

<<超越香港>>

图书基本信息

书名：<<超越香港>>

13位ISBN编号：9780193961388

10位ISBN编号：0193961385

出版时间：牛津大学出版社

作者：陳文鴻

页数：336

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

<<超越香港>>

前言

香港從來都沒有與珠三角地區隔絕，可是即使在回歸10多年後，也還沒有真心實意地與珠三角地區融合，這主要是政治問題（先是英國國殖民地因素，回歸後是對一國兩制的曲解）。

經濟方面，由於自1950年代以後，中國內地封閉，廣州地位大不如前。香港則借用內地資源，在沒有內地競爭之下，迅速工業化，之後且更趁中國內地開放，以超國民待遇擴展加工貿易。

以五十多年的高速增長，從後來趕上，且大大超越了廣州。財大氣粗，看不起與珠三角地區的融合。

由此而助長了政治及文化方面反對、抗拒與珠三角地區融合的傾向。即使近一二十年香港與珠三角地區通過貿易與社會交流已有市場一體化的趨向，政府和社會仍然堅持着眾多體制的障礙。

回歸前後的資產泡沫改變了香港的發展方向，所謂四大支柱，實質只是房地產和金融，物流衰落，旅遊越來越趨低附加值。

房地產和金融缺乏產業基礎，結果脫不離泡沫。

回歸以來十多年的起落，把香港的經濟結構和發展進一步縮窄於投機性的房地產、金融，也越來越集中於內地資金、內地資產。

沒有紮根本土的產業發展，香港的經濟便十多年停滯不前。

相反地，廣州和珠三角地區的城市，卻以快於全國平均速度地高增長。尤其是廣州北拓南擴，與佛山同城化，打造與巴黎東京相近的區域軌道交通，產業轉型，擺脫加工貿易，集中重化工業和服務業。

結果，香港與廣州此消彼長。

珠三角地區經濟總體規模已超越香港、台灣，正在追趕韓國。

2009年廣州與佛山的經濟加起來，以人民幣官方匯率折算，相當於香港的97%。

2010年廣州與佛山的經濟增長率當在10%以上（2009年分別為11.5%與13.5%），香港或可從負增長轉為正增長，但仍只會是幾個百分點的增長。

因此，2010年同城化的廣州與佛山的經濟規模便開始超越香港。

若用購買力平價計算，香港經濟幾年前已膛乎其後，差距正在加速擴大。

香港在珠三角地區幾十年的經濟領導地位正在拱手讓出。

今後，以廣州佛山為中心的珠三角地區，正演化為龐大的都會區。

2009年廣州的第三產業（服務業為主），佔經濟的比重已達60%，廣州亦正以服務業帶動着整個珠三角地區的都會化。

香港以服務業為主的經濟是與廣州推動的都會化和都會區的發展是對抗，抑或是配合，以至整合，將決定香港未來的命運，亦影響到珠三角地區能否吸納香港，產生更大的協同作用，推動整個區域的發展。

