

Publication: HK Economic Journal

<https://www1.hkej.com/dailynews/commentary/article/2044550/%E5%A4%A7%E7%81%A3%E5%8D%80%E5%A4%A7%E8%B6%A8%E5%8B%A2%E5%89%8D%E7%9E%BB>

Title: 大灣區大趨勢前瞻

Date: 23 Jan 2019

大灣區大趨勢前瞻

中國在 1987 年的極端貧窮人口逾 6.5 億，佔全球貧窮人口 37%，屬最低收入國家，但經過 40 年改革開放，現已一躍成為緊隨美國之後全球第二大經濟體，經濟發展成就冠絕全球。

自改革開放以來，香港一直與北京、上海等內地大城市在政經上緊密互動；與深圳、廣州等鄰近城市經貿聯繫一向頻仍，近年粵港兩地交流更日趨深化，在國家積極推動建設粵港澳大灣區之際，香港未來勢將與之融合發展。

面積人口規模四大之冠

粵港澳大灣區的發展計劃出籠以來，在香港社會引起廣泛討論；在十九大報告中更被提升到國家發展戰略層面。

大灣區計劃圍繞着珠江三角洲，包括廣州、深圳、東莞、惠州、中山、佛山、中山、珠海、肇慶 9 個內地城市，以及澳門和香港兩個特別行政區。目標是成為堪與紐約灣區、三藩市灣區、大東京灣區媲美的世界級城市群。

未計香港和澳門，大灣區內 9 個國內城市的生產總值，已佔廣東省 85%，佔全國總額 12%；若按外商直接投資份額計，則佔全國總值 20%。

相對於紐約灣區、三藩市灣區、大東京灣區，大灣區總面積為 5.6 萬平方公里，人口逾 6700 萬，兩者均為四大灣區之冠。至於國內生產總值，大灣區達 1.3 萬億美元以上，低於東京及紐約灣區，但高於三藩市灣區【表】。

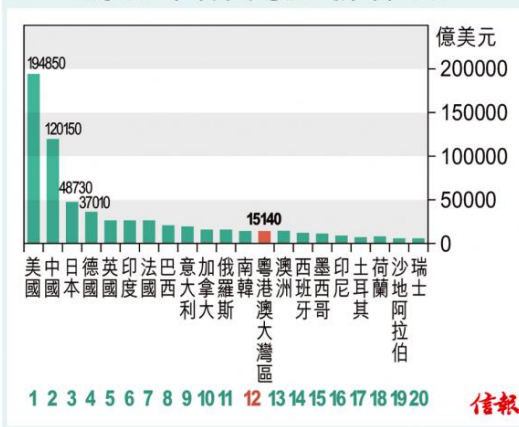
2015年世界四大灣區對照

	面積 (平方公里)	GDP (億美元)	人口 (萬)
粵港澳大灣區	56000	13000	6700
紐約市	784	17000	900
大東京灣區	36800	18000	4400
三藩市灣區	17900	8000	800

信報

與世界經濟發達的國家比較，據 2017 年國內生產總值數據顯示，大灣區的經濟規模排在第 12 位的南韓之後，但已超越澳洲和西班牙，更遠超土耳其、荷蘭和瑞士【圖 1】。

