

粵港澳大灣區建設與促進香港發展的關係



BAY AREA
HONG KONG CENTRE
大灣區香港中心

王緝憲 博士

大灣區香港中心 研究總監

香港大學地理系榮譽副教授

2022 年 7 月 7 日

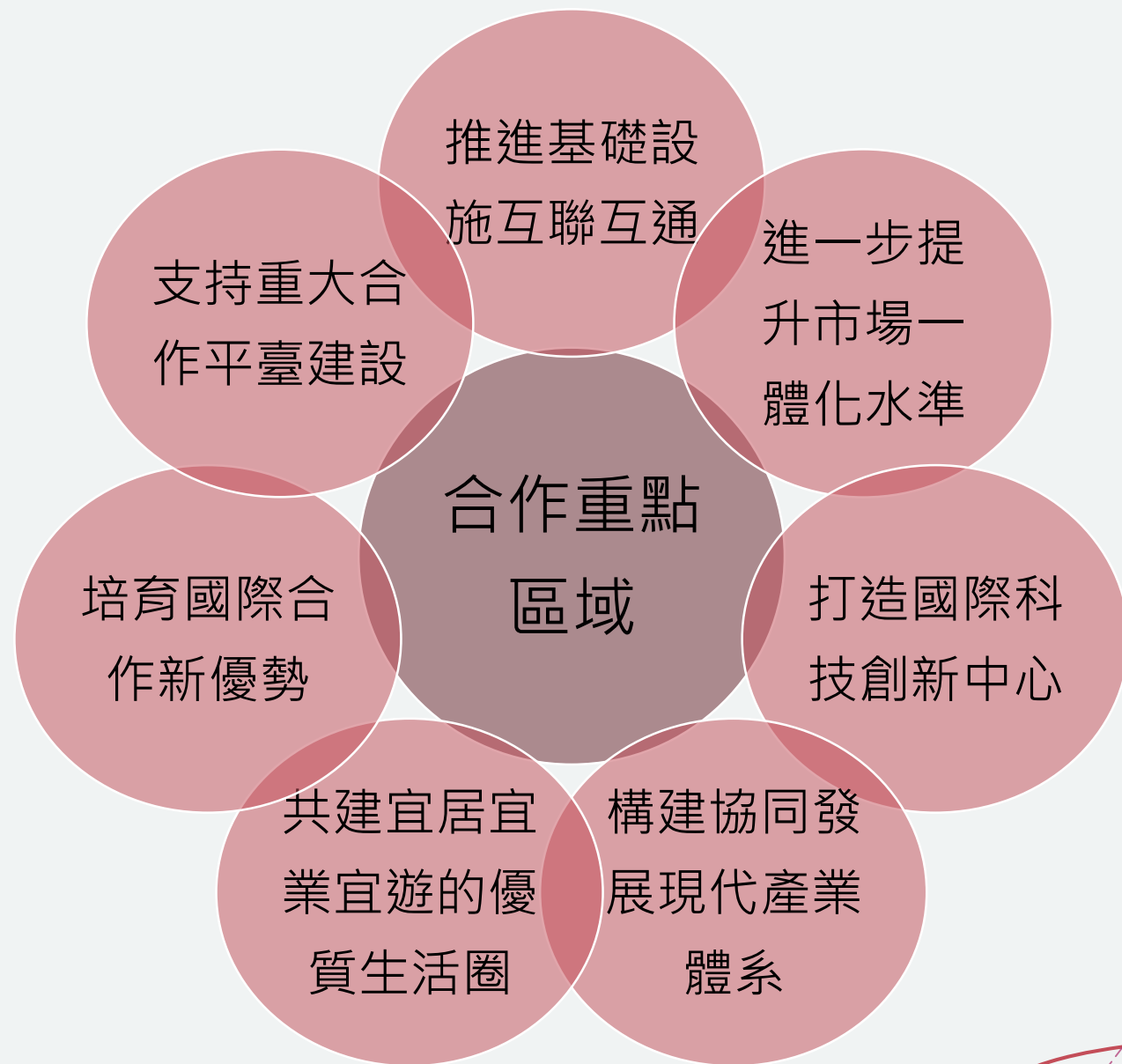
講座主要內容：

- + 背景：提出粵港澳大灣區的前因後果
- + 參照：常見的與其他灣區的比較及其可能的誤導
- + 過去：「‘珠三角’ + 香港 + 澳門」時期的區域合作 – 市場主導
- + 現在：大灣區城市的差異及其與周邊城市的關係
- + 未來：大灣區進一步融合的七個方面
 - + 交通運輸與物流等基礎設施
 - + 環境保護與碳中和
 - + 重大合作平臺建設
 - + 國際科技創新中心
 - + 培育國際合作新優勢新經濟和現代產業體系
 - + 市場一體化水準如何提升

提出「粵港澳大灣區」的前因後果

- + 從「深圳的六個灣區」到粵港澳大灣區
- + 提出大灣區的時點
- + 大灣區與珠三角的不同，不僅僅是多了香港與澳門

粵港澳大灣區發展規劃的核心內容



大灣區是灣區麼？

海灣的定義：沿海地區海岸線自然向內彎曲、構成三面環海的地理形態（劍橋大字典的定義）

灣區的定義：三藩市灣區（英語：San Francisco Bay Area），簡稱**灣區**（The Bay Area），是位於美國加利福尼亞州北部的區域及都會區，位於沙加緬度河下游出海口的三藩市灣四周。行政上包含西側的三藩市，南側的聖馬刁縣、聖約瑟與矽谷地區，東側的奧克蘭與柏克萊，以及北側的馬林縣與納帕縣。為美國西岸僅次於洛杉磯的最大都會區，總人口數在700萬以上，也是美國人均所得最高的地區之一。

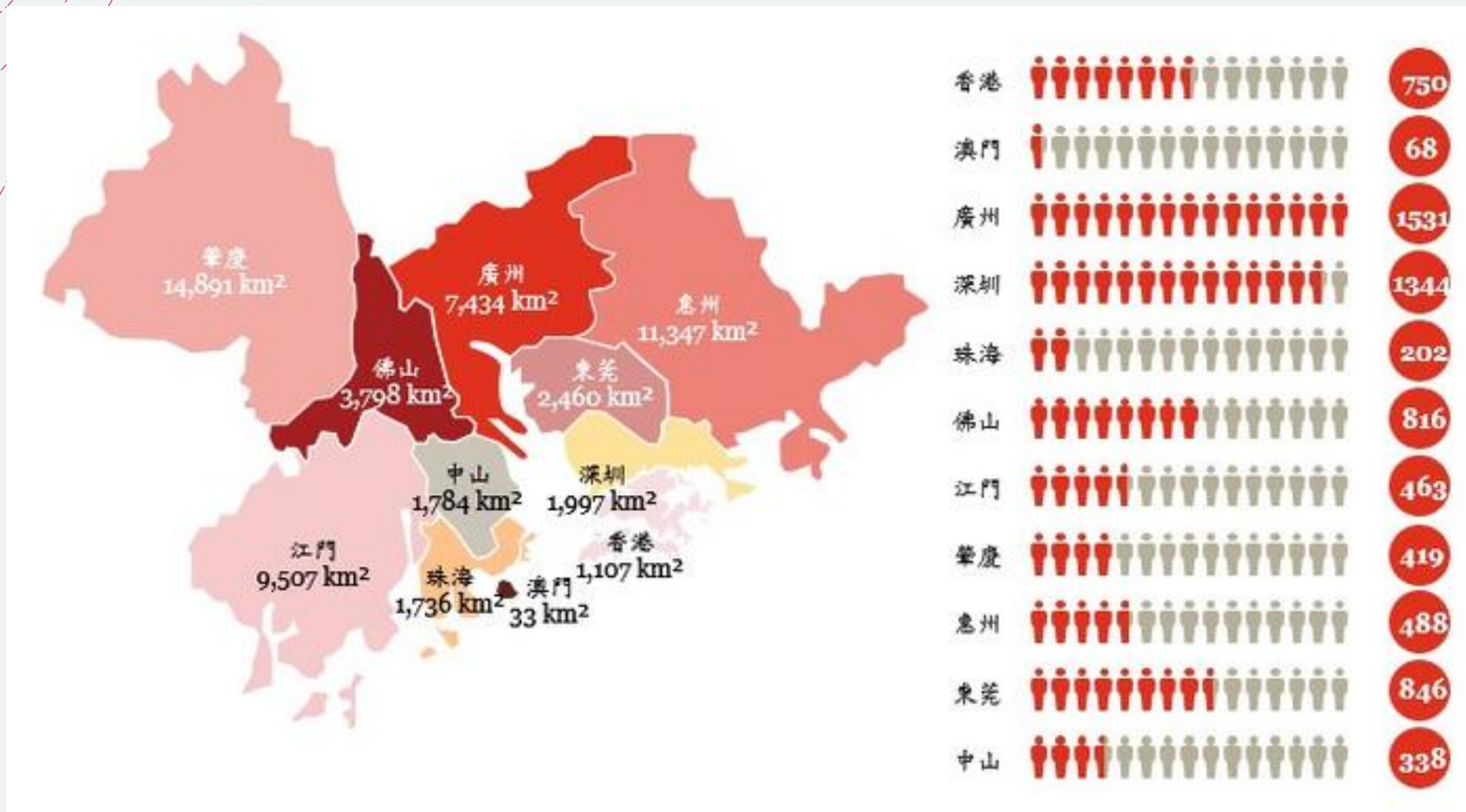
世界上經常被提到的灣區：三藩市灣區，東京灣

經常被提到的中國的灣區：渤海灣，杭州灣，深圳灣

為什麼此時此刻中國要提出大灣區概念？

- 其實，粵港澳大灣區概念的起源並不是想像的那麼突然.....
- 反映了中國經濟發展到今天一個現實：經濟和人口高度聚集的大都市圈
- 也反映出對一個現實的正確認知：必須在這個層次上做文章

