

香港與珠三角西部： 從跨境角度看協作發展

終期報告

楊汝萬 沈建法 張力



香港中文大學
香港亞太研究所

二零零四年一月

目錄

報告摘要.....	3
1. 導言.....	6
2. 珠三角西部對香港之重要性.....	8
2.1 香港之發展需要.....	8
2.2 珠三角西部與香港之經濟關係.....	9
3. 珠三角西部之發展優勢及制約因素.....	13
3.1 與香港及中國西南部建立緊密聯繫之潛力.....	13
3.2 要素條件之優勢.....	13
3.3 珠三角發達的輕工業基地.....	15
3.4 珠三角西部之制約因素.....	16
4. 各市地方政府之未來發展策略.....	20
4.1 珠海.....	20
4.2 中山.....	23
4.3 佛山.....	24
4.4 江門.....	25
4.5 肇慶.....	27
5. 珠三角西部發展趨勢及其對香港的影響.....	30
5.1 工業化為經濟發展的主要動力.....	30
5.2 與國際經濟的日益整合.....	33
5.3 加速城市化.....	33
5.4 市場和政府角色的轉變.....	35
6. 香港之對策.....	36
6.1 跨境發展的概念架構.....	36
6.2 跨境發展問題.....	37
6.3 跨境發展近期的進展.....	38
6.4 對香港各界之建議.....	39
6.5 對跨境發展之建議.....	41
鳴謝.....	45

中文參考書目.....	46
英文參考書目.....	46
附錄一 個案研究.....	49
個案一 北滘：美的家電生產基地.....	49
個案二 古鎮：中國燈飾之都.....	52
個案三 大涌：紅木傢俱生產專業鎮.....	56
個案四 小欖：騰飛中之專業鎮.....	58
個案五 珠海大學園區.....	61
附錄二 中英地名對照表.....	63

報告摘要

導言

1. 在 2003 年，香港特別行政區政府（下簡稱香港特區政府）採取新策略，加強與珠江三角洲（下簡稱珠三角）的合作和發展，務求使各地達到可持續及互利發展。目前，珠三角西翼的發展遜於東翼，且大眾普遍對西翼的發展潛力及比較優勢缺乏認識。在大珠三角（即珠三角加香港及澳門）的框架下，西翼將成為新的發展焦點，代表一個新的發展路向。
2. 此報告 述、記錄及分析珠三角西部的發展潛力、制約因素及發展策略，並探討珠三角西部的發展對香港的意義。

珠三角西部對香港之重要性

3. 透過投資及貿易，珠三角西部與香港已建立起緊密的經濟關係。在外來投資方面，港澳台企業大約貢獻珠三角西部工業總產值的 38%。在貿易方面，香港企業佔珠三角西部總出口的 66%，70% 的出口更經過香港。
4. 在 2002 年，香港榮膺全球最繁忙貨櫃港口的殊榮，全年共處理 1910 萬個標準集裝箱。自從 20 世紀 90 年代以來，受到珠三角西部港口的河運交通的帶動，香港的貨櫃運輸量不斷增長，並促使香港內河碼頭於 1999 年在屯門成立。由此可見，香港在外資、進出口、物流和港口服務四方面，日益鞏固及加強其在珠三角西部所扮演的角色。

珠三角西部之發展優勢及制約因素

5. 目前，香港與珠三角西部的聯繫主要依靠水陸交通。然而，部份地方卻位於關鍵的三小時行程範圍之外。所以，興建連接香港及珠三角西部的大橋將會帶來巨大的轉變。珠三角西部低廉的工資及豐富的土地資源將吸引大量工業到當地發展，促進經濟增長。
6. 「廣東四小虎」中的三小虎——南海、順德及中山，都位於珠三角西部。透過這些城市及區內其他縣級市，珠三角西部已成為中國一個重要的製造業中心，當中許多產品更在國內及國際市場享有盛名。
7. 然而，珠三角西部的研發能力薄弱，達到國際水準的生產者服務及專業服務也不足，且與香港陸路聯繫不便。這些障礙都限制了珠三角西部的發展，以及與國際社會的融合。

各市地方政府之未來發展策略

8. 在過去的二十年，珠三角西部的五個地級市——珠海、中山、佛山、江門和肇慶都經歷了急速的發展。珠海是珠三角西部唯一的經濟特區，目前正積極發展成為現代港口城市、教育中心及旅遊勝地。中山和佛山循著「一鎮一工業」的發展模式，加快工業化的進程，並積極地發展技術和資本密集型的工業。江門不但擁有豐富的土地資源，並且透過其僑胞建立廣大的海外聯繫，目標成為地區性的製造業中心。肇慶則期望成為工業化城市，並藉著其優美的自然景色推廣旅遊業和健康生活。

珠三角西部的發展趨勢及其對香港的影響

9. 在工業化的帶動下，珠三角在過去的二十年經歷了急速的發展及變化。隨著珠三角東部的經營成本上升，當地的工業已逐步向西部轉移。在這個轉移的過程中，香港能夠為這些工業提供卓越的生產者服務及專業服務，協助它們提升競爭力。
10. 此外，香港能夠為珠三角西部提供高級的商業服務、協助市場推廣，加快西部在生產上與國際市場的融合。
11. 珠三角西部的城市也隨著工業化急速發展。當城市的經濟及權力增長時，政治上的邊界就會出現。中央政府和廣東省政府可以透過融合，重組城市系統，來解決這個問題。由於這些城市都擁有較高的消費能力，故香港能夠為當地提升貨品及樓房的質素提供示範。
12. 隨著市場及政府角色的轉變，不同層次、不同方面的競爭也變得更劇烈。跟不同的城市合作，在某些領域互惠互利，將成為香港的一個新的挑戰。

香港之對策

13. 本研究建立了一個包括社會各個利益集團的跨境發展概念框架。當中，政府、商界及市民社會都在跨境合作發展的事情上扮演至關重要的角色。四項環繞跨境合作發展的重要事務包括：
- 改善跨境交通系統及邊檢設施
 - 促進政府間的合作
 - 減少貿易壁壘
 - 在珠三角西部建立一個透明的營商環境
14. 本研究為減低壁壘，有助香港的商界北進珠三角城市，提出了具體建議。香港的商界應在提升珠三角西部的商業管理、營運和服務至國際水平上，扮演領導角色。香

港的半公營機構應協助加強香港內部及珠三角各界的交流和聯絡，並建立共識和互信。這些活動可以利用公共和私人基金來開展。

15. 針對跨境發展的建議包括

- 極力建議政府慎重考慮於籌建中的港珠澳大橋中加建鐵路的方案
- 改變香港與珠三角西部的合作模式，由目前與中央政府及廣東省政府的對話模式，擴張至與各市地方政府的直接對話模式。在這方面，建立香港與江門的緊密聯繫可以作為首選。
- 香港在高等教育方面有明顯的優勢，應戰略性地慎重考慮輸出教育服務到珠三角西部的可行性

1. 導言

最近，香港政府採取新策略，加強與珠三角地區的合作和發展，務求達至大珠三角的可持續發展。香港四大支柱產業——金融服務、物流、旅遊及生產者服務業的發展，取決於香港與珠三角及中國大陸的緊密經濟關係。因為內地大部份的行業，如金融服務、機場、海港和專業服務，在市場準入及營運兩方面都受到政府嚴密監管，故促進合作以及避免過度競爭對大珠三角來說，不但是是一個重要的課題，也是一個艱巨的任務（Grundy-Warr et al., 1999; Chu et al., 2002; Hu and Chan, 2002; Shen, 2003）。

在過去的二十年，珠三角經香港連繫到環球生產網絡，這促使當地的經濟增長率高居全國前列（每年均以雙位數增長）。目前，珠三角已成為一個國際性的製造業中心，由當初低增值的生產逐步轉移到高增值的生產。然而，珠三角並不是統一的生產基地。相反，珠三角是由一群獨立的地區組成。這些地區擁有不同的發展水平，以及獨特的比較優勢和劣勢。珠三角許多製造業都集中在西部，尤其以國內市場為主的工業。珠三角西部各市都設有國家級或省級的工業園，利用一系列的優惠政策吸引外資。雖然，珠三角西部目前在多個經濟指標上遜於東部，西部將會在未來五至十年間成為珠三角工業及出口的新增長點。

香港的投資以及外向型加工生產活動主要集中在廣州、東莞及深圳一帶的東部地區。這不但促進了深圳及東莞的迅速增長，且拉大了東部與西部之間的發展差距。在 2002 年，西部獲得的外資只佔珠三角的 27%。由此可見，儘管香港是珠三角的最大投資者，但香港與珠三角西部的關係卻未見緊密（Shen, 2002; Enright et al., 2003）。對香港來說，珠三角西部的發展潛力依然沒有充份利用，部份原因是陸路交通不足，部份原因是對西部的比較優勢缺乏認知所致。為了爭取發展機會，以及進一步改善雙方的合作，香港應該增加對珠三角西部發展潛力的認識。

正因為珠三角內部在發展水平及生產能力上都存在著巨大差異，此報告就珠三角西部的發展潛力、制約因素及發展策略進行分析，並探討其對香港的影響。此研究其中一個重點是要從跨境的角度，探討香港社會各界，如商界、半公營機構及香港特區政府，應採取甚麼政策，促進香港與珠三角緊密經濟合作。此報告的重點是：

- 認識珠三角西部的發展優勢及制約因素；
- 分析這些趨勢及制約因素對香港與珠三角西部合作的影響；
- 分析現在珠三角西部與香港的聯繫或合作，並評價加強雙方聯繫及合作的潛力和制約因素；

- 向香港社會各界，如商界、半公營機構及香港特區政府提出對策建議。

研究小組於 2003 年 7 月至 11 月期間，到訪珠三角西部各個城市，搜集第一手的研究資料，訪問了各城市的有關人士，並獲悉當地的發展計劃。另外，香港與珠三角的合作也是雙方討論的課題。

建設部及廣東省政府正展開一項重要的研究，名為《珠三角城市群規劃研究》，目的是要建構一個珠三角地區協調發展的框架。本研究小組曾與積極參與該城市群規劃研究的內地官員及研究人員進行建設性的討論。討論內容將會在此報告中提及。

圖 1.1 珠三角分區

珠三角經濟區的邊界與其地理上的邊界是不同

2. 珠三角西部對香港之重要性

2.1 香港之發展需要

香港的發展需要，以及珠三角西部的發展優勢或潛力，足以證明珠三角西部對香港之重要性。此節將會 述香港的發展需要，而下節則會討論珠三角西部的發展優勢。

「中國因素」促使香港在東亞的成功。從前，香港是中國的進出口通道。香港在亞太區有利的地理位置、優良港口，以及同中國大陸特別的政治和經濟關係，使香港在過去的幾十年以來，壟斷中國的轉口貿易。於 20 世紀的 80 及 90 年代，香港的工業大規模轉移到珠三角，而香港則轉型為以服務業為主導的經濟。

外國的貨品主要經香港進入中國，而中國的產品也經香港轉口到世界其他地方，故香港的中間人角色極其重要 (Shen and Yeung, 2003)。表 2.1 顯示在 1991 年，香港的轉口佔入口或進口的 68%，而在 2002 年，數字更躍升至 88%。香港大部份的轉口都與中國內地有關，當中以珠三角的關係最密切。中國內地是香港最大的貿易夥伴。

表 2.1 香港的入口及出口 1991-2002 (億港元)

年份	入口	本地入口	轉口	本地出口	總出口	轉口佔入口 份額 (%)	轉口佔出口 份額 (%)
1991	7790	2442	5348	2310	7658	68.7	69.8
1996	15356	3498	11858	2122	13979	77.2	84.8
1997	16151	3706	12445	2114	14559	77.1	85.5
1998	14291	2699	11592	1885	13476	81.1	86.0
1999	13927	2143	11784	1706	13490	84.6	87.4
2000	16580	2663	13917	1810	15727	83.9	88.5
2001	15682	2407	13275	1535	14810	84.7	89.6
2002	16194	1898	14296	1309	15605	88.3	91.6

資料來源: CSD (2001: 1; 2002; 2003a)

自從 20 世紀 90 年代末以來，香港的經濟開始轉型，逐步轉型為高級服務型的經濟。雖然居住在香港這塊彈丸之地的人口近七百萬，但香港的本地需求不大，缺乏空間支撐以服務業為主導的經濟。為了優化經濟結構、擴大市場需求，以及振興經濟，香港不但需要在珠三角及中國其他地方擴闊其經濟基礎，也需要將其專業服務及生產者服務擴展至中國內地。

為了加強與大陸的經濟交流，香港需要發展一個平台，以提升她在珠三角以外的經濟角色。這個平台最理想是能夠鄰近香港，以及擁有良好的發展潛力和最少競爭。珠三角西部可以作為這樣一個平台，讓香港在經濟上進一步與珠三角及內地融合。

2.2 珠三角西部與香港之經濟關係

透過投資及貿易，珠三角西部與香港建立起緊密的經濟關係。跟珠三角其他地方及中國內地相似，香港是西部最大的直接投資者。珠三角西部的國際貿易，超過70%是經香港處理。毋庸置疑，珠三角西部的經濟增長將會為香港帶來更大的商機，而開拓大陸的服務業市場，正正能夠擴展這方面的商機。

香港的投資

香港一直以來都是一個轉口港。自從 20 世紀 70 年代末以來，中國推行開放政策，香港與珠三角地區建立起新的經濟夥伴關係，而這種關係稱為「前店後廠」模式。在這個模式裏，大規模的外向型加工生產將大量的投資由香港引進到珠三角，以及大大增加了有關進出口規模（Shen, 2003; Shen and Yeung, 2003）。

雖然大部份的投資都流向珠三角東部，珠三角西部仍然獲得大量來自香港的投資。在 2002 年，珠三角西部的實際利用外資佔珠三角的 26.58%。珠三角西部整體的直接外來投資達 36.1 億美元（表 2.2），而項目總數為 1866。平均來說，每個項目涉及的外來直接投資高達 193 萬美元。珠三角西部各市於 2002 年獲得的直接外來投資大致相若。

表 2.2 珠三角西部於 2002 年的外來投資

指標	外資項目	實際利用 外資 (億美元)	每個項目 平均投資 (萬美元)	直接外來 投資項目	直接外來 投資 (億美元)	每個項目 平均投資 (億美元)
珠三角西部	5420	39.9	74	1866	36.1	193
珠海	789	9.4	119	704	7.0	99
中山	501	7.7	153	386	6.4	166
江門	1316	7.4	56	364	7.4	203
佛山	2660	10.0	38	270	9.8	363
肇慶	154	5.5	355	142	5.5	387

資料來源：廣東省統計局 (2003)

從考察搜集得來的數據顯示，香港是最大的外來投資者。在 2002 年末，共有 1638 間香港和澳門投資的企業在江門設立，佔全部外來投資企業的 80%，而江門 77% 的外來投資是來自香港和澳門（江門市 CEPA 研究課題組，2003：6）。

統計數據也證實上述的發現（表 2.3）。表 2.3 顯示在 2002 年，香港佔江門實際外來投資的 74.03%，在肇慶及珠海則分別佔 57.89% 和 21.96%。2001 年的數據顯示，中山 48.68% 的實際外來投資是來自香港。在 2002 年，香港佔廣東省實際外來投資的 51.95%，比台灣、美國、日本或任何一個國家/地區還要高。

表 2.3 香港於 2002 年佔廣東省及珠三角西部實際利用外資的份額

地區	廣東	珠海	中山*	江門	肇慶
份額 (%)	51.95	21.96	48.68	74.03	57.89

資料來源：廣東省統計局 (2003)；珠海市統計局 (2003)；中山市統計局 (2002)；江門市統計局 (2003)；肇慶市統計局 (2003)

註：* 香港及澳門於 2001 年的投資份額

表 2.4 所有企業、港澳台投資企業及外資企業於 2002 年在珠三角西部的工業產值（人民幣億元）

指標	總產量	港澳台企業		外資企業	
		份額	份額	份額	份額
		〔 % 〕		〔 % 〕	
珠三角西部	4364	1657	38.0	709	16.2
珠海	759	300	39.5	269	35.4
中山	948	451	47.6	171	18.0
江門	500	161	32.2	85	17.0
佛山	2041	685	33.6	168	8.2
肇慶	116	60	51.7	16	13.8

資料來源：廣東省統計局 (2003)