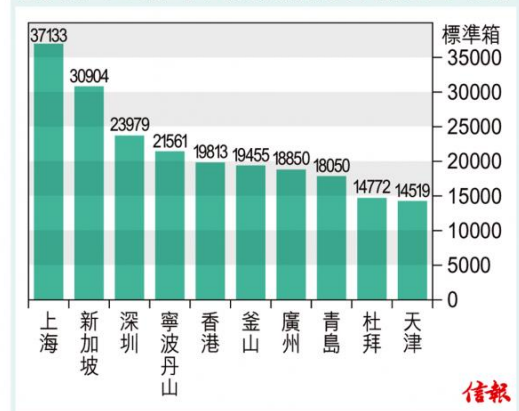
2017年各國GDP排名 圖1



信報

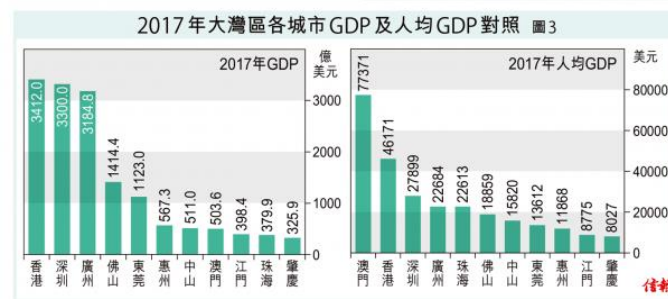
物流方面，按 2016 年世界十大集裝箱港口的吞吐量計算，大灣區中的深圳、香港和廣州分別排第 3、第 5 及第 7 位，總吞吐量超過 6.2 萬個標準貨櫃箱【圖 2】。

2016年世界十大集裝箱港口輸送量 圖2



信報

大灣區內香港的本地生產總值仍然居首，但與深圳及廣州的差距已不明顯，深圳及廣州的經濟形勢不出幾年大有可能超越香港【圖 3】。



經過多年的經濟發展，大灣區內 9 個城市的經濟底子雄厚，加上中央多次規劃，經濟規模不斷擴大，其中包括深圳的出口加工區、自由貿易區、高新科技產業園區，佛山、廣州及珠海個別的國家高新科技產業開發區，以及惠州的出口加工區及高新技術開發區等。主要行業包括各類輕工業生產、材料加工、汽車製造、汽車零件、電訊設施、電腦軟件、科技創新、物流、金融、國際貿易。

香港面臨的挑戰和機遇

香港經濟發展史研究者必定同意，香港發展至今的經濟成就，除了港人的勤奮精神，還有賴於中國因素。在 1997 年回歸之後，隨着改革開放的進一步深化，香港發展更不能遠離國家支持，否則未來損失無可估計。大灣區發展計劃既是習近平主席親自謀劃部署的國家戰略，對二十一世紀往後中國的發展，包括香港在內，確實是一個歷史性的機遇。

在「一國兩制」下，香港仍享有特殊地位及許多不可替代的優勢，如法制、資訊和言論自由、自由貿易港的定位等；主要經濟支柱仍屬金融、物流、旅遊及各類專業服務行業，大致反映香港過去在經濟轉型後佔優的領域。在大灣區的規劃中，如何發揮香港的協同價值效應，在此不妨探索一下。

首先在歷史上，廣州是中國對外開放通商的城市；在地理位置及交通上，廣州可與其他周邊城市構成「一小時城市圈」的核心，重點發展科技研發及高端服務，故此，廣州在優化大灣區功能方面，擔當舉足輕重的角色。

澳門與珠海接鄰，位置上與中山、江門、肇慶形成珠江口西岸地區的核心，具備充足條件發展為現代化區域中心和生態文明的新特區，培育旅遊業與港口貿易轉運的第三產業，並建設珠海高欄港工業區、海洋工程裝備製造基地、航空產業園和國際商務休閒旅遊度假區。

香港與深圳毗鄰，經濟民生關係密切，具備足夠條件及時機以實現功能互補及結構性對接。其中不離大力發展金融、商務會展、物流、科技服務、文化創意等現代服務業，並提升其綜合服務水平。

香港政府於 2017 年與廣東省及澳門已簽訂有關大灣區的框架協議。其後國家主席習近平更批示支持香港作為區內的國際創科中心。透過深港的深度合作，可望推動發展高端產品製造業，並把深圳建設成生物工程、通訊設備、新材料及新能源汽車等高技術產業的核心。

正如財政司司長陳茂波在其網頁中指出，大灣區的規劃，對推動發展世界前列的高等教育，以培養高端人才，對持續發展環保綠化工程及相關科技，對提升完善區內的醫療衛生服務水平及質素，以及開發世界文化產業，都有前瞻性的指引。