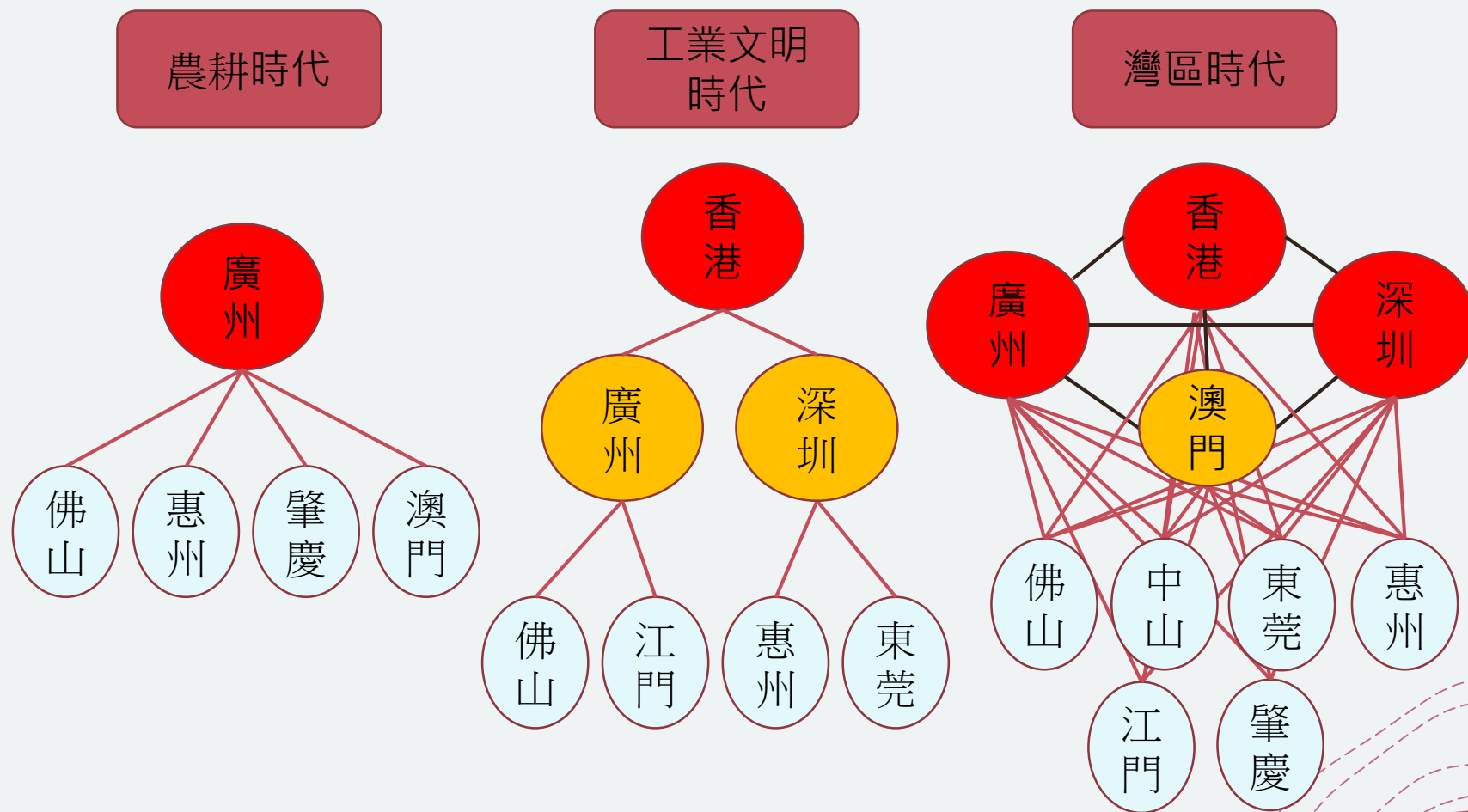
一般的認知：來自香港貿發局網站



資料來源：香港貿易發展局網頁

<https://research.hktdc.com/tc/article/NTM5MzY3MDA4>

深層解讀：走向超級對流層級都市圈（馬向明）

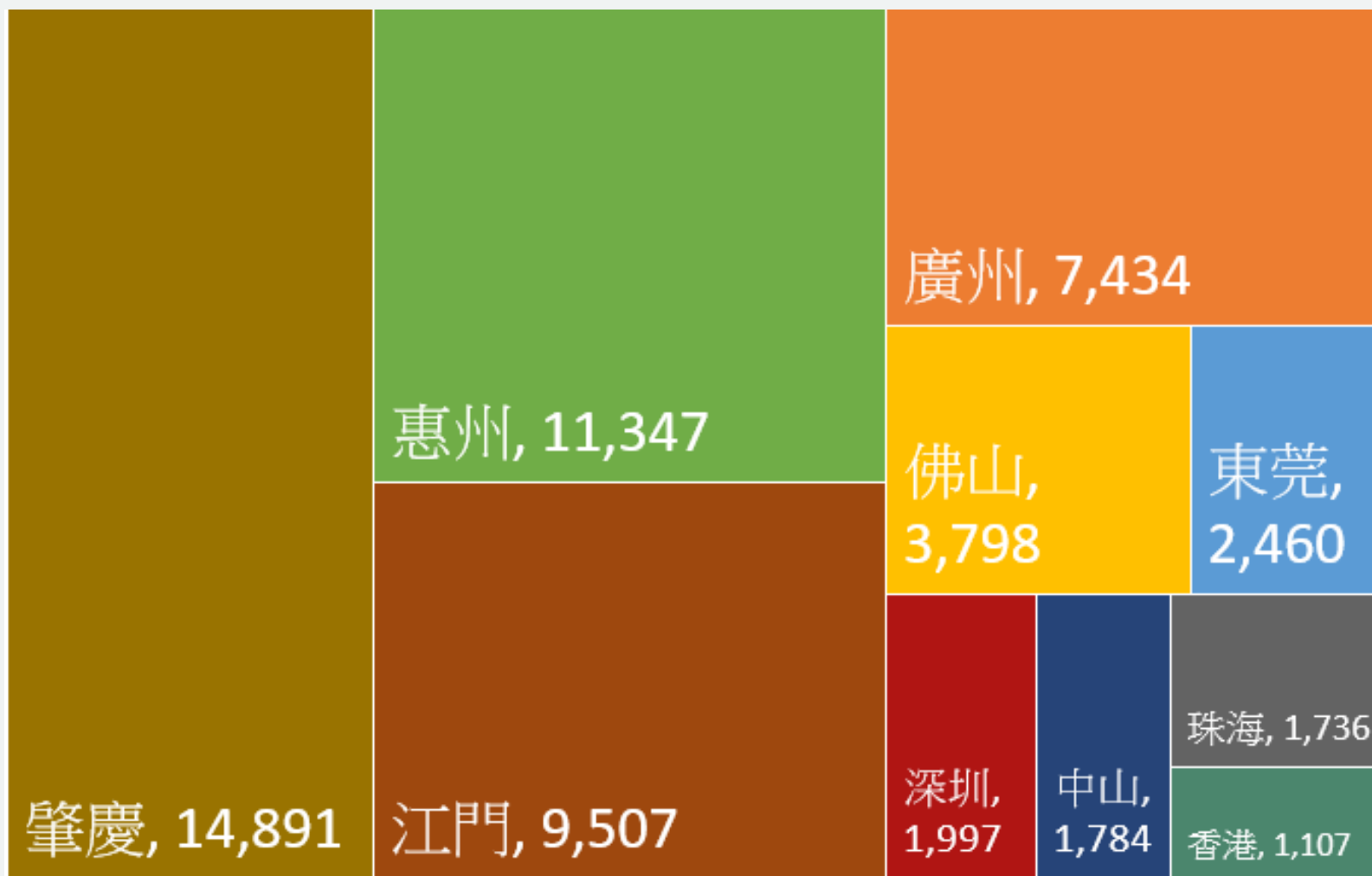


The background features a light gray gradient with decorative elements. On the left, there are several concentric, wavy lines in a light purple color, some solid and some dashed, surrounding a white circular shape. On the right, similar wavy lines in a darker red color are visible, also surrounding a white circular shape.