表 2.4 反映香港企業對製造業的重要性。在 2002 年，港澳台投資企業的工業產值為人民幣 1657 億元，佔西部工業總產值的 38%。

香港於出口的角色

跟珠三角東部相比，珠三角西部的出口規模仍然不大。在 2002 年，珠三角西部的出口佔全珠三角的 20.13%。然而，與珠三角東部相似，外資企業，尤其是香港企業對珠三角西部的出口貢獻不少（表 2.5）。在 2002 年，外資企業，大部份是香港企業，佔珠三角西部總出口的 66%。這個比例在珠海、中山及佛山尤其顯著，均超過 60%。

表 2.5 珠三角西部於 2002 年的出口

指標	總出口 (億美元)	出口來自外資企業 (億美元)	出口來自外資企業份額 (%)
珠三角西部	226.7	149.6	66.00
珠海	52.0	40.3	77.46
中山	57.2	35.2	61.50
江門	29.5	16.8	56.91
佛山	78.9	52.0	65.93
肇慶	9.0	5.3	58.93

資料來源: 廣東省統計局 (2003)

在調查過程中，許多城市都提及她們超過 70% 的出口均經過香港，故香港透過直接投資製造業，以及擔當內地企業進出口的中間人角色，能有助珠三角西部的出口增長。

香港提供的物流及港口服務

香港一直以來都是南中國貨物的進出口主要通道。珠三角許多港口，尤其在珠三角西部的港口均發展成為接駁到香港的中轉港口 (Yeung et al., 2003)。

截至 20 世紀 90 年代，內地港口依然未能提供國際船運服務，故大約 95% 的貨櫃需要經過香港進出中國內地。由 1986 年至 1996 年，香港的貨櫃吞吐量均錄得雙位數字的增長，這使香港於 20 世紀 90 年代成為全球最繁忙的貨櫃港。香港貨櫃的吞吐量由 1993 年的 920 萬個標箱躍升到 2002 年的 1910 萬個，這使香港在過去的十年，八次榮膺全球最繁忙的港口 (Hong Kong Port and Maritime Board, 2002)。

目前，香港的港口和珠三角以出口為主導的生產中心，主要以貨車和內河船聯繫。相對來說，鐵路變得不太重要。在過去的六年，香港的內河船運不斷擴充，更成為內河船運的中心。設於屯門的香港內河貨櫃碼頭於 1999 年開始運作，碼頭主要收集及處理經內河船從珠三角運抵香港的貨物，然後再出口到外國。

由 1993 年至 2002 年，海運及河運的貨物吞吐量由 1.18 億噸上升至 1.93 億噸 (圖 2.1)。在 2001 年，大約有 1000 萬個標箱由貨車經深圳邊境運抵香港。經珠三角內河港口運抵香港的載貨貨櫃主要來自珠三角西部的中山 (35.4 萬個標箱)、南海 (21.5 萬個標箱)、珠海 (19.1 萬個標箱)、佛山 (18.2 萬個標箱)、江門 (16 萬個標箱) 和順德 (15.1 萬個標箱)，東、中部則是深圳 (64.2 萬個標箱) 和黃埔 (61 萬個標箱) (SCMP, 2002)。所以，香港貨櫃碼頭處理貨櫃量的份額由 2001 年的 64% 下降至 2002 年的 62%。相反，在同一時期內，香港內河貨櫃碼頭處理的份額則由 19% 上

升至 21%，而中流作業的份額就維持在 17% (Hong Kong Port and Maritime Board, 2002)。

不容置疑，香港在珠三角西部的外資、出入口、物流及港口服務三方面扮演著舉足輕重的角色。而在未來，香港會繼續在這三方面發揮其領導地位。

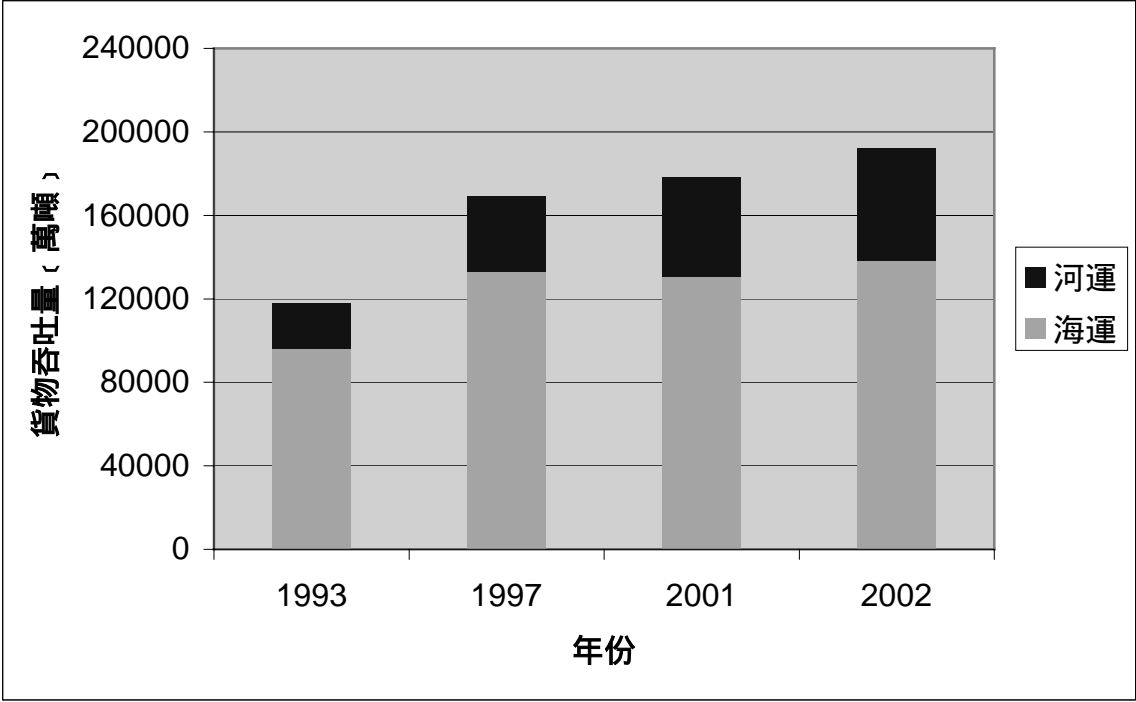


圖 2.1 香港的海運及河運貨物吞吐量, 1993-2002

3. 珠三角西部之發展優勢及制約因素

3.1 與香港及中國西南部建立緊密聯繫之潛力

目前，香港與珠三角西部的生產地主要依靠水路及途經東部的陸路連繫。經水路從珠三角西部的主要港口到香港，需時少於 24 小時（已包括裝卸貨櫃的時間）。另外，珠三角西部跟珠三角東部及中國西南部，已有良好的陸路聯繫。

由香港乘船往珠三角西部的城市需時 1 至 4 小時不等（表 3.1），當中以往來珠海和中山最是便捷。目前，珠三角西部缺乏直達香港的陸路交通，故由香港經陸路到珠三角西部需時較長，往往超越三小時的行程範圍（Enright et. al., 2003: 222-223）。

表 3.1 由香港到大珠三角各城市行程需時

城市	方式	需時
<i>珠三角西部</i>		
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
佛山	火車	2 小時 35 分鐘
肇慶	船	4 小時 15 分鐘
<i>大珠三角其他城市</i>		
深圳	火車	45 分鐘
東莞	火車	1 小時 10 分鐘
廣州	火車	1 小時 35 分鐘
惠州	陸路	3 小時 30 分鐘
澳門	船	1 小時

資料來源: 九廣鐵路公司 (2003); 香港旅遊發展局 (2003); Enright and Scott (2003)

不過，香港與大陸已達成了共識，興建連接香港及珠三角西部的大橋，現正就大橋的興建展開詳細的可行性研究。普遍認為，大橋將會很快動工興建。另外，大橋將會連接內地其他交通項目（如京珠高速公路及廣珠鐵路系統），故大橋建成後，將會大大改善香港同珠三角西部及中國西南部的陸路聯繫，而香港的影響力也將會透過珠三角西部輻射到廣西、雲南、貴州及四川等更廣大的地區。

3.2 要素條件之優勢

與珠三角東部相比，珠三角西部擁有較豐富的土地資源和低廉的勞動力，這皆有助西部的未來發展（表 3.2）。珠三角東部急速的經濟增長，土地利用發生了極大的

轉變。為了吸引外來直接投資，珠三角東部的地方政府大幅度降低工業用地的收費。一個運用遙感技術的研究發現，由 1988 年至 1996 年，珠三角經歷了史無前例的土地利用變化：大約 1905 平方公里的土地轉為都市用地，使都市用地面積由 720 平方公里急升至 2625 平方公里（Seto et al., 2002）。

另一個研究也提及珠三角的土地利用變化主要集中在東部或廣州附近的城市（表 3.3）。事實上，大部份珠三角東部的城市已差不多用盡她們可作發展的土地。相反，珠三角西部的一些城市，如珠海的斗門、江門和肇慶仍然擁有大量土地，可作未來發展之用。

珠三角西部較低的發展水平，使其勞動成本比東部便宜 20% 至 30%（數據來自考察訪問）。然而，珠三角東部則擁有較高的人均收入。珠三角東部的急速發展，造成工資及成本上揚的壓力，這與香港二十年前的情況相似。在珠三角西部，城鄉收入普遍比珠三角東部低。在 2002 年 9 月，一個由荷蘭駐廣州領事館所做的工業園調查發現，珠三角西部非技術工廠工人所要求的薪金比東部的工人低（表 3.2）。

表 3.2 珠三角於 2002 年之工人成本比較

月薪和工資(人民幣)					
種類	中層管理人員	主管	技術勞工	非技術勞工	
廣州	3,000-5,000	1,500-2,000	1,000-1,400	600-800	
珠三角東部					
深圳	3,000-5,000	2,000-3,000	1,500-2,000	800-900	
東莞	3,000-5,000	2,000-3,000	800-1,500	500-800	
惠州	2,000-3,000	1,500-2,000	1,000-1,500	500-700	
珠三角西部					
珠海	3,000-5,000	1,500-2,000	800-1,500	400-600	
佛山	3,000-5,000	1,500-2,000	800-1,200	400-800	
江門	3,000-5,000	1,500-2,000	1,000-1,500	600-800	
中山	3,000-5,000	1,500-2,000	1,000-1,500	600-800	
社會收費					
指標	退休保險	失業保險	工傷保險	醫療保險	妊娠保險
廣州	20%	2%	0.5-1.5%	8%	0.7%
珠三角東部					
深圳	9%	1%	0.5-1.5%	7%	0.5%
東莞	11%	1.5%	0.5-1.5%	2%	0.5%
惠州	11%	1.5%	0.5-1.5%	2%	0.5%
珠三角西部					
珠海	10%	1%	1%	7%	0.5%
佛山	11%	2%	1%	7%	0.5%
江門	11%	2%	1%	7%	0.5%
中山	8%	1%	0.5%	2%	0.5%

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

Market%20Sector%20Reports/c_indusurvey.html

表 3.3 衛星探測顯示之珠三角都市擴張及農田損失, 1989-1997

城市/縣	都市用地變化(公頃)	都市用地變化(%)	農地變化(頃)	農地變化(%)
珠三角東部				
寶安	14,941.08	233.33	-4268.90	-16.33
東莞	23,478.90	125.71	-62,965.90	-64.13
深圳	3,219.12	306.65	-3201.66	-75.00
珠三角西部				
佛山	533.61	8.33	-3,201.66	-85.71
南海	8,004.10	60.00	-28,281.30	-50.96
順德	3,735.28	58.33	-2,134.40	-13.33
三水	0.00	0.00	-37,886.30	-54.62
中山	3,201.60	24.00	-43,222.40	-58.27
珠海	5,869.71	1,100.00	-4,268.88	-61.54
斗門	1,600.83	75.00	-6,403.30	-28.57
新會	1,601.44	27.27	-22,411.60	-42.86
江門	2,134.44	133.33	-2,134.44	-50.00
珠三角中部				
廣州	4,802.50	20.45	-21,344.40	-47.62
番禺	1,067.22	14.29	-18,676.40	-52.24
增城	0.00	0.00	-24,546.10	-47.92

資料來源：Weng (2002), 表 2

3.3 珠三角發達的輕工業基地

雖然，珠三角西部的國內生產總值低於東部，但珠三角西部有些地方的經濟卻十分繁榮。例如，「廣東四小虎」之中的南海、順德和中山均位於珠三角西部。這「三小虎」促使珠三角西部成為強大的工業生產基地，以及出口的增長點。而順德、南海、中山、新會、台山和開平更打入全國縣級綜合經濟實力的前 100 名。

這些城市的強大經濟實力由分佈在區內不同城鎮的支柱產業所帶動。事實上，珠三角西部已成為全國最重要的工業生產基地，尤其以傢俱、家電如空調、電風扇、冰箱、微波爐、熱水器、吸油煙機、燈飾等見稱，故生產專業鎮應運而生。這些專業鎮專門生產一至兩種產品，並在行業上領先中國其他地方，表 3.4 略述珠三角西部專業鎮的專業產品。

為了進一步發展工業生產，珠三角西部各城市透過興建國家級或省級工業園區，以及提供一系列的優惠政策來吸引外資。許多外資企業已經在園裏開業，這充份反映了區內的工業發展潛力。珠三角西部主要的工業園區包括江門高新技術產業開發區、佛山國家高技術產業開發區、新會區今古洲經濟開發試驗區、珠海高新技術產業開發區及中山國家級火炬高技術產業開發區。

表 3.4 珠三角西部專業產品佔全國之份額, 2001

微波爐	75%
空調	25%
煤氣熱水器	20%
冰箱	12%
吸油煙機	12%
電風扇	50%
電飯煲	50%
燈飾	55%
陶瓷製品	35%
貨櫃	40%

資料來源：考察時與地方官員面談，2003 年 7 月及 11 月

3.4 珠三角西部之制約因素

以內銷為主的製造業造就珠三角西部目前的競爭力，但珠三角西部各市卻存在著許多共通的問題，而下列這些問題同樣在珠三角其他地方出現。

- 研發能力薄弱
- 達國際水準的生產者服務及專業服務不足
- 珠三角城市間競爭激烈且缺乏合作
- 體制上的缺陷

研發能力薄弱

珠三角被稱為「世界工廠」，但很少有自己建立的品牌。珠三角是世界最大的製造業基地，主要生產玩具、服裝、手提電話、電視螢幕、空調、電腦、數碼相機、噴墨打印機、數碼光盤機、自行車等（Yeung, 2003）。

然而，這個生產基地只有依靠外資、科技和商業服務，以及一班來自外省、用之不盡的廉價勞工，才得以建立起來。迄今，珠三角的競爭力主要來自低成本低價格，而非產品創新。雖然珠三角在若干產品上擁有強大的生產能力，但少有在國際市場知名的自家品牌。這個發展模式是基於教研基礎薄弱和研發投入不足兩個因素所致。事實上，在廉價的土地和勞動力帶動下，依靠外來技術及資金，珠三角的經濟在過去二十年的急速發展，這種工業化稱為「買方帶動的工業化」¹。

¹ 「買方帶動的工業化」指在工業化過程中，擁有品牌的公司，尤其是生產消費品的輕工業，會將旗下的生產工序移往生產成本較低的地區。新興工業國通常會降低成本來爭取生產合同，並且依照這些企業的指示及設計樣式在發展中國家進行生產。這種生產轉移造成發展中國家的「貿易導向的工業化」，詳見 Gereffi（1994）。

達國際水準之生產者服務及專業服務不足

由於珠三角的人力資源素質低及商業知識不足，增值活動僅限於「買方帶動的工業化」。低增值的工業生產令珠三角的經濟處於環球價值鏈中的最低點。雖然統計顯示第三產業目前佔珠三角國內生產總值的 45%，但高級生產者服務及商業服務依然缺乏，難以支持高增值的工業生產。

在 2003 年，廣東省投放於第二產業的實際利用的外國直接投資佔總數的 71%（廣東省統計局，2003）。「更緊密經貿關係安排」（CEPA）生效之前，中國對外資企業進入中國市場依然有所限制，這大大削弱香港在管理和金融等支援服務方面的角色。雖然具全球意義的工業集群已在珠三角出現，但協助工業生產增值及提升生產力的高水平支援服務仍然發展緩慢。