香港當前的挑戰是，將否超越自身，融入珠三角，把香港變化為珠三角都會區的組成，推動珠三角地區都會化以更快、更好的速度演進。

本論文集的文章都是曾在香港《信報》刊登過的。

文章篇幅因此受到限制，只是二三千字的短篇，主要把重要的趨勢畫龍點睛地提出，並不是作學術性深入的系統分析。

但好處在於緊貼趨勢發展，不會像一般學術研究那樣，等待所有統計數據公佈完備後，分析的現實都是幾年或上十年的歷史。

文章的內容都圍繞着香港與珠三角地區的發展。

文章也均是由香港理工大學中國商業中心組織，與中國商業中心近年的研究和顧問諮詢工作互相配合。

不少的論點是從有關的研究和顧問諮詢報告衍生出來，背後有着更為深入和系統性的調研支持，也反映着香港與珠三角地區眾多學者專家的討論和關注點。

<<超越香港>>

這些文章能夠發表和組織成這本論文集出牌，有賴《信報》陳景祥先生和中國商業中心李美霞小姐的常年協助。

謹此代表所有作者向他們致謝。

同時，我亦代表所有作者，謹將這個論文集獻給香港與珠三角地區研究的先行者：古念良先生、周維平先生和陳肇斌先生。

沒有他們在80年代開始的始創工作，我們不可能有今天的成果。

陳文鴻 2010年5月11日 於香港

<<超越香港>>

内容概要

香港從來都沒有與珠三角地區隔絕，可是即使在回歸十多年後，也還沒有真心實意地與珠三角地區融合，這主要是政治問題，先是英國殖民地因素，回歸後是對一國兩制的曲解。

珠三角地區經濟總體規模已超越香港、台灣，正在追趕韓國。

香港或可從負增長轉為正增長，但仍只會是幾個百分點的增長。

因此，二一一年同城化的廣州與佛山的經濟規模便開始超越香港。

若用購買力平價計算，香港經濟幾年前已膛乎其後，差距正在加速擴大。

香港在珠三角地區幾十年的經濟領導地位正在拱手讓出。

香港以服務業為主的經濟是與廣州推動的都會化和都會區的發展是對抗，抑或是配合，以至整合，將決定香港未來的命運，亦影響到珠三角地區能否吸納香港，產生更大的協同作用，推動整個區域的發展。

香港當前的挑戰是能否超越自身，融入珠三角，把香港變化為珠三角都會區的組成，推動珠三角地區都會化以更快、更好的速度演進。

<<超越香港>>

作者简介

陳文鴻 1992年至今為香港理工大學中國商業中心主任。
近年重點研究為中國的發展戰略，從歷史、全球化以至地區和產業。
並從中國出發，聯繫至中國與歐洲發展的比較，以及東亞地區的產業和經濟競合。
目前的研究課題包括珠三角的生物科技產業發展、珠三角都會區發展、軌道交通與都市發展、市區重建和城市規劃的可持續發展等。

<<超越香港>>

章节摘录

珠三角過去幾十年的發展經歷兩個階段。

一是1949年之後，內地實行一國社會主義，香港收納了從內地轉移過來的製造業和大量人口，在英國殖民地體系下獨立發展，與珠三角的內地城鎮地區差不多是斷絕了經濟連繫。這也是香港從傳統轉口港轉型為出口為主製造業經濟的階段。

二是在內地改革開放之後，首先是經濟特區（深圳、珠海），然後是整個廣東省所屬的珠三角開放。香港的製造轉移回珠三角的城鎮農村，開放政策也吸引龐大的外資和別省的資金進入珠三角投資。

珠三角的內地地方轉變為出口加工貿易為主的製造業經濟，本土工業化和經濟發展急速擴展，香港則從製造業經濟回轉為轉口為主的服務業經濟。但至少在2000年以前，整個珠三角是以香港為中心，人流、物流、資金和信息流，以至交通運輸的基建發展都是連上香港。

不過，在2000年前後，長期沉寂、缺乏經濟擴張動力的廣州開始甦醒。

一方面是基建先行的市區擴建。

廣州市擴大範疇並開始與佛山併合，以廣州為中心的區域交通網絡，特別是龐大的地鐵體系和區域及跨區的高速鐵路網絡，重建廣州在珠三角的交通樞紐、中心城市的功能和地位。

另一方面廣州產業結構升級，核心是汽車產業，三大日本車廠相繼落地廣州，短短幾年裏廣州成為全國、乃至全世界汽車生產的重心。

而由汽車組裝伸展出來的產業鏈、價值鏈（零配件、汽車電子、鋼鐵、物流等）正迅速地改造廣州乃至周邊縣市的經濟結構。

而廣州作為華南地區的金融、貿易、科研、服務業中心的作用正在交通運輸和城市建設改善的過程中凸顯、擴大。

在2008年的今天，珠三角的發展格局似乎正進入第三階段。

香港與廣州形成兩個經濟增長極，拉動整個區域的發展。

香港多年缺乏投資，對區域經濟推動的能力逐步減弱（特別是港商企業二十年不變的經營模式正被新的市場競爭形勢所淘汰）。

但深圳冒起，部分服務業替代香港，更增添了高科技的產業能力。

深港差不多已連成一體，也可說正在一起地維持着香港的經濟推動能力。

廣州則銳意發展，併連佛山，已成為珠三角的產業、科研、交通運輸基建發展的核心力量，且通過其華南地區的最大中心城市，以及航空、高鐵、海運的全國樞紐中心地位，把珠三角連上全國。