+區內的角度：差異與比較

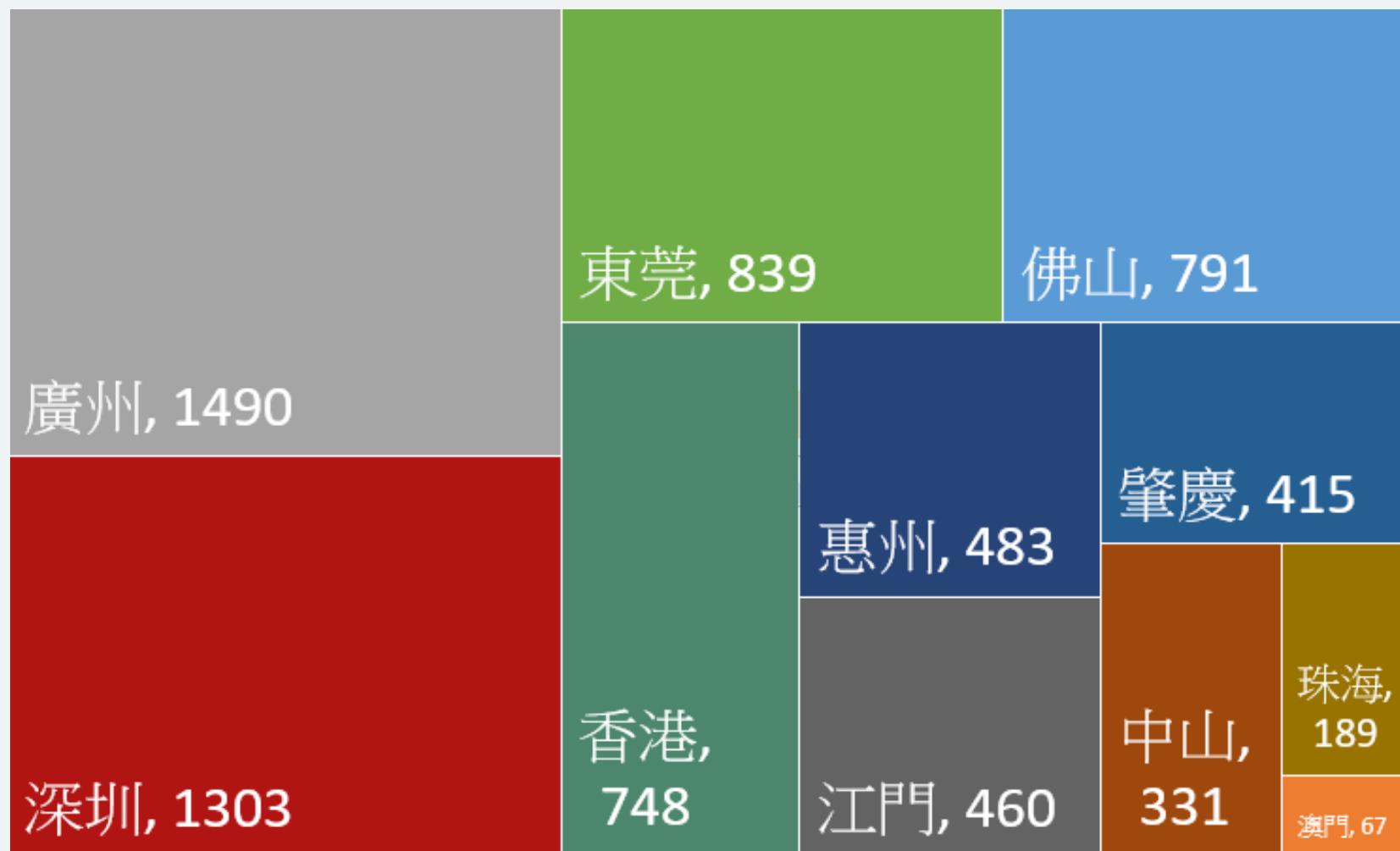
粵港澳大灣區九市二區人口、土地、生產總值和人均GDP比較

土地面積大小



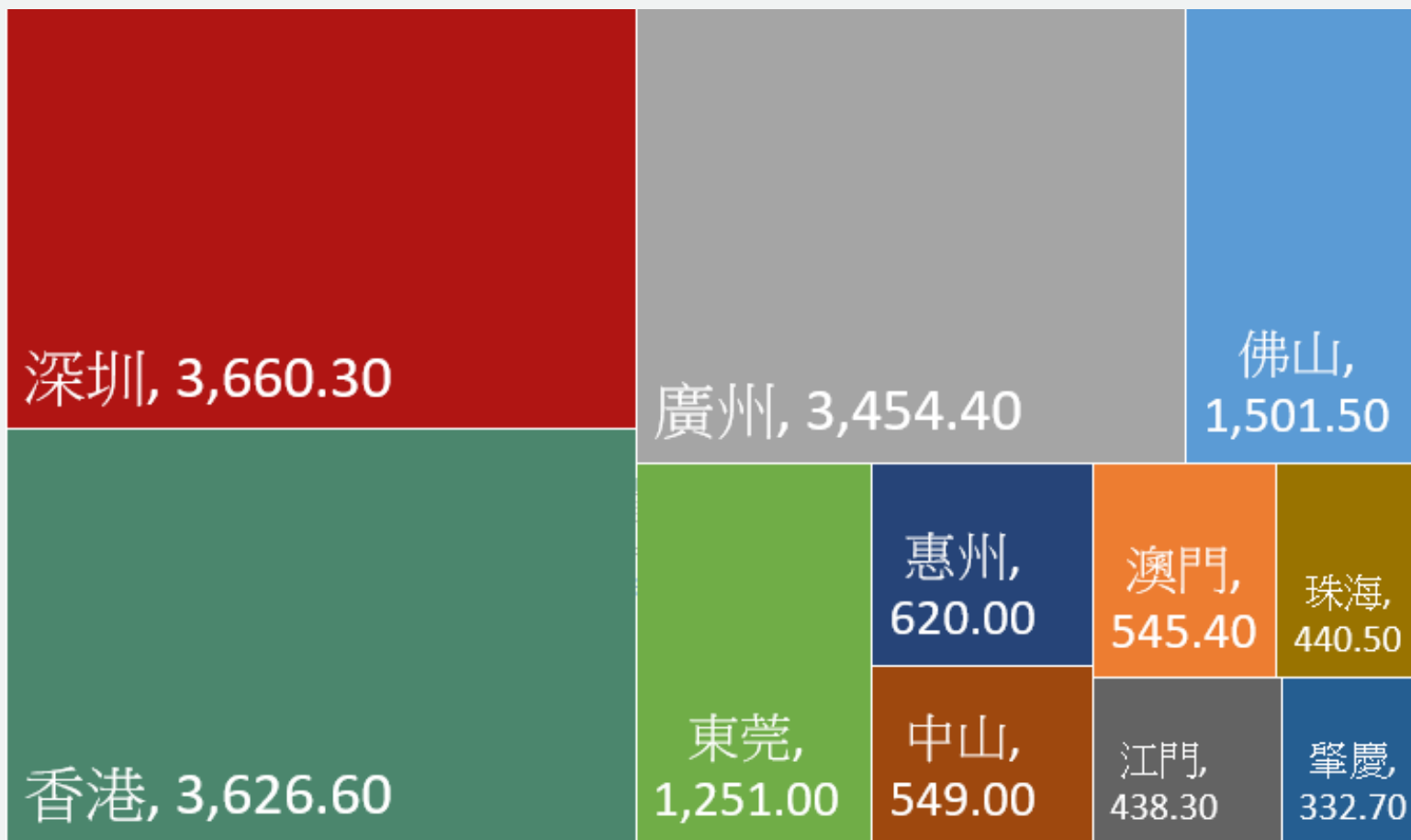
粵港澳大灣區九市二區人口、土地、生產總值和人均GDP比較

人口規模



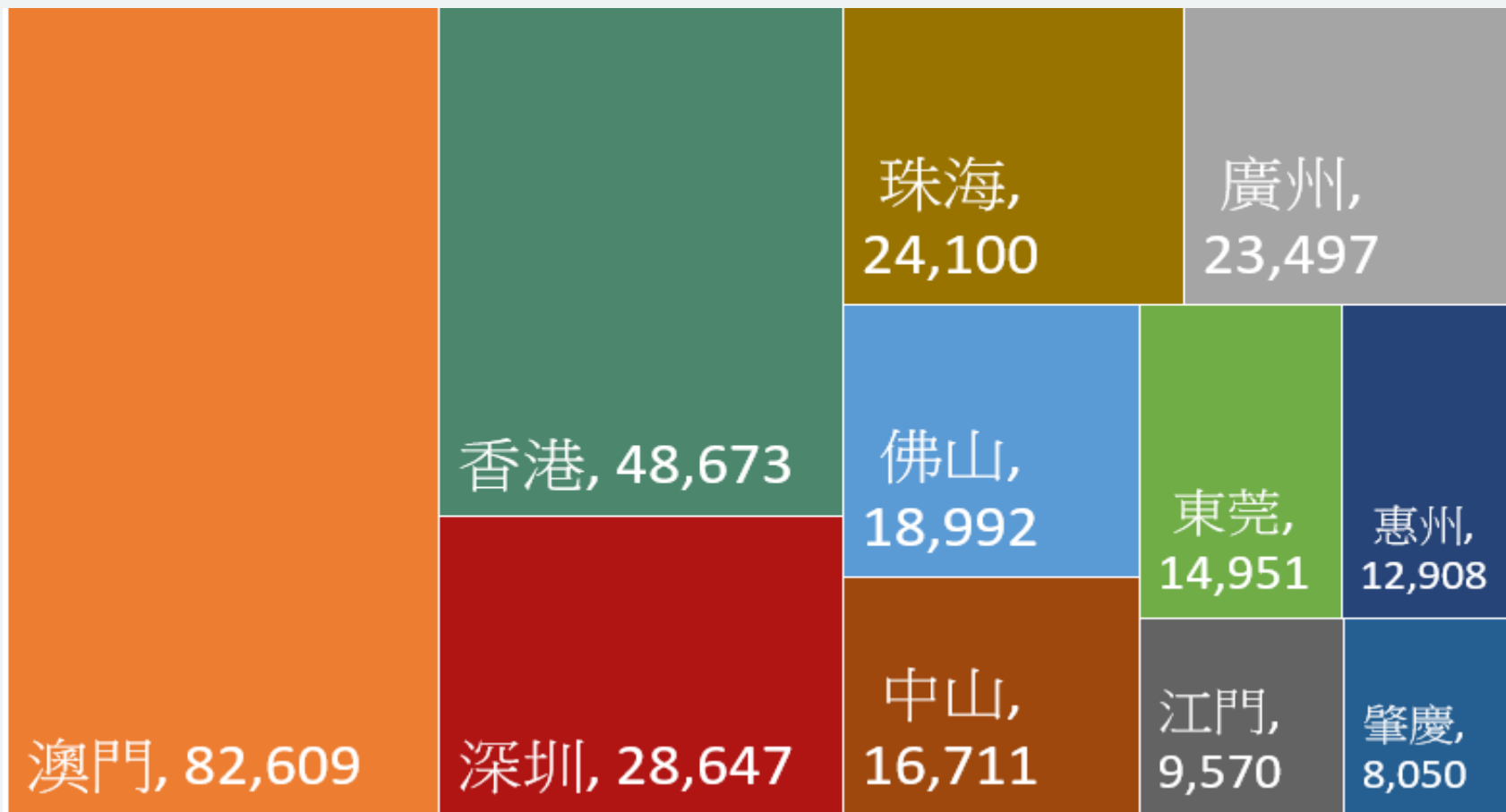
粵港澳大灣區九市二區人口、土地、生產總值和人均GDP比較

經濟規模 (生產總值，億美元)



粵港澳大灣區九市二區人口、土地、生產總值和人均GDP比較

富裕程度
(人均GDP，美元，2018)