珠三角各城市間競爭激烈且缺乏合作

珠三角並不是一個統一的整體，而是由多個具有不同行政地位及發展水平的地區組成。在中國權力下放的改革背景下，各地方政府為了增加收入，都會盡力競爭投資及發展新項目。在某種程度上，珠三角各城市都擁有相若的生產要素條件：剩餘勞動力、資本緊絀及低技術水平。這些相似的生產要素條件，再加上因權力下放改革所誘發的由下而上的發展策略，是城市間競爭外來投資的主要原因。

珠三角各地方政府皆擁有自己的發展構想，但她們均不大理會鄰近城市的發展計劃。由於大部份的發展計劃都是由地方政府發起及籌款，故省政府在資源緊絀及權力下放的情況下，難以協調地方發展。雖然珠三角城市間的競爭能夠帶動區內的增長，但區內欠缺整體的計劃卻造成許多問題，如基建及發展項目重覆、以零地價引資、珠三角各城市間在貨流及服務上缺乏合作。

體制上的缺陷

因為政制改革進展緩慢，故難以預測中國的經濟體系會否完全仿效西方的市場模式。目前，珠三角城市的發展仍然由各地方政府而非市場主導，而商業運作在許多方面仍然未能完全符合國際慣例。雖然市政府的管治能力正在改善當中，但鎮政府在規劃及管理上依然欠缺效率。在體制缺陷的前提下，珠三角需要一段很長的時間，才能建立起完全符合市場規律的營商環境。

與珠三角東部相比，珠三角西部正面對兩個足以影響其競爭力的額外挑戰。

- 與香港缺乏陸路聯繫
- 國際化水平低

與香港缺乏陸路聯繫

香港一方面作為投資者，向珠三角提供資金；另一方面作為中間人，協助珠三角聯結到環球生產網絡，故香港即使不是處於領導地位，也在珠三角發展的事務上扮演著重要的角色。香港對珠三角發展的重要性，可以從珠三角東西部發展差異中反映出來（表 3.5）。20 世紀 80 年代正值珠三角工業化的發展初期，珠三角西部國內生產總值比東部為高。珠三角西部在 1980 年及 1990 年的國內生產總值分別是 56 億元（人民幣）及 388 億元；而東部在這兩年的國內生產總值則分別是 17 億元及 285 億元。然而，在 20 世紀 90 年代，珠三角西部卻被珠三角東部迎頭趕上。在 2002 年，珠三角東部（3455 億元）已經超越西部（3105 億元），這反映珠三角東部增長較快。

表 3.5 珠三角各城市的國內生產總值，1980-2002

年份	國內生產總值 (當年價) (億元)		
	1980	1990	2002
<i>珠三角西部</i>			
珠海	2.61	41.42	406.27
中山	7.22	51.06	415.67
江門	18.73	100.55	663.82
佛山	16.77	136.73	1168.66
肇慶	10.62	58.50	450.22
合計	55.95	388.26	3104.64
<i>珠三角東部</i>			
深圳	2.70	171.67	2256.82
東莞	7.04	64.62	672.89
惠州	7.54	48.79	525.20
合計	17.28	285.08	3454.91
廣州	57.55	319.60	3001.48

資料來源：廣東省統計局 (1999; 2003)

珠三角東部發展速度較快，普遍認為是由於東部跟香港有直接的陸路聯繫，能夠利用香港的人才和資金。雖然珠三角西部在地理上毗鄰香港，但彼此之間缺乏直接

的陸路交通，這造成西部城市的邊緣化，使珠海難以發揮廣東省西部及中國西南部的服務平台的作用。

國際化水平低

由於遠離香港，珠三角西部城市與國際的聯繫始終不及東部。表 3.6 顯示珠三角於 2002 年出口及利用外資的統計。數據顯示珠三角西部佔外資及出口的份額都比東部小。事實上，珠三角西部外資的份額由 1990 年的 33% 下降到 2002 年的 27%，出口的份額則由 1990 年的 32% 下降到 2002 年的 20%。這反映出珠三角西部在過去的十年，處於不利的地位，阻礙其參與國際市場的活動。假設珠三角各市最初的發展水平皆是相若，並投入同樣的資源去提升經濟，造成珠三角西部與國際聯繫薄弱的主要因素，有人認為是珠三角西部在地緣上的局限所致。

表 3.6 珠三角東部與西部於 2002 年在外資及出口之比較

指標	實際利用外資 (億美元)	在珠三角的份額 (%)	出口 (億美元)	在珠三角的份額 (%)
廣州	26.5	17.66	137.8	12.23
珠三角東部	83.8	55.76	761.7	67.64
東莞	21.5	14.30	237.3	21.08
深圳	49.0	32.63	465.4	41.33
惠州*	13.3	8.83	58.9	5.23
珠三角西部	39.9	26.58	226.7	20.13
珠海	9.4	6.24	52.0	4.62
中山	7.7	5.09	57.2	5.08
江門	7.4	4.93	29.5	2.62
佛山	10.0	6.68	78.9	7.00
肇慶*	5.5	3.63	9.0	0.80
珠三角	150.2	100.00	1126.1	100.00

資料來源：廣東省統計局 (2003)

註 * 肇慶及惠州的數據包括整個城市。然而，這兩個城市只有部份地方包括在珠三角之內。

4. 各市地方政府之未來發展策略

珠三角西部共有五個地級市，分別是珠海、中山、佛山、江門及肇慶。然而，這五個城市均處於不同的發展水平。此節將會介紹這五個城市的發展策略。表 4.1 顯示珠三角西部各市在 2002 年的主要指標，而表 4.2 則概述珠三角各地的主要發展策略。

表 4.1 珠三角西部各市於 2002 年的主要指標

指標	珠海	中山	江門	佛山	肇慶 ¹	珠三角西部
面積 (平方公里)	1688	1800	9541	3848	14856	31733
戶籍人口 (百萬)	0.79	1.36	3.81	3.39	3.91	13.26
暫住人口 ² (百萬)	0.50	1.03	0.14	2.01	不詳	不詳
國內生產總值 (人民幣億元)	406.3	415.7	668.2	1231.4	454.2	3175.7
人均國內生產總值 (人民幣元)	51426	30564	17537	36324	11617	23950
工業總產值 (人民幣億元)	1066.2	1346.2	1669.9	2897.3	708.8	7688.3
實際利用外資 (億美元)	9.4	7.7	7.4	10.0	5.5	39.9
出口總額 (億美元)	52.0	57.2	29.5	78.9	9.0	226.7
財政收入 (人民幣億元)	31.2	31.2	25.7	85.0	13.0	186.2
財政支出 (人民幣億元)	41.8	35.0	36.4	104.2	27.0	244.4
銀行儲蓄存款 (人民幣億元)	297.2	462.9	578.3	1535.9	225.0	3099.4

資料來源：廣東省統計局 (2003); 梁清兆 (2003: 55)

註：

1 肇慶的數據覆蓋整個城市。然而，只有部份肇慶市納入珠三角範圍。

2 暫住人口數據是 2001 年人口普查中的常住人口及 2001 年的戶籍人口之差。

4.1 珠海

珠海是中國其中一個經濟特區，市內共有三個行政區，分別是斗門區、香洲區及金灣區。根據國務院最新批准的城市總體規劃，珠海是珠三角的中心城市之一。珠海將會發展成為一個現代化港口城市、科教城市、風景旅遊城市，以及地區交通樞紐。宜人的環境及良好的深水港是珠海的兩大優勢。珠海擁有延綿的海岸線，也是珠三角西部唯一擁有天然深水港的城市，其高欄港更是廣東省一個重要的港口。

宜人的環境、完備的基建設施和深水港口都是珠海吸引外資的有利因素。在 2002 年，珠海實際利用外資達 9.4 億美元。在全球 500 強企業中，埃克森美孚、英國石油、西門子、家樂福、松下等 19 間企業，均在珠海擁有投資項目。然而，香港仍然是珠海最大的投資者。在 2002 年，珠海 22% 的實際利用外資來自香港。

表 4.2 珠三角各市的發展策略

城市	發展策略
珠三角中部	
廣州	積極推動工業化、資訊科技及國際化；大力發展成為經濟樞紐、知名的文化城市、風景城市；建立帶動廣東，輻射南中國及在東南亞有影響的現代化都市
珠三角東部	
深圳	致力改善國際競爭力；發展成為具中國特色的國際城市、高科技產業群、現代物流樞紐、地區金融中心、沿海旅遊城市，以及高級文化生態城市。
東莞	發展成為地區內知名的現代製造業中心；由國際生產工廠轉型為知名國際製造中心；由小康社會轉型為初步現代化社會；維持出口導向經濟及擴大國內市場中的地位；繼續擔當廣東省經濟的領導者。
惠州	發展世界級化工工業，鞏固資訊科技，擴大出口及貿易。
珠三角西部	
珠海	發展成為珠三角的中心城市之一，一個現代化的港口城市、高科技教研基地、旅遊城市、地區交通樞紐，以及高增值產品的出口基地。
中山	致力提升城市競爭力；積極推廣資訊科技、工業化及城市化；在高科技及出口導向工業的帶動下，發展成為珠三角西部的地區性輕工業中心。
佛山	發展成為製造業巨人，以及廣東第三大城市。發掘及推廣市內的歷史文化古蹟。
江門	發展成為地區性的製造業中心，並擁有良好的生態環境及高經濟開放度。
肇慶	發展成為一個擁有良好營商環境的現代化工業城市，並發展成為適宜居住及旅遊的花園城市。

資料來源：各市的經濟計劃及調查訪問

工業發展

珠海致力發展五大高新科技產業及重工業，分別是電子、電腦軟件、生物科技與醫藥、機械儀器和化工。為了加強珠海目前的工業實力，以及為高新科技產業提供良好的發展環境，珠海政府正積極地發展五個經濟區（圖 4.1）。

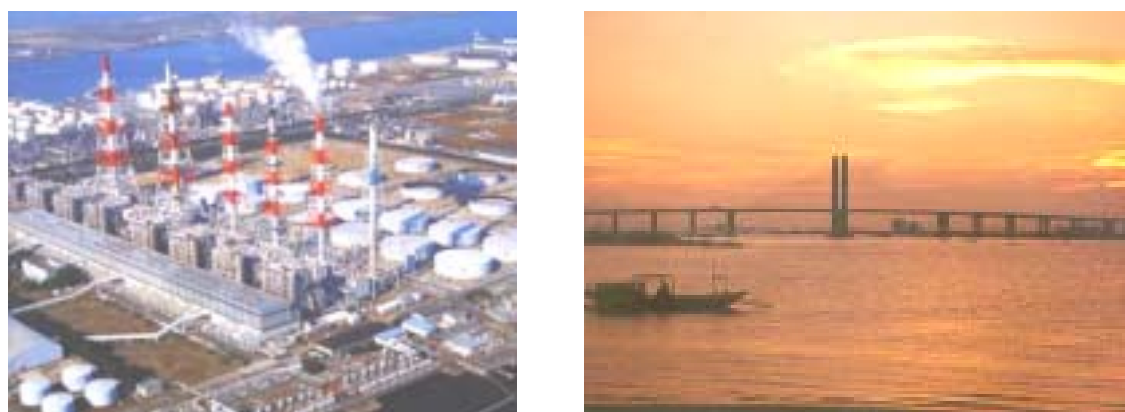


圖 4.1 臨港工業區（左）及橫琴經濟開發區（右）

資料來源：珠海臨港工業區投資指南、橫琴經濟開發區

- 珠海高新技產業開發區
- 珠海保稅區
- 臨港工業區（省級）

- 萬山海洋開發實驗區〔省級〕
- 橫琴經濟開發區〔省級〕

大學園區之高等教育

發展大學園區是珠海加強高科技及資訊科技產業實力的一個策略。與北京及上海相比，珠海與廣東省其他城市正面對嚴重的人才短缺問題。這個制約因素最終會妨礙高科技產業在珠海紮根，故珠海市政府積極發展大學園區。珠海大學園區佔地 20 平方公里，是珠三角西部唯一的大學園區。

為了吸引國內知名的大學在珠海建立校區，珠海政府於 2000 年宣佈，在珠海建立校區的國內重點大學和高等院校，均可以享有優惠政策。珠海政府向大學提供一系列的優惠，如免費土地及教職員特區津貼。中山大學是首間在珠海大學園區建立校區的大學〔圖 4.2〕。目前，大學園區內共有 11 所大學，為 3.8 萬名本科生及研究生提供高等教育。大學園區預計最終將容納 17 所大學及 18 萬名學生。



圖 4.2 中山大學珠海校區

資料來源：珠海市大學園區工作委員會〔2003〕

毗鄰中山大學珠海校區的珠海科技創新海岸也是一個吸引人才的功能區。在珠海科技創新海岸這個開發區內，電子、生物科技、光機電一體化和新材料開發均是重點培育的產業。

旅遊發展

宜人的環境和優美的自然景色使珠海成為園林城市，以及擁有最佳居住環境的模範城市。在 2002 年，到珠海旅遊的國際旅客共 130 萬人次，而國內旅客則有 364 萬人次。同年，珠海的旅遊業外匯收入達 5 億美元，緊隨廣州及深圳，成為廣東省內旅遊業賺取外匯的第三大城市。

認識到旅遊業為珠海帶來的巨大收益，故珠海政府不但積極改善目前的旅遊景點，也不斷開拓新的旅遊資源。珠海政府將進一步開發橫琴島、東澳島、荷包島、棋澳島和野狸島的旅遊資源。

4.2 中山

「廣東四小虎」之一的中山雖然是一個地級市，但其人口及經濟規模與一個縣級市相若。良好的環境和毗鄰港澳是中山的兩大優勢。

專業生產鎮的發展

在 20 世紀 80 年代，中山的國有企業已具相當規模，而這些國有企業帶動了農村鄉鎮企業的發展。在國有企業轉弱的情況下，中山目前的經濟由不同的專業生產鎮主導。這些專業鎮專門製造特定的產品，許多產品更在行內享有盛名。「一鎮一工業」已經成為中山的經濟特色（表 4.3）。

表 4.3 中山各專業鎮的支柱產業

專業生產鎮	支柱產業
大涌	紅木傢俱
東風	家電
古鎮	燈飾
黃圃	食品
沙溪	休閒服飾
小欖	鎖及五金

目前，中山正面對工業化及城市化過於分散的問題，中山市內的工業園區超過 100 個。當地的經濟以勞工密集的輕工業為主，而外資和鄉鎮企業也非常重要。此外，中山的發展受到西面的順德、南面的珠海，以及北面的廣州的影響。

工業開發區

除了專業生產鎮，工業開發區也在中山發展起來（圖 4.3）。中山共有三個工業基地，分別是中山火炬高技術產業開發區、國家保健產業基地和國家包裝產業基地。中山火炬高技術產業開發區位於中山的東面，由科學技術部和廣東省政府於 1990 年聯合發展。為配合未來南沙的發展，中山東面 400 平方公里的土地將會是日後重點發展區域。



圖 4.3 中山火炬高技術產業開發區是中山高新技術產業的增長點
資料來源：中山火炬高技術產業開發區

4.3 佛山

佛山毗鄰廣州，但離香港相對較遠，故佛山非常重視與廣州的聯繫。廣佛都市帶正逐步形成。市內各城市間的競爭非常激烈，當中以佛山市區和南海之間的競爭最為矚目。為了解決這個問題，佛山最近進行了行政區劃的重組，在 2002 年將四個縣級市改設為市轄區。

工業發展

佛山緊隨深圳及廣州，成為珠三角第三大製造業基地。佛山以往擁有規模龐大的國有企業，但目前當地的經濟實力主要來自私人企業，以及位於順德及南海的鄉鎮企業。在 2002 年，佛山 56.12% 的工業總產值是來自私人企業，而港澳台企業則佔佛山總出口的 63.44%。佛山的支柱產業包括：

- 家電與工具生產
- 非金屬礦物生產加工
- 電子及通訊
- 不鏽鋼產品
- 塑料產品

與中山相似，佛山的城鎮也專門生產特定的產品，表 4.4 列出了各專業生產鎮的支柱產業。部份的專業生產鎮更擁有國內外知名的自家品牌，如美的、科隆、健力寶及佛山照明。「一鎮一工業」也是佛山的經濟特色，這在順德區尤其突出。