至於挑戰方面，如何配合大灣區發展，關乎香港未來可持續發展的成敗。唯有通過積極參與，香港才可從中擁有話事權，並分享發展成果。香港應積極參與發展計劃，探討其在大灣區城市群功能上的分工和資源的投入，並切實執行，避免空談，方能有成。

發展須與灣區有效接軌

無論在經濟發展水平、「一國兩制」框架，以及國際城市定位方面，香港在大灣區無疑佔一定優勢；但香港經濟發展及有機增長已達飽和，再作突破又談何容易。在大灣區城市進一步發展下，香港的地位勢必受到挑戰，要維持領先地位，還須重新發掘優勢。在尋找機遇方面，香港過往亦受過一些教訓，前事不忘，須防再出現數碼港的「翻版」。

在陸路運輸方面，2018 年底開通的三大陸路口岸有高鐵、港珠澳大橋及蓮塘口岸，在此等大型建設落成後，香港須考慮：一、如何在內部交通運輸系統方面作出配合；二、如何從中乘便加快自身發展。

港珠澳大橋口岸開通，象徵粵港澳三地的合作與交流邁進新階段，大大縮短香港與珠海、澳門等珠江西岸城市的往來時間，有利於人流和物流運作。

然而，大橋口岸坐落於大嶼山，當地主要交通設施只有北大嶼山公路和青馬大橋，不敷應付交通需要。大橋通車後，大量旅客及車輛從大灣區湧入，大嶼山現有交通設施和配套，更難以應付。政府有必要制訂長遠交通配套計劃，並立即檢視北大嶼山公路的規劃。

當然，大橋開通亦帶給香港不少機遇，尤其北大嶼山公路沿線具發展潛力的地區甚多。為配合大灣區發展，香港在整體規劃上，特別是城市設計及交通網絡上，是否須參照大灣區整體規劃展開配套規劃，以免日後發展未能與大灣區有效接軌，甚至出現脫節的情況？

香港社會亟需就宏觀遠景作出部署，以凝聚社會資源及人才，銳意優化經濟和民生發展。若能如此，粵港澳大灣區的發展規劃，正好為香港帶來一個再創高峰的良機。

香港大學經濟及工商管理學院金融學首席講師、新界鄉議局當然執行委員

本文圖表之主要資料來源：Fung Business Intelligence 2015/2016；部分資料更新至 2017 年。



2019年1月23日

謝國生 龍虎山下

大灣區大趨勢前瞻

中國在1987年的極端貧窮人口逾6.5億，佔全球貧窮人口37%，屬最低收入國家，但經過40年改革開放，現已一躍成為緊隨美國之後全球第二大經濟體，經濟發展成就冠絕全球。

自改革開放以來，香港一直與北京、上海等內地大城市在政經上緊密互動；與深圳、廣州等鄰近城市經貿聯繫一向頻仍，近年粵港兩地交流更日趨深化，在國家積極推動建設粵港澳大灣區之際，香港未來勢將與之融合發展。

面積人口規模四大之冠

粵港澳大灣區的發展計劃出籠以來，在香港社會引起廣泛討論；在十九大報告中更被提升到國家發展戰略層面。

大灣區計劃圍繞着珠江三角洲，包括廣州、深圳、東莞、惠州、中山、佛山、中山、珠海、肇慶9個內地城市，以及澳門和香港兩個特別行政區。目標是成為堪與紐約灣區、三藩市灣區、大東京灣區媲美世界級城市群。

未計香港和澳門，大灣區內9個國內城市的生產總值，已佔廣東省85%，佔全國總額12%；若按外商直接投資份額計，則佔全國總值20%。

相對於紐約灣區、三藩市灣區、大東京灣區，大灣區總面積為5.6萬平方公里，人口逾6700萬，兩者均為四大灣區之冠。至於國內生產總值，大灣區達1.3萬億美元以上，低於東京及紐約灣區，但高於三藩市灣區【表】。

2015年世界四大灣區對照