大灣區是對既有尺度架構的一個挑戰和改變

- + 當「說法」變成了現實，「大灣區」實際上在一個非行政區的層面或者尺度上形成了一個**空間構建**。
- + 根據構建主義的政治地理學思維，「尺度（scale）」是社會的一種構建。空間尺度刻畫了社會競爭的地點，內容和結果。從這個角度看，尺度的產生可以說是提供了一種語境，在這個語境中，新出現的尺度可能造就更多基本和可以把握的空間政治（Smith, 1992）。每一個地理尺度，都定義並框定了一些特定的主體，控制與挑戰都是圍繞這些主體展開。不同的社會行動者會主動地去限制、創造和改變這些空間或者非空間的尺度和層級關係，以便謀求他們的利益。（Leitner, Pavlik and Sheppard 2008）。
- + 因此，我們可以把「灣區」的提出和確認，看作是某個特定的行動者（中央政府）為了謀求某種改變而在一個新的尺度上構建出的平臺，通過這個平臺獲得新的權力和權威，以實現在既有的尺度架構中無法實現或者得到的東西。這就是西方政治經濟地理學中的「尺度政治」在中國活生生的體現。（王緝憲，2018）

大灣區規劃的核心不是競爭，是融合

- + 首先，讓我們設想一下假如沒有粵港澳大灣區發展規劃這個地區會如何？
- + 會不會成為世界人口總量最大的灣區？
- + 會不會成為世界經濟總量最大的灣區？
- + 會不會成為最有競爭力的灣區？
- + 會不會成為世界污染最嚴重的灣區？
- + 會不會成為內鬥最厲害的灣區？
- + 會不會成為生活質量最好、最宜居的灣區？

過去：「‘珠三角’ + 香港 + 澳門」時期的 區域合作 – 市場主導

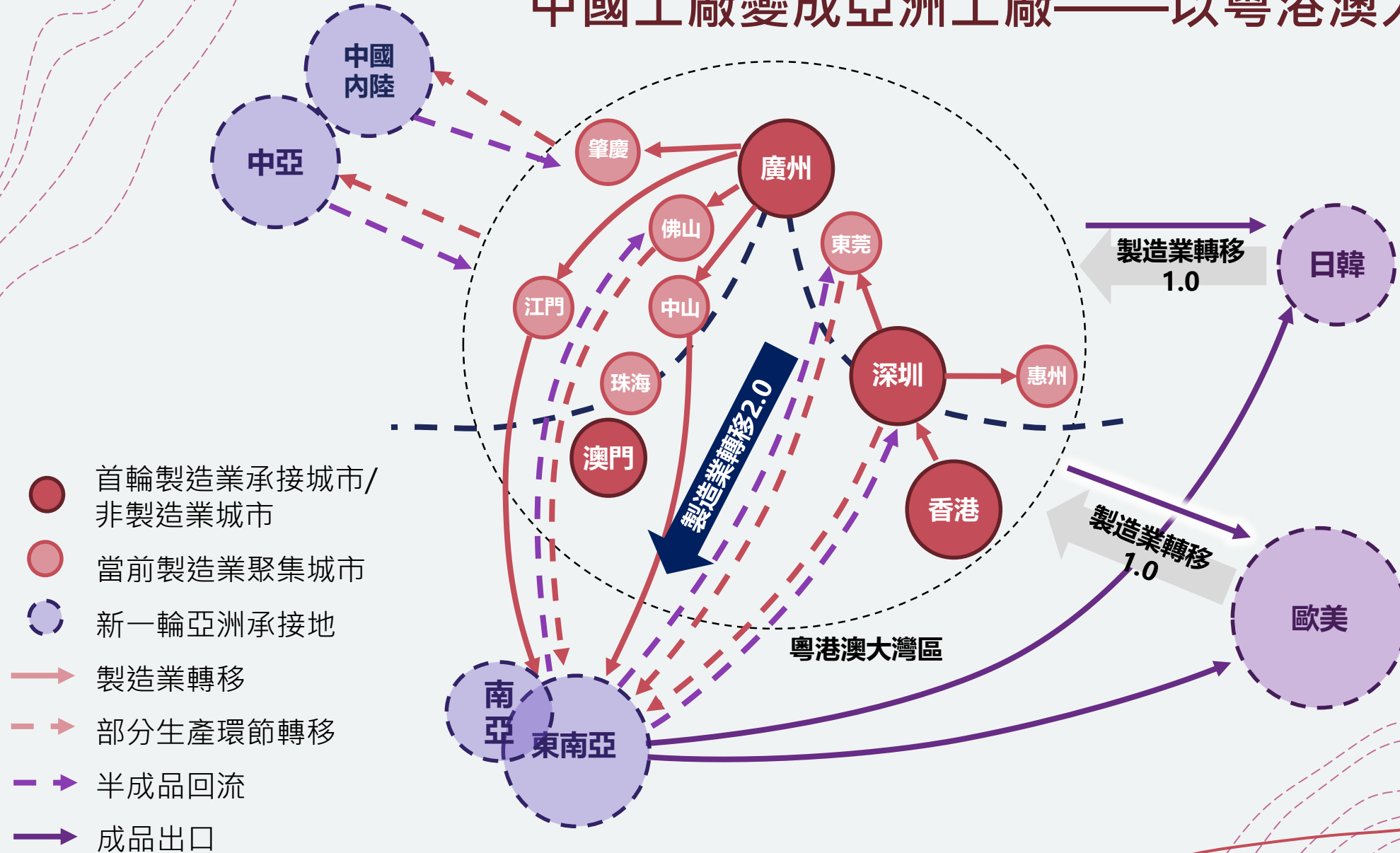
- + 1980s-1990s 經濟起飛：“前店後廠” “三來一補” 是最初粵港融合形式
- + 深圳東莞惠州民企為主，‘珠西’ 是國企民營化的世界。
- + 招商局和袁庚：一個對深圳和大灣區發展影響深遠的企業及其領袖
- + 2000-2008年：‘中國工廠’ 快速成長，深圳和廣州港走向成熟，中低端製造業、靠廉價勞工+廉價租金的OEM（貼牌生產）見頂，污染嚴重。
- + 2008年全球金融海嘯，珠三角第二次轉型開始。

從過去到現在：巨變下的大灣區之香港與珠三角

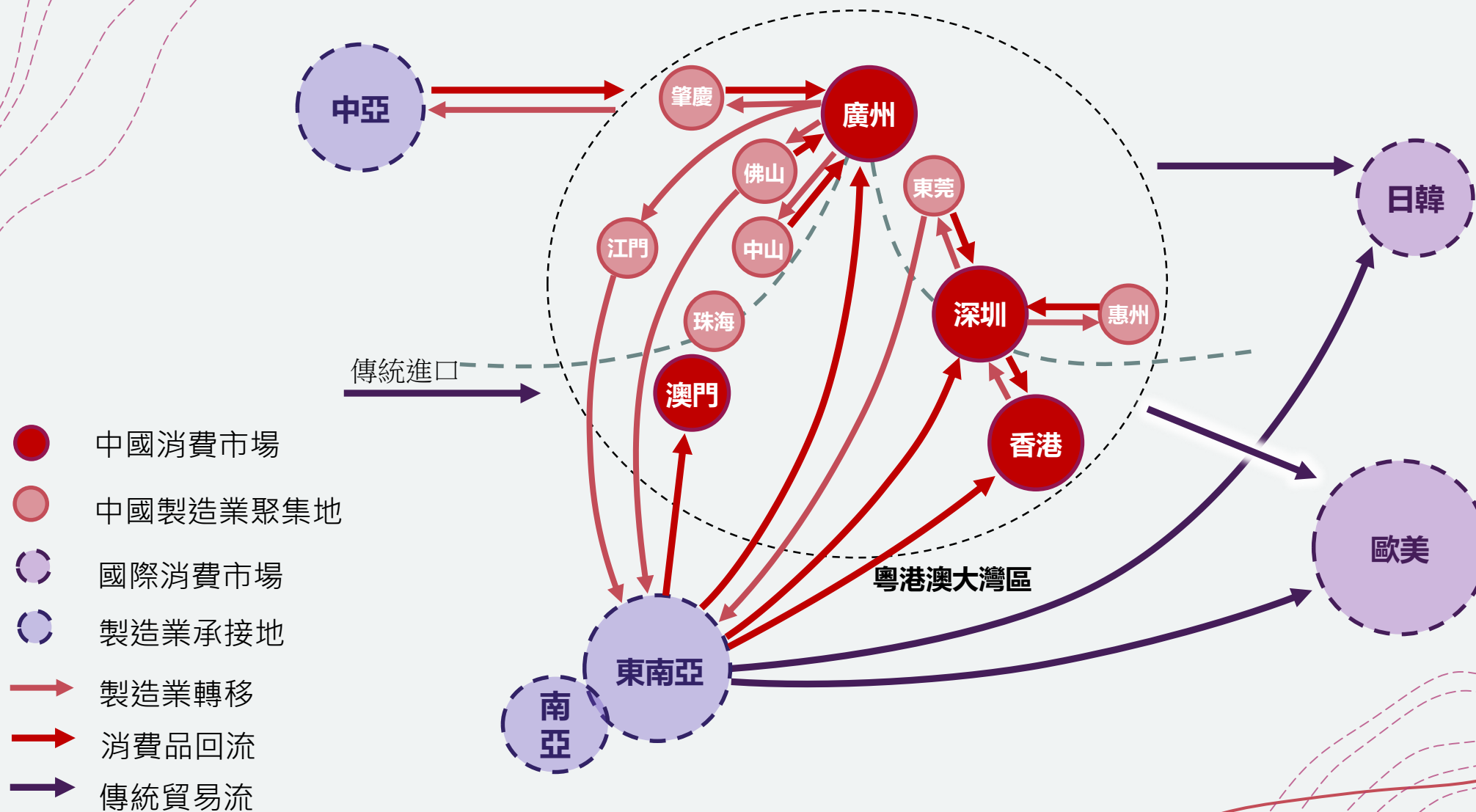
+ 這個大灣區的經濟形勢自從2008年開始，隨著世界經濟格局特別是中美關係的變化，發生了結構性的變化。從貿易角度看，這種變化帶出的未來，可以用三個趨勢來描述。