表 4.4 佛山各專業生產鎮的支柱產業

專業生產鎮	支柱產業
北滘	家電
陳村	花卉
大瀝	鋁材
樂從	傢俱生產及批發
南莊	建築材料
西樵	旅遊及紡織
鹽步	內衣

佛山國家高技術產業開發區

除了家電、陶製品、紡織、塑料及食品等傳統工業外，佛山正嘗試拓展高新技術產業，電子、數碼光學、生物科技、環保家電和新材料開發均是重點發展產業。為了鼓勵高新技術產業的發展，佛山政府設立了佛山國家高技術產業開發區。區內的高技術產業不但獲得完備的基建及服務支援，還可以享有稅項減免，以及有關財務、信貸、土地、人力資源的優惠。近年來，佛山國家高技術產業開發區成為吸引外資的新區域。目前，區內共有 50 多家來自美國、日本、瑞典、加拿大、意大利，台灣及香港的企業。

發展策略

佛山致力成為工業生產界的巨人，以及廣東省第三大城市。在發展策略方面，佛山將大力投資交通及能源等基建項目。另外，城市發展將會集中在兩個各有超過一百萬居民的中心城區：中心城區群及順德城區群。

4.4 江門

除珠海及中山以外，江門較珠三角西部其他城市鄰近香港和澳門。江門擁有豐富的土地資源，總面積達 9541 平方公里，佔珠三角總面積的四份之一。由江門管轄的範圍包括三區（蓬江、江海和新會區）和四個縣級市（台山、開平、鶴山和恩平市）。江門也是著名的僑鄉，該市 368 萬僑胞遍佈世界 107 個國家及地區。豐富的土地資源和強大的海外網絡是江門市的兩大優勢。

江門不只是全國信息化的試點城市，也是太平洋經濟合作理事會 RISE（可持續經濟的區域整合）計劃的試點城市。世界銀行最近對 23 個中國城市的投資環境進行評價，在剛發表的《中國投資環境報告 2003》中，江門緊隨上海、杭州和大連，排名第

四。在眾多指標中，江門的表現於基建、勞動力冗餘、合資企業比例、政府非正式收費、稅務、生產力及投資率這七項中最为突出。

工業發展

與珠三角西部其他城市相似，製造業對江門的經濟十分重要。江門的支柱產業包括摩托車、家電、電子、造紙、食品加工、化纖及紡織、服裝和不鏽鋼產品。不少產品更在國內享有盛名，如豪爵牌 125 系列摩托車、金羚洗衣機和維達紙品均在國內市場佔有很高的份額。



圖 4.4 大長江集團的摩托車裝配車間（左）和維達紙業（右）

資料來源：江門市人民政府、中共江門市委（2003）

另外，江門政府期望利用豐富的水資源及延綿的海岸線，建設臨港工業區，發展化工及機械等重工業。此外，市內的工業園區均擁有完備的基建，能夠支援工業群的發展和吸引投資。

發展策略

作為珠三角西部最大的城市，江門採取以下的發展策略（江門市規劃局等，2003）：

- 江門市區將會成為珠三角西部一個強大的經濟中心
- 透過與中國其他地區合作，發展高新技術產業
- 利用豐富的土地資源，大規模發展製造業
- 保護環境，發展旅遊業
- 開拓海洋經濟

江門將會採取「一區三線」的空間發展策略。江門的發展主要集中在市區（三個市轄區），以及南、中和北三線。南線沿沿海高速公路伸展；中線沿銀州湖東西岸

伸展，而北線則沿廣湛高速公路擴展。此外，江門將會開拓四個經濟區，分別是江門市中心區、銀州湖經濟區、沿岸經濟區和沿交通幹線經濟區。

在四個經濟區當中，銀州湖經濟區將會是重點發展區域。天馬港位於崖門口內的銀州湖，即崖門水道，其戰略性位置和良好的天然條件，有助珠三角西部的港口發展（Yeung et al., 2003）。銀州湖的面積為 65 平方公里，平均水深約 8 至 13 米，湖內水流穩定，且能容納萬噸船舶。銀州湖更是珠江水系中 崖門水道及虎門水道能容納萬噸船舶的兩大航道之一。天馬港被廣東、江門及新會政府定為地區港口中心，地位與南沙相若。臨港工業及物流服務將會在港口附近發展起來。

4.5 肇慶

肇慶是距離香港和澳門最遠的珠三角西部城市。由肇慶管轄的地區包括端州區、鼎湖區、高要市、四會市、廣寧縣、封開縣、德慶縣、懷集縣及肇慶高新技術產業開發區大旺園區，但只有肇慶市區（端州區及鼎湖區）、高要市、四會市及高新技術開發區，屬於珠三角範圍。然而，為了分析之便，此節所用的數據均涵蓋整個肇慶。肇慶的經濟發展主要集中在納入珠三角的部份，而農業縣和山區縣的經濟發展仍然滯後。

工業發展

肇慶正由傳統的農業經濟轉型為工業城市，食品飲料、建築材料、電子、微生物工程、化工、機械設備、紡織及服裝為均是當地的支柱產業。端州、高要及四會正發展成為出口導向的工業基地。

為了促進肇慶的工業發展，地方政府積極建設各類工業園區，並為投資者提供良好的基建支援和優惠政策。目前，肇慶一共有 70 多個工業園區，當中的廣東肇慶高新技術產業開發區規模最大，佔地 109 平方公里。該開發區共有兩個工業園，分別是三榕工業園區（9 平方公里）和大旺工業園區（100 平方公里）（圖 4.5）。大旺園區內更設有一個出口加工貿易區。



圖 4.5 大旺工業園區

資料來源：肇慶市人民政府、中共肇慶市委（2003）

發展策略

肇慶是發展較緩慢的珠三角西部城市，但為了吸引投資，肇慶正積極改善投資環境。招商、吸引外資和建設工業園是肇慶市的三大重點發展策略。肇慶期望利用其自然環境，打造成為中國的園林城市、生態城市和現代化大城市。

在未來五年，肇慶市政府將會推行十大計劃：

- 在最佳的城市規劃、建設及管理的帶動下，向東面及南面擴展城區。
- 發展東面及南面的工業區，以成為世界性的現代製造業基地。
- 積極發展丘陵地帶及山區縣，並優化當地的工業區。
- 建設集科學、科技、教育及文化於一身的工業走廊，以培育知識型經濟。透過與國內外知名大學及研究機構的合作，發展科學技術園區和大學園區。
- 增加基建投資。
- 積極推行國有企業的改革及發展。
- 開拓旅遊點及發展遊業。
- 建設「教育城」及「文化城」，以提升人力資源的質素。
- 建設「數字肇慶」。
- 加強環境保護。

毋庸置疑，以上的計劃都將增強肇慶的實力，但肇慶在科學園區及大學園區等層面上卻欠缺競爭力。肇慶的優勢主要來自以下幾個方面。肇慶不但擁有自己的港口，而且連接大珠三角各市及中國其他地區的水運河道、公路和鐵路也非常便捷。作為珠三角的一部份，肇慶擁有豐富的土地資源及廉價的勞動力，這都有助工業發展。

另外，肇慶也是珠三角發達地區發展勞工密集工業的理想地方。此外，肇慶旅遊業的發展潛力也不容忽視。

5. 珠三角西部發展趨勢及其對香港的影響

通過分析珠三角西部的優勢和劣勢，及各城市的發展策略，可發現珠三角西部的發展趨勢如下：

- 工業化為經濟發展的主要推動力
- 與國際經濟的日益整合
- 加速城市化
- 市場和政府角色的轉變

5.1 工業化為經濟發展的主要推動力

工業化向來是珠三角提升發展水平的推動力。珠三角人均國內生產總值（GDP）從 1980 年的 731 元增加至 2002 年的 34295 元，大大高於廣東和全國之平均值（表 5.1）。表 5.2 列出 2002 年增加值在 100 億元以上的十個工業。電子及通信設備的生產，表現出眾，佔整個珠三角總增加值的 23.26%。

表 5.1 1980-2002 年間珠三角西部、珠三角、廣東省及全國人均國內生產總值

年份	珠三角西部	珠三角	廣東省	中國
1980 (元)	不詳	731	473	460
1985 (元)	不詳	1729	982	855
1990 (元)	不詳	4524	2395	1638
1995 (元)	不詳	18242	7973	4754
2000 (元)	不詳	27863	12885	7078
2002 (元)	22820	34295	15030	7997
2002 (美元)	2757	4143	1816	966

資料來源：廣東省統計局（2002；2003）；國家統計局（2002）；Shen（2002）
註：2002 年 1 美元 = 8.277 元人民幣；珠三角西部包括整個地級市肇慶

同樣地，製造業在珠三角西部亦顯得日益重要。珠三角西部第二產業國內生產總值於 1980 到 2002 年間，從 22.5 億元增至 1621.6 億元，而同期第三產業之國內生產總值亦從 12.9 億元增加至 1243.7 億元（圖 5.1）。結果是第一產業在國內生產總值中所佔的比例，從 36.67% 下跌至 9.78%，而同期第二產業在國內生產總值中所佔的比例，則從 40.19% 進一步提升至 51.06%（圖 5.2）。至 2002 年，第二產業對珠三角西部國內生產總值的貢獻超過一半。

表 5.2 2002 珠三角增加值 100 億元以上的主要工業部門

工業部門	增加值 (億元)
總計	3709.9
電子通信設備製造業	863.0
電氣機械及器材製造業	377.0
電力、蒸氣熱水生產供應業	375.2
化學原料及化學製品製造業	188.0
金屬產品業	168.9
交通運輸設備製造業	160.6
塑料製品業	142.2
服裝及其他纖維品製造業	129.9
紡織業	125.5
非金屬礦物製品業	125.3
其他	1054.3

資料來源：廣東省統計局 (2003)

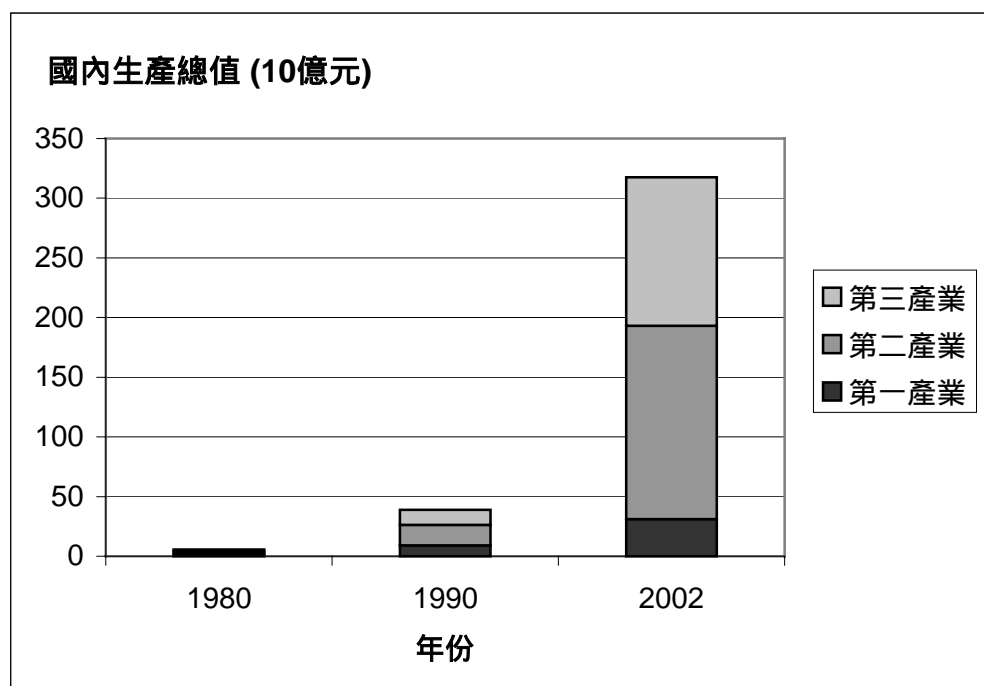


圖 5.1 1980-2002 年珠三角西部三大產業國內生產總值的增長

資料來源：廣東省統計局 (1999 ; 2003)

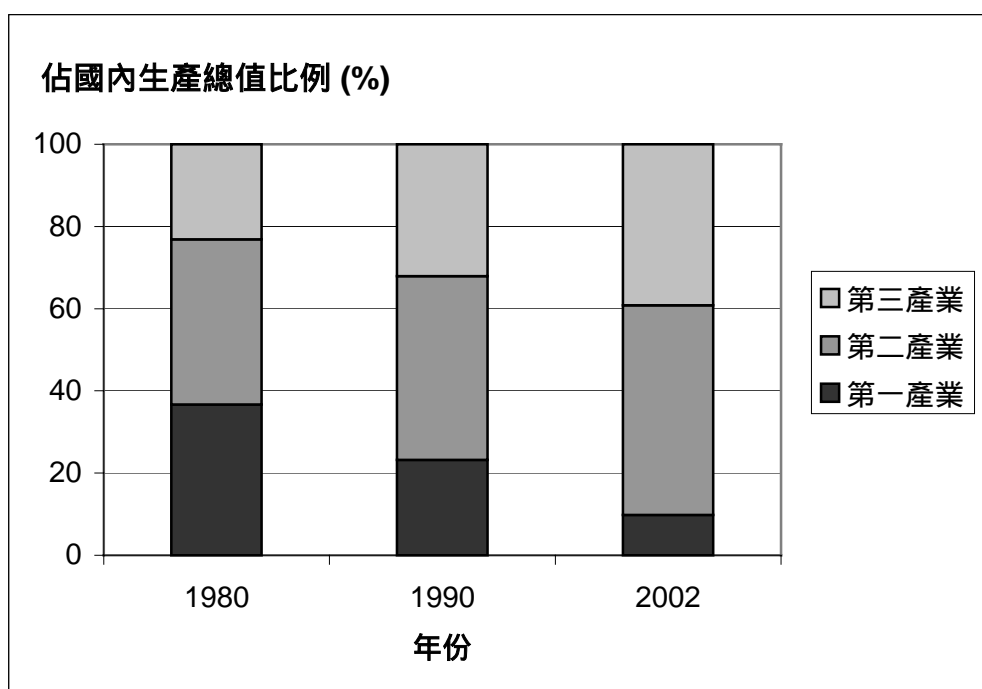


圖 5.2 1980-2002 年珠三角西部各產業佔國內生產總值比例 (%)
資料來源：廣東省統計局 (1999；2003)

從目前經濟的推動力判斷，珠三角工業化在可見的未來仍將持續。製造業是仍然是珠三角產出及增長的主要部份。它亦是地方收入及就業的重要基礎。因此，創造一個強勁的工業城市，是珠三角所有城市領導的追求（表 4.2）。表 4.2 帶出一個強而有力的訊息是，提升製造業能力是珠三角城市的主要戰略目標之一。每個城市均力爭建立其本身的支柱工業，形成有競爭力的工業系統。工業化是珠三角所有城市經濟結構重組的持續趨勢。

目前，珠三角的製造業結構並不平衡。1980 年代及 1990 年代初，珠三角製造業集中在成衣、玩具、鞋類及其他輕工業產品。從 1990 年代後期起，珠三角東部致力建立與資訊科技相關的電子及電訊生產的基礎，而珠三角西部則繼續鞏固其在家庭日用品生產方面的能力。現在珠三角東部已擁有大量的電子裝配及零部件產業，形成集群。

在可見的將來，該地區的發展趨勢是，珠三角東部專注於技術密集行業，而西部則將繼續改善其國內市場導向的輕工業。為克服生產成本上漲的挑戰和預備新一輪的發展，珠三角東部將需要把其勞動力密集的製造業遷往別處。珠三角西部的城市可從而接收部份來自東部的“工業轉移”。當然，港珠澳大橋的建設將改善香港與珠三角西部的聯繫，有利於珠三角西部發展面向海外市場的工業。

對珠三角西部城市的決策者而言，面對與東部日益加大的經濟差距，工業化是其經濟增長最重要的推動力。然而，製造業在珠三角西部的前景，卻因其缺乏在整個產品鏈中的增值環節而大受限制。雖然珠三角西部已擁有自己專有的產品和專有的市場，但卻缺少國際知名的品牌。珠三角西部缺少諸如科研設計、產品開發、市場推廣及品牌發展等高檔次的活動，以為其支柱產品增值。在可見的將來，珠三角西部競爭力的提升，將有賴更精密的生產者和更專業的服務，而這些均超越其本身的能力。在競爭日益激烈的國內或國際的營商環境中，製造業盈利的多寡，已不再單靠貨品價格或是大規模生產，而是取決於生產者服務業的質素。如果珠三角西部走向高增值之路，這將為在珠三角西部製造業和香港的生產者服務業兩者之間建立伙伴合作關係，提供了一個機會。

