫琴—珠海機場(本次規劃推薦方案)
	廣州—香港高速城際軌道(穗港高速鐵路)	A·廣州鐵路新客站—廣州新城—虎門、長安—龍華、觀瀾—深圳皇崗—香港(鐵道等專業部門方案) B·廣州新白雲國際機場—廣州主城區—廣州鐵路新客站—廣州新城—虎門、長安—前海、寶安—香港(本次規劃推薦方案)
	廣州—深圳城際軌道	廣州主城區—廣州東部地區—東莞主城區—龍華、觀瀾—深圳皇崗—香港

注：本表中有關“備選線路”是在相關專項規劃的基礎上，根據城鎮群總體佈局所提出的建議新增或調整線路。

資料來源：《珠江三角洲城鎮群協調發展規劃(2004-2020)》

主要參考文獻

1. 國家發展和改革委員會綜合運輸研究，《香港與珠江西岸交通聯繫研究》，2003年7月。
2. 楊汝萬，沈建法，張力《香港與珠江西岸：從跨境角度看協作發展》，香港中文大學亞太研究所，2004年1月。
3. 邵善波，楊春，《對「粵港澳大橋」的共識與分歧》，一國兩制研究中心，2002年。
4. 邵善波，楊春，《粵港澳大橋背景資料－共識與分歧》，一國兩制研究中心，2002年9月。
5. 邵善波，李璿，《內地與香港小型汽車跨境行駛政策檢討及建議》，2003年7月。
6. 《香港躉船業競爭力研究》一路通有限公司(由香港貨櫃碼頭商會委聘進行)，2005年3月。
7. Michael J. Enright, Edith E. Scott, 張家敏《大珠江三角洲與中國的崛起》，三聯書店(香港)有限公司，2005年。
8. 廣東省政府，《珠江三角洲城市化專題規劃》，2003年。
9. 廣東省政府《珠江三角洲城鎮群協調發展規劃(2004-2020)》，2004年7月。
10. 香港貿易發展局，《珠三角內望》，2000-2004年各期。
11. 陳廣漢，周運源，葉嘉安，薛鳳旋主編《提升大珠江三角洲國際競爭力研究》，中山大學出版社，2003年8月。
12. 國務院發展研究中心港澳研究所、京港經濟研究中心，《香港現代物流業發展戰略研究報告》，2005年3月。
13. 廣東省統計年鑑2000，2001，2003，2004，2005。