- + 趨勢一：中國工廠變成亞洲工廠
- + 趨勢二：沿海生產外國消費，變成一帶一路國家生產，中國和發達國家一起消費
- + 趨勢三：區內三大重鎮（穗港深）均進入發達城市之後現代個性消費時代，同時周邊的城市化仍然在區域範圍擴散，（即人口增加、生產、消費、流通都增加），導致在大灣區範圍出現全面的、有規模效益的個性化需求。

趨勢一：部件貿易 (components trade) 深化， 中國工廠變成亞洲工廠——以粵港澳大灣區為例



趨勢二：從中國沿海生產外國消費，轉向‘一帶一路’國家生產，中國和發達國家一起消費——粵港澳大灣區為例



趨勢三：大灣區，進入大規模同時大差異的後現代個性化時代人口、經濟、社會繼續升級，消費需求全面上升

大灣區內三大重鎮（穗港深）均進入發達城市之後現代個性消費時代，同時周邊的城市化仍然在區域範圍擴散，（即人口增加、生產、消費、流通都增加），導致在大灣區範圍出現全面的、有規模效益的個性化需求。

2050年，大灣區經濟總量將排在世界第五左右，即中、印、美、印尼之後



區域態勢：
培育‘重要戰略節點’，融入粵港澳大灣區建設

《粵港澳大灣區發展規劃綱要》 核心城市的分工

國家於2019年2月18日正式公布《綱要》

廣州 - 國家中心城市和綜合性門戶城市，主要擔當國際商貿中心、綜合交通樞紐的功能，致力培育科技教育文化等領域。

深圳 - 作為經濟特區、全國性經濟中心城市和國家創新型城市，將加快城市現代化國際化，努力成為具有世界影響力的創新創意之都。

澳門 - 世界旅遊休閒中心、負責促進與葡語國家的商貿合作，鼓勵適度多元發展，打造以中華文化為主流、多元文化共存的交流合作基地。

《粵港澳大灣區發展規劃綱要》核心城市的分工

國家於2019年2月18日正式公布《綱要》

香港－

- i. 鞏固及提升國際金融、航運、貿易中心和國際航空樞紐地位；
- ii. 強化全球離岸人民幣業務樞紐地位；
- iii. 發展成為國際資產管理中心及風險管理中心；
- iv. 建設亞太區國際法律及爭議解決服務中心；及
- v. 大力發展創新及科技事業，培育新興產業。

大灣區城市差異及其發展規劃與願景：**港深雙城記**

- + 深圳：一個2千萬人口、新移民佔八成的城市，它的城市規劃一直無法跟上發展的速度。
 - + 從中低端製造業開始，到服務業的發展，再到中高端製造業
 - + 從羅湖，蛇口，到福田、南山，再到‘關外’的各個區縣
- + 例子1（微觀）：上步工業區 - 華強北
- + 例子2（中觀）：從東西向的帶狀擴張，到‘關外’的點狀發展

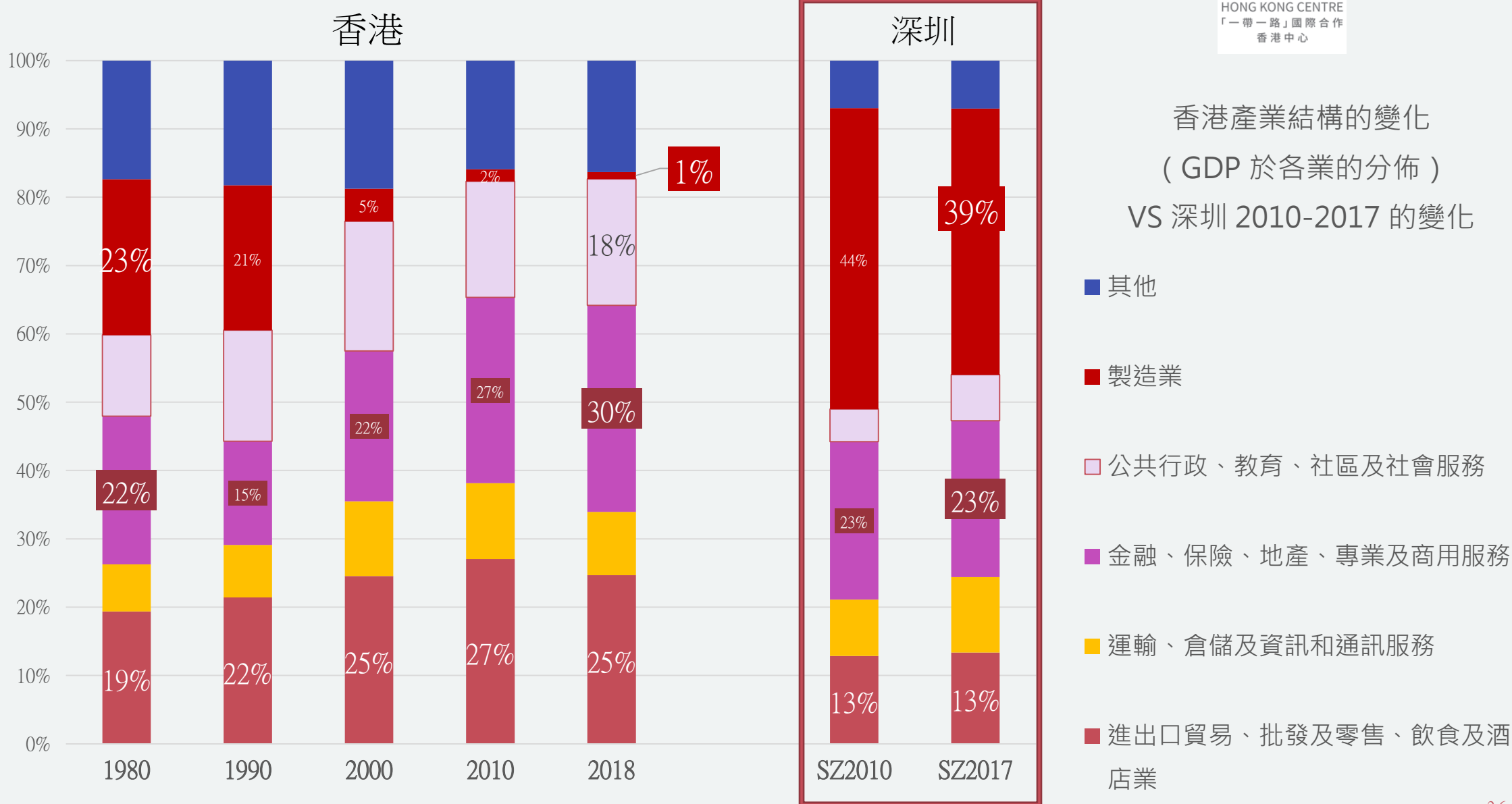


資料來源：香港規劃署網頁

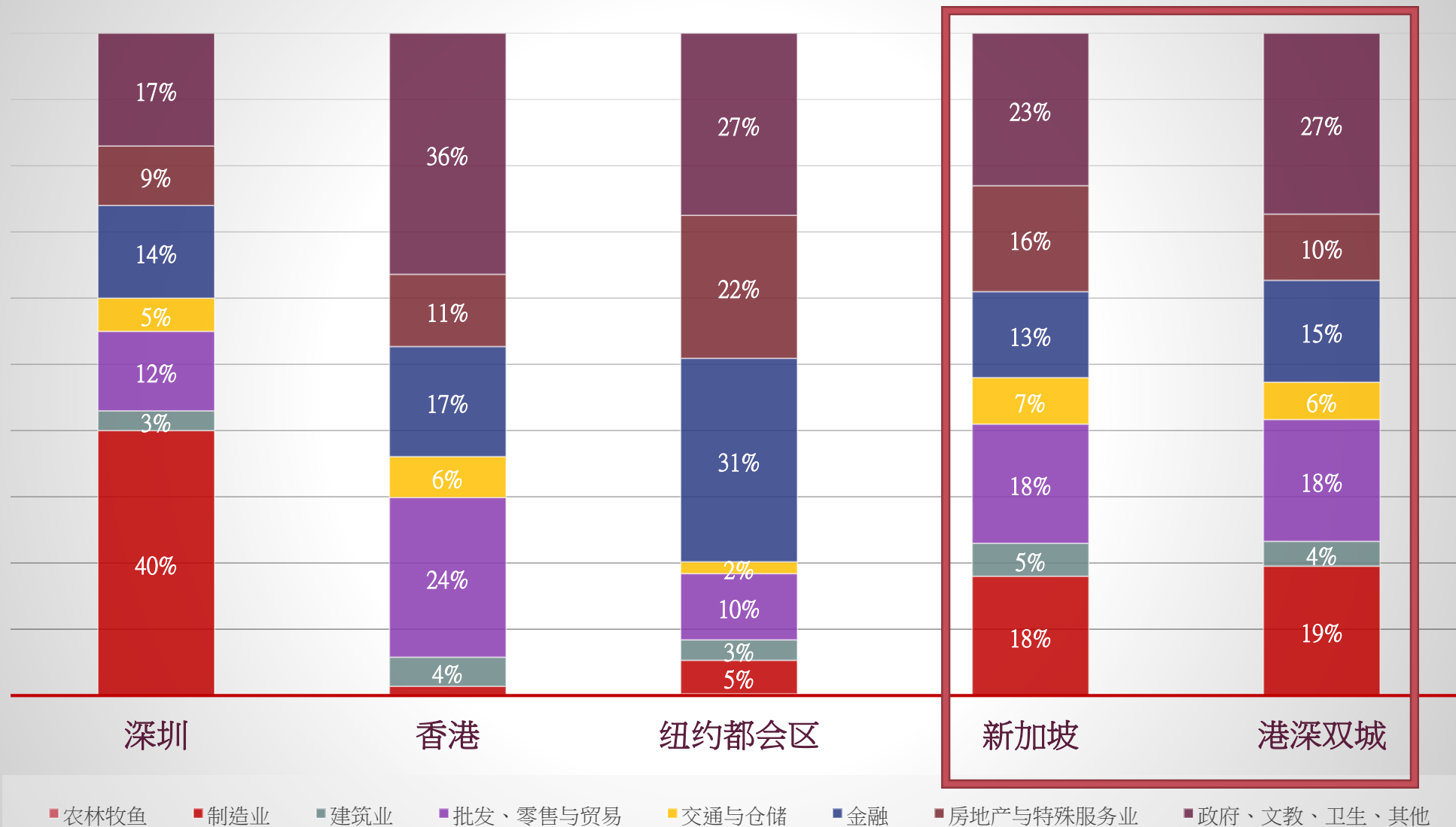
香港與深圳的對比

(2019 年 數字)	香港	深圳	香港 /深圳
土地面積	1107 平方公里	1997 平方公里	55%
總人口	752萬人	1344 萬人	56%
地區生產 總值 (GDP)	28,657億 港元	26,927億元 人民幣	95%
人均GDP	38.2萬 港元	20.4萬元 人民幣	167%
商品貿易總 額	84,041億 港元	29,774億元 人民幣	251%