5.2 與國際經濟的日益整合

珠三角東部和西部其中一個很重要的分別，在於其國際聯繫。正如較早前指出，到珠三角西部的從香港以致世界各地來的外資數目較少，這令西部在目前珠三角地區由買家帶動的工業化中，處於較不利的位置。此外，珠三角西部亦如全國其他地方一樣，在經濟開放二十年後的今天，對世界營商環境仍較陌生，當中又以其國際營商經驗和網絡、專業及管理技術水平仍有待進一步提升。要加強本地製造能力和經濟競爭力，珠三角部城市必須通過與名牌公司及擁有先進技術的公司建立合資／合作企業或形成伙伴模式，有計劃地將其支柱工業同全球生產網絡結合起來。

珠三角西部與全球生產系統的日益整合，勢必為香港的中、小型企業帶來挑戰。因為當珠三角西部致力與全球生產體系作出整合時，其對香港的依賴程度自然相對減少。這主要是由於香港跟其他投資珠三角的外商，如日本、美國等，在投資的目的、形式和規模上有所不同。美國與日本的公司，一般從長遠考慮期望進入中國市場，建立大型長線投資項目及大規模生產，而香港的公司，則旨在短線的生產加工和配件裝配中獲利。從當地的角度來看，香港公司能為當地提供資金和製造就業機會，但在技術轉移和提升競爭力方面，則貢獻較少。

不過，無論如何，以香港公司的國際聯繫，通過提供先進的商業服務和市場推廣服務，必能在珠三角西部與全球經濟整合的過程中，扮演重要的角色。

5.3 加速城市化

製造業的發展，改變了珠三角西部的經濟結構，引起快速的城市化。珠三角西部的城市化，隨著工業的發展而產生了“骨牌效應”。根據珠三角城市群規劃，兩個特大都會群將於珠三角兩翼分別形成。所謂特大都會群，是由一群大小不同的城、鎮，沿鐵路聚集形成，並由交通網絡相互聯繫。每個城、鎮均將各有所長。這兩個特大都會群將會是生產、消費者及購買力的集中點，並形成新的經濟發展模式。至二零零零年城市化程度已達 49.2%（廣東省發展計劃委員會，2003：112）。城市化水平將在未來二十年繼續上升。

在急速城市化的背景下，一個明顯的趨勢是各大小城市將互相融合、合併。不過，目前珠三角快速的城市化主要是在人口結構和土地利用上。在城市系統中，各城鎮之間勞動力、貨物、資訊和資金，卻仍未能完全流動自如，故此尚未形成有強大生產力和高效的大都會。

由於快速的城市化，珠三角西部很多的縣已取得縣級市和地級市的資格。城市數目增加，是工業化的結果和快速城市化的指標。但同時間，亦令區內增加了許多內部的政治界線，限制了區內資源的流動。各地政府經常利用這類行政界線保護自己當地的市場，造成低效益的資源運用和重覆的基礎建設（如貨櫃碼頭、機場、會議中心和大學城等）。這些重覆的基建和服務，無法利用規模經濟的優點。

有見於過度競爭和資源浪費問題的存在，中央政府和省政府正重新組織珠三角的城市系統，當中包括珠三角西部的城市群。這次重組，特點是將縣級市歸納入幾個戰略性城市之中，目的是減少現存的障礙，改善資源流動、有效運用資源、有效管理土地供應和社會服務、為這些戰略性城市提供更多空間，以發揮其作為地區中心的功能。總的來說，整合各地的基建和資源，能正面提升珠三角在內地和國際市場的競爭力和製造業地位

對於服務業來說，城市人口比例增加，意味著消費服務對珠三角西部的經濟將越發重要。由於農村和城市之間存在著收入和消費能力的差異，城市化水平上升意味著購買能力增加，對本地和進口貨品形成一個相對較大、對高級零售服務及物流配送服務需求殷切的消費市場。

與此同時，公眾對城市生活環境的關注特別在改善居住環境方面亦有所提升，這些關注具體表現在該區高質素房屋市場的快速發展中。目前為止，當地與消費和房地產有關的服務，水平上仍低於香港。故此，在過去幾十年一直充當華南轉口港和分發中心的香港，在珠三角西部城市化的過程中，相信可以擔當甚至較以前更為重要的角色。目前這一切尚未發生。香港商界的挑戰，是如何將公司的營商策略

或更重要的是 公司的能力與市場機遇配合，以滿足珠三角西部對高質素消費品和優質房屋的日益增加的需求。

5.4 市場和政府角色的轉變

經過二十多年的經濟改革，市場力量在珠三角西部扮演日益重要的角色。很多城市現在都強調私營企業和外資在經濟發展中的角色。中國加入世貿、與香港澳門簽訂更緊密經貿關係，進一步向外資尤其是港資開放其本地市場，這大大有助於擁有豐富市場知識和經驗的香港公司進入大陸市場。在市場經濟的原則下，資金、土地和勞動力資源將得到最有效的利用，參與者亦能各按其貢獻而獲得相應的回報。要在這樣一個市場經濟環境下獲得最大的利益，香港公司必需努力提升其競爭力，始能贏得內地市場。

不過無論如何，作為地方上以發展為導向的政府，珠三角西部的各個城市的政府，在主導經濟發展方面，仍扮演著很重要的角色，如設計本地發展策略、吸引外資、大規模投資基建，如興建公路、鐵路和碼頭等。不同於香港，公共資源能由市政府彈性及隨時使用，以達致其發展目標，因此有時會導致資源的浪費。此外，各個城市在工業、人才及外資等各方面，亦存在激烈的競爭。

例如，珠三角所有城市均將製造業視為經濟發展的發動機，其中很多都有宏偉計劃發展高新科技工業，並已建立了不少工業園以吸引外資。又例如，所有城市均計劃大量投資公路建設，但這種自顧自的做法經常造成工業和基建的重覆和不協調發展。這類問題早就為各市的政府所關注（中央政策組，2003），但現實是每個市政府在本地發展上都擁有很大的規劃權限和財力，以致這類問題極難避免。

上述的情況令香港特區政府在與珠三角的各個城市合作發展經濟、基建和保護環境方面遇到相當大的困難。大珠三角實在需要一個更有效的協調機制，去平衡各方面的利益和需要。

6. 香港之對策

6.1 跨境發展的概念架構

前一章已概述了珠三角西部的發展優勢、制約因素、趨勢和機遇。本章將對商界、半官方組織、以致香港政府等相關利益集團提出一些行動建議，以促進香港和珠三角西部達致更緊密的經濟合作。

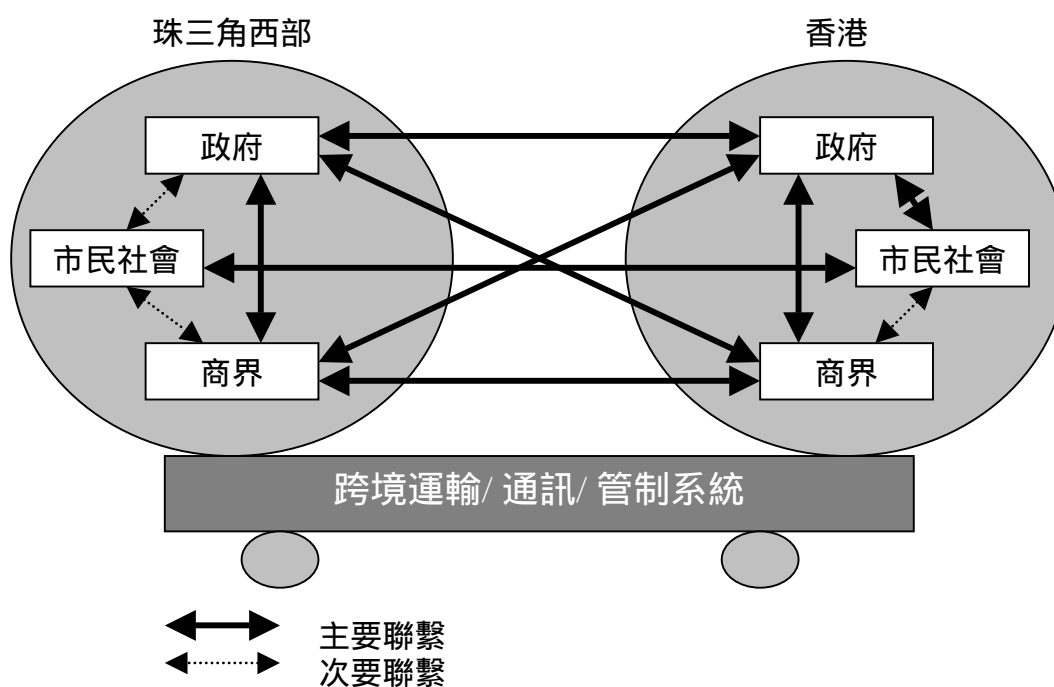


圖 6.1 跨境發展的概念架構

圖 6.1 是分析跨境發展問題的概念架構圖。香港和珠三角西部是跨境發展中的兩個主體，而從其管治角度來看，每個主體均由政府、商界和市民社會（包括半官方組織）三個部份組成。以香港為例，每個主體中，政府、商界和市民社會之間，有著複雜的關係和互動、共識或衝突。跨境發展有賴香港和珠三角西部政府、商界和市民社會之間的關係和互動、合作或競爭。

圖 6.1 同時表達了珠三角西部和香港不同的政治 / 社會 / 經濟系統。在珠三角西部，政府和商界之間關係緊密，政府在經濟發展中扮演著主導的角色，而市民社會的角色則較為次要。而在香港，政府和商界、政府和市民社會之間均存在緊密的互動，香港政府一方面在商界扮演輔助和支持的角色，另一方面市民社會又對政府的政策有很強的影響力。市民社會與商界的互動，則相對較弱。對於跨境發展而言，香港和珠三角西部之間政府與政府、政府與商界、市民社會與市民社會的關係，最為重要。

除了這些重要的軟聯繫外，跨境發展亦需要硬件上的支撐，諸如交通運輸／通訊系統等，使貨物、車輛、人、資訊和資金得以流動。

6.2 跨境發展問題

基於實地考察和對香港及珠三角西部跨境發展的認識，發現以下問題，需要兩地政府、商界和不同組織去解決：

- 對雙方政府的運作、條例和規劃欠缺認識
- 兩地政府官員的交流不足
- 政府官員和商人交流不足
- 政府政策、規劃和訊息缺乏正式／非正式的發佈渠道
- 對商界運作和有關條例欠缺認識
- 政府干預和調節的程度不同
- 不同的營商環境
- 缺乏能有效利用兩地優勢的跨境公司²
- 對珠三角西部商人來港的旅行管制嚴格
- 過境檢查站擠塞及延誤
- 缺乏讓人民幣流通兩地的正式渠道
- 兩地整合的負面影響，諸如罪案和貪污等
- 缺乏跨境關係的長遠規劃和策略
- 缺乏跨境發展的宏觀架構
- 政府對跨境發展的協調和努力不足

以上種種問題，實可歸納為四項主要工作，以充份利用兩地經濟互動的好處。

- 改善跨境交通運輸系統和邊檢設施
- 加強政府合作
- 減少對投資者和服務提供者的貿易壁壘
- 在珠三角西部建立高透明度的營商環境

² 這裏跨境公司是指同時在中國內地（作為內地公司而非外資公司）和香港註冊的公司。它在兩地都有全面的商業運作，而不僅僅是在內地擁有工廠。

6.3 跨境發展近期的進展

跨境發展的最終目的，是促進香港和珠三角西部的經濟發展，提升香港和珠三角西部整體的區域競爭力，令香港的商界在珠三角的貿易、投資和營商服務更加便利，幫助珠三角西部吸引更多外資，增加其國際貿易及出口。減少貿易壁壘和在珠三角西部建立高透明度的營商環境，是縮小香港和珠三角西部經濟體系的距離的兩項必須完成的基本工作。政府與政府間的合作是必須的，而進一步改善跨境交通運輸系統和邊檢設施，則有助促進香港和珠三角西部的經濟整合。

在本項目進行期間的 2003 年下旬至 2004 年初，香港與中國內地的跨境關係已大大改進，香港和珠三角西部的關係同樣有所增進。主要的發展有如下幾點。

首先，建設港珠澳大橋的預備工作已經展開。我們在訪問珠三角，與來自珠三角西部各城市的政府官員和規劃師會晤時，亦發現大家的意向與香港特區政府的意向一致。大家均堅信，港珠澳大橋能有效促進香港和珠三角西部的跨境貿易和經濟合作。故此，大橋將有利於珠三角西部的經濟發展。

第二，香港與內地更緊密經貿關係安排的協議已於 2003 年 6 月 29 日正式簽署。由 2004 年 1 月起，香港商界在出口原產香港貨物往內地市場時，將於 273 個稅目的產品上，享有零關稅的優惠。而由於服務貿易壁壘下調，香港公司將可在內地提供 18 類的服務。更緊密經貿關係安排協議為香港和珠三角西部建立更緊密經貿關係，提供一個完整的架構。珠三角一些城市，如江門，一直主動尋求簽訂更緊密經貿關係協議之後的新發展機會。事實上，江門市已完成更緊密經貿關係帶來的機遇及挑戰的一項研究。

第三，珠三角、北京及上海的獨立旅客，已允許申請“個人遊”旅行簽證前來香港。作為更緊密經貿關係的一部份，這一措施有效地促進香港和珠三角城市的緊密互動。珠三角城市的市民現在可以更容易來香港洽談業務，亦可更容易使用香港的商業及專業服務。

第四，2004 年初起，香港銀行可以經營人民幣部份業務，部份解決人民幣在香港流通的問題。

有了以上的各項措施，一些向來阻礙香港和珠三角西部地區整合的問題，或多或少可以得到解決。有些問題，諸如興建港珠澳大橋等，則需要一段時間才能具體地得到解決。由此可見，很多跨境發展的問題，實需超前的規劃和戰略才能處理。有些問題甚至需要多年的準備、討論及實施方可以解決。

不過無論如何，以上的進展，特別是更緊密經貿關係安排的簽訂，對於香港及珠三角西部進一步的地區整合，有著很大的推動作用。有了中央政府的強大支持，更緊密經貿關係安排的實施及珠三角西部各城市願意與香港政府合作的意願，對香港與珠三角西部建立伙伴關係，鞏固和進一步拓展經濟聯繫和機會，實在是一個黃金時間。畢竟，珠三角西部是其中一個最接近香港、而同時擁有大量土地和勞動力資源和經濟基礎的地區。通過分析互利兩地的發展和營商機會、以及跨境合作的壁壘和限制，希望能令香港和珠三角西部在這個全新並不斷拓展的發展層面上有所得著。

6.4 對香港各界之建議

上述分析所得出的問題，需要不同的團體採取行動，以促進香港和珠三角西部的經濟合作和地區整合，如表 6.1 所示。以下將列出香港特區政府、商界和半官方組織需要採取的行動。

香港特區政府

香港特區政府是香港社會和商業活動的管理者，亦是跨境關係中、香港參與部份的推動者和協調者。因此，它需要提升與珠三角城市、廣東省和中央政府在官方層面上的交流和協調。

政府亦應擴充和投放較多資源在與香港 - 珠三角關係相關的部門上。同時應為粵港合作聯席會議建立永久的秘書處，作為雙方政府緊密交流和合作的平台。

秘書處應協助珠三角城市為投資者——特別是來自香港的投資者——建立更高透明度的政策、條例和規劃程式。在「更緊密經貿關係安排」的協議下，香港特區政府應尋求減少貿易壁壘、並協助香港商界進入珠三角城市經商。這裏所指的貿易壁壘，指珠三角西部下述幾種情況。第一，對作為非內地企業在香港投資者和服務業設立的准入限制。兩地「更緊密經貿關係安排」會解決部分問題。第二，商業行為未符合國際慣例。第三，政府經常幹預經濟和市場。香港特區政府需要同香港投資者和公司保持聯絡，找出他們面臨的貿易障礙。它也有需要同珠三角各方合作，共同解決問題。