從近幾年的發展勢頭看，廣州大有機會在珠三角的支持下恢復其在珠三角全區區域中心的歷史地位的趨勢。

當香港作為英國殖民地，香港與珠三角內地及廣州的關係多屬利用、競爭、合作的空間有限。

1997年後香港回歸，一國兩制並不是延續殖民地體制和政策，而是在一國之內推動體制多元化的試驗。

兩制首先是一國。

兩制也僅限於政治法律體制，經濟、社會、文化沒有兩制，而且兩制的發展重點在於銜接，不在於隔絕。

因此，一國兩制下，珠三角的內地，包括廣州，與香港在經濟、社會、文化是走上一體。

政治法律加強銜接。

珠三角內地及廣州與香港的關係便是在WTO市場一體化底下的競爭、合作，以至整合。

而整合的範圍、範疇首先是珠三角。

於是，在珠三角的區域發展中，香港與廣州帶有競爭的因素。

一方面來自市場機制，企業自必然相互競爭；另一方面只有競爭才可促進創新。

但在更多的層面和範圍裏合作、整合的空間和需要更大。

更重要的是，珠三角進一步發展需倚靠香港、廣州，乃至深圳、東莞、佛山等區內城市、地區的體制

<<超越香港>>

、資源的互補和整合。

即使在中國之內，珠三角已經面對着其他地區的劇烈競爭。

首先是長三角，規模和發展條件勝於珠三角。

近年來，其他的城市、地區在中央支持下正開展跨區、跨省乃至跨國的區域合作和整合來加強整體及個別城市的競爭力。

對應競爭的挑戰，珠三角的城市不應內耗造成資源能力的重複建設和浪費。

而應通過各種合作方法，產生更大的網絡和協同效益。

在珠三角外圍的區域經濟組合或經濟區（實際是都會區）對珠三角來說，既是競爭，也同時可與它們聯合形成一個更大的經濟或市場共同體，就如美國東岸的都市帶（megalopolis），或歐洲的「全球整合區」（global integration zone）（從倫敦，到巴黎、布魯塞爾和德國萊茵河 - 魯爾區）。

無論是競爭與聯合，珠三角首先要自我整合和提升都會化的程度，才可與它們同步演化。

即使以廣州為中心的區域高速鐵路網絡還未建成運作，至少珠三角的東部地區，從廣州至香港亦已形成一個都市化的走廊，差不多是連綿一體，分不出城市與農村的分界。

即使是東莞，人口密度已達每平方公里4千人，接近東京，高於巴黎、紐約，也是大城市的水平。

深圳至廣州的鐵道運輸，在2007年提速之後，車速可達每小時200公里。

高速帶來地鐵化的班次密度，現時每10至20分鐘便有一班次。

從深圳至廣州只是一小時的車程。

至東莞的中途站，十多二十多分鐘而已。

雖然比不上香港內部的東鐵、西鐵的密度，在區域快線於幾年後落成後，班次相近，速度更快，深圳至廣州可以是半小時車程。

現時，2007年鐵道提速開始，深圳至廣州線全年客運量達2472萬人，每天7萬人次。

香港與深圳陸路過境同年總數為1.6億人次，平均每日為44萬人次。

相比於日本每日進出東京都的鐵道客運369萬人次為低。

但日本東京是全球人口和經濟規模最大的都會區，香港與深圳還有海關和出入境的限制。

區域軌道交通網絡落後，當然不可與之比較，但現有的人流規模卻已經十分龐大。

以珠三角從廣州至香港東部地區人口已達4千萬，高於東京都的3千多萬。

只要出入境限制降低，軌道交通建設加增，人流的流量會迅速地趕上東京，超越其他國際的大都會。

而這些措施都可在三五年內完成，產生效果。

單以目前廣州至香港的人流規模，珠三角東部地區已足以稱為一個大的都會區。

因此，無論從歷史發展趨勢、地緣經濟、乃至現時的土地使用、人流規模和趨勢，珠三角包括廣州、深圳、香港，以及其他城市和地區，都朝着市場一體化的大都會區演變。

珠三角的地方政府實在沒有任何理由，以至能力可扭轉這個趨勢。

（2008年6月10日）

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>