香港 vs 深圳：產業結構差異

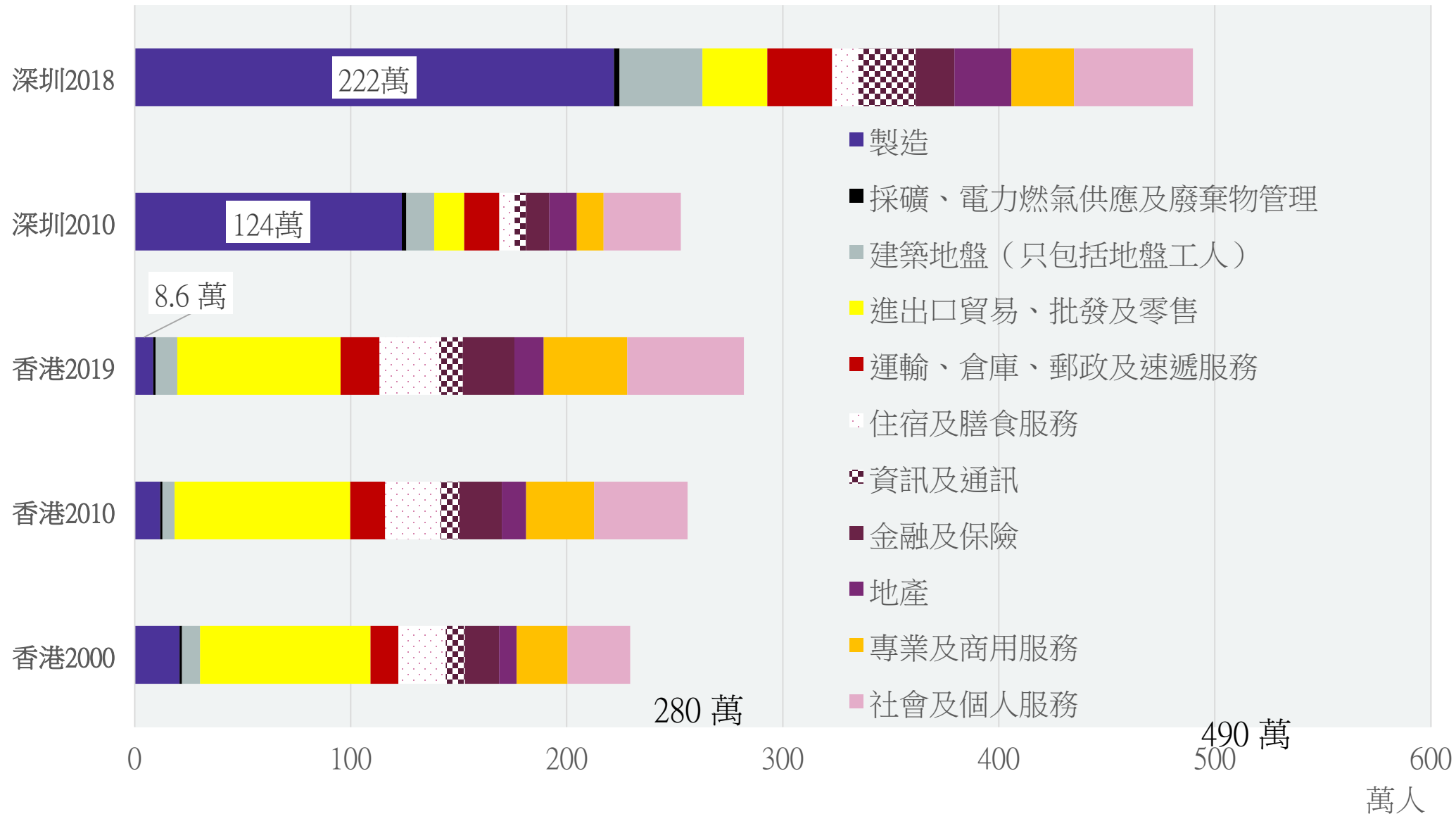


香港、深圳、新加坡、紐約都會區、港深兩制雙城都市圈經濟結構比較 (2014)



數據來源：根據美國聯邦政府統計局，香港特區政府統計處，中金研究部等數據整理。港深雙城按各自當年GDP比重加權。

香港與深圳：就業人口總量及行業分佈的比較



資料來源：香港特區政府統計處，深圳統計年鑒，數字為年末或12月就業人口

香港幾乎沒有人知道的事實還包括：

- + 2019年，深圳與香港的貨物進出口總額為6,458.9億元人民幣；其中出口到香港總額6,405.6億元人民幣；由香港進口總額53.3億元人民幣，即深圳每出口 100 元的東西到香港，香港只有不到 1 元的東西出口到深圳。
- + 截至2019年底，深圳市的就業人口規模為1,166.64萬人 —— 相當於香港就業規模的 4 倍。
- + 城鎮登記失業率2.18%，已經低於香港。

資料來源：

- 政制及內地事務局，粵港澳大灣區網頁 (<https://www.bayarea.gov.hk/sc/about/shenzhen.html>)
- 深圳特區報，2020年08月10日

深圳與香港的互補於差異

Differences and Complementarities between Hong Kong and Shenzhen

1. 製造業VS服務業（導致企業類別、人才類別等的差異）
2. 國際化程度VS與內地其他地方的關聯度（導致吸引國際業務和吸引內聯業務的差異）
3. 老齡化VS年輕化（導致社會關注點、民風、人員和企業進取程度的差異）
4. 社會服務的成熟程度vs制度完善的變化速度（導致可改善空間和改善速度的差異）
5. 歷史進程的影響（路徑依賴：香港方面，英國的影響，‘一國兩制’的演進；深圳方面，以經濟特區和‘沿海單列城市’起家，與廣東的關係）

港深的互動與關聯

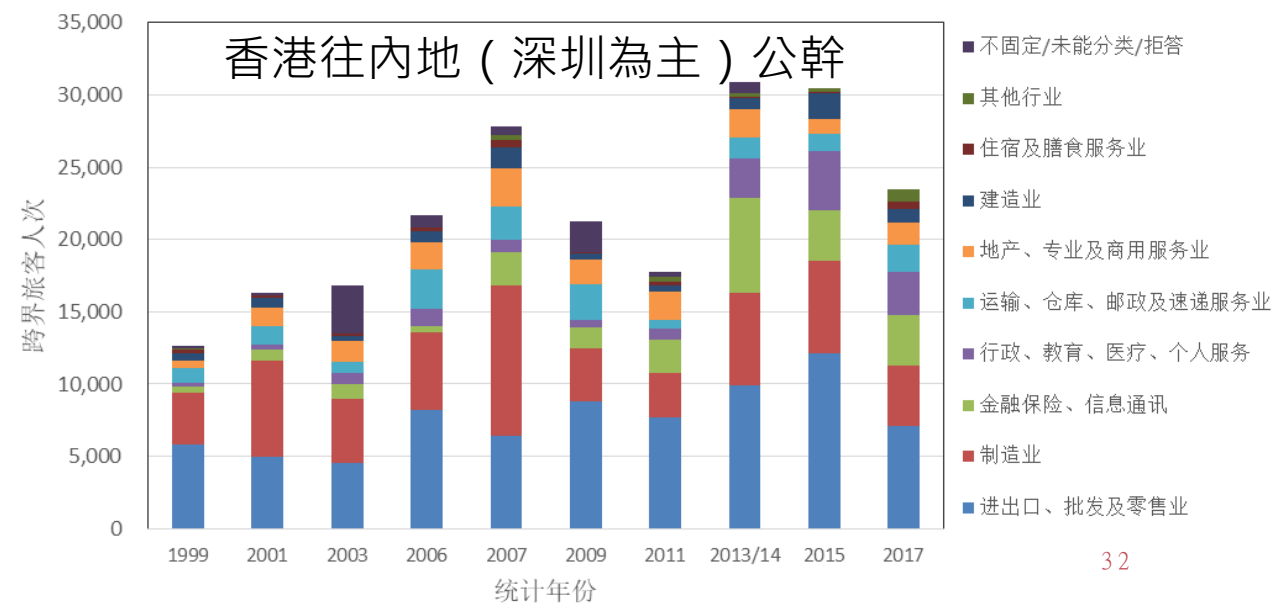
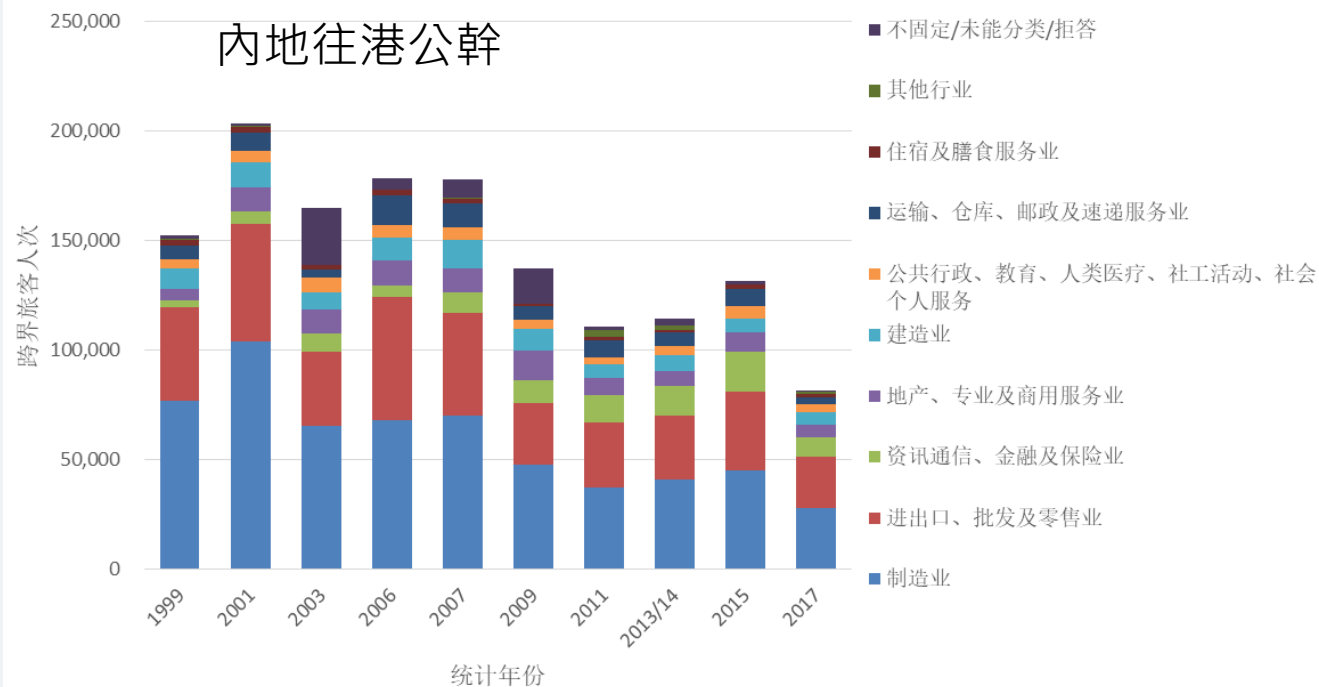
- + 每天陸路到香港的深圳人平均13 萬人次，到深圳的香港人23 萬人次，共 36 萬人次。
- + 香港平均每人每年消費 85,000 元人民幣（ 95,500 港幣 ）的深圳製品。
- + 香港過去 20 年空運量上升，保持世界第一航空物流樞紐地位，與陸路深港跨境物流高度正相關