香港特區政府對跨境關係需要有一個明確的長遠方向。長遠規劃應包括跨境基礎設施、供水、環境保護、人口遷移與增長、旅遊、對在內地的香港居民提供醫療服務和社會福利。

要促進資訊、人和物流的跨境流通和流動，香港特區政府應採取主動，建立新的跨境設施和技術，以將過境的延誤減至最低，當中包括以最新科技進行車輛和旅客的

自動過關安排。特區政府應對跨境基建作出必要的投資。

此外，特區政府亦應與商界緊密合作，了解他們對跨境活動的看法和需要，並即時作出行動。

表 6.1 在香港和珠三角西部的關係上，不同利益集團應採取的行動

<i>問題</i>	<i>中央 政府</i>	<i>廣東和 珠三角 城市的政府</i>	<i>香港 特區 政府</i>	<i>商界</i>	<i>半官方 組織</i>
對雙方政府的運作、條例和規 劃缺乏認識		√	√		√
雙方政府官員交流不足	√	√	√		
政府官員與商人交流不足		√	√	√	
政府政策、規劃及資訊缺乏正 式 / 非正式發佈渠道	√	√	√		√
對營商運作和相關條例缺乏認 識		√	√	√	√
政府干預和調節的程度不同	√	√	√		
營商環境不同				√	√
缺乏能有效利用兩地優勢的跨 境公司				√	
對從珠三角西部商人來港旅行 管制嚴密	√	√	√		
過境檢查站擠塞及延誤	√	√	√		
缺乏讓人民幣流通兩地的正式 渠道	√		√		
兩地整合的負面影響		√	√		√
缺乏跨境關係長遠規劃和策略		√	√	√	√

香港商界

商界是未來香港和珠三角西部發展經濟關係的主要參與者。故商界應在專業服務、商業服務、物流、金融、銀行業、國際商貿、市場推銷、獲取先進科技和管理方式等方面，繼續鞏固其競爭力。

香港商界在提升珠三角西部的營商管理、運作及服務至國際水平上，應擔當領導的角色。利用其豐富的經驗和全球聯繫，商界應作為中介，將珠三角西部與國際市場聯繫起來。

珠三角西部的出口加工設施應不斷升級，生產增加值越來越高的產品，以賺取更多的資本、土地和勞動力方面的回報。故此，商界應同時在珠三角西部和國際市場，主動尋找商機。

在這個競爭和轉變激烈、不確定性高的時期，把許多香港公司與珠三角西部的公司和國際企業聯繫起來，將是一個有用的戰略。建立和拓展同時在香港和珠三角西部運作的跨境公司和商業伙伴，將令經濟整合更加順暢、減少重覆和過度競爭。

香港的半官方組織

半官方組織，諸如大學、研究所、政治團體等，均可在香港和珠三角西部的社會和文化交流上，扮演重要的角色。這些團體中，有些對兩地的經濟和社會具備豐富的認識，為香港和珠三角西部分享、討論、和形成長遠發展和合作的戰略與構想等，提供了最好、最合適的平台。這類交流對兩地政府制訂官方發展戰略和計劃，很有幫助。

半官方組織亦可在政府和商界尋求富有成果的合作方面，提供寶貴的看法和建議。半官方組織應主動參與以上活動。

這類機構亦應透過研討會、講座、論壇和研究項目，與珠三角西部的同類組織尋求緊密聯絡。藉著政府和私人贊助，定期在香港和珠三角西部舉辦講座和論壇。

半官方組織亦應經常與政府和商界交流，以了解最新的政策和商業發展趨勢，以便有效地扮演自己的角色。

6.5 對跨境發展之建議

前數小節概括地 畫出各個參與者在把握珠三角西部機遇上應採取的行動方向，本小節將就四個主線，作出建議，作為香港特區政府、商界和半官方組織可能採用的具體項目。

港珠澳大橋：鐵路方案

港珠澳大橋在改善香港和珠三角西部的交通聯繫上是必須的，能顯著減少兩地的交通時間，同時亦將香港同全國沿海高速公路相連，令香港可進一步深入中國西部地區，如廣東西部和廣西等。

大橋應否提供鐵路尤其是客運服務，至今仍未有定案。本項目研究小組建議，大橋應提供鐵路服務，雖然這將令大橋的建築成本加倍，但卻能獲得長遠的利益。這裡並不打算進行詳細的可行性研究，但深圳和香港跨境人流的趨勢，實在表明將來香港和珠三角西部之間客流對鐵路服務的需要。

首先，2002 年香港和深圳之間（陸路過境）的全年旅客量達 11763 萬人次（CSD，2003b），過境設施持續受壓。假如沒有九廣東鐵到達羅湖，實難想像這麼多的旅客可以依靠汽車過境。最近第二個鐵路總站正在落馬洲興建，以應付日益增加的旅客量，特別是大陸居民。

其次，貨車流量和旅客量同步增長。2002 年經落馬洲、文錦渡和沙頭角三個管制站過境的車輛交通流量達 1240 萬架次（CSD，2003b）。期望香港和珠三角西部之間的旅客量不大、而貨車流量激增，實在是不切實際的。商貿和貨物運輸增加，其實本身就意味著前往珠三角西部經商和渡假的旅客亦將增加。

第三，如果珠三角發展的戰略成功，我們將期望旅客量和貨車量在大橋落成後的 5 至 15 年內，將會激增。由 1985 年至 2002 年間，過境車輛數目由 1985 年的 166 萬增至 1995 年的 847 萬，再增至 2002 年的 1240 萬架次。香港和深圳的過境旅客量，亦由 1985 年的 2069 萬增至 1995 年的 4985 萬，再增加至 2002 年的 11763 萬人次。由此可見，旅客量 10 年間就增長了 3000 至 5000 萬人次。大橋的建造是長遠的項目，實應將鐵路方案加進整個項目中。

第四，正如本報告所指出的，珠三角西部的發展潛力將較東部更大。故此珠三角西部的旅客量和貨物流的增長可能，會來得較珠三角東部更快更猛。因此，具有鐵路服務的大橋，對香港的長遠利益而言，將會是很好的投資。

推廣珠三角西部的出口

本報告已指出，珠三角西部擁有強大的製造業基礎，特別是家電、摩托車、燈飾、五金製品、傢俱和瓷器等。香港商界在設計和開發新產品、推銷和推廣珠三角西部產品至海外市場上，可擔當重要的角色。

目前，對珠三角西部大部份產品而言，本地市場和國際市場顯得同樣重要。不過，在國際市場方面，卻有很大的潛力拓展生產規模和增加出口。來自香港的金融和物流配送服務，亦可有助促進這種發展。香港作為珠三角西部和世界之間的橋樑角色，應予以提升。

再者，香港和珠三角西部的政府和商界，可聯合舉辦製造業及商貿展覽和海外推廣團。香港應成為資訊和商貿中心，讓海外買家定期來港採購。

一個近期的例子，可見香港商界在推廣珠三角西部吸引外資上，扮演著重要的角色。這個例子是由兩間香港公司——大昌貿易行有限公司和慎昌有限公司在江門市新會區建立的大昌慎昌工業園及物流中心（大昌貿易行有限公司、慎昌有限公司，2003）。這是珠三角西部一個重要的新工業園，特別為食品加工、製造和物流配送服務而設，當中包括一個最新型的、為第三者而設的物流樞紐。佔地 53.3 萬平方米的工業園，會分階段於 6 年內完成發展。除了本身的投資外，大昌貿易行和慎昌亦會吸引外商聯合投資工業園。第一階段發展中，共達成了兩個合資項目，包括大昌行和新加坡花莎尼集團乳品廠合資經營無糖煉乳生產，以及大昌行和金寶運公司合資經營食用油生產、儲存和批發。兩個項目將於 2004 年建成。

香港-江門合作

本研究小組建議香港和三角西部政府的合作模式可伸延至個別城市。目前，香港特區政府與中央政府及廣東省政府有著緊密的互動（圖 6.2），但與珠三角的個別城市，則幾乎完全沒有正式的聯繫。小組認為香港如能與珠三角西部個別城市的政府建立密切的合作關係，將更為有效（圖 6.3）。市與市之間的合作將為香港投資者帶來更多的營商機會，亦令跨境發展的種種問題如貿易和投資等，更易解決。

要展開這種政府層面上的合作模式，小組建議香港和江門可以作為第一對建立這種合作的城市。珠三角西部的五個城市中，江門市擁有最多的土地資源，同時在港珠澳大橋建成後，亦較接近香港。江門市轄下有三個市轄區和四個縣級市，土地面積 9541 平方公里，佔珠三角總面積 25%，佔珠三角西部總面積 50%，亦是香港的 10 倍。佛山是珠三角西部另一個重要的城市，但距離香港較遠，由於地方上毗鄰廣州，佛山與廣州有較緊密的經濟聯繫。肇慶市比佛山更遠離香港。相反，珠海和中山則離香港較近，這兩個市的發展水平較高，但面積較小，珠海只有 1688 平方公里，而中山亦只有 1800 平方公里。目前珠海和中山仍有充足的土地供應城市和經濟發展。但長遠而言，以其豐富的土地和水資源，江門將為經濟合作提供最大的潛力。

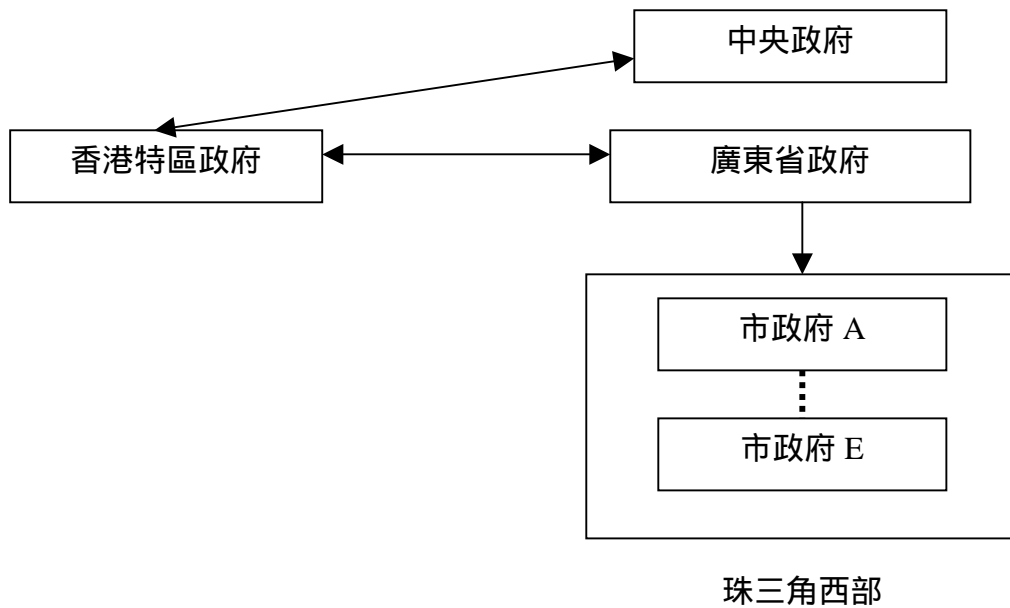


圖 6.2 目前香港和珠三角西部在政府層面上的合作模式

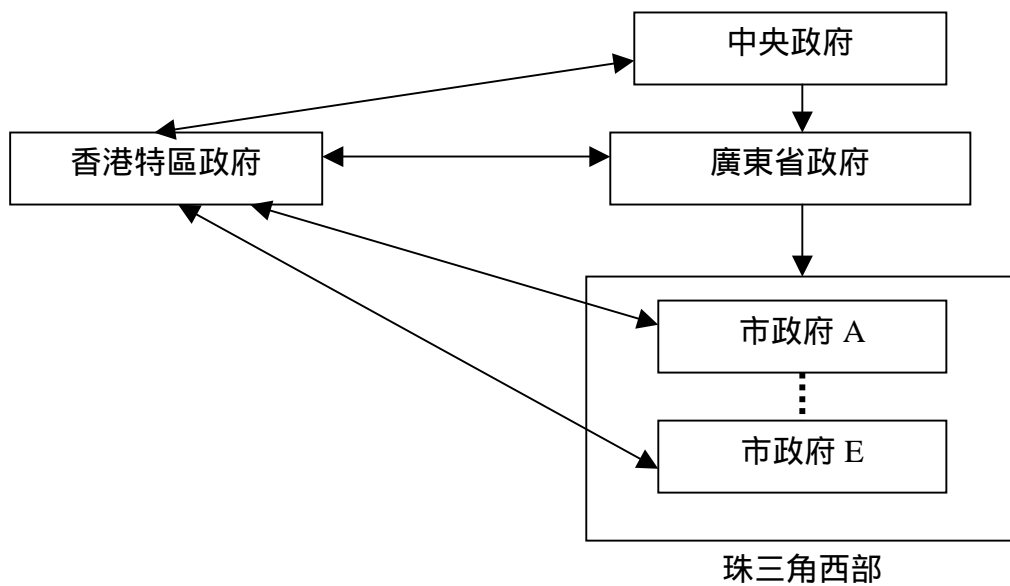


圖 6.3 建議香港和珠三角西部在政府層面上的合作模式

目前，江門在珠三角西部的發展屬於中等水平。城市及其領導層均渴望利用更緊密經貿關係的機會與香港建立更緊密的經濟聯繫。江門市更為自己城市的競爭力、和簽訂更緊密經貿關係安排後帶來的機遇和挑戰進行研究。部份香港投資者早已在江門建立了業務。至 2002 年底，一共有 1638 間由香港和澳門投資者建立的公司，佔所有外來投資的 80%。香港和澳門是 77% 外資的來源。73% 的外資投資於製造業（江門市 CEPA 研究課題組，2003：16）。1998 至 2002 年間，江門吸收外資共 36.27 億美

元。當中 35.51 億美元為外商直接投資。單在 2000 年，吸收外資 7.41 億美元，而外商直接投資則為 7.35 億美元（梁清兆，2003：16）。

本研究小組建議香港特區政府與江門政府應共同尋求由更緊密經貿關係安排帶來的發展機會，並就到江門投資及經商的香港投資者和公司的優惠政策達成具體協議。發展初期，兩地政府可簽署備忘錄，透過與商界對話，可達至更詳細的協議和安排。江門市官方有計劃於 2004 年 3 月來港舉辦會議，提升香港與江門的合作。

出口教育至珠三角西部

在全球一體化，國內和國際市場競爭日趨激烈的年代，人力資源的素質和創新研發的能力是達至長遠成功和繁榮的關鍵。與北京、上海和西方國家比較起來，珠三角西部和廣東省除廣州少數著名大學外總的來說在高等教育和科研能力上較弱。相反，作為亞洲的世界城市、在過去數十年大量投資高等教育，香港有很多間頗具規模的大學，在多個學科上提供高素質的教育和科研。因此，教育將是香港與珠三角合作的理想範疇。出口教育服務給珠三角西部人民，對香港及珠三角西部而言，肯定是雙贏的戰略。教育合作可以下列方式進行：

- 香港特區的大學接納珠三角西部學生修讀本科及研究生課程
- 香港特區的大學在珠三角西部開辦教育課程
- 香港特區的大學和珠三角西部的大學聯合開辦教育課程
- 香港特區的大學在珠三角西部設立分校開辦教育課程

要利用香港特區大學的教育資源，須解決種種制度、財政、教職員等問題。非本地學生的入學名額必須增加，而非本地學生的學費則須予以調整，以反映香港特區的教育成本。同時，應鼓勵大學尋求各種方法在香港和珠三角西部提供教育，以降低教育成本。成功的教育合作，長遠為香港和珠三角西部保證了高素質人力資源的供應和經濟的繁榮。

鳴謝

感謝蘇文珊小姐對此項研究的協助和參與。亦感謝鍾英教授協助安排實地考察，以及珠三角各個城市的政府官員和規劃人員，與我們分享他們對他們所屬城市的發展戰略、和香港 – 珠三角關係的看法。

中文參考書目

- 大昌貿易行有限公司、慎昌有限公司。2003。「大昌慎昌工業園及物流中心項目簡介」。
- 中央政策組。2003。「珠三角城市群與香港互動和協調發展研究：珠三角城市群與港澳協調發展座談會會議紀要」。
- 江門市 CEPA 研究課題組。2003。「搶抓發展機遇，再掀江門僑鄉發展潮 江門市應對 CEPA 機遇與挑戰研究總報告」。
- 江門市人民政府、中共江門市委編。2003。《江門》。
- 江門市規劃局、廣東省城鄉規劃設計研究院、江門市規劃勘察設計研究院。2003。《江門市域城鎮體系規劃》。
- 江門市統計局編。2003。《江門統計年鑒 2003》。北京：中國統計出版社。
- 珠海市統計局編。2003。《珠海統計年鑒 2003》。北京：中國統計出版社。
- 梁清兆編。2003。《江門城市綜合競爭力研究》。廣州：廣東經濟出版社。
- 肇慶市人民政府、中共肇慶市委編。2003。《新肇慶新商機》。
- 肇慶市統計局編。2002。《肇慶統計年鑒 2002》。北京：中國統計出版社。
- 肇慶市統計局編。2003。《肇慶統計年鑒 2003》。北京：中國統計出版社。
- 廣東省統計局編。1999。《廣東五十年》。北京：中國統計出版社。
- 廣東省統計局編。2002。《廣東統計年鑒 2002》。北京：中國統計出版社。
- 廣東省統計局編。2003。《廣東統計年鑒 2003》。北京：中國統計出版社。
- 廣東省發展計劃委員會。2003。《珠江三角洲率先基本實現現代化規劃匯編》。

英文參考書目

- Chu D K Y, Shen J and Wong K Y, 2002, Shenzhen-Hong Kong as one: modes and prospectus of regional governance in the Pearl River Delta, in: Wong K Y and Shen J (eds), *Resource Management, Urbanization and Governance in Hong Kong and the Zhujiang Delta*. pp. 231-248. Chinese University Press, Hong Kong.
- CSD, 2001, *Annual Review of Hong Kong External Trade 2000*. The Government of HKSAR.
- CSD, 2002, *Hong Kong External Trade*, March Issue, p. 209. The Government of HKSAR.
- CSD, 2003a, *External Trade Aggregate Figures*, http://www.info.gov.hk/censtatd/eng/hkstat/fas/ex-trade/trade1/aggregate/trade1_std1_index.html. Accessed on 23 June 2003. The Government of HKSAR.
- CSD, 2003b *Hong Kong Monthly Digest of Statistics*, March. The Government of HKSAR.

- Enright M, Chang K, Scott E and Zhu We (2003). *Hong Kong and the Pearl River Delta: the Economic Interaction*. The 2022 Foundation, Hong Kong
- Enright M and Scott E, 2003, *The Greater Pearl River Delta*, Invest Hong Kong.
- Gereffi G, 1994, Capitalism, development and global commodity chains, in: Sklair L(ed.) *Capitalism & Development*, pp. 211-231. Routledge, London & New York.
- Grundy-Warr C, Peachey K and Perry M, 1999, Fragmented integration in the Singapore-Indonesian border zone: Southeast Asia's 'growth triangle' against the global economy. *International Journal of Urban and Regional Research* 23(2), 304-328.
- Hong Kong Port and Maritime Board, 2002, *Summary Statistics on Port Traffic in Hong Kong*, Hong Kong.
- Hong Kong Tourism Board, 2003, Ferry services, <http://www.discoverhongkong.com/eng/gateway/ferry/index.jhtml>, accessed on 10 Dec 2003.
- Hu Y and Chan R, 2002, Globalization, governance and development of the Pearl River Delta region. *The China Review* 2(1), 61-84.
- KCRC, 2003, Intercity passenger services, <http://www.kcrc.com/eng/services/services/sipssts2.asp>, accessed on 10 Dec 2003.
- SCMP, 2002, 28 June.
- Seto K C, Woodcock C E, Song C, Huang X, Lu J and Kaufmann R K, 2002, Monitoring land-use change in the Pearl River Delta using landsat TM, *International Journal of Remote Sensing* 23(3), 1985-2004.
- Shen J, 2002, Urban and regional development in post-reform China: the case of Zhujiang delta, *Progress in Planning* 57(2), 91-140.
- Shen J, 2003, Cross-border connection between Hong Kong and mainland China under "two systems" before and beyond 1997, *Geografiska Annaler Series B, Human Geography* 85B(1), 1-17.
- Shen J and Yeung Y M, 2003, Development and transformation of the free port of Hong Kong, *Proceedings of A Winter International Seminar of the KAIC in 2003 "The Vision of Northeast Asian Free Trade Harbour Zone for 21st Century"*, pp. 1-21. Korean Academy of International Commerce.
- Weng Q, 2002, Land use change analysis in the Zhujiang Delta of China using satellite remote sensing, GIS and stochastic modeling, *Journal of Environmental Management*, 64, 273-284.
- Yeung Y M, 2003, Integration of the Pearl River Delta, *International Development and Planning Review* 25(3), iii-viii.

- Yeung Y M and Chu K Y, 1998, *Guangdong: Survey of a Province Undergoing Rapid Change*. The Chinese University Press, Hong Kong.
- Yeung Y M, Shen J and Zhang L, 2003, Economic Growth and Port Development Potential in Western Pearl River Delta, *Occasional Paper No. 8*, Shanghai-Hong Kong Development Institute, Hong Kong/Shanghai

附錄一 個案研究

個案一 北滘：美的家電生產基地

從最初 5000 元人民幣的投資開始，何享建於 1968 年在北滘開始生產瓶蓋，隨後成功將「美的」發展成中國優秀的家電生產商。在 2002 年，美的的銷售收入達 150 億元人民幣，而美的成功的奇蹟可追溯到 20 世紀 80 年代。毋庸置疑，20 世紀 80 年代不只是中國經濟及社會發展的重要時期，也是美的發展的突破階段，因為美的就是在這個時期開始電風扇的生產。而這個成功嘗試正正標誌著美的這個家電巨人在國內及海外市場迅速冒升（圖 A1.1）。

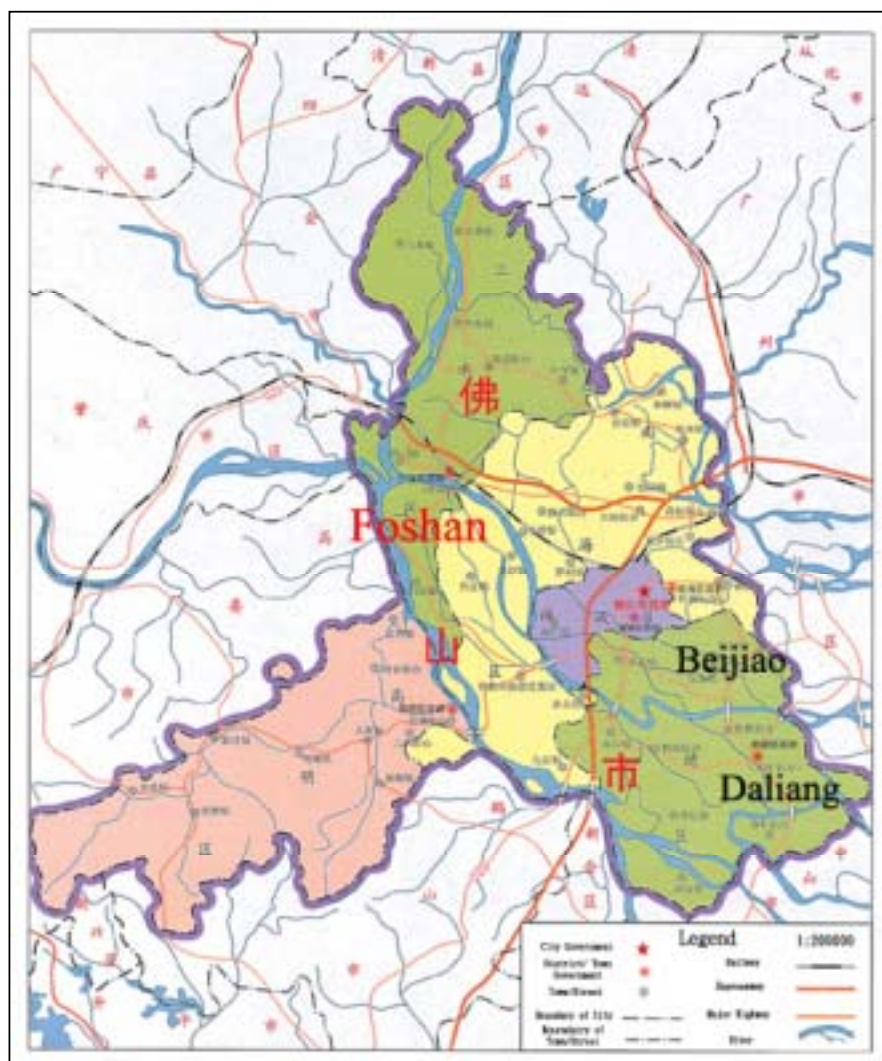


圖 A1.1 美的家電於佛山順德的生產基地位置

資料來源：佛山市人民政府，<http://www.foshan.gov.cn>

在往後的二十年裏，美的積極從事一系列的家電生產，由電風扇、空調、微波爐、洗碗機、電飯煲、飲水機、煤氣灶、吸油煙機、電暖器、吸塵機到電子遙控器。目前，美的三個位於北滘、大良和安徽蕪湖的生產基地正在運作當中，共僱用 2 萬個員工。

在眾多產品中，美的空調尤其出名。國務院發展研究中心和中國信息產業部最新發表有關空調的調查發現，美的空調在國內排行第二，佔整個市場的 13%，只比首名生產商稍低 1%。在 2002 年，美的商用空調的銷售收入達 6 億元人民幣，是 2001 年的兩倍。

「採用最新科技，為顧客提供高質素的產品」，一直是美的的使命。事實上，美的十分重視品質和創新。美的內部詳盡仔細的品質控制令美的產品享有高質素的美譽。美的所有的產品皆獲得 ISO9001 國際品質證書，而美的的微波爐和吸油煙機於 2002 年雙雙被確認為國家免檢產品。另一方面，美的非常著重研發，研發投入佔銷售收入的 3%。美的還擁有一支超過 99 名員工的研發隊伍，一個國家級的科技發展中心，以及最新的研發設備，如三維製模科技和衡 實驗室。這些投入都有助美的開發、設計及生產新產品。此外，東芝、三洋、樂聲、意大利 Merloni 和德州儀器均是美的的合作夥伴，能有助美的掌握最新技術。毋庸置疑，品質及創新都是美的的成功要素。

雖然原廠設備加工一直以來都是美的的主要手段，尤其在美的發展初期更是如此，但美的目前正積極向高增值生產邁進。美的期望在 2005 年前，能夠提升銷售額至 300 億元人民幣，而出口則提升至 5 億美元。美的的最終目標是向海外推廣美的，使美的成為世界知名品牌。

資料來源

廣東美的集團股份有限公司。網址：<http://www.midea.com.cn>。瀏覽日期：2003 年 10 月 3 日。

Top 10 Chinese air conditioner manufacturers available. (2003, August 13). *SinoCast China Business Daily News*. [On-line] Available: http://gateway.proquest.com/openurl?ctx_ver=z39.88-2003&res_id=xri:pqd&rft_val_fmt=ori:fmt:kev:mtx:journal&genre=article&rft_id=xri:pqd:did=000000383887571&svc_dat=xri:pqil:fmt=text&req_dat=xri:pqil:pq_clntid=24689 [2003, October 3].

Midea to expand production capacities of business air conditioners. (2003, January 20).

SinoCast China Business Daily News. [On-line]. Available: http://gateway.proquest.com/openurl?ctx_ver=z39.88-2003&res_id=xri:pqd&rft_val_fmt=ori:fmt:kev:mtx:journal&genre=article&rft_id=xri:pqd:did=000000283269101&svc_dat=xri:pqil:fmt=text&req_dat=xri:pqil:pq_clntid=24689 [2003, October 3].

Global Source. Available: <http://www.globalsources.com> [2003, October 14].

個案二 古鎮：中國燈飾之都

揚長七里的燈飾街和全新的燈飾展覽中心令古鎮這個小鎮一點也不平凡（圖 A2.1）。古鎮位於中山市的西北邊緣，但卻是中國最大的燈飾生產基地，也是世界四大燈飾市場之一，並獲中國輕工業聯合會和中國照明電器協會授予「中國燈飾之都」的美譽（圖 A2.2）。在 2001 年，古鎮的燈飾佔全國市場的 60%，而出口則達 2.5 億美元。同年，古鎮燈飾總產值達 50 億元人民幣，佔全鎮工業總產值的 88%，足見燈飾生產已成為古鎮的支柱產業。

古鎮燈飾業的發展可追至 20 世紀 70 年代末期。當時，由鄉鎮企業生產的燈和緊急照明燈均運銷到中國西部。直至 20 世紀 80 年代中期至 90 年初期，古鎮的燈飾業得到地方政府在資金、土地和政策上的支持，經歷第一浪的發展。首次中國（古鎮）國際燈飾博覽會在 1999 年舉行，並取得空前的成功。此後數年，古鎮的燈飾業進入史無前例的發展階段。從事燈飾生產的企業由 1999 年的 975 間上升至 2001 年的 1432 間，共 40000 名從業員。在 1999 年至 2001 年期間，總出口由 0.4 億美元躍升六倍至 2.5 億美元。

古鎮的燈飾產品多元化，由水晶燈、燈、壁燈、天花燈、宮庭燈、吊燈、庭院燈到射燈，應有盡有（圖 A2.3）。古鎮的燈飾不只暢銷國內，在美國、中東、南非和歐洲等海外市場也非常受歡迎。古鎮的燈飾均獲得 ISO9002 及由中國、美國、歐盟和加拿大發出的品質認證，故產品擁有高質素保證，在國內外具有競爭力。目前，古鎮的燈飾業缺乏具創意的人才和創新的設計，故古鎮燈飾業的進一步發展有賴大量具創新意念的專業人才，以及更多新產品的設計。



圖 A2.1 古鎮被譽為「中國燈飾之都」

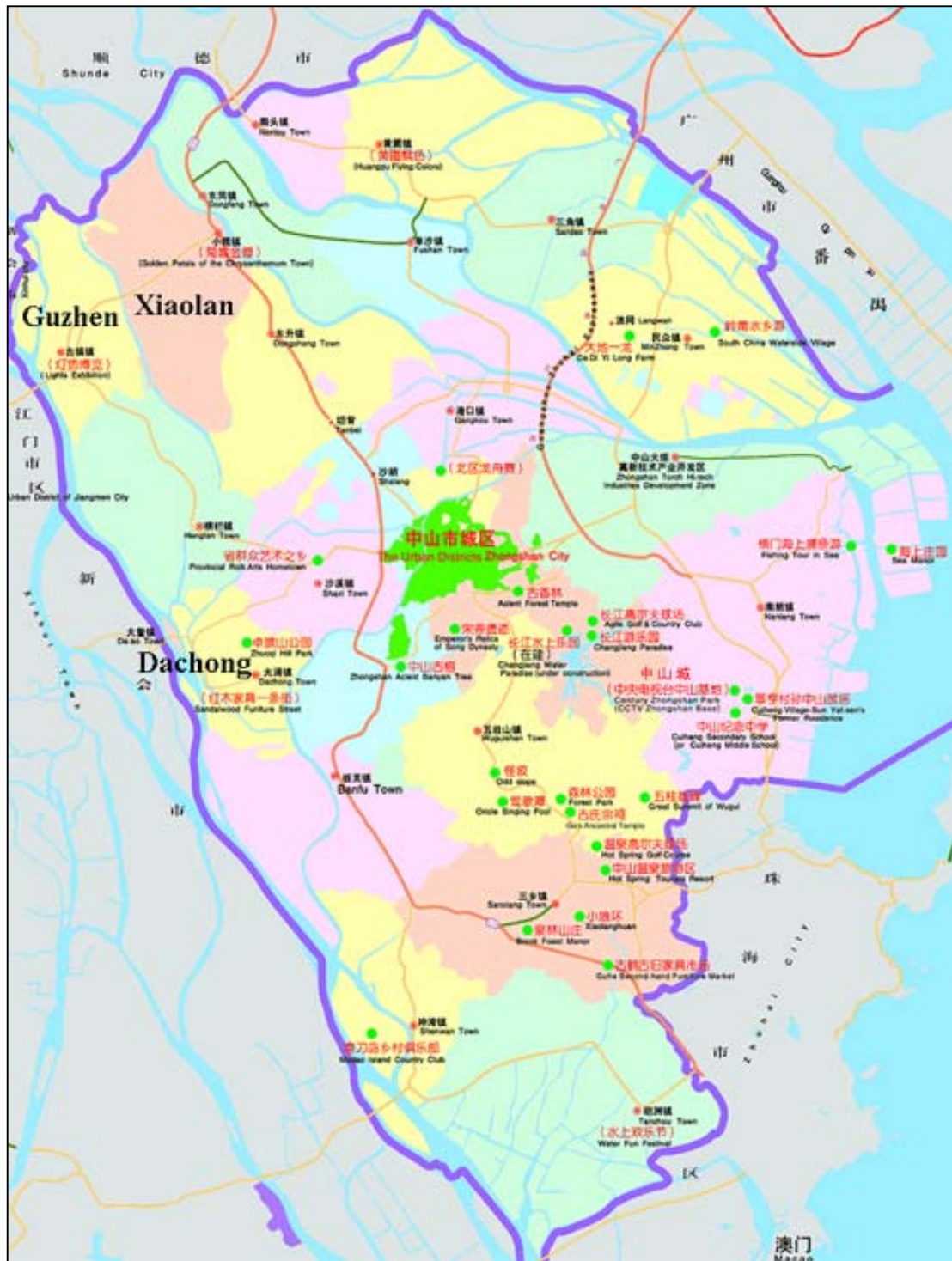


圖 A2.2 古鎮、小欖和大涌位於中山市的邊緣

資料來源：中山旅遊網，<http://www.zhongshantour.com.cn/html/inter/aboutzs/location.htm>



圖 A2.3 燈、水晶燈和吊燈均是古鎮主要的燈飾產品

資料來源

「古鎮鎮人民政府」。網址：<http://www.zsguzhen.gov.cn/>。瀏覽日期：2003 年 10 月 8 日。

「技術趕上國際款式創意不足」。2002 年 10 月 21 日。《明報》。網址：<http://www.wisers.com/>。瀏覽日期：2003 年 10 月 10 日。