港深的互動與關聯

+ 內地（主要是深圳）來港休閒旅遊人士大量上升的同時，經常往來深港兩地的公幹人士的行業背景越來越全面，比例最大的為貿易、製造業、金融與信息業，和教育醫療，體現出兩個城市間全面的互動與關聯。

+ 跨境流動人員數量明顯受到近年政策影響，成下跌趨勢，但比例基本保持：‘南來’的比‘北往’多幾倍。

資料來源：香港特區政府規劃署《南來北往2019》



港深的融合——大灣區成功的關鍵

- + 當深圳進入‘特區 2.0’時代，提出‘**堅定不移營造更加市場化、國際化、法治化的營商環境**’的時候，其實是說它的鄰居香港是‘更市場化、更國際化、更法治化’！而自律和包容是自由、民主、法治、市場、國際化的社會基礎。
- + 到香港考慮什麼是‘改革’、什麼是‘開放’的時候了。
 - + 改革，是指體制上，從根本上改變‘地產經濟’及其背後的地產政治，同時，積極參與大灣區的建設與發展，形成‘一國兩制 2.0’的新局面；
 - + 開放，是以包容的基本精神，放下對內地的傲慢與偏見，讓‘一國兩制’最好的方面得以發揮，那就是深圳河兩側各自利用自己的優勢，推動整個地區向前。

案例：
前海是否可以成為深港合作的新空間？

深圳前海自貿區擴區，有其優勢和不足：

+ 優勢：

- + **120平方公里**內同時擁有港口和機場資源
- + 位於大灣區這個世界最具活力的大都市圈的核心區域
- + 臨近世界最大和最活躍的高科技發展聚集地
- + 臨近華南最大的物流集中地（東莞）
- + 有‘自貿區’的相對優勢（相對內地城市而言）

深圳前海自貿區擴區，有其優勢和不足：

+ 不足：

- + 土地租金和生活成本較廣州南沙或者珠海橫琴等其他自貿片區貴
- + 金融、信息自由流通程度和對外經貿聯繫便利程度不如香港
- + 深圳機場及深圳西部港區的發展潛力似乎不如南沙港和廣州機場，其中一個原因就是緊鄰香港國際機場，難以開闢有競爭力的國際航線。

有機會**嵌入**大前海的五大 ‘香港元素’

Five ‘Hong Kong factors’ that may be embedded in Qianhai

外聯能力, 包括可見的比如航空航線；隱形的，如與東南亞和歐洲非英語國家的商貿關係

國際化的融資渠道

法制化的社會氛圍，例如對企業是否守法的監督、僱員利益是否有法律保障。

國際化的專業服務，例如機構認證，飛機維修

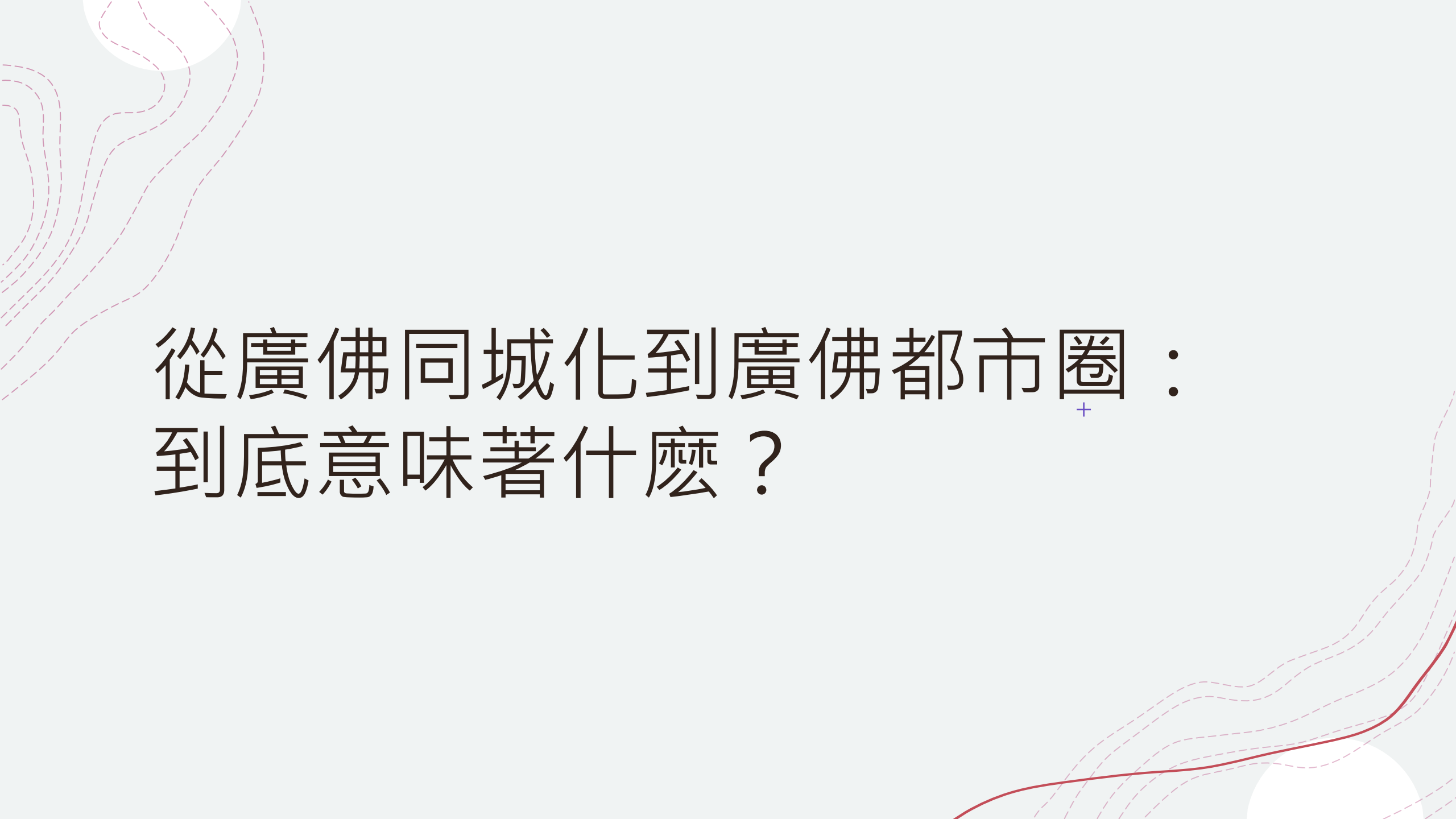
科研能力和創意的**培養**

“**嵌入**”的含義和路徑： The meaning and path for embedded development

- 形成前海-香港 “一個企業兩個平台” 模式，讓客戶感受到了前海，就可以得到與在香港無差別的國際化服務
- 對深圳等地科技集群或其他香港沒有的製造業提供近身服務，比如各種國際ISO認證
- 將香港的國際規範化環境帶到前海，助力內地打算走出去和具創業精神的企業和企業家
- 對接香港科創力與深圳製造力，例如在前海建設某種綜合實驗室，完成0-1-10的銜接。

廣（州）佛（山）同城化已經在路上

- + 大灣區的核心城市廣州：本世紀的快速擴張與產業升級
 - + 從老城區到‘小蠻腰’ – 廣州新中心的建立
 - + 從收編番禺到南沙新區
 - + 從南遷港口到北遷機場
 - + 重回海珠區的琶洲：數字經濟中心
- + 佛山：
 - + 蛇吞象 – 合併順德
 - + 龐大的土地‘增量’
 - + 產業轉移 – 佛山陶瓷
 - + 廣佛同城化 – 從地鐵連線，到廣佛環線

The background features a light gray gradient with decorative elements. In the top-left corner, there are several concentric, wavy lines in a light red color, along with a solid white circle. In the bottom-right corner, there are similar wavy lines in a darker red color, along with a solid white circle. The text is centered in the middle of the slide.