香港貿易發展局。2002 年 10 月。「中國燈具燈飾市場狀況」。網址：<http://www.tdctrade.com/sme/chinese/chinamkt/chinalit.htm>。瀏覽日期：2003 年 10 月 8 日。

「缺設計人才，辦展覽吸資訊」。2003 年 2 月 18 日。《明報》。網址：<http://www.wisers.com/>。瀏覽日期：2003 年 10 月 10 日。

「銷量佔全國一半古鎮鎮堪稱燈都」。2002 年 10 月 21 日。《明報》。網址：<http://www.wisers.com/>。瀏覽日期：2003 年 10 月 10 日。

廣東國際燈飾城。網址：<http://www.lightcity.com.cn/>。瀏覽日期：2003 年 10 月 8 日。

個案三 大涌：紅木傢俱生產專業鎮

位於中山市西南邊緣的大涌，專門生產紅木傢俱（圖 A2.2），其產量在 2002 年佔全國的 60%，並在 2003 年 4 月獲中國家具協會授予「紅木家具生產專業鎮」的美譽（圖 A3.1），令大涌聞名國內及海外。大涌的廣式紅木傢俱在國內非常出名，甚至可媲美紅木傢俱的發源地——浙江省及江蘇省。在 2002 年，大涌紅木傢俱的總出口達 430 萬美元，足見大涌的紅木傢俱在海外十分受歡迎，尤其暢銷美國、日本、加拿大和俄羅斯。

大涌的紅木傢俱生產可追至 20 世紀 70 年代末期。當時，數名木匠開設了一個工場，專門生產拉床。而大涌紅木傢俱業的早期發展，主要來自浙江的經驗木匠帶動。經過二十年的發展，最初的家庭式工場演變成大涌其中一個支柱產業。目前，在大涌從事紅木傢俱生產的企業共 496 間，並有百餘間紅木傢俱專門店矗立於岐涌路和興涌路兩旁。在 2001 年，大涌的紅木傢俱產值達 5.98 億元人民幣，佔全鎮工業總產值的四份之一。

為了鞏固大涌在紅木傢俱業的領導地位，當地的生產商不斷提升產品質素，以及改善生產技術。在 2001 年，一所技術發展中心成立，專負開發及應用科技於紅木傢俱的生產。例如，該中心與西安交通大學共同投資 38 萬元人民幣，合作研製水溶性顏料。該種顏料不但能減低生產成本，而且還可以令生產出來的紅木傢俱更環保。另外，該中心與中國科學院廣州能源研究所共同研製的電腦化烘乾系統，可以使紅木傢俱更加耐用。此外，在大涌生產的紅木傢俱必須通過行業協會的品質檢證，只有符合由鎮政府所訂的品質標準的紅木傢俱，才會獲得合格認證。若要促進大涌紅木傢俱業的發展，大涌必須要彌補目前的不足，加強設計註冊和形象推廣，以及積極開發自身品牌。



圖 A3.1 大涌獲「紅木家具生產專業鎮」的美譽

資料來源：歡迎來到大涌鎮，<http://www.zs-page.com/dachong/>

資料來源

中山年鑑編輯部編。2002。《中山年鑑 2002》。廣東：廣東人民出版社。

中山經貿網。網址：<http://www.zset.gov.cn/>。瀏覽日期：2003年10月21日。

「我國傢俱業欲發揮群體優勢，傢俱生產專業鎮誕生」。2003年4月17日。新華網。

網址：<http://www.xinhuanet.com/>。瀏覽日期：2003年10月17日。

洪勝。2001。「大涌 舞動中國紅木家具發展的龍頭」。《家具與室內裝飾》。第06期。

「第十屆全國傢俱展覽會於明日開幕」。2003年4月15日。新華網。網址：

<http://www.xinhuanet.com/>。瀏覽日期：2003年10月20日。

歡迎來到大涌鎮。網址 <http://www.zs-page.com/dachong/>。瀏覽日期：2003年10月23日。

個案四 小欖：騰飛中的專業鎮

六十年一屆的菊花會，以及本地居民對菊花的熱愛，使位於中山市西北邊緣的小欖獲得「菊城」的美譽（圖 A2.2）。然而，小欖不只花藝出名，其鎖具、五金和電子音響產品也非常馳名，並成為小欖經濟的支柱。

小欖被譽為「南方鎖城」，當地生產的鎖具佔全國市場的 23%，而知名的華帝煤氣灶、固力鎖具和聖雅倫指甲刀均在小欖設有生產線。此外，當地超過 30% 的工業企業都是從事鎖具和五金的生產。在 2002 年，這些企業的生產佔全鎮工業總產值的 50%，並僱用了超過 3 萬名員工。小欖在鎖具和五金業的成功，為這個小鎮贏得史無前例的榮譽。在 2002 年，小欖獲中國五金製品協會認定為「中國五金製品產業基地」。

近年，電子音響業也在小欖急速發展，小欖更成為中國首個電子音響產業基地。在過去的兩年，一共有過百間企業在小欖從事電子音響生意。無論是本地企業，還是外資企業，均在小欖集聚。它們都專門生產家庭式立體音響、DVD、雷射頭、高科技數碼音響設備，揚聲器、電路板和鋁製控制板。此外，小欖更成為許多外國品牌如 ADS 和波士頓的生產基地，而飛利浦、東芝、JBL、安橋和尊寶則在當地進行原廠設備加工。在 2002 年，小欖的電子音響生產達 46 億元人民幣，佔全鎮工業總產值差不多三分之一。小欖期望在 2010 年前，不但能增加銷售收入至 300 億元人民幣，也能擴大出口外匯收入至 10 億美元。

為了提升產品質素，以及改善生產技術，上述兩個行業均積極從事研發。例如，一所科技發展中心於 2003 年 2 月成立，專門研發鎖具和五金製品的生產技術。另外，透過設立博士後工作站，以及與大學合作，小欖五金業的技術得以提升。在 2002 年，一所由美國電子音響企業 愛浪投資的科技發展中心也在小欖工業區成立，目標是提升當地電子音響業的技術（圖 A4.1）。為了擴大其五金製品和電子音響產品的銷量，小欖應盡量尋求與香港企業合作，大力加強產品推廣及銷售。



圖 A4.1 小欖工業區位於小欖鎮的南端

資料來源：中山市龍山工業園，<http://usa.prchardware.com/index.htm>

資料來源

「小欖：中國電子音響基地」。2003年9月8日。《文匯報》。網址：<http://www.wiser.com>。瀏覽日期：2003年10月10日。

「小欖：五金之王，當之無愧」。2003年9月8日。小欖五金網。網址：<http://www.chinesehardware.com/>。瀏覽日期：2003年10月13日。

「小欖請博士進鎮研究」。2003年2月25日。《大公報》。網址：<http://www.wisers.com>。瀏覽日期：2003年10月10日。

中山經貿網。網址：<http://www.zset.gov.cn/>。瀏覽日期：2003年10月24日。

香港貿易發展局。網址：<http://www.tdctrade.com>。瀏覽日期：2003年9月8日。

「南粵明珠 小欖鎮 中山市小欖鎮投資環境推介營造良好的投資環境吸引更多企業共同發展 訪中山市小欖鎮委書記黃標泉」。2002年10月10日。《大公報》。網址：<http://www.wisers.com/>。瀏覽日期：2003年10月10日。

Guangdong Xiaolan sets up world acoustics base. (2002, Aug 8). *Asiainfo Daily China News*. [On-line]. Available: <http://proquest.umi.com> [2003, October 10].

Hi-fi town tunes in to 4.6b. (2003, September 5). *Shenzhen Daily*. [On-line]. Available. <http://www.7cworld.com/szdaily> [2003, October 24].

Top ten sights in Zhongshan: Golden petals of the chrysanthemum city. (2003, June 3). *News Guangdong*. [On-line]. Available: <http://www.newsgd.com> [2003, October 24].

個案五 珠海大學園區

與北京及上海相比，廣東省面對嚴重的人才短缺問題，故近年積極在多個城市如廣州、東莞、深圳和珠海興建大學城。珠海大學園區是珠三角西部唯一的大學園區，為當地的電子及通訊業、電腦軟件業、生物醫藥業和機械與設備業培育人才。

自從珠海於 1979 年建市以來，珠海政府一直都在建大學的事情上不遺餘力。早在 1992 年，珠海已經倡議興建珠海大學，但計劃並未獲得批准。然而，珠海政府建大學的熱情沒有就此而退卻，相反有增無減。由於珠海沒有大學，所以戴爾電腦放棄在珠海建立生產基地，而手機商摩托羅拉也另選地方設立研發總部。這使珠海政府深信，沒有大學絕對會削弱珠海的競爭力。

經過珠海政府二十多年的努力，中山大學珠海校區終於在 1999 年成立，成為珠海首間大學。珠海政府與大學達成協議，由地方政府向大學提供免費土地，而大學自行負責經費。此外，珠海政府更分四年給予大學共 1 億元人民幣的支助，並向各教職員提供每月 800 元人民幣的經濟特區津貼。

珠海政府提供的優惠政策吸引了全國許多知名的大學，如暨南大學、北京理工大學、北京師範大學、清華大學、北京大學和中央音樂學院，均隨中山大學在珠海建立校區或產研學基地（表 A5.1）。珠海大學園區計劃容納 17 所大學及 18 萬學生，而目前園內共有 11 所大學，為 3.8 萬名本科生和研究生提供高等教育。

人才供應增加不但提升珠海的競爭力，也使珠海在海外投資者眼中更具吸引力。此外，珠海大學園區作為促進大學或研究機構與私人企業合作的平台，能增強產業的實力，以及提升產業的技術。例如，大學園區內的遵義醫學院和瀋陽藥科大學，以及位於三灶科技工業園的珠海聯邦制藥股份有限公司和珠海科恩生物工程有限公司，能大大加強珠海的支柱產業——生物醫藥業的實力。還有，珠海的國內生產總值預計會急速增長。由此可見，大學園區確為珠海的經濟帶來巨大的利益。

表 A5.1 珠海大學園區內的大學和產學研基地

珠海校區	
1 中山大學	7 中國人民大學
2 暨南大學	8 吉林大學
3 北京師範大學	9 中央戲劇學院
4 北京理工大學	10 中央音樂學院
5 遵義醫學院	11 中國醫科大學
6 廣東省科技幹部學院	
產學研基地	
12 瀋陽藥科大學	
13 北京化工大學	
14 中山大學第五附屬醫院	
15 北京教育科學園	
16 清華科技園	
17 哈爾濱理工大學新經濟資源開發港	
18 遵義醫學院第五附屬醫院	

資料來源：珠海市大學園區工作委員會（2003）；珠海市大學園區，
<http://www.zhuhai-ud.gov.cn/daxue/>

資料來源

「珠江三角洲城市紀行之珠海篇」。2002年12月31日。大洋新聞。網址：

<http://dailynews.dayoo.com>。瀏覽日期：2003年10月31日。

珠海市人民政府。網址：<http://www.zhuhai.gov.cn/>。瀏覽日期：2003年10月7日。

珠海市大學園區工作委員會編。2003。《珠海市大學園區》。

珠海年鑑編輯委員會編。2000。《珠海年鑑2000》。廣州：珠海出版社。

珠海年鑑編輯委員會編。2001。《珠海年鑑2001》。廣州：珠海出版社。

「“珠海洼地”聚名校 在校學生人數全省第二」。2002年10月8日。南方網。網

址：<http://www.southcn.com/news>。瀏覽日期：2003年10月31日。

附錄二 中英地名對照表

Anhui 安徽	Gaolan Port 高瀾港
Beijiao 北滘	Gaoyao 高要
Beijing 北京	Guangdong 廣東
Canada 加拿大	Guangning 廣寧
Chencun 陳村	Guangxi 廣西
China 中國	Guangzhou 廣州
Dachong 大涌	Guizhou 貴州
Dali 大瀝	Guzhen 古鎮
Daliang 大良	Harbour Industrial Zone 臨港工業區
Dawang Industrial Park 大旺工業園區	Hebao 荷包
Deqing 德慶	Hengqin 橫琴
Dinghu 鼎湖	Hengqin Economic Development Zone 橫琴經濟開發區
Dong'ao 東澳	Heshan 鶴山
Doumen 斗門	Hong Kong 香港
Dongfeng 東風	Huaiji 懷集
Dongguan 東莞	Huangpu 黃埔
Duanzhou 端州	Huangpu, Zhongshan 黃圃(中山)
Enping 恩平	Huizhou 惠州
Fengkai 封開	Japan 日本
Foshan 佛山	Jianghai 江海
Foshan National High-Tech Industrial Development Zone 佛山國家高技術產業開發區	Jiangmen 江門
Fumen Channel 虎門水道	

Jiangmen High-Tech Industrial Development Zone 江門高新科技產業開發區	Sihui 四會 Sha Tau Kok 沙頭角 Shanghai 上海 Shaxi 沙溪 Shenzhen 深圳 Shunde 順德 South Africa 南非 Taishan 台山 Taiwan 台灣 Tianma Port 天馬港 Tuen Mun River Trade Terminal 屯門香港內河碼頭 UK 英國 US/ USA 美國 Wanshan Ocean Development Testing Zone 萬山海洋開發實驗區 Wuhu 蕪湖 Xiangzhou 香洲 Xiaolan 小欖 Xiaolan Industrial Zone 小欖工業區 Xinhui 新會 Xingchong Road 興涌路 Xiqiao 西樵
Jiangsu 江蘇	
Jinwan 金灣	
Kaiping 開平	
Lecong 樂從	
Lok Ma Chau 落馬洲	
Lowu 羅湖	
Macao 澳門	
Man Kam To 文錦渡	
Middle East 中東	
Nanghai 南海	
Nanzhuang 南莊	
Netherland 荷蘭	
Pearl River Delta (PRD) 珠江三角洲 (珠三角)	
Pengjiang 蓬江	
Qi'ao 淇澳	
Qichong Road 岐涌路	
Russia 俄羅斯	
Sanrong Industrial Park 三榕工業園區	
Sanzao High-tech Industrial Park 三灶科技工業園	
Sichuan 四川	

Xinhui Jingtuzhou Economic Development

Experimental Zone

新會區今古洲經濟開發試驗區

Yamen Channel 崖門水道

Yamenkou 崖門口

Yanbu 鹽步

Yeli 野狸

Yinzhou Lake 銀州湖

Yunnan 雲南

Zhanjiang 湛江

Zhaoqing 肇慶

Zhaoqing High-tech Industry Development

Zone

肇慶高新技術產業開發區

Zhejiang 浙江

Zhongshan 中山

Zhongshan National Torch High-Tech

Industrial Development Zone

中山國家級火炬高技術產業開發區

Zhuhai 珠海

Zhuhai High-Tech Industrial Development

Zone

珠海高新技產業開發區

Zhuhai Free Trade Zone 珠海保稅區

Zhuhia Scientific Innovation Coast

珠海科技創新海岸