從廣佛同城化到廣佛都市圈： 到底意味著什麼？

大灣區城市差異及其發展規劃與願景：西岸的**珠中江澳**

- + “珠中江” 的由來
- + “慢城” 組團！
- + 珠海 —— 與深圳比較，這是一個發展趕不上規劃的城市
- + 中山 —— 一個很本土、小富即安的廣東城市
- + 都是『經濟特區』，資金和新移民選擇去珠海還是深圳？
- + 澳門的角色：橫琴－徹底變身，等待一齣大戲上演。

努力躋身大灣區的肇慶與惠州

- + 珠三角的新界與 “大灣區的最後一塊拼圖”
- + 肇慶：高鐵網絡的受益者
- + 惠州：不缺地，但缺人和錢，如何成為拼圖？
- + 大灣區之外的廣東：大灣區「OPP」的負面效果，還是空間發展的階段性？

粵港澳大灣區進一步融合的七個方面

大灣區進一步融合的七個方面 (1)：交通運輸與物流等基礎設施

出發點： 增加連通度和能力

分析角度： 區內城際、對外門戶、對外通道、樞紐

核心持份者： 投資者、政府、運營商、使用者

投資建設重點： 鐵路、機場、港口

最不被重視的： 內河航運

最大誤區： X小時XX圈

城際鐵路建設規劃

+ 到2025年，大灣區新建鐵路775公里，網絡運營及在建里程達到4700公里，全面覆蓋大灣區中心城市、節點城市和廣州、深圳等重點都市圈；遠期到2035年，大灣區鐵路網絡運營及在建里程達到5700公里，覆蓋100%縣級以上城市，形成“**軌道上的大灣區**”。

廣東省「5+4」骨幹機場佈局 之 珠三角樞紐機場

選址：為位於佛山市西部的高明區更合北場址（距離佛山市中心城區 56公里，與廣州白雲機場直線距離95公里，距離肇慶主城區22公里）。

投資：項目計劃總投資350億元人民幣。
功能：規劃飛行區等級為4F級，近期擬建兩條遠距平行跑道，遠期預留第三條跑道；能滿足全球最大民航客機A380的起降。

客量：近期機場設計容量為年旅客吞吐量3,000萬人次、遠期6,000萬人次。

定位：粵港澳大灣區西部航空樞紐，與廣州白雲機場共同形成國際航空樞紐。

2022-2025:
‘深惠城際’ +
‘惠莞城際’ =
深圳兩個機場的連接線

明日大嶼，如果可以繼續改善對外連接，前景光明！

+ 香港還有一個 ‘隱形優勢’ —
獨立航權，所依賴的核心基礎設施 —
機場的前景仍然光明！

大灣區港口區域化的發展與前景

- + 已經形成的清晰分工
- + 香港已經完成向中轉港的轉型
- + 廣州南沙港正在成為綜合型第一大港
- + 深圳：西部港區與前海發展的矛盾，鹽田港與中美貿易
- + 惠州澳頭港——石化為主
- + 珠海高欄港是重要的石化基地

環境保護與碳中和

- + 中國的碳達峰和碳中和：目標與願景
- + 四個主要減排的方面
- + 珠三角城市與香港的不同

未來：大灣區進一步融合之中的香港需要配合的三個方面：
**新經濟和現代產業體系，重大合作平台建設、
國際科技創新中心**

- + **新經濟**：不同於傳統經濟、知識經濟的，以網絡和信息與通訊技術（ICT）為主體的新興產業
- + **十大現代產業**：互聯網、醫療健康、文娛傳媒、人工智能、硬科技、IT、新消費、先進製造業、新金融和新能源

重大**合作平臺**建設

- + 跨境金融服務平台 – XX通
- + 跨境信息服務平台？
- + **內地與港澳深度合作示範區** –
廣東自貿區 – 前海、南沙、橫琴

重大合作平臺建設

+ 前海的機會

+ **金融？** “聯動香港構建開放型、創新型產業體系，加快邁向全球價值鏈高端。推進金融開放創新，拓展離岸帳戶（OSA）功能，借鑒上海自貿試驗區自由貿易賬戶體系（FTA），積極探索資本專案可兌換的有效路徑。支援香港交易所前海聯合交易中心建成服務境內外客戶的大宗商品現貨交易平臺，探索服務實體經濟的新模式。加強深港綠色金融和金融科技合作。建設跨境經貿合作網路服務平臺，助力企業走出去開拓國際市場。”

重大合作平臺建設

+ 前海的機會

+ **法律？** "加強**法律事務**合作。合理運用經濟特區立法權，加快構建適應開放型經濟發展的法律體系，加強深港司法合作交流。加快法律服務業發展，鼓勵支援法律服務機構為"一帶一路"建設和**內地企業走出去提供服務**，深化粵港澳合夥聯營律師事務所試點，研究港澳律師在珠三角九市執業資質和業務範圍問題，構建多元化爭議解決機制，**聯動香港打造國際法律服務中心和國際商事爭議解決中心**。實行嚴格的智慧財產權保護，強化智慧財產權行政保護，更好發揮**智慧財產權法庭**作用。"

北部都會區、河套地區、國際創新科技中心：

+ 人、財、技、地、通

+ 政府、業界、大學、資本各自的角色

從河套地區到《2030+》

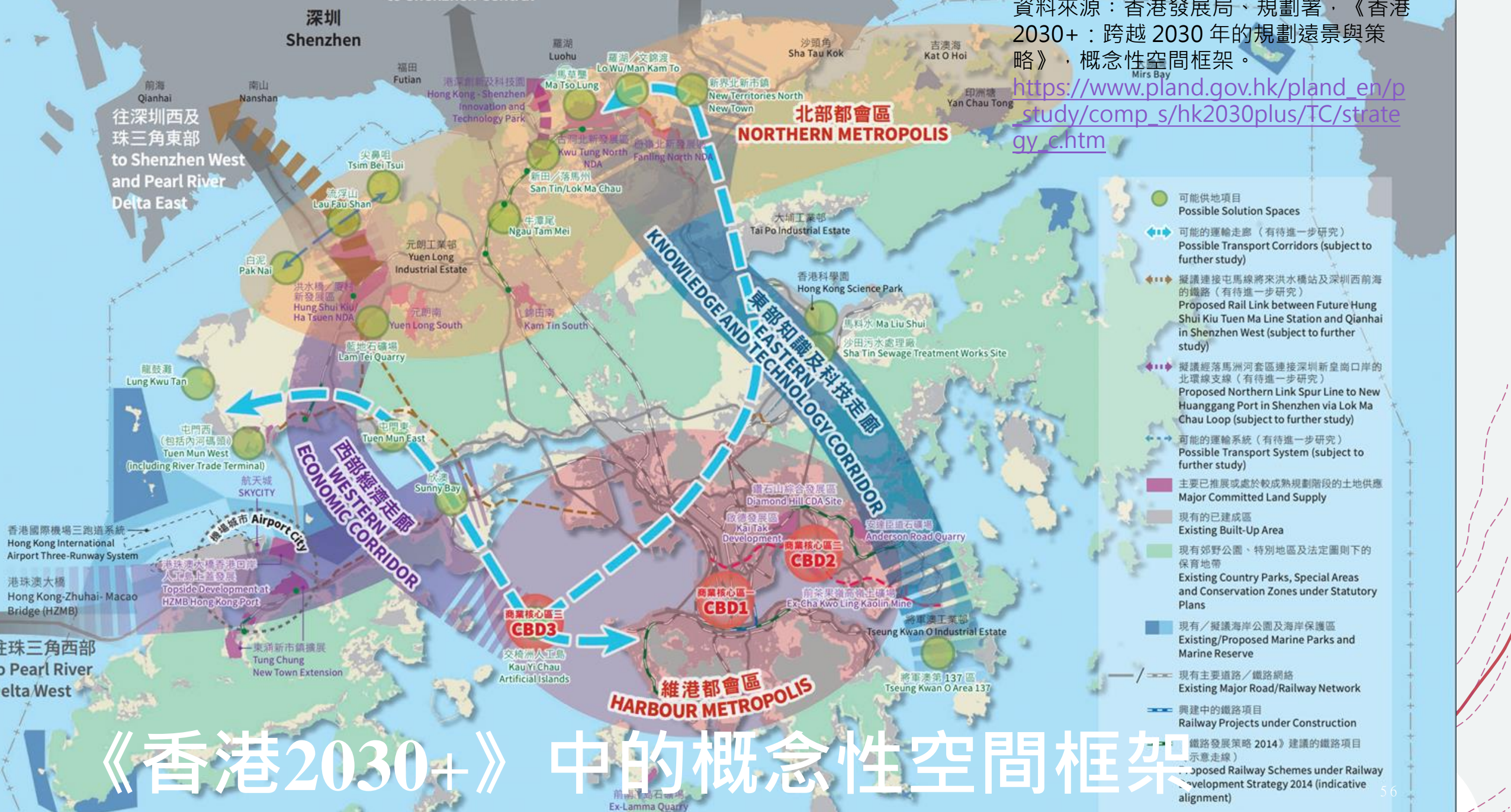


資料來源：
運輸及房屋局，〈鐵路發展計劃
2014〉，第21頁。

<https://www.tlb.gov.hk/tc/publications/transport/publications/rds2014.pdf>

資料來源：香港發展局、規劃署，《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》，概念性空間框架。

https://www.pland.gov.hk/pland_en/p_study/comp_s/hk2030plus/TC/strategy_c.htm



培育國際合作新優勢

+ 香港的優勢

+ 普通法 + 信息自由 + 資金流通自由 +
高國際聯通度 + 簡單海關管理

+ 香港的問題

+ 關鍵行業缺少頂級大企業
(如：電商、物流、高科技、大學、網絡)

+ 政府的角色與執行力

+ 香港與「一帶一路」的可能方向



Thanks!

Q & A Part

Contact Prof Wang: jameswang@bayareacentre.org.hk

